

Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe

Steinburger Jahrbuch 1993 1992

Bestand: Bibliothek

Signatur: B-INV 5320



Lizenz: Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 Namensnennung-Nicht
Kommerziell-Keine Bearbeitung 4.0 International

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Bei der Veröffentlichung aus dem Archivgut gewonnener Erkenntnisse ist die
Fundstelle folgendermaßen anzugeben:

*Gemeinsames Archiv des Kreises Steinburg und der Stadt Itzehoe, Bibliothek, B-
INV 5320*

STEINBURGER JAHRBUCH 1993



HERAUSGEGEBEN VOM HEIMATVERBAND
FÜR DEN KREIS STEINBURG

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBUCH – Heimatverband für den Kreis Steinburg e. V.
 Das STEINBURGER JAHRBUCH liegt mit dieser Ausgabe im 37. Jahrgang vor.
 Jahrbücher früherer Auflagen können über die Geschäftsstelle des Heimatverbandes
 (Karlstraße 1–3, 2210 Itzehoe, Telefon 0 48 21 / 6 94 18) bezogen werden:

Mitgliederpreis/Ladenpreis

STEINBURGER JAHRBÜCHER bis 1965	sind vergriffen
STEINBURGER JAHRBUCH 1966	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1967	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1968	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1969	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1970	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1971	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1972	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1973	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1974	12,- DM / 15,- DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1975	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1976	(vergriffen)
Mit dem 21. Jahrgang folgt die Konzeption einem Leitthema:	
STEINBURGER JAHRBUCH 1977 –	
Wasser und Wasserwirtschaft	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1978 –	
Literatur und Schriftsteller	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1979 –	
Dorf und Landwirtschaft	15,- DM / 18,60 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1980 –	
Kirche und kirchliches Leben	15,- DM / 18,60 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1981 –	
Handel und Handwerk	15,- DM / 18,60 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1982 –	
Schule und Schulalltag	15,- DM / 18,60 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1983 –	
Verkehr, Verkehrsträger u. Verkehrsentwicklung	15,- DM / 18,60 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1984 –	
Verbände, Vereine und Vereinigungen	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1985 –	
Schlösser, Herrenhäuser, Landsitze u. Güter	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1986 –	
Geldgeschichte, Wirtschaft u. Sparkassenwesen	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1987 –	
Malerei und Musik	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1988 –	
Bodenschätze und Industrialisierung	(vergriffen)
STEINBURGER JAHRBUCH 1989 –	
Natur und Landschaft	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1990 –	
Photographie und Film	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1991 –	
Recht und Gericht	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1992 –	
Sage, Märchen und Volkslied	20,- DM / 23,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1993 –	
Post, Telegraf und Telefon	23,- DM / 26,90 DM
STEINBURGER JAHRBUCH 1994 –	
Garnisonstandorte und Militärgeschichte	

Post, Telegraf und Telefon

Steinburger Jahrbuch 1993

Gemeinsames Archiv Kreis Steinburg/Stadt Itzehoe

STEINBURGER JAHRBUCH 1993

STEINBURGER
JAHRBUCH 1993



Post, Telegraf und Telefon

Im Auftrag des Heimatvereins für den Kreis Steinburg

Herausgegeben von

Dr. Dr. Alexander Böcker und Peter Fischer

Gemeinsames Archiv des Kreises
Steinburg und der Stadt Itzehoe

Markt 1

2210 Itzehoe

Archiv

25

INV 5320

STEINBURGER JAHRBUCH 1993



Post, Telegraf und Telefon

Im Auftrag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg
herausgegeben von
PD Dr. Alexander Ritter und Peter Fischer

Itzehoe 1992

37. Jahrgang

Umschlagbild: R. Christiansen – Die Kugelpost passiert Vesterport in Kopenhagen (um 1845)

Das Steinburger Jahrbuch erscheint einmal jährlich als offizielle Schrift des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Kreisverein des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes). Mitglieder des Heimatverbandes erhalten das Jahrbuch kostenlos. Mitglied kann jeder Interessierte werden (Jahresbeitrag 30,- DM). Anfragen, Beitrittserklärungen und Anschriftenänderungen erbeten an die Geschäftsstelle des Heimatverbandes im Kreishaushaus, Viktoriastraße 16, 2210 Itzehoe, Telefon 0 48 21 / 6 94 18 oder 6 92 08.

Bank: Sparkasse Itzehoe, Konto-Nr. 28 711 (BLZ 222 500 20), PschA Hamburg 239 480 – 209 (BLZ 200 100 20).

Die namentlich gekennzeichneten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Manuskripte und Besprechungsexemplare erbitten die Herausgeber an die folgenden Anschriften zu richten:

PD Dr. Alexander Ritter, Ferdinand-Sauerbruch-Str. 2, 2210 Itzehoe,
Tel. 0 48 21 / 4 16 44;

Peter Fischer, Tel. 0 48 21 / 7 60 15

Wir verweisen auf die Beilage: Beitrittserklärung für den Heimatverband Kreis Steinburg.

© Selbstverlag des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg
1992

Nachdruck ohne Genehmigung der Redaktion nicht gestattet.

Herstellung: Buch- u. Offsetdruck George oHG, 2210 Itzehoe, Tel. 0 48 21 / 97 88
Printed in Germany

Inhalt

Dr. Burghard Rocke	Geleitwort	7
1. Vorsitzender des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg		
Alexander Ritter, Peter Fischer	Redaktionelle Anmerkungen	8
Johannes Petersen	500 Jahre Post in Deutschland – 125 Jahre deutsche Post in Schleswig-Holstein	9
Klaus Peters	Post in Deutschland	42
Axel Schlüter	Die Anfänge eines geordneten Postwesens im Kreis Steinburg	50
Klaus Peters	Die ältesten Postdienststellen im heutigen Kreis Steinburg	55
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt	Von Hamburgs Boten und Läufern in dem heutigen Kreis Steinburg	56
Klaus Peters	Die Postscheine von Itzehoe	61
Hans-Hermann Paulsen	Die Überlandpost Hamburg–Itzehoe	63
Bernd Langmaack	Erste reguläre Luftpostverbindungen nach Nord- und Südamerika	72
Heinz Richard Meier	Nich vergeten (Gedicht)	75
Ruth Siegert	Aus der Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe	76
Christa Lamaack	Gedanken (Gedicht)	89
	Statistisches zur Situation der Itzehoer Post zwischen 1874 und 1892	90
Ingeborg Bruhn-Güntner, Friedrich Mechler, Dieter Timm	Die Entwicklung der Post in Itzehoe von 1893 bis 1989	93
Klaus Peters	Die personelle Besetzung des Postamtes Itzehoe im Jahre 1927	118
Johannes Petersen	Die Itzehoer Rollfuhrleute und die Post	120
Klaus Peters	Dänische Militärpost in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg	143
Detlev Ehlers	Aus der Postgeschichte Glückstadts	149
Hans-Reimer Möller	Ergänzungen zur Glückstädter Postgeschichte	159
Christa Lamaack	September (Gedicht)	170
Friedrich Diestelhorst (†)	Die Wiederbesetzung der Postmeisterstelle in Glückstadt im Jahr 1724	171
Hans-Reimer Möller	C. H. D. von Fabricius, Philhellene, Postmeister in Glückstadt, Schleswig-Holsteiner Kampfgenosse ..	176

Klaus Peters	Zur Statistik des Kaiserlichen Postamts II in Wilster, 1874	181
	Zur Postgeschichte von Wilster	195
Johannes Petersen	Die Post von Krempe, Holstein	200
Christa Lamaack	Alldag (Gedicht)	214
Horst Schneider	Aus der Fernmeldegeschichte von Krempe	215
Karl-Heinz Roll	200 Jahre Kellinghusener Postgeschichte	225
Hans-Joachim Anderson	Die Post auf dem Truppenübungsplatz Lockstedter Lager	240
Günther Blödorn	Die Postgeschichte von Horst	246
Walter Looft	Die Briefsammelungsstelle St. Margarethen	248
Peter Martens	Die Post in Westerkrug	257
Christa Lamaack	Een Dag in April (Gedicht)	263
Heinz Richard Meier	Worum ik keen Mann vun de Post worm bün	264
	Keen Held in de Bottermelk! oder: Netteln im Briefkasten	265
Burghard Roche	Und sei es nur ein Rosenstrauch Gedanken zur Lage und Zukunft des Kreises Steinburg	267
Herbert Karting	Das Itzehoer „Bahnhofshotel“	272
Heinz Richard Meier	Propst i. R. Johannes Thies †	287
Hans Rodewald	Ein Pascha von drei Roßschweiften und ein Goldschmied in Krempe	288
Hans-Reimer Möller	Denkmal des Stadtgründers, ein Geschenk an Glückstadt zur 375-Jahr-Feier	290
Herbert Karting/ Jörg Benz	Der „Hermann“, hochgelobt und höchstgefährdet ..	292
Bert C. Götttsche	Das große Spiel	299
Heimatverband für den Kreis Steinburg		303
Tätigkeitsbericht des Heimatverbandes		304
Veranstaltungen		309
Wiebke Schröder	Moose im Kreis Steinburg. Aus der Arbeit der Botanischen Arbeitsgruppe in den letzten drei Jahren	310
Jörg Benz	Publikationen zur Geschichte, Kultur und Natur im Kreis Steinburg	315
Buchbesprechungen		327
Die Autoren		336

Geleitwort

Liebe Freunde des Kreises Steinburg,

unser Heimatempfinden beruht auf den Gefühlen der Geborgenheit, Vertrautheit und Gemeinsamkeit, gepaart mit der Verantwortung, den uns umgebenden Lebensraum zum allgemeinen Besten zu gestalten. Der Blick auf die Not der Menschen im ehemaligen Jugoslawien macht uns dankbar, daß unserem Heimatbegriff abgrenzende, ja gewaltsame Rivalität der Menschen verschiedener Heimat mittlerweile völlig fremd ist. Das mag zum einen daher kommen, daß die Gesellschafts- und Rechtsordnung der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Länder ihren Bürgerinnen und Bürgern hinreichende Spielräume zur eigenen Gestaltung ihrer Umwelt beläßt. Andererseits ist es aber auch Ausdruck des Bewußtseins, daß wir nur miteinander die vor uns liegenden sozialen, ökologischen und ökonomischen Aufgaben lösen werden.

Eine wichtige Voraussetzung dieses Miteinanders sind der gegenseitige Kontakt, der Informationsaustausch ..., eben die Kommunikation. Diese ermöglicht seit etlichen Jahrhunderten die Post. Mag die technische Entwicklung vom Telegraphen zum drahtlosen Telefon im Auto, vom Fernschreiber zum Telefax, aus der eher beschaulichen Postkutschenzeit hin zur sekundenschnellen Verbindung in alle Welt ..., so unausweichlich wie wünschenswert sein, so behalten die in einem handgeschriebenen Brief einem Freund mitgeteilten Gedanken doch wie eh und je ihren besonderen Wert.

Das Steinburger Jahrbuch 1993 zeichnet mit seinen unter dem Schwerpunktthema „Post, Telegraph, Telefon“ zusammengestellten Beiträgen die Entwicklungsgeschichte der Post in unserem Heimatkreis nach und regt so zum Nachdenken über dieses uns so völlig alltäglich gewordene Verständigungsmittel an.

Allen, die zum Gelingen dieses Buches beigetragen haben, gilt mein Dank, ebenso wie Ihnen, liebe Mitglieder des Heimatverbandes, für Ihre Treue.

Viel Freude beim Lesen wünscht

in heimatlicher Verbundenheit

Ihr

Roche

Dr. Roche

Landrat und

1. Vorsitzender des Heimatverbandes

Redaktionelle Anmerkungen

Nachrichten und Meldungen, Meinungen und Verordnungen zu transportieren, waren seit 500 Jahren Anliegen und Auftrag der Post. „Die gute, alte Post“ wird mancher sich erinnern, wo er sich nun doch umorientieren muß auf Postdienst, Telekom und Postbank. Manchmal bringt sogar ein Wagen, der überhaupt nichts mit der Post zu tun hat, Päckchen und Pakete. Briefe und Postkarten, Päckchen und Pakete bilden aber nur einen Bereich des gewaltigen Dienstleistungssektors. In früheren Zeiten beförderte die Post auch Menschen – in Kutschen, einspännig, zwei- und sogar vierspännig, je nach Verkehrsaufkommen und vorhandener Infrastruktur, wie wir das Wege-, Straßen- und Bahnnetz heute benennen. Die Postkutschenzeit mag aus heutiger, verklärter Sicht geruhsamer gewesen sein, anstrengend war sie allemal, wie die zeitgenössischen Darstellungen zeigen.

Die Region des Kreises Steinburg, mehrfach verschiedenen Staatsgebilden zugeordnet, kann auf ein bewegtes postalisches Leben zurückblicken. Verwunderlich erscheint dennoch, daß nicht eine einzige Briefmarke, von Sondermarken ganz zu schweigen, ein Motiv aus dem Kreis Steinburg abbildet. Unserem regionalen historischen und geographischen Interesse wird immerhin mit einer Reihe von Sonderstempeln Genüge getan. Da zur Postgeschichte des Kreises Steinburg bereits eine Reihe von Veröffentlichungen vorliegen, sind Teile davon übernommen und, soweit die Möglichkeit dazu bestand, aktualisiert worden.

Vor dem Hintergrund, daß die Bundeswehr drastisch reduziert wird und auch die Standorte im Kreis davon betroffen sind, soll das Generalthema für das Steinburger Jahrbuch 1994 „Garnisonsstandorte und Militärgeschichte“ lauten. Der Festungsbau von Glückstadt und Krempe, die Auswirkungen des Dreißigjährigen Krieges, der Napoleonischen Kriege und der beiden Weltkriege mögen nur einige knappe Hinweise zur Spannweite dieses Themas geben. Die Redaktion erbittet die Zusendung der Manuskripte bis zum 15. August 1993.

Damit unsere Autoren und Leser noch etwas weiter in die Zukunft planen können, teilen wir an dieser Stelle bereits den Arbeitstitel für das Generalthema des Steinburger Jahrbuches 1995 mit. Mittlerweile sind zahlreiche Dorf- und Stadtchroniken entstanden bzw. befinden sich kurz vor der Fertigstellung. Auch die Zahl der Ortswappen hat zugenommen, ohne daß jedem immer die Bedeutung und Entstehungsgeschichte dieser Wappen gegenwärtig ist. 1995 wollen wir uns deshalb mit den „Ortswappen und Ortschroniken im Kreis Steinburg“ beschäftigen. Wie in der Vergangenheit freuen wir uns selbstverständlich auch über Beiträge, die nicht direkt mit dem Generalthema in Verbindung stehen.

Priv.-Doz. Dr. Alexander Ritter / Peter Fischer

500 Jahre Post in Deutschland 125 Jahre deutsche Post in Schleswig-Holstein

Von
Johannes Petersen (Kiel)

Das Thema des Aufsatzes könnte zu der Annahme führen, das schleswig-holsteinische Postwesen wäre erst 125 Jahre alt, und das übrige Deutschland hätte erheblich eher das moderne Zeitalter erreicht als das nördlichste Bundesland. Das ist natürlich nicht so, aber die Herzogtümer Schleswig und Holstein unterstanden – auch wenn Holstein lange zum Verband des Deutschen Reiches gehörte – der dänischen Krone. Dieser Zusammenhang hat die sehr komplizierte Geschichte Schleswig-Holsteins geprägt, die gänzlich anders verlaufen ist, als die des Deutschen Reiches. Auch die Postgeschichte bis 1864 war daher nicht deutsch.

Ein erster Versorgungs- und Nachrichtenverkehr

Initiator der ersten Postlinien war hier auch nicht der dänische Gesamtstaat, sondern der hohe Adel, die Städte und die Klöster. Adel und Städte schufen dabei jeweils für ihren Bereich Postverbindungen zu den wichtigen Städten Hamburg und Lübeck, die zugleich Versorgungsfahrten darstellten. Klöster und weniger wichtige Orte organisierten meist den amtlichen Briefverkehr.

Der Beginn dieser Fahrten verliert sich im Dunkel der Geschichte. Sie werden aber spätestens im 15. Jahrhundert begonnen haben und hörten erst auf, als nach 1600 staatliche regelmäßige Postverbindungen die Aufgabe dieser Fuhrwerke mitübernehmen konnten.

Den ältesten konkreten Hinweis gaben dabei alte Rechnungen der Stadt Kiel, die 1424 „Hinrich Löpere in der Reise to Hamburg“ beschäftigte. 1495 wurden von Kiel auch Boten nach Tondern und Lübeck bezahlt. In allen Fällen muß jedoch offenbleiben, ob die Boten regelmäßig gingen, Sendungen von Privatleuten beförderten oder für den Einzelfall nur zur Überbringung von Nachrichten der Stadt eingesetzt waren. Derartige Botenkurse sind auch von anderen Städten bekannt. Dabei ist vor allem Hamburg aktiv gewesen. Ursprünglich benutzten die Hamburger Kaufleute jeweils von Fall zu Fall Kuriere zum Nachrichtenaustausch mit auswärtigen Handelspartnern. Als der Verkehr zunahm, wurden diese Privatboten aber zu kostspielig, und deshalb organisierten die „Älterleute des Kaufmanns“ (Börsenalten), die auch das gesamte See- und Verfrach-

tungswesen leiteten, diese Verkehrsbeziehungen. Seit dem Jahre 1517 wählten die Kaufleute der Flandern-, England- und Schonenfahrer die Älterleute aus ihrem Kreis. Abgänge und Ankünfte der Boten – es mußten zuverlässige Bürger der Stadt sein – gaben sie jeweils durch Aushang in der Börse bekannt.

Die oberste Aufsicht über das Postwesen führten jedoch Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg, die auch Absprachen mit anderen Städten über eine wechselseitige Benutzung der Boten trafen.

Eine gewisse Rolle spielte dabei neben den übrigen Botenzügen die Verbindung mit Kopenhagen, da es häufiger vorkam, daß aus Witterungsgründen für Kopenhagen bestimmte Schiffe nach Hamburg und umgekehrt Segler nach Kopenhagen ausweichen mußten. Der Beginn der regelmäßigen Hamburg-Kopenhagen-Reisen, die im Winter über Flensburg-Kolding-Middelfahrt und im Sommer über Heiligenhafen-Rödbby führten, wird meist mit dem Jahre 1602 angesetzt, tatsächlich aber gibt es Hinweise für ein wesentliches früheres Bestehen, ohne daß ein erster Zeitpunkt genannt werden kann. Verkehrt haben diese Boten offenbar bis 1678, wurden aber zunehmend von Dänemark bedrängt, das 1625 (nach altem Kalender 1624) fahrende Posten in alle Landesteile, u. a. auch von Kopenhagen nach Hamburg, eingerichtet hatte. Als diese Verbindung Reisende beförderte und auch schneller war als die Hamburger Boten, scheint das „Aus“ für die Hamburger gekommen zu sein. Möglicherweise spielte dabei auch eine Rolle, daß ab 1653 der Hamburger Paul Klingenberg die gesamte dänische Post leitete.

Ebenso wie der Beginn der Hamburger Boten verlieren sich die Verbindungen, die sich vor allem der Gottorfer Huf schuf, im Dunkel der Vergangenheit. 1651 veranlaßte die prekäre Finanzlage die Einschaltung eines Privatmannes. Der Hof verzichtete auf die Haltung der bisherigen vier Burgwagengespanne, die die Verbindung vor allem nach Hamburg hergestellt hatten, und beauftragte Johannes Heckbauer, alle regelmäßigen und unregelmäßigen Fahrten für 3500 Rthlr jährlich durchzuführen. Diese Fuhren konnten auch von Außenstehenden benutzt werden, die dafür 1651 rund 431 Rthlr in die Amtskasse zahlten. Verbindungsmann in Hamburg – er nannte sich Postmeister – war um 1645 Melchior Lehmann. Er erhielt ein Gehalt von 40 Rthlr u. a. „für die französischen Avisen, so er überschreibt“. Dafür hatte er einen Korrespondenten eingestellt.

Gründung moderner Posten

Gegen heftigen Widerstand der städtischen Posten, vor allem Friedrichstads und Tönnings, ließ der Herzog von Gottorf ab 1681 in seinem Reich moderne Posten ausbauen, die eine Zeitlang in Schleswig-Holstein wichtiger waren als die damaligen dänischen Linien. Auch die Herzöge von Holstein-Plön und der Fürstbischof von Lübeck gründeten Posten, die aber alle keinen langen Bestand hatten, da das Herzogtum Holstein-Plön schon 1761 ausstarb und das Herzogtum Gottorf von den Dänen

Wolff / von Hoffes Gnaden **Christi-**
stian August / erwehlt **Bischoff** zu **Mün-**
ster / in **Verantwortung** **Unsers** **geliebten** **Reich-**
thums / des **erlauchtesten** **Fürsten** / **Herrn** **Karl Fried-**
richs / beide **Erben** zu **Mortwegen** / **Herzogen** zu **Schleswig** / **Hollstein-**
Stormarn und der **Dithmarschen** / **Grafen** zu **Silkenburg**
 und **Delmenhorst**.

[illegible][illegible]

L.S. CHRISTIAN AUGUST,
Administrator.

C. A. Wolff.

1711 bzw. 1774 besetzt wurde. Übrig blieb in Schleswig-Holstein danach allein die dänische Post, die 1778 alle Liniennetze vereinigte und völlig neu gestaltete. Sie galt lange Zeit als eine der führenden Einrichtungen in Europa, fand dann jedoch zunächst nicht recht den Anschluß an die neuen Verkehrsentwicklungen des 19. Jahrhunderts. Sie wurde unter der Aufsicht des dänischen Königs von einem General-Postamt (seit 1807 General-Postdirektion) geleitet. Diese Dienststelle stand verwaltungsmäßig unmittelbar mit allen Postcontoren in Verbindung, ohne daß zunächst eine Zwischeninstanz eingeschaltet war. Lediglich einzelne Aufgaben waren spätestens ab 1840 den Oberpostämtern in Kopenhagen und Hamburg übertragen. Ihnen unterstanden z. B. die Postführer und Kondukteure bei den überörtlichen Personenposten.

Die General-Postdirektion war ursprünglich ein selbständiges Kollegium mit einem direkten Vortragsrecht beim König. Es bestand meistens aus einem General-Postdirektor sowie zwei bis drei Direktoren und war zuständig für das Post-, Beförderungs-, Telegraphen- und Fährwesen. Durch königliche Resolution vom 24. 11./3. 12. 1848 wurde dieses Kollegialsystem jedoch durch eine Ministerial-Organisation abgelöst und die General-Postdirektion offiziell dem Finanzministerium zugeteilt. Oberster Postchef war jetzt allein ein General-Postdirektor.

Bei der Ausführung der Leistungen in den verschiedenen Postdiensten bediente die General-Postdirektion sich nur weniger Berufsbeamter. Sie gab vielmehr fast ausschließlich privaten Unternehmen den Vorzug, die meist durch Ausschreibungen, bei denen die Mindestforderung den Zuschlag erhielt, gewonnen wurden. Im wesentlichen waren lediglich die Postmeister und die wichtigeren Posthalter königliche dänische Beamte. Mit einer Ausnahme waren in Schleswig-Holstein auch alle Postgebäude privater Besitz – Eigentum der Postmeister oder für Postzwecke von ihnen angemietet. – Die im Postdienst eingesetzten Kräfte waren durchweg Angestellte entweder der Postmeister oder der Vertragsunternehmer. Als „Königliche Bedienstete“ nahmen die Postmeister einen herausgehobenen Rang in der Gesellschaft ein. Die allgemeine öffentliche Verwaltung wurde häufig als Hilfsorgan, z. B. zu Vertragsabschlüssen und Aufsichtsfunktionen, herangezogen.

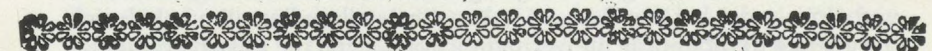
Dieses ursprünglich leistungsfähige System bewährte sich mit dem Aufkommen eines stärkeren Postverkehrs im 19. Jahrhundert nicht mehr. Die General-Postdirektion in Kopenhagen setzte daher auf Befehl des dänischen Königs zur besseren Überwachung mit Erlaß vom 7. 10. 1843 zwei Postinspektoren ein. Zum Postinspektor für die Herzogtümer wurde der Postmeister von Flensburg, E. F. von Holstein, bestellt, der diese Aufgabe neben seinem Postmeisteramt bis zum Jahre 1848 wahrnahm. Auch danach wurden weiter Postinspektoren ernannt, nach 1852 änderten die Dänen aber bezeichnenderweise die Bereiche und setzten einen Beamten für Holstein und Lauenburg ein, während ein zweiter Beamter das Herzogtum Schleswig und einen Teil Dänemarks übertragen erhielt.

Beförderung

wegen der
Beförderung
der
ordinairen fahrenden,
und
Extraposten
für das Herzogthum Schleswig, das Herzogthum
Hollstein, Königl. Antheils, die Grafschaft Ranzau,
Herrschaft Pinneberg und Stadt Altona.
Sub dato Friedensburg den 28sten May 1762.



Rubr. II
N. 495.



Schleswig,
Gedruckt bey dem Königl. privil. Buchdr. P. H. Holwein.

Schrittweise Übernahme der schleswig-holsteinischen Post durch Preußen
Schon kurz nach dem Beginn des Krieges zwischen Dänemark und Preußen/Österreich gaben die beiden deutschen Staaten am 18. 2. 1864 bekannt:

„Die Regierungsgewalt des Königs ist suspendiert und auf die Zivilkommissare übertragen worden, die gemeinschaftlich vom Kaiser von Österreich und vom König von Preußen bevollmächtigt worden sind. Die Bezeichnung als königliche Behörde im Herzogtum Schleswig und der Gebrauch königlicher Siegel, Dienstkleidung und Abzeichen entfällt. Königliche Wappen und Insignien entfernen. Im Geschäftsverkehr deutsche Sprache. Schriftliche Erklärung von den Beamten, daß sie sich für die Dauer der Besetzung der obersten Autorität des Oberbefehlshabers und der Civil-Kommissare unterwerfen wollen.“

Statthalter bzw. Zivilkommissar wurde in Schleswig der preußische General von Manteuffel und in Holstein der österreichische General von Gablenz, wobei sie sich unter dem Vorbehalt der Rechte beider Vertragspartner die Verwaltung teilen sollten. Das bedeutete in der Praxis, daß in Kiel eine herzogliche Landesregierung gebildet wurde, deren Aufsicht bei den Statthaltern von Manteuffel für Preußen und Gablenz für Österreich lag. Schleswig und Holstein sollten also als gemeinschaftliches Kondominium regiert werden. Die Preußen behielten aber in dem von ihnen besetzten Herzogtum Schleswig das bisherige dänische Postinspektorat bei und bauten es zügig zu einer Aufsichts- und Verwaltungsbehörde mit zunächst fünf Beamten aus. Dies geht aus der Verordnung vom 4. 3. 1864 hervor:

„Zur speziellen Ausübung des Post-Verwaltungsdienstes und zur Beaufsichtigung der Postanstalten im Herzogtum Schleswig ist ein Post-Inspektor mit dem Sitze in Flensburg eingerichtet worden. Die Leitung der Geschäfte bei demselben übernimmt einstweilen der Königlich Preussische Post-Inspektor Zschüschnner.

Die Postanstalten sind zunächst diesem Post-Inspektorat untergeordnet und haben den Anordnungen desselben Folge zu leisten.

Alle Anträge und Berichte in Post-Angelegenheiten sind an das Post-Inspektorat zu richten und demselben die monatlichen Extract-Rechnungen nebst Belegen vorzulegen. Die Entscheidung in Sachen, welche die Post-Technik und überhaupt den Post-Dienst-Betrieb, die Posthalterei-Verhältnisse, die Einrichtung von Post-Coursen, sowie das Kassen- und Rechnungswesen betreffen, wird von dem Post-Inspektorat getroffen werden. In allen wichtigeren Angelegenheiten und in Betreff der Dienstverhältnisse der bei den Post-Anstalten angestellten Beamten behält sich die oberste Civilbehörde die Verfügung vor. Gegen die Entscheidung des Post-Inspektorats steht den Post-Anstalten die Berufung an die oberste Civilbehörde frei.

Die Überschüsse, welche die Rechnung legenden Post-Anstalten aufbringen, sind an die in Flensburg eingerichtete Central-Kasse abzuliefern.“

Das Postinspektorat stellte auch ein besonderes Postbudget für das Herzogtum Schleswig auf, das für die Zeit vom 1. 4. 1864 bis 31. 3. 1865 Einnahmen von 536900 Talern und Ausgaben von 516850 Talern vorsah.

Das holsteinische Postwesen war bereits am 6. 1. 1864 der herzoglichen Landesregierung in Kiel als besondere Abteilung übertragen worden. Diese getrennte Verwaltung für Holstein und Schleswig wurde Mitte Dezember 1864 aufgehoben und dafür eine Schleswig-Holsteinische Oberpostdirektion errichtet:

„Die Verwaltung des Holsteinischen Postwesens wird aus dem Geschäftsbereich der Herzoglichen Landes-Regierung ausgeschieden und gemeinschaftlich mit der Verwaltung des Schleswigschen Postwesens unter eine besondere unter unserer unmittelbaren Aufsicht stehende Behörde gestellt, die unter der Bezeichnung „Schleswig-Holsteinische Ober-Post-Inspection“ ihren Sitz in Kiel nehmen wird.

Zum Chef dieser Behörde ist der seitherige Schleswigsche Post-Inspector, Herr Zschüschnner, ernannt worden, der, sobald er die Geschäfte von der Landesregierung in Kiel übernommen haben wird, sämtliche der Ober-Post-Inspection untergeordnete Postbehörden unmittelbar davon in Kenntnis setzen wird.“

Zu dem in der Praxis schon preußischen Postwesen im Herzogtum Schleswig sicherten sich nun also die Preußen durch die Ernennung des preußischen Postrats Zschüschnner auch einen maßgeblichen Einfluß in Holstein. Dann schlossen am 14. 8. 1865 die beiden Siegermächte den Vertrag von Gastein, nach dem die Ausübung der gemeinsam erworbenen Rechte in Schleswig auf den König von Preußen und in Holstein auf den Kaiser von Österreich übergehen sollte. Nach Artikel 4 behielt Preußen dabei das Recht, über die Telegraphenleitung Kiel-Rendsburg zu verfügen und mit preußischen Beamten besetzte Postwagen auf den Linien Kiel-Lübeck und Hamburg-Rendsburg durch Holstein fahren zu lassen. Mit der Convention fand folglich am 15. 9. 1865 die gemeinsame schleswig-holsteinische Landesregierung in Kiel ihr Ende. Dies galt auch für die Oberpostinspektion, d. h. die Postabteilung für Holstein lebte wieder auf, während für das Herzogtum Schleswig eine neue Postdirektion in der Stadt Schleswig mit Postrat Zschüschnner als Leiter eingerichtet wurde. Auch diese Regelung blieb kurzes Zwischenspiel. Denn noch vor Beginn des Krieges zwischen Österreich und Preußen rückte der General von Manteuffel am 7. 6. 1866 in Holstein ein und gab am 10. 6. 1866 die Ernennung des Barons von Scheel-Plessen zum preußischen Oberpräsidenten in Schleswig-Holstein bekannt.

Die offizielle Einverleibung Schleswig-Holsteins in Preußen als Provinz folgte dann am 12. 1. 1867. Bereits vorher, am 19. 12. 1866 hatte König Wilhelm I. durch „Allerhöchste Order“ die Vereinigung des Postwesens in den Herzogtümern Schleswig und Holstein mit den alten preußischen Landesteilen und die Einrichtung einer Oberpostdirektion in Kiel zum 1. 1. 1867 verfügt:

Gründung der Oberpostdirektion Kiel

Auf den Bericht des Staats-Ministeriums vom 17. December d. J. genehmige Ich, daß mit der vom 1. Januar 1867 ab stattfindenden Vereinigung des Postwesens in den Herzogthümern Schleswig und Holstein mit dem in den alten Preußischen Landestheilen, in der Stadt Kiel eine Ober-Post-Direction mit den Pflichten und Befugnissen der in Preußen bereits bestehenden gleichartigen Behörden eingerichtet und dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unmittelbar untergeordnet werde; daß die Bestimmungen des Preußischen internationalen Porto-Tarifs und des Zeitungs-Provisions-Tarifs auf den Austausch zwischen den alten Preußischen Landestheilen und dem bisherigen Schleswig-Holsteinischen Postbezirk ausgedehnt werden, daß die der Preußischen Postverwaltung gesetzlich ertheilte Ermächtigung, über gewisse Gegenstände des Versendungs- und Reise-Verkehrs im Wege des Reglements die erforderlichen Vorschriften zu treffen, ferner die dem Chef des Preußischen Postwesens zustehende Befugniß in Ansehung des Portofreiheits-Wesens und die von der Preußischen Post-Verwaltung geübte Befugnis zur Ernennung und Anstellung von Beamten in gleichem Umfange bei der Erweiterung des Postwesens auch in den Herzogthümern Schleswig-Holstein in Anwendung kommen.

Berlin, den 19. December 1866

Gez. Wilhelm.

Das Gebiet der neuen Oberpostdirektion umfaßte Schleswig-Holstein bis zur alten Grenze an der Königsau und das Herzogtum Lauenburg. Aber bereits am 1. 4. 1873 fielen Lauenburg und Gebietsteile um die Hansestädte Hamburg und Lübeck an die neu gegründete Oberpostdirektion Hamburg. Weiter mußte nach dem Ende des Ersten Weltkrieges der Verlust von Nordschleswig an Dänemark hingenommen werden. Bei diesem Gebietsumfang ist es bis heute im wesentlichen geblieben.

Derartige Oberpostdirektionen als Mittelbehörden bestanden in Preußen seit dem 1. 1. 1850, insgesamt damals 26. Dieses von Preußen eingeführte dreigliedrige Verwaltungssystem hat sich in Preußen, im Norddeutschen Bund, im Reich und in der Bundesrepublik bewährt, obwohl es im Laufe der Jahre durch den Zutritt zahlreicher unselbständiger kleiner Postanstalten vor allem auf dem Lande heute praktisch viergliedrig geworden ist.

Von Dänemark hatte die OPD Kiel 39 Postcomtoire übernommen, von denen die wichtigsten Altona, Eutin, Flensburg, Hadersleben, Itzehoe, Rendsburg, Schleswig und Sonderburg waren. Diese sowie Apenrade, Etkernförde, Lauenburg, Mölln, Ratzeburg und Tondern wurden von der preußischen Post am 10. 9. 1868 – zunächst benannte man alle Postcomtoire in Postämter um – als Postämter I. Klasse eingestuft, die übrigen 24 als Postämter II. Klasse. Außerdem bestanden an mittleren und kleineren Orten aus der dänischen Zeit 29 Postexpeditionen, von denen die größere Zahl, die Postexpeditionen II. Klasse, nicht mit der Generalpostdirektion abrechnete, sondern einen Postcomtoir unterstand. Die niedrigste Stufe der Postanstalten bildeten 121 Briefsammelstellen, die meist in den ohnehin von Postlinien berührten Landorten lagen. Einige hatten allerdings auch über Landpostboten Verbindung mit der nächsten größeren Postdienststelle. Die Briefsammler nahmen Sendungen entgegen und gaben sie aus, hatten jedoch keine Zustellung ins Haus durchzuführen. Alle

Postexpedienten und Briefsammler waren Beamte im Nebenamt mit dreimonatigen Kündigungsfristen.

Die Zahl der bei den Postanstalten beschäftigten Kräfte betrug etwa 1000, davon waren annähernd 50 vom dänischen König ernannte Beamte im Hauptamt.

Ein posteigenes Gebäude gab es offenbar nur in Rendsburg. Sonst waren die Postdienstzimmer noch recht bescheiden in angemieteten Räumen untergebracht, die oft den Postmeistern gehörten. Als Schaltorraum mußte fast immer ein Flur oder dergl. herhalten, der mit dem Dienstzimmer durch ein kleines Fenster verbunden war.

Die Entwicklung zur Bürgerpost

Die Benutzung der Post war teuer, so daß im allgemeinen nur die besser gestellten Volksschichten von ihr Gebrauch machten. Ein Beispiel mag das verdeutlichen:

Im Jahre 1865 bekam ein Landzusteller eine „Remuneration“ von 180 Talern im Jahr = monatlich 600 Schilling = 20 Schilling täglich.

Ein einfacher Brief kostete zwei Schilling, mithin ein Zehntel eines Tagesverdienstes. Heute erhält ein Zusteller annähernd 3000,- DM monatlich oder knapp 100,- DM täglich, die für 100 Briefe reichen. Diese Entwicklung ist nicht schlagartig vor sich gegangen, sondern langsam Hand in Hand mit der Belebung von Produktion und Handel, die auch den Lebensstandard gesteigert haben. Das Briefporto ist fast ständig gestiegen, aber nicht in dem Umfang wie die allgemeine inflationäre Teuerung, da wiederholt, z. B. am 1. 12. 1923, 15. 1. 1932 und 1. 9. 1948 versucht wurde, die Gebühr niedrig zu halten. Die folgende Aufstellung für einen gewöhnlichen Brief bis 20 g (bis 1. 4. 1900 Höchstgewicht ein Lot = 15 g) mag die Entwicklung verdeutlichen:

am 01. 04. 1865	2,-Schilling. In Preußen 1 Silbergroschen
bis 31. 07. 1915	0,10Mark
ab 01. 08. 1915	0,15Mark
01. 10. 1919	0,20Mark
01. 05. 1920	0,40Mark
01. 04. 1921	0,60Mark
01. 01. 1922	2,-Mark
01. 07. 1922	3,-Mark
01. 10. 1922	6,-Mark
15. 11. 1922	12,-Mark
15. 12. 1922	25,-Mark
15. 01. 1923	50,-Mark
01. 03. 1923	100,-Mark
01. 07. 1923	300,-Mark
01. 08. 1923	1 000,-Mark



24. 08. 1923	20 000,-Mark
01. 09. 1923	75 000,-Mark
20. 09. 1923	250 000,-Mark
01. 10. 1923	2 000 000,-(2 Millionen) Mark
10. 10. 1923	5 000 000,-(5 Millionen) Mark
20. 10. 1923	10 000 000,-(10 Millionen) Mark
01. 11. 1923	100 000 000,-(100 Millionen) Mark
05. 11. 1923	1 000 000 000,-(1 Milliarde) Mark
12. 11. 1923	10 000 000 000,-(10 Milliarden) Mark
20. 11. 1923	20 000 000 000,-(20 Milliarden) Mark
26. 11. 1923	80 000 000 000,-(80 Milliarden) Mark
01. 12. 1923	0,10Rentenmark = 10 Rentenpfennig
01. 08. 1927	0,15Reichsmark
15. 01. 1932	0,12Reichsmark
01. 03. 1946	0,24Reichsmark
01. 09. 1948	0,20Deutsche Mark
01. 04. 1966	0,30Deutsche Mark
01. 07. 1972	0,40Deutsche Mark
01. 07. 1974	0,50Deutsche Mark
01. 07. 1979	0,60Deutsche Mark
01. 07. 1982	0,80Deutsche Mark
01. 04. 1989	1,-Deutsche Mark

Zur kundenfreundlichen Benutzung der Post haben die Postwertzeichen beigetragen. Sie waren beim Übergang Schleswig-Holsteins auf Preußen/Österreich allgemein üblich, und zwar in Dänemark durch das Postgesetz vom 1. 4. 1851 und in Preußen ab 15. 11. 1850 aufgrund des Gebührengesetzes vom 21. 12. 1849. Schleswig-Holstein hatte die ersten Marken, die „Postschillinge“, während der Unabhängigkeit von Dänemark für die Dauer der Erhebung durch Gesetz vom 23. 3. 1850 eingeführt, aber erst am 15. 11. 1850 konnten Marken ausgegeben werden. Infolge des durch den Zusammenbruch der Erhebung auf Holstein beschränkten Raumes konnten Postwertzeichen nur noch für 1 600 Mark abgesetzt werden, die bis Ende August 1851 für die Freimachung von 8 701 Briefen verwandt wurden.

Nach Beendigung der dänischen Herrschaft im März/April 1864 gaben dann die jeweiligen Übergangsregierungen eigene Marken heraus, und zwar:

- a) Die kommissarische Regierung (Preußen und Österreich) für das Herzogtum Schleswig im März/April 1864 eine Marke im Wert von vier dänischen Schilling und eine Marke über 1 1/4 Schilling Hamburger Courant, die beide den gleichen Wert darstellen (gültig bis 31. 10. 1865).
- b) Für Holstein erschienen am 1. 3. 1864 und 15. 5. 1864 Wertzeichen über 1 1/4 Schilling (gültig bis 31. 10. 1865). Darunter waren auch Marken, die halbiert im Ortsverkehr von Kiel und Altona Verwendung fanden.

c) Unter der gemeinsamen preußisch-österreichischen Regierung von Schleswig-Holstein gab es abermals neue Marken, die gleichfalls am 31. 10. 1865 aus dem Verkehr gezogen, aber zum Teil (1/2 und 1 1/4 Schilling) ab 29. 10. 1866 wieder galten.

d) Im preußischen Verwaltungsbezirk Schleswig erschienen am 1. 11. 1865 und 9. 9. 1967 besondere Marken und

e) Das gleiche galt ab 1. 11. 1865 für den österreichischen Verwaltungsbezirk Holstein.

Ab 24. 1. 1867 gab es dann preußische Marken und die bisherige Unübersichtlichkeit hatte ein Ende. Ab 1. 1. 1868 durften nur noch Freimarken des norddeutschen Postbezirks verwendet werden.

Ein erster wichtiger Schritt in Richtung auf Teilnahme breiterer Volksschichten am Postverkehr war die allgemeine Einführung der kombinierten Landbriefbestellung und Annahme in den Jahren 1865 bis 1867, die auch das entfernteste Gehöft erreichen sollte. Vor allem an der Westküste mit ihren ausgedehnten, oft überschwemmten Marschen und Inseln stieß die Einrichtung auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten und hohe Kosten, besonders wenn die Empfänger nur mit Hilfe von eigenen oder angemieteten Schiffen bzw. Booten erreicht werden konnten. Auch das Wetter machte die Zustellung hier gefährvoll und oft wochenlang unmöglich. Für die einmaligen Bedingungen dieser Zustellung steht z. B. der Zusteller Heinrich Liermann, der über 40 Jahre vielfach unter Lebensgefahr über das Watt zwischen Pellworm und Südfall hin und zurück gestapft ist und dafür mit dem Bundesverdienstkreuz (1955) und einem Ehrensold der DBP ausgezeichnet wurde.

Die Zusteller hatten Briefe und auch schon bald nach Beginn kleinere Pakete zuzustellen, wobei beim Austragen der Pakete auch Bekannte oder Verwandte helfen durften. Mit einer Marschleistung von 30-40 km täglich bei erheblichen Lasten war dies ein äußerst schwerer und zudem kärglich bezahlter Dienst, der aber trotzdem wegen der Aussicht der späteren Beamtenversorgung und des hohen Ansehens Zuspruch fand. Die großen Anforderungen an die Landzusteller mußten bald auf ein erträgliches Maß zurückgeschraubt werden. Neben der Verkleinerung der Zustellbezirke richtete die Postverwaltung dazu ab 1. 5. 1871 eine neue Form von Postanstalten – die Postagenturen – ein, die praktisch noch heute als Poststellen I bestehen.

Die Versorgung des Landbereichs wurde dann in den Jahren 1929 bis 1933 nochmals umgestellt, durch die Einrichtung der Landkraftpost-Rundkurse von Leitpostämtern aus, die zusätzlich geschaffene Annahme- und Zustellstützpunkte – die Poststellen II – in den kleineren Dörfern bedienten. Diese Poststellen II sind heute seltener geworden, seitdem die Zusteller selbst mit Kraftwagen ausgerüstet wurden und die Bedeutung der Poststellen II durch die zunehmende Orientierung der Bevölkerung nach den größeren Orten als Folge der Vollmotorisierung gesunken ist.



Die Beförderung der Postsendungen zu Lande und zu Wasser stellte früher das größte Problem der Post dar. Unter dänischer Hoheit lag daher auch die Aufsicht über das Fahrwesen bei der Post. Unter Angleichung an das in Preußen gültige Prinzip wurde die Aufgabe 1864 jedoch der inneren Verwaltung übertragen, bei der sie auch geblieben ist.

Die Beförderungsmittel wandeln sich

Das Beförderungswesen zu Lande stand 1864 im Umbruch, nachdem die Eisenbahn Altona-Kiel 1844 eingeweiht war und weitere Strecken bald folgten. Die Post hatte die Vorzüge dieses schnelleren und leistungsfähigen Verkehrsmittels früh erkannt und sich schon bei den ersten Bahnbauten vorteilhafte Beförderungsvorbehalte einräumen lassen. Als in den folgenden Jahrzehnten weitere Bahnstrecken gebaut wurden, bewirkten diese ein Sterben der Fuhrwerksposten nicht nur auf den Parallelstrecken. Die Eisenbahn übernahm zunächst nur fertig verpackte, mit Bestimmungsbahnhof versehene Postsäcke und Pakete. Für die Organisation, die Verladung und Abholung waren Postspeditionsbüros für jede Strecke zuständig, die wiederum Postspeditionsämtern für Schleswig und Holstein unterstanden. Den Büros wurde dann ab 1858 auch das Sortieren der Postsendungen unterwegs übertragen, und bis weit über den Ersten Weltkrieg hinaus standen die Bahnposten in hoher Blüte. Sie beförderten die Post zu den einzelnen Orten etliche Male am Tage und in der Nacht, so daß z. B. zwischen Hamburg und Kiel die Antwort auf einen am Morgen abgesandten Brief schon am Abend vorliegen konnte.

Diese Euphorie bei der Schaffung neuer Schienenstrecken erhielt einen „Dämpfer“, als die Hoffnungen auf rege Benutzung nicht immer aufgingen. Der Erste Weltkrieg brachte die Entwicklung der von Otto-Motoren angetriebenen Kraftfahrzeuge erheblich voran, und in der Nachkriegszeit wurden zunehmend Kraftomnibusse im Straßen-Linienvverkehr eingesetzt. In anderen Teilen des Reiches hatte die DRP auch schon vor dem Ersten Weltkrieg davon Gebrauch gemacht, aber in Schleswig-Holstein kam es, nachdem das Reichspostministerium die OPD Kiel um Vorschläge gebeten hatte, erst 1922 zu den ersten postalischen Omnibuslinien, die für die kombinierte Post- und Personenbeförderung vorgesehen waren, u. a. zwischen Kiel und Friedrichsort/Dänischenhagen am 1. 11. 1922. Es war die erste Omnibuslinie im Kieler Stadtverkehr. Diese Kraftpostlinien stießen auf eine harte Konkurrenz, hier die KVG „Nordmark“, die mit staatlicher Hilfe aus den aus dem Kriege zurückgekehrten Kraftfahrkolonnen gebildet worden waren. Der Streit beschäftigte auch den Reichstag und einen besonderen Ausschuß, der feststellte, daß die Post durch die erwähnte Kombination am ehesten in der Lage wäre, Omnibusverkehr zu betreiben.

Bis zum Zweiten Weltkrieg war das Kraftpostnetz im Bereich der OPD Kiel auf 84 Linien mit 3 760 000 jährlich gefahrenen Kilometern angewachsen (Privatunternehmer 93 Linien). Er wurde jedoch nach dem

Zweiten Weltkrieg mit Hilfe örtlicher Befehlshaber der britischen Militärregierung fast zerschlagen und mußte praktisch neu aufgebaut werden. Vor allem dazu errichtete die OPD das Kraftpostamt Kiel (später Postfuhramt), dessen Aufgaben jedoch nach einigen Jahren wieder dem Postamt Kiel übertragen wurden. Im Bezirk der OPD Kiel gab es im Laufe der Zeit insgesamt 34 Kraftpost-Stützpunkte bei Postämtern, denen die örtliche Abwicklung des Omnibusverkehrs oblag. Mit der zunehmenden Konkurrenz nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem durch den Individualverkehr mit Pkw konnte die Post auf den wichtigeren Strecken die Kombination von Post- und Personenbeförderung aber nicht durchhalten. Die Postbeförderung wurde daher vielerort davon getrennt mit der Folge, daß die Linien nach der Umsiedlung der Flüchtlinge und dem allgemeinen Besitz von Pkw nur mit Mühe die Kosten erwirtschafteten. Im Jahre 1975 benutzten 19 525 611 Personen bei 11 406 990 auf etwa 100 Linien gefahrenen Kilometern den Postreisedienst im Bereich der OPD Kiel.

Mit der fehlenden Postbeförderung war die Notwendigkeit dieses Dienstes im Verband der Post nicht mehr gegeben. Es wurde in Schleswig-Holstein am 1. 1. 1976 auf die bahneigene „Autokraft GmbH“ übertragen, in die die Post als Gesellschafter eintrat. Damit war der Postreisedienst in Schleswig-Holstein nach über 200 Jahren beendet.

Höchste Anerkennung hatte das Personal der Kraftposten verdient, als während des Krieges und der ersten Nachkriegszeit in Sonderaktionen zahlreiche Noteinsätze zunächst unter erheblicher Lebensgefahr wegen feindlicher Luftangriffe und dann unter großen Entbehrungen geleistet werden mußten. Dabei darf der kameradschaftliche Einsatz zahlreicher Franzosen, Holländer und Frauen, die das zur Wehrmacht eingezogene Personal ersetzten, nicht vergessen werden. Die wichtigsten Nachkriegsaktionen galten Transporten von Flüchtlingen sowie das Herausbringen der Berliner Kinder aufs Land (Aktion Storch während der Blockade Berlins).

Auch im sonstigen Post- und Fernmeldedienst fanden und finden Kraftfahrzeuge Verwendung. Das erste Fahrzeug im Bezirk der OPD war offenbar 1925 ein Motorrad mit Anhänger, das für kleinere eilige Transporte in Kiel vorgesehen war. Ihm folgte 1926 ein luftgekühltes Dreirad-Phänomobil, das die Fahrtzeiten der Stadtposten zwischen Neumühlen/Ellerbek und dem Hauptpostamt verkürzen sollte. Das nächste gelieferte Fahrzeug, jetzt ein vierrädriges Phänomobil, hatte für schnelle Verbindungen vom Postamt Kiel zur Posthilfsstelle auf dem Flughafen Voßbrook/Holtenau, zum Kleinbahnhof und zur Dampferbrücke zu sorgen.

Gleichzeitig wurden auch erste Fahrzeuge für Störungssucher im Fernmeldedienst und Lkw, vor allem für Überlandposten bzw. Sonderzwecke angeschafft. Insgesamt blieb es jedoch bis zum Beginn der Zweiten Weltkrieges bei einem recht bescheidenen Bestand, der Anfang des Krieges zunächst noch erhöht wurde, weil wegen der Verdunkelung eine Kastenleerung durch Radfahrer zu gefährlich wurde. Dann mußte der Einsatz



von Kraftfahrzeugen im und nach dem Zweiten Weltkrieg rigoros beschränkt werden, da Benzin fehlte und sich nur wenige Fahrzeuge auf Holzgas umstellen ließen. Als Ersatz übernahmen Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fußboten die Leistungen. Dabei wurde der Postmeister von Meldorf mangels anderer Möglichkeiten sogar wieder zum Pferdehalter. Aber bald nach der Währungsreform nahm der Fahrzeugbestand schnell zu, und heute ist die OPD Kiel mit insgesamt 3 333 Kraftfahrzeugen in Schleswig-Holstein der größte Fahrzeughalter.

Luftposten beschleunigen den Transport der Sendungen

Bahn und Kraftfahrzeug wurden in der Zeit zwischen den Weltkriegen überholt vom Flugzeug. Bereits ab 1. 7. 1919 bestand eine Luftpostlinie zunächst im Sommer zwischen Berlin, Hamburg, Westerland und Kiel, die auch eilige Tageszeitungen über Büsum, St. Peter, Pellworm, Amrum und Föhr abwarf. Ab 17. 1. 1929 halfen Flugzeuge auch bei vereistem Wattenmeer durch Flüge zwischen Flensburg/Husum und Nordstrand sowie Pellworm. Regelmäßige Luftpostkartenschlüsse wurden in jenen Jahren zwischen Kopenhagen, Lübeck, Hamburg, Berlin, Westerland, Wyk, Flensburg und Kiel ausgetauscht. So wurden in der Woche vom 15. bis 21. 7. 1939 zwischen Berlin und Westerland allein 17 000 kg Post geflogen. Diese Transporte endeten bei Kriegsbeginn 1939 schlagartig. Sie wurden auch in der Nachkriegszeit nicht wieder aufgenommen, da durch Einsatz von Flugzeugen innerhalb Schleswig-Holsteins gegenüber Kraftfahrzeugen keine Zeitersparnis zu erwarten war.

Außerhalb Schleswig-Holsteins spielt jedoch ein am 16. 9. 1961 im Bundesgebiet und Berlin eingerichtetes Nachtluftpostnetz eine entscheidende Rolle. Zentraler Flughafen ist dabei Frankfurt (Main), wo nachts Flugzeuge von den wichtigsten Flughäfen – für Schleswig-Holstein ist das Hamburg-Fuhlsbüttel – eintreffen, um nach Austausch der Post gegen 2-3 Uhr früh Frankfurt (Main) wieder in allen Richtungen zu verlassen. Nach der Landung in Fuhlsbüttel holen die Schleswig-Holsteinischen Postämter dort ihre Briefsendungen ab, um sie nach der Eingangsverteilung noch morgens den Empfängern zustellen zu können. Dadurch soll sichergestellt werden, daß Briefsendungen – von Ausnahmen abgesehen – innerhalb der Bundesrepublik spätestens nach 24 Stunden den Empfänger erreichen.

Sortieren und Versand der Briefsendungen

Auch der Briefabgang hat sich im Laufe der Zeit grundsätzlich gewandelt. Ursprünglich fertigte das Einlieferungsamt nach Annahme der Sendungen für jedes Bestimmungsamt Listen (Karten), in die die Briefe einzeln eingetragen wurden. Diese Karten wurden mit den Briefen in versiegelten Umschlägen versandt, so daß beim Eingangsamt die Vollständigkeit der Briefe geprüft werden konnte. Als das Briefaufkommen ständig zunahm, war dieses arbeitsaufwendige Verfahren nicht mehr tragbar. Erleichter-

ungen waren daher unumgänglich, z. B. wurde 1876 das bis dahin noch übriggebliebene Zählen aufgegeben. Um die Jahrhundertwende mußte die Post dann feststellen, daß durch zu zahlreiche Briefabfertigungsstellen – sie gab es bis dann auch bei den kleinsten Postanstalten – die Bahnposten zu sehr mit nur grob oder unrichtig verteilten Sendungen belastet wurden. Schon damals begann daher die Entwicklung größerer Briefabfertigungen, die sich bis in die jüngste Zeit fortgesetzt hat. Geblieben sind heute nur noch zentrale Briefabgangsstellen in Kiel, Neumünster und Elmshorn, die alle mit elektronischen Briefverteilanlagen ausgerüstet sind.

Üblich war es früher, die Briefsendungen nach Postkursen zu verteilen. Dies erforderte eine große Anzahl von Spezialisten, die 1943 nicht mehr in genügender Zahl zur Verfügung standen, da der Briefverkehr während des Krieges um 60 v. H. gestiegen war, aber 70 v. H. des Verteilpersonal zur Wehrmacht eingezogen war. Das Reichspostministerium mußte sich daher Ende 1943 entschließen, dem fortschreitenden Ausblutungsprozeß durch Einstellung von angelerten Kräften zu begegnen und Leitgebiete einzurichten, an die Nummern vergeben wurden, für Schleswig-Holstein mit Hamburg zunächst die Nr. 24 und später 24 a (Hamburg) und 24 b (Kiel). Auch wenn die Post nach dem Kriege von diesem Verfahren schrittweise wieder abrückte, gerieten die Postleitzahlen nicht in Vergessenheit, und 1961 wurden vierstellige Postleitzahlen im Bundesgebiet eingeführt. Dieses Verfahren besteht heute noch und hat erst die maschinelle Verteilung ermöglicht.

Ein Intermezzo bei der Suche nach Beschleunigungsmöglichkeiten unabhängig von der Bundesbahn blieben 1966 eingerichtete Überlandposten mit Briefumarbeitung ähnlich den Bahnposten, die sich aber nicht bewährt haben. Heute werden fast alle Fernbriefsendungen aus dem Land Schleswig-Holstein abends mit Lastwagen nach Hamburg-Fuhlsbüttel gebracht, wo sie von der Nachtluftpost übernommen werden.

Zur Abfertigung der Briefe beim Aufgabeort gehörte seit der dänischen Zeit auch die Leerung der Briefkästen. Weder die Post noch die Benutzer konnten sich zunächst an sie gewöhnen, da sie als zu unsicher galten, zumal in der Anfangszeit auch das Porto bar eingeworfen werden konnte. Bei der Übernahme der Post durch Preußen gab es z. B. in Kiel erst acht Briefkästen, deren Zahl sich bis 1895 auf 95 erhöhte. Heute gibt es im Stadtbereich von Kiel 255 Briefkästen, die oft mit Wertzeichengeber und Fernsprechkzellen kombiniert sind.

Die Zahl der Leerungen veränderte sich mit der Zahl der Zustellungen. Eine erste Briefzustellung im Ort ist 1820 erwähnt, und der Postmeister von Schleswig z. B. hielt dafür zwei Boten, die Briefe gegen Bezahlung austrugen. Nach einem Bericht des Postamts Kiel vom 15. 3. 1867 waren von 36 Beamten und Unterbeamten des Amts damals sieben Kräfte mit der Briefzustellung im Ort beschäftigt. Zustellungen fanden im Anschluß an die von auswärts, vor allem mit der Bahn ankommenden Versande



statt. Mit den Verkehrsverbindungen nahm daher im Bestreben nach Beschleunigung auch die Zahl der täglichen Zustellungen zu, die im Bezirk der OPD bis auf fünf anstieg, wobei nur kleinste Dienststellen beim einmaligen Austragen blieben (Berlin bis zu 12mal). Diese Entwicklung wurde dem Reichspostamt schließlich bedenklich, so daß es eine weitere Vermehrung erschwerte. Der Erste Weltkrieg zwang die Ämter, die Zustellungen drastisch zu verringern und es ist nie wieder zu dem alten Zustand gekommen, vielmehr lag die Regel bei zwei bis drei Zustellungen. Das Nachluftpostnetz und der Zwang zu Einsparungen bei ständig steigenden Kosten führte 1970 endgültig zu der einmal werktäglichen Zustellung.

Durch das Austragen von Geld, Tageszeitungen, Postaufträgen, Nachrichten usw. waren die Aufgaben der Ortszusteller früher vielfältiger als heute, dafür ist aber die Zahl der Sendungen wesentlich gewachsen, so daß ein Transport mit Pkw vielfach unerlässlich ist.

Paketbeförderung, einer der ältesten Dienstzweige der Post

Zu den urenigsten Aufgaben der Post gehörte von jeher auch der Transport von Paketen, die als Fahrpostsendungen früher ausnahmslos mit Pferdefuhrwerken befördert wurden. In den Bahnposten behielt man bis über den Zweiten Weltkrieg hinaus die kursmäßige Verteilung bei. Als die Wirtschaft sich dann erholte, war wegen der großen Anzahl zu befördernder Pakete ein Transport in den Bahnposten oft nicht mehr möglich. Um der Schwierigkeiten Herr zu werden, ging man daher von dem früheren Verfahren ab und übertrug dem Postamt Kiel für die meisten Ämter des Bezirks die Sammlung und Weiterleitung der Pakete. Kiel wechselte nun bei Bedarf mit anderen großen Postämtern der Bundesrepublik Güterwagen voller Pakete (Sackwagen) aus, während innerhalb Schleswig-Holsteins Üpn (Überlandposten) weitgehend die Beförderung übernahmen. Transportiert wurden die Pakete (täglich 18 000-38 000 Stück) zwischen den Bahnsteigen und den Lkw über elektronisch gesteuerte Bänder. Dieses mehrfache Umladen einzelner Pakete gab man ab 1. 6. 1975 auf. Jetzt wurden etwa jeweils 50 Pakete fassenden Paketrollbehälter eingeführt. Seit der Fertigstellung einer neuartigen, großen elektronischen Paket-Verteilanlage beim Postamt 2 in Hamburg werden alle Pakete mit speziellen Behälterlastzügen von dort geholt und auch dorthin gebracht. Damit ist eine erhebliche Beschleunigung der Pakettransporte bei gleichzeitiger Einsparung von Kosten erreicht worden.

In der dänischen und bis weit in die deutsche Zeit hinein gab es eine Zustellung nur für leichtere Paketsendungen, während die schweren Sendungen bei den Postanstalten abgeholt werden mußten. Erst die Postordnung vom 20. 3. 1900 schrieb für den Regelfall die Zustellung vor, die meist zweimal werktäglich erfolgte. Auch hier erzwang der Erste Weltkrieg eine Beschränkung auf einmal, und in späteren Zeiten kehrte der alte Zustand nur für kurze Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg wieder. Der

Zweite Weltkrieg machte dann in seinem weiteren Verlauf in weiten Teilen der Landes eine Zustellung überhaupt unmöglich. Die Zusteller benutzten lange, teils noch über den Krieg hinaus von Menschenhand geschobene zweirädrige Paketkarren, bis der zunehmende Verkehr und die Ausdehnung der Städte zu einer Umstellung auf Pferdefuhrwerke zwangen. Sie wurden in Schleswig-Holstein meist erst ab 1954 durch Kraftwagen ersetzt, die ein größeres Fassungsvermögen hatten und schneller waren. Zustellämter waren noch bis nach dem Ersten Weltkrieg alle Postanstalten. Dann begann aus wirtschaftlichen Gründen die Zentralisierung, die heute dazu geführt hat, daß auch in den Großstädten sich nur ein Postamt mit dem Transport und der Zustellung bzw. Ausgabe der Pakete befaßt. In Kiel liegt diese zuständige mit einer elektronischen Verteileranlage ausgestattete Dienststelle in Kiel-Gaarden beim Postamt Kiel 14.

Besondere Bedeutung hat Schleswig-Holstein als Grenzland für den Paketaustausch aus dem gesamten Bundesgebiet mit Dänemark und Norwegen. Während die Pakete für Dänemark in Flensburg gesammelt, registriert und für den Bahntransport umgearbeitet werden, ist das Postamt Kiel für den Paketaustausch mit Norwegen zuständig. Hier werden die Pakete jedoch in zweiachsigen Güteranhängern befördert, die mit den Fährschiffen der Jahre-Line beladen zwischen Kiel und Oslo verkehren.

Die Aufgaben der Schalter

Der Annahmendienst an den Schaltern ist derjenige Dienstzweig der Post, der sich bis vor einigen Jahren am wenigsten verändert hat, wenn man von dem äußeren Bild der Schalteranlagen und ihrer Zahl absieht. Durch die laufend hinzugekommenen neuen Dienste ist er allerdings vielfältiger geworden und bei größeren Annahmestellen beschränken sich die Aufgaben des einzelnen Schalters oft auf wenige Dienste (Mengen- und Arterteilung). Seit mehreren Jahren versucht die Post, moderne Hilfsmittel, z. B. Rechenmaschinen, Computer usw. einzusetzen und eine weitere Entlastung durch „Stumme Postämter“, Briefmarkenautomaten, Wertzeichen-Drucker, Ausrüstung der Fernmeldehäuschen mit der Möglichkeit für Ferngespräche (auch Ausland), Markenverkaufsstellen usw. zu erreichen.

Eine große Rolle an den Schaltern spielt heute der Postbank- und Sparkassendienst, der bei allen Amtsstellen wahrgenommen wird. Er erreichte den ersten praktikablen Stand, als fast gleichzeitig mit der Übernahme Schleswig-Holsteins durch Preußen die Währung vereinheitlicht wurde, deren Mannigfaltigkeit den Gütertausch erheblich erschwert hatte, und die Postanweisungen anstelle des mit erheblichen Mängeln behafteten Postvorschußverfahrens eingeführt wurden. Die bequeme und billige Art der Geldversendung mit der Zustellung ins Haus florierte bis nach dem Zweiten Weltkrieg, so daß in Verbindung mit den Nachnahmen,

Postaufträgen und Rentenzahlungen besondere Geldzusteller eingesetzt wurden. Nach Einführung des Postscheckdienstes ging die Zahl der Postanweisungen nach 1910 aber langsam zurück.

Nach den guten Erfahrungen der Post im Giroverkehr mit der Reichsbank und den auftretenden Schwierigkeiten beim Postanweisungsverkehr mit dem Ausgleich der Barmittel zwischen den einzelnen Postanstalten versuchte die Post bereits 1899, einen Postscheckdienst einzuführen. Eine Postscheckordnung konnte nach der Zustimmung des Reichstages jedoch erst am 6. 11. 1908 erlassen werden, nach der am 1. 1. 1909 in Hamburg das auch für Schleswig-Holstein zuständige Postscheckamt errichtet wurde. Der Dienst – heute Postgiro – ist ständig ausgebaut worden und hat die Postanweisungen heute weitgehend verdrängt. Die Postanstalten sind, abgesehen von der Einführung von Zahlkarten, Konteneröffnungen, Auskünften usw. im allgemeinen nur bei dem im Jahre 1969 eingeführten Postbarscheckverfahren eingeschaltet, das den Kassenscheckverkehr beim Postgiroamt und bei den Außenzahlstellen der größeren Ämter abgelöst hat. Heute machen die Postkunden bei Barabhebungen meist vom Eurocheque-Verfahren Gebrauch.

Zu einem weiteren wichtigen Zweig des Postbankverkehrs hat sich schnell der Postsparkassendienst entwickelt. Dieser in Österreich seit 1893 bestehende Dienst hatte dem Land und seiner Bevölkerung gute Dienste geleistet. Er konnte daher beim Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich nicht eingestellt werden und wurde am 1. 1. 1939 auf das Reichsgebiet ausgedehnt. Dort fand er sogleich guten Zuspruch vor allem bei Kleinsparern. Postgiro- und Postsparkassendienst sind heute weitgehend automatisiert, wobei die zentralen Aufgaben in dem Unternehmen Postbank zusammengefaßt sind.

Das Bild der Schalterräume wurde bis vor wenigen Jahren einmal im Monat geprägt durch oft lange Schlangen von älteren und behinderten Besuchern, die sich ihre Renten in bar am Schalter auszahlen lassen wollten. Die Post war wegen ihrer Präsenz an größeren Orten schon vom Beginn an der Durchführung der Sozialgesetzgebung beteiligt und hat es seit dem 1. 10. 1885 übernommen, die immer zahlreicher werdenden verschiedenen Renten zu zahlen und zu verrechnen, sowie Auskünfte zu erteilen. Die Festsetzung bestimmter Rentenzahltag ist heute durch die Teilnahme fast aller Rentenempfänger am bargeldlosen Zahlungsverkehr überholt, und die Rentenempfänger haben die Möglichkeit, wie alle anderen Kontoinhaber über ihr Geld zu verfügen. Ebenso wie die terminliche Auszahlung der Renten am Schalter ist heute der Vertrieb von Reichsstempelmarken, Versicherungsmarken für Angestellte und Arbeiter, Einkommenssteuermarken, Urlaubskarten und Urlaubsmarken usw. weggefallen. Dafür nehmen wechselnde Leistungen für allgemeine Wohlfahrtszwecke, wie Sammlungen für soziale Hilfsfonds, neue Aufgaben im Rahmen der Geldwechsel-, Kurier, Datapost-, Telefax- und Telebriefdienste ständig zu.

Auch in dänischer Zeit betätigte sich die Post auf sozialem Gebiet, und zwar verwandte sie die Überschüsse lange zugunsten von Witwen und Waisen. Die Postkontore zahlten diese „Renten“ auch aus.

Zeitungswesen und Aufgaben für Rundfunk und Fernsehen

Das Zeitungswesen in Schleswig-Holstein geht auf die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts zurück. Seit die regelmäßigen staatlichen Posten verkehrten, ließen sich die Postmeister von den Postillionen und Reisenden über die wichtigsten bekanntgewordenen Ereignisse in der Welt berichten, die sie dann an Interessenten weitergaben. Als dieser Kreis zu groß wurde, schrieben die Postmeister die Neuigkeiten zunächst auf und hängten sie im Fenster zur Kenntnis von jedermann aus. Nun verlangten entfernt wohnende Bürger eine Abschrift dieses Aushangs, die ihnen auch vom Postmeister gegen Bezahlung geliefert wurde. Daraus entstand der Handel mit Nachrichten, die Zeitung. Erste gedruckte Blätter kamen offenbar gegen Ende des 17. Jahrhunderts von Hamburg und Kopenhagen nach Schleswig-Holstein, wobei das General-Postamt in Kopenhagen einen Postzwang ausübte, um sie zeitweise zensieren zu können. Die erste im Lande gedruckte Zeitung waren die „Schleswig-Holsteinischen Anzeigen“, die ab 4. 3. 1750 in Glückstadt erschienen. Von diesem Zeitpunkt an nahm die Zahl der Blätter schnell zu, und eine Liste von 1794 weist bereits etwa 100 Stück auf.

In Preußen waren einige Postmeister schon früh Herausgeber von Zeitungen, und nach Entstehen privater Zeitungsverlage ermittelten sie auf eigene Rechnung den Zeitungsbezug weiter. Der Zeitungsdienst als amtliche Aufgabe der Post entstand dort aber erst durch das Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens vom 15. 12. 1821, wobei zu den Aufgaben Bestellung, Beförderung, Aushändigung und Abrechnung der Gebühren gehörte. In der Preisliste des Postzeitungsamtes von 1869 wurden danach bereits 590 politische und 1 532 nichtpolitische Zeitungen über die Post vertrieben.

Der Postzeitungsdienst war also bei der Übernahme Schleswig-Holsteins durch Preußen voll entwickelt und durch das Postgesetz des Norddeutschen Bundes vom 2. 11. 1867 bestand auch der Postzwang für alle Zeitungen politischen Inhalts, die gegen Bezahlung nach einem anderen Ort befördert wurden. Diese Bestimmung ist dann im Laufe der Jahre immer mehr aufgeweicht worden, wobei die Vertriebspflicht der Post bei stark ermäßigten Gebühren bestehen blieb, die Vertriebsurlaubnis der Verleger aber immer mehr ausgeweitet wurde. Dadurch wurden der Post die gewinnbringenden Leistungen entzogen, so daß der Postzeitungsdienst aus politischen und kulturellen Gründen große Zuschüsse erforderte.

Das ist auch heute noch der Fall, obwohl der Postzeitungsdienst, stark rationalisiert, seit 1968 als normale Leistungen nur noch Zeitungsbestellungen zwischen Beziehern und Verlegern vermittelt und Zeitungen als

Zeitungspostsendungen befördert. Als besondere Dienste können Postvertriebsstücke verpackt und beanschriftet werden sowie das Zeitungsgeld eingezogen werden. Verlagspostamt für den OPD-Bezirk Kiel ist heute allein das Postamt Kiel 1.

Eine weitere wichtige Aufgabe vor allem des Schalterpersonals bestand und besteht in den Hilfsdiensten für Rundfunk, Fernsehen und den ständig zunehmenden neuen Diensten des Fernmeldewesens, wie z. B. Beratung des Publikums und Entgegennahme von Aufträgen jeder Art. Für Rundfunk und Fernsehen war bei den Postdienststellen damit auch das Erteilen der Genehmigungen und der Einzug der Gebühren verbunden. Ursprünglich war für den Rundfunk seit 1923 bei jedem Postamt eine Rundfunkstelle eingerichtet, die die Empfangsgenehmigungen erteilte und an Hand von Bestandskarteien die Gebührenrechnungen ausstellte. Der Einzug selbst war im wesentlichen den Zustellern übertragen, denen in ihrem Bereich auch die Prüfung oblag, ob alle Geräte angemeldet waren. Die Aufgaben der Rundfunkstellen wurden 1960 einer zentralen mit bis zu 70 Beamten besetzten Dienststelle beim Postamt Kiel zugeordnet, die bis zur Abgabe des Gebühreneinzugs an die Rundfunkgesellschaften ARD und ZDF am 2. 7. 1975 bestanden hat. Berechnung und Einzug von Fernmeldegebühren sind seit der Gründung der Fernmeldeämter allgemein auf diese übergegangen.

Telegraphendienst

Nachdem es seit etwa 1800 in Schleswig-Holstein bereits optische Telegraphenlinien, vor allem zwischen Kiel und Kopenhagen gegeben hatte, übernahmen Preußen und Österreich von Dänemark 1864 bereits ein elektromagnetisches mit Zeiger- und Morseapparaten ausgerüstetes Staats- bzw. Eisenbahn-Telegraphennetz mit Stationen in den meisten Städten, das seit 1851 aufgebaut worden war. Es hatte von Westerhever aus auch schon durch Seekabel mit Großbritannien und über Kopenhagen – den Oeresund – Verbindung mit Schweden.

Bis 1867 waren in Preußen nur die kleineren Telegraphen-Anstalten in den Räumen der Postanstalten untergebracht, während die größeren den Betrieb selbständig versahen. Ihnen vorgesetzt waren in Flensburg eine Telegraphen-Inspektion und in Berlin das Telegraphen-Direktorium, bis am 1. 1. 1868 an dessen Stelle das „General-Direktorium des Norddeutschen Bundes“ trat. Da sich bald zeigte, daß der Telegraphendienst als selbständige Verwaltung nicht bestehen konnte, wurden Post und Telegraphie ab 1. 1. 1876 in der Reichspost- und Telegraphenverwaltung zusammengefaßt. Das Fernmeldewesen stand dann fast einhundert Jahr lang als zuschußbedürftig im Schatten des eigentlichen Postbetriebes. Der herkömmliche Telegraphenbetrieb hatte seine Blütezeit bis zum Ersten Weltkrieg und auch kleine Postdienststellen erhielten Telegraphen-Betriebsstellen, die vielfach nach 1880 mit Fernsprechapparaten zur Durchgabe der Telegramme ausgerüstet waren. Die Leitungen verlegte

man an mit Isolier-Porzellanglocken ausgerüsteten Telegraphenmasten, die damals zum Bild fast jeder Landstraße und Eisenbahnlinie gehörten. Seit dem Ersten Weltkrieg ging der Telegraphenverkehr durch die zunehmende Installierung von Fernsprechern in Wohnungen und Betrieben immer weiter zurück, und er spielt heute in seiner ursprünglichen Form nur noch eine geringe Rolle.

Verwandt wurden zu Beginn Zeiger- und Morsetelegraphen, die zunächst von dem Klopfer abgelöst wurden, der die Morsezeichen durch Anschlagen eines Ankers auf einem Schallboden hörbar machte. Um 1874 kamen dann nach einem sogenannten „Hughes-Apparat“ schon erste Geräte auf, die eine der Schreibmaschine ähnliche Tastatur besaßen. Im Jahre 1926 wurde der Springschreiber eingeführt, der auch bei kleinen Dienststellen ohne Spezialkräfte und erstmals im unmittelbaren Verkehr zwischen Teilnehmern eingesetzt werden konnte. Mit Hilfe des kurz darauf noch weiter verbesserten Fernschreibers baute die Post ab 1930 dann ein Fernschreibnetz (Telexdienst) vor allem für Behörden und Unternehmen auf, das seitdem ständig erweitert wurde und nicht nur den Vorsprung des Fernsprechers weitgehend eingeholt hat, sondern auch die Grundlage für ein die Welt veränderndes Kommunikationsnetz geworden ist. Dieses bedient sich nicht nur eines riesigen Leitungsnetzes, sondern benutzt heute weitgehend auch Funk, Satelliten usw. International sind die nationalen Wählnetze – 1956 beginnend – zu dem sogenannten Gentexnetz (General Telegraph Exchange) verbunden, das einen Sofortverkehr der Fernschreiber fast in der ganzen Welt miteinander gewährleistet. Ebenso wie der Fernsprechverkehr wickelt sich der Dienst heute vielfach über digitale Vermittlungsstellen ab, die unabhängig von den Zeitdifferenzen in der Welt in Minuten Aufträge und Nachrichten vermitteln. Auch die Übertragung von Kopien (Telefax) ist immer weiter im Kommen. Das durch das Netz ermöglichte Zusammenschalten von Computern in der ganzen Welt – teils über besondere Daten-Standleitungen – erhält immer größere Bedeutung. Nicht vergessen werden darf auch das Btx-Verfahren, über das auch Privatleute sich das gesammelte Wissen großer Datenbanken auf ihren Bildschirm zaubern können.

Dabei wirbt die Post seit mehreren Jahren für ein System, das es erlaubt, mehrere Dienste über eine einzige Leitung und eine Rufnummer zwischen beliebigen Teilnehmern abzuwickeln. Dieses „Integrated Services Digital Network“ (ISDN) wird voraussichtlich ab 1993 flächendeckend angeboten.

Fernsprechwesen

Der erste Fernsprechapparat wurde bei der OPD Kiel am 3. 11. 1877 anlässlich der feierlichen Inbetriebnahme des ersten großen Reichstelegraphenkabels Berlin-Hamburg in Anwesenheit zahlreicher Gäste durch Werner von Siemens vorgeführt. Das Gerät war in Anlehnung an den Bell'schen Apparat gebaut. Es dauerte dann aber noch fünf Jahre, bis das Reichspost-

amt die Einrichtung einer ersten Stadtfernsprecheinrichtung (Ortsnetz) Kiel-Gaarden-Dietrichsdorf-Neumühlen genehmigte, die am 1. 7. 1883 mit 62 Teilnehmern den Betrieb aufnehmen konnte.

Möglich waren zunächst nur Ortsgespräche. 1887 war aber der Bau der Verbindungsleitungen zwischen Kiel und Hamburg sowie Flensburg vollendet, so daß echte Ferngespräche geschaltet werden konnten. Auch das Fernleitungsnetz wuchs zügig. Als von den Ortsnetzen aus Ferngespräche möglich und das Telefonieren damit attraktiver wurde, wuchs auch schnell die Zahl der Ortsnetze und Teilnehmer. Bis etwa 1900 gab es im Bereich der Oberpostdirektion schon 148 Ortsnetze mit etwa 4 200 Teilnehmern (1890 523 Teilnehmer). Außerdem bestanden 308 öffentliche Fernsprecher, vor allem für den Unfallmeldedienst auf dem Lande.

Die Herstellung der Verbindungen blieb aber lange schwierig, zeitaufwendig und mit großem Personalaufwand verbunden, da die Leitungen in allen Unterwegsorten durchverbunden werden mußten. Dazu setzte die Post junge Mitarbeiterinnen aus gutem Hause ein, war also und blieb bis heute Vorkämpfer für die Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern.

Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden 1924 die ersten mit mechanischen Wählern ausgerüsteten Vermittlungsstellen, 1925 das erste Verstärkeramt in Kiel. Beide Maßnahmen ermöglichten bessere und schnellere Verbindungen sowie einen von Tageszeiten unabhängigen Dienst. Inzwischen ist die Entwicklung weiter fortgeschritten. Die Verbindungen werden schon vielfach durch digitale Vermittlungsstellen hergestellt, in die das schon erwähnte ISDN eingebaut ist. Bei den Fernsprechapparaten bietet die Post zahlreiche neue, z. T. schnurlose Modelle an.

Rundfunk und Fernsehen

Der deutsche Rundfunk begann im Jahre 1919 mit dem vom Sender Königswusterhausen bei Berlin ausgestrahlten Wirtschaftsfunk, der hauptsächlich Börsenkurse für die interessierten Kreise brachte. In Schleswig-Holstein hat dieser Dienstzweig, bei dem private Unternehmen die Nachrichten in den Orten weiterverbreiteten, aber niemals große Bedeutung erlangt.

Anders war dies bei dem eigentlichen Rundfunk, der Nachrichten und musikalische Programme verbreitete. Er wurde 1923 aus der Taufe gehoben. Hierbei beschränkte die Post sich auf die Bereithaltung der gesamten Technik und die Genehmigungen, während die Darbietungen besonderen Unternehmen, z. B. der „Norddeutschen Rundfunk AG Norag“ (Hamburg) übertragen waren.

Kiel strahlte das Programm mit seinem ersten Sender von 1926-1934 aus, dann übernahm die starke Anlage in Hamburg dessen Aufgabe mit Hilfe eines 1928 in Flensburg gebauten Nebensenders. 1948 mußten die inzwischen wieder eingerichteten Sender Kiel und Flensburg auf Beschluß des Alliierten Kontrollrates an das Land übergeben werden, so daß die Post

neben den Genehmigungen und dem Einzug der Gebühren hier im wesentlichen nur noch für die Bereitstellung der Leitungen und für neue Sender zu sorgen hat, z. B. die 1967 eingerichtete Anlage „Deutschlandfunk“ westlich von Neumünster.

Der Betrieb begann 1926 mit etwa 14 000 Teilnehmern in Schleswig-Holstein, heute sind es sicherlich mehr als eine halbe Million, die fast ausnahmslos auch Fernsehgeräte betreiben.

Über das Fernsehen teilte das Reichspostministerium der Presse am 26. 7. 1939 die Freigabe des Fernsehrundfunks mit, der von dem Sender Berlin-Witzleben ausgestrahlt wurde. Weitere Fernsehsender waren zunächst auf dem Brocken und auf dem Feldberg im Taunus im Bau. Zur Unterscheidung vom Rundfunk und zur Begründung schrieb das Ministerium:

„Damit das Fernsehen Allgemeingut des deutschen Volkes werde, hat die DRP in großzügigster Weise alles daran gesetzt, um von der Fernseh Bühne bis zum Fernsehempfänger technisch und organisatorisch die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen und zu verbessern. Es wäre verfehlt zu glauben, der Fernsehrundfunk werde in absehbarer Zeit den allgemeinen Rundfunk zurückdrängen. Das zeigt sich schon in ganz verschiedenen Programmstellungen, die für den Fernsehrundfunk ebenfalls der Reichsrundfunkgesellschaft übertragen ist. Beim Fernsehrundfunk liegt die Bedeutung noch mehr als beim allgemeinen Rundfunk in seiner aktuellen Gestaltung. Weil der die Vorgänge durch das Ohr und das Auge gleichzeitig vermittelt, bringt er dem Beschauer die Geschehnisse der Gegenwart sinnlich wahrnehmbar heran und läßt sie ihn eindrucksvoller miterleben.“

Noch lange nach dem Krieg konnten die Programme aber nur in einem Umkreis von 50-100 km um den Sender empfangen werden, bis auch die schleswig-holsteinischen Sender die Fernsehprogramme ausstrahlten. 1958 begannen dann in Schleswig-Holstein die Vorarbeiten für den Aufbau des zweiten Fernsehprogrammes, dem etwa 10 Jahre später das Farbfernsehen und danach weitere Programme folgten.

Schon 1939 hat die Post auch versucht, die über den Äther ausgestrahlten Rundfunkwellen durch Erdkabel zu ersetzen, und zwar konzentrierten sich die Bestrebungen damals darauf, Fernsprechleitungen dafür mitzubenutzen. Die Versuche mit diesem Drahtfunk verliefen damals jedoch nicht zufriedenstellend. Heute ist die Post bemüht, im großen Umfange ein Breitband-Kabelnetz zu verlegen, über das zahlreiche Fernseh- und Hörfunkprogramme fast störungsfrei ins Haus geliefert werden. Endgültig soll dann nur ein Kabel allen Zwecken dienen.

Landfunkdienste

Eine immer größere Bedeutung erlangt auch der Funkdienst, der heute immer häufiger in allen Fernmeldedienstzweigen über weite Strecken international Verwendung findet. Ein wichtiger Zweig davon ist der bisher

von der Post angebotene Landfunkdienst (Mobilfunk) vor allem mit tragbaren oder in Fahrzeuge fest eingebauten Geräten. Hier ist wegen der erwarteten sprunghaften Entwicklung eine private Beteiligung vorgesehen. Über dieses Band (C- später auch D-Netz) nehmen derzeit etwa 200 000 Teilnehmer am internationalen Sprechverkehr teil. 1993 sollen es bereits 450 000 mit etwa 700 ortsfesten Funkstellen sei, die im Bundesgebiet ortsunabhängig einheitlich unter der Vorwahlnummer 01 61 erreicht werden. Eine Verbindung ist sowohl untereinander als auch mit ortsfesten Fernsprechanschlüssen in sämtlichen Fernmeldediensten möglich. Neu im Aufbau, zunächst in Kiel, ist der City-Ruf, der über Funk kürzere Nachrichten an unterwegs befindliche Teilnehmer übermittelt.

Seefunkdienst

Seit dem Zweiten Weltkrieg befindet sich als Ersatz für frühere auf Rügen liegende Küstenfunkstelle „Rügen-Radio“ in dem Kieler Vorort Schilksee die Küstenfunkstelle „Kiel-Radio“, die zusammen mit anderen die Funkverbindung zu den in der Ostsee befindlichen Schiffen aufrechterhält. Der Funkverkehr wickelt sich hauptsächlich im UKW-Bereich und an der Grenze zwischen Kurz- und Mittelwelle ab. Die wichtigste Aufgabe besteht darin, die internationalen Not- und Anruf Frequenzen zu beobachten, Notrufe aufzunehmen usw. Auch die Verbreitung der Seewetterberichte ist wichtig. Vorwiegend jedoch wickelt sich über sie bei Tage und bei Nacht ein Nachrichtenverkehr mit den Schiffen vor allem über Seefunk ab. Zwei weitere UKW-Küstenfunkstellen sind auf die Betriebszentrale in Schilksee abgestützt und werden von dort aus fernbedient. Der Seefunkdienst wurde nach Hinzutritt der neuen Bundesländer neu organisiert.

Um ihrem Dienst gerecht werden zu können, müssen die Funker auf den Schiffen ausgebildet werden. Die Seefunktauglichkeit wird vom Gesundheitsamt festgestellt, berufliche Kenntnisse und Fähigkeiten werden durch ein Seefunkzeugnis nachgewiesen. Die Prüfung erfolgt ggf. durch die DBP. Um Störungen zu vermeiden, überwacht der Funkkontrollmeßdienst der Post in Itzehoe-Nordsee den gesamten Funkverkehr. Speziell für die Seefunk-Beobachtung ist die Seefunkdienst-Stelle St. Peter-Ording zuständig.

Schlußbetrachtungen

Die Entwicklung der deutschen Post ist eng mit der des deutschen Staates verwachsen und ein wichtiger Teil seiner Verkehrs-, Wirtschafts- und Kulturgeschichte. Sie muß dazu ihre Einrichtungen stets auf dem neuesten Stand halten. Durch die vielschichtigen Aufgaben hatte sie in den letzten Jahren aber eine Größe erreicht, die es geboten erscheinen ließ, die Organisationsform zu ändern. Dazu hat im April 1989 der Bundestag das Gesetz zur Neustrukturierung des Post- und Fernmeldewesens und der Deutschen Bundespost beschlossen, das am 1. 7. 1989 in Kraft getreten ist.

Es führte zu einer Teilung der Post in drei öffentliche Unternehmen für die unternehmerischen Aufgaben: Telekom (Fernmeldedienste), Postdienst (Brief, Päckchen und Paket), Postbank (Finanzdienste). Jedes dieser Unternehmen hat einen eigenen Aufsichtsrat, ein eigenes Management und legt eigene Bilanzen vor. An die Stelle des bisherigen Postverwaltungsrates ist der Interstrukturrat getreten, der aus je 11 Vertretern des Bundestages und des Bundesrates besteht. Politisch und hoheitlich ist weiter der Bundesminister für Post- und Telekommunikation verantwortlich.

Die Teilung ist auch im Bereich der OPD Kiel erfolgt und hat schon heute zu weitgehenden Veränderungen in der Organisation und im Betrieb geführt.

Unabhängig von der bisherigen Teilung bestehen Bestrebungen, die drei Unternehmen noch weitergehend zu privatisieren. Wohin die Entwicklung dabei im einzelnen führen wird, ist nicht zu übersehen. Wichtig ist nur, daß die Post auch in Zukunft allein für das Wohl der Allgemeinheit arbeitet und nicht zu einem auf Profit ausgerichteten Unternehmen absinkt.



1490/1990

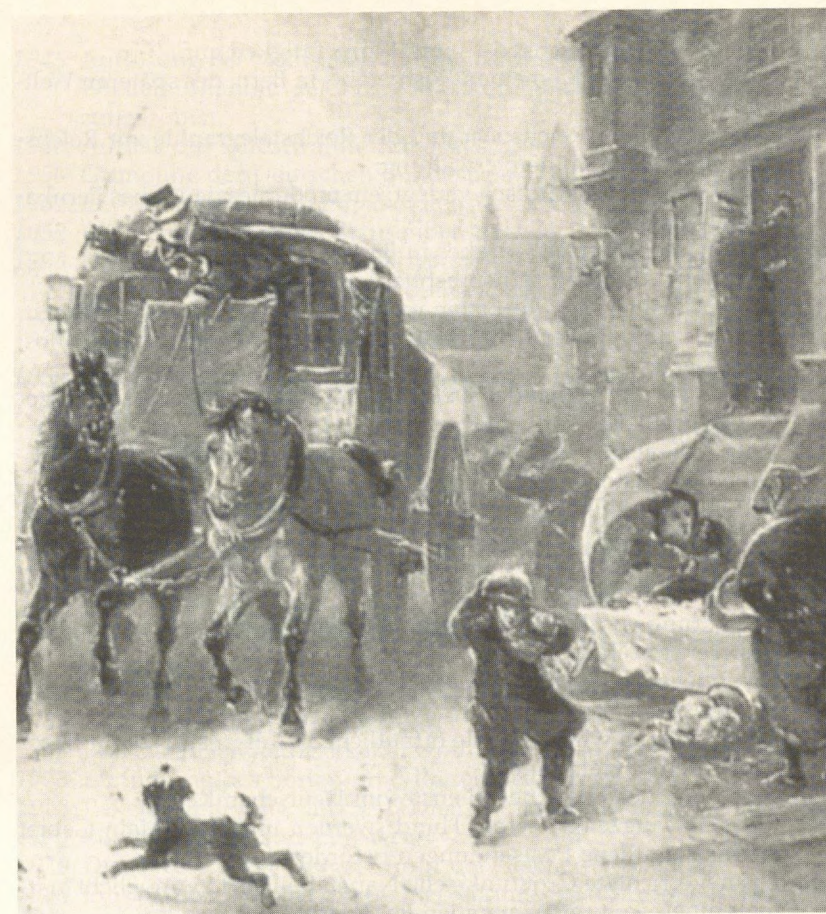
Die Post in Deutschland

Von
Klaus-W. Peters (Wilster)

- 1490 Der spätere Kaiser Maximilian I. beauftragt die Familie Taxis, den ersten regelmäßigen Postkurs von Innsbruck nach Mechelen einzurichten.
- 1516 Kaiser Karl I. von Spanien, später Kaiser Karl V., beauftragt die Taxis mit dem weiteren Ausbau der Post. Erste Beförderung von Privatbriefen.
- 1597 Kaiser Rudolf II. erklärt das Postwesen zu einem Reichsregal.
- 1649 Einrichtung der brandenburgisch-preußischen Staatspost durch Friedrich Wilhelm, den Großen Kurfürsten. Beginn des Poststreits zwischen Kaiser und Reichsfürsten.
- 1690 Die Gewährung des Briefgeheimnisses wird in die Wahlkapitulation des späteren Kaisers Joseph I. aufgenommen.
- 1712 Publikation der „Allgemeinen Preußischen Postordnung“, die Grundlage für die spätere Gesetzgebung auf diesem Gebiet wird.
- 1806 Mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation schließen die Thurn und Taxis Einzelverträge mit verschiedenen Landesherren.
- 1819 Preußen richtet zwischen Berlin und Magdeburg die Schnellpostverbindung ein.



Postreiter 1648



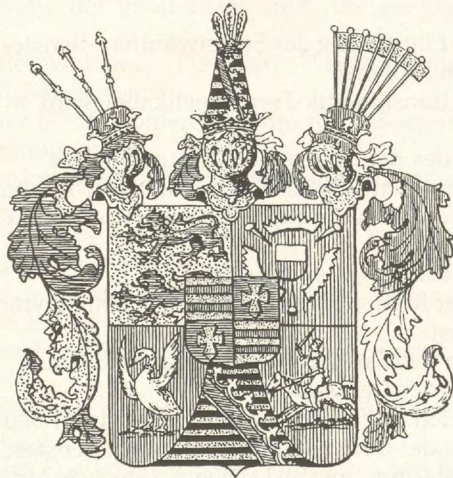
- 1824 Das erste Postdampfschiff wird auf der Ostsee in Dienst genommen.
- 1840 In England erscheint die erste Briefmarke der Welt.
- 1847 Der amerikanische Postdampfer „Washington“ befördert erstmals Briefpost zwischen New York und Bremerhaven.
- 1848 Einrichtung des ersten Bahnpostdienstes mit speziellen Bahnpostwagen in Baden.
- 1849 Eröffnung der ersten deutschen Telegrafienlinie zwischen Berlin und Frankfurt am Main.
- 1849 Bayern führt als erstes Land in Deutschland Briefmarken ein.
- 1868 Gründung der Norddeutschen Bundespost als Post des Norddeutschen Bundes.
- 1870 Heinrich Stephan wird General-Postdirektor der Norddeutschen Bundespost.

- 1872 Die Kaiserliche Reichspost nimmt ihre Tätigkeit auf.
- 1874 Gründung des Allgemeinen Postvereins in Bern, des späteren Weltpostvereins.
- 1876 Vereinigung der Reichspost und der Reichstelegraphie zur Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung.
- 1876 Kabel werden unterirdisch verlegt; ein modernes deutsches Fernkabelnetz entsteht.
- 1876 Beginn des Rohrpostbetriebes in Berlin.
- 1881 Aufnahme des Stadtfernsprechbetriebes in Berlin.
- 1886 Bei der Post werden die ersten weiblichen Bediensteten eingestellt.
- 1889 Die Auszahlung der Invaliditäts- und Altersrenten wird der Post übertragen.
- 1890 Gründung des Verbandes Deutscher Postassistenten als erster gewerkschaftlicher Verband.
- 1897 Dem Italiener G. Marconi gelingt die funktelergrafische Überbrückung des Bristolkanals.
- 1897 Die erste Funkverbindung in Deutschland gelingt von Sakrow nach Postdam.
- 1900 Das erste deutsche Amerikakabel über Borkum—Azoren—New York wird in Betrieb genommen.
- 1903 Einführung von Kraftfahrzeugen für den Paketzustell- und Güterpostdienst in Berlin.
- 1906 Die Reichspost eröffnet zwischen Friedberg und Ransstadt die erste Kraftpostlinie.
- 1908 In Hildesheim wird das erste öffentliche Wählfernprechamt Europas in Betrieb genommen.
- 1909 Eröffnung des Postscheckdienstes im Deutschen Reich.
- 1912 Mit dem Flugzeug „Gelber Hund“ werden im Rhein-Main-Gebiet erstmals amtliche Postsendungen befördert.
- 1914 Die neuerrichtete Großfunkstelle Nauen bei Berlin ermöglicht erstmals einen weltumspannenden Funkverkehr.
- 1923 Aufbau des Rundfunks in Deutschland.
- 1924 Durch das Reichspostfinanzgesetz wird die Post finanzwirtschaftlich selbständig und „Deutsche Reichspost“.
- 1927 Eröffnung des ersten Bildtelegrafendienstes zwischen Berlin und Wien.
- 1929 Einsatz von Katapultflugzeugen zur Beschleunigung der Postbeförderung im Nordamerikaverkehr.
- 1933 Die Deutsche Reichspost eröffnet das erste Fernschreibnetz der Welt.
- 1934 Mit dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung wächst der staatliche Einfluß auf die Post.
- 1935 Der erste regelmäßige Fernseh-Programmdienst wird in Deutschland aufgenommen.
- 1939 Der Postsparkassendienst wird im Deutschen Reich eingeführt.

- 1945 Auflösung der Deutschen Reichspost mit Kriegsende. Schrittweise Wiederaufnahme der Post- und Fernmeldedienste in den Besatzungszonen.
- 1948 Aufbau des Selbstwählferndienstes.
- 1950 Gründung der Deutschen Bundespost.
- 1951 Einführung des Schnellopakettendienstes.
- 1952 Wiederaufnahme des Fernsehbetriebes in Deutschland.
- 1953 Das Post-Verwaltungs-Gesetz bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der Deutschen Bundespost.
- 1955 Das deutsche Fernsehen wird an das Eurovisions-Netz angeschlossen.
- 1955 Beginn der Einführung des Selbstwählferndienstes im internationalen Fernsprechkabel.
- 1956 Das erste Transatlantik-Fernsprechkabel wird in Betrieb genommen.
- 1961 Eröffnung des deutschen Nachluftpostnetzes.
- 1961 Die erste automatische Briefverteilanlage wird eingesetzt.
- 1962 Der erste Nachrichtensatellit „Telstar“ wird auf seine Umlaufbahn gebracht.
- 1962 Die Postleitzahl wird eingeführt.
- 1964 Führung der Konten mit elektronischer Datenverarbeitung im Postscheckdienst.
- 1967 Einführung des Farbfernsehens im PAL-System.
- 1967 Einführung der Datex-Netze.
- 1978 Das erste Lichtleitfaserkabel wird in Berlin in Betrieb genommen.
- 1978 Einführung des Sorten- und Reisescheckdienstes.
- 1978 Paketbeförderung im SAL-Dienst (Surface-Air-Lifted) auf dem kombinierten Land-Luft-Weg.
- 1979 Die Deutsche Bundespost führt den Telefax-Dienst ein.
- 1980 Einsatz von Breitbandverteilnetzen und Einführung des Telebriefdienstes.
- 1981 Einführung des Teletextdienstes.
- 1982 Einführung des Kabelfernsehens und der Kontenführung im Postgirodienst über Btx in Berlin.
- 1983 Der Bildschirmtext-Dienst Btx wird eingeführt.
- 1984 Einführung des Datapostdienstes Ausland für jedermann.
- 1985 Einführung des zellularen Funktelefonnetzes C und des Videokonferenz-Dienstes.
- 1986 Ausbau der Glasfaser-Overlaynetze.
- 1987 Einführung des Terminalsystems EPOS im Schalterbetrieb in Hannover.
- 1988 Mit TAT-8 wird das erste Glasfaserkabel durch den Atlantik verlegt.
- 1989 TV-SAT 2 und Kopernikus nehmen den Betrieb auf.
- 1989 Mit dem Poststrukturgesetz werden die Voraussetzungen für eine an den Anforderungen der Zukunft orientierte Organisation geschaffen. Die Post gliedert sich in drei Unternehmensbereiche.

Die Post in Schleswig-Holstein Übersicht bis 1876

Die historischen Zusammenhänge sollen nur soweit dargestellt werden, besonders politisch, wie sie von postgeschichtlichem Interesse sind. Von 1624 bis 1864 unterstand die Post in den Herzogtümern Schleswig und Holstein der *dänischen Postverwaltung*.



Schleswig-Holstein

- 1460 Christian I. von Dänemark als Herzog von Holstein verspricht, daß Schleswig und Holstein „auf ewig ungeteilt“ bleiben sollen.
- 1711 Verstaatlichung des Postwesens in den königl. dänischen Anteilen in den Herzogtümern Schleswig und Holstein unter dem Generalpostamt in Kopenhagen.
- 1777 Übernahme fast aller Posteinrichtungen in den Herzogtümern Schleswig und Holstein durch das königl. dänische Generalpostamt.
- 1809 Schleswig-Holsteinisches Sekretariat der Generalpostdirection.
- 1816 Übernahme des Herzogtums Lauenburg in dänische Verwaltung und jetzt Schleswig-Holstein-Lauenburgisches Sekretariat der Generalpostdirection in Kopenhagen.
- 1845 Die Verwaltung des gesamten Postwesens des oldenburgischen Fürstentums Lübeck wird dem dänischen Staate übertragen. Das Fürstentum erhält gleiches Postwesen wie die umliegenden holsteinischen Gebietsteile.

PLACAT,



in allerunterthänigster Folge E. Ho. Königl. Majestät
an uns den 27^{ten} Decembr. a. p. Allerhöchst erlassenen RESCRIPTS, wird,
zu Vorkommung aller Misshandlungen dessen, was die, wegen Beförderung der ordi-
nären Fahren den- und Extra-Posten, den 28. Maji a. p. Allerhöchstd. ergangene Verord-
nung, inwiefern des an die Postillons zu bezahlenden Trunkgeldes, wie auch der zu nehmenden
Passier-Scheine halber, Allerhöchstd. angeordnet, allen und jeden, welche bey den fahrenden
West-Stationen zu Hadersleben, Apenrade, Flensburg, Schleswig, Rendsburg, Remmels, Itzehoe,
Elmsborn und Pinneberg auf ihren Reisen befördert werden, oder sonst nach Maßgabe Allerhöchstd.
dachter Verordnung Passier-Scheine zu nehmen haben, hiedurch bekannt gemacht, wasgestalt E. Ho.
Königl. Majestät disjunkt. Allerhöchstd. Wille sey:

1.) Daß das verordnete Trunkgeld von 4 Lsh. a. Meile für einen Postillon, wenn eine Extra-Post mit
4 Pferden gefahren wird, nur für 1 Postillon, wenn solche aber mit 6 Pferden befördert wird, für 2 Post-
illons, da selbige zu deren Führung nöthig sind, erlegt, und solches den Postillons nach zurückgelegter
Fahrt, nicht aber den Postbedienten, bezahlt werden solle.

2.) Daß die verordnete Passier-Scheine zu Vermeidung alles Unterschleifes bey allen Reisen ohne Un-
terscheid, mithin auch bey denjenigen, welche nach Dörfern geschicken, die von einer Station nur eine Viertel
Meile und darunter entfernt sind, genommen werden sollen. Wernach also ein jeder sich gebührend zu
richten und zu achten hat. Copenhagen General-Post-Ämt den 18. Januarii Ao. 1753.

E. Ho. Königl. Majestät zu Dänemark, Norwegen, u. c.
zum General-Post-Ämt verordnete DIRECTORES.

F. C. v. Danneskiöld Samsøe. C. v. Holstein. W. L. v. Rheder. J. C. v. Schrödersee.



A. L. Benzon.

- 1848 Friedrich VII. von Dänemark erklärt die Vereinigung Schleswigs mit Dänemark. Darauf Erhebung Schleswig-Holsteins gegen Dänemark (*I. dänischer Krieg*).
 Provisorische Regierung für Schleswig und Holstein vom 24. 3. 1848 bis 21. 10. 1848 mit Sitz in Rendsburg.
 Dann sogenannte Gemeinsame Regierung vom 22. 10. 1848 bis 26. 3. 1849 mit Sitz in Schleswig (Gottorf).
 Am 15. 11. 1848 Einführung eigener Briefmarken, die jedoch nur in Holstein verwendet wurden. Am 24. 3. 1848 Bildung des *Département der Finanzen, Abtheilung Postwesen* mit Sitz in Kiel.
- 1849 Es folgt die Statthalterschaft für Holstein vom 27. 3. 1849 bis 1. 2. 1851 mit Sitz in Schleswig (Gottorf), ab August 1849 mit Sitz in Kiel. Für Schleswig vom 27. 3. 1849 bis 24. 8. 1849 mit Sitz in Schleswig (Gottorf),
 ab 25. 8. 1849 preußisch-dänische *Landesverwaltung* mit Sitz in Flensburg;
 Trennung zwischen Nord- und Südschleswig.
- 1850 Am 1. 7. 1850 tritt Holstein dem Deutsch-Österreichischen Postverein bei.
 Am 13. 7. 1850 waren Nord- und Südschleswig wieder vereinigt und unterstanden ab 25. 7. 1850 der königlich dänischen Centralverwaltung des Herzogtums Schleswig mit Sitz in Flensburg.
- 1851 Dänische Truppen besetzen Schleswig. Am 1. 5. 1851 Einführung dänischer Briefmarken im Herzogtum Schleswig. Am 26. 4. 1851 erfolgte die Übernahme des Postwesens im Herzogtum Schleswig durch die *Generalpostdirection in Kopenhagen*.
 Bundeskommissare von Österreich und Preußen leiten ab 1. 2. 1851 zusammen mit der Obersten Civilbehörde die Verwaltung des Herzogtums Holstein.
- 1852 Ab 1. 2. 1852 waren dann beide Herzogtümer wieder in dänischem Besitz. Die Übernahme des Postwesens für die Herzogtümer Holstein und Lauenburg durch die *Generalpostdirection in Kopenhagen* erfolgte am 15. 4. 1852.
- 1853 Ab 1. 7. 1853 dänische Briefmarken auch in Holstein und Lauenburg. Holstein muß aus dem Deutsch-Österreichischen Postverein wieder austreten.
- 1863 Besetzung von Holstein und Lauenburg durch die Truppen des Deutschen Bundes (eine hannoversche und eine sächsische Brigade in Holstein) am 23. 12. 1863 (*II. dänischer Krieg*).
 Errichtung der Herzoglichen Landesregierung in Kiel. Dänische Briefmarken werden weiter verwendet.
- 1864 Besetzung des Herzogtums Schleswig am 1. 2. 1864 durch Preußen und Österreicher. Am 1. 3. 1864 Einführung eigener Marken in Holstein und Lauenburg. Am 1. 4. 1864 Einführung eigener Marken für das Herzogtum Schleswig. Dänische Marken nicht mehr gültig.

- Dänemark tritt die Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg an Preußen und Österreich zum gemeinsamen Besitz ab. Holsteinische Marken sind in Schleswig zugelassen, schleswigsche Marken auch in Holstein und Lauenburg.
- 1865 Preußen fordert in Wien, daß das Post- und Telegraphenwesen der drei Herzogtümer mit dem preußischen verschmolzen werde.
 Einführung der Briefmarken mit Inschrift „*Schleswig-Holstein*“ ab 19. 2. 1865.
 Schleswig und Lauenburg kommen unter die Verwaltung von Preußen, Holstein unter österreichische Verwaltung. Ab 1. 11. 1865 wieder Einführung eigener Marken für Schleswig und Holstein. Für Lauenburg bleiben die gemeinschaftlichen Briefmarken noch bis zum 31. 12. 1865 in Gebrauch.
- 1866 Der Lauenburger Postbezirk wird mit dem Preußischen Postgebiet am 1. 1. 1866 verschmolzen. Am 7. 6. 1866 Einführung preußischer Briefmarken.
 Preußische Truppen rücken von Schleswig in Holstein ein, die österreichische Besatzung verläßt das Land.
 Die Postverwaltungen der Herzogtümer Schleswig und Holstein sind wieder vereinigt. Die Gültigkeit der Marken bleibt auf das betreffende Herzogtum beschränkt, dagegen kann für Fahrpostsendungen eine beliebige Sorte Freimarken verwendet werden.
 Ab November sind schleswigsche Marken auch in Holstein und holsteinische auch in Schleswig gültig.
 Die im Vorjahr außer Verkehr gesetzten gemeinschaftlichen Briefmarken für Schleswig, Holstein und Lauenburg werden wieder in Verkehr gebracht.
 Die Postverwaltung von Lauenburg wird der Oberpostdirektion für Schleswig-Holstein unterstellt.
- 1867 Schleswig und Holstein werden Preußen einverleibt. Bisherige Marken (ohne Rücksicht auf die Inschrift) bleiben im Verkehr.
 Preußische Briefmarken können in Schleswig-Holstein verwendet werden.
- 1868 Die Gültigkeit aller schleswig-holsteinischen Briefmarken erlischt, ebenso wie die von Preußen und die der übrigen Bundesstaaten. Jetzt Briefmarken des *Norddeutschen Postbezirks*.
- 1871 Reichspostverwaltung.
- 1876 Herzogtum Lauenburg Preußen einverleibt.

Die Anfänge eines geordneten Postwesens im Kreis Steinburg

Von
Axel Schlüter (Schenefeld)

In einem Lehrbuch, das in der Bücherei der Kaiser-Karl-Schule in Itzehoe vorhanden ist, wurde schon im 19. Jahrhundert darauf hingewiesen: „Von großer Wichtigkeit für die Handelnden war das Postwesen, welches Christian IV. zuerst einrichtete. Dadurch wurden die verschiedenen Theile des Reiches, die schonischen Provinzen, die Inseln, Jütland theils gegenseitig theils mit Hamburg in Verbindung gesetzt. Zugleich ward die Postverbindung mit Norwegen in Gang gebracht.“¹

Was im 19. Jahrhundert hiesigen Schülern beigebracht wurde, beruhte auf einer grundlegenden Entwicklung, die charakteristisch für die Zeit der frühen Neuzeit war und auch im dänischen Herrschaftsgebiet stattfand. Mit einer Modernisierung des Staates begann nach dem Mittelalter nun die erste Epoche in der Neuzeit. Zahlreiche öffentliche Aufgaben wurden vom frühmodernen Staat übernommen und der Staatsbetrieb intensiviert. „Der äußeren Festigung geht die innere Festigung parallel oder voraus, nämlich der Aufbau einer kraftvollen innenpolitischen Organisation, die nach der Übernahme vielfältiger neuer Aufgaben und durch die Erweiterung vorhandener Rechte einen rationellen Verwaltungsapparat für fast alle Zweige des staatlichen Lebens erfordert.“² Zum Ausbau dieses Verwaltungsapparates ist auch der Aufbau eines geordneten Postwesens zu rechnen.

Hier sollen die Anfänge des geordneten Postwesens im heutigen Kreis Steinburg bis zum Ende des 17. Jahrhunderts untersucht werden. Zwar hatte es hier auch vor 1624 schon Postverbindungen gegeben, die aber willkürlich und abhängig von Privatinitiative gewesen waren. Nun sollte private Brief- und Warenbelieferung aufhören und nur durch staatlich autorisierte Boten vorgenommen werden.³

Der dänische König und Herzog von Schleswig und Holstein Christian IV. war nicht nur der Gründer neuer Städte in seinem Reich, darunter Glückstadt in unserem heutigen Kreis Steinburg, sondern „[...] kann mit Recht als der Vater des dänischen Postwesens betrachtet werden [...]“.⁴ In der Verordnung des dänischen Königs Christian IV. vom 24. 12. 1624 wurde die Einrichtung einer ordentlichen Post festgelegt. Christian IV. Gründe für die Einrichtung des Postwesens waren in seiner eigenen Politik zu finden. Mitteilungen, d. h. Briefe, des Königs, sollten möglichst schnell und geordnet die Adressaten erreichen, und der Handel und Verkehr sollte sowohl inländisch zwischen den kleineren Provinzstädten als

Forordning Om Post, Budde.

S Christian
den Fjerde / med Guds
Naade / Danmarks /
Norgis / Wendis oc
Gottis Konning Her-
lug vdi Sleßvig / Hol-
sten / Stormarn oc Dithmerßen / Bressue
vdi Oldenborg oc Delmenhorst etc. Guds-
reallt Bitterligt / at effter som Wi Naadigst
for gaat anseet haffuer / Ordinarie
Budde offuer alle Vort Rige Danntarck
at anrette / Da haffuer Wi dersforre er-
clet at være fornøden / forber Budde oc
deris Bress, Pendinge belangende / en
Buer til effterretning denne Vortis For-
ordning at lade vdgaa / huor effter alle
oc huer vedkommer / sig haffuer at rette oc
forholde. Giffert paa Vort Slot Kiøben-
haffn den 24. Decembris / Aar 1624.

Verordnung des dänischen Königs Christian IX. vom 24. 12. 1624 betr. Einführung
regelmäßiger Posten in Dänemark

auch mit den großen Außenhandelszentren gefördert werden.⁵ Zwischen Hamburg und Kopenhagen gab es bereits einen lebhaften Nachrichtenaustausch, auch finanzielle Anreize können so den König zu dieser Verordnung bewogen haben.⁶ Christian IV. hatte aber auch als frühneuzeitlicher und frühabsolutistischer Herrscher ein Interesse daran, Ordnung in seinem Reich zu schaffen. Das Postwesen war bis dahin unordentlich, d. h. ungelenkt, gewesen. Zuvor hatte er schon auf anderer Ebene ordnend eingegriffen, als er 1619 das Städtewesen mit einer neuen Städteverordnung veränderte. Eine direkte Lenkung durch die Regierung sollte Justiz, Innere Ordnung, Politik und Handel und Gewerbewachstum verbessern.⁷ Ähnlich verhielt es sich nun mit der Postverordnung. Auch sie sollte eine direktere Lenkung durch die Regierung ermöglichen und den Staat modernisieren.

Die wichtigste der sieben festgelegten Postrouten führte von Kopenhagen über Middelfart, Flensburg, Gottorf, Rendsburg und Itzehoe nach Hamburg.⁸ Sie berührte somit auch Teile des heutigen Kreises Steinburg.

Über die Einrichtung einer ordentlichen Post und ihrer Wege im heutigen Kreis Steinburg ist nicht allzuviel bekannt. Die „Verordnung um Boten“ muß im Jahr 1625 in den Städten Glückstadt, Itzehoe, Krempe und Wilster angekommen sein. Da sich alle vier Städte im königlichen Teil Schleswig-Holsteins befanden, war die Verordnung auch für sie von Gültigkeit. Im herzoglich-gottorpschen Teil wurde eine Post erst 1682 eingerichtet.

Über das finanzielle Wesen oder eine Abrechnung ist in der Verordnung nichts genauer ausgesagt, so daß es zunächst zu Unstimmigkeiten zwischen Regierung und Städten kam.⁹ Die Postkontorhalter konnten aber wohl nicht eigenständig ihre Ausgaben für Räumlichkeiten und Beförderung bestreiten, so daß ab 1626 die Städte verpflichtet wurden, das Postwesen finanziell zu unterstützen.¹⁰

Einzig aus Glückstadt sind gute Zeugnisse erhalten, da die Gründung der ordentlichen Post mit der Aufbauzeit nach der Stadtgründung zusammenfällt. Glückstadt war für Christian IV. zeitlebens von besonderem Interesse und mit besonderer Förderung bedacht. So ist auch zu verstehen, daß der Stadtgründer 1640 eine Herabsetzung des Fuhrlohns von Glückstadt nach Itzehoe anordnete. Für 1640 und 1645 ist eine königliche Posteinrichtung in Glückstadt nachgewiesen.¹¹ In Itzehoe hatte die Glückstädter Post dann Anschluß an die Hauptpostroute Hamburg–Kopenhagen.

Offensichtlich hat es auch Bestrebungen gegeben, den Postverkehr mit Stade zu verstärken, um Hamburg zu umgehen.¹² Weiterhin ging von Glückstadt auch eine Postverbindung nach Hamburg.¹³ Auch eine Stadt wie Glückstadt benötigte wegen ihrer notwendigen Handelsbeziehungen nach Hamburg zu diesem Konkurrenten eine Nachrichtenverbindung. Ein frühes Posthaus befand sich in der Königstraße, wie sich im Gildebuch der Brand- und Schützengilde nachweisen läßt. Dieses Haus wurde mit dem höchsten Satz, nämlich 18 Mark, versichert.¹⁴

In Glückstadt hatten die Rollfuhrleute, die auch die Post transportierten, eine eigene Zunft, und der königliche Postmeister war ihr Mitglied.¹⁵ Dieses eigene Amt war zwischen 1625 und 1637 eingerichtet worden.¹⁶ Die Fuhrleute hatten sich zuvor beim König beschwert, daß „[...] einige unter uns die Fuhren alleine bekommen und aller Nahrung haben, andere hingegen nichts verdienen, still sitzen und fast verderben müssen“. Um diesen Mißstand abzuschaffen, wünschten sie sich eine Fuhrrolle, wie es sie schon in Itzehoe und in anderen Städten gab. Im Anhang fügten die Glückstädter die Artikel, denen der König zustimmen sollte, an. Damit sollten dann die Fuhren geordnet und die Fuhrleute gleichbehandelt werden.¹⁷ Eine Zustimmung Christians IV. ist spätestens 1637 erfolgt, als eine Liste mit Handwerksämtern auch die Fuhrleute aufführt.¹⁸ 1696 werden 17 Artikel der Fuhrleute von Christian V. bestätigt. Auch sein Nachfolger Friedrich IV. wurde 1700 angeschrieben, um die Fuhrrolle zu bestätigen. Nach einem regen Briefwechsel zwischen beiden Seiten wurden schließlich 16 Artikel bestätigt.¹⁹

Wie aus der oben erwähnten Quelle ersichtlich ist, gab es schon vor der Einrichtung in Glückstadt ein Amt der Fuhrleute in Itzehoe.

Itzehoe war besonders wichtig durch seine Lage an der Hauptroute Hamburg–Kopenhagen zwischen Hamburg und Rendsburg. Neben den Fuhrleuten waren besonders die Postillione auf dieser Strecke unterwegs. 1653 wurde der Hamburger Kaufmann Paul Klingenberg in der zweiten dänischen Postverordnung durch Friedrich III. mit der Leitung des Postwesens beauftragt, der dieses weiter ausbaute.²⁰ Seit diesem Jahr ritten Postillione zweimal wöchentlich hin und zurück, so daß fast täglich auch ein Postillion Itzehoe erreichte.²¹ Weitere Nachrichten aus den Anfängen der Postentwicklung in Itzehoe sind nicht überliefert. Erst 1694, als Christian V. das Postwesen ganz erheblich in Gebühren- und Verwaltungswesen ausbauen ließ, kann erfahren werden, daß schon vorher eine Postanstalt bestand. Wann und wo, ist nicht genauer datierbar.²²

Aus Krempe und Wilster kann zur ersten Zeit des Postwesens nichts berichtet werden. Post aus Krempe mußte mit besonderen Boten nach Elmsborn, Glückstadt oder Itzehoe zur staatlichen Post gebracht werden. Ähnliches ist auch für die Stadt Wilster und die ländlichen Gebiete anzunehmen.²³

Die Modernisierung des Staates vollzog sich auch durch den Aufbau eines geordneten Postwesens im Kreise Steinburg. Leider läßt die Quellenlage keine genauere Darstellung zu. Nach allmählicher Fortentwicklung im 18. Jahrhundert vollzog sich erst mit der Industrialisierung und mit dem Eisenbahnbau in unserer Region in erheblichem Umfang der Ausbau des Postwesens.

Anmerkungen:

- 1 Allen, C. F.: Lehrbuch in Dänemarks Geschichte zum Schulgebrauch, Kopenhagen 1843 und 1853, S. 156.

- 2 Oestreich, Gerhard: Verfassungsgeschichte vom Ende des Mittelalters bis zum Ende des alten Reiches, in: Gebhardt, Bruno,; Handbuch der deutschen Geschichte, hrsg. von Herbert Grundmann, Bd. 2, 8. Aufl., Stuttgart 1955, S. 318. Mit der Intensivierung des Staatsbetriebes und der Verwaltung verbunden ist die Sozialdisziplinierung in der frühen Neuzeit, die in den Polizey- und Gerichtsordnungen wiederzufinden ist, aber auch durch den Aufbau des Wohlfahrtsstaates sichtbar wird.
- 3 Sieverking, G.-H.: Die Entstehung und Entwicklung des nordischen Postwesens 1600–1800, Hamburg 1933, S. 7.
- 4 Bergsoe, J.: Danmarks Postvaesen i Hovedtraek 1624–1924, in: ds. (Hrsg.): Det kongelige danske Postvaesen gennem 300 Aar 1624–1924, Kjobenhavn 1924, S. 31.
Zur Städtepolitik Christian IV. siehe auch: Lorenzen, Vilhelm: Christian IV. Byanlaeg og andre Bybygningssarbejder, Kobenhavn 1937.
- 5 Bergsoe, S. 31.
Siehe Abbildung 1 in der Anlage.
- 6 Jäger, H.: Postgeschichte Schleswig-Holsteins, Kiel 1970, S. 16.
- 7 Ellerhoj, Svend: Christian IV's tidsalter, in: Danmarks historie, Bd. 7, Kopenhagen 1964, S. 227.
- 8 Sager, Wilhelm: Die Entwicklung des Postwesens in Schleswig-Holstein von den Anfängen bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts, in: Die Heimat 96, 1989, S. 180.
- 9 Bergsoe, S. 32.
- 10 Jäger, S. 17.
- 11 Michaelsen, Franz: Die königliche Post in Glückstadt, in: die Heimat 64, 1957, S. 93.
Michaelsen ist der Ansicht, daß die Glückstädter Post zwar nach Itzehoe ging, aber erst in Rendsburg an die Hamburg-Kopenhagen-Route sich anschloß. Das scheint mir nicht richtig, denn die Hauptroute lief von Rendsburg über Itzehoe nach Hamburg.
Vgl. auch den Artikel von Ehlers, Detlef: Aus der Postgeschichte Glückstadts, in: PFGNO 19, 1979, S. 102–113. Der Autor gibt fast wortwörtlich die Arbeit von Michaelsen wieder.
- 12 Vgl. Ehlers, S. 104.
Vgl. auch Sieverking, S. 1, der meint, daß die Hauptroute auch Glückstadt mit einschloß. Das ist jedoch sehr unwahrscheinlich und aus der Quellen- und Literaturlage nicht ersichtlich, obwohl es zur Unterstützung des städtischen Wachstums denkbar gewesen wäre.
- 13 Bielenberg, R.: Wege- und Verkehrswesen, in: Heimatbuch des Kreises Steinburg, Bd. 1, Glückstadt 1924, S. 244.
- 14 Michaelsen, S. 93.
- 15 Ebenda, S. 94.
- 16 Vgl. Köhn, Gerhard: Zur Geschichte der Glückstädter Handwerksämter, in: Stadt Glückstadt (Hrsg.): Glückstadt im Wandel der Zeiten, Bd. 2, S. 58 ff.
- 17 Landesarchiv Schleswig, Abt. 133, No. 132. Leider ist dieses Dokument nicht zeitlich datiert, so daß nur der oben erwähnte Zeitraum diese Quelle eingrenzen kann.
- 18 Köhn, S. 61.
Auch hier zeigt sich eine Sozialdisziplinierung in der frühen Neuzeit, nämlich eine Ordnung der Verhältnisse durch den König und somit eine Regelung der sozialen Bedingungen und Unterschiede untereinander.
- 19 Landesarchiv Schleswig, Abt. 133, No. 132.
- 20 Sager, S. 180.
- 21 Vgl. Die Briefbeförderung über den Großen und Kleinen Belt im 18. Jahrhundert, in: Mitteilungen der Bezirksgruppe Kiel der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Jg. 7, 1959, S. 6.
- 22 Die Post in Itzehoe 1625–1989; Eine Festschrift zur Eröffnung des neuen Postgebäudes, Itzehoe 1989, S. 9 ff.
- 23 Vgl. Petersen, Johannes: Die Post von Krempe, Holstein, in: Blätter zur Geschichte des Post- und Fernmeldewesens zwischen Nord- und Ostsee, Bd. 25, 1985, S. 90.

Die ältesten Postdienststellen im heutigen Kreis Steinburg

Von Klaus-W. Peters (Wilster)

<i>Bielenberg</i>	Briefsamlungsstelle ca. April 1865 bis 1. 1. 1867
<i>Beidenfleth</i>	Briefsamlungsstelle ab 1. 7. 1856 Postexpedition ab 1. 6. 1874
<i>Collmar</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 11. 1861 bis 1. 1. 1867
<i>Crempe</i>	Postexpedition vom 1. 9. 1831 Bahnhof Crempe vom 15. 10. 1857
<i>Cremperheide</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 3. 1858 bis 1. 4. 1863
<i>Glückstadt</i>	Postcomtoir seit 1742 Bahnhof Glückstadt vom 20. 7. 1845 Schiffspost ab 1841 mit dem Dampfer „Glückstadt“ (vormals „Daylight“)
<i>Heiligenstedten</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 4. 1863 bis 1. 7. 1865
<i>Herzhorn</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 7. 1856–28. 8. 1871
<i>Horst</i>	Postexpedition vom 1. 9. 1845 Landbriefträgerdienst ab 1. 8. 1866
<i>Itzehoe</i>	Postcomtoir seit 1640 (wahrscheinlich ältestes Postamt in Schleswig-Holstein) Bahnpstexpedition seit 15. 10. 1857 Landbriefträgerdienst ab 1. 7. 1865
<i>Kellinghusen</i>	Botenpost ab 23. 10. 1781 Postcomtoir seit 1. 10. 1811 Landbriefträgerdienst ab 1. 1. 1866
<i>Lockstedter Lager</i>	Postexpedition, wurde nur bei Militärübungen eingerichtet
<i>Neuenbrock</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 12. 1854 bis 15. 10. 1857
<i>St. Margarethen</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 8. 1854 bis 31. 3. 1867 Postexpedition ab 1. 4. 1867 Landbriefträgerdienst seit 1. 9. 1866
<i>Schenefeld</i>	Briefbestellung vom 2. 10. 1849 Postexpedition ab 1. 11. 1866
<i>Siethwende</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 3. 1858 bis 1. 9. 1871
<i>Wewelsfleth</i>	Briefsamlungsstelle vom 1. 7. 1856 bis 30. 9. 1867 Postexpedition vom 1. 10. 1867
<i>Wilster</i>	Postcomtoir vom 1. 1. 1835 Landbriefträgerdienst vom 1. 9. 1866
<i>Wrist</i>	Postexpedition vom 1. 9. 1845 bis 31. 12. 1848 Briefsamlungsstelle vom 1. 12. 1854 bis 30. 9. 1867 Postexpedition vom 1. 10. 1867 Bahnhof Wrist–Bahnpstexpedition seit 2. 10. 1844

Von Hamburgs Boten und Läufern in dem heutigen Kreis Steinburg

Von
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt (Glückstadt)

Über die allgemeine Entwicklung des Postwesens, besonders des Briefpostwesens seit dem 17. Jahrhundert sind wir für Schleswig-Holstein recht gut informiert. Neben Überblicksdarstellungen für das ganze Land¹ gibt es eine Vielzahl kleiner, oft nur lokal bezogener Aufsätze, die über die Organisation und das Personal, bisweilen aber auch über die Baulichkeiten und die technischen Vorrichtungen der Briefpost informieren². Wie aber sah es vor der Errichtung einer allgemeinen Brief- und Paketpost aus?

Die nachfolgenden Zeilen unternehmen den Versuch, auf der Grundlage von hamburgischem Quellenmaterial³ die Frage der Informationsübermittlung in bezug auf das Gebiet des heutigen Kreises Steinburg zu beleuchten, also in einer Zeit, als ein öffentliches Postwesen mit Zügen von raumzeitlicher Regelmäßigkeit, wie es für die Post der letzten 120 Jahre kennzeichnend ist, noch in weiter Ferne war. Daß dazu auf hamburgisches Material zurückgegriffen werden muß, ist dem diesbezüglichen Quellenmangel im Gebiet des Kreises Steinburg begründet: Sowohl die Archive der alten Städte (Itzehoe, Krempe und Wilster) wie die der Grundherrschaften reichen nicht so weit zurück und geben für die ältere Zeit nur höchst sporadische Auskünfte.

Hamburg war im Spätmittelalter de iure eine holsteinische Landesstadt und der Hoheit des Grafen von Holstein, Stormarn und Wagrien unterworfen, der seit 1460 in Personalunion auch König von Dänemark (und Herrscher über andere Gebiete) war. Die Beziehungen zwischen dem Grafen (er wurde 1474 in den Herzogstand erhoben) und der damals größten Stadt Holsteins und Stormarns waren von freundlicher Anerkennung bestimmt. Die Stadt wahrte die symbolischen Attribute der Landeshoheit; der Graf, später Herzog, verzichtete auf allzu deutliches Bestehen auf seiner Stellung. Das Resultat war eine Position Hamburgs, die der einer freien Stadt des Deutschen Reiches (wie etwa Lübeck) gleichkam. Der Kontakt zwischen Landesherrn und Hamburg erfolgte teils in schriftlicher Form, d. h. durch Briefe⁴, in weit stärkerem Maße aber bis etwa 1500 durch persönliche Gesandtschaften. Wollte der Hamburger Rat etwas

vom Landesherrn, dann sandte er einen bis drei Ratsherren, also Mitglieder des Stadtrates, mit ein oder zwei Schreibern und ein paar Knechten zum Hof des Landesherrn. Im Spätmittelalter und während der frühesten Neuzeit gab es keine festen Königsresidenzen, die sich – nach französischem Vorbild – erst im 18. Jahrhundert in Europa herausbildeten⁵. Der Landesherr stieg für eine oder ein paar Wochen in einer seiner Burgen oder Städte ab und erledigte an diesem Ort alle anfallenden Geschäfte. Die dabei entstehenden Unkosten wurden von seiner Rentekammer (und in deren Auftrag vom zuständigen Amtmann) beglichen⁶. Nach Ausweis der hamburgischen Kammereirechnungen hielten sich die Landesherrn verschiedentlich im Kreisgebiet auf: 1362 war etwa die „domicella Holtsacie“ in Itzehoe, 1375 und 1384 der Graf Nikolaus, 1420 der Graf Heinrich; 1459 wurde Herzog Adolf von Schleswig, Graf von Holstein, hier beigelegt; schon 1462 besuchte König Christian I. die Stadt, 1466 wieder, und zwar mit seiner Gattin Dorothea; 1470 war er zur Entgegennahme der Huldigung hier. 1480 bestellte er Hamburger Ratsherren zu einem Treffen nach hier, erschien dann aber nicht; 1492 waren die Königin und Herzog Friedrich in der Stadt und 1500 der König mit seinem Sohn Friedrich⁷. – 1361 hielt sich der dänische König in Elredefleth (St. Margarethen) auf⁸. – Krempe wurde 1378 von Graf Adolf von Holstein-Pinneberg besucht und 1524 vom späteren König Christian III.⁹ Wenn also der Rat von Hamburg mit seinem Landesherrn konferieren wollte, mußten seine Delegierten ihn dort aufsuchen, wo er gerade war. Oftmals wurden Verabredungen zu Treffen schriftlich getroffen.

Die dazu nötigen Briefe konnten seinerzeit nur durch speziell dafür beschäftigte Briefboten, Boten oder Läufer (lat.: „nuncii“ und „cursores“) überbracht werden. Der Hamburger Rat beschäftigte eine Reihe solcher Läufer, die nicht nur den Landesherrn aufsuchten, sondern auch Schreiben an die Räte anderer Städte oder adlige und geistliche Herren überbrachten. Der Kontakt Hamburgs war verständlicherweise im Rahmen der vielfältigen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen innerhalb der Hanse besonders eng zu den großen Nachbarstädten: Lübeck, Bremen, Lüneburg, Rostock und Stralsund. Aber auch die holsteinischen Nachbarstädte werden recht oft in den Kammereirechnungen des Spätmittelalters als Zielorte von Läufern und Boten genannt. Genauso unterhielten die anderen Städte Boten, die sie zur Briefübermittlung einsetzten.

Im Gebiet des heutigen Kreises Steinburg sind es vor allem die Städte Itzehoe, Wilster, Krempe und Nigenstad, die häufiger angelaufen werden. Denn die Unterelbregion war hamburgische Interessenzzone. Die Bemühungen Hamburgs zur Sicherung der eigenen Handels- und Schifffahrtsinteressen¹⁰ gipfelten 1465 in der Pfandherrschaft über das Amt Steinburg (und damit der genannten Städte mit Ausnahme des schon um 1400 aufgegebenen und dann untergegangenen Nigenstad), die bis 1485 behauptet werden konnte¹¹. Es ist naheliegend, daß in dieser Zeit der Boten-

kontakt zwischen Hamburg und dem heutigen Kreisgebiet verstärkt wurde, zumal nun auch dem hamburgischen Amtmann auf der Steinburg häufiger Botschaften zu senden waren¹².

Die Boten des Hamburger Rates reisten in der Regel zu Fuß; nur in wenigen Fällen wird in den Kämmererechnungen der Gebrauch von Reitpferden für diese Dienste genannt. Das Erreichen der westholsteinischen Städte war im wesentlichen unter Ausnutzung der großen Handelsstraße von Hamburg über Wedel, den alten holsteinischen Fährort an der Elbe, das Kloster Uetersen, wo sich erst im 16. Jahrhundert eine Ortschaft herausbildete, die Krückaufurt bei der Elmshorner Kirche und weiter über Horst, in dessen Nähe sich seit 1350 die Königstraße über Lesigfeld (vorbei an der damals noch nicht bestehenden Herzhorner Kirche) nach Nigenstad abzweigte, dann über Steinburg durch die Marsch nach Krempe oder über die Münsterdorfer Geestinsel vorbei an Münsterdorf nach Itzehoe, von wo aus man wiederum den Weg nach Wilster einschlagen konnte, der ja damals noch über die Luxbrücke die Bekau querte. Für den Weg nach Itzehoe brauchte ein guter Bote bei einer Marschgeschwindigkeit von etwa 5 km pro Stunde eine reine Marschdauer von 12 Stunden, bis Wilster etwa 14 Stunden, bis Krempe etwa zehn Stunden – also durchweg Reisen über zwei Tage, auch dann schon, wenn auch nur einer der Orte angelaufen wurde. Oftmals kam es aber vor, daß auf einer Botenreise mehrere Aufträge erledigt werden sollten, also etwa Itzehoe, Rendsburg und Segeberg nacheinander anzulaufen waren. Dann kam nicht nur eine Übernachtung zur Berechnung, sondern mehrere. Wollte der Adressat der Botschaft den Boten sogleich als Überbringer der Antwort nutzen, dann forderte er ihn wohl auf, sich mit der Weiterreise zu gedulden – und zahlte dann dessen daraus erwachsende Spesen (wie es in den Hamburger Kämmererechnungen mehrfach zu erkennen ist).

Im folgenden werden die spätmittelalterlichen Botenreisen („cursores“) von Hamburg aus aufgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Kämmererechnungen nicht lückenlos überliefert sind.

Jahr	Itzehoe	Wilster	Krempe	Nigenstad	Steinburg
1350	1	–	1	–	–
1351	–	–	1	–	–
1352	–	1	–	–	–
1358	–	–	1	–	–
1361	3	–	–	–	–
1370	10	3	2	–	–
1371	3	–	1	–	–
1372	4	–	–	–	–
1373	1	–	–	–	1
1374	7	–	–	–	–
1375	5	–	3	–	3
1376	3	–	3	2	–

1377	2	–	1	1	3
1378	1	–	2	–	1
1379	1	–	–	–	–
1380	–	–	–	–	1
1381	1	–	–	–	1
1382	2	2	–	–	–
1383	3	2	–	–	–
1384	4	1	–	–	–
1385	–	–	–	–	1
1386	1	2	2	–	1
1387	3	–	1	–	–
1391	–	–	1	–	–
1461	–	–	–	–	1
1462	–	–	1	–	–
1463	–	–	1	–	1
1467	–	–	–	–	1
1470	1	1	5	–	–
1471	–	1	3	–	6
1473	–	–	1	–	12
1474	–	–	–	–	9
1475	–	2	–	–	11
1476	–	–	–	–	15
1477	–	–	2	–	6
1478	–	–	–	–	9
1479	–	–	–	–	8
1480	–	–	1	–	6
1481	–	–	–	–	4
1482	–	1	–	–	4
1483	–	3	–	–	6
1484	–	–	–	–	3
1485	–	–	–	–	1

Die Kosten für einen einfachen Botendienst waren gar nicht so niedrig. Im 14. Jahrhundert wurde dafür zwischen 2 ½ β und 8 β zwischen Hamburg und Itzehoe/Wilster ausgegeben, ganz überwiegend um 3 β. Das entsprach einem Gegenwert von 1 Doppelzentner Roggen oder 1 Paar Schuhen oder 500 Eiern. Im 15. Jahrhundert hatten sich die Botenentlohnungen für dieselbe Distanz auf etwa 7 β eingependelt. Da die sonstigen Preise nur geringfügig gestiegen waren, war die Kaufkraft dieses Lohnes noch höher als im Jahrhundert zuvor. Wer ein wenig mit den Zahlen jongliert und heutige Preise für die genannten Warenwerte zugrunde legt (was wirtschaftsgeschichtlich natürlich nicht angängig ist), der atmet auch angesichts weiterer Briefporto-Steigerungen doch hörbar auf ... bis die Bundespost zu solchen Beförderungspreisen kommt, gibt es wahrscheinlich keine Briefe mehr!

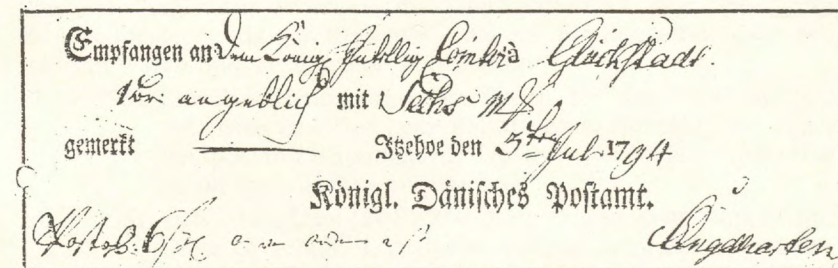
Anmerkungen:

- 1 G. H. Sieveking, Die Entstehung und Entwicklung des nordischen Postwesens 1600–1800, Hamburg 1933; E. Pörksen, Das Post- und Verkehrswesen Schleswig-Holsteins in seiner Entwicklung, in: Die Heimat, 11 (1901), S. 150–156, 169–172, 196–201; W. Sager, Die Entwicklung des Postwesens in Schleswig-Holstein von den Anfängen bis zum Ausgang des 19. Jahrhunderts, in: Die Heimat, 96 (1989), S. 178–189.
- 2 In besonderer Weise tun das die Hefte der „Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee“. Zum Kreisgebiet: I. Nolte, Anfänge des Postwesens im Kreis Steinburg, in: Jb. Steinburg, 27 (1983), S. 45–58; F. Michaelsen, Die königliche Post in Glückstadt, in: Die Heimat, 64 (1957), S. 93–96; R. Siegert, Aus der Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe, in: PFGNO, 27 (1987), S. 197–213.
- 3 Es sind die Kammereirechnungen (KR), die in der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts vom Verein für Hamburgische Geschichte herausgegeben wurden: Kammereirechnungen der Stadt Hamburg, Bände 1–7, hrsg. v. K. Koppmann, Hamburg 1869–1894.
- 4 Der Begriff „Brief“ kommt von lateinischen „brevis“ = kurz und bezeichnet eine schriftliche persönliche Mitteilung, die zumeist verschlossen vom Absender an den Empfänger gelangt und seit dem 15. Jahrhundert vornehmlich auf Papier geschrieben wurde.
- 5 Man muß das große logistische Problem einer festen Fürsten- bzw. Königsresidenz vor Augen haben: Die Mengen an Lebensmitteln und Brennholz, die tagtäglich zum Haus des Fürsten geschafft werden mußten, waren – je nach Größe der Hofhaltung: König, Familie, Räte, Schreiber, Bediente, daneben Gäste – ja beträchtlich. Bis all das Notwendige in stetigem Strom herbeigeschafft werden konnte, war ein häufiger Ortswechsel schon aus Versorgungsgründen nötig.
- 6 Ein Blick in die „Schleswig-Holsteinischen Regesten und Urkunden“ zeigt ja allein durch die wechselnden Ausstellungsorte der Urkunden des Landesherrn dessen Reisetätigkeit.
- 7 KR I 80, 213, 215, 384; KR II 34, 96, 150, 152, 290, 442; KR III 387; KR IV 239, 446.
- 8 KR I 74.
- 9 KR I 264; KR V 238.
- 10 Vgl. H. Tschentscher, Die Entstehung der hamburgischen Elbhoheit 1189–1482, in: ZHG, 43 (1956), S. 1–48.
- 11 H. Reincke, Hamburgische Territorialpolitik, in: ZHG, 38 (1939), S. 28–116.
- 12 Leider haben sich nur sehr wenige Korrespondenzen zwischen Hamburg und den Städten im heutigen Kreis Steinburg aus dem Mittelalter erhalten. Sie befinden sich (in Ermangelung einer solchen Überlieferung in den Stadtarchiven von Wilster, Krempe und Itzehoe) im Staatsarchiv Hamburg, Best. 111-1 Senat Cl. II Nr. 15b Vol. 1.

Die Postscheine von Itzehoe

Von
Klaus-W. Peters (Wilster)

Als 1653 der Hamburger Kaufmann Klingenberg zum Generalpostmeister im Dänischen Königreich berufen wurde, mußte sich dieser u. a. zur Einrichtung einer Fahrpost zwischen Kopenhagen und Hamburg verpflichten. Eigene Postlinien errichteten auch die Herzöge von Schleswig-Gottorp und Holstein-Plön, denn 1685 existierte eine Fahrpost von Schleswig nach Lübeck und 1692 eine von Plön nach Hamburg. Ab 1713 waren dann die Gottorpschen Posten dem dänischen Staat unterstellt, ab 1773 auch die Holstein-Plönschen Posten. Die Verwaltung lag nunmehr allein im Zuständigkeitsbereich des Generalpostamtes in Kopenhagen. Zur Beförderung von Postsachen bediente man sich entweder der Reitpost, die Briefschaften bis zu einem bestimmten Gewicht besorgte, oder der Fahrpost. Da zu damaligen Zeiten in erstaunlich hohem Umfang Geld- und Wertsendungen mit der Post befördert wurden, war es verständlich, daß sich der Absender vom Postmeister einen Aufgabeschein ausstellen ließ, um bei evtl. Schadensersatzforderungen den Nachweis über seine Ansprüche führen zu können. Eine Verordnung, die eine generelle Verwendung solcher Postscheine bestimmte, wurde bisher für Schleswig und Holstein nicht gefunden. Es muß jedoch angenommen werden, daß dies irgendwann in der Mitte des 18. Jahrhunderts geschah, denn der älteste bekannte und gedruckte Postschein stammt aus Flensburg (16. 12. 1751).



Ältester Postschein von Itzehoe 1794.
Unterschrieben von der Postmeisterin Witwe Engelhardt.

Die Beschaffung der Postscheine oblag einzig und allein dem Postmeister; dafür durfte dieser das nach Ausstellung des Formulars vom Absender erhobene Scheingeld auf sein Konto verbuchen. Aus dieser Regelung erklärt sich die Vielfalt der sogenannten Postmeisterscheine. Es darf weiter angenommen werden, daß sich manche Postmeister, vielleicht aus Sparsamkeitsgründen, nur einen kleinen Vorrat an Formularen von der Druckerei anfertigen ließen. Dieser Vorrat war dann schnell verbraucht, so daß zwischenzeitlich handschriftliche Postscheine ausgestellt werden mußten.

Behördlicherseits versuchte man in späteren Jahren wiederholt, eine Vereinheitlichung des Postscheinwesens zu erreichen.

Der älteste bisher bekannte gedruckte Postschein (Postmeisterschein) von Itzehoe stammt aus dem Jahre 1794. Er enthält, als Besonderheit für frühe Postscheine von Itzehoe, den Jahreseindruck „17“. Diese Jahreseindrücke fehlen auf den folgenden Itzehoer Postmeisterscheinen bis zum Jahre 1822.

Empfangen an Königl. Postamt Rendsburg
in Brief und aufgelöst mit 26 Skilling und 11 Pence
in Rendsburg an Rantzow 200 Skilling
Erteilt R. R. Itzehoe den 23. März 1803
J. Egebohn W. R. Königl. Dänisches Postamt Rantzow

Postschein vom 23. März 1803 von Itzehoe nach Rendsburg, ohne den Jahreseindruck „17“. Unterschrieben von dem Postbediensteten Rantzow (Postmeister war Nicolaus Conrad Binge). Die Postgebühren für das Ausstellen des Postscheines betrug 11 Skilling Courant.

Die Überlandpost Hamburg–Itzehoe

Von

Hans-Hermann Paulsen (Hamburg)

Es ist für uns eine Selbstverständlichkeit, wenn wir täglich aus unserem Briefkasten die Post entnehmen. Viele Mitarbeiter der „Deutschen Bundespost“ sorgen dafür, daß wir täglich und pünktlich unsere Post auf den verschiedensten Beförderungswegen erhalten. Nachstehend wird eine Transportart, wie sie den wenigsten bekannt ist, beschrieben, nämlich die der Überlandposten (Postbeförderung und -bearbeitung in Omnibussen). Bei diesem Artikel handelt es sich um einen Vorwegabdruck aus dem Buch „Die Überlandposten des Bahnpostamtes Hamburg“.

1. Das Nachtluftpostnetz der Deutschen Bundespost

Die Deutsche Bundespost führt am 1. September 1961 das Nachtluftpostnetz ein, über das eilige Briefpost (Briefe, Postkarten, Postanweisungen) zwischen den Zielflughäfen Frankfurt/Main, Düsseldorf, Hamburg, München, Nürnberg und Stuttgart ausgetauscht wird. Die Nachtflüge verkehren Mo./Di. bis Fr./Sa.

2. Die Überlandposten

Mit der Einführung des Nachtluftpostnetzes mußte der unverzügliche Weitertransport der Postsendungen gewährleistet werden. Dies sollte mit der Einrichtung von Überlandposten mit Umarbeitung (ÜpU) erreicht werden. Hierzu wurden umgebaute Postbusse eingesetzt, in dem die Begleiter die Post während der Fahrt sortierten und stempelten. Sie arbeiteten im Sitzen und waren mit Sicherheitsgurten angeschnallt.

Von den Begleitern erhielten die Überlandposten den Spitznamen „Schüttelposten“ oder „Kotzposten“, da die Straßenverhältnisse sehr schlecht waren und sie Tüten an Bord hatten.

1. 9. 1961 Zur Weiterleitung der Sendungen aus dem Nachtluftpostnetz wird zunächst beim Bahnpostamt Hamburg die „Überlandpost mit Umarbeitung“ ÜpV 4249-1 von Hamburg/Flughafen nach Itzehoe eingerichtet.
26. 9. 1961 Es wird die ÜpV 4249/2 Hamburg–Neumünster eingerichtet. Diese Üp erhält die Aufgabe, in Ergänzung der Üp-V 4249-1 Hamburg (Flughafen)–Itzehoe die über das Nachtluftpostnetz eingehenden Briefbeutel mit der Sammelbezeichnung für Schleswig-Holstein (24b) kurzfristig zu bearbeiten. Bei

der Entladung des Flugzeuges im Hamburger Flughafen müssen die eingehenden Beutel gleichmäßig auf die Üp-V 4249-1 und 4249-2 verteilt werden. In Bönningstedt übergeben beide Üp'n die Beutel für Kiel, Neumünster und die Bahnpost 17 Neumünster-Flensburg Zug 2641 an eine Sonder-Lp der OPD Kiel.

Die ÜpV 4249-1 übernimmt die Beutel für Itzehoe und die Bahnpost 17 im Zug 2701 Itzehoe-Husum und fährt über Elmshorn unmittelbar nach Itzehoe.

Die ÜpV 4249/2 kehrt nach Hamburg zurück.

23. 11. 1961 Das Fahrzeug BP 42 683 ist in Hamburg eingetroffen und wird mit dem Sonderzubehör für den Einsatz als Überlandpost auf der Strecke Hamburg-Itzehoe ausgestattet.

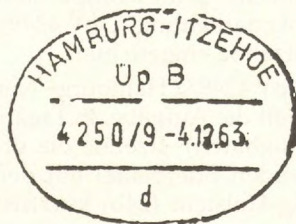
29. 11. 1961 Die L-Bahnpost im E 2706 Heide-Hamburg/Altona von Dienstag bis Sonnabend auf dem Streckenabschnitt Itzehoe-Altona wird durch die ÜpA 4250-3ü Itzehoe-Hamburg (Straßenpost mit Umarbeitung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen) ersetzt. Die ÜpA wird aus Fahrzeitgründen vorerst über die Bundesstraße 5 geführt und berührt nur die Postämter Elmshorn und Pinneberg.

Es wird der „Nachträglich entwertete“ Stempel -HAMBURG BPA 17- eingesetzt, bei dem „Nachträglich entwertet“ aptiert wurde.



15. 8. 1962 Die ÜpA Hamburg - Itzehoe wird mit einem Streckenstempel ausgestattet. Er ist wie folgt einzustellen:

Lauf Hamburg Flughafen-Itzehoe 4250/9
Lauf Itzehoe-Hamburg-Flughafen 4250/0



Postamt 1
(Bahnpostamt)
VI - 1a -

Abschrift

2 Hamburg, den 15. August 1962

Fernspr. 24 81 91 / 3 88

24 72 59

Mappe MLP / Helst

Strp Hmb - Itzehoe

Ab heute ist die Üp A Hmb - Itzehoe mit einem Streckenstempel ausgestattet. Er ist wie folgt einzustellen:
Lauf Hmb - Flughafen - Itzehoe 4250/9,
" Itzehoe - H mb 1/7 4250/0.

Außerdem wird daran erinnert, daß in der Üp A in 1. Linie B Bunde mit der Bezeichnung Hmb - Itzehoe, LR 22 und Itzehoe Abgang zu bearbeiten sind. Erst wenn diese Bunde restlos bearbeitet sind, sind Bunde Itzehoe - Husum usw. zu verteilen.

Im Auftrag

Reumann

27. 11. 1962 Das Bundesbahn-Betriebsamt Glückstadt beschwert sich beim Postamt Itzehoe, daß zeitweise Linienomnibusse und Anhänger von Elektrokarren auf der bahneigenen Zufahrt und den Verkehr der bahneigenen Fahrzeuge auf dieser Straße erheblich behindern.

1. 12. 1962 Das Postamt Itzehoe empfiehlt dem Bahnpostamt Hamburg, daß die Überlandpost neben der auf der linken Seite befindlichen Tankstelle abgestellt wird.

23. 12. 1962 Bedingt durch den bahnseitigen Ausfall des Zuges 2701 zwischen Itzehoe und Heide von diesem Tage ab, verkehrt die ÜpA 4250-3 Fahrt 9 bis Heide. Zusätzlicher Post austausch findet auf der Rückfahrt mit den Postämtern Meldorf, St. Michaelisdonn und Burg statt.

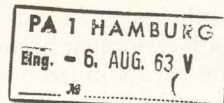
28. 12. 1962 Zwischen Hamburg-Hauptbahnhof und Itzehoe verkehrt eine ÜpA. Der ÜpA sind eingeschriebene und gewöhnliche Sendungen für die Leitbereiche 221 Itzehoe, 222 St. Michaelisdonn, 224 Heide und 225 Husum zuzuführen. Alle anderen Versande sind über die Bahnposten abzuweisen.

18. 3. 1963 Vor der Abfahrt beim Postamt Hamburg 1 soll man sich beim Postamt Altona 2 erkundigen, ob dort Briefpost für Itzehoe und Itzehoe Abgänge vorliegen. Liegt keine Post vor, ist di-

rekt zum Flughafen zu fahren, ansonsten ist das Postamt Altona 2 anzufahren.

26. 5. 1963 Im Nummernsystem der Überlandposten wird das „V“ in „B“ geändert.
27. 5. 1963 Die ÜpB 4250-4/1 Hamburg/Flughafen-Itzehoe wird als Ersatz für die entfallene Allesbahnpost Itzehoe–Husum im Zug E 2701 bis nach Heide durchgeführt. Die Rückfahrt führt über Meldorf, St. Michaelisdonn, Burg Postamt, Burg Fähre nach Itzehoe.
Damit entfällt die ÜpA 4250-3 Fahrt 9 und 10.
5. 7. 1963 Das Fahr- und Begleitpersonal klagt über die Fahr- und Arbeitsbedingungen in der ÜpB 4250-4 Hamburg/Flughafen–Heide. Aus diesem Grund begleiten Mitarbeiter der OPD Hamburg und Kiel die überlandpost und kommen zu dem Ergebnis, daß der Einsatz der Üp unter den vorhandenen Straßenverhältnissen als untragbar angesehen werden muß und das Befahren der Straßen im Winter mit der ÜpB unzumutbar ist.
9. 7. 1963 Die Oberpostdirektion Hamburg macht den Vorschlag, daß die ÜpB 4250-4 vorerst wieder von Hamburg bis Itzehoe geführt wird. Ab Itzehoe soll der Bahnpostwagen im Zuge 2701 wieder eingerichtet werden.
12. 7. 1963 Die OPD Kiel stimmt dem Wegfall der ÜpB zwischen Heide und Itzehoe bis zum Fahrplanwechsel zu, wenn sie auch mit Rücksicht auf ihre Postämter eine allgemeine Regelung zum Winterabschnitt des Fahrplanwechsels lieber gesehen hätte.
13. 7. 1963 In der Überlandpost wird eine Erhebung über die tatsächlichen Fahrzeiten auf der Strecke Heide–Hamburg durchgeführt, da in Groß-Hamburg die 2. Zustellung nicht mehr erreicht wird. Ferner werden wichtige Schienenfernverbindungen in Hamburg versäumt, so daß die ÜpB den ihr gestellten Aufgaben keinesfalls gerecht wird.
1. 8. 1963 Die versuchsweise Verlängerung der ÜpA 4250-4/1 nach Heide hat sich nicht bewährt. Die Üp endet wieder in Itzehoe. Im Zug E 2701 wird erneut eine Allesbahnpost eingerichtet.
9. 9. 1963 Die ÜpA Hamburg Flughafen–Itzehoe soll in eine ÜpB umgewandelt werden. Hierzu ist das auf der Strecke Hamburg Flughafen–Hamburg 1 eingesetzte Kraftfahrzeug BP 42 038 mit dem nach Itzehoe verkehrenden Straßenpostwagen BP 42 029 auszutauschen.
18. 11. 1963 Wegen des Buß- und Bettages fallen die Flüge des Nachtluftpostnetzes aus. Die Überlandposten auf der Strecke Ham-

Postamt 2
III 1



2 Hamburg, den 5. August 1963
Fernsprecher: 35 62 34

An das
Postamt Hamburg

Anderung von Straßenposten

Mit Wirkung vom 31. 7./1.8.63 ändert sich die Üp 4250-4 Fahrt 1 und 2 (Fahrplan 30) wie folgt:

Fahrt 1 Di-Sa	PA 1 (Schrägheber) x)	Altona 2 (Bhf)	Flughafen o) Bf-Abgang
	1.15/30/50	2.15/20	2.45/50
	Flughafen Werft	Itzehoe Bhf	
	2.55/3.20	4.40/5.15	
Fahrt 2 Di-Sa	Itzehoe	Elmshorn	Pinneberg
	7.40	8.15/20	8.40/45
			9.30/35
	PA 1 (Schrägheber)	PA 7	
	10.05/15	10.20/30	

Wir bitten, das dortige Postenverzeichnis und den Fahrplan zu berichtigen.

Bemerkungen: gem. Vf. I B 5 2405-1 v. 24. 7. 63 entfällt die Üp nach Heide.



Im Auftrag
Seltmann

Beglaubigt:

Kros, Aug

burg Flughafen-Itzehoe-Hamburg 1/7 entfallen daher am 18., 20. und 21. November 1963.

26. 11. 1963 Die Oberpostdirektion teilt dem Postamt Hamburg 1 mit, daß bei Flugausfall im Nachtluftpostnetz aus wirtschaftlichen Gründen die bisherigen Regelungen bestehen bleiben. Die L-Bahnpost im Zuge 2706 wird von Itzehoe nach Hamburg verlängert.
12. 12. 1963 In der Überlandpost 4250-4 wird eine Prüfung vorgenommen. Im wesentlichen ergeben sich keine Mängel. Es wird allerdings vorgeschlagen, über den Aussacktsch versuchsweise ein abnehmbares Verteilspind anzubringen, damit sich der Verwerfbeamte nach dem Aussacken an der Briefverteilung beteiligen kann.
31. 5. 1964 Die Überlandposten erhalten neue Fahrplannummern. Die postalische Kennzahl des Leitbereiches (erste drei Stellen der Postleitzahl) ist die Grundnummer des betriebsleitenden Amtes, die durch die Ordnungsnummer ergänzt wird. Grund- und Ordnungsnummer bilden die Fahrplannummer des Postkursbuches II.
Die Überlandpost Hamburg Flughafen-Itzehoe erhält die Fahrplannummer ÜpB 200-3/1 bzw. für die Rückfahrt ÜpB 200-3/2.



24. 11. 1964 Der Postschuppen am Bahnhof Elmshorn ist nicht mehr besetzt. Die Überlandpost kann daher auf der Rückfahrt als ÜpB 200-3/2 das neu erbaute Postamt Elmshorn direkt anfahren.
17. 3. 1965 Das Postamt Hamburg 1 beantragt bei der Oberpostdirektion die Übertragung der Betriebsleitung vom Postamt Hamburg 2 auf das Postamt Hamburg 1.
26. 3. 1965 Das Postamt Hamburg 2 beantragt bei der OPD Hamburg, die Betriebsführung für die Überlandpost 200-3 beim PA Hamburg 2 zu belassen.

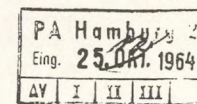
Postamt 1
(Bahnpostamt)

VI 1a 1

U. R.

PA 2 Hamburg 2

2 Hamburg, den 23. 11. 1964
Fernspr. 24 85 5 88

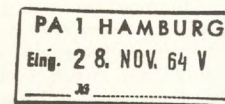


Das PA Elmshorn (PI Kolberg) teilte uns heute fmdl mit, daß der Postschuppen am Bahnhof ab 24. 11. 64 nicht mehr besetzt ist. Die Üp B 200 - 3/2 Itzehoe - Hmb 1/7 kann daher ab o.g. Zeitpunkt das (neu erbaute) PA anlaufen. Ihr Wagenmeister wurde bereits fmdl. im voraus verständigt. Wir bitten um gefl. K. und Anweisung Ihrer Kwf.

Im Auftrag

Feldmann
Feldmann

Postamt 2
III 1



2 Hamburg 36, den 27. November 1964
Fernsprecher 35 62 34

Zurück

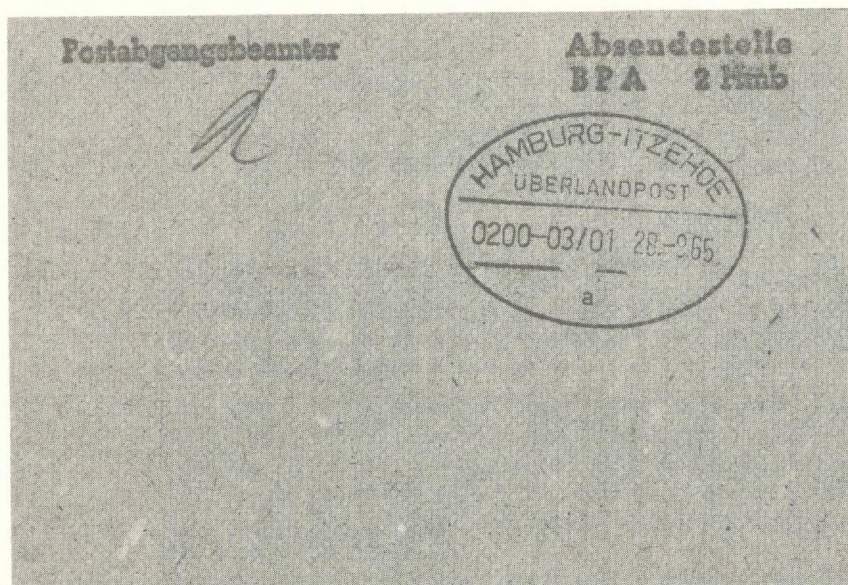
PA 2 Hamburg 1

Wir haben die beteiligten Kräfte verständigt.

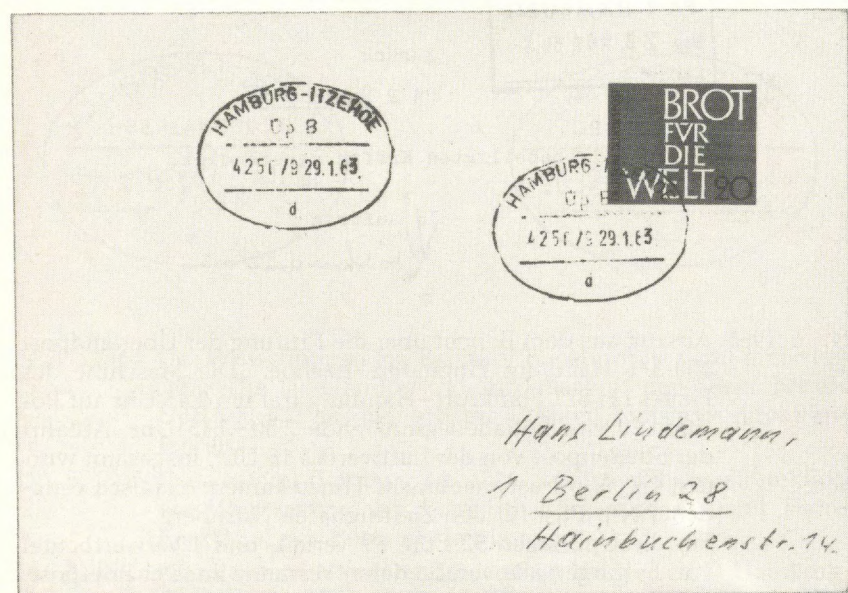
Im Auftrag

V. Schwan

24. 6. 1965 Auszug aus dem Bericht über die Prüfung der Überlandpost 200-3/1 Hamburg Flughafen-Itzehoe: „Die Maschine des Fluges LH 871 Frankfurt-Hamburg traf um 2.45 Uhr auf Position 20 ein. Entladebeginn/-ende 2.50-3.15 Uhr. Abfahrt der Straßenpost von der Luftwerft 3.18 Uhr. Insgesamt wurden 4,9 t Nlp-Post angebracht. Hinzu kamen 1/2 t falsch verladener Nlp-Post für den Zielflughafen Nürnberg. Für die ÜpB lagen 32 EBtl, 39 Verteil- und 1 Verwerfbeutel vor. Es gingen alle verabredeten Versande zu. Der Briefpostanfall ist gegenüber dem Normalverkehr leicht gestiegen (Bäderpost).“



Vorbindezettel der Üp 200-03/1 vom 28. 9. 1965



Hamburg – Itzehoe Brief der ÜpB 4950 vom 29. 1. 1963

27. 8. 1965 Mit der BPM Verfügung I E 3 2405-1 wird die Verlängerung der ÜpB 200-3/1 nach Husum zum Fahrplanwechsel genehmigt.
26. 9. 1965 Die Überlandpost Hamburg–Itzehoe wird als Ersatz für die weggefallenen Bahnposten in den Zügen E 2701 und E 2716 bis Husum verlängert.
27. 9. 1970 Die ÜpU 200-3/1 Hamburg–Husum verkehrt nur noch bis Itzehoe, wo sämtliche Begleiter und die Post von der Bahnpost aus dem Expr 13009 übernommen werden.
23. 5. 1971 Die ÜpU 200-3/1 Hamburg Flughafen–Itzehoe wird dienstags bis samstags aufgehoben.
27. 5. 1972 Die ÜpU Hamburg–Itzehoe wird endgültig aufgehoben.

Literaturhinweise:

Akten des Postmuseums in Hamburg

Stempel:

Aus der Sammlung des Verfassers

Zur Person

Hans-Hermann Paulsen wurde am 8. Juli 1944 in Itzehoe geboren. 1945 zog er nach Marne, wo er die Mittelschule besuchte und anschließend eine Lehre bei der Alten Marner Sparkasse absolvierte. 1964 wechselte er zur Hamburger Sparkasse nach Hamburg. In den ersten Tagen in Hamburg kam er als Briefmarkensammler bereits mit der Bahnpost in Berührung, als er im Bahnhof Hamburg-Altona die Richtungsbriefkästen benutzte. Aber erst Ende 1986 wurde das Thema Postbeförderung auf Eisenbahnen „Bahnpost“ wieder aktuell, als er auf einem Flohmarkt eine Postkarte mit Bahnpoststempel kaufte. Er wurde zum 1. Januar 1987 Mitglied der „Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost im BDPh“ und gründete im Dezember 1987 die Hamburger Bezirksgruppe. In Gemeinschaftsarbeit hat diese Gruppe sich ein umfangreiches Archiv angelegt und erforscht auch gemeinsam die Postgeschichte in Schleswig-Holstein und Hamburg. 1992 wurde die „Chronik des Bahnpostamtes Hamburg“ als erstes Buch veröffentlicht. Der Bericht über die überlandpost „Hamburg – Itzehoe“ ist ein Auszug aus dem zweiten Buch: „Die überlandposten des Bahnpostamtes Hamburg“. Info über die BArGe Bahnpost und ihre Bezirksgruppe Hamburg bei: Hans-Hermann Paulsen, Mittelstieg 32 c, 2000 Hamburg 54
Telefon: 0 40 / 5 71 15 44.

Erste reguläre Luftpostverbindungen nach Nord- und Südamerika

Von
Bernd Langmaack (Westerland)

Mit obigem Anschlag vom 14. 7. 1935 im Landratsamt Itzehoe warb die LZ-Generalvertretung des Luftschiffbaues Zeppelin in Verbindung mit der Hamburg-Amerika-Linie für die Luftpostbeförderung nach Amerika. Diese regelmäßigen Luftschiffpostfahrten wurden bereits seit dem 18. 5. 1930 durchgeführt. Im Jahre 1935 handelte es sich nur um das LZ 127 „Graf Zeppelin“ (auf die Beförderung mit Flugzeugen wird später eingegangen).

Im ganzen Jahr 1935 fuhr „Graf Zeppelin“ 355 221 Fahrtkilometer, wobei 1 429 Fahrgäste und 6 000 kg Post mitgenommen wurden. Das Gewicht der Postsendungen betrug bei jeder Fahrt in diesem Jahr im Durchschnitt 160 kg. Es waren dies in etwa jedesmal 20 000 Postsachen mit jeweils 700 Einschreibebriefen. Die Fahrtzeit betrug nach Recife in Brasilien (und später nach Rio de Janeiro) 70 Stunden; der Schnelldampfer von Hamburg benötigte zwölf Tage. Bei Zwischenlandungen in Spanien und auf den Kanarischen Inseln bestanden die letzten Möglichkeiten des Postaustausches. Falls keine Landung vorgesehen war, wurde die Post am Fallschirm abgeworfen und die aufzunehmende Post mit einem Tau an Bord gezogen. Briefmarken und Poststempel jener Fahrten sind heute philatelistische Raritäten.

Das auf dem Plakat unter dem Luftschiff fliegende Flugzeug, meist wurde das damals schnellste Flugzeug der Welt – die DD 17 – eingesetzt, flog die Route Stuttgart, Sevilla, Las Palmas, Bathurst in Gambia und Natal an der Mündung des Rio Grande. In den letzten Jahren vor dem Krieg übernahm das Luftschiff mehr und mehr die Beförderung von Drucksachen, Päckchen und Paketen, während für eiliger Sendungen das Flugzeug bevorzugt wurde. Die fahrplanmäßigen Atlantiküberquerungen per Flugzeug begannen Ende 1935. Als schwimmende Flugzeugstützpunkte lagen im Südatlantik die Katapult- und Versorgungsschiffe „Westphalen“ und „Ostende“ und im Nordatlantik „Schwabenland“ und „Friesland“ (laut Amtsblatt vom 27. 9. 35).



Wöchentlich 2 Verbindungen

Flugdienst Deutsche Lufthansa

Abflugtage geändert. Ab Berlin **jeht Mittwoch** abend,
ab Stuttgart Donnerstag früh.

Flugdauer bis Rio de Janeiro 3 Tage
bis Buenos Aires 3½ »
bis Santiago de Chile 4 »

Günstige Anschlüsse auch nach Venezuela und Kolumbien.

Flugdauer bis La Guaira und Maracaibo 6 Tage
bis Barranquilla und Bogotá 7 »

Fahrten des Luftschiffs »Graf Zeppelin«

Am 15. und 29. Juli, 12. und 26. August usw. alle 14 Tage
montags ab Friedrichshafen. Befördert werden nur Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben, Mischsendungen, Päckchen und gewöhnliche Pakete, keine Briefe und Postkarten.

Flugdienst der Gesellschaft Air France

Jeden Sonntag Luft- und Seepost von Paris nach Südamerika, Zuführung über die deutschen Sammelämter Berlin 62 und Stuttgart 9.

Gebühren für alle 3 Verbindungen

Luftpostzuschlag außer der gewöhnlichen Freigegebühr

Brazilien

Briefe je 5 g und Postkarten 1,25 *R.M.*

Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben,
Mischsendungen, Päckchen je 25 g 1,25 »

Gewöhnliche Pakete (nur bei Fahrten des
Luftschiffs »Graf Zeppelin«) je ½ kg 6,— »

Alle anderen Länder in Südamerika,
Trinidad und Niederländische Antillen

Briefe je 5 g und Postkarten 1,50 *R.M.*

Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben,
Mischsendungen, Päckchen je 25 g 1,50 »

Gewöhnliche Pakete (nur bei Fahrten des
Luftschiffs »Graf Zeppelin« für Argentinien,
Bolivien, Chile, Ecuador, Paraguan, Peru,
Uruguay) je ½ kg 7,— »

Kennzeichnung

Zeitvermerke sind nicht erforderlich.

Das sofort auf Stapel gelegene LZ 130 „Graf Zeppelin II“ wurde wegen des Krieges nicht mehr eingesetzt und später abgewrackt.

LZ 127 „Graf Zeppelin“ hat den Südatlantik insgesamt 134mal und den Nordatlantik siebenmal ohne Zwischenfälle überquert; LZ 129 „Hindenburg“ 14mal den Südatlantik und 21mal den Nordatlantik.

Quellen

Landesarchiv Schleswig

Archiv für Deutsche Postgeschichte I/91

Edwin Algaier, Als Zeppeline noch Post beförderten

Nich vergeten

Lena Tant' sitt achter de Ruten,
kiekt den ganzen Dag na buten.
Se is gar nich goot to Foot.
Besöök ehr mal un klöön 'n Stoot!

Naver Bötel liggt al dree Weken
krank to Huus mit sien Gebreken.
Küüm he in de Küssen sitt.
Bring em doch 'n paar Blomen mit!

Mudder, de deit jümmers warken
ahn to stöhnen, ahn to quarken,
maakt för di allens schier un trecht.
Wanneer hest du „danke“ seggt?

Oma, de is tachtentig worm,
prüünt all Daag mit Dook un Gaarn.
Wedder het de Postbood nix.
Sett di dal un schriev ehr fix!

Heinz Richard Meier

Aus der Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe

Von
Ruth Siegert (Itzehoe)

Unter dänischen Königen

Nicht immer war die Post in unserem Lande staatlich. Bis 1625 beförderten Private Nachrichten und Güter, soweit nicht die Gemeinden Boten anstellten, die die Verbindung mit den wichtigsten Nachbarstädten aufrechtzuerhalten hatten. Hinsichtlich der Streckenlänge eine Ausnahme war der seit 1602 von den Hamburger Börsenältesten betriebene Botendienst Hamburg–Kopenhagen (über Itzehoe). Im übrigen gab es keine Abstimmung mit anderen Orten. Das reichte nicht mehr aus, als der dänische König Christian IV., der als Herzog von Holstein im 30jährigen Krieg zugleich oberster Befehlshaber des Niedersächsischen Reichskreises war, mit seinem Heer 1625–1629 gegen die Streitmacht der kaiserlichen Feldherren Wallenstein und Tilly kämpfen mußte. Dazu brauchte er Geld, das ihm nur eine florierende Wirtschaft und gute überörtliche Nachrichtenverbindungen beschaffen konnten, die ihm einen regen Kontakt mit anderen regierenden Häusern und die schnelle Übermittlung von Befehlen in alle Reichsteile ermöglichten. Er erließ daher am 24. 12. 1624 (nach heutigem Kalender 1625) von seinem Schloß Kopenhagen aus die „Forordnung om Post-Budde“ (Verordnung betr. Postboten), nach der vier Kaufleute der wichtigsten Handelskompanien (Isländische, Ostindische usw.) beauftragt wurden, gemeinsam mit je einem Postmeister in Kopenhagen und Kolding das dänische Reich durch insgesamt neun Botenposten zu erschließen. Die Aufsicht unterwegs sollte von den Bürgermeistern und Räten derjenigen Städte ausgeübt werden, in denen die Pferde gewechselt wurden. Diese Städte mußten zugleich als Boten gute und fleißige „Biedermänner“ annehmen und aus den Briefgebühren besolden, die Briefübergabe an die Boten vermitteln und auf die Einhaltung der Fahrpläne achten. Die einzelnen Briefe waren in Listen aufzunehmen, die den Boten als Nachweis mitgegeben wurden. Der König machte sich also das teilweise bereits vorhandene Botenwesen der Städte zunutze.

Der vermutlich mit einem Pferdefuhrwerk ausgerüstete Hamburger Bote sollte über Middelfahrt, Kolding und Itzehoe reisen, wobei ein Postaus-tausch auch in Hadersleben, Flensburg, Gottorp und Rendsburg vorgesehen war. Die besondere Erwähnung von Itzehoe in der Streckenbeschrei-

bung selbst ist wohl darauf zurückzuführen, daß der Bote zwischen Rendsburg und Hamburg nicht den kürzesten Weg über Bramstedt zu nehmen hatte, sondern das wichtige Gebiet Itzehoe-Wilster-Glückstadt (gegründet 1617) erschließen sollte, ohne den zum Herzogtum Gottorp gehörenden Bereich von Holstein zu berühren. Die Boten beförderten Briefe und Pakete, wobei ein einfacher Brief acht Schilling kostete, also fast den halben Tageslohn eines Arbeiters.

Auch in Itzehoe war demnach die Besorgung der ersten staatlichen Post Sache der Stadt, nach einigen Jahren hat der König jedoch einen Bürger mit der Wahrnehmung der Postgeschäfte beauftragt. Dies geht aus einem Immunitätsprivileg vom 23. 2. 1646 für den Postmeister Brüggemann hervor, in dem es heißt: „Nachdem nunmehr etzliche Jahre Unser Postmeister allhir undt Lieber getreuer Mauritiu Brüggemann ohne einige Besoldung gedient . . .“

Die Gründung des Postamts Itzehoe kann man also um 1640 ansetzen, zumal auch in Flensburg in diesem Jahr auf Anweisung des Königs Veränderungen bei der Postlinie vorgenommen wurden. Da andernorts Postmeister erst 1651 genannt werden, ist Brüggemann der erste namentlich bekannte Postmeister in Schleswig-Holstein überhaupt und damit Itzehoe vielleicht auch das älteste Amt einer selbständigen Post.

Der Aufbau des friedlichen Postwesens wurde in der Zeit des Brüggemann übrigens ganz erheblich durch den fast ständigen Krieg behindert. 1644 wurde die Stadt von den Schweden stark beschädigt und 1657 nach einer Belagerung bis auf zehn Häuser gänzlich niedergebrannt.

Am 16. 7. 1653 gab der dänische König bekannt, er beabsichtige, ein „Neues Postwesen . . . von hier vor allem nach Unserer Stadt Hamburg“ einzurichten, und zwar sollten zwei Boten wöchentlich zu Pferde reisen, um zeitiger Nachrichten über das, was in den benachbarten Ländern vorgeht, zu erhalten und dem Handel die Förderung der Geschäfte zu erleichtern. Mit der Aufsicht und Neugestaltung wurde Paul Klingenberg beauftragt, der für 30 Jahre Postlinien nach eigenem Ermessen einrichten durfte und neben den Boten auch die Postverwalter einstellen konnte, die nun von allen bürgerlichen Personalstellen befreit wurden. Für die Postboten wurde ein jährlicher Lohn von 50 Rthlr festgesetzt. Neben der reitenden sollte die fahrende Post jeden Samstag von Hamburg nach Kopenhagen verkehren und dabei jetzt auch Reisende mitnehmen. Daneben erhielt Klingenberg den Auftrag, in allen Posthäusern zur schleunigen Beförderung taugliche Pferde zu halten, die an Reisende gegen eine Gebühr von einer Mark Lübsch je Meile vermietet wurden – Beginn des Postreisedienstes und des Extrapostverkehrs. Der königliche Hof erhielt für seine leitenden Beamten Portofreiheit. Dafür lieferte der König als Entgelt jährlich 1000 Tonnen Hafer für die Pferde.

Diese Umstellung des Postdienstes mit ihrem Verzicht auf die städtischen Dienstleistungen, die offenbar 1640 begonnen hatte, diente einer eigenständigen Organisation des Postdienstes. Dabei führte die dänische Post

die bisher überwiegend an Kätner usw. vergebenen Beförderungsleistungen auch weiterhin nicht selbst aus, sondern übergab die Gestellung von Pferd und Wagen berufsmäßigen Fuhrleuten, während nur die Reitposten durch die Postmeister gestellt wurden. Auf Veranlassung des Königs wurden dabei die Fahrer, die nach der Reihe die Fuhren auszuführen hatten (Reihefahrer) zunfthmßig in Fuhrrollen zusammengefaßt. Itzehoe erhielt die königliche Begnadigung für solche Rolle am 1. 5. 1677 dahin:

„daß alle und jede nach Itzehoe kommende fremde Fuhrleute ihre dahin bringende Passagiere und bey sich habende Sachen hinfüro daselbst absetzen und ablegen, hingegen frische Wagen und Pferde daselbst wieder annehmen müssen.“

Zwist um Postkurse

Diese Rolle hatte 1697 20 Mitglieder, die ihr Privileg gegenüber fremden Transporten kämpferisch verteidigten. Geschädigt fühlten die Itzehoer sich vor allem durch die Friedrichstädter und Tönninger Post nach Hamburg, die zunächst als städtische und dann als herzoglich-gottorpische Post sich bis 1711 berechtigt fühlte, Itzehoe zu durchfahren, ohne dort Reisende und Waren der dortigen Fuhrrolle zum Weitertransport zu überlassen. Auch mit der Grafschaft Rantzau gab es Streit, als eine neu gegründete Fuhrrolle in Elmshorn den Itzehoern wiederum die Durchfahrt nach Hamburg verbieten wollte. Wegen dieser Streitigkeiten (die herzoglich-gottorpische Post hatte teilweise sogar eigene Pferde in Itzehoe abgestellt) kam es immer wieder zu Tötlichkeiten und Überfällen mit „Spießen, Stangen und Beilen“. So heißt es z. B. in einem Bericht des Postmeisters von Friedrichstadt an den Herzog Friedrich IV. von Gottorp:

„Als am 18. 8. 1702 der Postwagen nebst Passagieren vor Breitenburg kam, sprangen ihrer 18 mit Prügeln, Forken und Büchsen bewaffnete Kerl auß dem Busch, griffen den Postwagen mit Gewalt an, warfen den Postillion vom Pferde und drohten demjenigen seinen Lohn zu geben, der sich wehren oder auch nur im geringsten mucken würde.“

Die Ladung wurde nach Itzehoe gebracht, auf drei Rollwagen geladen und nach Hamburg gefahren. Den Postwagen ließen die Itzehoer leer hinterherfahren. Auch von Hamburg fuhr er leer zurück, denn eine Beladung in Hamburg hatten die Itzehoer Fuhrleute verhindert.

Diese Vorfälle zwangen die Friedrichstädter jahrelang zum Umfahren von Itzehoe, z. B. über Kellinghusen, während die Itzehoer Fuhrleute wegen des Streits mit Elmshorn über Bramstedt – Ulzburg nach Hamburg ausweichen mußten. Die Streitigkeiten wurden schließlich im wesentlichen beigelegt, als am 5. 1. 1711 der dänische König und der Herzog von Gottorp einen Vertrag schlossen, der bestimmte, daß die fahrenden und reitenden Posten

„durch oder neben einer oder anderen Herrn Stadt und Land mit ihren Wagen und Pferden, auch aufhabenden Passagieren und anderen Sachen ungehindert passieren sollten.“

Danach vereinbarten dann die herzogliche Post und die Itzehoer Fuhrleute, daß die Itzehoer alle Fuhren zwischen Itzehoe und Hamburg übernehmen sollten.

Posthalterei mit Fahrdienst

Äldermann der Fuhrrolle in Itzehoe war ein Wagenmeister, der die Aufsicht ausübte und die Verbindung zum Postmeister hielt. Im Laufe der Zeit wurde der Einfluß der Post dann immer größer, und es kam schließlich zur Bildung einer Posthalterei, die den Fahrdienst der Post übernahm, während die Mitglieder der Fuhrrolle nur noch in gewissem zeitlichen Abstand von den Posten sowie in die von der Post nicht erschlossenen Gebiete Reisende befördern durften. Die privat geleitete Posthalterei in Itzehoe (die Posthalter wurden vom König ernannt) hat bis zum 16. 10. 1878 bestanden.

Nachdem im Jahre 1694 dann eine Nebenpost nach Glückstadt geschaffen wurde, wie der Brieffaxe entnommen werden kann, Anfang des 18. Jahrhunderts Itzehoe Leit- und Überweisungspostamt der dänischen Post für eine ganze Reihe von Orten ohne eigenes staatliches Postamt, und zwar: Barmstedt, Bramstedt, Brunsbüttel, Krempe, Drage, Elmshorn, Glückstadt, Heide, Lunden, Marne, Meldorf, Pinneberg, Rellingen, St. Margarethen, Segeberg, Ulzburg, Uetersen, Wedel, Wewelsfleth und Wilster. Dies bedeutet, daß in Itzehoe der Postzwang endete und die Weiterbeförderung der Briefe von hier aus entweder mit halbamtlichen Verbindungen, wie z. B. nach Glückstadt, oder privat organisiert werden mußte. Allerdings gab es neben der dänischen die gottorpische Post, die von Friedrichstadt und Tönning über Lunden–Heide–Itzehoe nach Hamburg verkehrte. Von ihr ist ein Postmeister in Itzehoe nicht nachweisbar. Vermutlich aber hat der dänische Postmeister die Belange dieser Post in Personalunion mit verwaltet, bis 1773 auch das Herzogtum Holstein durch Tausch an den dänischen König fiel.

Übrigens waren damals in einem heute für uns kaum noch vorstellbaren Maße die Bewohner in Klassen eingeteilt, in die auch die Beamten eingeordnet waren. Die daraus resultierende Rangfolge spielte eine große Rolle bei Empfängen, Festlichkeiten usw., und oft entstanden Streitigkeiten über die Einordnung. So auch bei dem Postmeister, die schließlich dahin entschieden wurde, daß er im Rang den Itzehoer Rathsverwandten gleichstand. Es handelte sich dabei nach dem Postmeister Brüggemann:

von 1676 (bzw. 1670)–1692	um Balthasar Andreas Jäger,
von 1692–1722	um Johann Rode (Bürgermeister und Postmeister)
und von 1722–1745	um Johann Reichel.

18. Jahrhundert

Abgesehen davon, daß vom Jahre 1711 an der dänische Staat nun endgültig unmittelbaren Einfluß auf das Postwesen nahm, das jetzt von einem Generalpostdirektor geleitet wurde, veränderte sich im Postengang nicht allzuviel, und in einem zeitgenössischen Bericht heißt es über die befahrene Strecke:

„(Von Hamburg) bis Elmshorn geht ein guter Steindamm, von da aber muß man bis eine Meile über Itzehoe hinaus, also 4 Meilen, zur großen Qual der Reisenden und Pferde, durch einen Sand wühlen, in dem die Räder im Sommer bis an die Hälfte der Speichen hineinsinken, dann kommt eine etwa 1½ Meilen lange Heide bis beinahe Hohenwestedt.“

Der Verordnung des dänischen Königs vom 9. 12. 1720 wegen der fahrenden Posten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein ist zu entnehmen, welche fahrenden Posten damals Itzehoe berührten. So heißt es dort u. a.:

„Montag und Donnerstag gehet von Hamburg eine Post über Itzehoe, Heyde und Lunden nach Tönning/Friedrichstadt und Husum. Imgleichen desselbigen Tages eine Post über Itzehoe nach Meldorff, welche zusammen Dienstag und Freytag retourniren.

Mittewoch und Sonnabend eine Post von Hamburg über Itzehoe, Rensburg, Schleißwig, Flensburg und Tundern, so andern Tages als am Donnerstag und Sonntag wiederkommen.“

Dazu kamen der ab 1745 als Hauptpost verkehrende Botendienst nach Glückstadt sowie die schon erwähnten Reitposten. Das Netz wurde 1772 vervollständigt durch die reitende und fahrende Post nach Bramstedt-Segeberg-Lübeck, die als Querverbindung durch fast ganz Holstein noch heute im Omnibuslinienverkehr besteht.

Die Postmeister:

Gabriel Hinrich Harder	1745–1752,
Jacob Engelhardt	1753–1764,
Witwe Engelhardt	1764–1796 und
Nicolaus Conrad Binge	1796

sahen sich also wachsenden Aufgaben gegenüber, die mit der Zeit den hauptberuflichen Einsatz oder die Mitarbeit von Hilfskräften erforderlich machten. Von 1797 bis 1810 waren Hinrich Rantzau bzw. dessen Witwe Postmeister. Man darf wohl nach dem Vornamen und dem Ort der Tätigkeit annehmen, daß er dem Breitenburger Geschlecht entstammte, das auch in Itzehoe erheblichen Einfluß besaß, da ein ganzer Stadtbezirk zum Gut Breitenburg gehörte.

Während der Dänenherrschaft bis zur Deutschen Reichspost

In den Jahren 1810/11 gehörte das nordwestliche Deutschland bis zur Elbe-Trave mit Hamburg und Lübeck unter Napoleon zum französischen Kaiserreich. Der dänische König Friedrich VI. suchte Anschluß bei den

Gegnern Napoleons. Nachdem er aber dennoch sein Bündnis mit Napoleon erneuert hatte, erklärte er Schweden, Rußland und Preußen den Krieg. Damals ging es den Schleswig-Holsteinern wirtschaftlich sehr schlecht. Dänemark hatte sich ihre Geldbestände genommen, und der Handel lag darnieder, da die Herzogtümer auch in den durch die ständigen Kriege verursachten dänischen Staatsbankrott hineingezogen wurden. Die Beamten bekamen kaum ihre Gehälter ausgezahlt und litten ebenso wie die übrige Bevölkerung bittere Not, die noch dadurch verstärkt wurde, daß eine schwedisch-russisch-preußische Armee das Land überflutete und während der mehr als einjährigen Besetzung die Bevölkerung drangsalierte. Vor allem der strenge Winter, der berüchtigte Kosakenwinter, ist in seinen unvorstellbaren Qualen unvergessen. Der dänische Staat versuchte schließlich der Inflation durch Druck neuer Reichsbanknoten und der finanziellen Belastung aller Grundbesitzer mit einer „Bankhaft“ Herr zu werden, die im übrigen Dänemark nach einem halben Jahr aufgehoben wurde, in den Herzogtümern jedoch bestehen blieb. Diese als ungerecht empfundenen Maßnahmen und die verkehrten Fronten Dänemarks im Kampf gegen Napoleon bildeten mit die Wurzeln für die aufkommende Mißstimmung gegen den dänischen Gesamtstaat. Jetzt wurden Stimmen laut, die für ein selbständiges Herzogtum Schleswig-Holstein sprachen.

Von 1810 bis 1821 war Wilhelm August Hackspiel Postmeister in Itzehoe, 1822 seine Witwe. Von 1822 bis 1834 Justizrat Johann Matthias Dahl, bis 1848 Kammerjunker und Major Gustav Friedrich von Krogh, bis 1864 Kammerrat Jacob Johannsen.

Friedrich von Krogh, ein Bruder des Siegers der Schlacht bei Idstedt, des Generals G. C. von Krogh, wurde nach dem Kriege in Friedrichstadt eingesetzt. Er hatte eigentlich nicht Postler werden wollen, sondern war mehr an der Landwirtschaft, an Steuertonnen und Jagd interessiert. In Friedrichstadt wurde von Krogh 1864 wieder abgelöst und ging dann als Postmeister nach Nyborg und schließlich nach Nyköbing (Falster).

Die Einschließung durch den Krieg 1810–1814 wirkte sich auch im Postverkehr von Itzehoe naturgemäß verheerend aus, da die überörtlichen Verbindungen fast ausnahmslos abgeschnitten waren. Nur unter den größten Anstrengungen war es Dänemark möglich, mit kleinen schnellen Schiffen einen notdürftigen Verkehr zwischen Kopenhagen und den Herzogtümern aufrechtzuerhalten. Wichtigere Briefe wurden jeweils doppelt abgesandt, und die Schiffer hatten strenge Anweisung, die Briefsachen bei Annäherung feindlicher Schiffe zu versenken. Die Post von England wurde teilweise über Helgoland-Tönning ins Land geschmuggelt. Zur Beförderung eiliger Stafettenbriefe durften nur einheimische Knechte eingesetzt werden, da die Auswärtigen unterwegs zu gerne die Fronten wechselten.

Unter den Folgen dieser Zustände litt die Wirtschaft mit der Bevölkerung auch nach dem vorläufigen Frieden von Kiel 1814 noch eine ganze Gene-

ration lang, und für eine wesentliche Verbesserung des Postwesens fehlten einfach die Mittel. Es geschah daher im Raum Itzehoe nur wenig, um mit dem Fortschritt in anderen Ländern Schritt zu halten. Abseits von der Stadt verbesserten sich allerdings die Verkehrsverhältnisse entscheidend, zunächst durch den Bau einer ersten Kunststraße, der Chaussee von Altona nach Kiel, auf der ab 1. 1. 1832 eine tägliche wesentlich beschleunigte Post mit Diligencen eingerichtet werden konnte. Dann fuhr am 18. 9. 1844 die erste schleswig-holsteinische Eisenbahn von Altona nach Kiel.

In den Jahren zwischen 1814 und 1848 kam es zunehmend zu Schwierigkeiten zwischen den Herzogtümern und Dänemark durch eine Reihe dänischer Versuche, Schleswig und Holstein enger an das dänische Reich zu ketten. Demgegenüber fühlten sich die Herzogtümer als selbständige und eng verbundene Staaten mit einer von Dänemark unterschiedlichen Erbfolge. Als sich nun auch noch die freiheitliche Nationalstaatsbewegung ausbreitete, Anfang 1848 Revolutionen Mitteleuropa erschütterten und nach dem Königswechsel in Dänemark Eiderdänen mit ihrer Forderung auf die unzertrennliche Verbindung Schleswigs mit Dänemark die Oberhand gewannen, riefen führende Männer in Schleswig-Holstein am 24. 3. 1848 eine eigene provisorische Regierung aus. In den darauf folgenden Kämpfen wurden die Schleswig-Holsteiner von Preußen und Hannover im Auftrage des Deutschen Bundes, dem Holstein angehörte, unterstützt, bis die anderen Großmächte in den Konflikt eingriffen. Nach einem Zwischenspiel von 1852 bis 1864 kam es dann erneut zu Kämpfen zwischen Österreich/Preußen und Dänemark, nach deren Beendigung Dänemark im Wiener Frieden auf die Herzogtümer verzichtete. Im Laufe der weiteren Ereignisse wurde Schleswig-Holstein dann preußische Provinz und gelangte dadurch 1871 in den Verband des Deutschen Reiches. Seit dem 1. Januar 1867 hatte auch eine Königlich-Preussische Oberpostdirektion ihren Sitz in Kiel.

Nach der Verfassung des Deutschen Reiches, Art. 48, wurden am 16. 4. 1871 Post- und Telegrafwesen als einheitliche Staatsverwaltung „Deutsche Reichspost“ eingerichtet.

Neue Transportmittel: Bahn und Auto

Die Jahre von 1848 bis zur Gründung des Kaiserreiches 1871 bekamen auch für die Entwicklung des Postverkehrs im Raum Itzehoe eine entscheidende Bedeutung auf dem Wege zu einer modernen Post. Sie führten zu einer völligen Umgestaltung des Postwesens. Diese wurde eingeleitet durch die Weiterführung der Eisenbahn Hamburg–Glückstadt bis Itzehoe am 15. 10. 1857. Da die Postbeförderung nach Süden jetzt ausschließlich über die Bahnpost erfolgte, wurde Itzehoe gleichzeitig Umschlagplatz für Post und Reisende nach fast der gesamten holsteinischen Westküste. Dazu wurden anstelle der bisher von Hamburg ausgehenden

Linien folgende Verkehrsverbindungen geschaffen: Itzehoe–Brunsbüttel–Marne–Meldorf (zusätzlich zu der seit 1835 zweimal wöchentlich verkehrenden Reitpost nach Wilster–Brunsbüttel), Itzehoe–Hochdonn–Heide und Itzehoe–Hanerau–Heide.

Als Itzehoe noch Durchgangsort war und die Straßen noch nicht ausgebaut waren, bogen die von Hochdonn kommenden Postwagen übrigens in Krummendiek links ab, fuhren über die Luxbrücke an den „Zwölf Barga“ unweit Oldendorf vorüber und dann durch das Juliankaholz. Am Ausgang des Waldes bei Gasthof „Tannenbaum“ wechselten sie die Pferde.

Zu den erwähnten Verbindungen kam 1868 eine Post nach Glückstadt – Marne und 1870 eine Anschlußverbindung von Itzehoe an die Eisenbahn nach Wrist. Damit hatte der mit Pferdefuhrwerken betriebene Beförderungs- und Reisedienst seinen Höhepunkt erreicht; denn bereits am 1. 11. 1878 verlor Itzehoe einen wesentlichen Teil dieses Postumschlags durch die Weiterführung der Westküstenbahn von Itzehoe nach Heide. An die Stelle der beiden Personenposten Itzehoe–Hochdonn–Heide und Itzehoe–Wilster–Heide traten jetzt die Personenposten Itzehoe–Hochdonn–Meldorf und Itzehoe–Brunsbüttel sowie ein Privat-Personenfuhrwerk Itzehoe–Hanerau. Das Bahnnetz wurde schließlich vollendet mit der am 1. 8. 1889 erfolgten Einweihung der Strecke Itzehoe–Wrist.

Bis 1931 verließ sich die Post dann fast ausschließlich auf den Transport der Posten mit den Eisenbahnen, so daß der von der Post betriebene Beförderungsdienst schließlich zum Erliegen kam und die Leistungen der Postfuhrhalterei Friedrich Höppner sich im wesentlichen auf die Paketzustellung mit zwei bis drei Pferdepostwagen beschränkten. Dann lebte durch die Motorisierung der alte Postreisedienst wieder auf, als am 1. 10. 1931 die Omnibuslinien Itzehoe–Hademarschen, Itzehoe–Reher und Itzehoe–Lägerdorf von der Verkehrsgesellschaft Nordmark übernommen und dem Postamt zur Dienstleistung übergeben wurden. Der Einsatz von Kraftwagen weitete sich schnell aus, und diese fanden alsbald auch im Brief-, Paketzustell- und Überlandpostdienst Verwendung. Nach dem Krieg wurden zwar die der Post- und Personenbeförderung dienenden Kraftposten der Post widerrechtlich genommen, aber im Rahmen des erneuten Aufbaus neue Linien nach Rendsburg, Brunsbüttelkoog sowie Glückstadt–Bremen geschaffen. Deren Dienstleistung ging am 1. 5. 1960 auf das Postamt Meldorf/St. Michaelisdonn über, bis der Postreisedienst in Schleswig-Holstein am 1. 1. 1976 durch Beschluß der Bundesregierung an die Autokraft abgegeben wurde. Welche Bedeutung der Kraftfuhrdienst auch personell für das Postamt hatte, mag daraus hervorgehen, daß 1960 im Omnibus-, Ortskraftfahr- und Päckereipostdienst allein 40 Kräfte beschäftigt waren. Inzwischen ist die Entwicklung noch weiter fortgeschritten, und die Post verläßt sich im Beförderungsdienst auch nach Hamburg usw. fast ausschließlich auf Kraftwagen, so daß die Bahn zur Zeit ihre Bedeutung insoweit eingebüßt hat.

Die Post auf dem Lande

Die Versorgung des flachen Landes mit Post war in dänischer Zeit entweder der Initiative der Gemeinden bzw. Einwohner überlassen, oder die Postmeister verlangten für die Zustellung besondere Gebühren. Der Leiter des schleswig-holsteinischen Postwesens in der „Provisorischen Regierung“, Dr. Ahlmann, sah diesen Nachteil und veranlaßte, daß neben den Postämtern und Postexpeditionen in kleineren Orten eine neue Form von Postanstalten geschaffen wurde, die Briefbestellungen. In einem ersten Schritt wurden diese in Bordesholm, Hanerau, Hoyer, Großenbrode, Lensahn, Schenefeld und Schönwalde eingerichtet, wobei Hanerau und Schenefeld ab 2. 10. 1849 Itzehoe unterstanden. Dänemark setzte nach 1852 diese Entwicklung in leicht abgewandelter Form fort und schuf die Briefsammelstellen, die es neben den erwähnten Orten im Raum Itzehoe an folgenden Stellen gab:

Neuenbrook 1. 12. 1854 bis 15. 10. 1857.

Hochdonn 1. 6. 1861 bis nach 1867

Heiligenstedten 1. 4. 1863 bis 1. 7. 1865

Aus diesen Briefsammelstellen entstanden unter preußischer bzw. deutscher Verwaltung Postämter III, Postagenturen und Posthilfsstellen, wobei Hanerau und Schenefeld zu Postämtern wurden, während folgende Postagenturen gegründet wurden:

Lägerdorf 1. 8. 1880

Hohenaspe 1. 7. 1881

Kremperheide 15. 5. 1883

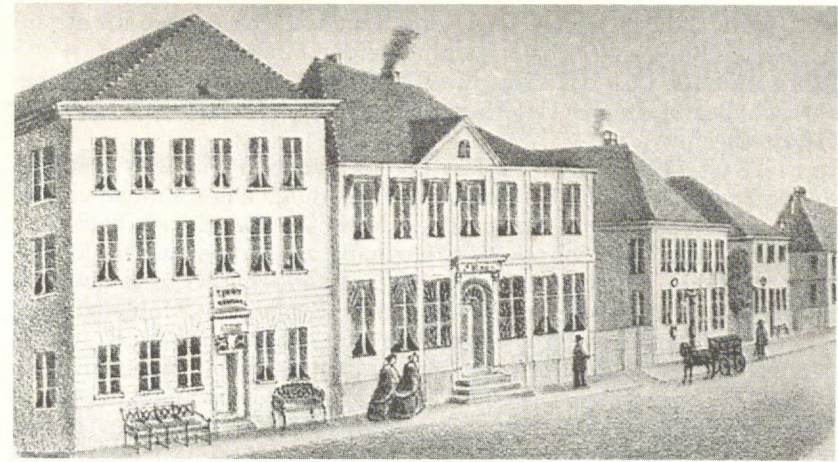
Wacken 1. 5. 1888

Heiligenstedten 1. 4. 1892

Außerdem befanden sich im Jahr 1900 im Bereich des Postamts folgende Posthilfsstellen: Besdorf, Breitenburg, Drage, Edendorf, Gribbohm, Holstenniendorf, Kaaks, Kaaksburg, Krons Moor, Krummendiek, Looft, Münsterdorf, Neuenkirchen, Nutteln, Oelixdorf, Ottenbüttel, Vaale, Westermoor und Winseldorf. Die Betriebsform der Posthilfsstellen gibt es heute nicht mehr. Aus ihnen und den Postagenturen sind Poststellen I und II geworden, die seit dem 15. 5. 1933 überwiegend über Kraftwagen versorgt werden. Vor diesem Zeitpunkt bestand ab 1. 7. 1865 eine im Umfang gegenüber heute wesentlich größere Landzustellung mit zunächst drei und dann vier Bezirken.

Die Postlokale und das Postgebäude in der Viktoriastraße

Es ist anzunehmen, daß sich im 18. Jahrhundert das Postamt Itzehoe in der Reichenstraße befunden hat. Aus Unterlagen geht hervor, daß es bis 1864 in der Reichenstraße 25, im sogenannten „Freesischen Haus“, untergebracht war. Es beschäftigte bereits 1853 außer dem Postmeister einen Schreiber, einen Briefträger und einen Paketbesteller. 1864 kam noch ein Volontär hinzu.



Das Postgebäude in der Reichenstraße

Haus Feldschmiede 38



Das Postamt Itzehoe unterstand dem Verwaltungsbezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Kiel, deren Chef damals der Kaiserliche Ober-Postdirektor Tasche war.

Flxhoe.

dankt mit einem herzlichsten Dank für
 die in der letzten Sitzung der
 Festkommission über die Post- und
 Telegraphenverwaltung
 in der letzten Sitzung der
 Festkommission über die Post- und
 Telegraphenverwaltung

Mit vollkommenster Hochachtung

angenehm

Steffen

Am 5. April 1893 wurde das neue Dienstgebäude eingeweiht. An der Feierstunde nahmen Vertreter der Stadt und Wirtschaft teil.

Von 1891 bis 1895 war Postdirektor Carl Böhmer Amtsvorsteher. Er gab eine „Festschrift zur Einweihung des neuen Post- und Telegrafengebäudes. Die Stadt Itzehoe und ihre Post“ heraus (Druck von G. J. Pflingsten, Itzehoe). Diese Festschrift beendete er mit folgendem Abschnitt:

„... Wenn unser neues Postgebäude sich nun auch in der Größe mit anderen Bauwerken dieser Art im Reich nicht messen kann, so reiht es sich doch denselben sowohl in der Schönheit seiner ganzen Anlage würdig an und legt ein weiteres beredtes Zeugnis ab von der unermüdlichen väterlichen Fürsorge Sr. Majestät des Kaisers für seines Volkes Wohl und der rastlos schaffenden, der Wohlfahrt des Volkes und seiner Untergebenen gewidmeten Tätigkeit des genialen Leiters der Reichs-Post und Telegraphenverwaltung.

Möge dann das neue Haus seiner Bestimmung, der Pflege des Verkehrs zu dienen und den Austausch materieller wie geistiger Güter der Nationen zu vermitteln, in vollem Maße erfüllen; möge es aber im Besonderen dazu

beitragen, den blühenden Handel und Verkehr Itzehoes weiter zu heben und die vielseitigen Bestrebungen seiner Bürger zu fördern. Das walle Gott!“

Die Diensträume erhielten eiserne Regulier-Füllöfen, die Schalterhalle runde Mosaiköfen und die Wohnung des Postdirektors Kachelöfen. Für die Beleuchtung sorgte eine Gasleitung, Wasser kam von den Stadtwerken. Zwischen einem geräumigen Hof und Garten entstand eine 12 m lange und 5 m tiefe Wagenhalle.

Das noch heute markante Gebäude entstand in der Zeit, als Heinrich von Stephan Leiter des preußischen Postwesens war. Es wurde ohne städtische Mittel erbaut und hat 221 000 Mark gekostet. Stadtsekretär a. D. Krohn berichtet in seinem 1926 erschienenen Buch „Spaziergänge durch Alt-Itzehoe“: Um die Zeit, als das neue Postgebäude in der Viktoriastraße entstand, hatte Itzehoe oft Besuch von Ministern aus Berlin, die nach dem im Bau befindlichen Nord-Ostsee-Kanal reisten. Als eines Tages Finanzminister Miquel das neue Postamt sah, sagte er: „Sehen Sie, meine Herren Kollegen, einen solchen Palast setzt seine Exzellenz von Stephan der Stadt Itzehoe hin. Ihm muß der Brotkorb etwas höher gehängt werden.“

Der Aufsatz von Ruth Siegert erschien zuerst unter derselben Überschrift in der Zeitschrift: Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee 27, 1987, H. 2, S. 192-213. Der Nachdruck bietet eine gekürzte Fassung (S. 192-205).

Gedanken

Vull Sünnerschien un Freid
is Levensmööglichkeit.

Mit grüveln un sinnieren
kann's gor nix lehren.

De Minschen in't Hart kieken
will selten glücken.

Is, as een Sünnenstrohl
dörch Regenwulken schicken.

Christa Lamaack

Statistisches zur Situation der Itzehoe Post zwischen 1874 und 1892

	a) täglich ankommende Land- und Eisenbahnposten:	b) täglich abgehende Land- und Eisenbahnposten:
1874	7	9
1883	11	11
1892	22	22

Mithin ist in den letzten 9 Jahren die Zahl der täglich ankommenden und abgehenden Posten um das Doppelte gestiegen.

In ursächlichem Zusammenhang mit der Vermehrung der Posten steht die im Laufe der Zeit eingetretene Vermehrung des Personals der hiesigen Postanstalt.

Während die Dienstgeschäfte bei derselben noch im Jahre 1853 durch 1 Postmeister, 1 Schreiber (später Bevollmächtigter genannt), 1 Briefträger und 1 Litzenbruder (Paketbesteller etc.) bewältigt werden konnten und bis zum Jahre 1864 zu diesem Personal nur 1 Volontair hinzugekommen war, erforderte der Dienst im Jahre 1874 schon 8 Beamte und 15 Unterbeamte und 1883 9 Beamte und 21 Unterbeamte.

Gegenwärtig besteht das Personal:

a) des Postamts aus

1 Postdirector, 1 Ober-Postsecretair, 2 Postsecretairen, 1 Telegraphenassistenten, 4 Postassistenten, 4 Postgehülfen, 1 Postwärter, 24 Unterbeamten,

b) der Posthalterei aus

1 Posthalter, 2 Postillonen,

c) der zugetheilten Postagenturen aus

5 Postagenten, 7 Unterbeamten,

so daß z. Zt. zum Geschäftsbereiche des Postamts 53 Personen gehören.

Als Vorsteher des Postamts haben in diesem Jahrhundert fungiert:

Postmeister Binge		bis 1808,
Postmeister Hackspiel	von 1808	bis 1828,
Postmeister Justizrat Dahl	von 1828	bis 1834,
Postmeister Kammerherr von Krogh	von 1834	bis 1848,
Postmeister Justizrat Johannsen	von 1848	bis 1864,
Postdirektor Brandt	von 1864	bis 1876,
Postdirektor Lorenzen	von 1876	bis 1891.

Seit dem 1. Juli 1891 ist der Postdirector *Böhmer* mit der Führung der Amtsvorsteher-Geschäfte betraut.

Das Postamt in Itzehoe gehört dem Verwaltungsbezirk der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Kiel an, deren derzeitiger Chef der Kaiserliche Ober-Postdirector Herr *Tasche* ist.

Der Geschäftskreis des Postamts erstreckt sich in erster Linie auf die Wahrnehmung des Post- und Telegraphendienstes für die Stadt Itzehoe und die zum Landbestellbezirk des Postamts gehörigen umliegenden Ortschaften. Dieser in 8 Reviere eingeteilte Landbestellbezirk umfaßt z. Zt. 96 Ortschaften, Häusergruppen, einzelne Höfe und Ausbauten mit rund 7000 Einwohnern. Von den 96 Ortschaften werden 64 6mal, 5 12mal und 27 13mal wöchentlich bestellt.

In Itzehoe selbst erfolgt die Bestellung der Briefe und Zeitungen täglich 4mal, der Pakete, Postanweisungen und Wertsendungen täglich 2mal.

Zur Auslieferung von Briefsendungen dienen im Orte 18, im Landbestellbezirk 21 Briefkasten.

Den Vertrieb von Postwertzeichen besorgen außer dem Postamte im Orte 6, im Landbestellbezirke 4 amtliche Verkaufsstellen und 4 Posthülfstellen. Letztere befassen sich auch in beschränktem Umfange mit der Annahme und Ausgabe bzw. der Bestellung von Postsendungen.

Für den telegraphischen Verkehr ist das Postamt mit 6 Morse- und 1 Fernsprechapparate in 6 Leitungen eingeschaltet, für welche hier 12 Batterien mit 141 Elementen unterhalten werden. Eine besondere Nebentelegraphenanlage mit 2 Fernsprechapparaten und 20 Elementen verbindet das Postamt mit der *Alsenschen* Portland-Cementfabrik hierselbst.

Im Weiteren gehört zu den Obliegenheiten des Postamts die Leitung und Beaufsichtigung des Postbetriebes auf der Eisenbahnstrecke Itzehoe-Wrist.

Endlich ist das Postamt Abrechnungs-Postanstalt für die Postagenturen:

- 1) in Lägerdorf errichtet am 1. August 1880,
- 2) in Hohenaspe errichtet am 1. Juli 1881,
- 3) in Kremperheide, errichtet am 15. Mai 1883,
- 4) in Wacken, errichtet am 1. Mai 1888,
- 5) in Heiligenstedten, errichtet am 1. April 1892.

Bei den erstgenannten 4 Postagenturen ist mit dem Postdienst auch der Telegraphendienst verbunden.

Posthülfstellen befinden sich in dem Landbestellbezirke:

a) des Postamts:

- | | | |
|-----------------|-------------|------------------|
| in Münsterdorf, | eröffnet am | 1. Juli 1881, |
| in Winseldorf, | eröffnet am | 20. August 1884, |
| in Krummendiek, | eröffnet am | 17. Mai 1888, |
| in Westermoor, | eröffnet am | 1. Juli 1889; |

b) der Postagentur in Wacken:

- | | | |
|---------------------|-------------|---------------|
| in Vaale | eröffnet am | 17. Mai 1888, |
| in Gribbohm, | eröffnet am | 1. März 1890, |
| in Holstenniendorf, | eröffnet am | 10. Mai 1892. |

Die Einwohnerzahl aller Ortschaften, für welche von Itzehoe und den zugeordneten Postagenturen aus der Post- und Telegraphendienst wahrgenommen wird, beträgt 27 267.

In welchem Umfange der Verkehr bei dem Postamte in den letzten 18 Jahren zugenommen hat, geht am besten aus der nachstehenden, einen Vergleich zwischen den Jahren 1874 und 1892 bietenden Übersicht, hervor:

Es hat betragen die Zahl	im Jahre 1874		im Jahre 1892	
	Stück	Betrag M.	Stück	Betrag M.
1) der eingegangenen Briefsendungen	359 876	—	909 662	—
2) der aufgegebenen Briefsendungen	313 488	—	1 049 906	—
3) der eingegangenen Pakete ohne Wertangabe	21 510	—	74 002	—
4) der eingegangenen Pakete mit Wertangabe	2 664 1 803 114	—	1 343 1 065 939	—
5) der eingegangenen Briefe mit Wertangabe	10 926 6 580 872	—	4 147 5 891 228	—
6) der aufgegebenen Pakete ohne Wertangabe	24 120	—	62 057	—
7) der aufgegebenen Pakete mit Wertangabe	1 638 1 199 772	—	2 294 2 056 571	—
8) der aufgegebenen Briefe mit Wertangabe*	5 166 3 919 104	—	4 118 6 286 127	—
9) der eingegangenen Postnachnahmesendungen	4 338	95 040	7 620	73 914
10) der aufgegebenen Postnachnahmesendungen	8 308	41 238	20 670	108 108
11) der eingegangenen Postauftragsbriefe	478	72 150	5 906	659 067
12) der aufgegebenen Postauftragsbriefe	127	—	1 741	—
13) der eingegangenen Postanweisungen	21 417	789 660	61 675	4 496 758
14) der aufgegebenen Postanweisungen	12 670	491 856	52 746	4 069 551
15) der abgeholten und bestellten Zeitungen	137 163	—	325 810	—
16) der von der Verlags-Postanstalt Itzehoe abgesetzten Zeitungen (Itzehoer Nachrichten)	1 198 443	—	1 748 410	—
	im Jahre 1878			
17) der eingegangenen Telegramme	5 599	—	13 017	—
18) der aufgegebenen Telegramme	5 483	—	12 444	—
19) der Durchgangs-Telegramme	2 059	—	11 578	—

Quelle:

Die Stadt Itzehoe und ihre Post. Festschrift zur Einweihung des neuen Post- und Telegraphen-Gebäudes, Carl Böhmer, Itzehoe 1893

Die Entwicklung der Post in Itzehoe von 1893 bis 1989

Von

Ingeborg Bruhn-Güntner, Friedrich Mechler
und Dieter Timm (Itzehoe)

Der Gebäudekomplex des Postamts Itzehoe in der Viktoriastraße 10 war nach den um die Jahrhundertwende geltenden architektonischen Richtlinien und mit Rücksicht auf den wachsenden Postverkehr großzügig konzipiert worden und genügte viele Jahre den postalischen Ansprüchen.

So ist es auch erklärbar, daß in den Archivalien nur spärliche Angaben zu Veränderungen des Gebäudes zu finden sind. Es ist auch wahrscheinlich, daß im Laufe der Jahre manche Akten durch verschiedene Umstände entweder verlorengegangen oder zerstört worden sind. Leider schließt diese Materiallücke nicht nur gebäudetechnische Hinweise, sondern auch einige Angaben mit ein, die den Postverkehr in Itzehoe und Umgebung betreffen. Besonders davon betroffen sind die Unterlagen des Zeitraums von 1914 bis 1930.

Der folgende historische Abriß gibt einen, wenn auch nicht ganz lückenlosen, Überblick über die Entwicklung der Post in Itzehoe von 1893 bis 1989.

Das Postgebäude – Um- und Ausbauten

In den Jahren 1893 bis 1919 gibt es im Postgebäude noch keine elektrischen Leitungen. Diese Tatsache ist einer „Feuerordnung für die Beamten und Unterbeamten des Kaiserlichen Postamts in Itzehoe“ zu entnehmen, die bis zum Juli 1919 geführt worden ist.

Über zwei Hauptgasleitungen werden im Postamt hundert Gasflammen gespeist, die bei Dunkelheit die Räume erleuchten. Über dem Haupteingang befinden sich zwei Kandelaber mit je zwei Flammen. Zwei Hängearme mit je vier Flammen erhellen die Eingangstore. Die Schalterhalle er-

hält durch eine Dreikronenampel mit elf Gasflammen ihre Beleuchtung. Die Vorsichtsmaßnahmen und -regeln für den Umgang mit der Gasbeleuchtung sind für alle Postbeschäftigten in der schon erwähnten Feuerordnung verankert. In dieser heißt es:

„... Jeder Beamte und Unterbeamte hat nach Dienstscluß vor dem Verlassen der Diensträume die zur Beleuchtung seines Arbeitsplatzes etwa benutzte Lampe, sofern dieselbe anderweitig nicht gebraucht wird, zu löschen. Petroleum sowie Rieböllampen sind durch Ausblasen zu löschen, nachdem zuvor die Flamme durch Zurückdrehen des Dochtes thunlichst verkleinert worden ist. Dagegen dürfen Gasflammen stets nur durch Abschließen des Brenners mittels Verschlulshahns gelöscht werden.

Nach Schluß der Tagesdienststunden hat regelmäßig der den Nachtdienst wahrnehmende Unterbeamte um 9 Uhr abends sämtliche Diensträume daraufhin zu prüfen, ob hinsichtlich der Öfen, Lampen, Gasflammen usw. jeder Gefahr vorgebeugt ist. Der betreffende Unterbeamte hat die noch brennenden Flammen in der angegebenen Weise zu löschen und im Sommer-Halbjahr (April–September) den Haupthahn der Gasleitung um 6 Uhr früh zu schließen. Im Winterhalbjahr ist der Haupthahn von einem eigens damit beauftragten Unterbeamten zwischen 6 und 9 Uhr vormittags, je nachdem das Tageslicht es erlaubt, zu schließen...“

Noch im Jahr 1919 besteht fast dieselbe Raumaufteilung innerhalb des Postgebäudes wie zu seiner Einweihung.

Im Erdgeschoß befinden sich folgende über den Osteingang erreichbare Räume: Kanzlei, Amtsvorsteherzimmer, Ausgabestelle, Abfertigung und Entkartung (heute: Wertdienst), Paketannahmestelle, Packkammer, Annahmestelle, Hauptkasse, Raum für Formularschränke.

Die Abfertigung und Entkartung hat durch eine Tür Verbindung zum Briefträgerzimmer. Von der Packkammer führt eine Tür in das Lampenzimmer, das später zum Wachtzimmer und danach zum Amtszimmer des Stellenvorstehers umfunktioniert worden ist. Es erhält eine Tür zum Westeingang.

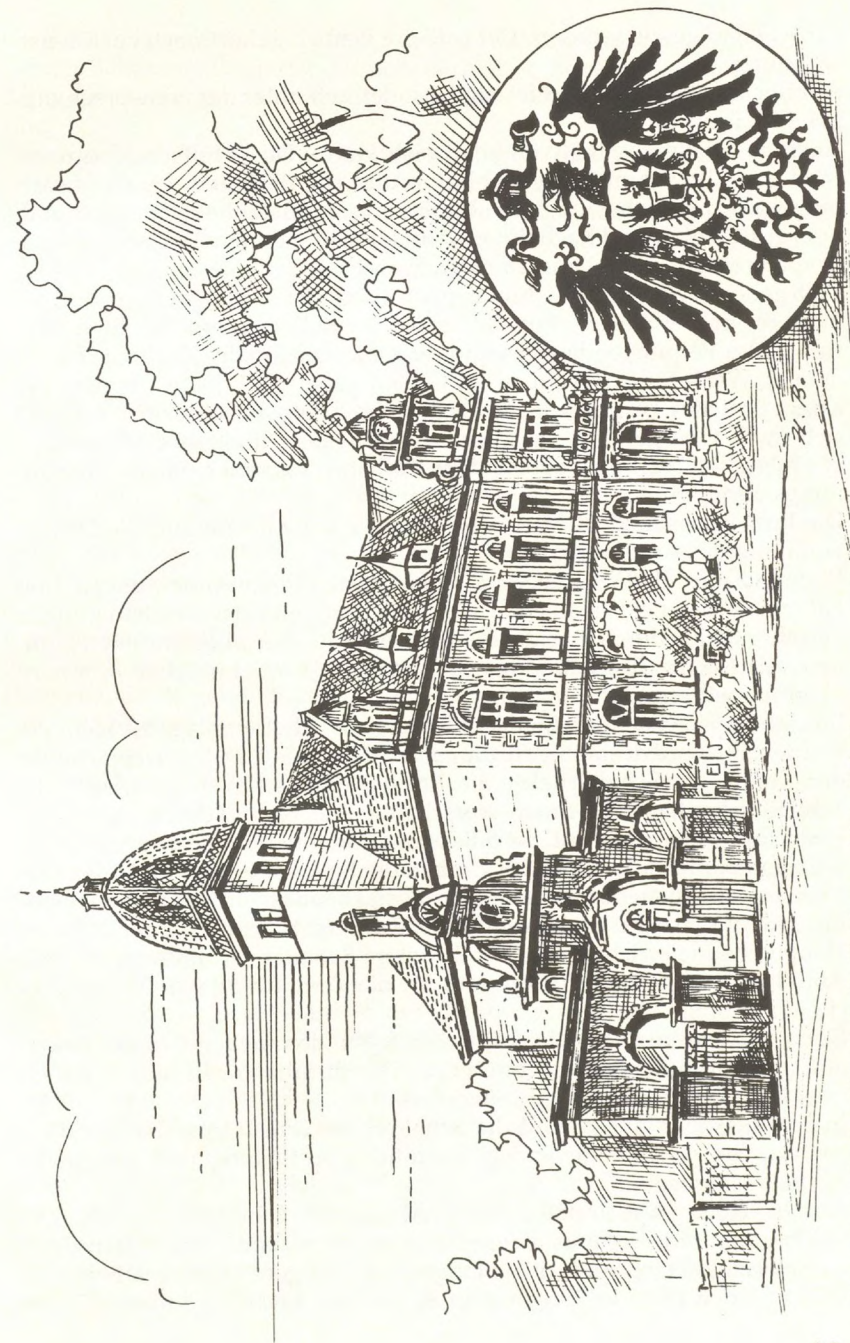
Die Schalterhalle hat einen Zugang zur Packkammer und zum Zimmer der Abfertigung.

Auch die Raumaufteilung im 1. Obergeschoß, in dem sich die Wohnung des Amtsvorstehers und die Zimmer für den Telegraphenbetrieb befinden, ändert sich im Vergleich zu 1893 kaum.

Das Batterie- und Botenzimmer wird nach 1895 zum Verteilerraum und einem Fernsprechzimmer umfunktioniert.

Von der Dienstwohnung „fordert“ der technische Fortschritt ein Zimmer. 1919 umfaßt das 1. Obergeschoß außer der Dienstwohnung das Botenzimmer, den Apparatesaal, den Fernsprechtsaal, den Sammlerraum, den Maschinenraum, den Hauptverteilerraum, den Wählersaal und die Werkstatt.

Der Boden, 2. Obergeschoß, kann durch feuerhemmende Türen jeweils vom Treppenhaus betreten werden. Später ist er in seiner Länge mit einer



Das Postamt in der Viktoriastraße (Zeichnung: Hans Bohms)

Lattenwand geteilt worden. Der östliche Bereich gehört noch zur Dienstwohnung.

Auf der westlichen Gebäudeseite befindet sich unter der Fernsprechkuppel das „Turm-Zimmer“.

Auch das Kellergeschoß verändert sich kaum. Die „Hülfspackkammer“ wird nach 1918 zum Rentenzahlraum und zur Werkstatt des Hauswarts umgebaut. Die Beheizung der Räume erfolgt ausschließlich durch gußeiserne Regulier- und Kachelöfen. Auf dem Flur vor dem Wählersaal steht in späterer Zeit ein „Narag-Dampfheizofen“.

1938 gehören zur Dienstwohnung noch 4 Zimmer, 2 Nebenräume und ein 2 000 m² großer Garten. Für die beiden im Keller untergebrachten Bautrupps des Fernmeldedienstes und die Dienststellen des Postamts ist vor dem II. Weltkrieg ein Neubau im Garten genehmigt, jedoch wegen des Krieges wieder zurückgestellt worden. Im Postgebäude selbst befindet sich im 2. Obergeschoß ein Gemeinschaftsraum, und für die weibliche „Gefolgschaft“ gibt es neben dem Fernsprechzimmer einen Entspannungsraum.

Die Post bezuschußt 14 Mietwohnungen, 2 Eigenheime und die Dienstwohnung des Amtsvorstehers.

Während des II. Weltkrieges bleiben Postbauten, Einrichtungen und Fahrzeuge der Post in Itzehoe von Zerstörungen oder Beschädigungen verschont. Eine durch eine der wenigen über Itzehoe abgeworfenen Bomben verursachte Beschädigung eines Kabels beim „Lübscher Brunnen“ kann schnell repariert werden.

Infolge des wachsenden Postverkehrs ist die Schalteranlage zu klein geworden. Sie wird deshalb 1936 umgebaut. Über die Eingangstreppe betritt der Kunde die Schalterhalle, die links 2 Paketschalter, geradeaus die Schließfachanlage mit einem Notschalter und rechts, durch eine Glaswand und -tür abgetrennt, die 5 Briefannahme- und -ausgabeschalter zur Nutzung anbietet. Ein weiterer Umbau der Schalter erfolgt im November 1956. Im Anbau an der Westseite des Postgebäudes wird die Paketannahme und -ausgabe am 18. November 1957 untergebracht. An ihrer Stelle im Hauptgebäude errichtet die Post 2 weitere Schalter für die Ausgabe und Abholung von Postsendungen und für die Vermittlung von Ferngesprächen.

Der alte Eisenzaun und die Torpfosten fallen dem neuen Bau der Paketannahme und -ausgabe „zum Opfer“. Die Turmhaube ist bereits bei einem früheren Umbau entfernt worden.

In den siebziger Jahren wird die Schalterhalle erneut umgebaut und erweitert. Sie erhält eine andere räumliche Aufteilung und eine neue Schließfachanlage.

Am 10. April 1978 findet die Einweihung der Schalterhalle statt. Der Reichsadler, eine in einer Betonplatte aus venezianischem Glasmosaik zusammengesetzte und mit Blattgold überzogene Einlegearbeit, bekommt einen Platz im Eingang. Er ist bis zum Ende des Jahres 1975 im

Giebel des Postgebäudes befestigt gewesen. Während der Umbauarbeiten der Schalterhalle findet der Schalterbetrieb in zwei Containern statt, die in der Auffahrt an der rechten Seite des Postamts aufgestellt worden sind.

Schon im Laufe der sechziger Jahre erscheint der Bau eines größeren Postamtgebäudes immer dringlicher. Die Planung und Durchführung dauert allerdings bis 1989, so daß sich das Postamt und seine Beschäftigten noch eine sehr lange Zeit mit den knapp bemessenen Räumlichkeiten und einigen Ausweichquartieren behelfen müssen.

Ausweichräumlichkeiten und Nebengebäude

1938 gehören zum Postamt Itzehoe eine Hauptkasse und vier Abteilungen bzw. Dienststellen.

Für Kraftfahrzeuge hat die Post 18 Unterstellräume angemietet, davon 18 Boxen in einer angemieteten Kraftfahrralle in der Karlstraße 14, weitere 2 in einer Halle am Brook, 1 Halle mit 2 Boxen in der Bahnhofstraße, 1 weitere in der Kapellenstraße und 1 letzte in der Salzstraße. Weitere Anmietungen befinden sich in Hanerau-Hademarschen, Reher, Holstennien-dorf und Lägerdorf.

Für den Stangenlagerplatz der Bautrupps, die Fernsprechrechnungsstelle und die Rundfunk- und Rentenstelle müssen ebenfalls außerhalb des Postgebäudes liegende Räumlichkeiten in Anspruch genommen werden. Am 6. Dezember 1955 wird die vorher in der Karlstraße untergebrachte Kraftwagenwerkstatt im Neubau in der Potthofstraße eingeweiht.

Seit 1893 befindet sich die Telegraphie und später das Fernsprechamt im Postgebäude. Anfang der sechziger Jahre werden die Räume dieser Dienststellen anderweitig benötigt. Deshalb beginnt die Post im Sommer 1962 mit dem Bau eines Fernmeldedienstgebäudes auf dem Postgrundstück an der Brookstraße/Poststraße. Das Richtfest findet am 15. November 1963 statt. Am 1. Juli 1964 können die Fernmeldedienststellen das Gebäude beziehen.

Für weitere Dienststellen, die ausgelagert werden müssen, mietet die Post 1963 eine 900 m² große Halle in der Gasstraße. In dieser Halle sind die Briefeingangsstelle, die Zeitungsstelle, die Anschriftendruckerei, die Landpoststelle, die Amtsstellenleitung, ein Abteilungsleiter, die Packkammer und die Zustellgeschäftskasse untergebracht. Ein besonderer Raum für das Be- und Entladen der Straßenposten ist dort ebenfalls vorhanden.

In einem zweiten Ausweichquartier der Post in der Dorfstraße 22 befinden sich die Unterrichtsstelle, der Beratungsdienst sowie die Nachforschungsstelle und das Postwohnheim. Die letztgenannten Dienststellen können nach dem Auszug des Fernmeldedienstes wieder in das Hauptgebäude in der Viktoriastraße einziehen.

1974 zieht die Ausbildungsstelle (bisher: Unterrichtsstelle, jetzt Berufsbildungsstelle) in das Weberhaus Hintern Klosterhof ein; ihr wird einige Jahre später die Berufsbildungsstelle Husum als Außenstelle übertragen. Im April 1985 nimmt die neue Dienststelle Maschinentechnik, die im Heerskamp ausgelagert ist, ihre Arbeit auf. Sie ist für die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten der technischen Geräte der Postämter Heide, Itzehoe, Elmshorn und Pinneberg und die neue Briefverteilanlage in Elmshorn zuständig.

Nachbarämter und Zweigstellen

Zum Einzugs- und Geschäftsbereich des Postamts Itzehoe gehören auch die dem Amtsbezirk zugeordneten umliegenden Ortschaften. Nach der Geschäftsordnung von 1922 sind dem Postamt Itzehoe zugeteilt:

1. die Postagenturen Hohenaspe, Kremperheide (Holstein) und Wacken (Kreis Rendsburg);
 2. die Posthilfsstellen (T = mit Telegraphenbetrieb) in Besdorf (T), Breitenberg (T), Breitenburg (T), Drage (T), Gribbohm (T), Heiligenstedten (T), Holstenniendorf (T), Kaaks, Kaaksburg (T), Looft (T), Neuenkriechen (T), Nutteln (T), Ottenbüttel (T);
 3. die Telegraphenhilfsstellen in Huje und Drage Forsterei.
- 1935 sind die Amtsstellen schon neu organisiert in
1. Zweigpostämter in Lägerdorf über Itzehoe, Lockstedter Lager (Holstein); in
 2. die Postagenturen Hohenaspe über Itzehoe, Kremperheide; in
 3. die Poststellen in Breitenberg, Breitenburg, Drage, Edendorf, Heiligenstedten, Huje, Kaaks, Kronsmoor, Lohbarbek, Looft, Münsterdorf, Oelixdorf, Oldendorf, Ottenbüttel, Schlotfeld, Westermoor, Winseldorf.

Am 18. Mai 1938 richtet die Post am Kremper Weg 2 die Poststelle II (Stadt) ein, die am 5. Dezember 1955 in die Nordoer Straße 2a verlegt wird. Sie befindet sich heute in einem Neubau am Alsenkamp 9.

Nach dem II. Weltkrieg wächst durch den Zuzug der Flüchtlinge und der Vertriebenen die Einwohnerzahl Itzehoes. Es entstehen zahlreiche Wohnhäuser an den Randgebieten der Stadt und neue Stadtteile. Darauf reagiert nun auch die Post mit dem Einrichten neuer Postämter. Sie eröffnet am 2. September 1954 in Tegelhorn, Alte Landstraße 38 ein Zweigpostamt mit Zustellung, und am 19. September 1967 richtet sie in Sude am Graf-Egbert-Ring 12 ein Annahmepostamt ein.

Im Zuge der Zentralisierung werden selbständige Postämter dem Postamt in Itzehoe angegliedert. So übernimmt das Postamt 1959 die Postämter Brunsbüttelkoog und Hanerau-Hademarschen und 1964 die Postämter Kellinghusen und Wilster mit ihren Amtsstellen. 1970 sind dem Postamt Itzehoe 11 Postämter und 65 Poststellen unterstellt.

Personal

Der Personalkörper des Itzehoer Postamts umfaßt 1920 101 Beschäftigte, unterteilt in mittlere und untere Beamte.

Mittlere Beamte sind die Stellenvorsteher der Hauptkasse, der Entkartung und der Abfertigung (5 Beamte, ohne Stellenvorsteher), der Teilhauptkasse, der Annahme- und Ausgabestelle (6 Beamte), der Telegraphen- und Fernsprechdienststelle (4 Beamte) und die Inhaber der Geschäftsstellen (jeweils 2 Beamte).

22 weibliche Beamte sind im Fernsprechdienst beschäftigt. Untere Beamte setzt die Post in folgenden Dienststellen ein: 3 im Aufsichtsdienst im Briefträgersaal und Bestellgeschäft, 4 in der Sortiergruppe, 1 als Packkammerhelfer, 5 im Kastenleerungs- und Bahnhofsdienst, 2 als Bahnpostbegleiter und Reichsbankschaffner, 3 im Hauswart- und Packhilfsdienst, 10 als Ortsbriefzusteller, 4 als Paket- und Geldbesteller, 7 als Landbesteller, 3 als Leitungsaufseher und 3 als Telegrammboten. Hinzu kommen noch 9 Beamte der Zweigpostämter Lägerdorf und Lockstedter Lager und der Postagenturen Kremperheide und Hohenaspe. Die Unterbeamten teilen sich in Briefträger, Postschaffner, Postboten und Landbriefträger auf. In den Adreßbüchern von 1894, 1927 und 1930 sind namentliche Aufstellungen der Postbeamten zu finden.

Die Beamten müssen sich „... bei Beurlaubungen, Versetzungen und bei



Landzusteller 1915 bis 1925

ihrem Wiedereintritt in den Dienst bei dem Amtsvorsteher, dem 2. Postinspektor und ihrem Stellenvorsteher ... melden ... Ist vom Amtsvorsteher eine Vertretung, ein Dienstaustausch oder eine Beurlaubung genehmigt, so hat der betreffende Beamte dies seinem Stellenvorsteher zu melden ...“ Dem „Jahrbuch des Reichsverbandes Deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V.“ aus dem Jahr 1926 ist zu entnehmen, daß die wöchentliche Dienstzeit mindestens 54 Stunden beträgt. Die Tagesdienstzeit wird grundsätzlich in Vor- und Nachmittagsdienst geteilt. Nur dort, wo aus zwingenden örtlichen oder sachlichen Gründen eine solche Teilung unmöglich erscheint, kann durchgehend gearbeitet werden. Die Tagesdienstzeit wird von jeder Behörde nach Anhörung der Beamtenvertretung festgesetzt. „Regelmäßige Mehrleistungen“ können innerhalb eines Kalenderjahres durch „regelmäßige Minderleistungen“ ausgeglichen werden und umgekehrt. Das heißt, daß der Beamte seine Überstunden abfeiern darf. Hat er dagegen zu wenig Stunden gearbeitet, muß er die fehlende Zeit nachholen.

Ein Landzusteller des Postamts Itzehoe erzählt aus jenen Tagen, wie sein Arbeitsalltag ausgesehen hat: Nach seinem morgendlichen Dienstbeginn auf dem Postamt Itzehoe fährt er mit einer Deichselkarre zum Bahnhof. Die Aufgabe des Zustellers besteht darin, den Transport der Postsendungen zum Bahnhof vorzunehmen. Mit der Bahnpost führt er den Ladungsaustausch durch. Nach seiner Rückkehr zum Postamt sortiert und ordnet der Landzusteller die Sendungen für seinen Zustellbezirk. Die Zustelltour führt zu Fuß über Breitenburger Straße, Breitenburger Weg, Voßkate, Amönenhöhe, Eiskeller, Charlottenburg, Breitenburger Fähre, Breitenburg und Schloß, Krons Moor, Westermoor, Breitenberg bis nach Lägerdorf. Dort leert der Zusteller die Briefkästen und stellt Telegramm- und Eilsendungen zu. Anschließend nimmt er auf dem Rückweg zum Itzehoer Postamt noch Sendungen mit. Dort angekommen, fertigt er die Postsendungen ab. Seine Abschlusarbeit besteht aus dem erneuten Ladungsaustausch mit der Bahnpost.

Die Dauer des Erholungsurlaubs wird für die Postbeamten alljährlich neu festgesetzt. Aus diesem Grund können auch keine Angaben über die Dauer des Urlaubs bei den einzelnen Beamtengruppen gegeben werden. Arbeiter erhalten unter Fortzahlung des Lohnes sowie der Frauen- und Kinderzuschläge einen festgesetzten Erholungsurlaub. Dieser beträgt bei einer Beschäftigungszeit von

1 Jahr – 4 Tage,	8 Jahren – 11 Tage,
2 Jahren – 6 Tage,	10 Jahren – 14 Tage,
5 Jahren – 9 Tage,	15 Jahren – 18 Tage.

Wer mehr als 15 Jahre bei der Post beschäftigt ist und ein Lebensalter von über 40 Jahren hat, erhält einen Erholungsurlaub von 20 Tagen.

1935 gibt es beim Itzehoer Postamt 102 Beschäftigte und 4 Dauervertreter. Die Stellen sind folgendermaßen besetzt: 1 Amtsvorsteher, 1 Oberpostin-

spektor, 12 Postinspektoren, 1 Telegraphenwerkmeister, 4 Post- und Telegraphensekretäre (darunter 1 weibliche Kraft), 18 Postassistenten (12 weibliche Kräfte), 1 Telegraphenwerkführer, 1 Postkraftfahrer, 3 Postbetriebsassistenten, 4 Telegraphenleitungsaufseher, 14 Oberpostschaffner, 5 Postgehilfinnen, 3 Hilfspostschaffner, 10 Angestellte und 15 Postbetriebsarbeiter.

Auf die sportliche Betätigung ihrer Beschäftigten legte die Post in den dreißiger Jahren großen Wert. Auf Anregung der Reichspostdirektion in Kiel wird am 9. September 1934 ein Post-Sportverein in Itzehoe gegründet. In der Satzung heißt es: „Die leibliche und seelische Erziehung der Angehörigen der Deutschen Reichspost im Geiste des nationalsozialistischen Volksstaates durch planmäßige Pflege der Leibesübungen zu fördern und damit ein gesundes, starkes und wehrhaftes Geschlecht heranzubilden zu helfen, ist Zweck und Ziel eines Post-Sportvereins.“ Die Gründung dieses Vereins zeigt, daß die Post in dieser Zeit ihre Beschäftigten im Sinne der nationalsozialistischen Politik und Propaganda führen will.

Die Vereinsmitglieder betreiben hauptsächlich Kleinkaliberschießsport. Anfänglich üben sie auf einem vom Sturm 21/85 der SA angemieteten Kleinkaliberschießstand. Ab 1935 benutzen sie gemeinsam mit dem Reichsbahn-Turn- und Sportverein „Gut Heil“ einen eigenen Schießstand auf dem Gelände der Eisenbahn an der Brückenstraße.

Im Verein gibt es jedoch auch besondere Abteilungen für Turnen, Schwimmen, Radfahren, Wandern, Kegeln, Handball und Jiu-Jitsu. Der Jiu-Jitsu-Kursus findet in der Zeit vom 13. Februar bis zum 16. Mai 1935 auf Bestreben der Kieler Reichspostdirektion statt. Er wird für Geldzusteller, Bahnhofs- und Bahnpostbegleiter angeboten.

Darüber hinaus werden regelmäßig jeden Freitag für die männliche Jugend, für die Frauen jeden Sonntagmorgen Leibesübungen abgehalten. Für die Frauen findet außerdem an jedem Freitag Gymnastik statt.

Der Post-Sportverein zählt im September 1935 133 Mitglieder, die bis zum Kriegsende hauptsächlich Kegeln und Tennis betreiben. Bei Kriegsende löst die Militärregierung den Verein durch ein Gesetz auf. Am 12. März 1954 erfolgt die Neugründung des Post-Sportvereins. Heute besteht der Post-Sportverein Itzehoe e. V. aus ungefähr 220 Mitgliedern, die sich auf die Abteilungen Tischtennis, Faustball, Kegeln, Badminton und Gymnastik verteilen.

Die Deutsche Reichspost versucht in den dreißiger Jahren, mit der Waffe ihr Eigentum zu schützen. Zu diesem Zweck wird auf Initiative der Reichspostdirektion Kiel der Itzehoer Postschutz in der Stärke von 43 Mann gebildet. Ihm gehören 1935 an: 17 Telegraphenarbeiter, 8 Bauhandwerker, 7 Postbetriebsarbeiter, 4 Kraftfahrer, 2 Telegraphenleitungsaufseher, 1 Telegraphenwerkführer, 2 Postschaffner, 1 Postassistent und 1 Postinspektor.

Der Postschutzdienst muß an einem Nachmittag in jeder Woche geleistet werden. Er besteht darin, daß jeder Postschutzangehörige eine abge-

schlossene infanteristische Ausbildung erhält, die in den für den Reichspostdirektionsbezirk Kiel zuständigen Postschutzschulen in Sternberg (Mecklenburg) stattfindet. Der Postschutz trägt die graue Uniform der Wehrmacht, die sich lediglich durch die Rangabzeichen unterscheidet.

Am 29. August 1935 setzt der Präsident der Reichspostdirektion Kiel den Itzehoer Postschutz als Funkschutz ein, um die Rundfunkübertragungsleitungen zu überwachen, deren Benutzung anlässlich der Einweihungsfeier des Adolf-Hitler-Koogs durch den Reichskanzler Hitler erforderlich ist. Nach dem II. Weltkrieg löst die Militärregierung den Postschutz auf. Im Rahmen eines Ämterwettbewerbs erhält die Belegschaft des Itzehoer Postamts 1938 das Gaudiplom, das in Form einer Plakette am Westeingang des Postgebäudes angebracht wird.

Der II. Weltkrieg wirkt sich auch auf die Personallage des Itzehoer Postamts aus. 47 Beamte verrichten ihren Dienst in der Wehrmacht. Außerdem wird wiederholt ein Teil des verbliebenen Personals zu Schanzarbeiten herangezogen.

Infolge mangelnder Ernährung und der Einwirkungen von Fliegeralarmen ist die Leistungsfähigkeit der Postbeschäftigten stark eingeschränkt. In den Kriegs- und Nachkriegsjahren ist die Zahl der Krankentage wesentlich höher als vor dem Kriege, weil der Personalbestand um 33 Teilkräfte erhöht ist und die Widerstandskraft der älteren Postmitarbeiter aufgrund der andauernden schlechten Ernährungslage abgenommen hat. Auf die 18 Schwerekriegsbeschädigten nimmt die Post nach Möglichkeit Rücksicht.

Infolge der schon erwähnten schlechten Ernährungslage und der finanziellen Not der gesamten Bevölkerung, besonders nach dem Kriegsende, nehmen die strafbaren Handlungen zu, auch innerhalb der Postbelegschaft. Eine im Sommer 1945 eigens eingerichtete Überwachungsstelle versucht, Abhilfe zu schaffen. 1947 werden 18 Beschäftigte, 1948 3 Postbeschäftigte und 3 Bahnbedienstete wegen Diebstahls von Postsendungen aus dem Dienst entlassen.

In einer Zeitungsmeldung der Hamburger Allgemeinen vom 7. Januar 1949 steht, daß ein Postschaffner wegen Unterschlagung verurteilt wird. Er hat ungefähr 250 an die Funklotterie adressierte Briefe geöffnet und die inliegenden Geldbeträge – es hat sich um 50-Pfennig-Scheine gehandelt – entwendet. Die Unterschlagung wird aufgedeckt, als die von dem Postschaffner vermeintlich vernichteten Umschläge das Abflußrohr der Toilette verstopfen. Er erhält eine Freiheitsstrafe von einem Jahr und neun Monaten.

20 Beamte und Posthalter werden wegen ihrer Zugehörigkeit zur NSDAP aus dem Itzehoer Postdienst entlassen. Das fehlende Personal ersetzt die Post durch geflüchtete und aus dem Krieg zurückgekehrte Postangehörige.

Im Jahr 1967 beschäftigt das Itzehoer Postamt 439 Beamte, Arbeiter und Angestellte. Hinzu kommen 22 Posthalter I und 57 Posthalter II.

Diese Zahlen steigen im Laufe der Zeit weiter an, so daß die Post im Dezember 1988 450 Postbedienstete hat, von denen 351 vollbeschäftigt und 99 nichtvollbeschäftigt sind. Insgesamt sind 144 Frauen für das Itzehoer Postamt tätig.

141 Brief- und Landzusteller befinden sich im täglichen Einsatz. 38 Zusteller bringen im Zustellbereich des Postamts Itzehoe die Post ins Haus.

Zustellung

Ende des 19. Jahrhunderts und auch noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts wird die Briefzustellung hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad, die Paketzustellung mit Hilfe der Deichselkarre oder des Pferdefuhrwerks durchgeführt.

Dem schon zuvor erwähnten Landzusteller des Itzehoer Postamts sind die langen Fußmärsche zu beschwerlich. Er kann es sich um 1926 leisten, ein Fahrrad zu kaufen, das er in der Zustellung einsetzt. Seine Kollegen vertreten allerdings die Meinung, er vernichte ihnen mit dem Gebrauch des Rades die Arbeitsplätze. Bei der „amtlichen Benutzung privater Fahrräder im Land- und Botendienst“ muß die Post dem Zusteller eine jährliche Entschädigung zahlen:

1. für die Abnutzung ein Viertel der jeweiligen Anschaffungskosten eines Fahrrades ohne Bereifung;



Paketwagen 1941/42 – Roggers, E. Lange

2. für die Verzinsung der jeweiligen Anschaffungskosten eines Fahrrades mit Bereifung fünf Achtel des Zinssatzes, den öffentliche Sparkassen für Darlehen auf Kündigung jeweils beanspruchen;
3. für die Bereifung die Kosten für je drei Laufdecken und drei Luftschläuche;
4. für sonstige Instandsetzungen 80 v. H. der jährlichen Bereifungskosten.

Die angegebenen Sätze werden allerdings nur bei einer werktäglichen Wegeleistung von 40 Kilometern gewährt. beträgt die Wegeleistung weniger als 40 Kilometer und mehr als 28 Kilometer, wird die Entschädigung nach Maßgabe der Wegeleistung anteilmäßig gezahlt.

1935 bewältigten hauptsächlich 12 Ortszusteller, 3 Landzusteller, 2 Paket-, 3 Geld- und 1 Telegrammzusteller den Itzehoer Zustellverkehr. Die nicht von den Zustellern zugestellten Sendungen werden über die Postausgabe und durch die 91 Schließfächer an die Empfänger ausgeliefert.

Die Paketzustellung erfolgt noch mit zwei Pferdepostwagen. Zur Fuhrleistung verpflichtet das Postamt den als Posthalter tätigen privaten Unternehmer Friedrich Höppner, der laut Postfuhrvertrag vom 23. Januar 1925 eine Vergütung von 3696 RM jährlich erhält.

Ein Kraftfahrzeug für die Paketzustellung zu bekommen stößt auf erhebliche Schwierigkeiten. Ein umfangreicher Schriftverkehr in den Jahren 1936 bis 1939 mit Wirtschaftlichkeitsrechnungen und Datenerfassungen kann die Reichspostdirektion nicht von einem notwendigen Einsatz eines Fahrzeuges überzeugen.

1938 wird der Transportweg zwischen dem Itzehoer Postamt und dem Bahnhof mit einer Elektrokarre zurückgelegt. Postversande in ankommender Richtung empfängt das Postamt mit der Bahnpost neunmal, mit der Landkraftpost einmal (ohne sonntags), mit Kraftomnibussen neunmal täglich. In abgehender Richtung fertigt die Post täglich die Versande mit der Bahnpost dreizehnmal, mit der Landkraftpost einmal (ohne sonntags) und mit den Kraftpostlinien neunmal. Zweimal täglich erfolgt eine Ortsbriefzustellung, einmal täglich eine Landzustellung, die jedoch sonntags nicht alle Abbauten versorgt. Die Ortspaketzustellung wird mit dem Pferdefuhrwerk ausgeführt.

Während des II. Weltkrieges müssen die Postfuhrwerke auch anderen Institutionen zur Verfügung gestellt werden. In einer Hausmitteilung wird dem Personal eröffnet, daß „... von sofort ab Fr. Höppner die beiden Postpferde an jedem Dienstag dem Fahrbereitschaftsführer beim Landratsamt zur Verfügung stellt. Die hier am Dienstag vorliegenden Pakete werden, soweit sie nicht zu weit vom Postamt zuzustellen sind, mit dem Handwagen abgefahren, der Rest bleibt bis zum nächsten Tag zurück...“

1944 umfaßt der Zustellbereich des Postamts Itzehoe 16 Briefzustellbezirke, 5 Landzustellbezirke, 3 Geldzustellbezirke und 2 Paketzustellbezirke. In den Zustellbezirken werden 38 Personen beschäftigt, davon 24 halbtags, 5 als Landzusteller, 3 als Geldzusteller und 6 als Paketzusteller.

In den Kriegsjahren bilden Frauen auch beim Postamt Itzehoe eine „Reserve-Armee“. Unter den 42 Zustellern befinden sich 26 weibliche Beschäftigte. Im Bahnhofspostdienst sind zeitweise 7 Frauen eingesetzt.

Auch für die Rentenauszahlungen ist die Post zuständig. Diese führt das Postamt in Itzehoe vor dem II. Weltkrieg im Bahnhofshotel, danach jedoch im Gemeinschaftsraum des Postamts durch.

Gegen Ende des Krieges wird die Postversorgung wegen der sich enger zusammenschließenden Fronten im Osten und Westen immer schwieriger und kommt in einigen Bereichen fast völlig zum Erliegen.

Im April 1945 kommen Postangehörige von den Postämtern Neustrelitz und Eberswalde mit Omnibussen, mit denen sie vor den eindringenden Russen geflüchtet sind, und lagern auf dem Posthof. Die von ihnen mitgebrachten Briefmarken werden auf dem Posthof verbrannt; die Postkarten, Belege und Bargeldbestände übernimmt das Postamt Itzehoe und verrechnet sie mit der Oberpostkasse in Kiel.

Am 7. Mai 1945 besetzen alliierte Besatzungstruppen das Postamt. Der Fernmeldeverkehr wird innerhalb Itzehoes nicht behindert. Die Besatzungsmacht begrenzt ihn zunächst auf den Kreis Steinburg. Später erweitert sie ihn jedoch auf einen Umkreis von 75 km. Nach Westen geht der Fernsprechverkehr nicht über die Kanalgrenze hinaus. Dort beginnt das Sperrgebiet G, das die Kreise Dithmarschen und Eiderstedt umfaßt. Innerhalb dieses Bezirks bestehen für den Postverkehr genau zu befolgende Einschränkungen.

Die Besatzungsmacht stellt keine wesentlichen Forderungen. Es finden ihrerseits keine rücksichtslosen Eingriffe statt. Die Postzensur hält sich in Grenzen. Briefsendungen werden nur vereinzelt beschlagnahmt. Verhaftungen gibt es nicht.

Vom 7. bis 13. Mai 1945 ruht der Postdienst völlig. In dieser Zeit unterhält der Kreis Steinburg einen eigenen Beförderungsdienst, der aber bei Wiedereinrichtung des Postbeförderungsdienstes eingestellt wird.

Ebenfalls Anfang Mai blockieren infolge der Kriegereignisse von Hamburg abgedrängte Güterzüge den Itzehoer Bahnhof. Um den 9. Mai herum plündern ukrainische und polnische Zwangsarbeiter diese Güterzüge und Sackwagen mit Brief- und Paketpost. Die Ursache für diese Tat ist darin zu sehen, daß mit Kriegsende die Ernährungslage der gesamten Bevölkerung noch schlechter wird. Es gibt kaum die über Lebensmittelkarten zugeteilten Lebensmittelrationen zu kaufen. Die Reichsmark hat keinen Wert. Hamstern, Schwarzmarkt, Diebstahl, Hungern und Frieren sind Inhalt des Überlebenskampfes der notleidenden Menschen.

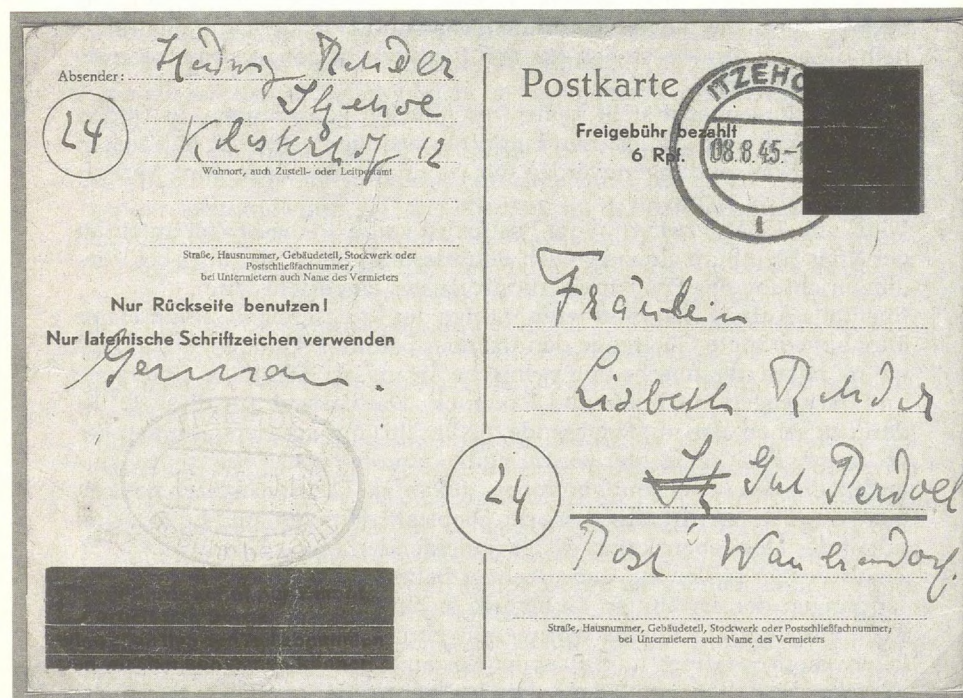
Zwölf Postler stellen auf dem Itzehoer Bahnhof die aufgerissenen Postsendungen der erwähnten Güterzüge sicher. Es handelt sich um rund 2 000 Pakete und zahlreiche Briefe. Bis zu ihrem Abtransport nach Kiel lagern diese Sendungen im Itzehoer Postamt. Da viele Pakete verderbliche Ware enthalten, erteilt der englische Kreisresident am 25. Mai 1945 die Genehmigung, über diese Pakete nach eigenem Ermessen zu verfügen.

Die noch brauchbaren Lebensmittel werden versteigert, und der Erlös fließt der Postunterstützungskasse zu.

Am 14. Juni desselben Jahres erfolgt die Zulassung des Postkartenverkehrs. Das Markenbild wird zunächst durch Überdruck mit einem Korken, dann durch Bedrucken mit einem schwarzen Viereck unbrauchbar gemacht. Die Freimachung nimmt die Post anfangs durch den Stempel „Gebühr bezahlt“, später durch den Abdruck des Tagesstempels links unten vor.

Da bei der großen Nachfrage nach Postkarten der Bestand bald aufgebraucht ist, kauft das Postamt bei hiesigen und auswärtigen Druckereien alle verfügbaren Karten auf. Damit kann der Bedarf aber immer noch nicht gedeckt werden. Deshalb besorgen Postbeschäftigte in Eigeninitiative Papier aus einer Fabrik bei Uelzen und holen es mit eigenen Fahrzeugen dort ab. Die in Itzehoe ansässige Druckerei Gruner & Sohn verarbeitet das Papier zu Postkarten. Mit diesem Bestand können nun auch die umliegenden Postämter versorgt werden.

Am 16. Juni 1945 nimmt das Postamt in Itzehoe die Postzustellung wieder auf. Die ersten neuen Briefmarken erscheinen am 25. Juni. Gleichzeitig werden gewöhnliche Briefsendungen mit amtlichem und geschäftlichem



Postkarte als Aufbruchsausgabe von Itzehoe nach Perdoel, 1945

Inhalt zugelassen. Ebenfalls am selben Tag verkehrt die erste Bahnpost von Hamburg nach Itzehoe.

Am 6. Juli 1945 läßt die Besatzungsmacht auch wieder private Briefe zu. Die Zahl der Sendungen steigt daraufhin sprunghaft an.

Die dänische Besatzung, die seit 1949 in Itzehoe stationiert ist, besitzt in Itzehoe ihr eigenes Postamt. Es steht den dänischen Streitkräften zur Verfügung und befördert selbständig Sendungen nach Fredericia und Kolding. Das Postkontor von „Det Danske Kommando i Tyskland“ wird mit dem Abzug der Truppen am 15. Juli 1958 aufgelöst.

Im Jahr 1955 versorgt das Postamt Itzehoe mit seinen Zweigpostämtern und Poststellen 66 891 Einwohner. Die Rentenstelle des Amtes zahlt monatlich 14 362 Renten in bar aus. Es werden jährlich 45 460 Einschreiben und 120 258 Paketsendungen bei der Post in Itzehoe eingeliefert. Damit sind zwar noch nicht ganz die Zahlen wie vor dem II. Weltkrieg erreicht, aber die Post verzeichnet steigende Tendenzen.

Die Briefzustellung wird in den fünfziger Jahren werktags einmal vormittags und einmal nachmittags und an zwei aufeinanderfolgenden Feiertagen, wie z. B. Weihnachten, am 1. Feiertag durchgeführt. Erst mit Einführung der 45-Stunden-Woche ab dem 1. Oktober 1958 erfolgt die Briefzustellung nur noch einmal werktags, und zwar vormittags.

1962 führt die Post das heutige Postleitzahlensystem ein. Es besteht aus vier Ziffern und ordnet jedem Postort eine Postleitzahl zu. Der Postort Itzehoe erhält die Postleitzahl 2210.

Das neue Postleitzahlensystem löst das im II. Weltkrieg eingeführte Leitsystem ab, das nur eine grobe Einordnung ermöglichte.

Am 1. September desselben Jahres richtet die Deutsche Bundespost das innerdeutsche Nachluftpostnetz ein. Jeder am Tag zu einer bestimmten Uhrzeit eingeworfene Brief (in Itzehoe bis 19.30 Uhr) soll seinen Empfänger in der Bundesrepublik am nächsten Tag erreichen. Die Briefsendungen werden zu diesem Zweck mit dem Abend-D-Zug nach Hamburg-Fuhlsbüttel befördert. Dort übernimmt eine Lufthansamaschine den Transport nach Frankfurt/Main. Auf dem Rückflug bringt sie Sendungen aus dem gesamten Bundesgebiet für Hamburg, Schleswig-Holstein und das nördliche Niedersachsen mit. In Fuhlsbüttel werden die Sendungen für die Westküste in einen umgebauten Postbus verladen, in dem zwei Postbeamte sie während der Fahrt auf die Empfangsstellen verteilen. Die Beamten sind zu ihrer Sicherheit vor den Verteilschränken angegurtet. Nach der Ankunft in Itzehoe werden die Sendungen, soweit sie für den nördlichen Teil der Westküste bestimmt sind, mit der Deutschen Bundesbahn weiterbefördert. In späteren Jahren fährt ein größerer Bus mit mehr Verteilern durch bis nach Heide und Husum. Heute besteht zwar immer noch der Transport der Sendungen von Fuhlsbüttel an die Westküste, aber es gibt keine Verteilung mehr während der Fahrt.

In den sechziger Jahren wird die Zustellung im Itzehoer Raum zeitweise durch besondere Umstände erschwert. Bei einem Bummelstreik 1968

kommt es im Itzehoer Postverkehr zu erheblichen Verzögerungen. Mit der Aktion „Dienst nach Vorschrift“ versucht die Deutsche Postgewerkschaft für die Beschäftigten ein festes Weihnachtsgeld zu erstreiten. Bei einer Grippewelle, die von Dezember 1970 bis Januar 1971 grassiert, erkranken über 30 % der Itzehoer Brief- und Paketzusteller. Trotz erheblicher Überstunden der verbliebenen Zusteller und unter Einsatz auch der Beamten aus der Verwaltung kann die Zustellung in einigen Bezirken nur jeden zweiten Tag durchgeführt werden. Auch der strenge Winter 1978/79 beeinträchtigt die Postversorgung auf dem Land ganz erheblich.

Im August 1975 fällt der Nachtdienst für die Itzehoer Postbeschäftigten in der Gasstraße weg. Um die eingehenden Sendungen bearbeiten zu können, werden seitdem in den Morgenstunden (Beginn 5 Uhr) vermehrt Zusteller eingesetzt.

1981 stellt die Post in Itzehoe auch den Nachtdienst im Briefabgang und im Päckereidienst ein. Nur die Überlandpost fährt weiterhin nachts.

Im Jahr 1986 verliert das Postamt seine Briefabgangsstelle, und damit endet ein Stück Postgeschichte in Itzehoe. Am 1. Oktober des Jahres wird eine Briefverteilanlage in Elmshorn in Betrieb genommen. Während noch vor dreißig Jahren alle abgehenden Briefsendungen aus Itzehoe und seinem Landbereich in der Itzehoer Briefabgangsstelle auf Bahnstrecken verteilt worden sind – wobei die Verteiler die Lage jedes Ortes in der Bundesrepublik kennen mußten –, ändert sich dies mit Einführung der Postleitzahl im Jahre 1962. Auch weniger spezialisierte Kräfte können jetzt die Sendungen nach Postleitzahlen verteilen.

Seit Oktober 1986 kommen die Sendungen unsortiert nach Elmshorn, werden dort im Videocodierverfahren codiert und maschinell verteilt. Im Zielgebiet werden sie von der dortigen Briefverteilanlage für die Empfangsämter „feinverteilt“. Wachsende Einwohnerzahlen und zunehmend fortschreitende Technik führen im Laufe der Zeit zu einem Postverkehrszuwachs. 1967 werden 12 Millionen Briefe, 470 000 Pakete und Päckchen beim Postamt Itzehoe eingeliefert. Es zahlt 16 500 Renten in bar aus und zieht Fernsehgebühren von 34 800 Teilnehmern ein.

Das Jahr 1988 zeigt im Vergleich dazu folgende Bilanz: 19,3 Millionen Briefe und 570 000 Pakete und Päckchen werden im Postamtsbereich eingeliefert, verteilt und zum Versand gebracht.

Die Renten überweist heute die Rentenrechnungsstelle. Das Einzugsgeschäft der Rundfunk- und Fernsehgebühren hat die GEZ übernommen.

Landverkraftung und Kraftpostlinien

Die Landverkraftung dient zur Postver- und -entsorgung der Amtsstellen. Die Kraftpostlinien dienen in erster Linie der Personenbeförderung. Die Postchronik Schenefeld berichtet, daß bis zum Herbst 1916 eine preußische Personenpost Itzehoe–Schenefeld–Hanerau–Hademarschen verkehrt hat. In den Kriegsjahren 1914 bis 1916 läßt sich diese Personenpost

nur schwer aufrechterhalten. Pferde und Futter werden immer knapper. 1916 erfolgt die Fertigstellung der Kleinbahn Hohenwestedt–Schenefeld. Sie ist zunächst noch keine Konkurrenz für die Pferdefuhrwerke.

Außer Personen befördern die Fuhrwerke auch Postsendungen. In den dreißiger Jahren werden die Poststellen des Postamts Itzehoe durch Lastkraftwagen (Landkraftposten) versorgt, die neben Postsendungen auch Personen befördern. Hinter dem Sitz des Fahrers befindet sich eine Sitzbank mit zwei bis drei Plätzen für Landbewohner, die z. B. dringend in die Kreisstadt müssen. Die Fahrpläne sind so aufgestellt, daß immer Anschlüsse an sämtliche von Itzehoe ausgehenden Eisenbahnverbindungen erreicht werden.

Die Kraftomnibusse des Postamts Itzehoe werden in angemieteten Hallen in Hademarschen, Reher und Lägerdorf untergestellt. In Itzehoe mietet die Post 1935 in der Karlstraße 14 eine 36 Meter lange Halle zunächst auf die Dauer von 12 Jahren, in der die Omnibusse bei Überlagern in Itzehoe untergestellt werden. Außerdem dient die Halle als Unterstand für einen Kabelmeßwagen, die Lastkraftwagen der beiden Bautrupps, die Landkraftwagen und 3 Personenkraftwagen für Ämterpflege und Störungsbehebung. Dort erhält auch der Dienststellenleiter der Kraftpostlinien ein Dienstzimmer, und neben einem Aufenthaltsraum für die Kraftfahrer wird eine Kraftfahrzeugwerkstatt eingerichtet. Auf dem Posthof in der Viktoriastraße befindet sich für die Versorgung der Kraftwagen eine Tank-



Fahrt nach Burg, ca. 1928

anlage. Am 15. Mai 1933 wird die Landverkraftung für den Bereich des Postamts Itzehoe abgeschlossen. 8 Poststellen werden auf diese Weise versorgt, während 4 Poststellen ihre Postsendungen über die Eisenbahn erhalten und weitere 5 mit Kraftomnibussen versorgt werden. Die Versorgung findet sonntäglich einmal und werktäglich zweimal statt.

Von 1938 an ist das Postamt Itzehoe für die Bahnpost Itzehoe–Wrist das dienstleitende Amt, ebenso für die Kraftpostlinien, für die 3 posteigene, 4 angemietete Omnibusse, 1 angemieteter Personenanhänger und je 1 posteigener und 1 angemieteter Paketanhänger zur Verfügung stehen. Darüber hinaus verfügt das Postamt über 6 eigene Kraftomnibusse als Bezirksreserve für die umliegenden Ämter.

Nach dem II. Weltkrieg werden weitere Kraftpostlinien eröffnet. Bereits ab dem 15. Juli 1945 verkehrt die Linie Hamburg–Itzehoe–Brunsbüttelkoog und ab dem 27. August desselben Jahres die Kraftpostlinie Itzehoe–Rendsburg. Später kommt die Linie Itzehoe–Bremen hinzu.

Am 1. Oktober 1958 richtet die Post von Itzehoe aus eine Überlandpost nach Kiel über Neumünster ein. Sie verläßt Itzehoe um 22 Uhr und kehrt um 3.30 Uhr wieder zurück. Sie dient ausschließlich der Postbeförderung. 1960 folgt eine Überlandpost von Itzehoe über Wilster, Burg und Meldorf nach Heide, die in Itzehoe um 4 Uhr abfährt und um 6 Uhr Heide erreicht. 1979 überträgt die Post in Schleswig-Holstein den Personenreisedienst an Autokraft Kiel GmbH.

In den achtziger Jahren verlagert sich die Postbeförderung immer mehr von der Schiene auf die Straße. Betriebsbedingte Leerlaufzeiten in der Nacht können dadurch vermieden werden. Dafür arbeiten die Postbeschäftigten allerdings vermehrt in den späten Abendstunden bis 22 Uhr und morgens ab 5 Uhr.

Im Jahr 1988 befinden sich 85 Kraftfahrzeuge im Einsatz für das Postamt in Itzehoe und befördern ausschließlich Postsendungen.

Telegraphie

Der Telegrammdienst des Postamts Itzehoe ist um die Jahrhundertwende sehr umfangreich. 1895 werden 13 938 Telegramme aufgegeben, während 13 882 Telegramme beim Postamt in Itzehoe eingehen. Der Verkehrsumfang steigt bis zum Jahr 1919 auf 31 443 Telegramme in abgehender und auf 31 362 in ankommender Richtung.

Da sich die Telegraphie im 1. Obergeschoß des Itzehoer Postgebäudes befindet, muß ein Aufzug mit zwei Taschen installiert werden. Wie der Geschäftsordnung zu entnehmen ist, obliegt die rechtzeitige Entnahme der Telegramme aus dem Aufzug dem Apparatebeamten. Er hat außer bei jedem Klingelzeichen beide Aufzugstaschen viertelstündlich einzusehen. 1952 erhält das Postamt eine Hausrohrpostanlage zur schnelleren Beförderung der Telegramme vom Annahmeschalter in den Telegraphenbetriebsraum.

Bis 1935 zeigt der Telegrammverkehr keinen wesentlichen Zuwachs, weil der Telegraph allmählich durch den Fernsprecher verdrängt wird.

Aber auch die Telegraphie wird fortschrittlicher; das Personal ist besser ausgebildet, und die Telegraphenapparate zeigen eine größere Leistungsfähigkeit. Statt des Morseschreibers verwendet der Telegraphenbeamte nun den Klopfer. Dadurch kann die Post auf einige Telegraphenleitungen verzichten.

Der Haupttelegrammverkehr wickelt sich 1935 in einer Klopferleitung mit Hamburg ab.

Nach dem II. Weltkrieg ruht der Telegrammverkehr zunächst. Die Besatzungsmacht hat ihn am 7. Mai 1945 zusammen mit dem gesamten Postverkehr im Kreis Steinburg stillgelegt. Doch bereits am 20. Juni desselben Jahres wird ein beschränkter Telegraphendienst in der Provinz wieder zugelassen. Die dafür vorgesehenen Dienststunden sind werktags von 8 bis 18 Uhr.

Die Zugeständnisse der alliierten Besatzungsmacht bezüglich des Telegraphendienstes werden mit der Zeit größer. Ab dem 1. August 1945 läßt sie gewöhnliche und dringende Telegramme privaten Inhalts zu. Und am 1. September desselben Jahres wird der Telegraphendienst auf die britische Zone einschließlich der Sperrgebiete ausgedehnt. Die Dienststunden der Telegrammannahme erweitert die Besatzungsmacht am 2. November 1945 auf sonntags zwischen 8 und 12 Uhr.

Fernsprechdienst

Als das Postamt Itzehoe 1893 eingeweiht wird, befindet sich auf dem Dach eine Fernsprechkuppel, die die Fernsprechleitungen der Teilnehmer über die Dächer der Stadt aufnimmt. Für die ordnungsgemäße Abwicklung des Fernsprechdienstes während der Abwesenheit des Aufsichtsbeamten ist die jeweils dienstälteste Beamtin zuständig.

Nach dem Stand vom August 1911 sind an die hiesige Fernsprechzentrale 420 Teilnehmer direkt angeschlossen. Bei der ersten Einrichtung im Jahre 1894 gibt es im Stadtbezirk nur 26 Teilnehmer.

Im Jahr 1925 beginnt die Post mit den Arbeiten zur Einführung des Fernsprech-Wahlbetriebes für 1 200 Teilnehmer. Die zur Unterbringung der Sammler-, Maschinen- und Wähleranlagen benötigten Räume sind durch einen Umbau bereits vorhandener Räume und durch Aufstockung des Postgebäudes auf der Hofseite geschaffen worden. Gleichzeitig mit der Wähleranlage stellt die Post eine neue Fernamtseinrichtung nach dem Glühlampensystem auf, die am 27. August 1927 in Betrieb genommen wird. Das gesamte Ortsfernprechnetzt wird verkabelt, um eine bessere Isolation und eine größere Betriebssicherheit zu erreichen. Die oberirdische Führung der Leitungen über die Dächer hinweg beseitigt die Post innerhalb des Stadtgebietes. In den Hauptstraßen werden Kabelkanäle aus Zementformstücken verlegt, damit bei späteren Kabellegungen die Beschädigung des Straßenpflasters verhindert wird.

Störungen innerhalb des Fernsprechnetzes beseitigen Kräfte des Postdienstes, z. B. Schalterbeamte. Tritt eine Störung auf, so legt der Beamte bis auf weiteres eine Porzellanklinke auf die Einheit im Schaltsystem. In den Jahren 1929 bis 1935 läßt die Post die Nachbarfernsprechämter auf Wählerbetrieb umrüsten. Sie werden als sogenannte „Seitenämter“ an das Überweisungsfernamt in Itzehoe angebunden. Es übernimmt auch deren auswärtigen Fernsprechbetrieb. Das Fernamt Itzehoe stellt durch unmittelbare Anwahl der Teilnehmer Fernverbindungen mit geringerer Wartezeit her.

In den Jahren 1929 bis 1935 erhalten auch die Ortsnetze Hohenaspe, Wacken, Lockstedter Lager, Wilster, Lägerdorf, Burg und Wewelsfleth Wählerbetrieb.

Mit der Zuteilung der Nachbarämter übernimmt das Itzehoer Überweisungsfernamt auch die Führung der Fernsprechnungen. So wird Itzehoe im Laufe der Jahre 1931 bis 1935 zum rechnungsführenden Amt für die Teilnehmer der Ortsnetze Itzehoe, Hohenaspe, Lägerdorf, Lockstedter Lager, Schenefeld, Wacken, Wilster, Wewelsfleth, Burg und Kellinghusen. In den Jahren 1932 bis 1934 stellt die Post am Bahnhof, in Sude und am Sandberg öffentliche Münzfernsprecher auf.

Die Zahl der Fernsprechanschlüsse steigt bis zum Beginn des II. Weltkrieges an. Während des Krieges gehen viele Anschlüsse wegen Wehrdienstes des Teilnehmers ein. Neuen Anschlußanträgen kann die Post wegen Materialmangels nicht nachkommen.



Wählersaal bis 1964

Im Mai 1945 läßt die alliierte Besatzungsmacht den Fernsprechverkehr zunächst nur noch innerhalb des Kreises Steinburg zu. Am 5. September desselben Jahres werden dann wieder alle Fernsprechteilnehmer zu Ferngesprächen innerhalb der britischen Zone, zu der auch Itzehoe gehört, zugelassen.

Wegen Raumproblemen beginnt die Post 1962 mit dem Bau des neuen Fernsprechamtes auf dem Gartengrundstück des Postamtsgebäudes. Die ehemals als Fuhrwagenunterstand und Toilette dienende Halle wird abgerissen.

Am 1. Juli 1964 bezieht der Fernmeldedienst das neue Gebäude. Damit vollzieht sich auch optisch die verwaltungsmäßig schon bestehende Trennung zwischen Post- und Fernmeldedienst.

Der auf der Rückseite errichtete „Turm“ soll für Richtfunkzwecke genutzt werden. Wie sich später herausstellt, eignet er sich nicht wegen seiner geringen Höhe. Der Turm wird 1990 mit erheblichem finanziellen Aufwand abgerissen.

Ebenfalls am 1. Juli 1964 verliert das Fernmeldeamt Itzehoe seine Eigenständigkeit. Es wird dem Fernmeldeamt Heide als eine abgesetzte Dienststelle angegliedert.

Mitte 1965 wird in dem neuen Fernmeldegebäude in Itzehoe die neue Knotenvermittlungsstelle in Betrieb genommen. Die Fernsprechteilnehmer haben jetzt die Möglichkeit, am Selbstwählerdienst teilzunehmen. Das „Fräulein vom Amt“ gibt es in Itzehoe nicht mehr. In den folgenden Jahren baut die Post in Itzehoe das Fernsprechnet immer weiter aus.

1988 bestehen zur Abwicklung des Fernsprech-, Daten- und Funkverkehrs 34 Orstvermittlungsstellen, 32 Knotenvermittlungsstellen, 3 Fernmeldetürme und 4 Breitbandstationen.

Im Bereich des technischen Kundendienstes Itzehoe gibt es 70 236 Hauptanschlüsse; davon befinden sich im Ortsnetz Itzehoe 20 963 Hauptanschlüsse. Im Jahre 1992 bezieht das Unternehmen Telekom, wie der Fernmeldedienst jetzt heißt, mit einigen Dienststellen das alte Postamt in der Viktoriastraße. Zuvor war das Gebäude mit erheblichem Kostenaufwand restauriert und modernisiert worden. Die Telekom führt das digitale Vermittlungssystem ein. Neue Dienste übernehmen heute die rasche Nachrichtenübermittlung. Telefax setzt sich innerhalb kürzester Zeit auf dem Markt durch.

Zeitungs- und Verlagswesen

Das Postamt Itzehoe ist auch Verlagspostamt gewesen. Die von den Verlagen angelieferten Zeitungen sind von der Post mit den Adressen der Empfänger versehen und ausgeliefert worden. Für jeden Empfänger hat es eine entsprechende Karteikarte gegeben. Einmal im Monat hat ein Zu-

steller die Gebühren eingezogen, die die Post an die Verleger abgeführt hat.

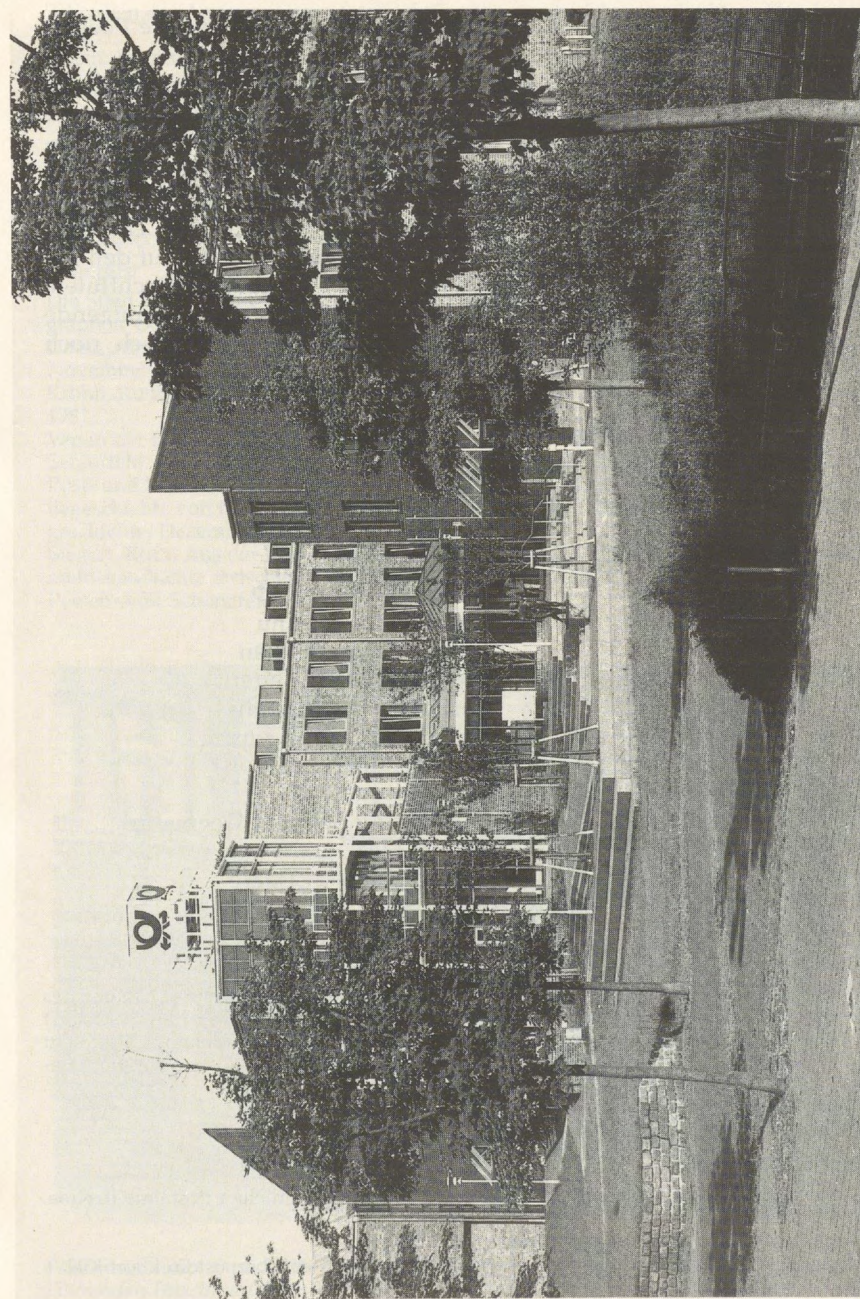
Nach dem I. Weltkrieg erscheinen neben den schon bestehenden Zeitungen (Itzehoer Nachrichten, Nordischer Kurier, Amtliches Kreisblatt für den Kreis Steinburg) viele neue Zeitungen und Zeitschriften. Unter anderem gehören dazu: „Gauzeitung für den Gau 33 des Reichsverbandes deutscher Mechaniker“, „Dithmarscher Anzeiger“, „Politische Post“, „Kämpfendes Landvolk“, „Illustrierte Romanwoche“. Diese Neuerscheinungen gehen allerdings bis Hitlers Machtübernahme 1933 oder bald danach wieder ein. Bestehen bleiben nur die anfangs schon erwähnten drei Zeitungen. 1933 kommen „Amtliches Kreisblatt für Süderdithmarschen“ und „Nordmechaniker“ hinzu.

Eines der ältesten Provinzblätter, die „Itzehoer Nachrichten“, wird am 1. August 1935 von der Schleswig-Holsteinischen Tageszeitung aufgenommen. Diese politische Zeitung gilt ursprünglich als Parteiorgan der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei. Mit Hitlers Regierungsantritt wird sie zum gauamtlichen Organ der NSDAP für Schleswig-Holstein und zum amtlichen Nachrichtenblatt aller staatlichen Behörden. 1932 erreicht diese Zeitung mit fast 13 000 Exemplaren die höchste Postauflage. Ein großer Teil der Schleswig-Holsteinischen Tageszeitungen wird durch Botenpost mit Eisenbahn und Kraftwagen befördert. 1935 finden die politischen Zeitungen „Der Angriff“ und der „Völkische Beobachter“ im Kreis Steinburg den größten Absatz. Die Tageszeitungen wie „Hamburger Fremdenblatt“, „Kieler Neueste“, „Schleswig-Holsteinische Tageszeitung“ und andere werden fast nur durch private Boten befördert und zugestellt. Für die Bezieher im Amtsbereich des Postamts Itzehoe gehen wöchentlich ungefähr 13 000 Zeitungs- und Zeitschriftenexemplare ein.

Bis in die siebziger Jahre verwaltet die Zeitungsstelle des Postamtes die Adressen der Zeitungsempfänger. Ab 15. Januar 1979 werden die Zeitungsgebühren nicht mehr durch die Post eingezogen. Die Verlage versenden ihre Zeitungen und Zeitschriften jetzt mit Adressen versehen über die Post direkt an die Empfänger.

Schlußbemerkung

Im Laufe der Zeit hat sich die Struktur der Post deutlich gewandelt. Den Rationalisierungsmöglichkeiten sind gerade bei der „gelben Post“ Grenzen gesetzt, aber Mechanisierung, Technisierung und Zentralisierung setzen sich auch bei der Post immer mehr durch. Von 79 Poststellen auf dem Lande im Jahre 1967 sind heute noch 31 vorhanden, und ihre Zahl wird weiter abnehmen. Die Postversorgung auf dem Lande übernehmen immer mehr die motorisierten Landzusteller von den größeren Ämtern. Der Zwang zu immer kostengünstigeren Arbeiten wird immer stärker.



Neues Postamt seit 1989 am Theodor-Heuss-Platz in Itzehoe

Mit der Beschaulichkeit der Post früherer Jahre hat der heutige Postbetrieb nichts mehr gemeinsam.

Auch die Dreiteilung der Post in eigenständige Unternehmen wird ihr Erscheinungsbild in der Öffentlichkeit neu prägen. Das neue Postamtgebäude soll dazu beitragen, daß die Post dem Kunden wieder nähergebracht wird und den Beschäftigten durch die Zusammenlegung verschiedener Dienststellen mehr Gemeinsamkeiten vermittelt werden.

1992, also 3 Jahre nach dem Bezug des neuen Postamts am Theodor-Heuß-Platz, läßt sich sagen, daß sich der Bezug des Neubaus auf den betrieblichen Ablauf positiv ausgewirkt hat. Die große lichtdurchflutete Schalterhalle wirkt freundlich. Ein leidiges Problem ist der ungenügende Parkraum vor dem Postamt, zudem sind die Parkplätze auch noch schlecht zu erreichen.

Amtsvorsteher des Postamts Itzehoe seit 1895

1895–1899	Postdirektor Hagilte
1899–1904	Postdirektor Rose
1904–1908	Postdirektor Arenhold
1908–1913	Postdirektor Nosky
1913–1922	Postdirektor Schmidt
1922–1933	Postdirektor Greunu
1934–1945	Postamtmann Bonken
1945	Postamtmann Schlüter
1945–1956	Postamtmann Carstens
1957–1964	Postoberamtmann Kurtze
1964–1965	Postoberamtmann Holst
1965–1969	Oberpostrat Rasch
1969	Oberpostrat Schmidt-Wegmann
1969–1975	Postrat Lies
1975–1978	Postoberamtsrat Haase
1978–1988	Postoberamtsrat Martin
ab 1. Juni 88	Postoberamtsrat Kruse

Bei den Ausführungen handelt es sich um eine korrigierte und aktualisierte Fassung des gleichnamigen Beitrags in der Broschüre: Die Post in Itzehoe 1625–1989. Eine Festschrift zur Eröffnung des neuen Postgebäudes. Itzehoe: Buchhandlung Kupeknoks, Peter Ott 1989. Der Nachdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Postverwaltung Itzehoe.

Literaturhinweise und Quellen

Ungedruckte Quellen:

Feuerordnung für die Beamten und Unterbeamten des Kaiserlichen Postamts Itzehoe, 1893 bis 1919

Geschäftsordnung des Postamts Itzehoe, 1922 bis 1925

Akten, Korrespondenzen und Skizzen aus dem Bestand der Oberpostdirektion Kiel + des Postamtes Itzehoe

Schreiben des Amtsvorstehers Friedrich Carstens an die Oberpostdirektion Kiel, Januar 1949

Akten des Kreis- und Stadtarchivs Itzehoe

Gedruckte Quellen:

Postgeschichtliche Aufzeichnungen bei dem Postamt in Itzehoe, Itzehoe 1935, Wichmann

Jahr- und Adreßbücher

Jahrbuch des Reichsverbandes deutscher Post- und Telegraphenbeamten e. V.

Adreßbücher aus Itzehoe, 1894, 1927, 1930

Städtischer Verwaltungsbericht der Stadt Itzehoe, 1911, 1918 bis 1930

Literatur:

Die Stadt Itzehoe und ihre Post – Festschrift zur Einweihung des neuen Post- und Telegraphen-Gebäudes, Carl Böhmer, Itzehoe 1893

Diller, Ansgar, Rundfunkpolitik im Dritten Reich, Bd. 2, Hrsg. Hans Bausch, München, November 1980

Krohn, Rudolf, Spaziergänge durch Alt-Itzehoe, Verlag Hansen & Hansen, Münsterdorf 1981

Verein der Briefmarkenfreunde von Itzehoe, Heft zur IBRIA 1975

Schlotfeld – Ein Dorf erinnert sich, hrsg. von der Gemeinde Schlotfeld, Schlotfeld 1986

Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee, Heft 2, Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe, Hrsg. Bezirksgruppe Kiel der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Dezember 1987

Siegert, Ruth, Aus der Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe, in: Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee, 27, 1987, H. 2, S. 192-213

Postchronik Schenefeld



Paketwagen der Post 1896, auf dem Kutschbock Ferdinand Strauß (Aufnahme vom Fotografen Buschmann, Kaiserstraße)

Die personelle Besetzung des Postamtes Itzehoe im Jahre 1927

Von
Klaus-W. Peters (Wilster)

Ober-Postdirektion in Kiel
Präsident: Weberstedt in Kiel

Die Postschalter sind geöffnet: Werktags von 8 bis 12 Uhr vorm. und 2 bis 6 Uhr nachm., Sonn- und Festtags von 8 bis 9½ Uhr vorm.

Die verschließbaren Abholungsfächer sind zugänglich: Werktags von 6½ vorm. bis 9 Uhr nachm., Sonn- und Festtags von 6½ vorm. bis 8 Uhr nachm.

Telegramme werden zu jeder Zeit angenommen (u. U. Benutzung der Nachtglocke).

Postdirektor: Greunuß

Oberpostinspektor: Pleß

Postinspektoren: Pohlmann, Lucht, Martens

Telegraphen-Inspektor: Paulsen

Oberpostsekretäre: Cohrs, Czock, Delfs, Hinrichs, Hüttmann, Kadow, Langmaack, Lembke, Matthiesen, Rohmann, Stoltenberg, Welling, Wichmann

Ober-Telegraphensekretär: Reumann

Postassistenten: Büttner, Ehlers, Griebel, Stäcker, Westphal

Oberpostschaffner: Albertsen, Beck, Bohrdt, Boysen, Hartmann, Ihms, Kawalek, Kuchel, Maas, Mohr, Oltmann, Petersen, Reimers, Schröder, Stäcker, Struve, Wohld

Ober-Leitungsaufseher: Peters

Postschaffner: Beuck, Böge, Bolls, Bornholdt, Ehlers, Gloyer, Hachmann, Hagen, Hoops, Jochheim, Kahl, E. Lange, P. Lange, Martens, Marx, Möller, Mohr, Prang, Rabe, Rathjens, Rejahl, Schaper, Siems, Tietjens

Leitungsaufseher: Jording, Hamann

Hilfpostschaffner: Meincke

Postbote: Reimers

Telegraphensekretär: Frl. Christiansen

Telegraphenassistentinnen: Frl. Hartwig, Schröter, Toni Möller, Paula Möller

Telegraphen-Betriebsassistentinnen: Frl. Kati Dohrn, Alma Dohrn, Finkelmann, Glüsing, Hansen, Moritz, Paarmann

Telegraphen-Gehilfinnen: Behmer, Eggers, Charlotte Lange, Henny Lange, Schwerin, Tödt

Telegraphen-Anwärterinnen: Knocke, Schüssel
(Aus dem Einwohnerbuch der Stadt Itzehoe 1927)

Die Itzehoer Postmeister und Amtsvorsteher

1640–1670	Brüggemann
1670–1692	Balthasar Andreas Jäger
1692–1722	Johann Rode
1722–1745	Johann Reichel
1745–1752	Gabriel Hinrich Harder
1752–1764	Jacob Engelhardt
1764–1796	Witwe Engelhardt
1796–1808	Nicolaus Conrad Binge
1808–1821	Wilh. August Hackspiel
1822	Witwe Hackspiel
1822–1834	Johann Matthias Dahl
1834–1848	Gustav F. von Krogh
1849–1864	Jacob Johannsen
1864–1876	Brandt
1876–1891	Lorenz C. Lorenzen
1891–1895	Carl Böhmer
1895–1899	Hagilde
1899–1904	Wilhelm C. D. Rose
1904–1908	Otto W. A. Arenhold
1908–1913	Maximilian A. Nosky
1913–1922	Hermann L. D. Schmidt
1922–1933	Otto L. Greunuß
1934–1945	Adolf M. Bonken
1945	Hugo H. Schlüter
1945–1954	Friedrich Carstens
1954–1956	Willy Behnk
1957–1964	Otto Kurtze
1964–1965	Friedrich Holst
1965–1969	Rolf Rasch
1969	W. Schmidt-Wegmann
1969–1975	Helmuth Lies
1975–1978	Oskar Haase
1978–1988	Arthur Martin
seit 1988	Werner Kruse

Die Itzehoeer Rollfuhrleute und die Post

Von
Johannes Petersen

Itzehoe, an der alten Westküstenstraße gelegen, war von jeher auch durch das reiche Hinterland und die Schifffahrt auf der Stör, ein gewisser Verkehrsknotenpunkt, in dem das Fuhrwesen eine wesentliche Rolle spielte. Nachrichten darüber aus der Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg liegen kaum vor, so daß sich eine Beurteilung von Einzelheiten der damaligen Zustände und Organisation weitgehend unserer Kenntnis entzieht. Man kann jedoch davon ausgehen, daß es besondere Einrichtungen für den seltenen Reiseverkehr nicht gab und daß Frachtfuhrwerke alle Transporte durchführten, soweit nicht vermögende und adelige Herrschaften ihre eigenen Beförderungsmittel benutzten. Sie konnten bei eiligen Fahrten über weitere Strecken nicht immer ihre eigenen Pferde benutzen, sondern mußten bei einem Pferdewechsel auf Miet- oder beschlagnahmte Pferde zurückgreifen. Dies waren meist Pferde der Bauern in der Umgebung; denn nur sie besaßen die Weidegerechtigkeit auf der gemeinsamen Koppel der Gemeinde. Vor allem Kätner betrachteten den Einsatz ihrer Pferde als Vorspann gegen Bezahlung als eine gute zusätzliche Einnahme; denn das Entgelt war vom Landesherrn festgesetzt, demgegenüber sie zu Gespanndiensten verpflichtet waren.

Regelmäßige Beförderungsleistungen wurden notwendig, als im Jahre 1625 der dänische König durch vier Börsenälteste von Kopenhagen eine erste Postlinie von seiner Hauptstadt über Flensburg–Rendsburg–Itzehoe nach Hamburg einrichten ließ. Die Pferde wurden etwa alle 25 km gewechselt und von in der Nähe wohnenden Kätnern gestellt. Itzehoe wurde dabei Post- und Pferdewechselstation. Für welche Strecke der von einem Postboten begleiteten Fahrzeuge die Kätner aus Itzehoe und Umgebung die Pferde zu stellen hatten, ist nicht bekannt, vermutlich jedoch bis Remmels und Elmshorn¹.

In diesen sicheren und einträglichen Erwerbszweig suchten im Laufe der Jahre andere Bürger und Bauern einzudringen, zumal in den aufeinanderfolgenden Kriegen viele Bauernfamilien ausgestorben oder abgewandert waren. Es kam daher zu einer Umschichtung, bei der sich auch einzelne größere Betriebe herausbildeten, die möglichst viele Fuhren an sich zu reißen versuchten. Dadurch entstand das Bedürfnis, Grundsätze zur Regelung dieses Gewerbes nach dem Vorbild der Handwerker und Schiffer aufzustellen und eine gerechte Verteilung zu sichern. Einen ersten derartigen Zusammenschluß hatte es 1651 in Lübeck und Hamburg gegeben².

Als es in verschiedenen Städten Schleswig-Holsteins zu zunftähnlichen „Fuhrrollen“ kam, entschlossen sich auch die Itzehoeer Fuhrleute am 9. 10. 1655 zu einer ersten Fuhrordnung und am 23. 1. 1671 zu einem Zusammenschluß der Interessenten, der vom Bürgermeister und Rat der Stadt genehmigt wurde. Sechs Jahre später begnadigte auch der dänische König Christian V. am 1. 5. 1677 diese vorläufige Fuhrrolle mit Privilegien, weil er damit auch gleichzeitig seinen Einfluß stärkte.

Der Erlaß hatte folgenden Wortlaut³:

„Wir Christian der Fünfte usw. . . . Thun Kund hiemit daß Uns die sämtliche in der Fuhr Rolle Unserer Stadt Itzehoe befindliche Fuhr Leute Allerunterthänigst vortragen lassen, welcher gestalt Ihnen einige Zeit hero von frembden, insonderheit Hamburgischen Fuhr Leuten, in Ihrer Nahrung und Fuhr Werk großer Eintrag geschehen, indessen dieselbe nicht allein die Tönninger und Friedrichstädter Bothen mit den passagiers wöchentlich an Unserer Erbunterthänigen Stadt Hamburg, durch Itzehoe und wieder zurück nach Hamburg fahren, sondern auch die neben und sonst in der Woche kommende Fuhren mit Ihren Pferden und Wagen von Hamburg auß allein versehen und die mitbringende reisende Leute mit ihren Sachen ohne Ablage durchführen, mit allergehorsamster Bitte, Wir geruheten ihnen Unser Privilegium und Begnadigung dahin allergnädigst zu ertheilen, daß alle und jede nach Itzehoe kommende frembde Fuhrleute, Ihre dahin bringende passagiers und bey sich habende Sachen, hinfüro daselbst absetzen und ablegen, hingegen frische Wagen und Pferde daselbst wieder annehmen müßen.

Wann Wir nun der Supplicanten allerunterthänigstes Gesuch der Billigkeit zu seyn ermeßen und dannen pro denselben in Königl. Gnaden stattgegeben. Also privilegieren Wir obgedachte Fuhr Leute Unserer Stadt Itzehoe hiemit allergnädigst also und dergestalt, daß alle und jede frembde Fuhr Leute hinfüro biß zu Unserer Allergnädigsten Verordnung der Durchfuhren zu Itzehoe mit reisenden Leuten und Gütern sich enthalten und dieselben sich nicht weiter alß biß Itzehoe zu fahren berechtigt sein, hingegen impetranten den Vorspann an Wagen und Pferden ungehindert weiter verrichten sollen. Befehlen demnach unsern Beamten und Bedienten, hiemit allergnädigst impetranten bey diesem Unserm ihnen allergnädigst ertheilten Privilegio ? gebührend zu schützen und zu handhaben . . .

Geben auff Unser Resedentz zu Copenhagen am 1 May Ao 1677 Christian Confirmation Glückstadt 17. 7. 1700“

Hiernach erhielten also die in die Rolle aufgenommenen 20 Fuhrleute das alleinige Recht, alle Reisenden mit deren Gepäck jeweils bis zur nächsten Stadt mit einer Fuhrrolle zu befördern. Auswärtige Fuhrleute mußten ihre Ladungen in Itzehoe absetzen. Zur Weiterfahrt hatten die Reisenden sich der Itzehoeer Fuhrleute zu bedienen. Dieses Privileg wurde am 23. 3. 1697 nochmals durch Christian V. bestätigt und ebenfalls durch seinen Nachfolger Friedrich IV. konfirmiert⁴.

Die wichtigsten Bestimmungen dieser Konfirmation, die gleichzeitig die ursprüngliche Rolle revidierte, seien hier dem Sinne nach wiedergegeben:

- 1) Die jetzt oder künftig der Fuhrrolle oder Reihe angehörigen Fuhrleute sollen auf Ankündigung des Ältermannes oder des Wagenmeisters, der stets in der Neustadt wohnen soll, nach der Ordnung aller fremden Leute Fuhren unweigerlich und unverzüglich verrichten, auch soll keiner den anderen gegenüber bevorzugt werden.
- 2) Jeder Fuhrmann soll, sofern die Reihe ihn nicht übergehen soll, mit guten Pferden, Wagen und Gerätschaften ausgerüstet sein und sich gegenüber den fremden Reisenden und Einheimischen geziemend und bescheiden benehmen. Der Fuhrmann ist berechtigt, einen Knecht mit den Fahrten zu beauftragen. Er selbst bleibt jedoch für alle Handlungen seines Beauftragten voll verantwortlich.
- 3) Ältermann und Wagenmeister sollen auf die Ankunft auswärtiger Fuhren achten und sofort den nächsten an der Reihe befindlichen Fuhrmann benachrichtigen, damit dieser beizeiten Pferd und Wagen bereithalten kann.
- 4) Es wird unterschieden zwischen langen und kurzen Fuhren. Bei mehr als fünf Meilen handelt es sich um lange, bei ein bis vier Meilen um kurze Fuhren. Sie werden den Fuhrleuten entsprechend angerechnet.
- 5) Der Ältermann hat über die Fuhren Buch zu führen, und zwar auch über Retour-Frachten und Vorspann. Er erhält drei Schilling für jede Fahrt.
- 6) Ist jemand für eine lange und eine kurze Fuhre zugleich angesagt, kann er sich die Fuhre auswählen. Er bleibt aber für die nicht ausgeführte Fahrt in der Reihe.
- 7) Nimmt der Fuhrmann an einem anderen Orte Rückfracht an, wird ihm diese nicht angerechnet. Geht sie aber über Itzehoe hinaus, muß er sie dort absetzen und die Weiterfahrt dem Nächsten in der Reihe überlassen. Auswärtige Reisende müssen in Itzehoe für die Weiterfahrt einen Fuhrmann aus der Rolle annehmen. Nicht der Rolle angehörige Itzehoer Bürger dürfen keine Fuhren übernehmen.
- 8) Weil in Rendsburg fremde Fuhrleute nicht länger als eine Nacht auf Rückfracht warten dürfen, gilt das gleiche auch für Itzehoe, d. h. sie dürfen am folgenden Tag nach 10 Uhr keine Fuhre mehr annehmen.
- 9) Für eine Fuhre ist im Sommer vor Ostern bis Michaelis für jede Meile bei einem Wagen mit zwei Pferden 20 Schilling Lübsch und für einen Vorspann von zwei Pferden 28 Schilling Lübsch zu zahlen. Im Winter gelten dafür 24 bzw. 32 Schilling Entgelt.
- 10) Die sogenannten Sammelfuhren, die entweder durch den Stadtausrufer bekanntgegeben werden oder für die der Unternehmer von Haus zu Haus gehend wirbt, können von jedem anderen Einwohner oder Fuhrmann dieser Stadt durchgeführt werden. Auch Reisende, die mit einem besonderen Wagen ankommen, sind frei, jedoch haben sie sich der Rolle zu bedienen, wenn sie mehr als zwei Nächte hier bleiben.

- 11) Es gehören zur Zeit 20 Fuhrleute der Rolle an, die mit ihren Pferden und Wagen die durchreisenden Posten und andere Personen zur Genüge befördern können. Da sich überdies die Mitglieder einer für alle und alle für einen verbindlich bereit erklärt haben, alle vorfallenden Fuhren jederzeit zu befördern, soll es bei der Zahl von 20 Fuhrleuten bleiben, damit alle ihr vergnügliches Auskommen haben. Dies auch deshalb, weil die Mitglieder so einen besseren Kredit für den Neukauf ausgefallener Pferde haben. Bei Tod eines Mitglieds sollen die hinterbliebene Witwe und Kinder ein Erbrecht haben und berechtigt sein, das Recht zu verpfänden. Es sollen grundsätzlich nur Bürger dieser Stadt in die Rolle aufgenommen werden können und wer sich unter die Jurisdiction einer benachbarten Stadt begibt, soll die Mitgliedschaft verlieren. Es soll aber bei der Zahl 20 bleiben. Wer Verbrechen verübt oder gegen die Ordnung der Rolle verstößt, wird bestraft mit mindestens einem Reichstaler.

*

Bestätigt und konfirmiert vom König Christian V. am 23. 3. 1697 mit dem Bemerken, daß er sich eine Veränderung vorbehält, wenn der Nutzen der Stadt dies erfordert.

*

Bestätigt und konfirmiert vom König Christian VI. am 17. 7. 1700 mit dem Vorbehalt, daß er sich eine Veränderung oder gar Aufhebung vorbehält.

Die Rollfuhrleute stellten hiernach ein Personenbeförderungsunternehmen dar, das sich mit Massenfuhren für Personen nur gelegentlich und mit dem ausschließlichen Frachttransport überhaupt nicht befaßte. Trotzdem auch ein Wort hierüber.

Einmal sind die Sammel- oder sogenannten „Marodefuhren“ zu erwähnen. Dies waren preiswerte Reisegelegenheiten für diejenigen Schichten der Bevölkerung, die die hohen Preise für die Postwagen nicht bezahlen konnten. Die Interessenten suchte sich der betr. Fuhrmann, der der Rolle angehören mußte, zusammen, indem er von Haus zu Haus nachfragte oder den Reisetag durch den Stadtausrufer bekanntgeben ließ. Teilnehmen durften nur Eingesessene der Stadt. Die Durchführung zwischen 1700 und 1741 oblag meist dem Rollfuhrmann Hinrich Harder, der die Fahrten allerdings nur anbieten durfte, wenn Wagen und Pferde nicht für andere Fuhren gebraucht wurden⁵.

Die größte Bedeutung hatten naturgemäß Frachtfuhren jeder Art, seien es Bauernwagen mit ihren Produkten, Fischwagen oder auch Kaufmannswagen mit ihren Gütern. Sie verkehrten alle in großer Zahl vorwiegend zwischen Itzehoe und Hamburg, mußte sich doch die damals schon be-

deutende Stadt aus einem großen ländlichen Gebiet der Umgebung versorgen. Diese Wagen wurden von den ärmeren Schichten der Bevölkerung auch in großem Umfange bei Reisen benutzt, auch wenn die Mitfahrt nicht gerade bequem war.

Über die Wochenwagen, die im Lande zwischen vielen Orten als „Gemischtfuhren“ regelmäßig verkehrten, geben die Akten für Itzehoe in der älteren Zeit wenig her. Es wird sie aber gegeben haben, wenn auch vielleicht unter einem anderen Namen. Zwischen Wilster und Itzehoe z. B. fuhr ab etwa 1740 im Auftrage der Stadt Wilster viermal wöchentlich der Postbote, der in Itzehoe die Post austauschte und sonst mitnahm, was ihm aufgegeben wurde oder sich anbot⁶.

Erste Instanz bei der Aufstellung und Genehmigung der Rolle waren Bürgermeister und Rat der Stadt Itzehoe. Ob und inwieweit der damalige Postmeister daran beteiligt war, ist unklar. Gewisse Umstände deuten aber darauf hin. Das Amt des nebenberuflich tätigen und unbesoldeten Postmeisters übte zu der Zeit der Gründung um 1670 Mauritius Brüggemann aus⁷. Brüggemann hieß auch der damalige Amtsverwalter von Steinburg. Der latinisierte Vorname Mauritius = Moritz deutet möglicherweise auf ein Studium hin. Die Vermutung liegt daher nahe, daß er Einfluß besaß und ein Interesse an der Gründung der Rolle besaß.

Über die innere Organisation der Rolle ist folgendes zu erwähnen: Oberstes Gremium der Rolle war die Mitgliederversammlung (Morgensprache), die aus ihrer Mitte mindestens zwei Älterleute wählte. Sie hatten alle grundsätzlichen Entscheidungen zu treffen. Welche Funktion ein um 1678 erwähnter Patron H. Winkler (Ratsverwandter) gespielt hat, ist aus den Akten nicht ersichtlich. Die Ältermänner scheinen häufig neu gewählt worden zu sein.

Den Ältermännern unterstanden Wagenmeister, die im Grunde die wichtigsten Aufgaben ausübten. Sie hatten nämlich in der Funktion eines „TÜV“, Organisators und Aufsehers Wagen, Geschirr und Pferde auf ihren guten Zustand hin zu überprüfen und die anstehenden Fuhren gerecht nach der Reihe anzusagen. (Reihefahrer) Zum offenbar ersten Wagenmeister wurde am 26. 11. 1678 der Itzehoer Bürger Jacob Schröder unmittelbar vom König ernannt. Ihm folgte Clauß Biehl mit Konfirmation vom 16. 10. 1688. Er war allerdings schon einige Jahre vorher im Amt des Ältermannes bzw. Wagenmeisters vom Magistrat bestätigt worden. Als er wegen seines Alters selbst nicht mehr fahren konnte, erhielt er das Amt auf Lebenszeit. Von 1691 bis 1734 war Jochim Hoffmann Wagenmeister, dessen königliche Bestallung folgenden Wortlaut hatte⁸:

„Friedrichsburg, den 28. 9. 1697. Thun kund hirmit, daß wir unseren Unterthan Jochim Hoffmann, Wagenmeister zu Itzehoe, in solcher Function allergnädigst confirmiret und bestallet. Wir thun dasselbe hirmit dergestalt und also, daß er solche Wagenmeisterbedienung bey Tag und Nacht getreulich abwartete und dahin sehen sollte, damit der Fuhrbetrieb zu Itzehoe nach Anweisung der Fuhrrolle gehe und tüchtige Wagen und

Pferde halte und sowohl reisende Leute als Stück und Pack Güter ohne Aufenthalt von einem Ort zum anderen wohl und sicher fortgebracht werden mögen. So soll er auch denjenigen an welchem die Reihe, alle-mahl ansagen, damit derselbe sich mit Wagen und Pferden in Bereitschaft halte und also niemand über langen Aufenthalt sich zu beschweren Ursache erlange . . .“

Im Jahre 1734 führte er in einem Gesuch an den König aus, man möge das Amt wegen seiner Altersschwäche seiner Frau und Tochter übertragen, die es schon 2½ Jahre treu und redlich verwaltet hätten⁹. Ob dem Antrag stattgegeben wurde, ist aus den Akten nicht ersichtlich. Als seine Nachfolgerin erscheint allerdings Anna Margaretha Matthiesen, vielleicht seine verheiratete Tochter.

Wagenmeister um 1757 war wieder eine Frau, nämlich Maria Catharina Lindemann¹⁰. Vorher hatte ihre Mutter das Amt bekleidet. In beiden Fällen waren es keine Witwen. Die Männer gehörten vielmehr gleichzeitig der Fuhrrolle an.

Mitglieder der Fuhrrolle waren um 1750, wie aus einem Streitfall innerhalb der Rolle hervorgeht¹¹:

Asmus Stegelmann	Peter Schmidt
Peter Lütjens	Claus Sorgenfrey (2x)
Peter Lafrentz	Claus Prunht (2x)
Marx Wolters	Johann Gottfried Lohe
Jacob Lindemann	Detlef Matthiesen
Erhardt Röttger	Claus Hennings
Harder Rickers	Hartig Semmelhack
Claus Köster	Witwe Lafrenz
Witwe Möller (Curator Hans Rowedder)	

Als Höchstmaß der Wartezeit für Reisende und vor allem Durchreisende, bis ein neues Gespann fahrbereit stand, galt stets eine Stunde. Der Auftraggeber konnte die rechtzeitige Gestellung an Hand einer Sanduhr, die für diesen Zweck im Krug bereitstand, überwachen. Nach der Ansage des Fuhrmanns wurde auch gleich der nächste benachrichtigt, damit dieser schon seine Pferde von der Weide holen konnte.

Die Rolle zerstörte die bisher frei gewachsenen Strukturen im Fuhrwesen, bei denen z. B. die Hamburger Fuhrleute über Itzehoe nach Rendsburg und ebenso die Elmshorner durch Itzehoe nach dem Norden gefahren waren. Die Hamburger wichen nun kurzerhand auf die auch nicht weitere Strecke über Bramstedt–Neumünster aus und verboten den Itzehoern, in Hamburg Reisende und Güter aufzunehmen. Auch Altona war davon betroffen. Da die Itzehoer nun leer aus den beiden Städten zurückfahren mußten, das Verbot aber immer wieder zu umgehen versuchten, kam es mit den beiden Städten zu jahrelangen Irritationen, die schließlich damit endeten, daß die Fuhrleute in der jeweils anderen Stadt bis zu zwei Tage auf Rückfracht warten durften. In dem Bescheid des Königs vom 18. 2. 1737, der diese Einigung erzwang, heißt es¹²:

„Es ist uns referiret, wie seit einiger Zeit allerhand Unordnungen zwischen denen Itzehoer- und Altonaer Fuhr-Leuten vorgegangen sind, daß selbige sich unter ein ander ihren Verdienst schmälern, und sich eigenthätig gegen einander zu rächen suchen. Damit nun dieser Unfug gehemmet werde, und die Fuhrleute sich hinfüro besser in ihren Schranken halten mögen, so gelanget hiemittelst an euch Unser allergn. Befehl, dortiger Fuhrrolle auf das schärfeste und bey einer namhaften Straffe anzudeuten, sich künftighin aller Thätlichkeiten zu enthalten, der Rollfuhr-Ordnung in allen stücken sich gemäß zu betragen, und bey denen etwa künftighin vorfallenden gegründeten Beschwerden sich an die beikommende Obrigkeit zu wenden. Und habet ihr in vorkommenden zu eurer Wissenschaft gelangenden Übertretungs-Fällen by Ansetzung der Straffe, auf diese, dortigen Fuhrleuten gegebene Bedeutung und Warnung Rücksicht zu nehmen. Wornach . . .“ Auch mit Rendsburg kam es zu Auseinandersetzungen.

Da die Itzehoer Elmshorn nicht umgehen konnten, kam es mit den dortigen Fuhrleuten sofort zu Spannungen, die bald in Gewalt ausarteten, ohne daß ein Vergleich zustande kam. Daraufhin griff der Reichsgraf Detlef zu Rantzau ein und ließ seine Fuhrleute in Elmshorn gleichfalls eine von ihm privilegierte Fuhrrolle anlegen, die nun wiederum den Itzehoern die Durchfahrt durch Elmshorn versperrte und sie zwang, über Bramstedt–Ulzburg nach Hamburg zu fahren¹³. Aber auch dort wurden sie von den Interessenten der Grafschaft Rantzau wiederholt mit Waffengewalt an der Weiterfahrt gehindert und nach Elmshorn gebracht. Schließlich fuhrten sie unter großen finanziellen Einbußen über Kellinghusen. In dieser prekären Lage wandten sich die Itzehoer schließlich an den dänischen König mit der Bitte, sie in ihrem Privileg zu schützen. Der Graf Rantzau wies dagegen alle Vorwürfe gegen ihn und die Elmshorner energisch zurück und schloß seine Erwiderung an den dänischen König mit den Worten: „Ich lebe der Hoffnung, der König werde die Supplikanten, die nichts suchen, denn alle Zeit mit mir in Unruhe zu leben, gänzlich abweisen, damit ihnen der Kitzel, unnötige Prozesse zu führen, in etwas vergehen möge¹⁴.“ Aber acht Jahre später mußten sich die Itzehoer in einem Schreiben vom 27. 12. 1698 an ihn noch darüber beklagen, daß die Elmshorner den dänischen fahrenden Boten, der von Hamburg nach Itzehoe wollte, aufgehalten, seinen Wagen mit Ketten angeschlossen, drei Itzehoer Fuhrleute gefangen und Pferde mit Wagen zurückgehalten hätten.

Es würde zu weit führen, alle gegenseitigen Behinderungen und Überfälle sowie die weitschweifigen Schriftsätze, in denen jeweils der anderen Partei die Schuld zugeschoben wurde und die Prozesse vor dem Glückstädter Gericht aufzuführen. Auch eine mündliche Verhandlung zwischen von Rantzau und zwei Itzehoer Abgesandten bei der Regierung in Kopenhagen konnte den Streit nicht endgültig beilegen. Erst das Jahr 1704 brachte schließlich ein haltbares Übereinkommen, nach dem die

Durchfahrt durch die Städte zugelassen, aber bei eiligen Reisen auch ein Wechsel von Pferd und Wagen verlangt werden konnte.

Ebenso wie mit Elmshorn und Hamburg hatten die Itzehoer Auseinandersetzungen mit den anderen Städten. Am wenigsten aufregend war noch das Verhältnis zu Heide. Der dortige die Stadt Itzehoe auf der Fahrt nach Hamburg passierende Bote gab den Itzehoern ein Bier aus. Dafür ließen sie ihn mit seinem Wagen passieren, die Reisenden mußten jedoch aussteigen und sich der Itzehoer Fuhrleute bedienen, soweit sie nicht außerhalb der Stadt den Wagen wieder bestiegen. Erst nach einer Anordnung des Statthalters vom 8. 1. 1742 durfte der Heider Fuhrmann Itzehoe ungehindert passieren¹⁵.

Über Schwierigkeiten mit den an den Querverbindungen liegenden Orten, z. B. Glückstadt und Bramstedt, geben die Akten kaum Auskunft. Offenbar war der Verkehr so gering, daß er keine Rolle spielte. Nur zum Kieler Umschlag nahm er zu, Reisende durften dann aber meist durch besondere Anordnungen der Regierung nicht aufgehalten werden.

Den meisten und gefährlichsten Zank und Streit hatten die Itzehoer mit Tönning, Friedrichstadt und Lunden. Deren städtische Boten waren bis 1670/1677 mit eigenem Pferd und Wagen durch Itzehoe nach Hamburg gefahren. Als diese städtischen Posten aber durch den Herzog von Gottorf verstaatlicht und in das entstehende Gottorfer Postnetz einbezogen wurden, verhinderte die Itzehoer Rolle die Durchfahrt und verlangte für sich das Recht zum alleinigen Befahren der meist auf königlichem Gebiet liegenden Strecke nach Hamburg. Dagegen setzte sich der herzogliche Erbpostmeister von Wedderkop energisch zur Wehr und wies in einer Eingabe an den dänischen König daraufhin, daß in ganz Deutschland die Posten überall die Landesgrenzen ungehindert passieren könnten, z. B. fahre die Brandenburgische Post mit eigenen Wagen und Pferden durch Mecklenburg bis Hamburg und durch Sachsen bis Leipzig¹⁶. Er erreichte jedoch nichts und ließ den Postmeister Claus Arriens in Friedrichstadt, der diese Post gepachtet hatte, über Kellinghusen oder andere Umwege fahren. Aber überall wurde die Post angegriffen, beraubt und an der Weiterfahrt gehindert, sei es am 4. 9. 1702 bei Kellinghusen oder am 11. 9. bei Neumünster. Der schlimmste Vorfall ereignete sich am 18. 8. 1702 bei Breitenburg. Darüber berichtete Arriens seinem Herzog Friedrich IV.¹⁷:

„Als am 18. 8. der Postwagen nebst passagieren vor Breitenburg kam, sprangen ihrer 18 mit Prügeln, Forcken und Büchsen gewaffnete Kerl auß dem Busch, griffen den Postwagen mit Gewalt an, warfen den Postillion vom Pferde und drohten demjenigen seinen Lohn zu geben, der sich wehren oder auch nur im geringsten mucken würde.“

Auch Bürgermeister und Rat der Stadt Itzehoe berichteten in ihrer Lesart an den königlichen Statthalter über den Vorfall am 4. 10. 1702¹⁸:

„Arriens hat 4 Pferde an der Breitenburger Fährbrücke, die nur für die Commotilät der anliegenden Hof- und Hausleute bestimmt ist, stehen, während die Heiligenstädter Brücke Zoll- und Licentstelle ist. So haben

die Königl. Cammer- und Finanzdeputierte den Grafen Rantzau gebeten, die Fahrt über Breitenburg zu untersagen. Aber Arriens fährt weiter und läßt von der Breitenburger Brücke aus Reisende von Bauern nach Rendsburg und sonst weiterfahren. Daraufhin ist A. am Brunnen (unleserlich) durch die Stadt angewiesen worden und sein mit 5 Pferden bespannter Wagen mit 9 Personen auf 3 itzehoer Wagen zu je 2 Pferden nach Hamburg weitergefahren worden.“

Arriens erreichte die Rückführung seines Fuhrwerks und die Herausgabe anschließend durch Arrest und Beschlagnahme eines Itzehoer Fuhrmanns und seines Wagens in Friedrichstadt. Der Herzog Friedrich IV. konnte Arriens nicht helfen, da er an der Seite des Schwedischen Königs Karl XII. in Rußland Krieg führte und am 19. 7. 1702 in der Schlacht bei Klissow gefallen war. Es blieb dem Pächter der Post Claus Arriens also schließlich nichts anderes übrig, als sich der Itzehoer Fuhrleute zu bedienen, wenn er die Hamburger Post weiterführen und nicht seine Pacht zusetzen wollte. Hintergrund dieser Auseinandersetzungen war ganz offensichtlich die Spannung zwischen König und Herzog. Dies zeigt ein Schreiben des Königs an seinen Statthalter Graf zu Rantzau vom 16. 6. 1700, in dem angeordnet wird, daß der Tönninger Bote und alle anderen fürstlichen Passagiere angehalten werden sollten¹⁹:

„Auch nachdem berichtet worden, daß der Tönninger Bothe, auch andere Fürstl. Bediente und Unterthanen nach dem feindlichen Lager durch das Ambt Rendsburg und insonderheit durch das Kirchspiel Schenefeldt ungehindert Fahr- und repatieren sollen. Wir aber solches, in Ansehung des jetzigen ungebühr- und feindschaftlichen Betragens der Fürstlichen weiter zu gedulden nicht gemeinet seyndt, So hast du im ermeltem Ambte die Verfügung zu thun, daß biß zu Unserer weiteren Verordnung, nicht allein vorgedachter Bote, sondern auch alle andere Fürstl. passagierer angehalten und anhero gebracht werden.“

Aber die Zeit ohne Streit solle nicht lange dauern. Da Gottorf Geld brauchte, wurde das Postwesen an den Hamburger Postdirektor Wolff mit der Auflage verpachtet, Postwagen und Pferde auf seine Rechnung zu unterhalten. Er vermied in der Absicht, die Itzehoer auszuschalten, eine Durchfahrt durch Itzehoe, sondern ließ die Wagen von Hamburg und Friedrichstadt sich dort treffen und Passagiere samt Post und Gepäck auf den jeweils anderen Wagen umladen und anschließend beide wieder zurückfahren. Als nun Wolff sogar ein zweites Fahrtenpaar wöchentlich einrichtete, sahen die Itzehoer wieder rot und beklagten sich beim König, daß das ihr unfehlbarer Ruin wäre und sie an den Bettelstab bringen würde²⁰.

Auch Wolff mußte teilweise nachgeben und in einem Vertrag den Itzehoer Rollfuhrleuten das Vorrecht zum Befahren der Strecke Itzehoe–Hamburg zugestehen. Aber seine Position war durch die dänische Postordnung vom 25. 12. 1694, die das Postwesen im Laufe der Jahre doch gestärkt hatte, besser geworden. Denn in dem § 9 der Postordnung war ausdrücklich

der Schutz der Posten vorgesehen²¹: „Es soll auch allen und jeden, wer sie auch seyn, hiemit ernstlich verboten seyn, angeregte reitende, fahrende oder Fußposten zu vergewaltigen, zu beschädigen, oder selbige entweder in den Städten oder unterwegs ausser denen verordneten Oertern kurz oder lange aufzuhalten.“

Schließlich wurde am 5. 11. 1711 zwischen dem dänischen König und dem Herzog von Gottorf der sogenannte „Hamburger Vergleich“ geschlossen, dessen Artikel XIV wie folgt lautet²²:

„Was die Fahrende und Reitende Posten anlangt, So sollen selbige durch oder neben eines oder andern Herrn Stadt und Land, mit Ihren Wagen und Pferden, auch aufhabenden Passagieren und andern Sachen ungehindert passieren, und unter keinem praetext verzögert oder aufgehalten werden, doch daß solche Posten keine Briefe, Paquete oder Passagiers in des andern Herrn Stadt und Landen, an- oder aufnehmen und von denen etwa aufhabenden zollbaren Waren den Zoll erlegen sollen.“

Man sollte meinen, dieser Vergleich hätte alle Streitigkeiten beseitigt. Sie gingen jedoch noch einige Zeit weiter, da die Rollfuhrleute die Postfahrten zwischen Itzehoe und Hamburg immer noch für sich beanspruchten:

„Die Stadt wird er (Wolff) in Ewigkeit auf den Artikel XIV des Hamburger Vergleichs nicht zwingen können, daß er der Fahrenden Tönninger und Friedrichstädter Post mit seinen eigenen Wagen und Pferden so oft und vielmahl es ihm nur beliebt ohne eintzige der Itzehoer Hinderniß durch oder neben diese Stadt zu passieren Macht haben sollte²³.“

Auch als Wolff die Rollfuhrleute schließlich endgültig heranzog, gab es immer wieder Streit wegen der Entschädigung und der Unterscheidung zwischen leichten und schweren Fuhren: „zumalen die Wege bey veränderten Gewitterungen dann und wann dergestalt beschaffen, daß man mit Pferde und Wagen kaum aus der Stelle kommen kann und manchmal darin stecken bleiben muß, daß also nach solchem numero wir innerhalb kurtze Zeit alle unsere Pferde müssen zu schanden machen und nicht mehr capable sein würden.“ Und das, obgleich meist ohnehin vierspännig gefahren werden mußte.

Der königliche Postmeister Johan Heuß, der mit Vertrag vom 16. 6. 1712 die fahrenden Posten Flensburg–Rendsburg–Itzehoe–Hamburg und Hamburg–Itzehoe–Meldorf vom Oberpostamt in Kopenhagen pachtete, konnte seine Stellung gegenüber den Fuhrleuten wiederum verbessern²⁴: „Wenn dießen fahrenden Posten einiger Molest oder Hinderung von den Fuhr Leuten oder jemand widerfahren sollte, hat der Postmeister Heus solches an das Königl. Ober Post Ambt in Copenhagen zu geben, als dan Ihm alle billige Hülfe und Assistentz geleistet werden soll.“

In dem zweiten Vertrag mit Heuß vom 9. 12. 1720 sind Rechte und Pflichten der Rollfuhrleute dann genau definiert²⁵. Nach dem § 3 sollen Rollfuhrleute vor anderen den Vorzug haben, aber verpflichtet sein, jederzeit genügend tüchtige Pferde zu stellen. Und in dem Punkt 12) heißt es: „Soll Unser Post-Inspecteur Heus die jedes Orts sich befindende Roll-Fuhrleu-

te, nachdem es denen Rollen zu fahren zu kömmt, jederzeit nach Einhalt des mit ihm dieserwegen geschlossenen Contracts gebrauchen, und gegen Erlegung der gewöhnlichen Fracht, für jede Meile fahren lassen. Dahingegen müssen die Roll-Fuhrleute, ihrem Gebrauch nach, sich vor denen unter Wegs liegenden Wirtshäusern nicht mehr aufhalten, auch an denen Orten, wo sie füttern, aufs höchste nur eine Stunde bleiben, nicht weniger sich jederzeit höflich willig und gebührlich zu allen . . . bezeigen und finden lassen, widrigenfalls . . .“

Ein weiterer Vertrag vom 28. 10. 1732 zwischen Johann Heuß und den Rollfuhrleuten zeigt besonders die zunehmende Konkretisierung vor allem der Pflichten bei der Beförderung der Posten auf. Er soll daher hier im Wortlaut folgen²⁶:

1.

Es versprechen wir untergeschriebene die Posten von Itzehoe aus nach Hamburg die Woche an denen gesetzten Tage hin und her zu fahren, uns mit einem guten Wagen und Pferden zu versehen, die Post-Pferde und den Wagen an diesen Posttagen allemahl parat und in gutem Stande zu halten, um die Posten wohl fahren zu können nach der gesetzten ordonnance, wie auch in Zeit von einer Stunde nach Ankunft der Post wieder abzufahren, sonst aber die Post von dannen aus nach Hamburg, so sieben Meilen gerechnet wird von Michaeli biß Ostern in zwölf, von Ostern biß Michaeli aber in zehn Stunden allemahl richtig abzufahren und dahin liefern zu können, welches wieder zurück von Hamburg nach Itzehoe auch zu verstehen ist. Deßgleichen wird ihnen, wenn sie in Rendsburg seyn, auf die 6 Meilen von dannen nach Itzehoe im Winter zehn, und im Sommer neun Stunden verstattet.

2.

Der Wagen, den wir selbst anschaffen, soll groß, weit, tüchtig und mit guten Pferden wie gedacht stetig versehen seyn, daß auf den Wagen bis 1100 Pfund geladen werden können, worunter jede Person mit seinem Coffre zu 200 Pfund gerechnet wird, so daß also 4 Personen 800 Pfund ausmachen. Sollte nun nach des Postillions Meinung zu viel Fracht seyn, soll alles gewogen, und wenn er es fahren kann, die gantze Fracht gegeben werden.

3.

Diesen Postwagen fahren wir selbst, oder lassen es durch unseren getreuen Knecht stetig verrichten, und was uns oder demselben nebst der verschlossenen Postlade, auf welche wir genaue Aufsicht haben wollen, an Paqueten, so weit selbige unter den Stühlen geladen werden können, mit gegeben wird, soll von uns oder Ihnen auf die benannte und mit uns veraccordirte Post Station, nach dem mitfolgenden Fracht- und Stundenzet-

tel, welchen man dem Postillion jedesmahl zuvor zu lassen geben wird, richtig wieder abgeliefert werden. Was aber durch Verwahrlosung von uns oder Ihnen obgedachter Sachen halber verloren gehen oder entwendet werden möchte, dafür wollen wir ein für all und all für ein den Werth des verlorenen oder entwendeten, wie es angegeben worden auf der Charte verzeichnet stehet ohne einige Exeption zu bezahlen gehalten seyn, wozu wir uns verbinden bey Verpfändung all unserer Hab und Güter, so viel dazu von nöthen.

4.

Von Itzehoe nach Hamburg versprechen wir die Post des Sommers in zehn Stunden, in Winterzeit aber in zwölf Stunden über zu bringen und zu liefern, auch auf solche Weise hinwiederum zurück von Hamburg nach Itzhoe, und hierunter so wohl bey Tag als Nacht keine Stunde mutwillig versäumen, es sey denn durch unverhoffte überkommende unglückliche Zufälle, die man nicht zu ändern capable und mit unwidersprechlichen Beweis darzulegen seyn möchten, bey Strafe für jede Stunde einen Rthlr, welche man über die angesetzte Zeit später kommen würde.

5.

Es soll auch weder uns noch unsern Knechten, welche wir als Postillion die Post zu fahren anvertrauen werden, auf keinerley Weise verstattet werden, noch erlaubt seyn, ohne Vorwissen des Postmeisters, so wohl in der Stadt wovon wir fahren, als unterwegs, weder Personen noch Paqueten und Briefe auf den Post=Wagen mit zu nehmen, sondern wo und wenn solches geschehen, es in Erfahrung gebracht, oder über kurz oder lang entdeckt werden möchte, daß der Postillion, ohne permission dergleichen contravenienz begangen hat, derselbe es mit 2 Rthlr für jeden Packen jedesmahl zur Strafe zu bezahlen und zu büßen. Wir aber behalten und suchen unseren Regreß wieder an unsern Knecht, welchen wir die Post zu fahren anvertraut haben.

6.

Würde es sich aber zutragen, wenn die Post nicht völlig besetzt seyn sollte, daß Personen oder Paqueten unterwegs von dem Postillion auf die Post genommen werden möchten, kann solches zwar anzunehmen erlaubt seyn, allein er ist gehalten, bey Ankunft der Post solches sogleich dem Postmeister zu melden, damit er von der Person oder Paquet die Fracht heben, das Paquet bestellen lassen, und solches anzeichnen und berechnen kann. Ist er hierinnen seiner Pflicht nach getreu, und daß solches Mit- und Aufnehmen der Post Vortheil giebet, kann nach Proportion der Postmeister, dem der es angiebet, ein Trinkgeld geben, übertritt er aber solches, und verschweiget es, wird er nach vorhergehenden Articul ohnausweichlich mit der Strafe belegt werden.

7.

Der Postillion, der den Postwagen führet, muß das Posthorn blasen können, damit nicht allein ein jeder die Ankunft und Abgang der Post in der Stadt hören, sondern damit auch die Unterwegens der Post begegnenden sofort ausweichen und dem Post=Wagen Platz machen können, und wer ohne zu blasen an kommt und abgehet, soll sich 4 Schilling decourtiren lassen, desgleichen auch, wenn er seine Mondur nicht zusammen hat.

8.

Dem Postillion soll hoch anbefohlen und eingebunden werden, daß er unterwegs während der Post=Fuhre sich nicht vollsaufe, sondern stets nüchtern, mäßig und fromm betrage, auch nicht unterwegs bey den Wirthshäusern und Branntweins=Krügen still halte, und sich dadurch versäume, worüber die Zeit verstreichet, daß er die Stunden nicht halten, und die Passagiers deswegen zu Klagen keine Gelegenheit haben mögen, wie er dann auch gehalten, alle Morgen præcise halb elf Uhr fürs Posthaus zu seyn, bey Strafe von 8 Sch., da er zu späte kommt. Da aber

9.

bey nächtlicher Zeit oder auch bey excessiven bösen Wetter und Wegen der Postillion sich etwas verspätet, und solches von denen Passagiers, daß die Schuld nicht an ihnen attestiret werden kann, möchte den Umständen nach eine excuse anzunehmen seyn, so aber zu keiner Folge wegen Erlassung der angesetzten in artic. 4 enthaltenen Strafe gedeutet und dahin gezogen werden soll.

10.

Und da es sich öfter zuträget, daß die Postmeisters und Passagiers von denen Postillions unhöflich angefahren werden, so wird ihnen zu ihrer Verwarnung solches hiermit untersaget, auf den widrigen Fall müssen dieselben gewärtigen, daß sie solcher wegen mit einer harten Strafe belegt werden. Sie sollen hingegen

11.

denen Postmeistern allen behörlichen Respect und Gehorsam leisten, auch die mit der Post fahrenden Passagiers gar mit keinen groben unhöflichen Worten, sondern vielmehr mit aller Höflichkeit begegnen. Und da

12.

ihnen von ein oder andern Passagier mit unverdienten Scheltworten zu nahe getreten werden sollte, sollen sie sich nicht eigenthätig rächen, sondern es auf der ersten Station dem bestellten Postmeister, der die behöri-

ge Befugnis, und nach Befindung der Sachen ihnen billige Satisfaction verschaffen soll, anmelden und alles was die Post graviren kann, einstellen und unterlassen.

13.

Alle 1½ Jahr haben die Postillions von dem Herrn Postinspector zu empfangen einen roten Livre Rock und Reise Cabuse, dabey ihnen ein Schild und Posthorn eingeliefert wird, welchen Rock und Cabuse sie nach solcher Zeit zu eigen behalten, das Posthorn und Schild aber ferner zum Gebrauch der Post sich bedienen soll. Und soll

14.

der Postillion den Rock, Cabuse nebst dem Posthorn allemahl auf der letzten Poststation abliefern, und so derselbe von solchen, was abhanden bringet, selber solches zu bezahlen gehalten seyn.

15.

Die Postlade wollen wir stetig mit guten starken Stricken im Wagen so fest anbinden und versehen, daß im Fall bey unglücklicher Umwerfung des Wagens bey Tag oder Nacht, dieselbe denen Passagiers keinen Schaden zufügen noch auf den Leib mit ihrer schweren Last stürzen kann.

16.

An den Orten, wo die Abwechslung von Pferden geschieht oder gefuttert wird, mußte der Postillion aufs längste nicht mehr als eine Stunde verbleiben, die Passagiers sich sofort zum Wagen begeben, wenn der Postillion ins Horn bläset, und ohne einzigen Aufenthalt fortfahren, es mag der Passagier wollen oder nicht.

17.

Wann wir uns in Rendsburg befinden, und alda die Post zu rechter Zeit ankommt, welches vor 10 Uhr seyn muß, so verobligiren wir uns dieselbe anzunehmen, nicht um unsern Privat-Nutzen liegen zu lassen und davon zu fahren, wer dawieder erweißlich handelt, soll mit 2 Rthlr Strafe angesehen werden. Sollte aber vor obbenannter Zeit eine andere Fuhre vorhanden seyn, soll es ihnen frey stehen, solche ohne auf die Rendsburger Post ferner zu warten, anzunehmen, und mit selbiger wegzufahren.

18.

Auch verbinden wir uns ... auch nebst diesem Contract die Königl. allernädigsten Post-Mandate und verordnungen, die schon sind, oder noch herausgegeben werden möchten, in allen Punkten und Clausuln so

weit sie uns angehen, der gebühr nach schuldigst zu beobachten und nicht dawieder zu handeln.

19.

Obzwar in beregten Königl. Post-Mandaten enthalten, daß den Fuhrleuten nicht erlaubt eher als 6 Stunden vor, und 6 Stunden nach Abgang der fahrenden Post zu fahren, von ihnen aber ist angesuchet worden, hierinnen eine Änderung zu machen, als ist ihnen, doch ohne präjuditz vor jetzo zugestanden, daß sie von Michaelis bis Ostern 3 Stunden vor und 3 Stunden nach Abgang der Post fahren mögen, in Sommerzeit aber als von Ostern bis Michaelis es bey den ordдинаiren 6 Stunden verbleibet, wonebst sich dann auch die Fuhrleute verpflichten, daß sie unter diesem erhaltenen Vortheil der fahrenden Post nicht den geringsten Abbruch thun, und da es von jemandem geschehen, solches anzugeben gehalten seyn wollen.

20.

So ist dann auch verabredet, daß wenn am Sonabend ein Itzehoer Fuhrmann hier ist, derselbe vor 10 Uhr keine andere Fuhr anzunehmen gehalten, sondern auf die Post zu warten schuldig sey; sollte aber die Post so späth kommen, daß sie nicht retour zu fahren capable, soll der Itzehoer die volle Fracht haben, der auf die Post hier geblieben.

21.

Wann auch von einigen Postmeistern Schreibgeld oder Passier-Zettel genommen werden, an den Tagen, wenn die fahrende Post nicht gegangen, so soll nach diesen, solches nicht weiter genommen werden als nach den Orthen, wo die Posten hingehen.

22.

Sollte es kommen, daß obgleich in dem Königl. allergnädigsten Postmandat enthalten, daß keine Person weder 6 Stunden vor noch 6 Stunden nach Abgang der Posten a parte soll gefahren werden, sich dennoch einer fünde, es sey Officier oder sonsten einer, der erweißlich schleunig fort mußte, und die Post eben nicht abwarten noch mit derselben gehen könnte, selbigen soll die Roll-Fuhr befugt seyn, zu welcher Stunde es demselben gefällig, zu fahren, ohne in eine Strafe verfallen zu seyn, doch mit dem Beding, daß doch ein Passier-Zettel genommen werden soll. Gegen diesen allen verspreche

23.

ich Johann Heuß Königl. Wohlbestallter Post-Inspector, nicht allein vorangesetzte Articul so weit sie mich angehen, festiglich zu halten, sondern auch die Bezahlung nach der bisher gewesenen Taxa, nämlich des Win-

ters die Meile 24 Sch. und die retour vor 18 Schilling, des Sommers hingegen die Meile vor 20 und die retour vor 15 Schilling und zwar einem jeden Fuhrmann nach abgelegter Post-Fuhre sogleich zu bezahlen und zu entrichten . . .“

Die im § 21 erwähnten Passierzettel bedeuteten eine weitere Einengung der Fuhrmannsrechte. Die Itzehoer baten daher 1742 um Aufhebung dieser Verpflichtung für die Tage, an denen keine fahrenden Posten abgingen und für die Retourfahrten aus Hamburg. Dazu äußerte sich das Generalpostamt in Kopenhagen am 30. 11. 1742²⁷: Das Nehmen der Passierzettel beruhe nicht nur darauf, daß die Passagiere bewogen würden, sich an den Posttagen der Postfahren zu bedienen, sondern läge zur Hauptsache darin begründet, daß der Pächter Einsicht habe, ob gegen die königliche Postanordnung zugleich Postgüter fortgeschafft würden; denn darin sündigten die Fuhrleute sehr. Oft seien die Fuhrleute an Posttagen am Posthause vorbeigefahren oder sie hätten die Reisenden absteigen und hinter dem Posthause wieder aufsteigen lassen. Außerdem würden die Fuhrleute ohne volle Fracht nicht fahren, die Post müsse jedoch ohne Rücksicht darauf verkehren und habe auch noch zusätzliche Ausgaben für die Uniformen der Postillione usw.

Passierzettel seien gebräuchlich in den gesamten königlich preußischen und kurbrandenburgischen Ländern wie auch in Thüringen und Hannover. Auch nach dem Gottorpschen Postreglement von 12. 8. 1740 müßten Passierzettel genommen werden, „es möge Posttag sein oder nicht“. Diese zwei Schilling sollte der Reisende gern zahlen, da er die Bequemlichkeit der Post nutzen könnte. Der Wunsch der Fuhrleute sei nur, daß die Post wegen Mangels an Einnahmen einging. Für diese sei das zwar gut, das Publikum müßte aber darunter leiden. Die Passierzettel blieben also.

Die Itzehoer waren also Auftrags-Fuhrleute für die fahrenden Posten geworden, gleichzeitig hatten sie sich dadurch aber eine Aufsichts-Behörde eingehandelt, die ihnen im Laufe der Jahre immer mehr Rechte abnahm. Frei waren sie dagegen bei allen anderen Fuhren und hier verstanden sie es im Laufe des nächsten Menschenalters, ihre Position noch weiter monopolartig auszubauen. So heißt es in der „Declaration und Extension des den Itzehoer Rollfuhrleuten gegebenen Privilegs vom 29. 11. 1740“²⁸: Gesamte Einwohner, sie seien Bürger oder sonst von Civil oder Militär Stande, sind bei ihren Reisen an die Fuhrrolle gebunden. Doch ist solches nicht auf die Frachtgüter, und zu transportirende Meubles und Effecten zu deuten. So bleiben auch Unvermögenden die Sammelfuhren erlaubt. Nicht weniger haben die Einwohner Freiheit, wenn sie bei der Rolle bleiben, einen Fuhrmann auch außer der Tour zu nehmen. Bei den im Amt Steinburg verfallenden herrschaftlichen Fuhren, so von des Amts Eingesessenen nicht könnenournieret werden, sind die Itzehoer Rollfuhrleute andern vorzuziehen; doch ist dabei aber keine Reihe zu observieren. Und genießen dasjenige an Fuhrlohn, was den Amts Eingesessenen dafür gut getan wird.“

Die Freude über die Ausdehnung der Privilegien war jedoch nicht allgemein, da es sich bei den Fuhren der Stadtbewohner meist um kurze Reisen unter einer Meile handelte, die einen großen Aufwand erforderten, aber nichts einbrachten. Es kam daher von allen Seiten zu Beschwerden, nicht zuletzt von einem großen Teil der Reihenfahrer selbst. Sie fühlten sich auch bei der Entscheidung, die angeblich nicht ordnungsgemäß durch die Mitgliederversammlung getroffen war, übergangen und richteten von sich aus am 25. 1. 1758 eine gemeinsame Beschwerde an den Senat der Stadt Itzehoe²⁹.

Nach einem Schreiben des Königs an den Statthalter (ohne Datum) wurde die Erweiterung des Privilegs daher wieder aufgehoben³⁰: „Wir kraft dieses besagte Declaration und Extension hiedurch völlig aufheben und befehlen, daß solche nicht weiter als eine verbindende Verfügung gelten soll, mithin in Zukunft so wol den Itzehoer Bürgern und Einwohnern, als den Civil- und Militärbedienten frey fahren erlaubt seyn solle, sich zu ihren Fuhren Fuhrleute außer der Reihe, auch sogar der Bauern auf dem Lande, eigenen Gefallens zu bedienen . . .“

Jedoch sollten die Rollfuhrleute verpflichtet bleiben, kurze und lange Fuhren auf Verlangen durchzuführen.

Auch auf die Fuhren des übrigen Amtes Steinburg waren die Privilegien der Rollfuhrleute in der Weise ausgedehnt worden, daß ihnen diejenigen herrschaftlichen Fuhren zustanden, die die Gemeinden selbst nicht übernehmen konnten. Diese Bestimmungen hatten die Rollfuhrleute aber in der Form für sich ausgelegt, daß sie sich allen Fuhren aneigneten³¹. Das führte zum Streit vor allem mit Wilster und Krempe, die sich bei dem Statthalter beschwerten, als 1) ein Fuhrmann von Joh. Splieth, Elskop bei der Durchfahrt in Itzehoe angehalten und zum Absetzen seiner Passagiere gezwungen wurde und 2) gleiches dem Fuhrmann Loeft aus Wilster passierte, der ein Fuder Hafer für die in Wilster einquartierte Kavallerie zu transportieren hatte. Außerdem versuchten die Itzehoer, die Marschein-gesessenen zu zwingen, in Itzehoe abzusetzen, statt über die Brücke bei Breitenburg nach Glückstadt usw. zu fahren. Die Hauptleute der Wilster- und Krempermarsch bekamen Recht und die Itzehoer mußten nach der auf den Bericht des Statthalters vom 30. 9. 1754 hin getroffenen Entscheidungen des Königs auf die erweiterten Privilegien verzichten: „Dieses Anverlangen der Rollfuhrleute ist in beiden Fällen unstatthaft, und wird weder durch Recht noch Billigkeit unterstützt. Die Wilster- und Kremper-Marsch Eingesessenen haben dahero nicht ohne Grund Anlaß genommen, sich über das, nach obigen vermeintlichen Gerechtsamen der Itzehoer unternommenen Betragen derselben zu beschweren. Wie also Ew.? diesen Vorfall hiernach, und mithin Unsern Allerhöchsten Gesinnungen in dero vorangegangenen Relation, völlig gemäs beurtheilet haben; so billigen wir auch das darin enthaltene Gutachten in allen Stücken und wollen dahero, zu Vorbeugung künftiger Streitigkeiten über den wahren Sinn anfangsgedachter Resolution de 1740, selbige hiemittelst da-

hin expresse declariret haben: daß nur in den Fällen, wenn bey dem p.t. Amts-Verwalter in Itzehoe Reise Pässe produciret werden, nach welcher das Amt Fuhren zu leisten schuldig, solche aber wegen Eckengenheit? oder anderer Hindernisse, in natura zu übernehmen nicht vermag, besonders Fuhrleute in Itzehoe zu bedingen genötiget ist, sodann, und allein in diesem Casu, die Rollfuhrleute vor allen andern den Vorzug haben sollen . . .“

Ein gutes Schlaglicht auf die Nöte der Fuhrunternehmer im Jahre 1740 wirft eine Eingabe der Wagenmeisterin Anna M. Matthiesen vom 12. 11. d. J. Sie beklagt sich einmal darüber, daß der Rolle im Jahre 1730 die Amts- und Frachtfuhren genommen wurde und bittet um eine Änderung der Vorschriften „damit die armen Fuhrleute ihre Pferde und Wagen in besserem Stand halten können“³².

Vor allem aber beschwert sie sich über den damaligen Postmeister Johann Reichel, mit dem sie öfter Verdruß wegen der Stafetten hatte: „Weil er das Wagenmeistergeld dafür nicht bezahlen will . . . Ich weiß, was die königlichen Stafetten anlangt, daß ich eine allerunterthänigste Magd bin und keineswegs vermag, etwas zu interpretieren. Die Rede ist von den Auswärtigen und wenn mein Mann mit dem Postmeister redet, wird er hart angefahren, ja er maßt sich bei gutem Wetter die Stafetten selbst an, bei üblem Wetter und im Winter müssen wir sie fortschaffen. Da die Stafetten zu meiner Bedienung und Brot gehören, so bitte ich um Vermittlung, daß die Stafetten allein von der hiesigen Fuhrrolle fortgeschafft werden und mir das wenige Wagenmeistergeld davon bezahlt wird. Ich bin mir mehr als bewußt, daß Ihr hohes Ansehen bei Ihrer königlichen Majestät ein großes vermag und flehe, sich unserer zu erbarmen und zu verhelfen, daß gebotenermaßen die Amtsfuhren wieder an unsere Reihe kommen und die hiesigen Frachtwagen abgeschafft und wege der Stafetten eine königliche allergnädigste Verordnung gemacht werden möge.

Der grundgütige Gott wird solche hohe Gnade an uns erwiesen, mit allem selbst beliebigen hohen Wohl vergelten und dero Schild, Schutz und sehr großer Lohn sein, ich aber versterbe in tiefniedrigster Submission?.“

Zu den Amtsfuhren wurde ihr erwidert, daß bereits eine Resolution erfolgt sei und hinsichtlich der Klage über den Postmeister möge sie den ordentlichen Klageweg beschreiten.

Interessant an dem Vorgang ist vor allem der zum ersten Mal erscheinende Hinweis, daß der Postmeister sich schon damals Pferde für eine Grundlast hielt.

Der Streit mit dem Postmeister kündigte schon weitere Entscheidungen im Fuhrwesen zugunsten der Post an; denn das Zunftwesen war nicht mehr zeitgemäß durch den zu häufigen erzwungenen Wagen- und Pferdewechsel an den Unterwegsorten sowie den gegenseitigen Streit und Neid nicht nur zwischen den einzelnen Fuhrrollen, sondern auch den Mitgliedern untereinander wegen angeblicher Bevorzugung bei einträglichen Fuhren und vor allem wegen der Pferdegestellung. Denn für die

vier- und sechsspännig gezogenen Fahrzeuge mußten mehrere Unternehmer Pferde und Knechte beisteuern, die sich dann gegenseitig beschuldigten, zu schlechte und schwache Pferde zu haben. Außerdem mußte die Post dringend auch bequemere Beförderungsmöglichkeiten außerhalb der wenigen vorhandenen Postrouten schaffen. Der dänische König Friedrich V. erließ daher am 28. 5. 1762 die „Verordnung wegen der Beförderung der ordinären fahrenden und Extraposten für das Herzogtum Schleswig, das Herzogtum Holstein Königlichen Anteils, die Grafschaft Rantzau, Herrschaft Pinneberg und Stadt Altona“, die das Ende der Itzehoeer Fuhrrolle einläutete³³. Sie galt zunächst nur für die Postorte an der Hauptroute Hadersleben–Altona, also auch für Itzehoe, das damit Beförderungsstation wurde die die bisherigen Fuhrgerechtigkeiten bei der Postbeförderung beseitigte. Im einzelnen hatte diese für das Postwesen entscheidendste Verordnung des 18. Jahrhunderts folgenden wesentlichen Inhalt:

1.

Zukünftig sollte jeder Postmeister an seinem Stationsort schuldig und allein befugt sein, sowohl die ordinären, als auch die Extraposten, Kuriere und Estafetten zu befördern, und zwar ab 21. 6. 1762.

2.

Die Postmeister sollten für die Vorsorge schuldig sein, daß die zur Beförderung der Posten nötigen Pferde, Wagen und Geschirre sich allemahl in einem guten Zustand befinden, und an jedem Stationsort so viele Pferde, Wagen und Post-Chaisen vorhanden sind, als nach den Umständen zur gehörigen Fortschaffung der Reisenden erforderlich sein werden. Und obwohl die gegenwärtigen und zukünftigen Postbedienten die Beförderung der Reisenden und Posten nicht nur mit eigenen Pferden verrichten, sondern deswegen auch mit anderen Städten und Bauern kontrahieren können, so sollen sie doch in allen Fällen für die gehörige Förderung haften und für alle Klagen einzustehen haben. Es sollen bei allen Postkontoren auch die nötigen Schilder und Hörner in so ausreichender Zahl vorhanden sein, daß auch in Notfällen die Posten damit ausreichend versehen werden können.

3.

Die Postmeister sollen verpflichtet sein, alle ordentlichen, Extraposten und Kuriere spätestens innerhalb von 45 Minuten fortzuschaffen. Sind Vorspannpferde vorausbestellt, haben diese aufgeschrirt zu stehen, damit sie sofort herausgeführt werden können, wenn das Posthorn des ankommenden Postillions zu hören ist.

4.

Ein ordentlicher Postwagen soll im Sommer die Meile in $\frac{5}{4}$ Stunden, im Winter in $1\frac{1}{2}$ Stunden, die Extraposten und Kuriere die Meile in einer Stunde zurücklegen, es sei denn, daß dieses in dunklen Nächten, bei Unwetter usw. nicht möglich ist. Um die Fahrtzeiten zu überwachen, sind den Postillions Stundenzettel zu übergeben, die von den Postmeistern nachgeprüft und bestätigt werden müssen.

5.

Die Postmeister sollen den Reisenden höflich begegnen, und für diese wenigstens eine eigene und saubere Stube, die im Winter stets warm zu halten ist, bereit halten und so viel wie möglich dafür sorgen, daß vornehme und andere Personen eigene Zimmer erhalten können. Ebenso sind ihnen gegen angemessene Bezahlung Erfrischungen und Speisen zu reichen.

6.

In Posthäusern muß auf der Diele nachts ständig eine Lampe brennen und eine Person wachen, damit die Reisenden, die abends spät oder in der Nacht ankommen, nicht lange warten müssen, bis ihnen die Tür geöffnet wird. Dies soll auch geschehen, damit das Auspacken durch die Dunkelheit nicht behindert wird.

7. bis 13.

Die Fahrer der Posten müssen mindestens 18 Jahre alt sein. Es soll so behutsam gefahren werden, daß die Reisenden keinen Schaden nehmen und der Wagen nicht umgeworfen wird. Geschieht dies trotzdem, zahlt der Postillion ein Rthlr Strafe. War die Ursache Trunkenheit oder Schlafen auf dem Bock, wird er mit Gefängnis bei Wasser und Brot oder härterer Leibesstrafe belegt. Wer gegenüber Reisenden handgreiflich wird, hat mit Zuchthausstrafe zu rechnen, die sofort vollstreckt wird. Rauchen ist verboten.

14. und 15.

Reisende, Packen und Sachen dürfen unterwegs nicht aufgenommen werden. Haltestellen für die ordentlichen Posten sind die Posthäuser, die Extraposten bringen die Reisenden an das von ihnen gewünschte Ziel.

16. bis 18.

Reisende sollen die Posten nicht warten lassen. Sie sollen den Postbediensteten gegenüber höflich sein. Sollten sie den Postillions mit groben Scheltwörtern begegnen oder sie mit Schlägen traktieren, kann der Postmeister sie von der weiteren Beförderung ausschließen und in schweren Fällen den Vorfall dem Generalpostamt zur weiteren Verfügung anzeigen.

19. bis 21.

Bürger und Einwohner jedes Stationsortes dürfen sich nach Nebenorten bei Lösen eines Passierscheines für zwei Schilling selbst ein Fuhrwerk mieten. Bei dem nächsten Stationsort müssen sie jedoch auf die Post umsteigen. Sammelfahren, Transporte von Fracht, Markt und Kommissionsgütern sowie Möbeltransporte sind wie bisher von der Postpflicht befreit. Auswärtige Fuhrleute haben ihre Reisenden bei dem ersten inländischen Stationsort abzusetzen. Packen und Sachen unter 50 Pfund gehören auf die Post.

22. und 23.

Die Gebühr für einen Reisenden beträgt 24 Schilling je Meile. Ein Extrapostwagen mit zwei Pferden befördert bis zu 600 Pfund, jede Person als 150 Pfund gerechnet. Bei Mehrgewicht erfolgt Vorspann nach dem Verhältnis des festgesetzten Gewichts. Eine Chaise mit einem halben Verdeck und ein Phaeton ist bei drei Personen mit drei Pferden zu befördern. Reisekutschen erhalten im allgemeinen einen Vorspann von vier Pferden und bei besonderen Umständen sechs Pferden. Extraposten kosten je Pferd 15 Schilling, Kuriere 24 und Estafetten 28 Schilling je Meile. Der Fahrpreis ist vor der Abfahrt zu entrichten. Von dem Fahrpreis erhalten die Postmeister zwei Schilling als Wagenmeistergeld, die Postillione als Trinkgeld bei ordentlichen Posten je Station und Fahrgast vier Schilling, bei Extraposten je Meile vier Schilling. Besondere Bestimmungen gelten für Hin- und Rückfahrten bei Extraposten.

24.

Wenn bei starkem Verkehr die Reisemittel fehlen, um alle Reisenden ohne Aufenthalt zu befördern, können Einwohner und Bürger, die ein Fuhrwerk betreiben oder sonst ihre Pferde, Wagen und Knechte für Geld verdingen sowie Eingesessene in den Flecken und in den Kirchspielen bei einer Brüche von 10 Rthlr schuldig sein, ordentliche und Extraposten zu befördern und den Posten mit den benötigten Wagen und Pferden auszuheilen. Die mit der Durchführung der Posten dann Beauftragten haben die gleichen Pflichten, wie die bei den Postmeistern dienenden Postillions und sind auch den gleichen Strafen unterworfen. Als Vergütung erhalten diese Helfer das normale Entgelt für Postfahren nach Abzug von vier Schilling für die Bemühungen der Postbedienten. Doch gelten zwei kleine Geestpferde dabei nur als ein Pferd.

25.

Die Ober- und Unterbeamten sowie die Magistrate haben das Vertrauen, daß sie sich pflichtgemäß um die gute Beschaffenheit der Wege kümmern. Die Postbedienten sind außerdem verpflichtet, sich über den Zustand zu

erkundigen und darüber von Zeit zu Zeit dem Generalpostamt zu berichten.

26.

Allen Posten ist es erlaubt, Königs- Neben- und Feldwege zu benutzen und für die verschlossenen Schlagbäume und Hecktore Schlüssel zu besitzen. Sie dürfen, bis die ordentlichen Heerstraßen von den Untertanen in guten Stand gesetzt sind, auch über unbestellte Äcker und Wiesen fahren. Die Fahrten hindernde Gräben, Auswürfe und Löcher sind auf Anzeige der Post hin sofort amtlich zu entfernen.

27. und 28.

Die Postillione sollen die Postmontierung tragen und sich des Posthorns bei der An- und Abfahrt und unterwegs bei schmalen Wegen bedienen. Jeder, und zwar ohne Unterschied des Standes, soll den Postwagen bei Vermeidung einer Strafe von 20 Rthlr ausweichen. Allen anderen ist bei einer Strafe von 50 Rthlr verboten, die Postuniform zu tragen oder sich eines Posthorns zu bedienen. Bei Unfällen der Postwagen ist jeder gegen entsprechende Bezahlung zur Hilfestellung verpflichtet.

29. und 30.

Die Postillione werden nicht zum Landausschuß gezogen, bei den Truppen geworben noch mit Personalaufgaben belastet. Die Postmeister werden von allen bürgerlichen und Personallasten und sowohl in Kriegs- wie in Friedenszeiten von jeder ordentlichen und außerordentlichen Einquartierung befreit. Außerdem brauchen sie keine Nahrungssteuer zu bezahlen, wenn sie Reisende beherbergen und bewirten.

31.

In allen das Postwesen betreffenden Angelegenheiten sind weder die Ober- noch Untergerichte zuständig. Streitigkeiten werden vielmehr von der Post selbst untersucht, entschieden und vollstreckt. Die Verordnung ist in allen Posthäusern ständig auszuhängen.

Friedensburg, den 28. 5. 1762 Friederich R.

Damit waren die Postmeister allein verantwortlich für die Beförderung der Reisenden und Postsendungen. Sie konnten sich ihre Beauftragten auswählen, die meist im Wege der Ausschreibung gewonnen wurden. Es waren dies die sogenannten „Postfuhr-Contrahenten, mit denen Verträge über Einrichtung und Unterhaltung vollständiger Betriebe zur Besorgung des gesamten Postfuhrwesens der Station abgeschlossen wurden sowie „Post-Contrahenten“, mit denen man nur Verträge über Durchführung einzelner Postfahrten oder wegen Gestellung erforderlicher BeiChaisen und Nebenwagen abschloß. Die weitere Entwicklung in Itzehoe ist also

eine Angelegenheit der Postgeschichte und hat mit der Fuhrrolle nichts mehr zu tun. Es sei nur kurz erwähnt, daß die Post den Postfuhrdienst in Itzehoe später einem Posthalter, der auch vom König ernannt wurde, übertrug. Dies waren nach dem Dänischen Hof- und Staatskalender z. B.:
 1829 Johann Tode
 1830–1848 Johann Todes Witwe
 1855–1863 NN Möhring
 1864 Elise Möhring

Quellen und Anmerkungen:

- 1 Solange Kätner die Pferde stellten, wurde in verhältnismäßig kurzen Abständen gewechselt, z. B. in Flensburg, Stenderupau und Schuby. Nach Einsatz der Berufsfuhrleute lagen die Wechsel weiter auseinander.
- 2 Hermann Lütjohann: Das Personen- und Frachtfuhrwesen in Schleswig-Holstein, I. Teil, in „Nordelbingen“, Band 15/1939, Seite 261.
- 3 Landesarchiv Schleswig (LAS), Abt. 65.1. Nr. 1429.
- 4 LAS Abt. 65.1. Nr. 1430; Corpus constitutionum Regio Holsaticorum (Corpus), Altona, 1749, Band III Nr. XXII, Seite 665.
- 5 Wie 2, jedoch Seite 305.
- 6 Heinrich Schulz: Eine kurze Geschichte der Stadt Wilster, 1936, Seite 40.
- 7 Ruth Siegert, Itzehoe: Aus der Post- und Fernmeldegeschichte von Itzehoe, in „Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee“, Heft 2/1987, Seite 193.
- 8 LAS Abt. 65.2. Nr. 3546.
- 9 LAS Abt. 65.2. Nr. 3546.
- 10 LAS Abt. 65.2. Nr. 3545.
- 11 LAS Abt. 65.2. Nr. 3545.
- 12 LAS Abt. 65.2. Nr. 3545.
- 13 LAS Abt. 65.1. Nr. 1429 sowie Staatsarchiv Hamburg (Akten-Nr. nicht bekannt).
- 14 LAS Abt. 65.1. Nr. 1428.
- 15 Corpus III Nr. XXXII, Seite 681. LAS Abt. 65.1. Nr. 1429.
- 16 LAS Abt. 65.1. Nr. 1429.
- 17 LAS Abt. 65.1. Nr. 1429. Siehe auch: Hans Hübner: Die streitbaren Itzehoer Rollfuhrleute in: „Die Heimat“, Jahrgang 62/1955, Seite 136 ff.
- 18 LAS Abt. 65.1. Nr. 1429.
- 19 Reichsarchiv Kopenhagen (Akten-Nr. nicht bekannt).
- 20 LAS Abt. 65.1. Nr. 1431.
- 21 Unterlagen der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte Kiel.
- 22 Wie 21.
- 23 LAS Abt. 65.1. Nr. 1431.
- 24 Wie 21.
- 25 Wie 21.
- 26 LAS Abt. 65.2. Nr. 3545.
- 27 Wie 2, jedoch Seite 640.
- 28 Corpus III, Seite 640.
- 29 LAS Abt. 65.2. Nr. 3545.
- 30 Wie 29.
- 31 Wie 29.
- 32 LAS Abt. 65.2. Nr. 3546.
- 33 Wie 21.

Dänische Militärpost in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg

Von
Klaus-W. Peters (Wilster)

Als die ersten dänischen Soldaten im Sommer 1947 in Deutschland einrückten, waren 134 Jahre vergangen, seitdem eine militärische Einheit eine Aufgabe außerhalb der Grenzen des Dänischen Reiches zu lösen hatte. Die Soldaten hatten jeden Kontakt mit den deutschen Staatsbürgern zu meiden; ja, es war ihnen sogar verboten, nur mit Deutschen zu reden. Bevor aber die letzte dänische Einheit im Frühjahr 1958 heimwärts reiste, hatte sie im Januar 1958 an einem dänisch-deutschen-britischen Gemeinschaftsmanöver teilgenommen. In der Zwischenzeit war Deutschland nicht mehr ein besetztes Feindesland; Westdeutschland hatte seine volle Souveränität erhalten und war Partner bei der gemeinsamen Verteidigungsarbeit innerhalb der NATO. Mit dem Abzug der Truppen aus Deutschland fand auch ein interessantes Kapitel neuerer dänischer Postgeschichte sein Ende: die dänische Militärpost in Deutschland.

Schon während des Krieges hatten führende dänische Widerstandskämpfer England gegenüber das Versprechen gegeben, daß ein von den Deutschen befreites Dänemark an der Besetzung des geschlagenen Deutschlands teilnehmen würde. Während nach dem Kriege zunächst die Rede davon war, daß Dänemark eine Infanteriedivision von 20 000 Mann stellen sollte, bevollmächtigte der Reichstag die dänische Regierung am 15. Mai 1947, nur eine Brigade von 4000 Mann nach Deutschland zu entsenden. Schon am 5. Juni 1947 passierte das Vorkommando der Brigade die deutsch-dänische Grenze. Den Danske Brigade i Tyskland (die dänische Brigade in Deutschland) erfüllte ihre Besatzungsaufgabe im Rahmen der British Northern Army Group im Raume Wilhelmshaven–Oldenburg–Jever. Die politischen Verhältnisse in Dänemark brachten eine Verminderung der Stärke der Einheiten mit sich, die im Laufe des Jahres 1949 nur etwa 1000 Mann ausmachte.

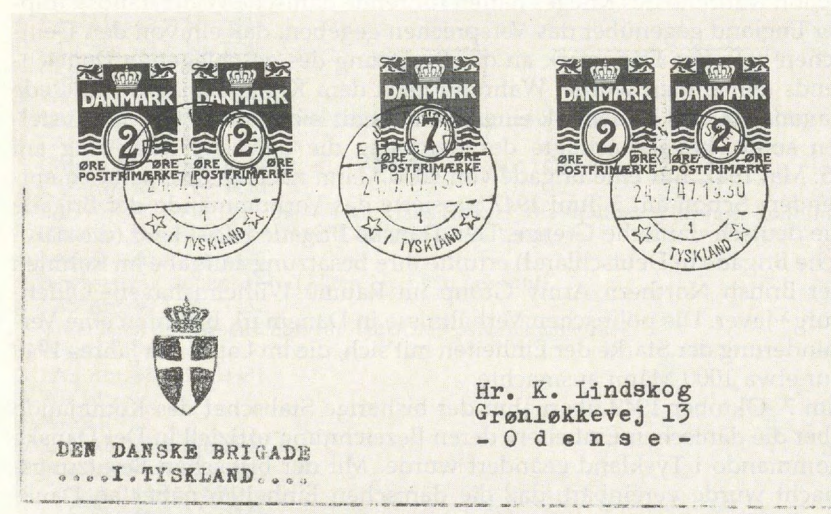
Am 7. Oktober 1949 übernahm der bisherige Stabschef das Kommando über die dänischen Einheiten, deren Bezeichnung offiziell in Det Danske Kommando i Tyskland geändert wurde. Mit der britischen Besatzungsmacht wurde vereinbart, daß die dänischen Einheiten näher an Dänemarks Grenze stationiert werden sollten. Während militärische Sachverständige gern die bisher von norwegischen Truppen nördlich des Kanals benutzten Kasernen belegt hätten, glaubten die Politiker wegen des Syd-slesvig-Problems einen Standort südlich des Kanals vorziehen zu müssen,

weil es in Holstein ein Minderheitenproblem nicht gab. So wurde dann das Hauptquartier von Jever nach Itzehoe verlegt. Ein Vorkommando erschien schon 1949 in Itzehoe, im Januar 1950 folgte der Rest. Itzehoe, wo bis 1863 dänische Streitkräfte gelegen hatten, wurde wieder dänische Garnisonsstadt und blieb es bis zum Jahre 1958. Im März 1958 wurde der größte Teil des dänischen Kommandos nach Dänemark zurückgezogen. Nur eine kleine Abteilung verblieb noch in Itzehoe, um die endgültige Abwicklung vorzunehmen. Diese Aufgabe konnte rasch erfüllt werden, und am 15. Juli 1958 wurde Det Danske Kommando i Tyskland endgültig aufgehoben.

Den Danske Brigade i Tyskland

Unmittelbar nach der Ankunft der dänischen Truppen haben auch die Postämter der Brigade ihre Tätigkeit aufgenommen. Durch die Postkontore wurden fast alle Postgeschäfte abgewickelt. Fredericia diente als Auswechselungszentrale für Briefpost, während Kolding Zentrale für Paketpost war.

Von den Postkontoren wurden fünf verschiedene Stempel verwendet. Die Postämter in Aurich, Varel, Oldenburg und Wilhelmshaven unterstanden dem Hauptpostamt in Jever. Die Stempel selbst waren Normstempel mit 28 mm Durchmesser. Sie zeigten im oberen Kreissegment die Inschrift *Den Danske/Brigade*, in der Mitte das Datum mit vierstelliger



Den Danske Brigade 1 Tyskland. Unmittelbar nach Ankunft der dänischen Truppen haben auch die Postämter der Brigade ihre Tätigkeit aufgenommen. Durch die Postkontore wurden fast alle Postgeschäfte abgewickelt. Fredericia diente als Auswechselungszentrale für Briefpost, während Kolding Zentrale für Paketpost war.

Oberst Axel Storch



CHEFEN FOR DET DANSKE KOMMANDO I TYSKLAND

Tyskland, den 25 / 1 1955

Sehr Geehrter Herr Bürgermeister Schultz.

Aus Anlass meine Versetzung nach Dänemark möchte ich Ihnen gern vor meiner Abfahrt als Vertreter der Stadt Itzehoe für das gute Verhältnis zwischen Stadtbehörden und Garnison danken.

Ich bedaure sehr, dass meine Veretzung so kurzfristig ist, was mich verhindert, persönlich Auf Wiedersehen zu sagen, und ich bitte Sie daher, mit dem Wunsch für der zukünftige Wohl der Stadt Itzehoe in dieser Weise meinen besten Dank zu empfangen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Oberst
Kommandeur.

An Herrn Bürgermeister Schultz,
Stadt Itzehoe.

-7. MRZ. 1957

Abt.:

aus den / ~~der~~ Mitteilungen Des Deutschen Städtetages

vom 25.2. 19.57. Nr. 93-131.

98/57 Beziehungen zwischen deutscher Zivilbevölkerung und alliierten Soldaten

In der 79. Sitzung des Präsidiums am 15./16. 2. 1957 hat die Hauptgeschäftsstelle über die vom Auswärtigen Amt angeregte Bildung eines etwa alle zwei bis drei Monate zusammentretenden Arbeitskreises berichtet, dem neben dem Deutschen Städtetag und dem Deutschen Städtebund Vertreter des Deutschen Sportbundes, des Deutschen Industrie- und Handelstages, des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks und der Arbeitsgemeinschaft der interkonfessionellen und überparteilichen Frauen-

verbände angehören. Der Arbeitskreis hat sich zum Ziel gesetzt, alle Möglichkeiten zur Verbesserung der Beziehungen zwischen deutscher Zivilbevölkerung und stationierten ausländischen Streitkräften zu intensivieren, indem u. a. Informationen und Vorschläge zwecks Weitergabe von Anregungen und Empfehlungen auf wirtschaftlichem, kulturellem und polizeilichem Sektor bis hinunter zu den lokalen Organen ausgetauscht werden sollen.

In gleicher Angelegenheit hat die Hauptgeschäftsstelle im November vorigen Jahres im Auswärtigen Amt unter Beteiligung von Vertretern der französischen und amerikanischen stationierten Truppen sowie der französischen und amerikanischen Botschaft Besprechungen geführt, in denen übereinstimmend die Auffassung vertreten wurde, daß das Schwergewicht aller diesbezüglichen Maßnahmen im örtlichen Bereich liegt, wobei grundsätzlich die Initiative und die Durchführung auf Seiten der Bevölkerung und ihrer örtlichen Vereinigungen und Organisationen verbleiben, die Stadtverwaltungen aber eine koordinierende und belebende Funktion ausüben sollten. Der Meinungsaustausch soll jedoch auf oberster Ebene fortgeführt werden, um über Erfahrungen zu berichten und nach neuen Wegen zur Erreichung des gemeinsamen Zieles zu suchen.

Das Präsidium hat das bisherige Vorgehen der Hauptgeschäftsstelle gebilligt und folgende Entschliebung angenommen:

„Das Präsidium bittet die Mitgliedstädte, alle Maßnahmen zu fördern, die auf ein geordnetes Zusammenleben ihrer Einwohner mit den stationierten Streitkräften abzielen und geeignet sind, Zwischenfälle zu vermeiden und zu einer Vertiefung der Beziehungen zwischen der deutschen Zivilbevölkerung und den verbündeten Truppen beizutragen. Die bisher schon von den Mitgliedstädten auf diesem Gebiet eigenverantwortlich und freiwillig veranlaßten Maßnahmen sollen durch den von der Hauptgeschäftsstelle zu vermittelnden Erfahrungsaustausch und durch deren Verbindung zum Auswärtigen Amt und den zuständigen Stellen der ausländischen Streitkräfte eine wirksame Förderung erfahren.“

Die Hauptgeschäftsstelle bittet daher die Mitgliedstädte um Übersendung geeigneten Erfahrungsmaterials, aber auch Vorschläge und Wünsche mitzuteilen oder über Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit mit den örtlichen Kommandostellen der alliierten Streitkräfte zu berichten, damit wir die entsprechenden Schritte unternehmen können. Mitgliedstädte, die wegen der örtlichen Verhältnisse besonders an einem Erfahrungsaustausch interessiert sind, bitten wir um Mitteilung, damit ihnen vorliegendes Material zugeleitet werden kann.

0/716-05 PRESSEFREI MittDST 25. 2. 57

1.

2. Zum Umlauf:

Uhrzeit und im unteren Bogen zwischen zwei nicht ausgefüllten Fünfsternchen in Tyskland. Unter der Datumsbrücke ist die Kennziffer 1-5 angebracht.

Nr. 1 Jever in Gebrauch vom 9. 6. 1947-6. 10. 1949

Nr. 2 ebenfalls Jever

Nr. 3 Aurich vom 27. 6. 1947-10. 10. 1949

Nr. 4 Varel vom 28. 6. 1947-9. 2. 1948

und dann in Oldenburg vom 9. 2. 1948-1. 11. 1949

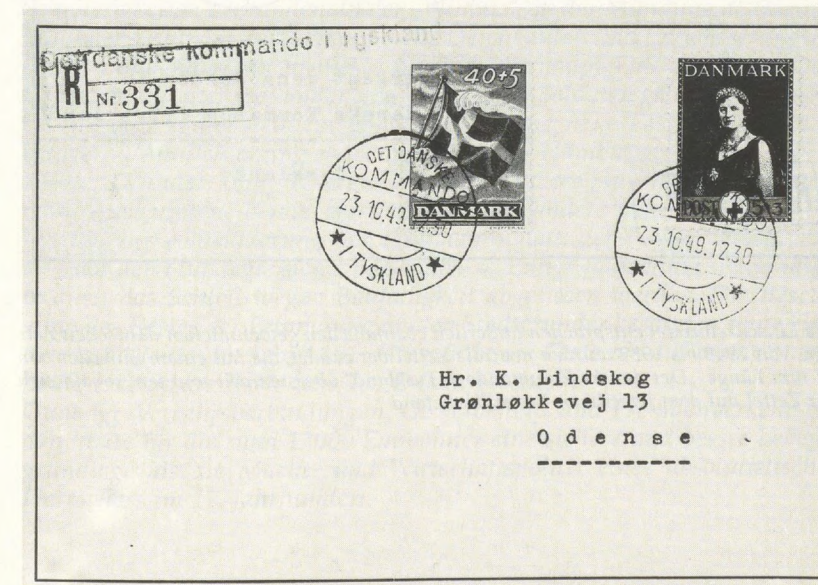
Nr. 5 Wilhelmshaven vom 1. 8. 1947-30. 5. 1949

Für Einschreibbriefe wurden die gewöhnlichen dänischen Rekommandiert-Etiketten verwendet. Dabei wurde als Absendeort der Text „D. D. Brigade i Tyskl.“ sowie die Nummer des Postkontors auf die Etikette gestempelt.

Det Danske Kommando i Tyskland

Bei dem dänischen Kommando in Deutschland bestand lediglich ein Postamt, nämlich das Postkontor in Itzehoe, obwohl mehrere Stempel vorhanden und im Gebrauch waren.

Bei den Stempeln war das Wort Brigade durch Kommando ersetzt und die Fünfsternchen ausgefüllt. Die Dienst- und Absendestempel des Kom-



Nr. 1 ohne eine römische Ziffer in der Datumsbrücke wurde zur gewöhnlichen Abstempelung von Post in der Kaserne in Itzehoe verwendet

mandos selbst waren recht unterschiedlich. Es kommen sowohl Zeilenstempel als auch Ovalstempel vor. Sie zeigen aber stets die Krone. Der Stempel Nr. 1, ohne eine römische Ziffer in der Datumsbrücke, wurde zur gewöhnlichen Abstempelung von Post in der Kaserne in Itzehoe verwendet. Die Einschreibzettel entsprachen äußerlich ebenfalls den gewöhnlichen dänischen Zetteln. Von 1949 bis 1952 wurden neutrale Zettel verwendet, die mit einem Einzeilerstempel von 82 mm Länge „Det Danske Kommando i Tyskland“ überstempelt wurden, sobald sich der Zettel auf dem jeweiligen Poststück befand.



Die Einschreibzettel entsprachen äußerlich ebenfalls den gewöhnlichen dänischen Zetteln. Von 1949 bis 1952 wurden neutrale Zettel verwendet, die mit einem Einzeiler von 82 mm Länge „Det danske Kommando 1 Tyskland“ überstempelt wurden, sobald sich der Zettel auf dem jeweiligen Poststück befand

Aus der Postgeschichte Glückstadts

Von
Detlev Ehlers (Norderstedt)

Vorbemerkung:

Wir danken dem Verfasser, Herrn Rektor a. D. Ehlers, für seinen Beitrag zur Postgeschichte. Daß Glückstadt bislang in unseren Blättern nicht behandelt wurde, ist fast verwunderlich. Denn kaum einen vergleichbaren Ort gibt es, in den bei seiner Gründung so viele Hoffnungen gesetzt wurden und der in so kurzer Zeit die Erwartungen enttäuschte. Es besagt fast alles, daß König Christian IV. bei seiner Gründung im Jahre 1617 „der Städte Meisterstück“ schaffen wollte und dabei den Ausspruch tat: „Geht es glücklich so fort, so wird Glückstadt eine Stadt und Hamburg ein Dorf.“ Die Absicht des Königs, Hamburg, Altona und Tönning einen ernsthaften Konkurrenzhafen entgegenzusetzen, war von vornherein mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. In der „Wildnis“, an der Mündung des kleinen Flüsichens Rhin, waren umfangreiche Deichbauten und Entwässerungsarbeiten notwendig, um in dieser Gegend überhaupt Fuß zu fassen. Dem Einsatz erfahrener Holländer und 1000 Mann Soldaten gelang es dennoch so gut, daß Wallenstein im Jahre 1627/28 die neue Festung vergeblich belagerte. Ähnlich erging es wenig später der Hamburger Flotte.

Als der Gründer-König 1848 starb, hatten schwere Sturmfluten seine weiteren Ausbaupläne bereits zerstört. Dies und andere politische Ereignisse führten zur Abwanderung der Kaufmannschaft, der Hafen verschlickte, und vor den Fluß legte sich eine Sandbarre. Einige Jahrzehnte später mußte auch das Schloß wegen Baufälligkeit abgerissen werden. Die Beseitigung des Restes der Erinnerung an den Stadtgründer besorgten seine eigenen Landsleute. Im Jahre 1815/16 wurde die Feste bis auf wenige, noch heute erkennbare Reste von den Dänen geschleift.

Günstige Verkehrsverbindungen, Gewerbefleiß und Fremdenverkehr bilden heute für die rund 13000 Einwohner eine sichere und bessere Lebensgrundlage als die Macht- und Wirtschaftspolitik eines absolutistischen Herrschers im 17. Jahrhundert.

Am 22. März 1617 unterzeichnete der dänische König Christian IV. die Gründungsurkunde Glückstadts, gibt der Stadt einen Namen (dat mut mit glücken!), verleiht das Stadtrecht und als Wappen die Glückstädter Fortuna.

Über die Anfänge der ersten Postverbindungen dieser jungen Stadt ist uns kein genaues Datum überliefert. Man weiß nur, daß in der ersten Zeit ein Bote zweimal wöchentlich nach Hamburg und zurück verkehrt haben soll. Aber es dürfte sich schon bald nach der Gründung als notwendig erwiesen haben, von und nach Glückstadt in den verschiedensten Richtungen Postverbindungen einzurichten, da Christian IV. Niederländer, portugiesische Juden und Einwanderungswillige verschiedener Länder in die neue Stadt rief.

Als vorsorglicher Landesvater befahl König Christian IV. am 24. Dezember 1624, daß in seinem Land ein „ordnungsgemäßes“ Briefbeförderungssystem eingerichtet werden sollte. Als Grund dafür wird erzählt, daß Christian IV. darüber verärgert gewesen sein soll, daß ein Weihnachtsbrief an seinen Freund bei Hadersleben nicht zugestellt wurde, weil angeblich der reitende Bote keine Lust hatte, durch einen Umweg, der abseits der Postroute lag, Zeit zu verlieren. Anzunehmen ist aber, daß schon vor diesem Datum Postverbindungen von und nach Glückstadt bestanden haben; denn sicherlich haben die Fuhrunternehmer dieser jungen Stadt dem Bürgermeister und dem Rat sich schon bald nach der Gründung angeboten, eine Verbindung mit Itzehoe über die am Weg gelegene Festung Krempe herzustellen, denn diese beiden Städte waren bereits an das damalige Verkehrsnetz angeschlossen. Als Beweis dafür mag folgende Erwähnung in der Postordnung angeführt werden: „Die Fuhrleute in Glückstadt haben mit dasigen Postmeister accordiret, daß er in die Reihe treten könne, wann er wolle.“ Eine weitere Quelle für Bestehen einer Postverbindung mit Itzehoe ist die Anordnung Christian IV. vom 12. September 1640 an seinen Statthalter Graf Pentz, sich zu bemühen und zu erreichen, daß der Fuhrlohn von Glückstadt nach Itzehoe herabgesetzt werde.“

Sich schon damals von Glückstadt aus in den „internationalen“ Verkehr – wenigstens zwischen Dänemark, Deutschland und wohl auch Holland – einzuschalten, gelang König Christian IV. durch den folgenden königlichen Erlaß vom 19. September 1640, durch den der Postweg und der Postbetrieb genau vorgeschrieben werden:

„Wir lassen Dir unverhalten, daß wir die Posten aus Holland, auch von Cöllen, Frankfurth, Nurenberg, Leipzig, Braunschweigh usw., so sonst auff Hamburg ordinarie gangen, für erst auf Staden und von dannen bis anhero verlegt, zu dero behueff auch einen absonderlichen factoren nahmens Caspar Friederich Dreyßbruch daselbst in Stade verordnet, welcher Dienstag und Donnerstags selbige respective anhero verschaffen werde. Damit nun dieselbe von hinnen weiter gebracht werden, ist unser gnedigster will und befehlig, daß sofort sie ankommen, du damit einen Soldaten

biß nach Itzehoe an den Ambtschreiber lauffen lassen solltest, welcher dan durch die Amtsbotten dieselbe ganz unverweilet nach Rendsburg an den Ambtmann liefern wirdt, damit sie alda der durchreisenden Hamburger Post ferner ins Reich und nach Copenhagen mitgegeben werden mugen.“ Also auch in Stade saß 1640 ein königlicher „Faktor“, er hatte offenbar die Verbindung mit Hamburg auf der einen Seite und den genannten deutschen Städten auf der anderen zu vermitteln; er hatte die Verbindung mit der Gückstädter Post zu schließen; erst von Rendsburg an lief die Glückstadt-Itzehoer Post zusammen mit der von Hamburg direkt kommenden weiter nach Kopenhagen. So konnte unter Umständen die Verbindung über Hamburg vermieden werden, woran Christian IV. zeitweise sicherlich gelegen war. Es wird berichtet, „daß der König solche Möglichkeiten peinlich bedachte.“

Doch nun zur weiteren Entwicklung der Glückstädter Postverhältnisse. Aufgrund vorhandener Quellen überträgt der König 1646 das Postwesen in Glückstadt dem Albert Baltzer Berns, der dies Amt aber nicht selbst ausübte, sondern Martin Rueland als Postmeister einsetzte. Er öffnet wahrscheinlich die lange Reihe der Postmeister, die uns bis in die Gegenwart namentlich überliefert sind.

Wie lange dieser Martin Rueland das Postmeisteramt in Glückstadt versehen hat, ist uns nicht überliefert. Ihm folgten bis in die Gegenwart (bis 1. 1. 1971) weitere sechszwanzig mit den Titeln Postmeister, Postamtman – zeitweise auch Oberpostmeister. Aus den vorliegenden Bestellungen, d. h. Ernennungsurkunden, ist es natürlich nicht möglich, hier alle Namen und Daten ihrer Amtszeit aufzuzeichnen. Hervorzuheben ist aber, daß das Amt eines Postmeisters in Glückstadt sehr begehrt war, zumal es meist nur „nebenbei“, also nebenamtlich ausgeübt wurde.

Der Inhaber dieses Amtes genoß nämlich völlige Steuerfreiheit und war von der Last der Einquartierung befreit, die in der Festung Glückstadt erheblich war, und legte Wert darauf, von der Bevölkerung mit „Monsieur“ angeredet zu werden.

Erst der achte in der langen Reihe dieser Postmeister – Georg Diederich Früchtenicht (auch Fürchtenicht genannt) – kann als erster Fachbeamter in diesem Posten angesehen werden, da er vom 15. 12. 1809 bis 13. 3. 1838 Bevollmächtigter im Schleswig-Holsteinischen Sekretariat und Revisionskontor des Generalpostamtes in Kopenhagen war. Das gleiche kann von anderen Postmeistern nicht gesagt werden. So war ein Postmeister namens Christian Anthon Hildebrandt (vom 2. 8. 1765 bis 31. 9. 1808) Rechtsanwalt. Der Postmeister I. P. von Ahrends (von 1838 bis 1846), Major a. D., ein Herr Christoph Heinrich Detlev von Fabricius (vom 1. 7. 1846 bis 30. 3. 1848), Oberstleutnant a. D., ein Herr Michael Detlev de Fisker (vom 16. 7. 1852 bis 25. 2. 1963), Kammerjunker.

Daß die Post ein „Königliches Unternehmen“ war, wird 1645 deutlich im Gildebuch der Brand- und Schützengilde Glückstadt vermerkt, nämlich er, „der vom König mit dem Postwesen beauftragt“, läßt sein Haus in der

Königstraße: „anitzo das kgl. Posthaus, ein Eckhaus“ mit 18 Mark versichern. Zu der Zeit waren 18 Mark der höchste Satz, und es dürfte ein großes Haus gewesen sein, das den „Posthof“ beherbergte.

Die letzte Posthalterei alten Stiles war seit 1845 das Haus des einstigen Arztes Dr. Thun am Fleth 31. Das jetzt abgebrochene Haus wurde durch einen Fries mit Posthörnern geziert, die durch Unterbrechung an den Außenseiten des schönen Frieses Ein- und Ausfahrt für die Postkutschen erkennen ließ (siehe Abbildung des Frieses).

Seit 1864 liegt das Postamt in der Großen Kremper Straße, und zwar stets an der Stelle, wo es sich heute noch befindet (Nr. 1–3). Das bis heute – wenn auch nach mehrfachen Umbauten – benutzte Dienstgebäude ist am 1. Oktober 1897 bezogen worden und somit über 80 Jahre in Betrieb.

Über den Ausbau der Glückstädter Postverbindungen kann nur in übersichtlicher Form berichtet werden.

Ab 1694 gehen zweimal wöchentlich Fußboten in jeder Richtung zwischen Glückstadt und Itzehoe und zwischen Glückstadt und Hamburg. 1734 geht der Hauptpostkurs Kopenhagen über Glückstadt.

1744 wird das Glückstädter Nebenpostamt in ein Hauptpostkontor umgewandelt, nachdem auf Vorschlag des Generalpostamtes in Kopenhagen Achatius Nicolaus Koch von König Christian V. am 5. September 1744 zum Postmeister in Glückstadt ernannt wird. In der noch vorhandenen Bestallung wird Koch folgendes mitgeteilt:

„Er sollte dem Postmeisterdienst getreulich vorstehen, die jeden Posttag ankommenden Briefe und Pakete aller Orten, wohin sie destinirt sind, wohl bestellen, das Porto dafür einfordern und erheben und von den über Itzehoe kommenden und abgehenden Briefen der Generalpostkasse getreulich Rechnung erstatten, ohne mit dem Postmeister in Itzehoe deswegen weiter in Verbindung treten. Ferner solle er die Postillons oder Postboten zwischen Glückstadt und Hamburg wie auch zwischen Glückstadt und Itzehoe allemal zur rechten Zeit abgehen lassen und sich dabei nach der ihm vom Generalpostamt zugehenden Instruktion richten ... Solange er diese Postmeisterbedienung getreulich verwalten werde, werde sein Wohnhaus von der Einquartierung und von allen persönlichen Lasten befreit sein, kraft der Verordnung des in Gott ruhenden Königs vom 12. Juni 1686.“

Glückstadt war nun also zum Hauptpostamt erhoben, und zwischen den beiden Städten Glückstadt und Itzehoe ging nun nicht mehr ein Postbote, sondern ritt ein Postillon.

Aus dem weiteren Postbetrieb nur noch wenige Nachrichten. Nach einem im Landesarchiv Schleswig-Holstein vorliegenden Schreiben vom Juni 1781 verkehrten damals einmal wöchentlich der königliche Postwagen von Glückstadt nach Elmshorn und der nach Itzehoe. Der Fuhrmann, der diese Fuhren ausführte, beklagt sich, er habe bei der neuen Posteinrichtung viel verloren gegen früher, wo die Post auf Privatrechnung des Postmeisters bis nach Hamburg gegangen sei.

1833 gab es bereits fünfmal in der Woche Postverbindungen zwischen Glückstadt und Itzehoe in beiden Richtungen. 1845 wird wöchentlich eine einmalige Postverbindung zwischen Glückstadt und Krempe eingerichtet; wahrscheinlich wird zu der Zeit auch die bereits erwähnte Posthalterei am Fleth eingerichtet.

Ein gänzlicher Wandel in der Postbeförderung von und nach Glückstadt geschieht, nachdem am 20. Juli 1845 die Eisenbahn Glückstadt–Elmshorn eröffnet wird – mit einer Benutzung von täglich zwei Zügen ab 16. 8. 1845 in jeder Richtung zur Postbeförderung. Die mit der Bahnpost beförderten Briefe und Postsachen sind seitdem an dem Stempel „Bahnhof Glückstadt“ – zunächst mit Krone und Posthorn verziert – erkenntlich. Ab 1857 ermöglicht die neu eröffnete Eisenbahnstrecke Glückstadt–Itzehoe die Postbenutzung; 1881 desgleichen bis Heide bei Inbetriebnahme der Strecke Itzehoe–Heide, und ab 1887 ist nach Durchführung der Marschbahn bis zur Landesgrenze nach Hvidding (heute in Dänemark) Postbenutzung möglich.

Stempel „Bahnhof Glückstadt“,
verwendet ab 16. 8. 1845

Z(ug) I ab 1847
Z(ug) II neue Form (ohne Krone)
ab 1855



Für die ländliche Postbeförderung von Glückstadt erscheint noch die seit 1884 einmal täglich verkehrende Privatpersonenpost – mit Postbeförderung – zwischen Glückstadt und Wewelsfleth erwähnenswert, die ab 1885 zweimal täglich Postsachen beförderte, jedoch 1910 aufgehoben wurde. Über den Amtsbereich – dargestellt hier nur bis zum 2. Weltkrieg – berichtet die Glückstädter Postchronik: „Seit wann hier Ortszustelldienst besteht, ist nicht überliefert. Die Landzustellung ist ganz allgemein am 1. Januar 1878 eingerichtet worden.“

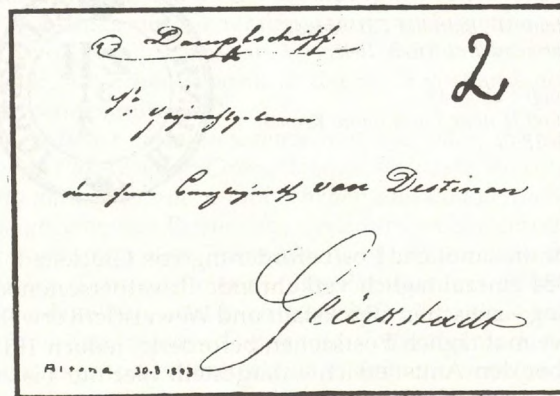
In der dänischen Zeit waren dem „Postkontor“ die Briefsammelstellen in Bielenberg, Kollmar (Holstein) und Wewelsfleth unterstellt. Die schleswig-holsteinische Postverwaltung hat den Amtsbereich des Postamtes in den Jahren 1848–1852 wahrscheinlich nicht geändert. Glückstadt blieb auch Abrechnungspostamt für die von der Reichpostverwaltung errichteten Agenturen Wewelsfleth und Kollmar. Ebenso wurde ihm die am 1. April 1872 in Herzhorn errichtete Postagentur unterstellt. Diese hat dann abwechselnd zu den Abrechnungspostämtern Glückstadt und Elmshorn gehört. Bei der Einführung der Landpostverkräftung wurde sie am 1. November 1930 von Elmshorn abgetrennt und gehörte dann wieder zum Geschäftsbereich des Postamtes Glückstadt.

Die Postagentur Kollmar (Holstein) wurde im Jahre 1885 dem Postamt Elmshorn zugeteilt, Wewelsfleth im Jahre 1907 dem Postamt Wilster. So hat sich der Amtsbereich des Postamtes Glückstadt der stetig abnehmenden Bedeutung der Stadt entsprechend verkleinert. Vor dem 2. Weltkrieg erstreckte er sich von der Störmündung im Norden bis dicht vor Kollmar im Süden in einer Breite von durchschnittlich 6 km am nördlichen (rechten) Elbufer entlang und umfaßte die Stadtgemeinde Glückstadt, die Landgemeinden Herzhorn, Blomesche Wildnis, Engelbrechtsche Wildnis und Teile der Landgemeinden Kollmar und Elskop.

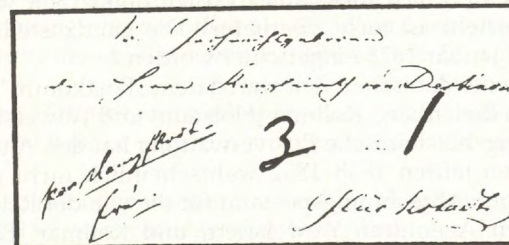
Briefbeförderung
Altona—Glückstadt
mit Dampfschiff
„Glückstadt“



Handschriftlicher
Vermerk
„Dampfschiff“ 1840/44



Handschriftlicher Vermerk
„per Dampfboot“ 1840/44



Erwähnenswert und bisher kaum bekannt ist die Postbeförderung mit dem Dampfschiff „Glückstadt“ von und nach Altona in den Jahren 1840 bis 1844. Die abgebildete Zeitungsanzeige und wenig erhaltene Briefe mit dem Vermerk „per Dampfboot frei“ sind Beweise dieser Beförderungsart.

Doch zum Schluß noch einige Bemerkungen über den Poststempel Glückstadts, denn gerade sie geben uns interessante Aufschlüsse über die postgeschichtliche Entwicklung eines Ortes. Darum bemüht sich seit Jahren die Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie e. V. Sie gibt Ratschläge durch Referate zum Aufbau einer Heimatsammlung, fundierte Rundschreiben mit postgeschichtlichen Abhandlungen, und hat durch Herausgabe eines zweibändigen Fachkataloges zur Erforschung dieses Gebietes beigetragen. Hier nur wenige Bemerkungen zur Stempelgeschichte Glückstadts.

Die ersten Briefe von Glückstadt sind nur am Siegel und der Ortsangabe im Innern des Schreibens erkenntlich. Von 1727–1737 lassen handschriftliche Vermerke mit Tinte von Glückstadt den Orte erkennen, und seit 1821 findet man Ortsangabe und Datum rückseitig. Vorübergehend (von 1799 bis 1811) wird „von Glückstadt“ entweder abgekürzt oder ausgeschrieben auf der Vorderseite mit Rötelfarbe angebracht. Seit 1827 benutzte man Langstempel in verschiedener Größe, Länge und Schriftart (Antiqua oder Fraktur). Erst seit 1847 wurden die heute üblichen runden Stempel in verschiedensten Formen verwendet; das Frankieren mit Briefmarken war jedoch noch nicht bekannt.

Erst die sogenannte Provisorische Regierung führte nach Erhebung Schleswig-Holsteins am 24. März 1848 gegen Dänemark am 15. November 1850 die sogenannten Postschillinge ein – auch Franco-Marken genannt.

Die Verwendung dieser neuen Postwertzeichen in hellblauer (1 Schilling) und rosa Farbe (2 Schillinge) setzte sich nur langsam durch. Vom Aufgabebetrag bis zum 22. 3. 1851 sind im Glückstädter Postamt für nur 59 Mark und 6 Schillinge (1 Mark = 16 Schillinge) dieser heute so seltenen Wertzeichen verkauft worden. Entwertet wurden diese Frankierungsmarken mit einem rostförmigen Nummernstempel. Glückstadt erhielt die Nummer 11. Die große Seltenheit dieser gebrauchten schleswig-holsteinischen Marken ist nicht verwunderlich, wenn man berücksichtigt, daß im ganzen nur 8700 Briefe mit ihnen frankiert worden sind.

Nach dem verlorenen Befreiungskrieg erhielt das Postamt Glückstadt von der königlich-dänischen Postverwaltung einen sogenannten Dreiringsstempel mit der Nummer 116 und ebenfalls dänische Freimarken. Auf die einzelnen Ausgaben dieser dänischen Briefmarken soll hier nicht näher eingegangen werden. Mit dem Ringstempel (Nr. 116) gestempelte Briefe – sowohl Ort- wie auch Bahnhof-Glückstadt – sind heute selten und von Sammlern gesucht.

In der Zeit vom 10. März 1864 bis Ende 1866 – nach dem Befreiungskrieg durch Preußen und Österreich – wurden in den Herzogtümern Schleswig – Holstein eigene Freimarken, die bis zum 31. Dezember 1867 gültig waren, verwendet.

Verschiedene Stempelformen



1845—49



1849—52

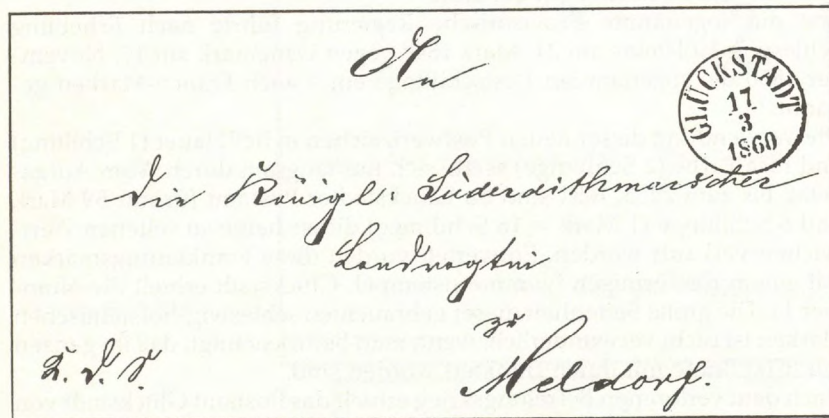


1854—62
(blau u. schwarz)



1867—78
(Preuß. 2-Kreiser)

Ab März 1865 wurde eine Entwertung dieser Marken durch einen sogenannten „Einkreiser“ mit Ortsangabe Glückstadt angeordnet. Dies war zunächst noch ein dänischer und später ein preußischer Einkreiser, da die Herzogtümer und damit auch Glückstadt am 1. Januar 1867 königlich-preußische Provinz wurden.



Brief (königl. Dienstsache) mit dänischem Einkreiser

Das gesamte Postwesen in den Herzogtümer übernahm am 1. Januar 1868 der Norddeutsche Bund, der vom gleichen Tage an die Marken des Norddeutschen Postbezirks einführt.

Am 4. Mai 1871 übernahm dann die deutsche Reichspost die preußische Postverwaltung, und diese führte am 1. Januar 1872 neue Briefmarken und Ganzsachen mit dem deutschen Reichsadler ein. Das Postamt Glückstadt wurde von diesem Tage an der neugebildeten Oberpostdirektion Kiel unterstellt.

Es ließe sich in diesem Beitrag über die weitere postgeschichtliche Entwicklung Glückstadts bis in unsere Gegenwart noch vieles berichten, doch erlauben Sie mir, liebe Leser, noch die folgende Schlußbetrachtung: Wie die geschichtliche Bedeutung Glückstadts nach und nach abgenommen hat, so hat diese Stadt es sich im Laufe ihrer Entwicklung gefallen lassen müssen, daß sie – wie auf manch anderem Gebiet – auch im Postverkehr von den Nachbarstädten überflügelt worden ist. Aber Ungunst des Platzes und der Geschichte haben sich gegen diese „Stadt des Glückes“ verbündet.

Geblichen ist die wundervolle Lage am breiten Elbstrom und am Rande eines reich gesegneten Marschlandes sowie ihre wechselvolle Geschichte.



Sonderstempel (Maschinenwerbeeinsatz)
anlässlich der 350-Jahr-Feier Glückstadts (1617–1967)

Abschließen möchte ich dieses Kapitel der Postgeschichte Glückstadts mit einem ergreifenden Zeugnis von der Treue eines Postreiters bis zum Tode. In der Niederschrift des Pastors von Herzhorn, Saucke, der 1712 seine Chronik schrieb, heißt es aus dem Jahre 1708: „Der Itzehöer Bote mit Namen Caspar, welcher des Dienstages und Freytages die Copenhagener Briefe in Glückstadt pflegte zu bringen, ist dermaßen erfroren gewesen

an seinen Beinen und Leibe, so daß er gleich lebendig in Itzehoe gekommen, dennoch aber, da sie ihn vom Pferde herabhoben, also bald gestorben ist.“

Literatur zur Postgeschichte Glückstadt:

- 1) Die Postordnung Christian IV. Kopenhagen vom 24. Dezember 1664 (s. Wilh. Ehlers: Geschichte und Volkskunde des Kreises Pinneberg, Elmshorn 1922, S. 444).
- 2) Postordnung in den Königreichen Dänemarck und Norwegen, wie auch der Fürstenthümer Schleswig und Holstein vom 25. Dezember 1694, Kopenhagen.
- 3) Placat betreffend die Beförderung von Extraposten und Courieren auf der Chaussee zwischen Kiel und Altona, Kopenhagen 1834.
- 4) Hieronymus Sauke: Stormarschen und Hardeshornische Chronika des Diaconus an der Kirche zu Herzhorn, S. 409.
- 5) Friedrich Diestelhorst: Die Wiederbesetzung der Postmeisterstelle in Glückstadt im Jahre 1724.
Aus: die Heimat, Neumünster 63. Jahrgang/1956, S. 89 f.
- 6) Franz Michaelsen: Die königliche Post in Glückstadt.
Aus: Die Heimat, 64. Jahrgang Heft 4 Neumünster 1957.
- 7) Heinrich Offen: Das einseitige General-Postamt.
Aus: Die Heimat, 64. Jahrgang/1957, Neumünster.
- 8) Schreibendes LAS – Nr. 1040/75 vom 2. Mai 1975.
„Zur Postverbindung von Glückstadt nach Itzehoe und Hamburg – Hinweis auf Artikel der Postordnung vom 25. Dezember 1694.“
- 9) Postgeschichtliche Aufzeichnungen des Postamtes Glückstadt, 1936, Seite 7-12. Ergänzungen: 1950.
- 10) Arbeitsgemeinschaft für Schleswig-Holsteinische Postgeschichte und Philatelie e. V.: Handbuch der Poststempel und handschriftlichen Ortsangaben, 2. Auflage – Schleswig 1979, S. 35, 61, 102-105, 354 sowie Rundschreiben: 148/III-V (handschriftliche Ortsangaben von Glückstadt).
- 11) Fritz Klauke: Die Postdienststellen und ihre Ortsstempel in Schleswig-Holstein. Eckernförde, 1975, Seiten 49-51.
- 12) Detlev Ehlers: Heimatsammlung zur Postgeschichte Glückstadt.
- 13) Glückstädter Fortuna vom 18. Nov. 1975.
- 14) Hugo Kröttsch: Handbuch der Postfreimarkenkunde Teil XV, Schleswig-Holstein, Leipzig, 1897, S. 16.
- 15) Hans Grobe: Altdeutschland Spezial-Katalog u. Handbuch 5. Aufl. Hannover 1975, S. 550.

Ergänzungen zur Glückstädter Postgeschichte

Von
Hans-Reimer Möller (Glückstadt)

Zusammenfassende Darstellungen der Glückstädter Postgeschichte haben Halling 1901 (S. 160, 163 u. 166)¹, Michaelsen 1957² und Ehlers 1979³ vorgelegt. Im folgenden sollen einige ergänzende Daten nachgetragen werden.

Bis in die sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts befand sich die Posthalterei stets im Wohnhaus des jeweiligen Postmeisters. Einige bisher nicht bekannte Poststätten konnten daher noch aus den Überfrageprotokollen⁴ ermittelt werden:

Am 12. Februar 1810 kaufte der Postmeister Kanzleirat Hildebrandt das Haus Nr. 79 im 3. Quartier = Am Kirchplatz 10, am 7. Januar 1811 der Postmeister Fruchtenicht das Haus No. 4 A und B im 2. Quartier = Gr. Deichstraße 25 und am 14. Mai 1855 der Postmeister Kammerjunker Dittlöv de Fisker das Haus No. 96 im 3. Quartier = Gr. Kremper Str. 5. Ihren bisher endgültigen Standort fand die Post in Glückstadt, als am 1. Februar 1864 der Postmeister Thede Hedde dem Major a. D. J. F. von Preußers⁵ das „an der großen Cremperstraße sub No. 85 im 3. Qtr. stehende Eck- und Wohnhaus“ = Gr. Kremper Str. 1 abkaufte⁶. Am 31. August 1864 veröffentlichte dann der Postmeister diese Anzeige in der Glückstädter Fortuna: „Vom Dienstage den 30. d. Mon. befindet sich das Postcomptoir in meinem sub No. 85 an der Cremperstraße belegenen Hause. Herzogliches Postcomptoir zu Glückstadt, den 27. Aug. 1864 Hedde.“ Am 10. April 1865 erwarb noch der Postmeister Ernst Christoph Andreas Heimerdinger das Eck- und Wohnhaus mit dem Postcomptoir vom nach Schleswig verzogenen Postmeister Thede Hedde. Danach ging der um die beiden Nachbarhäuser erweiterte Komplex in den Besitz der Postverwaltung über. Hier und auf den später hinzugenommenen Grundstücken Nr. 2 und 3 steht das Postamt noch heute.

Michaelsen und Ehlers haben beide den in Glückstadt tradierten Irrtum aufgegriffen, den auch die Kunsttopographie⁷ verzeichnet, „der letzte Posthof alten Stils war das Haus des Arztes Dr. Thun am Fleth (Nr. 31).“ Hervorgerufen worden ist diese irrige Auffassung durch den Posthornfries (– oder waren Jagdhörner gemeint? –), der die jetzt leider zerstörte rustizierte klassizistische Fassade geziert hat. Der Fries und die Rustizierung erstreckten sich nicht über die ganze Frontbreite, sondern endeten

vor den beiden glatt verputzten seitlichen Flügeln. Hieraus hat die Legende gefolgert, die Flügel seien spätere Anbauten anstatt der ursprünglichen Ein- und Ausfahrten für die Postkutschen.

Seine Kritik an der Post-Theorie über sein Elternhaus hat der 1980 verstorbene Architekt i. R. und ehrenamtliche Museumsmitarbeiter Hans-Jürgen Thun mitgeteilt: Der Baukörper und die Dachkonstruktion seien einheitlich. Eine spätere Überbauung seitlicher Einfahrten durch angefügte Flügel sei ausgeschlossen. Im Inneren hätten sich Türrahmen, Türblätter und Beschläge mit Rokokostilmerkmalen befunden. Die klassizistische Fassade sei dem aus der vorangegangenen Stilepoche stammenden Haus möglicherweise vorgeblendet worden.

Anhand der Überfrageprotokolle⁴ ist die Besitzerfolge von 1783 bis 1885 und damit die ganze Hausgeschichte von Anfang an festgestellt. Vorher standen auf dem Grundstück zwei Buden⁵, die 1783 der Ratsverwandte und spätere Bürgermeister Löhmann kaufte. Von dieser ursprünglichen Bebauung mit zwei Gebäuden rührt die erhalten gebliebene Unterteilung der Hausnummer in A und B her. Löhmann muß der Erbauer des Hauses gewesen sein, denn von ihm kaufte 1791 der Regimentsquartiermeister von Friesen das Grundstück mit einem Wohnhaus. Auf ihn folgen als Besitzer dann ab 1793 Kapitän von Schoppe vom Königin-Leibregiment, Obergerichtsadvokat Köster, Obergerichts- und Etatsrat C. A. Petersen, Apotheker H. W. H. Eller, Partikulier J. H. Haase und dessen Witwe. Keiner von ihnen hat jedoch jemals das Amt des Postmeisters ausgeübt.

Die historische Fassade ist leider schon vor rund zwanzig Jahren zerstört worden und nun auch die hübsche Legende um den einstigen Posthornfries.

Personal des Kaiserl. Postamts.

Postmeister Th. Schulz, geb. 15. März 1851 in Gienow, Pommern.

Ober-Telegraphenassistent J. Fruchtenicht, geb. 1. Februar 1848 in Schlicksburg, Kreis Pinneberg.

Ober-Postassistent H. Schlüter, geb. 9. Juli 1862 in Langwedel, Kreis Rendsburg.

Postassistent D. Goede, geb. 23. Februar 1863 in Wewelsfleth.

Postassistent H. Lau, geg. 10. August 1872 in Möltenort, Kreis Kiel.

Postassistent H. Petersen, geb. 16. September 1872 in Ausacker, Kreis Flensburg.

Postschaffner Cl. Widderich, geb. 24. September 1854 in Cleve, Kreis Steinburg.

Postschaffner Cl. Dohse, geb. 25. Dezember 1844 in Roesdorf, Kreis Norderdithmarschen.

Postschaffner Fr. Müller, geb. 25. Dezember 1851 in Bestland, Pommern.

Postschaffner J. Dölling, geb. 29. September 1865 in Herzhorn.

Briefträger H. Sötje, geb. 12. Januar 1861 in Fleethsee, Kreis Steinburg.

Briefträger H. Seemann, geb. 8. Februar 1864 in Herzhorn.



Kaiserliches Postamt,
Gr. Kremper Str. 1,
1879



Kaiserliches Postamt
mit Fernmeldeturm,
Gr. Kremper Str. 1-3,
um 1900



Postamt der Reichspost um 1930



Postamt der Bundespost um 1980

Briefträger J. Jürgensen, geb. 27. Juli 1865 in Renz, Kreis Tondern.
 Briefträger J. Albers, geb. 4. Februar 1872 in Cranz, Kreis Jork.
 Landbriefträger H. Junge, geb. 17. Dezember 1867 in Heidgraben, Kreis Pinneberg.
 Landbriefträger C. Meins, geb. 14. Dezember 1867 in Rendsburg.
 Landbriefträger J. Kähler, geb. 30. August 1871 hieselbst.
 Postbote Cl. Remcken, geb. 23. Juli 1874 in Niederreihe.

Die *Glückstädter Postanstalt* wurde im Jahre 1653, bei Einrichtung der Holsteinischen Post, durch Friedrich III. errichtet. Im Jahre 1833 bestand eine 5mal wöchentliche Postverbindung mit Itzehoe, außerdem seit Anfang 1845 eine 1mal wöchentliche Post nach Krempe und zurück. Die Beschaffung der Diensträume war zuerst Privatsache des Postmeisters; das Posthaus befand sich im Anfang des Jahrhunderts am Hafen, später in der Kremperstraße. Seit August 1864 befindet sich das Postamt an der nordöstlichen Ecke der Kremperstraße, das Haus wurde von dem Postdirektor Heimerdinger für 15 000 M angekauft und wurde Eigentum der Postverwaltung. Im Jahre 1885 wurde das Nachbarhaus des Eisenbahn-Buchhalters Rihtmöller dazu gekauft und im nächsten Jahre mit dem Posthause vereinigt. Bis zum Jahre 1863 führte die Postanstalt den Namen „Postcomptoir“, vom Jahre 1864 an heißt sie „Postamt“. Im selben Jahre wurde das Postamt mit einer Telegraphenbetriebsstelle vereinigt. 1885 wurde das Amt in ein Postamt II umgewandelt. Am 1. Oktober 1897 erhielt es eine Fernsprecheinrichtung. Am 1. Oktober 1897 wurde das jetzige neue Posthaus bezogen. Dasselbe ist auf dem vorhandenen Postgrundstück erbaut für die Summe von 98 000 M. Im Hochparterre befinden sich die sehr großen Diensträume, im ersten Stock die Dienstwohnung des Postmeisters.

Postmeister des Jahrhunderts waren: Postmeister Hildebrandt (1807), Postmeister Georg Diedrich Fruchtenicht (1817), Postmeister Major a. D. J. P. von Arnds, Postmeister Oberstleutnant a. D. C. von Fabricius, Postmeister Krüger von 1848 bis 1853, Postmeister Kammerjunker M. D. de Fisker von 1853 bis 1863, Postmeister Hedde von 1863 bis 1864, Postmeister E. Heimerdinger von 1864 bis 1875, seit 1872 Postdirektor, Postdirektor Krüger von 1875 bis 1885, Postmeister A. Höxbroe von 1885 bis 1899, Postmeister Th. Schulz seit 1899.

Für die Steigerung des Verkehrs mögen folgende Zahlen angeführt werden: Im Jahre 1875 wurden ausgeliefert 10 836, gingen ein 14 382 Pakete, wurden eingezahlt 7669 Postanweisungen im Werte von 435 153 M., wurden ausgezahlt 6566 Postanweisungen im Werte von 398 382 M., Telegramme wurden ausgeliefert und sind eingegangen 2920 Stück. Im Jahre 1900 wurden ausgeliefert 19 800, gingen ein 31 500 Pakete; wurden ausgeliefert ca. 29 000 Postanweisungen im Werte von 1 880 000 M., wurden ausgezahlt ca. 19 000 Postanweisungen im Werte von 1 630 000 M. An Telegrammen wurden ausgeliefert 4200 Stück, gingen ein 5500 Stück.

Inbetriebnahme des neuen Gelbf

... ..

[illegible]

Formați însoțitorii v. 0

nach demselben: Nr. 0.

" " Elmshorn: Nr. 0.

he Bildnis	3 46 Zahmann, Ernst, St. Dorotheenstr. 8
------------	--

100

[illegible]

Im Jahre 1897 wurde Glückstadt an das Fernsprechnetz angeschlossen, 1900 wurde auch eine Fernsprechleitung nach Wewelsfleth gebaut mit einem Kabel durch die Stör. In Glückstadt sind 38 Teilnehmer an das Fernsprechnetz angeschlossen. Es sind dies: 1. Königl. Güterabfertigung, 2. Glückstädter Konservenfabrik A. G., 3. Glückstädter Fischerei-Aktien-Gesellschaft, 4. Johs. Schüder, 5. Martin Mendel, 6. E. Falck, 7. J. H. Gehlsen, 8. Wm. Lübcke, Kohlenhandlung, 9. Königl. Strafgefängnis, 10. Magistrat, 11. Fr. Peters in Borsfleth, 12. Heinr. Haase, Gastwirt, 13. Spar- und Leihkasse, 14. Gustav Witt, Heringe und Konserven; 15. H. Meyn, Gastwirt und Gemüseversand, 16. H. P. Jensen Nachfl. Bankgeschäft, 17. Gemeinde Borsfleth, 18. Hinr. Seemann, Zimmermstr., 19. J. J. Augustin, Buchdruckerei; 20. H. G. Baumeister, Schlachtere, 21. Eggers & Witt, Baugeschäft, 22. Norddeutsche vereinigte chemische Fabriken, A. G., 23. E. N. Seidel, Moltkestraße, 24. W. Burmeister, Centralhotel, 25. P. Meinert, Gastwirt, 26. v. Leesen, Seifenfabrikant, 27. Cl. Schmidt Sohn, Bierverlag, Kaufmann, 28. Chr. Minck, Gastwirt, 29. H. Wrage, Wagenfabrik, 30. Ziegelwerk: Blomesche Wildnis, E. G. m. b. H., 31. E. G. Tramm, Kohlenhandlung, 32. Starckjohann & Hinrichs, Eisen und Kohlen, 33. Fr. Haumöller, Gastwirt, 34. H. Glißmann, Fuhrgeschäft, 35. H. Keil, Bahnhofshotel, 36. M. Evert, Mineralwasserfabrikant, 37. Schwarz & Co., Papier en gros, 38. Detjens, Gastwirt. – In Wewelsfleth: 1. W. Lüdemann, Gastwirt in Störort, 2. H. Sternberg, Kaufmann.

Aus postgeschichtlichen und chronistischen Aufzeichnungen der Amtsvorsteher und Dienststellenleiter⁷

Amtsvorsteher und Dienststellenleiter nach 1900:

1899–1916	Theodor Schulz
1916–1920	Friedrich Vahlbruch
1920–1929	Christian Numsen
1929–1936	Johann Hinrich Stüben
1936–1952	Thorwald Jensen
1952–1959	Albert Zielke
1959–1960	Günter Prange
1960–1962	Ewald Restorff
1962–1964	Günter Dunsing
1964–1966	Eckhardt Friedrich
1966–1971	Hans Soltau
1971–1983	Werner Wriegt
1983–1991	Johannes Ortlieb
ab 1991	Dieter Kähler

Entwicklungsdaten:

1. 1. 1867: Landzustellung eingerichtet und Telegraphenbetrieb aufgenommen mit Morseapparat.
1. 10. 1897: Einzug in das neue Postgebäude. Während der Bauzeit war die Dienststelle behelfsmäßig untergebracht im ehemaligen Stockhaus an der Gr. Dannedelstraße.
1. 10. 1897: Ortsfernsprechvermittlung nimmt den Betrieb auf mit zehn Hauptanschlüssen.
1. 2. 1931: Landpostverkraftung wird eingerichtet. Bedient werden die Poststellen Herzhorn, Bielenberg, Sushörn, Herzhorner Rhin, Obendeich, Steindeich, Kremper Rhin, An der Chaussee, Altendeich und Neuendeich. Auf dem Landpostkurs werden auch Personen befördert. Die Ortspaketzustellung wird umgestellt von Handwagen auf Kraftwagen.
15. 7. 1932: Umstellung der Ortsfernsprechvermittlung auf Wählerbetrieb. Das Ortsnetz umfaßt 356 Hauptanschlüsse.
 1. 5. 1934: In der Schalterhalle des Postamtes sind zwei Münzfernsprecher aufgestellt.
10. 5. 1936: Erste Telefonzelle in Glückstadt auf dem Markt in Betrieb genommen.
- 1939–1945: In der Kriegszeit sind beim Glückstädter Postamt Frauen im Zustelldienst beschäftigt.
 2. 7. 1945: Die Frauen werden entlassen.
 2. 8. 1948: Kraftpost-Linienverkehr Wewelsfleth–Glückstadt–Kollmar wird mit zwei Omnibussen eröffnet.
- 1955/56: An der Kremper Chaussee wird eine Kfz-Halle und eine Dienstwohnung eingerichtet.
 1. 7. 1957: Postamt Elmshorn übernimmt die Kraftpostlinie Glückstadt–Kollmar. Ein Omnibus wird abgeliefert.
 1. 4. 1958: Zuweisung von zwei Mopeds für Eilboten- und Briefkastenentleerungsdienst.
- 1958: Anbau einer Packkammer zur besseren Bewältigung des angewachsenen Paketverkehrs, Hofeinfahrt wird verlegt, ein Kastanienbaum gefällt, Garten des Amtsvorstehers aufgehoben, Hof betoniert, Luftschutzmauer vor den Kellerfenstern beseitigt.
- Sept. 1971: Verwaltung, Versorgung der Amtsstellen, Briefabgangsdienst, Kraftpostdienst übernimmt das Postamt Elmshorn. 16 Dienstkräfte werden zu anderen Ämtern versetzt. Beim Postamt Glückstadt bleiben Annahme- und Zustelldienst.
 1. 10. 1971: Bahnposten werden nicht mehr bedient.
 5. 11. 1971 bis
 23. 11. 1972: Umbau der Betriebs- und Schalterräume, der Haupteingang wird verändert.



Glückstädter Postbedienstete
um 1925,
vorn in der Mitte
Oberpostmeister
Christian Numsen
mit Tochter



„Gefolgschaft“ des
Postamtes im Mai-Umzug
1933



Personal des Postamtes Glückstadt und der zugehörigen Amtsstellen, etwa 1964



Landpostkraftfahrzeug mit Inspektor Kopper und Schaffner Hülsen

1972: Das Postamt Glückstadt verfügt über folgende Kraftfahrzeuge: 3 Leichtlastkraftwagen (VW-Transporter) für die Paketzustellung, 1 Ersatzwagen DB – 1,7 t, 1 Personenkraftwagen (VW 1200) für Eilzustellungen usw.

Personal:

1894 = 16 Bedienstete	1934 = 16 Bedienstete
1900 = 18 Bedienstete	1936 = 18 Bedienstete
1920 = 33 Bedienstete	1947 = 46 Bedienstete
1929 = 22 Bedienstete	1973 = 35 Bedienstete

Anmerkungen, Quellen und Literatur:

- 1 Adolph Halling, Säkular-Feier der Stadt- und Landgemeinde Glückstadt 1901.
- 2 Franz Michaelsen, Die königliche Post in Glückstadt, Die Heimat 64. Jahrgang 1957, S. 93–96.
- 3 Detlev Ehlers, Aus der Postgeschichte Glückstadts, Ztschr. Post- und Fernmeldegeschichte zwischen Nord- und Ostsee 2/1979, Hrsg. Bezirksgruppe Kiel der Ges. f. deutsche Postgeschichte, S. 102–113.
- 4 Stadtarchiv Glückstadt.
- 5 Vater Theodor Preußers, Befehlshaber der Südbatterie bei Eckernförde in der Schlacht am 5. 4. 1849, starb bei der Explosion des niedergekämpften dänischen Linienschiffes Christian VIII. beim Versuch, verwundete Gegner zu retten.
- 6 Ehemalige Kremper-Tor-Wache.
- 7 Landesamt für Denkmalpflege, Kunsttopographie Schleswig-Holstein, Neumünster 1969, S. 787.
- 8 Einstöckige Wohngebäude einfacher Bauart.
- 9 Geschichtliche und postgeschichtliche Aufzeichnungen über Glückstadt, aufgestellt im Jahre 1935 von Postmeister Stüben, weitergeführt von den Nachfolgern im Amt bis 1972.

September

Daage vull Licht un Freid,
wenn ok de Wind all kresig weiht.
De Birken in Goorn gülden schient,
Bloomen buntklöörte Farven wiest.
Swolken wedder na Süden treckt
Katteker sik mit Nööt indeckt.
Ward in Goorn de Appeln plükt.
Wenn't in de Stuuu na Koffi rükt,
sitt wi tohoop in de Schummerstunn
de oole vertruute Fründesrunn.
Kennt een den annern
all lange Johren.
Wöllt wi de Fründschaft
uns geern bewohren.

Christa Lamaack

Die Wiederbesetzung der Postmeisterstelle in Glückstadt im Jahre 1724

Von
Friedrich Diestelhorst (Kiel)

Als der König Christian IV. im Jahre 1616 auf einem neu eingedeichten Gelände am holsteinischen Elbufer die Stadt und Festung Glückstadt erbauen ließ, verfolgte er mit dieser Gründung die Absicht, der Hansestadt Hamburg dadurch Abbruch zu tun und den Seehandel aus der Nordsee in seine Neugründung zu ziehen. Er förderte die neuerbaute Stadt sehr, weilte häufig auf dem daselbst errichteten Schlosse und führte am Unterlauf der Elbe einen Zoll ein, womit er das seiner Meinung nach ihm erbuntertänige Hamburg besonders treffen und sich botmäßig machen wollte, was zu offenen Feindseligkeiten führte. Um die Bedeutung der Stadt zu heben, setzte er daselbst die sogenannte „Glückstädter Kanzlei“ als Regierungsbehörde für den königlichen Anteil von Schleswig-Holstein ein, deren Zuständigkeit im Jahre 1713 allerdings auf den holsteinischen Teil beschränkt wurde.

Soweit die spärlichen Angaben aus der ersten Zeit der Neugründung es erkennen lassen, verkehrte zunächst ein Bote zu Fuß zweimal in der Woche mit Briefen von Glückstadt nach Hamburg und zurück. Er dürfte nach dem Beispiel anderer Städte von Bürgermeister und Rat unter Mitwirkung der Vertreter der Kaufmannschaft mit diesem Dienst beauftragt und in Eid und Pflicht genommen worden sein. Bei dieser Verpflichtung wird man auch die dem Boten für die Beförderung der Briefe usw. zu entrichtenden Beträge festgesetzt haben, die ihm für seine Leistungen zuflossen. Erst später änderten sich die Verhältnisse, der Botengang nach Hamburg wurde in eine fahrende Post umgewandelt, und eine Botenverbindung von Glückstadt nach Itzehoe trat hinzu.

Da der nunmehr auch in Glückstadt in Erscheinung tretende Postmeister die Kosten der fahrenden Post selbst tragen mußte, gehörten ihm die Einnahmen, die bei dieser Post aufkamen, wovon er allerdings jährlich $33\frac{1}{3}$ Reichsthaler an das General-Postamt in Kopenhagen als Konzessionsabgabe zu entrichten hatte. Von dieser Behörde wurden dem König auch die Vorschläge für die Neubesetzung der Postmeisterstellen über die „Deutsche Kanzlei“ unterbreitet.

Der Vorgang, der nun geschildert werden soll, läßt nicht nur die Sorgfalt erkennen, mit welcher das General-Postamt die Auswahl unter den Bewerbern traf, sondern es tritt auch die Sicherstellung des Unterhalts der Witwe des im Jahre 1724 verstorbenen Postmeisters Kōnemann in den Vordergrund. Der Postmeister in Glückstadt bezog um diese Zeit weder ein festes Gehalt, noch war er pensionsberechtigt, und die Hinterbliebenen hatten beim Tode des Stelleninhabers keinen Anspruch auf Bezüge. In einzelnen Fällen übertrug man die erledigte Stelle auf die Witwe, die dadurch mitunter zu einer „guten Partie“ wurde und leicht einen Freier fand; andererseits kam es auch vor, daß dem Nachfolger die Heirat mit der hinterlassenen Ehefrau seines Vorgängers auferlegt wurde, damit sie versorgt war. Diese letzte Lösung kam bei der Witwe Kōnemann nicht in Frage, da sie gemütsleidend war und somit dem Nachfolger die Heirat nicht zugemutet werden konnte, wenn auch in anderen Fällen Alter usw. der hinterlassenen Witwe in bezug auf die Wiederverheiratung keine Rolle spielten, der Amtsnachfolger mußte ggf. in den sauren Apfel beißen. Der erste Postmeister in Glückstadt war Martin Rueland, der im Jahre 1646 eingesetzt wurde. Ihm folgte Claus Hellerig, der zuletzt im Jahre 1686 erwähnt wird. Sein Nachfolger war der bereits genannte Johann Kōnemann, der im Jahre 1724 nach mehr als 40jähriger Dienstzeit im Alter von 69 Jahren starb. Bereits zwei Jahre vorher hatte er das General-Postamt gebeten, im Falle seines Hinscheidens seinem Sohne Sebastian die Postmeisterstelle zu übertragen. Hierauf hatte das General-Postamt bei der Regierungskanzlei in Glückstadt angefragt, ob der Vorgeschlagene „dem Postmeister Dienst vorzustehen capable!“ In der Antwort heißt es: „Daß Unß gar nicht bekant sey, daß dieser Johan Sebastian Kōnemann sich einigermaßen weitläufig oder ungebührlich aufführen sollte, sondern vielmehr alß Wir nicht anders wißen, sich so eingezogen halte, daneben so from, ehrbar und christlich lebe, daß es solchen Dienst wohl meritiren¹, auch, da er schon lange Zeit das Post Wesen hieselbst alleine verrichtet und solchem fleißig obgelegen, zu demselben sonder Zweiffel capable seyn werde“. Weiter wird ausgeführt, „daß er nach seines Vaters Absterben die alte Mutter, welche vor diesem eine recht vernünftige, christliche und von allen ‚en general‘ beliebte und gerühmte Frau gewesen, nunmehr aber leider im Haupte verwirret, auf dem Halse haben und selbige ernähren müßen“, so daß ihm „sothaner Dienst wohl zu gönnen seyn mögte“. Offenbar hat der alte Kōnemann auf sein Gesuch eine zustimmende Antwort erhalten, denn er richtete am 15. Februar 1724 eine Eingabe an den König, in der er anführt, daß er „nicht nur schwach und kümmerlich, sondern auch kränklich sei, so daß er alle Tage Stunde und Augenblick von Gott aus dieser mühseligen Welt abgefordert sich versehen müßte“. Er bat darum, seinem genannten Sohne, der 36 Jahre alt, „sowohl der Feder mächtig und ihm schon einige Jahre zur Hand gegangen und getreulich assistance geleistet und solchergestalt, was beim Post Wesen fürnehmlich in Obacht zu nehmen sattsam begriffen hat, in der hiesi-

gen Postmeister Function zu conferiren²“. Eine Entscheidung auf diese Eingabe war noch nicht ergangen, als der Sohn am 10. März den am Tage vorher eingetretenen Tod seines Vaters dem General-Postamt anzeigte und sich „dero höchstgültige intercession³ bey Ihro Königl. Maytt“ ausbat, weil die Entscheidung „von dero Vorstellung hauptsächlich dependiren⁴ wird, zumal seinem Vater „unterm 7. hujus die Versicherung zu geben Belieben getragen, daß sie dasjenige, was zu deßselben consolation⁵ gereichen könnte, beyzutragen nicht ermangeln wolten“. Das General-Postamt legte bereits am 13. März, dem Tage des Eingangs, dieses Ansuchen mit den früheren Vorgängen der Deutschen Kanzlei mit dem Antrage vor, der König möchte die vacant gewordene Postmeisterstelle in Glückstadt dem Sohne des Verstorbenen übertragen. Aus der Vorlage ergibt sich, daß die Postmeisterstelle „kein gewisses Salarium, sondern nur das porto für die zwischen Glückstadt und Itzehoe gehenden Briefe nach Abzug der Kosten und die revenuen⁶ der zwischen Glückstadt und Hamburg fahrenden Post gegen eine jährliche Abgift von 33 1/3 Reichsthaler an die Gen. Post-Cassam beygelegt worden. Aus diesen Einkünften wäre auch der Unterhalt der Witwe in ihrem jammervollen Zustande zu verhoffen“.

Dem Sohne des verstorbenen Postmeisters ist es nicht vergönnt gewesen, den Dienst seines Vaters, den er ja schon jahrelang versehen hatte, endgültig zu übernehmen. Er muß ebenfalls im März gestorben sein, denn bereits am 4. April ersuchte das General-Postamt die Regierungskanzlei in Glückstadt um Stellungnahme, ob Johann Christoph Plate, der Schwiegersohn des verstorbenen Postmeisters, „die zur Verrichtung des Postmeister Dienstes erforderliche Capacitet habe und seiner Schwiegermutter den Unterhalt zu verschaffen vermögend sei; imgleichen, ob der Witwe fürträglich, daß sie vom Schwiegersohn wirklich gepflegt, oder ihr besser geholfen sey, wann derselbe ihr jährlich ein gewisses auf solchen Fall zu determinirendes quantum⁷ an Geld zu ihrer alimention entrichtete“. Die Antwort der Regierung fiel für den Bewerber nicht günstig aus, denn es heißt: „Wann wir uns nun nach des Platen Umstände auf das genaueste erkundiget, so haben wir soviel vernommen, daß was dessen capacitet anbelangt, derselbe zwar zu sothanem Postmeister Dienst leicht geschickt sein möchte, daß selbiger (aber) gar nicht alhier angesessen und folglich ihm etwas importantes⁸ zur Versendung nach Hamburg nicht anzuvertrauen, auch wegen der vielen Schulden worinnen er vertieffet nicht im Stande ist, über deren bey solchem Postmeister Dienst ohnedem jährlich erforderlichen Außgaben noch seiner Schwiegermutter Unterhalt, so zum wenigsten des Jahres auf 100 Mark zu setzen seyn würde, zu verschaffen oder zulängliche Caution zu stellen, indem der Witwe Kōnemann nicht zuträglich, daß sie mit ihnen in einem Hause leben werde.“ Plate blieb nicht der alleinige Bewerber, denn am 14. April sandte Johann Witte aus Glückstadt eine Eingabe an den König, in der er um Conferierung der erledigten Stelle bat und sich bereit erklärte, der Witwe Kōne-

mann, die eine Schwester seines Schwiegervaters war, jährlich 150 Mark auf Lebenszeit zu geben oder sie in sein Haus aufzunehmen, wenn ihm die Postmeisterstelle übertragen werden würde. Diese Bewerbung wurde von dem für die geistesranke Witwe eingesetzten Curator Johann Christoffer Scheidt unterstützt, der befürwortend an das General-Postamt schrieb.

Inzwischen hatte sich Plate, dem viel daran lag, die Stelle zu bekommen, nach Kopenhagen begeben, um persönlich beim General-Postamt vorstellig zu werden. Über seinen Besuch unterrichtete uns folgender Aktenvermerk: „Am 19. April ist dem allhier sich aufhaltenden Platen hiervon, soweit es nöthig gewesen, ouverture⁹ gegeben auch anbey aufgezeigt, daß Witte bereits 50 Reichsthaler¹⁰ zur alimentation der Witwe Köhne-mann jährl. zu entrichten offeriret hätte. Worauf er Plate denn begehret, daß ihm eine Erklärung einzubringen verstattet würde, welches ihm auch zugestanden ist.“ Am 27. April reichte Plate seine Erklärung ein und erbot sich:

- 1) Für die Hamburger Post jährlich 100 Mark an die General-Postkasse, nämlich vierteljährlich 25 Mark an den Postmeister in Itzehoe zu entrichten¹¹,
- 2) seiner Schwiegermutter jährlich 60 Mark lebenslänglich zu geben,
- 3) versicherte er, so viel als möglich nichts zu verwahrlosen, sondern alles getreulich nach erheischender Schuldigkeit in acht zu nehmen und Ihro Königl. Mayst. Interesse allerunterthänigst zu observieren,
- 4) die für Rechnung der Königlichen Post eingenommenen Briefgebühren bei jeder Post an den Postmeister in Itzehoe abzuführen und
- 5) benennt er Salomon Wunder in Kopenhagen, Kauffmacherstraße, als Bürgen.

Plate, der wohlweislich sich erbot, mehr, als bisher entrichtet worden war, an die General-Postkasse abzuführen, bekräftigte sein Anerbieten mit der Versicherung: „Meine Postmeister Charge in allewege, getreulich und aufrichtig zu verwalten, das keine Klage bey meine Hochgebietenden Herren General-Post-Directeurs einkommen soll, sondern mit Göttl. Hülffe mich so verhalten, alß es meine unterthänigste Pflicht erfordert“. Inzwischen hatte ein weiterer Bewerber, Namann Pahl, am 25. April um die Übertragung der Postmeisterstelle gebeten. Er bezog sich auf seine Schreiberdienste beim General-Commissariat, die er durch ein Zeugnis belegte, und wollte der Witwe Könemann „ad dies vitae“, also lebenslänglich, 165 Mark jährlich zukommen lassen. Da es damals im Postdienst eine bestimmte Laufbahn nicht gab, sondern jeder einigermaßen schriftgewandte Mann, der die erforderlichen Sicherheiten, Haus- und Grundbesitz oder Barkaution, sowie Bürgschaften aufweisen konnte, sich um freigewordene Postmeisterstellen bewerben durfte, gingen auch noch Gesuche von weiteren Personen ein. So bewarb sich auch Philipp Bendtschneider aus Glückstadt, der bereits vergeblich um den Schloßorganistenposten angesucht hatte, der aber nicht wieder besetzt werden sollte.

Er wollte nach seinem in dem flehentlichsten Tönen abgefaßten Gesuch der Witwe jährlich 180 Mark gewähren. Ein weiterer Bewerber, Giert Hüll aus Glückstadt, berief sich auf ein angebliches Versprechen des Königs anlässlich dessen Anwesenheit in Glückstadt, wonach ihm die vacante Postmeisterstelle zugesichert worden sei. Am 2. Mai 1724 berichtet das General-Postamt an die Deutsche Kanzlei über die eingegangenen Gesuche, hob die Einwände der Glückstädter Regierungskanzlei gegen Plate hervor und stellte es der Entscheidung des Königs anheim, „daß derjenige, so die größte summa zu solchem Behuf (Versorgung der Witwe Könemann) offeriret, den vacanten Postmeisterdienst zu Glückstadt erhalte“. Dem königlichen Kabinett unterlief in der Antwort an das General-Postamt der Fehler, daß es den Johann Christoph Scheidt als denjenigen bezeichnete, dem nach der Entscheidung des Königs die Stelle zu übertragen sei. Auf die Vorstellung des General-Postamts erging alsdann am 16. September die endgültige Königliche Resolution, wonach dem Johann Witte gegen Stellung einer bestimmten Kaution die Postmeisterstelle in Glückstadt mit der Verpflichtung, jährlich 150 Mark an die Witwe Könemann zu zahlen, übertragen wurde.

Anmerkung:

Wir haben häufig den Text aus den alten Akten angegeben, um unseren Lesern eine Darstellung der Anfang des 18. Jahrhunderts gebräuchlichen Ausdrucksweise zu geben.

Anmerkungen:

- 1 capable = fähig und meritieren = würdig.
- 2 conferiren = nachfolgen lassen.
- 3 intercession = gemeint ist = Fürsprache.
- 4 dependiren = abhängen.
- 5 consoltation = Sicherstellung.
- 6 revenuen = Einkünfte.
- 7 zu bestimmender Betrag.
- 8 etwas wichtiges – womit Geld und Wertsendungen gemeint sind.
- 9 Auskunft geben.
- 10 Ein Reichsthaler = 3 Mark, also 150 Mark.
- 11 Das Nebenpostamt in Glückstadt rechnete mit dem Postamt Itzhoe ab.

C. H. D. von Fabricius, Philhellene, Postmeister in Glückstadt, Schleswig-Holsteiner Kampfgenosse

Von
Hans-Reimer Möller (Glückstadt)

Der Verein der Freunde und Förderer des Detlefsenmuseums e. V. hat 1983 ein Portraitgemälde des Glückstädter Postmeisters Christoph Heinrich Detlev von Fabricius für das Museum angekauft, ein Kniestück von Bernhard Axel Bendixen (1810 bis nach 1882).

Dargestellt ist Fabricius als Oberst der Schleswig-Holsteinischen Infanterie. Dekoriert ist er mit dem Kommandeurkreuz und Stern des Griechischen Erlöserordens, den Kreuzen der Ritter der französischen Ehrenlegion und des dänischen Danebrogordens sowie dem griechischen Philhellenenkreuz¹ in Silber für Offiziere. Nach Kavalleristenart trägt er einen orientalischen Mameluckensäbel² mit schleswig-holsteinischem Portepée³, auf dem Stuhl hinter ihm sein Infanterie-Offiziershelm⁴ der Schleswig-Holsteinischen Armee.

Geboren worden war Fabricius 1802 in Friedrichstadt. Sein Vater war dort Arzt. 1821 ließ er sich als stud. med. und 1823 als stud. jur. an der Kieler Universität einschreiben. Er war aktiv bei den Holsaten und hatte erhebliche Universitätsstrafen aufzuweisen. 1825 ging er ohne Examen ab und begab sich nach Griechenland zur Teilnahme am Freiheitskampf gegen die Türken und Ägypter. Er trat dort als Volontär in das Kavalleriekorps des französischen Generals Fabvier ein. Im Januar 1826 wurde er Sekondeleutnant und im September als Eskadronschef eingesetzt. Bei der unglücklich verlaufenden Verteidigung der Akropolis 1826/27 wurde er schwer verwundet. Als Rittmeister erhielt er ein Kommando zur Flotte und nahm an der Schlacht von Navarino teil. Als Chef einer Kanonenbootflottille führte er dann Kreuzerkrieg in den nordpeleponesischen Gewässern. Im Herbst 1829 war er als Major Kommandant der Festung Akrokorinth. Nach einem Heimaturlaub vom Sommer 1830 bis zum Frühjahr 1831 zog ihn der Staatspräsident Kapodistrias zum Dienst in seinem Kabinett heran. Nach einem Mordanschlag starb der Präsident in Fabricius' Armen. Als dann die Gegenpartei am Ruder war, wurde er zunächst wieder in Heimaturlaub geschickt. Im Mai 1832 empfing ihn der zum König von Griechenland gewählte Otto von Wittelsbach in München und bestätigte ihn in seinem Rang als Major. Mit einer großen Hof-Expe-



Foto: W. Wriegt

dition kehrte er 1833 nach Griechenland zurück und wurde Platzkommandant der provisorischen Residenz Nauplia. Nach Übersiedlung der Residenz nach Athen wurde Fabricius 1834 zum Oberstleutnant befördert. Mehrfach hatte er Sonderaufträge zu erledigen, nämlich Aufstände niederzuschlagen, Grenzverletzungen abzuwehren und diplomatisch-militärische Sicherungsaufgaben durchzuführen. Beim Umsturz im September 1843 trat er als Bataillonskommandeur in Nauplia bedingungslos für den König ein. Deswegen wurde er Kgl. Adjutant und Hofmarschall. Doch die demokratisch-nationalistische Bewegung setzte sich durch, vor allem in ihrem Kampf gegen die „Xenokratie“⁵ der Deutschen. Fabricius wurde zunächst auf einen Posten in Kleinasien verbannt und erhielt, vom ihm wohlwollenden König bedauert, im Februar 1844 seinen Abschied. Im Februar 1845 kehrte er mit seiner Frau und zwei Töchtern in die Heimat zurück. Er wurde als Oberstleutnant in die dänische Armee übernommen und à la suite⁶ gestellt.

1846 erhielt er seine Bestallung zum Postmeister in Glückstadt. Das war ein Gnadeneweis, der über die für seinen Rang übliche Zivilversorgung hinausging. Dienstlich ergaben sich nämlich aus der Funktion der Stadt als Sitz höchstangesehener staatlicher Behörden besondere postalische Aufgaben. Privat konnte sich der Postmeister im Stabsoffiziersrang mit Frau und Töchtern am lebhaften und anregenden Gesellschafts- und Kulturleben der zahlreichen hier ansässigen Familien hoher und höchster Beamten und Richter erfreuen. Die Damen Fabricius setzten besondere Akzente, indem sie zu Gesellschaften und in der „Harmonie“⁷ in ihren griechischen Nationaltrachten erschienen.

Am 24. März 1848 kehrte der Postmeister von einer Dienstreise nach Kopenhagen zurück. Auf dem Bahnsteig in Neumünster traf er mit dem militärischen Kommandeur der aufständischen Schleswig-Holsteiner, dem Prinzen von Noer, zusammen, der mit dem Jägerkorps und der Bürgerwehr aus Kiel auf dem Wege war, die Festung Rendsburg einzunehmen. Fabricius stellte sich zur Verfügung und wurde Adjutant und vorläufiger Stabschef des Oberbefehlshabers der Schleswig-Holsteinischen Armee. Er reiste weiter mit dem Befehl des Prinzen, das 17. Infanteriebataillon in Glückstadt und das 2. Dragonerregiment in Itzehoe zum Übertritt in die Schleswig-Holsteinische Armee zu gewinnen. Gegen 10 Uhr am 24. März trat Oberstleutnant Fabricius in seiner „phantastischen griechischen Uniform“ auf den Rathausbalkon, um zur auf dem Glückstädter Marktplatz versammelten Volksmenge zu sprechen. Er erklärte die Notwendigkeit der Erhebung und rief die provisorische Regierung aus, der die anwesenden Glückstädter „mit brüllendem Hurrah“ Anerkennung zollten und huldigten. Während dieser Kundgebung wurde Generalmarsch⁸ geschlagen. Die Soldaten eilten zum ehemaligen Wagenhaus⁹, das nach der Schleifung der Festung als Exerzierhaus diente. Hier erschien alsbald Fabricius und forderte das angetretene Bataillon auf, sich der provisorischen Regierung zu unterstellen und zur Schleswig-Holsteinischen Armee nach

Rendsburg abzurücken. Der Bataillonskommandeur Oberst Lobedanz entgegnete jedoch: „Ich kenne keine andere Regierung als die Seiner Majestät des Königs.“ Darauf antwortete die Truppe mit dem Ruf: „Seine Majestät der König lebe – Hurrah!“ Der Unteroffizier Krogmann sprang sogar aus Reih und Glied hervor, setzte Fabricius sein Bajonett auf die Brust und rief seinem Kommandeur zu: „Soll ich ihn niederstoßen?“ Doch daran hinderten ihn die Offiziere. Schließlich überredeten die älteren deutschen Kompaniechefs ihre Soldaten, sich der Erhebung anzuschließen¹⁰. Fabricius ritt dann nach Itzehoe, meldete sich dort beim Regimentskommandeur und forderte die von ihm zusammengerufenen Offiziere auf, die Provisorische Regierung anzuerkennen und sich mit dem Regiment ihr zu unterstellen. Das Offizierskorps teilte sich in eine deutsche und eine dänische Partei. Die dänisch gesinnten begaben sich in ihre Quartiere. Fabricius hielt vor den auf dem Marktplatz angetretenen Schwadronen eine Ansprache, gab die Befehle der Provisorischen Regierung aus und schloß mit einem Hoch auf Schleswig-Holstein. Das Trompeterkorps intonierte „Schleswig-Holstein meerumschlungen“, Soldaten und Volksmenge stimmten jubelnd ein.

Schon bald nachdem er diese beiden Aufträge erledigt hatte, stellte sich heraus, daß Fabricius für den Stabsdienst nicht geeignet war. Deshalb wurde er als Kommandeur der I. Infanteriebrigade eingesetzt. Am 23. 4. 1848 kämpfte er an der Spitze seiner Truppe bei Bau. Dabei bewies er zwar bravouröses Draufgängertum, doch wenig taktisches Geschick. Deshalb wurde er nach der unglücklichen Schlacht zunächst zur Disposition gestellt, im Mai 1849 reaktiviert, zum Oberst befördert und mit der Aufstellung der II. Inf.-Brig. in Glückstadt beauftragt. Als dienstältester Oberst der Schleswig-Holsteinischen Armee war er dann Vizégouverneur der Festung Rendsburg. Nach dem traurigen Ende der Schleswig-Holsteinischen Erhebung emigrierte er nach Bückeburg. Dort lebte er am Hofe des Fürsten von Schaumburg-Lippe, bis er eine Anstellung fand beim Österreichischen Lloyd in Triest, der größten Mittelmeer-Reederei. Von 1867 bis zu seinem Tode im Jahre 1880 lebte er als Pensionär in Wien.

Anmerkungen und Erläuterungen

- 1 Philhellene = Griechenfreund, unterstützte die Griechen in ihrem Freiheitskampf. Die Griechen verliehen ihren ausländischen Mitkämpfern als Erinnerungs- und Ehrenzeichen das Philhellenenkreuz und zwar Offizieren in Silber, Unteroffizieren in Bronze und Mannschaften in Eisen.
- 2 Mameluckensäbel, auch Kilidsch = türkischer Säbel mit stark gekrümmter Klinge und Griff ohne Handschutz.
- 3 Portepée = urspr. frz.: porte épée = Schwert-/Degentragevorrichtung; dann um das Handgelenk geschlungener Halteriemen, der den Gebrauch der Feuerwaffe ermöglichte, ohne das Seitengewehr in die Scheide stecken zu müssen; schließlich Standesabzeichen der Offiziere, seit 1789 auch der Feldwebel.
Das schleswig-holsteinische Portepée war silbern und mit roten und blauen Fäden durchzogen.

- 4 Die Armee Schleswig-Holsteins war nach preußischem Muster gekleidet. Der Infanteriehelm („Pickelhaube“) war etwas niedriger als das preußische Vorbild Modell 1842.
- 5 Xenokratie = Fremdherrschaft, Regierung durch ein fremdes Herrscherhaus.
- 6 à la suite = im Gefolge von, ehrenhalber zugeteilt.
- 7 Die „Harmonie“ war ein exklusiver geselliger Club der Oberschicht in Glückstadt. Er bestand schon um 1800 und wurde durch den Nazi-Bürgermeister aufgelöst. Das Clubhaus stand ursprünglich an der Königstraße rechts neben dem Wagenhaus, später am Fleth 58 und zuletzt war es das Gasthaus „Hoffnung“ an der Christian-IV.-Straße.
- 8 Generalmarsch schlagen = Alarmierung der Garnison durch Trommelsignal.
- 9 Das Wagenhaus diente ursprünglich zur Unterbringung des Fuhrparks der Festung, dann als Exerzierhaus und wurde schließlich Korrekationsanstalt/Landesarbeitsanstalt/Landesfürsorgeheim.
- 10 Das Glückstädter dänische 17. Infanteriebataillon war 1842 aus dem Königin Leibregiment gebildet worden und trat nun als 4. Infanteriebataillon zur Schleswig-Holsteinischen Armee über.

Quellen und Literatur

- Irmisch, R., Geschichte der Stadt Itzehoe, Itzehoe 1960.
 Jessen, H. B., Christoph Heinrich Detlev Fabricius, Philhellenist aus Friedrichstadt, Die Heimat, Monatsschrift des Vereins zur Pflege der Natur- und Landeskunde, 60. Jg. 1953.
 Levsen, Dr. med., Glückstadt zur Erhebungszeit 1848, Beilage zur Nr. 34 der Glückstädter Fortuna vom 19. 3. 1898.
 Müller, H. und Kölling, H., Europäische Hieb- und Stichwaffen, Neudamm o. J.
 Philip, F., Justizrat, Lebenserinnerungen.
 Rode, F. C., Kriegsgeschichte der Festung Glückstadt und der Niederelbe, Bd. II, Glückstadt/Hamburg 1940.
 Stolz, G., Den slesvig-holstenske haers uniformering 1848-51, 1979.
 Transfeldt, Wort und Brauch in Heer und Flotte, 9. Aufl.; hrsg. von H. P. Stein, Stuttgart 1986.
 Wagner, E., Hieb- und Stichwaffen, Hanau 1975.

Beiheft zur Statistik des Kaiserlichen Post-Amtes II in Wilster 1874

I Beschreibung des Postortes.

1) Geographische Lage des Orts, Gründung desselben (Herleitung seines Namens) und die Hauptmomente seiner Geschichte.

Wilster liegt 53° 55' 22" nördlicher Breite und 27° 2' 15" östlicher Länge, im südwestlichen Theile des früheren Herzogthums Holstein, im Kreise Steinburg, einem Theile des zum Königreich Preussen gehörigen Regierungsbezirks Schleswig. Die Stadt soll sich fast in gleicher Höhe mit dem Nordseespiegel befinden; einem älteren Nivellement zufolge soll jedoch der etwas höher gelegene Marktplatz (früher Kirchhof) eine gleiche Höhe mit dem 9 Kilometer entfernten Elbdeich haben.

Wilster ist Hauptort der Wilster-Marsch und wird von der schiffbaren Wilsterau in die alte und neue Seite getheilt. Dieser im Gute Hanerau entspringende Fluß nimmt erst da, wo er die Grenze der Wilster-Marsch berührt, den Namen „Wilsterau“ an. Derselbe ist ein Nebenfluß der Stör und hieß früher: „De wilde Stör“, woraus Wilstör oder Wilster entstanden ist. Wilster liegt ferner an der von Itzehoe nach Heide durch die Marsch führenden Kunststraße. Über Gründung und Geschichte der Stadt liegt aus ältesten Zeiten wenig Zuverlässiges vor. Fest steht jedoch, daß die Stadt sehr alt ist. („Perveterem vero esse Wilstriam liquet“).

Der allgemeinen Annahme zufolge ist Wilster eine Colonie Holländischer Gründung und bediente sich bis 1240 (nach Anderen bis 1282) des Holländischen Rechts. Graf Gerhard I (von der Itzehoe Linie des Schauenburger Hauses) verlieh Wilster das Lüb'sche Recht. In den ältesten Zeiten stand hier ein Rathaus. Die erste Kirche ist im 10. Jahrhundert (949 oder 950) vom Erzbischof Aldag erbaut. Derselben geschieht Erwähnung in einer Urkunde vom Jahre 1164.

Im städtischen Archiv finden sich, sämmtlich im Original, die Confirmationen der Stadtrechte und Privilegien durch die Könige aus dem Oldenburgischen Haus vor: Christian I (1460), Johann (1482), Herzog (später König) Friedrich, Christian III (1533), Christian IV (1593), Friedrich III (1648), Christian V (1671), Friedrich IV (1700), Christian VI (1731), Fried-

rich V (1747). In dem Königlichen Fundertionsbriefe für Glückstadt (Friedrichsburg, 22. März 1617), von dem sich eine „Copie“ im Archiv befindet, werden die Einwohner dieser Stadt „mit Stadt- und Bürgerrechten, Gerichts-Gerechtigkeiten und Freyheiten“ privilegiert, „auch sonst in allen löblichen Gewohnheiten, so zur guten bürgerlichen Polizei erfordert und dienlich „stibilirt“ und solches nach der Art und Weyse, wie Unsre unterm selbigen Amte Steinburg belegene Stadt Wilster von weyland Unserm Vorfahren, den Grafen zu Holstein erlangt und bishero erhalten.“ Das älteste gedruckte Statutum der Stadt Wilster datirt vom 21. Februar 1587. Wilster ist somit schon seit Jahrhunderten eine vollberechtigte, den Schwesterstädten Holsteins und Schleswigs ebenbürtige Stadt gewesen. Die Zahl der Einwohner hat betragen:

1803: 1791	1855: 3047	1871: 3201
1835: 2629	1860: 3056	1874: 3231
1840: 2779	1864: 3144	1877: 3135
1845: 2871	1867: 3093	1880: 3336
		1885: 3412

- 2) *Beschaffenheit des Bodens, auf welchem der Ort sich erhebt, sowie der Umgegend in geologischer Beziehung (Baumaterial). Wasserverhältnisse, namentlich auch mit Rücksicht auf den Gesundheitszustand (Epidemien); etwaige klimatische Besonderheiten.*

Der Boden, auf dem sich Wilster erhebt, ist Marschboden. Dieses Alluvium ist durch die von der Elbe und der Nordsee angespülte Thonerde gebildet, welche flüssig Schlick, im consistanten Zustand Klei genannt wird. Da die Wilster-Marsch fast gänzlich auf Moor ruht, will man ein langsames Sinken derselben wahrnehmen. Aus dem Schlick der Stör, welcher nach eingetretener Ebbe leicht zu gewinnen ist, werden Ziegeln gebrannt; anderes Baumaterial kommt hier nicht vor.

An Wasser ist Wilster und die Wilster-Marsch überreich. Wilster selbst wird von der Wilsteraue und von zwei Kanälen durchschnitten. Die Wilsteraue steht bei Kasenort mit der Stör durch eine Schleuse in Verbindung, welche der Regulator für die gesammten Wasserverhältnisse der Wilster-Marsch ist. Zur Flutzeit der Stör schließt sich die Schleuse, und das Wasser der Wilsteraue, sowie sämmtlicher mit ihr in Verbindung stehenden Kanäle und Gräben, die man „Wettern“ nennt, staut solange, bis sich zur Zeit der Ebbe die Thore der Schleuse wieder öffnen. Bei etwaigem Wassermangel in der Marsch wird letztere indeß geöffnet (gesperrt), um das Fluthwasser der Stör in die Aue und somit in das gesammte Kanalsystem hereinzulassen. Füllt Regenwasser die Gräben über die Gebühr an, so wird das Wasser aus diesen durch Mühlen gezogen und in die Hauptkanäle, bz. Wilsteraue und Stör geleitet.

Der große Wasserreichthum, und die durch denselben bedingten Nebel erzeugen ein überwiegend feuchtes Klima. Dieses würde gewiß störend auf den allgemeinen Gesundheitszustand einwirken, wenn nicht vorherr-

schende West- und Nordwestwinde, welche oft heftig auftreten, reinere Luft vom Meere aus zuführten.

Was das Trinkwasser betrifft, so wurde dies in Wilster noch vor zwei Jahrzehnten aus der Aue entnommen. Das Wasser derselben führt nicht nur viele Bestandtheile aus den von ihr durchflossenen Mooren mit, sondern wurde und wird noch durch gewerbliche Anlagen an und in der Aue verunreinigt. Der Einfluß des Trinkwassers auf den allgemeinen Gesundheitszustand ist schon in alten Zeiten erkannt worden.

Etwa vor 20 Jahren sind die ersten beiden Brunnen gegraben worden, deren Wasser aber ohne Filtration ebenfalls kaum genießbar war.

Erst in diesem Jahre (1874) sind 7 Brunnen nach Amerikanischem System hergestellt worden, in welchem das Wasser zugleich filtriert wird.

Bei den bisherigen Wasserverhältnissen entstanden hier nicht selten Epidemien, oder von außerhalb eingedrungene Krankheiten wurden unverhältnißmäßig lange zurückgehalten; so wütete namentlich die Cholera hier stark in den Jahren 1832, 1859 und 1873. Eine der hiesigen Gegend eigenthümliche Krankheit ist das sogenannte Marschfieber (ein Wechsel-fieber), welches aber in den letzten Jahren seltener aufgetreten ist.

- 3) *Sprach- und Religionsverhältnisse der Einwohner.*

Die Umgangssprache ist das Holsteinische Plattdeutsch; bei den gebildeten Ständen kommt jedoch das Hochdeutsche immer mehr in Gebrauch. Unter den 3145 Einwohnern der Stadt befinden sich nur 5 Katholiken und 6 Israeliten; alle anderen Einwohner gehören der evangelisch lutherischen Kirche an, wie dies auf dem Lande ausschließlich der Fall ist. In kirchlicher Beziehung gehört der Ort zur Probstei Münsterdorf.

- 4) *Pferderace, welche hauptsächlich in Benutzung.*

Es giebt hier eine eigene Pferderace, die Wilstermarschrace. Dieselbe weist große, starkknochige Arbeits- und namentlich Luxus-Wagenpferde auf; zu Reitpferden eignet sich diese Race nicht. In der gesammten Wilstermarsch werden jährlich circa 500 Pferde gezüchtet.

- 5) *Verkehrsgeschichte des Orts; Entwicklung seines Handels und seiner Gewerbe; (Zahl der Buchhandlungen); Hauptnahrungszweige der Einwohner; Hauptsächliche Bezugs- bz. Absatzgebiete des Orts und seiner Umgegend.*

Schon vor zwei Jahrhunderten trieb Wilster einen bedeutenden Handel. Wie jetzt, waren es auch damals hauptsächlich der Handel mit Pferden und Käsen, sowie die Schifffahrt, womit sich die Einwohner beschäftigten. Hierauf beziehen sich folgende Privilegien:

- a) Concession zur „Anstellung zweier Pferdemarkte, vom 22. Mai 1680;
b) „Begnadigung für die Stadt Wilster, sich der freien Schifffahrt nach Norwegen auf Bergen gleich andere Königl. Unterthanen zu gebrauchen“, vom 25. November 1511;

- c) Bewilligung, daß die Eingesessenen zu Wilster, behufs ihres Käsehandels, ohne jemand's Behinderung die Stör hinauf über Itzehoe fahren mögen, vom 3. November 1609.

Zu Ende des vorigen und noch im Anfange dieses Jahrhunderts florirte Wilster durch seine Bierbrauereien (gegen 50) und Brennereien, ebenso geschützt durch „gnädigst bewilligte Privilegien“. So besaß die Stadt für mehrere Straßen Hamburgs das alleinige Recht des Bierverkaufs; jetzt ist hier nur eine Brauerei ohne Belang und gar keine Brennerei vorhanden. Dagegen nimmt die Zahl der Gerbereien (jetzt 18) und die der Tabakfabriken (zur Zeit 10) immer mehr zu.

Eine Buchhandlung befindet sich in Wilster, und eine Buchdruckerei. Wilster besitzt ferner zwei Schiffbauereien, sowie 80 eigene Flußschiffe (Ewer). Die meisten Produkte beziehen die Einwohner Wilsters zu Schiffe, da fast jedes Gehöft in unmittelbarer Nähe der Aue oder eines schiffbaren Kanales liegt.

Den lebhaftesten Handel unterhält Wilster mit Hamburg und Altona. Auf dem Lande wird neben dem geringeren Ackerbau hauptsächlich die Viehzucht betrieben; namentlich ist es die Pferde- und Rindviehzucht, wodurch bedeutende Resultate erzielt werden. Absatzgebiete für Pferde und Rindvieh sind namentlich England und die östlich gelegenen Provinzen Preussens. – Der Wilstermarschkäse, an Form und Güte dem Holländischen ähnlich, ist ebenfalls ein gesuchter Artikel und wird weit und breit verschickt. Gasthöfe sind: Wilster-Marsch-Haus und Nissens Gasthof. Brockdorf mit einem Hafen an der Elbe und Beidenfleth mit einem solchen an der Stör treiben außerdem noch Handel und besitzen eigene Schiffe.

- 6) *Behörden und Militärverhältnisse. Die hauptsächlichlichen Behörden in Wilster sind folgende:*

- 1) ein Amtsgericht
- 2) eine Kirchspielvogtei
- 3) eine Steuerkasse
- 4) ein Postamt II. Klasse

In militärischer Hinsicht gehört Wilster zum Bezirk des zweiten Bataillons (Rendsburg) des holsteinischen Landwehr-Regiments No. 85 und bildet mit unseren umliegenden Districten den Bezirk der Landwehr-Compagnie Wilster, deren Stationsort die Stadt ist.

- 7) *Sonstige, die Eigenthümlichkeit des Orts bezeichnende Angaben.*

Das jetzige Rathaus ist eine Schenkung der 1829 verstorbenen Etatsrätin Doose. Dasselbe enthält viele antike Gemälde und Schnitzereien, sowie eine aus mehr als 5000 Bänden bestehende Bibliothek, die aber nur für Alterthumsforscher Werth hat. Außer den beiden städtischen Bürgerschulen war bis zum Jahre 1885 noch eine dreiklassige Privatschule für Knaben vorhanden, welche bis Tertia eines Gymnasii vorbereitete.

Ein von einem Verein zur Verbesserung der Krankenpflege unterhaltenes Krankenhaus mit 12 Stellen gilt allgemein als Musteranstalt. Außerdem giebt es in Wilster noch ein Werkhaus (städtisches Arbeitshaus) und eine von der Etathsrätin Doose gestiftete Versorgungsanstalt für 8 bedürftige Wittwen.

Die sehr schöne, von dem Baumeister Sonnin in den Jahren 1777–1784 erbaute evangelische Kirche wird von drei Predigern bedient. Das Schiff derselben, im Innern amphitheatralisch eingerichtet, ist 106 Meter lang und 14 Meter hoch und enthält 29 Hauptfenster. Das Altarbild ist eine gelungene Nachbildung des berühmten Abendmahlbildes von Leonardo da Vinci. Der spitze und ältere Thurm hat eine Höhe von 52 Metern.

Auf und vor dem $\frac{1}{4}$ Stunde von der Stadt entfernten Kirchhofe befinden sich zwei einfache, aber würdig gehaltene Denkmäler; den in den Kriegen gegen Dänemark 1848 und gegen Frankreich 1870 gefallenen Kriegern gewidmet. Eine Eigenthümlichkeit fällt dem fremden Besucher des Kirchhofes auf: Die meisten der noch lebenden Bürger besitzen bereits Grabstellen, geschmückt mit den von ihnen und ihnen selbst gewidmeten Grabsteinen u. s. w., auf denen nur noch die Angabe des Todestages fehlt. Der berühmte Pädagoge Wolfgang Ratichius (gest. 1617) ist in Wilster geboren. Wappen der Stadt: In roth und blau quergetheiltem Feld oben ein silbernes Nesselblatt, mit roth und weiß quergetheiltem Herzschild, unten ein Fisch (Stör). Die Fußwege in der Marsch werden dauernd in gutem Zustand erhalten und sind auf langen Strecken mit sogenannten Klinkern (hartgebrannten Ziegelsteinen) gepflastert oder mit Sand beschüttet, während die Fahrwege in der nassen Jahreszeit kaum zu Wagen passirt werden können.

II Beschreibung der Postanstalt.

- 8) *Gründung der Postanstalt, Geschichte derselben, Namen der Vorsteher der Postanstalt.*

Die Postanstalt in Wilster ist erst am 1. Januar 1835 errichtet worden. Dieselbe führte, je nach ihrem Verkehrscharakter, in den nachstehend angegebenen Zeiten folgende Benennungen:

von 1835 bis 1848: Haupt- und Rechnungsführendes Briefpostcomtoir,
von 1848 bis 1864: Post-Expedition,
vom 21. Dezember 1864 bis Ende Januar 1867: Postamt,
vom 1. Februar 1867 bis 22. Mai 1871: Postexpedition I. Klasse,
vom 23. Mai 1871 an: Postverwaltung,
seit 1. Januar 1876: Postamt II. Klasse.

Als Vorsteher fungirten:

Martin Siess, (von 1835 bis 1853) Expeditur bei der Briefpost, bz. von 1848 an bei den ordinären Posten.

Dohnberg, (von 1853 bis 1865) Postexpeditur.

Picker, (von 1865 bis 1872) Postmeister.
 Scheel, (von 1872 bis 1873) Postmeister.
 Dobronz, (von 1873 bis 1877) Postmeister.
 Pillmann, (vom 1. April 1877 bis 1883) Postmeister.
 Bis zum Jahre 1867 bestand das Personal der Postanstalt aus:

- 1 Vorsteher
- 1 Eleven,
- 1 Briefträger und
- 2 Landbriefträgern.

Jetzt (1874) werden bei der Postverwaltung beschäftigt:

- 1 Vorsteher,
- 1 Gehülfe,
- 1 Briefträger und Büreaudiener,
- 3 Landbriefträger und
- 1 Postfußbote.

Die Stelle des nachgeordneten Beamten ist vom 1. September 1877 ab durch einen Post-Assistenten besetzt worden; außerdem wird seit 22. December 1878 noch ein Privat-Postgehülfe beschäftigt. Vom 1. December 1877 ab wurden zwei und seit 12. Decbr. 1878 drei Privat-Unterbeamte unterhalten.

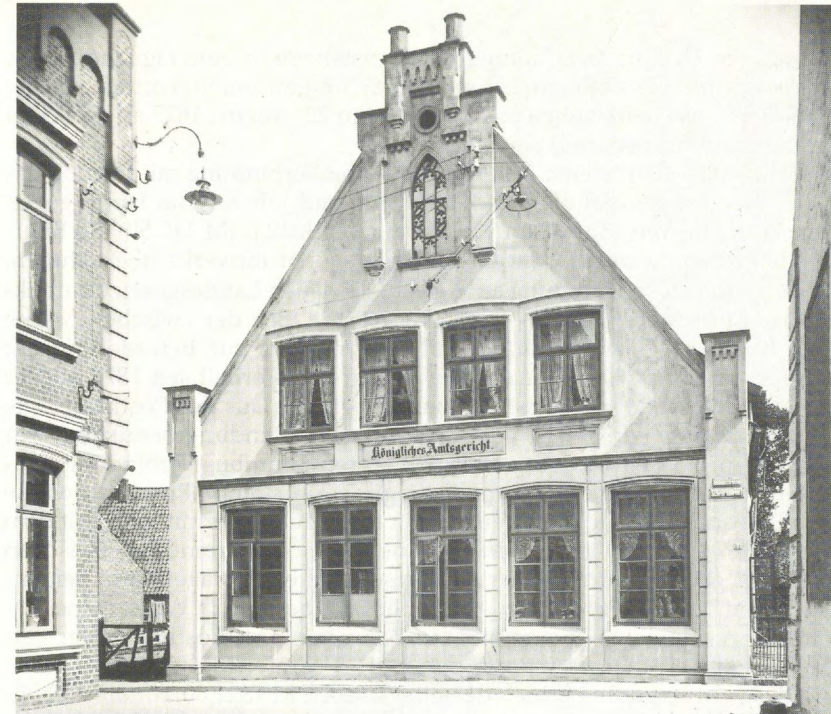
Ab 1. Mai 1883 fungiert als Vorsteher Herr Busse (Postmeister). Im Jahre 1889 besteht das Personal des Postamts aus dem Vorsteher, Postmeister Busse,

- 1 Postgehülfen,
- 1 Postschaffner,
- 1 Paketträger,
- 1 Privat-Unterbeamten,
- 1 Privat-Postboten und
- 6 Landbriefträgern.

Das Postamt in Wilster ist Abrechnungs-Postanstalt für die Postagenturen in Beidenfleth und Brokdorf.

Die Landbriefbestellung ist am 1. September 1866 eingeführt worden. In dem benachbarten Dorfe Beidenfleth, 7 Kilometer von Wilster entfernt, ist seit dem 1. Juni 1874 eine Postagentur eingerichtet und der Kaufmann Ehlert Normann daselbst zum Postagenten angenommen worden. Mit der gedachten Postagentur ist eine am 11. Decbr. 1878 eröffnete Telegrafenanstalt verbunden. Eine zweite Postagentur ist am 1. August 1880 in Brokdorf eröffnet, deren Verwaltung dem Kaufmann J. Rohwedder daselbst übergeben ist.

9) Die Geschichte der Postverbindungen des Orts; Fremdenverkehr, soweit derselbe auf die Benutzung der Posteinrichtungen von Einfluß ist. Vor 1835 wurden die Postsachen für Wilster von dem Postamte in Itzehoe durch besonderen Boten abgeholt. Im Jahre 1835 wurde eine wöchentlich mehrmals coursirende Reitpost zwischen Itzehoe und Brunsbüttel einge-



Erstes Postamt (1835) im späteren königl. Amtsgericht in der Bäckerstraße (heute Rathausstraße)



Zweites Postamt im Wischmann'schen Haus in der Johannisstraße (heute steht dort der Penny-Markt in der Schmiedestraße)

richtet, die 1853 nach Erbauung der Kunststraße in eine tägliche Personenpost (mit viersitzigem Hauptwagen) umgewandelt wurde, welche nunmehr zwischen Itzehoe und Heide (vom 22. August 1877 ab zwischen Itzehoe und Brunsbüttel) coursirte.

Im Jahre 1858 wurde eine zweite postalische Verbindung mit Itzehoe dadurch hergestellt, daß die Fuhrleute Hans und Johann von Holdt gegen eine jährliche Vergütung von 93 Courant-Mark 12 β (M 112,50) die Briefpostbeförderung mittelst ihres Privat-Personenfuhrwerks übernahmen. (1866 wurde diese Vergütung auf Grund der neuen Landesgesetze zurückgezogen.) In Stelle dieser Verbindung ist seit 1868 der zwischen Marne und Itzehoe täglich coursirende Privat-Omnibus zur Beförderung der Briefpost benutzt. Der Besitzer dieses Fuhrwerks erhält seit 1871 wieder eine angemessene, in Marne zahlbare Vergütung aus der Postkasse. Die Zahl der Personen, welche die Personenpostverbindung benutzten, war sehr gering, da außer der zuletzt erwähnten Omnibus-Verbindung zwischen Marne und Itzehoe noch eine täglich coursirende Privatfuhrwerke den Personenverkehr zwischen Wilster und Itzehoe vermittelte. Seit dem 1. Juni 1874 besteht noch eine tägliche Botenpostverbindung zwischen dem hiesigen Postamt und der neu eingerichteten Postagentur in Beidenfleth. Vom 1. Juni 1868 bis Ende Oktober 1878 bestand in Wilster eine Station für regelmäßige Posten und für Beiwagen. Der Posthalter war vertragsmäßig verpflichtet, 2 Postillone und 4 Postpferde zu halten.

An Postfuhrvergütung erhielt derselbe jährlich M 1822,80, für die Nebenleistungen aber

- 1) für 1 Pferd und 1 Meile:
 - a. für den Hinweg, wenn ohne Ladung zurück 1 M 35 $\frac{5}{8}$ Pf.
 - b. für den Hinweg, wenn mit Ladung zurück 1 M 20 $\frac{5}{9}$ Pf.
 - c. für den Rückweg mit Ladung 60 $\frac{5}{18}$ Pf.
2. für 1 Wagen und Meile:

je nach der Gattung des Wagens 30 bis 75 Pf.

Der Vertrag mit dem Posthalter lautete auf sechsmonatige Kündigung.

Nach Fertigstellung der Kunststraße zwischen Burg i. D. und Wilster wird vom 1. Novbr. 1877 ab eine täglich zweimalige Postverbindung mittels Privat-Personen-Fuhrwerks zwischen gedachten Orten eingerichtet.

Mit Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahnstrecke Itzehoe-Heide (Theil der „Holsteinischen Marschbahn“ Elmshorn-Itzehoe-Heide) wird die Personenpost Itzehoe-Brunsbüttel bz. Brunsbüttel-Heide, sowie die Post mittels Privat-Personenfuhrwerks zwischen Marne und Itzehoe, ferner die bis dahin in Wilster bestandene Posthalterei vom 1. November 1878 ab aufgehoben. Vom 1. August 1880 ab ist eine Botenpost-Verbindung zwischen Wilster und der 10 Km entfernten Postagentur in Brokdorf mit unbeschränkter Beförderung eingerichtet worden.

Vom 1. Mai 1885 ab, nach Fertigstellung der Klinkerstraße Wilster-We-welsfleth, ist die Botenpost zwischen Wilster und Beidenfleth aufgehoben



Drittes Postamt
im sogenannten
„Looftschen Haus“
am Markt (Neustadt)



und an Stelle derselben eine Post mittels Privat-Personenfuhrwerkes eingerichtet worden.

10) *Vorschriften über das Postgebäude.*

Ein eigenes Postgebäude besitzt die Postverwaltung in Wilster nicht. Seit Einrichtung der Postanstalt befanden sich die Dienstlocalien derselben an verschiedenen Stellen der Stadt, zuerst in der Bäckerstraße im jetzigen Amtsgerichtsgebäude, dann in der Johannisstraße im Wischmann'schen Haus, später am Markt im Looft'schen Hause. Seit 1871 befindet sich die Postanstalt in der Kohlmarktstraße in einem dem Zimmermeister Block gehörigen Hause. Das Postdienstlocal besteht aus drei Räumen, nämlich: 1) dem eigentlichen Bureau, dasselbe ist 5,2 Meter lang, 3,5 Meter breit und 3 Meter hoch. Rauminhalt demnach 54,6 Kubikmeter. Dieses Zimmer hat 2 Fenster und liegt an der Straßenfront.

2) dem Wachtzimmer von je 2,5 Metern Länge und Breite und 3 Metern Höhe, einem Rauminhalt von 18,75 Kubikmetern. Dasselbe hat ein nach der Seitengasse mündendes Fenster und wird gleichzeitig als Packkammer benutzt.

3) der Passagierstube. Dieselbe ist 5,5 Meter lang, 3 Meter breit und 3 Meter hoch, besitzt demnach einen Rauminhalt von 49,5 Kubikmetern. Außer diesen Räumen befindet sich im Parterre noch die Wohnung des Privat-Unterbeamten. Der zweite Stock des Hauses enthält die Wohnung des Vorstehers. Letzterer zahlt M 750 jährlich Miethe für das ganze Haus, erhält dagegen M 324 von der Kaiserlichen Postverwaltung und M 144 von dem Privaten-Unterbeamten, wogegen auf seinen Theil M 280 jährlich Miethe kommen.

Im Jahre 1880 sind unter Benutzung der früheren Wohnung des Unterbeamten und durch bauliche Änderungen 6 Diensträume in der Gesamtgröße von 93,34 qm hergestellt worden. Seit dem Jahre 1884 wurden 8 Räume in der Größe von 100,97 qm für Postzwecke benutzt, für deren Hergabe der Amtsvorsteher eine Miethvergütung von jährlich 660 M bezieht. Die Diensträume bestehen in 2 Hausfluren, 1 Vorsteherzimmer, 1 Schaltervorzimmer, 1 Abfertigungszimmer, 1 Packkammer, 1 Briefträgerzimmer und ein Zimmer zum Aufbewahren von Büchern, Akten und Materialien.

11) *Charakterzüge des Brief- und des Fahrpostverkehrs, z. B. nach welchen Gegenden derselbe vorzugsweise gerichtet ist; ob und welche besonders Gewerbe sich hauptsächlich dem Paket- und Geldverkehr betheiligen; ob viel Postverkehr mit dem Auslande stattfindet und speciell mit welchen Ländern.*

Der Fahrpostverkehr ist gegen den Briefpostverkehr sehr gering zu nennen. Während ein großer Theil der Correspondenz nach Hamburg und Altona gerichtet ist, kommen die meisten Päckereien aus den genannten Städten, und zwar sind letztere Sendungen hauptsächlich an die hier in großer Anzahl vorhandenen Manufaktur-, Material- und Colonialwaren-



Viertes Postamt
(1871) im Kohlmarkt
(heute Ausstellungs-
raum der Firma
Elektro-Kühl).
Das Haus gehörte
früher dem
Zimmermeister Block



besüßlich sein sollen, da mit die Fühler zu unigunalt
also fort, ohn an sehn der Fühler zur Straff der
Zugner unndlen.

„ item Am. 2. Febr. 1714.
„ — — 8. April 1715. und
Am. 9. Decem. 1720. §. 15 ex 16.

Lit. B.

Post-Ordnung
vom 25. Decembr. Anno: 1694
§ 13

Und wie Wir zu vor allergnädigst verbothen haben, das niemand einige Briefe mit den Fuhrleuten oder andern dergleichen gelegenheiten fortsenden soll, Wir aber dennoch Vernehmen müssen, das solches zu merklicher Verringerung Unsers Post-Ambts-Intraden annoch zum öftern geschieht als wollen Wir allergnädigst gebothen und befohlen haben, wie Wir auch hiemit ernstlich gebieten und befehlen, das niemand, wer es auch sey, einige Briefe, entweder nach einem oder andern Ohrte in Unsern Reichen und Fürstenthümern mit anderer gelegenheit als mit der Post fortsenden soll: /:Jedoch soll keinen in seiner eigenen Sache einen Expreschen Bothen abzufertigen benommen sein.:/ Sollte aber dem ungeachtet jemand in der gleichen, oder andern Unterschleif, unter welchen Vorwand es auch sey, befunden werden, soll derjenige welchen die Briefe gehören, allemal Zehn Reichsthaler, auch der solche zu befördern angenommen, eben so viel verbrochen haben, wo von der Angeber die Helfte und der Postmeister die andere Helfte zu genießen haben soll, dafern aber der Schuldige nicht zu bezahlen hat, soll er am Leibe gestraft werden, zu welchen auch die Obrigkeit an allen Ohrten den Postmeistern auf ihr ansuchen behülflich sein sollen, damit die schuldige wie gemeldet also fort, ohn ansehen der Persohn zur straffe gezogen werden.

„ item vom 2 Febr. 1714
„ — — 8. April 1715 und
vom 9. Decembr. 1720 § 15 ex 16

Lit. B.

Zur Postgeschichte von Wilster

Abschrift 171

Eing. d. 13^{ten} May 1834

448
P.M.

Da das Unterzeichnete Deputirten Collegium in Erfahrung gebracht, daß die erledigte Postmeisterstelle in Itzehoe auch nicht wieder besetzt, so möchten wir den Wunsch der hiesigen Bürgerschaft laut werden lassen, es unterthänigst bitten ein hochedler Magistrat wolle doch gütigst bey der allerhöchsten Postdirection darauf vortragen daß auch künftig bey dem Postamt zu Itzehoe die Verfügung getroffen werden möge: daß dem von hier nach Itzehoe gehenden Boten die hiesigen Briefe vom Postamt für das gewönl. Postgeld ausgeliefert ohne außerdem noch einen Schilling Cour. für das Ausgeben derselben bezahlen zu dürfen, indem den hiesigen Concurirenden das Briefporto dadurch sehr hoch zu stehen kommt, weil jeder sowohl frankirte als unfrankirte Brief von Itzehoe bis Wilster zwei Schilling Cour. kostet, . . . ein unfrankirter Brief von Altona bis Wilster mit 5 S Cour. bezahlt werden muß.

Sollte dieses nicht abzuändern seyn so müssten wir unterthänigst darauf antragen, einen eigenen Briefsack für Wilster bey allen Postämtern einzurichten damit unsere Briefe directe auf hier gelangen.

Ein hochedl. Magistrat wird den Schaden der Concurirenden durch Aufschlag von 1 S Cour. für jeden Brief der per Post auf hier kömt, leicht berechnen können. In der Voraussetzung daß ein hochedler Magistrat das Wohl der Bürgerschaft nach Kräften befördern u. höchsten Orts vertreten werde verharren wir

unterthänigst

Wilster, d. 7^{ten} May 1834

Jac. Stegemann	S. Ewers	J. Gersau
J. Peters	Chr. Lucht	M. Wittmack
	H. Westphalen	Th. . .

An
die Königl. General-
Postdirection
zu Kopenhagen
S. D.

Gehorsamster Pro Memoria

Eine Königliche Generalpostdirection wolle aus der gehorsamst angelegenen Vorstellung des hiesigen Deputirten-Collegii hochgeneigtest ersehen, wie selbiges dasa^uf anträgt: daß die auf hier bestimmten Briefe dem hiesigen Boten auf dem Itzehoer Postamte gegen Erlegung des gewöhnlichen Postgeldes ausgeliefert werden mögen ohne daß dafür noch der ausserdem bisher geforderte Schilling, für jeden Brief zu erlegen sey; eventualiter aber, falls dieser nicht sollte bewilligt werden können, daß erl. dann für Wilster ein eigenes Brief-Postamt möge eingerichtet werden. –

Da uns durch den bisherigen Gebrauch, nach welchem für alle auf hier bestimmten Briefe (welche durch einen hiesigen Boten in Itzehoe abgeholt werden) auf dem Itzehoer Postamt ein Schilling Cour. per Brief außer dem Porto gefordert wird, dem hiesigen concurrenden u. correspondirenden Publico die Correspondenz allerdings ansehnlich vertheuert wird, auch dem künftigen Königl. Postmeister in Itzehoe, da die Stelle jetzt vacant ist, durch eine abändernde Verfügung in dieser Rücksicht, nichts entzogen wird was er früher gehabt hätte, so dürfen wir uns ehrerbietigst erlauben: das vorliegende Gesuch der hiesigen Deputirten Bürgerschaft zur gnädigen Berücksichtigung u. Gewährung hiedurch gehorsamst anzuempfehlen.

Wilster d. 26sten May 1834

Der Magistrat hieselbst

verte

Eingang d. 24 st. Juni 1834

Mit Beziehung auf den Bericht des Magistrats vom 26 ten v. M. und die Vorstellung des dortigen Deputirten-Collegii vom 7 ten ej M. betreffend die diweite Versendung der Briefe nach und von Wilster, wird Demselben hiedurch nachrichtlich eröffnet, wie die Generalpostdirection gewilligt ist, Allerhöchsten Orts darauf anzutragen, daß in Wilster ein Königl. Briefpostcomtoir errichtet werden und zum 1 ten Octbr. d. J. in Wirksamkeit treten möge.

Generalpostdirection, den 21 ten Juni 1834

An den Magistrat
zu Wilster

Aschenfeld

Auf desfällige allerunterthänigste Vorstellung der Generalpostdirection habe S^c Majestät der König unterm 18^{ten} v. M. allerhöchst zu resolviren geruht, daß in der Stadt Wilster ein Haupt- und Rechnungsführendes Briefpostcomtoir errichtet und dem anzustellenden Postexpediteur an Gage 50^{rbt} und eine jährliche Beihülfe von 8^{rbt} zu Schreibmaterialien reglementirt werden möge.

Bei Benachrichtigung hievon ersuchen wir den Magistrat dienstlich, durch eine Bekanntmachung die dortigen Einwohner auf die Errichtung dieser Bedienung aufmerksam zu machen, damit geeignete Subjecte sich binnen 6 Wochen a Dato mit ihren desfälligen Gesuchen bei der Generalpostdirection melden können.

Was die bei dieser Bedienung zu bestellende Caution betrifft, so wird selbige vorläufig zu 500^{rbt} bestimmt und wird in Königl. 4 procentigen Obligationen bei zubringen seyn.

Generalpostdirection, d. 2^{ten} August 1834

An
den Magistrat zu
Wilster

Aschenfeld

Publicandum
et
Affigendum

Bekanntmachung

Sr. Majestät der König haben unterm 18^{ten} v. M. allerhöchst zu erklären geruht, daß in der Stadt Wilster ein Haupt- und Rechnungsführendes Briefpostcomtoir errichtet, u. dem anzustellenden Postexpediteur eine Gage 50 Rthlr. u. eine jährl. Beyhülfe von 8 Rthlr. zu Schreibmaterialien reglementirt werden möge.

Die dabey zu bestellende Caution ist vorläufig auf 500 Rthlr. bestellt u. wird in Königl. 4 proc. Obligationen beyzubringen seyn. –

Vorstehendes wird in Folge desfälligen Schreibens der Königl. Generalpostdirection hiedurch bekannt gemacht, damit geeignete Subjecte sich binnen 6 Wochen vom 2^{ten} dieses Monats aus, mit ihren desfallsigen Gesuchen bey der Königl. Generalpostdirection in Kopenhagen melden können.

Wilster den 5^{ten} Aug. 1834

Bürgerm. u. Rath

Eing. d. 19. Sept. 1834

Der Magistrat wird hiedurch dienstlich ersucht, die Generalpostdirection baldmöglichst mit einer Nachricht darüber versehen zu wollen, für welche Vergütung der bisherige Postbote den Botengang zwischen Wilster und Itzehoe befast hat.

Generalpostdirection, den 16^{ten} Septbr. 1834

... Monrad

An
den Magistrat
zu
Wilster

Aschenfeld

+ **Wilster, 17. März.** Die bedauerlichen politischen Ereignisse werfen ihre Schatten auch in unser Städtchen. Seitens der Postverwaltung wurde der Fernsprechverkehr gestern gegen mittag wieder gestoppt, gegen Abend jedoch wieder aufgehoben. In den Fabriken und auf den Arbeitsplätzen ruht jede Arbeit. In vielen Betrieben wurden auch die Bechellinge zum Streit angehalten. In den Rädrt. Betriebswerken wird erfreulicherweise der Dienst aufrecht erhalten. Der Gedanke „ohne Licht, Wasser und Gas zu sein, dürfte auch gewiß nicht verlockend erscheinen. Hoffentlich treten bald wieder geordnete Verhältnisse ein. Jugendliche, zu dienstfertige Personen hatten sich verleiten lassen, Waffen zu beschlagnahmen, ohne beauftragt zu sein. — Die hiesigen Schulen wurden heute wegen Feuerungsangel wieder bis auf weiteres geschlossen. Die wenigen Kohlen, die noch vorhanden sind, müssen für den Hausbrand zurückgestellt werden, zumal eine Zufuhr von auswärts sehr weniger als je in Betracht kommt.

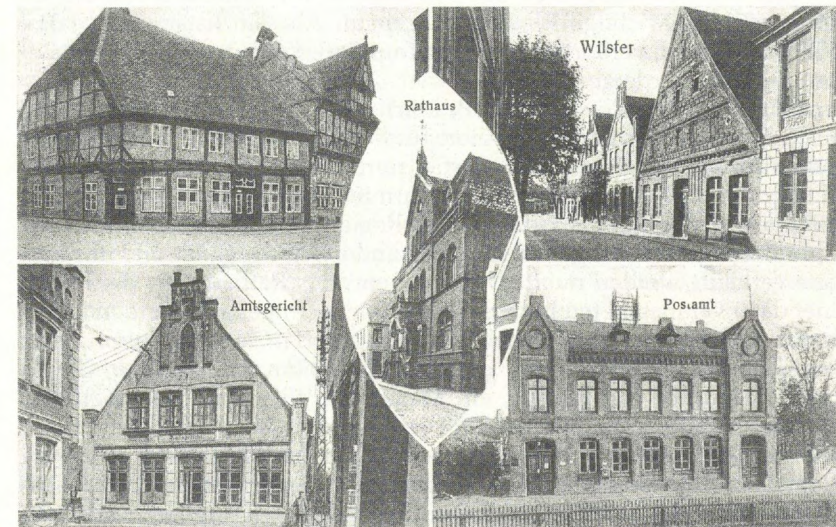
Wilster, den 8. September 1937.

Zur RPD Vf v, 24. 8. IV A 1

Am Tage des Kapp-Putsches wurde das hiesige Postamt von bewaffneten Gewerkschaftsangehörigen (Marxisten) besetzt. Kurz vor Mittag zogen ungefähr 10 Mann mit geladenen Gewehren in das Postamt ein. Auf dem Amt waren 3 Morseapparate in Tätigkeit. Bei jedem Apparat wurde ein Überwachungsposten aufgestellt, der die ein- u. abgehenden Telegramme dem Anführer vorlegen sollte. Führer dieses Trupps waren 1 Maurer und 1 Gelegenheitsarbeiter. Die übrigen Leute des Trupps wurden im Amt verteilt. Der im oberen Stock gelegene Fernsprechraum wurde ebenfalls besetzt.

Nach kurzer Verständigung stellten die Beamten des mittleren Dienstes sofort ihre Tätigkeit ein. Geld, Wertsendungen und sonstige wichtige Sachen wurden unter Verschluss gebracht. Den Anführern teilten wir mit, daß wir unter den gegebenen Umständen keinen Dienst verrichten würden. Geschlossen verließen wir das Postamt. Die Angestellten des Fernsprechdienstes waren verständigt worden und folgten unserm Beispiel. Das Amt war stillgelegt, die Verblüffung und Verlegenheit der Bewaffneten war groß. Um nun überhaupt eine Fernsprechverbindung herstellen zu können, wurde von der Truppe eine Helferin des Fernsprechdienstes mit Waffengewalt aus ihrer Wohnung geholt und zum Postamt geführt. Am Spätnachmittag bekamen wir Nachricht, daß die Bewaffneten aus dem Postamt zurückgezogen seien. Der Dienst wurde sogleich wieder aufgenommen, wir blieben von da ab unbehelligt.

(Koll, Postsekretär)



Die Post von Krempe, Holstein

Von
Johannes Petersen (Kiel)

mit Bildern, zusammengestellt von Harald Bolten (Krempe)

Krempe, zentraler Ort und Mittelpunkt der Krempermarsch, ist eine der ältesten und zugleich die kleinste Stadt in Holstein.

Eine exakte Datierung der Stadtgründung ist schwierig, weil Originalurkunden fehlen. So wird der Fluß Krempau („in fluvio Crimpe“) bereits 1237 genannt, der Ort selbst aber erst 1239 erwähnt und sowohl als Stadt „oppidum Crempen“ als auch Dorf „in villa Crimpensi“ bezeichnet.

Aus der Ähnlichkeit des Kremper Stadtwappens mit dem der Ritter von Barmstede (drei rechtsgewandte Wolfsköpfe) hat man auf eine Stadtrechtsbewidmung durch diese Ritter geschlossen.

Auf den fruchtbaren Böden der Krempermarsch entwickelte sich eine blühende Landwirtschaft mit dem Mittelpunktort Krempe, in dem Getreide über die schiffbare Kremperau exportiert und wichtige Gebrauchsgüter wie Salz oder Tuche eingeführt wurden.

Von 1535 bis 1705 wurde die Stadt in eine durch breite Gräben und Bastionen geschützte wichtige Festung ausgebaut. Als Glückstadt vom Jahre 1616 an entstand, verlor das Verteidigungswerk Krempe jedoch seine Bedeutung und wurde geschleift.

Die Gründung von Glückstadt wirkte sich auch wirtschaftlich verheerend auf Krempe aus. Bis dahin Stapelort für den Kornhandel mit erheblicher Schifffahrt auf der Kremperau, verfiel nun der Ort, die Kremperau verschlammte, und die Bürgerschaft verarmte. Diese Verschuldung führte 1695/1696 dazu, daß die Glückstädter Regierung den Konkurs über die Güter der Stadt verhängte, so daß die Ländereien der Stadt und das Rathaus verkauft werden mußten. Auch wenn das Rathaus aus dem Erlös einer dazu veranstalteten Lotterie später wieder angekauft werden konnte, war der Ruf von Krempe doch geschädigt, und in der Bevölkerung ging lange Zeit der für die Kremper zynische Spruch um: Ein Herr von Glückstadt, ein Bürger von Itzehoe, ein Mann von Wilster und ein Kerl von Krempe.

Erst der Chausseebau nach Glückstadt, Itzehoe und Elmshorn sowie vor allem der Bahnanschluß 1857 gaben der Stadt wieder Auftrieb und machten ein blühendes Gemeinwesen aus ihr, das Gewinn aus dem Korn- und

Viehhandel in der reichen Krempermarsch, ein wenig Flußschifffahrt und einer Reihe von der Landbevölkerung viel aufgesuchter Läden und Gastwirtschaften zog.

Auch in der früheren Zeit war Krempe schon ein gewisser „Verkehrskreuzungspunkt“, da von dort aus Straßen nach Kellinghusen, Bramstedt, Barmstedt, Elmshorn und nach Büttel (Fähre nach Freiburg) benutzt werden konnten, die nach Einführung der Extraposten auch für die Post von Bedeutung waren. Eine Station für Extraposten ist hier jedoch niemals eingerichtet worden, da ein Pferdewechsel wegen der Nähe größerer Städte nicht erforderlich war und das Aufkommen von Fahrgästen aus Krempe selbst dies ebenfalls nicht rechtfertigte.

Der Ort lag auch an der im Jahre 1696 eingerichteten Postverbindung Itzehoe–Glückstadt, die im Anschluß an die Hauptpost Kopenhagen–Hamburg betrieben wurde. Diese Post hatte in Krempe aber keinen Aufenthalt, so daß die Kremper Einwohner bis zur Einrichtung einer eigenen Postexpedition auf Selbsthilfe angewiesen waren. Briefe mußten also, wie auch andernorts, mit besonderen Boten oder passenden Gelegenheiten nach Elmshorn, Glückstadt oder Itzehoe gebracht werden, wo sie der staatlichen Post anvertraut werden konnten. Diese Selbsthilfe war in Krempe, wie an vielen Stellen üblich, aus der Bevölkerung heraus zumindest für den Verkehr nach Itzehoe mit festen Terminen und Tarifen organisiert. Unterlagen darüber sind aber kaum bekannt, und lediglich das nachfolgende Schreiben der Schleswig-Holsteinischen Kanzlei an die Generalpostdirektion vom 13. 9. 1831 gibt einen Hinweis auf das Bestehen des Botenverkehrs, wenn es heißt¹:

„Das cum adj. anliegende Gesuch des Bürgers Jacob Bockwold zu Crempe als gerichtlich bestellten Beraters des eingessessenen im Landwesen (?) zu Crempe, Ernst Waitzen, daß bei der beabsichtigten Einrichtung einer Postexpedition in Crempe seinem Curanden für die Aufhebung des denselben zustehenden ausschließlichen Rechtes der Beförderung von Briefen und sonstigen sonst der Beförderung mit den Posten vorbehaltenen Sachen von Crempe nach Itzehoe eine Entschädigung von 1066 2/3 Rthl bewilligt werden möge, ermangeln wir nicht der Generalpostdirektion zur gfl. Erledigung zuzustellen.“

Ob diesem Gesuch stattgegeben wurde, geht aus dem Vorgang nicht hervor. Die Entschädigungsforderung von über 1000 Rthl weist im übrigen aber darauf hin, daß der private Botenverkehr recht einträglich gewesen sein muß.

Am 1. September 1831 erhielt Krempe dann eine Postexpedition, deren Einrichtung mit einem Plakat bekanntgegeben wurde², das nachstehend abgebildet ist.

An der mit dem Plakat verbundenen Briefposttaxe, die die Gebühren zwischen Krempe und allen übrigen Orten des dänischen Reiches mit Postdienststelle ausweist, ist besonders interessant, daß damals 46 v. H. aller dänischen Postorte in Schleswig-Holstein lagen. Das kann man wohl als

betreffend

Auf desfallsige allerunterthänigste Vorstellung der Generalpostdirec-
tion haben Seine Königliche Majestät unterm 25ten Mai d. J. allergnädigst zu geneh-
migen geruhet, daß, vom 1ten September d. J. an, in Trempa ein Haupt- und Regi-
sungsführendes Postexpeditions-Comtoir für die Brief- und Frachtposten errichtet werden
soll.

In Uebereinstimmung hiemit werden die nach und von Grempe abzufendenden Frachtpostschaften von den nördlich gelegenen Dörfern nach der Meilenzahl für Jäshoe, unter Hinzuliegung von einer Meile, und die nach und von den südlich gelegenen Dörfern, als: Altona, Arensburg, Hamburg, Pinneberg, Ulsburg und Wandsbeck nach der Meilenzahl für Elmshorn, unter Hinzuliegung von 2 Meilen, zu taxiren sein.

Was dagegen die nach und von Grempe abgehenden Briefe betrifft, so ist für selbige das Postgeld in Gemäßheit der nachstehenden, desfälligen Taxe zu erlegen:

Taxe für einen einfachen Brief zwischen Bremen und

	299. Ziffer Höf. Zote		299. Ziffer Höf. Zote
Alsborg	29	Friedrichshafen	32
Marhuus	22	Friedrichsbad	10
Altona	6	Friedericia	19
Apensb.	13	Glücksstadt	3
Arnsburg	10	Grenaae	9
Arreskibbing.	26	Hadersleben	16
Aßens	19	Hamburg	10
Bogensf.	22	Heide	10
Bramsby	3	Heiligenhafen	13
Bredstedt	13	Helsingør	29
Burg	16	Hidring	32
Cappeln	13	Hirtsholm	29
Christiansfeld	16	Hobroe	29
Ebelshof	10	Holsted	29
Eckernförde	10	Holstebro	29
Elmsborn	3	Horsens	22
Eutin	13	Husum	10
Faaburg	22	Ischhoe	3
Fleinsburg	13	Kallundburg	29
Friedrichsb.	29	Kellinghusen	3
		Kiel	10
		Kjöbing auf Falster	3

Nach diesem Placet geht Cremppe aus dem in der 3ten Nummer des § 3 der Briefposttaxe vom 28ten März 1801 enthaltenen Verzeichnisse der Ertr, wohin die Briefe mit der Post nicht directe bezahlet werden können, aus, und gehet dahingegen nimmthe zu den in derselben Taxe § 1, No. 2 angeführten Ertrn, zwischen welchen Briefe für Rechnung der Postcaisse befördert werden, so wie auch die Taxe in allen übrigen Punkten, in soweit selbze zur Zeit noch in Kraft ist, zugleich mit der Briefposttaxe vom 15ten Juni 1818, hiedurch auf Cremppe erweitert wird. Auch finden die Frachtposttaxe vom 28ten Februar 1788 und das Placet vom 25ten April 1818 nebst allen übrigen, in Ansehung der Frachtposten geltenden Anordnungen, vom 15ten September d. J. an, auf Cremppe Anwendung.

Welches wird allen, die es angehet, zur Nachricht und Nachachtung bekannt gemacht.

Generalpostdirection,

Hauch.

Lange.

H. Monrad.



апаааеибе

Paa Generalpostdirectionens derom nedlagte allerunderdanigste Forsikling, har Hans Majestet Kongen under 28de Mai d. A. allernaadigst resolveret, at der i Exempe fra 1ste September d. A. maa oprettes et Hoved- og Regnings- forende Postexpeditions-Comtoir for Brev- og Pakkepost.

3 Doorensstemmelse hermed skulle de til og fra Grempe bestemte Pakkepostfager fra de nordlig beliggende Steder tages efter Milletallet til Ishoe med Løbzag af 1 Mil, og de til og fra de sydlig beliggende Steder, nemlig: Altona, Årnsberg, Hamborg, Pinneberg, Ulsborg og Wandsbød efter Milletallet til Emsbørn med Løbzag af 2 Mile.

Hvad de til og fra Grempe bestemte Breve angaaer, saa bliver Portoen derfor at erlægges efter følgende Takt:

Taxt for et enkelt Brev mellem Trempen og

第幾. 邑落	第幾. 邑落	第幾. 邑落	第幾. 邑落	
29	Ryfskiöbing in Jütland . . .	38	Stagen	35
19	Ryfsedt	32	Stive	35
29	Rdense	19	Stagelse	26
22	Ribenburg	13	Sonderburg	13
29	Ridesloe	10	Sorde	26
10	Rinneberg	6	Stete	29
13	Riben	13	Storehedinge	29
13	Præfde	29	Stubbskiöbing	29
29	Preez	10	Svenzburg	22
29	Randers	26	Sæbye	35
32	Rendsburg	10	Thysedt	42
6	Ringkiöbing	26	Tondern	16
19	Ringstedt	26	Tønning	10
32	Ripen	19	Ulsburg	10
29	Roeskilde	29	Wandsbeck	10
6	Rudskjöbing	26	Warde	22
13	Rödbye	32	Weile	19
16	Sartskjöbing	32	Wiburg	29
10	Schleswig	10	Worbsburg	29
22	Segeberg	10	Wyß	16
29	Slantherburg	26		

Ved denne Placat udgaar Treppe af den i Breveffekten af 28de Mai 1801, 3die § No. 3 anførte Fortegnelsis over de Steder, hvortil Breve ikke direkte kunne afsendes og betales, og henstærker derimod nu til de i bemeldte Tarts 1ste § No. 2 benævnte Steder, hvortil Brevene ligesom kunne betales, ligesom og denne Tarts i alle dens øvrige Puncter, forsaavidt samme endnu maatte være gjældende, bliver, tilligemed Brevefforskriften af 15de Juli 1818 udsendt til Treppe. Ligesledes blive Puffefforskriften af 23de Februar 1788 og Placaten af 25de April 1818 tilligemed alle øvrige for Puffefforskriften gjældende Anordninger fra 1ste September d. A. af, at anseende paa Treppe.

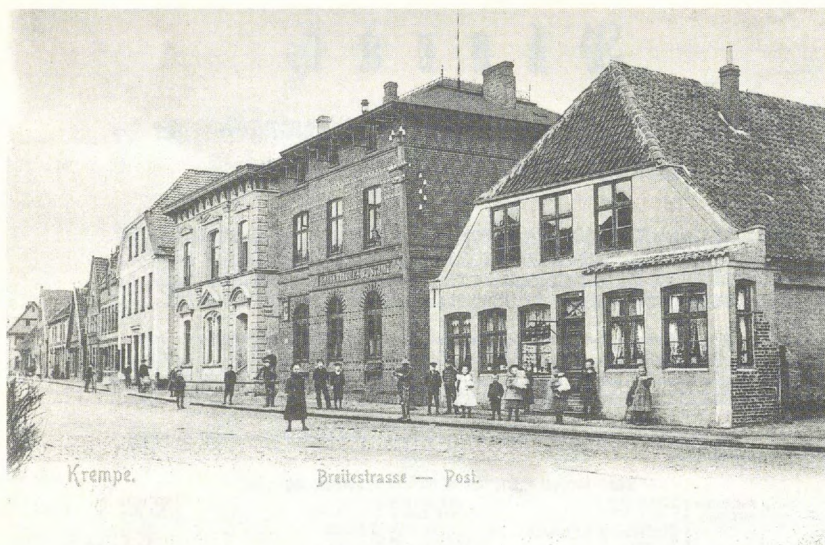
Spillet saaledes til alle Vedkommendes Efterretning og Jagttagelse bekendtgøres.

Den 23ten August 1831.

Monrad.

Bojesen.

Tönningsven,
Öfr.



Reichspostgebäude Breite Straße 52, bezogen 1893

Zeichen dafür werten, welche wirtschaftliche Bedeutung Schleswig-Holstein für den dänischen Gesamtstaat besaß und wie groß später die Einbuße war, als Dänemark Schleswig-Holstein abtreten mußte. Die neue Postexpedition Krempe erhielt zunächst einmal wöchentlich über den Kurs Itzehoe–Krempe–Glückstadt Postanschluß, soweit nicht besondere Fußboten verkehrten. Im Jahre 1833 wurde die Verbindung bereits auf zweimal wöchentlich verbessert, wobei der Aufenthalt der fahrenden Post jeweils dienstags und freitags von 6.00 bis 7.15 Uhr dauerte. Im Jahre 1855³ wurde diese kombinierte Post dann aufgehoben und durch die dreimal wöchentlich verkehrende kombinierte Post Glückstadt–Krempe ersetzt, weil die neue Eisenbahn von Elmshorn Glückstadt erreicht hatte. Darüber hinaus wurden die So., Mo., Mi. und Fr. morgens um 6 Uhr Krempe verlassenden Fußboten beibehalten, so daß jetzt täglich Postanschluß bestand. Auch diese Verbindungen konnten eingehen, als ab 15. 10. 1857 Krempe über die neu eingerichtete Glückstadt–Itzehoe Eisenbahn bedient wurde, die jetzt viermal täglich Post austauschte. Erst durch die „Allerhöchste Resolution“ vom 19. 3. 1858⁴ wurden allerdings endgültig die Bedingungen festgelegt, unter denen der Posttransport zwischen Elmshorn und Itzehoe erfolgen sollte. Die wichtigste Neuerung gegenüber den bereits bestehenden Eisenbahnlinien, bei denen es eine Umarbeitung der Post während der Fahrt nicht gab, sondern nur stationäre Speditions-Ämter, lag dabei darin, daß jetzt erstmals ein Post-Speditionsbüro auf der Eisenbahn eingerichtet wurde, das bereits während der Fahrt die Post bearbeitete.

Die weiteren Vorschriften gleichen den auf den bestehenden Bahnen bereits in Kraft befindlichen Bestimmungen. Hiernach war die Gesellschaft u. a. verpflichtet, der Post nach deren Wünschen gestaltete Postwagen und Abfertigungsräume auf den Bahnhöfen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen sowie daneben Postgüter bis zu 600 Pfund je Tag unentgeltlich zu befördern. Die Bahn selbst durfte keine der Post vorbehaltenen Beförderungen vornehmen.

Die Züge von Itzehoe in Richtung Elmshorn verkehrten um 7.32 und 16.57 Uhr, aus Elmshorn kamen sie um 9.56 und 19.21 an. Die Haltezeit betrug jeweils 2 Minuten, in denen die Postbeamten eilends den Postaustausch vornehmen mußten. Ausdrücklich war festgelegt, daß die Bahn diese Aufenthalte auch bei Verspätungen einhalten mußte, um das Verladegeschäft zu ermöglichen.

Das Post-Speditionsbureau versah die Aufgabe der Bahnpost selbständig bis zum 1. 4. 1865, als das Post-Speditionsamt für den Schleswig-Holsteinischen Postbezirk in Kiel eingerichtet wurde. Dieses kam am 1. 10. 1866 nach Altona. Ab 15. 11. 1867 übernahm das daraus entstandene Bahnpostamt 17 gleichzeitig mit der Fertigstellung der Strecke Elmshorn–Hvidding den Betrieb, den es auf dem deutsch verbliebenen Teil der Strecke grundsätzlich noch heute ausübt.

Poststempel von Krempe

Tagestempel ab 1845, Werbestempel ab 1951, Sonderstempel ab 1978



Leiter der Postexpedition war in dänischer Zeit zunächst der Kirchspielsvogt Conrad Anton Caspersen von 1831-1852, der die Postexpedition bei einem Gehalt von 750 Mark Cour nebenamtlich wahrnahm. Ihm folgte am 29. 6. 1853 der in Kopenhagen geborene, in Flensburg als Postaspirant eingetretene Christian Gottfried Munderloh. Er hatte eine Sicherheit von 400 Rbt stellen müssen und erhielt eine jährliche Gage von 400 Rbt sowie zum Comtoirgehalt 70 Rbt jährlich. Damit lag er gehaltsmäßig in einer Klasse mit den Postexpedienten in Ahrensbök, Barmstedt, Bramstedt, Brunsbüttel und Nortorf. (Zum Vergleich: Der Postmeister in Itzehoe erhielt bei einer Kautions von 5000 Rbt jährlich 1200 Rbt sowie 900 Rbt zum Comtoir)⁵.

Munderloh wurde am 21. 5. 1864 von den Bundes-Commissaren vermutlich aus politischen Gründen abgesetzt, ohne in Dänemark wieder verwendet zu werden. Der dänische König verabschiedete ihn vielmehr am 28. 10. 1864. Danach tauchte er zunächst in Lügumkloster und dann in Oldenburg (Holst) wieder auf, wo er vom 1. 4. 1880 bis 30. 9. 1889 Postmeister war.

In der folgenden preußischen bzw. kaiserlichen Zeit waren die Postexpedienten bzw. Postverwalter, wie sie später genannt wurden, einem auffallend häufigen Wechsel unterworfen. Dies lag meist darin begründet, daß das Amt immer wieder jungen Postexpedienten-Anwärtern, Postexpeditions-Gehilfen, Postassistenten und Postgehilfen übertragen wurde, die nach kurzer Bewährung wieder versetzt wurden. Da sich der Werdegang einer Anzahl dieser *Amtsvorsteher* verfolgen läßt und einen guten Überblick über die damaligen Möglichkeiten im mittleren Dienst vermittelt, sollen sie hier, soweit bekannt, im einzelnen aufgeführt werden⁶:

1864-1866	Postexpedient Heinrich Schumacher. Er war 1864 als Postexpeditions-Gehilfe eingetreten.
1866-1870	Anton Ludwig Gerhard von Wedderkop. Er ging von Krempe nach Bramstedt und starb dort bereits am 6. 12. 1872.
1870-1875	Adam Joachim Ferdinand Magnus von Moltke. Dieser Träger eines berühmten Namens, der in Krempe seine erste und einzige Stelle im Postdienst bekleidete, schied bereits am 1. 12. 1875 freiwillig wieder aus.
1875-1876	Postassistent Studs. Von Krempe ging er nach Kappeln und von dort als Postsekretär nach Schleswig. Er war 1896 in Plön und trat am 1. 2. 1901 in den Ruhestand.
1876-1879	Postverwalter Rasmus Hansen kam bereits als Postassistent nach Krempe, wurde 1879 nach Kiel versetzt und von dort am 1. 4. 1893 nach Potsdam, kam am 1. 5. 1897 von Berlin zurück nach Flensburg und erhielt schließlich am 1. 4. 1921 das Postmeister-Amt in Quickborn. Er starb am 8. 8. 1927.

Haus: Rathausstraße 20
(Privathaus eines Posthalters)



1879-1880	Siegfried Ferdinand Mallgraf. Der Postverwalter ging 1880 als Amtsvorsteher nach Heiligenhafen. Er starb am 14. 5. 1899.
1880-1885	Postverwalter Westmann kam von Dortmund, war nach der Kremper Zeit vom 7. 10. 1885 bis 31. 3. 1899 Postverwalter in Kellinghusen und ging von dort 1899 nach Itzehoe. Ruhestand 1917.
1885-1886	Postverwalter Hansen. Näheres nicht bekannt, da Vorname nicht feststellbar (Name zu häufig).
1886-1890	Friedrich Wilhelm Karl Maaß. Der Postverwalter kam von Ascheberg, wurde am 1. 10. 1890 nach Niebüll versetzt, von dort am 1. 7. 1893 nach Leck und am 1. 4. 1902 nach Kiel 3. Er trat als Oberpostsekretär am 1. 12. 1925 in den Ruhestand.

1890–1908	Postverwalter Theodor Andreas Spetmann war vorher in Wankendorf, Christiansfeld und Keitum. Er wurde 1904 Postsekretär und ging am 1. 10. 1908 als Amtsvorsteher in Krempe in den Ruhestand.
1908–1936	Friedrich-Wilhelm Lorenzen-Schmidt, war am 4. 12. 1898 Postgehilfe und vor Krempe in Grabow und Heide Postsekretär sowie bis 1908 Postmeister in Bredebroe. Er hat das Amt des Amtsvorstehers länger als alle Vorgänger innegehabt und war der einzige Postmeister.
1936–1938	Postverwalter Carsten Dietrich Büttner, wurde am 1. 8. 1929 Postsekretär in Itzehoe und ging am 1. 8. 1938 von Krempe als Oberpostverwalter nach Barmstedt.
1939–1940	Postverwalter Hermann Bertling, später Postoberverwalter in Heiligenhafen.
<i>Betriebsleiter in Krempe waren:</i>	
1940–1958	Karl Kohse. Er war von 1941 bis 1945 zur Feldpost im Osten eingezogen und wurde während dieser Zeit von dem Post-Betriebsassistenten Emil Behrens und Postschaffner Otto Milchert vertreten.
1958–1959	Alfred Timm
1960–1970	Bernd Baumgarten
1971–1981	Günter Milchert
1981–heute	Heinz Thomsen

Wo jeweils die Postexpedition nach ihrer Einrichtung untergebracht war, kann nicht lückenlos nachgewiesen werden. Da der nebenberuflich tätige Postexpedient als Personal aber nur einen Gepäckmeister beschäftigte, bestand ein größerer Raumbedarf nicht, und man darf wohl annehmen, daß das Postlocal sich in seiner Wohnung befand. So wohnte 1832 der erste Postexpedient Caspersen im Gebäude Reichenstraße 18, von dem J. Gravert als „ehemaliger Posthalterei“ schreibt. Später zog Caspersen in das Haus Am Markt 7, so daß wahrscheinlich die Poststube jetzt hier untergebracht war. Die nächsten Postexpeditionen sollen in angemieteten Räumen bestanden haben, z. B. um 1844 in der Höckerstraße und danach bis 1893 in der Hinterstraße (jetzt Rathausstraße, Besitzer Frl. Kölling)⁷. In der kaiserlichen Zeit legte die Obrigkeit Wert auf repräsentative Gebäude, die meist nach einem einheitlichen Stil errichtet waren, der die Postgebäude oft noch heute erkennen läßt. Dabei baute die Post in den kleineren Orten nicht selbst, sondern suchte sich Bauherren, die die Räume dann an den jeweiligen Postmeister bzw. Postverwalter verpachteten, der dafür wiederum von der Post Mietentschädigung erhielt. So war es auch in Krempe, und nach Verhandlungen zwischen der Stadtverwaltung und der Oberpostdirektion kam am 14. 3. 1893 ein Vertrag über ein Postgebäude in der Breiten Straße 52 zustande, der hier teilweise wiedergege-

ben werden soll, weil er gut aufzeigt, wie damals vielerorts verfahren wurde⁸.

§ 1

Die Stadtverwaltung verpflichtet sich, auf ihrem zu Krempe in der Breitenstraße gelegenen, früher Papeschen Grundstück für eigene Rechnung ein neues Gebäude zu errichten und dasselbe demnächst dem Postverwalter Spetmann zu Krempe miethsweise zu überlassen.

§ 2

Der Bau erfolgt nach Maßgabe der beigefügten Baubeschreibung . . . Abweichungen bedürften der vorherigen Genehmigung der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Kiel.

§ 3

Die Stadtverwaltung verpflichtet sich, das Gebäude so zeitig fertigzustellen, daß dasselbe . . . vom 1. November 1893 ab ohne Nachteil für die Gesundheit der Post- und Telegraphenbeamten in Benutzung genommen werden kann, widrigenfalls der Postverwalter Spetmann berechtigt sein soll, die erforderlichen Räume anderweitig auf Kosten der Stadtvertretung miethsweise so lange zu beschaffen, bis das Gebäude beziehbar ist.

§ 4

Der Kaiserlichen Ober-Postdirektion zu Kiel steht das Recht zu, den Bau überwachen zu lassen und das Gebäude einer Abnahme-Prüfung zu unterziehen. Auch soll dieselbe befugt sein, zu verlangen, daß die nach dem Urtheile des Bezirks-Postbauraths mangelhaften Bauarbeiten von der Unternehmerin auf eigene Kosten durch gute ersetzt werden.

§ 5

Die Stadtvertretung vermietet dem Postverwalter Spetmann das zu erbauende Posthaus . . . vom 1. 11. 1893 an auf den Zeitraum von 15 Jahren. In weiterer Folge findet eine stillschweigende Verlängerung des Vertrages auf jährliche Fristen statt.

§ 6

Der Mieter hat das Recht, die gemieteten Räumlichkeiten auch als Dienstwohnung zu benutzen oder auch ganz oder teilweise anderweit zu vermieten.

§ 7

Die Stadtvertretung verpflichtet sich, das Haus mit Zubehör in gutem baulichen Zustande zu halten . . . Instandsetzungen, welche erweislich durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit der Beamten und Unterbeamten herbeigeführt wurden, sind ausgenommen. In zweifelhaften Fällen entscheidet die Kaiserliche Ober-Postdirektion.

Der Mieter ist berechtigt, bauliche Änderungen in den Räumen für eigene Rechnung ausführen zu lassen.

§ 11

Als Miete für die überlassenen Räume hat der Mieter 1090 M jährlich zu zahlen.

§ 13

Die Vermieterin willigt darein, daß bei einem Wechsel in der Person des Postamtsvorstehers der Dienstinhaber in diesen Vertrag einzutreten berechtigt sein soll. Dieselbe Berechtigung wird der Kaiserlichen Oberpostdirektion zugestanden.

§ 14

Das Mietrecht wird in das Grundbuch eingetragen.

Da das Dreiecksverhältnis zwischen Eigentümer, Postverwalter und Oberpostdirektion doch offenbar zu Unzuträglichkeiten führte, wurde im Reichshaushaltsetat für 1907 geregelt, daß die Oberpostdirektionen unmittelbar in derartige Mietverhältnisse eintreten sollten. Am 13. 5. 1907 wurde daher zwischen der Stadt Krempe und dem Postverwalter Spetmann ein Nachtragsabkommen abgeschlossen, nach dem an die Stelle des Postamts-Vorstehers als Mieterin die Oberpostdirektion in Kiel in den Vertrag eintrat.

In der Baubeschreibung des ursprünglichen Vertrages sind die Einzelheiten des Gebäudes erläutert. Neben den Vorschriften über den eigentlichen Bau ist interessant zu lesen, daß der Zweck des Gebäudes durch eine in vergoldeten Metallbuchstaben herzustellende Inschrift „Kaiserliches Postamt“ und außerdem durch ein der Architektur anzupassendes Reichswappen äußerlich erkennbar zu machen war. Alle Räume hatten entweder weiße Kachelöfen oder eiserne Regulier-Füllöfen mit massivem mit Kacheln umkleideten Sockel der Größe der Räume entsprechend zu erhalten. In der Küche war eine Kochmaschine mit Brateinrichtung und in der Waschküche ein Herd mit kupfernem Kessel aufzustellen. Die Schalteranlagen waren nach Maßgabe der von der Oberpostdirektion zu liefernden Musterzeichnungen aus Pitchpineholz anzufertigen und zu ölen, für die Tischplatten waren 4 cm eichene Bohlen zu verwenden. Die Fenster im Erdgeschoß waren mit starken zum Zusammenlegen eingerichteten Klappläden aus Holz mit eisernen Überlegestangen zur größeren Sicherheit zu versehen. Als Beleuchtung diente bis 1925 Gaslicht.

Diese kurze Auswahl der zahlreichen Vorschriften mag genügen, um aufzuzeigen, mit welcher Sorgfalt darauf geachtet wurde, sichere und für die Dauer geeignete Räume zu erhalten. Auch für den Telegraphenbetrieb waren die bauseitig vorhandenen Einrichtungen genau vorgeschrieben, die Ausführung der Öffnung zur Einführung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen war sogar zusätzlich durch eine Zeichnung erläutert.

Ein neuer Mietvertrag vom 17. 12. 1909 zwischen beiden Parteien sah wiederum eine feste Mietdauer von 15 Jahren bei einer jährlichen Miete von nunmehr 1400 Reichsmark vor. Eine Währungsklausel gab es damals nicht, und erst im Jahre 1925 bewilligte die Oberpostdirektion einen jährlichen Zuschlag von 80,- Reichsmark.

1935 wurde das Gebäude für das am 30. 1. 1936 eingerichtete Fernsprech-Wählamt durch einen Anbau erweitert und 1948 das Dachgeschoß zu einer Notwohnung für einen aus dem Osten vertriebenen Postbeamten ausgebaut. Man nutzte also den Raum bis zum letzten aus, aber trotzdem wurden die arbeitstechnischen Bedingungen immer schlechter, so daß die Schaffung von zusätzlichem Raum unumgänglich wurde. Da eine Erweiterung des Gebäudes in der Breiten Straße nicht mehr möglich war, wurde in der Süderstraße ein geeignetes Grundstück gefunden, auf dem Ostern 1963 mit einem Neubau begonnen wurde. Das Postamt zog dann schließlich am 5. 10. 1964 in die neuen Räume ein, in denen es sich noch heute befindet.

Die Ortszustellung wurde in Krempe, wie auch andernorts, schrittweise eingeführt. Zunächst brachte man die zur Abholung ausgehängten Briefe auf Wunsch der Empfänger gegen einen besonderen Botenlohn ins Haus,



Am 1. August 1964 wurde das Postgebäude Süderstraße 28 bezugsfertig übernommen (Bauherr und Vermieter Heinrich Pollmann, Glückstadt)

dann trug man von Amts wegen zwei Stunden nach Eingang im Ortsbereich aus, und schließlich ging man zur sofortigen Zustellung nach Eingang über, sofern der Empfänger nicht grundsätzlich die Abholung wünschte. Dies führte dazu, daß in Krempe seit Zuführung der Post über die Eisenbahn die Briefe ab 15. 10. 1857 bis lange nach dem 2. Weltkrieg zweimal täglich zugestellt wurden. Die 2. Zustellung entfiel erst nach Einführung der Nachtluftpostverbindungen.

Die Einwohner im Landbereich von Krempe nahmen erstmalig an der postalischen Versorgung teil, als ab 1. 7. 1865 der Landbriefträgerdienst eingeführt und am 1. 11. 1865 noch um einen Bezirk erweitert wurde.⁹ Dieser beschwerliche Dienst, der von den Zustellern erhebliche Marschleistungen mit schwerem Gepäck und einen langen Arbeitstag erforderte, blieb mit gewissen Erleichterungen durch Verkleinerung der Bezirke und Einsatz von Fahrrädern bis zur Einführung der Landpostverkräftung am 15. 5. 1933 bestehen. Der Landpoststelle in Krempe wurden nun die über die Landkraftpost bedienten 10 neuen Poststellen unterstellt.

Lokal- und Provinzial-Nachrichten.

Krempe, den 9. Mai 1933.

Die Postverkräftung Krempe.

Einrichtung von Poststellen.

Ans Anlaß der Umgestaltung des Landpostdienstes werden in folgenden Orten am 15. Mai Poststellen eingerichtet: Neuenbrook, Dägeling, Steinburg, Süderauerdorf, Süderau, Borsfleth, Krempe, Klein-Wisch, Neuenkirchen, Brookreihe. Mit den Poststellen sind öffentliche Fernsprecheinrichtungen verbunden. Die Poststellen haben die Eigenschaft einer Postanstalt im Sinne des § 1 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 und einer Telegraphenanstalt im Sinne der Telegraphenordnung mit der Befugnis zur Annahme und Ausgabe von Postsendungen aller Art und von Telegrammen sowie zur Vermittlung von Gesprächen. Sie nehmen ferner Bestellungen auf die durch die Post zu bezahlenden Zeitungen an und zahlen für ihren Zustellbereich die Renten aus.

Im Briefverkehr gelten die Ortsgebühren nur innerhalb des eigenen Zustellbereiches der Poststellen. Wenn Poststellen mit anderen Poststellen oder Postanstalten in derselben Gemeinde liegen, gilt in ihrem gegenseitigen Verkehr ebenfalls die Ortsgebühr. In allen übrigen Fällen gilt die Ferngebühr. Sämtliche Poststellen werden dem Postamt in Krempe (Postleitzahl 2020) unterstellt und werden amtlich bezeichnet mit dem Namen des Ortes, in dem sie liegen, sowie mit dem Zusatz „über Krempe (Postleitzahl 2020)“. z. B. Borsfleth über Krempe (Postleitzahl 2020).

Im Geschäftsbereich des Postamtes Krempe (Postleitzahl 2020) werden am 15. Mai 1933 eingerichtet folgende

Aus Kremper-Marsch-Bote
vom 9. Mai 1933

Poststellen	bei	dazu gehören folgende Ortschaften bezw. Hausgruppen
1. Neuenbrook	Hrb. Storm	Rickdors Neuenbrook Dä Weß
2. Dägeling	Lub. Mehl	Dägeling, Weßberg
3. Steinburg	G. Eise	Steinburg, Drenthop Müchendorf
4. Süderauerdorf	P. Schramm	Süderauerdorf, Süderauerried, Müch, Süderaueraue, Ueberfeld
5. Süderau	E. v. Ihun	Süderau, Gehrhof, Eickop, Drichderbe, Sommerlandersiep
6. Borsfleth	R. Westmann	Borsfleth, Borsflether Wästel, Himmel, Söde, Klosser, Borsflether Mühle
7. Krempe	W. Mohr	Krempe, Groß- u. Klein-Krempe, Eilersdorf, Springender Hirsch
8. Klein-Wisch	Wm. Vollmerl	Klein-Wisch, Groß-Wisch, Uhrenborferdeich, Borsflether-Wisch, Borsflether-Wischbeich, Fielsholen
9. Neuenkirchen	Joh. Rühl	Neuenkirchen, Gohorf, Klein-Wahrenfleth, Gohrn, Groß-Wahrenfleth, Fellenhenne, Drichderbe, Hölterfähre
10. Brookreihe	E. Schöder	Ruhbamm, Röhnerbeich, Uhrenborferweg, Brookreihe, Gummel.

Im Rahmen der Einsparungen während des 2. Weltkrieges sah sich die Oberpostdirektion in Kiel bald jedoch veranlaßt, den Landkraftpostkurs aufzuheben und die Bedienung der Poststellen dem Postamt Glückstadt mitzuübertragen. Damit verlor das Postamt Krempe am 1. 12. 1940 die Poststellen Borsfleth, Brookreihe, Dägeling, Klein Wisch, Krempe, Neuenbrook, Neuenkirchen, Steinburg, Süderau und Süderauerdorf an Glückstadt, während die übrigen fünf Poststellen an Itzehoe fielen.

Mit dem Verlust der Landkraftpost verminderten sich Bedeutung und Verkehrsumfang einschneidend, so daß die Oberpostdirektion sich gezwungen sah, das bisher selbständige Postamt am 1. 12. 1940 in ein Zweigpostamt des Postamts Glückstadt umzuwandeln.¹⁰ Aus dem Amtsvorsteher wurde ein Betriebsleiter, der die vielfältigen, den Amtsvorstehern allgemein unabhängig von der Größe des Amtes übertragenen Aufgaben verlor. Hierzu gehörte, um nur einiges zu nennen:

- Der Hauptkassendienst. Damit verbunden waren damals Berechnung und Auszahlung der Löhne und Gehälter nach Soll- und Istlisten, Führen der zahlreichen Einnahme- und Ausgabenachweise, Prüfen und Erstellen der Abrechnungen.
- Verwaltungsmäßige Betreuung des gesamten Fernmeldewesens im Amtsbereich.
- Betreuung und Bemessung des Post- und Fernmeldepersonals nach persönlicher Beobachtung.
- Hausverwaltung und selbständige Beschaffung vieler Geschäftsbedürfnisse aus Pauschmitteln.
- Wahrnehmung der Aufgaben der Rundfunkstelle sowie der Zeitungs-Absatz- und Verlagsstelle.

Diese Liste, die sich noch um zahlreiche Punkte erweitern ließe, zeigt deutlich, wie vielfältig die Aufgaben auch der Amtsvorsteher von kleineren Ämtern noch vor einer Generation waren, während heute ein großer Teil der Arbeiten von einem Heer Spezialisten „weitab von der Praxis unpersönlich erledigt wird.“ Man mag diese Entwicklung bedauern, aber ändern läßt sie sich vermutlich nicht, ebensowenig wie die „Rationalisierung“ des eigentlichen Betriebes nicht aufzuhalten ist. Diese führte in den letzten Jahrzehnten u. a. dazu, daß Krempe von der Feinsortierung der Briefe entbunden, der Sonntagsdienst aufgegeben wurde, die Geldzustellung praktisch aufhörte sowie das Einziehen der Rundfunkgebühren und Zeitungsgelder durch die Zusteller entfiel.

Aus verschiedenen Gründen, u. a. um die Bedienungszeiten für das Verladen der Postsachen mit den damit verbundenen Wartezeiten und Fahrten einzusparen, ging man dann dazu über, die Post anstatt über die Eisenbahn, nur noch mit der Landpost zuzuführen, zunächst von Glückstadt aus, dann ab 1. 10. 1971 über die Landpost 2020-2 Elmshorn – Kiebitzreihe – Sommerland – Krempe – Borsfleth – Elmshorn, und zwar ein- bzw. zweimal am Tage.

Diese zunehmende Zusammenfassung der Aufgaben bei größeren Dienststellen ließ auch Glückstadt nicht unberührt, so daß ab 1. 10. 1971 ebenfalls dieses Postamt seine Selbständigkeit verlor und mit seinen Amtsstellen, darunter Krempe, dem Postamt Elmshorn angeschlossen wurde.

Quellen und Anmerkungen:

- 1 Landesarchiv Abt. 65 Nr. 3471.
- 2 Unterlagen der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Bezirksgruppe Kiel.
- 3 Gesetz- und Ministerialblatt für Holstein, 1. Stück 1856, Verfügung vom 29. 12. 1855.
- 4 Wie 3), 19. Stück 1858.
- 5 Wie 3), 3. Stück 1853.
- 6 Wie 2).
- 7 Postgeschichtliche Unterlagen des Postamts Elmshorn.
- 8 Wie 2).
- 9 Verordnungsblatt für Holstein 1865.
- 10 Verfügung der Oberpostdirektion Kiel I A 2 1250 vom 5. 12. 1940.

Alldag

Um mi rum
veel Krankheit un Not,
grippt mi an't Hart.
Deit nich jümmer good.

In mennichen Minschen
hebbt swore Tieden,
Kummer un Sorgen
Runen rinschreiben.

Doch lachende Oogen,
een ooles Gesicht
vull Vertruun un Wiesheit,
dat nenn ik Glück;

wenn't in de Welt ok
veel Düsternis giff,
seht Christenlüüd liekers
een helles Licht.

Christa Lamaack

Aus der Fernmeldegeschichte der Stadt Krempe, Holstein

Von
Horst Schneider (Krempe) – heute Glückstadt

Die Entwicklung des Fernsprechdienstes (Rückschau)

Anfangs diente der Fernsprechapparat zur Übermittlung von Telegrammen bei den sogenannten „Telegraphenämtern mit Fernsprecher“. Die erste „Stadt-Fernsprecheinrichtung“ in Deutschland wurde am 12. Januar 1881 in Berlin mit acht privaten Fernsprecheinrichtungen eröffnet. Zwölf Tage später ging in Mühlheim im Elsaß eine Fernsprechvermittlung in Betrieb, bei der ein Telefonverkehr zwischen 71 Anschlüssen möglich wurde.

Ende 1881 gab es in Berlin bereits 458 Sprechstellen. Die Entwicklung schritt stürmisch voran. Im Jahre 1881 waren sieben Stadtfernsprecheinrichtungen eröffnet worden, 1885 gab es schon 110 und 1905 bereits 4987 solcher Anlagen, darunter auch eine in Krempe. Im Mai 1899 hatten schon 10 000 Teilnehmer die „Schallmaschine“ in Gebrauch.

Die Fernsprechvermittlungen befanden sich bei den Postämtern und mußten „von Hand“ bedient werden. Zunächst nahmen nur männliche Personen diese Aufgabe wahr. Die erste Vermittlungsstelle mit Teilnehmerselbstwahl im Ortsverkehr wurde am 10. Juli 1908 in Hildesheim eröffnet. Krempe mußte noch fast 30 Jahre darauf warten. Die letzte Handvermittlung im Bundesgebiet war das Amt Uetze (Bezirk Hannover), sie wurde 1966 auf Selbstwahl umgestellt.

Die Ferngespräche wurden noch längere Zeit handvermittelt. Die Automatisierung des Ferndienstes begann 1923 mit Inbetriebnahme der Netzgruppe Weilheim (Bayern). In größerem Umfange begann die Selbstwahl in der Fernebene erst nach dem 2. Weltkriege, erst 1972 war sie voll erreicht. Krempe war 1965 an den Selbstwählförderdienst angeschlossen worden.

Fernsprechhandvermittlungen von 1899 bis 1936

Als erstes „Fernmeldegerät“ erhielt Krempe am 1. Juni 1873 einen Telegraphenapparat. Dieser, ein Morseapparat, wurde bei der Postexpedition aufgestellt und vom Postmeister von Moltke zusätzlich zu seiner – sicherlich schon umfangreichen – Tätigkeit bedient.

Nachdem das Telefon bekannt geworden war, entstand gegen Ende der neunziger Jahre auch in Holstein ein lebhaftes Interesse. 1894 ging in Itzehoe eine Stadtfernsprecheinrichtung in Betrieb, Wilster folgte 1895, Glückstadt und Kellinghusen 1897.

Anfang des Jahres 1897 begann man sich in der Krempermarsch mit dem Plan zu beschäftigen, einen öffentlichen Fernsprecher an die nächste Stadtfernsprecheinrichtung anzuschließen. Im Juli 1897 behandelte die Gemeindevertretung in Neuenbrook dieses Thema. Im August und September 1897 folgten das Stadtkollegium in Krempe und die Gemeinde Borsfleth, wohl angeregt durch den Bau der Stadtfernsprecheinrichtung Glückstadt. Neuenbrook handelte schnell. Die von der Deutschen Reichspost (DRP) geforderte Garantiesumme wurde bewilligt und am 10. Dezember 1897 eine Sprechstelle an Itzehoe angeschlossen. In Krempe zögerte man noch. Obwohl die von der DRP verlangte jährliche Garantiesumme von 201 Mark bereits bewilligt war, schreckte das Stadtkollegium vor der Anmeldung einer öffentlichen Sprechstelle zurück. Auch die Borsflether vertagten die Angelegenheit. Am 20. April 1898 entschied die Stadtvertretung Krempe, noch etwas zu warten, da man allgemein damit rechnete, daß der Reichstag bald neue Gebührensätze festlegen und dann die geforderte jährliche Pauschgebühr sich verringern würde. Im Mai forderte man die Kremper Bürger auf, freiwillige Beiträge zu zeichnen. Doch als sich einige Bürger zwar zu einer Spende bereit erklärten, aber ein Mitspracherecht bei der Wahl der Örtlichkeit der Sprechstelle verlangten, lehnte das Stadtkollegium ab. Mittlerweile beantragten aber die ersten Privatpersonen einen eigenen Fernsprechanschluß an Glückstadt.

Auch in Borsfleth waren Privatpersonen die Wegbereiter für die neue Kommunikationstechnik. Anfang März 1898 bekommt der Zimmermeister Peters aus Borsflether Büttel einen Anschluß an das Glückstädter Amt. Die Gemeinde Borsfleth versucht, ebenso wie Krempe die geforderte Garantiesumme zu drücken. Man forderte zur Zeichnung von freiwilligen Beiträgen auf, es kamen 92 Mark zusammen. Da die Garantiesumme mittlerweile von 150 auf 110 Mark gesenkt war, wird die Zuzahlung der fehlenden 18 Mark durch die Gemeinde bewilligt. Daraufhin erhält Borsfleth Anfang September 1898 eine öffentliche Sprechstelle im Hause des Tischlermeisters Bestmann, gleichzeitig mit den privaten Anschlüssen des Hotelbesitzers Voß „Kremper Hof“ und der Lederwerke in Krempe.

Anfang April 1899 wünscht auch die Gemeinde Süderau einen Fernsprechanschluß an Glückstadt oder Elmshorn. So nach und nach überzeugten sich wohl auch die Kremper Stadtväter von den Vorteilen des Fernsprechers. Es erscheint am 18. April 1899 eine Bekanntmachung im „Kremper Marschboten“ mit der Aufforderung, Anschlüsse an eine öffentliche Fernsprechleitung (Stadtfernsprecheinrichtung) zu beantragen. Die Vorstellungen der Stadt gingen wohl dahin, für Krempe ein Stadtfernsprechamt zu erhalten und sich nicht mit einer öffentlichen Sprechstelle zu begnügen.

Bekanntmachung.

In der Stadt Krempe wird demnächst eine öffentliche Fernsprechleitung eingerichtet werden. Etwaige Anmeldungen zum Anschluß an diese Leitung sind hier baldigst zu beantragen. Formulare zu dieser Anmeldung sind hier zu bekommen.

Krempe, den 18. April 1899.

Der Bürgermeister.
Muus.

Aus Kremper-
Marsch-Bote
vom
20. April 1899

Am 30. April stellt Bürgermeister Muus, auf den wohl die Initiative für eine Stadtfernsprecheinrichtung in Krempe zurückgeht, die beiden Möglichkeiten auf einer Sitzung des Bürgervereins vor. Der Bürgerverein schließt sich der Auffassung des Bürgermeisters an und entsendet die Herren Bürgermeister Muus und Kaufmann P. Ehlers zur Oberpostdirek-

Aus dem Kreise Steinburg.

* Krempe, 11. November. Die öffentliche Sprechstelle (Umschaltstelle) ist jetzt auf dem hiesigen Postamt eröffnet und mit den öffentlichen Sprechstellen in Neuenbrook und Grevenkop verbunden. Man hat jetzt Anschluß mit folgenden Orten: Barmstedt, Brunshüttel, Elmshorn, Glückstadt, Heide, Itzehoe, Kellinghusen, Meldorf, Neumünster, Nortorf, Pinneberg, Uetersen, Wemelsfleth, Wilster, Altona, Blankenese, Hamburg und Wandsbeck und kostet ein Gespräch von 3 Min. 25 Pf. Für nachstehende 4 Orte: Riel, Bergedorf, Harburg und Schiffbeck kostet dagegen ein Gespräch von 3 Minuten 1 Mk. Ferner hat die Gemeinde Steinburg hier Privatanschluß und ebenfalls Herr Gastwirth Stange in Süderau. Borsfleth hat Anschluß an Glückstadt, doch hat man auch auf dem hiesigen Postamt mit Borsfleth Verbindung.

Aus Kremper-
Marsch-Bote
vom
12. November 1899

tion (OPD) nach Kiel, um dort zu Verhandlungen persönlich vorstellig zu werden. Eine wichtige Voraussetzung fehlte den Krempern jedoch noch: Es mußten sich mindestens zehn Interessenten für einen Fernsprechan-schluß finden, und daß stieß augenblicklich noch auf Schwierigkeiten. Die Verhandlungen verliefen jedoch positiv, auch das Hindernis mit der Teilnehmerzahl konnte ausgeräumt werden.

Im Oktober kamen Telefonarbeiter nach Krempe, um ein Fernsprechnet-zu installieren. Am 1. November meldete der Kremper-Marsch-Bote: „Die nöthigen Arbeiten für das hiesige Fernsprechamt konnten noch nicht vollendet werden, weil die betreffenden Arbeiter z. Zt. die Telefon-An-lage von Wewelsfleth im Anschluß an Glückstadt fertigstellen, welche mit Schwierigkeiten verknüpft ist, weil ein Kabel durch die Stör gelegt wer-den muß.“ Doch am 11. November 1899 wurde dann die „Umschaltstel-le“, wie sie genannt wird, auf dem Kremper Postamt in der Breiten Straße 52 eröffnet. An die Stadtfernspereinrichtung in Krempe werden nun auch die beiden in Krempe schon vorhandenen Anschlüsse, außerdem der am 24. Oktober 1899 in Süderau beim Gastwirt Stange eingerichtete Fernsprecher sowie der 1897 in Neuenbrook und der in Grevenkop neu hergestellte öffentliche Fernsprecher angeschlossen.

Die erste Fernsprechvermittlung in Krempe dürfte ein Klappenschrank Modell 99 für 50 Teilnehmer und zwei Fernleitungen gewesen sein. Post-meister Spetmann mußte die Bedienung der Anlage übernehmen. Erst

Krempe.

Dienststunden: An Wochentagen: 7/8 V. — 9 N.;

» Sonn- und Feiertagen: 7/8 — 10³⁰ V., 12—1 N., 5—6 N.

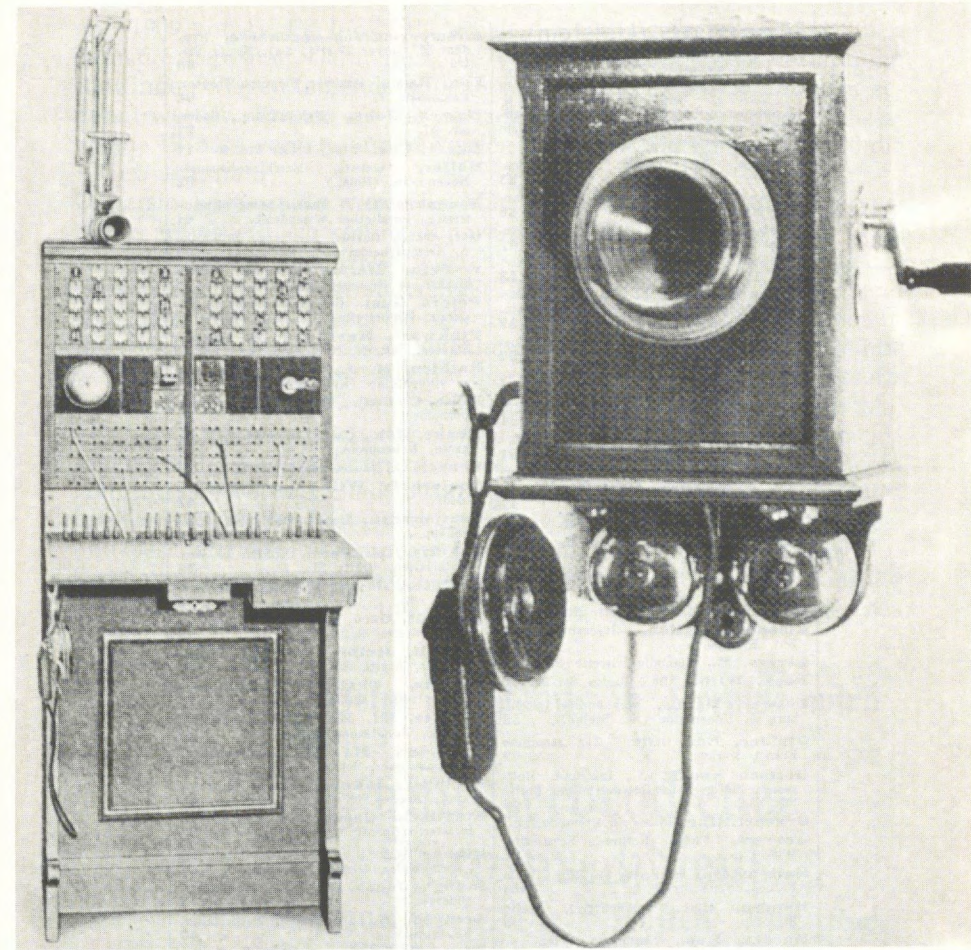
Außergewöhnliche Dienstbereitschaft: Vom 1. Oktober bis Ende März von 7—8 V.

Öffentliche Sprechstellen zum *Ortsfernsprechnet* von Krempe gehörig.

in *Krempe*, *Grevenkop* bei Krempe und *Neuenbrook* bei der Postanstalt.

- | | |
|---|---|
| 15. Barden, B. , Fabrikant, Bahnhofstr. 116. | 13. Schuldt, Heinrich , Gastwirt und Pferdehändler, Breitestr. 41. |
| 17. Bues, A. , Tierarzt, Stiftstr. 9. | 7. Stange, Christian , Gastwirt und Händler, »Springender Hirsch«, Krempe. |
| 1. Bürgermeisteramt , Markt 1. | 3. Stange, Jacob , Gastwirt und Viehhändler, Süderau. |
| (5) Hallenstein, Henry , Fabrikant, Villa Baroda, Neustr. 8. | 10. Ufen, Dr. med. , prakt. Arzt, Breitestr. 33. |
| 5. Kremper Lederwerke , (Inhaber Hallenstein & Co.), Lederfabrik, Bahnhofstr. 129. | 8. Vierth, Karl , Dr. med., prakt. Arzt, Stiftstr. 13. |
| 4. Landgemeinde Süderau , (Vertreter Gastwirt Gerd Olden), Steinburg. | 11. Vollmert, Markus , Viehhändler, Am Pferdemarkt 23. |
| 14. Meyer, Chr. , Kaufmann, Breitestr. 66. | 9. Voss, Heinrich , »Kremper Hof«, Markt 6. |
| 6. von Pein, Herm. , Mühlenbesitzer in Neuenkirchen. | 12. Wasserwerk Krempe , Maschinenhaus, Krempermoor. |
| 16. Pinkwart Karl , Vertreter der Bierbrauerei von A. Janssen Wwe., Hamburg, Neustr. 15. | (1) Welcker, Johs. , Ratsweinkeller, am Markt 1. |
| 18. Pruns, Adolf , Tierarzt, Brsitr. 45. | 2. Westholsteinische Bank , Itzehoe, Bankgeschäft, Breitestr. 58. |

Die Fernsprechteilnehmer im Fernsprechbuch von 1903



Fernsprechapparat für Ortsbatteriebetrieb und (links) erster Vermittlungsschrank in Krempe (Modell 99)

nach einigen Jahren wurde eine besondere Vermittlungskraft eingestellt. Die Vermittlungspersonen mußten sich eines militärisch kurzen Textes bedienen, z. B.: „Hier Amt, was beliebt?“ oder „Verstanden, werde rufen!“ Doch darf man annehmen, daß sich hier, bei einem so kleinen Amt, der freundschaftliche plattdeutsche Ton durchgesetzt hat.

Auch vor Krempe machte die weitere Ausbreitung des Fernsprechers nicht halt. Die Sprechstellen vermehrten sich bis 1903 auf 22, 1908 auf 33

Krempe (Holstein).

Teiln. s. auch Glückstadt. D.: W.: 8-12 V.
3-8 N. S.: 8-9 V., 12-1, 5-6 N. Db.:
W.: 7-8 V., 12-3, 8-9 N. S.: 7-8, 9-10
V., 7-8 N. Um. Of. des O. F. N.
Krempe: in Krempe, Grevenkop, Neuen-
brook u. Neuenkirchen (Krempermarsch)
bei den Postanstalten, Tlxqu.: 356.

Ahrens, H., Gastw. u. Fremden-
verkehr, Breite Str. 81. 33
Ahsbals, Carl, Hofbes., Sommerlan-
der Riep. 66
Ahsbals jun., Martin, Hofbes., Gre-
venkop. 42
Ahsbals, P. M., Rentner, Bahnhof-
str. 116. 63
Ahsbals, Rich. J. J., Hofbes., Mül-
lerei, Schweinezucht u. Schweinemä-
sterei, Grevenkop. 32
Albers, Johs., Hofbes. u. Schweine-
züchter, Grevenkop. 52
Anderson, G., Gastw. u. Baugesch.
Steinburg b. Hohenfelde (Kr. Steinb.). 4
Bahlmann, Heinr., Inh. Albert Wulff,
Manufakturw., Hinterstr. 12. 54
**Baubureau für die Gerichtsneu-
bauten**, Mühlenberg 12. 61
Böhme, Gust., Manufaktur-, Aussteuer-
Art. u. Konfektion, Breite Str. 104. 39
Bues, A., Tierarzt, Stiftstr. 9. 17
Bürgermeisteramt, Markt 1. 1
Caspers, Ad., Buchdruckerei, Süder-
str. 5. 15
Eggers J., Rechtsanw., Breite Str. 5. 57
Ders., Wohn. (57)
Ehlers, Joh., Kfm., Breite Str. 40. 22
Eisenbahnstation, Güterabfertigung,
Bhf. Krempe. 27
Elvers, B., Viehhdlg., Breite Str. 65
Fock, Wilh., Kfm., Breite Str. 80. 60
Föster, Heinr., Viehhändler, Stein-
burg b. Hohenfelde (Kr. Steinb.). 53
Glitzer, Ed., Gastw. „Zur stumpfen
Ecke“, Markt 2. 49
Göttsch Nachf., J., Inh. Ad. Hoff-
mann, Mülerei u. Getreidehdlg., Breite
Str. 48. 46
Gravert, Hinr., Hofbes., Gr. Krempdorf. 55
Gravert, Joh., Hofbes., Borsflether
Wisch. 59
Hallenstein, Harald S., Fbr., Villa
Baroda, Neue Str. 8. (5)
Hansen, Chr., Schlachtere, Breite
Str. 72. 36
Harder, Rud., Landmann, Vieh- u.
Pferdehdlg., Borsfleth. 48
Heesch, Arthur, Schlachter u. Vieh-
händler, Neuenbrooker Str. 23. 28
Heinsohn, J., Viehhändler, Süderstr. 33. 50
Hellmann, Jakob, Hofbes., Groß-
wisch. 67
Hotel „Stadt Hamburg“, M. Voll-
mert, Breite Str. 53. 11
Hotel „Kremper Hof“, Inh. H.
Voss, Markt 6. 9
Kelting, Ludw., Zimmermstr., Bau-
mat.-Hdlg., Neuenbrooker Str. 25. 43
Klüver, Johs., Hofbes., Grevenkop. 58
Kremper Lederwerke (Inh. Hallen-
stein & Co.), Lederfbr., Bahnhofstr. 129. 5

Krempermarsch-Sparkasse, Ren-
dant H. Stoyer (9-11½, 2-4), Breite Str.
109 a. 68
Lau, Kuno, Itzehoe Biograph-Theater,
Reichenstr. 3. 64
Marten, Johs., Fahrradhdlg., Süder-
str. 37. 21
Meyer, Chr., Kfm., Breite Str. 66. 14
Möller, Gust., Maschinenbauanst.,
Neuenbrook (Holst.). 62
**Neuenbrooker Dampfwäsche-
rung**, Borsflether Wischdeich. 41
Ott, Otto, Gastw., Sandkrug, Brokreihe
b. Kremperheide. 69
v. Pein, Herm., Mühlenbes. Neuen-
kirchen b. Kremperheide. 6
Peters, Gust., Gastw. u. Bäckerei, Sü-
derau, Doppelreihe. 19
Pinkwart, Karl, Vertr. d. Holsten-
brauerei, Altona, Neue Str. 15. 16
Rathjen, H. J., Baugesch., Steinburg
b. Hohenfelde (Kr. Steinburg). 51
Röhe, C., Gastw., Neuenkirchen b. Krem-
perheide. 31
Röpke, Joh., Gastw. u. Spar- u. Leih-
kasse, Neuenbrook. 20
Scheer, C., Hackselwerk, Westerstr. 1. 23
Schierholz, Wilh., Gastw., Kremper-
heide. 47
Schippmann, Emil, Mühlenbes., Gre-
venkop. 29
Schlüter, H. Ferd., Kohlen u. Bau-
materialien, Breite Str. 91. 38
Schlüter, Herm., Handelsgärtner, Hin-
terstr. 42. 34
Schmidt, Otto, Bürstenfbr. u. Drogen-
hdlg., Breite Str. 73. 25
Schuldt, Heinr., Gastw. u. Pferde-
händler, Breite Str. 41. 13
Schultz, Christoph, Mühlenbes.,
Schmerländer Mühle. 26
Schultz, Kl. Heinr., Mühlenbes. u.
Gastw., Borsflether Mühle. 30
Schröder, H., Deichhauptmann u.
Amtsvorsteher, Kleinwisch. 35
Springer, Jakob, Lohn- u. Lastfuhr-
werk, Breite Str. 7. 56
Städtische Gasanstalt, Fbr. u. Gas-
meister, (Bureau bei Nr. 1). 37
Stange, Chr., Gastw. u. Händler,
„Springender Hirsch“, Krempdorf. 7
Stange, Jacob, Gastw. u. Viehhändler,
Süderau. 3
Strüven, N., Genossenschaftsvorsteher,
Neuenbrook. 40
Ufen, Dr. med., prakt. Arzt, Breite
Str. 33. 10
Vierth, Karl, Dr. med., prakt. Arzt,
Breite Str. 30. 8
Vollmert, Nic., Gastw., Kleinwisch. 24
Wasserwerk Krempe, Maschinen-
haus, Krempermoor b. Kremperheide. 12
Westholsteinische Bank, Ge-
schäftsstelle, Breite Str. 58. 2
Wichmann, G., Tierarzt, Breite Str.
45. 18
Wickhorst, Heinr., Ökonometist,
Breite Str. 27. (Im Hause d. Gastw.
Bielenberg). 44
Witt, Emil, Gastw. u. Bäcker, Stein-
burg b. Hohenfelde (Kr. Steinburg). 45

und 1909 auf 41. Im Juni 1911 erhält der fünfzigste Teilnehmer einen Fernsprechapparat. Dann muß die erste Erweiterung der Vermittlung stattfinden. Wegen fehlender Quellen kann ein genaues Datum nicht genannt werden. Ebenso für die nächste Erweiterung, die um die Jahreswende 1913/14 vorgenommen werden mußte, als die Teilnehmerzahl die 100 erreicht hatte.

Die erste Telefonzelle wurde im März 1910 innerhalb des Schaltvorraums aufgestellt, sie konnte nur während der Dienststunden des Postamtes benutzt werden. Dieser Zustand blieb bis 1964. Erst als Krempe das neue Postgebäude in der Süderstraße 28 erhielt, wurde eine durchgehend geöffnete Telefonzelle (mit Münzfernsprecher) in den Eingang eingebaut. Ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Fernmeldewesens in Krempe war die Einrichtung des Unfall-Meldedienstes außerhalb der festgesetzten Dienstzeiten der Vermittlungsstelle ab 1. Oktober 1924. Ab 1. Mai 1926 war es dann möglich, daß alle Gespräche zu allen Tages- und Nachtzeiten geführt werden konnten. Diese Regelung wurde erst nach langem Hin und Her von der Stadt beantragt. Auf Drängen des Landratsamtes Itzehoe entschloß sich die Stadtvertretung dazu, obwohl sich die Bürger- und Geschäftswelt in Krempe und Umgebung entschieden dagegen geäußert hatte. Grund waren die entstehenden Mehrkosten für die Einführung des ständigen Dienstes. Dem Landratsamt lag aber sehr daran wegen des

Beim Postamt in Krempe wird
vom 1. Mai

ununterbrochener Fernsprechdienst

abgehalten. Die Kosten für die
Durchführung der Dienstverweiterung
— bis auf weiteres 1 243 RM.
vierteljährlich — werden nach § 3,
II der Fernsprechordnung auf sämt-
liche an die Verm.-Stelle Krempe
angeschlossenen Teilnehmer nach der
Zahl ihrer Hauptanschlüsse umgelegt.
Oberpostdirektion Kiel.

Aus Kremper-
Marsch-Bote
vom
27. April 1926

Aus „Verzeichnis der Teilnehmer an den Fernsprechnetzen im Ober-Postdirektions-
bezirk Kiel, Juni 1913“

Der Selbstwählerbetrieb im hiesigen Fernsprechnetz wurde Donnerstag mittag aufgenommen. Es klappte gleich alles wie vorgesehen. Die Fernsprechteilnehmer haben nun eine Freude mehr, wenn sie — „die richtige Wahl“ getroffen haben und daß sie nachts sprechen können, ohne dafür im Monat 1.60 Mf. bezahlen zu müssen. Die „Necterer“ aber werden in Zukunft mehr auf sich selbst als auf das Amt schelten können. — Donnerstag abend fand bei Schippmann eine kleine Feier statt. Die Leitung des Boutrupps, das Telefonpersonal und der Postmeister des hiesigen Amtes nahmen mit ihren Damen daran teil.

Aus Kremper-
Marsch-Bote
vom
1. Februar 1936

besseren Einsatzes der gerade angeschafften Motorspritze und zur schnelleren Durchsage von Meldungen außerhalb der normalen Tagesdienstzeiten.

Am 25. März 1924 kam es zur nächsten Erweiterung der Fernsprechvermittlung: zwei „Vielfachumschalter OB 13“, ohne Vielfachfeld, für je 160 Teilnehmer gingen in Betrieb. Ein neuer Fernschrank, OB 05 mit vier Fernleitungen, wurde aufgebaut. Jetzt waren beim Postamt Krempe zwei Vermittlungsbeamtinnen beschäftigt, die sich auch den Nacht- und Sonntagsdienst zu teilen hatten. Bei großem Gesprächsanfall griff aber auch mal der Postmeister helfend ein, wie eine ehemalige Vermittlungskraft dem Verfasser erzählte. Als Überweisungsfernämter waren Itzehoe und Elmshorn mit je zwei Leitungen zuständig.

Fernsprechselfstwähldienst ab 1936

Ab 1925 begann die DRP ihre Fernsprechortsvermittlungen im Umland nach und nach von Hand- auf Selbstwahl umzustellen. In Krempe kam es 1933 zur Planung einer neuen Vermittlung als „SA-Amt“ (Selbstanschlußfernamt), die dringlich wurde, da die 1924 aufgestellten Vermittlungsplätze aufgebraucht und störanfällig geworden waren. Um dem Platzbedarf für das Wählamt nachzukommen, wurde 1935 am Postgebäude ein Anbau errichtet. Am 30. Januar 1936 wurde dann das neue Wählamt (Typ S 29), das für den Anschluß von 260 Teilnehmern ausreichte, eingeschaltet. Auch den Fernamtsteil erweiterte man. Jetzt waren hier zwei Melde- und sechs Verbindungsleitungen zum Überweisungsfernamt Elmshorn und vier Leitungen mit Itzehoe in Betrieb. An Kosten waren entstanden: für die Erweiterung des Postgebäudes 5300 Reichsmark (RM), sie trug die Stadt Krempe als Vermieter, für die Technik und den Aufbau des neuen Wählamtes 30 000 RM, für den Fernamtsteil ca. 2600 RM und die Änderung der Teilnehmersprechstellen 15 000 RM. An Nebenkosten entstanden noch etwa 2700 RM, so daß die DRP rund 50 000 DM für die Umstellung des Ortsverkehrs von Hand- auf Selbstwähldienst aufwenden mußte. An Einsparungen ergaben sich u. a. monatlich ca. 400 RM durch den Wegfall der beiden Vermittlungskräfte. Mit der Ausnahme von kleinen

Im Amtlichen Fernsprechbuch für die Bezirke der Reichspostdirektionen HAMBURG und KIEL von 1946 sind unter Krempe nur 60 Anschlüsse aufgeführt. Im Fernsprechbuch für den Bezirk der Reichspostdirektion KIEL 1941 waren es über 300 Einträge gewesen

Erweiterungen tat sich in den nächsten Jahren nichts. Im 2. Weltkrieg wurden die Fenster des Vermittlungsraumes zum Schutz gegen Bombensplitter zugemauert. Nach Kriegsende unterlag auch die Vermittlungsstelle Krempe Verkehrsbeschränkungen des Fernmeldedienstes, die die Alliierte Militärregierung verordnet hatte. So weist das Fernsprechverzeichnis von 1946 nur 60 berechnigte Teilnehmer aus. Bis Anfang der fünfziger Jahre waren dann Neuanschlüsse selten. Nur Antragsteller wie z. B. Ärzte erhielten ein Telefon.

Krempe, Holst		Itzigler Franz I. Dr. med. habil. prakt. Arzt Breite Str 21 4 94
Wahldienst		Kann Berta Hebamme Vor d. Grevenkoper Vor 2 19
Notruf:		Körding Wilhelm Bauer Deich- hauptmann Grevenkoperstr 3 26
Feuer 2 39		Kremper Lederwerke Meyen- burg & Co. Bahnhofstr 2 05
Unfall 2 70		Krempermarisch-Verbands- sparkasse Dir. Haus Weschek *2 68
Überfall 2 01		Landesbrandkasse Kommissa- riat Krempe Hubert Golden Bez. Komm. Breite Str 72 über 2 36
Ortsdienst: Ankunft 8		Lensch Hinrich Dr. med. vet. prakt. Tierarzt 2 24
Entstörungsstelle 7		Lösche Ewald Dr. med. prakt. Arzt Am Markt 10 5 10
nachts Zweigpostamtsvorsteher 2 80		Meier H. H. Dr. Arzt West- str 1 4 98
Ferndienst: Anmeldung von Ge- sprächen nach Burg, Dithm., Bransbüttelkoog, Eddelak, Heide, Husum, Kellinghusen u. Marne. Ankunft Fernamt Itzehoe 9		Müller Gustav-Horst Dr. med. leitender Arzt d. Krankenhauses Sprechstunde Breite Str 33 3 53
Anmeldung von Gesprächen nach Fleesburg, Hamburg, Kiel, Ken- nigshagen, Rendsburg, Schleswig u. alles andere Orten, Ankunft Fernamt Elmshorn 0		Neuenbroker Dampfenwäsche- reinigung Borsflether Wischdeck 2 41
Telegrammaufnahme:		Pastorat Krempe Rathausstr 10 3 30
für Telegramme nach auswärtig 0		Pels Söhne Herm. v. Mühle Getreide Futtermittel Krempe- beide 4 18
für Ortstelegramme 2 80		Peters Friedrich Baugeschäft Borsfleth 4 11
Zeitanzeige: 0		Peters Max Gastw. Räckerei Kohlen- u. Holzdgl. Süderau Doppelreihe 19 3 19
Abschaltstift Krankenhaus Stift- str 2 50		Peters Wilhelm Bauer Züchter u. Vermittler Sommerlander Riep 3 46
Albers Heinrich Bauer Grevenk- koop 3 75		Pollzel
Albers Johannes Landwirt, u. Schweinezüchter Grevenkkoop (Wohnung in Krempe) 2 52		Amisvorsteher Lange Elskop 2 76
Apothek Krempe (Holst) Inh. Apotheker Werner Langner Rei- chenstr 1 2 06		39. Polizeiabteilung 4 84
Central-Tiervers. Ges. a. G.		Polizeiposten in Steinburg 2 77
Elldesheim Bez.-Direktion Schleswig-Holstein Robert Richter 3 35		Rehder Thies Dr. med. vet. Tierarzt Süderauerdorf 2 14
Deutsches Rotes Kreuz Ge- meinschaftswest 3 71		Reichsbahn 2 27 u. 3 59
Elektrizitätsversorgung 2 39		Reichspost Zweigpostamt 2 80
Engelbrecht Heinrich Sohn Mühlenbetr. Altendeich-Mühle 2 03		Röpcke Simon Gastwirt Brenn- mat. u. Kunstdüngerhdlg. Neuen- brook 2 20
Feuerwache Motorspritze 2 39		Rotes Kreuz Deutsches über 2 70
Gaswerk Krempe 4 78		Schmidt Ernst Lola-Werk 2 07
Gemeinde Bahrenfleth Amb- vorsitzer u. Bürgermstr. Jakob Jens 2 72		Schmidt H. Dr. med. Arzt Breite Str 33 2 10
Gemeinde Borsfleth Bürger- meister u. Gemüsebauer Bern- hard Schröder 2 66		Schultz Kl. Heinr Mühlenbetr. u. Landhandel Borsflether Mühle 2 30
Gemeinde Elskop Bürgermstr. u. Bauer Peter Dehn Elskop 4 04		Stadt Krempe Holst Rathaus Markt 1 2 01
Gemeinde Krempermoor Bür- germeister Marcus Rehder 4 75		Stange Adolf Vieh- u. Pferde- gesch. Borsflether Büttel 3 51
Gemeindeamt Neuenbrook Richard Besebek Gastw. 3 33		Stange Jakob Gastw. u. Vieh- händler Süderau 3 93
Genossenschaftsmelerei Krempe (Holst) o. GmbH. Neuenbrooker Str 21 2 17		Stranz Otto Bau- u. Möbelsch- lerei Neuenkirchen über Krempe Holst 4 83
Hallmann Dr. med. prakt. Arzt Neuenbrooker Str 7 5 17		Wasserwerk Krempe Masch- Haus Krempermoor 2 12
Harder Hans Vieh- u. Pferde- geschäft Breite Str 16-18 4 48		Wasserwerk der Stadt- gemeinde Glückstadt Krem- permoor 4 64
Harders Julius Buchst. f. landw. Buchführung Bahnhofstr 116 2 63		Witt Karoline Hebamme Str 1 2 60
Heesch Albert Notschlachterei Neuenbrooker Str 23 2 28		
Hellmann Jakob Bauer Grevenk- kooprietig 2 45		
Hotel „Kremper Hof“ Inh. Gustav Jahn Am Markt 6, 2 09		
Infektions-Krankenhaus Brokrelhe 4 96		

Nach Wegfall aller Beschränkungen und Wiederbelebung der Wirtschaft stieg die Anzahl der Sprechstellen langsam, doch stetig, an. 1960 hatte Krempe etwa 500 Teilnehmer. Den Raumbedarf für die Fernsprechtechnik konnte das Postgebäude in der Breiten Straße nicht mehr befriedigen. Auch der „Gelben Post“ wurden die Räume zu eng. So begann die Oberpostdirektion im Jahre 1962 mit der Planung für ein neues Postgebäude, in dem auch die Fernmeldetechnik unterzubringen war. Bereits am 6. Oktober 1964 konnte das neue Postamt in der Süderstraße 28 eingeweiht werden. Mit dem Aufbau der fernmeldetechnischen Einrichtungen wurde am 17. August 1964 begonnen, und am 18. Januar 1965 wurde die neue Vermittlungsstelle (System S 55 v mit 720 Anrufeinheiten) eingeschaltet. Die Kosten der Bauteile beliefen sich auf 240 000 DM, die Aufbaukosten betrugen 50 000 DM. Anschluß an den Selbstwählferndienst über die Knotenvermittlungsstelle Itzehoe erhielt Krempe am 3. März 1965. Im Jahre 1966 erhielt Krempe Zugang zum Selbstwählferndienst in das europäische Ausland und 1975 an den interkontinentalen Verkehr.

Bei Errichtung des neuen Postgebäudes im Jahre 1964 wurde auch eine Telefonzelle eingebaut, die rund um die Uhr zugänglich ist. Die vorherige war nur während der Dienststunden des Postamtes benutzbar gewesen.

Blick in die Zukunft

An die Ortsvermittlungsstelle Krempe sind z. Zt. 2200 Teilnehmer angeschlossen. Im Anschlußbereich der Vermittlungsstelle leben etwa 8000 Einwohner. Für Krempe, einen Ort, der zentrale Aufgaben für die Krempen Marsch erfüllt, ist der Fernsprechverkehr als modernes Kommunikationsmittel eine unentbehrliche Einrichtung. Für die Zukunft stellt sich wieder einmal die Platzfrage. Nach dem stürmischen Sprechstellenzuwachs in den siebziger Jahren wurde der Raum im Postamt schnell zu klein. Die Planungen der OPD sehen vor, daß der Postdienst das Gebäude verläßt und gegen Ende des Jahres 1986 eine Anmietung in zentraler Lage vornimmt. Dem Fernmeldedienst steht somit der untere Gebäudeteil voll zur Verfügung. Den dann vorgesehenen Umbau hofft man Ende 1988/Anfang 1989 fertigzustellen. Damit dürfte der Platzbedarf der Technik bis weit über das Jahr 2000 hinaus gesichert sein.

200 Jahre Kellinghusener Postgeschichte

Die Deutsche Reichspost – Gründung der Postanstalt zu Kellinghusen und deren Geschichte ab dem Jahre 1775

Von
Karl-Heinz Roll (Kellinghusen)

In seinem „Verwaltungsbericht betreffend die Gemeindeangelegenheiten des Fleckens Kellinghusen pro 1875“ schreibt Bürgermeister Heinrich Jargstorff (1837–1912)¹:

„Noch weit später, als die Zollstelle, ist das hiesige königl. *Postcomtoir* errichtet worden; denn erst 1775 erhielt der Flecken in der Person des damaligen Apothekers Wasmann einen Postmeister für die Briefpost. Wasmann behielt die Postmeisterstelle auch einige Jahre bei, nachdem er die Apotheke verkauft hatte, überließ sie aber 1788 mit höherer Genehmigung für eine Geldsumme an einen hiesigen Einwohner (Wichmann). Im nämlichen Jahre ward hier auch eine ordentliche Poststation errichtet; die Extrapoststation schreibt sich aber erst von 1812 her.“

Siehe dazu Text „Placat“ vom 10. 12. 1811; Original im „Kieler Archiv“. Soweit die ältesten Aufzeichnungen in den Unterlagen der Stadt Kellinghusen.

In Wrist befand sich eine der hiesigen Postanstalt unterstehende *Briefsammelungsstelle*; dem Zollcontroleur in Wrist war die Besorgung der bezüglichen Geschäfte übertragen. Am 1. Oktober 1867 ist in Wrist jedoch eine selbständige Postexpedition eingerichtet worden². Diese Briefsammelungsstelle bestand ab 1. 12. 1854, und bis zur Einrichtung der Postexpedition gab es ab 2. 10. 1844 auf dem Bahnhof eine Briefpostexpedition für den Austausch mit der Bahn.

Die Kellinghusener Postanstalt führte bis zum Jahre 1864 die Bezeichnung „Postcomtoir“, 1865 und 1866 die Bezeichnung „Postamt“.

Vom 1. Februar 1867 bis zum 22. Mai 1871 ist die hiesige Post als „Postexpedition 1. Classe“ geführt worden. Vom 1. Mai 1871 ab heißt die Postanstalt dann „Postverwaltung“. Vom 1. 1. 1876 an bis zum Jahre 1884 war Kellinghusen ein Postamt II. Von 1884 bis zum 31. März 1899 dann ein Postamt III, danach führte es die Bezeichnung Postamt II. Die Klassenbezeichnung der Postämter I, II und III fiel ab 25. 7. 1924 weg³.

Personalverhältnisse im Kellinghusener Postwesen

Der jetzige Postmeister, so schreibt Jargstorff 1875, Captain de Chabert, wurde hier am 25. Juni 1855 angestellt. Bei der Postverwaltung sind 1864, außer dem Postmeister, 1 Postamts-Assient, 1 Privat-Postgehülfe, 2 Privat-Unterbeamte und 4 Landbriefträger beschäftigt. Auf die Unterhaltung der Privat-Postgehülfen wird dem Postmeister eine Beihilfe gewährt. Vor 1864 bestand das Personal aus zwei Beamten und einem Unterbeamten⁴. Für die Unterhaltung der „Privat-Postgehülfen“ wurde dem Postmeister eine Beihilfe gezahlt. Eine Auflistung im Archiv zu Kiel⁵ zeigt über die einzelnen Jahre auf:

1874	1 Postmeister	2 Beamte	1 Ortsbriefträger	1 Paketbesteller	4 Landbriefträger
1884	1 Postmeister	2 Beamte	3 Ortsbriefträger	1 Paketbesteller	5 Landbriefträger
1890	1 Postmeister	2 Beamte	3 Ortsbriefträger	– Paketbesteller	6 Landbriefträger
1891	1 Postmeister	3 Beamte	3 Ortsbriefträger	– Paketbesteller	6 Landbriefträger
1899	1 Postmeister	4 Beamte	3 Ortsbriefträger	1 Paketbesteller	6 Landbriefträger
1906	1 Postmeister	5 Beamte	3 Ortsbriefträger	1 Paketbesteller	7 Landbriefträger
1909	1 Postmeister	6 Beamte	5 Ortsdienst	5 innerer Dst.	8 Landbriefträger
1918	1 Postmeister	6 Beamte	5 Ortsdienst	6 innerer Dst.	8 Landbriefträger
1919	1 Postmeister	8 Beamte	5 Ortsdienst	6 innerer Dst.	8 Landbriefträger
1920	1 Postmeister	10 Beamte	6 Ortsdienst	6 innerer Dst.	8 Landbriefträger
1922	1 Postmeister	9 Beamte	6 Ortsdienst	5 innerer Dst.	6 Landbriefträger

Anmerkung des Verfassers: 1920 und 1922 kommt jeweils – 1 – Leitungsaufseher bei den Landbriefträgern/Landbestellern hinzu.

1935 – 1 Oberpostmeister, 9 Beamte, 2 Ortszusteller, 2 Paket- und Geldzusteller, 3 innerer Dienst, 1 Landzusteller, 2 Kraftfahrer, 1 Telegrafenaufseher, 1 Teilkraft Ortszustellung, 1 Teilkraft Botendienst, 1 Teilkraft (Reinmachefrau) und Poststellen in Rosdorf und Oeschebüttel.

Eine Posthalterei bestand gemäß den Angaben aus dem „Kieler Archiv“ in Kellinghusen vom 18. 4. 1868 für Überlandposten und vom 10. 12. 1811 für Extraposten; beide bis zum 31. 8. 1877. (Siehe dazu Plakat von 1811.)

Namen und Amtszeit der jeweiligen Postamtsvorsteher

1775–1787	Apotheker Andreas, Johann, Gottfried Wasmann, Postmeister (expedierte seit 1775 die Posten, erhielt die königliche Bestallung als Postmeister vom 22. 10. 1879)
1787–1798	Wichmann, Christian, Postmeister (königliche Bestallung vom 21. 12. 1787)
1798–1848	Wichmann, Christian, jun. (königliche Bestallung vom 19. 10. 1798)
1848–1854	Wichmann, August, Adolf, Ludwig (seit 10. 5. 1848)
1855	unbesetzt; andernfalls verwaltet von der Witwe Ida Wichmann

Plakat,

wegen

Errichtung einer Extrapoststation in dem Flecken Kellinghusen.

Er. Königlichen Majestät zu Dänemark und Norwegen zc. Generalpostdirector und Directoren in der Generalpostdirection thun kund und zu wissen, daß Allerhöchstdenckte Se. Königliche Majestät zu genehmigen geruhet haben, daß zu Kellinghusen eine Extrapoststation eingerichtet, selbige von dem Postmeister des Orts nach den Grundsätzen der bestehenden Extrapostverordnungen verwaltet werden und mit dem 1ten Januar künftigen Jahres ihren Anfang nehmen möge; wobei außer den auf das Extrapostwesen Bezug habenden Vorschriften der Verordnung vom 7ten Nov. 1781 folgende Bestimmungen gelten sollen:

- 1) Es steht den Reisenden frei, sich entweder direct von Pinnenberg oder über Elmshorn und Tjeboe nach Kimmels und umgekehrt von Kimmels entweder über Kellinghusen direct nach Pinnenberg oder über Tjeboe und Elmshorn nach Pinnenberg befördern zu lassen, und es ist Pflicht der Poststationen zu Pinnenberg und Kimmels, die daselbst ankommenden Reisenden auf diese doppelten Wege besonders aufmerksam zu machen.
- 2) Auf einem mit zwey Pferden bespannten Extrapost- Kust- oder Weywagen sollen 600 Pfund jede Person zu 150 Pfund, unterworfene halb so schwer gerechnet, aufgenommen werden, und die Vorspannung mehrerer Pferde soll nach dem Verhältniß dieses festgesetzten Gewichtes geschehen.
- 3) Eine Chaise mit einem halben Verdeck, ein Phaeton, ein offener Wagen mit einem Chaisensstuhl, oder ein Wienerwagen mit 2 Personen und einen Mantelsack, soll mit zwey 2 Pferden, mit drey Pferden aber, wenn zwey Personen Gepäck und einen Bedienten haben, oder der Personen mehrere sind, besetzt werden, es sey denn, daß besondere Umstände, welche in dem Stundenzettel anzuzeigen sind, die Vorspannung mehrerer Pferde erheischen möchten.
- 4) Die zweifügigen Kesselfurken sollen mit 4 Pferden, die vierfüßigen aber mit 6 Pferden, ohne Rücksicht auf die Anzahl der darin befindlichen Personen oder des Gepäcks befördert werden.
- 5) An Postgeld soll bey der Bestellung für jedes Pferd zu Extraposten 16 Schill., zu Couriers 24 Schill. und zu Staffetten 28 Schill. für jede Meile außer der temporären Zulage desselben entrichtet werden. Wenn Couriers zu Wagen und nicht geschwinde wie Extraposten befördert werden wollen, ist dafür auch nur wie für Extraposten das Postgeld zu erlegen. Uebrigens soll dem Postmeister an Wagenmeistergeld für jedes Wagen- oder Vorspannpferd 1 Schill. und den Postillions für jede Meile an Trinkgeld für 2 bis 4 Pferde 4 Schill., für 6 Pferde aber 8 Schill. bezahlt werden.
- 6) Wenn die Reisenden die bestellten Pferde eine Stunde auf sich warten lassen, sollen sie für jede halbe Stunde, die sie sich länger verweilen, dem Postmeister 16 Schill. bezahlen.
- 7) Wo unterwegs Fahren angetroffen werden, haben die Reisenden das Fährgeld nicht nur für sich, sondern auch für die Postillions zu deren freyer Rückkehr zu entrichten.
- 8) Die Entfernungen von Kellinghusen nach welchen das Postgeld zu bezahlen ist, werden bis auf nähere Anordnungen folgendermaßen festgesetzt:

nach Kimmels	2 ½ Meilen
„ Pinnenberg	5 „
„ Elmshorn	3 ½ „
„ Bramsche	1 ½ „
„ Neumünster	3 „
„ Norddorf	3 ½ „
„ Tjeboe	2 „
„ Glückstadt	4 ½ „
„ Krempe	5 ½ „
„ Schaafstedt	4 ½ „
„ Ulzburg	4 „

Generalpostdirection zu Kopenhagen, den 10ten December 1811.

Hauch. Lange. Harbou. Monrad. Kolde up- Rosenwinge.



P. Thaysen.

1856–1877

de Chabert, Captain, Postmeister
(angestellt am 25. Juni 1855; Jargstorff, S. 34)

1. 1. 1878–30. 6. 1884 Tiedje, Postmeister
1. 7. 1884– 6. 10. 1885 Hansen, Postverwalter
7. 10. 1885–31. 3. 1899 Westmann, Postverwalter
1. 4. 1899–31. 10. 1916 Finzen, Rechnungsrat, Postmeister
1. 11. 1916–31. 3. 1934 Krohn, Oberpostmeister
1. 4. 1934–30. 6. 1934 In Vertretung Claus Burmester, Postinspektor
1. 7. 1934–30. 9. 1937 Voss, Oberpostmeister
1. 10. 1937–31. 10. 1939 Claus Burmester, Postmeister
(Er übernahm als Nachfolger seines Bruders im
Jahre 1939 das Amt des Bürgermeisters und
führte es bis 1944).
1. 11. 1939–31. 3. 1948 Fritz Ihloff
1. 4. 1948–30. 9. 1952 Albert Zielke
15. 10. 1952–25. 5. 1959 Hans-Georg Rieve
14. 7. 1959–29. 2. 1964 Gerhard Komp
1. 3. 1964–30. 9. 1968 Adolf Rasch
1. 10. 1968–31. 8. 1985 Willy Brüggem
1. 9. 1985–dato Gerd Brandt aus Lägerdorf

Anmerkungen:

Die Postmeister Wichmann (von 1787 bis 1854) und der Postmeister Burmester werden auch in den Büchern der Kellinghusener Schützengilde von 1762 e. V. wiederholt genannt⁶.

Angaben zu Claus Burmester (Bürgermeisteramt) der Broschüre „Kellinghusen – 75 Jahre Stadt“ in der Zeit von 1927 bis 1952, Seite 8, entnommen. In einem Nachlaß des Einwohners Willi Mehrens heißt es von seinem Großvater, dem früheren Postmeister August Wichmann:

„ein Daguerreotyp zeigt ihn in der durch Erlass vom 2. 4. 1808 zugelassenen Uniform im carmoisinrothen Rock mit Überschlag, Kragen und Aufschlägen von gelbem Tuch mit einem gezackten Goldgallion auf beiden Teilen und Unterkleidern von paillegelbem Tuch“⁷.

Anmerkung: Daguerreotyp

- a) ältestes praktisch verwendbares fotografisches Verfahren.
- b) Fotografie auf Metallplatten, Vorstufe der heutigen Fotografie.

Postverbindungen im Raum Kellinghusen

Aus dem Nachlaß des Postmeisters Christian Wichmann, jun. (Postmeister von 1798 bis 1848), entnimmt der Verfasser folgende Aufzeichnungen⁸:

„Die Veranlassung, daß im Jahre 1774 in Kellinghusen ein Postkontor eingerichtet wurde, gab die Einrichtung einer fahrenden und reitenden Post



August Wichmann, Kunstmaler und dänischer Postmeister

zwischen Lübeck und Itzehoe, die u. a. auch über Kellinghusen gingen. Die reitende Post ging Montag abend 10 Uhr von Lübeck ab und kam Dienstag nachmittag 1 $\frac{3}{4}$ Uhr in Itzehoe an. Nach Ankunft der Kopenhagener reitenden Post ging sie am Dienstag nachmittag, 3 Uhr, wieder von Itzehoe ab. Sie kam Mittwoch morgen in Lübeck an. Die fahrende Post, die gleichfalls Briefe beförderte, fuhr Freitag nachmittag 4 Uhr von Lübeck ab und kam Sonnabend abend elf Uhr in Itzehoe an. Am Freitag fuhr sie nach Ankunft der Kopenhagener fahrenden Post morgens 6 Uhr wieder ab und traf am Sonnabend morgen um 8 Uhr in Lübeck ein. Eine der Hauptlinien der schleswig-holsteinischen fahrenden Post führte von Hamburg über Altona – Bramstedt – Neumünster und Schleswig nach Hardersleben. In Bramstedt zweigte eine sogenannte ordinäre Post ab und stellte die Verbindung mit Kellinghusen, Itzehoe und Glückstadt her (1812).“

Anmerkung: Gemäß der chronologischen Sammlung ergangener Verfügungen und Verordnungen vom 23. 10. 1781 im „Kieler Archiv“ wurde zur Beförderung der Briefsachen zwischen Kellinghusen und Itzehoe ein Bote bestellt, der dienstags und freitags von Kellinghusen nach Itzehoe abging und von da mittwochs und sonnabends wieder zurückkehrte. Ob er zusätzlich eingesetzt war oder die Post Lübeck–Itzehoe teilweise ersetzte, ist nicht bekannt.

Nach dem Bau der Altona – Kieler-Eisenbahn (1844) wurde zweimal wöchentlich eine Botenpost zwischen Kellinghusen und Wrist eingerichtet. Außerdem bestand 1845 ebenfalls zweimal wöchentlich eine Verbindung mit Itzehoe.

1858 ging jeden Mittwoch und Sonnabend, 7 Uhr vormittags, ein „bedeckter Wagen, sowie zweimal täglich ein Privat-Personen-Fuhrwerk“⁹ mit Sendungen aller Art nach Wrist. Am Mittwoch und Sonnabend fuhr ein bedeckter Wagen um 10 Uhr vormittags nach Remmels bei Hohenwestedt. Diese Verbindung ist dann vom 16. Juli 1865 an durch eine Botenpost an den übrigen Tagen der Woche erweitert worden. Die Einrichtung einer täglichen Personenpost mit bedecktem viersitzigen Wagen zwischen Kellinghusen und Hohenwestedt erfolgte am 15. Mai 1868 unter gleichzeitiger Aufhebung der mit Remmels bestehenden Postverbindungen und unter Verlegung der Postanstalt von Remmels nach Hohenwestedt. Diese Post wird von der Posthalterei in Hohenwestedt befördert, während zur Beförderung der in Kellinghusen etwa erforderlichen Beiwagen der hiesige Posthalter die Pferde zu stellen hatte¹⁰.

Postversorgung in den Sommermonaten – Postverbindungen 1871

Im Sommer, während der militärischen Übungen im Lockstedter Lager, wurde dort im Ort eine der Kellinghusener Postverwaltung unterstellte „Zweigpostexpedition“ errichtet. Von 1871 an wird das Lockstedter Lager immer mehr zum Truppenübungsplatz ausgebaut^{11/12}. Die Beförderung

von Postsachen aller Art nach Lockstedter Lager erfolgte täglich um 14 Uhr durch ein Privat-Personen-Fuhrwerk.

Im Jahre 1871 bestanden nach den Unterlagen von Jargstorff und dem „Kieler Archiv“:

1. Eine einmal tägliche Verbindung von Itzehoe über Kellinghusen nach Wrist mit einem Privat-Personen-Fuhrwerk, morgens 7 Uhr (nur Brief- und Zeitungssendungen).
2. Eine zweimal tägliche Verbindung mit Wrist mit einem Privat-Personen-Fuhrwerk, morgens 7 Uhr und Rückkehr 11 Uhr und nachmittags 5 Uhr mit Rückkehr abends 8 Uhr.
3. Eine einmal tägliche Verbindung mit Hohenwestedt mit der Personenpost. Ab Kellinghusen morgens um 11 Uhr und Rückkehr am anderen Morgen um 7 Uhr.

In der Amtssprache bedeutet *Personenpost*, daß außer Post auch einige Personen mit befördert wurden.

Nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke Wrist–Kellinghusen–Hohenlockstedt–Itzehoe im Jahre 1889 wird der Postverkehr „mittels Personenpost und Privat-Personen-Fuhrwerk“ eingestellt^{13/14}. Anzumerken ist noch der Hinweis von Jargstorff, daß der Fremdenverkehr auf die Benutzung der Posteinrichtungen einen verhältnismäßig geringen Einfluß ausübte.

Kellinghusen und seine Postgebäude

Jargstorff schreibt in seinem Verwaltungsbericht: „Ein eigenes Postgebäude besitzt die Postverwaltung in Kellinghusen nicht. Das jetzt zu Dienstzwecken benutzte Gebäude enthält außer den für den Postbetrieb erforderlichen Räumlichkeiten 4 Zimmer, einen Hausflur und die Wohnung des Postmeisters. Dasselbe ist in Lehmberg gelegen. Für die Dienstzimmer wird eine jährliche Miethe aus Postmitteln von 300 M. vergütet. Früher befand sich das Posthaus in der Hauptstraße im jetzigen Hause des Kaufmanns Giesecke.“¹⁵

Eine detaillierte Aufstellung über die Unterbringung der Post konnte der Verfasser im „Archiv Kiel“ finden, dort heißt es unter der Überschrift „Nachrichten über das Postgebäude“, daß die Post im Laufe der Jahre in folgenden Häusern untergebracht war: Im Jahre 1775 in der Hauptstraße 36, im Hause des Buchdruckereibesitzers Richard Hay und zwar bis zum Jahre 1789. Dann in der Lehmbergstraße 3, im Hause des Tischlermeisters Otto Kock; seit 1868 in der Hauptstraße 52, im Hause des Bäckermeisters Gustav Voss! Im Jahre 1887 siedelte das Postamt in den Neubau Lindenstraße 1 über. Besitzer und Bauherr war der Zimmermeister Heinrich Wichmann (Lehmbergstraße 18). Er verpachtete das Gebäude an die Kaiserliche Post, die dort am 21. September 1887 ihr Postamt eröffnete. In Jahre 1919 kaufte die Postverwaltung das jetzige Postamt in der Lindenstraße 10. In dem Gebäude befand sich, nach kurzem Übergang des Katasteramts, die höhere Stadtschule. Der Bau des Hauses wurde im Septem-

ber des Jahres 1869 in öffentlicher Ausschreibung für 9456 Mark verdungen und 1870 fertiggestellt. Am 1. Juli 1870 wurde in aller Frühe das Postamt bezogen. Dasselbe enthielt folgende Diensträume: 1 Vorflur, 1 Schaltervorraum, 1 Briefträgerzimmer, 1 Fernsprechzimmer, 1 gemeinsames Zimmer für Annahme, Abfertigung und Entkartung, 1 Packkammer und 1 Vorsteherzimmer.

Der erste Stock sowie die Kellerräume sind dem Amtsvorsteher als Dienstwohnung überwiesen. Die jährliche Miete beträgt 505 RM 44 Rpf. In den Jahren 1954–1955 wurde das Postamt umgebaut. Der erste Abschnitt umfaßte das hintere Gebäude; heute Fernmeldezentrum an der Kastanienallee. Danach erfolgte der Abriß des vorderen Gebäudes und in einem zweiten Bauabschnitt der Neubau. Zwischenzeitlich war das Amt im hinteren Gebäude untergebracht.

Eine völlig neue Renovierung geschah im Jahre 1990.

Der Ablauf des Dienstbetriebes

Der Verfasser zitiert hier vorweg und einleitend Jargstorff zu diesem Abschnitt: „Wiewohl in allen Orten, so hat auch hier der Postverkehr in den letzten Jahren bedeutend zugenommen. Der Hauptverkehr ist in Folge des Handels mit Hamburg und Altona auf dort gerichtet. Die Behörden unterhalten hauptsächlich Schriftwechsel mit Itzehoe. An den Paket- und Geldverkehr betheiligen sich namentlich die hier vorhandenen 3



Einweihung im Jahre 1955: H.-W. Hay (Stör-Bote), Bürgervorsteher Heinrich Mohr, 1. Stadtrat Paul-Adolf Junge, Paul Däsler, Emil Lauer und Willy Brüggen (von rechts nach links) (Foto aus dem Privatbesitz von Willy Brüggen)

Holzpantoffel-Fabriken, die Fernsichter Thonwaaren-Fabrik, die Lohmühle und die Maschinen-Fabrik von F.C.H. Wenck.“¹⁶

Nach den Archiv-Unterlagen in Kiel erfolgte bis zum Jahre 1864 anscheinend nach noch keine Landzustellung. Die im Laufe der Woche eingehenden Postsendungen wurden zu den Ausspannstellen (Gasthöfe) der ländlichen Kirchenbesucher gebracht. Jedes Dorf hatte seine bestimmte Stelle. Die Kirchenbesucher nahmen die Sendungen mit; brachten diese ihrem Empfänger.

Ab 1. Juni 1866 waren hier 4 Landbriefträger beschäftigt. Im Landzustellbezirk wurden 55 Ortschaften mit 4483 Einwohnern wöchentlich an sechs Tagen versorgt. Der damalige Zustellbereich umfaßte unter anderen folgende Ortschaften: Mühlenbarbek, Lohbarbek, Ridders, Silzen, Poyenberg, Joachimsquelle, Meezen, Lockstedt, Hennstedt, Waldhütten, Wiedenborstel, Sarlhusen, Willenscharen, Fitzbek, Rade, Oeschebüttel, Rosdorf, Störkathen und Quarnstedt.

Im Jahre 1880 wurden die am entferntesten gelegenen Orte Meezen, Wiedenborstel, Sarlhusen, Willenscharen und Fitzbek von Kellinghusen abgetrennt; es gehörten danach noch 32 Ortschaften im Landzustellbezirk zum hiesigen Amtsbereich.

Im Jahre 1884 gibt es zum ersten Mal in einigen Orten eine zweimalige Zustellung an den Wochentagen.

Von 1890 ab haben 14 Orte auf dem Lande sechsmalige; 16 siebenmalige und 4 dreizehnmalige wöchentliche Zustellungen. Über Land setzte die erste Sonntagszustellung bereits im Jahre 1884 für einige Orte ein und wurde von Jahr zu Jahr erweitert; ähnlich war es mit der zweiten Landzustellung. Vom Jahre 1907 ab wurden sämtliche Landgemeinden zweimal an den Werktagen versorgt; gleichzeitig erhielten sie – bis auf drei Orte – auch sonntags ihre Post zugestellt.

Ab 1917 erfolgte dann wieder die täglich einmalige Zustellung in den Landorten, und ab 1924 fiel dann auch wieder die Sonntagszustellung weg.

Wie oft die Zustellung in den Landgemeinden vor 1874 erfolgte, ist im „Kieler Archiv“ nicht festzustellen. Festgehalten ist, daß in Kellinghusen dreimal Brief-, zweimal Geld- und einmal werktäglich eine Paketzustellung war.

Von 1916 bis 1935 gab es eine zweimalige Brief- und eine einmalige Geld- und Paketzustellung und immer noch die sonntägliche Briefzustellung.

Post- und Telegraphen-Verkehr

Unter dieser Überschrift berichtet Jargstorff¹⁷ folgendes (Originaltext):

„Die Einwohnerzahl des Postbezirks beträgt:

a. Ortsbestellbezirk	2675 Einwohner
b. Landbestellbezirk	4115 Einwohner

Summa 6790 Einwohner.

Bei der hiesigen Kaiserlichen Postanstalt sind im Jahre 1875 eingegangen:

64278 Stück Briefe vom In- und Auslande,	
7326 Stück Postkarten,	
6732 Stück Drucksachen,	
594 Stück Waarenproben,	
630 Stück Briefe mit declarirter Werthangabe von	242784 M
7362 Stück Packete ohne Werthangabe,	
198 Stück Packete mit declarirter Werthangabe von	152100 M
720 Stück Briefe } mit einem Postvorschußbetrag von	11392 M
540 Stück Packete }	

ausgegangen:

59652 Stück Briefe nach dem In- und Auslande,	
5688 Stück Postkarten,	
2934 Stück Drucksachen,	
342 Stück Waarenproben,	
1278 Stück Briefe mit declarirter Werthangabe von	705006 M
4230 Stück Packete ohne Werthangabe,	
306 Stück Packete mit einem declarirten Werthe von	184410 M
Postanweisungsverkehr:	
eingezahlt auf 5119 Stück	268358 M
ausgezahlt auf 4730 Stück	178543 M
Postmandatsverkehr:	
Eingegangen 86 Stück }	13732 M
ausgegangen 105 Stück }	
Eingegangene Zeitungen	71456 Stück
Porto-Einnahme	12176 M
Ortsbriefbestellgeld	503 M
Landbriefbestellgeld	425 M
Telegraphische Depeschen sind im Jahre 1875	
aufgegeben	1052 Stück
angekommen	1116 Stück
zusammen	2168 Stück

gegen 1942 Stück des Jahres 1874.“

In Kellinghusen ist am 11. 12. 1865 (Kieler Archiv) eine mit dem Postamt kombinierte *Telegraphenstation* mit beschränktem Tagesdienst eröffnet worden. Im Jahre 1927 wurde der Morsebetrieb eingestellt und die Leitungen aus Eisendraht, da sie nicht mehr verwendbar waren, abgebaut. Ein Fernsprechvermittlungsdienst wurde im Jahre 1899 mit 27 Anschlüssen eingerichtet; 1901 = 60 Anschlüsse, 1905 = (86), 1910 (147), 1915 (191), 1920 (184). Im Jahre 1925 gab es 301 Hauptanschlüsse und 40 Nebenanschlüsse; 1930 (331 und 56), 1933 (268 und 52) und 1935 (240 und 45). In diesem Jahr bestanden außerdem vier Fernleitungen nach Itzehoe, zwei nach Neumünster und eine nach Hamburg.

Nach der im „Kieler Archiv“ vorliegenden Statistik war Lockstedter Lager vom Jahre 1881 an dem Kellinghusener Postamt als Agentur zugeteilt. Das ursprüngliche Lager befand sich in der Nähe von Springhoe und erhielt durch den Ausbau des Gefangenenlagers im Jahre 1870 seinen endgültigen Standort. Während der Sommermonate wurde die dortige Agentur in ein Zweigpostamt umgewandelt. 1898 wurde Lockstedter Lager dann das Postamt III.

Das Postamt in Wrist wurde im Jahre 1918 dem hiesigen Postamt als Zweigpostamt zugeteilt.

Am 1. November 1933 bekam Brokstedt ein Zweigpostamt von Kellinghusen und die größten Teile der Landbezirke von Kellinghusen, Brokstedt und Wrist aus „verkräftet“, wie es der Chronist schreibt.

In den folgenden vierzehn Orten sind Poststellen eingerichtet, die täglich ab 9 Uhr in dieser Reihenfolge angefahren wurden: Wittenbergen, Wulfsmoor, Föhrden-Barl, Quarnstedt, Willenscharen, Sarlhusen, Fitzbek, Rade, Oeschebüttel, Rosdorf, Hennstedt, Lockstedt, Springhoe und Mühlenbarbek.

Am 15. April 1934 sind dann Föhrden-Barl, Oeschebüttel und Rosdorf von der täglichen „Rundfahrt“ ausgeklammert worden, und für diese Orte wurden Botenposten von Wrist und Kellinghusen aus eingeführt.

Am 1. April 1935 erfolgte die Aufhebung der Poststelle in Springhoe. Über die Zustellungen in diesem Jahr schreibt der Kieler Chronist: „Zustellung bei den Poststellen einmal täglich. Die Briefsendungen und Zeitungen, welche mit der zweiten Fahrt ab hier 15.30 Uhr in entgegengesetzter Richtung den Poststellen zugeführt werden, liegen dort zur Abholung bereit.“

Entwicklung des Post- und Fernmeldewesens nach dem Zusammenbruch – II. Weltkrieg

Der Verfasser zeigt hier den Leserinnen und Lesern die Angaben von Oberpostmeister Albert Zielke vom 18. Januar 1949 in leicht gekürzter Form auf¹⁸.

Durch den unglücklichen Verlauf des Krieges ist die Einwohnerzahl der Stadt Kellinghusen von 4800 Personen im Jahre 1939 auf über 8000 bis zum Zusammenbruch angewachsen. 1949 zählt die Stadt durch die Zuwanderung von Flüchtlingen aus den Ostgebieten mehr als 9800 Einwohner. Der erstgenannte Bevölkerungszuwachs entstand durch den Zuzug von Ausgebombten überwiegend aus Hamburg und Kiel. In dem gleichem Umfang stieg auch die Bevölkerungszahl im Landbereich des Postamtes Kellinghusen; kurz vor der Währungsreform (20. Juni 1948) waren es ca. 24 000 Personen.

Der Post- und Fernmeldedienst konnte bis Kriegsende ohne erhebliche Schwierigkeiten abgewickelt werden. Für die sieben zum Heeresdienst einberufenen männlichen Postbediensteten waren Vertretungen eingestellt. Zwei Beamte des einfachen Dienstes, deren Dienstgeschäfte übertragen werden konnten, wurden von der Partei zum Ausbau des Friesenwalls eingezogen. Das übrige gesunde männliche Personal, dessen Leistung zufriedenstellend war, nahm sonntags an Pflichtübungen des Volkssturms teil. Dieser kam aber im Raum Kellinghusen nicht zum Einsatz.

Detaillierte Personalübersichten für April und September 1943, September 1946 und Dezember 1948 liegen im „Kieler Archiv“. Schäden durch Feindeinwirkung sind an den Dienstgebäuden und dem Fernsprechnet nicht entstanden. Das oberirdische Leitungsnetz hat aber vor allem durch mangelnde Instandhaltung und nicht rechtzeitige Erneuerung angefallener oder sonst beschädigter Masten in der Kriegs- und Nachkriegszeit erhebliche Schäden erlitten. Im Jahre 1943 wurde ferner der Postschuppen auf dem Wrist Bahnhof – er stand dicht hinter einem Prellbock – durch Rangierfehler der Bahn zerstört. Ein Neuaufbau sollte 1946 erfolgen.

Kellinghusen wurde am 7. Mai 1945 von englischen Truppen besetzt. Bis Ende Mai 1945 richtete sich die britische Feldpost in zwei Postdiensträumen ein. Eine Überwachung des Fernsprechdienstes fand aber nur in den ersten Tagen statt. In den allgemeinen Postdienst wurde in keiner Weise eingegriffen. Dieser ruhte allerdings bis auf Ein- und Auszahlungen im Postsparkassendienst. Von sechs Fernleitungen nach Itzehoe wurden drei, von zwei nach Neumünster eine von den Engländern bis zu ihrem Abzug am 10. Juni 1946 beschlagnahmt. Für Schaltungen dieser Leitungen stand der Telegrafeneitungsaufseher den Besatzungstruppen zeitweise zur Verfügung. Während die Ortsverbindungen jederzeit ungehindert hergestellt werden konnten, ruhte der Fernverkehr bis zum 10. Mai 1945 ganz. Dann konnten Verbindungen im Nahverkehr und etwas später auch bis zu Entfernungen von 75 km hergestellt und vom Juli 1945 ab auch für eine beschränkte Zahl von zunächst 40 Teilnehmer Verbindungen im Bereich der britischen Besatzungszone vermittelt werden. Da der Postverkehr bis Mitte 1945 fast völlig lahmgelegt war, wurde das gesamte männliche Personal, das nach Entlassung der Kriegsaushilfen noch in Frage kam, zum Torfstechen im Breitenburger Moor eingesetzt, um Heizmaterial für den Winter zu haben. Keiner der Männer hat sich dieser Arbeit entzogen. Seitens der Militärregierung oder ziviler Dienststellen sind besondere Anweisungen für den Geschäftsbereich in postalischer Hinsicht nicht ergangen. Am 14. Juni 1945 lief der zivile Postverkehr wieder an.

Zunächst konnten nur Postkarten, die am Schalter ausgeliefert werden mußten, befördert werden. Grundlage dazu war die besondere Anordnung der Oberpostdirektion – A 4-2460 – vom 11. Juni 1945. Wegen fehlender Postwertzeichen wurde die Freimachung durch Abdruck des Tagesstempels auf der linken Hälfte der Anschriftenseite bewirkt. Die Beförderung der Sendungen erfolgte über das Kreispostamt Itzehoe per Eisenbahn.

Die „Auswechslung der Post“ fand für Kellinghusen und das Zweigpostamt Wrist um 7 bzw. 7.30 Uhr statt. Im Orts- und Landzustellbereich gab es nur an Werktagen eine Zustellung. Die Verbindung mit den 13 Poststellen (II) und dem Zweigpostamt Brokstedt wurde durch vier Botenposten mit Fahrrädern besorgt, weil der posteigene Lastkraftwagen infolge Ben-

zinmangels und anderer Hemmnisse nicht eingesetzt werden konnte. Er mußte dann im Herbst 1945 an die Oberpostdirektion Bremen ohne Ersatzstellung abgegeben werden. Erst nach Zuteilung eines anderen Fahrzeuges kam der „Kraftpostbetrieb“ am 15. Februar 1946 wieder in Gang. Zunächst wurde damals eine Rundfahrt an jedem zweiten Werktag zu den Poststellen durchgeführt. Die nötigen Kraftstoffgutscheine lieferte die Oberpostdirektion. Am 25. Juni 1945 wurde der gewöhnliche Briefverkehr 1. September 1945 der Einschreibbriefverkehr und ab 20. September 1945 der Postanweisungs-, Zahlungsanweisungs- sowie der Nachnahmedienst wieder aufgenommen.

Zur Bewältigung des schnell anwachsenden Telegrammverkehrs wurde am 1. Februar 1947 ein Springschreiber mit Anschluß zum Telegrafenamts Hamburg hier in Betrieb genommen.

Schwierigkeiten im Geldverkehr sind nicht aufgetreten, die nötigen Zahlungsmittel lieferte das Kreispostamt Itzehoe. Die Angaben über Verkehrsleistungen liegen im „Kieler Archiv“. Die Dienstpostenbesetzungen gehen aus den Personennachweisen hervor, die ebenfalls im „Kieler Archiv“ vorhanden sind. Von der Entnazifizierung wurden drei Beamte des einfachen Dienstes und drei Posthalter betroffen. Zwei Beamte konnten als Postfacharbeiter weiterbeschäftigt werden.

Die Posthalter wurden entlassen. Der dritte Beamte, ein Telegrafenaufseher, war vom 8. August 1946 bis 15. November 1947 seines Dienstes enthoben, wurde aber wieder in seinen alten Dienstposten ohne Beschränkung eingesetzt. Im Laufe der Zeit wurden 34 rückgeführte Postbedienstete in Kellinghusen und bei den Zweigpostämtern eingestellt. Davon befanden sich Ende 1948 noch 17 Männer und 5 Frauen in der Stadt im Dienst. Die Leistungsfähigkeit des Personals war von Herbst 1945 bis einschließlich Juni 1947 durch die Folgen der unzureichenden Ernährung gemindert; die Leistungswilligkeit gut.

Vor allem in dem kalten Winter 1946/47 war der Krankenstand recht hoch; bis zu neun Ausfällen bei einer Person bei insgesamt 40 Arbeitskräften durch Erkältungs- und Darmerkrankungen. In der übrigen Zeit hielt sich der Krankenstand in normalen Grenzen.

Durch den Verkehrsrückgang nach der Währungsreform, vor allem im Telegramm- und Fernsprechwesen, mußten zwei Aushilfen zurückgezogen werden; zwei weitere Kräfte kamen in den nächsten Monaten zur Entlassung. Zur Unterstützung bei der Auszahlung des Kopfgeldes – Währungsreform Juni 1948 – wurde in Brokstedt und Wrist je ein Beamter des einfachen Dienstes von den Behörden mit herangezogen.

Als dann durch den Aufschwung der Wirtschaft der Postverkehr wieder anstieg, wurde ab 1. Dezember 1948 die zweimalige Ortszustellung in Kellinghusen wieder eingeführt. Durch das erhebliche Anwachsen des Verwaltungs- und Rentendienstes wurde zum gleichen Zeitpunkt die Einrichtung eines neuen Dienstpostens für den mittleren Dienst erforderlich. Diese Maßnahme und Benutzung der Mittagszüge auf der Strecke Kel-

linghusen—Wrist und zurück zur Weiterbeförderung des Postguts mit der Paketpost machte eine Erhöhung des Personals um drei Kräfte erforderlich. Nach der Währungsreform überzählig geworden Personal wurde zur Durchführung des Erholungsurlaubs freigestellt und als Ersatz für das zur Weiterbildung abwesende Fernsprechpersonal eingesetzt. Einen Personalüberbestand gab es 1948 nicht.

Ein Hilfspostschaffner wurde wegen Einschmuggelns einer Postanweisung straffällig und im Jahre 1947 entlassen. Weitere kriminelle Fälle traten nicht auf.

Das Anwachsen der Bevölkerung, das Ansteigen der Wirtschaftskraft nach der Währungsreform und damit verbunden der Anstieg des Postverkehrs auf allen Ebenen machten die Arbeit in den völlig unzureichenden Postdiensträumen in Kellinghusen immer schwieriger. Seit 20 Jahren, so schreibt Zielke in seinem Schlußsatz, soll ein neues Dienstgebäude hier erstellt werden. Die Ausführung scheitert daran, daß kein geeigneter Bauplatz zu bekommen ist.

Literaturverzeichnis:

- 1 Jargstorff, S. 12.
 - 2 Ebenda, S. 34.
 - 3 Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte – Bezirksgruppe Kiel – mit Sitz bei der Oberpostdirektion Kiel (im weiteren und im Text dann kurz als „Kieler Archiv“ benannt)
 - 4 Jargstorff, S. 34.
 - 5 Kieler Archiv; o. Seitenangabe.
 - 6 Roll, Karl-Heinz: 225 Jahre Kellinghusener Schützengilde von 1762 e. V. – 225 Jahre Schützentraktion und Vereinsleben in Stadt und Land – Festvortrag am 15. August 1987; Steinburger Jahrbuch 1988, S. 286–305.
 - 7 Kieler Archiv; o. Seitenangabe und Familienchronik von Margret Mehrens-Alfer, Seite 9.
 - 8 Ebenda.
 - 9 Jargstorff, S. 35.
 - 10 Ebenda, S. 35.
 - 11 Kieler Archiv; o. Seitenangabe.
 - 12 Roll, Karl-Heinz: Gut Luisenberg – Aussichtsturm – Haus Luisenberg; Steinburger Jahrbuch 1985, S. 117–118.
 - 13 Kieler Archiv; o. Seitenangabe.
 - 14 Dammann, Elke: Kellinghusen und die Eisenbahn; Steinburger Jahrbuch 1983, S. 47.
 - 15 Jargstorff, S. 35.
 - 16 Ebenda.
 - 17 Jargstorff, S. 41–42.
 - 18 Postamt Kellinghusen – zu III B – vom 30. 12. 1948 (Anlagen), geschrieben vom Verfasser OPM Zielke am 18. 1. 1949; im Kieler Archiv.
 - 19 Kellinghusen – Die Geschichte und von Dichtern unserer Heimat – Jubiläumsschrift „50 Jahre STÖR-BOTE“, Verlag H. J. J. Hay, 1928.
 - 20 Zeitungsarchiv der Familie H.-W. Hay (Kellinghusen); Stör-Bote, Ausgaben vom 12. 6. 1954, 10. 9. 1954, 16. 10. 1954, 5. 11. 1954, 27. 1. 1955, 1. 2. 1955 und 15. 6. 1955, in denen der Um- und Erweiterungsbau sowie die technischen Erneuerungen beschrieben wurden.
- Der Verfasser dankt Willy Brüggens (Kellinghusen), der seinen Dienst vom 1. 10. 1968

bis 31. 8. 1985 als Betriebsleiter beim Postamt Kellinghusen versah, für die Zuarbeit bei den verschiedenen Abschnitten der vorstehenden Aufzeichnungen. Willy Brüggens begann seine Laufbahn am 1. April 1940 beim Postamt Kellinghusen. Der Verfasser dankt ferner Diplom-Verwaltungswirt Horst Maack vom Beratungsdienst/Öffentlichkeitsarbeit beim Postamt in Itzehoe für die Zahlenangaben in den verschiedenen Abschnitten.

Schlußbemerkung:

Nicht eindeutig kann in dieser postgeschichtlichen Abhandlung geklärt werden, ob das hiesige Postamt im Jahre 1774 (Kieler Archiv und Angaben aus dem Postamt Itzehoe) oder im Jahre 1775 gegründet wurde. Die Jahreszahl 1775 wird im Verwaltungsbericht aus dem Jahre 1875 und auch im „Stör-Bote“ genannt.

Mit Schreiben vom 29. 8. 1991 teilt die Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte e. V. – Bezirksgruppe Kiel – Mitarbeiter – dem Verfasser mit: „Das Postamt Kellinghusen war im Jahre 1937 von dem für die Postgeschichte zuständigen Referenten der Oberpostdirektion, der darin ein großes Wissen besaß, angewiesen worden, die Jahreszahl für die Einrichtung des Postcontors von 1775 auf 1774 zu ändern. Welche Unterlagen ihn dazu veranlaßt haben, ist hier nicht bekannt, vermutlich war es aber die Urkunde über die im Jahre 1774 eingerichtete Post Lübeck-Itzehoe. Darin ist aber Kellinghusen, im Gegensatz zu Bramstedt, nicht besonders genannt. Außerdem gibt Johannes von Schröder in seiner Topographie von 1856 das Jahr 1775 als Gründungsjahr an. Bei diesem Sachverhalt muß die Frage, ob 1774 oder 1775, unbeantwortet bleiben.“



Die Post zu Fuß.

Die Post auf dem Truppenübungsplatz Lockstedter Lager

Von
Hans-Joachim Anderson (Marburg)

Vor reichlich hundert Jahren erstreckte sich an der alten Chaussee von Itzehoe nach Kiel, zwischen den Orten Winseldorf und Lockstedt, noch ein unkultiviertes Heideland, etwa eine Quadratmeile groß, an dem insgesamt 8 verschiedene Gemeinden Besitz hatten. Das Gelände bot sehr gute Voraussetzungen für Militärübungen. Daher beschloß das Preußische Kriegsministerium, hier einen Schieß- und Übungsplatz einzurichten.

Das Gebiet hatte auch schon eine ältere militärische Tradition. König Christian IV. besichtigte hier am 7. Juni 1625, vor seinem Eingreifen in den Dreißigjährigen Krieg, seine 15 000 Mann Fußtruppen und 10 000 Mann Reiterei, und hier sammelten sich im folgenden Jahre die Reste seines bei Lutter am Barenberge (27. 8. 1626) geschlagenen Heeres. Im Herbst 1846 war auf dem Gebiet des Gutes Springhoe wochenlang ein Zeltlager errichtet, wo König Christian VIII. Heerschau abhielt, 1865/66 ein Feldlager der preußischen Armee.



Abbildung 1: Geographische Lage des Truppenübungsplatzes Lockstedter Lager

1870 begann der preußische Fiskus mit Landaufkäufen. Der Stader Bau-
meister Hagenau erhielt den Auftrag, 46 Baracken, 6 Küchen, 17 Pferde-
ställe, ein Verwaltungsgebäude und ein Offizierskasino zu errichten. Der
im Winter 1870/71 vollendete Baukomplex erhielt den Namen „Baracken-
lager bei Lockstedt“ (Abb. 1).

Im Januar 1871 wurde das Lager mit 5000 französischen Kriegsgefangenen belegt. Die Bewachungsmannschaften, preußische Landwehrartillerie, waren in Winseldorf und Lohbarbek untergebracht. Im Lager brach eine Pockenepidemie aus, der 65 französische Soldaten und zwei Deutsche, die als Krankenpfleger Dienst taten, zum Opfer fielen. Ein Denkmal auf dem Franzosenfriedhof im alten Lagergelände erinnert noch heute daran. Außerhalb des umfriedeten Gefangenenlagers siedelten sich schnell Handel und Gewerbe an, zunächst unter sehr primitiven Verhältnissen. Im Frühjahr wurden die Kriegsgefangenen wieder abtransportiert. Im Lager blieb ein ständiges Arbeits- und Wachkommando. Das Militär-Barackenlager erhielt jetzt die Bezeichnung „Schießplatz Lockstedt“. Es diente in den Folgejahren den Artillerie-Formationen des IX. Armeekorps (Gen. Kdo. in Altona), aber auch dem Fußartillerie-Rgt. Nr. 2 aus Swinemünde und Sonderburg als Übungslager, dazu weiteren Formationen des IX. und X. AK (Gen. Kdo. in Hannover).

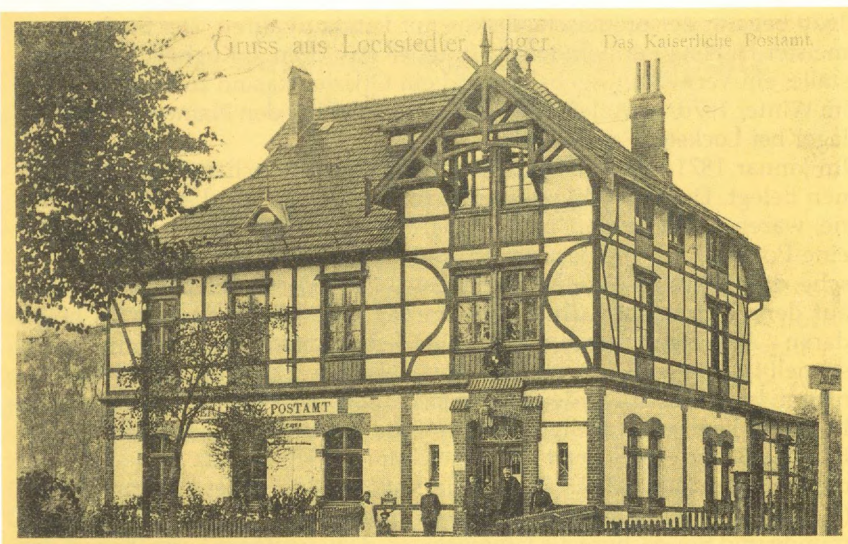
In diese Zeit fällt die Einrichtung einer Postanstalt, die zunächst nur jeweils während der Truppenübungen in Tätigkeit war. Das genaue Datum ist nicht bekannt. Nach der Form des ersten dort benutzten Stempels (Abb. 2) ist zu vermuten, daß die Postanstalt, eine Zweigstelle des Postamtes III. Klasse in Kellinghusen, vor Mitte 1875 eröffnet worden ist. Zum ersten Male wird sie in dem topographisch-statistischen Handbuch „Das Reichspostgebiet“ erwähnt (S. 367):

1 Postanstalt (Zweigstelle des PA Kellinghusen) besteht auch in dem 7 Km w. vom Fl. errichteten Lockstedter Lager während der alljährl. dort stattfindenden Schiessübungen u. s. w. des IX. Armeekorps; dieselbe steht mit Kellinghusen u. Itzehoe mittels Priv. Pers. Fuhrw. in Verbindung."

1876 bestand sie also mit Sicherheit. Im Amtsblatt des Reichs-Postamts wird die Öffnung der Zweigstelle „auf der Lockstedter Haide“ erstmals



Abbildung 2



Kaiserliches Postamt 1916

1882 bekanntgegeben und dann Öffnung und Schließung in den folgenden Jahren regelmäßig¹.

(Wahrscheinlich) 1878 erhielt die Zweigstelle einen neuen Tagesstempel (Abb. 3),

einen Rechteckstempel mit 3 Zeilen: „KELLINGHUSEN/LOCKSTEDTER LAGER/ Datum + Uhrzeit“, der noch 1891 benutzt wurde. In diesen Jahren wurde das Lager auch weiter ausgebaut, Bäume und Sträucher gepflanzt, Parkanlagen zwischen den alten Offiziersbaracken und alleeartige Straßen und Wege angelegt. 1881 fand das Kaisermanöver auf dem Übungsplatz statt, mit der abschließenden Kaiserparade am 12. September.

Schon 1885 war der militärische Betrieb auf dem Schießplatz so bedeutend angewachsen, daß man die Postanstalt im Winter nicht mehr schloß, sondern als Postagentur – unter der amtlichen Bezeichnung „Lockstedter Lager“ – weiterführte. Die Postagentur gehörte zum Taxquadrat 291 und hatte die Taxe von Kellinghusen². Im Sommer wurde dann wieder die Zweigstelle des Postamts Kellinghusen eröffnet. Im November 1887 wurde endgültig eine ganzjährig geöffnete Postagentur mit Telegraphenbetrieb im Lockstedter Lager eingerichtet³. Am 1. August 1887 erhielt das Lager auch Eisenbahnanschluß durch die Strecke Itzehoe-Wrist der preußischen Staatsbahnen, auf der vom Eröffnungstage an auch eine Schaffnerpost verkehrte, die vom Postamt Itzehoe beaufsichtigt wurde⁴.

Die technische Entwicklung der Artillerie, die zu immer größeren Reichweiten der Geschütze führte einerseits, andererseits die intensivere Gefechtsausbildung in großen gemischten Verbänden, die nötig wurde, nachdem man im Wehrpflichtgesetz vom 11. Februar 1888 die Militärdienstzeit von drei auf zwei Jahre herabgesetzt hatte, führten in den 90er Jahren dazu, daß man die Schießplätze sehr stark erweiterte und zu Truppenübungsplätzen ausbaute, auf denen man üben konnte, ohne Flurschäden anzurichten und die Landwirtschaft zu beeinträchtigen. So wurden von den Gemeinden Lockstedt, Winseldorf, Lohbarbek, Mühlenbarbek, Poyenberg, Silzen, Peißen, Hohenaspe und Schlotfeld 1895 und 1898 weiteres Gelände angekauft, 1897/99 das Dorf Ridders, das abgebrochen wurde, und ein Rest des Gutes Bücken der Herrschaft Breitenburg, insgesamt ein Heide- und Moorgebiet von 4473 ha, von dem nur geringe Teile (bei Lohmühle) unter Kultur waren. Aus diesem Gebiet wurde 1901 der fiskalische Guts- und Amtsbezirk Lockstedter Lager als Truppenübungsplatz für das IX. Armee-korps gebildet.

Gleichzeitig wurde auch das Lager selbst weiter ausgebaut und erhielt die notwendigen Versorgungseinrichtungen. Schließlich konnten 20 000 Mann und 5000 Pferde untergebracht werden. Damit wuchs auch der Geschäftsumfang der Postagentur immer mehr an, so daß es im April 1898 erforderlich wurde, sie in ein Postamt III. Klasse umzuwandeln⁵.

Schon vorher hatte die Agentur einen neuen Tagesstempel erhalten, einen Einsatztypenstempel in Kreisform LOCKSTEDTER LAGER (Abb. 4), dem dann noch ein weiterer Einsatztypenstempel, Kreisstempel mit Segment oben, LOCKSTEDTER-/LAGER/DATUM/ * Uhrzeit a, folgte (Abb. 5).

Abbildung
(v. l. n. r.)
6, 7, 8



Im August 1906 erhielt die Postanstalt die Zusatzbezeichnung „Holstein“⁶, die in der Folge auch in den Tagesstempeln erscheint, zuerst in einem Typenräderstempel mit Gitterstrichen, LOCKSTEDTER/LAGER/Datum, Uhrzeit/* (HOLSTEIN)*, der noch nach dem 2. Weltkrieg benutzt wurde, dann in einem Typenräderstempel ohne Gitterstriche, LOCKSTEDTER/LAGER/Datum, Uhrzeit/*(HOLSTEIN) a (Abb. 6, Abb. 7); auch der a-Stempel war in der seit 1938 leicht veränderten Form ohne Zierstern, noch mindestens bis 1954, wohl bis zur Umbenennung 1956 in Gebrauch (Abb. 8).

1900 wurden verschiedene Formationen für das Ostasiatische Expeditionskorps (Boxeraufstand) im Lockstedter Lager zusammengestellt. Am 1. Oktober 1912 wurde das Lager Garnison für das neu aufgestellte Fußartillerie-Regiment Nr. 20 und das 3. Bataillon des Inf. Rgt. Nr. 163. Im 1. Weltkrieg war dort der Standort einer Nahkampfmittel- und einer Kompanieführerschule sowie einer Maschinengewehr-Ersatzkompanie. Von 1915 ab wurde dort auch aus finnischen Freiwilligen das Jägerbataillon Nr. 27 aufgestellt und ausgebildet.

Nach dem 1. Weltkrieg wurde im Februar 1919 das Lockstedter Lager Durchgangslager (Dulag) für heimkehrende deutsche Kriegsgefangene. Diese mußten, bevor sie endgültig entlassen wurden, noch 10 Tage lang in der Quarantäne bleiben. Während dieser Zeit hatten sie das Recht, Postkarten gebührenfrei zu versenden, die als „Kriegsgefangenen-Sendung“ befördert wurden⁷ (Abb. 9). Das Dulag bestand bis 1921. Auch Baltikum-Truppen wurden 1920 im Lager untergebracht, und von 1921 bis 1924 kamen Flüchtlinge und Ausgewiesene aus den Ostprovinzen, die durch den Versailler Vertrag abgetreten werden mußten. Für diese beiden Gruppen (Baltikum-Truppen und Flüchtlinge) wurde der Übungsplatz schließlich zur Besiedlung freigegeben. Die Heide wurde kultiviert. Die Gebäude des Barackenlagers verfielen, bis 1928 eine Baugesellschaft für ihre Nutzung gegründet wurde. 1930 wurden die alten Mannschaftsbaracken von 1870 abgerissen, ihre Steine teilweise für die Friedhofskapelle (1931) verwendet. 1932 gründete man eine Geländesportschule. Auch Militär kam in den 30er Jahren und im 2. Weltkrieg noch einmal nach Lockstedter Lager, aber der Truppenübungsplatz wurde als solcher nicht mehr reaktiviert. Die zivile Nutzung war schon zu weit fortgeschritten. Als Verwaltungseinheit hatte man um 1930 einen Amtsbezirk Lockstedter Lager geschaffen, zu dem außer dem früheren Gutsbezirk auch der Ortsteil kam, der sich außerhalb des Barackenlagers als zivile Ansiedlung entwickelt hatte,

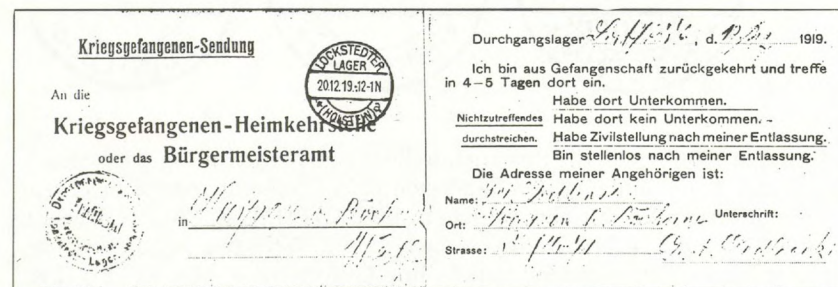


Abbildung 9: Postkarte aus dem Durchgangslager (1919) (rechts: Rückseite der Karte)

der bisher teils zur Gemeinde Lohbarbek, teils zu Winseldorf gehört hatte. Eigenes Standesamt und selbständiger Pfarrbezirk kamen hinzu, so daß sich immer mehr ein selbständiges Kommunalwesen herausbildete, aus dem schließlich die heutige Gemeinde Hohenlockstedt hervorging. Das Postamt Lockstedter Lager, das – wohl schon in den 30er Jahren – Zweigpostamt des PA Itzehoe geworden war, führt seit dem 1. Oktober 1956 die Bezeichnung Hohenlockstedt.

Damit verschwand die Erinnerung an die militärische Vergangenheit aus dem Ortsnamen. Das Postamt und seine Vorgänger waren allerdings niemals militärische Einrichtungen gewesen, sondern immer – in jeder Hinsicht der Reichspost zugehörige – Dienstleistungsbetriebe für eine in den ersten Jahrzehnten allerdings vorwiegend militärische „Kundschaft“.

Anmerkungen:

- 1 Amtsbl. 1882 Nr. 31 v. 13. 5.; 1882 Nr. 61 v. 30. 9.; 1883 Nr. 23 v. 11. 5.; 1883 Nr. 54 v. 8. 10.; 1884 Nr. 17 v. 15. 4.; 1884 Nr. 59 v. 15. 11.; 1885 Nr. 16 v. 25. 4.
- 2 Amtsbl. 1885 Nr. 54 v. 21. 11.
- 3 Amtsbl. 1887 Nr. 63 v. 24. 11.
- 4 Amtsbl. 1889 Nr. 34 v. 13. 8.
- 5 Amtsbl. 1898 Nr. 23 v. 28. 4.
- 6 Amtsbl. 1906 Nr. 49 v. 22. 8.
- 7 Amtsbl. 1919 Nr. 28 v. 18. 3.; Vfg. Nr. 121

Quellen und Literatur:

- Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung. – Berlin 1871–1875.
 Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. – Berlin 1876–1880.
 Amtsblatt des Reichs-Postamts. – Berlin 1880–1919.
 General-Postamt, Statistisches Bureau: Das Reichs-Postgebiet. Topographisch-statistisches Handbuch für die Reichs-Post und Telegraphen-Anstalten Deutschlands. – Bd. 1: 935 S., Berlin (R. v. Decker) 1878.
 Hinsch, Heinrich August: Lockstedter Lager in Holstein. Erholungsort und Sommerfrische. Früherer Truppenübungsplatz des 9. Armeekorps. Geschichtliche Beschreibung. – 72 S., Abb., Lockstedter Lager (Selbstverl.) 1933.
 Kobschätzky, Hans: Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835–1982. – 96 S., Abb., Düsseldorf (Alba) 1971.
 F-e: Zur Befreiung des Vaterlandes. – Ausschnitt aus Kieler Nachrichten (undatiert, ca. Anfang 50er Jahre).

Einige Daten zur Postgeschichte von Horst, Holstein

Von
Günther Blödorn (Elmshorn)

Vorbemerkung:

Horst als Gemeindename ist weit verbreitet. Im Deutschen Reich gab es etwa 21, in der Bundesrepublik gibt es noch 8 und in der DDR 5 Gemeinden dieses Namens. Der Grund für seine Verbreitung ist die Herkunft des Namens, der eine erhöhte, abgeholzte Stelle bedeutet, also für eine Ansiedlung – vor allem in wassergefährdeten Gegenden – naheliegend ist.

Das hier zur Rede stehende Horst hat den Zusatz „Holstein“, liegt 7 km nordwestlich Elmshorn an der Bundesstraße nach Pinneberg und hat jetzt rund 4000 Einwohner. Im Jahre 1983 wird in Horst der 750. Geburtstag gefeiert, so daß Grund besteht, gerade jetzt die Postgeschichte von Horst festzuhalten.

Horst hebt sich aus der schleswig-holsteinischen Geschichte durch Besonderheiten nicht hervor. Dem Außenstehenden fällt jedoch auf, daß der Bahnhof von Horst nicht in Horst, sondern in dem 2 km entfernten Hackelshörn liegt. Der Grund hierfür soll der Widerstand gewesen sein, den die Horster s. Zt. gegen den Bahnbau leisteten. Man sorgte sich eben hier wie auch anderenorts um Vieh und Pferde, aber befürchtete auch den Zulauf von Gesindel durch den Bahnanschluß, so daß es sogar zu Tötlichkeiten gegenüber den Vermessungsbeamten gekommen sein soll. Doch als am 18. September 1844 die Einweihung der Bahn stattfand, trieb die Neugierde die Horster zu „ihrem“ Bahnhof. Man mußte lange warten. Wegen des Regens waren viele Schirme aufgespannt. Ein Kluger meinte: „He ist blots bang vör de Schirms.“ Man klappte die Schirme zusammen, und – wahrhaftig nun kam der Zug angebraust. Das gab, wie berichtet wird, große Heiterkeit und Begeisterung.

Und das zweite, was auffällt, ist die Tatsache, daß Horst seit 1931 eine ausgezeichnete Ortsgeschichte besitzt, die im Jahre 1978 neu aufgelegt wurde und durch einen 2. Band ergänzt werden soll. Sie enthält auch einen Abschnitt „Die Post“ mit weiteren Einzelheiten und Bildern.

Die Gemeinde Horst, Postleitzahl 2203, zum Bereich des Postamtes (V) 2200 Elmshorn gehörend, von der Bundesstraße 5 in zwei Hälften geteilt, demnächst mit einem eigenen Abzweiger der Autobahn 23 (Hamburg–Elmshorn–Itzehoe) versehen, hatte am 11. 11. 1980 um 11 Uhr – dem traditionellen Karnevalsdatum – ein gleichfalls bedeutendes lokales Ereignis:

Das neue Postamt wurde eingeweiht und für den Kundendienst freigege-

ben! Diese feierliche Übergabe geschah 135 Jahre nach Einrichtung einer ersten Poststation.

Am 1. Sept. 1845 wurde in Horst eine – damals noch dänische – Briefexpedition eingerichtet und von der Generalpostdirektion in Kopenhagen dem Kirchspielvogten Heydorn übertragen. Dieser, „in Eid und Pflicht genommen“, hatte die Annahme und Abgabe der Briefe in Horst „zu besorgen“. Zuvor hatte am 22. 11. 1844 die zuständige Klösterliche Obrigkeit zu Uetersen eine Eingabe an die „Generalpostdirection zu Copenhagen“ gerichtet. Darin hieß es unter anderem: „[. . .] Das Kirchdorf Horst mit ca. 800 Seelen hat sich an der Grenze der Marsch und Geest zu einer Art von Flecken herausgebildet. Es wohnen mehrere reiche Pferde- und Viehhändler im Gute Horst, welche eine gute Correspondenz unterhalten. Durch Anlegung des Bahnhofs Hackelshörn, 1/5 Meile von Horst, zieht sich der ganze Verkehr von der Marsch dahin. Mithin ist zu erwarten, daß dieser Punkt, von der Post benutzt, bedeutend erweitert werden kann.“ Nach dem Tode von Heydorn wurden die Dienstgeschäfte auf den Postexpeditionsgehilfen Witt übertragen, der später die Bezeichnung Postverwalter bekam. Nach Witts Tod (1880) folgten die Verwalter Nissen, Fischer-Benzon, Schnell und ab 1883 Juhls. Vom 1. 8. 1895–31. 1. 1921 besorgte August Reimers die Dienstgeschäfte, ab 1. 2. 1921 folgte Postmeister Duggen.

Der erste Briefträger war Harm Lohse; er erhielt für jeden Brief, den er austrug, einen Courant Gebühr, sein Zustellbereich reichte bis hinüber nach Dauenhof (heute PSt I).

Das erste Postlokal war in der Kirchspielvogtei, 1907 wurde das Haus von Maurermeister Schmidt in der Bahnhofstraße von der damaligen Reichspost angemietet und blieb Postamt bis zum 10. 11. 1980.

Am 30. 7. 1878 wurde in der Postanstalt eine Telegrafienbetriebsstelle eingerichtet, 1912 bekam sie eine Fernsprechstelle mit 30 Anschlüssen, 1921 waren es 53 und 1931 schon 168 Stück.

Seit einigen Jahren war die Unterbringung im Altbau beengt; vor allem die zum Hof liegenden Betriebsräume wurden zu klein für das immer mehr zunehmende Brief- und Paketaufkommen. Die Planungen für den jetzigen großzügigen Neubau an der Ernst-Barlach-Str. 1 wurden im März 1979 im Hochbaureferat der OPD Kiel eingeleitet. Der Neubau ist wiederum kein Posteigentum, sondern ein Mietpostgebäude und gehört dem Wollfabrikanten Klaus Thormählen in Horst.

Das neue Postamt wurde am 11. 11. 1980 genau um 11 Uhr vom Hochbaureferenten Dipl.-Ing. Belting an den Hausherrn, Postoberamtsrat Lohmann vom PA (V) Elmshorn, übergeben, die „Betriebsgenehmigung“ erhielt anschließend der Betriebsleiter PHS Böttger.

Über die Zeiten hat sich im ländlichen Raum eines erhalten: Von der Post gehen Impulse aus – die Zusteller, volkstümlich Briefträger, gehören für viele Menschen fest zum Tagesablauf und stellen für Einsame einen Kontakt – manchmal den Kontakt – zur Außenwelt her.

Die Briefsamlungsstelle St. Margarethen

Von
Walter Looft (Schleswig)

Das Kirchdorf St. Margarethen wird urkundlich erstmals 1342 (so Laur) erwähnt.

Es ist nicht der alte Name des Ortes. Damals forderte der holsteinische Fürst Heinrich der Eiserne durch seinen Vasallen Johann von Krummendiek auf, in seiner Pfarrei Vlethe den Heerbann aufzubieten. Mit dem Ort war Elredevlethe gemeint, wie das Dorf damals genannt wurde. Es tauchen aber auch die Namen Ellertevlethe und Elerfleth auf.

Mit Fleth wird auch heute noch in der Wilstermarsch ein Wasserlauf bezeichnet. Ob es sich aber bei dem Namensteil Elrede um einen Personennamen handelt, also des Elrede Wohnstätte an dem Wasserlauf oder um das Fleth von Elrede – gleich Erlenbestand am Fleth –, ist streitig (vergl. Jensen u. Laur).

Die erste Kirche in Elredefleth ging in den Fluten der Elbe unter. Die neue Kirche wurde 1500 an der jetzigen Stelle errichtet und nach der Kirchenheiligen „Margaretha“ benannt. Ihr Bild befindet sich über der Haupttür der Kirche und im Kirchenspiegel.

St. Margarethen, das sich längs des hohen Elbdeiches hinzieht, war von jeher ein betriebsamer Ort. Wichtig war vor allem, daß dort schon seit dem 16. Jahrhundert eine Zollstätte bestand, die erst 1872 aufgelöst wurde.

Über den wirtschaftlich wichtigen Hafen wurden die südwestliche Wilstermarsch und das angrenzende Süderdithmarschen versorgt und Waren (Fleisch, Fische, Torf, Käse) ausgeführt.

Dies geschah vor allem nach Hamburg, wo die Bewohner der Wilstermarsch Zollfreiheit genossen.

Postalisch wird der Ort erstmals in der Verordnung vom 31. Dezember 1734 über die Chartierung der Post auf Itzehoe aufgeführt (Auszug aus dem „Chronologisk Register, Kiøbenhavn 1795 von J. H. Sehou).

Wegen der Bedeutung des Ortes und der Größe des Kirchspiels mit 2907 Einwohnern im Jahre 1850 war bereits eine reitende und fahrende Post eingerichtet worden, die von Wilster nach Brunsbüttel führte.

An diesem alten Landweg lag die frühere Gaststätte „Passop“, die Halte-
stelle für St. Margarethen war.

Fr. ang. Tørtens f. Breve III·IV Art. 159. 1734.

Nyefløb. i Falster Til Rhyn	Segeberg Til Itzehoe	31 Dec.
Nyefløb. paa Morsøe Viborg	Slangerup — — Nøesfild	
Oldenborg i Holsteen — Lübek	Sonderburg — Flensborg	
Oldesloe — — Lübek	Streege paa Møen Kjøbenhavn.	
Pinnenberg — — Itzehoe	Steinborg — — Itzehoe	
Præstøe — — Kjøbenhavn	Storchedding — Ringsted	
Tøllingen — — Itzehoe	Strubbefløding Kjøbenhavn	
Ringfløding — — Nibe	Svendborg — — Nyborg	
Nødbye — — Kjøbenhavn	Sønderstapel — Friderichstad	
Norvig — — Nøesfild	Sylt — — Tondern	
Rudfløding — — Nyborg	Thisted — — Viborg	
Søbye — — Nalborg	Travemünde — Lübek	
Samsøe — — Elagelse	Ulfborg — — Itzehoe	
St. Margreten — Itzehoe	Utersen — — Itzehoe	
Sarkfløding — Kjøbenhavn	Wedel ved Elven — Itzehoe	
Schanderborg — Horsens	Venshyll (St. derudi) Nalb.	
Schagen — — Nalborg	Vevelsfleth — — Itzehoe	
Schielskør — — Elagelse	Wilster — — Itzehoe	
Schive — — — Viborg	Wordingborg — Kjøbenhavn	

Auszug aus dem „Chronologisk Register“, Kjøbenhavn 1795 von J. H. Sehou

Am 1. August 1854 wurde in St. Margarethen eine Briefsamlungsstelle eröffnet.

Dieses Datum ist aus Ziffer 4 des nachstehenden Circulars Nr. 11/1854 weder in deutscher noch in dänischer Fassung ersichtlich.

Von dem Generalpostdirector

Cours-Circulaire No. 11/1854

4. In Verbindung mit dem Cours-Cirkular Nr. 13/1853 2 wird hierdurch mitgeteilt, daß eine Briefsamlungsstelle in St. Margarethen zwischen Wilster und Brunsbüttel eingerichtet wurde. Diese Briefsamlungsstelle untersteht der königl. Postexpedition in Wilster, aber will auch Briefe, Zeitungen und Paketpostsachen mit der Postexpedition in Brunsbüttel auswechseln, aus diesem Grund konnten die Postsachen der obengenannten Briefsamlungsstelle sowohl in Wilster wie auch in Brunsbüttel kartiert werden, wobei die Sendungen auf dem einen oder anderen Weg schnellstens ihre Bestimmung erreichten.

Kopenhagen, den 22. August 1854

Paa Generalpostdirecteurs

Vegnes

Wedel Heinen

In der Fachliteratur wird jedoch diese Bestimmung zum Nachweis angeführt (vergl. „Katalog der Poststempel und Entwertungen von Schleswig-Holstein, April 1973, S. 87).

Auch das Circular Nr. 13/1853, auf das verwiesen wird, erwähnt St. Margarethen nicht, sondern gibt nur allgemeine Anweisungen. Im Circular von 1854 ist jedoch unter Ziff. 1 die Aufhebung der bisherigen Post Brunsbüttel–Wilster–Itzehoe und gleichzeitig nach Fertigstellung der Chaussee (1852 bis 1854) zwischen Brunsbüttel–Meldorf–Heide die Einrichtung eines neuen Postenganges Elmshorn–Itzehoe–Wilster–Brunsbüttel–Meldorf–Heide bekannt gegeben worden.

Daraus kann geschlossen werden, daß im Zusammenhang damit die Briefsammelungsstelle um den 1. August 1854 errichtet wurde. Dies entspricht auch der Auffassung von Herrn Beyerlein, Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Bezirksgruppe Kiel, den ich um eine Stellungnahme gebeten habe. Diese Annahme wird dadurch bestärkt, daß aus postalischen und wirtschaftlichen Gründen Poststellen regelmäßig mit dem Monatsersten eingerichtet wurden.

Die Briefsammelungsstelle unterstand der Königlichen Postexpedition in Wilster, wie aus dem Cours-Circular Nr. 11/1854 hervorgeht. Die Unterstellung bedeutete, daß Wilster zu einer speziellen „Controle über die Briefsammelungsstelle“ verpflichtet war und dem Briefsammler „alle nötige Anleitung und Aufklärung zu erteilen“ hatte. Das Gehalt des Briefsammlers soll sich nach dem Umfang und der Schwierigkeit der Arbeit sowie den lokalen Verhältnissen richten.

Aus einer Aufstellung in dem Bericht ergibt sich, daß in Holstein die Gehälter in den Jahren 1854 bis 1860 am höchsten waren. (Bericht des Oberpostdirectors an den Finanzminister aus dem Jahre 1862, betr. „Übersicht über den Postengang und die mit den Posten beförderten Sachen etc. in den Jahren 1833–1846 und 1854/55 – 1859/60“).

Zum Briefsammler wurde Carl Marx Rehder bestellt.

Aus dem „Register der Copulirten 1845“ von St. Margarethen erfahren wir Einzelheiten zu seiner Person.

Er wurde am 26. September 1854 mit der Tochter des Gastwirtes Falck aus St. Margarethen getraut, als er „reichlich“ 25 Jahre alt war. Als Beruf ist angegeben „Gevollmächtigter auf der Königlichen Kirchspielvogtei hieselbst“. Er hatte also in jungen Jahren bereits eine beachtliche Stellung erlangt. Dem Kirchspielvogt, der königlicher Beamter war, standen Kirchspielgevollmächtigte zur Seite, die vor allem die Kirchspiel-Kirchen- und Deichgräfenrechnungen abzunehmen hatten.

Rehder war auch Besitzer des ältesten und angesehensten Gasthofes „Im weißen Schwan“. Hier pflegten, die Jensen schreibt, gelegentlich der Visitationen kirchliche Würdenträger und Amtsmänner mit ihrem Gefolge abzustiegen.

Rehders Gehalt hat etwa 60 bis 80 Reichsthaler betragen. Als Gevollmächtigter und Besitzer des Gasthofes „Im weißen Schwan“, welcher in

17. Sept. 1854
26
X
Der jüngste Carl Marx Rehder, am 26. Sept. 1854
auf dem königlichen Kirchspielvogt hieselbst, der
Rehder in der hiesigen Kirchspielvogtei, und der
Margaretha Falck hieselbst, die Tochter des
Falck hieselbst. Darders hieselbst. mit 25 Jahren.
Margaretha Falck hieselbst, die Tochter des
Falck hieselbst und der hiesigen hieselbst. Tochter.
Freilich. D. 12, 13 und 14 d. p. hieselbst.
Nehm. in hieselbst 25, für 23 Jahren.
Warr: in dem 24. September 1850 von H. W. Hieselbst
in hieselbst.
für den 14. März 1853 von Dr. Eggert in
Wiesbaden.
Produkt: 1, Aufstellung der hieselbstigen D. D. Hieselbst.
hieselbst. in dem 24. September 1854.
2, Confirmationsschein der hieselbstigen D. D. Hieselbst.
hieselbst. in dem 9. April 1856.

„Register der Copulirten 1845“ von St. Margarethen

alter Gestalt nicht mehr vorhanden ist, war Rehder auf sein Gehalt als Postverwalter nicht angewiesen. Die Beförderung der Post besorgte Rehder deshalb auch nicht selbst, sondern beschäftigte dazu einen von ihm besoldeten Boten.

Dies geht aus einem Bericht aus dem Jahre 1856 an die vorgesetzte Dienststelle hervor, in dem er ausführt:

„Die hiesige Briefsammelungsstelle hat bisher durch einen Boten die morgens von Brunsbüttel und mittags von Wilster eingegangenen Postsachen resp. morgens zwischen 7 und 8 Uhr und mittags gleich nach Ankunft der Post an die Empfänger überliefert. Die Einwohner des Kirchdorfes haben ihre Postsachen unentgeltlich ausgeliefert erhalten; die übrigen Einwohner des Kirchspiels haben für jeden Brief oder jedes Paket 1 β Botenlohn an den Briefträger bezahlt. Briefe nach Kudensee sind jedoch gewöhnlich in Büttel abgegeben und von da mit Gelegenheit besorgt worden. Kudensee liegt beinahe eine Meile vom Kirchdorfe entfernt. Es wohnen daselbst freilich ziemlich viel Leute; die Korrespondenz daher und dahin ist aber im Ganzen

nicht bedeutend. Diese unsere bisherige Posteinrichtung hat im Wesentlichen dem vorhandenen Bedürfnisse genügt. Sollte dieselbe noch dahin vervollkommen werden, daß der hiesigen Briefsammelungsstelle ein vom Staate besoldeter Briefbote beigegeben würde, so würde dies nur mit dankbarer Anerkennung von dem hiesigen Distrikte begrüßt werden.“

Dieser Bericht gibt zugleich einen Einblick in die Tätigkeit eines Briefsammler. Trotz der Darlegungen war beabsichtigt, die Poststelle eingehen zu lassen und vom Postamt Wilster aus einen täglichen Briefträgerdienst einzurichten.

Dies wurde jedoch auf Bitten des Kirchspielvogts und des Zollamtes vorerst verhindert.

Am 1. September 1866 wurde dann doch der Landbriefträgerdienst eingerichtet, aber bei der Briefsammelungsstelle in St. Margarethen, wie aus dem Circular Nr. 67/1866 hervorgeht.

N 92. Circular (Nr. 67/1866) an sämtliche Post-Anstalten in den Herzogthümern Schleswig-Holstein.

6 Landbriefträgerdienst bei den Post-Anstalten in Neumünster, Rimmels und Wilster sowie bei der Briefsammelungsstelle St. Margarethen.

Vom 1. September c. ab wird bei den Post-Anstalten in Neumünster, Rimmels und Wilster, sowie bei der dem Postamt in Wilster untergeordneten Briefsammelungsstelle in St. Margarethen der Landbriefträgerdienst eingeführt werden.

Schleswig, den 30. August 1866.

Die Ober-Post-Direction für Schleswig-Holstein.

Der Bestellungs-District für St. Margarethen umfaßt folgende Ortschaften:
Altenfoog, Bösch (auf der), Büttel, Bütteler-Mühle, Dücker, Fiehsusen, Flethsee, Hagen (am), Hahneysbarg, Harrwegskathe, Heide, Kleideich (am), Kruthof, Kudensee, Kühlen, Landscheide, Neuenkrug, Nordbünge, Nordbüttel, Osterbünge, Pösep, Polkath, Scheelenkühlen, Stusen, Snehörn, Tütermoor, Welterndorf, Ziegelei.

Zu dem Bestellungs-District gehörten danach 28 Ortschaften. Der Landbriefträger Lau hatte also weite Wege zu machen und erhielt dafür jährlich 180 Thaler. Am 1. April 1887 trat er in den Ruhestand.

Aus der Zeit der Briefsammelungsstelle sind bisher keine Belege bekannt gewesen. Die Briefsammler hatten keine Anweisung, den Absendeort oder gar den Absender handschriftlich oder sonstwie zu verzeichnen. In zahlreichen Fällen ist es jedoch auf der Vorder- oder Rückseite des Briefes geschehen, so daß die Absendestelle festzustellen war.

Geschieht eine Kennzeichnung nicht, so kann sich der Absendeort aber aus dem Inhalt oder auch dem Siegel ergeben, wie es z. B. bei den Brief-

sammelungsstellen Cremperheide, Reinfeld u. a. möglich gewesen ist. (vergl. Handbuch der Arbeitsgemeinschaft S. 64, 260, 310).

Aus dem vorstehend gezeigten Brief mit S-H Nr. 7, entwertet mit 3R 140 und Einkreiser Brunsbüttel vom 29. Januar 1865, ergibt sich inhaltlich, daß der Brief vom Absender mit dem Datum „St. Margarethen, den 29. 1. 1865“ datiert ist. Der Wohnort des Empfängers „Brunsbüttelhafen“ gehörte postalisch damals schon zu Brunsbüttel.

Der Bote des Briefsammlers Rehder hat also schnell die Postexpedition in Brunsbüttel erreicht. Der Briefsammler hat gemäß der Anweisung für Briefsammler (Circ. 5/1860) dafür Sorge zu tragen, „daß er stets mit einer hinlänglichen Anzahl Freimarken zum Verkauf versehen ist“. Demgemäß ist davon auszugehen, daß der Bote den ordnungsgemäß frankierten Brief beim Postamt abgeliefert hat.

Die Briefsammelungsstelle hatte sich gut entwickelt, so daß ab dem 1. April 1867 eine Postexpedition II. Klasse unter Aufhebung der Briefsammelstelle errichtet wurde.

Circular 25/1867

Kiel, den 29. März 1867

An sämtliche Königliche Postanstalten im Bezirke der Ober-Postdirection zu Kiel

Abs. 5 In St. Margarethen wird mit dem 1. April a. c. eine Post-Expedition II. Classe in's Leben treten.

Von dem genannten Tage ab sind demnach die für St. Margarethen bestimmten Fahrpostsachen direct zu taxieren und zwar unter Hinzurechnung von resp.

1 Meile zu der Entfernung nach
und von Wilster

1 1/2 Meilen zu der Entfernung
nach und von Brunsbüttel,

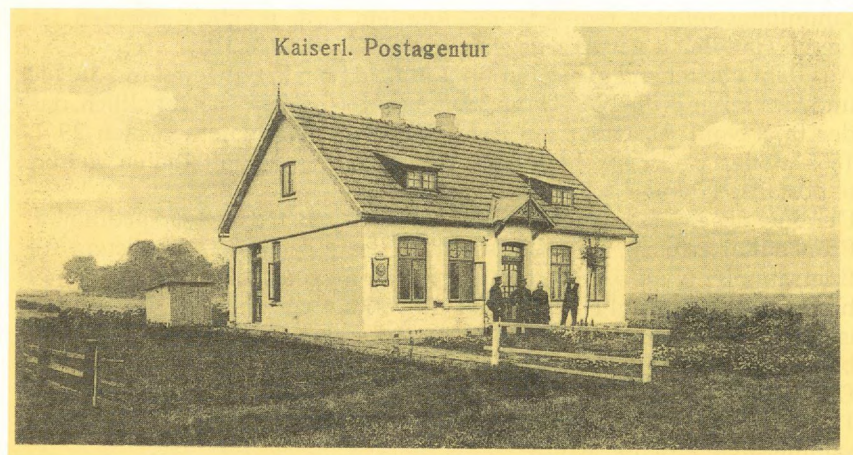
je nachdem die eine oder die andere Route die kürzeste Wegeslänge ergibt.

Die Post-Expedition zu St. Margarethen wird directe Briefkarten und Frachtkartenverzeichnisse wechseln mit den Postanstalten in Heide, Meldorf, Marne, Brunsbüttel, Wilster und Itzehoe, sowie mit dem Eisenbahn-Post-Bureau Nr. 17 der Route Elmshorn - Itzehoe.

Der commissarische Oberpostdirector
Zschüschnner

Zum Abschluß möchte ich noch darauf hinweisen, daß das Dorf St. Margarethen nicht sehr bekannt zu sein scheint, wie ich bei meinen Forschungen in einem Archiv in Schleswig-Holstein feststellen mußte.

Wie auf einem Brief mit handschriftlich „Uetersen 30/11 55“ ersichtlich ist, hat der Postbeamte dem Brief mit dem Haseldorfer Gerichtssiegel vor-



Kaiserl. Postagentur St. Margarethen · Postkarte um 1900



Postwagen in Wewelsfleth vor 1900



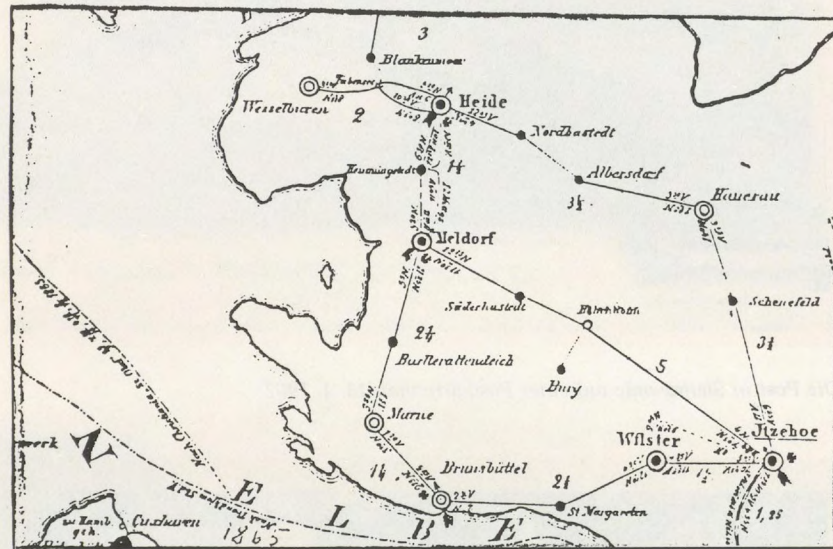
Die Post in Siethwende auf einer Postkarte vom 13. 4. 1902



Postkarte aus Wilster · Poststempel vom 9. 7. 1905

sichtshalber den Leithinweis „Wilster“ in Rötel hinzugefügt, weil St. Margarethen damals der Postexpedition in Wilster unterstand.

Ein Ausschnitt aus der „Post-Cours-Karte vom 10. Sept. 1865“ zeigt die Postroute Itzehoe – Wilster – St. Margarethen – Brunsbüttel – Meldorf – Heide.



Ausschnitt aus der „Post-Cours-Karte“ vom 10. September 1865

Literatur

- 1 Heimatbuch des Kreises Steinburg Bd. I–III.
- 2 W. Jensen: Chronik des Kirchspiels St. Margarethen.
- 3 W. Laur: Historisches Ortsnamenlexikon von Schleswig-Holstein 1967.
- 4 Topographie des Herzogthums Holstein, 1. Teil 1841.
- 5 O. Neumann: Geschichte um einen Ortsnamen in der Wilstermarsch. Die Heimat Bd. 64, S. 145 ff.

Die Post im Westerkrug

Von
Peter Martens (Braunschweig)

Postkutschenzeit

Die heutige Post ist von ihrem Wesen her ein Dienstleistungsbetrieb mit einem weiten Leistungsspektrum: Brief- und Paketbeförderung, Telefondienst (Telefon, Telefax, Btx), Rundfunk und Fernsehen, Personenbeförderung, Postgiro usw. Diese Vielseitigkeit ist naturgemäß erst im Laufe der Zeit, insbesondere in den letzten 80 Jahren, entstanden, wenngleich die Dienstleistung schon immer im Vordergrund gestanden hat.

Erst im 17. Jahrhundert wurden von den Dänenkönigen Christian IV. und Friedrich III. reitende Posten eingerichtet, die auf mehreren Routen durch Dänemark, insbesondere aber zwischen Kopenhagen und Altona, verkehrten. Christian V. ergänzte die zweimal wöchentlich reitenden Posten, die auch Briefe befördern durften, durch zweimal wöchentlich zwischen Kopenhagen und Altona verkehrende Fahrposten, die neben Paketen und Geld auch Reisende mitnehmen durften. Man erkennt, daß das Leistungsspektrum auch damals bereits ausgeprägt war.

1714 wurden die Postverbindungen in Schleswig-Holstein durch vier fahrende Posten erweitert, nämlich von Hamburg nach Itzehoe und von dort weiter nach Flensburg, Rendsburg, Heide und Meldorf. Die Poststrecke Hamburg über Itzehoe nach Meldorf führt durch unser Gebiet, den Westerkrug, der das Kirchspiel Wacken umfaßt, auf dem sogenannten Königsweg oder Landweg. Dieser war im 16. Jahrhundert mit einer königlichen Konzession vom 30. Juni 1577 angelegt worden.

Der starke Verkehr auf dem Königsweg hatte schon frühzeitig im 17. Jahrhundert dazu geführt, daß „einer Landstelle in Wacken die Konzession zu einem Gastwirtschaftsbetrieb verliehen“¹ wurde. Bei dieser Landstelle handelte es sich um die heutige Gastwirtschaft „Zur Tenne“. Es ist der im Erdbuch als Nr. 1 eingetragene Urhof². Die damalige Wackener Gastwirtschaft war über lange Zeiträume hindurch das einzige Wirtshaus in der ganzen Gegend. Das Alter dieses Anwesens ist nicht bekannt. Es liegt jedoch die Vermutung nahe, daß hier bereits Wicbernus de Wekkige gelebt hat, der in einem Vertrag von Heinrich dem Löwen, abgeschlossen am 13. September 1148 in Heinkenborstel, als Eideshelfer erwähnt wird.³

Die Gastwirtschaft in Wacken, die etwa auf halber Strecke zwischen Meldorf und Itzehoe liegt, wurde nach der Aufnahme der Postverbindung

nunmehr Poststation. 1799 wurde in Hohenhörn, an der Stelle also, an der bereits seit dem 16. Jahrhundert ein Übergang von Dithmarschen nach Holstein bestand, eine weitere Poststation eingerichtet. Während noch 1785 nur einmal wöchentlich der Postwagen von Itzehoe nach Meldorf über Wacken und Hohenhörn fuhr, bestand seit 1849 eine täglich fahrende Diligence, die von vier Pferden gezogen wurde. Als im Jahre 1857 die Chaussee über Vaale nach Hochdonn fertiggestellt wurde, nahm die Dilligence diesen kürzeren Weg nach Meldorf, zumal nur noch drei Pferde vorgespannt werden mußten. Zur gleichen Zeit verlor Wacken seine Postverbindung durch fahrende Posten und Hohenhörn seine Bedeutung als Tor nach Dithmarschen.

Nach dem deutsch-österreichischen Krieg wurde seit dem 1. Januar 1867 der Schleswig-Holsteinische Postbezirk mit dem Preußischen Postgebiet verschmolzen. Es wurden neue Postämter und Postagenturen eingerichtet, von denen aus die tägliche Zustellung auch auf dem Lande erfolgte.

Die Post am Ende des 19. Jahrhunderts

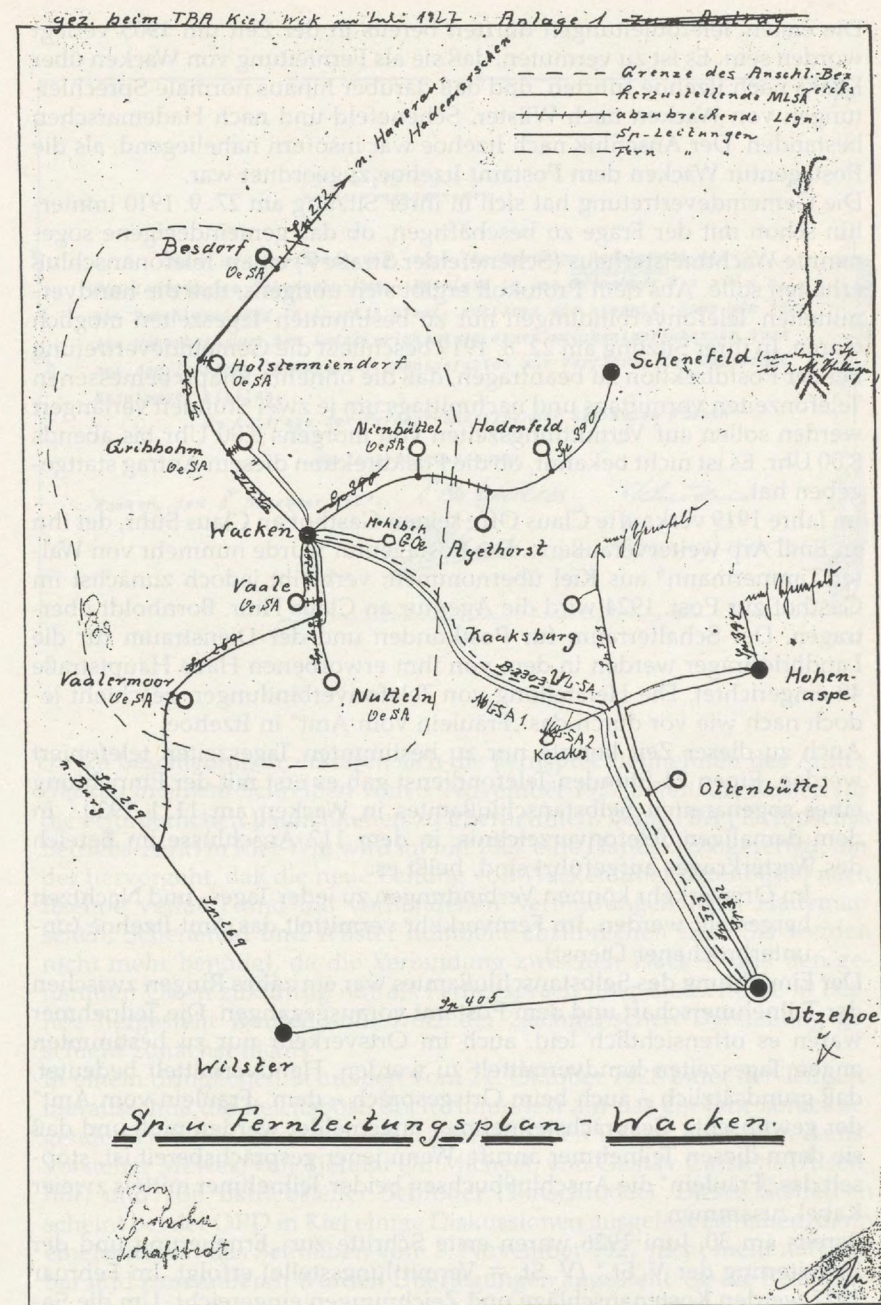
Am 1. Mai 1888 wurde die Postagentur in Wacken eingerichtet. Sie war dem Postamt Itzehoe unterstellt. Fahrende Posten wurden in Wacken nicht mehr abgefertigt, die Aufgabe der Agentur bestand zunächst nur in der Postzustellung. Zum Landbestellbezirk der Agentur gehörten die Ortschaften: Alsenhof, Besdorf, Bokelrehm, Gribbohm, Holstenniendorf, Langenklint, Nutteln, Vaale und Vierthof. Agethorst und Nienbüttel erhielten die Post über das Postamt Schenefeld, Vaalermoor über das Postamt in Burg i. D.

Die Postagentur war nun – seit 1888 – in einem anderen Hause untergebracht, nämlich in dem von Claus Offe betriebenen Gasthof, der erst um 1863 gebaut worden war.⁴ Dieser Umstand war Anlaß genug, den Gasthof – wie übrigens in vielen Bereichen Deutschlands – mit dem Namen „Gasthof zur Post“ zu versehen. Der Postwagen wurde seit 1888 von Peter Struve aus Wacken gefahren, weswegen er den Beinamen „Peter-Post“ hatte (er starb hochbetagt im Jahre 1947). Die zur Postagentur gehörenden Briefträger hatten nun von Wacken aus den gesamten Landbestellbezirk zu versorgen. Die Zustellung erfolgte vorzugsweise zu Fuß.

Der Postagent Claus Offe hatte sich bald nach Übernahme der Agentur mit einer technischen Neuerung zu befassen: der Telegrafie. Vermutlich wurden Mitte der 90er Jahre die technischen Möglichkeiten hierfür geschaffen.⁵ Damit war Wacken an die große weite Welt angekoppelt.

Telefon im Westerkrug

Seitens der Bundespost können heute keine Angaben mehr darüber gemacht werden, wann die Dörfer des Westerkruges die ersten Telefonanschlüsse erhielten. In den Heimatbüchern für den Kreis Rendsburg oder den Kreis Steinburg ist über das Thema Telefon genauso wenig zu finden wie in der „Geschichte der Stadt Itzehoe“.



Die ersten Telefonleitungen dürften bereits in der Zeit um 1905 verlegt worden sein. Es ist zu vermuten, daß sie als Fernleitung von Wacken über Kaaks nach Itzehoe führten, und daß darüber hinaus normale Sprechleitungen von Wacken nach Wilster, Schenefeld und nach Hademarschen bestanden. Der Anschluß nach Itzehoe war insofern naheliegend, als die Postagentur Wacken dem Postamt Itzehoe zugeordnet war.

Die Gemeindevertretung hat sich in ihrer Sitzung am 27. 9. 1910 immerhin schon mit der Frage zu beschäftigen, ob das gemeindeeigene sogenannte Wachtmeisterhaus (Schenefelder Straße 7) einen Telefonanschluß erhalten solle. Aus dem Protokoll ergibt sich übrigens, daß die handvermittelten Telefonverbindungen nur zu bestimmten Tageszeiten möglich waren. In ihrer Sitzung am 22. 8. 1919 beschließt die Gemeindevertretung bei der Postdirektion zu beantragen, daß die ohnehin knapp bemessenen Telefonzeiten vormittags und nachmittags um je zwei Stunden verlängert werden sollen auf Vermittlungszeiten von morgens 8.00 Uhr bis abends 8.00 Uhr. Es ist nicht bekannt, ob die Postdirektion diesem Antrag stattgegeben hat.

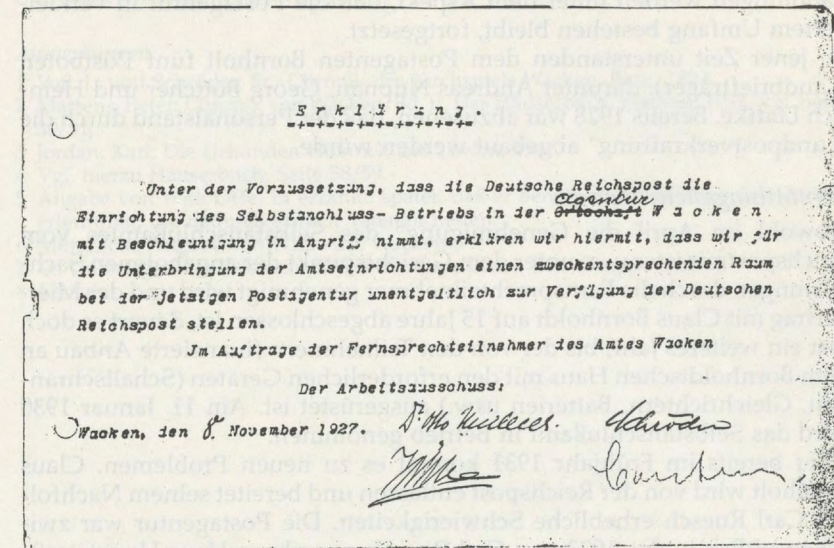
Im Jahre 1919 verkaufte Claus Offe seinen Gasthof an Claus Suhr, der ihn an Emil Arp weiterveräußerte. Die Postagentur wurde nunmehr von Walter Timmermann⁶ aus Kiel übernommen; verbleibt jedoch zunächst im Gasthof zur Post. 1924 wird die Agentur an Claus Hinr. Bornholdt übertragen. Der Schalterraum für Postkunden und der Dienstraum für die Landbriefträger werden in dem von ihm erworbenen Haus Hauptstraße 49 eingerichtet. Die Herstellung von Telefonverbindungen geschieht jedoch nach wie vor durch das „Fräulein vom Amt“ in Itzehoe.

Auch zu dieser Zeit konnte nur zu bestimmten Tageszeiten telefoniert werden. Einen 24-Stunden-Telefondienst gab es erst mit der Einrichtung eines sogenannten Selbstanschlußamtes in Wacken am 11. 1. 1930.⁷ In dem damaligen Telefonverzeichnis, in dem 112 Anschlüsse im Bereich des Westerkruges aufgeführt sind, heißt es:

Im Ortsverkehr können Verbindungen zu jeder Tages- und Nachtzeit hergestellt werden. Im Fernverkehr vermittelt das Amt Itzehoe (ununterbrochener Dienst).

Der Einrichtung des Selbstanschlußamtes war ein zähes Ringen zwischen der Teilnehmerschaft und dem Postamt vorausgegangen. Die Teilnehmer waren es offensichtlich leid, auch im Ortsverkehr nur zu bestimmten engen Tageszeiten handvermittelt zu werden. Handvermittelt bedeutet, daß grundsätzlich – auch beim Ortsgespräch – dem „Fräulein vom Amt“ der gewünschte Gesprächsteilnehmer angemeldet werden muß und daß sie dann diesen Teilnehmer anruft. Wenn jener gesprächsbereit ist, stoppt das „Fräulein“ die Anschlußbuchsen beider Teilnehmer mittels zweier Kabel zusammen.

Bereits am 30. Juni 1926 waren erste Schritte zur „Erneuerung und der Erweiterung der V. St.“ (V. St. = Vermittlungsstelle) erfolgt. Im Februar 1927 werden Kostenanschläge und Zeichnungen eingereicht. Um die Sa-



che zu beschleunigen, erklären sich die Fernsprechteilnehmer des Amtes Wacken in einem Schreiben vom 8. November 1927 bereit, die Kosten für die erforderlichen Baulichkeiten zu übernehmen. Beim TBA (Technisches Betriebs-Amt) in Kiel-Wik wird im Juli 1927 eine Handskizze gefertigt, aus der hervorgeht, daß die neue Leitung von Wacken über Ottenbüttel nach Itzehoe verläuft und die vorhandenen Verbindungen nach Hademarschen, Schenefeld und Wilster nunmehr abubrechen sind. Sie werden nicht mehr benötigt, da die Verbindung zwischen Wacken und den genannten Orten zukünftig nur als Ferngespräch über die Zentrale in Itzehoe hergestellt werden soll. Trotz der zeichnerischen Darstellung geschieht zunächst nichts.

In einem dringlichen Schreiben vom 21. Oktober 1928 bittet der Teilnehmersausschuß die Reichspost, doch zumindest auf das ein Jahr zurückliegende Schreiben zu antworten. Unterschrieben ist der Brief vom Amtsvorsteher Mewes, von Tierarzt Dr. Micheel, von Gustav Carstens (Alsenhof) und von Betriebsleiter Schröder (Tonschröder). Dieses Schreiben scheint bei der OPD in Kiel einige Diskussionen ausgelöst zu haben, denn einerseits war das Schreiben vom 8. November 1927 nicht mehr auffindbar und zum anderen wurden Überlegungen angestellt, ob die Postagen-

tur in Wacken in Anbetracht der „Landpostverkräftung im Landbestellbezirk Wacken“ bestehen bleiben oder aufgehoben werden soll. Die Verhandlungen werden unter dem Aspekt, daß die Postagentur in verkleinertem Umfang bestehen bleibt, fortgesetzt.

Zu jener Zeit unterstanden dem Postagenten Bornholt fünf Postboten (Landbriefträger), darunter Andreas Nupnau, Georg Böttcher und Heinrich Lüdtke. Bereits 1928 war abzusehen, daß der Personalstand durch die „Landpostverkräftung“ abgebaut werden würde.

Vermittlungsstelle Wacken

Obwohl im April die Genehmigung⁸ des Selbstanschlußamtes vom Reichspostminister u. a. unter dem Gesichtspunkt der angebotenen Sachleistungen durch die Fernsprechteilnehmer genehmigt wird und der Mietvertrag mit Claus Bornholdt auf 15 Jahre abgeschlossen ist, dauert es doch fast ein weiteres Jahr, bis der von den Teilnehmern finanzierte Anbau an dem Bornholdtschen Haus mit den erforderlichen Geräten (Schaltschränken, Gleichrichtern, Batterien usw.) ausgerüstet ist. Am 11. Januar 1930 wird das Selbstanschlußamt in Betrieb genommen.

Aber bereits im Frühjahr 1931 kommt es zu neuen Problemen. Claus Bornholt wird von der Reichspost entlassen und bereitet seinem Nachfolger Carl Ruesch erhebliche Schwierigkeiten. Die Postagentur war zwischenzeitlich in das 1933 von Carl Ruesch erworbene Haus Hauptstraße 77 verlegt worden. Das Selbstanschlußamt verblieb jedoch im Hause Bornholdt. Bei der Betreuung des Selbstanschlußamtes kam es dadurch zu häufigen Reibereien. Die Ober-Postdirektion betrieb mittlerweile die Verlegung des Amtsraumes. Die weitere Planung, die eine Unterbringung im Haus Hauptstraße 77 vorsah, wurde jedoch vom Reichspostministerium aus Kostengründen abgelehnt. Damit verblieb die Vermittlungsstelle im Hause Hauptstraße 49, bis fast 40 Jahre später ein posteigener Neubau am Buchenweg 5 errichtet wurde, in dem die Vermittlungsstelle 1971 untergebracht werden konnte.

Nach der Pensionierung von Carl Ruesch übernahm 1954 Johannes Stürck die Poststelle. Gleichzeitig wird der Schalterraum in sein Wohnhaus Hauptstraße 41 verlegt und dort in dem ehemaligen Ladenraum des Schuhgeschäftes untergebracht. Dort befand sich die Wackener Post bis zum Jahre 1980. Die Räumlichkeiten der Post erfuhren in diesem Jahr eine weitere Veränderung, indem sie in das Gebäude Schenefelder Straße 2 verlegt wurden. Die Poststelle wurde nunmehr von Heinrich Stürck verwaltet, nachdem sein Vater Johannes Stürck 1971 in den Ruhestand getreten ist.

Mit der „Landpostverkräftung“ war 1930 die Poststelle Wacken kleiner geworden. Dafür waren nun die Postdienste auf andere Gemeinden verlagert worden. Bis 1990 gab es 60 Jahre lang im Westerkrug neben Wacken auch Poststellen in Gribbohm, Holstenniendorf, Nienbüttel und Vaale. 1990 wurde die Poststelle in Nienbüttel und 1991 in Gribbohm wieder

eingestellt. Die Postzustellung in Wacken, Gribbohm und Nienbüttel erfolgt mit vier Zustellern von Wacken aus. Es scheint so, als wenn die Verhältnisse, wie sie in den Jahren vor 1930 bestanden, wiederkehren.

Anmerkungen:

- 1 Voß, J., und Schröder, Fr.: Chronik des Kirchspiels Wacken, Burg, 1903.
- 2 Martens, Peter: Chronik von Wacken, Bd. II, Das Häuserbuch, Wacken, 1987. Vgl. Seite 30/31.
- 3 Jordan, Karl: Die Urkunden Heinrich des Löwen, 1941.
- 4 Vgl. hierzu Häuserbuch, Seite 58/59.
- 5 Angabe von Willi Offe. Er erzählte später, daß er bereits als Schuljunge das Morsen erlernt hat, um dadurch seinem Vater zu helfen.
- 6 Mündliche Angabe von Willi Arp, Wacken.
- 7 Lt. Unterlagen der Gesellschaft für Postgeschichte, Bez.-Gruppe Kiel.
- 8 Ebenda.

Een Dag in April

Fröhjohrswind fichelt dat Hoor
Heven blau un so kloor.
Blötentwieg danzt hin un her.
Wenn dat doch jümmer so weer.

Sünnenschien storkelt mien Huut.
An so een Dag mutt ik rut.
Vogelsingen, dat eerst zorte Gröön,
Sünd all de blauen Violen to sehn?

De Eer hett enen ganz eegenen Duft,
in de warme moie Fröhjohrsluft.

Fremde Lüüd nickköpt un lacht sik too.
'N poor fründliche Wöör för de oole Froo.
Een goden Dag wünschen, hört nich veel dorto.
Minsch ünner Minschen makt mennicheen froh.

Christa Lamaack

Worüm ik keen Mann vun de Post worrn bün

Vun

Heinz Richard Meier (Elmshorn)

Ik harr meent, mit mien Tüüchtnis kunn ik na negen Jahr Volksschool överall heel licht'n Lehrsteed kriegen. Man jo nich. Dar harr 'n Uul seten. Wokeen bi de Post na de Schooltiet anfung, wörr „Jungbote“ nöömt. So enen wull ik warn. All de Minschen Breven un Paketen bringen un damit Freid maken, dat weer doch 'n feine Saak. Oh, wo glücklich wull ik de Lüüd maken, eerst recht, wenn ik Geld in't Huus bringen kunn! Ik wörr achtern Schalter sitten, mit jedereen heel fründlich ween un Breefmarken verköpen.

Un dat weer noch nich allens. Ik wörr den Klappenschrank bedenken un bannig fix de Telefonkunnen miteenanner verbinnen. „Hallo, Herr Lüders, de Herr Buurvagt will mit Se snacken!“ 'n paarmal an 'n Dag wörr ik de Postkaar mit na'n Bahnhoff schuven, Postsäck henbringen un afhale. Ik wörr 'n smucke blaue Uniform anhebben mit jüst so 'n smucke Mütz op'n Kopp. Bi de Post Deenst maken, dat kunn doch ene heel feine Saak warn!

Mien Vadder harr nix dargegen. „Worüm nich“, sä he, „wenn se di dar bruken köönt.“ – Worüm schullen se mi bi de Post nich bruken könen? Ik kunn doch 'n rejell Tüüchtnis vörwiesen!

Beide nehmen wi unse Fahrroöd un föhren na Kellinghusen. Dar harr de „Amtsvorsteher“ vun de Post sien Büro. As wi Vörbrügg achter uns harn, do weren wi ok al dar. De Herr „Amtsvorsteher“ harr kene Postuniform an. He droog Slips un Kragen. Vadder leet he op'n Stohl sitten. Ik stünn vör den groten Schrievdisch.

He keek sik 'n ganzen Stoot mien Schooltüüchtnis an. Denn stünn he sachten op, keem üm den Schrievdisch rüm, foot mi an de Schuller, keek mi an un fröög: „Is 'n Grootvadder vun di bi de Post?“ – „Nee“, anter ik un kreeg dat Sluken. „Tscha, mien Jung, denn kannst du ok nich bi uns, bi de Post anfangen.“

Ik weer keen Kind mehr. As een vun de „Groten“ weer mi dat dat eerste Mal klaar worrn, dat dat 'n Schicksaal giffet un dat sik in't Leven nich allens so stüren lett, as een dat geern much.

Nu weeßt du, worüm ik keen Mann vun de Post worrn bün.

Keen Held in de Bottermelk!

(orer: Netteln in'n Breefkasten)

Vun

Heinz Richard Meier (Elmshorn)

Wenn ener to mi seggt harr: „Man to, spring in't Water!“, denn so harr ik dat nie nich daan. Un liekers heff ik mi mal gehörig wat vörsnacken laten. Dat weer so:

As vör de Amtshüser noch hoge iesern Tuuns stünnen, do daken un dalvern Jörn Peemöller un ik mal blang de Post rüm. Unverwahrens sä Jörn to mi: „Kiek mal dar den smucken Nettelbusch an den Pieler. – Ik wett, du rittst de Netteln nich ut un stickst ehr ok nich in den Breefkasten rin.“ De Breefkasten weer 'n hölten Schapp. De stünn binnen in de Post. De Klapp darför avers weer buten in de Muur inlaten.

„Dat waagst du nich“, hiß Jörn mi op. Ik harr ok würllich kene Lust, mi vun de Netteln ketteln to laten un ehr in den Postkasten to smieten. Jörn kunn dat Opmutzen nich laten. He reep: „Bangbüx du!“ Ik keek schuulsch op den Nettelbusch un denn op de Postkastenklapp. Jörn leet nich na, mi scharp to maken, un suuster: „Du büst 'n Held in de Bottermelk. Du truust di nich!“ Schull ik dat op mi sitten laten?

Ik weer doch keen Bangbüx! Ik weer keen Held in de Bottermelk, graps to un harr de Netteln in de Hand. Dat kettel un jöök; avers wat möök dat. Gau schuul ik noch mal na links un rechts. As ik nüms wies warn kunn, sprüng ik vör un stopp den Nettelbusch in den Postkasten rin. – Wi keken uns nich mehr üm, lepen weg un üm de Eck. Na'n Stoot japst Jörn: „Dat harr 'k nich dacht!“ Lang wörr 't nich duren, un all de Mackers wüssen, wat ik vun'n Baaskeerl weer.

Ik möök mi Gedanken. – Harr mi ener sehn? Kunn mi ener verraden? Wörr de Schoolmeister wat to weten kriegen? Un denn güng mi dat in'n Kopp rüm: Wokeen vun de Postlüüd wörr sik an de Netteln brennen, wenn he mit siene Hand de Korten un Breven ut dat Schapp langen wull? – Schull dat de al wat öllerhaftige Peter Bruhn wesen? He kunn 'n Dalslag kriegen! – Wörr Hannes Kock in den Nettelbusch griepen? – Orer müß de Postmeister sülv den Breefkasten leermaken? Miene Gedanken weren so gresig as Rupen op'n grönen Kohl. Wat vun'n vermuckten Kraam!

Avends kunn ik nich inslapen, müß an den Breefkasten denken. Un as ik later doch indruselt weer, do bögen sik in'n Droom Peter Bruhn, Hannes Kock un de Postmeister över mi. De Keerls harrn Netteln in de Hand. As de Lüüd vun't Postamt mi de Netteln as 'n Rükebusch ünner de Nees helen, do schreeg ik luuthals op. Mudder keem un wull weten, wat mit mi los weer.

Mien Geweten leet sik nich begöschten. Jümmer müß ik an de Netteln un de Postlööd denken. – Un nu stell di vör, wat denn keem. Mien Vadder sä to mi: „Ik bruuk Breefmarken: Hier hest du Geld. Loop gau na Post un haal mi welk.“ – Bi Vadder geev dat keen Wedderreed. Mit 'n sünnear Geföhl in't Lief sliker ik mi op de Post to. Oh, dat weer 'n swaren Weg! Sachten möök ik bi de Post de Döör op un schuul banghaftig üm de Eck. Un wat seggen miene Ogen? Wat müß ik gewahr warrn? – De ole Peter Bruhn harr de Döör vun dat hölten Schapp mit de Breven un Karten binnen opmaakt. He lang mit beide Hannen to un haal ut dat Schapp – 'n Drahtkorf rut, 'n Drahtkorf mit de Postsaken binnen! Keeneen harr sik an de Netteln brennen kunnt, Peter Bruhn nich un ok de Postmeister nich. – Avers harr ik dat ahnen kunnt!?

Een Steen füll mi vun'n Harten. – De ganze Banghaftigkeit un dat grugelige Geföhl weren för de Katt west!

Snack op plattdüütsch:

Verspottung von Muttersöhnchen:

„Fief Minuten vun't Huus un noch keene Post!“

„Nu geiht de Post los“, harr de Papagei seggt, dar weer de Katt mit em to Böhn klattert.

Heinz Richard Meier

Und sei es nur ein Rosenstrauch

Gedanken zur Lage und Zukunft des Kreises Steinburg

Von

Landrat Dr. Rocke (Itzehoe)

Wie erreichen wir es, daß unser Kreis auch für Kinder und Kindeskind, ja für unsere Nachfahren schlechthin, eine gute Heimstatt sein kann? Nur holzschnittartig kann man auf diese Kernfrage unserer unmittelbaren Zukunft Auskunft geben. In der gebotenen Kürze werden manche Ausführungen dazu überspitzt erscheinen. Ein Ziel wird aber unabänderlich sein: Menschenwürdige Arbeitsplätze müssen sie hier finden; Natur und Landschaft müssen – schon für die Freizeit – reizvoll bleiben.

Eine Voraussetzung ist, daß unsere Bürger über die eigene Heimatgemeinde hinaus denken. Man sollte meinen, das fiel leicht, sei sogar selbstverständlich. Mitnichten.

Jeder kann mithelfen

Das Wort „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“ ist in der deutschen Geschichte arg überstrapaziert worden. „Du bist nichts, Dein Volk ist alles“, hieß es damals. Heute freilich wird mitunter zum anderen Extrem übertrieben – obwohl doch gerade die jüngsten Veränderungen in Deutschland ohne das Engagement des einzelnen undenkbar gewesen wären. Der Bürger mag nicht hören, daß er in größere Schicksalsgemeinschaften eingebunden ist, für die er auch dann etwas tun muß, wenn es ihm oder seiner Gemeinde – vordergründig – nichts nützt.

Ein Beispiel:

Einer der Wirtschaftszweige in unserem Lande, der Jahr für Jahr blenden-de Bilanzen aufweist, ist der Fremdenverkehr. Der heutzutage sehr mobile Fremdenverkehrsgast sieht als sein Ziel nicht alleine den Aukrug oder St. Peter-Ording; nein, er fährt nach Schleswig-Holstein, und dort ist sein Übernachtungsort der Aukrug oder St. Peter. Wollen wir diesen für unser Land wesentlichen Wirtschaftszweig weiter prosperieren lassen, so müssen wir alle etwas dafür tun, daß unser ganzes Land attraktiv wird.

Schleswig-Holstein ein Gesamtkunstwerk

Unser Ziel muß es insofern sein, daß Schleswig-Holstein ein Gesamtkunstwerk wird. Von den Fremdenverkehrsgästen Schleswig-Holsteins hat jeder von uns etwas Gutes:

Die Touristen auf Sylt trinken die Milch unserer Kühe, essen den Käse aus unserer Meierei und das Brot aus unserem Getreide. Wenn die Gemeinden Beidenfleth, Wewelsfleth, Kollmar, Kellinghusen und Glückstadt noch attraktiver werden, steigt damit auch die Anziehungskraft unseres Landes.

Unser Wasser muß sauber bleiben

Und wenn auch die kleinste Gemeinde ihre Abwässer sorgsam klärt, trägt sie dazu bei, die Wasserqualität der Nordsee zu heben. Für die Schleswig-Holsteiner wäre es nicht auszudenken, wenn uns dasselbe geschähe wie im berühmtesten deutschen Seebad der Kaiserzeit: Zoppot. Dort darf heute wegen der gesundheitsgefährdenden Wasserverschmutzung niemand mehr baden; die polnische Miliz überwacht genau die Einhaltung dieses Verbots.

In allen Gemeinden müssen wir dafür sorgen, daß unser Wasser nicht verunreinigt wird. Es gilt, weiter mit aller Kraft zentrale Ortsentwässerungen zu bauen oder die Einzelkläranlagen nachzurüsten.

Wir haben schon gute Fortschritte auf diesem Wege gemacht: Lachs, Meerforelle und sogar der Stör finden sich wieder in unseren heimischen Gewässern.

Ich bin zuversichtlich: In etwa 20 Jahren werden wir wieder so saubere Wasser haben wie zu Zeiten unserer Vorfäter. Damals durfte dem Landarbeiter nicht mehr als dreimal in der Woche Lachs angeboten werden; so wohlfeil war damals dieser Fisch.

Kurioserweise ist es aus unserem Bewußtsein geschwunden, welch wichtiger Bestandteil unserer Volksernährung damals die Fischwirtschaft war. In den Fischereivereinen Glückstadt und Elmshorn ist dieses Wissen noch vorhanden: Vor allem in den Jahren des Ersten Weltkrieges, aber auch danach waren die Fischer aus der Elbe ein nicht wegzudenkender Teil der Ernährung unserer Bevölkerung. Unser Bestreben, das Wasser im Kreis sauberzuhalten, hat also auch materielle Hintergründe.

Jede Zeit hat ihre Notwendigkeiten

Aus heutiger Sicht ist mit unserer Natur in den letzten Jahrzehnten viel Schindluder getrieben worden: Fabrikabwässer wurden ungenügend geklärt, Moore und Sümpfe wurden entwässert, um Acker und Weideland zu gewinnen, Knicks wurden beseitigt, um große, leicht zu bewirtschaftende Flächen zu haben. Heute schüttelt man darüber den Kopf, wenn man Acker- und Weideland wieder mühsam „renaturiert“, Knicks wieder aufsetzt, verschwundene Tierarten auswildert oder Pflanzen wieder ansiedelt.

Nicht selten aber tut man denen Unrecht, die damals die aus heutiger Sicht falschen Entscheidungen faßten. Nach 1945 hatten wir zuwenig Ak-

kerflächen, die Menschen hungerten, die Arbeitslosigkeit war groß. Damals mußten wir einfach das tun, was wir uns heute am liebsten ungeschehen wünschten.

Um die landwirtschaftliche Überproduktion abzubauen, hat der Kreis Steinburg sich entschlossen, das Kreisgut Schmabek mit seinen hervorragend zu bewirtschaftenden Flächen zu renaturieren. Der Kreis muß mit gutem Beispiel vorangehen. Ein Entschluß, der viel Kraft von uns fordert, weil er gegen den gesunden Menschenverstand zu verstoßen scheint. Wir hoffen heute alle, daß dieser Entschluß sich auch nach vielen Jahren noch als richtig erweisen wird.

„Natur aus zweiter Hand“

So fahren wir fort, aufgrund äußerer Umstände unsere Kulturlandschaft zu verändern – zurück zum natürlichen Ursprung.

Faszinierend ist ohnedies, daß die natürlich schönsten „Ecken“ im Kreise Steinburg Natur „aus zweiter Hand“ sind.

—z. B. die Tonkuhle in Agethorst/Wacken; ich behaupte, sie ist so schön wie der Ukleisee,

—die Moorkuhlen in Kremperheide,

—das Reher Kratt.

Und die schönsten Stellen im Herrenmoor sind aus meiner Sicht dort, wo einmal getorft worden ist. Daß aus zweiter Hand, aus Menschenhand, herrliche Natur werden kann, ist ja ungemein tröstlich: Die Schöpfung ist nicht verloren.

Heimattreue und Heimatbewußtsein

Wer gerne lebt, wird die Umgebung, in der er wohnt und arbeitet, lieben. So auch mein Bekenntnis: Der Kreis ist schön.

Aber auch jeder Unbefangene wird zugeben, dieser Kreis mit seinem Nebeneinander von Marsch und Geest, von Land und Wasser, von Landwirtschaft und Großindustrie ist interessant.

So nimmt es nicht wunder, daß bei der hiesigen Bevölkerung ein für die heutige Zeit hohes Maß an Heimattreue und Heimatbewußtsein vorhanden ist. Man steht zu seiner Gemeinde, man steht zu seiner Region. Und die Zustimmung ist in der Regel um so größer, je kleiner die Gemeinde ist: Dort ist man „wer“, dort wird man sich nützlich machen.

Die Beengtheit früherer Zeiten ist gewichen. Unsere Bürger sind mobil. Entfernungen spielen kaum eine Rolle. Hamburg und Kiel, Nord- und Ostsee liegen vor der Tür. Wir können eine Infrastruktur (Sporthallen, Schwimmbäder, Tennisplätze) anbieten in einem Maße, das vor 30 Jahren noch unvorstellbar war. Mag es vor einigen Jahren noch Gefälle zwischen Stadt und Land gegeben haben, heute ist es nicht mehr vorhanden.

Heute scheint es mir hingegen an der Zeit zu sein, daß die Stadt und die große Gemeinde wieder etwas lernen von unseren kleinen Gemeinden:

Eigenleistungen – eine ewig gültige Idee

In der Tradition der Hand- und Spanndienste findet sich in unseren kleinen Dörfern überall noch die Eigenleistung. Sei es beim Bau des Feuerwehrhauses, bei der Pflege des Sport- oder Spielplatzes, der Bürger arbeitet mit. Sein Leben lang bleibt es sein Feuerwehrhaus, sein Sportplatz. Der Bürger wird für „sein Werk“ immer ein fürsorgliches Auge haben.

Je monotoner der Arbeitsplatz, je länger die Freizeit, um so mehr wünscht der Bürger sich im geheimen, in Gemeinschaft mit seinen Nachbarn etwas Sinnvolles zu machen. Bei der Schneekatastrophe im Jahre 1978/79 ist es deutlich geworden. Viele Menschen haben sehr schöne Stunden erleben können in der Gemeinschaft mit Nachbarn, die ihnen zuvor unbekannt waren.

Je mehr Geld wir in den Gemeinden haben, um so größer ist die Versuchung, den Bürgern etwas Fertiges und Perfektes blitzblank zur Verfügung zu stellen. Das ist nicht der richtige Weg. Der Mensch hat so viel Freude an dem Erschaffen. Wir dürfen sie ihm nicht nehmen. War das Schönste als Kind nicht das Bauen der Höhle, nicht aber die fertige Höhle?

Die öffentlichen Einrichtungen in unseren Gemeinden sind in hervorragendem Zustand. Die Straßen sind sehr gut ausgebaut und unterhalten. Die Finanzen der Gemeinden sind in Ordnung. Geschimpft wird immer – klappern gehört ja zum Handwerk.

Äußerlich leben wir also in einem Kreis, in dem Milch und Honig fließen. Geschichtskennntnis und Geschichtsbewußtsein sind aber vielfach so mangelhaft, daß dieser äußere Wohlstand nicht registriert wird.

Kirche gibt Räume preis

Trotz des äußeren Wohlbefindens hört man viel Gejammer und Unzufriedenheit. Ein Grund hierfür mag darin liegen, daß die Seelentröstungen der Volkskirche immer weniger Bürger erreichen. Symptomatisch mag folgendes sein:

Bei meinen öffentlichen Gesprächen mit Gemeindevertretern und Bürgern fand sich kaum einmal der Gemeindepastor ein. Man kann den Eindruck gewinnen, als habe sich der eine oder andere Pastor aus dem Volksleben ausgeklinkt. Als ich auf einem Erntedankfest die Rede hielt, sagte mir ein auf Besuch weilender bayerischer Pfarrer aus einer sehr kirchlichen Gegend, er finde es gut, daß die Weltlichkeit hier in Holstein auch auf dem Erntedankfest spreche. Tatsächlich aber wurde auf dem Erntedankfest dieser Gemeinde schon seit Jahren kein Pastor mehr gesehen.

„Gehet hin und lehret alle Völker.“ Mitunter hat man seine Zweifel, ob dieser Bibelvers für die Kirche noch uneingeschränkt gilt; die Kirche gibt Räume preis. Vor allem einige treffliche ältere Pastoren versuchen noch, das Terrain zu halten; die Erosion ist aber offensichtlich. Der neutrale Bürger sagt zu Recht, wenn die Pastoren bei den wiederkehrenden Demonstrationen in Brokdorf nicht fehlten, dann müssen sie auch bei unseren Volksfesten dabeisein.

Immer mehr ist nur europaweit zu lösen

Unser Kreis ist ein Teil des Landes. Er hat kein eigenes Schicksal. Die Veränderungen in Deutschland und Europa stellen neue Anforderungen, bieten aber auch viele zusätzliche Chancen für die Entwicklung unseres Kreises.

Immer mehr ist nur europaweit zu lösen, z. B. das Schicksal unserer Landwirtschaft. Dennoch gibt es Bereiche, in denen unsere gemeinsame Anstrengung dazu beitragen kann, daß der Kreis als wesentlicher Bestandteil Schleswig-Holsteins an Attraktivität gewinnt. Wenn Schleswig-Holstein noch attraktiver wird, wird es uns gelingen, weitere Arbeitsplätze im Fremdenverkehr oder in der Industrie zu schaffen, die sich immer mehr dort ansiedelt, wo die Lebensqualität insgesamt größer ist.

Schleswig-Holstein hat seine Attraktivität sehr steigern können in den letzten Jahrzehnten. Hatten wir früher einen schlechten Stand in den Arbeitslosenstatistiken, so brauchen wir heute den Vergleich mit anderen Ländern nicht mehr zu scheuen.

Im Kreis gesunde Entwicklung

Im Kreis Steinburg war die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten noch nie so hoch wie heute. Die Arbeitslosenquote liegt hier unter dem Landesdurchschnitt. Als Grundlage einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung ist die Ansiedlung moderner Betriebe unverzichtbar. Die insgesamt gute wirtschaftliche Situation des Kreises Steinburg haben wir nicht zuletzt der Industrieansiedlung Brunsbüttel und dem Kernkraftwerk Brokdorf zu verdanken.

Ein jeder kann zur weiteren Steigerung der Attraktivität beitragen – und wenn er nur einen Rosenstrauch vor seinem Haus pflanzt.

Gegenüber den Problemen vergangener Jahrzehnte oder Jahrhunderte sind die heutigen Probleme des Kreises Lappalien. Wenn wir Mut zur Zukunft haben, wenn wir weiterhin zupacken, so brauchen wir wegen der Zukunft überhaupt nicht bange zu sein.

Das Itzehoer „Bahnhofshotel“

Von
Herbert Karting (Itzehoe)



Das Bahnhofshotel nach seinem endgültigen Ausbau auf einem Photo von 1898

Der noch immer drohende Abbruch des einstigen Bahnhofshotels an der Ecke Bahnhof- und Viktoriastraße zugunsten eines neuen Bürogebäudes für die Kreisverwaltung gibt Anlaß, diesen Bau einmal näher zu betrachten.

Zur Vorgeschichte:

Als Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Bahnlinie Elms-horn–Glückstadt–Itzehoe weiter in Richtung Wilster–Meldorf–Heide verlängert wurde, mußte man aus verschiedenen Gründen den bisher vor dem Delftor gelegenen Bahnhof in Stadtnähe verlagern. Man wählte dafür das bisher unbebaute Brook-Gelände, doch waren für dessen Erschließung drei neue Straßen zu bauen, die am künftigen Bahnhof zusammentrafen: 1. eine südliche, von der Neustadt kommend, 2. eine östliche vom Prinzeßhof und der Altstadt her und 3. eine nördliche aus Richtung Feldschmiede. Mit Eröffnung der „Holsteinischen Marschenbahn“ am 25. Oktober 1878 dürften auch die neuen Straßen fertiggestellt worden sein, die die Namen Bahnhof- und Viktoriastraße (nach Auguste-Viktoria, Prinzessin von Schleswig-Holstein) erhielten.

In seiner „Geschichte der Stadt Itzehoe“ schreibt Rudolf Irmisch dazu: „Durch den Bahnhof entwickelte sich eine verkehrsmäßige und wirtschaftliche Schwerpunktverlagerung vom Süden nach dem Nordwesten der Stadt. Am meisten zogen die Altstadt und die Feldschmiede aus dem neuen Verkehrszentrum Vorteil. Nun erst entstanden größere Geschäfte in der Feldschmiede, der Kirchenstraße und einige mehr in der Breiten Straße. Sie hoben die Altstadt über die Neustadt empor. Dagegen ging es mit der Reichenstraße und der Kapellenstraße zurück, die nun nicht mehr die Hauptverkehrsadern zum Bahnhof bildeten ...“ Und weiter: „Der Raum zwischen Prinzeßhof, Gerberhof und Bahnhof, der bis dahin nur von 43 Menschen bewohnt war, begann sich an der Südseite mit freundlichen Villen, auf der Nordseite mit den großen Bauten des Bahnhofshotels, des Kreishauses und des Postamtes zu füllen ...“

Der Bau eines neuen und leistungsfähigen Hotels hatte sich schon lange als notwendig erwiesen. Itzehoe war eine aufstrebende Industriestadt mit florierenden Fabriken und Handelshäusern. Namen wie *Alsen*, *Hirschberg*, *Holstein*, *Rühmann* oder *de Voss*, um nur einige zu nennen, hatten einen guten Klang, weit über die Grenzen des Landes hinaus. Nicht immer konnten Reisende, die diese aufzusuchen hatten, ein bequemes und passendes Quartier finden.

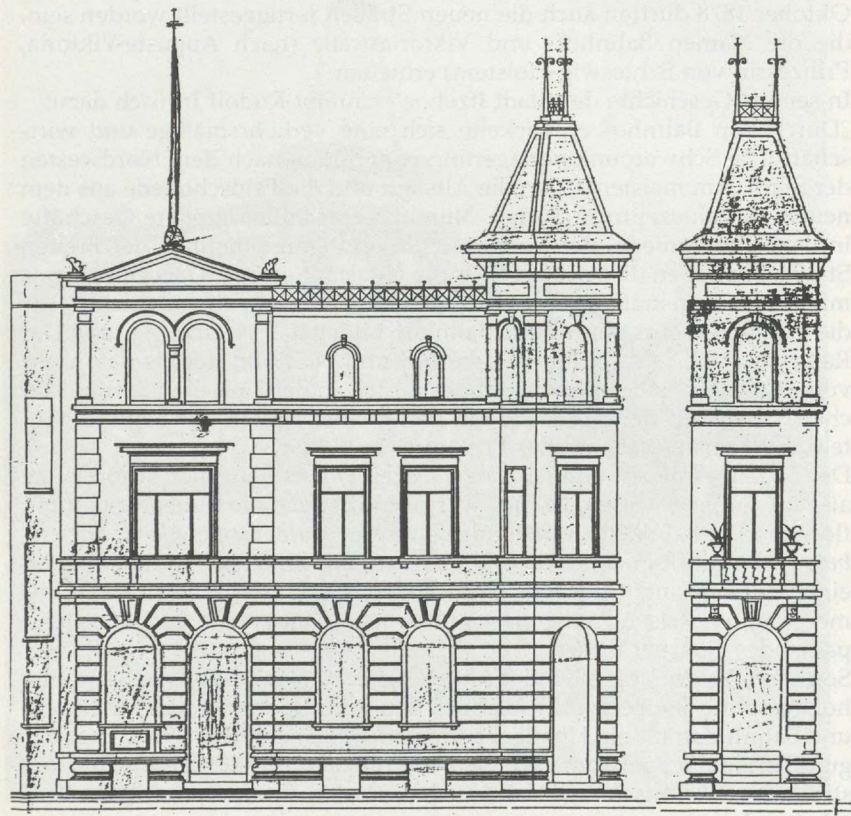
Somit stellte Anfang 1891 der Hotelier *Fritz Michael Bauman* „an eine hochverehrte Baupolizei in Itzehoe“ den Antrag, an der Ecke Viktoria- und Bahnhofstraße ein Hotelgebäude aufführen zu dürfen. Die Genehmigung erfolgte umgehend, und noch im Frühjahr 1891 konnte Maurermeister *A. Benecke*, aus dessen Hand auch der Entwurf stammte, mit den Bauarbeiten beginnen.

Beschreibung des Neubaus

Es handelte sich um ein zweigeschossiges repräsentatives Gebäude, dessen Fassade sich an Renaissanceformen orientierte. Sie wurde in diesem Fall in Mischbauweise ausgeführt: für die Wandflächen benutzte man Verblendziegel, während Gliederung und Ornamente in Zementputz und -stuck hergestellt wurden.

Zur Bahnhofstraße erhielt der Bau vier, zur Viktoriastraße fünf Fensterachsen. Eine weitere Achse bildete das abgeschrägte turmartige Mittelrisalit. Zusammen mit den beiden zweiachsigen Seitenrisaliten ergab dies eine harmonische vertikale Gliederung des Bauwerks. Ein an den rechten Flügel angebauter Wintergarten vervollständigte das Anwesen.

Der Sockel ist in Rustikaquaden, Werkstein imitierend, errichtet. Darauf erhebt sich das mit Quaderfugen geputzte Erdgeschoß, dessen Rundbogenfenster Löwenköpfe als Schlußsteine erhielten. Den Mittelpfosten der

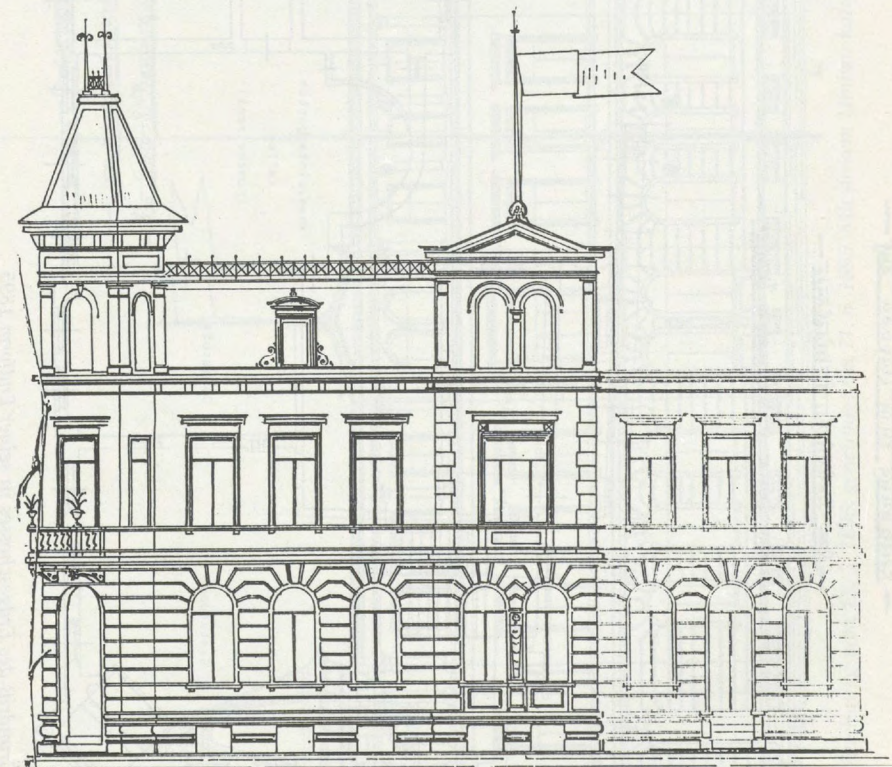


Ansicht der Westfassade (Bahnhofstr.) Zeichnung vom 7. Februar 1891

beiden Fenster des rechten Seitenrisalits bildet ein Pilaster mit Jünglingsmaske. Ein kräftiges Gesims trennt das Erd- vom Obergeschoß.

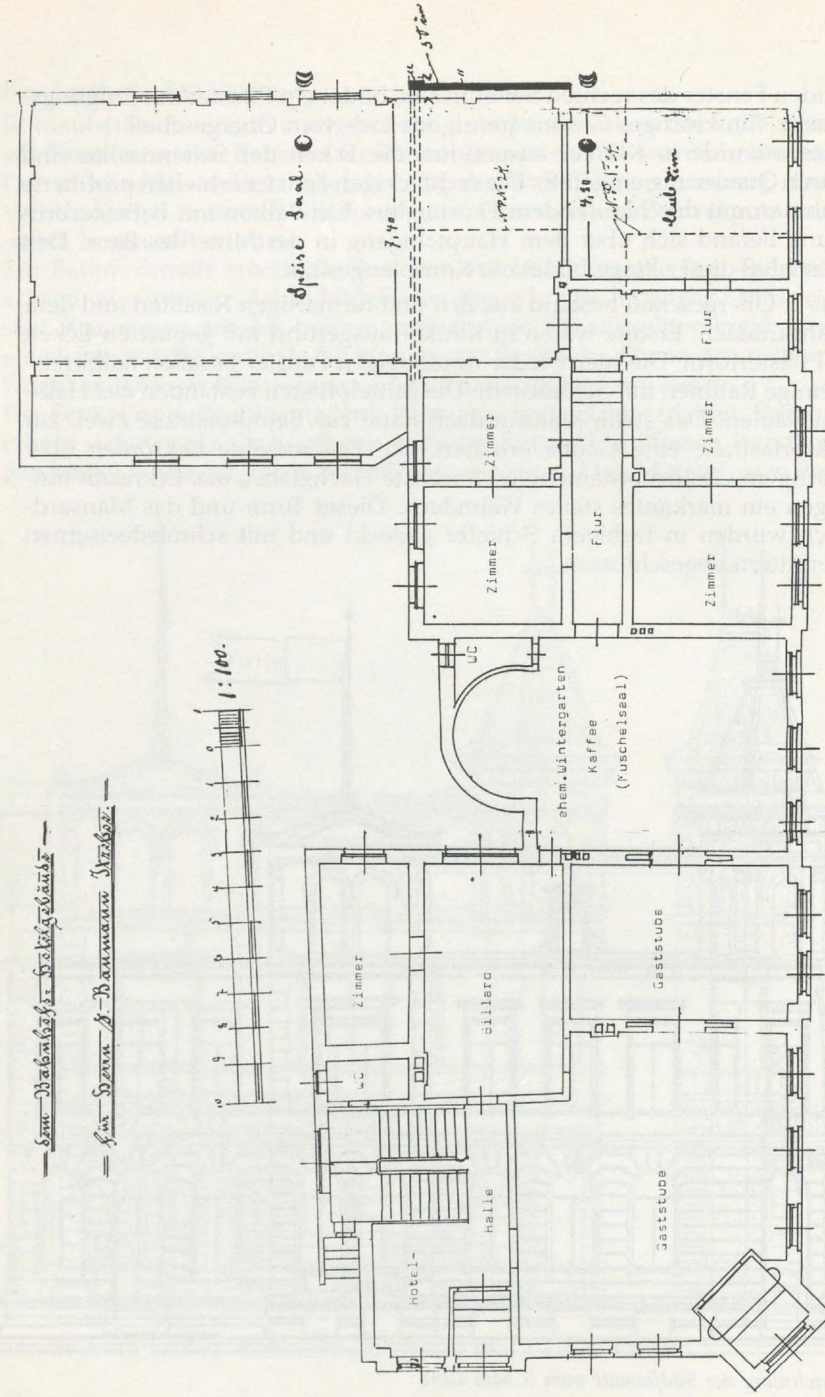
Dieses wurde in Klinker ausgeführt, die Ecken der Seitenrisalite sind durch Quaderung eingefasst. Die rechteckigen Fenster erhielten profilierte Rahmen mit durchlaufendem Fenstersims. Ein Balkon mit Ballusterbrüstung befand sich über dem Haupteingang in der Mitte des Baus. Den Abschluß dieser Etage bildet ein Konsolengesims.

Das 2. Obergeschoß bestand aus den drei turmartigen Risaliten und dem Mansarddach. Erstere waren in Klinker ausgeführt mit geputzten Ecken in Pilasterform. Die hier wieder rundbogigen Fenster besaßen halbkreisförmige Rahmen mit Schlußstein. Die Mittelpfosten bestanden aus Halbrundsäulen. Das steile Mansarddach hatte zur Bahnhofstraße zwei, zur Viktoriastraße eine Gaube erhalten. Die Seitenrisalite bekrönten über kräftigem Gesims ornamentgeschmückte Flachgiebel, das Eckrisalit hingegen ein markantes steiles Walmdach. Dieser Turm und das Mansarddach wurden in farbigem Schiefer gedeckt und mit schmiedeeisernen Ziergittern abgeschlossen.



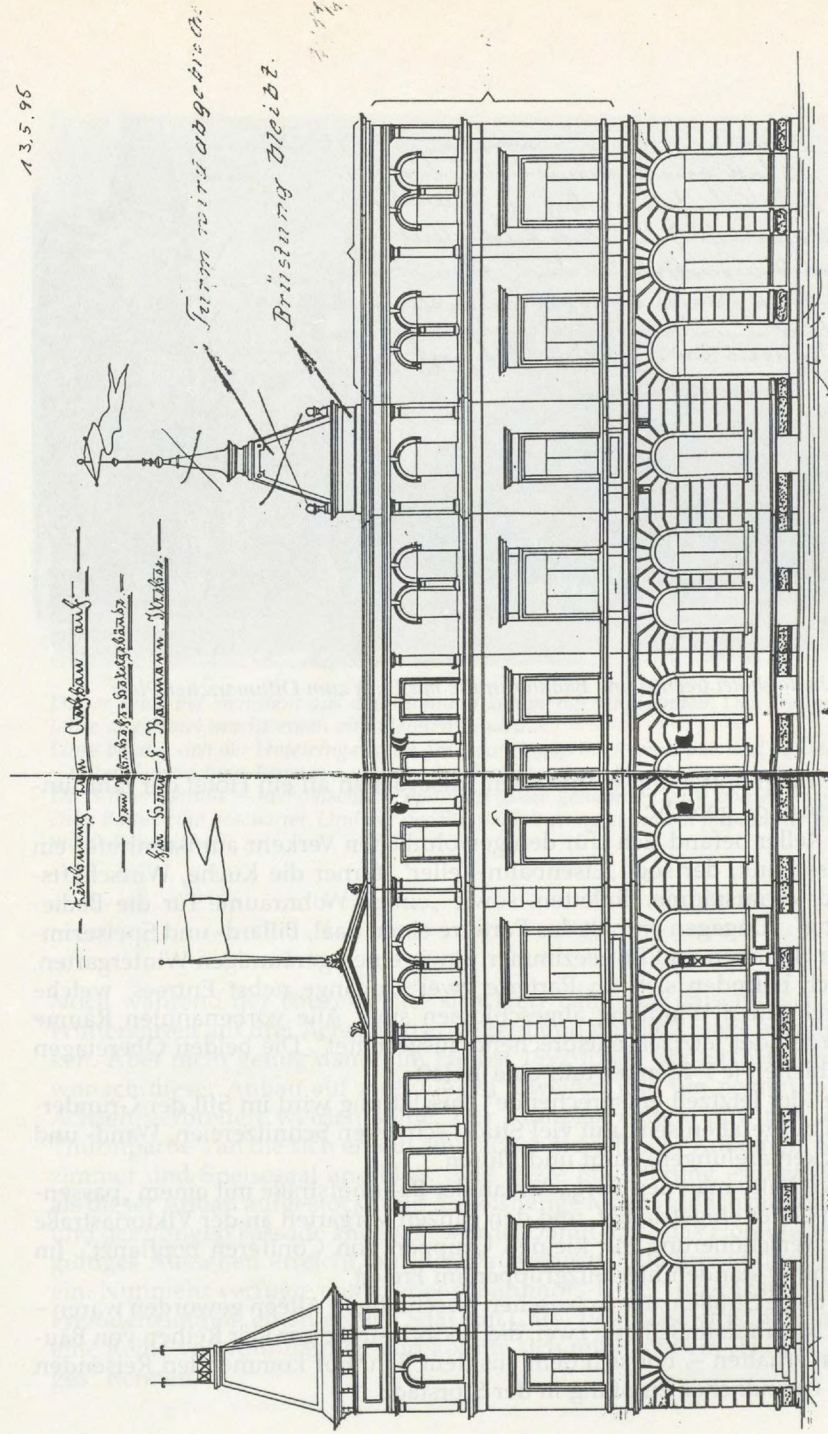
Zeichnung der Südfassade vom 5. Mai 1891

— Zeichnung zum Anbau auf —
 — dem bestehenden Gebäude —
 — von Herrn J. Hermann Skizze —



Grundriß des Erdgeschosses in seiner Endform 1895

13.5.95



Zeichnung vom 13. 5. 1895, genehmigt am 21. 6. 1895. Mit diesem Umbau hatte das Hotel seine endgültige Form gefunden



Bahnhofshotel (rechts) und Bahnhofstraße mit Blick zum Dithmarscher Platz

Die Innenaufteilung wurde allen Ansprüchen an ein Hotel der Jahrhundertwende gerecht:

Im Keller befand sich „für den gewöhnlichen Verkehr am Bahnhofe“ ein Ausschank, der sog. „Eisenbahn-Keller“, ferner die Küche, Wirtschafts- und Vorratsräume, Toiletten, sowie „einige Wohnräume für die Bedienung“. „Dagegen enthält das Parterre einen Saal, Billard- und Speisezimmer, Toiletten und Entreezimmer, sowie einen geräumigen Wintergarten. Auch befinden sich im Parterre zwei Eingänge nebst Entrees, welche durch einen Windfang abgeschlossen sind. Alle vorbenannten Räume werden der Jetztzeit entsprechend ausgestattet“. Die beiden Oberetagen enthielten je 7 Zimmer und eine Toilette.

Die „der Jetztzeit entsprechende“ Ausstattung wird im Stil der Gründerzeit ausgefallen sein: mit viel Stuck, schweren Schnitzereien, Wand- und Deckentäfelungen, Samt und Plüsch.

Auch hatte man den Vorgarten an der Bahnhofstraße mit einem „passenden Gitter eingefriedigt, und den ganzen Vorgarten an der Viktoriastraße zur Verschönerung mit kleinen Gruppen von Coniferen bepflanzt“. Im Sommer standen hier Sitzgruppen im Freien.

Da beide Straßenzüge inzwischen zu schattigen Alleen geworden waren – die Bahnhofstraße hatte zwei, die Viktoriastraße gar vier Reihen von Bäumen erhalten –, bot sich dem aus dem Bahnhof kommenden Reisenden ein freundlicher Empfang in der Störstadt.



Dieser Blick bot sich dem aus dem Bahnhof kommenden Reisenden. Das erst wenige Jahre alte Hotel macht einen einladenden Eindruck.

Links befand sich der Hoteleingang, an der Ecke ging es ins Restaurant, und dazwischen – unter dem rechten Fenster – war der Niedergang zum „Eisenbahn-Keller“.

Die Viktoriastraße – hier fälschlich Bahnhofs-Allee genannt – wird von einer vierfachen Baumreihe beschattet. Und auf der Straßenkreuzung stand ein imposanter vierar-miger Kandelaber!

Noch während der Bauzeit hatte sich Herr Baumann entschlossen, den Wintergarten auf drei Achsen zu erweitern und um eine Etage aufzustocken. Aber nicht genug damit: im Herbst 1892 folgte der nächste Antrag, wonach dieser Anbau auf zwei Etagen erweitert und um nochmals drei Achsen verbreitert werden sollte. Der Komplex endete nun mit „einer Thurmpartie“, an die sich erneut ein flacher dreiachsiger Anbau mit Klubzimmer und Speisesaal anschloß. Eine letzte Erweiterung erfolgte 1895, als dieser Anbau aufgestockt und das bisherige Mansarddach aufgegeben und der übrigen Fassade angepaßt wurde. Damit hatte das Hotel sein endgültiges Aussehen erreicht, auf der Dauerbaustelle kehrte endlich Ruhe ein. Nunmehr verfügte das Itzehoer „Bahnhofs-Hôtel“ über insgesamt 36 Fremdenzimmer, einen großen Saal, ein Café, zwei Gastwirtschaften und eine Reihe von Klubräumen und konnte sich mit Recht ein „Haus I. Ranges“ nennen.

vis-à-vis
dem Bahnhof.

Itzehoe

☎ Telephon ☎
No. 10

Bahnhofs-Hôtel

Hôtel und Restaurant I. Ranges.

Central-Heizung.

Dejeuners, Diners und Soupers.

Restauration à la carte

zu jeder Tageszeit.

Anerkannt gute Küche. * Weine erster Firmen.

Ausschank von hiesigen und fremden Bieren.

Comfortabel eingerichtete Fremden-Zimmer.

Säle für grössere u. kleinere Gesellschaften, sowie Vereine.

Billard.

Hochachtungsvoll.

A. Härtel.

Adreßbuch von Itzehoe, Sude, Lägerdorf, Glückstadt, Kellinghusen, Krempe, Wilster
1900

Die Besitzer des Hotels.

Bereits 1898 verkaufte *Fritz Michael Baumann* sein Anwesen an den Hotelier *August Härtel*, der den guten Ruf des Hauses weiter festigte. Wie einer Anzeige aus dem Adreßbuch von 1900 zu entnehmen ist, veranstaltete er „Dejeuners, Diners und Soupers“, „bei anerkannt guter Küche“ konnte man zu jeder Tageszeit à la carte speisen, er führte „Weine erster Firmen“ und schenkte „hiesige und fremde Biere“ aus. Da die „comfortabel eingerichteten Fremdenzimmer“ inzwischen gar über „Central-Heizung“ verfügten, zu der auch bald „elektrisches Licht“ kam, wird das Hotel sich weiter guten Zuspruchs erfreut haben.

Bahnhofs-Hotel

G. m. b. H.

Haus I. Ranges

Telephon Nr. 10

Zentral-Heizung :: Elektrisches Licht

Elegante Räumlichkeiten für
kleinere und größere Gesellschaften

Aus dem Adreßbuch von 1912

1910 wurde als nächster Eigentümer *Arthur Harrs* notiert, der den Besitz jedoch schon 1912 an die „Bahnhofshotelgesellschaft m. b. H.“ weiterverkaufte. Pächter des „als bestbekanntes Hotel der Provinz“ gelobten Hauses waren anfangs die Hoteliers *F. Russow*, danach *Georg Weidmann*. 1937 wurde *G. Weidmann* als Eigentümer beim Katasteramt eingetragen. 1941 gehörte der Bau *Richard Fuchs*, ein Jahr später *Werner Fuchs*. Letzte private Eigentümerin war ab 1954 *Wwe. Amanda Burmeister geb. Westphal*, von deren Erben schließlich 1965 der *Kreis Steinburg* das Gebäude erwarb, um es für Behördenzwecke zu verwenden.



Blick in die winterliche Viktoriastraße vom Bahnhofshotel bis zur Laurentiikirche (Kreis- u. Stadtarchiv in Itzehoe)

Das Restaurant gehörte auch nach dem Kriege noch zu den guten Adressen. Inzwischen umbenannt in „Breitenburger Hof“, wurde hier weiter in gepflegter Atmosphäre gute Küche geboten. Zum Wochenende wurde zum Tanz aufgespielt, und gern erinnert man sich der dort gefeierten rauschenden Feste, von denen die Sylvesterfeiern besonders beliebt waren. Auch der ebenfalls verpachtete „Bahnhofskeller“ erfreute sich gleichbleibender Beliebtheit, namentlich bei den Taxifahrern, die eine treue Stammkundschaft bildeten. 1952 hatte Bäckermeister *Hans Wilde* für eine zusätzliche Belebung gesorgt, als er im Keller an der Viktoriastraße einen Verkaufsraum einrichtete. Der Hotelbetrieb jedoch entsprach schon bald nicht mehr den gestiegenen Ansprüchen der Reisenden. Und als sich der Kreis Steinburg, der sich schon lange für das Gebäude interessiert hatte, zum Ankauf entschloß, war sein Besitzer froh, sich aus dem unrentablen Geschäft zurückziehen zu können. Das Restaurant erfuhr in den sechziger Jahren unter dem Namen „Zur Steinburg“ eine späte Neubelebung, doch war diese nur von kurzer Dauer. Letzte Pächter waren die Gastwirte *H. Gruber* (1968–1972) und *E. Amelsberger* (1972–1973). Damit endete eine achtzigjährige Tradition. Heute wird der Bau, der sich äußerlich in einem fortschreitenden Zustand der Verwahrlosung befindet, teils als Büro, teils als Kantine des Kreises benutzt. Im Saal, heute „Kreissaal“ genannt, finden von Zeit zu Zeit kleinere Veranstaltungen statt.



Das ehemalige Bahnhofshotel im Juli 1992

Schlußbetrachtung

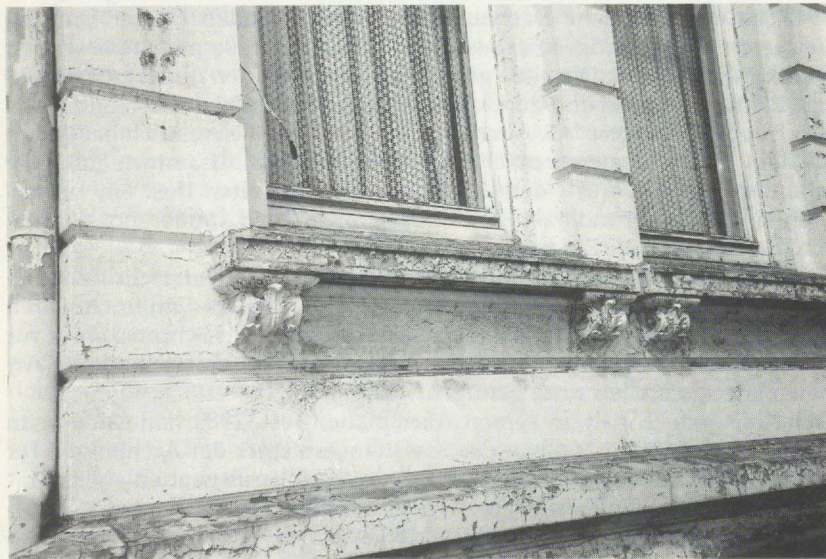
Mittlerweile hat das Gebäude eine Reihe von Eingriffen über sich ergehen lassen müssen. Der massivste war wohl die Neueindeckung im Jahre 1947, bei der sämtliche Dachaufbauten verschwanden. Später kam die Verblendung des Erdgeschosses in der Bahnhofstraße mit unpassenden Gelbklinkern hinzu. Die alten geteilten Fenster wurden durch großformatige Elemente ersetzt und der Haupteingang auf der Ecke durch Entfernen der Treppe „blindgesetzt“. Auch der einheitlich weiße Anstrich paßt nicht zu dem Haus. Dennoch macht das Gebäude, das zusammen mit dem „Bollhardt'schen Haus“, dem Kreishaus und der alten Post ein zusammenhängendes gründerzeitliches Ensemble bildet, immer noch einen durchaus passablen Eindruck.

Es ist der Wunsch vieler Itzehoer Bürger, belegt durch Unterschriften, dieses traditionsreiche Bauwerk der Nachwelt zu erhalten. Ein im Äußeren wie im Inneren wiederhergestelltes Gebäude wäre ein Schmuckstück für die Stadt und dürfte auch heutigen Anforderungen, die an moderne Arbeitsplätze zu stellen sind, genügen.

Der Kreis jedoch hält an seinen Abrißplänen fest. 1982 hatte sich beim Wettbewerb für den Neubau des Kreishauses keiner der Architekten für einen Erhalt des Bahnhofshotels (und des danebenliegenden ebenso interessanten sog. Bollhardt'schen Hauses) eingesetzt. Man darf bezweifeln, daß heute auch noch so entschieden würde. Inzwischen sind zehn



Details an den Fenstern: Schlußsteine als Löwenköpfe, Pilaster mit Jünglingskopf, Konsolenbrüstung (Juli 1992)



Rundbögen mit gußeisernen Säulen und Teil der stuckverzierten Decke im ehemaligen Speisesaal, dem heutigen Kreissaal



Gründerzeitliche Bodenfliesen im Eingang zum ehemaligen Speisesaal

Jahre vergangen, und was seinerzeit hier geringschätzig als „Fassadenarchitektur“ abgetan wurde, wird andernorts als bewahrenswertes Kulturerbe und Zeitdokument geschätzt.

Wie oft schon hat man gerade in unserer Stadt gemachte Entscheidungen im nachhinein bedauert:

[...] Das reicht von der Zuschüttung der Störschleife zugunsten einer Autostraße bis hin zum Abriß der alten österreichischen Reithalle in der Großen Paschburg, an deren Stelle sich das Polizeihochhaus erhebt. [...] Man wird um die Feststellung nicht herumkommen, daß Itzehoe wieder einmal dabei ist, ein Stück ärmer zu werden. Jeder-
mann, auch jede Verwaltung, hat das Recht, Fehler zu machen. Aber jeden Fehler möglichst nur einmal [...].“

So schrieb „Erich“ als Stadtchronist in der „Rundschau“ bereits am 19. August 1986 zum Thema „Bahnhofshotel“. Dem ist nichts hinzuzufügen.

(Die Bauzeichnungen stellte dankenswerterweise das Stadtbauamt zur Verfügung, Kopien der Anzeigen stammen aus den Adreßbüchern im Kreis- und Stadtarchiv Itzehoe, übrige Abbildungen vom Verfasser)

Proopst i. R. Johannes Thies †

Proopst i. R. Johannes Thies ut Elmshorn is an’n 21. Juni 1992, achtunachtig Jahr oolt, vun unsen Herrgott in de Ewigkeit trüchropen worrn. Sien Hart wull nich mehr. Vun 1966 an weer he Liddmaat vun den Elmshorner Heimatverein „Tru un fast“ un bi den SHHB heel bekannt. Ok ünner de Plattdüütschen harr he vele Frünnen.

Born wörr Hannes Thies an’n 15. Februar 1904 as Garnersöhn in Westermshorn. In Elmshorn besöch he de Bismarckschool. Later studeer he Theologie un wörr 1928 Paster in Kolenkarken. 25 Jahr hett he dar de Gemeen un den Herrgott deent.

He weer n’ goden Paster un ’n goden Plattdüütschen darto, jümmer darbi, wenn ’t üm dat plattdüütsch spraken orer schreven Woort güng. In den Krink „Plattdüütsch in de Kark“ slöög he de Mitmakers vör, sik bi de plattdüütsche Spraak na’n „Saß“ to richten.

1955 wörr Hannes Thies Liddmaat un 1962 Öllermann vun den „plattdüütschen Preesterkrink“. 1963 harr dat „nedderdüütsche Preesterkolleg“ beslaten, ’n nie „Plattdüütsch Gesangbook“ in de Maak to nehmen. Thies hett veel darför daan. 1975 keem en plattdüütsch „Nie Testament“ rut. Dat harr veel Arbeit maakt, ok för Proopst Thies un siene Sekretärin, de allens plattdüütsch dalschrievern kunn. De „plattdüütsche Sünndag“ weer siene Idee.

Ehr Hannes Thies 1957 Proopst vun de Proopstie Rantzau wörr, eerst in Glückstadt un af 1966 in Elmshorn, weer he ’n paar Jahr Paster in Flensburg. In Elmshorn weer Proopst Thies blangenbi Paster vun de Gemeen St. Nikolai. Allerwegens, ’neem dat angahn kunn, hett he as Gott sien Knecht plattdüütsch predigt un mit de Lüüd plattdüütsch snackt.

1972 güng de Goddesmann in Panschoon; liekers leed he de Hannen nich in den Schoot, man jo nich. He bleev ’n fliedigen plattdüütschen Schrievermann. Plattdüütsche Andachten vun em weren in de föfftiger un sößtiger, avers ok noch in de söventiger Jahren in’t Radio to hören. Un vele vun de Andachten kunn een nahstens in de „Plattdüütschen Heften ut Breklum“ (Breklumer Verlag) wedderfinden. Veel vun dat, wat Hannes Thies op plattdüütsch dalschreven hett, kunn een ok in „SCHLESWIG-HOLSTEIN“, „Schleswig-Holsteinischer Heimatkalender“, dat Buurnblatt un Dagblätter lesen. Sodennig hett de Mann heel veel för unse Spraak un unse Heimat un darmit för de plattdüütschen Lüüd un Heimatfrünnen, avers ok as Goddesmann daan.

Siene Maten in’t ganze Land warrt em nich vergeten un sik oftsins op dat besinnen, wat he ehr so heel fein op plattdüütsch seggen kunn.

Heinz Richard Meier

Ein Pascha von drei Roßschweifen und ein Goldschmied in Krempe

Von
Hans Rodewald (Itzehoe)

Unter der Zarin Katharina der Großen führten die Russen gegen die Türken zwei erfolgreiche Kriege mit erheblichen Landgewinnen bis an das Schwarze Meer. In dem ersten dieser Kriege (1768–1774) wurde auch die starke und wichtige Festung Bender (Bendery) am Unterlauf des Dnjestr nach langer Belagerung unter großen Verlusten und unter Zerstörung der Stadt erobert.¹ Der russische Befehlshaber Petr Ivanovich Panin wurde seines Sieges jedoch nicht froh. Er hatte im Vergleich zu anderen russischen Erfolgen keinen strahlenden Sieg errungen. Die Zarin behandelte Panin kühl, er fühlte sich zurückgesetzt und zog sich nach Moskau zurück.

Der türkische Kommandant der Festung Hüsin Abdramann, Pascha von drei Roßschweifen, ist bei der Verteidigung seiner Stadt gefallen. Frau und Tochter gerieten in russische Gefangenschaft.

Roßschweife sind verzierte Holzschäfte mit Pferdehaar überzogen. Sie waren Dienstgrad- oder Würdezeichen, standen vor dem Zelt des Kommandierenden und spielten eine große Rolle bei zeremoniellen Anlässen. Der Gouverneur einer Kleinprovinz hatte einen Roßschweif, der Pascha zwei, dann folgte mit drei der Wesir oder „Pascha mit drei Roßschweifen“. Der Großwesir hatte fünf, der Sultan neun dieser Zeichen (P. Jaeckel).

Roßschweife haben sich in verschiedenen Museen erhalten, so in der Türkenbeute, die sich mit dem Namen des Badischen Markgrafen (Türkenlouis) verbindet, im Museum in Karlsruhe.

Frau und Tochter des Paschas wurden nach St. Petersburg gebracht. Die Zarin schenkte sie dem Dänischen Hof in Kopenhagen, von dort kamen sie nach Lütjenburg. Hier wurden sie von Pastor Fischer in der christlichen Religion unterrichtet und getauft. Mit dem Pastor zogen sie nach Süderau. Von dort übersiedelten sie nach Krempe, und hier endete die Odyssee der beiden Frauen. Auf den Plan tritt der „wohledle und kunsterfahrene Junggeselle und Goldschmied“ Jürgen Conrad Oppermann, Sohn eines Chirurgen aus Hohenfelde. 1786 wird mit Konzession aus Kopenhagen die Hauskopulation (Trauung) mit der Demoiselle Juliana Anna Abdramann durchgeführt. Juliana stirbt 1826. Sie soll nach dem Sterberegister 1761 geboren sein, sie ist also 65 Jahre alt geworden. Aus der Ehe

sind zwei Söhne am Leben: Christian Friedrich und Conrad. Der Sohn Christian Friedrich wird ebenfalls Goldschmied in Krempe, sein Sohn Uhrmacher in Wilster. Die Mutter, die Frau des Paschas, stirbt 1805, ungefähr 74 Jahre alt, an Altersschwäche. Wir erfahren, daß sie aus Palästina stammte.

Ein vergleichbares Schicksal hatte die Tochter eines türkischen Schatzmeisters. Der braunschweigische Herzog hatte sie von Rußland ausgebeten. Über Moskau, St. Petersburg, Braunschweig und Blankenburg kam sie nach Zorge. Sie war die Kammerfrau der Herzogin und dann die Ehefrau eines Pfarrers und hatte neun Kinder. Die Pfarrfrau starb 1766, bewundert wegen ihrer Frömmigkeit und Nächstenliebe, mehr aber wegen ihrer Herkunft (W. Boetcher).

J. C. Oppermann dürfte als Goldschmied nicht sehr erfolgreich gewesen sein. Nur eine Arbeit, ein Schild von 1813 an der Schützenkette der Kremper Schützengilde, wird von Stierling angeführt. Ein weiterer Eßlöffel mit rotem Glasstein (bez.: Jürgen Rohwerder, 1806) befindet sich im Kreismuseum Prinzeßhof Itzehoe. Oppermann wird in späteren Jahren auch als Gerichtsdiener und Stadtvogt erwähnt. Er ist 1835 gestorben.

Der Lebensweg der beiden Frauen muß auf die Bürger des kleinen Krempe, die in der Regel niemals über die nähere Umgebung ihres Ortes hinaus kamen, zur damaligen Zeit exotisch oder märchenhaft gewirkt haben. Bei dem starken Zustrom von Menschen anderer Kulturen in unser Land, durch Fernsehen, moderne Verkehrsmittel und für viele erschwingliche Fernreisen sind heute die Länder und auch Kontinente zusammengedrückt und haben dabei auch viel von ihren Eigenarten und Geheimnissen verloren.

Und doch, hat nicht diese Geschichte schon durch die Tatsache, daß es sich um Frau und Tochter eines sehr hohen türkischen Würdenträgers, eines Paschas, handelte, auch für uns noch einen Hauch von „Tausend und einer Nacht“?

Anmerkung

1 In unseren Tagen ist Bendry wieder umkämpft in einem der Nationalitätenkonflikte der Nachfolgestaaten der Sowjetunion (Moldawien).

Literatur

Trauregister und Sterberegister Krempe

W. Boetcher, Merian-Heft Harz, 11/XXVI

P. Jaeckel, in: Türkische Kunst und Kultur aus osmanischer Zeit, Recklinghausen 1983

H. Stierling, Goldschmiedenzeichen von Altona bis Tondern, Neumünster 1955

The Modern Encyclopedia of Russian and Soviet History, Academic International Press 1982

Denkmal des Stadtgründers, ein Geschenk der Firmen Temming und Steinbeis-Temming an Glückstadt zur 375-Jahr-Feier

Von
Hans-Reimer Möller (Glückstadt)

Glückstadts führende Industrieunternehmen übergaben der Stadt ein bedeutsames Geschenk von bleibendem Wert: Am 22. März 1992, dem 375. Jahrestag der Stadtgründung, enthüllten der Aufsichtsratsvorsitzende der Peter Temming AG Dr. G. Schemmel und die Vorstandsmitglieder der Steinbeis Temming Papier GmbH & Co. Schöler und Knabjohann vor der Stadtkirche am Markt eine Bronzestatue Christians IV. Die Kirchengemeinde erlaubte freundlicherweise, das Kunstwerk auf ihrem Grundstück aufzustellen.

Die Büste, auf einen Granitsockel mit der eingeschlagenen vergoldeten Chiffre C4 des Stadtgründers montiert, ist ein wohlgelungener Nachguß des Originals auf Schloß Rosenborg in Kopenhagen. Der französische Bildhauer Jean Baptiste Dieussart modellierte die Skulptur 1643 während eines Aufenthalts in Dänemark. Der Bronzeguß fand 1650 statt im Gießhaus der Festung Glückstadt, Königstraße 41, unter der Leitung des Geschützgießers Franciscus Ahasverus Roen.

Das Kunstwerk ist eine „heroisch idealisierende Darstellung des Königs in einer Toga und der Tracht eines Römischen Kaisers mit Löwenköpfen auf den Schultern und einem Lorbeerkranz auf dem Haupt“ und wird als eine der „großartigsten Porträt-Skulpturen des ganzen 17. Jahrhunderts in Nordeuropa“ bezeichnet (Katalog Christian IV. and Europe, 1988).

Das Denkmal König Christians IV. ehrt den Gründer der Stadt. Zugleich erinnert es an ihre bedeutendste Produktionsstätte im Gründungsjahrhundert, das Glückstädter Gießhaus, in dem es seine Vollendung fand. Neben den Stiftern ist Herrn Bodo Daetz, Wassersleben, zu danken. Er ließ das Original abformen und stellte die Form für den Nachguß kostenlos zur Verfügung.



Foto: H.-J. Wriedt

Störewer „Hermann“, ein Zwischenbericht

Von
Herbert Karting (Itzehoe) und Jörg Benz (Itzehoe)

Der „Hermann“, hochgelobt und – höchstgefährdet!

Im Sommer 1992 bat die Gemeinde Wewelsfleth über das Amt Wilstermarsch den Magistrat von Itzehoe, ihr den letzten hölzernen Störewer „Hermann“ zu überlassen: Sie würde ihn an der Stör aufstellen. Hier sei nämlich seine Bauwerft gewesen und die Gemeinde würde trefflich für das Schiff sorgen.

Der Magistrat bat den Heimatverband des Kreises um eine Stellungnahme, da er 1976 das Schiff gekauft, an Land gezogen und restauriert hat und der Stadt als Denkmal ihrer vergangenen Bedeutung als Hafenort übergeben hat.

Die kulturgeschichtliche Arbeitsgruppe des HV ließ 1992 den baulichen Zustand des Schiffes von Fachleuten untersuchen, und der Bootsbauer G. Pehrs aus Glückstadt, der Schiffsfahrtsjournalist J. Kaiser aus Wewelsfleth und der hiesige Lotse H. Karting stellten fest: Der Zustand sei – noch – gut, aber die beginnende Trockenfäule im Innern erfordere eine Schutzbehandlung. Außerdem würden sechs Weiden im Süden den Schiffskörper in kurzer Zeit so überschatten, daß die von ihnen herabfallenden Blätter, Blüten und Zweige in diesem Schatten einen dauernden Fäulnisherd bilden, der auch nicht durch gelegentliches Fegen des Decks beseitigt würde. Schnellstens sollte man die schon jetzt 8 m hohen Bäume gegen weniger hochwachsende vertauschen. Am besten wäre es jedoch, das Schiff außerdem durch ein Dach zu schützen.

Der HV bat nun den Magistrat, die dringenden Maßnahmen der Konservierung und des Austauschs der Bäume bald vornehmen zu lassen, mittelfristig aber an eine Überdachung zu denken.

Wie der HV nun durch die Presse erfuhr, hat der Kulturausschuß der Stadt die Konservierungsmaßnahme weiterempfohlen, den Austausch der Bäume aber abgelehnt. Wenn die Ratsversammlung dieser Empfehlung folgt, wird die Lebensdauer des 85 Jahre alten Schiffes wesentlich verkürzt werden, und das wertvolle Stück wird es wohl nicht mehr erleben können, einmal unter einem schützenden Dach untergebracht zu werden. Möglicherweise beruht die Empfehlung des Kulturausschusses auf Unkenntnis des Sachverhaltes. Daher stellen wir, die Arbeitsgemeinschaft des HV, an den Schluß unseres Berichtes statt vieler uns zugegangener Stellungnahmen noch die Äußerung Harald Boltens, des früheren 2. Vorsitzenden des HV, hierher. Er hat 1976 mitgeholfen, das Schiff zu retten, und schreibt am 6. 9. 1992 an Bürgermeister Brommer: „... Nichts gegen ‚Weiden‘, aber sie sind doch nur wuchernde Pflanzen, die man überall mittels Stecklingen schnell einsetzen kann. Sie verdienen daher kaum Schutz. ... Bitte, tun Sie alles, um den ‚Hermann‘ zu erhalten. Solche Schiffe führten zu Itzehoes Existenz. So sahen es auch unser verstorbener Landrat Dr. Brümmer und Ihr Vorgänger Hörnlein und viele Mitbürger ...“

Jörg Benz

Über den letzten hölzernen Frachtewer „Hermann“ ist viel und ausführlich geschrieben worden (siehe nachstehende Bibliographie). Heute dürften ihn einige zigtausend Leute kennen. Es erübrigt sich daher, dieses einmalige und schiffbautechnisch wichtige Fahrzeug an dieser Stelle nochmals vorzustellen. Die Kurzbiografie mag genügen.

Unsere Bilderfolge, die im Juni 1992 entstand, zeigt den fortschreitenden Alterungsprozeß einzelner Bauteile des Schiffes. Das Fahrzeug bedarf laufender Pflege, die ihm während der letzten Jahre nicht immer in genügendem Maße zugekommen ist. Mittlerweile jedoch sind bereits einige Mängel behoben worden. So wurde das Schiff inzwischen neu abgepalmt, womit das weitere Absenken der Seiten verhindert wird. Auch eine neue Persenning für die Kistluke ist angeschafft worden. Kurz vor Redaktionsschluß kam aus dem Rathaus noch die Meldung, daß der Hausmeister beauftragt wurde, den Störewer in den Reinigungsplan aufzunehmen. Außerdem hat der Kulturausschuß empfohlen, ab 1993 den Ansatz für das Schiff um 4000 DM aufzustocken. Damit wäre eine gründlichere Wartung gewährleistet, auch könnten kleinere Ausrüstungsteile leichter ersetzt werden.

Man sollte dennoch eine spätere Überdachung nicht aus dem Auge verlieren. Ein zeltförmiges Glasdach wäre gestalterisch und praktisch wohl die annehmbarste Lösung. Solchermaßen geschützt könnte der Ewer unbegrenzt gehalten werden. Ihm ergeht es nicht anders als einer alten Kommode: unter Dach und Fach übersteht sie Jahrhunderte; einmal aber auf den Hof gestellt, ist sie in kürzester Zeit verfallen.



„HERMANN“ aus Wewelsfleth, der letzte Frachtewer der Niederelbe, hat in Itzehoe einen zwar schönen, aber, in seiner jetzigen Form, unzuweckmäßigen Standort erhalten. Versteckt unter hohen Bäumen, ist er von der Straße her kaum noch zu erkennen. So pflegte man früher ausgemusterte Schiffe in irgendwelchen toten Flußarmen aufzulegen, um sie dort verrotten zu lassen!
(Foto: M. Götsche, 17. 6. 1992)



Ein Dauerproblem an „Hermanns“ Standort ist der Laub- und Blütenabwurf der umstehenden hohen Weidenbäume. Zusammen mit Regenwasser bilden sich Faulnester auf den Decks. Diese erst zehnjährigen Gehölze werden mit zunehmendem Alter das Problem noch vergrößern. Sie sollten entfernt werden. (Foto: M. Götsche, 17. 6. 1992)



Der Rumpf des Schiffes ist während seines vierzehnjährigen Liegens an Land inzwischen völlig ausgetrocknet. Das führte dazu, daß sich z. T. die Holznägel und ihre Verteilung lösten und die Nähte sich öffneten. Während ersteres zu einer Schwächung des Gesamtverbandes beiträgt, also negativ ist, bieten die offenen Nähte eine willkommene Ventilation. (Foto: M. Götsche, 17. 6. 1992)



Besonders im Bodenbereich des Vorschiffs hat sich schon früher viel Unrat angesammelt. Hier wurde selten oder nie aufgeklart. Kam noch Feuchtigkeit hinzu, bildeten sich Faulnester. Der Zustand der dortigen Innenhölzer ist entsprechend. Hier muß schnell und gründlich gereinigt und konserviert werden.

(Foto: M. Götsche, 17. 6. 1992)



Der nach unten gerichtete Druck der Seitenwände hat zum Bruch mehrerer Bodenlager geführt. Das Schiff muß neu verpalmt werden.

(Foto: M. Götsche, 17. 6. 1992)

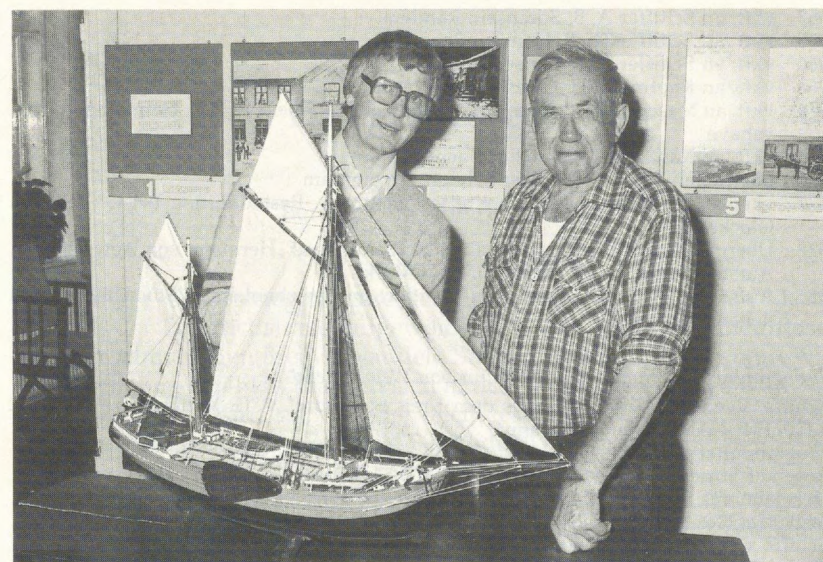


Anfangs stand „Hermann“ beherrschend in beeindruckender Größe an seinem Standort hinter dem Rathaus. Die neugepflanzten Bäumchen machten keinen sehr bedrohlichen Eindruck.

(Foto: H. Karting, 4. 1981)

Mittlerweile hat sich der Zustand jedoch sehr verändert. Schon vor mehr als vier Jahren entstand diese Aufnahme, die den Ewer im „Urwald“ vermuten lässt.

(Foto: H. Karting, 6. 1988)



Mittlerweile sind nach den Plänen aus dem Buch „Hermann von Wewelsfleth“ eine Reihe von Modellen gebaut worden, die z. T. in Museen aufgestellt wurden.

Die Abbildung zeigt die Übergabe des „Hermann“-Modells durch Schiffbauer Alfred Petersen (rechts) an Benny Boysen, den Leiter des Struer-Museums im Juni 1982. In der Presseerklärung hieß es u. a.:

„Kürzlich war Festtag im Struer-Museum, als Modellbauer und Ex-Seemann Alfred Petersen ein Modell des alten Stuer-Schiffes „Hermann“ als Geschenk überreichte. Petersen hatte das Modell während der letzten Jahre aus Material gebaut, welches vom Stuer Kirchenschiff, dem Schoner „Elena“, übriggeblieben war.

„Hermann“ hatte während der dreißiger Jahre nach Stuer gehört, wo seine tägliche Arbeit darin bestanden hatte, Ziegelsteine vom Gylde dal Teglvaerk zu den kleinen und großen Ladeplätzen im Limfjord zu transportieren. Später gehörte das Schiff nach Skive und endete als Tangfischer in Lolland. Ein deutscher Schiffshistoriker wurde dann auf „Hermann“ aufmerksam, der der letzte erhaltene Frachtewer aus Holz ist. Das Schiff wurde gekauft, gründlich restauriert und in Itzehoe aufgestellt, an jenem Fluss, an dem es 1905 gebaut worden war ...“

Kurzbiografie des Ewer „Hermann“

- 1905 Stapellauf auf der Werft von Claus Witt in Wewelsfleth. Auftraggeber: Schiffer Johann Jacob Böge, Neuenkirchen. Heimathafen: Wewelsfleth
- 1910 übernommen von Wwe. Böge, Neuenkirchen
- 1912 verkauft an Schiffer Otto Simon Witt, Neuenkirchen
- 1914 vkft. an Schiffer Chr. Marius Metzen, Ekensund
- 1921 übertragen ins dänische Register
- 1923 erster Motoreinbau
- 1924 vkft. an Schiffer Chr. Jörgensen, Egersund
- 1932 vkft. an Schiffer Valdemar Jensen, Struer

- 1957 vkft. an Schiffer A. B. Sörensen, Randers
 1959 vkft. an Schiffer Th. B. Hansen, Bogø
 1966 vkft. an Schiffer L. T. Hansen, Bogø
 1968 vkft. an Kaufmann H. Christensen, Nysted
 1974 vkft. an Maschinist J. Lentz, Langebaek, neuer Name „FAITH“, Heimathafen Kalvehave
 1975 vkft. an Kanadier, Umbau zur Yacht geplant
 1976 übertragen auf Werftbesitzer Schoen, Amsterdam
 1977 vkft. an Heimatverband des Kreises Steinburg, Restaurierung bei G. Pehrs in Glückstadt
 1978 Übergabe an die Stadt Itzehoe, Rückbenennung auf „Hermann von Wewelsfleth“, Aufstellung in der Neustadt auf dem Markt.
 1981 Aufstellung an seinem jetzigen Standort an der ehemaligen Störschleife beim neuen Rathaus.

Bibliographie zum Störewer „Hermann von Wewelsfleth“

- „Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg“ v. H. Karting, Itzehoe 1977, S. 130/131, 1 Abb. (vom „Hermann“)
 „Programmheft f. d. Schlesw.-Holst.-Tag im Kreise Steinburg 1978“, S. 19–23, 1 Abb.
 „Rösen af Struer“ v. B. Boysen, Struer 1979, S. 54/55
 „Hermann aus Wewelsfleth“ v. H. Karting, Itzehoe 1979, 74 S., 80 Abb.
 „Segler im Gezeitenstrom“ v. J. Kaiser, Norderstedt 1979, 2. Aufl., S. 141/142, 4 Abb.
 „Schiffe aus Wewelsfleth“ Bd. I, v. H. Karting, Itzehoe 1981, S. 70–73, 8 Abb.
 „Vinden er vor“ Bd. V, v. K. Lund, Rungsted 1982, S. 88–91, 3 Abb.
 „Museumsschiffe“, RKE-Verlag, Kiel 1989, 1 S., 1 Abb.
 „Veteranen- und Museumsschiffe“ v. G. U. Detlefsen, Bad Segeberg 1991, S. 35, 1 Abb.

Zeitschriften u. Periodika

- „Hamburger Abendblatt“ 6. 11. 1976 (1 Abb.)
 „Yacht“ 12/1976 S. 63–73 (9 Abb.), 4/1977 S. 21/22 (1 Abb.), 18/1977 S. 49/49 (4 Abb.)
 „Steinburger Jahrbuch“ 1977 S. 37–42 (5 Abb.), 1978 S. 109–113 (8 Abb.) 1979 S. 31–35 (8 Abb.), 1981 S. 308, 1982 S. 287 (2 Abb.), 1984 S. 286.
 „Die Welt“ 15. 8. 1978 (1 Abb.)
 „Bätologen“ 4/1979 S. 220
 „Skive Folkeblad“ 5. 9. 1979 (1 Abb.)
 „Holstebro Dagblad“ 29. 8. 1979 (1 Abb.)
 „Sjöfart“ 2/1979
 „Deutsche Küstenschiffahrt“ 7/1981 S. 193/194
 „Horisont“ 11-12/1979
 „Hansa“ 17/1979
 „Kehrwieder“ 1/1980
 „Logbuch“ 1/1980
 „Norddeutsche Rundschau“ 1976: 2. 4. (3 Abb.), 30. 6. (1 Abb.), 16. 12. (1 Abb.) 28. 12. 1977: 22. 3. (1 Abb.), 6. 5., 7. 5., 9. 5. (1 Abb.), 13. 5. (1 Abb.), 4. 7. (1 Abb.), 14. 7. (1 Abb.), 19. 10. (1 Abb.), 24. 11. (1 Abb.), 15. 12. (2 Abb.), 31. 12. (2 Abb.)
 1978: 2. 6. (1 Abb.), 7. 7. (1 Abb.), 5. 7. (2 Abb.), 15. 7. (1 Abb.), 19. 7. (1 Abb.), 1. 8. (2 Abb.) 15. 8. (1 Abb.), 31. 8. (2 Abb.), 6. 9. (4 Abb.), 7. 9. (1 Abb.), 8. 9. (1 Abb.), 10. 9., 11. 9. (1 Abb.), 6. 10. (1 Abb.)
 1979: 19. 1. (1 Abb.), 17. 5.
 1980: 15. 7. (1 Abb.), 9. 12. (1 Abb.)
 1981: 16. 4. (2 Abb.), 22. 5., 27. 7. (1 Abb.)
 1983: 26. 11. (1 Abb.)
 1992: 20. 6. (3 Abb.), 29. 8., 5. 9., 9. 9.
 Zum Schleswig-Holstein-Tag 1978 gab die Bundespost einen Sonderstempel mit dem „Hermann“-Motiv heraus.

Das große Spiel

Von
 Bert C. Götsche (Itzehoe)

Ein heftiger Gewitterregen hatte den Trubel unterbrochen, den Marktplatz an der Friedrichstraße aufgeweicht und den staubig-grünen Rasen in einen schmutzigen Brei verwandelt. Soeben kam die Augustsonne wieder durch, ihre Strahlen brachen sich in den unzähligen Spiegeln an Vespermanns Prachtkarussell, und der leichtgeschürzte Engel am Tamburin verpaßte seinen Einsatz um keine Sekunde.

– Wenn die Rosen dann blühen, bin ich bei dir! –

Erst jetzt konnte auch ich zum Jahrmarkt gehen, denn als Laufbursche der Adlerdrogerie hatte ich bis zu diesem Augenblick Etiketten von leeren Flaschen abzuwaschen.

Eine Menge Geld, vier blanke Markstücke und drei gelbe Groschen, klimpten in meiner Hosentasche. So viel hatte ich noch niemals für einen Jahrmarktsbesuch ausgeben dürfen. Aber heute wollte ich Antje Paulsen den versprochenen Teddybär kaufen. Die Ratschläge meines Vaters – alles ansehen, dann kaufen – schlug ich in den Wind. Welch dreizehnjähriger Laufbursche hält sich denn für geschäftlich unerfahren? In Geldsachen konnte ich schon ein Wörtlein mitreden.

Noch am Überlegen, ob nicht ein kleiner Teddybär auch genügte, geriet ich an eine kleine Glückspielbude, und bei den Hauptgewinnen stand ein großer, brauner Teddybär.

War das nicht geradezu ein Wink des Schicksals?

Der Budeninhaber sah nicht sehr vertrauenerweckend aus. Bekleidet mit einem verspakten Schlapphut, einer verblichenen Lederjacke und einer bunten Krawatte, stand er unter dem Zeltdach und lockte die Leute an, indem er unentwegt eine an einer zierlichen Kette hängende Kugel mit der rechten Hand an sich zog, sie als Pendel schwingen ließ und dabei eine der beiden Kegel umwarf, die senkrecht unter dem Angelpunkt der Kettenbefestigung auf erhöhtem Gesims standen; beim Zurückpendeln fiel auch die zweite um

„Mal spielen der Herr? Klein ist der Einsatz, groß der Gewinn! Der Doppeltreffer garantiert die freie Auswahl ... die freie Auswahl!“

Der Nachsatz klang wie der heisere Schrei unseres Rhodeländerhahns. Ach, was interessierten mich seine Heiserkeit und seine schäbige Kleidung?

Gab es hier nicht für wenige Groschen einen Teddybär?

Die Kugel pendeln lassen und einen Kegel treffen war doch nur eine Kleinigkeit. Mit ein wenig Glück gelang mir bestimmt ein Doppeltreffer. Ich warf einen Blick auf die Gewinne, sah die Puppe mit echtem Haar, das bedruckte Sofakissen, den Wandbehang mit den weißen Schwänen, die Kuckucksuhr und ... den Teddybär.

Nur zehn Pfennig der Einsatz, der Einsatz nur zehn Pfennig!

Ich legte einen Groschen auf den Zahlsteller, erfaßte die Kugel, zielte und ... der Wurf ging daneben. Auch der zweite Groschen war umsonst ausgegeben; der dritte Wurf ging ebenso daneben wie der vierte, fünfte und sechste.

Der Budenmann sah meine Enttäuschung, tröstete mich und ermunterte mich, als ich das zweite Markstück wechseln ließ. Er zeigte mir, wie man es richtig macht, und überließ mir wieder die Kugel.

Ich spielte und verlor.

Plötzlich kam mir der Verdacht, daß er während ich spielte, mittels einer unsichtbaren Mechanik eine Korrektur beim Angelpunkt der Kette ausführte.

Er blieb ungerührt, als ich ihm das sagte, ja, er gab mir Gelegenheit zu einer Untersuchung, die aber zu dem Ergebnis führte, daß alles seine Richtigkeit hatte.

Noch einmal spielte er mir einige Doppeltreffer vor und gab dann mir die Kugel.

Ich spielte weiter, verlor, wechselte die dritte Mark, dann die vierte und war pleite.

Nur mit Mühe unterdrückte ich meine Tränen.

Was den Budenmann veranlaßte, mir mit Handschlag das feierliche Versprechen abzunehmen, die Marktpolizei nicht zu benachrichtigen, weiß ich nicht. Vielleicht weil ich noch keine achtzehn war?

Nach diesem Gelöbnis war ich für ihn erledigt, war ich Luft für ihn, er scheuchte mich fort.

Alle Wünsche und Hoffnungen, die mir vor einer Viertelstunde den Markt noch wie schillernde Farben erscheinen ließen, endeten vor dieser Glückspielbude.

Ob Antje Paulsen mich wohl auslachen würde?

Für mich war es nur ein magerer Ausgleich, daß ich am anderen Ende des Marktes ein Karussell schieben durfte, es hatte weder Motor noch Pferd. Dort verdiente ich mir für jede Runde fünf Pfennige, die mir in der Weise vergütet wurden, daß ich, wenn ich fünf Runden gedreht hatte, selber aufsitzen durfte. Dabei hatte ich Zeit, mir den Schweiß der vorherigen Mühe abzuwischen.

Die Fahrt mit der Achterbahn und der Besuch im Zelt der Felicitas und ihren zahmen Tauben blieben unerschwinglich.

Dieser traurige Jahrmarktsbesuch aber hatte für den Budenmann verhängnisvolle Folgen; sie sollten für ihn zu einer Katastrophe werden, denn ich sann auf Rache.

Zu später Stunde, als die Lichter des Jahrmarktes allmählich verlöschten, schlich ich mich an seine Bude heran, hob die Zeltwand und schlüpfte ins Zelt. Nach wenigen Augenblicken hatte ich die Beute gepackt und eilte davon.

Als ich nach einer Stunde von dem alten Drechslermeister in der Hauptstraße zurückkam, hatten auch die letzten Jahrmarktbesucher den weiten Platz verlassen; sie saßen in den Schänken rund um den Marktplatz und genossen bei Musik und Tanz den Ausklang des Festes. Es fiel mir nicht schwer, Kugel und Kegel ins Zelt zurückzubringen und unbemerkt davonzutrabem.

Bald hatte ich so viel Geld verdient, daß ich mir in der Klüterkammer meines Vaters eine eigene Glückspielanlage bauen konnte! Maße und Gewichte von Kugel und Kegel stimmten, auch die Kettenlänge war richtig. Sooft ich Zeit hatte, übte ich.

Es dauerte Tage, bis mir ein Zufallstreffer gelang; erst nachdem ich eine Wurftechnik entwickelt hatte, häuften sich die Treffer, verringerten sich die Nieten.

Nach acht Wochen beherrschte ich das Spiel vollkommen und traf die Kegel ganz nach Belieben. Beim Hinpendeln fiel ein Kegel um; der andere beim Zurückschwingen.

War ich dem Budenmann nun ebenbürtig?

In der Adlerdrogerie hatte ich im Akkordlohn Flaschen gespült. Was mir an Geld fehlte, legte meine Mutter hinzu. Ob sie meinen Plan durchschaute? Sie muß geahnt haben, wie wichtig mein Vorhaben war, denn sie erlaubte die Bahnfahrt.

Wohin? Nach Meldorf zum Herbstmarkt, denn auf dieses Ereignis hatte ich meine Hoffnungen gesetzt. Die Musik von Vespermanns Prachtkarussell gab mir die Richtung. Der Engel am Tamburin verpaßte auch hier seinen Einsatz nicht:

– Wenn die Rosen dann blühen, bin ich bei dir! –

Es dauerte eine geraume Weile, bis ich den Budenmann aufgestöbert hatte. Ich legte drei Mark auf den Zahlsteller und begann.

Es war ein Doppeltreffer, das garantierte die freie Auswahl.

Offensichtlich hatte der Mann mich nicht wiedererkannt, denn er nutzte die Gelegenheit, die vorbeiziehenden Marktbesucher auf meinen Glückswurf aufmerksam zu machen, und übergab mir demonstrativ meinen Gewinn, den Teddybär.

Die freie Auswahl, schrie er.

Seine heisere Stimme weckte Erinnerungen an meine Niederlage. Ich stellte den Bär zu meinen Füßen, bevor ich den zweiten Doppeltreffer warf, dann den dritten, den vierten.

Hatte der Mann mich nun erkannt?

Ich spielte und gewann.

Die Spielgewinne, die er mir unter der Zensur der jubelnden Menge wohl oder übel geben mußte, häuften sich. Der Mann mußte sich vorkommen

wie ein Verurteilter, der seine Strafe selbst vollziehen muß. Die Zuschauer amüsierten sich, aber der Blick des Budenmannes sagte mir, daß er mich meilenweit fortwünschte. Ich dagegen hatte das Gefühl, genau an der richtigen Stelle zu sein.

Die Kugel pendelte und pendelte, und die freie Auswahl leerte seine Regale mehr und mehr. Nach dem dreißigsten Wurf, als mein Geld verbraucht und er um dreiviertel seiner Schaugewinne gebracht worden war und schon aufatmen wollte, tauchte ein dicker Herr mit Rundhut neben mir auf.

„Spielen Sie weiter, junger Mann“, krächzte er mit fatter Stimme, „wir machen Halbe-Halbe!“ und legte fünf blanke Markstücke auf den Zehnteller.

Ein Jüngling mit einer Papierrose im Knopfloch jubelte: „Jetzt wird die Bank gesprengt, auf nach Monte Carlo!“ –

Der Budenmann rang um Luft, wurde kreidebleich und sank auf seinen Klappstuhl.

Eine Weile genoß ich noch still meinen Triumph, dann beendete ich das teuflische Spiel. Den Teddybär klemmte ich mir unter den Arm. Den Wandbehang mit den weißen Schwänen, die Puppe mit dem echten Haar, die knallrote Vase und die Kuckucksuhr verteilte ich unter der kreischen Menge. Den Tand brauchte ich nicht mehr, mir genügten der Teddybär und der Sieg über den Budenmann.

Die Rache hatte mir ein Glücksgefühl beschert, wovon ich noch nach Wochen zehrte.

Ich hatte ihn noch fragen wollen, ob er mir das abgenommene Versprechen nicht zurückgeben wolle, doch im lauten Trubel kam ich nicht mehr dazu.

Antje Paulsen wartete schon auf dem Bahnhof, der Teddy und ich hatten einen großen Empfang. War mir nur so, oder hat sie mich wirklich geküßt?

Tags darauf fragte mich der neugierige Drogist beim Flaschenspülen, wohin ich denn gestern so dringend hätte reisen müssen. Ich sagte ihm, daß ich ein wichtiges Treffen mit einem Herrn gehabt hätte, dessen Bekanntschaft ich vor Monaten machte.

War das nicht die reine Wahrheit?

Heimatverband für den Kreis Steinburg e. V.

Kreisgruppe des Schleswig-Holsteinischen Heimatbundes

Von
Erwin Papke (Itzehoe)

Vorstand:

1. Vorsitzender:
2. Vorsitzender:

Landrat Dr. Burghard Rocke
Rektor i. R. Erwin Papke
Drosselweg 17, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 4 25 39

Geschäftsstelle:

Frau Sigrun Blank, Kreishaus
Karlstraße 1–3, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 6 94 18

Leiter des Heimatmuseums: Prinzeßhof:

Dr. Gerhard Röper
Gr. Paaschburg 27–29, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 6 92 60 und (priv.) 32 82
Studiendirektor PD Dr. Alexander Ritter,
Ferd.-Sauerbruch-Straße 2, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 4 16 44

Redaktion des Steinburger Jahrbuches:

Studiendirektor Peter Fischer
Tel. 0 48 21 / 7 60 15

Schriftführer:

Dieter Pape, Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 6 92 08

Kassenführer:

Helga Baumann
Tel. 0 48 21 / 8 36 39

Beauftragter für Vortrags- veranstaltungen: Beauftragter für die Jugendarbeit:

Helmut Hülsemann
Tel. 0 48 21 / 7 67 14
Kreisjugendpfleger Edmund Thoms
Tel. 0 48 21 / 6 93 98

Arbeitsgemeinschaften Archäologische AG:

Günter Krobock
Königsberger Allee 64, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 7 45 34

AG Dorfchronik:

Rektor i. R. Erwin Papke
Drosselweg 17, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 4 25 39

Botanische AG:

Werner Jansen
Edendorfer Straße 45, 2210 Itzehoe
Tel. 0 48 21 / 7 25 52

AG Heimatkundlicher Sammler – geplant –

Kulturgeschichtliche Arbeitsgemeinschaft (Innschrifttafeln)

Erwin Papke
Jörg Benz
Ernst-Otto Frieze
Wolfgang Reschke
Dr. Gerhard Röper

Aus der Arbeit des Heimatverbandes

Die Jahreshauptversammlung

Auf die erfreulich konstante Zahl von 1340 Mitgliedern wies der 1. Vorsitzende des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg, Landrat Dr. Burghard Rocke, in seinem Geschäftsbericht hin und dankte für die Treue der Mitglieder. Er wandte sich dann dem Steinburger Jahrbuch zu und dankte den Autoren Dr. Ritter und Peter Fischer. Ebenso sei der Stadtführer in deutscher, dänischer, englischer und französischer Sprache von großer Aussagekraft. Besonderer Dank galt der kulturgeschichtlichen Arbeitsgemeinschaft mit Erwin Papke, Dr. Gerhard Röper, Jörg Benz, Wolfgang Reschke und Ernst-Otto Friese, die sich sehr viel Mühe um die Gedenktafeln für historische Stätten gegeben haben. Zwischenzeitlich konnten über 60 Tafeln angebracht werden.

„Auch für die niederdeutsche Sprache werden wir uns weiterhin einsetzen, ob nun Aufnahme in die geplante europäische Charta oder nicht; wichtig ist, daß die Sprache lebt. Gleichfalls am Herzen liege dem Heimatverband die Kontaktpflege zu Gemeinden oder Kreisen im Rahmen von Partner- und Patenschaften, insbesondere mit der deutschen Bevölkerung in Ostpreußen. Aber nicht vergessen werden dürfe auch die lange bestehende Partnerschaft zur Schule Rothenkrug im dänischen Nordschleswig.

Neben der interessierten Vortragsreihe, für die sich Erwin Papke und Helmut Hülsmann bemüht hätten, wies Dr. Rocke besonders auf die gelungenen und hervorragend organisierten Studienfahrten (mit 320 Teilnehmern ins Land der 100 Köge und mit 350 Teilnehmern nach Pellworm) hin. Ferner erwähnte der Sprecher die erlebnisreiche Finnlandfahrt, auch von Erwin Papke liebevoll vorbereitet.

In der Vorschau erwähnte Dr. Rocke die kleine Studienfahrt am 27. Mai in die engere Umgebung nach Stellau und Barmstedt. Die große Studienfahrt wird am 12. September nach Flensburg führen.

Ehe Dr. Rocke die Vorsitzenden der einzelnen Arbeitsgemeinschaften um ihre Berichte bat, dankte er allen freiwilligen und uneigennütigen Helfern, ohne die die interessante, aber auch wirkungsvolle „Heimatarbeit“ nicht möglich wäre. Nach dem Kassenbericht von Helga Baumann und der von Jörg Benz beantragten und einstimmig erfolgten Entlastung des Vorstandes ergaben die turnusmäßigen Wahlen die einstimmige Wiederwahl der Betroffenen. Der vorsichtige Vorschlag des Vorsitzenden, den Beitrag nach zehn Jahren von 24 auf 27 Mark zu erhöhen, wurde aus dem Plenum überboten und gleich auf 30 Mark jährlich angehoben.

Abschließend wies Landrat Dr. Rocke auf die Vorbereitungen für das Kreisjubiläum hin, daß am 1. Oktober begangen werden soll und an dem sich auch der Heimatverband mit einer Veranstaltung beteiligen werde. Die Kreise seien in der heutigen Form nach Preußens Sieg 1867 gegründet worden – Archivarin Puymann-Burmeister habe aber herausgefunden, daß die Vogtei Steinburg bereits 685 Jahre bestehe. Zu feiern seien also 685 Jahre Vogtei Steinburg – und 125 Jahre Kreis Steinburg. Eine Ausstellung im Kreismuseum wird dies dokumentieren.

Rilke-Abend des Heimatverbandes war eine gelungene Veranstaltung

ITZEHOE. Der Heimatverband lud zu einem Rilke-Abend. Rainer Maria Rilke und Steinburg? Rektor a. D. Erwin Papke, der zweite Vorsitzende, hielt eine plausible Erklärung parat: Der sonst eher anderen Regionen zugeordnete Dichter (geboren in Prag 1875, gestorben in der Schweiz 1926) habe durchaus auch Neigungen zum Norden gehabt. Erwin Papke, kundiger Kenner holsteinischer Herrenhäuser, erinnerte an den längeren

Aufenthalt des unsteten Poeten, der gern Gast adeliger Gönner war, bei Emil Prinz von Schönaich-Carolath auf Schloß Haseldorf. Das aber liegt dicht an der Steinburger Kreisgrenze. Mehr noch: Haseldorf gehörte zum Güterdistrikt Itzehoe. Na bitte!

Auch aus einem Brief zitierte Papke, in welchem Rilke einem jungen Reventlow Reminiszenzen an Husum mitteilt. Und seine (kurzzeitige) Ehefrau Clara Westhoff lernte er in Worpsswede kennen.

Doch auch ohne dergleichen geographische Bezüge war der gutbesuchte Abend im Prinzeßhof ein Gewinn. Neben Erwin Papke, der über Leben und Werk Rainer (eigentlich: René) Maria Rilke kenntnisreich berichtete, wirkte der junge Hamburger Schauspieler Ansgar Schäfer mit. Er sprang für den eigentlich angekündigten Rezitator Rudolf Möller ein, dem eine Stimmband-Operation das Kommen verwehrte.

Ansgar Schäfer war ein ausgezeichnete Interpret, der Formkunst, Wortgewalt, Stimmungen und Gemütsiefe der Rilkeschen Dichtung überzeugend deutlich zu machen verstand.

Das Duo ergänzte sich hervorragend. Erwin Papke schilderte, unterstützt durch zahlreiche Zitate, Biographisches und Literaturhistorisches. Rilke („Meine Kindheit war eine enge Mietwohnung in Prag“) war eigentlich zum Offizier bestimmt, doch reichte dafür die Konstitution nicht aus. Statt dessen wurde er „ein Dichter in Reinkultur“.

1899 erschien, „in einer Herbstnacht in einem Zuge hingeschrieben“ (Papke), seine balladeske „Weise von Liebe und Tod des Cornets Christoph Rilke“. Das Jugendwerk, darin Goethes „Werther“ ähnlich, wurde zum Bestseller. „Er ahnte nicht, daß die kleine Dichtung einmal das meistgelesene Werk werden würde.“

Nach, mit Emphase vorgetragenen, Auszügen aus dem „Cornet“ sprach Ansgar Schäfer einige der bekanntesten Gedichte, so „Herbsttag“ (Herr, es ist Zeit . .), „Das Karussell“, „Der Schwan“.

Besondere Aufmerksamkeit galt dem 1903 entstandenen Poem „Der Panther“, welches als das schönste Tiergedicht deutscher Sprache gilt. Erwin Papke stellte das Zeitlose, darum aber auch immer Aktuelle der Verse heraus. Rilke sei es nicht nur um einen Panther in seinem Käfig gegangen, „sondern um das gefangene und gefährdete Tier schlechthin“ – ein durchaus moderner Gedanke.

Weitere Stichworte zu gehaltvoller Deutung und einfühlsamer Rezitation lieferten des Dichters Ansichten über Themen wie Einsamkeit, Traurigkeit, Erziehung, Liebe, Tod. Die heutigen Probleme großer Städte habe er „schon vor hundert Jahren vorausgesehen“. Heimatgefühl sei ihm fremd gewesen: „Er war ein Mensch ohne Heim und konnte auch kein Heim gründen.“ Große Bedeutung für Rilke hatte das Symbol der Rose: „Man stößt in seiner Dichtung immer wieder darauf.“

Starker Beifall dankte den Gestaltern des Abends.

Heinz Longerich

De Straaten sünd vuller Geschichten

ITZEHOE. Die ebenso kultivierte wie urtümliche plattdeutsche Sprache von Professor Dr. Reimer Bull, einem echten Märrer Jung, ist immer wieder ein besonderes Erlebnis, spürt man doch bei seinen Geschichten, daß er nicht nur mit offenen Augen, sondern aufgeschlossenen Herzens für alle kleinen Dingen bei den Menschen durchs Leben geht. Das verleiht seinen Alltagsgeschichten soviel Gemüt und Wärme. So wurde seine Lesung beim Heimatverband des Kreises Steinburg durch die gesunde Mischung von humorgewürzten Kindheitserlebnissen und ernsten Gedanken am Lebensabend eine beglückende Stunde.

Zuvor hatte der Vorsitzende, Landrat Dr. Rocke, Martin Walser zitiert: „Armes Hochdeutsch – jede Silbe Kanzlei-Grammatik – und wie ergeht es dem Dialekt?“ Wir in Schleswig-Holstein hätten ja drei Sprachen, zwei Dialekte, das Plattdeutsche, Plattdänische und Hochdeutsche. Das Plattdeutsche sei eine Sprache mit großer Vergangenheit, die erste deutsche Rechtslehre, der Sachsenspiegel, sei plattdeutsch niedergeschrieben, ebenso das Lübsche Recht, am skandinavischen Hof wurde plattdeutsch gesprochen. Er selbst gebe sich Mühe, das Plattdeutsche zu verstehen, aber es ginge ihm damit wie mit seiner Frau: Ich liebe sie, aber ich beherrsche sie nicht.

Aber dann war Reimer Bull an der Reihe, eigentlich unter dem Motto: De Straaten sünd vull vun Geschichten! (Wie kriegt se blots nich all to weeten.) Aber mit seiner Beobachtungsgabe hatte er eine Menge aufgespürt. Mit viel Humor erlebten die Hörer seine Philosophie über drei Arten von Besuchern, die Zufälligen (mit Absicht zur unpassenden Zeit!); diejenigen mit Sittfleesch und die Neenmaalkloken, de man am wenigsten verdrängen kann. So ließe sich die Reihe der originellen Kurzgeschichten, stets hintersinnig, beliebig fortsetzen, aber ein Erlebnis darf nicht ausgelassen werden, wie ein alternder Mann seine Familie im Stich läßt, weil er noch eine junge Liebe erlebt und um zehn, 15 Jahre jünger wird, bis die Holde, wo er in einer Wohnlandschaft auf Kissen leben mußte, ans Heiraten denkt, weil sie Kinder haben möchte. Kinner hev ick doch all lang, reagiert der gealterte Liebhaber und merkt, dat he to fröh old worn is, avers to laat klook – und dann in Einsamkeit verfällt. Er wird nicht der einzige sein. Nicht nur die gemütlichen Geschichten waren es, die Reimer Bull den langanhaltenden Beifall brachten, sondern zugleich seine einmalige Vortragskunst in Wort und Gebärde, die mitreißt, so daß der stellvertretende Vorsitzende Erwin Papke Reimer Bull mit herzlichem Dank gleich für den nächsten Winter erneut verpflichtete. Esther Flöbe

Halbtagesstudienfahrt des Heimatverbandes

KREIS STEINBURG. Bei zauberhaftem Vorsommerwetter starteten vier Busse mit den Heimatfreunden des Kreises Steinburg zur traditionellen Halbtagsstudienfahrt. Diesmal blieb neben den Besichtigungen der Kirchen in Stellau und Barmstedt viel Zeit für Spaziergänge.

Zunächst machten die Heimatfreunde an einer der ältesten Kirchen im Kreis Steinburg, in Stellau, Station. Pastor Jan Harbeck erklärte die Geschichte des Gotteshauses. Schon der schmale Eingang, vorbei an den Feldsteinen, zeigt die Wucht des alten Gemäuers, dessen Geschichte auf ein Gelübde des Grafen Adolf IV. in der Schlacht bei Bornhöved zurückgeht. Die Kirche wurde 1230 eingeweiht. Ihre Lage an einer Wegkreuzung machte das Gotteshaus vielbesucht. Pastor Harbeck erläuterte den Bau, wo noch ein gemauerter gotischer Chorbogen erkennbar ist, heute vermauert als östliche Außenwand. 1586 erwarb Heinrich Rantzau das Gut Stellau und ließ die Kirche instandsetzen. Der Taufstein, datiert 1593, war von ihm gestiftet. Noch heute hat Otto Graf zu Rantzau das Pastorat inne, was ihm das Mitbestimmungsrecht bei der Pfarrbesetzung gibt.

Die Kanzel stammt aus der Breitenburger Schloßkapelle, auf dem Hauptgemälde des Altars ist die Geschichte der ehernen Schlange (4. Mose 21) dargestellt, darunter das Heilige Abendmahl, darüber eine Kreuzigungsgruppe und seitlich aus katholischer Zeit Bischofsfiguren, der Überlieferung nach Ansgar und Vicelin. Bei einem Rundgang sahen die Besucher das stark renovierungsbedürftige alte Pastorat, ein Fachhallenhaus mit Reetdach.

Danach ging es zur Bokelmühle, zur erfrischenden Kaffeetafel an den See, ehe die barocke Saalkirche in Barmstedt, dem alten Sitz der Reichsgrafschaft Rantzau, das nächste Ziel war. Zur Einstimmung gab es ein Orgelkonzert auf der neuen, erst 1990 eingeweihten Orgel.

Diakon Wegner beschrieb mit großer Liebe „seine“ Kirche, ob Altar nach dem Vorbild des Marienaltars in Lübeck, die Paulus-Figur mit dem zweigeteilten Schwert und Petrus mit der Schlüsselgewalt. Auch den Grafenstuhl mit dem Rantzauschen und Sayn-Wittgensteinschen Wappen erläuterte Wegner, ehe anschließend Dieter Beig kurz in die anders geartete Struktur des Pinneberger Heimatverbandes, der nur die Funktion von 16 örtlichen Heimatvereinen als Dachorganisation hat, erklärte. Anschließend berichtete er von der Reichsgrafschaft Rantzau bis hin zum Brudermord des Grafen Wilhelm-Adolf an Christian-Detlef 1721 im Wald bei Voßloch, seine Verhaftung und Festung in Rendsburg bis zu seinem Tod 1734.

Dann war Zeit zu einem Spaziergang durch den in allen Farben leuchtenden Rhododendron-Park, zur Schloßinsel mit Museum und zum einstigen Gefängnis, ehe es mit vielen neuen Eindrücken heimwärts ging. Esther Fröbe

Ganztägige Studienfahrt nach Flensburg und Umgebung

Die ganztägige Studienfahrt nach Flensburg und Umgebung am 12. September 1992 war wieder ein Erlebnis für die 310 Teilnehmer. Auch das Wetter zeigte sich von der schönsten Seite, wie immer auf unsren Studienfahrten.

In Flensburg führten uns sechs bestinformierte Stadtführer durch die schöne Stadt. Daß Flensburg viele schucke Ecken und Winkel hat, davon konnten sich die Steinburger Heimatfreunde überzeugen: so die Kaufmanns-Hinterhöfe, der Künstlerhof, der Westindianspeicher, die Marienkirche mit ihren bunten Fenstern, das Schiffahrtsmuseum, Durburg mit der schönen Aussicht auf den Hafen. Flensburg wurde im Zweiten Weltkrieg verschont, so daß die vielen Häuserfronten erhalten blieben, so auch die hübschen Häuserfassaden im Jugendstil der Toosbystraße. Die Stadt, an der man sonst nur vorbeizufahren pflegt, war ein lohnendes Ziel unserer Studienfahrt.

Das Mittagessen wurde in drei Restaurants eingenommen. Mit den Bussen ging es weiter über Glücksburg nach Grundhof-Kirche, wo sich alle Teilnehmer versammelten. Hier stellte Pastor Miether seine Kirche vor und verblüffte die Steinburger damit, daß die malerische Ausgestaltung des Innenraumes im 18. Jahrhundert von dem Itzehoeer Maler Ludwig Müller stammt.

Dr. Bachmann, Kulturreferent, berichtete in humorvoller Weise über die Geschichte und die Menschen Angeln. Noch heute gehört Angeln mit seiner hügeligen Knicklandschaft und seinen nicht zu verkennenden Bauernhäusern zu den schönsten Landschaften unseres Landes.

Die anschließende 2 1/2 stündige Schifffahrt mit der gemieteten „MS SVEA VIKING“ führte über die Außenförde, durch den Alsensund in die Apenrader Bucht und war mit dem dänischen „Anretning“ – ein originales Abendessen, das typisch ist für das deutsch-dänische Fördeland – ein weiterer Höhepunkt der Studienfahrt.

In Apenrade warteten die sechs Busse und brachten uns in den Kreis Steinburg zurück. Diese so vortreffliche Organisation dieser Studienfahrt verdankt der Heimatverband in erster Linie dem Leiter des Verkehrsvereins für Flensburg und Umgebung, Herrn Matzen.

Erwin Papke





Studienfahrt
nach Flensburg

Blumen auf dem Ehrenfriedhof

Der Heimatverband ließ auf dem Ehrenfriedhof in der Brunnenstraße 175 Knollenbegonien pflanzen. Die Anregung dazu kam aus dem Kreis der Finnlandfahrer, die 1991 Finnland besuchten. 160 deutsche Soldaten, die in Itzehoe Lazaretten verstorben sind, wurden auf diesem Ehrenfriedhof beigesetzt.

Der Heimatverband wünscht sich, daß andere Verbände in den nächsten Jahren sich daran beteiligen möchten, den Ehrenfriedhof besser auszuschnücken.

Bericht der Botanischen Arbeitsgruppe für das Jahr 1992

Bei reger Beteiligung machten wir auch in diesem Jahr zahlreiche gemeinsame Wanderungen, die uns u. a. in verschiedene Laubwälder Ostholsteins mit ihrer schönen Frühlingsflora – Lungenkraut, Schlüsselblume, Fingerzahnwurz, Aronstab, Goldsterne – führten, in den Naturpark Aukrug bei Meezen, das Krückauvorland und die Störkather Heide, wo wir gemeinsam eine Pflanzenliste erarbeitet haben. Die feuchten Senken in diesem schönen Naturschutzgebiet des Kreises Steinburg waren durch die langandauernde Trockenheit nahezu ausgetrocknet. Rundblättriger Sonnentau, das Weiße Schnabelried, blühende Erika- und Besenheide sowie die sehr seltene Rasensimse konnten an Ort und Stelle fotografiert und bewundert werden.

In kleineren Gruppen, meist zu zweit, haben wir uns im Kreisgebiet aber auch zahlreiche kleinere Gebiete angesehen, darunter einen interessanten Quellsumpf bei Christinental

mit vielen Seggen, Orchideen und seltenen Moosen. In einem anderen Quellsumpf bei Ottenbüttel war die Röhrlige Pferdesaat blühend anzutreffen, daneben Wassergreiskraut. Auffallend war, daß – möglicherweise begünstigt durch den außergewöhnlich warmen Sommer – die Moorlilie in diesem Jahr im Vaaler und Nutteler Moor ganz besonders üppig blühte.

Wir haben in diesem Jahr eine größere Menge Stellungnahmen zum Bau von Radwegen im Kreisgebiet abgegeben. Grundsätzlich begrüßen wir den Bau von Radwegen, weil wir auch hoffen, daß die Ausflügler im Sommer vielleicht auch mal ein Auge auf die Pflanzenwelt werfen, was vom Rad aus leichter fällt als vom Auto aus. Auch stellen wir fest, daß beim Bau solcher Wege immer mehr darauf geachtet wird, daß die straßenbegleitenden Knicks möglichst erhalten bleiben, Bäume nicht gefällt werden. Wo keine andere Möglichkeit besteht, werden die Knicks versetzt und mit heimischen Gehölzen neu bepflanzt. Die „Unsitte“, aufgelassene Sandgruben wieder mit Mutterboden zu verfüllen, wird in der letzten Zeit mehr und mehr aufgegeben, so haben wir auch im Kreisgebiet einige grundwasserfeuchte Gruben, in denen sich eine Anzahl von Arten wie etwa Rundblättriger Sonnentau (*Drosera rotundifolia*), Tausendgüldenkraut (*Centaureum erythraea*), Sumpfbärlapp (*Lycopodiella inundata*) und interessante Moose ansiedeln konnten. Das geschieht jedoch immer nur in Gruben, die knapp bis zum Grundwasser abgebaut wurden, so daß die Pflanzen auch in trockenen Sommern immer genügend Feuchtigkeit zur Verfügung haben.

Mit Besorgnis haben wir festgestellt, daß leider weiterhin Gartenabfälle (Rasenschnitt, Buschwerk, Stauden usw.) rund um Itzehoe an den Waldrand oder auch – wo die Wege befahrbar sind – mitten in die Wälder gekippt werden, obwohl Itzehoe inzwischen eine Kompostierungsanlage anbietet. Offenbar geschieht dies aus Unwissenheit, man meint, mit dem Abladen organischer Abfälle können kein Schaden angerichtet werden, daß aber gerade die lichtliebenden Pflanzen der Waldränder – Buschwindröschen und Veilchen z. B. – darunter leiden, ist wohl wenig bekannt.

Im Winterhalbjahr werden wir uns auch 1992/93 weiter mit dem Kreisherbarium beschäftigen. Das Neuverkleben der Herbarbelege ist weitgehend abgeschlossen, es geht jetzt ans Ordnen und Anlegen eines Gesamtregisters und Beschriften der Mappen.

Werner Jansen

Wiebke Schröder

Gründung einer Arbeitsgemeinschaft – heimatkundlicher Sammler

Der Heimatverband hat mit Interesse gesehen, daß sich im Kreise Steinburg an vielen Stellen museale Sammlungen befinden. Es wurde der Wunsch an den Heimatverband herangetragen, eine Arbeitsgemeinschaft der Sammler zu bilden, die helfen soll, Kontakte untereinander herzustellen.

Wir bitten alle Interessierten, sich beim Heimatverband für den Kreis Steinburg, Itzehoe, Kreishaus, Telefon 0 48 21 / 6 94 18, zu melden, damit wir eine Einladung zu einem Treffen aller heimatkundlichen Sammler versenden können.

Vorträge 1992/93

Donnerstag, 22. 10. 92, 20.00 Uhr Heimatverband/Universitätsgesellschaft, Vortrag mit Lichtbildern im Kreismuseum Prinzeßhof, Thema: Aufbau der Insel Sylt, der Entwicklung ihrer Westküste und zum Küstenschutz aus geologischer Sicht. Vortragender: Prof. Dr. Rolf Köster, Geologisches Paläontologisches Institut Kiel.

Mittwoch, 11. 11. 92, 20.00 Uhr Vortrag mit Lichtbildern im Kreismuseum Prinzeßhof, Thema: Die Stör – ein Fluß auf dem Wege der Besserung. Vortragender: Peter Hertling, Beidenfleth.

- Mittwoch, 13. 1. 93, 20.00 Uhr Vortrag im Kreismuseum Prinzeßhof, Thema: Von Insten, Kättern, Hufnern, Bürgern und Rittern zur Sozialstruktur der Bevölkerung im Kreis Steinburg – zwischen Mittelalter und Gegenwart. Vortragender: Dr. Klaus Lorenzen-Schmidt, Staatsarchiv Hamburg.
- Mittwoch, 10. 2. 93, 20.00 Uhr Vortrag mit Lichtbildern im Kreismuseum Prinzeßhof, Thema: Das Denkmal Schloß Heiligenstedten – Stolze Residenz, geschundenes Erbe, zukunftsweisendes Modell. Vortragender: Andreas Franzen.
- Mittwoch, 10. 3. 93, 20.00 Uhr Vortrag im Kreismuseum Prinzeßhof, Thema: Theodor Storm. Vortragender: Hans Ahrensdorf.
- Mittwoch, 21. 4. 93, 19.00 Uhr Jahreshauptversammlung im Kreistagssaal, Kreisgebäude Viktoriastraße. Beginn: 19.00 Uhr. Anschließend ab ca. 20.00 Uhr wird Herr Prof. Dr. Reimer Bull, Pädagogische Hochschule Kiel, „Plattdeutsch“ lesen und vortragen.

Moose im Kreis Steinburg

Aus der Arbeit der Botanischen Arbeitsgruppe in den letzten drei Jahren

Die Moose gehören zu den Pflanzen, deren Schönheit und Vielfalt sowohl von botanisch interessierten Menschen als auch von Laien wenig beachtet wird. Das liegt einerseits daran, daß die meisten Moosarten klein sind, keine Blüten haben und meist nur mikroskopisch sicher bestimmt werden können, zum anderen daran, daß einige Arten sich so an unsere Gartenkultur angepaßt haben, daß sie imstande sind, ganze Rasenflächen zu überwuchern, so daß sie einem geradezu die Freude an dem Rasen verderben können und man Moose darum allgemein als lästiges Übel empfindet, wie unter den höheren Pflanzen die Brennessel oder Ampferarten. Ich werde manchmal, wenn ich in Häusernähe nach Moosen suche, gefragt, was ich denn dort mache. Auf meine Antwort „Ich sammle Moose“ kommt dann meistens die erstaunte Frage: „Gibt's da mehrere?“ Die Menschen nehmen die Moose wohl wahr als kleine grüne Pflanzen; Unterschiede machen sie kaum. Dabei gibt es in Deutschland über 1.000 Arten, die meisten in gebirgigen Gegenden. Im norddeutschen Flachland hat es von jeher weniger Arten gegeben. Von den ursprünglich in Schleswig-Holstein beobachteten ca. 550 Arten (N. Jensen, 1952, die Angaben stammen z. T. noch aus dem vorigen Jahrhundert) mögen wegen der intensiven Nutzung durch Landwirtschaft, Bewirtschaftung der Wälder, Abtorfung und Entwässerung der Moore, Begradigung und Verschmutzung der Flüsse und Bäche, Bebauung gegenwärtig noch um die 400 Arten überlebt haben; davon konnte ich im Kreis Steinburg durch systematisches Absuchen in den letzten drei Jahren 232 Arten nachweisen, viele davon jedoch nur an einer oder wenigen Stellen.

Im Jahre 1986 erschien die „Flora der Farn- und Blütenpflanzen des Kreises Steinburg“ von Werner Jansen, dem Leiter der Botanischen Arbeitsgruppe. Seit 1989 haben wir uns mit den Moosen befaßt; der Heimatverband ermöglichte uns die Anschaffung eines geeigneten Mikroskops. Eine Ergänzung der „Flora“ wird aber nicht erscheinen, weil der Interessentenkreis einfach zu klein ist. Alle Ergebnisse unserer Beobachtungen fließen in einen Schleswig-Holsteinischen Moosatlas ein, der sich noch in Vorbereitung befindet und erst in einigen Jahren druckreif sein wird, später in einen Moosatlas für ganz Deutschland, der ebenfalls geplant ist. Dabei werden die Moose auch nicht – wie in dem „Atlas der Flora Schleswig-Holsteins und Hamburgs“, W. Raabe 1987, auf der Basis von 36tel Meßtischblät-

tern erfaßt, sondern nur von 1/4 Meßtischblatt. Die Bearbeitung wäre in einem so kleinen Raster schon aus Mangel an Mitarbeitern überhaupt nicht möglich: etwa 10 bis 15 Mitarbeiter in ganz Schleswig-Holstein.

Wie geschieht nun dieses „systematische Absuchen“? Man benutzt die topographischen Karten, im Kreis Steinburg insgesamt 16, davon jedoch die meisten an andere Kreise anstoßend, teilt sie in Viertel (= Quadranten) auf und sucht sich auf der Karte diejenigen Flächen heraus, von denen man sich am meisten verspricht, also z. B. Wälder (keine Fichten!), Moore oder Sümpfe, Teiche, Flußufer, Bäche, Ton-, Sand- und Kreidegruben, ehemalige Fabrikgelände, alte Mauern usw. Zum Absuchen braucht man unterschiedlich viel Zeit. In den Marschen, die ja landwirtschaftlich genutzt werden, ist man in wenigen Stunden herum. Die Suche nach Moosen muß man hier auf Hofplätze oder Wegränder beschränken, weil einfach keine geeigneten Standorte da sind. In solchen Quadranten findet man auch nur höchstens 20 Arten. Die höchste Artenzahl/Quadrant findet man in Bereichen, wo besiedelter und Naturraum aneinanderstoßen. So ist der dritte Itzehoeer Quadrant – MTB 2023/3 – ganz besonders ergiebig mit 130 Arten. Das liegt daran, daß in diesem Quadranten Teile des noch sehr schönen Breitenburger Waldes mit alten Bäumen liegen, die Koch'sche Sandgrube, das Störufer, das Gelände der ehemali-



Climacium dendroides, das Bäumchenmoos, früher ein häufiges Wiesenmoos, Birkenbruch am Herrenmoor

gen Zementfabrik mit allerlei kalkliebenden Arten. Es lohnt sich, einen solchen Quadranten zu verschiedenen Jahreszeiten immer wieder aufzusuchen, man findet immer noch etwas dazu.

Die Quadranten um Itzehoe und Lägerdorf gehören im Kreisgebiet sowie in ganz Schleswig-Holstein zu den artenreichsten. Über 100 Arten/Quadrant fand ich aber auch im Gebiet Hennstedt: Plessenholz und Naturpark Aukrug, Tongrube Oeschebüttel. Hier gibt es noch einige sehr schöne und auffällige Lebermoose; das sind unter den Moosen solche, die in ihren Blattzellen Ölkörper haben, die als glänzende runde oder spindelförmige Gebilde unter dem Mikroskop sichtbar gemacht werden und den Pflanzen häufig einen starken Duft verleihen, wonach man sie auch bestimmen kann. Eine große Freude war für mich die Wiederentdeckung der *Jungermannia lanceolata* im Hennstedter Holz an einem Bachufer, wo sie schon 1936, also vor 56 Jahren, von dem Moosforscher Fritz Koppe gefunden worden war, enttäuschend aber auch die Feststellung, daß andere Arten, die er damals in der Nähe auch gefunden hat, heute wie überall in Schleswig-Holstein verschwunden sind (Tagebuch Fritz Koppe, Jahrgang 1936).

Das Rosenmoos, *Rhodobryum roseum*, eines unserer schönsten deutschen Moose, fand ich im Kreis Steinburg an drei Stellen: im Viehhorner Wäldchen bei Puls, hier aber nur in winzigen Restbeständen, in einem feuchten Wald bei Hagen sowie sehr reichlich an drei Stellen in der Umgebung Lägerdorf. Dies sind bisher die einzigen aktuellen Fundorte dieser Art in ganz Schleswig-Holstein.

Letztes Rückzugsgebiet für einige seltene Moose ist – wie auch für viele höhere Pflanzen – das Gelände des Standortübungsplatzes Nordoe, in dessen Zentrum eine der letzten noch intakten Binnenwanderdünen Norddeutschlands liegt: insgesamt 18 auf der Roten Liste Schleswig-Holsteins stehende Moosarten, davon mehrere unmittelbar vom Aussterben bedroht! Im Jahre 1991 fand ich hier das überall in Deutschland seltene Urmoos, *Archidium alternifolium*, das man an seiner zwischen die Blätter eingesenkten runden Sporenkapsel mit sehr großen, durch die Kapselwand schimmernden Sporen erkennen kann, ferner das Hornmoos, *Anthoceros punctatus*, das früher auf ungedüngten, lehmigen Äckern nicht selten war und dessen Sporenkapsel wie ein langes Horn aussieht.

Die Zementfabrik Alsen-Breitenburg betreut in vorbildlicher Weise eine kleine Feuchtfläche im Südosten der großen Tongrube in Muldsberg, auf der sich ebenfalls einige äußerst seltene Moose heimisch fühlen und die sich dort schon seit mehreren Jahren halten, ja sogar ausbreiten konnten.

Im norddeutschen Flachland gibt es außer dem Gipsberg in Bad Segeberg überhaupt keine kalkhaltigen Felsgesteine. Aus der Arbeit mit den Bestimmungsbüchern weiß man aber, daß an solchen Gesteinen besondere Moosarten vorkommen können. Ich besorgte mir darum eine Betretungserlaubnis für die Lägerdorfer Kreidegruben, die ja unter der Erdoberfläche liegende Felsen aufweisen, und suchte die bewachsenen Hänge und die lose herumliegenden



Jungermannia tristis aus Lägerdorf gehört zu den Neufunden für Schleswig-Holstein



Rhodobryum roseum, das Rosenmoos, hier bei Rauhref am Breitenburger Kanal



Marchantia polymorpha, das Brunnenlebermoos, auf dem Gelände der früheren Zementfabrik Alsen in Itzehoe

Fotos: Werner Jansen

den Felsblöcke ab. Dabei konnte ich für ganz Schleswig-Holstein drei Neufunde machen: *Seligeria calcarea*, ein winziges, nur ca. 1–2 mm großes Pflänzchen, das die feuchten Felsblöcke in allen drei Kreidegruben wie Bartstopfeln überzieht, ferner ein Lebermoos, *Jungermannia tristis*, das in sehr dunklen Teppichen am oberen Rand der Kreidegrube Heidestraße in Lägerdorf vorkommt, und *Trichostomum crispulum*, leider nur ein kleines Polster auf dem Grunde der Grube Heidestraße. Überraschungen boten aber nicht nur die Kreidegruben selber, sondern auch die gesamte nordöstliche Umgebung der Gruben und der Zementfabrik, die ja seit mehr als 100 Jahren ständig mit Kalkstaub durch die Schornsteine der Fabrik versorgt wird und infolgedessen ihre Vegetation diesem Kalkeintrag angepaßt hat. Dies war für die Moosforschung völliges Neuland. Es würde zu weit führen, hier die Namen der gefundenen Moosarten aufzuzählen – es sind aber einige sehr schöne und auffällige Arten dabei, die in Schleswig-Holstein zu den Raritäten zählen. Der Waldboden östlich Lägerdorf ist zu 100 % mit Moosen bedeckt, sie bilden einen dichten und sehr dicken Teppich selbst im sonst stets vegetationslosen Fichtenwald. Es sind auch nicht alle Arten unbedingt kalkliebend, sondern es handelt sich oft um solche, die andernorts unter dem sauren Regen gelitten haben oder schon ausgestorben sind, hier aber durch den Kalkeintrag, der wie eine Pufferzone wirkt, wie in alter Zeit erhalten geblieben sind. Dazu gehören das schöne Etagenmoos, *Hylocomium splendens*, das einst häufig in unseren Heiden vorkam, das große Kranzmoos, *Rhytidiadelphus triquetrus*, das bis zu 15 cm hoch werden kann, sowie das Eichhörnchenmoos, *Leucodon sciurioides*, an den alten Linden in Rethwisch an der stark befahrenen Landstraße in unmittelbarer Nähe der Zementfabrik, das früher an Bäumen häufig war, heute in Schleswig-Holstein nahezu völlig ausgestorben ist.

Ein „trauriges Kapitel“ sind die sämtlichen Moore und Heideflächen des Kreisgebietes, selbst das unter Naturschutz stehende Herrenmoor kann ich da leider nicht ausnehmen. Die Zahl der Torfmoose – früher 28 in Schleswig-Holstein – ist auf weniger als zehn zusammengeschrumpft, Tendenz weiter fallend. Schilf, Rohrkolben und Pfeifengras drohen die typische Moorvegetation vollends zu ersticken, eine Folge der Entwässerung und des Stickstoffeintrags aus der Luft: in Schleswig-Holstein 20 kg/ha jährlich (Norddeutsche Rundschau, 22. 1. 1992); das verkraften die Torfmoose nicht. Die einzigen noch einigermaßen interessanten Heideflächen sind das NSG Störkathener Heide und das Heidegelände am Vaaler Landweg. Auch hier sind die früher in Heiden häufigen Arten, wie das oben schon erwähnte Etagenmoos, sehr selten geworden oder ganz verschwunden. Erfreulich dagegen ist es, die allmähliche Besiedlung der großen Aufspülfläche bei Glückstadt durch höhere Pflanzen und Moose zu verfolgen. Einige empfindliche Sumpfmoose haben sich hier angesiedelt, aber auch die ersten Torfmoose wurden an den nicht ständig von der Tide erreichten Stellen gefunden. Wir hoffen, daß dieses abwechslungsreiche, noch nährstoffarme Gelände in diesem Zustand erhalten bleibt.

Für den Kreis Steinburg habe ich ein Moosherbarium angelegt, das dem Kreisherbarium angeschlossen werden soll, das von der Botanischen Arbeitsgruppe seit einigen Jahren aufgearbeitet und z. T. neu angelegt wird und höhere Pflanzen und Farne enthält. Für jede Moosart, die ich im Kreis Steinburg gefunden habe, habe ich mindestens einen Herbarbeleg gesammelt. Eine ausreichend große Probe wird in einem Papierumschlag aufbewahrt, der mit Artnamen, Fundort und -datum beschriftet wird. Diese Ortsangaben müssen so genau sein, daß man die Art an derselben Stelle wiederfinden könnte. Anhand dieser Belege wird man auch in späteren Jahren die Veränderung bzw. Verarmung unserer Moosflora nachvollziehen können.

April 1992

Wiebke Schröder

Publikationen zur Geschichte, Kultur und Natur im Kreis Steinburg

1. Fortsetzung, zusammengestellt von Jörg Benz (Itzehoe)

Die Redaktion des Steinburger Jahrbuches bittet Autoren und Herausgeber, der Redaktion oder Jörg Benz, Alte Landstr. 56 b, 2210 Itzehoe, Bücher oder Artikel mitzuteilen, die noch nicht in die bisherigen Listen aufgenommen sind. Die Listen werden jedes Jahr ergänzt und auch als Sonderblatt im Kreismuseum „Prinzeßhof“ in Itzehoe ausgelegt.

Einteilung der aufgeführten Titel nach Sachgebieten

- A: Zeitschriften über Schleswig-Holstein und Bibliographien zur Geschichte, Kultur und Natur des Kreises Steinburg
- B: Ortsgeschichten
- C: Beiträge zur weiteren Geschichte
- D: Beiträge zu Wirtschaft und Verkehr
- E: Beiträge zu Kunst und Literatur
- F: Beiträge zu weiteren heimatkundlichen Themen
- G: Weitergehende Literatur, z. B. Belletristik, von Steinburger Schriftstellern
- H: Kataloge

A: Zeitschriften über Schleswig-Holstein und Bibliographien zur Geschichte, Kultur und Natur des Kreises Steinburg

Steinburger Jahrbuch. Hrsg. v. PD Dr. Alexander Ritter u. Peter Fischer i. A. des Heimatverbandes f. d. Kreis Steinburg. Itzehoe 1992. 37. Jg. Register 1957–1986.

Steinburger Hefte. Hrsg. v. Heimatverband f. d. Kreis Steinburg. Bisher erschienen 1981–1985 Heft 1 bis 11.

Steinburger Studien. Hrsg. v. A. Ritter. Schriftenreihe f. Kulturgeschichte und Landeskunde. Verlagsanst. Heide 1978–1987. Bd. 1–5.

Archiv für Agrargeschichte der Holsteinischen Elbmarschen. Hrsg. v. Kl.-J. Lorenzen-Schmidt. Selbstverlag der Arbeitsgemeinschaft. 11 Jahrgänge 1979–1989. Jhrl. 6–7 Hefte. Register von 1979–86. o. O. (AfA).

Schleswig-Holstein. Kultur, Geschichte, Natur. Hrsg. v. Schleswig-Holsteinischen Heimatbund, Kiel. Jhrl. 10 Hefte. Jahresregister.

Die Heimat. Zeitschrift des Vereins zur Pflege der Natur- und Landeskunde in Schleswig-Holstein. Wachholtz Neumünster. Seit 1883. Bisher 98 Jgg. Jhrl. 8 Hefte. Register 1895 bis 1985.

Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Seit 1870. Wachholtz Neumünster. 117 Bde. Register von Bd. 21 bis 100. Bibliographie bis 1986.

Mitteilungen der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte (MSHG) Wachholtz Neumünster. Erscheint mehrmals im Jahr seit 1978.

Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Hrsg. v. Gesellschaft f. S.-H. Geschichte und v. Arbeitskreis f. Wirtschafts- und Sozialgeschichte S.-H. Wachholtz Neumünster. Jhrl. 1–2 Bde. Bis Bd. 21 erschienen. Seit 1979.

Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins. Hrsg. v. Gesellschaft f. S.-H. Geschichte. Wachholtz Neumünster. 1914–1985.

Nordelbingen. Beiträge zur Kunst- und Kulturgeschichte. Westholsteinische Verlagsanstalt Heide. Jahrbuch seit 1923. Register Bd. 1–30.

Rundbriefe des Arbeitskreises f. Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein. Hrsg. v. Ulrike Albrecht. Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Göttingen. Bibliographie in Rbr. 51 1991 (WSGSH).

Demokratische Geschichte. Jahrbuch zur Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein. Neuer Malik Verlag Kiel. Jahrbücher seit 1985. Register 1985–1991.

Mitteilungen des Beirats für Geschichte der Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein. Malente. Erscheint 2–3mal jhrl.

Informationen zur Schleswig-Holsteinischen Zeitgeschichte. Hrsg. v. Arbeitskreis zur Erforschung des Nationalsozialismus in Schleswig-Holstein (AKENS). Kiel 1983. Erscheint 2–3mal jhrl.

Schriftenreihe der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek. Westholsteinische Verlagsanstalt Heide. Unregelmäßige Lieferungen.

B: Ortsgeschichten

Agethorst

Struve, H.: Die 400jährige Geschichte des Dorfes Agethorst. Agethorst 1952 (Heimatschriften aus dem Kreisarchiv; 5). Manuskript.

Auuf

Bunte, Otto: Chronik von Auuf. Kiel: Schmidt & Klauning 1987.

Bahrenfleth

Grafen-Weifenbach: Chronik der Gemeinde Bahrenfleth und des Kirchspiels Neuenkirchen. Hrsg. v. d. Gemeinde Bahrenfleth. 1991.

Hof Basten

Krohn, Rudolf: Der Hof Basten im Gemeindebezirk der Stadt Itzehoe. Separatabdruck aus Bd. 45 der Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, 1915.

Beidenfleth

Beidenfleth, o. J. (Aus dem Heimatverein der Wilstermarsch).

Bokhorst

Junge-Ivens, Elsbe: Bokhorst 1932–1982; Eine junge Gemeinde in einem uralten Holsten-dorf/Hrsg. v. Gemeinde Bokhorst. Bokhorst 1982.

Borsfleth

Lorenzen-Schmidt, Klaus-J.: Geschichte des Kirchspiels Borsfleth/Hrsg. von der Gemeinde Borsfleth. – Hamburg: Christians 1987.

Timm, Klaus: Chronik von Borsfleth ab 1840er Jahre bis 1870/erweitert von Heinz Nitsche. Manuskript. Borsfleth 1974.

Brokdorf

Jensen, Wilhelm: Das Kirchspiel Brokdorf: 1220–1920. Wilster: Schwarck 1920. (Heimatverein der Wilstermarsch; 2).

Büttel a. d. Elbe

Erinnerungen an ein Dorf zwischen Brunsbüttel und Brokdorf. Hrsg. v. d. Gemeinde Büttel. Büttel: Grafeling 1990.

Christinental

Christinental: Entwürfe zur Dorfchronik. O. J. Manuskript.

Dammfleth

Niendorf, Manfred Otto: Heimatbuch der Gemeinde Dammfleth. Dammfleth 1990.

Mehlert, Walter: Nachtrag zur Chronik der Gemeinde Dammfleth. 1991/92.

Ecklak

Neumann, Otto: Beiträge und Bilder zur Dorfgeschichte. Hrsg. von der Gemeinde Ecklak. Ecklak 1984.

Edendorf

Rathmann, Johann: Edendorfer Chronik. Itzehoe 1969. Manuskript.

Ibs, Thea: Die Entwicklung Edendorfs. Itzehoe 1956. Manuskript.

Hüttmann, Leopold: Edendorf in seinem Werden, Wirken und Wachsen. – Itzehoe 1936. Manuskript.

Elbmarschen

Detlefsen, Detlef: Geschichte der holsteinischen Elbmarschen. Glückstadt: Selbstverl. Bd. 1: Von der Entstehung der Marschen bis zu ihrem Übergange an die Könige von Dänemark 1460. 1891. Bd. 2: Von dem Übergange der Marschen an die Könige von Dänemark, 1460 bis zur Gegenwart. 1892.

Glückstadt

Glückstadt im Wandel der Zeiten/Hrsg. von der Stadt Glückstadt: Augustin Bd. 1: 1963, Bd. 2: 1966, Bd. 3: 1968.

Lucht, A. C.: Glückstadt, oder Beiträge zur Geschichte dieser Stadt und des Dreißigjährigen Krieges in unserem Lande. Kiel: Schröder. 1854.

Rode, F. C.: Kriegsgeschichte der Festung Glückstadt und der Niederelbe. Glückstadt; Hamburg: Augustin, 1940. Bd. 1: Von der Begründung Glückstadts bis zum Abschluß des Großen Nordischen Krieges: 1615–1720. Bd. 2: Vom Abschluß des Großen Nordischen Krieges bis zur Gegenwart: 1720–1940.

Detlefsen, D.: Chronik von Glückstadt. Glückstadt: Augustin 1886.

Bruhn, Waltrud: Glückstadt an der Elbe. Kleiner Führer durch eine liebenswerte Stadt und ihre Vergangenheit. Husum Druck- u. Verlagsgesellschaft 1977, 159 S. Zahlr. Federzeichnungen.

Grevenkop

Lorenzen-Schmidt, Klaus-J.: Grevenkop: Geschichte eines Dorfes/Hrsg. v. Verein Ortschronik Grevenkop. Berlin: Thomsen & Goetsch 1981.

Grevenkop: Geschichte eines Dorfes, 1920–1987/Verein Ortschronik Grevenkop. – Itzehoe: Christiansen 1987. – 2. Teil.

Wieckhorst, Heinrich: Chronik von Grevenkop ab 1867. Loseblatt.

Herzhorn, Kirchspiel und Herrschaft

Ehlers, Wilhelm: Die Geschichte des Kirchspiels und der Herrschaft Herzhorn/Hrsg. von der Detlefsengesellschaft in Glückstadt in Verbindung mit dem Kreisausschuß des Kreises Steinburg 1964.

Detlefsen, Dr.: Geschichte des Kirchspiels Herzhorn und zugleich ein Beitrag zur Kenntnis des „holleschen“ Rechts. o. O. 1903.

Hohenaspe, Kirchspiel

Hansen, H.: Chronik des Kirchspiels Hohenaspe mit Drage, Ottenbüttel, Aspe, Friedrichsruhe und Christinental. Autorisierter Nachdr. von 1895/Hrsg. v. Kirchenvorstand der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Hohenaspe. Itzehoe: Christiansen 1974.

Hohenfelde

Knickbein, Christine Margarethe: Hohenfelde 1813–1814. Hohenfelde 1830.

Hohenlockstedt/Lockstedter Lager

Glismann, H. A.: Die Geschichte des Truppenübungsplatzes Lockstedter Lager und seiner Entwicklung zum Industrieort Hohenlockstedt. Itzehoe: Fügner 1962.

Pickelhauben und Kartoffeln: Aus der Geschichte Hohenlockstedts/Hrsg. v. Erwin Papke. Hohenlockstedt. Bd. 1: 1. Aufl. 1982. Bd. 2: 2. erw. Aufl. 1983.

Hörner Dörfer

Trede; Helmut: Die Hörner Dörfer. Aus der Geschichte von Bokel, Bokelseß, Brande-Hörnerkirchen, Osterhorn und Westerhorn. Bokel 1989. 462 S. Zahlr. Abb.

Horst

Horst in Holstein einst und jetzt/Hrsg. von Detlef Juhl. Horst in Holstein: Kröger 1931.

Horst in Holstein einst und jetzt: 1931 bis 1981/Hrsg. v. Gemeinde Horst in Holstein. Itzehoe: George 1982. Bd. 2.
Trojahn, Norbert: Horst (Holstein): Bilder ... und ein Blick zurück. Horb am Neckar: Geiger 1990.

Huje

Lohse, Christine: Heimatgeschichtlicher Vortrag. Huje 1935. Manuskript.

Huje – unser Dorf. Chronik einer Gemeinde an der Bekau. Hrsg. v. Gemeinde Huje. Itzehoe: George 1990.

Itzehoe

Irmisch, Rudolf: Geschichte der Stadt Itzehoe/Hrsg. von der Stadt Itzehoe 1960.

Irmisch, Rudolf: Persönlichkeiten und Geschichten aus Itzehoes Vergangenheit. Itzehoe: Christiansen 1956.

Jägermann, Carl Friedrich: Itzehoe und dessen Umgebung in historischer und topographischer Hinsicht. 2. Aufl., erw. u. z. Schluß d. Jahres 1837 fortgesetzt. Itzehoe: Schoenfeldt 1838.

Krohn, Rudolf: Spaziergänge durch Alt-Itzehoe: Itzehoe: Pfingsten 1926. Neuausgabe 1981.

Reimer, Hansen: Geschichte der Stadt Itzehoe. Itzehoe: Brodersen 1910.

Priewe, Friedrich: Lebendiges Itzehoe. Rendsburg: Möller 1988. Zahlr. Abb.

Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein. Hrsg. v. Stadt Itzehoe. Bd. 1: Von der Frühgeschichte bis 1814. 112 S., 26. Abb.

Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein. Hrsg. v. Stadt Itzehoe. Bd. 2: Von 1814 bis zur Gegenwart 1991. 455 S. Zahlr. Abb.

Hüttman, Leopold: Itzehoe, die Königin des Kreises Steinburg. Itzehoe 1928.

Schmidt, E.: Aus Itzehoes Vergangenheit. Stadt- und Lebensbilder. Itzehoe: Jansen o. J.

Kaaks

Fels, Walter: An den Ufern der Bekau. Chronik der Gemeinde Kaaks. Hrsg. v. d. Gemeinde Kaaks 1990. 448 S. Zahlr. Abb.

Kellinghusen

Kellinghusen: Die Geschichte der Stadt und von Dichtern unserer Heimat; Jubiläumsschrift aus Anlaß des 1. Juli 1928. Kellinghusen: Hay 1928.

Schunck, Konrad: Rund um die Rote Brücke: Eine gesammelte Liebeserklärung. Wrist: Eigenverl. 1982.

Die Stadt Kellinghusen in der Zeit von 1927 bis 1952/Hrsg. v. Stadt Kellinghusen. Kellinghusen: Hay 1952.

Rehders, Walter: Ländliches Kellinghusen. Kellinghusen: Hay u. Streuber 1974. 34 S., 34 Zeichnungen.

Rehmke, Wilhelm: Die Wurzeln der Heimatgeschichte unter Berücksichtigung der Urgeschichte von Stelle, Kellinghusen, Bad Bramstedt. Wrist 1970.

Kellinghusen. Die Entstehung und Entwicklung zum Flecken, nach Diakonus Christian Kuß. Jubiläumsschrift. Kellinghusen: K. Hay 1928.

Pohlmann, Rosa: Geschichtliches und Gegenwärtiges aus Kellinghusen und den umliegenden Dörfern. Kellinghusen 1990.

Kellinghusen, Kirchspiel

Loop, Otto: Topographie und Chronik der Kirchengemeinde Kellinghusen mit den früher eingepfarrten Dörfern. Kellinghusen (vor 1972). Manuskript.

Kleve

Harbaum, Erika und Volker: Ziegelstein und Krone/Hrsg. v. Gemeinde Kleve. Büsum: Dithmarscher Verl. 1985.

Kollmar, Groß- und Klein-, Güter

Matthiesen: Die holsteinischen adeligen Marschgüter Seestermühe, Groß- und Klein-Kollmar 1836. Neudruck: Elmshorn: Groth ca. 1982.

Berichte zur Dorfchronik Kollmar. Arbeitskreis der VHS-Außenstelle Kollmar. Kollmar 1988.

Kollmar und Seestermühe, Amtsbezirke

Rave, Heinrich: Die Amtsbezirke Kollmar und Seestermühe in historisch-statistischer Hinsicht. Itzehoe: Jansen 1901.

Krempe

Bolten, Harald: Beten wat ut Kremp': Vertelln – Riemels – Döntjes – Biller. Rendsburg: Möller 1982.

Ruhe, Hermann: Aus der Vergangenheit der Stadt Krempe: Caspers 1916.

Ruhe, Hermann: Chronik der Stadt Krempe. Glückstadt, Hamburg, New York: Augustin 1938.

Krummendiek, Gut und Kirchspiel

Meurer, Adolph von: Chronik von Krummendiek. Entstehungsdatum vermutlich Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts. Manuskript.

Lägerdorf

Gehrts, Reimer: Der Einfluß des Kreidevorkommens auf die Entwicklung des Bauernhofes Lägerdorf. Manuskript.

Wentorp, Reimer: Lägerdorfer Chronik/Hrsg. von der Gemeinde Lägerdorf. Uetersen: Brunsdruck-Kindt 1976.

Wentorp, Reimer: Lägerdorfer Chronik. – 2. überarb. u. erg. Auflage – Bad Bramstedt: Roland 1986.

Lägerdorf einst und jetzt. Hrsg. v. d. Gemeinde Lägerdorf. Horb am Neckar: Geiger 1990.

Lohbarbek

Reimers, Johannes: Unser Lohbarbek aus der Zeit vor 1700–1954. Lohbarbek 1954.

Dorka, Hubert: Lohbarbek – ein Dorf an der Stör. Hrsg. v. d. Gemeinde Lohbarbek. Lohbarbek 1989. 576 S. Zahlr. Abb.

Mehlbek

Papke, Erwin: Insten, Bauern und Barone – adeliges Gut und Dorfschaft Mehlbek. Hrsg. v. d. Gemeinde Mehlbek. Mehlbek 1988. 564 S. 100 Abb.

Münsterdorf

Krohn, Ernst: Münsterdorfer Chronik. Neumünster: Wachholtz 1966.

Neuenbrook

Lötje, Walter: Aus der Vergangenheit Neuenbrooks. Lägerdorf: Hußmann 1937.

Wieckhorst, Simon: Ut mien oll Dörp Neuenbrook. Vor 1962. Manuskript.

Lorenzen-Schmidt, Klaus-J.: Dorfgeschichte Neuenbrook. – Glückstadt: Augustin 1987.

Neuendorf

Neuendorf: Geschichte und Geschichten/Hrsg. v. Verein zur Förderung der Heimatpflege in Neuendorf b. Elmshorn. – Itzehoe: Christiansen 1987. – Band 1.

Neuenkirchen, Kirchspiel

Detlefsen, Detlef: Geschichte des Kirchspiels Neuenkirchen an der Stör. Sonderabdruck aus der Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Bd. 28. Kiel: Jensen 1898.

Meyer, Herbert: Geschichte des Dorfes und der Kirche in Neuenkirchen an der Stör. Neuenkirchen 1934.

Nortorf

Sievers: Ortschronik Nortorf. Manuskript Nortorf 1937/47.

Nutteln

Chronik von Nutteln/Hrsg. v. Elke und Dieter Dönnecke. Nutteln 1980.

Oeschebüttel

Peterson, Alfred/Junge, Hinrich/Gripp, Marianne: Chronik Oeschebüttel, 1976.

Pünstorf, Gut

Krohn, Rudolf: Das Gut Pünstorf, nunmehr im Besitztum der Stadt Itzehoe. Itzehoe: Pfingsten 1916.

Rantzau

Rauert, Matthias: Die Grafschaft Rantzau. Reprint der Erstausgabe von 1840. Elmshorn: Groth 1983.

Reher

Beilke, Hans-Eberhard: Die Chronik des Dorfes Reher. Reher 1971. Manuskript.

Rendsburg, Kreis

Heimathbuch des Kreises Rendsburg/Hrsg. von Jürgen Kleen/Georg Reimer/Paul von Hedemann-Heespen. Rendsburg: Möller 1922. Wichtig für die 1970 eingemeindeten Ortschaften des Kreises Steinburg.

Rethwisch

Wieckhorst, Johannes: Zur Dorfgeschichte Rethwisch. Rethwisch 1955. Manuskript.
Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Rethwisch. Dorfgeschichte zwischen Landwirtschaft und Industrie. O. O. 1987.

Rosdorf, Gut

Neumann, Otto: Die Wirtschaft in den Dörfern des früheren Gutes Rosdorf. O. J. Manuskript.

Sachsenbande

Beiträge zur Geschichte von Sachsenbande. Um 1969. Manuskript.
Karstens, Gustav: Chronik der Gemeinde Sachsenbande/Hrsg. von der Gemeinde Sachsenbande. Wilster: Schwarck 1984.

Schlotfeld

Ein Dorf erinnert sich/Hrsg. v. Gemeinde Schlotfeld. Itzehoe: Christiansen 1986.

Schmabeck, Gut

Krohn, Rudolf: Das Gut Schmabeck, früher im Besitz der Stadt Itzehoe: Ein land- und landwirtschaftliches Kulturbild. Itzehoe: Pfingsten 1914.

Seestermühe

Hellmann, Hermann: Die Chronik von Seestermühe. Uetersen: Elb-Pinnau 1934.

Silzen

Reimers, H.: Mein Heimatdorf Silzen. Silzen 1965. Manuskript.

St. Margarethen, Kirchspiel

Jensen, Wilhelm: Chronik des Kirchspiels St. Margarethen zugleich eine Geschichte der südwestlichen Wilstermarsch. Glückstadt: Augustin 1913. Neudruck: Wilster: Schwarck 1984.

Heimathbuch des Kreises Steinburg/Hrgs. im Auftrage des Kreisausschusses von der Heimatbuch-Kommission. Glückstadt: Augustin. Bd. 1: 1924. Bd. 2: 1925; Bd. 3: 1926.

Holtorf, Paul und Knickrehm, Ernst: Chronik des Kreises Steinburg 1307-1983/Hrsg. vom Kreisausschuß des Kreises Steinburg. Itzehoe: Böttger 1985.

Der Kreis Steinburg: Geschichte, Landschaft, Wirtschaft, Einwohner/Hrsg. in Gemeinschaftsarbeit mit der Kreisverwaltung Oldenburg: Stalling 1950.

Steinburg, Amt und Kreis

Halling, A.: Schloß und Amt Steinburg und seine Amtsmänner. Glückstadt: Augustin 1911.

Stör-Bramautal

Kähler, Johann: Das Stör-Bramautal: Ernstes und Heiteres aus seiner Erd- und Menschengeschichte. Kellinghusen: Nissen 1905.

Stördorf

Neumann, Otto: Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Stördorf/Anhang von Herbert Vollmert. Stördorf 1985.

Süderau

Bielenberg, K.: Süderau: Ein Beitrag zur Heimatkunde. Krempe: Caspers 1903.

Sude

Irmisch, Rudolf: Beiträge zur Geschichte des Dorfes Sude. Itzehoe: Freese o. J. Aus „Süder Löper“.

Trotzenburg, Forsthaus

Junge-Ivens, Elsbe: Das Forsthaus Trotzenburg: Vergangenheit und Gegenwart, nach einem Konzept des Stadtsekretärs Krohn. Itzehoe: Frank 1974.

Vaale

Schütt, Kurt: Chronik der Gemeinde Vaale/Hrsg. von der Gemeinde Vaale. Itzehoe: Christiansen 1977.

Vaalermoor

Chronik Vaalermoor/Hrsg. von der Gemeinde Vaalermoor. Wacken: Möller 1982.

Sierck, Hans Wilhelm: Chronik von Vaalermoor. Wilster: Schwarck 1934.

Wacken, Kirchspiel

Chronik des Kirchspiels Wacken/Hrsg. in Verbindung mit Friedrich Schröder von Johannes Voß. Wacken 1903.

Chronik von Wacken. Hrsg. v. d. Gemeinde Wacken. Bd. 2. Das Häuserbuch. Martens. Peter 1987.

Wewelsfleth

Bolten, Th.: Chronik der Landgemeinde Wewelsfleth. Itzehoe: George 1941.

Niendorf, Manfred Otto: Wewelsfleth. 750 Jahre Geschichte. Hrsg. v. d. Gemeinde Wewelsfleth. Hamburg: Christians 1988.

Wilster

Kürtz, Jutta: 700 Jahre Stadt Wilster. Skizzen aus der Geschichte einer alten Marschenstadt. Neumünster: Wachholtz 1982.

Neumann, Otto: Beiträge zur Geschichte der Stadt Wilster. 1870-1890; Beginn der preußischen Zeit. Itzehoe 1965. Manuskript.

Schulz, Heinrich: Wilster. Eine kurze Geschichte der Stadt und ihrer Baudenkmäler. Wilster: Schwarck 1932.

Schwarck, Johann: Die Geschichte der für die Stadt Wilster so denkwürdigen Zeit von Juni 1813 bis 31. Juli 1815. Wilster: Schwarck 1919. (Aus dem Heimatverein der Wilstermarsch).

Wilstermarsch

Witt, Gustav J. J.: Die Wilstermarsch. Hamburg 1924. Manuskript.

Wrist

Storm, August: Wrist: Einst und jetzt. O. J. Manuskript.

Rehmke, Wilhelm: Chronik der Gemeinde Wrist-Stellau. Wrist 1956.

Auszüge aus den Protokollen der Gemeinderatssitzung von Wrist: 1967-1986/zsgest. von Frau Runge. – Wrist 1987. – Manuskript.

Wulfsmoor

Licht, Robert: Geschichte und Chronik von Wulfsmoor. 1952. Manuskript.

C: Beiträge zur weiteren Geschichte

Jäneke, Helmut: Schicksal und Bewährung. Zusammenwachsen – Vertriebene, Flüchtlinge und Einheimische – im Kreis Steinburg. Hrsg. v. Kreis Steinburg. Itzehoe 1992. 305 S. Viele Abb.

Bolten, Harald: Krempe – gestern und heute. Geigerverlag Horb/Neckar 1991. 72 S. 85 Abb.

Sievers, Johannes: Das Leben in der Gemeinde Neuenbrook im Jahr 1990. Maschinenschrift b. Verfasser 1991. 223 S. Viele Abb. und Dokumente.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: 90 Jahre Ortskartell der Gewerkschaften in Glückstadt. In: Demokratische Geschichte II 1987.

Köhn, Gerhard: Die Bevölkerung der Residenz, Festung und Exulantenstadt Glückstadt von der Gründung 1616 bis zum Endausbau 1652. Methoden und Möglichkeiten einer historisch-demographischen Untersuchung mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung. Neumünster: Wachholtz 1974. In Quellen und Forschungen z. Gesch. S.-H. Band 65.

Treichel, Fritz: Die Toten des Glückstädter Zucht- und Tollhauses 1816-1830. In: FJbSH, 28 (1989).

Neumann, Otto: Archivalien der Blomeschen Wildnis im gemeinsamen Archiv der Stadt Itzehoe und des Kreises Steinburg. In: AfA 11 (1989).

Schröder, Jürgen: Bemerkungen zur Siedlungsgeschichte der Elbmarschen. In: Lichtwark 54 (1991).

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Die Berufsstruktur der Kirchspielvogtei Sankt Margarethen nach der Volkszählungsliste von 1803. In: DG 5 (1990).

Ibs, Jürgen: Vom zünftigen Gesellen zum handwerklichen Lohnarbeiter. Hintergründe der Entstehung der frühen Itzehoer Arbeiterbewegung. In: DG 5 (1990).

Uhse, Bodo: Söldner und Soldat. Roman. Neuerscheinung im Aufbau Taschenbuch Verlag. Berlin 1992. Reprint aus Bd. 1 der gesammelten Werke in Einzelausgaben. Aufbau-Verlag Berlin 1974. 230 S.

D: Beiträge zu Wirtschaft und Verkehr

Karting, Herbert: Hermann aus Wewelsfleth. Deutschlands letzter hölzerner Frachtewer. Itzehoe: Rundschau KG 1979. 76 S. Zahlr. Abb.

Karting, Herbert: Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg. Itzehoe: Rundschau KG 1977. 136 S. Zahlr. Abb.

Karting, Herbert: Schiffe aus Wewelsfleth. Bd. 1. Die Werften von Peters, Witt, Hein u. andere. Itzehoe: Rundschau 1981. 256 S.

Karting, Herbert: Schiffe aus Wewelsfleth. Bd. 2. Frachtfahrzeuge der Junge-Werft. Itzehoe: Rundschau 1983. 260 S.

Karting, Herbert: Schiffe aus Wewelsfleth. Bd. 3. Fischerei- und Spezialfahrzeuge der Junge-Werft. Itzehoe: Rundschau 1985. 296 S.

Karting, Herbert: Bark, Schoner und Galeaß. Die Segelschiffe der Krupp-Germaniawerft Kiel. Rendsburg: Möller 1987. 269 S.

Süberling, Heinz-W.: Die Fährverbindung Glückstadt-Wischhafen von 1900 bis heute. O. O. 1988.

Schäfer, Siegfried: Die Entwicklung des Unterelbe-Fährbetriebes. Videofilm von ca. 20 Minuten. Glückstadt 1991.

Roll, Karl-Heinz, zusammengestellt: Ländliches Kellinghusen – eine 150jährige Vereins- und Heimatgeschichte. Hrsg. v. Verein für Landwirtschaft und Gewerbe für Kellinghusen und Umgebung. O. J.

Roll, Karl-Heinz: Stadt und Land – Hand in Hand – 75 Jahre Sparkasse Kellinghusen. O. J.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Die Landwirtschaft der holsteinischen Elbmarschen im Rahmen der schleswig-holsteinischen Landwirtschaft. (1800–1980). Teil 1. In: AfA 11, 1989. (ca. 1800–1845).

Stück, Deltev von der: Bauern im Wandel. Zur Landwirtschaft im Kreis Steinburg zwischen 1870 und 1970. In: AfA 11, 1989.

Wotha, Brigitte: Agrare Entwicklungsphasen und Benutzungsformen in der Kremper Marsch seit dem 18. Jh. Krempe 1990. 164 S. In: Archiv für Agrargeschichte der holsteinischen Elbmarschen. Beiheft 4.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Der „Concursus creditorum bei Detleff Struve zum Büttel“ (heute Julianka), besonders das Auktionsprotokoll über sein Inventar 1739, In: AfA 11, 1989.

Langmaack, Bernd: Besitz, Kapital, Geldumlauf und Zahlen im Umfeld des mittelholsteinischen Gutes Drage im 18. Jh. vor der großen Landreform. In: Heimat 97, 1990.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Schleswig-holsteinische Märkte im Jahre 1796. In: Rundbrief des Arbeitskreises für WSGSH, 50, 1990.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Eine Supplik der Eingesessenen der Kremper- und Wilstermarsch von 1735 zum Landhandwerk, Zollfreiheit und zur Befreiung vom Stempelgeld. In: AfA 11, 1989.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Pferde für Europa. Hrsg. v. Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holstein. O. O. 1991. 329 S.

Stamp, Friedrich: Der Lägerdorfer Zementarbeiterstreik von 1909. In: Demokratische Geschichte, Jahrbuch zur Arbeiterbewegung und Demokratie in S.-H., II, 1987.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Anschreibebuch-Forschungen aus den holsteinischen Elbmarschen. In: Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte S.-H. Bd. 21, 1992.

Gronau, Joachim: Von der dörflichen Meierei zum Butterwerk. Z. B. Peißen. In: Schleswig-Holstein Heft 4, 1991.

Lorenzen-Schmidt, Kl.-J.: Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, Maß- und Währungseinheiten. Neumünster: Wachholtz 1990. 88 S.

E: Beiträge zu Kunst und Kultur

Alt-Glückstadt in Bildern. Bd. 2. Glückstadt 1984. Hrsg. v. Gerhard Köhn, Reimer Möller, Walter Wilkens. 274 S.

Alt-Glückstadt in Bildern. Bd. 3. Glückstadt 1984. Hrsg. v. Gerhard Köhn, Reimer Möller, Walter Wilkens. 182 S.

Wätzel, Klaus: Wo der Westwind weht – Impressionen aus dem Kreis Steinburg. Itzehoe: Selbstverlag 1992. 54 Farbfotos.

Ökumenischer Kirchenführer für den Kreis Steinburg. Hrsg. v. Joh. Gerber und Wolfgang Kroker. Itzehoe: George 1992. 36 S., zahlr. farb. Abb.

Fischer, Peter: Holsteinische Elbmarschen. In: Bildergrüße aus Schleswig-Holstein. Neumünster: Wachholtz 1991.

Literaten in der Provinz – provinzielle Literatur? Schriftsteller einer norddeutschen Region. Hrsg. v. Alexander Ritter. Heide: Boyens & Co. 1991. 210 S. Zahlr. Abb. In diesem Sammelband sind enthalten:

Ritter, Alexander Dr.: Literaten in der Provinz – Provinzielles in der Literatur? Anmerkungen zu einer Frage und einer Veranstaltung.

Paczkowski, Renate, Dr., Kiel: Der Maler und die holsteinische Landschaft. Künstlerische Verarbeitung und dilettantische Reproduktion.

Mecklenburg, Nobert, Prof. Dr.: Wieviel Heimat braucht der Mensch? Gedanken über Beziehungen zwischen Literatur und Religion.

Dammann, Günter, Prof. Dr.: Johann Rist, Pastor und Schriftsteller zu Wedell! Der streitbare Statthalter der Barockliteratur in der Provinz.

Ritter, Alexander, Dr.: J. G. Müller (von Itzehoe): Aufklärung aus der Kleinstadt. Oder: Die begrenzten Möglichkeiten literarischer Gelehrsamkeiten.

Royer, Jean, Prof. Dr.: Detlev von Liliencron: Heimatkunst ist schön und gut, wo aber bleibt die Weltdichtung?

Koch, Manfred, Dr.: Schauplatz holsteinische Provinz. Tatsächliche Lebenserfahrung als literarische Bezugsgröße im Werk des Johann Hinrich Fehrs.

Dohnke, Kay: Itzehoe – Wendepunkt in einer politischen Biographie. Bodo Uhses Roman „Söldner und Soldat“ als Dokument deutscher Vergangenheit.

Hille-Sandvoß, Angelika, Dr.: „Zwischen Brokdorf und den Weiden im März“. Über Günter Grass der Fluß der Zeit.

Töteberg, Michael: „Sich irgendwo heimisch fühlen, das bedarf einer gewissen Willenskraft.“

- Lorenz, Otto, Dr.: „Noch einmal die Elbe.“ Das Bild der norddeutschen Landschaft im experimentellen Werk Heißenbüttels.
- Ritter, Alexander, Dr.: Veröffentlichungen zu Johann Gottwerth Müller (Itzehoe): Literatur des 18. Jahrhunderts, Spätaufklärung: (Hrsg.) J. G. Müller von Itzehoe und die deutsche Spätaufklärung. Studien zur Literatur und Gesellschaft im 18. Jahrhundert. Steinburger Studien Bd. 1. Heide 1978.
- Bildungsgeschichte und deklassierte Literatur. Anmerkungen zur philologischen Beschäftigung mit Müller von Itzehoe. In: J. G. Müller von Itzehoe und die deutsche Spätaufklärung. Hrsg. v. Alexander Ritter. Heide 1978. S. 51–63.
- Priewe, F.: Johann Gottwerth Müller von Itzehoe. Leben und Werk. In: Johann Gottwerth Müller: Siegfried von Lindenberg. Reprint der Ausgabe 1779. Dortmund 1978. S. 242–253.
- Zwischenbericht zur Forschungssituation. Johann Gottwerth Müller (Itzehoe). In: Steinburger Hefte Nr. 1, 1981, S. 1–4. Auch in: Steinburger Jahrbuch 1982. Itzehoe 1981. S. 305–308.
- (Hrsg.) Freier Schriftsteller in der europäischen Aufklärung: Johann Gottwerth Müller von Itzehoe. Analysen zu einem literaturgeschichtlichen Modellfall. Steinburger Studien Bd. 4. Heide 1986.
- Bücher zum Bürger. Die Itzehoer Lesegesellschaft und ihr aufklärerischer Organisator J. G. Müller. In: Freier Schriftsteller in der europäischen Aufklärung: Johann Gottwerth Müller von Itzehoe. Analysen eines literaturgeschichtlichen Modellfalls. Hrsg. v. Alexander Ritter. Steinburger Studien Bd. 4. Heide 1986. S. 9–31.
- Johann Gottwerth Müller (genannt Müller von Itzehoe). In: Aufklärung und Empfindsamkeit. Deutsche Dichter Bd. 3. Hrsg. v. G. E. Grimm und F. R. Max. Stuttgart 1988. S. 397–403.
- Lichtenbergs Freund: Müller von Itzehoe. Der arme Poet in der holsteinischen Provinz und sein Haushaltsbuch von 1777/78. In: Freiburger Universitätsblätter 1989. H. 104. S. 61–77.
- Zur Existenzkrise des freien Schriftstellers: Johann Gottwerth Müller und die Aufklärung aus der Region oder: Der Autor zwischen Kultur und Kommerz am Ende des 18. und 20. Jahrhunderts. In: Germanisten 1989. Deutschunterricht und Lebenswelt. Vortragsmanuskripte und Materialien. Hrsg. v. Almut Hoppe und Jürgen Wolff. Kiel 1990. S. 816–842.
- Bürger in der Gelehrtenrepublik: Johann Gottwerth Müller (gen. von Itzehoe), Levin Christian Sander, Ernst Christian Trapp und die deutsche Spätaufklärung. In: Itzehoe. Geschichte einer Stadt in Schleswig-Holstein. Bd. 2. Von 1814 bis zur Gegenwart. Itzehoe 1991. S. 239–249.
- Johann Gottwerth Müller (genannt von Itzehoe): Aufklärung aus einer Kleinstadt. Von den provinziellen Möglichkeiten literarischer Gelehrsamkeit. In: Literaten in der Provinz. – Provinzielles in der Literatur? Schriftsteller einer norddeutschen Region. Hrsg. v. Alexander Ritter. Heide 1991. S. 67–90.
- Freier Schriftsteller in der Gelehrtenrepublik: Johann Gottwerth Müller (gen. von Itzehoe) und die Existenzprobleme des Literaten zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. In: Publication du Centre Universitaire de Luxembourg. Germanistik/Fascicule III. Festschrift für Albert Schneider. Luxembourg 1991. Hrsg. v. Fernand Hoffmann und Joseph Kohlen. Luxembourg 1992. S. 71–94.
- Roll, Karl-Heinz: 150 Jahre Liedertafel Kellinghusen – 150 Jahre Botschafter der Muse und Musik. Kellinghusen 1985.
- Lühning, Frauke: Der Pastor am Fenster. Eine Lithophonie im Museum Kellinghusen. In: Nordelbingen Bd. 56, 1987.
- Lühning, Arnold: Der „Altdeutsche Gasthof“ Harms in Kellinghusen und die Kellinghusener Zimmer im Landesmuseum. In: Nordelbingen Bd. 59, 1990.

- Benz, Jörg/Saß, Wilhelm: Barocke Bildkunst in Itzehoe erzählt biblische Geschichte. Itzehoe: Beruf & Schule 1983. 176 S., 100 Abb., davon 35 farbig.
- Benz, Jörg: 150 Jahre Itzehoer Liedertafel 1841–1991. Eine Wanderung zwischen Kultur und Politik. Itzehoe: Selbstverlag 1991. 254 S. Zahlr. Abb.

F: Beiträge zu weiteren heimatkundlichen Themen

- In, um und über Glückstadt. Hrsg. v. Stadtwerken Glückstadt. Elf Stadtschreiber sehen Glückstadt. Glückstadt: Augustin 1992. 203 S.
- Wriedt, Elke: Minschen achtern Diek. Glückstadt 1992.
- Altstadt, Marga: De lütt Köksch. Horst: Werner Hinz 1991.
- Wandern und Erholen im Kreis Steinburg. Hrsg. v. Kreis Steinburg und Stadt Itzehoe. Glückstadt: Rautenberg 1992. 100 S. 16 Karten.
- Bruhn, Waltrud: Impressionen – Glückstadt über Glückstadt – über Glückstadt hinaus. Glückstadt 1992.
- Roll, Karl Heinz: 225 Jahre Kellinghusener Schützengilde. Kellinghusen o. J.
- Firla, Peter: Tennissport einst und heute. Kellinghusen o. J.
- Firla, Peter: Chronik der Reit- und Fahrschule Kellinghusen und Umgebung. Kellinghusen o. J.
- Firla, Peter: Die Entwicklung des Vereins für Leibesübungen Kellinghusen. Kellinghusen o. J.
- Möller, Hans-Reimer: Stadtdenkmal Glückstadt. Die Hauptmerkmale und deren Restaurierung im Zuge der Altstadtsanierung. In: Nordelbingen Bd. 56, 1987.
- Gronau, Joachim: Archäologie als Hobby. In: Schleswig-Holstein Heft 10, 1991.
- Engel, Gerd: Rarotonga im Nebel. Lotsengeschichten. Norderstedt: Heinemann 1980. 96 S.
- Engel, Gerd: Schweres Wetter. Lotsentips für Segler. Oldenburg: Stalling 1982. 168 S.
- Engel, Gerd: Seekreuzer auf Abwegen und andere Seglergeschichten. Bielefeld: Delius & Klasing 1985. 107 S.
- Engel, Gerd: Münchhausen im Ölzeug. Seemannsgarn leicht verkinkt. Berlin: Ullstein 1989. 125 S.

G: Weitergehende Literatur, z. B. Belletristik, von Steinburger Schriftstellern

- Röper, Gerhard: Die Innenraumgestaltung der ländlichen Profanarchitektur Schleswig-Holsteins, vornehmlich des 18. Jahrhunderts. Otterndorf 1984. 3 Bde. 1.500 S.
- Göttsche, Bert C.: Der Junge aus Langenbargen. Itzehoe: Fock o. J. 432 S.
- Göttsche, Bert C.: De Regentrude. Een plattdüütsch Märken vun Storm – To'n Lesen und Vörlesen. Itzehoe: Fock o. J.
- Göttsche, Bert C.: Mit der Hoffnung in die Schatzkammer – ein Nordseebuch –. Itzehoe: Fock o. J.
- Göttsche, Bert C.: Martin der Fernfahrer. Eine Reise durch Europa. Itzehoe: Fock o. J.
- Göttsche, Bert C.: Die traumhaft schöne Hinrichtung. Eine abenteuerliche Flucht in die Zirkuswelt. Itzehoe: Fock o. J., 305 S.
- Göttsche, Bert C.: Der Tag, als die Welt noch im Tau lag. Itzehoe: Fock o. J.
- Göttsche, Bert C.: Mais. U.S.A. – ganz nah gesehen. Itzehoe: Fock 1992.
- Bohns, Hans: Seleskoje. Erlebnisse und Begegnungen in einem russischen Dorf während des 2. Weltkrieges. Selbstverlag 1992. 24 S. Zahlr. Abb. vom Verfasser.

Kühl, Thusnelda: Die Dichterin der Marschen. Hrsg. v. Arno Bamm. In: Profile. München: Profile-Verlag 1992. 314 S.

Meding, Dorothee von: Die Frauen des 20. Juli. Mit dem Mut des Herzens. Berlin: Siedler 1992. 297 S.

Kuhnke, Gabriele: Bei uns in Sommerland. München: Schneider 1992. 120 S.

Kuhnke, Gabriele: Die acht vom großen Fluß. 12 Abenteuerbücher für Kinder. Je 120 S. München: Schneider 1985–1992.

Kuhnke, Gabriele: 2 Gäste zuviel. Lustspiel in Nieder- und Hochdeutsch. Leer: Ostfriesischer Theaterverlag 1991.

Suhr, Hans: Die Ungnade der zu frühen Geburt. – Die betrogene Generation. Roman. 360 S. O. J. O. O.

H: Kataloge im Kreismuseum „Prinzeßhof“, Itzehoe

Zur Ausstellung „Prinzeßhof“ im September 1991: Fünf Künstler sehen den Flensburger Hafen. Friedel Anderson, Brigitte Borchert, Erhard Göttlicher, Rüdiger Pauli, Nikolaus Störtenbecker.

Martin Lassen: Ziffern und Buchstabenvarietäten. Itzehoe 1992.

Friedel Anderson: Malerei 1984–1990. Eine Ausstellung anlässlich der Verleihung des Kulturförderpreises des Kreises Steinburg. Itzehoe 1991.

Frauke Barow: Unterwegs in Städten. Itzehoe 1992.

Max Kahlke: Das religiöse Werk. Hrsg. v. Verein der Freunde und Förderer des Detlefsenmuseums e. V. Glückstadt. Einblick ins Werk. Itzehoe 1992.

Frühe Siedler an der Küste. Küstenarchäologie in Dithmarschen und Steinburg. Heide: Boyens 1991.

Bussler, Peter: Friedrich Mißfeldt, ein Maler der norddeutschen Landschaft. Itzehoe 1989.

Hanns Radau, 1901–1960. Itzehoe 1991.

Taler, Taler – du mußt wandern ... Münzen und Medaillen aus dem Kreismuseum Prinzeßhof. Itzehoe o. J.

Schultheater an der Kaiser-Karl-Schule. Fotografien v. Rainer Naudiet. Itzehoe 1989.

„Die stärkste der Partei'n ...“. Arbeiterbewegung und Arbeiterkultur im Kreis Steinburg zwischen 1860 und 1960. Zur Geschichte der Arbeiterbewegung und Demokratie. Buch zur Ausstellung zusammengestellt von Doris Foitzik unter Mitarbeit der Herausgeber: Gesellschaft für Politik und Bildung Schleswig-Holstein e. V. Veröffentlichung des Beirats für Geschichte der Arbeiterbewegung und Demokratie in S.-H. Bd. 6.

Neues Wohnen auf dem Lande. Itzehoe: Museumsheft 1. O. J.

Hans Speerschnieder. Küstenlandschaft zur Ausstellung Flensburg, Schiffahrtsmuseum, Itzehoe Prinzeßhof. Hrsg. v. Schiffahrtsmuseum Flensburg. Kiel: Landesbibliothek 1990.

Realistsymposium Kleinsassen 1989 und 1990. Friedel Anderson, Stéphane Belzère – Krienbühl –, Ellen van Ess, Klaus Heidtke, Nikolaus Störtenbecker, Robert Weingärtner, Hrsg. v. Landkreis Fulda – Der Kreisausschuß, Volkshochschule.

Elke Wree: Küstenlandschaft. Aquarelle von Sylt. Schiffahrtsmuseum Flensburg 1991. Kreismuseum Prinzeßhof 1991/92.

Fritz Fleer: Plastiken – Reliefs. Itzehoe 1989.

„Steinburger Pflanzenwelt“ – Vergängliche Schönheit und Vielfalt. Itzehoe 1990.

Der aufrechte Gang. Malchin, Dokumente zur Wendezeit. Itzehoe 1992.

Buchbesprechungen

Schleswig-Holsteinische Regesten und Urkunden. Hrsg. v. Schleswig-Holsteinisches Landesarchiv. Bd. 9. Herrschaft Breitenburg 1256–1598. Bearb. von Kurt Hector und Wolfgang Prange. Veröffentlichungen des Schleswig-Holsteinischen Landesarchivs 21. Neumünster: Wachholtz 1988, 657 Seiten. Geb. 98,- DM.

Der Band dokumentiert die Bestände des Breitenburger Archivs für die Zeit von 1256 bis 1598, und dies kann geschehen, weil die Unterlagen, unbeeinträchtigt z. B. durch die Brandschatzungen während des Dreißigjährigen Krieges, zur Verfügung stehen. Inhaltlich geht es vor allem um Besitztittelwechsel bei Landverkäufen und anderen Besitzübertragungen, um Abgabenvereinbarungen, Geldschulderklärungen, Erbangelegenheiten u. ä. So informiert die erste Urkunde vom 13. Januar 1256 (Segeberg) über folgendes: „Propst B(ertold) und der Konvent zu Segeberg verkaufen ihre Ländereien in Wich zwischen Kellinghusen und Stellau an das Kloster Neumünster“. Und die letzte Urkunde, Nr. 1234 vom 23. Dezember 1598 belegt: „Berend Notwehr verkauft Heinrich Rantzau nebst vier Kühlen alle seine bei Itzehoe belegenen, von seinen Eltern ererbten und teils von Paul Rantzau, Klostervogt zu Itzehoe gekauften Stücke Landes [...]“. Die Materialfülle wird dem Benutzer durch die chronologische Anordnung der Urkunden, eine Konkordanz der Archivsignaturen sowie ein Orts- und Personenregister erschlossen.

Bodo Uhse: Söldner und Soldat. Roman. Mit einem Nachwort von Kay Dohnke. Berlin: Aufbau Taschenbuch Verlag o. J. Neudruck der Ausgabe: Berlin und Weimar 1974. 325 Seiten. Kart. 16,80 DM.

Bodo Uhse, Schriftsteller, geboren 1904, gestorben 1963 in Ost-Berlin, 1921 Redaktionsvolontär, 1927–1930 aktiv in der NSDAP tätig, 1931 Kommunist, 1933 Emigration nach Paris, 1936 Kommissar im Spanischen Bürgerkrieg, 1940 Emigration nach Mexiko, 1948 Rückkehr nach Ost-Berlin, 1949–1958 Chefredakteur der literarischen Zeitschrift „Aufbau“, 1963 der Zeitschrift „Sinn und Form“. So heißt es knapp in einem literarischen Lexikon. Der Roman, an dem Uhse seit 1933 schreibt und der dann unter dem Titel „Söldner und Soldat“ 1935 veröffentlicht wird, ist die erzählerische Verarbeitung seiner eigenen Biographie unter dem besonderen Aspekt der politischen Konversion vom Nationalsozialisten zum Kommunisten. Die epische Ausgestaltung seines Lebensweges umfaßt in den ersten sieben Kapiteln seine Jahre in Bamberg und Ingolstadt von 1921 bis 1928, die Folgezeit von 1929 bis 1931 in Itzehoe in den nächsten sieben Kapiteln. Der Roman ist zugleich ein Beispiel aus der literarischen Tradition antifaschistischer Literatur von sozialistischen Autoren, ein Dokument für die komplizierten politischen Lebensläufe in politisch schwieriger Zeit der Weimarer Republik und auch ein Stück gesellschaftspolitischer Zeitgeschichte einer Region in Schleswig-Holstein und des Ortes Itzehoe. Diese Zusammenhänge hat Kay Dohnke in einem kundigen Nachwort erläutert und mit ausführlichen Anmerkungen dokumentiert.

Martin Becker/Dieter-J. Mehlborn: Siedlungen der 20er Jahre in Schleswig-Holstein. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992, 173 Seiten. Kart. 28,- DM.

Der Band legt „Ergebnisse der Forschungsarbeit an der Fachhochschule Kiel, Fachbereich Bauwesen in Eckernförde, Institut für Städtebau und Sozialplanung“ vor. Er besteht aus einem Textteil, der die kulturpolitischen und architekturhistorischen Umstände erläutert, aus einem zentralen Bildteil (Gebäudeansichten, Architekturpläne, Grundrisse) ausgewählter Beispiele aus verschiedenen Orten, einem weiteren Teil ergänzender Gebäudebeschreibungen.

Theodor Lübke/Günther Pump: Heide. Marktstadt im Nordseewind. Heide: Westholsteinisches Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992. Stadtansichten und Landschaftsbilder Band 4. 96 Seiten. Geb. 29,80 DM.

Walter Raabe: Eiderstedt. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992. Stadtansichten und Landschaftsbilder Band 5. 84 Seiten. Geb. 25,80 DM.

Die beiden Bände setzen die Reihe der „Stadtansichten und Landschaftsbilder“ aus schleswig-holsteinischen Regionen in der bewährten Qualität fort. Mit dem leicht verständlichen Text wird der Leser in die geographischen und kulturgeschichtlichen Besonderheiten von Heide und der Halbinsel Eiderstedt eingeführt. Die in den Text integrierten zahlreichen Bilder illustrieren die Vielfalt einer deutschen Küstenlandschaft, die vor allem dem Urlauber mit ihren besonderen Eigenschaften nahegebracht werden soll.

Walter Fiedler: Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992. 208 Seiten. Geb. 19,80 DM.

Mit diesem handlichen Buch ist dem Verlag ein nützlicher Reiseführer gelungen, der mit Hilfe von Text, Fotos, Zeichnungen, Karten in die wesentlichen natur- wie kulturgeschichtlichen Bedingungen der Nordseeküste einführt. Er wendet sich vorrangig an den Touristen, dem didaktisch anschaulich und sachlich zuverlässig über die natürlichen Bedingungen der Westküste berichtet wird, über ihre Entstehungsgeschichte, die Pflanzen- und Tierwelt, die mit dem Meer und der Küste zusammenhängende Volkskultur und die Küstenforschung.

Gerda Nissen: Typisch Dithmarscher. Ansichten und Profile eines legendären Volkes. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992. 124 Seiten. Geb. 24,80 DM.

Die Lektüre des Buches überzeugt beim ersten Lesen durch seine sprachlich erfrischende Darstellung einen Teil der schleswig-holsteinischen Bevölkerung, und zwar derjenigen Leute, die an der Westküste jenseits des Nord-Ostsee-Kanals wohnen. Die zweite Durchsicht kann dann allerdings zur Verärgerung führen, weil die geschichtlichen, gesellschaftspolitischen und soziokulturellen Bedingungen dieses Landesteils im Anekdotischen zur flotten Unterhaltung degenerieren und letztlich nur die schon bekannten Klischees transportieren werden. Der Kompromiß, eine leicht lesbare Unterhaltungsektüre mit dem Anspruch auf zuverlässige Information über eine Region zu verbinden, führt zu keinem befriedigenden Ergebnis.

Friedrich Hebbel: Finanztagebücher 1846–1863. Hrsg. v. Rolf Engelsing. Heide: Westholsteinische Verlagsgesellschaft Boyens & Co. 1992. Schriften der Schleswig-Holsteinischen Landesbibliothek, Bd. 15. 412 Seiten. Kart. 48,- DM.

Mit diesem Band ist eine wichtige Publikation anzukündigen, die einen aufschlußreichen Beitrag zur Sozialgeschichte der deutschen Schriftsteller und der literarischen Kultur leistet. Rolf Engelsing, bekannt durch seine Publikation zur Buch- und Lesergeschichte, dokumentiert die kompletten Wirtschaftsunterlagen des Dramatikers, seine Finanztagebücher 1846–1856, 1857–1863. Die zweite Hälfte des Bandes umfaßt eine alphabetisch angelegte, lexikalisch eingerichtete Aufschlüsselung von Begriffen, Namen und Sachverhalten, die allesamt etwas mit dem wirtschaftlichen Teil einer Schriftstellerexistenz zu tun haben. Beide Teile des Buches überzeugen durch Solidität und Akribie in der Dokumentation und Kommentierung. Sachlich und methodisch kann diese Veröffentlichung für ähnliche Unternehmungen als vorbildlich empfohlen werden.

Mechthild Freudenberg: Verwaltung der Not oder Not der Verwaltung. Die Arbeitsverwaltung zwischen Weimarer Republik und dem Ende des Wirtschaftswunders. Kiel: Zentralstelle für Landeskunde 1991. 183 Seiten. Kart.

Jahrbuch der Karl-May-Gesellschaft 1991, Hrsg. v. Claus Roxin, Heinz Stolte und Hans Wollschläger. Husum: Hansa 1991. 381 Seiten. Geb. 48,- DM.

Die elf Beiträge informieren über die folgenden Aspekte der May-Forschung: über Biographisches, die Rezeptionsgeschichte von Goethe und May, Bloch und seinen May-Vortrag, über feministische Theologie im Mays Schriften, den Helden Kara Ben Nems und Szenisches in den Romankonzeptionen, über ein Frühwerk des Dichters, die Verwendung der chinesischen Sprache, die Parallelität zwischen den Werken Möllhausens und Karl Mays und über den Forschungsstand.

Hans Joachim Kühn: Die Anfänge des Deichbaus in Schleswig-Holstein. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1992. Kleine Schleswig-Holstein-Bücher Band 42. 94 Seiten. Geb. 19,80 DM.

Die Reihe ist für ihre solide Informationsleistung bekannt. Der Band bestätigt diesen Anspruch und informiert durch Text, Bild und Karten über die geschichtliche Entwicklung des Deichbaus an der Westküste Schleswig-Holsteins und die Deichbautechniken. Eine knappe Literaturzusammenstellung schließt den Überblick ab.

Demokratische Geschichte. Jahrbuch zur Arbeiterbewegung und Demokratie in Schleswig-Holstein VI. Kiel: Neuer Malik Verlag 1991. 355 S. mit zahlr. Abb. Br. 36,- DM.

Die Demokratische Geschichte geht mittlerweile ins sechste Jahr – sicheres Zeichen, daß dieses Jahrbuch für „Geschichte von unten“ seine Leser findet. War die Auseinandersetzung mit der schleswig-holsteinischen Vergangenheit jahrzehntelang Sache angesehener Vereine und „Heimat“-institutionen, so zeigt dieses vergleichsweise junge Unternehen mit seiner ungewöhnlichen Schwerpunktsetzung, was in eben diesen Jahren meist versäumt oder links liegen gelassen worden ist.

Links liegen gelassen im wahrsten Sinne des Wortes, aber nun werden diese Themen links aufgesammelt: das Jahrbuch trägt aus gutem Grund den Titelzusatz „zur Arbeiterbewegung und Demokratie“, was aber nicht mehr – oder nicht weniger – heißen soll als: Geschichte von unten, Beschäftigung mit den Lebensbedingungen jener Menschen, die für die konventionelle historische Forschung lange Zeit nicht existierten (der Fairneß halber sei angemerkt: auch die „etablierten“ Geschichtsvereine haben aus früheren Defiziten gelernt und greifen zu neueren Methoden, etwa der historischen Sozialforschung). Die Mitarbeiter des sechsten Bandes der „Demokratischen Geschichte“ haben sich einem breiten Themenspektrum gewidmet, das zwischen den Polen „Leibeigenschaft im 17. Jahrhundert“ (Otto Ulbricht) und „Das Lager Solomit“ (Uwe Carstens) angesiedelt ist – die Lektüre gerade des letztgenannten Aufsatzes zeigt, daß auch heute noch Menschen in Kiel unter schwer erträglichen Bedingungen leben müssen. Schwerpunkt mehrerer Beiträge ist die Entnazifizierung (Krämer, Christen), ferner geht es um wandernde Handwerker im 19. Jahrhundert (Hose), den Geheimkongreß deutscher Sozialdemokraten in Kopenhagen 1883 (Fischer), um Helgoland nach dem Krieg (Schmidt) und um den Kieler Friedhof Eichhof als Quelle historischen Arbeitens (Bigga, Colmorgen, Danker, Dittrich). Die Aufsätze in der „Demokratischen Geschichte“ zeichnen sich alle durch ungewöhnlich gute Lesbarkeit aus – Wissenschaftlichkeit baut hier keine Hürden vor dem interessierten Laien auf. Und eine Vielzahl von Abbildungen – Faksimiles, Fotos, Zeichnungen – dokumentiert die Darstellungen und regt zum Lesen an. Ein umfangreicher Rezensionsteil bringt kritische Besprechungen zu neuerschienener Literatur.

Das Fazit kann daher nur lauten: die „Demokratische Geschichte“ bringt erfreulich frischen Wind in Schleswig-Holsteins Geschichtsforschung und vermittelt dem heutigen Leser problemlos eine lebendige Vorstellung von früheren Zeiten.

Kay Dohnke

Hannes Hansen: Spaziergänge in Schleswig-Holstein. Spaziergänge im Nordosten Deutschlands. Spaziergänge in Kiel. Alle Bände erschienen im Neuen Malik Verlag, Kiel 1992. 82 bzw. 96 S. mit einer Karte. Br. je 17,80 DM.

Es muß schon eine seltene Spezies sein, dieser Hannes Hansen: ein Flaneur, ein Spaziergänger fast aus Profession, und noch dazu einer, der seine Beobachtungen nicht für sich behält, sondern gemäß einer allenfalls in den zwanziger Jahren intensiv gepflegten Tradition darüber öffentlich berichtet – in Zeitungen zumeist, und nun auch, textlich vermehrt, in diesen drei Bändchen.

Herr Hansen ist dabei eine Spürnase, ein glücklicher Finder und ein guter Kenner der Gegenden, durch die er flaniert (oder ist er erst durch seine Streifzüge zum Kenner geworden?): Er vermag es nämlich allemal, an noch so unscheinbaren Orten Interessantes aufzuspüren oder doch interessant darüber zu schreiben, angereichert mit der nötigen Prise von Hintergrundinformationen, die seine Beschreibungen eben mehr sein lassen als zufällige Worte eines zufälligen Passanten.

Nein, Hannes Hansen geht schon gezielt los, anfangs vielleicht ohne festes Ziel; mit geschultem Blick geht er jedoch nie fehl, sondern kehrt voller Eindrücke an den heimischen Schreibtisch zurück und entwirft seine Miniaturen. Gewiß, es sind überwiegend kurze Texte, deren Länge wohl vom Rahmen der regelmäßigen Zeitungsrubrik begrenzt ist, aber manch einer kann eben auf wenig Platz viel mitteilen – und so einer ist auch Hannes Hansen.

Und: seine Skizzen reizen zur eigenen Anschauung, die – geleitet vom Profi-Flaneur – zumeist aufschlußreich werden dürfte. Da muß Kiel, muß Schleswig-Holstein und der übrige Norden Deutschlands schon recht verhagelt sein, wenn man an der beschreibenden Hand von Hannes Hansen einen Reifall erleben sollte...

Anspruch auf Enzyklopädisches erhebt keiner der Texte in den drei Bändchen. Aber könnten sie sonst so anregend wirken? Kurze Eindrücke, Impressionen aus der Perspektive des Fußgängers – der sich, einmal aus Kiel herausgewagt, wohl doch hin und wieder einem Fahrzeug anvertrauen muß –, Schnappschüsse mit Worten, die den Blick hinter den Kulissen der Glanzpostkartenoberflächlichkeit anbieten – zum Nachahmen in natura, nicht zum Erlesen daheim auf dem Sofa. Hannes Hansens persönliche Begegnungen mit den Kiefern, den Schleswig-Holsteinern, den Nordostdeutschen gibt's gratis dazu – oder doch fast gratis, aber 17,80 DM pro Bändchen ist sicherlich lohnend angelegtes Geld für kurzweiliges Lesen und Anregung zu manchem Ausflug... K. D.

Jenspeter Rosenfeldt: Nicht einer – viele sollen leben! Landreform in Schleswig-Holstein 1945–1950. Kiel: Neuer Malik Verlag 1991. Veröffentlichungen des Beirats für Geschichte, Band 9. 168 S. mit zahlr. Abb. Br. 29,80 DM.

Schleswig-Holstein, als relativ dünn besiedeltes Gebiet während des Zweiten Weltkrieges weitgehend von Zerstörungen verschont, war in den Jahren nach 1945 mit einem Problem ganz eigener Art konfrontiert: die große Zahl von Flüchtlingen aus dem übrigen Deutschland macht eine Neuorganisation der Lebensmittelproduktion nötig. Und so faßten die Politiker Erich Arp (SPD) und Theodor Stelzer (CDU) den Plan zu einer umfassenden Landreform, die die bislang dürftige Produktivität der landwirtschaftlichen Betriebe erhöhen sollte. Durch Veränderung von Besitzverhältnissen und die Ansiedlung von Flüchtlingen auf eigenem Boden sowie einer Umorganisation der weiterverarbeitenden Wirtschaft, so die Vorstellungen, hätte das Land den dort lebenden Menschen sowohl Arbeit als auch ihre Ernährung gesichert.

Jenspeter Rosenfeldt stellt in seiner Analyse dieses in den westlichen Besatzungszonen einzigartigen Konzepts die unterschiedlichen Ideen zur Veränderung vor und zeigt auf, warum die Reform nach der Wahlniederlage der SPD 1950 scheiterte. Mit seiner breit fundierten Arbeit ergänzt er die kaum beachtete Sonderentwicklung in Schleswig-Holstein, die bislang allenfalls in den Fußnoten der Landesgeschichte erwähnt wurde. K. D.

Detlef Korte: „Erziehung“ ins Massengrab. Die Geschichte des Arbeitserziehungslagers Nordmark Kiel-Russee 1944–1945. Kiel: Neuer Malik Verlag 1991. Veröffentlichungen des Beirats für Geschichte, Band 10. 329 S. mit zahlr. Abb. Br. 24,80 DM.

Nur dem aufmerksamen Spaziergänger auf dem Friedhof Eichhof in Kiel wird vielleicht auffallen, daß es hier ein größeres Gräberfeld mit schlichten Steinplatten gibt, die teils kyrillisch beschriftet sind. Fast namenlose Gräber, niemand weiß etwas über die hier Bestatteten. Und noch weniger Spaziergänger dürfte ein Mahnmal bekannt sein, das sich auf dem Areal am Kieler Russee befindet und über die Existenz eines Konzentrationslagers informiert, genauer des „Arbeitserziehungslagers Nordmark“. Ein Spaziergänger jedoch sah zwischen beiden Orten eine Verbindung, fragte nach und forschte und ließ sich vor allem nicht von anfänglichen Fehlschlägen entmutigen.

1980 nahm sich Detlef Korte, damals frischgebackener Student der Geschichtswissenschaft, des Themas „Arbeitserziehungslager Nordmark“ an – erst nach mehr als 10 Jahren kann er seine Ergebnisse jetzt in eine monographische Darstellung als Dissertation vorlegen. In mühsamer Kleinarbeit galt es, die wenigen überhaupt noch erhaltenen Akten und Unterlagen aus den Jahren 1944/45 aufzuspüren, Hintergründe und Zusammenhänge zu rekonstruieren. Langsam kristallisierte sich so ein Bild heraus, das eine weitere Facette aus dem nationalsozialistischen System zur Zerstörung von Menschen erkennbar machte, ein Lager zu ihrer gezielten Vernichtung durch Arbeit. Das Lager „Nordmark“ war Teil einer Reihe von „Einrichtungen“, in denen hauptsächlich Ausländer – Frauen und Männer aus Polen, Rußland, Italien und anderen besetzten Gebieten – für die Nationalsozialisten hart arbeiten mußten, unter unmenschlichen Bedingungen, unter Qual und Folter, meist bis zum Tode.

Dieses finstere Kapitel der Landesgeschichte wird in Kortes Arbeit beklemmend lebendig, da er nicht nur trockene Informationen auflistet, sondern vor allem mittels Zeugenberichten persönliche Schicksale rekonstruiert – das Lager „Nordmark“ reiht sich nicht aufgrund großer Operzahlen in die Gesamtbilanz der nationalsozialistischen Verbrechen ein, sondern wegen der real begangenen Verbrechen, die auch und gerade in vergleichsweise kleinem Maßstab erschütternd sind. Gewiß, Auschwitz, Buchenwald oder Dachau sind fern von Schleswig-Holstein, das dahinterstehende menschenverachtende Unrechtssystem herrschte aber auch hier im Norden.

Korte beläßt es aber nicht bei der teilnehmenden Beschreibung konkreter „Vorgänge“ im Lager – harmloses Wort für Qual, Folter, Mord –, sondern er zeigt auch die für den Betrieb dieses „Arbeitserziehungslagers“ nötige Verwaltungsstruktur auf und kristallisiert so die Perversion buchhalterisch-organisatorischen Denkens heraus.

Detlef Kortes Untersuchung zum Arbeitserziehungslager Nordmark ist nicht nur hinsichtlich des Forschungs- und Kenntnisstandes zur NS-Geschichte Schleswig-Holsteins eine profunde Ergänzung; sie nimmt auch wegen der gelungenen Verbindung zwischen wissenschaftlicher Darstellung und zugleich menschlich-persönlicher Anteilnahme eine herausragende Stellung in der Literatur zur Landesgeschichte ein – der Historiker verliert nie die hinter den Vorgängen stehenden Menschen aus dem Blick. Kay Dohnke

Bernhard Michael Menapace: „Klein-Moskau“ wird braun. Geesthacht in der Endphase der Weimarer Republik (1928–1933). Kiel: Neuer Malik Verlag 1991. Veröffentlichungen des Beirats für Geschichte, Band 11. 269 S. mit zahlr. Abb. Br. 29,80 DM.

Die nicht sonderlich umfangreiche Reihe der Untersuchungen zur Geschichte schleswig-holsteinischer Orte erfährt durch die anzuzeigende Arbeit von Bernhard Michael Menapace über Geesthacht in der Endphase der Weimarer Republik eine erfreuliche Erweiterung. Aufgrund der wechselnden Zugehörigkeit des Ortes blieb Geesthacht bislang in größer angelegten historischen Untersuchungen meist unbeachtet; dabei hätte die ungewöhnliche politische Entwicklung der Stadt die Aufmerksamkeit der Forscher schon eher herausfordern können.

In seiner dem Buch zugrundeliegenden Magisterarbeit unternimmt Menapace die mühevollen Arbeit, aus verschiedenen Quellen und Zeugenaussagen den Weg der Stadt von der kommunistischen zur nationalsozialistischen Hochburg zu erklären. Orientiert an sozio-ökonomischen Methoden der Geschichtsforschung stellt der Verfasser die politischen und wirtschaftlichen Strukturen der Gemeinde in ihrer Wechselbeziehung zur mehrheitlichen Meinung der Bevölkerung und den daraus resultierenden Wahlergebnissen dar. Die rasche Entwicklung Geesthachts während der Kaiserzeit zum Industriestandort scheint dabei als Ausgangsbedingung für die politische Radikalisierung seiner Einwohner in den wirtschaftlichen Krisen Jahren ab 1918 auf. Das Unvermögen, die unmittelbaren Kriegsfolgen in absehbarer Zeit zu lösen, machte die aufgrund breiter Arbeitslosigkeit verarmte Bevölkerung in ihrer Opposition gegen die Regierung für die demagogische Propaganda von Rechts empfänglich; Wahlergebnisse spiegeln, wie besonders 1927/28 der Trend zugunsten der Nationalsozialisten umschlug. Menapace veranschaulicht allgemein gültige Thesen zur Geschichte der Weimarer Republik durch sein auf regionaler Basis erhobenes Fakten- und Datenmaterial. Auf diese Weise wird nicht nur Geschichte am konkreten Beispiel nachvollziehbar, sondern es wird ebenfalls deutlich, daß ein Zusammentreffen mehrerer Faktoren für den Niedergang der Demokratie und den Weg in die Diktatur ausschlaggebend war. K. D.

Walter Heesch: Windmühlen in Schleswig-Holstein in alten Ansichten. Zaltbommel/Niederlande: Europäische Bibliothek Bd. 4 (1989). 143 Abbildungen. Bd. 5 (1990). 143 Abbildungen. Bd. 6 (1992). 141 Abbildungen. Geb. je 29,80 DM.

Noch um die Jahrhundertwende habe fast jedes größere Dorf eine Mühle gehabt, und in den Außenbezirken der Städte hätten Windmühlen die Bebauung auf charakteristische Weise geprägt. Die Dokumentation dieser Windmühlenkultur in Schleswig-Holstein hat der Herausgeber inzwischen auf sechs Bände ausgedehnt. Es sind vor allem Ansichtspostkarten, die als Bildgrundlage benutzt werden. Knappe Sacherläuterungen ergänzen die Bilder, zwei Register – das eine für den jeweiligen Band und das andere sämtliche erschienenen Ausgaben berücksichtigend – erleichtern dem Leser den Umgang mit diesen informativen Veröffentlichungen zu einem besonderen Teil regionale Kultur.

Karl Heinz Ebel: As Till Ulenspiegel wedderkeem. Geschichten in Plattdeutsch und hochdeutscher Übertragung. Neumünster: Wachholtz 1991. 119 Seiten. Kart. 14,80 DM.

Zwei Umstände sind an diesem Band von 22 kurzen Erzählungen bemerkenswert. Das ist einmal der stofflich-thematische Zusammenhang. Der Autor läßt Till Ulenspiegel wieder auf die Erde zurückkommen, in unser Jahrhundert, und neue Streiche ausführen, mit denen Mängel unseres Lebens durch humorvolles Tun aufgedeckt und kritisiert werden. Und da ist zum anderen die Entscheidung des Autors, die jeweilige Geschichte sowohl auf Plattdeutsch als auch auf Hochdeutsch vorzustellen. Dies kann für manchen Leser reizvoll erscheinen. Ob jedoch die manchmal etwas bemühten Aktualisierungen der Ulenspiegelereien auf uneingeschränkte Zustimmung treffen, das mag der Leser selbst entscheiden.

Peter Fischer: Holsteinische Elbmarschen.

Bildergrüße aus Schleswig-Holstein mit Texten und 40 Farbfotos. Karl Wachholtz Verlag, Neumünster 1992. 48 S., geb., 16,80 DM.

Man blättert in dem zauberhaften Bildband „Holsteinische Elbmarschen“ aus der Reihe „Bildergrüße aus Schleswig-Holstein“ (Wachholtz Verlag, Neumünster) und erlebt 57 Kilometer Elbmarschen von Wedel bis Brunsbüttel. Peter Fischer ist es gelungen, in seiner kurzen Einführung sowohl die geologische und geographische Entwicklung des Urstromtales, mit eingeflochtenen Sagen der Über- und Unterirdischen und den gierigen Wasserleuten, anschaulich zu machen, als auch die Leistung der holländischen Kolonisten, die Anlage der Entwässerung und den Deichbau zu erläutern.



Es fehlen nicht die Hinweise auf die großen Sturmfluten und Sperrwerkbauten, von der „Mandränke“ von 1634, die schlimm-wütende Weihnachtsflut von 1717, wo von Brunsbüttel bis Wewelsfleth der Elbdeich in der Wilstermarsch an mehreren Stellen brach, die Stördeiche nicht standhielten und die Wilstermarsch vollkommen überschwemmt wurde, es aber auch den Bewohnern der Kremper, Seestermüher und Haseldorfer Marsch nicht viel besser erging. Noch einmal wird die Februarflut von 1825 erwähnt und schließlich – trotz der Erhöhung der Deiche nach der Hollandkatastrophe von 1953 – die verheerende Flut vom 16. Februar 1962, die in Hamburg 340 Todesopfer forderte.

Die Landesregierung Schleswig-Holstein setzte den „Generalplan Deichverstärkung, Deichverkürzung und Küstenschutz“ beschleunigt und mit enormen Investitionen um. Die Maßnahmen zur Deichverstärkung, die Sperrwerkbauten, zuletzt das große Störsperrwerk und ab 1975 der zwölf Kilometer lange Landesschutzdeich der Haseldorfer Marsch sind ein Begriff, letzterer unter Protest der Umweltschützer, weil der neue Deich durch das international anerkannte Feuchtgebiet der Haseldorfer Binnenelbe verläuft. Peter Fischer läßt allerdings die Frage offen, ob der erhöhte und mit einem flachen Profil versehene Elbdeich von Wedel bis Brunsbüttel die Bewohner der 65 000 Hektar großen Marschen schützen kann, wenn bei einer neuen Sturmflut der Stauraum beiderseits der Elbe für die Wassermassen fehlt.

Weitere Abschnitte sind der intensiven Landwirtschaft, den Grünlandbetrieben, dem intensiven Gemüseanbaugelände bei Glückstadt und dem größten geschlossenen Baumschulanlagegebiet der Welt bei Elmshorn gewidmet, ehe anschließend die Industrie hinterm Deich (vornehmlich im Raum Brunsbüttel) zu Wort kommt und zu allerletzt die Elbmarschen als geruhsamer Freizeit- und Erholungsraum beschrieben werden.

Was in der kurzen Einführung dem Leser deutlich gemacht wird, findet in 40 reizvoll ausgesuchten Farbfotos in einer kulturhistorischen Bilderwanderung vom Schulauer Fährhaus bis hin zur Schleuse Brunsbüttel seine ansprechende Ergänzung. Für die jeweils knappe, aber treffende Erläuterung sorgte Peter Fischer, von dem auch die Fotos stammen.

E. Fröbe

Waltrud Bruhn: Fama Fortuna Rosen
Verlag J. J. Augustin, Glückstadt 1991, 376 S., geb., 57,- DM

„Fama Fortuna Rosen“ umschließt als Titel ein 375-Seiten-Buch, das nicht nur neues Platt- und Hochdeutsches aus der Feder der Autorin *Waltrud Bruhn* bietet, sondern zugleich *Neuartiges* – sowohl gemessen an ihren bisherigen Büchern als auch in Beziehung und im Vergleich zur gegenwärtigen belletristischen Bücherwelt.

Ist es überhaupt ein der Belletristik zuzuordnendes Buch? Schon der erste, knapp 80 Seiten umfassende hochdeutsche Prosateil verwehrt diese Zuordnung. Die darauffolgenden rund 200 Seiten füllen Gedichte in zweisprachigen, in vier Fällen dreisprachigen – nämlich von Simon Jones auch ins Englische übertragenen – Fassungen. Sodann folgen, „Mit dem Auge der Gärtnerin“ überschrieben, wiederum hochdeutsche Prosa-Betrachtungen zu einzelnen Rosenarten. Den Beschluß bilden Gedichte – wiederum zweisprachig – zu den sieben, dem großen Werk über die Gartenkunst „Horticultura“ des Rostockers Peter Lauremberg von 1654 entnommenen Gartenlabyrinth. Das von der Autorin illustrierte und selbstgestaltete Buch bildet nicht nur äußerlich einen gewichtigen, wunderschönen bibliophilen Band – das Wort Codex aus der Buchgeschichte bietet sich an –, sondern birgt auch in seinen Texten eine Fülle von Bezügen, formalen und sprachlichen Überraschungen. Brechungen und Assoziationen, in denen die Geschichte Glückstadts, die Geschichte der Garten- und Rosenkultur und das Leben der Gärtnerin und der Künstlerin Waltrud Bruhn eingefangen sind. So stellt sich das Buch, der Codex, selbst als Labyrinth dar, und das Labyrinth stellt sich – vorwiegend in seiner Ausprägung als kunstvolle Gartenanlage der Renaissance – als Buch dar.

Im ersten Teil, dessen sieben Abschnitte die Inhalte andeutende Überschriften tragen, wie „Die Narrensprünge des Atems“ und „Die Labyrinth der Liebe“ und den sieben Labyrinth-Zeichnungen nach Peter Lauremberg sowie Zitate nach Ovids Metamorphosen (frei nach der Übertragung von Johann Heinrich Voß) und aus Inger Christensens

Buch „Das gemalte Zimmer“ von 1989 vorangestellt sind, trifft die Autorin einen Ton in der Balance zwischen meditativer Besinnung und kulturhistorischer Reflexion, der eine faszinierende Wirkung ausübt. Er scheint mit seiner Aufgabe, in das Labyrinth des Buches hineinzuführen und am Schluß nach vielen Irr- und Umwegen auch wieder hinauszuführen, ausgezeichnet gerecht zu werden. Doch jedem Leser steht es frei, seinen eigenen Zugang zu suchen und seine eigenen Wege zu finden. Er wird überraschende Erfahrungen machen und mit reichhaltigen Erlebnissen daraus zurückkehren.

F. W. Michelsen, Hamburg

Klaus Wätzel: Wo der Westwind weht – Impressionen aus dem Kreis Steinburg. Selbstverlag. Glückstadt 1992, 60 S. geb., 24,80 DM

Einen „runden“ Geburtstag feierte der Kreis Steinburg. Er wurde am 22. September 1867 begründet, wurde also jetzt 125 Jahre alt.

Zum Jubiläum ist ein Bildband erschienen, der mit 54 prachtvollen Fotos das „Geburtskind“ von vielen schönen Seiten zeigt.

Mit Recht rühmen Kreispräsidentin Doris Reich und Landrat Dr. Burghard Rocke in einem Geleitwort „die vielen ausdrucksstarken und stimmungsvollen Bilder“. Die Motive gäben „ein lebendiges Bild unseres Kreises wieder“.

Der Band heißt „Wo der Westwind weht – Impressionen aus dem Kreis Steinburg“. Fotos und Texte sind von Klaus Wätzel, Lehrer, VHS-Dozent, Wanderführer, Drechsler, Keramiker und Amateurfotograf aus Breitenburg-Nordsee. Er ist auch schon mit Ausstellungen an die Öffentlichkeit getreten.

„Wo der Westwind weht“ erschien im Selbstverlag des Autors, wurde bei Rautenberg in Glückstadt hergestellt und kostet 24,80 Mark.

„Selbst mit einigen hundert Fotografien ist es nicht möglich, sämtliche Schönheiten und Sehenswürdigkeiten unseres Kreises zu erfassen“, merkt Klaus Wätzel an.

Das ist sicher richtig, und jede Auswahl bedeutet einen Mangel an Vollständigkeit. Doch wird dieser dadurch mehr als wettgemacht, daß die einzelnen Fotos als exemplarisch für viele andere, ähnliche gelten können. Die „Qual der Wahl“ endete mit einem sehr positiven Ergebnis.

Die gefundene „Mischung“ läßt nichts Wesentliches aus. Alle Gebiete des Kreises sind vertreten, Marsch und Geest, Land und Leute, Natur und Technik, Vergangenheit und Gegenwart angemessen berücksichtigt.

Die Bilder sind Schöpfungen einer meisterhaft beherrschten Lichtbildkunst. Die beigegebenen Texte weisen Klaus Wätzel als profunden Kenner der Heimat aus.

So liegt ein Bildband vor, zu dem man dem Autor, aber auch dem Kreis Steinburg, nur gratulieren kann.

H. Longerich

Die Autoren

Hans-Joachim Anderson, 3550 Marburg
 Jörg Benz, Alte Landstraße 56b, 2210 Itzehoe
 Günther Blödorn, Dänenkamp 18, 2208 Glückstadt
 Harald Bolten, Stiftstraße 16d, 2204 Krempe
 Ingeborg Bruhn-Güntner, Königsberger Allee 52, 2210 Itzehoe
 Detlev Ehlers, Birkenweg 14, 2000 Norderstedt
 Friedrich Diestelhorst (†)
 Bert C. Götsche, Adolf-Rohde-Straße 36, 2210 Itzehoe
 Herbert Karting, Breitenburger Straße 6, 2210 Itzehoe
 Christa Lamaack, Lerchenfeld 15, 2210 Itzehoe
 Dr. Bernd Langmaack, Süderstraße 10, 2280 Westerland
 Walter Looft, Alter Garten 4, 2380 Schleswig
 Dr. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, ABC-Straße 19, 2000 Hamburg 36
 Dr. Peter Martens, Max-Born-Straße 3, 3300 Braunschweig
 Friedrich Mechler, Postverwaltung, 2210 Itzehoe
 Heinz Richard Meier, Stormstraße 16, 2200 Elmshorn
 Hans-Reimer Möller, Am Bolritt 4, 2208 Glückstadt
 Erwin Papke, Drosselweg 17, 2210 Itzehoe
 Hans-Hermann Paulsen, Mittelstieg 32c, 2000 Hamburg 54
 Klaus Peters, Ostlandsiedlung 38, 2213 Wilster
 Johannes Petersen, Eichendorffstraße 5, 2300 Kiel
 Dr. Burghard Rocke, Kreishaus, 2210 Itzehoe
 Dr. Hans Rodewald, Dammannkoppel 20, 2210 Itzehoe
 Karl-Heinz Roll, Preußerstraße 8, 2217 Kellinghusen
 Axel Schlüter, Bergstraße 11, 2216 Schenefeld
 Horst Schneider
 Wiebke Schröder, Hans-Prox-Straße 5, 2213 Wilster
 Ruth Siegert, Bekstraße 11, 2210 Itzehoe
 Dieter Timm, Postverwaltung, 2210 Itzehoe

STEINBURGER HEFTE – Heimatverband für den Kreis Steinburg e. V.

Die Beihefte des STEINBURGER JAHRBUCHS dienen der Veröffentlichung von Erträgen der Regionalforschung und umfassen Sonderdrucke von Aufsätzen des STEINBURGER JAHRBUCHS sowie Beiträge bisher unveröffentlichter Manuskripte. Bestellungen können an die Geschäftsstelle des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg (Karlstraße 1–3, 2210 Itzehoe, Tel. 0 48 21 / 6 94 18) oder an die Redaktion der STEINBURGER HEFTE (s. Impressum) gerichtet werden.

- 1/1981 JOHANN GOTTWERTH MÜLLER – Itzehoe (1743–1828) (vergriffen)
 Alexander Ritter: Zwischenbericht zur Forschungssituation
 Dieter Lohmeier/Kay Dohnke:
 Bibliographie Johann Gottwerth Müller (Stand 1981)
- 2/1981 WENZEL AUGUST HABLIK (1881–1934) (vergriffen)
 Rita Kauder: Zu den Landschaftsbildern Wenzel Habliks
 Uwe Jansen: Wenzel Hablik im Prinzeßhof-Museum (Itzehoe)
- 3/1982 ZUR GESCHICHTE DER STADT KREMPE (vergriffen)
 Herbert Karting: Ein Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte der Stadt Krempe
- 4/1982 JOHANN HINRICH FEHRS (1838–1916) (vergriffen)
 Kay Dohnke: Zwischenbericht zur Forschung
 Kay Dohnke: Bibliographie Johann Hinrich Fehrs (Stand 1982)
- 5/1982 FLUGPLATZ HUNGRIGER WOLF (Hohenlockstedt) (vergriffen)
 Gero Hoppe: Luftfahrzeuge über Steinburg
- 6/1983 ITZEHoes STADTBILD · HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
 (17. Jh.–1982) – Folge 1
 Hermann Bollhardt: Gänsemarkt und Holzkamp
 Mitgliederpreis 7,90 DM
 Ladenpreis: 9,90 DM
- 7/1983 VERBÄNDE, VEREINE, VEREINIGUNGEN IM KREIS STEINBURG
 Eine vorläufige Zusammenstellung (Stand 1983) (vergriffen)
- 8/1984 STADTGESCHICHTE GLÜCKSTADT
 Gerhard Köhn: Das königliche Schloß Glücksburg und die
 Adelspalais in der Residenzstadt Glückstadt (vergriffen)
- 9/1985 JOHANN GOTTWERTH MÜLLER: BIBLIOTAEKSKATALOG (i. Vorb.)
 Verzeichniß der von dem Herrn Dr. Ph. Joh. Gottw. Müller, Itzehoe, hinterlassenen Bibliothek (12 000 Bände). Reprint der Ausgabe 1829. Hrsg. und mit einem Register versehen von Alexander Ritter
 Alexander Ritter: Privatbibliotheken im 18. Jahrhundert und ihre Kataloge, ca. 320 Seiten. Voraussichtlich 10,– bis 15,– DM
- 10/1985 PERSONENREGISTER FÜR DAS STEINBURGER JAHRBUCH
 1957–1976. Zusammengest. v. Otto Neumann Mitgliederpreis 5,– DM
 Ladenpreis 7,– DM
- 11/1985 ITZEHoes STADTBILD · HAUS- UND GRUNDSTÜCKSBESITZER
 (17. Jh.–1982) – Folge 2
 Hermann Bollhardt: Untere Feldschmiede/Fußgängerzone
 Mitgliederpreis 7,90 DM
 Ladenpreis 9,90 DM