

Friedrich Flügge

Lose Blätter aus der Rostocker Post-Chronik : Statt handschriftlicher Mittheilung : Rostock, August 1881

Rostock: Druck von Adler's Erben, 1881

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1735969559>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext

Lose Blätter
aus der
Rostocker Post-Chronik
gesammelt
und
zur Feier der Einweihung des neuen Postgebäudes

dargebracht

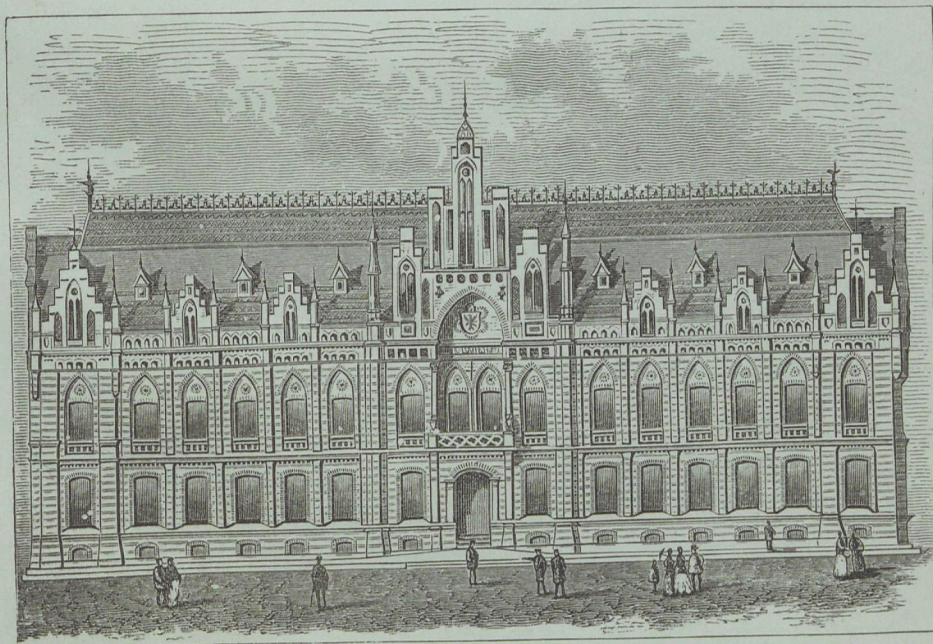
von

Fr. Flügge,

Grossherzogl. Oberpostamtsdirector.

Statt handschriftlicher Mittheilung.

Rostock, August 1881.

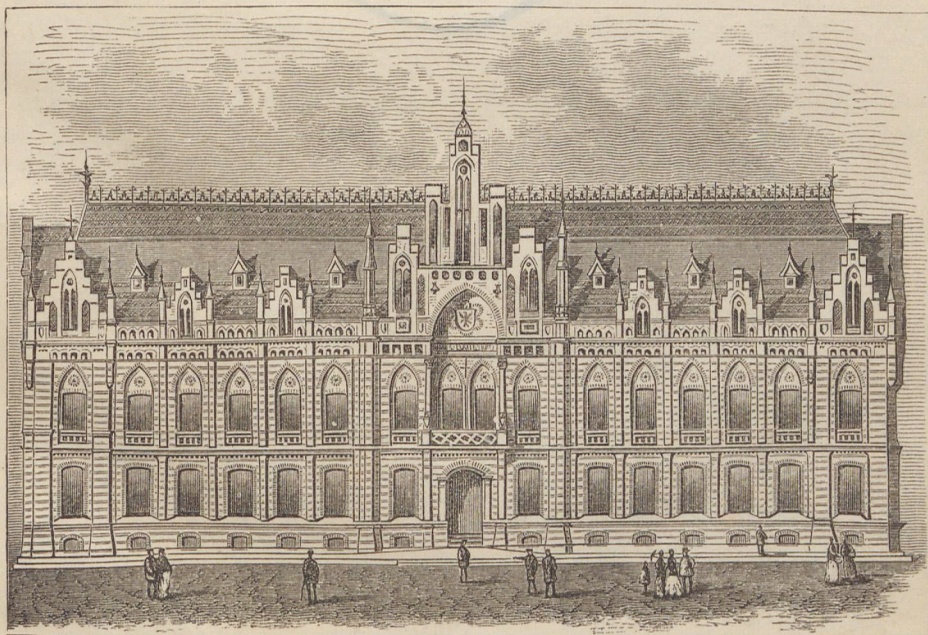


Das neue Postgebäude in Rostock. (Vor seiner Vollendung.)

Lose Blätter
aus der
Rostocker Post-Chronik
gesammelt
und
zur Feier der Einweihung des neuen Postgebäudes
dargebracht
von
Fr. Flügge,
Grossherzogl. Oberpostamtsdirector.

Statt handschriftlicher Mittheilung.

Rostock, August 1881.



Das neue Postgebäude in Rostock. (Vor seiner Vollendung.)

Loose Blätter

aus der

Rostocker Post-Chronik

2. Jahrgang

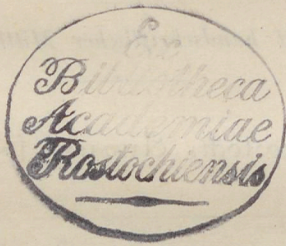
1848

zur Feier der Krönung des neuen Postkörpers

Rostock

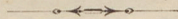
1848

„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit,
Und neues Leben blüht aus den Ruinen.“



Inhalt.

	Seite
Postberichte von Rostock aus den Jahren 1681, 1781 und 1881	1
Die Vorsteher der Postanstalt in Rostock von 1646 bis 1881	9
Die obere Leitung der Mecklenburgischen Post	14
Schwedische Posten in Mecklenburg	19
Nachrichten über das alte und das neue Postgebäude in Rostock	25



I.

Bericht,

wann die Posten und Boten ankommen und abreisen in Rostock
1681.

Die Wismarische Reitende Post, so Briefe mit bringet von Lübeck, Hamburg und aus dem ganzen Römischen Reich, Italien, Holland, Frankreich, Engelland, Hispanien, Dännemark, Schweden, Liefland, Finland, Muscowien 2c. Kömmt am Sonntag Mittag und Donnerstag Abend. Gehet ab am Montag und Donnerstag Morgen, sehr frühe.

An diesen Tagen fahren auch die Fuhrleute nach Wismar u. s. w. ab und zu.

Es kömmt auch der Postreuter ledig wieder von Wismar am Dienstag Morgen und gehet ledig dahin am Sonnabend Morgen.

Die Dännische fahrende Post bringet Briefe mit aus ganz Vor- und Hinterponnern, der Mark, Preussen, Pohlen 2c. Kömmt am Montag und Freitag Morgen. Gehet ab am Sonntag Mittag und Donnerstag Abend.

In Dännihu sind 2 Postwagen bereit, deren einer nach Greifswald, der andere nach Stettin über Anklam und Ueckermünde gehet.

Die Güstrowische fahrende Post kömmt am Montag, Mittwoch und Sonnabend Abend, Reiset ab am Montag, Dienstag und Freitag Mittag umb 11 Uhr.

Die Schwerinsche fahrende Post kömmt am Mittwoch Abend. Gehet ab am Freitag Mittag. Reiset über Bützow und Sternberg.

Der Stralsundische Postreuter kömmt am Sonntag und Mittwoch Morgen. Reitet weg am Sonntag und Donnerstag Nachmittag.

Der Parchinsche laufende Bote kömmt am Sonntag Mittag und gehet weg am Montag Mittag.

Anmerkung.

Das Postwesen in Rostock ist ohne Zweifel durch den von den Börsen-Aeltesten in Hamburg angestellten „Danziger Boten“ begründet, welcher daselbst sein Ablager hatte und nachweislich schon im Jahre 1640 einen eigenen Postmeister unterhielt.

Die erste Entstehung der Hamburg-Danziger Botenpost verliert sich in die Geschichte des Hansabundes. Wahrscheinlich wurde der Lauf derselben durch die Unruhen des 30jährigen Krieges auf einige Zeit unterbrochen, da um das Jahr 1646 der Bote nur noch zwischen Hamburg-Lübeck-Wismar und Rostock verkehrte. Dass aber schon 1616 der „Hamburgische Bote“ eine fahrende Post über Rostock und Stettin bis Danzig unterhalten hat, geht aus einer in demselben Jahre zwischen dem Markgrafen Johann Sigismund von Brandenburg, den Herzögen Adolf Friedrich und Johann Albrecht von Mecklenburg und den Herzögen Philipp und Philipp Julius von Stettin und Pommern abgeschlossenen Vereinbarung hervor, durch welche sich diese Fürsten verpflichten, die Landstrassen, Wälder, Büsche und Haiden von Gesindel zu säubern und rein zu halten, „damit die Hamburg-Danziger Boten, wann sie mit den Kaufleuten von Hamburg nach Danzig oder umgekehrt reisen“, die Landstrassen unbehelligt befahren könnten.

Die in dem vorstehenden Postberichte aufgeführten beiden Posten, die **Wismarsche Reit-** und die **Demminische Fahr-Post** sind Theile des ebengedachten uralten Hamburg-Danziger Botenpostkurses und als solche jedenfalls die ältesten Posten im Lande.

(Vorweg sei hier noch bemerkt, dass die Stadt Hamburg diese „Botenpost“ — als Reitpost zwischen Hamburg und Wismar — 2 Mal wöchentlich, noch bis zum Jahre 1861 auf ihre Kosten unterhalten hat.)

Die **Postverbindung zwischen Güstrow und Rostock**, über welche letztgedachte Stadt zu jener Zeit beide Herzoglichen Häuser von Schwerin und Güstrow gemeinschaftlich das Hoheitsrecht ausübten, bestand ohne Zweifel seit dem Ende des 30jährigen Krieges und war im Jahre 1666 neu geordnet worden, als der Herzog Gustav Adolf den Bürger Hieronymus Dohnstein zu seinem Postmeister bestellt hatte. Unterm 1. August 1667 erschien eine Herzögliche „Ordonnance“, „wie Wir es mit der Post von Güstrow bis Rostock und von Güstrow bis Wismar und hinwieder zurück gnädigst gehalten haben wollen“, in welcher der Gang der Posten, das Brief-, Geld- und Päckerei-Porto festgestellt und den Fuhrleuten verboten war, an den Tagen, an welchen die Post kursirte, Reisende zu befördern.

Die **Schwerinsche fahrende Post** war vom Herzog Adolf Friedrich eingerichtet und für dieselbe unterm 10. Juli 1651 ein gewisser Claus Borchert zum „ordinairen“ Postboten zwischen der Festung und Residenzstadt Schwerin und der erbunterthänigen Stadt Rostock — einmal wöchentlich über Sternberg zu fahren — in Gnaden bestellt.

Der **Stralsundische Postreuter**, vermuthlich zur Herstellung der Verbindung mit dem durch Rostock gehenden Danziger Boten eingerichtet, wurde auf Kosten der Stadt Stralsund unterhalten; wenigstens ist nicht ersichtlich, dass bis zu dem Jahre 1681 der Herzog Gustav Adolf von Güstrow, dessen Gebiet die Post berührte, bei der Einrichtung derselben mitgewirkt hätte. Wahrscheinlich war diese Post eine aus früher Zeit stammende städtische Botenanstalt, für deren Abfertigung der Postmeister in Rostock einen Antheil am Porto bezog.

Der **Parchimsche laufende Bote** hatte die Bestimmung, die Verbindung zwischen dem in Parchim im Jahre 1667 wiedereröffneten Hof- und Landgericht und der Stadt Rostock herzustellen und dürfte wohl in demselben Jahre eingerichtet sein, da schon im Jahre 1668 ein Bote Schmalbach sich um fernere Uebertragung der Post bewirbt.

II.

Herzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Postkurse in Rostock
1781.

1) Sonntags und Donnerstags Vormittags um 10 Uhr geht ab die fahrende Post auf:

Tessin	3 Meilen		
Gnoien	2 "	zusammen	5 Meilen
Dargun	1 $\frac{1}{2}$ "	"	6 $\frac{1}{2}$ "
Demmin	1 $\frac{1}{2}$ "	"	8 "
a) Greifswald	4 "	"	12 "
Wolgast	3 "	"	15 "
b) Anklam	5 "	"	13 "
Ueckermünde	3 "	"	16 "
Falkenwalde	3 "	"	19 "
Stettin	4 "	"	23 "

und so durch ganz Vor- und Hinter-Pommern, auf Danzig, Königsberg, Memel, Mitau, Riga, Reval, Petersburg und ganz Rußland.

kommt an: Montags und Donnerstags früh.

2) Sonntags und Mittwochs Vormittags um 11 Uhr geht ab die fahrende Post auf:

Bülow	4 Meilen		
a) Warin	2 "	zusammen	6 Meilen
Wismar	2 "	"	8 "
b) Sternberg	2 "	"	6 "
Schwerin	4 "	"	10 "
aa) Gadebusch	3 "	"	13 "
Ratzeburg	3 "	"	16 "
Kuddewörde	4 "	"	20 "
Hamburg	3 "	"	23 "
bb) Rehna	4 "	"	14 "
Lübeck	4 "	"	18 "

und so weiter nach Bremen, Westfalen, Holland, Frankreich und England;

Schleswig, Holstein, Dänemark und Schweden; auch auf Ludwigslust, Neustadt, Grabow, Doemitz, Hagenow 2c.

kommt an: Sonntags und Donnerstags Abends.

- 3) Sonntags und Donnerstags Nachmittags um 3 Uhr geht ab die fahrende Post auf:

Ribnitz	3 Meilen		
Damgarten	1 "	zusammen	4 Meilen
Behrenshagen	1/2 "	"	4 1/2 "
Stralsund	4 1/2 "	"	9 "

ganz Schwedisch-Pommern und Rügen.

Kommt an: Sonntags und Mittwochs Vormittags.

- 4) Montags und Donnerstags früh um 7 Uhr geht ab, die reitende Post über Doberan, Kroepelin, Neubukow, Wismar, Grevismühlen und Rehna nach Lübeck und Hamburg; von da nach Bremen, Amsterdam, ganz Holland, England, Frankreich, den Niederlanden und ins ganze Reich, auch ins Braunschweig-Lüneburgische, Holsteinische, nach Daenemark und Schweden. Kommt an: Sonntags und Donnerstags früh um 6 Uhr.

- 5) Montags, Mittwochs, Donnerstags und Sonnabends Vormittags um 11 Uhr, geht ab die fahrende Post auf:

Schwaan	2 Meilen		
Güstrow	2 "	zusammen	4 Meilen

und so weiter.

kommt an: Montags, Mittwochs, Donnerstags und Sonnabends Abends um 6 Uhr.

Außer den vorgedachten Posten bestand seit dem Jahre 1685 eine schwedische Fahrpost zwischen Hamburg und Rostock über Wismar, welche im Jahre 1781 nachstehenden Gang hatte:

Aus Rostock: Sonntags und Mittwochs Abends,
in Rostock: Sonntags und Donnerstags früh.

Anmerkung.

Der Postenlauf in Rostock war, mit Ausnahme dieses letztgedachten Zuwachses, seit 1681 nur wenig verändert worden.

Die **Wismarsche Reit-** und die **Demminsehe Fahrpost** — der alte Hamburg-Danziger Boten-Postkurs — bestanden mit wöchentlich zweimaligem Gange wie vor hundert Jahren, nur dass die Abgangs- und Ankunftszeiten etwas verändert waren.

Die **Schweriner Fahrpost** kursirte statt wöchentlich 1 Mal im Jahre 1681, jetzt wöchentlich 2 Mal, und die **Güstrowsche Fahrpost** statt damals 3 Mal, jetzt 4 Mal.

Die Postverbindung zwischen **Rostock und Stralsund**, vor hundert Jahren durch einen „**Postreuter**“ hergestellt, wurde jetzt durch eine **Fahrpost** unterhalten, welche auf Veranlassung der schwedischen Regierung im Jahre 1685 eingerichtet war und als eine ausschliesslich schwedische Post weiter zwischen **Rostock** und **Hamburg** verkehrte.

Dem **Parschimschen Fussboten** wurde, als im Jahre 1708 das Hof- und Landgericht von dort nach Güstrow verlegt wurde und für die Verbindung zwischen Rostock und Parchim durch Einrichtung der Posten zwischen Parchim und Güstrow beziehentlich Schwerin ausreichend gesorgt war, der fernere Postbetrieb untersagt. Die Post war also schon 1708 aufgehoben.

Im Herzogthum Mecklenburg-Schwerin bestanden im Jahre 1781 45 Post-Anstalten; ausserdem gab es Herzogliche Postämter in Hamburg, Lübeck und Ratzeburg.

Rostock hatte im Jahre 1781 etwa 9—10 000 Einwohner.

Bei dem Herzoglichen Hauptcomptoir waren zu dieser Zeit angestellt:
der Postdirector J. A. Köhler,
der Postcontroleur Boldebeck.

III.

Postbericht des Kaiserlichen Postamtes zu Rostock i. M. 1881.

A. Abgehend.

Täglich:

1. Fusspost nach **Warnemünde** 5 Vm.
2. I. Eisenbahnzug nach **Bützow** (Berlin) (Stettin), Kleinen (Wismar) (Lübeck, Hamburg), Schwerin i. M., Hagenow (Berlin) (Hamburg) 6¹⁵ Vm.
3. Dampfschiffpost nach **Nykjöbing** auf Falster (Kopenhagen), (während des Sommers täglich mit Ausnahme des Sonntags) 8³⁰ Vm.
4. I. Personenpost nach **Stralsund** 9⁵ Vm.
5. Privatpersonen-Fuhrwerk nach **Demmin** 9¹⁵ Vm.
6. Personenpost nach **Doberan** 9¹⁵ Vm.
7. Personenpost nach **Laage** i. M. 9⁵⁵ Vm.
8. II. Eisenbahnzug nach **Bützow** (Berlin) (Stettin) 9⁵⁵ Vm.
9. III. Eisenbahnzug nach **Bützow**, Kleinen (Wismar), Lübeck, Hamburg, (Schwerin i. M., Hagenow) (Hamburg) (Berlin) 11³⁵ Vm.
10. I. Dampfschiffpost nach **Warnemünde** 2¹⁰ Nm.
11. IV. Eisenbahnzug nach **Bützow**, Kleinen (Wismar), Lübeck, Hamburg, (Schwerin i. M., Hagenow) (Hamburg) (Berlin), Stettin (Berlin) 2⁴⁰ Nm.
12. II. Personenpost nach **Stralsund** 5⁴⁵ Nm.

13. Personenpost nach **Neubuckow** 5⁴⁵ Nm.
14. Personenpost nach **Tessin** i. M. (Gnoien) 6 Nm.
15. Privatpersonen-Fuhrwerk nach **Laage** i. M. 6 Nm.
16. II. Dampfschiffspost nach **Warnemünde** 7 Nm.
17. V. Zug nach **Hagenow** (Berlin) (Hamburg) 9 Nm.

B. Ankommend.

Täglich:

1. I. Eisenbahnzug von **Hagenow** (Hamburg) (Berlin) 8⁵ Vm.
2. I. Dampfschiffspost von **Warnemünde** 8³⁰ Vm.
3. Personenpost von **Neubuckow** 8³⁰ Vm.
4. I. Personenpost von **Stralsund** 8⁵⁵ Vm.
5. Privatpersonen-Fuhrwerk von **Laage** i. M. 9¹⁵ Vm.
6. Personenpost von **Tessin** i. M. (Gnoien) 9⁴⁰ Vm.
7. II. Eisenbahnzug von **Bützow**, Kleinen (Wismar), Lübeck, Hamburg (Schwerin i. M., Hagenow) (Hamburg) (Berlin) 11³⁶ Vm.
8. Fusspost von **Warnemünde** 1 Nm.
9. III. Eisenbahnzug von **Bützow** (Stettin) (Berlin) 1⁴⁵ Nm.
10. IV. Eisenbahnzug von **Bützow**, Kleinen (Wismar), Lübeck, Hamburg (Schwerin i. M., Hagenow) (Berlin) (Hamburg) (Stettin) (Berlin) 4⁵⁰ Nm.
11. Personenpost von **Doberan** 5³⁵ Nm.
12. II. Dampfschiffspost von **Warnemünde** 6⁵⁰ Nm.
13. II. Personenpost von **Stralsund** 7¹⁰ Nm.
14. Privatpersonen-Fuhrwerk von **Demmin** 7¹⁵ Nm.
15. Personenpost von **Laage** i. M. 7²⁰ Nm.
16. Dampfschiffspost von **Nykjöbing** auf Falster 8 Nm. (während des Sommers mit Ausnahme des Sonntags).
17. V. Eisenbahnzug von **Bützow**, Kleinen (Wismar), Lübeck, Hamburg (Schwerin i. M., Hagenow) (Berlin) (Hamburg), Stettin 11¹⁰ Nm.

Anmerkung.

Der erste Aufschwung des Mecklenburgischen Postkurswesens und die Vermehrung und verbesserte Einrichtung der Posten ist auf den im Jahre 1826 im Lande begonnenen Chausseebau und das hervorragende Beispiel der Preussischen Durchgangsposten zwischen Berlin und Hamburg zurückzuführen. Nachdem im Juni 1828 die erste Kunststrasse von der Preussischen bis zur Lauenburgischen Grenze über Grabow, Ludwigslust, Redefin, Vellahn und Boizenburg in einer Ausdehnung von 10³/₈ Meilen eröffnet war, folgten im Jahre 1832 die Strecke Schwerin-Wismar mit 4 Meilen; 1833 Rostock-Neubrandenburg und Güstrow-Lantow mit 15¹/₄ Meilen und 1837 die Strecke Ludwigslust-Schwerin mit 4³/₄ Meilen u. s. w., so dass im Jahre 1840 34³/₈ Meilen kunstmässig gebauter Landstrassen vorhanden waren. Die Meilenzahl derselben stieg bis 1850 auf 118⁷/₈ Meilen, betrug 1860 147⁷/₈ Meilen und am Schlusse des Jahres 1880 1481 Kilometer.

Als die Mehrzahl der von Rostock ausgehenden Poststrassen Anfangs der vierziger Jahre chausstirt war, traten an Stelle der wöchentlich 2- oder 3maligen fast durchweg tägliche Posten.

Die Eröffnung der Mecklenburgischen Eisenbahn (14. Mai 1850), durch welche die Städte Schwerin, Güstrow, Rostock und Wismar untereinander und durch den Anschluss in Hagenow an die Berlin-Hamburger Eisenbahn mit den beiden Endpunkten dieser Bahn verbunden wurden, brachte im Kurswesen des Landes eine völlige Umgestaltung hervor, so dass fast alle auf die Eisenbahnzüge schliessende Posten täglich 2 Mal in Gang gesetzt wurden, was namentlich bei den von Rostock ausgehenden Personenposten durchweg der Fall war.

Das Schienennetz des Landes hat durch die inzwischen erfolgte Erbauung der Friedrich-Franz-Eisenbahnen (Güstrow-Neubrandenburg 15. Nov. 1864 und Kleinen-Lübeck 1. Juni 1870), sowie der beiden Eisenbahnen II. Ordnung Waren-Malchin (9. Nov. 1879) und Parchim-Ludwigslust (15. Juni 1880) eine verhältnissmässig bedeutende Ausdehnung gewonnen, so dass die Bahnpostverbindungen im Lande wenig zu wünschen übrig lassen.

Was den Gang der Personenposten von und nach Rostock anlangt, so hat sich derselbe bei dem Fortbestande der Verhältnisse, welche bei der Ordnung der Kurse im Jahre 1850 massgebend waren, im Ganzen nicht sehr verändert oder vermehrt.

Als eine neue Post ist die im Jahre 1873 eingerichtete Dampfschiffsverbindung mit Nykjöbing auf Falster hinzugetreten und als veränderte Einrichtung zu erwähnen, dass seit dem Jahre 1877 an Stelle der Rostock-Demminer und II. Laage-Rostocker Personenposten, Privatpersonenfuhrwerke unter Beibehaltung des Ganges der ersteren ins Leben getreten sind.

Unerwähnt darf aber nicht bleiben, dass die Benutzung der hiesigen Postkurse von Seiten des Publicums seit dem Uebergange der Mecklenburgischen Post an die Norddeutsche Bundes-Verwaltung, beziehentlich seit Errichtung der Kaiserlich Deutschen Post, sich ganz ausserordentlich gesteigert hat und fortdauernd im Wachsen begriffen ist.

Im Bezirke der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Schwerin, welcher die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz umfasst, bestehen gegenwärtig:

22 Postämter I. Classe, davon 21	} mit Telegraphenbetrieb
30 „ II. „ „ sämmtlich	
26 „ III. „ „ „	
63 Postagenturen, davon 43	

und 1 Telegraphenamt I. Classe zu Schwerin.

Die Stadt Rostock hat nach der Zählung vom 1. December 1880: 36982 Einwohner.

Bei dem Kaiserlichen Postamte, bei welchem zur Zeit im Durchschnitt täglich:

3500 Briefe,	}	ankommen und
350 Packete,		
80 Telegramme		
4400 Briefe,	}	abgehen,
400 Packete,		
70 Telegramme		

sind einschliesslich des Amtsvorstehers, des Kassirers, des Dienstpersonals der Bahnpost Hagenow-Rostock und eines Leitungs-Revisors

28 Beamte,	}	Hülfsboten,
36 Unterbeamte,		
4 ständige		
3 nicht ständige		
1 Leitungsaufseher,		
1 Postfussbote,		
1 Stadtpostbote		

angestellt. Am **Bahnhofe** befindet sich eine Zweigstelle zur Annahme von Einschreibbriefen und Postanweisungen.

Die Posthalterei unterhält 11 Postillons, 27 Pferde und 10 Wagen.



Die Vorsteher der Postanstalt in Rostock von 1646 bis 1881.

Es ist wahrscheinlich, dass der Hamburgische Botenmeister schon vor dem 30jährigen Kriege in Rostock einen Bevollmächtigten (Postmeister) unterhalten hat, welcher die für die Hamburg-Danziger Botenpost bestimmten Briefe einzusammeln und die von derselben überbrachten in der Stadt zu bestellen, auch die Post nach Wismar beziehentlich Demmin weiterzubefördern hatte.

Die ersten actenmässigen Aufzeichnungen über diese Verhältnisse stammen aus der Mitte des 17. Jahrhunderts und betreffen einen gewissen

1. **Bernd Stellmann.**

Derselbe wird, wohl als Agent der im Jahre 1646 von der Schwedischen Regierung eingerichteten Bremen-Hamburg-Danziger Post, zuerst Stettinscher Postmeister genannt, dann aber (1658) als von den Mecklenburgischen Herzögen bestellter Posthalter in den Acten bezeichnet, augenscheinlich mit festem Wohnsitze in Rostock.

Nach seinem 1660 erfolgten Tode führte die Wittve, welche sich in zweiter Ehe mit **Claus Ahrens** verheirathete, den Postdienst einstweilen weiter.

Als im Jahre 1666 die Mecklenburgischen Herzöge **Christian (Louis)** von Schwerin und **Gustav Adolf** von Güstrow erklärt hatten, „die Posten in ihren Landen selbst anstellen und verwalten lassen zu wollen“, wurden in Rostock zwei Bürger zu Postverwaltern angenommen und bestellt (15. November 1666), nämlich:

2. **Nicolaus Balemann,**

welcher bis dahin Hamburgischer Postmeister gewesen war, und

3. **Hans Schwengel,**

des ersteren Frauen-Bruder. Sie hatten die Posten zwischen Rostock und Wismar und Rostock und Demmin zu besorgen und dafür an jedes der beiden Herzoglichen Häuser eine jährliche Recognition von 100 Mark Lübisches Courant zu entrichten.

Schwengel wurde im Jahre 1675 seines Amtes enthoben und Balemann hierauf allein mit der Führung der Postgeschäfte vertragsmässig betraut.

Später liess sich Balemann bereit finden, seine ihm aus diesem Postvertrage zustehenden Rechte auf den Schwiegersohn des Schwengel, einen gewissen

4. **Johann Christof Völschow,**

zu übertragen. Zwischen Schwengel und Balemann war hierüber ein förmlicher Vertrag (6. März 1683) abgeschlossen. Nachdem derselbe unterm 29. Juli 1684 von Schwerin und unterm 2. December desselben Jahres von Güstrow genehmigt war, wurde Völschow zum Postverwalter ernannt, während die von

ihm zu entrichtende jährliche Recognition auf 100 Mark L. C. für jedes der Herzoglichen Häuser festgestellt blieb. Völschow war ausserdem Pächter des Doberanschen Hofes in Rostock und liess sich unterm 10. Juni 1701 ein Privilegium als Seifensieder ertheilen. In Folge der Verpachtung der Posten an den Geheimkammerrath Mumme änderte sich die Stellung des Völschow in der Art, dass, während ihm bis dahin die einzelnen Kurse in Pacht gegeben waren, er jetzt mit einem jährlichen Gehalte von 200 Thlr. angestellt wurde und ausser einer Entschädigung für Hausmiethe die Amtsbezeichnung Postmeister erhielt. Völschow starb 1714.

Sein Nachfolger war der frühere Notar

5. Johann Gerhard Babst,

welcher am 9. Juli 1714 zum Postmeister bestellt wurde. Wegen einer um Ostern 1719 dem Litzenbruder Lorenz zugefügten Misshandlung war Babst vom Dienst suspendirt und erst im Jahre 1721 wieder in sein Amt eingesetzt worden, während welcher Zeit die **Kaiserliche Executionscasse** zu **Boizenburg**, als damalige Landes-Postbehörde, zu seiner Stellvertretung den Postschreiber Gustav Carl Schroeder berufen hatte.

Der zur **Kaiserlichen Subdelegation** in **Rostock** gehörige Hannoversche Oberappellationsrath von Alvensleben äusserte sich in einem Schreiben an die Executionscasse vom 15. November 1723 über Babst:

il a obtenu ce poste pour avoir été un des 100 Männer qui ont trahi cette ville; c'est une créature dévouée entièrement à la cour, c'est aussi la raison pourquoi nous n'avons pas osé confier nos lettres à son bureau etc. . . .

Babst wurde im Jahre 1725 seines Dienstes enthoben, nachdem er übrigens mehrfach den Versuchen der Schwedischen Postverwaltung, in Rostock für die Hamburg-Schwedische Durchgangs-Post ein eignes Postamt zu begründen, mit grosser Entschiedenheit entgegen getreten war, so dass diese Post ihr Ablager im Herzoglichen Postamte beibehalten musste.

Ihm folgte im Amte:

6. David Julius Maneke,

bis dahin Regiments-Quartiermeister, welcher am 13. März 1725 als Postmeister vereidet ward und am 28. desselben Monats seine Dienstanweisung erhielt.

Seine Amtsführung fällt zum grössten Theil in die Verwaltung der Executionscasse. Auch er trat den Uebergriffen der Schwedischen Post, wie sein Amtsvorgänger, fest entgegen und verhinderte dadurch eine weitere Ausdehnung ihrer Befugnisse, welche von den Schwedischen Postämtern zu Stralsund und Wismar mit grosser Beharrlichkeit angestrebt wurde.

Maneke starb am 17. Februar 1737. Sein Amtsnachfolger war der frühere Kammerdiener des derzeitigen Kaiserlichen Commissars, späteren regierenden Herzogs Christian Ludwig,

7. **Johann Nicolaus (von) Haft(en).**

Er erhielt am 2. März 1737 den Titel als Rath, wurde aber am 4. März 1737 als Postmeister vereidigt und am 10. Juli 1753 zum Postdirector ernannt.

Während seiner Dienstzeit wurde Seitens der Regierung den Posteinrichtungen, und namentlich den fremden Posten, welche sich in früheren Zeiten den freien Durchgang durch das Land und sonstige Rechte zu verschaffen gewünscht hatten, grosse Aufmerksamkeit zugewandt und bei den mit den beteiligten fremden Postverwaltungen eingeleiteten Verhandlungen das Postamt Rostock, welches sowohl durch die Schwedische, als auch durch die Hamburg-Pommersche Post sehr nahe berührt ward, vielfach in Anspruch genommen, besonders dann, als im Jahre 1747 die Königlich Schwedische Postverwaltung ein neues Reglement über die Pommerschen und Wismarschen Posten erlassen hatte und 1763 die Stettiner Kaufmannschaft eine zweite beschleunigte Hamburgische Briefpost über Rostock eingerichtet wissen wollte.

(Zu bemerken bleibt noch, dass im Jahre 1764 die Hauptpost-Commission eingerichtet wurde, während des Jahres 1766 der englische Gelehrte Nugent seine bekannte Reise mit der Post durch Mecklenburg machte und endlich am 1. Januar 1770 die „Postordnung“ ausgegeben wurde.)

Als von Haften am 27. Mai 1770 gestorben war, bestellte der Herzog unterm 25. Juni 1770

8. **Johann Albrecht Köhler**

zum Postdirector, welcher gleichfalls Herzoglicher Kammerdiener gewesen war.

Im Jahre 1780 kam ein Vertrag zwischen der Regierung und dem Hamburgischen Senat zu Stande, durch welchen den vielen Weiterungen über den Durchgang der Hamburg-Pommerschen Post endlich ein Ziel gesetzt und bestimmt wurde, dass die Stadt für den freien Durchgang der Pommerschen Briefpakete jährlich 1200 Mark Cour. an das Postamt in Rostock zahlen sollte.

(Bei dem letzteren waren jetzt ausser dem Postdirector, bis 1780 der Postsecretair Prosch, dann bis 1790 der Postcontroleur Boldebuck angestellt; von 1790 an der Postsecretair Behm und daneben noch bis 1793 der Postcontroleur Kentzler.)

Köhler starb am 15. April 1799. Ihm folgte

9. **Georg August Meier,**

am 2. Juli 1799 zum Postdirector ernannt, doch schon zu Ende des Jahres in den Ruhestand versetzt. Derselbe starb in diesem Verhältnisse am 28. November 1805 zu Eimbeck.

Sein Amtsnachfolger war der bisherige Postrath

10. **Adolf Friedrich Behm,**

welcher sofort nach der Pensionirung des Meier zum Postdirector ernannt wurde. (Ausser demselben waren jetzt bei dem Hauptcomptoir zu Rostock als Postsecretair Johann Daniel Amtsberg und als Postschreiber N. Steinmann angestellt.

Amtsberg war jetzt Pächter und Bewohner der Officialei, wie es früher Behm bis zu seiner Ernennung zum Postdirector gewesen war.)

Familien-Aufzeichnungen zufolge soll Behm ein Nachkomme eines wegen Religionsstreitigkeiten aus Böhmen ausgewanderten Reichsgrafen Justus Heinrich Albrecht Hildebrand von Brandau gewesen sein. Er hat das jetzt der Burchard'schen Familie gehörige Haus in der Hartenstrasse, welches auch als Posthaus diente, bewohnt und sich viel mit Seidenraupenzucht beschäftigt.

Behm starb am 11. Februar 1805, 52 Jahre alt und 27 Jahre im Dienste, am Schlagfluss.

Im Amte folgte ihm der bisherige Postsecretair

11. **Johann Daniel Amtsberg,**

welcher am 3. April 1805 als Postdirector eingeführt wurde.

Amtsberg, ein Sohn des Pastors Georg Amtsberg zu Eldena, im Jahre 1760 geboren, diente, nachdem er zuvor in Plau in der Apothekerlehre gewesen, 18 Jahre unter den preussischen Husaren und wurde am 14. Juni 1800 beim Postamt in Rostock als Postsecretair angestellt, während er zu gleicher Zeit Pächter der Grossherzoglichen Officialei war. Er wurde, nachdem am 9. December 1810 das Hauptcomptoir zum Ober-Postamt erhoben war, am 11. Mai 1813 zum Ober-Postamtsdirector ernannt und bewohnte in seinen letzten Lebensjahren das am Vogelsang belegene Haus Nr. 12, in welchem sich auch die Post befand. Amtsberg starb am 20. December 1829 an Asthma und wurde am nordöstlichen Ende des Marienkirchhofes auf seinen Wunsch angesichts des Posthauses begraben.

(Als Beamte des hiesigen Postamts zählt der Staatskalender von 1829 die Postsecretaire Deland und Ahrens, den Postwagenmeister Hillert und zwei Reisewagenmeister auf.)

Nach Amtsberg's Tode wurde die Vorsteherstelle nicht sogleich wieder besetzt, vielmehr trat eine Zwischenverwaltung des Ober-Postamtes ein, welche dem Postcommissar

12. **Daniel Christoff Wilhelm Deland**

und dem Postsecretair

13. **Carl Ahrens**

gemeinschaftlich übertragen wurde. Dies Verhältniss dauerte bis Johannis 1835, mit welchem Zeitpunkt der Ober-Postamtsdirector

14. **Christian Friedrich Wilhelm Bergemann**

von Hamburg nach Rostock versetzt wurde.

Derselbe, am 6. November 1787 zu Müllrose in der Kurmark geboren, trat am 6. November 1803 als Freiwilliger bei den Ziethen-Husaren ein. Bei Lübeck am 6. November 1806 als Cornet mit dem Blücher'schen Corps gefangen, musste er auf dem Transport in Parchim schwer krank zurückbleiben. Nach seiner erst nach mehr als Jahresfrist erfolgten Genesung trat Bergemann im Juli 1808 als Privatschreiber beim Postamt Parchim in Dienst. Dem Aufrufe des Grossherzogs Friedrich Franz vom 27. März 1813 folgend, wurde er beim freiwilligen Jäger-

Regiment zu Pferde als Wachtmeister angestellt, nahm am 10. December 1813 an dem Gefecht von Sehstädt Theil, in welchem er die Escadron geführt hatte, und wurde am 26. August 1814 bei Auflösung des Regiments als Lieutenant verabschiedet.

Am 6. October 1814 wurde Bergemann zum Secretair beim Ober-Postamt zu Güstrow ernannt und am 11. December 1815 als solcher an das Postamt Hamburg versetzt, wo er vom 1. Januar 1823 ab als Vorstand desselben wirkend, am 10. December 1829 zum Postdirector und am 19. Juli 1830 zum Ober-Postamts-Director befördert wurde.

Bergemann war durch die Meckl.-Schwerinsche Militär-Verdienstmedaille 1813/14 in Gold, die Meckl.-Schwerinsche Kriegsdenkmünze von 1808—1815, den Königlich Preuss. Rothen Adler-Orden III. Cl. und den Königlich Dänischen Danebrog-Orden III. Cl. ausgezeichnet und starb in Rostock am 2. Juli 1859 im 72. Lebensjahre an der Cholera.

Das Ober-Postamt wurde nach Bergemann's Tode von den Postsecretairen Kuntze und Kraus einstweilen verwaltet, bis Ostern 1860 der bisherige Ober-Postinspector

15. Friedrich Flüge

zum Ober-Postamtsdirector und Vorstand des Ober-Postamts ernannt wurde, welcher nach Gottes gnädigem Willen auch zur Zeit noch an der Spitze des inzwischen der Reichsverwaltung unterstellten Kaiserlichen Postamtes I steht.

Die obere Leitung der Mecklenburgischen Post von 1666 bis 1881.

Wann in Mecklenburg zuerst „**fahrende**“ oder „**reitende**“ **Posten** eingerichtet sind, wird mit Bestimmtheit kaum nachzuweisen sein. **Boten-Anstalten**, bekanntlich die Vorläufer der Posten, hat Mecklenburg jedenfalls von ihrem Ursprung an gekannt, da eine der ältesten und wichtigsten derselben, der Hamburg-Danziger Bote, seinen Weg durch das Land nahm und die Städte Wismar und Rostock berührte. Immerhin wird man berechtigt sein, den Anfang des Mecklenburgischen Postwesens, im Sinne der Jetztzeit, wenigstens bis auf den Erlass der Herzöge Christian (Louis) von Schwerin und Gustav Adolf von Güstrow vom Jahre 1666 zurückzuführen, in welchem dieselben erklären, dass sie wegen vorgekommener grober Unregelmässigkeiten und um Briefe und Reisende zwischen Demmin und Lübeck rascher als bisher zu befördern, die Posten in ihren Landen selbst anstellen und verwalten lassen wollen.

Obwohl in Lübeck und Hamburg bereits 1579 und 1580 durch ein Mandat des Kaisers Rudolf die Reichspost eingeführt und das Verhältniss derselben zum städtischen Botenwesen festgestellt war, auch unterm 21. November 1627 die Reichsstände und unter denen auch Mecklenburg aufgefordert waren, dem Grafen Leonhard von Taxis unweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort einzuführen, eine Aufforderung, welche durch Kaiser Ferdinand III. im Jahre 1645 wiederholt und noch später auf der Versammlung der Stände des Niedersächsischen Kreises zu Lüneburg (7.—11. Juni) 1662 erneuert wurde, so sind doch die Taxis'schen Posten niemals bis nach Mecklenburg vorgedrungen.

Hier war es namentlich der gelehrte und viel gereiste Herzog Gustav Adolf von Güstrow, welcher dem Postwesen zuerst eine besondere Aufmerksamkeit zuwandte und dasselbe in jeder Richtung zu heben und zu fördern suchte, u. A. auch die erste Mecklenburgische Post nach Hamburg anlegte (1674) und deshalb wohl als Begründer der Mecklenburgischen Post anzusehen ist.

In beiden Herzogthümern, Schwerin und Güstrow, war das Postwesen von 1666 ab nachweislich der „Kammer“ als Verwaltungsbehörde der Herzoglichen Regalien unterstellt, welche die Anordnung der einzelnen Postkurse zu treffen und den Dienstbetrieb bei den einzelnen Postanstalten zu beaufsichtigen hatte.

Als gegen Ende des 17. Jahrhunderts der Ertrag der Posten in Folge der vielen Unterschleife der Postillons und sonstiger Unordnungen gegen die gehegten Erwartungen zurückblieb und die Verwaltung des Postwesens der Kammer zu viel Arbeit und Verdriesslichkeiten brachte, entschloss sich der inzwischen gealterte Herzog

Gustav Adolf, die Ausübung des Postregals seinem Geheim-Kammerrathe Mummepachtweise zu übertragen. Der desfallsige Vertrag wurde am 13. Juli 1694 ausgefertigt und vorläufig auf 6 Jahre abgeschlossen. Nach demselben hatte Mummepacht jährlich eine Pacht von 1000 Thlr. zu erlegen und sämtliche herrschaftlichen Briefe und Päckereien bis zum Gewicht von 20 Pfd. frei zu befördern. Dies Pachtverhältniss blieb nicht allein die gedachten 6 Jahre in Kraft, sondern wurde auch, als nach dem am 26. Oct. 1695 erfolgten Ableben des Herzogs Gustav Adolf die männliche Linie des Güstrowschen Hauses erloschen und das Herzogthum Güstrow dem Herzog Friedrich Wilhelm von Schwerin (Hamb. Vergleich 8. März 1701) zugefallen war, unter dessen Regierung noch drei Mal und zwar bis zum 15. Januar 1708 erneuert.

Die Herzogliche Kammer hatte sich nur das Bestätigungsrecht für die von Mummepacht anzustellenden Beamte vorbehalten, während alle Beschwerden in Postsachen an das von Mummepacht verwaltete Postdirectorium zu richten waren. Was dort nicht abgethan werden konnte, wurde bei der Herzoglichen Regierung entschieden. In den letzten Pachtjahren war das Pächterlegniss auf 2500 beziehentlich 3000 Thlr. für das Jahr festgesetzt worden.

Vom 15. Januar 1708 an nahm die Herzogliche Kammer die Posten wieder in eigene Verwaltung und erliess gleich anfangs dieser Periode mehrfache Bekanntmachungen für die Benutzung der Herzoglichen Posten und „was dabei vom Publicum zu beobachten sei“, aus welchen zu entnehmen ist, dass das Land in drei Postdistricte, **Schwerin**, **Güstrow** und **Rostock**, getheilt und den Postanstalten an diesen Orten die Benennung „Hauptcomptoir“ beigelegt war. Wahrscheinlich hatten diese Hauptcomptoirs schon damals über die Einnahmen und Ausgaben ihres Bezirks Rechnung abzulegen und waren somit den übrigen Postanstalten vorgesetzt.

Die nächstfolgenden Jahre waren der Entwicklung des Mecklenburgischen Postwesens in keiner Weise günstig, vielmehr wurden die Postkurse durch kriegerische Begebenheiten und fortdauernde Durchmärsche fremder Truppen vielfach unterbrochen und gestört.

Dazu kam, dass die Streitigkeiten zwischen dem nach dem am 31. Juli 1713 in Mainz erfolgten Tode des Herzogs Friedrich Wilhelm zur Regierung gelangten Herzog Carl Leopold und den Landständen zu hellen Flammen aufloderten, in Folge dessen Ende Februar 1719 12—14000 Mann Hannoveraner als Kaiserliche Executionstruppen ins Land rückten und am 22. Juni desselben Jahres eine Kaiserliche Commission zur Untersuchung der Zerwürfnisse in Rostock zusammentrat. Hannover liess sich zur Sicherheit für die Executionskosten 8 mecklenburgische Domanal-Aemter verschreiben, sich auch die Verwaltung der gesammten Domainen, sowie des dazu gehörigen Postwesens übertragen. In Boizenburg wurde eine besondere Behörde unter dem Namen einer **Executionscasse** eingerichtet, welche sofort der Leitung des Postwesens besondere Aufmerksamkeit widmete und mit grossem Eifer die verwickelten Verhältnisse zu den ausländischen Postverwaltungen klar zu stellen und zu regeln bestrebt war, ohne jedoch das Ziel zu erreichen.

Bis zur Errichtung der Executionscasse leitete die Herzogliche Kammer und in dieser der dem Herzog Carl Leopold sehr ergebene Geheim-Kammerrath, Hof-Intendant und Ober-Postdirector von Walter (gestorben 1729) das Postwesen.

Im October 1724 wurde von den Executions-Regierungen zu Hannover und Braunschweig der frühere Fürstlich Württembergische Hofrath Hans Albrecht von Schütz unter Ernennung zum Postdirector und mit Anweisung seines Wohnsitzes in Rostock zur Specialleitung des Mecklenburgischen Postwesens berufen und demselben eine Besoldung von 500 Thlr. und Futter für vier Pferde beigelegt. von Schütz blieb in dieser Stellung bis zur Beendigung der Execution (Anfangs 1735) und machte dann mehrfache Versuche, eine Anstellung im Herzoglichen Dienste zu erlangen, indem er versprach, aus dem Postwesen bessere finanzielle Erfolge zu erzielen, als es bisher der Fall gewesen sei. Schon früher hatte von Schütz am Hannoverschen Hofe den Wunsch laut werden lassen, die Mecklenburgischen Posten in Pacht zu nehmen und als solche die Summe von 2800 Thlr. angeboten. Seine Bemühungen waren aber in Hannover erfolglos geblieben und fanden auch in Schwerin keine Beachtung.

Der am 30. October 1732 zum alleinigen Kaiserlichen Commissarius ernannte Herzog Christian Ludwig unterstellte das Postwesen, nach dem Abzuge der Hannoveraner wiederum der Herzoglichen Kammer und berief innerhalb derselben, nachdem er dem am 28. Nov. 1747 verstorbenen Herzog Carl Leopold in der Regierung gefolgt war, den Geheim-Kammerrath von Smith (1749) und später den Geheimrath Brunsich Edler von Brun (1764) zu Oberpostdirectoren.

Die letzten Regierungsjahre des Herzogs Christian Ludwig wurden durch die Unruhe, welche der siebenjährige Krieg über Mecklenburg brachte, arg beeinträchtigt.

Auch der am 30. Mai 1756 zur Regierung gelangte Herzog Friedrich musste noch vor den im Lande kämpfenden Preussen und Schweden nach Lübeck flüchten und konnte erst 1760 nach Mecklenburg zurückkehren.

Nachdem 1768 der Krieg aufgehört hatte, durch welchen dem Lande ein Verlust von 8 Millionen Thaler zugefügt war, suchte die Regierung nach jeder Richtung die Finanzen zu verbessern und wandte aus diesem Grunde der Postverwaltung wiederholt die eingehendste Sorgfalt und Aufmerksamkeit zu. Die Posten brachten wegen der im Grossen betriebenen Defraudationen der Postillons und Posthalter und wegen mangelnder Aufsicht und Leitung zu dieser Zeit nur wenig ein und es kann deshalb kaum befremden, wenn die Regierung wiederholt auf den Gedanken kam, die Posten, wie schon einmal geschehen war, zu verpachten. Man hielt in den Regierungskreisen die Vorstände der 3 Hauptcomptoirs zu Schwerin, Güstrow und Rostock für die geeignetsten Unternehmer und die Kammer hatte grosse Mühe, diesen Gedanken zu bekämpfen. Sie machte aber geltend, dass, da die Hauptkurse sich in den Händen fremder Verwaltungen befänden, man von den kleineren Anschlussposten nicht zu viel erwarten dürfe und für eine bessere Aufsicht auf den Dienstbetrieb der Postanstalten um so mehr gesorgt werden müsse, als die Kammer durch das Uebermaass ihrer eigentlichen Berufsgeschäfte vollständig in Anspruch genommen sei. Nach vielen Verhandlungen, aus denen erhellt, dass die Regierung den jährlichen Ertrag der Posten auf 16 000 Thlr. gebracht wissen wollte, während die Kammer

glaubte, denselben nur zu 7000 Thlr. veranschlagen zu können, kam man endlich überein, eine eigene Postaufsichtsbehörde unter dem Namen „**Haupt-Post-Commission**“ zu errichten, welcher Vorschlag unterm 30. April 1764 von der Regierung unter der Voraussetzung genehmigt wurde, dass durch diese Einrichtung neue Kosten nicht entständen. Zu Mitgliedern der Hauptpost-Commission wurden der Kammer-Secretär Livonius und der Postsecretär Hennemann zu Schwerin ernannt. Die neue Behörde entwickelte bald eine erspriessliche Thätigkeit und brachte unter Anderem die vom 1. Januar 1770 datirte, sehr ausführliche und zweckmässige Postordnung zu Stande, welche zum Theil noch bis zum Uebergange des Mecklenburgischen Postwesens an den Norddeutschen Bund (1. Jan. 1868) in Kraft geblieben ist.

Die Hauptpost-Commission bestand bis zum Jahre 1780, mit welchem Zeitpunkte die Verwaltung des Postwesens aufs Neue mit der Kammer vereinigt wurde, in welcher der zum Postdirector ernannte Kammersecretär Wachenhusen die Postangelegenheiten zu bearbeiten hatte. Im Jahre 1789 hörte auch dies auf, so dass von da ab die Verwaltung ganz auf die Kammer überging, ohne dass für die Post ein besonderer Decernent bestellt war. Der Geschäftsgang war vielmehr der Art geordnet, dass die den technischen Postbetrieb betreffenden Angelegenheiten den Vorständen der 3 Haupt-Comptoirs zum gutachtlichen Bericht zugefertigt wurden und die Kammer dann in Grundlage derselben Entscheidung traf.

Am 4. März 1810 kam es auf Veranlassung des **Erbprinzen Friedrich Ludwig Hoh.**, welchem nicht entgangen war, „dass im Postwesen noch Manches zur Bequemlichkeit des Publikums und zum Besten des Herzoglichen Interesses zu bewirken sei“ (Ludwigslust, 7. Nov. 1809), zur Errichtung eines eigenen **Generalpost-Directoriums**. An die Spitze desselben wurde der Geheim Kammerrath, Oberlanddrost von Lehsten mit der Amtsbezeichnung „**Generalpostmeister**“ gestellt und demselben die Aufsicht über die Beamten, Postanstalten und Postkurse übertragen, während die Anstellung der Postbeamten der Kammer vorbehalten blieb. Den bisherigen 3 Haupt-Comptoirs wurde (9. Dec. 1810) die Benennung „**Oberpostamt**“ beigelegt, während das Verhältniss derselben als Zwischenbehörde zwischen dem **Generalpostdirectorium** und den gewöhnlichen Postanstalten unverändert fort-dauerte.

Nachdem am 8. Oct. 1830 der GPM. v. Lehsten wegen Altersschwäche sein Amt zurückgegeben hatte, ging die Verwaltung der Post wiederum an die Kammer über, in welche der Postrath Friedrich von Pritzbuer, als Mitglied für die Bearbeitung der Postsachen, inzwischen eingetreten war.

Einzuschalten bleibt hier noch, dass, als der General Michaud auf Befehl des Reichsmarschalls Mortier im Namen des Kaisers der Franzosen und Königs von Italien die mecklenburgischen Lande in Besitz genommen hatte und am 13. Dec. 1806 der zum Gouverneur derselben ernannte General Laval in Schwerin eingetroffen war, am 18. Dec. alle Postbeamten für den Kaiser der Franzosen in Eid und Pflicht genommen und angewiesen wurden, ihren Dienst im Namen des Letzteren zu verwalten. In Folge dessen wurden am 19. Dec. 1806 überall die mecklenburgischen Wappen abgenommen und dafür die französischen Adler aufgestellt.

Dieser Zustand dauerte bis bei der am 27. Juni 1807 bei Tilsit auf dem Niemen stattgefundenen Zusammenkunft der Kaiser von Russland und von Frankreich, die Wiedereinsetzung des Herzogs von Mecklenburg-Schwerin in seine Staaten als Friedensbedingung angenommen und diese Nachricht durch einen Courier am 5. Juli in Schwerin angelangt war, worauf sofort die mecklenburgischen Wappen überall im Lande wieder aufgerichtet wurden.

Die Verwaltung des Postwesens verblieb der Kammer in obengedachter Weise ungestört bis zum Jahre 1849, zu welcher Zeit die höheren Behörden des Landes eine Umgestaltung erfuhren. Für das Postwesen wurde (29. Oct. 1849) eine **Generalpostdirection** eingerichtet und dieselbe dem Grossh. Finanz-Ministerium unterstellt. An die Spitze der Generalpostdirection trat der inzwischen zum Geheim-Postrath ernannte Friedr. v. Pritzbuer mit der Amtsbezeichnung „**General-Postdirector**“.

Diese Verhältnisse bestanden fort, bis das mecklenburgische Postwesen in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes (1. Januar 1868) überging, mit welchem Tage die mecklenburgische Generalpostdirection aufhörte und der Generalpostdirector von Pritzbuer in den Ruhestand trat.

Es wurde gleichzeitig eine Bundes-Ober-Postdirection für die beiden Grossherzogthümer M.-Schwerin und -Strelitz eingerichtet und die Leitung derselben dem bisherigen Grossh. Oberpostrath Heinrich v. Pritzbuer übertragen. Nach Errichtung des Deutschen Reichs wurde die Bundes-Ober-Postdirection in eine Kaiserliche verwandelt (1. Juni 1871), an deren Spitze seit dem am 3. Oct. 1879 erfolgten Tode des OPD. v. Pritzbuer der Herr Oberpostdirector Ritzler steht.

Der Vollständigkeit wegen darf nicht unerwähnt bleiben, dass in dem durch den Hamburger Vergleich am 8. März 1701 ins Leben gerufenen Herzogthum und späteren Grossherzogthum (1815) Mecklenburg-Strelitz die obere Leitung des Postwesens von Anfang an ohne Unterbrechung dem Kammercollegium übertragen gewesen ist, bis dieselbe an die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes überging.

Schwedische Posten in Mecklenburg.

Die **erste** Schwedische Post war eine Reitpost, welche im Jahre 1646 von der Schwedischen Regierung zwischen Hamburg und Danzig angelegt wurde und innerhalb Mecklenburgs die Aemter Grevismühlen und Neubukow, sowie die Städte Wismar und Rostock berührte.

Der Postmeister Happach, von dem General-Gouverneur Torstenson zu dem Ende besonders empfohlen, wandte sich wegen der Durchführung der Post durch das Land an die beiden Herzöge von Schwerin und Güstrow und erhielt die Genehmigung zur Anlegung der Post mittelst offenen Briefes vom 12. October des vorgedachten Jahres.

Die Post ist demnächst wirklich zu Stande gekommen und wird vermuthlich bis zum Abschluss des Westphälischen Friedens oder doch so lange bestanden haben, als die Zwecke der Schwedischen Regierung und des Schwedischen Heeres, für welche sie eingerichtet war, es forderten.

Etwas Genaueres über die Dauer und die Wiederaufhebung dieser Post habe ich nicht ermitteln können.

Die **zweite** Schwedische Post war eine **fahrende**, über deren Einrichtung und weitere Entwicklung folgende Einzelheiten Platz finden mögen.

König Carl XI. von Schweden theilte in zwei besonderen Schreiben, d. d. Stockholm, den 7. März 1684 — welche aber erst anfangs December an ihre Adresse gelangten — den Herzögen Christian (Louis) und Gustav Adolf mit, dass eine fahrende Post von seinem Comptoir in Hamburg über Pommern und von dannen mittels dazu eingerichteter Fahrzeuge zu Wasser weiter nach Schweden angelegt sei, und ersuchte die beiden Herzöge um Erlass der nöthigen Verordnungen, damit solche Post nicht allein durch deren Gebiet ungehindert passiren könne, sondern auch derselben aller geneigter Wille und Beförderung erwiesen werden möge.

Ein ähnliches Vorschreiben hatte der König auch unter demselben Datum an die Bürgermeister und den Rath der Stadt Rostock*) gerichtet, welches ebenfalls erst am 8. December zur Vorlage kam.

*) Carl von Gottes gnaden der Schweden, Gothen und Wenden König, Großfürst in Finnland, Herzog zu Schonen, Ehsten, Liefland, Brehmen, Döhrde, Stettin, Pommern, der Casuben und Wenden, Fürst zu Rüge, Herr über Ingermanland und Wismar, wie auch Pfalzgraff bei Rhein und Beyern, Zu Göllich, Cleve und Berge Herzog ic.

Unsern gnädigsten gruß und wohlgeneigte wille zuvor, Ehrenveste, Hoch und wohlgelahrte, Vorsichtige und wollweise, besonders Liebe; Alß wir mittelst einige Beqwehne Schiffsgesäßen schon

Vom Herzog Christian (Louis) wurde die Genehmigung zur Durchführung der Post unterm 19. Januar 1685 von Paris aus ertheilt; dass auch der Herzog Gustav Adolf ausdrücklich zugestimmt hätte, ist nach späteren Aeusserungen in den Acten kaum anzunehmen.

Die Post ist bereits zu Anfang des Jahres 1685 ins Leben getreten und hat ursprünglich den Weg über Gadebusch, Wismar, Buckow und Kröpelin genommen, gleich nachher aber, um die Zölle auf der grossen Landstrasse zu umgehen, die Nebenwege über Holdorf, Alten-Karin und Retschow eingeschlagen.

Was die Beförderung der Post zwischen Rostock und Stralsund anlangt, so ist dieselbe wahrscheinlich, nach gegenseitiger Verabredung, zwischen Rostock und Behrendshagen durch die Anspannung des Rostocker Postmeisters, bei welchem die Post auch das Ablager nahm, fortgeschafft, während der Transport zwischen Behrendshagen und Stralsund durch Stralsunder Pferde — schwedischerseits — bewirkt wurde.

Sehr bald suchte die Schwedische Regierung die Mitwirkung des Rostocker Postcomptoirs bei der Beförderung der Post zu beseitigen und in Rostock einen eigenen Postmeister anzustellen, was den Herzog Gustav Adolf veranlasste, am 13. December 1686 an Bürgermeister und Rath von Rostock zu schreiben, dass er seinem bestellten Postmeister daselbst befohlen habe, die Stralsunder Post, soweit sie das Herzogliche Gebiet berühre, nur durch einen Rostocker Postillon fahren, auch die Reisenden ausschliesslich vor dem ordentlichen Posthause ab- und auf-

eine post zu wasser zwischen Pommern und unserm Reich an der Schönischen Cüste einrichten lassen, Und solchem noch nun auch die bessere Unterhaltung der Correspondence mit unserm in Hamburg habenden Postcontoir, für uns angelegen, also auch denen reisenden zu nicht geringer commodität zugereichen erachten, wenn wir gleichfalls eine Postfarth zu Lande zwischen Pommern und gesagtem unserem Postcontoir in Hamburg anlegen; So haben wir unserm in wismar bestalltem Land-Rentmeister Marten Klinkow und daselbigem Post-Inspector Johan Cannoldt aufgetragen, dieselbe absonderlich von Hamburg bis auff Rostock einzurichten, und sonst auch nöthiger orthes alles dasjenige bereits praeparirte, was zu facilitiren, solches unsers Vorhabens dringsam, wie aber auch dies werck Eures orthes guthen Theils wird befördert werden können; Also sehn wir zu Euch das sichere gnädigste Vertrauen, Ihr werdet an Euch hierunter nichts erwinden lassen, besonders vielmehr nach der jederzeit verspürten willfährigen Bezeigung auff die von besagten unseren Bedienten Euch eröffnende Anleitung alles dasjenige gern mit cooperiren helfen, was zur Beförderung solcher unserer fahrenden Post, als wodurch denen dortigen Einwohnern hoffentlich guter nutzen in ihrer nahrung zuwachsen wird, erspriesslich sein kan;

Euch dahingegen versichernd, daß wir diese Eure beweissende promptitude und bereitwilligkeit in stetem gnädigstem Andenken behalten und bey gelegenheit uns Euch und gemeiner Stadt zuvorkommen unvergessen sein werden, wie wir Euch den schlieslich negst Empfehlung Gottes Obhut mit Königl. Hulde wol zugethan verbleiben. Gegeben Stockholm, d. 7. März No. 1684.

Carolus.

H. Hophest.

Der Stadt Rostock wegen des Postwesens.

Unseren besonders Lieben denen Ehrenvesten,
Hoch- und wohlgelahrten Vorsichtigen und woll-
weisen Bürgermeistern und Rath der Stadt
Rostock

Enädiglich.

steigen zu lassen und deshalb erwarte, dass vom Rathe dieser Weisung alle gute Beförderung gethan, dem Postmeister hülfreiche Hand geboten und etwaige Hindernisse aus dem Wege geräumt würden, damit die gegebenen Befehle pünktlich und vollständig zur Ausführung gebracht werden könnten.

Als im Jahre 1700 einmal die Stralsunder Post durch einen pommerschen Einwohner, in der Königlich schwedischen Livrée und mit dem Postschilde angethan, durch Herzogliches Gebiet befördert und in Rostock angebracht war, entspann sich hierüber ein weitläufiger Schriftwechsel zwischen den mecklenburgischen und schwedischen Behörden, welcher seinen Abschluss erst fand, als es zwischen dem Pächter der Güstrowschen Posten, Geheim-Kammerrath Mumme und dem schwedischen Postinspector Varki zu Stralsund dahin zum Vergleich gekommen war, dass der schwedische Postillon zu Behrendshagen das Relais nach Rostock zwar mit fahren sollte, dass er aber seinen Fuhrvertrag und seine Bezahlung von dem Rostocker Postmeister zu nehmen und mecklenburgische Livrée zu tragen habe. Es wurde ferner abgemacht, dass das Porto dieser drei Meilen dem letzteren verbleiben solle und der Postillon in Postsachen seinem foro ordinario entsagen müsse.

Während des Nordischen Krieges bis zur Räumung von Wismar (19. April 1716) war die Post aufgehoben. Als aber Stralsund von den Dänen in Besitz genommen war, forderte der General-Gouverneur von Dewitz das Postamt Rostock auf, die fahrende Post, wie solche vor dem Kriege bestanden, wieder einzurichten, und Letzteres beeilte sich, diesem Verlangen zu entsprechen, so dass die Post nicht allein bald in Gang gebracht, sondern auch über die Benutzung derselben und die Durchführung des dänischen Briefelleisens von Stralsund nach Hamburg zwischen dem Postmeister Babst von Rostock und dem dänischen Postmeister Hjort von Stralsund am 6. Januar 1717 unter Vorbehalt höherer Genehmigung ein schriftliches Abkommen getroffen wurde.

Die dänische Regierung war aber mit diesen Vorgängen und Abmachungen keineswegs einverstanden, setzte vielmehr eines Tages ohne jedwede vorgängige Anfrage oder Nachricht die Post von Stralsund nach Rostock wieder in Gang und zwar unter Begleitung eines Postbanten, welcher die Abfertigung in Rostock besorgen und den Postwagen weiter über Wismar nach Hamburg schaffen sollte.

Der Postmeister Babst liess die Post am Thore durch die Wache anhalten, vor das Herzogliche Posthaus fahren und daselbst abladen. Selbstverständlich wurde ihr auch die Weiterfahrt nach Hamburg gewehrt.

Dänemark griff zu Gegenmassregeln und verweigerte den Mecklenburgisch-Hamburgischen Posten den Durchgang durch Holstein. Es wurden hierauf Verhandlungen eingeleitet und selbst Handschreiben zwischen dem Herzoge und dem Könige von Dänemark über diese Angelegenheit gewechselt, ohne dass die Sache zum Ausgleich kam. Die inzwischen in Wirksamkeit getretene Kaiserliche Executions-Commission ermangelte nicht, die obwaltende Differenz bei den Executionshöfen von Hannover und Wolfenbüttel zur Anzeige zu bringen, allein die Letzteren lehnten ihre Vermittelung ab und meinten, die schliessliche Erledigung der Streitfrage allein der Mecklenburgischen Regierung überlassen zu sollen.

Im Jahre 1719 kam es zwar zu Unterhandlungen zwischen Hamburgischen und Stralsunder Postbeamten einer- und dem Postmeister von Rostock andererseits, allein ein Erfolg wurde bei den weitgehenden dänischen Forderungen nicht erreicht.

Die Frage blieb ungelöst, bis Stralsund und Pommern an Schweden zurückgegeben wurde. Als dies geschehen, fertigte der Schwedische Postdirector Zander zu Stralsund am 18. Januar 1721 eine Post nach Rostock ab, in der Absicht, den so eröffneten Postkurs weiter auf Wismar und Hamburg auszudehnen, sobald auch Wismar wieder von den Schweden besetzt sein würde.

Auch diesmal versuchte, wie früher, der Postmeister Babst die Ein- und Durchfahrt der Schwedischen Post zu verhindern und rief zu dem Ende den Schutz und die Hülfe der Herzoglichen Regierung in Dömitz an; indessen liess sich die Schwedische Postverwaltung durch die schriftlichen Einreden der letzteren um so weniger beirren, als zu damaliger Zeit die Kaiserliche Executions-Commission im Lande waltete, und setzte am 30. März die Post von Wismar aus aufs Neue in Gang. Babst konnte sich freilich noch nicht beruhigen und schickte noch einmal den Postwagen leer nach Wismar zurück; die Post traf aber am 24. April wieder ein und blieb dann, da man weitere Gewaltmassregeln gegen Schweden anzuwenden doch nicht für rätlich hielt, auch wohl kaum in der Lage war, unbehelligt im Gange.

Die Schwedische Regierung durfte unter solchen Umständen sogar wagen Einsprache zu erheben, als die mecklenburgische Postverwaltung eine directe Post zwischen Rostock und Hamburg über Hornstorf, also mit Umgehung von Wismar, angelegt hatte, weil diese Anlage der Schwedischen Post Concurrenz mache, und sah ihre Wünsche bald erfüllt, als die Executionscasse erklärt hatte, dass die neue Post zu wenig einbrächte und dieselbe im Juni 1723 wieder aufhob, trotzdem dass der Postmeister Babst verschiedentlich erklärt hatte, die Einrichtung und Aufhebung der Postkurse käme der Herzoglichen Regierung in Dömitz und nicht der Executionscasse zu. Hierdurch bestärkt, wagten die Schweden sich bald weiter vor und gaben ihrer Post, trotz aller Proteste des Rostocker Postcomptoirs, einen eigenen Begleiter mit, welcher dieselbe in Stralsund zu übernehmen und in Hamburg abzuliefern und auf der Rückreise in gleicher Weise zu verfahren hatte. Diese Begleiter sammelten und beförderten auf ihrer Reise durch das Land Briefe und andere Sendungen zum grossen Nachtheile des mecklenburgischen Postwesens und gaben dadurch unausgesetzt zu Klagen und Beschwerden Veranlassung. Nur auf der Strecke zwischen Berendshagen und Rostock durfte der schwedische Begleiter, Dank dem früheren, kräftigen Einschreiten des Rostocker Postamts, den Postwagen nicht besteigen, musste vielmehr, weil die Post auf dieser Strecke als Mecklenburgische angesehen wurde, nebenher reiten, bis es ihm erlaubt wurde, entweder in Rostock oder in Behrendshagen, wieder auf seinem schwedischen Wagen Platz zu nehmen.

Unterm 31. Aug. 1747 war im Reichsrathe zu Stockholm ein ausführliches Reglement über die Schwedisch-Pommerschen und Wismarschen Posten erlassen, aus welchem hervorging, dass die Portotaxen derselben billiger waren, als die der Mecklenburgischen Posten, so dass vom Publicum die ersteren mehr benutzt wurden

als die letzteren. Als man hier die Sache zur Berathung zog und mit Herabsetzung der Portotaxen vorgehen wollte, um der Concurrenz der Schwedischen Post zu begegnen, wurde der Lauf der letzteren durch Kriegsunruhen unterbrochen (5. Dec. 1757) und zwischen Rostock und Stralsund aushülfsweise eine Reitpost eingerichtet, während die Fahrpostsendungen zwischen Stralsund und Lübeck mittelst einer Postjacht befördert wurden. Erst am 1. Juli 1761 kam es zur Wiedereröffnung des Stralsund-Rostock-Hamburger Postkurses.

Die Uebergriffe der Post begannen aufs Neue und schliesslich war es dahin gekommen, dass z. B. für Versendungen zwischen Wismar und Rostock fast ausschliesslich die Schwedische Post benutzt wurde, von deren Portoeinnahmen die mecklenburgische Postcasse natürlich nicht das Geringste bezog.

Die Herzogliche Kammer sah sich deshalb veranlasst, die Postanstalten zur strengsten Beaufsichtigung der Post anzuweisen, um zu verhindern, dass Personen, Briefe und Päckereien zwischen den mecklenburgischen Postanstalten durch die Schwedische Post befördert und in den frei durchgehenden Hamburg-Schwedischen Briefbeuteln Gelder verschickt würden. Ausserdem sollte der Schwedischen Post jegliche Einsammlung und Vertheilung von Briefen etc. innerhalb Landes unmöglich gemacht und der schwedische Begleiter an der Grenze zurückgewiesen werden.

Als diese Befehle zur Ausführung gebracht wurden, führte die Regierung zu Stralsund sofort Beschwerde und legte feierlichst Verwahrung gegen die Angriffe auf ihre hergebrachten Gerechtsame ein. In Schwerin blieb man aber standhaft und erwiderte nur, dass es nach genauer Prüfung der rechtlichen Verhältnisse bei den bisherigen Anordnungen das Bewenden behalten müsse (14. Mai 1793).

Daraufhin lenkte die Schwedische Regierung ein. Sie ersuchte, man möge es wenigstens einstweilen beim Alten lassen, bis nach Stockholm an den König berichtet sei, und wies schliesslich die Stralsundische Postdirection an, bei Vermeidung eigener Verantwortlichkeit allen Missbräuchen sofort Einhalt zu thun.

Von Stockholm schrieb man demnächst dem Meckl. Ministerium, dass alle Acten über die Durchgangspost sich im Gouvernements-Archive zu Wismar befänden und Befehl erlassen wäre, dieselben zu sammeln und dem Könige daraus im Zusammenhange Bericht zu erstatten, indem es die Allerhöchste Absicht sei, die Angelegenheit im friedlichen Wege zu ordnen. Es scheint aber bei der Absicht verblieben zu sein. Eine Wendung zum Besseren trat jedoch ein, als die Herrschaft Wismar durch den am 26. Juni 1803 zu Malmö unterzeichneten Staatsvertrag für Mecklenburg wiedergewonnen war. Es fiel fortan wenigstens der Vorschub weg, den das Schwedische Postamt in Wismar den Uebergriffen der Durchgangspost geleistet hatte, welche sich nun der Aufsicht der Mecklenburgischen Postverwaltung auf der ganzen Strecke von Ratzeburg bis Ribnitz nicht mehr entziehen konnte. Nichtsdestoweniger blieb sie für die Landespostanstalt ein grosses Aergerniss.

Die Regierung war deshalb, gleich nachdem Wismar an Mecklenburg zurückgegeben war (19. August 1803), eifrig bemüht, auch das Recht der Schwedischen Durchgangspost zurück zu erwerben, allein die desfallsigen Verhandlungen führten zu

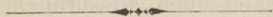
keinem Ergebniss, da die schwedische Regierung sich durchaus nicht zu einer Abtretung seiner Postrechte in Mecklenburg verstehen wollte.

Als im Jahre 1806 das Herzogthum Lauenburg durch die Franzosen besetzt war, hatte der König von Schweden befohlen, dass die Hamburg-Schwedische Post das Lauenburgische Gebiet unter allen Umständen zu meiden und ihren Weg von Hamburg über Lübeck nach Wismar u. s. w. zu nehmen habe. Demzufolge kam denn auch am 12. Mai 1806 die Post von Hamburg auf dem gedachten Wege in Wismar an. Da zu dieser Neuerung jedoch das Einverständniss der Mecklenburgischen Regierung nicht erwirkt war, so wurde der Postdirector Seidenschnur zu Wismar angewiesen, gegen die neue Einrichtung Verwahrung einzulegen.

Es ist zweifelhaft, ob und mit welchem Erfolge dies geschehen. Gewiss aber ist, dass die Schwedische Post, schon bevor das Schwedische Postamt in Hamburg sich im Juli 1807 vor den Franzosen nach Altona zurückziehen musste, nicht mehr im Gange war.

Lautlos und unbeachtet hatte sie nach mehr als 120jährigem Bestehen ihre Endschaft erreicht.

Zwischen Rostock und Stralsund dagegen verkehrte die gemeinschaftliche Post, obwohl während der Belagerung von Stralsund mehrmals unterbrochen, nach der erfolgten Uebergabe der Festung (23. August 1807) wieder regelmässig und besteht — freilich mit versiebenfachtem Gange — auch heute noch.



Nachrichten über das alte und das neue Postgebäude in Rostock.

Das bisherige Postgebäude, an der Nordseite der Poststrasse belegen, in den Jahren 1804—1806 vom Hofrath Schultze zu seinem eigenen Gebrauch gebaut, ist im Jahre 1834 von der Grossherzoglich Mecklenburgischen Postverwaltung für den Preis von 14507 Thlr. N²/₃ angekauft, nachdem sich das Bedürfniss eines eigenen, für die Zwecke der Post eingerichteten Hauses in Rostock herausgestellt hatte. Bis zum Jahre 1834 war der jedesmalige Vorsteher des Postamtes zur Hergabe und Einrichtung der Postdiensträume verpflichtet, so dass das Postamt sich bald in dieser und bald in jener Gegend der Stadt befand. Obwohl der Postverkehr von Rostock zur Zeit des Hausankaufs nicht sehr bedeutend war, so mussten doch, abgesehen von der ersten Einrichtung, bald grössere Umbauten und Erweiterungen für dienstliche Zwecke vorgenommen werden. So wurde 1845 eine grosse Wagenhalle in dem bisherigen Garten erbaut, 1854 für die neu errichtete Telegraphenstation in dem westlichen Flügel des Hauses Raum geschaffen und 1855 ein sehr umfänglicher Durch- und Umbau des ganzen Erdgeschosses vorgenommen, als sich in Folge des durch Eröffnung der Mecklenburgischen Eisenbahn sehr gesteigerten Postverkehrs die bisherigen Diensträume als unzureichend erwiesen hatten.

Das Posthaus war im Jahre 1868 an die Norddeutsche Bundes- und im Jahre 1871 an die Deutsche Reichs-Postverwaltung mit übergegangen.

Die Einverleibung der bis zum Jahre 1868 in sich abgeschlossenen Mecklenburgischen Postverwaltung in das einheitliche Postwesen des Norddeutschen Bundes hatte einen so ausserordentlichen Aufschwung des hiesigen Postverkehrs zur Folge, dass im Jahre 1869 zur Anmiethung des Erdgeschosses des westlich angrenzenden Hauses geschritten werden musste. Aber auch dieser Ausweg brachte keine genügende Abhülfe, wohl aber für das Publicum wie für den ganzen Dienstbetrieb eine Menge von Unzuträglichkeiten, da die angemieteten Räume von den übrigen Diensträumen durch eine breite Einfahrt getrennt waren und vielfache, 6—7stufige Treppen den Zugang zu den Schalterstellen erschwerten. Hierzu kam, dass die Schaltervorhallen zu klein waren und nicht heizbar gemacht werden konnten. Alle diese Mängel und der Umstand, dass durch den weitläufigen Ausbau der südlichen und westlichen Vorstadt das Posthaus fast an das äusserste nordöstliche Ende der Stadt gerückt war, liessen bald den dringenden Wunsch laut werden, allen vorgedachten Uebelständen durch die Erbauung eines passend gelegenen, geräumigen und zweckmässig eingerichteten Posthauses abzuhelfen.

Dieser Wunsch gewann zunächst Gestalt, als im August 1874 der Herr Staatssecretair des Reichs-Postamtes, Dr. Stephan Excellenz, auf einer Reise von Kopen-

hagen nach Berlin die hiesige Stadt berührte und diejenigen Bauplätze, welche etwa in Frage kommen konnten, in Augenschein nahm. Nach den hierauf eingeleiteten weiteren Ermittlungen wurde der zwischen den beiden Schulhäusern an der Wallpromenade belegene, etwa 3600 qm grosse Platz als der zur Erbauung eines Posthauses geeigneteste erkannt und der Ankauf desselben durch Verhandlungen mit der Stadt, welche Eigenthümerin des Platzes war, eingeleitet. Dieselben führten im December 1875 dahin, dass der Platz der Kaiserl. Postverwaltung für ein Kaufgeld von 75000 Mark überlassen und am 2. Mai 1876 von letzterer förmlich übernommen wurde. Nachdem der Reichshaushalts-Etat vom Jahre 1879/80, in welchem die Kosten für den hiesigen Posthausbau mit 323000 Mark vorgesehen waren, festgestellt war, wurde am 18. April 1879 die Inangriffnahme der Bauarbeiten verfügt.

Am 16. April 1879 nahm der Herr Geheime Ober-Regierungsrath Kind von den Diensträumen des jetzigen Gebäudes und den Betriebsverhältnissen des hiesigen Postamtes Kenntniss, am folgenden Tage den Bauplatz in Augenschein und traf hierauf die nöthigen Einleitungen zu dem Neubau, welcher sofort begonnen wurde und am Schlusse des Baujahres 1879 bis zur Vollendung des Kellergeschosses geführt war. Am 3. Juli 1880 wurde der Kranz aufgesetzt und am Schlusse des Jahres war das ganze Gebäude im Aeusseren fertig gestellt.

Nachdem inzwischen die Arbeiten im Innern des Gebäudes vollendet sind, ist die Verlegung des Dienstes in das neue Gebäude auf den 20. d. M. festgestellt worden.

Die ganze Anlage ist nach der Bestimmung des Herrn Staatssecretairs des Reichspostamts, Excellenz, im Anschluss an die verschiedenen in Rostock noch vorhandenen Baudenkmäler aus der Hanszeit in gothischem Backstein-Rohbau erbaut. Die Skizzen, nach welchen die Planbearbeitung durch den Herrn Architecten Bettcher, in dessen Hände auch die Bauleitung gelegt war, ausgeführt ist, wurden im Reichspostamt durch den Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Kind aufgestellt. Die sämmtlichen zur Verwendung gelangten Materialien sind deutschen Ursprungs und die Arbeiten mit geringen Ausnahmen von einheimischen Bauhandwerkern ausgeführt.

Die Anlage besteht aus einem zweigeschossigen Hauptgebäude (53 Meter lang und 17 Meter tief), sowie aus einem eingeschossigen Nebengebäude, den Wagenhallen und dem geräumigen Posthofe.

Das Hauptgebäude liegt vollständig frei, und zwar mit der Hauptfront an der Wallpromenade (Kaiser Wilhelm-Platz?), mit der östlichen Seitenfront an der Königs-, mit der westlichen an der Blücherstrasse. Die sämmtlichen Baulichkeiten sind massiv in Ziegelrohbau auf Betonbanketten aufgeführt und mit krönendem Dachabschlusse versehen.

Die Fassaden sind durch Anwendung verschiedenfarbiger und zum Theil glasierter Ziegel belebt und über dem Hauptgesims in durchbrochene Giebel aufgelöst.

Die Haupteingangsthür, in deren Oberlicht eine Uhr mit transparentem Zifferblatt angebracht ist, befindet sich in der Mitte der Vorderfront. Durch dieselbe

gelangt man in die geräumige, würdig ausgestattete Schalterhalle, in welcher sich 10 Schalter befinden.

Um die Schalterhalle sind die einzelnen Diensträume für den Postbetrieb angeordnet. An der rechten Seite befinden sich die Schalterstellen zur Ein- und Auszahlung auf Postanweisungen, zum Verkauf von Werthzeichen, zur Personenannahme und Annahme von Telegrammen; an der linken Seite die Schalterstellen zur Annahme und Ausgabe von Briefen, Werthsendungen und Zeitungen.

Die dem Eingange gegenüber liegenden beiden Schalter sind für den Packetverkehr bestimmt. An diese Räume schliessen sich auf der rechten Seite strassenwärts das Zimmer des Vorstehers und das Wartezimmer, nach dem Hofe zu die Packkammer, auf der linken Seite strassenwärts das Zimmer des Kassirers und das Briefträgerzimmer, nach dem Hofe der Abfertigungs- und Entkartungssaal.

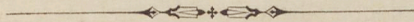
Im östlichen Theile des ersten Stockwerks sind die Räume für den Telegraphendienstbetrieb eingerichtet; im westlichen befindet sich die Dienstwohnung des Amtsvorstehers.

Das Nebengebäude enthält neben den Wagenhallen eine Wohnung für einen Unterbeamten, sowie einen Pferdestall mit Geschirrkammer. In dem Mittelbau hat die Hofuhr Aufnahme gefunden. An den freien Seiten des Hauptgebäudes sind Rasenplätze angelegt und die ganze Anlage ist mit einem schmiedeeisernen Gitter umgeben.

Der Posthof, mit Asphalt belegt, ist durch zwei Einfahrten von der Königsstrasse aus zugänglich.

Die innere Einrichtung des Postgebäudes ist der äusseren Architectur gemäss einfach, aber würdig. Die einzelnen Diensträume sind ihrem Zwecke entsprechend hoch und hell, mit Wasser- und Gasleitung versehen und grösstentheils mit eichenem Fussboden-Belag und hölzernen Wandschutzbekleidungen ausgestattet. Beleuchtungsgegenstände und Möbel sind dem Charakter des Gebäudes und der Oertlichkeit angepasst.

Die Erwärmung der Räume erfolgt, mit Ausnahme der Schalterhalle, welche eine Luftheizung erhalten hat, durch Kachelöfen mit Regulir-Einsätzen.



hagen nach Berlin die in Frage kommen konnten. Nach weiteren Ermittlungen wurde die Wallpromenade belegene, ehemalige Posthaus als geeignetester Standort mit der Stadt, welche im December 1875 ein Kaufgeld von 75000 Mark übernahm, übernommen. In welchem die Kosten für die Arbeiten festgestellt waren, festgestellt war, verfügbar.

Am 16. April 1879 wurden die Diensträumen des jetzigen Postamtes Kenntniss, am 17. hierauf die nöthigen Einleitungen und am Schlusse des Baujahres 1879 geführt war. Am 3. Juli 1879 Jahres war das ganze Gebäude

Nachdem inzwischen die Verlegung des Dienstes vollendet worden.

Die ganze Anlage ist nach dem Entwurfe des Reichspostamts, Excellenz, im Jahre 1875 vorhanden Baudenkmal aufgeführt. Die Skizzen, nach dem Entwerfen des Architecten Betcher, in dessen Handlung wurden im Reichspostamt durch den Ingenieur aufgestellt. Die sämmtlichen zur Ausführung Ursprungs und die Arbeiten nach dem handwerkern ausgeführt.

Die Anlage besteht aus einem Hauptgebäude (53 Meter lang und 17 Meter tief), sowie aus einem Nebengebäude, Wagenhallen und dem geräumigen Posthof.

Das Hauptgebäude liegt vollständig an der Wallpromenade (Kaiser Wilhelm-Platz) mit der westlichen an der Blücherstrasse, die östlichen an der Königsstrasse. Das Gebäude ist massiv in Ziegelrohbau auf Betonbauweise im Abschlusse versehen.

Die Fassaden sind durch Anbringung von verschiedenfarbigen Glasurter Ziegel belebt und über dem Haupteingange durch eine durchbrochene Giebel aufgelöst.

Die Haupteingangsthür, in deren Obertheile ein Uhrblatt angebracht ist, befindet sich in der Vorderfront. Durch dieselbe

berührte und diejenigen Bauplätze, welche etwa in Augenschein nahm. Nach den hierauf eingeleiteten Verhandlungen zwischen den beiden Schulhäusern an der Wallpromenade wurde der Ankauf desselben durch Verhandlungen mit der Stadt, welche im December 1875 ein Kaufgeld von 75000 Mark übernahm, übernommen. In welchem die Kosten für die Arbeiten festgestellt waren, festgestellt war, verfügbar. Am 16. April 1879 wurden die Diensträumen des jetzigen Postamtes Kenntniss, am 17. hierauf die nöthigen Einleitungen und am Schlusse des Baujahres 1879 geführt war. Am 3. Juli 1879 Jahres war das ganze Gebäude fertig gestellt.

Innern des Gebäudes vollendet sind, ist die Verlegung des Dienstes am 20. d. M. festgestellt worden.

Die ganze Anlage ist nach dem Entwurfe des Reichspostamts, Excellenz, im Jahre 1875 vorhanden Baudenkmal aufgeführt. Die Skizzen, nach dem Entwerfen des Architecten Betcher, in dessen Handlung wurden im Reichspostamt durch den Ingenieur aufgestellt. Die sämmtlichen zur Ausführung Ursprungs und die Arbeiten nach dem handwerkern ausgeführt.

Die Anlage besteht aus einem Hauptgebäude (53 Meter lang und 17 Meter tief), sowie aus einem Nebengebäude, Wagenhallen und dem geräumigen Posthof.

Das Hauptgebäude liegt vollständig an der Wallpromenade (Kaiser Wilhelm-Platz) mit der westlichen an der Blücherstrasse, die östlichen an der Königsstrasse. Das Gebäude ist massiv in Ziegelrohbau auf Betonbauweise im Abschlusse versehen.

Die Fassaden sind durch Anbringung von verschiedenfarbigen Glasurter Ziegel belebt und über dem Haupteingange durch eine durchbrochene Giebel aufgelöst.

Die Haupteingangsthür, in deren Obertheile ein Uhrblatt angebracht ist, befindet sich in der Vorderfront. Durch dieselbe

