



Die Anfänge des Postverkehrs in der Kur- und Neumark

Der Postverkehr in den kurfürstlich brandenburgischen Landesteilen ist von Anfang an eine staatliche Einrichtung und ursprünglich nur für Staatszwecke geschaffen worden. Das geschah zu Anfang des 16. Jahrhunderts. In der Regierungszeit Joachim's I. beförderten vereinbarte Boten die kurfürstliche Korrespondenz. Die Mitnahme privater Sendungen konnte nur mit behördlicher Genehmigung und noch sorgfältiger Prüfung derselben geschehen. Außerdem unterlag die Mitnahme derartiger Sendungen mancherlei zeitlichen und geldlichen Beschränkungen. Geste Zölle gab es damals noch nicht. Der wichtigste Verkehr ging in jener Zeit nach Süddeutschland als dem Mittelpunkt politischen Lebens in Deutschland. Anfangs gingen die Träger postalförmiger Sendungen nicht weiter, als bis zur Landesgrenze. Dort gabten sie die Postkassen an die Boten der betreffenden fremden Länder zur Weiterbeförderung auf brandenburgische Rechnung ab. Das änderte sich mit der Ausdehnung des brandenburgischen Gebiets im 17. Jahrhundert. Bei Übernahme der Vormundschaft über den geisteskranken verwandten Kurfürst Joachim Friedrich einen Votenbesitzer nach Marienwerder ein, der über Kärnten und Landsberg führte. Die Boten zu Fuß wurden bald durch reisende Boten ergänzt.

Die erste Votenordnung wurde vom Kurfürsten Johann Sigismund erlassen. Sie bestimmte bestimmte Zeiten für die Sendungen, fest, a. B. nach Weiden und Königsberg i. Pz. 8 Taler, nach Köln, Düsseldorf und Straßburg 10 Taler. Die Boten warteten in der kurfürstlichen Kammer solange, bis sich eine genügende Menge von Postsendungen angesammelt hatte, so daß es sich lohnte, die Bezahlung auf die Abreise umzusetzen. Der Berliner Zentralfiskus der Post wurde infolgedessen der Sammellehrtz aller wichtigen Nachrichten aus dem Reich und dem Auslande.

Im Dreißigjährigen Krieg wurde der Berliner Postbotenmeister Zeit Friedrichmann mit dem Druck und Verlag einer „Sach- und nützlichen“ Anweisung der täglichen amtlichen Verordnungen der Postverwalter, insbesondere der in Spanien, Rathenow und Tangermünde, lebte. Die einzelnen Postmeister hatten monatlich über alles Abgibt nach Berlin zu berichten, namentlich über die Witterung, die Beschaffenheit der Straßen, die Marktpreise und die Höhe ihres Bezirks. Für den Hamburger Kolonialwarenhandel nach dem Osten war es von größter Bedeutung, daß Briefe von dort neben der alten Beförderung über Stettin seit 1664

zweimal wöchentlich Gelegenheit hatten, mit der brandenburgischen „Küchenpost“, so genannt, weil mit ihr auch Kolonialwaren für die kurfürstliche Haushaltung befördert wurden, über Berlin vierundzwanzig Stunden früher nach Danzig und Königsberg zu kommen.

Der Aufschwung des kurbrandenburgischen Postbetriebs erreichte alsbald die Eiferführung und den Reiz der Nachbarn, und nur der Umstand und der Energie des Großen Kurfürsten ist es zu danken, daß die postalförmigen Einrichtungen in der Kur- und Neumark nicht isolierten. Ihn unterstützten dabei zwei außerordentlich tüchtige Männer: der Oberpostdirektor v. Schwerin, der seit 1662 sein Amt versah, vor allem aber der Postrentmeister und Postdirektor Michael Matthias. Letzterer vereinbichte im Jahre 1664 den Postlauf durch alle brandenburgischen Länder. Dazu war es wichtig, an den wichtigsten postalförmigen Knotenpunkten außerhalb Brandenburgs eigene Postämter zu unterhalten. Dagegen wehrten sich die fremden Staaten aus äußerster. So erganz a. B. Polen im Jahre 1669 die Aushebung des brandenburgischen Postamts in Danzig, und es hielt außerdem noch schwer genug, polnische Liebergriffe auf brandenburgisch-Pommern in postalförmiger Hinsicht abzuwehren. Wunder nehmen konnte es erst recht nicht, daß das reichspräsidentliche Haus Brandenburg auf ein kaiserliches Postregal fußend, den Reichsbereich Brandenburgs mit allen Mitteln auszufallen suchte. Es gelang dann erst im Jahre 1728 dem Könige Friedrich Wilhelm I. mit Euren und Karls im Vertrage von Westf. sich gütlich auszusprechen.

Durch die Postordnungen von 1669 und 1712 wurde grundsätzlich die unter dem Großen Kurfürsten geübte Praxis festgelegt. Den Postweg von 1712 streng durchzuführen, hat sich dann Friedrich Wilhelm I. mit Hilfe des General-Postmeisters v. Kampe angeschlossen lassen. Die Briefportos waren nicht billig. Für den niedrigsten Portofuß auf 1/2 Groschen konnte man a. B. von Berlin nach Vernauf fahren, nach Landsberg (Wartel) folgte es dreimal soviel, das Bafel von einem Pfund nach Frankfurt (Oder) dagegen nur 4 Pfennige. Für die Zustellung durch Briefträger, die damals gerade aufkamen, waren drei Pfennige auf den Brief zu entrichten. Unter Friedrich dem Großen wurde die französische Praxis aus in der Postverwaltung eingeführt. Alle überflüssigen abschreiben, Freizettelchen wurden abgeschafft und die Zertifikate heraufgesetzt. Das niedrigste Briefporto stieg auf 1 Groschen, das des Bafels von 1 bis 20 Pfund auf 2 Groschen. Unter Friedrich dem

Großen wurde auch im Jahr des Berliner Rathauses der erste preussische Briefkasten, ein Gemächlichkeit (Bequemlichkeit) der Korrespondenten und zur Facilitierung (Erleichterung) von deren Correspondenz“ aufgestellt. Der Briefpostweg wurde seit 1716 für Bafete unter 20 Pfd. freigegeben, 1768 auf alle unter 60 Pfd. abgehoben. Für Eilpafete mit der Aufschrift „periculum in mora“ d. h. „Gefahr im Verzuge“ wurde doppeltes Porto erhoben. Bei Geldsendungen mußte auf je 100 Taler der Fünftelung der Pfundpafete in Groschen erlegt werden.

Im Reiseverkehr wurde naturgemäß die brandenburgische Post, die preussische Post wegen ihres regelmäßigen und raschen Dienstes vor den Privatführerweeren bevorzugt. Die Personenposten führten Tag und Nacht. Neben den gewöhnlichen Postwagen verkehrten noch Extrapolsten. Der Staat selber aber war kein Fußunternehmer, sondern die Postmeister, von denen nur die wenigsten besoldete Beamte waren. Sie erhielten für die Stellung von Wagen und Pferden pro Meile 8 Groschen, wovon zwei in die Postkasse fielen. Dazu standen ihnen noch zwei Groschen Wagenmeister-Gehältern zu. Der Preis unterschied zwischen gewöhnlichen Personen- und Extra-Posten war erheblich. Der Wag in der Personen-Post folgte die Meile drei Groschen, bei der Extrapolst 18 Groschen. Die Boten hatten nach einer Verordnung König Friedrich's I. in einer Stunde eine Meile zurückzulegen, Reitposten eine und eine Viertel-Meile. Auf jede verläumte Zeit standen ein bis zwei Taler Strafe. Das Wagenmaterial war im allgemeinen mangelhaft, und die Reisenden gegen Wind und Wetter wenig geschützt. Nach der Postordnung von 1780 mußte eine besondere Beachtung der Sitzlehnen gegen Diebstahl stattfinden.

Schließlich sei noch das schwierige Problem der Ausbildung geeigneter Postbeamter erörtert. Unter König Friedrich I. bestand nach der Vereinigung des General-Postmeister-Amts mit der Würde des höchsten Ministers. Da sich hieraus starke Mißstände ergaben, unterstellte Friedrich Wilhelm I. das General-Postmeister-Amts dem neu geschaffenen General-Direktorium. Diese Garanten den bisher üblichen Postämtern-Kauf erheblich ein, und der General-Postmeister v. Berghau riefte im Jahre 1770 dann regelmäßig Anstellungen des gesamten Postbetriebs und des Postangestellten-Admistrations ein. Die erstmalige Uniformierung der Postbeamten damals war ein dühes des Zeichen für die Besserung des bisherigen in vieler Hinsicht mangelhaften postalförmigen Betriebs.

Brandenburgische Polizeiordnungen

von 1502, 1511, 1515 und 1520

Kurfürst Joachim I. aus dem Brandenburg erließ im Jahre 1502 eine Polizeiverordnung für das städtische Regiment in Land s s e r g (W a r t h e), für Solzin im Jahre 1511 und für Frankfurt (Oder) im Jahre 1515, später auch für andere Städte, in denen der Rat es verstand, daß sie vor Schäden mannsfader Art, wie sie anderswo sich zeigten, bewahrt blieben. Den im Rat der Städte stehenden „Rathzern“, die der Kurfürst zu gemeinsamen Willkürleistung anhielt, wurden einander als Vertreter der Bürgerlichkeit „Aeltere“ der Gewerkschaften beigegeben oder der abstreitende Rat mußte dem neuwählten Nachfolger über seine Amtsführung ablegen. Im Jahre 1522 bestimmte der Kurfürst, daß Geschworene aus den Kreisen der niedrigen Bürger, der sogenannten „Gemeinheit“, bei der „Anweisung der Rathshuse“ zuzuziehen sein sollten.

Im Interesse der allgemeinen Wohlthat wollte Joachim I. auch den einzelnen Bürger zur Besserung seines Vermögensstandes anhalten. Deshalb verbot er a. a. das Verleihen städtischer Grundstücke. Auch wurde der Verkauf derselben erschwert und die rechtzeitige Wiederbesetzung verlassener Hausstellen angeordnet. Demgemäß befragt die im Jahre 1515 erlassene kurfürstliche Verordnung: „Nachdem Wir, Joachim von Gottes Gnaden, etc., aus gnädiger Anweisung und Aufsehung Uns in Unsere Städte gesiget, Uns Ihres Regiments und Welsens erkundigt, damit Unsere Städte und Einwohner an ihrer Abnahme zunehmen, sich bessern, Friede, Gericht und Recht bei Ihnen erhalten werde, demnach Wir nach vorbühriger Erhaltung des Belegenheit auf folgende Artikel Ordnung gemacht. Zum ersten, daß nach allem Vernehmen die volle Zahl des Rathes an Bürgermeistern und Rathsherrn, alt und neu 12 Personen, darunter 4 Bürgermeister und 12 Rathmannen, alsverordnet sollen werden, die gewöhnlicher Weise in der Stadt zu sein. Das Regiment haben sollen und Unsere Stadt und gemeine Bürger getreulich und zum Besten versehen mögen, und wenn eine oder mehr Verloren aus dem Rath verstorben, daß sie

dann andere verständige Leute als fromme Bürger an ihrer Statt, wie sie die unter ihren Bürgern bekommen mögen, zu ersetzen erlauben. Fürder ordnen und setzen Wir, Unsere Städte Einkommen haben, an Zinsen, Renten, Schößen, Zöllen, Walfen, Hölzereyen, Holzungen, Wälen, Ziegel-Scheunen und allen anderen Einnahmen, wie die Rathen haben, als alles soll der Zeit nach dem Rath angelegt und nicht unnützlich verthan, verachtet und ausgegeben werden. Es soll auch niemand seinen eigenen Nutzen darinnen suchen, sondern der alte Rath soll dem neuen Rath zu ihrer Verlesung alles Einkommens und Ausgebens vollkommene Rechnung tun, uns was sie an sich selbst und die Ausgaben schuldig bleiben, von Stunde den neuen Rath verhängen und an barem Gelde erlegen, der Stadt aber deshalb „eine Unkosten auferlegen.“ Wenn sich aber der Rath vertheilt, mögen sie mit ihren Hausfrauen zusammen essen und trinken.“

Wenn in der Zeit, von der hier die Rede ist, ein Brand ausbrach, so wüthte er gleich verheerend, da die Häuser aumeist Fachwerkhäuser waren. Darum erließ Kurfürst Joachim I. im Jahre 1515 eine O r d n u n g. Sie bestimmte, „daß jeder Bürger seine Feuerkraft in gute Verwahrung und gut halte und nicht verläumlich damit umgehe, auch mit seinem Gekinde es ernstlich also befehle, damit Uns, Ihnen selbst und Ihren Nachbarn beßhalb kein Schaden entstehe und daß ein jeglicher Bürger an seinem Hause und allen Gebäuden eine Rente, ein oder zwei leberne Eimer, Feuerhaken und Leutern bei dem Haußhabe und Rathshofe an Häusern im Vorhofe habe, die Drammen in der Stadt richtig halten und nicht verfallen lassen, auch an die Schellen, die sein Haus haben, einen neuen Pfosten mit eisernen Ketten beschlagen fertig haben.“ Mit dieser Verordnung machte der Landesbesitzer gut, was die städtischen Behörden nur allzuange veräußert hatten. Der Kurfürst vertrat damals schon die ganz neuzeitliche Auffassung, daß der Staat das Recht habe, die Gemeinwesen zu leiten und daß somit die Mitglieder der Stadterhaltung seine, des Landesherren, Beamte und dem Staat verantwortlichen seien. — or.

Wälen und Osten zum Fundus für ein Vorkaufstommen zu machen, war der erste Gedanke, die Marktflecken, die von dem armen Stadt zunächst nichts mehr als die Gelegenheit zum Kaufshandel und Kauf verlangte. Wie bedeutsam diese Einstellung war, bezeugt das allmähliche Wachsen und Aufblühen Sternbergs, dem bald die zwei Marktflecken, die Marktsandberg, die später zur Zerstörung des Marktflecken gien, damit Hand in Hand, wenn man nicht an die weitestgehende Förderung durch den großen König Friedrich II., der hier Remontenmärkte abhalten ließ, glauben möchte.

Nach 1823 fand hier Remontenmärkte nachwievor. In diesem Zusammenhang ist es natürlich, daß eine eigene Statistik schon mit Rücksicht auf die auswärtigen Pferdehändler und -besitzer Wägen greifen mußte. Eine Marktordnung wurde notwendig. So baute sich das Fundament zu einem Markte aus, dem seine Eigentümlichkeit die besondere Note gab und der in seiner Glanzzeit um die Wende des vorigen Jahrhunderts sogar Händler aus Frankreich und Ungarn hierher, und mit einem Umlauf von 2000 bis 3000 Pferden rechnen konnte.

Da passierten die dichten Schuppen noch an den Angaben der Stadt Schlagens, dessen erster Markttag am 2. Sonntag der Straße bei Wälsch, Rielesinger Straße bei Rielesch, Rahnhofstraße bei Weisner, an denen das Stadtbild zu entrümpeln war, für das weit flächigste Tafeln die Tarife verzeichneten. Das Marktsandberg, von dem einheimische Händler zum Verkauf bis zu einer bestimmten Anzahl von Pferden befreit sind, wurde allgemein erst seit 1869 von Sternberger Bürgern verlangt.“ Daß die lange Zeit seit Errichtung des Jahres 1823. Pferdemarktes das verdrängte Recht der beiden Wälsch, Rielesch und Rahnhofstraße in Vergegenwart bringen konnte, durfte deshalb nicht wundernehmen. Ja, es setzte sich zu dem über 200 Jahre geliebten Gemeinheitsrecht in Widerspruch und forderte einmütigen Protest der einheimischen Interessenten heraus, der einige Jahre später in einen Prozeß über die Wälsch, Rielesch und Rahnhofstraße in Anton von Hohenhausen-Sigmaringen mündete. Die richterliche Entscheidung vom 7. März 1874 hat eingangs folgenden Wortlaut:

„Am Namen des Königs! In der Prozeßsache der Stadtgemeinde und des Magistrats zu Sternberg Klägerin wider den Fürsten von Sigmaringen als Eigentümer des Gutes Wälschhof und den Gutsbesitzer Heinrich zu Grundhof — Verklagte — hat das Königliche Kreisgericht zu Rielesch für Recht erkannt, daß die Verklagten nicht berechtigt zu erheben, von den benannten Einwohnern der Stadt Sternberg zu verkaufen und zu veräußern den Märkten Waren frei halten, ein Marktsandberg zu erheben, resp. erheben zu lassen.“

Neuf Jahre später kam der Abkömmling, welcher stand. Am Protokoll vom 28. Juni 1882 wird die Stadtgemeinde als die Eigentümerin der Straßen genannt, die sich bisher im Besitz von Grundhof-Wälschhof befinden hatten. Es sind dieses die Grotzen und Grundhofstraße, die Schure (Wälschhofgasse)“, Wälschhof und Dallmannsgasse (nach dem Schmied Dallmann benannt, später mit der Grundhofstraße verknüpft). Die Straße erhält ferner den Krampfadler (Marktsandberg), auf dem fortan die Pferdemarkte abgehalten wurden, während der Krampfadler auf dem Marktsandberg untergebracht wurde. Für das Umwidmungsantrag zahlte Sternberg 1500 Mark, für die Grundhofstraße 200 Mark, für die Wälschhofstraße 240 Mark, also 4 Kapitalbeträge zum „anzwängigen Betrag“ = 4500 Mark. Stadtgegenüberstellung der seitens der Stadtgemeinde zu fordern Leistungen verbleibt als Kapitalabfindung die Summe von 1143 Mark. Das Marktsandberg erhebt in Zukunft Sternberg für sich.

Als Kuriosum sei noch erwähnt, daß die Stadt aus das Wälschen der Zukunft übernahm, wofür die beiden Rittergüter über-

Zur Geschichte des Pferdemarktes in Sternberg

Schon altersgraue Begegnungen führen die berühmten Pferdemarkte in Sternberg als das Bemerkenswerthe der alten Stadt an. Sonst aber, und das ist bezeichnend für die politische Geschichtsschreibung und die unter diesen Gesichtswinkel verfallenen Chroniken, sprechen weder Schulchronik noch Kirchenbuch von dem alten Pferdemarkt in Sternberg, das gerade selbstenwegen noch jetzt weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt ist. Die Chronik der Stadt, die hier selbst konnte, ging selber verloren, und was heute der Geschichte des Pferdemarktes nachgehen will, muß die Ueberlieferung folgen. Das Privilegium zur Abhaltung von Jahrmarkten in Sternberg überhaupt datiert vom 13. März 1662 und ist in Gültigkeit aufrechterhalten. Diese Bestätigung befindet sich bei den Protokollen der hiesigen Bürgermeisterlei zugleich mit dem Vermerken, daß den Rittergütern Grundhof und Wälschhof das Recht zur Erhebung des Marktsandbergs zulehne.

Der hiesige Jahrmarkt kann also auf ein Alter von 275 Jahren zurückgeführt.

Seine Errichtung verdankte er, wie der Eingang des Privilegiums so eindringlich darstellt, der Verarmung der Bevölkerung und also seinen Ursachen. Er konnte der natürlichen Ueberfluthung zu sein, wozu aber mußte sich begnügen, als Rettungsanker in tieferster Noth zu gelten.

Die durch böse Kriegszeiten an den Vortellst bekommenen Sternberger hatten auf „allehand mittel gekommen, wie ihrer Armuth und Dürftigkeit abgeholfen und die armen Südkinder in aufnehmen und beheren auslaßend gesetzt werden möge.“ Brauergerechtfame beß der Ort schon früher, jedoch ließ die Konkurrenz des Neppner und Drossener Bieres stiger keinen oder doch nur so minimalen Export zu, daß ein rentabler Handel damit ganz aussichtslos war. Von der Bierverdrängung durch den ausländischen Handel keine Hilfe zu hoffen, denn gerade die bedrückte ja der allernotwendigsten Unterstützung, und Gewerbe und Handel lagen infolge mangelnden Verkehrs vollständig lahm. Die Intensität als Wirtschaftsform mußte daher verlassen werden, um die Voraussetzungen dazu fester. Nur die Umstellung auf die ersteite Tenbens, Erreichung größtmöglicher Werte bei niedrigstem Einsatz, konnte gemeindepolitische Genugthuung bringen. Damit richtete sich der Blick, der im Orte nicht zu verweilen zu finden glanzte, in die Umgebung und erkannte die ersten Male die Möglichkeit einer Selbsthilfe: denn auf sekundären Bestand zu rechnen, der kontinuierlich bleiben mußte, um wirksam zu sein, verboten die Zeitverhältnisse. Die Lage Sternbergs in Bezug der mittelhochdeutschen Nähe Schlesiens und der polnisch-russischen Grenze mit dem Zugangswege von

G. N. F.