



1832 Preußischer Postillon:
Postübergabe an der Strecke

Gasthof, Schildwirt

Die Tagesleistung einer Postkutsche entsprach zum Ende des 18. Jahrhundert der Postkutschenstrecke zwischen Münster und Haltern oder auch zwischen Wesel und Haltern. Es war also nicht möglich, an einem Tage hin- und herzukommen, für Haltern war das nicht ungünstig.

Für Reisende, welche auf ihren Reisen an anderen Orten übernachteten mußten, hatte man daher in Städten, aber auch auf dem Lande, entlang der Landstraßen, Wirtshäuser angelegt. Hier konnten Reisende, egal ob zu Fuß, zu Pferd oder mit einer Kutsche reisend, aufgenommen werden und ihr Gepäck bis zu ihrer Abreise verwahren.

Diese Gasthöfe waren mit mehreren größeren und kleineren Zimmern und den notwendigen Stallungen versehen. Ein aushängender Schild zeigte die dazu berechtigten Gasthöfe von außen sichtbar an.

In Haltern gab es 1769 zwei mit Pferdeställen ausgestattete Schildwirte:

- * Hs,Nr. 30 Wittb. B. Niewindt, Pfedestall 25 x 18 Fuß
- * Hs,Nr. 299 Alex. Moll, Pfedestall von 30 x 18 Fuß

Vornehme Herrschaften, welche an solchen Gasthöfen vorfuhren, wurden von dem Wirt oder seinem Kellner höflich empfangen und erhielten geräumige Zimmer, wo sie allen notwendigen Hausrat, einige Tische und Betten vorrätig fanden. Sie konnten nach Wunsch mit Speisen und Getränken versorgt werden. Schon damals bestand tägliche Meldepflicht der Fremden gegenüber der Obrigkeit.

Trinkgeldpflicht

Vor seiner Abreise mußte jeder Gast die Rechnung machen lassen und bezahlen. Die üblichen Trinkgelder waren direkt an die bedienenden Personen zu entrichten.

Kellner

Kellner in Gasthöfen, Wein- und Bierhäusern, als auch an Höfen, waren damals als Vertreter der Besitzer Geschäftsführer (Knechte) des zugewiesenen Betriebsteils.

Schankwirtschaft

Ein Bierwirt schenkt im 18. Jhd. Bier aus, wobei er das Faß ansticht, den Zapfen heraus zieht, die Röhre mit dem Hahn hineinsteckt und den Spund öffnet.

Er sorgt dafür, daß sein Bier hell und fett ist und viel Hopfen enthält, denn dünnes, saures und trübes Bier würde die Gäste vertreiben. Kein Wunder, daß dieser Zunft auch Ratsverwandte und Bürgermeister entstammen

Im Jahre 1770 kennen wir in Haltern außer den Schildwirten mit Pferdeställen noch weitere Wirte:

- * Hs,Nr. 7 Bernd Eilert, Schildwirt
- * Hs,Nr. 9 Wirtin, Brauerin Wittb. Joh. Henrich Thier
- * Hs,Nr. 30 Wirtin Wittib Herm. Niewindt
- * Hs,Nr. 78 Godfried Niewindt, Schildwirt
- * Hs,Nr. 117 Georg Buschman, Schildwirt, Herberger
- * Hs,Nr. 161 Henrich Thier, Schildwirt, Herberger
- * Hs,Nr. 241 Wittb. Froning, Wirtin
- * Hs,Nr. 298 Dirich Schrülkamp, Wirt, Herberger



Herausgeber im Sinne des Vereinsrechts:
Verein für Altertumskunde und Heimatpflege
Haltern am See e. V.
45721 Haltern am See
Redaktion: Bodo Stratmann

Thurn und Taxis, Post, Verkehr; Bürgermeister, Posthalter

Bis in das späte Mittelalter hinein übermittelten Boten Botschaften direkt zum jeweiligen Empfänger.

Erst Anfang des 17. Jahrhunderts wurde in Münster, als Hauptstadt des Fürstbistums Münster, eine ständige Postverbindung eingerichtet. Zur Vorbereitung der Friedensverhandlungen in Münster und Osnabrück wurde 1643 ein Posthaus der Thurn und Taxischen Reichspost in Münster eröffnet. 1669 wurde außerdem die fürstbischöfliche Landespost als Wagenpost für Pakete eingerichtet, so dass drei verschiedene Posten gleichzeitig in Münster abgingen.



1803 wurde Münster preußisch, die alten Posten wurden aufgehoben oder übernommen. Es folgten mehrere territoriale Neuordnungen, die auch Auswirkungen auf das Postwesen in Haltern hatten. Seit 1815 beförderte wieder die preußische Post Briefe und Pakete aus Münster, seit 1871 die Deutsche Reichspost, die bis 1945 bestand.

Aufgabe der Boten

Zunächst handelte es sich bei den Boten um einen reinen Männerberuf. Der Bote trug die ihm anvertrauten Sachen, als Briefe oder Päckchen, noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts, von einem Ort zum andern. Der Bote arbeitete pünktlich, auch bei schlechter Witterung und mancherlei Gefahr, da er oft befürchten mußte, von Räubern überfallen und bestohlen zu werden. Dafür erhielten die Boten vom Auftraggeber ein Handgeld.

Boten und Aufgebote von Grundherren

Von Eigenhörigen ließen sich Grundherren außerhalb der Stadt, im Kirchspiel, vereinbarte Hand- und Spanndienste bei Bedarf durch „Verbott“ erbringen. Sie wurden dann durch Boten der Grundherrschaft aufgefordert, wann und wo der Ganz- oder Halbtagsdienst erbracht werden mußte. * Ein Lagerbucheintrag lautete 1687 beim Haus Ostendorf: „Leibdienste so oft er verbottet, für die Dienste trägt er Briefe nach Dorsten“ (Briefträger ohne Pferd).

Ausländische Boten (außerhalb des Kspl.) Haus Hamm. Eine Dienstbeschreibung 1767 lautete: „In Betreff aber der Handdienste sind zu ausländischen Reisen schuldig: Kleine Bley, Schnieder sive Küper und Reuter, welche bei solchen Reisen 10 Stüber zur Nachtzehrung empfangen“.

Kaiserliche Reit-Post

1643 wurde Haltern in das bestehende Postnetz des Hlg. Römischen Reichs eingebunden. Die kaiserliche Post von Thurn und Taxis richtete eine zwei-, zeitweilig viermal wöchentlich verkehrende Reitpost Köln- Wesel- Haltern- Münster Osnabrück (später – Hamburg) ein. 1775 wurde kaiserlichen Posthalter in Haltern der Bürgermeister W. Luthe, der hier eines der 6 teuersten Häuser.

Fürstbischöfliche Wagenpost

1665 erfolgte die Einrichtung einer fürstbischöflichen münsterischen Wagenpost (Personenpost) Münster – Olfen – Haltern – Dorsten – Wesel. Die Fahrpost verkehrte einmal wöchentlich und betraf die Personen, Geld- und Paketbeförderung. Die Briefbeförderung oblag weiterhin den Thurn und Taxis.

Extrapost

In dringenden Fällen konnten Extraposten angeordnet oder bestellt werden.

Frauen und preußische Post

1733 bediente die Wwe. des Bürgermeisters Moll die fürstbischöfliche Postwärtere in Haltern. Reit und Wagenpost machten hier Station, ein einträgliches Geschäft. Mit Hilfe solch einer Poststellen konnten an geeigneten Orten, so wie hier in der Stadt Haltern, Nachrichten angenommen und befördert werden. Damit wurde der sichere Geschäftsverkehr erleichtert und Reisende konnten von einem Ort zum andern befördert werden.

1753 wird Bürgermeister Alexander Moll auch zum preußischen Postwärter (jährlich 12 Rtlr.) in Haltern bestellt und untersteht dem preußischen Postamt Wesel. Er hat hier unter anderem eines der 6 teuersten Häuser.

Postfuhrwesen

Die Post war ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in Haltern. Postwärter oder Posthalter war in der Zeit der Reit- und Fahrpost jemand, welcher über größeren eigenen Fuhrpark verfügte. Durch einen Vertrag mit einer Postverwaltung war der lokale Posthalter dann für eine jährliche Vergütung für den Pferde- und Wagenwechsel verantwortlich. Pferd und Wagen wurden dem jeweiligen Postillon übergeben. Die Einrichtungen diente zur Beförderung von Postsendungen und Postreisenden auf Landwegen und wurde in Haltern an Privatunternehmer (Posthalter) verdingen.

Conducteur

Die fahrende Post wird von einem Conducteur begleitet, welcher um die Sicherheit zu sorgen hat.

Reitende Post

Durch die reitende Post werden Briefe und kleinere Pakete überbracht, welche in einem „Felleisen“ (lederner Postsack) von einem Postknecht transportiert werden. Gleichmaßen werden auch Briefe und kleinere Pakete mit dem „Felleisen“ durch die fahrende Post transportiert.

Felleisen

Felleisen und Postwagen können, je nach Fahrplan, mehrmals pro Woche bei den Postwärtereien ankommen, dabei kann Briefe bekommen oder befördern lassen.



Briefbote um 1572

Zustellgeschwindigkeit

Die Zustellgeschwindigkeit war vom Zustand der Wege, Brücken und Furten, so wie vom Schritt des Pferdes bei entspannter Gangart abhängig (Schonung der Pferde). Nur im Kurierwesen wurde mit einer Galoppstunde für schnelles Reiten gerechnet.

Briefbote, Briefträger

Die mit der Post ankommenden Sachen wurden von einem dazu bestellten Briefboten oder Briefträger in einem Felleisen oder einzeln ausgetragen.

Postanstalt in der Übergangszeit

1803-1810 Herzogtum Croy, Herzogtum Arenberg

* Die Postanstalt Haltern untersteht der reitenden und fahrenden Post des Großherzogtums Berg in Düsseldorf. Zuständig ist der Posthalter Luthé.

1810-1813 Kaiserreich Frankreich

* Nach der Angliederung an das Großherzogtum Arenberg kommt die Post unter französische Verwaltung. Eine täglich verkehrende Reitpost Hamburg – Paris wird eingerichtet, welche bis zum 18.11.1813 Haltern berührt.

1813 Brandenburg/Preußen

* Am 31.12.1813 wird in Haltern bereits wiederum eine preußische Postexpedition eingerichtet. Zwei neue Verbindungen werden eingerichtet:

Verkehrswege, Zollstation

Haltern gehörte vor 1802 zum historischen Amt Dülmen im Fürstbistum Münster und lag am südlichen Grenzfluss, der Lippe. Südlich davon begann das Vest Recklinghausen des Kurfürstentums Köln, Haltern war Zollstation.

Folgende Landstraßen waren 1769 im Amt vorhanden:

* Eine Landstraße kommt von Münster und Appelhülsen, geht durch Buldern, Stadt Dülmen, große Teichs-Mühle, Bauerschaft Sythen und Haltern nach Dorsten, auch von Haltern über Wulfen nach Wesel.

* Geht eine Landstraße von der Stadt Dülmen, bey Haus Dülmen vorbey durch Großen Reken nach Borken; item zur Linken durch Luvesum und Wulfen nach Wesel.

* Kommt eine Landstraße von Olfen, paßieret Füchteln, die Bauerschaften Dernekamp und Mitwick, Stadt Dülmen. Bauerschaften Börnste und Welte nach Coesfelde.

* Noch geht eine Landstraße von Olfen durch Hullern, Hagensdorff nach Haltern, und vereinigt sich daselbst mit den Wegen nach Dorsten und Wesel.

* Noch geht ein Nebenweg von Münster durch Senden und die Bauerschaften Hiddingsel, Dernekamp und Rödder nach Dülmen.

* Nota: Am Zollhause (Haltern) ist ein Fährrschiff auf der Lippe.

Folgende Straßenbrücken waren 1769 vorhanden:

* Die Landstraße von Münster- Haltern passiret eine steinerne Brücke über den Mühlenbach bei Buldern

** dergleichen über kleine Bäche an beyden Extremitäten der Bauerschaft Hagenau

** Eine steinerne Brücke bey der Großen Teichs-Mühle

** Nota: Noch sind über obgemeldte Mühlenbach 2 Brücken; eine bey der Cartaus und die andere bey dem adel. Hause Buldern

* Die Landstraße von Dülmen-Haus Dülmen-Borken paßiret zwey hölzerne Brücken bey Haus Dülmen

* Die Landstraße von Olfen-Haltern paßiret die Stieverbach über eine Brücke bey Hagenschhof.

* Nebenweg von Münster Senden-Dülmen paßiret die hölzerne Brücke über die Mühlenbach zu Hiddingsel

Landstraßen

Eine Landstraße war im Fürstbistum Münster ein großer breiter überörtlicher Weg, welcher durch mehrere Ämter eines Landes, oder auch aus einem Land in das nächste führte und gewöhnlich auf Kosten des Fürstbistums unterhalten wurde. An einigen Stellen erhielt sich die Bezeichnung Heerweg, später auch Napoleonsweg, da er so wohl vom Heer, Kriegsheer, als von Menschentrupps benutzt wurde. Wir kennen Landstraßen auch als Hellwege, häufiger breit ausgefahrene Wege an hellen, sandigen Stellen.

Landstraßen waren auch Geleitsstraßen, weil sie immer sicheres Geleit versprachen (Postwege), im Mittelalter auch Königswege genannt, weil sie unter dem besondern Schutze der Deutschen Könige und Kaiser standen.

Feldwege, Leichenwege

Während ein Feldweg nur von einem Bauernhof zum zugehörigen Feld führte, trafen sich alle Leichenwege der Höfe eines Kirchspiels, auf welchem die Leichen zum Gottesacker geführt werden, zur Einsegnung an der Kirche. Zu der Pflichten der Burrichter gehörte die Aufsicht bei den Wegbesserungen dieser lokalen Sammelwege.

Wegegelder zum Straßenunterhalt

Wegegeld wurde von Reisenden für den Gebrauch der Wege und Straßen erhoben, eine Benutzungsgebühr, welches zur Ausbesserung der Landstraßen bestimmt war.

Der Siebenjähriger Krieg (1756-1763), mit seinen erheblichen Truppenbewegungen über die Landstraßen als Heerwege, führte auch zu erheblichen Schäden an Wegen und Brücken, welche teilweise erst nach Generationen beseitigt waren. Die Truppen zahlten kein Wegegeld.

Der im Krieg entstandene schlechte Zustand der Straßen und Brücken beeinträchtigte Handel und Gewerbe ebenfalls in Haltern stark. Durch abweichende Radabstände der unterschiedlicher Fuhrwerke waren tiefeingefahrene Wagengeleise entstanden, welche das Regenwasser nicht ablaufen ließen. Aus anfänglichen Pfützen hatten sich unübersichtliche Schlaglöcher mit steinigem Holperstellen für die benutzten ungefederten Wagen entwickelt. Ausweichmanöver der Fuhrwerke und Reiter beeinträchtigten angrenzende Ländereien und führten zu Unmut bei der Landbevölkerung.

Bemühungen regionaler übergeordneter Stellen (historische Ämter) in den Ländern, die Landstraßen und Postwege als regionale Verbindungswege zwischen den Kirchspielen in einem erträglichen Zustand zu versetzen, scheiterten an der Gleichgültigkeit der lokal zuständigen Amtsträger.

Mögliche und tatsächliche Schäden an den Fuhrwerken (Radbrüche) führten zu unnötigen Verzögerungen. Hinzu kamen für Reisende und Lasten, Gebühren und Zölle, Brücken- und Wegegelder, was die Kosten in die Höhe trieb.

Auch in Haltern wurden Wegegelder für öffentliche Straßen erhoben, ein Wegegeldregister von 1767 findet sich so im Stadtarchiv. Um 1774 erfolgten innerhalb der Stadt Straßenbefestigungen an der Mühlen- und Rekenbergerstraße, es waren hochbelastete städtische Durchgangsstraßen.

Hausnummern erleichtern auch Postzustellung

Mit Einrichtung der Feuersozietät 1769 im Fürstbistum Münster erfolgte auch die Erfassung, Nummerierung, Taxation und Katastrierung aller Gebäude in der Stadt und im Kirchspiel Haltern.

Die Hausnummern wurden in weißer Farbe über den Haupteingang gemalt. In der Stadt wurden auch die wüsten Grundstücke erfaßt und dafür Hausnummern für deren zukünftige Belegung vergeben. Da mehrere Familiennamen (z.B. Strickling) in Haltern zu dieser Zeit sehr häufig vorkamen, waren diese mit der neuen Adressierung eindeutig zu identifizieren.

Mit Verornung vom 15. April 1768 wurde im Fürstbistum Münster diese Brand-Versicherungs-Gesellschaft gegründet, der alle Schatzpflichtigen beitrten mußten, ausgenommen waren nur adelige Rittersitze, Kirchen, Schulen und andere befreite Gebäude. Die Verteilung angefallener Brandschäden richtete sich nach dem ermittelten Taxwert der eigenen versicherten Gebäude, aufgerundet auf 1 Pistole (=5 Reichtaler).



Postkontor 1755