

Druck
P

Die Einführung der
kurbrandenburgischen Staatspost in Pommern.

Von

Albert Gallitsch.

Unverkäuflicher Sonderdruck aus „Baltische Studien“ N. F. Bd. 36 (Stettin 1935).

453

Dem

Herrn Präsidenten der Reichspostdirektion Stettin

Strassenburg

zum Dank für weitgehendste Förderung der

Forschungen zur Postgeschichte Pommerns

gewidmet vom Verfasser.



335

~~453~~

~~347~~

Die Einführung der Kurbrandenburgischen Staatspost in Pommern.

Von

Albert Gallitsch.

Der Westfälische Friede, der zur Vernichtung der habsburgischen Weltmacht und zur Festsetzung Schwedens in Pommern führte, brachte auch den jahrhundertlangen Entwicklungsgang der landesfürstlichen Territorialgewalt zum Abschluß. Die Landesherren hatten über die Zentralgewalt gesiegt und diese aus ihren Gebieten so gut wie ausgeschlossen, wenngleich die Reichsgesetze nicht aufgehoben waren¹⁾. Bei dieser Entwicklung, welche die Menge der „Regalien“ in die Hand der Landesfürsten brachte, war jedoch die Frage, wer Anspruch auf das Postregal hätte, umstritten und unklar geblieben. Sie hatte auch in dem alten Deutschen Reich niemals eine gesetzliche Regelung gefunden²⁾. Der Kaiser betrachtete das Postregal nach wie vor als ein ihm allein zustehendes Reservatrecht, während die Landesfürsten es kraft landesherrlicher Gewalt für sich verlangten. Daraus ergaben sich zwischen der Thurn- und Taxispost und dem Kaiser als ihrem Schutzherrn einerseits und den Reichsständen ander-

¹⁾ Vgl. hierzu im allgemeinen Richard Schröder-Eberhard Frhr. v. Künßberg, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, Berlin und Leipzig 1922⁶, S. 934 ff., wo auch weitere Literatur verzeichnet ist, und im besonderen Karl Engelhardt, Die Durchführung des landesherrlichen Postregals in Schwedisch-Pommern, Greifswalder Dissert., Greifswald 1926, S. 1 ff. — Weitere Literatur zur allgemeinen und pommerschen Postgeschichte s. in Balt. Stud. N. F. Bd. 36 (1934) S. 91 Anm. 1.

²⁾ Noch 150 Jahre später ging der Kampf zwischen dem Kaiser und den Landesfürsten um die unentschiedene Frage, ob das Reichspostwesen vor den Reichstag oder die Wahlkapitulation gehöre, weiter. Dazu schrieb damals der Fürstl. Braunschw. Wirkl. Geh. Rat Hardenberg an den Statthalter Fürsten zu Hassenstein in Stralsund: „Es kann Ew. Durchl. . . nicht entgehen, mit wie weniger historischer Zuverlässigkeit das Fürstl. Salzburgerische Directorium die Gründe zur Unterstützung seines Vortrags aufgestellt habe und daß vielmehr der Grund des Reichsfürstl. moniti darin zu suchen sey, die landesherrlichen Jura zu salviren undt sich in den Grundsätzen, daß das Postregal jedem Reichsstande vi superioritatis territorialis, investiturae et complexus regalia gebüre, nicht irre machen zu lassen (Stettin St.-A. Rep. 10 — schwed. Regierung Stralsund — Nr. 2349).

seits fortgesetzte Kämpfe, die der Große Kurfürst am tatkräftigsten und erfolgreichsten von allen durchführte. Bei dem gewaltigen Aufschwung, den das Postwesen im 17. Jahrhundert nahm, fehlte es natürlich auch nicht an heftigen Auseinandersetzungen über diese Frage zwischen den Reichsständen selbst³⁾. So legten die beiden Machthaber Pommerns — Brandenburg und Schweden — die Postregalfrage nur innerhalb ihrer Grenzen übereinstimmend aus, über diese hinweg aber kamen ihre gegensätzlichen Meinungen oft zum Durchbruch.

Die in dem Friedensvertrage nicht erledigte Streitfrage zwischen Brandenburg und Schweden war die Grenzregelung in Pommern. Der Vertrag hatte dem Großen Kurfürsten das hinterpommersche Gebiet außer den Städten Stettin, Garg (Oder), Altdamm, Greifenhagen, Gollnow, der Insel Wollin und den drei Odermündungen zugesprochen. Von dem zugesprochenen Gebiet sollte aber auf dem rechten Oderufer bis zur Mündung noch ein Landstreifen für Schweden abgegrenzt werden, und um die Breite dieses Landstreifens begann nun ein langwieriges Verhandeln zwischen den Vertragsschließenden. Neben den nicht an den Großen Kurfürsten fallenden Teilen Hinterpommerns hatte Schweden dank dem überragenden Einfluß seines französischen Bundesgenossen ganz Vorpommern mit den bedeutenden Handelsplätzen Stralsund und Greifswald erhalten. Die genaue Grenzfestsetzung hatte man auch hier der friedlichen Vereinbarung der beiden beteiligten Mächte anheimgestellt. Es ist verständlich, daß der Große Kurfürst solche Bedingungen nur deshalb angenommen hatte, weil er nicht alles aufs Spiel setzen wollte, und es ist ihm nicht zu verargen, daß er in den nächsten Jahren sein ganzes Sinnen auf die Wiedererlangung des ihm Vorenthaltenen richtete und in der Wahl der Mittel oftmals ein weites Herz zeigte⁴⁾.

Die nun folgenden Grenzverhandlungen zwischen Schweden und Brandenburg dauerten vom Frühjahr 1650 bis Mitte 1653. Während dieser Zeit unterhielt eine Dragonerpost den ständigen Verkehr zwischen der Berliner Regierung und den brandenburgischen Unter-

³⁾ H. Stephan, Geschichte der Preussischen Post, Berlin 1859, S. 25 ff. und Berthold Haendcke, Deutsche Kultur im Zeitalter des 30 jährigen Krieges, Leipzig 1906, S. 11 ff.

⁴⁾ Martin Wehrmann, Geschichte von Pommern, 2 Bde., Gotha 1921², Bd. 2 S. 164 ff. und Bernhard Erdmannsdörfer, Deutsche Geschichte vom Westfälischen Frieden bis zum Regierungsantritt Friedrichs des Großen 1648—1740 (= Bd. I der Allgemeinen Geschichte), Berlin 1892, S. 25 ff.

händlern in Stettin⁵⁾. Bei scheinbar kleinlichen Verhandlungen handelte es sich um Belange von hoher allgemeiner Bedeutung. Es konnte dem jungen Herrscher Brandenburgs nicht gleichgültig sein, ob die Seetore des großen Oderstromes, der mit seinen Armen das Handelsgebiet bis nach Großpolen erschloß, durch eine fremde Macht gesperrt werden sollten. Mit der Zuteilung der Schlüsselstadt Stettin an Schweden war freilich diese Frage in der Hauptsache gegen Brandenburg entschieden, doch ließ der Große Kurfürst, um Stettin den Schweden noch nachträglich abzurufen, kein Mittel unversucht. Die günstigsten Angebote aber wies die Krone Schweden als „ein Paradoxon undt ungereimtes Ding“ ab, und mit den ärgsten Kniffen, freilich immer auf den Wortlaut des Friedensvertrages pochend, wußte Schweden das Gebiet rechts der Oder mehr und mehr zu seinen Gunsten zu erweitern, und schließlich beanspruchte es sogar das Recht zur Erhebung der einträglichen Seezölle in allen Seehäfen Pommerns. Die finanzielle Bedeutung der Seezölle war groß. Sie ergaben nach einer gelegentlichen Mitteilung des schwedischen Kanzlers Örenstierna z. B. im Jahre 1634 die Summe von 800 000 Reichstalern, was nach derselben Quelle der Hälfte der gesamten schwedischen Staatseinnahmen entsprach, und die Furcht, daß der Große Kurfürst in den hinterpommerschen Häfen größere Tiefen herstellen lassen, niedrigere Zölle einführen und dadurch den Verkehr in den schwedisch-pommerschen Häfen lahmlegen könnte, macht die Verhandlungstaktik der schwedischen Unterhändler verständlich. Schließlich gelang es dem Großen Kurfürsten, für seine Belange den Kaiser zu gewinnen, der den Schweden Sitz und Stimme auf dem bevorstehenden Reichstage versagen wollte, wenn sie bis dahin nicht eine Einigung erzielt hätten. Diese Drohung des Kaisers führte zu einem entgegenkommenden Vorschlag der schwedischen Krone. Sie bot dem Kurfürsten eine Teilung der hinterpommerschen Zölle an, und auf Grund dieses Angebotes wurde am 4. 5. 1653 in Stettin endlich der „Grenzrezeß“ unterschrieben. Mitte Juni zog die schwedische Besatzung aus Kolberg ab und räumte das bisher besetzte Land.

Um die Aufnahme der kurfürstlichen Regierung, für die Kolberg

⁵⁾ Während der Dauer der Grenzverhandlungen wurde vom 26. 4. 1650 ab eine Dragonerpost von Berlin über Bernau, Hägermühle bei Eberswalde, Angermünde, Bierraden nach Stettin unterhalten. In jedem Orte lagen zwei Mann mit zwei Pferden; für ihre Tätigkeit empfangen sie einen Lohnzuschuß von monatlich 3 Rtlr. Die beiden Stettiner wurden wegen der Teuerung in ihrer Stadt mit einer Sonderzulage von 2 Rtlr. bedacht (Berlin-Dahlem Geh. Staatsarchiv — zit.: G.St.A. — Rep. 30 Nr. 26 a).

in Aussicht genommen war⁶⁾), bemühten sich auch die Städte Köslin und Stargard. Beide rückten ihre Vorzüge ins beste Licht. Hinsichtlich der Postverbindung hoben die Kösliner hervor, daß die Danziger Post die Stadt berühre, während Kolberg zwei Meilen von der Poststraße entfernt läge und darum die Briefe dort drei Stunden später eingingen würden. Dies traf freilich nur für den kleineren Teil der Sendungen zu, welche das pommerische Regierungskollegium zu erwarten hatte; denn der wichtigere Teil mußte aus dem Westen, nämlich aus Berlin, und nicht aus dem Osten anlangen. Die aus dem Westen herangebrachten Sendungen erreichten aber die Regierung in Kolberg über Körlin nicht später als in der von diesem Knotenpunkt gleich entfernten Stadt Köslin; daher konnte der angeführte Grund der in Stettin mit den Grenzfragen beschäftigten zukünftigen Regierung nicht wichtig genug erscheinen, um Köslin als Regierungsstadt zu wählen⁷⁾).

Die Stadt Stargard begründete ihr Gesuch damit, daß die Postlinie auf Kolberg und damit die Regierung selbst von feindlichen Truppen leicht abgeschnitten werden könnte, wie das die noch frisch in der Erinnerung liegende Zeit des Dreißigjährigen Krieges gelehrt habe. In einer zweiten Eingabe sagte man, daß es möglich sei, den durch Reek gehenden, also in geringer Entfernung vorbeiführenden Postkurs nach und von Preußen ohne besondere Kosten über Stargard zu legen. Ferner hob man hervor, daß die Boten mit Appellationen an das Kaiserliche (Kammer-) Gericht in Speyer um die Entfernung zwischen Köslin und Stargard — für den Hin- und Rückweg je 15 Meilen — geringer gelohnt zu werden brauchten.

Alle diese Begründungen waren zu wenig stichhaltig, als daß sie die erwartete Beachtung hätten finden können. Köslin lag im flachen Lande und ebenso frei wie die sich mitbewerbende Stadt Stargard; beide Städte waren also einem feindlichen Angriff gleichmäßig ausgesetzt. Die durch die Appellationen in Speyer verursachten Kosten aber konnten die Regierung keineswegs beunruhigen, denn das Briefgeld hatten die Parteien zu zahlen. Die Stadtväter jener Städte hatten daher mit ihren Eingaben keinen Erfolg; Kolberg

⁶⁾ Auch die Stadt Treptow (Rega) war als Regierungssitz in Aussicht genommen (Stettin St.-U. Rep. 7 — Staatskanzlei — Tit. 35 Nr. 6).

⁷⁾ Die Stadt Köslin setzte ihre Bemühungen 1678, als eine Verlegung des Regierungssitzes in Frage kam, fort: „..... gehet die Landstraße undt also auch die Post durch Cöslin, würde es demnach dem ganzen Lande ein Ornament seyn undt bey denen durchreisenden Leuthen Ruhm erwecken, wenn die Stadt hinwieder im Flor käme“ (Berlin-Dahlem G.St.-U. Rep. 30 Nr. 115a).

wurde Regierungsstadt. Ausschlaggebend für diese Wahl war der Umstand, daß die Archive in der starkbefestigten Stadt sicherer aufbewahrt werden konnten. Ihre Wahl stand übrigens schon am 14. 1. 1652 fest; denn an diesem Tage erhielt der Stiftsvogt von Hedenbreck in Kolberg den Auftrag, das Syndikatshaus von der Stadt als Wohnung für den künftigen Statthalter käuflich zu erwerben⁸⁾.

In dem ersten Entwurf, der den erforderlichen Beamtenstab der künftigen hinterpommerschen Regierung festlegte, war „1 Botten oder Postmeister“ mit 133 Rtlr. Gehalt vorgesehen⁹⁾. In dem zweiten, endgültigen Entwurf¹⁰⁾, zu dem der schwedisch-pommersche, der sogenannte Wismarsche, Etat für 1653 herangezogen war¹¹⁾, sind schon die Namen der in Aussicht genommenen Stelleninhaber vermerkt, und hier erscheint auch zum ersten Mal Joachim Gräff als „Cancellist undt Ingrossist, so auch Postmeister“. Sein Einkommen war, entsprechend der Entschädigung für den gleichartigen schwedischen Posten, mit 100 Rtlr. angegeben¹²⁾. Dieses von der Regierung für Gräff zweifellos beantragte Postmeistergehalt wurde dann aber vom Kurfürsten durch die Bestallung vom 10. 6. 1653 auf 80 Rtlr. ermäßigt, wozu freilich das Kanzlisteneinkommen in Höhe von 120 Rtlr. trat. Außerdem erhielt er die üblichen „Emolumente“, näm-

⁸⁾ Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 30 Nr. 380 a. — Vgl. hierzu außerdem Reinhold Petzsch, Verfassung und Verwaltung Hinterpommerns im 17. Jahrhundert bis zur Einverleibung in den brandenburgischen Staat (= Schmollers Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen H. 126), Leipzig 1907, S. 240.

⁹⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 35 Nr. 7. — Sein Gehalt empfing er von verschiedenen Stellen. Aus dem Amt Rügenwalde z. B. erhielt er halbjährlich 38 Rtlr. und 32 Gr., während das Amt Neustettin für denselben Zeitraum 50 Rtlr. aufzubringen hatte (Stettin St.-A. Rep. 12 b — Domänenarchiv — Tit. 17 [Hinterpommern] Generalia Nr. 1 b). Er starb 1692. Wie ihn der Große Kurfürst schätzte, beweist uns der Befehl vom 14. 3. 1684, durch den das Botenmeistergehalt an Gräff bis zum Lebensende gezahlt werden mußte, obwohl er diesen Dienst und auch den Kanzlistenposten bei der Regierung nach deren Meldung schon seit 1678 nicht mehr versah (Stettin St.-A. Rep. 4 — Stettiner Archiv — P. I Tit. 79 Nr. 272 und Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 30 Nr. 59).

¹⁰⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 35 Nr. 6.

¹¹⁾ Der Wismarsche Interimsetat von 1700 zeigt noch den alten Betrag von 100 Rtlr. für den Inspektor des schwedisch-pommerschen Postwesens (Stettin St.-A. Rep. 6 — Schwedisches Archiv — Tit. 66 Nr. 83 a Bl. 63).

¹²⁾ Stettin Rep. 4 P. I Tit. 79 Nr. 386. — Stephan a. a. O. S. 22. sagt irrtümlich, daß Gräff mit dem Wohnsitz in Stargard angenommen sei. Gräff war aber immer bei der Regierung tätig, und diese hatte ihren Sitz zunächst in Kolberg, später abwechselnd in Stargard und Kolberg und erst von 1678 dauernd in Stargard (Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 30 Nr. 115 a).



lich das Kleider-, Kost- und Holzgeld, die zusammengerechnet das im Etat nachgewiesene Gehalt überstiegen. Vereidigt wurde er am 21. 6. 1653¹³⁾.

Joachim Gräff wurde der Neuordner der pommerschen Post. Die erste Anleitung empfang er von Michael Matthiaß¹⁴⁾, dem ersten kurbrandenburgischen Postdirektor und Leiter des gesamten brandenburgischen Postwesens. Gräffs Wirksamkeit begann mit dem Anschluß der Regierungsstadt Kolberg an den großen und alten Postkurs von Berlin nach Königsberg (Pr.), der über Küstrin und Reetz, entlang der pommerschen Grenze über Neuhoß, Rakebuhr, Landeck, Tuchel, Osche, Neuenburg (Weichsel) usw. führte¹⁵⁾. Schon am 13. 6. 1653 hatte der Große Kurfürst die Kolberger Regierung beauftragt, sogleich einen Botenkurs von Kolberg über Schivelbein nach Neuhoß einzurichten, und zwar sollte zur Aufrechterhaltung des Betriebes je ein Bote in Schivelbein und Neuhoß unterhalten werden. Der mehr als 90 km lange Weg mußte von den beiden Boten zusammen in etwa 30 Stunden zurückgelegt werden, indem

¹³⁾ Berlin-Dahlem G.St.-M. Rep. 30 Nr. 280 a. — Die Bestallung des Gräff verlangte den Gehorsam, Fleiß und die Treue, die Förderung des Nutzens und die Abwendung des Nachteils; ferner sollte er „insonderheit Unsere Briefposten treulich und fleißig bestellen, mit Unsern, Unserer Rätthe und Diener, wie auch der Kaufleute und allen andern Briefen treulich umgehen, solche in keine unrechte Hände kommen lassen, sondern selbige allemahl an gehörige Orte abgeben und ungesäumt einliefern oder übersenden, auch was ihm an Briefen oder Paqueten auf der Post vertrauet wird, in höchster Geheim zu halten und fleißig notiren, welche Stunden er die Posten abgefertiget oder wann eine angekommen, wie auch die abgehende und ankommende Briefe und Paquete richtig verzeichnen und zu Buche tragen, die abgehende wohl verpacken, auf das selbige nicht verloren gehen oder verfehret werden kann, in jedes Paquet eine richtige Charte (Verzeichnis) von den Briefen mit einlegen, von der Kauf- und andern Privatleuten Briefen ein mehres nicht nehmen an Briefporto, als künftigt Unsere Tagordnung besagen wird, und darüber keinen beschweren, Unsere und Unserer Rätthe und auch Diener Briefe aber frei bestellen; auch unserer Boten, so unter seine Inspection gegeben werden möchten, gute Aufsicht haben, damit selbige Unsere Brief-Paquete wohl verwahren, treulich bestellen und nichts verabsäumen, auch sich Unserer Botenordnung gemäß verhalten mögen. . . . allermassen er Uns darüber die gewöhnliche Eidespflicht geleistet und solches alles angelobet hat“.

¹⁴⁾ Vgl. des Verfassers Aufsatz „Michael Matthiaß“ in Archiv für Post und Telegraphie Jahrg. 1934 Nr. 6.

¹⁵⁾ Der König von Polen schrieb 1654: Wasmassen der Kurfürst zu verstehen gegeben, daß seine Vorfahren eine eigene Post über Landeck, Tuchel, Osche und Neuenburg nach Königsberg eingerichtet hatten. In Polen hatten die Postkiltione Herberge und Unterstand für Wagen und Pferde (Berlin Geh. Postarchiv — zit. G.P.-M. — Abt. XLV Nr. 29).

der eine nur zwischen Kolberg und Schivelbein und der andere zwischen Schivelbein und Neuhoß im Pendelverkehr lief^{15a)}. Am 7. 7. schon konnte die Regierung nach Berlin melden, daß die Post, wie vom Kurfürsten befohlen, angelegt sei. Etwa ein Jahr lang hat sie bestanden; mit der Umlegung jenes alten Berlin-Königsberger Postkurses auf die Strecke Stargard, Stolp, Danzig nach Königsberg wurde sie zwecklos¹⁶⁾. Dieser neue Postkurs nahm entgegen anderslautenden Meldungen nicht sogleich den Weg über Schwedt, Naugard, Pyritz, Stargard, sondern er benutzte zunächst die alte Straße über Küstrin¹⁷⁾, Reetz weiter und bog hier entsprechend der Stargarder Anregung nach Stargard ab. Die Regierungsstadt Kolberg erhielt zur gleichen Zeit Anschluß nach Naugard und Körlin, und in den Städten Greifenberg und Kolberg wurden Postämter eingerichtet^{17a)}.

Am 10. 9. 1653¹⁸⁾ wurde Gräff beauftragt, den Danziger Rat zur Einziehung seiner in Pommern „angestellten“ Postillione und Postpferde¹⁹⁾ zu veranlassen, weil der Große Kurfürst das Postregal für sich in Anspruch nehmen, d. h. eine eigene Landespost anlegen und unterhalten werde. Seit vielen Jahrzehnten waren die Danziger Stadtboten zusammen mit den Stadtboten Hamburgs, die sich nach dem Kurse auch „Danziger Boten“ nannten, durch Pommern gezogen und hatten dieses Gebiet postalisch versorgt. Nur eine

^{15a)} Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 22. Das Amt Neuhoß war schon zur Markgrafenzzeit eine wichtige Poststation und eine Ruhestation der Markgrafen auf ihren Reisen.

¹⁶⁾ Am 27. 7. 1654 schrieb der Große Kurfürst an die hinterpommersche Regierung, daß am 18. 7. 1654 ein Befehl zur Aufhebung der „Trabantenpost“ abgegangen sei. Er sagt zwar nicht, auf welcher Strecke diese Post verkehrte; da aber um diese Zeit die kurfürstlichen Postillione den Betrieb zwischen Stargard und Danzig aufgenommen haben müssen (vgl. Anm. 41), kann es sich nur um die Botenpost von Kolberg nach Neuhoß handeln (Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 30 Nr. 280 a).

¹⁷⁾ Engelhardt a. a. D. S. 18.

^{17a)} Der um 1680 oft erwähnte Postmeister Valentin Gadebusch in Trepow (Rega) war kein kurfürstlicher Beamter, sondern, wie er selbst gelegentlich mitteilte, der von der Stadt gewählte Postverwalter (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 46).

¹⁸⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 77 Bl. 205; hier ist Gräffs Brief in der Urschrift vorhanden.

¹⁹⁾ Stephan a. a. D. S. 22 sagt: „ihre in Pommern ausgesetzte Postpferde einziehen“, und er hebt das Wort „ausgesetzte“ besonders hervor. Es ist aber dieses Wort weder im Originalbrief noch in den Abschriften noch in den von außerhalb eingegangenen Wiederholungen des Gräffschen Schreibens, das der Danziger Magistrat an viele Stellen abschriftlich gesandt hatte, enthalten. Gräff gebrauchte das Wort „angestellte“; nur einmal sprach der Danziger Rat von den „untersehten“ Postpferden.

Hauptverkehrsstraße gab es damals in Pommern, die von Danzig über Lauenburg, Stolp, Stettin, Uckermünde, Demmin, Rostock und Lübeck nach Hamburg führte²⁰⁾. Auf den ausgefahrenen, tieflöcherigen Sand- und Lehmwegen bewegten sich die hochbeladenen Postwagen der Danziger und Hamburger Postherren vorwärts. Auch die Frachtfuhrwerke gebrauchten zumeist diesen Weg, während die Reisenden schon zur Herzogszeit die weniger benutzte Straße von Naugard über Kolberg nach Köslin und von Stolp über Wukow nach Danzig wählten. Viele Wochen waren nötig, um den Weg von Hamburg bis Danzig und umgekehrt zurückzulegen²¹⁾. Erst 1625, nachdem die Teilung des langen Weges in die Kurse Hamburg—Stettin und Danzig—Stettin vorgenommen worden war²²⁾, erzielte man eine schnellere Beförderung, und seit 1629 verließ man hinter Stolp die große Heer- und Landstraße und folgte einer neu angelegten Poststraße über Lupow, Mickrow, Wukow, Buckowin, Rostock nach Danzig, den alten Weg den schweren Lastfuhrwerken über-

²⁰⁾ Die Straße führte von Hamburg über Lübeck, Wismar, Rostock, Demmin, Siedenbrünzow, Kruckow, Kartlow, Liepen, Anklam, Neu Rosenow, Bugewitz, Leopoldshagen, Mönkebude, Grambin, Uckermünde, Mönkeberger Krug, Groß Mützelburg, Försterei Jägerhof, Heidekrug, Falkenwalde, Leese, Warsow, Zabelsdorf, Stettin, Altdamm, Büttkrug, Gollnow, Kriewitz, Hindenburg, Naugard, Klein Sabow, Plathe, Witzmiz, Pinnow, Reselkow, Roman, Damitz, Klein Jestin, Mallnow, Körlin, Naisow, Biziker, Köslin, Kluß, Zanow, Karnke-witz, Panknin, Nemitz, Alt Malchow, Krug Karwitz, an Ristow und Bewersdorf nahe vorbei, Schlawe, Alt Warschow, Zizewitz, Neureblinerkrug, Neu Reblin, Ulrichsfelde, Stolp, Reizer Krug, Sageritz, Labehn, Groß und Klein Gluschen, Schurower Krug, Bangersker Krug, Darow, Langeböse, Lischnitz, Lauenburg, Luggewiese, Albeck, Lanz, Felsow, Groß und Klein Boschpol (Ankerholz), Poln. Kamelau, Gossentin, Neustadt, Schmedhau, Pelzau, Rheda, an Rahmel vorbei, Sagorsch, Cießau, Kielau, Rag, Zoppot, Langfuhr, Danzig. Geringe Änderungen des Straßenlaufs sind im Laufe der Jahrzehnte wiederholt vorgenommen worden, hauptsächlich zwischen Naugard und Stolp.

²¹⁾ Die Hamburger „Danziger Boten“ mußten in den Handels- und Garnisonstädten längeren Aufenthalt nehmen, damit die Briefempfänger die angekommenen Postsendungen gleich beantworten konnten. Im Jahre 1646 z. B. hatten sie in Lübeck 9, in Wismar 6, in Rostock sogar 20 Stunden zu warten und in Anklam und Demmin je 3 Stunden (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 61). Auch der Vertrag des Kurfürsten mit Danzig vom 18. 6. 1654 sieht noch im § 4 vor: „An- und Abreiten der Postillione aber so, daß vor dem Abgang der Post nach Königsberg die Kaufleute die Post von Hamburg beantworten können“. Und im § 5 wird die Wartezeit näher bestimmt: „Das Intervallum der Zeit soll, wie jetzt im Gebrauch, verbleiben, daß die Hamburger Briefe den einen Tag des Morgens denen Danziger Postbedienten eingehändigt werden, die Retour-Packeten nicht eher, als des folgenden Tages gegen Abend abgegeben werden dürfen“.

²²⁾ Stettin St.-A. Rep. 38 b Stettin Tit. 8 Sek. 19 Nr. 2.

lassend²³⁾. Alle seitwärts der großen Straße gelegenen Städte und Flecken waren gezwungen, eigene Boten zu unterhalten, welche die amtlichen und privaten Sendungen an einem der vielen Futter- und Halteplätze jener großen Postlinie empfangen und auslieferten²⁴⁾. Auch dieser und jener Krug^{24a)} an der Poststraße war nach einer Verabredung mit den Danziger und Hamburger Postherren als Auswechselungsort bestimmt worden, und viele Meilen mußten die Stadt- und Kreisboten oftmals zurücklegen, ehe sie diesen Ort erreichten. Die langjährige Gewohnheit erblickte hierin aber nichts Störendes. Darum klagten noch 1692 die „sämtlichen an Polzin berechtigten Krockowen“ gelegentlich der Einstellung eines „Post- oder Crens-

²³⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 57 und Nr. 77 Bl. 222. Nach der hier vorhandenen „Verordnung (von 1629) der Botten-Reise, die Post in 3 Tagen von Danzig bis Stettin, undt dan wieder in 3 Tagen auf dem Retour-Wege zu befördern“, waren zunächst Pferdewechselstationen in Lupow, Janow, Plathe, Gollnow, Stettin eingerichtet, und es standen vier Postillione mit acht Pferden zur Verfügung, die von Danzig und Stettin bis Janow verkehrten, dort die Postsendungen austauschten und zurückritten. Da auf diese Weise Entfernungen bis zu 11 Meilen zurückzulegen waren, wurden 1650 die Stationen auf je fünf Meilen verteilt, und zwar waren sie bis zur Aufhebung in Rossjock (Pommerellen), Lupow, Freeß, Janow, Klein Jestin (in den Akten steht Justin, es kann sich aber nur um einen Schreibfehler handeln), Plathe, Gollnow, Stettin untergebracht.

²⁴⁾ Die Stadt Kolberg wechselte ihre Briefe zur Herzogszeit und auch noch während der schwedischen Besetzung des Landes in Damig, und die Stadt Lauenburg wurde von den Danziger Botenherren, als diese die Poststraße über Lupow—Wuhkow—Rossjock gelegt hatten, an den Ort Wuhkow verwiesen (Heimatkalendar für den Kreis Lauenburg Jahrg. 1931; ferner Stettin St.-A. Rep. 4 P. I Tit. 31 Nr. 12). Im März 1680, zur Zeit des heftigen Postkrieges gegen Danzig, beabsichtigte Michael Matthiaß, den Wuhkower Postweg eingehen und die alte Landstraße nach Lauenburg wieder benutzen zu lassen. Der Stolper Postmeister Jobst Christ. Bauer schlug vor, die bisherige Straße bis Dumröse und von dort ab den guten und harten Weg über Rambow, Poganitz, Darßin, Klein Gluschen, Vangersker Krug nach Lauenburg zu wählen. Er empfahl, den Weg in Klein Gluschen durch die Einrichtung einer Relaisstation zu teilen und ihm die Postfahrten zu überlassen, weil er bei der Wuhkower Postfahrt großen Schaden erlitten habe (Berlin G.P.-A. Abt. XLIV Nr. 100). Der Plan scheint aber nicht verwirklicht worden zu sein, denn am 10. 6. 1694 bat die Stadt Neustadt den König Johann Sobieski von Polen, er möchte in Berlin dahin vorstellig werden, die Poststraße nicht wie bisher über den unbedeutenden Ort Wuhkow, sondern über die Städte Lauenburg und Neustadt zu führen. Die Sache kam aber auch jetzt nicht zur Ausführung (Fr. Schulz, Geschichte des Kreises Lauenburg, Lauenburg 1912, S. 43).

^{24a)} Die Stadt Jarmen empfing noch anfangs des 19. Jahrhunderts ihre Post im Kartlower Krüge, wo die Hamburger Boten seit undenklichen Zeiten vorbeizogen.

bottens im Polzinischen District" nicht über den langen Weg, den dieser Bote vierteljährlich mit den Schlußrechnungen zur Regierung nach Stargard zurücklegen mußte, auch nicht über den monatlich notwendigen Viermeilenweg nach Belgard „zur Abholung der Reparationen“, sondern über die unrichtige Leitung der kurfürstlichen Assignationen, Edikte und Reskripte, die bald von Rörkin, bald von Belgard, Groß Krössin oder Neustettin abgeholt werden mußten^{24b)}.

Gräff schrieb entsprechend der Weisung des Großen Kurfürsten an die beiden Danziger Stadtpostmeister Saltzieder und Benecke, die ihrerseits den Rat der Stadt benachrichtigten²⁵⁾. Da damals gerade die Pest in Danzig herrschte, wurde die Beratung der Angelegenheit bis Dezember verschoben. Als dann endlich die Besprechung stattfand, beschloß der Rat, zunächst einen aufklärenden Brief an den Kurfürsten abzusenden, der nach der Ansicht der Danziger falsch unterrichtet worden war. In diesem Schreiben brachte man auch zum Ausdruck, daß Gräff vermutlich seine Rechte überschritten habe, weil man nicht glauben könne, daß eine alte, sich allgemeiner Beliebtheit erfreuende Einrichtung, die seit undenklichen Zeiten in Ostfriesland, Bremen, Holstein, Mecklenburg, Schwedisch-Pommern usw. unangetastet bestche und angesehen sei, zerschlagen werden solle. Man berief sich ferner auf den freien „transitum zur Beförderung der Commerzien“ und auf die Erschwernis, die allgemein eintreten müsse, sofern jedes „Territorium“ seine eigenen Boten stelle, denen außerdem das Vertrauen der Kaufmannschaft fehle. Am Schluß bat man mit den üblichen schmeichlerischen Worten, die Einziehung der in Hinterpommern „untersehten“ Pferde (vgl. Anm. 19) nicht zu verlangen²⁶⁾.

In seinem Antwortschreiben vom 12. 12. 1653 wies der Große Kurfürst den Rat der Stadt Danzig darauf hin, daß dieser selbst den Anlaß zu dem jetzigen Vorgehen gegeben habe, weil er durch sein unduldsames Verhalten und durch sein Verlangen, daß die brandenburgischen Postwagen nicht mehr bis Danzig, sondern nur bis zur

^{24b)} Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 49.

²⁵⁾ Gräff hatte sein Schreiben durch einen besonderen Boten an Jakob Rickhäfer in Plathe übersandt, der es an Thomas Block in Stolp weiterleitete; beide sind „Faktoren“ der Danziger Botenherren gewesen. In Stolp ist schon zur Herzogszeit ein Briefablager der Danziger nachweisbar. Gräffs Brief verrät übrigens, daß der junge Postmeister die pommersche Postgeschichte noch nicht kannte; denn er meinte, daß die Danziger ihre Post erst in den letzten „lehdigen“ Kriegsjahren eingerichtet hätten (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 77 Bl. 205).

²⁶⁾ Ebenda Bl. 211 ff.

Grenze verkehrten, den Verkehr der seit vielen Jahren vorhanden gewesenen Postverbindung zwischen Königsberg und Danzig gestört hätte. In diesem Brief sind zwei Irrtümer enthalten. Erstens bestand die brandenburgische Postverbindung zwischen den beiden Städten erst seit dem Jahre 1646, und zweitens hatte der brandenburgische Postmeister in Königsberg, Martin Neumann, diese Post ohne Genehmigung des Danziger Rats geschaffen. Unduldsamkeit hatte man auf der brandenburgischen Seite dadurch bewiesen, daß man die von Danzig eingerichtete Gegenpost unterband, indem man den Danziger Stadtpostmeister Salksieder bei der Einsammlung und Verteilung von Briefen in Königsberg verhaften ließ. Der nun folgende Kampf Danzigs stützte sich hauptsächlich auf jene Irrtümer, die in langatmigen Rechtsdarlegungen immer wieder ans Licht gezerzt wurden, obwohl die brandenburgischen Räte, als sie ihren Irrtum erkannt hatten, auf diese Punkte nicht mehr eingingen. Auch dem Kaiser und dem König von Polen trugen die Danziger ihren Rechtsstreit vor, doch mischten sich beide nicht in diese Angelegenheit. Schließlich versuchten die Danziger ihr Recht auf mündlichem Wege nachzuweisen, indem sie ihren Sekretär Jakob Westhoff im Januar 1654 an den kurfürstlichen Hof schickten. Aber auch Westhoff gelang es nicht, Danzigs Anspruch zur Anerkennung zu bringen. Man wollte eben in Berlin eine zusammenhängende Postlinie von Kleve bis Königsberg haben²⁷⁾. Schon 1649 hatte man versucht, diesen Postweg an Danzig vorbei herzustellen²⁸⁾, doch war der Plan am Widerstand Schwedens gescheitert, und damals, vor dem Beginn der Grenzverhandlungen, wollte man keinen Streit mit seinem Vertragsgegner heraufbeschwören. Westhoff brach nach wochenlangen, ergebnislosen Verhandlungen die Besprechungen ab.

Inzwischen hatte der Kurfürst durch seinen Residenten am polnischen Hofe erreicht, daß für die neue Post, soweit sie polnisches Gebiet durchzog, ein Geleitbrief vom polnischen König ausgestellt wurde, und er befahl nunmehr die Anlegung des Postkurses von Königsberg über Brandenburg, Heiligenbeil, Braunsberg, Elbing, Dirschau, Schöneck, Berent, Buzkow, Stolz, Köslin nach Stargard;

²⁷⁾ Schon am 26. 7. 1653 schrieb der Große Kurfürst an seine Obreräte in Königsberg: „.....Unsere Churf. Hoffpost dergestalt verendern undt anlegen zu lassen, auf daß dieselbe ins künfftige von Königsberg durch Hinterpommern lauffe.....“ (Berlin G.P.=A. Abt. XLIV Nr. 100).

²⁸⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 82: Brief vom 17. 3. 1649 des Stettiner Postmeisters Jöns Olfson an seine Danziger Kollegen. Ebenda Nr. 77 Bl. 222 äußert sich Michael Matthiaß ähnlich.

die Stadt Danzig sollte also umgangen werden. Die Polen, welche den Geleithbrief bereitwilligst gegeben hatten, mußten aber bald merken, wie geschickt und erfolgreich der Große Kurfürst diese ihnen als bedeutungslos erscheinene Gerechtsame auszunutzen wußte. Bedenklich wurde ihre Stimmung, als sie später die Leitung des Postverkehrs auf der Haupthandelsstraße des polnischen Teils von Preußen in den Händen des staatsklugen Nachbarn sahen und sich der Abhängigkeit von diesem bewußt wurden²⁹⁾. Daß sie die erste Gelegenheit zur Änderung dieses peinlichen Zustandes wahrnehmen würden, war zu erwarten.

Mit der Einrichtung der neuen Postlinie wurde Michael Matthiaß beauftragt³⁰⁾, weil der Ausführung immerhin noch Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden konnten, deren Beseitigung besondere Kenntnisse des Postwesens und diplomatische Fähigkeiten voraussetzte³¹⁾. Seine Reise hatte zunächst Stettin als Ziel, wo im August 1653 die erste Zusammenkunft mit dem schwedischen Postmeister Jöns Oloffson stattfand. Oloffson trieb aber insofern ein Doppelspiel³²⁾, als er die Unterstützung der Berliner Absichten vor-

²⁹⁾ Theodor Hirsch, *Urk. u. Aktenstücke z. Gesch. d. Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg*, Berlin 1879, Bd. 13, Polit. Verhandl. Bd. 6 S. 6.

³⁰⁾ Der Auftrag für Matthiaß vom 18. 7. 1653 hatte die Küstriner Amtskammer angewiesen, daß „Ihr ihm von denen zu Küstrin vorhandenen Städter- oder Schirrpferden vier gute Pferde mit auf den Weg gebet und danebenst 60 Rtlr. Reisekosten entrichten undt ihm also schleunig forthelfen wollet.“ Der Reisepaß vom 26. 7. 1653 ergänzte die vorgenannte Anweisung: „.....demselben undt alle bei sich habende Personen, Pferde, Wagen undt Sachen aller Orten sowohl im Hin- als Rück-Wege mit Erweisung alles guten Willens demselben samt bei sich habenden Personen undt Pferden nicht allein mit Futter undt Mahl unweigerlich versehen, sondern auch vorkommendenfalls mit Vorspann von Ort zu Ort ungesäumt fortschaffen.....“ Die Oberräte in Königsberg erhielten an demselben Tage eine ähnliche Anweisung mit dem Zusatz: „auch ihm für die Rück-Reise 60 Rtlr. entrichten zu laßen“ (Berlin G.P.-U. Abt. XLIV Nr. 100).

³¹⁾ Matthiaß' Bestallung zum Postdirektor enthält die Worte: „weil demselben die beste Wissenschaft vom Postwesen beimohnet“.

³²⁾ Oloffson schrieb am 26. 3. 1654 an den Berliner Postmeister Veit Frischmann: „.....man hat dieser Orthen auch guten Fug, die Post durchthro Mayntt. Länder zu halten, in Consideration, daß die Herren Hamburger und Danziger alle Jahre ein ziemliches Porto von der Krone Schweden zu prä-tendiren haben, und werde ich aus dieser Occasion die Gelegenheit nehmen, dieses dem Generalgouverneur zu hinterbringen.....“ (Berlin G.P.-U. Abt. XLIV Nr. 100). An die Danziger Postmeister aber schrieb er schon am 24. 9. 1653, daß er die Post in Danzigs Besitz zu belassen wünsche (Danzig St.-U. Rep. 300 Lit. 26 Nr. 82).

gab, tatsächlich jedoch mit allen Mitteln dagegen arbeitete. Die beabsichtigten Unterhandlungen mit dem schwedischen Statthalter und der schwedischen Regierung mußten unterbleiben, weil auch in Pommern die Pest wütete. Matthiaß kehrte deshalb nach Berlin zurück.

Am 14. 3. 1654 wandte sich die Stettiner schwedische Regierung selbst an den Kurfürsten. Sie ließ dabei den Vorwurf durchblicken, daß ihr die geplante Veränderung des hinterpommerschen Postwesens und besonders die geforderte Zurückziehung der Danziger Stadtpost vom hinterpommerschen Gebiet weder von Sr. Kurfürstlichen Durchlaucht noch von der hinterpommerschen Regierung mitgeteilt worden sei. Sie ersuchte, jede Änderung zu unterlassen, bevor nicht eingehend die Absichten des Kurfürsten dargelegt seien. Als Verhandlungstermin gab sie die Zeit nach dem Osterfest an. Dieses Schreiben veranlaßte einen neuen Auftrag vom 29. März 1654 an Matthiaß, nach Pommern und Danzig zu reisen, damit endlich der geplante Postkurs eingerichtet werde. In der Antwort vom gleichen Tage an die schwedische Regierung in Stettin wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Absichten des Großen Kurfürsten schwedischerseits unterstützt würden.

In den Anfang April 1654 zu Stargard und Stettin gepflogenen Verhandlungen³³⁾, die auf seiten Brandenburgs vom hinterpommerschen Kanzler Friedrich Runge im Beisein des Matthiaß und des Gräff geführt wurden, äußerte der schwedische Regierungspräsident Lillienström, daß eine Änderung im Besitz der pommerschen Postlinie durchaus unerwünscht sei. Dabei verschanzte er sich, weil er die wahren Gründe nicht offenbaren durfte, hinter dem Verlangen Danzigs, das seine Gerechtsame von Schweden geschützt haben wolle. Runge erwiderte, daß kein Zweifel über das kurfürstliche Recht auf das Postregal im eigenen Lande bestehen könne, und er fügte hinzu, daß die kurfürstliche Post keine Änderung im Verkehr mit Schweden vorzunehmen gedenke, sondern den Danziger Betrieb in alter, aber verbesserter Weise weiterzuführen beabsichtige. Diese Verbesserung sollte nach seiner Angabe darin bestehen, daß alle vier — bisher waren es fünf — Meilen frische Pferde bereitgestellt würden. Lillienström wich einer Entscheidung aus und bat, die Danziger Post neben der kurfürstlichen noch vier bis fünf Wochen laufen zu lassen.

³³⁾ Stephan a. a. O. S. 24 glaubt, daß die Verhandlungen von Matthiaß allein geführt worden seien. Ausdrücklich schreibt aber Runge, daß er das Reskript vom 29. 3. 1654 durch Matthiaß erhalten und nun inzwischen verhandelt habe (Brief vom 10. 4. 1654 an den Kurfürsten).

Es ist vielleicht auffallend, daß Lillienström nicht auf der alleinigen Weiterführung der Danziger Post bestand, sondern diese nur neben der kurfürstlichen, die doch erst ins Leben gerufen werden sollte, geduldet wissen wollte. Und dieses Ersuchen war in der entgegenkommendsten Form gestellt worden, obwohl der Danziger Rat die schwedische Regierung darauf hingewiesen hatte, daß der Kurfürst die Ableitung des gesamten Verkehrs von Ost- und Westeuropa auf seine Postlinie beabsichtige. Die Zurückhaltung in der schwedischen Forderung ist einerseits auf den ernststen Friedenswillen Schwedens nach jahrelangen Kämpfen und anderseits auf den gleichen grundsätzlichen Standpunkt in der Postregalfrage zurückzuführen³⁴⁾. Dem Beispiel Brandenburgs mit einem ähnlichen Schritt zu folgen, war der schwedischen Krone allerdings wegen der postalischen Abhängigkeit von Hamburg unmöglich, denn eine unmittelbare Postverbindung mit dem Mutterlande über See war wegen der vielfältigen Gefahren einer Seefahrt noch nicht ins Auge gefaßt worden³⁵⁾.

Runge empfahl dem Matthiaß, die Reise nach Danzig ohne Rücksicht auf irgendeinen Widersacher fortzusetzen und die Post in Hinterpommern einzurichten. Der Regierungspostmeister Gräff wurde ihm bis Schlawa mitgegeben, damit er in das Postwesen eingeführt werde und später die hinterpommersche Postlinie in guter Ordnung erhalten könne.

In Stargard richteten beide die erste Poststation ein³⁶⁾, die sie dem Stadtkämmereibeamten Joachim Wegener übergaben³⁷⁾. Hier ließen sie auch zehn neue Postkaleschen herstellen, die nachher auf die neu eingerichteten Postämter verteilt wurden. Innerhalb weniger Wochen wurden dann die Postmeister Johann Radeloff in Naugard,

³⁴⁾ Als 1646 der von den Städten Hamburg und Danzig eingesetzte Postmeister Stettins, Johannes Griefe, durch den schwedischen Botenmeister Jöns Olofson gewaltsam ersetzt wurde und die Stadt Danzig ihre Postsendungen an Griefe zustellen ließ, obwohl ihr die Veränderung im Stettiner Postwesen bekannt war, verbat sich Lillienström den Eingriff der Danziger in das „regale an diesen Oht“ (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 78). Ebenda Nr. 77 Bl. 133 wird berichtet, daß die Schweden 1639 selbst versucht hatten, die Danziger Botenpost zu verdrängen, aber davon Abstand nahmen, als der Danziger Rat sich zur Wehr setzte.

³⁵⁾ Vgl. des Verfassers Aufsatz „Die älteste Seepostverbindung von Pommern nach Schweden“, Archiv für Post und Telegr. Jahrg. 1933 H. 9.

³⁶⁾ Berlin G.P.-A. Abt. XLIV Nr. 25 Bl. 139.

³⁷⁾ Joachim Wegener, der „vorher dem schwedischen Stadthalter Paull von Damitz ehliche Jahr, ohne Ruhm zu melden, treue Dienste geleistet“, bewarb sich durch ein persönliches Schreiben an den Kanzler Runge am 19. 5. 1653 (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 35 Nr. 18).

Melchior in Körlin, Christian Holz in Köslin, Johann Salomon in Schlawe und Johann Konrad Jäger in Stolp verpflichtet, die gleichzeitig die Posthaltereiengeschäfte versahen. Dann reiste Matthiaß allein nach Danzig weiter. Die hier geführten Verhandlungen waren durchaus erfolgreich³⁸⁾. Die für den Fall der Nichteinigung angedrohte Umgehung Danzigs zwang diese Stadt, sich zu fügen und sogar zu erlauben, daß innerhalb ihrer Mauern ein kurfürstliches Postamt sich niederließ. Bald hernach war der zum Teil über polnisches Gebiet gehende Postkurs von Memel über Königsberg, Pillau, Neutief (Narmel), Neukrug, Rahlberg, Pröbbernow, Stutthof, Steegen, Pasewark, Bohnsack, Heubude, Danzig, Langfuhr, Oliva, Quaschin, Kölln, Donimers, Rossack (Pommerellen), Pobloß, Strepisch, Kluttschau, Linde, Buckowin, Heidekrug, Wuzkow, Mickrow, Lupow, Malzkow, Dumrose, Mahnwitz, Reizer Krug, Stolp, Ulrichsfelde, Neu Reblin, Zizewitz, Alt Warschow, Schlawe, Karmitzer Krug, Alt Malchow, Nemitz, Panknin, Karnkewitz, Janow, Kluß, Köslin, Biziker, Nassow, Körlin, Mallnow, Klein Jestin, Damitz, Roman, Reselkow, Pinnow, Witzmiz, Plathe, Klein Sabow, Naugard, Dolgenkrug, Massow, Lenz, Stargard, Schwendt, Hansfelde, Schöneberg, Suckow, Zadelow, Zachan, Schwanenbeck, Güntersberg, Ravenstein, Altenwedel, Reetz, Arnswalde, Berlinchen, Soldin, Rüstzin, Berlin nach Kleve hergestellt, nicht lange danach wurde dann der Postkurs von Stargard ab auf den näheren Weg über Pyritz, Nahausen, Schwedt (Oder), Eberswalde, Bernau nach Berlin umgelegt und die Strecke Stargard—Rüstzin den Unterpösten überlassen. Den Verkehr zwischen Stargard und Stettin und umgekehrt unterhielt eine kurfürstliche Postkalesche, für deren Abfertigung in Stettin dem schwedischen Postmeister eine jährliche Vergütung von 150 Rtlr. bewilligt wurde³⁹⁾.

³⁸⁾ Im Mai 1654 beklagten sich Königsberger Stadtabgeordnete von Danzig aus, wohin sie sich zu Verhandlungen mit Matthiaß begeben hatten, daß dieser die Postfrage ohne sie erledigt habe. Welche Belange die Königsberger vertreten wollten, ist nicht ersichtlich.

³⁹⁾ Kurfürstliche Verfügung vom 17. 1. 1697: „Dem Postmeister Heinrich Ernst Weyher zu Stettin in gnädiger Consideration, daß sie anhero die Posten verdoppelt, zu denen 150 Rtlr., welche derselbe biß anhero zu erheben gehabt, jährlich vom 1. 1. 1697 noch 50 Taler, als ein Gratual für seine Mühewaltung zugelegt, jährlich also 200 Taler“ (Berlin G.P.=A. Abt. XLIV Nr. 100). Eine regelmäßige Postverbindung zwischen Stettin und Stargard gab es entgegen andern, wiederholt anzutreffenden Meldungen, die die erste regelmäßige Postverbindung in das Jahr 1723 verlegen, schon zur Herzogszeit (Stettin St.=A. Rep. 6 Tit. 66 Nr. 83 a).

Die Lösung, welche der Streit zwischen dem Kurfürsten und der Stadt Danzig gefunden hatte, war für die postalische Entwicklung von Schwedisch-Pommern nicht ohne Bedenken. Während nämlich die Danziger Stadtpost bis dahin von Naugard über Gollnow nach Stettin gelangte, machte die neue Post jetzt den Umweg über Stargard. Das war jedoch das kleinere Übel, das nur eine geringe Verzögerung in der Zuführung der für Stettin bestimmten Briefe verursachte. Das größere war die entgegen der Zusicherung Runges nun doch vorgenommene Abgabelung der Berliner Linie von Stargard aus und die damit gegebene und von den Danzigern vorausgesagte Ableitung der Sendungen aus dem Osten über Berlin. Es wurden also die Briefe aus dem Osten nach Hamburg, Holland, Belgien, Frankreich, England usw. nicht mehr über Naugard, Gollnow und Stettin, sondern über Naugard, Stargard und Berlin geleitet, während die Sendungen aus dem Westen nach dem Osten auf dem alten Wege über Rostock, Demmin, Anklam, Stettin und Stargard befördert wurden. Schon 1656 nahm die schwedische Regierung in Stettin Veranlassung, hierüber Beschwerde in Berlin zu führen⁴⁰⁾, zumal da der Stettiner Postmeister sich geschädigt fühlte, der von dem Danzig—Hamburger Durchgangsverkehr einen nicht unbedeutenden Gebührenanteil bezog. Dieser Gebührenaussfall wurde durch den Zuschuß der brandenburgischen Regierung für die Abfertigung ihres Postwagens nicht wettgemacht.

Zur Beilegung der Streitfrage erschien der Postdirektor Matthiaß selber in Stettin und gab hier die Erklärung ab, daß die Umleitung über Berlin nicht eigenmächtig, sondern auf Wunsch der Kaufmannschaft geschehen sei. Ein solches Verlangen könne aber jeder Absender bei einem brandenburgischen Postamt stellen, und man dürfe den Kaufleuten um des Postmeisters Eigennuz willen nicht die freie Bestimmung nehmen. Mit dieser Erklärung gab sich die schwedische Regierung zufrieden. Sie hatte auch kaum den ernststen Willen, für ihren Postmeister etwas zu tun; denn es liegt aus jener Zeit die merkwürdige Meldung vor, daß die schwedische Regierung selbst ihre Briefe über Berlin nach Hamburg sandte, wofür die Brandenburger nachher mehrere tausend Reichstaler forderten, aber nur 300 erhielten.

Die kurfürstliche Staatspost beherrschte jetzt das hinterpommersche Gebiet⁴¹⁾. Der Betrieb wurde auf der seit 1629 benutzten

⁴⁰⁾ Engelhardt a. a. O. S. 18.

⁴¹⁾ Der genaue Zeitpunkt hat sich bisher nicht ermitteln lassen. Bald nach

Poststraße mit leichtem Reisefuhrwerk fortgesetzt. Zweimal wöchentlich verkehrte die junge Staatspost; sie sollte dabei durch Schnelligkeit und Ordnung den andern Beförderungsanstalten den Rang ablaufen. Das gelang ihr auch, freilich nur insoweit, als sie wenigstens einigermaßen die Gewähr dafür bot, daß die Reisenden, wenn auch nicht zur bestimmten Stunde, so doch an einem vorher zu erreichenden Tage ihr Ziel erreichten. Das war bis dahin unmöglich gewesen, auch dann, wenn eigene Wagen gebraucht wurden. In vielen Akten jener Zeit findet man einerseits Klagen der empörten Reisenden über Verzögerungen wegen Pferdemangels, anderseits Klagen der Städte, Ämter und auch der Ritterschaften, obwohl sie der erste Stargarder Landtag (1654) ausdrücklich von der Postfuhrangestellung befreite, daß Beamte und Militärpersonen auf Grund ihrer Pässe für freie Fuhren schwere Kasten und Koffer, sogar ganze Wohnungseinrichtungen auf die Reise mitnahmen. Schon zur herzoglichen und zur schwedischen Zeit wurden gegen solche Mißbräuche geharnischte Patente, Edikte usw. erlassen, die aber bald vergessen waren⁴²⁾. Das kurfürstliche Patent vom 8. 7. 1659 verbot z. B. die freie Lieferung von Postfuhren an Beamte, weil sie auf ihren Dienststreifen genug Zehr- und Reisegeld erhielten⁴³⁾. Es läßt sich jedoch die Nichtbeachtung dieses Patenten aus den Akten jener Zeit und noch später beweisen. Der Amtmann von Friedrichswalde schrieb z. B. 1661, daß die Untertanen entlaufen müßten, wenn wegen der Postfuhren keine Änderung geschähe^{43a)}.

Durch Reskript vom 26. 4. 1684 wurde der Regierung und

den Verhandlungen in Danzig wird aber der Postenlauf begonnen haben. Entsprechend dem schwedischen Wunsch hat die Danziger Stadtpost nicht nur einige Wochen, sondern noch mehrere Monate neben der kurfürstlichen Staatspost bestanden. Dafür spricht ein Brief des Kurfürsten an den Danziger Rat, in dem er hervorhebt, daß er genug Rücksicht auf die alte Botenpost genommen habe, ehe er sein Regal schützte (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 70). Es geht noch deutlicher aus einem Brief der hinterpommerschen Regierung an Friedrich Ernst von Zigewitz in Lupow hervor, der am 27. 12. 1654 befragt wurde, ob die Danziger Post den Betrieb jetzt eingestellt habe (ebenda Nr. 85).

⁴²⁾ Der schwedische Legatus Sten Bielke schrieb am 28. 2. 1633 an Herzog Bogislaw XIV., daß er diejenigen Offiziere und Mannschaften des schwedischen Besatzungsheeres für „vogelfrey“ erkläre, die noch fernerhin trotz der wiederholten Verbote Postfuhren, Zehrung und Neuausrüstung ohne Paß von den pommerschen Städten und Gemeinden verlangen würden (Stettin St.-A. Rep. 4 B. I Tit. 41 Nr. 35).

⁴³⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 41.

^{43a)} Stettin St.-A. Rep. 4 B. I Tit. 99 Nr. 15.

gleichzeitig dem Regierungspostmeister Gräff befohlen, für rechtzeitige Abfertigung der Posten zu sorgen⁴⁴⁾. Der Befehl war freilich bei den schlechten Wegen schwer ausführbar. Einige Jahre vorher klagte der Naugarder Postmeister Radeloff, daß die von den Frachtwagen aufgewühlten Wege die rechtzeitige Ankunft der Posten unmöglich machten. Er empfahl, den Weg zwischen Naugard, Langkafel, Dolgenkrug und Massow, der nur von der Post benutzt werde, mit Kloben und Sträuchern auszubessern und ihn mit einem Schlagbaum zu versehen⁴⁵⁾. Das war leichter beantragt als ausgeführt, denn die Widerstände der Anlieger waren, wie wir noch sehen werden, in jener Zeit beinahe unüberwindlich. Die Ausbesserung der Wege war schon zur Herzogszeit eine ständige Sorge der Regierung⁴⁶⁾; sie blieb es auch unter Kurbrendenburg. Die sich wiederholenden Edikte blieben ohne jeden nachhaltigen Eindruck. Ende 1700 wurde der Postkommissar Schmidt aus Berlin beauftragt, die Poststraßen, Brücken und Dämme in Hinterpommern zu untersuchen und die Ausbesserung an Ort und Stelle zu veranlassen⁴⁷⁾. Der schlechten Straße entsprach die langsame Postbeförderung⁴⁸⁾. Diese litt auch darunter, daß die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen nicht verringert wurden, wie der Kanzler Dr. Runge und auch der Kurfürst in seinem Brief vom 29. 3. 1654 an die Stettiner Regierung es in Aussicht gestellt hatten; noch jahrelang trennten einzelne Pferdewechselstationen acht und mehr Meilen⁴⁹⁾. Der Umstand freilich,

⁴⁴⁾ Stettin St.-U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 11 a.

⁴⁵⁾ Ebenda Nr. 46.

⁴⁶⁾ Schon 1577 erhielten die pommerschen Gemeinden eine genaue Anweisung, welche Weg- und Dammteile und welche Brücken von ihnen dauernd zu unterhalten seien (Stettin St.-U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 37). In andern Gegenden lagen die Wegeverhältnisse durchaus nicht besser. So mußte z. B. 1680 für die Fahrpost von Berlin nach Hamburg die Abfahrt so gelegt werden, daß der schlechte Weg am Tage und der gute des Nachts befahren wurde (Berlin-Dahlem G.St.-U. Rep. 11 Nr. 195 b Fasc. 1).

⁴⁷⁾ Stettin St.-U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 61.

⁴⁸⁾ Das „Reglement, wie es hinführo mit denen Extra-Posten in der Mark, Hinter-Pommern und Herzogthum Crossen gehalten werden soll“ vom Jahre 1711 bestimmte noch zu dieser Zeit unter Punkt 12, daß eine Extrapost und auch die gewöhnliche Fahrpost eine Meile in 1¼ Stunden zurückzulegen haben (Stettin St.-U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 76).

⁴⁹⁾ Noch am 26. 3. 1759 berichtete der Postmeister Scheele in Demmin: „Die Post von Rostock ist mehr ein Frachtwagen zu nennen als eine Post, mit vier Pferden werden acht Meilen gefahren, und die Wege auf der ganzen Strecke sind grundlos“ (Stettin St.-U. Rep. 12 a — Kriegsarchiv — Tit. 1 Generalia Nr. 3 Vol. 1).

daß die Post in jener Zeit der Portofreiheit für alle Staatsdiener keinen Überschuß abwarf^{49a)}, sondern recht ansehnliche Zuschüsse verlangte, die mit der Einrichtung jeder neuen Poststation stiegen, gibt uns die Erklärung hierfür. Allmählich nur konnte daher trotz aller guten Absichten eine Verkehrsverbesserung eintreten. Aus demselben Grunde war es nicht möglich, die hohen Portosätze herabzusetzen. Seit 1625 wurden für den einfachen, d. h. bis zu einem Lot schweren Brief 4 Groschen (= 6 poln.) erhoben. Dieser Satz blieb Jahrzehnte bestehen; er war auch im Vertrage mit Danzig festgesetzt. Eine Herabsetzung des Briefgeldes trat erst am 8. 4. 1694 durch die an diesem Tage herausgegebene kurfürstliche Posttage ein⁵⁰⁾. Der neue Posttarif ordnete folgende Sätze für einfache Briefe an: von Berlin bis Pyritz 1½ Gr., bis Stettin und Stargard 2 Gr., bis Naugard, Körlin und Köslin 2½ Gr., bis Kolberg 2⅔ Gr., bis Schlawa, Stolp und Wukow 3 Groschen⁵¹⁾.

Das im Danziger Vertrage festgesetzte Personengeld wurde später als das Briefgeld herabgesetzt. Noch 1726 erhob man 3 Groschen für jede Meile und Person und 6 Groschen Trinkgeld für jede vom Postillion befahrene Strecke. Am 19. 9. 1726 berichtete der Stargarder Postmeister Sölle, daß die Post zwischen Stargard und Stettin selten Passagiere aufweise, weil der bisherige Satz von 12 Gr.

^{49a)} Auch Privatpersonen durften portofreie Briefe absenden. Der Stettiner Immanuel Placatonus z. B. erhielt am 15. 12. 1658 die Genehmigung und der Danziger Postmeister Stöckel die entsprechende Mitteilung, daß jener mit Joh. Placatonus in Danzig portofreie Briefe wechseln könne (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 7). — Die Posten des Großen Kurfürsten verursachten um 1652 einen Staatszuschuß von jährlich 6000 Talern (Steph a n a. a. D. S. 17). Demgegenüber weist der Postetat von 1699 schon eine Einnahme von 156 300 Talern auf, wovon der Kurfürst 45 000 für seine persönlichen Zwecke erhielt, während der Kurfürstin und dem Kurprinzen je 6000 Taler zur Verfügung gestellt wurden (Berlin-Dahlem G. St.-A. Generalfinanz-Direktorium Nr. 1).

⁵⁰⁾ Berlin-Dahlem G. St.-A. Rep. 11 Nr. 195 Fasc. 3 enthält die kurfürstliche Posttage.

⁵¹⁾ Auffallend ist, daß Steph a n a. a. D. S. 59 geringere Sätze angibt; nach seiner, freilich unbelegten Mitteilung wurden von Berlin bis Wukow nur 2 Gr. erhoben, und entsprechend niedrig sind die andern von ihm angegebenen Portosätze. Es muß aber ein Irrtum vorliegen, denn der 1625 von den Danzigern festgesetzte Viergroschensatz war im Danziger Vertrage von 1654 sowohl von der Stadt Danzig als auch von Brandenburg anerkannt worden, und in einer „Reprotestation“ des Stolper Postmeisters gegen die Danziger Postmeister vom 18. 10. 1680 schrieb jener ausdrücklich, daß seit 50 und mehr Jahren für den einfachen Brief 6 Gr. poln. (= 4 Gr. brand.) erhoben würden (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 70). Die preußische Posttage von 1712 zeigt übrigens noch fast die gleichen Sätze wie die kurfürstliche.

(4 Meilen mal 3 Gr.) und 6 Gr. für den Postillion zu hoch sei. Er führte weiter aus, daß die Fuhrleute schon seit langem nur 8 Gr. für die ganze Strecke nähmen, und schlug vor, versuchsweise auf ein Jahr 8 Gr. Personengeld und 4 Gr. Postillionstrinkgeld erheben zu lassen. Im Lapidarstil schrieb der König an den Rand des Antrages: „qua re soll der Postillion soviel haben, wenn der Postillion überall 3 Gr. und der König 9 Gr. haben soll. F. W.“. Am 10. 12. 1727 wurde berichtet, daß trotz der Herabsetzung des Postgeldes auf 9 Gr. und des Trinkgeldes auf 3 Gr. eine Mehreinnahme von 110 Rtlr. gegenüber dem Vorjahre einkommen sei, und man fragte an, ob auf dem bisherigen Fuß fortgefahren werden solle. Der König antwortete: „wie der ige Fuß. F. W.“⁵²⁾. Mit der Geldbeförderung war man wegen der Unsicherheit der Straßen besonders vorsichtig. In einem Reskript von 1653 wurde angeordnet, daß auf die mitgeführten Gegenstände nicht zu merklich hingewiesen werden solle. Beraubungen der Postwagen sind selten vorgekommen; die nachweisbaren fallen fast durchweg in die Zeit der Kriegswirren. Nach den Tütern mußte auf Verlangen des Großen Kurfürsten eifrigst gefahndet werden, weil „Unß an Beybehaltung und der Sicherheit Unserer Churf. Hoffpost⁵³⁾ ein merkliches gelegen undt Wir nicht wollen daß durch dergleichen Reuberey jemand von den Kauffleuten verkürzet oder seine Correspondence zum Nachtheile Unsers Postwesens gehindert werde“⁵⁴⁾.

Die Auswahl der Postmeister geschah mit besonderer Sorgfalt. Meist waren sie in ansehnlichen Beamtenstellungen, entweder haupt- oder nebenamtlich, beschäftigt⁵⁵⁾. Ihr Ansehen wurde in jeder Weise

⁵²⁾ Berlin G.P.=U. Abt. XLI Nr. 80 Vol. 2.

⁵³⁾ Als die schwedische Regierung in einer Beschwerde vom 20. 1. 1658 gleichfalls von der brandenburgischen Hofpost sprach und dabei zum Ausdruck brachte, daß solcher Post nur die Beförderung der Regierungsbriefe zustände, wies man diese Bezeichnung mit Nachdruck zurück: „Und ist Unß dieser Ohren von keiner Hoffpost etwaß wissend, als die Sr. Churf. Durchl. nicht allein für deren Hoffe, sondern aus landesfürstlicher Obrigkeit durchgehends durch dero Lande für deren Unterthanen und insgemein für alle trafiquirende und ander, so sich derselben zu gebrauchen gut befinden, gnädigst angestellt“ (Engelhardt a. a. O. S. 31). Nichtsdestoweniger wurde jene Bezeichnung fernerhin gebracht und die Formblätter zeigten das Wort noch viele Jahre später.

⁵⁴⁾ Stettin St.=U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 5.

⁵⁵⁾ Wegener in Stargard war Stadtkämmereibeamter, Jäger in Stolz Steuereinnahmer, Kauz und Olfson in Stettin Botenmeister bei der Regierung, Lübbecke in Schlawe bekleidete mehrere Stadtkämter, außerdem war er Zolleinnahmer. Noch am 5. 6. 1749 wurde „allernädigst resolviret“, daß bei Besetzung von Postmeisterstellen in kleinen Städten stets die Nebenämter der

gehoben. Die pommerschen Postmeister erhielten durchweg den geschätzten Titel eines „Secretarius“, außerdem wurden sie durch das Patent vom 5. 3. 1660 dem Kurfürsten unmittelbar unterstellt⁵⁶⁾, so daß ihnen gegenüber weder die Regierung noch eine andere hohe Stelle der Provinz eine Befehlsgewalt besaß. Diese Lage der Regierung klingt aus der Antwort an den Beschwerdeführer, Akziseeinknehmer Gregorius Flesche in Stolp, heraus, der im September 1677 Maßnahmen gegen den Stolper Postmeister Jobst Christoph Bauer wünschte, weil dieser sich portofreie Briefe bezahlen lasse. Die Antwort lautete: „Die Churf. Regierung kann sich nicht ermächtigen wegen des Postgeldts etwas zu disponiren“⁵⁷⁾. Ein Postgericht, in dem die Postmeister den Vorsitz hatten, sprach die Strafen für Postgebührenhinterziehungen aus und urteilte auch über Vergehen der Postillione und Postschreiber, die den ordentlichen Gerichten dadurch entzogen wurden. Dickleibige Aktenbände sind besonders von den Stadträten wegen des Anspruchs ihrer Graduierten auf das Präsidium im Postgericht und gegen die Zuständigkeit der Postgerichte im allgemeinen gefüllt worden; ihre Einwendungen blieben aber vergeblich⁵⁸⁾. Die Posthäuser waren allgemein von Einquartierungen und bürgerlichen Lasten befreit, was ebenfalls zu ergebnislosen Klagen der Städte führte.

Wir erinnern uns, daß die Danziger Stadtpost ihre pommerschen Pferdewechselstellen von 5 zu 5 Meilen eingerichtet hatte; dagegen wählte die kurfürstliche Post auffallend ungleichmäßige Entfernungen. Hierfür fehlt jede Erklärung. Es ist unbegreiflich, warum die alten Danziger Stationen in Rossock, Lupow, Freek, Zanow, Kl. Jestin und Plathe nicht einfach übernommen wurden. Stattdessen ließ man jahrelang 8 und mehr Meilen von den gleichen Pferden

Vorgänger mitzuübergeben seien, weil das Gehalt der Postmeister zu gering sei (Stettin St.-A. Rep. 12 a Tit. 7 Gen. Nr. 37).

⁵⁶⁾ Die Niederschrift „Historische Entwicklung des brandenburgischen Postregals“ (Berlin Reichspostmuseum Abt. XXII B 70) enthält eine Abschrift des bei *Mylus*, *Corpus Constitut. Marchicarum* IV, 1. Abt. S. 822 Nr. 1 gedruckten Edikts vom 9. 3. 1655, in dem unter Punkt 2 bestimmt wird, daß die Postmeister „auf keines Menschen Kommando pariren, sondern nur Sr. Churf. Durchl. eigenhändig unterschriebenen Befehlen nachleben.“

⁵⁷⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 29 und Nr. 33.

⁵⁸⁾ Ebenda Nr. 40 enthält eine Verfügung des Kurprinzen Friedrich vom 28. 10. 1682, worin es heißt: „Weil wir nun den Magistraten in Städten keine Jurisdiction über Unsere Postbedienten verstaten, so befehlen Wir Euch, solches besagtem Magistrat Schlawe verweislich vorzuhalten und ihm eine Geldbuße von 20 Rtlr. zu dictiren“. Ebenda Nr. 44 a verordnet der Große Kurfürst ähnlich am 12. 6. 1686.

belaufen. Der lange Weg von Danzig bis Stolp z. B. wurde zunächst ohne Pferdewechsel durchfahren, und noch 1662 läßt sich nachweisen⁵⁹⁾, daß der Postillion von Danzig bis Körlin ohne Ablösung blieb. Ein nicht ganz so langer, doch immerhin 8 Meilen betragender Zwischenraum war noch später zwischen Naugard und Körlin vorhanden. Solche Strecken waren damals zwar üblich (s. Anm. 49), aber für die kurfürstliche Post, die einen vorbildlichen Betrieb in Pommern einzuführen gedachte, nicht angebracht. Daher darf es nicht verwundern, daß die Reisenden bald die Beförderung auf den Postwagen mieden und den Fuhrmann in Anspruch nahmen, der sie schneller vorwärts brachte.

Diesem Uebelstand wurde auf der längsten Strecke durch den Bau der Station Wukow ein Ende bereitet. Am 2. 8. 1655 befahl der Große Kurfürst der Kolberger Regierung, in Wukow Gelände zum Bau der notwendigen Unterkunftsräume für einen Mann („der etwas schreiben kan, umb die Stunden zu notiren“) und seine Pferde zur Postbeförderung zu beschaffen. Dem Landvogt von Krockow gelang es, den Vertrag im Sinne des Kurfürsten beizubringen⁶⁰⁾. Die nächste Verkehrsverbesserung wurde erst 1668 durch die Schaffung der Posthalterei in Pinnow in Angriff genommen, die auf dem halben Wege zwischen Körlin und Naugard liegt. Auch hier wurde nur ein Postillion (Posthalter) eingestellt. Ein „wüster Cossätenhof“ wurde angekauft und ausgebaut. Infolge von Streitigkeiten mit Balkher von der Osten, der das Lehmfahren untersagte und die Pferde des Postillions beschlagnahmte, wurde die Herstellung der kleinen Gebäude bis 1669 verzögert. Mit harten Strafen mußte die Regierung drohen, ehe der Junker das Lehmfahren erlaubte und das Verprügeln des Postillions unterließ⁶¹⁾.

⁵⁹⁾ Am 30. 6. 1662 meldete das Postamt in Körlin, daß der von Räubern in Pommerellen überfallene Postillion mit blutendem Kopf, aber ohne Zeitversäumnis der Post, zurückgekehrt sei (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 1b).

⁶⁰⁾ Berlin G.P.-A. Abt. XLIV Nr. 100 enthält den Kaufvertrag vom Jahre 1667: „Nachdem Unsere Lehnleute Matthiaß und Hans, Vater und Sohn, die Liegen, Unß in Unterthänigkeit zu erkennen gegeben, daß ihre Particul an Wukow dergestalt mit Schulden beschweret, daß sie selbiges nicht vermöchten benzubehalten, undt daher Unß ersuchet, weil solcher Orth zur Station Unserer Hoffpost füglich zu gebrauchen, solches umb ein billiges an Unß nehmen möchten, bequiem befunden, beabsichtigt alles zu kaufen für 1650 Rtlr. bar“ Seitdem wird allgemein vom Postgut gesprochen. Wegen „Hoffpost“ vgl. Anm. 53. „Der olde Hoffestat“ wird Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 42 Nr. 1 erwähnt. Der erste Postmeister von Wukow war Laurentius Pacewih.

⁶¹⁾ Der Hof wurde am 4. 4. 1668 für 73 Rtlr. angekauft (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 42). Die ehemaligen Besitzer von der Osten waren noch 1774 Posthalter (Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 30 Nr. 141).

Bis ins 18. Jahrhundert hinein blieb der Kurs ohne wesentliche Verbesserungen; an Seitenkurse wurde erst 1712 gedacht⁶²⁾. Die Stadt Ragebuhr klagte noch 1769, daß der Neustettiner Postbote unregelmäßig, ja oft nur vierzehntägig eintreffe, obwohl er aus der Kösliner Kammereikasse jährlich 8 Rtlr. erhalte. Beantragt wurde, den Privatbotenkurs Köslin—Neustettin—Ragebuhr zweimal wöchentlich verkehren zu lassen, wofür die Stadt Ragebuhr aus ihrer Kammereikasse einen Zuschuß von 4 Rtlr. in Aussicht stellte. Der Antrag erhielt die Genehmigung des Generalpostamts, nachdem sich der Neustettiner Postwärter Martini bereit erklärt hatte, weitere 8 Rtlr. von seinen Einnahmen zuzuschießen. Die Kriegs- und Domänenkammer in Stettin aber wurde ersucht, dafür zu sorgen, daß die 4 Rtlr. von der Stadt Ragebuhr auch tatsächlich und stets rechtzeitig gezahlt würden⁶³⁾. In dieser Gegend waren um 1720 noch die Ämter verpflichtet, die Briefe durch ihre Boten von Amt zu Amt weitertragen zu lassen, wie es im frühen Mittelalter üblich war⁶⁴⁾. Auch die Stadt Kammin hatte um 1713 nur einen Privatboten, der vom Domkapitel zwischen Kammin und Naugard unterhalten wurde, und dieser Bote benutzte Fußsteige bis Naugard; denn eine Straße dorthin gab es damals noch nicht. In Kammin hatte sich die alte Klosterbotenanstalt mit dem „Officialen“, dem „Syndicus“ oder dem „Structuarius“ an der Spitze bis zu der angegebenen Zeit und darüber hinaus erhalten⁶⁵⁾. Alle Privatbotenanstalten waren übrigens

⁶²⁾ Spezialbefehl vom 6. 5. 1712 an die hinterpommersche Regierung: „Es ist zum besten des Commercii und der Correspondence an solchen Orten, wo bisher keine reglrte Posten oder Postboten, dergleichen, wenn ohne sonderlichen Schaden der Postkasse, einzurichten.“ Dabei wurde auf die Einrichtung von Postverbindungen zwischen Stargard und Dramburg, Körlin—Belgard—Neustettin, Treptow oder Kolberg—Greifenberg, Treptow—Pinnow hingewiesen und die Einreichung von Vorschlägen verlangt (Stettin St.=A. Rep. 12a Tit. 1 Gen. Nr. 3 Vol. 2). Um diese Zeit wurde überhaupt erst mehr Wert auf die schnellere Beförderung gelegt. Im Jahre 1724 z. B. wurde dem Postamt in Stettin vom Generalpostamt vorgeschlagen, die Briefe nach Holland, Frankreich und England nicht über Hamburg, sondern über Berlin zu leiten, weil bei dem Berliner Wege Zeit gewonnen werde. Dabei versprach man auch, für die Herabsetzung des Briefportos auf 3½ Gr. von Berlin bis Wesel zu sorgen. Die Stettiner Kaufleute stellten zur gleichen Zeit (6. 6. 1724) den Antrag, die von Berlin eingehenden Briefe von Pyritz ab über Neumark mit einem reisenden Boten zu befördern.

⁶³⁾ Stettin St.=A. Rep. 12a Tit. 1 Gen. Nr. 3 Vol. 2.

⁶⁴⁾ Ebenda Vol. 1.

⁶⁵⁾ Stettin Rep. 7 Tit. 19 Nr. 77. Auch Wollin mußte eine Botenpost nach Naugard unterhalten, die ebenso wie die Kamminer noch 1728 bestand.

ebenso wie die staatlichen verpflichtet, königliche Schreiben und Regierungsbriefe ohne Gebührenerhebung zu befördern⁶⁶⁾.

Während des Erbfolgekrieges zwischen Schweden und Polen (1655—1660) hatte der Große Kurfürst, der erst mit, dann gegen Schweden kämpfte, ganz Pommern mit einem Netz von Beobachtungsstationen, den sogenannten Schulzenposten, versehen. Ein Reskript vom Jahre 1656 regelte deren Gang⁶⁷⁾. In einer größeren Anzahl von Dörfern und Städten standen je drei Pferde und Knechte bereit, um die aus Polen eingelaufenen Nachrichten von Amt zu Amt an den Regierungssitz und von dort nach Berlin zu schaffen. Die Unterhaltung der Pferde und Knechte lag den Ämtern ob, und nur gute Pferde und tüchtige Knechte sollten zu diesem Postdienst herangezogen werden. Das Reskript befahl ferner: „Und daß in jedem Amt diejenigen Bauern, so diese Posten zu reiten treffen wird, dienstfrei gelassen werden, auch sollen sie wenn sie nicht gute Knechte haben, selbst reiten da einer oder ander etwas verseumt mit Gefegnis oder nach Großheit des Verbrechens an Leib und Leben gestraffet werden, solches muß dann den Postreutern fleißig vorgehalten werden“. An der Höhe der in Aussicht gestellten Strafe bei der Veräumnis ist zu erkennen, wie wichtig der Regierung der ungestörte Gang der Schulzenposten war.

Während des kurfürstlichen Vormarschs gegen den schwedischen Feind in Vorpommern wurden die Briefe aus dem Westen nach Stettin über Berlin und Stargard umgeleitet, weil die Spionage der Hamburger Stadtboten zugunsten der Schweden zu besorgen war. Ins Auge gefaßt war auch zufolge einer Anregung der Danziger die Verlegung der Postlinie von Stargard über Konig nach Danzig, um die Behinderung der Postlinie durch schwedische Streifen zu verhüten. Zur Ausführung kam der Plan aber nicht, weil der noch in Stettin anwesende Lillienström am 11. 11. 1658 jede Störung des Postenganges zu verhindern versprach⁶⁸⁾.

Dem Wolliner Magistrat wurde ausnahmsweise gestattet, die nach Stettin und Vorpommern gerichteten Briefe zu Wasser nach Stettin zu schaffen (ebenda Rep. 12 a Tit. 1 Gen. Nr. 3 Vol. 1).

⁶⁶⁾ Ebenda Vol. 3.

⁶⁷⁾ Ebenda Rep. 7 Tit. 19 Nr. 2. Eine ähnliche Einrichtung auf Kosten der Schulzen wurde am 15. 8. 1661 zwischen Kammin und Kolberg geschaffen. In Stresow, Granzow, Horst, Güglaffshagen usw. wurden je zwei Soldaten untergebracht, die, „da was passiret, Nachrichten bei Tag und Nacht nach Kolberg“ zu überbringen hatten (ebenda Nr. 12).

⁶⁸⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 48.

Eine Feldpost vermittelte vom 30. 9. 1659 ab den Verkehr zwischen Berlin und dem Lager vor Stettin. Dazu waren je zwei Postillione in Berlin, Biesenthal, Angermünde und Gramzow mit Pferden untergebracht; starkes Geleit wurde ihnen auf dem Wege vom Lager in das Hauptquartier zugesichert. Für die Feldpost waren bestimmte Abgangs- und Ankunftszeiten festgesetzt, damit der Anschluß an die Hamburger Strecke gewahrt blieb. Die Briefe aus dem Osten wurden von Stargard über Greifenhagen ins Lager geschafft⁶⁹⁾.

Der Friedensschluß fiel anders aus, als der Große Kurfürst erwartet hatte. Das eroberte Erbland Vorpommern mit Rügen mußte er wieder räumen und das kurfürstliche Postamt in Danzig nach Wuzkow verlegen. Der jahrelange Kampf der Danziger um die Posthoheit in ihrem Gebiet war mit polnischer Hilfe zum Abschluß gekommen, freilich in anderm Sinne, als ihnen lieb war; denn jetzt mußten sie die polnische Posthoheit anerkennen.

Während der Friedensverhandlungen war ein Vergleich am 24. 9. 1660 zwischen Danzig, der polnischen Krone und Kurbrandenburg zustande gekommen, nach dem den schwedischen und polnischen Posten der freie Durchgang durch Pommern gewährt wurde, und zwar sollte nach dem Wortlaut des Vergleichs ein 10—12 Meilen langer Weg in der Richtung nach und von Stettin ungestört benutzt werden dürfen. Diesen Vergleich hatte Matthiaß als Vertreter Kurbrandenburgs zwar mitberatend gefördert, als er ihn aber unterzeichnen sollte, verschanzte er sich dahinter, daß die mündliche Verabredung genüge⁷⁰⁾. Nun sollte aber, das darf nicht übersehen werden, die Durchführung der Vergleichsverhandlungen erst nach der Herausgabe Elbings an Brandenburg erfolgen; die Verlegung des kurfürstlichen Postamts von Danzig nach Wuzkow war vorausverlangt worden. Von kurfürstlicher Seite war die Vergleichspflicht rechtzeitig erfüllt worden; die Herausgabe Elbings dagegen wurde mit nichtigen Gründen verzögert. Obwohl also die Hauptbedingung polnischerseits keineswegs erfüllt war, nahm der polnische Postmeister Franz de Gratta im Einvernehmen mit Schweden seine Postzüge durch Pommern sogleich auf. Der Große Kurfürst ging aber tatkräftig gegen die fremden Postillione vor, er ließ sie verhaften und zwang die Nachbarn,

⁶⁹⁾ Berlin G.P.=A. Abt. XLIV Nr. 3. Ein ungebrauchter Stundenzettel dieser Feldpost befindet sich Berlin=Dahlem G.St.=A. Rep. 9 D 3 Fasc. 5. Sie ging Montags 4 Uhr nachm. aus Berlin und kam am nächsten Tage abends 7 Uhr in Stettin an.

⁷⁰⁾ Danzig St.=A. Rep. 300 Lit. 26 Nr. 4.

ihre Posten einzustellen und das kurfürstliche Postregal nicht wieder zu verlegen⁷¹⁾.

Es folgte nun ein langjähriger Postfrieden, der erst durch den Krieg zwischen Schweden und Brandenburg (1675—1679) gestört wurde. Mit den verbündeten Dänen besetzte Brandenburg nacheinander die schwedisch-pommerschen Städte, schließlich auch Stettin im Dezember 1677^{71a)}. In diesem Feldzuge stellte wieder eine Dragonerpost die Verbindung zwischen Berlin und dem Hauptquartier her⁷²⁾.

Schon am 16. 11. 1675 berichteten die Hamburger Börsenalten nach Danzig, daß der Weg durch Pommern für ihre Postboten gesperrt sei, daß die Briefe über Berlin und Stargard umgeleitet werden müßten und hierfür ein Mehr von 4 Schill. für jedes Lot zu zahlen sei⁷³⁾. Die Portoerhöhung war für den Handel zweifellos eine unerwartete Belastung, und das veranlaßte die Danziger Kaufleute zu einer Beschwerde an den König von Polen. Dieser gab dem „Almosenier“ und Sekretär des Königs Antonius Michael Hacki am 15. 3. 1676 den Auftrag, beim Kurfürsten wegen der ungerechtfertigten Portoerhöhung vorstellig zu werden; denn, so führte er aus, wenn auch gegen die Umleitung aus Gründen der Sicherheit und Schnelligkeit nichts einzuwenden sei, so sei doch zu dieser Änderung nicht die andere der Handelsbelastung erforderlich. Hacki wurde vom Kurfürsten nicht empfangen, sondern an Matthiaß verwiesen. Dieser antwortete, daß wohl im Danziger Verträge versprochen worden sei, die Briefe zwischen Danzig und Hamburg für 6 Gr. poln. das Lot zu befördern, doch könne der verabredete geringe Preis für die Beförderung auf dem weiten Wege über Berlin nicht in Frage kommen. Dabei wies er auf den hohen Portosatz von 3 Gr. poln. hin, den die Danziger Postmeister für die kurze Strecke von Danzig bis Wukow seit dem Danziger Verträge vom 31. 5. 1661 bezögen, und begründete so die jetzt erhobenen Gebühren von 12 Gr. bis Berlin und 19 Gr. bis Hamburg. Er fügte hinzu, daß in Zukunft die Zahlung nicht mehr

⁷¹⁾ Vgl. des Verfassers Aufsatz „Des Großen Kurfürsten Kampf um das Postregal in Pommern“, Archiv für Post und Telegr. Jahrg. 1934 Nr. 2.

^{71a)} Nach der Einnahme Stettins wurde diese Stadt vom 1. 2. 1678 ab über Gollnow wieder unmittelbar an den großen Postkurs angeschlossen. Der Naugarder Postmeister Johann Radeloff unterhielt in Gollnow eine Posthalterei mit einem Postkillion im Hause der Witwe des Nikolaus Laurentius Besteller. Vorübergehend war also die alte Straße Hamburg—Stettin—Gollnow—Naugard—Danzig wiederhergestellt (Stettin St.-M. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 20).

⁷²⁾ C. F. Jahn, Die Gründung der kurbrandenburgischen Staatspost 1648—1688, Berlin 1849, S. 122.

⁷³⁾ Danzig St.-M. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 50.

nach dem Gesamtgewicht der versiegelten Postbeutel berechnet werden würde, sondern daß die Briefe einzeln übergeben und bezahlt werden mußten⁷⁴⁾. Das bedeutete einen großen Gebührenaussfall für die Danziger Postmeister, denn meist gingen drei bis vier Briefe auf ein Lot, für das sie bisher 3 Gr. poln. an Brandenburg vergüteten. Erst im April 1680 durften die Hamburger Postboten wieder den pommerschen Kurs begehen. Auf Schleichwegen hatten sie während der Kriegswirren wiederholt versucht, das pommersche Gebiet zu durchfahren und damit das kurfürstliche Verbot zu durchbrechen; sie wurden jedoch abgefaßt und mit ihren Briefen heimgeschickt.

Während der Belagerung Stettins durch den Großen Kurfürsten unternahmen die Schweden öfter Streifen in den Naugarder Kreis. Das gab zur vorübergehenden Verlegung des Naugarder Postamts nach Daber Anlaß und zwang, die Post von Stargard über Schönwalde, Kramonsdorf, Daber, Maldewin, Regenwalde nach Körlin zu leiten. Aus dem deshalb geführten Schriftwechsel geht hervor, daß damals zwei Postillione und vier Pferde den Betrieb zwischen Naugard und Pinnow aufrechterhielten⁷⁵⁾. Nach der Eroberung Stettins durch den Großen Kurfürsten drangen die Schweden von Lolland her in Preußen ein. Ihnen wurde im Herbst 1678 zunächst der Generalleutnant von Görzke mit 3000 Mann entgegengesandt. Im Dezember 1678 brach dann das kurfürstliche Hauptheer von Pommern nach Preußen auf⁷⁶⁾. Um in der Zwischenzeit die Befehle und Nachrichten an Görzke schnell übermitteln zu können, wurden die pommerschen Ämter und besonders der kurfürstliche Beamte Franz Pahl in Neustettin am 1. 11. 1678 angewiesen, die von Görzke eingehenden und an ihn gerichteten Briefe tags und nachts nach und von Stargard weiterzuschaffen. Zu diesem Zweck legte Gräff eine neue Postlinie von Stettin über Rublack, Stargard, Schwanenbeck, Reeg, Klein Sabin, Zacharin nach Neustettin an. Die Weiterführung über Buchholz, Tuchel, Osche, Neuenburg (Weichsel) wurde dem Amtmann Pahl von der Regierung überlassen. Auf jeder Station sollten zwei Boten mit guten Pferden gehalten werden. Die Wichtigkeit der schnellen Fortschaffung der Nachrichten an Görzke erhellt aus der Aufschrift der Briepakete: „Bei Leib- und Lebens-Strafe sind beghommende Briefe so tages als nachts ohne

⁷⁴⁾ Hirsch a. a. O. Bd. 19, Politische Verhandlungen Bd. 12, S. 104.

⁷⁵⁾ Stettin St.-M. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 3.

⁷⁶⁾ August Riese, Friedrich Wilhelm's des Großen Kurfürsten Winterfeldzug in Preußen und Samogitien gegen die Schweden im Jahre 1678 bis 1679, Berlin 1864, S. 55.

Verseumung der geringsten Minuten zu befördern". Die Briefpakete trugen die Beförderungsvermerke der einzelnen beteiligten Stellen, wodurch sie oft bis zur Unleserlichkeit eng beschrieben waren⁷⁷⁾. Gegen die neue Belastung der Einwohner liefen von den Ämtern viele Klagen ein, die aber nicht anerkannt wurden. Nur eine der Eingaben (vom 9. 11. 1678), die der Amtmann Joh. Konrad Schönewetter aus Reetz eingereicht hatte, soll an dieser Stelle gekürzt wiedergegeben werden: „Befehl wird nachgelebet. Dieweilen aber die Posten (Ämterposten) wöchentlich ohndaß zwei mahl von hier auff Stargard gehen, undt von hiesigem Amt durch Kiezer, welche nicht Pferde besitzen, bestellet werden, die Untertanen aber, so zu reitende Boten müßten gebraucht werden, etwas abgelegen, so habe ich gehorsamst und unterschiedlich vernehmen wollen, ob biß Hassendörff, so eine Meile Weges von hier, undt Schwanenbeck, so 1½ Meil von hier, gedachte Posten nicht durch Kiezer zu Fuß können verrichtet werden, gestalt die selben vermeinen, so geschwind als zu reiten fortzukommen, maßen sie sich der Richtwege gebrauchen könnten". Die Regierung lehnte jedoch den Vorschlag ab und verlangte die Fortschaffung mit Pferden⁷⁸⁾.

Der am 29. 6. 1679 geschlossene, für Brandenburg ungünstige Friedensvertrag von St. Germain war nicht geeignet, das nachbarliche Vertrauen zwischen Schweden und Brandenburg herzustellen. Neid und Mißgunst der andern hatten dem Großen Kurfürsten wiederum die Herausgabe des von ihm eroberten Gebietes diktiert. Verärgert nahm er nun keine Rücksicht mehr auf schwedische Belange und Wünsche. Auf seinen Befehl wurden die Bestimmungen des Danziger Vertrags von 1661 nicht mehr beachtet, vielmehr wurde im Gegensatz zu ihnen die Einzelübernahme der Postsendungen verfügt, wie es Matthiaß gegenüber dem polnischen Beauftragten Hacki schon früher in Aussicht gestellt hatte. Gleich bei der ersten im Dezember 1679 abgesandten Schwedenpost öffnete der Postmeister Pacewiz in Wukow sämtliche verschlossenen Briefbeutel und trug die darin befindlichen Briefe einzeln in die Danziger Karte ein⁷⁹⁾. Die Vorstellungen der schwedischen Regierung über das vertragswidrige Verhalten des Postmeisters wurden mit dem Bemerken zurückge-

⁷⁷⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 13.

⁷⁸⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Nr. 31.

⁷⁹⁾ Berlin-Dahlem G.St.-A. Rep. 11 Nr. 195 Fasc. 3, betrifft die Instruktion für den Postmeister Laurentius Pacewiz; sie enthält 13 Punkte in lateinischer Sprache, die in jener Zeit im Verkehr mit Polen üblich war, obwohl der Ort Wukow seit 1659 endgültig zu Brandenburg gehörte.

wiesen, daß das „Jus postarum“ dem Kurfürsten unstreitig zustehe und daß die Bestimmungen des letzten Friedensvertrages nicht das Postwesen berührten. Außerdem seien auch Vorkehrungen getroffen, daß die vorpommerschen Briefe in Zukunft an den Grenzen, und zwar in Altdamm und in Löcknitz, gewechselt würden. Der Kurfürst billigte diese Entscheidung seiner Regierung am 29. 12. 1679⁸⁰⁾.

Inzwischen hatten sich die Stettiner Kaufleute wiederholt (zuletzt am 3. 1. 1680) an ihren schwedischen Generalgouverneur mit der Bitte gewandt, für die Wiedereinstellung des ehemals am Freitag von Berlin über Prenzlau eingelaufenen, in der Kriegszeit aber aufgehobenen Postwagens einzutreten, weil sonst ihr Handel stocke^{80 a)}). Die wiederholten Klagen veranlaßten die schwedische Regierung, am 6. 2. 1680 nach Stargard zu schreiben. Dabei kam sie auf die alte Streitfrage, die Einzelübergabe der Briefe, zurück und hob hervor, daß nach der ihr neuerdings zugegangenen Nachricht aus Berlin der Kurfürst anderer Meinung als seine Regierung sei. Auf Anfrage erklärte aber der Kurfürst, daß er eine andere Ansicht in Postregalfragen niemals haben könne. Die schwedische Regierung mußte sich hierbei beruhigen. So scharf der Große Kurfürst auch sonst sein Regal verteidigte, mit der Einrichtung eines schwedischen Postwagens zwischen Berlin, Prenzlau und Stettin war er einverstanden. Lange Jahre durfte dieser Postwagen verkehren, und erst 1699 wurde der in schwedischen Diensten stehende Postführer Gottfried Taut in Berlin gezwungen, die Fahrten einzustellen und mit der Zustellung der Briefe aus Stettin aufzuhören⁸¹⁾.

Nach Beendigung des Postkrieges gegen Schweden entbrannte bald ein noch heftigerer gegen Danzig. Nach Abschluß des Friedens von St. Germain glaubten die Danziger Postmeister nach dem Vertrage von 1661 arbeiten zu können, der die Vergütung nach dem Gesamtgewicht der Postbeutel vorsah. Sie blieben die Abrechnung schuldig und verlangten, wenn sie gemahnt wurden, eine eingehende Rechnung mit den alten Portosätzen, als wäre eine

⁸⁰⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 35.

^{80 a)} Stettin St.-A. Rep. 6 Tit. 103 Nr. 29.

⁸¹⁾ Stettin Rep. 6 Tit. 33 Nr. 45. Dessen Vater Johann Taut, der Wirt vom Schwarzen Adler in Berlin, wurde 1682 Postführer der Schweden für diese Strecke. Auch er hatte schon einen Vorgänger, und zwar Andreas Schröder. Im Jahre 1689 richtete Gottfried Taut an die schwedische Regierung in Stettin die Bitte, ihm die im Oktober 1688 versprochene Bestallung zu übersenden und ihm den Titel „Postmeister“ zu verleihen, „wie es in Kurbrandenburg üblich sei“ (Berlin G.P.-A. Abt. XLV Nr. 29).

Änderung niemals vorgenommen worden. Seit neun Monaten schon waren sie säumig, und nur dann und wann gaben sie Abschlagszahlungen in zwar vertragsgemäßer, aber inzwischen entwerteter polnischer Münze. Schließlich waren sie mit 6000 Gulden im Verzuge. Die pommerschen Postmeister verloren die Geduld und hielten die Briefe nach Danzig zurück; das gleiche taten die Danziger mit den nach Königsberg gerichteten Durchgangsbriefen. Der Leidende bei diesem monatelangen Streit, der mit „Protestationen und Reprotestationen“⁸²⁾ fortgesetzt wurde, war der Kaufmann, der neben der erhöhten Briefgebühr noch die besonderen Botenkosten für die Einlösung seiner Briefe in Wuzkow und Stolp tragen mußte. Im weiteren Verlauf des Streites mußte er seine Boten sogar bis Stargard und Berlin schicken. Die Vergeltungsmaßnahme der Danziger wurde aber durch eine brandenburgische Seepostlinie⁸³⁾ von Stolpmünde nach Pillau wirkungslos gemacht. Der Danziger Postmeister Kaspar Richter traf nun alle Vorbereitungen zur Einrichtung einer eigenen Postlinie durch brandenburgisches Gebiet nach Stettin; die im Jahre 1661 erlittene Schlappe war anscheinend in Vergessenheit geraten. Er trat mit dem Stettiner Postmeister Hildebrandt in Verbindung, um ihn zu veranlassen, bei Eröffnung der neuen Linie dem Danziger Kurier einen reitenden Postillion bis zur polnischen Grenze entgegenzuschicken, wo dann die Briefpost jedesmal gewechselt werden sollte. Die schwedische Regierung hatte aber keine Lust, sich in ein aussichtsloses Unternehmen einzulassen, und versagte ihre Hilfe⁸⁴⁾. Die Umgehung Danzigs durch die Seepostlinie zwang dann den Danziger Postmeister zum Nachgeben. Die Kaufmannschaft hatte ihm auch erklärt, daß sie mit der Umleitung der Briefe über Berlin und der damit zusammenhängenden Portoerhöhung durchaus einverstanden sei⁸⁵⁾ und beauftragte ebenfalls den Danziger Kaufmann L. Dilges, in der Streitfrage mit Michael Matthiaß in Berlin zu verhandeln. Gleichzeitig wurde von ihrer Seite auf den polnischen Generalpostmeister Paul de Gratta in Danzig eingewirkt, der sich

⁸²⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 1 und 7 enthalten die Druckschriften.

⁸³⁾ Die Seepost bestand mehrere Monate; die Verbindung zwischen Stolp und Stolpmünde wurde durch Reiter aufrechterhalten, die von Matthiaß noch im Oktober 1680 auf die Linie so verteilt wurden, daß eine schnellere Beförderung als bisher erzielt wurde (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 36).

⁸⁴⁾ Engelhardt a. a. O. S. 53.

⁸⁵⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 70. „Nichts besser und sicherer für unsere Briefe, als solche über Berlin gehen zu lassen“, schrieb Dilges als Vertreter der Kaufmannschaft an den Danziger Rat.

schließlich bereit erklärte, die Schuld von 6000 Gulden zu tilgen. Die regelmäßige Postverbindung wurde darauf in brandenburgischem Sinne wiederhergestellt.

Schweden hatte es also abgelehnt, den schwergekränkten brandenburgischen Nachbarn durch irgendwelche Gewaltmaßnahmen noch mehr zu reizen. Man hatte vielmehr den Wunsch, die in den letzten Jahren angehäuften Meinungsverschiedenheiten in Grenzfragen und auf postalischem Gebiet, unter denen Schweden sehr litt, in entgegenkommender Weise zu beseitigen. Man einigte sich auf eine Zusammenkunft der gewählten Kommissare im schwedischen Altdamm und im brandenburgischen Kolbæk, wo abwechselnd getagt wurde. Die Verhandlungen zogen sich vom April bis Dezember 1684 hin und wurden dann brandenburgischerseits als aussichtslos abgebrochen. Erst im März 1697 wurden neue Verhandlungen eröffnet und wiederum in Altdamm und in Kolbæk geführt. Die Schweden stellten entsprechend der königlichen Anweisung in der Postfrage folgende Mindestforderungen: 1. Ungeöffnete Fortschaffung der schwedischen Felleisen auf dem kürzesten Wege von Stettin nach Memel und umgekehrt gegen vierteljährliche Bezahlung nach dem Gesamtgewicht der Felleisen. 2. Wöchentliche Abwechselung der Schweden und der Brandenburger in der Postfahrt zwischen Stettin und Stargard und die gleiche Fahrordnung zwischen Berlin, Stargard und Stettin⁸⁶⁾. Für Schweden war der Zeitpunkt für Verhandlungen jetzt insofern günstig, als der Kurfürst Friedrich ein gutes Freundschaftsverhältnis mit dem schwedischen Nachbarn herbeiführen wollte; sein Ziel war die Erringung der Königskrone, wobei der schwedische König ihm helfen sollte. Dieser konnte auch mit dem Ergebnis der Verhandlungen, soweit sie nicht die Postfragen betrafen, durchaus zufrieden sein. Bei der Postregalfrage hatte aber der junge Kurfürst ebensowenig nachgegeben wie einst sein Vater. Brandenburg war es zustatten gekommen, daß der schwedische Generalgouverneur Graf Nikolaus Bielke der Verhandlungsleiter der Gegenseite war; denn Bielkes Stellung war von der Verschwiegenheit der Berliner abhängig, wie sich aus folgendem ergibt:

Graf Bielke hatte mit List und Drohung von den mecklenburgischen Herzögen die Erlaubnis erhalten, eine Postlinie von Stettin über sein Gut Schönwalde, Neubrandenburg, Waren, Grüner Jäger, Settin, Wittenburg, Schwarzenbeck nach Hamburg anzulegen, auf der er angeblich die für seinen Haushalt notwendigen Vorräte herbei-

⁸⁶⁾ Stettin St.-U. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 53 a.

schaffen wollte. In seinem Schreiben ließ er auch durchblicken, daß die neue Postlinie gleichzeitig den im Bremischen liegenden schwedischen Truppen von Nutzen sein würde. Anfang 1690 war diese sogenannte Rügenpost^{86a)} im Betrieb. Entgegen seinen Angaben benutzte Bielke jedoch diese Postlinie hauptsächlich zur Fortschaffung von unterwertigen Münzen, die er zunächst mit dem Einverständnis des Königs, dann aber gegen dessen ausdrücklichen Befehl für den in dieser Hinsicht berücktigten Grafen von Sagn-Wittgenstein-Hohnstein in der Stettiner Münze herstellen ließ. Obwohl die Prägung geheim geschah und schwere Strafen dem Verräter angedroht waren, hatte die Öffentlichkeit von Bielkes Treiben erfahren⁸⁷⁾. Auch nach Berlin war die Nachricht von der Prägung der unterwertigen Münzen und ihrer Versendung durch die neu angelegte Rügenpost gedrungen, und man wußte dort zweifellos, daß Bielke gegen den Willen seines Königs handelte. Kurz entschlossen ließ man die Rügenpost bei Lök-nitz, wo sie brandenburgisches Gebiet berührte, von Dragonern einfangen und nach Berlin schaffen. Die Untersuchung des Wagens ergab die Richtigkeit der Vermutung. Nach langen Verhandlungen Bielkes mit der kurbrandenburgischen Regierung in Berlin wurde zwar das Fuhrwerk herausgegeben, nicht aber das beschlagnahmte Geld. Die Berliner meldeten nun den Tatbestand nicht nach Stockholm, sondern zogen es vor, den schwerbelasteten Bielke, mit dem jetzt ein leichtes Verhandeln war, in der einflußreichen Stellung eines Generalgouverneurs zu belassen.

Bei der Eröffnung der Verhandlungen im März 1697 war Bielke noch in Stockholm, wo er die mündlichen Anweisungen für seine Verhandlungstaktik und die schwedischen Mindestforderungen empfing; vertreten wurde er in Altdamm und Kolbäck von dem Regierungsrat Jäger, der sein eingeweihter Helfer bei dem Münzvergehen war. Bielke wurde bald nach seiner Ankunft in Pommern vom Kurfürsten nach Berlin eingeladen, um dort noch vor der Abreise des Kurfürsten nach Kleve die zur Verhandlung stehenden Streitfragen zu „ord=

^{86a)} Der Kampf des Großen Kurfürsten um sein Postregal hatte andere deutsche Fürsten veranlaßt, dieses Recht jetzt mehr als früher eifersüchtig zu behüten. Der Antrag auf Durchführung von „regulären“ Posten wurde von den Nachbarn in der Regel abgelehnt; deshalb erbat man jetzt häufig die Genehmigung zur Anlage einer Postlinie, auf der nur die Bedürfnisse für die Hofküche herbeigeschafft werden sollten. Aus diesen sogenannten Rügenposten wurden nachher meist regelrechte Postverbindungen.

⁸⁷⁾ Friedrich Frh. von Schrötter, Die Münzstätte von Stettin, Berlin 1910, S. 96 ff.

nen"⁸⁸⁾. Bei den nun beginnenden Unterredungen kam es in wenigen Tagen zu einer Einigung über das Postwesen, aber in einer Weise, wie die schwedische Krone es nicht erwartet hatte. Offenbar war ein Druck auf Bielke ausgeübt worden. Der sonst so gewandte Diplomat hatte bei den Brandenburgern nichts erreichen können, und es mutet eigenartig an, wenn er in seinem Bericht darüber schreibt, daß man ihnen dies „soeben nicht verdenken könne“. Er führt dann weiter aus, daß es sehr wenig die Belange des Königs, aber desto mehr die Belange der Postmeister, und zwar besonders des Stettinischen, berühre, und daß es mehr Schaden als Vorteil bringen dürfte, einen eigenen Kurier nach Polen zu halten. Alles, was er für seinen König erlangte, war, daß der Kurfürst aus besonderer „Deferenz“ sich dazu verpflichtete, die Briefe der schwedischen Krone und deren Regierung in besonderen Paketen fortschaffen zu lassen. Der übrige Briefverkehr aber erfuhr nicht die geringste Verbesserung; die Briefe mußten nach wie vor einzeln nachgewiesen werden und erlitten durch die Umarbeitung eine nicht geringe Verzögerung. Auch die durch Punkt 2 vorgeschlagene Abwechslung in der Postfahrt zwischen Stettin—Stargard und Stettin—Stargard—Berlin war von Bielke nicht erreicht worden, er hatte sich vielmehr ohne lange Widerrede mit dem brandenburgischen Vorschlag einverstanden erklärt, der die Auswechslung der Postsendungen an den Grenzen vorsah. Das zusammengefaßte Ergebnis der Verhandlungen zeigt also bei Punkt 1 ein geringes Zugeständnis, indem die Briefe des Königs und seiner Regierung in verschlossenen und versiegelten Paketen durch das brandenburgische Gebiet ungeöffnet befördert werden sollten, und bei Punkt 2 die starre Ablehnung. Es wird auffallen, daß der Kurfürst den Postwagen zwischen Stettin, Löcknitz, Prenzlau und Berlin und in umgekehrter Richtung von den Schweden unterhalten ließ, aber in der Richtung auf Stargard heftigsten Widerstand entgegensetzte. Die Lösung ist darin zu finden, daß jener Weg nur den lokalen und wenig einbringenden Postverkehr zwischen Stettin und Berlin und den am Kurs liegenden unbedeutenden Orten zu bewältigen hatte, während die Stargarder Straße für den einträglichen Durchgangsverkehr neben dem lokalen Verkehr in Frage kam. Zu dem geringen Zugeständnis meinte Bielke weiter, daß es „reiffere Erwägung“ fordere, ob man eine Änderung in der Postfahrt machen solle, „sintemahlen dieser Ursache halber auff so kurzen Wegen neue Postillions, Posthäuser (in Altdamm und Löcknitz,

⁸⁸⁾ Engelhardt a. a. O. S. 97 ff.

falls die Auswechslung der Briefe dort gewünscht würde) und Fuhren anzurichten, die Kosten nicht nachbringen, sondern dieses sonst nützliche Regale ziemlich versalzen und fast inutil machen würde"⁸⁹⁾.

In Stockholm fiel natürlich der starke Gegensatz auf, in dem der abgeschlossene Vertrag zu den Belangen der Krone stand, und man konnte dort mit Recht darauf hinweisen, daß Bielke gemäß seiner Instruktion vor dem Abschluß zu einer Anfrage in Stockholm verpflichtet gewesen wäre. Dementsprechend schob man die Ratifikation des paraphierten Vertrages hinaus. Zu seiner Verteidigung führte Bielke später aus, daß die kurfürstlichen Minister ihm vorgestellt hätten, wie gering die Zahl der über Stettin nach Riga gerichteten Briefe sei und daß meist nur 10 bis 12 Briefe im ganzen Jahr befördert würden. Obwohl es nicht der Mühe wert sei, wegen dieser geringen Zahl eigene Postbeutel fertigen zu lassen, wolle er doch noch nachträglich versuchen, hierin etwas zu erlangen. Bald erkannte man aber in Stockholm, daß er nichts unternahm und daß er den Brandenburgern noch mehr nachgegeben hatte, als man schon wußte. Nach Verlauf eines Monats übersandte er nämlich einen Brief des kurfürstlichen Oberpräsidenten von Dantekmann, in dem dieser u. a. mitteilte, daß der bei Bielkes Berliner Anwesenheit getroffenen Abrede gemäß vom 1. Oktober ab ein zweiter Postwagen auf der Strecke von Berlin über Stargard nach Stettin verkehren werde. Bielke erklärte dazu, daß er die Anlage dieser Doppelpost bewilligt habe, weil sie auf kurfürstlichem Gebiet laufe, vom Kurfürsten unterhalten werde und den Belangen des Königs keinen Schaden tue, sondern nach allgemeiner Ansicht für Handel und Gewerbe höchst nützlich sei. Diese zweite Post Berlin—Stettin war ja aber gerade ein Punkt im Programm der schwedischen Regierung und sollte durch die wechselweise Fahrt verhindert werden. Es ist daher zu verstehen, mit welchen Empfindungen man diese Mitteilung in Stockholm aufnahm. Auf Grund der Anmerkungen im Kanzleikollegium schrieb der König, daß es besser sei, dieses Postwerk unabgemacht bis zu einer andern Zeit „in statu quo“ zu belassen, als durch einen Abschluß sein Recht aufzugeben und sich selbst „in perpetuum zu präjudiciren“. Wenige Wochen später wurde Bielke verhaftet und in der Folge zum Tode verurteilt⁹⁰⁾.

Im Juni 1698 kam es zur Erneuerung des Bündnisses zwischen Brandenburg und Schweden. Noch immer aber harrte der von Bielke

⁸⁹⁾ Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 53 a.

⁹⁰⁾ v. Schrötter a. a. O. S. 148.

abgeschlossene Vertrag der Genehmigung des schwedischen Königs. Jetzt wurde diese Frage wieder aufgenommen. Schon im Januar ernannte der König eine Kommission von fünf Räten, welche die Abmachungen des Jahres 1697 nochmals einer Prüfung unterziehen sollten. Der Kurfürst betraute mit der Führung der neuen Verhandlungen seinen außerordentlichen Gesandten in Stockholm, den Grafen zu Dohna. Dieser gab gleich in der ersten Besprechung die Erklärung ab, daß der Kurfürst in der Postregalfrage nicht nachgeben könne, weil das die größte Unordnung in seinem Postwesen hervorrufen würde. Da er außerdem die Post an der Grenze wechseln lassen wolle und also in dem königlichen Gebiet kein „jus territoriale“ begehre, erwarte er, daß auch der König keine derartigen Forderungen stellen werde. Nach langwierigen Verhandlungen, die sich infolge der brandenburgischen Bedenken bis zum Dezember hinzogen, kam man schließlich zu einer Einigung, die sich von dem alten Vertrage nur darin unterschied, daß man den beiderseitigen Postmeistern die endgültige Festlegung der Wechselstationen überließ. Am 22. 12. 1698 wurde der Vertrag von den Bevollmächtigten unterschrieben. Die Einigung bedeutete zweifellos eine Niederlage Schwedens; die Versäumnisse Bielkes hatten nicht wiedergutmacht werden können.

Die 1660 von Polen erzwungene Aufhebung des kurbrandenburgischen Postamts in Danzig und die Unterbrechung der Postlinie Memel—Kleve durch die Einschlebung der polnischen Strecke Narmel—Wuzkow war in Berlin nicht vergessen worden. Die Gelegenheit zur Wiedererlangung des Verlorenen bot sich 1695, als der König von Polen durch den Bischof Zaluski von Plock und seinen Generalpostmeister Sardy die Genehmigung zur Anlegung einer Reitpost von Warschau nach Brüssel bei der brandenburgischen Regierung in Berlin beantragte. Als „gebührende Satisfaction“ verlangten die Brandenburger in Anbetracht der entstehenden Unkosten, daß 1. dem Danziger Postamt für die über Wuzkow oder Narmel geleiteten Sendungen von den brandenburgischen Postmeistern nur 2 statt der bisher gezahlten 3 poln. Groschen zu erstatten seien, 2. der Kurfürst eine Küchenpost zur Beförderung von „Ballots und großen Paquets außer den dazu gehörigen Brieffen“ von Danzig nach Wuzkow anlegen dürfe, 3. der seit 1694 zwischen Königsberg und Danzig laufende Postwagen nicht mehr vor dem Danziger Posthause, sondern vor der Wohnung des brandenburgischen Residenten in Danzig halten solle⁹¹).

⁹¹) Berlin G.P.=A. Abt. XVI Nr. 79.

Es ist möglich, daß dem Kurfürsten, wenn er darauf bestanden hätte, alle drei Punkte bewilligt worden wären, deren praktische Auswirkung den Zustand vor 1660 herbeigeführt hätte. Die Küchenpost sollte nämlich zu der verlorenen Postlinie Narmel—Wukow und die Wohnung des Residenten zu dem aufgegebenen brandenburgischen Postamt in Danzig verhelfen. Das werden auch der polnische König und seine Ratgeber bedacht haben, als sie die Punkte 2 und 3 wegen des „großen Präjudiz und Nachteils, so daraus mit der Zeit erwachsen dürfte“, ablehnten und auf den großen finanziellen Vorteil hinwiesen, den schon der Punkt 1 den Brandenburgern bringen würde. Der Kurfürst gab sich mit dieser Entscheidung zufrieden; denn es lag ihm viel daran, auch mit Polen gute Nachbarschaft zu pflegen, weil er schon um diese Zeit an die Erringung der Königskrone dachte.

Bei dieser Gelegenheit hatte übrigens der König von Polen auch daran erinnert, daß er dem Kurfürsten schon die Anlegung einer Reitpost durch das polnische und das Danziger Gebiet erlaubt habe, die für das kurfürstliche Postwesen von außerordentlichem Nutzen sei. Diese sogenannte geschwinde Post war tatsächlich im Mai 1686 vom König von Polen genehmigt worden und hatte Mitte Mai ihren Betrieb aufgenommen⁹²⁾. Sie entsprang in Nimwegen und kam nach acht Tagen am Endpunkt in Memel an; von Berlin bis Danzig gebrauchte sie 64 Stunden. Zweifellos war die Reitpost für die Beförderung eiliger Briefe nach dem Osten recht nützlich, aber sie kostete viel Geld^{92a)}, während die gewünschte Fahrpost mit ihrer Personen- und Paketbeförderung einen Überschuß ergeben hätte. Die geschwinde Post stellte übrigens die erste wirkliche Verkehrsverbesserung brandenburgischerseits dar.

Im Jahre 1695 entschloß sich der Kurfürst, die Postlinie von Nau-gard über Greifenberg, Kolberg nach Köslin zu verlegen, um diesen Städten den Reiseverkehr zuzuwenden, den sie ehemals hatten^{92b)}. Noch in demselben Jahre wurden die Gutsherren und Schulzen auf-

⁹²⁾ Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 56. — Ebenda Nr. 57 befindet sich ein ungebrauchter Stundenzettel dieser Reitpost, den Michael Matthiaß der Stadt Danzig übersandt hatte.

^{92a)} Die kurze Strecke von Danzig bis Wukow forderte jährlich allein einen Zuschuß von 200 Rtlr. (Danzig St.-A. Rep. 300 Tit. 26 Nr. 56).

^{92b)} Der Körliner Postmeister Johann Ludeloff wurde damals nach Kolberg versetzt, er mußte nach der Aufhebung der Postlinie wieder nach Körlin umziehen (Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 52 und Berlin G. P.-A. Abt. XLIV Nr. 100).

gefordert, die Wege instandzusetzen. Im Mai 1696 war jedoch noch nichts geschehen. Der Baumeister Victor de Port schlug vor, trotzdem mit der Postfahrt zu beginnen, weil die Wege um diese Zeit einigermaßen „capabel“ seien, und damit die Anlieger „zu Reparation animiret“ würden. Außerdem könnte man dann am besten feststellen, wo die Instandsetzung am nötigsten sei. Der Landadel war aber der beabsichtigten Neuerung abgeneigt. In einer Eingabe an die Regierung legte er dar, daß die Postillione „auf ihre Function pfeissend“, gewöhnlich rücksichtslos über die Acker und Wiesen führen und daß die Wege durch die Postkaleschen noch mehr ausgefahren würden. Der Streit zog sich bis 1697 hin, und der Widerstand der Weganlieger wurde immer größer. Herr von Rameke = Barchmin ließ sogar einen breiten Graben über den Weg ziehen, um zu verhüten, daß sein Weg eine Poststraße werde. Nach langen Verhandlungen ließ er den Weg wiederherstellen, inzwischen hatte aber der Postwagen den Umweg über den Acker nehmen müssen. Ein Herr von Rameke = Strippow ließ den Postillion mit seinen Säulen aus seiner Herberge vertreiben und zwang ihn, mit seinen Pferden unter freiem Himmel zu übernachten. Auch die Dorfbewohner setzten Widerstand entgegen, indem sie bald die Saat und die Ernte, bald die Holzabfuhr und die Witterung vorschützten, wenn sie an die Ausbesserung der Wege ernstlich erinnert wurden. Die in Berlin verschwägerten Großgrundbesitzer erreichten schließlich 1698 einen Beschluß des Ministeriums, der die Post auf den alten Weg zurückführte⁹³).

Inzwischen waren allerdings die Städte, die einst ebenso unklug wie die Dörfer und Grundbesitzer gehandelt hatten, zur besseren Einsicht gekommen; sie baten nun wiederholt um die Rückverlegung der Fahrpost. Die Stadt Kolberg behauptete dabei in ihrem Antrage vom 10. 4. 1698, daß die Wege nicht so schlecht gewesen seien wie die Säule der Postillione⁹⁴). Diese nachträglichen Bemühungen waren aber ergebnislos. Erst 1714 ließ König Friedrich Wilhelm I. die neue Linie wieder zu „Beforderung der Commercen“ anlegen, diesmal aber auf Kosten der Post, um neue Widerstände der Anlieger zu verhüten⁹⁵). Auch zu früherer Zeit war schon die Verkehrsfeindlichkeit mancher Anlieger zutage getreten, wenn ihre Belange irgendwie in Mitleidenschaft gezogen wurden. So ließ z. B.

⁹³) Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 52.

⁹⁴) Berlin G.P.-A. Abt. XLIV Nr. 100.

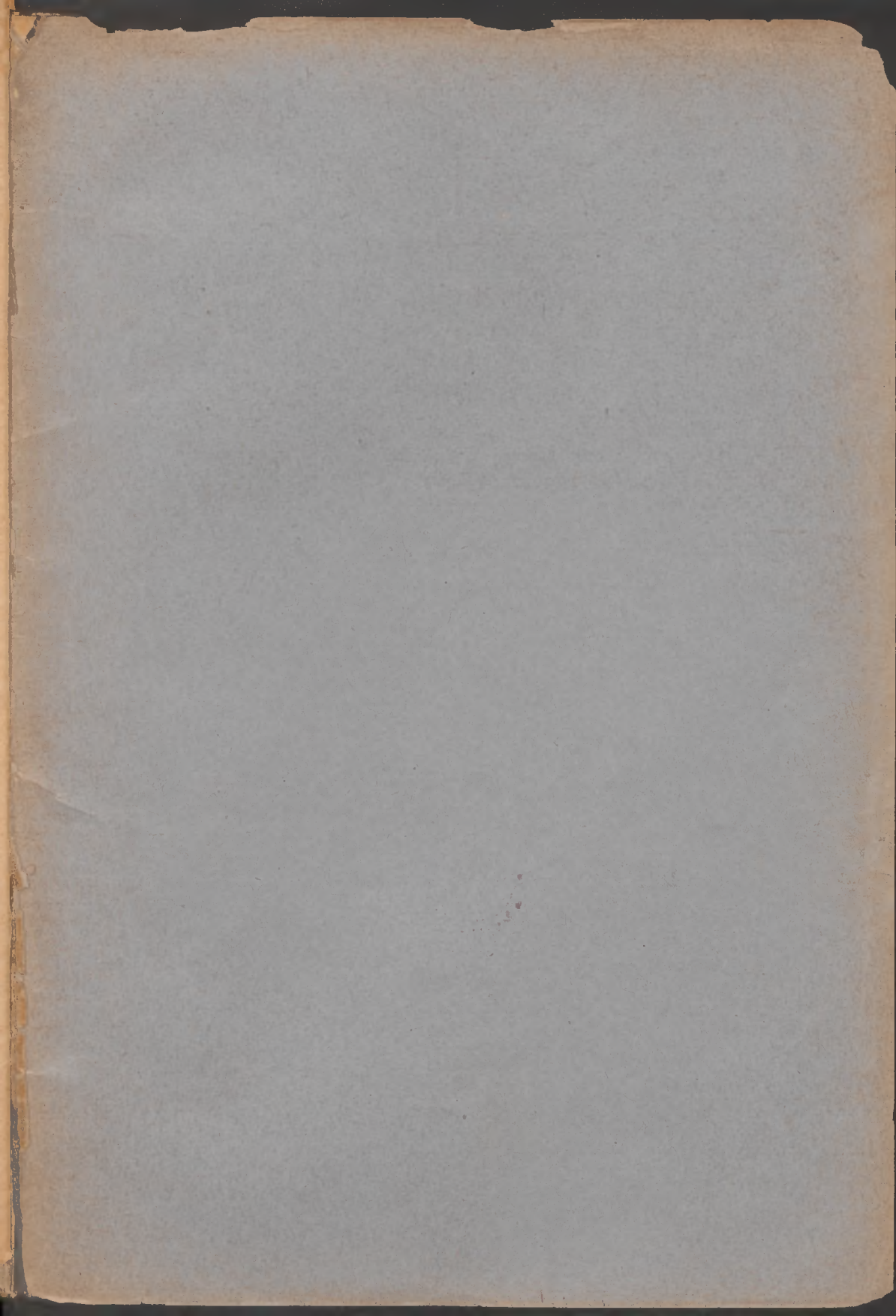
⁹⁵) Stettin St.-A. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 16.

die Witwe von Zikewitz in Lupow 1663 ihre Brücke über die Lupow abreißen, weil die Post den Übergang mitbenutzte. Die Witwe verlangte einen Revers, daß „solches ohne den Praejudiz der Eigentümerin“ geschehe. Der Postmeister Jäger in Stolp bat den Kurfürsten dagegen einzuschreiten, weil sowohl die Reisenden als auch die Postsendungen beim Durchfahren des breiten Flusses gefährdet würden. Der Kurfürst verlangte zwar von der streitbaren Witwe die sofortige Wiederherstellung der Brücke „kraft Unsers Postregals“, aber er befahl der hinterpommerschen Regierung zu gleicher Zeit, den verlangten Revers zu geben⁹⁶⁾.

Die vorstehend geschilderten Tatsachen lassen erkennen, daß sich dem Bestreben der Herrscher Brandenburgs, ihr landesherrliches Postregal in Pommern zu begründen, auszubauen und ungeschmälert zu erhalten, im Laufe der Jahre immer wieder Schwierigkeiten und Widerstände innerer und äußerer Art entgegengestellt haben, daß diese Widerstände aber, vor allem dank der Tatkraft und Fähigkeit des Großen Kurfürsten, überwunden worden sind, bis dieses Regal von keiner Seite mehr ernstlich bestritten wurde. Erst als das erreicht war, war eine dauerhafte Grundlage für einen planmäßigen Ausbau und eine großzügige Vervollkommenung des Postwesens geschaffen. Dieses erfuhr zwar auch künftig noch in Kriege- und Notzeiten hier und da wieder einen Rückgang. Aber solche Rückschläge wurden bald wieder überwunden, und das Postwesen konnte, im großen gesehen, nunmehr eine ständig aufsteigende Linie verfolgen.

⁹⁶⁾ Stettin St.-M. Rep. 7 Tit. 19 Nr. 49.





Biblioteka
AP w Koszalinie
O. Shupsk

335