

Die Post im Kreise Anklam von ihrer Entstehung bis auf die heutige Zeit.¹⁾

Von Paul Rohde, Anklam.

Finkenbrück—Borkenfriede.

Jahre hindurch war ich bemüht, etwas Genaueres über die Postexpedition und Posthalterei Finkenbrück in der Südostecke des Kreises Anklam zu erlangen. Viele Anzeichen (Briefumschläge) deuteten darauf hin, daß in den Jahren um 1850 bis 60 in Finkenbrück ein für damalige Verhältnisse starker Postverkehr gewesen sein muß. Jrgendwelche Aufzeichnungen aber waren nirgends vorhanden.

¹⁾ Fortsetzung von Jahrgang 1933 S. 55 und 1935 S. 79.

Durch Zufall und freundliche Vermittlung eines Stettiner Sammlers gelang es, 2 Aktenstücke betreffend „Dienstbetrieb, Einrichtung und Revision der Postexpedition in Finkenbrück“ auszugraben, die dann auch von der Reichspostdirektion Stettin zur Einsichtnahme herausgegeben wurden. Wenn auch diese Akten Lücken zeigen, so ist es nun doch eher möglich, auf Grund dieses Fundes, ergänzt durch eigene mühevollen Kleinarbeit, ein Bild zu geben, wie es damals postalisch in dieser Ecke unseres Kreises aussah. Ich muß meine eigene Arbeit

dahin verbessern, daß Finkenbrück eher Postanstalt wurde als Ducherow.

In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bestanden in unserer Gegend Postämter in Anklam, Uckermünde und Pasewalk und Postexpeditionen in Jarmen und Finkenbrück, von denen die letztere Anklam unterstellt war. Es war damals noch nicht üblich, daß auf dem platten Lande die Postsendungen ins Haus gebracht wurden. Eine Zustellung, wie sie heute ist, wurde in unserer Gegend in den Jahren 1847—1870 eingeführt. In dieser Zeit traten die ersten Landbriefsammler, wie sie damals genannt wurden, in Tätigkeit.

Ein Bericht aus Anklam an das General-Postamt in Berlin aus dem Jahre 1847 gibt Kunde über die Einrichtung einer Landbriefbestellung in der Umgegend von Ferdinands-hof. Er lautet:

In dem hier gehorsamst beigelegten Berichte vom 29. d. Mts. trägt die Postexpedition in Ferdinands-hof Folgendes in Betreff der dort einzurichtenden Land-Brief-Bestellung vor:

Nach dem beigelegten Orts-Verzeichniß ist die Bestellung der Correspondenz nach und von dem Lande nur zweimal wöchentlich und hierzu die Anstellung eines Land-Brief-Bestellers erforderlich. Militär-Invaliden, mit einem Versorgungsschein versehen, sind zur Besetzung der Stelle dort und in der Umgegend gar nicht vorhanden.

Zu der Stelle gemeldet haben sich

1. der Invalide Streckert ohne Versorgungsschein, bereits 61 Jahre alt,
2. der dortige Briefträger und Wagenmeister Ziemann.

Der p. Streckert, der einen Gnaden-Thaler aus der Königl.-Kreis-Steuerkasse in Ucker-münde bezieht, ist mit den Anstellungsbedingungen einverstanden, kann eine Caution nicht leisten, ist vielmehr ganz arm und nimmt für den Fall, daß er auf seine Gnaden-Unterstützung Verzicht leisten muß, einen Lohn von jährlich 100 Thaler in Anspruch.

Der p. Ziemann kann die erforderliche Caution leisten, ist bereits 13 Jahre im Postdienst tätig, unterwirft sich den Anstellungsbedingungen und stellt die Festsetzung des ihm zu gewährenden Lohns Einem Hohen General-Post-Amt anheim.

Dem Höchsten Ermessen erlaube ich mir hiernach die Einrichtung dieser Landbrief-Bestellung ehrerbietigst anheimzustellen.

Meißner.²⁾

Das General-Postamt in Berlin entschied sich für Ziemann und bewilligte den von der Postexpedition Ferdinands-hof mit ihm vereinbarten Lohn von jährlich 100 Talern, wofür Ziemann angeblich an 4 Tagen der Woche 6½ bis 7 Meilen „tour und retour“ zurückzulegen haben würde³⁾. Die Anschaffung der vorge-schriebenen Hauptabzeichen eines Landbrief-stellers, bestehend in Mütze mit orangefarbenen Streifen und einem Armschilde, mußte er aus eigenen Mitteln bewirken. Ehe er jedoch sein Amt antreten durfte, mußte Ziemann eine Kaution von 50 Tlr. stellen. Er selbst war arm, und so ließ ihm diese Summe, die bei der königlichen General-Post-Kasse übersandt wurde, der Amtmann Adolph Gensauge auf Wschersleben bei Ferdinands-hof.

Johann Friedrich Ziemann, der bereits als Privat-Wagenmeister am 27. Mai 1841 ver-eidigt war, trat nun sein Amt am 1. September 1847 als Landbriefträger an, nachdem er am 10. August 1847 einen vier Seiten langen Kon-trakt unterschrieben hatte. Zwei Ferdinands-höfer Einwohner mußten das Schriftstück mit-unterschriften, aus dem hervorgeht, daß Z. seine 100 Taler von der Postkasse in Anklam erhielt. Dann folgt ein Verzeichnis, welche Ortschaften Ziemann begehen mußte. Am Montag und am Donnerstag ging er nach Sprengersfelde, Zarow, Bouisenhof, Borkenthal, Annen-hof, Büß, Heinrichshof, Neundorf, Curtshagen, Rathebur, Marienthal, Wittstock, Demniß, Al-twigshagen, Borkenfriede, Finkenbrück und zu-rück nach Ferdinands-hof. Am Dienstag und Sonnabend versah er die Ortschaften Blumen-thal, Schlabrendorf, Meiersberg, Bevernteich, Wschersleben, Heinrichsruh, Friedrichswalde und Neuenfund.

Im Jahre 1848 wurde die Postexpedition von Ferdinands-hof nach Finkenbrück verlegt. Der erste Vorsteher, damals Postexpediteur ge-

²⁾ Meißner, Postdirektor in Anklam von 1836 bis 1851.

³⁾ Das wären über 50 km täglich. Wenn man die nachfolgend angegebenen Wege auf der Karte ausmisst, so sind die Tagesleistungen etwa 35 bis 40 km immerhin noch beträchtliche Strecken, wenn man sie viermal in der Woche zurücklegen muß.

nannt, hieß Plath, der bis zum 1. April 1856 dort blieb. Dem Leiter der Postexpedition in Finkenbrück stand ein Postexpeditionsgeselle zur Seite, ferner 1 Wagenmeister, 1, später 2 Landbriefträger und 13 Postillione von der Posthalterei. Die Posthalterei hatte in all den Jahren in Finkenbrück der Gutspächter Seegebrecht. Die Postexpeditionsgesellen wechselten alle Augenblicke. Sie erhielten monatlich 6 Taler und freie Station bei dem jeweiligen Vorsteher der Postexpedition. 1855 war in Finkenbrück der Gehilfe Carl Schienemann, 1859 waren es Otto, Neubauer und Korchow, 1860 ein Henkel, und 1861 ein Müller. Das Anklamer Postamt hatte in denselben Jahren 7 Beamte, den Postdirektor mit eingeschlossen. Die Hauptarbeit hatte Finkenbrück in der Beförderung der Reisenden, bis die Eisenbahn dies übernahm. Vor Eröffnung der Eisenbahn (1863) ging ab 1843 der Postkurs von Stralsund über Anklam, Finkenbrück und Pasewalk nach Passow in der Uckermark, wo die Bahn Berlin—Stettin erreicht wurde. Pferdewechsel war, soweit die Strecke hier in Frage kommt, in Anklam, Finkenbrück und Pasewalk. Die Postillione gehörten zu den Pferden, während die Postkondukteure, die den Wagen begleiteten, in Stralsund wohnten und von Stralsund bis Passow und zurück mitfuhren. Eine gewöhnliche Fahrpost gebrauchte von Stralsund bis Passow 19½ Stunden, eine Schnellpost nur 15 Stunden. Ein Pferdewechsel mußte schnell bewerkstelligt werden.

Und was kostete damals eine Reise in der Postkutsche? Schnellposten 7—8 Sgr., Personenposten 4—6 Sgr. die Meile. Es kostete z. B. eine Reise von Stralsund nach Passow im Jahre 1848 mit der Schnellpost 5 Taler 28 Sgr., mit der Personenpost 4 Taler 13½ Sgr.

Es wird wohl manches Mal recht lebhaft in Finkenbrück zugegangen sein. Postfuhrwerke brachten Leben und Aufregung. Klappete ein Pferdewechsel nicht oder gab es Verspätungen, so wurde es gemeldet, und die Stettiner Postdirektion drohte und setzte Strafen fest. Am 3. Januar 1859 versäumte die nachts um 12,05 Uhr ankommende Schnellpost von Stralsund nach Passow in Finkenbrück 15 Minuten wegen Bestellung von 3 neunfüßigen Bei-Chaisens und Verladen großer und schwerer Stücke. Und weil nun in Pasewalk durch das Zusammenreffen mehrerer Posten die Verspätung noch

vergrößert wurde, wurde in Passow der Zug nach Berlin nicht erreicht. Ein Jahr später beschwerten sich die Postkondukteure, daß in Finkenbrück das Postbüro des Nachts nicht früh genug geöffnet würde, obgleich die Ankunft durch den Postillion mit der Posttrompete rechtzeitig signalisiert worden wäre. Der Postinspektor Schiffmann, ein häufiger, aber nicht gern gefeher Gast in Finkenbrück bemängelte in einem Revisionsbericht 1860, daß mehrere Pferde der Posthalterei sich in einem mittelmäßigen Futterzustand befänden. Der Posthalter Seegebrecht schrieb dieses den großen Anstrengungen in dem verfloffenen Winter und dem starken Verkehr zu. Auch sei die Beschaffenheit der Poststraße eine schlechte. Im Winter mußte Seegebrecht 48, sonst 38 Pferde für den Postdienst bereithalten. Aus einer Aufstellung aus dem Jahre 1860 geht hervor, daß Seegebrecht monatlich 1100 Taler aus der Postkasse für Personen, Extraposten usw. erhielt. In dieser Summe war auch die Miete für die Posträumlichkeiten enthalten.

Jeder Reisende, der mit der Postkutsche fuhr, mußte im Besitze eines Passagier-Billets sein. Es enthielt die Bezeichnung der zu benutzenden Wegstrecke, die Preisangabe und die Abgangszeit. Man hatte 30 Pfd. Gepäck frei. Durch Zufall erlangte ich zwei Passagier-Billets von 1861/62. Der Inhaber dieser Scheine reiste von Stettin nach Treptow (Toll.) über Pasewalk, Finkenbrück und Anklam. Abfahrt von Stettin nach Pasewalk am 31. Dez. 1861, vormittags 10¼ Uhr. Das Fahrgeld betrug für 5¼ Meilen 1 Taler 5 Sgr. 6 Pfg. Die Weiterreise von Pasewalk nach Anklam erfolgte am 1. Januar 1862 in der Frühe um 2,15 Uhr. Diese Strecke (6¼ Meilen) kostete 1 Taler 20 Sgr. In Anklam hatte der Reisende Anschluß um 7,30 Uhr nach Treptow (Toll.)⁴⁾

Der Verkehr mit dem Publikum am Postschalter war damals in Finkenbrück nur gering.

Ende 1855 wurde die tägliche Briefbestellung eingeführt (außer Sonntags) und der Bezirk geteilt, nachdem die Ortschaften Heinrichswalde, Rothemühl, Neuensund und Schwarzenau der Postexpedition in Straßburg (Uckermark) zugeteilt worden waren.

⁴⁾ In Anklam hatte diesen Fahrchein der Postsekretär Steinbart unterschrieben.

Der genannte Ziemann erhielt den südlichen und der neuangenommene Landbriefträger Friedrich Bassow, wohnhaft zu Lübs, den nördlichen Bezirk. Bassow, der in Lübs geboren war, war von Beruf Kellner und Bedienter. Nachdem er 6 Jahre bei einem Berliner Regiment gedient hatte, wurde er als Militärintalide entlassen. Am 28. Oktober 1855 leistete er den Diensteid für Beamte evangelischen Glaubens, der im Bericht wörtlich angeführt ist.

Jahre kommen, Jahre gehen. Ziemann wurde alt. Das Laufen wurde ihm sehr schwer, namentlich im Winter, wo er bei Schnee und Frost kaum seine Füße noch erwärmen könne. Alte Frostschäden an denselben brachen immer wieder auf, und dabei konnte er dann keine Stiefel tragen. Einen Sohn aus seiner kinderreichen Familie hatte er als Wagenmeister für 40 Taler jährlich bei der Postexpedition Finkenbrück untergebracht. Am 1. Dezember 1861 schied er aus dem Amte, nachdem er 27 Jahre Postmensch gewesen war. Sein Sohn Ferdinand aus Stettin wurde sein Nachfolger.

Eine neue Zeit brach an. Am 16. März 1863 gegen 11 Uhr vormittags fuhr der erste Eisenbahnzug durch Borkenfriede. Die Posthalterei in Finkenbrück wurde aufgelöst; dafür

wurden die Postanstalten in Ferdinandshof und Borkenfriede eingerichtet. Das Postpersonal, soweit es gebraucht wurde, siedelte nach Borkenfriede über. Hier war zunächst die Postexpedition, später Postamt dritter Klasse, in dem Bahnhofsgebäude untergebracht.

Von den Leitern der Post in Finkenbrück und Borkenfriede ist noch folgendes zu sagen. Der Nachfolger von Plath in Finkenbrück war der Postexpediteur Neumann bis zum 1. Sept. 1859. Nachdem der Postexpeditionsgehilfe Rothkopf dort als Vertreter fast ein Jahr regiert hatte, wurde Mangold bis zum Herbst 1865 Vorsteher. Ferner folgten bis 1866 Haberichter, dann bis 1. April 1871 Strohe und ein Lagermann bis 1878. Finkenbrück und Borkenfriede vermittelten bis Ende September 1884 auch den Personen- und Postverkehr nach Uckermünde. Das hörte auf, als am 15. Sept. 1884 die Eisenbahnstrecke Jahnitz-Uckermünde in Betrieb genommen wurde. Bis zu dieser Zeit diente das Gebäude, in dem jetzt die Postagentur untergebracht ist, als Unterkunftsraum für Pferde und Postkillionen der Poststrecke nach Uckermünde. Am 1900 wurde es ausgebaut und die Verwaltung der Agentur Privatleuten übertragen. Ein Jahr verwaltete selbige Wilhelm Schmeling, dem bis 1913 Rutgaf folgte. Dann war Karl Tesch Postagent, den am 1. Mai 1929 Runo Graumann ablöste.