

Diese paar Zahlen beweisen eindeutig, wie mit fortschreitendem Verkehr die umlaufende Geldmenge wuchs, der innere Wert des Geldes aber dauernd sank und wie verkehrt es vom wirtschaftlichen Standpunkte ist, auf Kosten der Allgemeinheit stets Tarifiermächtigungen von der Post da zu verlangen, wo sie trotz Verkehrssteigerung, trotz wirtschaftlichster Betriebsführung in vielen Betriebszweigen infolge allgemeiner Geldentwertung kaum die Selbstkosten einbringt.

5. Detmold

Detmold gehörte zum taxischen Postbezirk Köln und hatte seit 1661 je zweimal wöchentlich durch eine Reitpost Verbindung nach und von Köln. 1670 bestanden nach einer vom Postmeister Simon Blume aufgestellten „Spezifikation“ außerdem noch Posten nach und von Hameln: Montags und Donnerstags früh zwischen 2 und 3 Uhr lief damals die Post von Köln mit Anschlüssen von Bonn, Mainz, Frankfurt, Heidelberg, Straßburg, Wien, Prag, Regensburg, von Holland, von Kassel, Marburg, Gießen, von Rietberg, Lippstadt, Soest, von Tecklenburg über Neuhaus und Paderborn ein; Diens- tags und Sonnabends ging sie zur gleichen Nachtzeit dahin ab. Die Verbindung über Hameln nach Braun- schweig, dem Stift Halberstadt, Magdeburg, Berlin, Küstrin, Hamburg, Lübeck, Bremen, sowie nach Bück- burg, Rinteln, Minden und Verden wurde abgehend durch die Detmold am Montag und Donnerstag früh zwischen 2 und 3 Uhr verlassende und durch die Dienstag sowie Sonnabend früh in Detmold ankommende Post hergestellt.

Die urkundlich ersten genaueren Nachrichten über die Postverhältnisse in Detmold vermittelt uns ein Schreiben der Gräfl. Lippischen Kanzlei vom 6. Juli 1668 an den damals für Lippe zuständigen Postmeister Langenberg in Köln. Wir erfahren daraus, daß zum Schaden für den

Posthalter Nevelin Blume in Detmold der Postverwalter zu Bückeburg einen eigenen Postillion in der Grafschaft Lippe hielt und durch ihn Briefe einsammeln und bestellen ließ. Diesem, namens Hermann Grabbe, wurde bei 50 Goldgulden Strafe untersagt, sich allen Brieftragens und Bestellens gänzlich zu enthalten, es sei denn, daß es mit Willen und Wissen des in Detmold bestellten Posthalters Nevelin Blume und „auf gnädige Genehmigung des Grafen zur Lippe“ geschehe. Dabei wurde ausdrücklich ausgesprochen, daß die Grafschaft Lippe nur einen regierenden Herrn mit der Residenz in Detmold habe, während den übrigen Herren Grafen zur Lippe, nämlich Brake, Biesterfeld und Alverdissen, nur als Erbherrn einige Rechte zuständen, die aber auf die Landesregierung und jura territorialia ohne Einfluß wären.

Dieser Hinweis war deshalb von besonderer Bedeutung, weil der Posthalter Jos. Anton Bud in Bückeburg diese neue Post auf seine Kosten und in Übereinstimmung mit den Wünschen des Grafen Kasimir von der Lippe zu Brake und des Grafen zu Schaumburg-Lippe angelegt hatte und Blume aus dem Postenlauf statt irgendwelcher Einnahmen nur Zubußen von wöchentlich $1\frac{2}{3}$ Rthlr. hatte und nach Wegfall der Beförderung der „Nouvelles“ nach Brake und Lemgo sowie der Briefbestellung und Briefsammlung daselbst nicht mehr wußte, wie er seine Pferde und sein Gefinde unterhalten sollte.

Bud begründete seine Handlungsweise damit, infolge Ablebens des Posthalters in Hameln habe die Kaiserliche Post den Kurs über Hameln, Barntrup nach Detmold nicht nehmen können und überdies laufe die Post über Hameln auf einem Umwege von $7\frac{1}{2}$ Meilen, weil Detmold von Bückeburg nur 4 Meilen entfernt sei. In Brake könne ja der Detmolder Postknecht seine Briefe erhalten und für Blume springe daraus der Vorteil, daß er dann nur für eine Meile die Post unterhalten müsse. Seine Einrichtung würde zudem auch von den Kaufleuten in Lemgo und anderen Orten der Grafschaft Lippe dankbar

begrüßt, zumal Briefe nach Bremen früher öfters volle 3 Wochen unterwegs geblieben seien. Er habe auch zweimal in Detmold vergeblich versucht, sich mit Blume wegen des Portos zu einigen und schließlich hätte der Graf von der Lippe zu Brahe als „ein freier Reichsgraf und Herr“ ihn um wöchentliche Beförderung seiner Briefe durch einen Expressen gebeten, weil es über Detmold so langsam ginge und die Post ihm jedesmal einen Tag später zugestellt würde. Die gleiche Bitte hätten bei ihm auch einige braunschweigische Offiziere geäußert. Abgesehen hiervon sei der Detmolder Bote auch so unzuverlässig, daß man sich nicht im geringsten darauf verlassen könne. Am 26. September 1688 habe er sogar das Felleisen verloren, das seine Leute aufgefunden und ihm wieder zurückgegeben hätten. Hiernach sei es nur begreiflich, daß das Publikum es nicht wage, seine Briefe der Kaiserlichen Post anzuvertrauen, zumal gerade in dieser Gegend so häufig und „wohlbestellte Chur- und Fürstliche Posten“ liefen. Der Detmolder Posthalter müsse „genugsame Kaution“ stellen, daß sich solch Fall nicht wiederhole.

Auch sonst verfare Blume höchst eigenartig: Er wolle Briefe nach Detmold nicht annehmen, wenn nicht alles nach seinem Sinn bezahlt werde und geradezu verabscheuungswürdig schalte er ihn bei ankommenden Briefen von Mek über Köln an Empfänger in Schaumburg-Lippe aus. Diese, zumeist mit kostbarem Inhalt, schicke er mit besonderem Schreiben an einen Juden in Bückeburg und lasse durch Privatpersonen das Porto einfordern, was niemand gutheißen könne.

Blume nahm gegen Bucks anmaßende Klagen Stellung und wies beim Fürsten Taxis darauf hin, er müsse schon längere Zeit die holländischen Briefe durch Expressen nach Bielefeld schicken auf die brandenburgische Post, weil sie auf der bückeburgischen Post zu langsam gingen, auch sähe es der Detmolder Graf „herzhaft gern“, daß er von Detmold eine Reitpost nach Bielefeld ver-

lehren lasse. Diese Post ermögliche ihm seine Existenz und er legte keinen Wert mehr auf das Weiterführen des Bückeburger Kurses, wenn dadurch allerdings die Hamburger und Bremer Briefe auch ein wenig älter würden.

Taxis scheint Blume aber trotz seiner vom Detmolder Grafen warm unterstützten Klagen abgewiesen zu haben, weil Blume in einem Schreiben an den Postmeister zu Köln vom 27. Januar 1690 sagt, er habe mit großer Betrübnis vernehmen müssen, wie man seiner „vielfältigen Klagen“ in Brüssel überdrüssig geworden sei. Der Postmeister Blume bezog um 1700 auch vom Grafen zur Lippe ein jährliches Gehalt, das aus 200 Talern in bar und in Naturalien (Korn und Vieh) bestand.

Die Schwierigkeiten für den Posthalter in Detmold, die Postbeförderungen aufrechtzuerhalten, haben auch in der Folgezeit noch bestanden. So berichtet im Oktober 1748 der Postmeister Warnescus aus Paderborn an Taxis, die Beförderung des Paderborner Provinzialwagens, der unter der Stift-Münsterschen Postdirektion alle Montage von Paderborn über Detmold nach Hameln laufe — von Paderborn bis Alverdissen auf Kosten von Taxis, von da über Hameln bis Hannover auf Kosten von Chur-Hannover — sei gefährdet, weil der Detmolder Posthalter seit einigen Tagen nicht mehr imstande sei, einen Knecht, noch weniger ein Pferd zu halten. Es wird vorgeschlagen,*) diese Post aufzuheben, jedoch müsse dann darauf gesehen werden, daß in Detmold sich zu ihrer Übernahme niemand bereit fände, oder man müsse sie unter Übertragung an den Postmeister Fontaine in Detmold weiterführen. Die Aufhebung verdiene zwar den Vorzug, jedoch würde sich alsdann Hannover alle mögliche Mühe geben, entweder durch den Grafen zur Lippe selbst oder auf Kosten des hannoverschen Postamts die Station in

*) Die Entscheidung auf diese Vorschläge liegt in den Akten nicht vor.

Detmold wieder zu besetzen. Bewillige man dem Postmeister Fontaine aber die Fortführung der Post, dann könne dies nur unter der Bedingung geschehen, daß Hannover sich verpflichte, die von Alverdissen in Hameln mit der Hildesheimer Post eingehenden Pakete und Frachten anzunehmen und weiterzubefördern. In diesem Falle würde es aber möglich sein, das Paderbornsche fahrende Postwesen, das sich ohnehin bei der bevorstehenden Trennung des Stifts Münster von Paderborn nicht halten könne, mit der Zeit wieder an sich zu bringen.

Über den eigentlichen Postbetrieb bei der Station in Detmold liegt die erste amtliche Beschreibung in einem Berichte vor, den der Generalpostdirektor zu Frankfurt (Main) am 20. September 1755 an den Fürsten Taxis erstattet hat. Wir erfahren daraus:

„Detmold, die Residenzstadt des Herrn Grafen von Lippe, Detmoldischer Linie, liegt 5 Meilen von Bückeburg und 3 Meilen von Paderborn. Die Kaiserliche Poststation daselbst gehört zu denen, über die die Donnerstags von Frankfurt über Paderborn nach Hamburg und Bremen laufende Fahrpost führt. Der Detmolder Postmeister versieht Dienstags und Freitags in Kaiserlicher Postmontur, welche er sich selbst stellt, den Ritt nach Bückeburg. Er bleibt da bis Donnerstags und Sonnabends nachts und bringt dann die Ordinarie-Post in herrschaftlich Lippischer roter Livree zurück. Sonntags und Donnerstags mittags fährt er nach Paderborn.

Für den Ritt nach Bückeburg erhält er von dem Oberpostamt in Köln vierteljährlich 40 Rthlr., für den Ritt zurück erhält er — wegen des Brieffreitums des Grafen zur Lippe — 150 Rthlr. jährlich.

Detmold führt mit den Postämtern in Köln, Paderborn, Bückeburg und Kassel „unmittelbare Korrespondenz“. Süddeutschland wird dabei auf Köln, Westfalen auf Paderborn, der Norden auf Bückeburg, Hessen, Preußen und Sachsen auf Kassel geleitet.

Außer diesem ordentlichen Ritt geht auf Kosten des Postverwalters zweimal in der Woche ein besonderer Bote nach Bielefeld, welcher von einem zu Lemgo — 2 Stunden von Detmold — wohnhaften Buchhändler wegen seiner holländischen Korrespondenz eigens unterhalten wird. Dieser Bote bringt die Briefe zum Königl. Preussischen Postamt in Bielefeld und nimmt von da die Briefe nach Detmold wieder mit zurück. Er erhält dem Vernehmen nach 32 Rthlr. jährlich. Das Porto hierfür, jährlich etwa 20—30 Rthlr., wird nach Abzug des Salärs vierteljährlich mit dem Oberpostamt in Köln verrechnet, das für die Bielefelder Briefe behält der Postverwalter selbst, weil er den Boten besoldet. Über die von Detmold kommenden Briefe wird auf keinem Postamt Rechnung geführt.“

Der Generalpostmeister schlägt vor, es bei der Bewilligung der halbscheidlichen Teilung des Portos für den Postmeister bewenden zu lassen, damit er zu einer genaueren Aufsicht und etwaiger Aufhebung schädlicher Boten umsomehr ermuntert würde sowie dazu, die Korrespondenz der verschiedenen um Detmold liegenden „nährhaften“ Ortschaften, wie Lemgo, Brake usw. und aus der Grafschaft Lippe an sich zu ziehen. Man müsse unter den auftretenden Bewerbern einen solchen auswählen, welcher der Landesherrschaft nicht unangenehm sei und allenfalls schon „durch seinen Kredit“ bewirken könne, daß der verwitweten Rentmeisterin Hestermann*) allen Ernstes die zum Nachteil des Kaiserlichen Postwesens gereichende Annahme von Briefen untersagt werde.

Für die Vorsteherstelle der Poststation zu Detmold habe sich u. a. auch der Herr Graf von der Lippe für seinen Kammerdiener beworben, die Witwe des Postmeisters Fontaine sowie durch den holländischen Gesandten, Grafen von Wartensleben, dessen Sekretär Pestel.

*) Diese war von dem Bischöflichen Postmeister Mayer in Paderborn auf eigene Kosten angestellt und besorgte in Sameln die „Sannöversche kombinierte Landkutsche“ nach Alverdisjen.

Der Endzweck, die Verbesserung des Detmolder Postwesens, werde am besten erreicht, wenn der Postmeister Lauam in Paderborn, der Eifer, Fähigkeit und bei seinem Charakter ein ziemliches Ansehen besitze, den künftigen Postmeister belehre und einen neuen Briefvertrag mit dem Grafen von der Lippe abschließe. Dieser würde bei einer mehr postmäßigen Anordnung einen reichlicheren Ertrag erhoffen lassen.

Der Kurs Paderborn—Hamburg berührte damals Detmold (3 Meilen), Bückeburg (5 Meilen), Nienburg (7 Meilen), Verden (4 Meilen), Buxtehude (8 Meilen), Hamburg (3 Meilen) = zusammen 30 Meilen. Von Verden zweigte der 4 Meilen lange Kurs nach Bremen ab = zusammen 23 Meilen.

Einen interessanten Einblick in den Umfang des damaligen Detmolder Briefverkehrs gewährt uns eine Statistik über die Zahl der an einzelnen Tagen im August und September 1755 nach Paderborn und darüber hinaus beförderten Briefe. Es handelt sich da um 14, 15, 16, 21 und 23 Briefe bei je einer Fahrpost. Auffällig ist dabei, daß die meisten nur bis Paderborn freigemacht waren, obschon anzunehmen ist, daß die Tagen dem Postamt in Detmold bekannt waren, weil z. B. Briefe nach Wehlar ganz frei gemacht waren, solche nach Rheda teils bis Rheda, teils bis Paderborn, solche nach Amsterdam teils bis Amsterdam und teils bis Emmerich. Vermutlich war die Berechnung für das Detmolder Postamt zu schwierig und man überließ daher die Porto- bzw. Freigebührberechnung dem Postamt in Paderborn.

Außer der Kaiserlichen Post bestand 1775 in Detmold auch noch eine fahrende preußische und hessische Post. Diese beiden befaßten sich aber zum Schaden der Kaiserlichen Post auch mit der Briefbeförderung. Die preußische Post war so eingerichtet, daß alle Briefe und Pakete nach Hamburg, Bremen und ganz Sachsen, nach Holland, ja sogar nach Frankfurt und Osnabrück, zweimal wöchentlich fortgeschafft werden konnten. Um die Osnabrücker

Korrespondenz ganz an sich zu ziehen, war die Taxe für einen Brief auf 2 Mariengroschen festgesetzt und ein eigener Bote verkehrte zwischen Bielefeld und Osnabrück.

Auch aus Holland kamen damals fast gar keine Briefe zur Kaiserlichen Post. Sie wurden alle mit der preussischen Post über Lippstadt und Bielefeld geleitet. Das gleiche war mit den Briefen aus Hamburg, Bremen und Hannover der Fall, die Detmold nicht über Bückeburg, sondern über Minden und Bielefeld erreichten.

Die hessische Post nahm ebenfalls nicht nur die Briefe an, deren Beförderung ihr nach der mit Lippe abgeschlossenen Konvention gestattet war, sondern auch solche, die ins Reich, nach Erfurt, Wehlar, Duderstadt und Amsterdam gerichtet waren. Für Briefe nach Bremen hatte Hessen Einrichtungen getroffen, die es ermöglichten, daß sie innerhalb 30 Stunden hin und in gleicher Zeit her befördert werden konnten. Dies war dadurch möglich, daß die hessische Post mit eigenen Postillionen von Rinteln über Minden den geraden Weg nach Bremen nahm, während die Kaiserliche Post den Umweg über Bückeburg machen und zu Zeiten bei Hochwasser sogar einen Tag vor der Weser bei Nienburg liegen bleiben mußte. Auch konnte der hessische Postillion „trockenen Fußes“ über die Mindener Brücke bei Minden reiten.

Wenn auch in Detmold selbst diese Boten nicht verkehren durften, so lief ungehindert aber noch ein „montierter Hessischer Postbote“ zwischen Rinteln und Lemgo. Dieser holte die Briefe regelmäßig aus dem Posthause ab und brachte sie Donnerstags nach Rinteln, von wo sie mit der reitenden Post nach Bremen weiterbefördert wurden.

Die hessische Post suchte überdies auch sonst die Verbindungen der Kaiserlichen Post nach Lippe durch Sondermaßnahmen zu stören. So hatte sie es z. B. 1777 erreicht, daß die „Comital-Correspondenz“ für den Grafen von Lippe aus Regensburg von Nürnberg aus ihr zugeführt und über Kassel geleitet wurde, obgleich sie bisher jahrelang und für den Empfänger billiger stets über Nürn-

berg—Frankfurt ausschließlich mit der Reichspost befördert worden war. Frankfurt stand überdies damals in unmittelbarem Briefaustausch mit Paderborn. 1805 brachte sogar der Gräfllich Westfälische Bundestags-Gesandte v. Mollenbeck wegen der in Regensburg bei der Kaiserlichen Post aufgegebenen, in Detmold aber mit hessischen und preussischen Posten angekommenen Schreiben und Depeschen beim Fürsten Taxis eine Beschwerde der Fürstlich Lippischen vormundtschaftlichen Regierung zur Sprache. Er wies dabei, abgesehen von der dadurch eintretenden Verzögerung, namentlich auf die unnütz hohen Portoansätze hin, die bei solcher Fehlleitung zum Schaden der Empfänger dauernd entstanden.

Die Folge dieser Beschwerde war eine eingehende Untersuchung des Oberpostamts in Regensburg und des Hofrats und Oberpostamts-Vorstandes Herzfeld in Frankfurt (Main) über Verbesserungen in der Briefbeförderung zwischen Lippe, Thüringen und Süddeutschland.

Danach mußten z. B. Briefe nach Weimar über Frankfurt (Main) und von da mit der Kaiserlichen Post nach Fulda geleitet werden, wo sie für den Rest der Beförderungstrecke die sächsische Fahrpost übernahm. Das Oberpostamt in Frankfurt sollte damals für das Detmolder Postamt ein unmittelbares Briefpaket abfertigen, mit dem auch Briefe nach Lemgo, Horn, Lage, Blomberg, Pyrmont, Salzuflen, Derlinghausen, Barntrup, Börsingfeld, Alverdissen, Meinberg, Haus Ahmsen und Eddendorf, Haus Gierßen bei Schlangen, Rinteln mit ganz Schaumburg-Lippe, Rheda, Wiedenbrück und Hörter Beförderung erhalten sollten. Nach Wiedenbrück und zurück wurde außerdem von Detmold aus ein wöchentlicher Botengang eingerichtet.

Die Gründung des Rheinbundes im Jahre 1806 brachte für die ruhige Fortentwicklung der Postverhältnisse in Detmold wie in ganz Lippe neue Hemmnisse, zumal dem Oberpostamt in Frankfurt (Main) unter der

Hand bekannt geworden war, daß der Herzog von Berg, der auf alle Posten in Westfalen schon lange Jagd machte, auch auf den Reichspostkurs von Detmold nach Paderborn ein besonderes Auge geworfen hatte. Das Großherzoglich Bergische Ober-Postamt zu Düsseldorf und Deuk forderte vom taxisschen Postamt in Detmold für alle nach Lippe zugeleiteten Briefe Zahlung französischer Auslagen. Der Postmeister Runnenberg in Detmold lehnte diese Forderung aber unter Billigung der Ober-Postamtsdirektion zu Frankfurt (Main) ab. Im Oktober 1807 war es den tatkräftigen Bemühungen der Ober-Postamtsdirektion zu Bremen zwar gelungen, den seit November 1806 stillgelegten zweimal wöchentlich verkehrenden Postkurs von Bremen über Verden, Nienburg, Bückeburg ins Lippische bis nach Detmold wieder einzurichten und vorübergehend Besserung zu schaffen. Aber schon zum 1. Januar 1808 wurde von Frankreich die Weiterführung dieses wichtigen Reichspostkurses untersagt und der Briefverkehr auf den weit teureren und umständlicheren Weg über Hannover und Hameln verwiesen. Dadurch wurde für die von Norddeutschland kommenden Briefe der Anschluß an die Reitpost von Detmold über Paderborn nach Frankfurt (Main) nicht mehr erreicht und Taxis verlor wegen der Umleitung dieser Sendungen erhebliche Portobeträge.

Im Dezember 1807 entstanden neue Schwierigkeiten, weil Hessen für die taxisschen Posten gesperrt wurde und mehrere Briefpakete vom Oberpostamt in Frankfurt für Detmold in Verlust geraten waren. Es blieb nur noch der — aber auch unsichere — Weg von Frankfurt über Wehlar, Arnsberg und Paderborn.

Taxis hatte naturgemäß in diesen Zeiten große Zuckungen. Zunächst ließ im Oktober 1807 die Lippische Regierung den Postmeister Runnenberg wissen, sie könne den Kanon für die herrschaftlichen Portofreiheiten wegen der bevorstehenden Veränderungen im Postwesen nur noch bis Ende Dezember 1807 zahlen. Dann verlor Taxis seit Januar 1808 weiter etwa ein Drittel seiner Ein-

nahmen auf dem Kurse zwischen Detmold und Frankfurt, weil ein Fuhrmann Jean Paul aus Frankfurt einen eigenen Postdienst zwischen beiden Orten eingerichtet hatte. Dieser überbrachte besonders Kaufleuten und Juden, die nach Frankfurt Geschäftsverbindungen hatten, Briefe aus Frankfurt und verstand es, sie zu veranlassen, da er sich jedesmal 24 Stunden in Detmold aufhielt, ihm auch ihre Antworten gleich wieder mitzugeben.

Der Postmeister Runnenberg empfahl zur Beseitigung dieses Mißstandes einen öffentlichen Anschlag und eine Zeitungsnotiz, wodurch sämtlichen Fuhrleuten untersagt würde, Briefe oder sonstige zur Beförderung mit der Reit- oder Fahrpost sich eignende Handpakete, die versiegelt wären, anzunehmen. Man dürfe ihnen, wie es schon in Preußen vorgeschrieben wäre, nur erlauben, zu ihren Fuhrn gehörige Briefe oder Adressen oder offene Frachtbriefe mitzunehmen und bei Zuwiderhandlungen müsse der Fuhrmann und der Absender dafür bestraft werden.

Die Herrschaftliche Korrespondenz brachte nach Aufhebung des festen Kanons der Detmolder Station nur noch rund 70 Thlr. jährlich, mithin etwa ein Drittel der früheren festen Summe von 200 Thlr. Dieser Ausfall war für die Station in Detmold umso schwerer tragbar, als 100 Thlr. zur Bestreitung der Reitpost nach Paderborn verwendet und auch die Kosten der Reitpost nach Bückeburg mit 170 Thlr. aus den Stationseinnahmen bestritten werden mußten. Da für 1807 die Gesamteinnahmen der Detmolder Station nur 617 Thlr. 12 Mgr. 4 Pfg. betragen haben, verblieb dem Postmeister Runnenberg nach Abzug der Reitgebühren nur noch ein Betrag von 347 Thlr. 12 Mgr. 4 Pfg., der völlig unzureichend war, weil gleich zu Beginn des Jahres 1808 weitere Einbußen durch Aufhebung der Pakettartenschlüsse nach Düsseldorf, Deuz und Fulda eintraten und mit dem 1. April 1808 auch der Paketschluß nach und von Braunschweig in Wegfall kam.



Postdirektor Ernst, Detmold (1867—1892)
(zu Seite 146)



Postamt Detmold, Externstraße (bis 1890)
(zu Seite 150)

Hierzu kam für Runnenberg noch die Sorge um seine Zukunft. Er fürchtete, bei dem bevorstehenden Übergange des Postwesens in Lippe auf die Generaldirektion der Königlich Westfälischen Posten brotlos zu werden und wandte sich daher mit der Bitte um Bewilligung einer Pension an Taxis. Die General-Postdirektion in Regensburg mußte seine sehr bedauernswürdige Lage zwar anerkennen, konnte ihm aber bei den vielen gleichgearteten Fällen eine Pension von Taxis, dem infolge der Napoleonischen Herrschaft aus großen Theilen des Reichs jede Einnahme fehlte, nicht in Aussicht stellen. Ihm wurde geraten, bei diesen unerwartet eingetretenen Verhältnissen sich um die Beibehaltung seiner Stelle oder um eine anderweitige Verwendung bei seinem Landesherrn oder bei den Königlich Westfälischen Posten zu bewerben. Inzwischen war es dem „hohen Vorwort“ der Fürstin Pauline gelungen, Runnenbergs Verbleiben im Dienste durchzusetzen. Er hat dann nach Wiedereinrichtung der taxischen Post im Jahre 1814 die Postexpedition in Detmold noch bis 1828 geleitet. Sein Nachfolger — sowohl im taxischen wie im preußischen Postdienst — wurde sein Sohn Carl Runnenberg; dieser hatte das Glück, daß er, als Preußen nach Erwerb der Fürstlich Waldeckischen Posten im Jahre 1834 die preußische Postexpedition zu Detmold zu einem wirklichen Postamt erhoben hatte, preußischer Postdirektor wurde. Dies bedeutete für Runnenberg eine ganz erhebliche Einkommensverbesserung, wurde sein Gesamteinkommen damals doch auf jährlich 1400—1500 Rthlr. geschätzt. Preußens Taktik im Falle Runnenbergs erscheint umso merkwürdiger, als der preußische Postdienst zu Detmold dem taxischen Postdienst zu dieser Zeit an Bedeutung weit nachstand. Sie kann nur darin ihre Erklärung finden, daß Preußen Wert darauf legte, in Detmold wegen der Konkurrenz mit fremden Posten Runnenberg möglichst für sein Interesse zu gewinnen und ihn durch gute

Besoldung instand zu setzen, auch außerhalb Detmolds für die preußische Post wirksam zu sein.

Runnenbergs Ausscheiden im Jahre 1847 gab Anlaß zu grundlegenden Änderungen. Die Einrichtung neuer Postanstalten, sowie die Erweiterung bzw. Vermehrung vorhandener Postverbindungen machten die Schaffung einer Aufsichtsbehörde für das gesamte Lippische Postwesen in Detmold notwendig. Diese wurde unter der amtlichen Bezeichnung „Postkommissariat“ ins Leben gerufen und dem Postrat Freiherrn Max von Laßberg*) aus Gotha unterstellt. Laßberg, Salzburger von Geburt, war zugleich Leiter des Postamts in Detmold. Als er im Februar 1866 starb, wurde der seit 1845 in Detmold tätige Postsekretär Ernst Verwalter des Detmolder Postamts und Postkommissariats. Nach Übernahme des gesamten Fürstlich Thurn- und Taxischen Postwesens durch Preußen am 1. Juli 1867 wurde Ernst zunächst als Postmeister, und vom 1. Juni 1871 ab als Postdirektor Vorsteher. Nach fast 55jähriger Dienstzeit trat Ernst am 1. Oktober 1892 in den Ruhestand, den er noch 17 Jahre — er starb nahezu 90jährig — genießen konnte.

Vom 1. Oktober 1892 bis Ende Juli 1902 lag die Leitung des Detmolder Postamts in den Händen des Postdirektors Mecke. In dessen Dienstzeit fielen mehrere einschneidende Verkehrsverbesserungen: so am 22. Juni 1895 die Eröffnung der Stadt-Fernsprecheinrichtung mit zunächst 48 Teilnehmern — im Frühjahr 1927 waren es 1030 —, der am 10. Oktober 1895 die Inbetriebnahme des Fernverkehrs folgte, weiter die Einrichtung der heute noch bestehenden Postagenturen in Heiligenkirchen und Mosebeck am 16. April 1897, sowie der in Hiddesen am 1. April 1898 und schließlich die Be-

*) über „Die Freiherrn von Laßberg und ihre Beziehungen zur Post“ befindet sich eine Abhandlung des Leiters des Fürstlich Taxischen Zentralarchivs zu Regensburg, des Oberarchivrats Dr. Freytag, in den Mitteilungen des „Dresdener Roland“ vom Januar 1922.

nutzung der am 1. März 1900 in Betrieb genommenen elektrischen Straßenbahn nach Verlebeck und Hiddesen zu Postzwecken.

Wichtige technische Verbesserungen erfuhr der Fernsprechverkehr 1903 durch Einführung des Doppelleitungs- und 1904 durch Einrichtung des Vielsachbetriebs unter seinem Nachfolger, Postdirektor Müller.

Ein unverkennbarer Aufschwung in den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen Detmolds setzte erst Mitte des 19. Jahrhunderts ein, als es dem Postkommissariat gelang, für Detmold täglich je 10 abgehende und ankommende Verbindungen einzurichten, die bis zur Eröffnung der Eisenbahn Herford—Detmold am 1. Januar 1881 im wesentlichen unverändert blieben. Es waren dies:

1. Eine Fahrpost von Paderborn über Detmold nach Derlinghausen und Bielefeld mit Anschlüssen nach Altpreußen und Köln und zurück;
2. zwei Fahrposten von Detmold nach Paderborn, darunter eine mit Anschluß von Bielefeld und Bückeburg und zurück;
3. eine Fahrpost zwischen Detmold und Bielefeld;
4. eine Fahrpost von Detmold über Blomberg, Pyrmonst nach Hameln mit Anschluß von Bielefeld und in Blomberg mit Anschluß nach Carlshafen, Kassel und dem Süden und zurück;
5. eine Fahrpost zwischen Detmold und Bückeburg über Lemgo, Rinteln mit Anschluß nach Hannover;
6. eine Fahrpost zwischen Detmold und Lemgo (direkt);
7. eine Fahrpost zwischen Detmold und Lemgo über Lage;
8. eine Fahrpost zwischen Detmold und Horn mit Anschluß von Bielefeld und Bückeburg;
9. eine Botenpost zwischen Detmold und Horn.

Die Verbindung von Detmold mit Schötmar, Salzhausen und Herford wurde damals über Lemgo aufrechterhalten.

Nach Eröffnung der Eisenbahn Detmold—Herford liefen nur noch je 2 tägliche Personenposten zwischen Detmold und Lemgo, zwischen Detmold und Bergheim, sowie eine tägliche Personenpost von Detmold nach Steinheim. Die Bahnpost zwischen Herford und Detmold beförderte täglich zweimal (früh 5 Uhr, abends 6.50) Brief- und Paketpost, sowie täglich mittags 12.15 Uhr Briefpost in abgehender und täglich zweimal (früh 11.05 und abends 9.35) Brief- und Paketpost, sowie 8.00 Uhr früh Briefpost in ankommender Richtung.

Mit der Aufnahme des Betriebs auf der ganzen Strecke von Herford nach Altenbeken — am 12. Juni 1895 — fielen die Personenposten zwischen Detmold und Bergheim weg. Die Personenposten von Detmold nach Lemgo verkehrten noch bis zum 8. Juli 1896.

Über den Umfang des Postverkehrs vor dem Jahre 1874 sind regelmäßige Aufzeichnungen nicht geführt worden.

Immerhin ist aber der Verkehr in Detmold seit dem Übergange der taxisschen Post auf die Krone Preußens in stetigem Aufblühen geblieben.

Es hat z. B. betragen:

	1868	1874	1879	1889	1899	1913
1. Einwohnerzahl						
im Ortsbezirk	—	6469	6982	8916	10890	14294
im Landbezirk	—	8067	7586	6920	4575	5074
2. Brieffendungen						
Eingang } täglich im	—	542	632	1558	3732	9426
Abgang } Durchschnitt	—	471	596	1062	3174	8729
3. Gewöhnliche Pakete						
Eingang } täglich im	56	73	97,3	164,9	244,9	383
Abgang } Durchschnitt	55	62	67,9	122,4	178,8	317,3
4. Postanweisungen						
Eingang } täglich	Ausg. 4088 rf	32,9	59	107,0	182,8	285,7
Abgang } im	Eing. 5848 rf	30,0	47	87,9	178,8	391,7
Durchschnitt						
5. Abgeholte und bestellte Zeitungen (Stück, tägl.)	—	388	475	799,7	1682	2265
6. Telegramme						
Eingang } täglich im	—	—	13,1	22,2	44,3	65,3
Abgang } Durchschnitt	—	—	12,7	24,1	46,1	67,9

	1868	1874	1879	1889	1899	1913
7. Bar erhobene Telegramm- Gebühren	rf	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark
	—	—	3256	6039	10609	15213
8. Erlös für Postwertzeichen	—	41156	51725	89182	130736	346136
9. Planmäßige Einnahmen	17065	67080	75457	106403	189494	355000
10. Planmäßige Ausgaben	—	65325	71939	81332	140146	281000
11. Postreisende	—	32,3	26,8	14,7	—	—
12. Gesamtpersonal	—	18	21	28	52	94

Aus Anlaß der Enthüllung des Hermannsdenkmals war für die Tage vom 15.—17. August 1875 auf der Grotenburg eine besondere Postanstalt eingerichtet, bei der 31 Briefe und 782 Postkarten zur Einlieferung kamen.

Im Ortszustellbezirke wurden schon um 1860 gewöhnliche und eingeschriebene Briefe wochentäglich viermal (um 6.30, 10, 3, und 6.30 Uhr) und Sonn- und Feiertags zweimal (um 6.30 vorm. und 4.30 nachm.) durch 2 Briefträger abgetragen. Geldsendungen und Pakete gelangten gleichfalls durch 2 Paketbesteller, wochentäglich zunächst auch viermal, von 1881 ab dreimal, sowie Sonn- bzw. Feiertags zunächst zweimal und seit 1881 einmal zur Bestellung. Als 1869 in Frage kam, Sonntags die Bestellung der Briefe usw. von 1 Uhr mittags ab ausfallen zu lassen, um den Dienst der Zusteller, der damals im täglichen Durchschnitt 10—10½ Stunden betrug, etwas zu verbessern, wurde von einer Änderung abgesehen, weil das Publikum schon seit langen Jahren gewohnt gewesen war, auch an den Nachmittagen der Sonn- und Feiertage seine Briefe zu erhalten.

Den Landzustelldienst besorgten werktäglich einmal und seit 1881 nach einigen größeren Landorten werktäglich zweimal zunächst 2 und seit 1881 4 Landbriefträger.

Die Leerung der Briefkästen fand schon 1870 sechsmal täglich (um 5.30, 9, 10.30, 3.30, 6 und 10 Uhr) statt.

Der Telegraphenbetrieb wurde in Detmold am 15. September 1863 eingerichtet. Für ihn standen 1876 zwei Morseleitungen mit je zwei Apparaten für die Rich-

tungen Detmold, Meinberg, Blomberg, Barntrup, Schieder, Pyrmon, Hannover; Detmold, Lemgo, Lage, Verlinghausen, Schloß Holte, Bielefeld; Detmold, Lemgo, Hohenhausen, Langenholzhausen, Kinteln, Minden und Detmold, Horn, Schlangen, Pipp Springs, Paderborn, zur Verfügung.

Das Postamt war, vermutlich seit dem Jahre 1827, in einem der ältesten Gebäude Detmolds, dem 1684 erbauten, jetzt vom Holzleuchterfabrikanten Müller bewohnten Hause in der Exterstraße untergebracht. Bis Ende März 1876 bestand in Detmold in Räumen, die von einem Herrn Walter angemietet waren, noch ein besonderes Telegraphenamt III. Klasse, das am 1. April 1876 unter Übertritt des bisherigen Vorstehers, Ober-telegraphisten Töttemeyer, zum Postamt mit diesem vereinigt wurde.

Mit dem Anwachsen des Postverkehrs konnten die Mieträume in der Exterstraße, in denen ein Schalterraum für das Publikum ganz fehlte, nicht mehr genügen, zumal die gesamte bauliche Einrichtung des Hauses den neuzeitlichen Anforderungen auch sonst in keiner Weise entsprach. Weil der Umbau der alten Diensträume bei der veralteten Bauart des Hauses unzumutbar war und andere für die Unterbringung des Postamts geeignete Gebäude in Detmold nicht vorhanden waren, wurde am 22. Februar 1886 das damals an der Ecke Paulinenstraße-Kaiser-Wilhelm-Platz gelegene, 1716 qm große Grundstück von der Stadt Detmold angekauft, um darauf einen den Ansprüchen des Publikums entsprechenden Neubau zu errichten. Dieser wurde nach einem Bauentwurf des Baumeisters Petri in Detmold in den Stilformen der deutschen Renaissance zweigeschossig und in zwei Flügelbauten von gleicher Länge an der Paulinenstraße und dem Kaiser-Wilhelm-Platz aufgeführt und die Ecke durch einen Kuppelbau von 20 Meter Höhe geziert. Das neue Gebäude kann noch heute in seiner stil- und schmuckvollen Form jeden Vergleich mit den neueren staatlichen

Gebäuden am Kaiser-Wilhelm-Platz aushalten. Es wurde am 15. März 1890 eingeweiht und in Benutzung genommen. Die Notwendigkeit, für das für Detmold in Aussicht genommene Selbstanschlußamt Raum zu schaffen, nötigte im Jahre 1927 zu einem größeren Umbau und einem Anbau von 20 m Länge und 15 m Tiefe in der Flucht der Bismarckstraße bzw. des Kaiser-Wilhelm-Platzes.

Die Vorsteher des Detmolder Postamts hatten bis zum Aufhören der Taxispост den Titel „Postmeister“. Um 1631 wird Postmeister Arnold Blume erwähnt. Nach ihm wurde das Postamt noch fast 100 Jahre von Mitgliedern der Familie Blume verwaltet (Anton Blume 1631—1657, Simon Blume 1657—1680, Witwe Simon Blume 1680—1688, Nevelin Blume 1688—1721, Gerhard v. Blume, der zugleich Hofmeister am Gräflichen Hofe in Detmold war, 1721—1728. Von 1728—1755 waren Adolf Fontaine, nach ihm Kommissar Carl Müller, 1783 Postmeister Rhiel und bis 1791 Carl Runnenberg Leiter des Postamts. Carl Lueder Runnenberg stand dem Postamt von 1791—1828, Leutnant Carl Runnenberg von 1828—1847 vor. Der Postrat Freiherr Max v. Laßberg war 1847—1866 Postkommissar und Vorsteher, seitdem waren Postmeister bzw. Postdirektor Ernst (1866—1892), Postdirektor Mecke (1892 bis 1902), Postdirektor Müller (1902—1905), und Postdirektor Brühel (1906—1917) in Detmold tätig. Vom 1. Juli 1917 bis Ende April 1927 unterstand das Postamt dem als Postrat nach Berlin versetzten Postdirektor Kühnast. Zum 1. Juni 1927 wurde die Leitung des Postamts dem Postdirektor Ludolph aus Lage i. L. übertragen. Als beigeordneter Postdirektor gehörte von April 1907 bis Mai 1924 Postdirektor Pahde zum Postamt. Er leitet jetzt das Postamt in Hann.-Münden.

1807, als die preußischen und hessischen Posten landesherrlich übernommen wurden, waren Postmeister Kanfer

Vorsteher des preußischen und Postmeister Kestner Vorsteher des hessischen Postamts zu Detmold.

Das nachgeordnete Personal bestand 1854 aus 6 Beamten, 1870 waren 9 Unterbeamte beschäftigt. Die Zahl der Beamten wurde 1876 auf 7, 1879 auf 8 und 1890 auf 9 vermehrt. 1879 waren 12, 1881 (nach Eröffnung der Herford-Detmolder Eisenbahn) 16 und 1890 19 Unterbeamte tätig.

Die nachgeordneten Beamten waren früher naturgemäß zumeist Lipper. Sie haben fast ihre ganze Dienstzeit in Detmold verbracht, sind dadurch mit weiten Schichten der Bevölkerung in Beziehung getreten und gewiß noch vielen älteren Bewohnern Detmolds in Erinnerung. Hier sind vor allem die Postsekretäre Bange, Gerbes, Mönning*), Rueter, Bonorden und Fuß zu nennen. Bange war schon seit 1837 dienstältester nachgeordneter Beamter in Detmold und mehrfach Vertreter des Amtsleiters. Gerbes hat jahrzehntelang dem Publikum als Schalterbeamter nahegestanden, bis er später zum Ober-Postsekretär aufrückte, und die Postsekretäre Fuß und Rueter an seine Stelle traten. Der Telegraphendienst lag nahezu 25 Jahre in den Händen des Postsekretärs Bonorden.

Von den Unterbeamten war stadtbekannt der „alte Möhring“, der bis Ende März 1869 als Postkondukteur den sechssitzigen Postwagen Detmold—Lemgo—Hohenhausen—Langenholzhausen—Rinteln—Bückeburg begleitete und später als Bürodienner und Packmeister den Paketdienst im Postamt besorgte. Er ist als fast 70jähriger im Jahre 1902 in den Ruhestand getreten, auch sein Sohn war beim Detmolder Postamt tätig. Dieser trat 1921 als Postsekretär in den Ruhestand. Bei alt und jung nicht minder gern gesehen war der Briefträger Mönkemöller, der über 30 Jahre, anfangs nur zusammen mit dem Briefträger Jülicher, später (von 1881 ab) unterstützt von den Briefträgern Voigt, Albrecht, Schloemer, Schling

*) Mönning war später langjähriger Vorsteher des Postamts in Schieder, wo er 1922 starb.

und Schnittger, den Bestelldienst in Detmold versah. Auch Baumeisters, die mit drei Familiengliedern fast 30 Jahre Paket- und Bestelldienst besorgten, dürfen hier nicht unerwähnt bleiben, weiter nicht der Posthilfsbote Walter, der, schon 70jährig, noch rüstig und behende täglich über Schling zur Grotenburg anstieg. Dann gehörten noch die Landbriefträger Schäklein, Schünemann, Holzkämper, Koch und Walthemate zum Alt-Detmolder Postpersonal.

Auch aus neuerer und neuester Zeit ist die Zahl der Beamten und Beamtinnen sehr groß, die in Detmold ein Menschenalter oder doch mehrere Jahrzehnte im Dienst standen, heute aber schon im Ruhestande und Wartestande leben oder verstorben sind. Hier ist allen voran der Postassistent Karl Müller aus Horn zu nennen, der über 40 Jahre in Detmold Dienst tat. Weiter sind außer dem Oberpostinspektor, Rechnungsrat Sief, einem Augustdorfer, zu erwähnen die Postsekretäre Schoos, Blome, Werder und Tigges, der Oberpostsekretär Woker, Telegraphensekretär Schelp und die Oberpostsekretäre Paulsen und Hagedorn. Wie Karl Müller, so gehörten noch „zur alten Garde“ die Postassistenten Loges, Brenker, Kochsmeier, Rodewald und Deppemeier sowie die Oberpostschaffner Busch, Konrad Diekmann, Rieze, Heinrich Stöck und Sander.

Heute noch können ihren Lebensberuf an liebgewonnener Stätte in alter Rüstigkeit ausüben: der Postamtman, Rechnungsrat Remming, die Postinspektoren Schneeberg und Otersen, der Telegrapheninspektor Bödeker, die Oberpostsekretäre Schleiffer, Heger und Lange sowie die Postassistenten Christoph Hambusch, Spilker, Diekmann, Rosemeier und Strate, die Postbetriebsassistenten Sandermeier und Starke, die Oberpostschaffner Reddermann, Friedrich und Wilhelm Stöck, Frikz und Hermann Töberich, Weßel und der Telegraphenassistent Vogt.

Den Fernsprechdienst nehmen fast schon seit der Jahrhundertwende die beiden Töchter des Postsekretärs

Blome, als Telegraphensekretär die Tochter Minna, als Telegraphenassistent die Tochter Else mit den Telegraphenassistentinnen Baumert, Bruns, Garnjost, Plaut und Wendiggensen wahr.

6. Hohenhausen

Hohenhausen lag an dem schon 1590 bestehenden Botenpostkurse von Hamburg über Bückeburg und Rinteln nach Frankfurt. Gleichwohl hatte es für den Postverkehr lange Zeit hindurch kaum Bedeutung. Dies änderte sich erst, als Taxis, vermutlich bald nach der Übernahme der preußischen Poststellen in Lippe im Oktober 1845, für Hohenhausen die Einrichtung einer Postkollektion beschloß, die der Gastwirt Ferdinand Krüger übernahm. Die Postkollektion hat sich anfangs wahrscheinlich in dem jetzigen Hause Königsbrügge, der Ziegelei Ernst Schröders gegenüber, befunden. Denn dieses Haus, die darin geführte Wirtschaft und die Ziegelei soll früher Eigentum des Gastwirts Krüger gewesen sein. Die Lage des Hauses war ja überdies die denkbar günstigste, weil die Post von Bückeburg damals über Dalbke—Bruch—Ziegelei—Rothelied—Elend lief und der von ihr benutzte Weg über den Hegerberg, der noch heute besteht, an der Ziegelei und dem Wirtshause Krügers vorbeiführte. Später hat Krüger seine Wirtschaft mit der Post in das Rottmannsche Haus verlegt. Hier befand sich — wie alte Leute noch wissen — auch eine Schelle, die beim Durchfahren der Rintelner Nachtpost zum Herbeiholen des Postkollektors benutzt wurde. Kartenschlüssel wurden von dieser Zeit an mit Lemgo und Langenholzhausen ausgetauscht.

Im Sommer 1862 regte der Postkommissar von Laßberg bei Taxis die Umwandlung der Postkollektion in eine Postexpedition an. Er ging dabei von der durchaus richtigen Annahme aus, die damit notwendig verbundene Erhöhung der für den Verkehr nach Lemgo und Langenholzhausen bisher angewendeten niedrigen Orts-