

Dinslakens Postgeschichte

Von J. Schlömann, Dinslaken

Die Stadt Dinslaken wird in der Postgeschichte zum ersten Mal im Jahre 1668 genannt. In diesem Jahr ist die zunächst einmal wöchentlich verkehrende Fahrpost von Düsseldorf nach Wesel und zurück eingerichtet worden. Die Fahrposten waren den Landesherrn unterstellt und hatten vorerst nur das Privileg der Beförderung von Personen, Paketen und beschwerten (Wert-) Briefen. Die Beförderung der allgemeinen Briefpost blieb zunächst noch den bei Beginn des 16. Jahrhunderts (1504) in erster Linie auf den großen Verkehrswegen eingerichteten kaiserlichen Posten unter Leitung der Grafen von Thurn und Taxis vorbehalten. Diese unterhielten seit 1623 zwischen Emmerich und Frankfurt (Main) regelmäßig verkehrende Botenposten, die jedenfalls ihren Weg auch über Dinslaken genommen haben. Die kaiserliche Post hatte ihre „Comptoirs“ nur in den größeren oder wichtigeren Orten. Dörfer und Flecken mußten ihre Briefsendungen nach dem nächsten Briefamt schaffen oder von da abholen. In der Regel waren Stadt- oder Gemeindeboten dafür eingesetzt.

Die Fahrpost von Düsseldorf nach Wesel war für die Mitnahme von acht Personen eingerichtet. Sie war mit drei oder vier Pferden bespannt, mit deren Hilfe die acht Meilen lange Strecke im Sommer bei gutem Wetter in einem Tage bewältigt werden konnte. Bei schlechtem Wetter und im Winter brauchte die Post



Postamt in Dinslaken am 1. 1. 1888

anderthalb Tage dafür und mußte die Reise auf der Hinfahrt in Dinslaken, auf der Rückfahrt in Duisburg für die Nacht unterbrechen. Das Fahrgeld für die ganze Strecke betrug für eine Person 1 Reichstaler. Dabei wurde eine bestimmte Menge Gepäck frei befördert. Bei stark anziehenden Kornpreisen wurde auch das Fahrgeld erhöht, weil das Futter für die Pferde die Hauptausgabe bildete.

In Wesel bestanden Anschlüsse an die im Jahre 1649 zwischen Kleve und Königsberg eingerichteten preußischen Staatsposten. Diese waren zunächst als Reitposten unter baldiger Hinzunahme von Fahrposten mit Stationen in Abständen von 3 Meilen zum Pferdewechseln so eingerichtet, daß sie den Weg von (Amsterdam über) Kleve—Wesel—Berlin bis Königsberg in (12) 10 Tagen zurücklegten. Die schnelle und pünktliche Beförderung — es wurde 1 Meile durchschnittlich in 1 Stunde zurückgelegt — erregte allgemeines Aufsehen, und man sprach von fliegenden Posten.

Die Anzahl der über Dinslaken regelmäßig verkehrenden Posten wurde im Laufe der Zeit dem ansteigenden Verkehr entsprechend vermehrt. Im Jahre 1782 werden in einem erhalten gebliebenen Verzeichnis wöchentlich aus Düsseldorf und Wesel je vier Dinslaken berührende Posten angegeben, und zwar je zwei Fahrposten und zwei Botenposten. Zur gleichen Zeit gingen von Wesel aus je zweimal wöchentlich reitende Boten über (linksrheinisch) Hochstraß—Neuß nach Köln und über Roermond nach Frankreich und außerdem täglich eine Fahrpost über Xanten nach Kleve. Den abgehenden entsprach eine gleiche Anzahl ankommender Posten. Daneben gab es Geschwind- (Extra-) Posten, die nachts durchfuhren und nur auf den Stationen die Pferde wechselten, während die gewöhnlichen Fahrposten abends halt machten und in bestimmten Posthaltereien übernachteten.

Die Chronik spricht von einer Posthalterei in Dinslaken zum ersten Mal im Jahre 1778. Es ist aber anzunehmen, daß sie schon vor der Einrichtung der Fahrpost an, also von 1668 an, bestanden hat, weil Dinslaken schon damals als Übernachtungsort angegeben ist. Die Posthalterei soll im Mittelpunkt der Altstadt gelegen haben und war zuletzt an der Stelle des heutigen Hotels Rosendahl mit seinen ausgedehnten Nebengebäuden und Stallungen neben der katholischen Kirche untergebracht. Als Posthalter werden genannt Milden (1763), Möllmann (1785), Reisgen (1801), Erwig (1826) und Rosendahl (1830).

Die Posthalter mußten ein „Postcomptoir“ unterhalten, in dem der „Sekretär bei offener Tür jederzeit für das Publikum zur Hand“ war. Einschreibungen von Passagieren, Aufgabe von Paketen und Wertbriefen hatten zwischen 2 und 8 Uhr nachmittags zu erfolgen, wenn sie mit der nächsten Post am folgenden Morgen befördert werden sollten. Für die Gewährleistung und pünktliche Ausführung der Aufträge hafteten die Posthalter durch Stellung einer Kautions.

Bei der Einrichtung der Fahrposten waren zunächst die landläufigen vierrädrigen, offenen Karren ohne Federung als Beförderungsmittel verwendet worden. Sie erhielten bald eine gewachste Plane als Verdeck und mit Strohbindeln gepolsterte Sitze. Im Laufe der Zeit wurden aber mit allen Bequemlichkeiten versehene und besonders widerstandsfähig gebaute Wagen, „Diligences“, später Postkutschen genannt, eingesetzt. Sie konnten je nach Größe 8 bis 12, einige bis 15 Personen aufnehmen und legten die Meile auf Landwegen in 50, auf den als Chaussee ausgebauten Straßen in 40 Minuten zurück. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts gab es aber nur wenige ausgebaute Straßen.

Mit der Einverleibung der Herzogtümer Kleve und Berg im Jahre 1815 gingen die über Dinslaken führenden Postlinien auf den preußischen Staat über. Dieser richtete in Dinslaken an Stelle der Posthalterei eine sogen. Postexpedition ein.



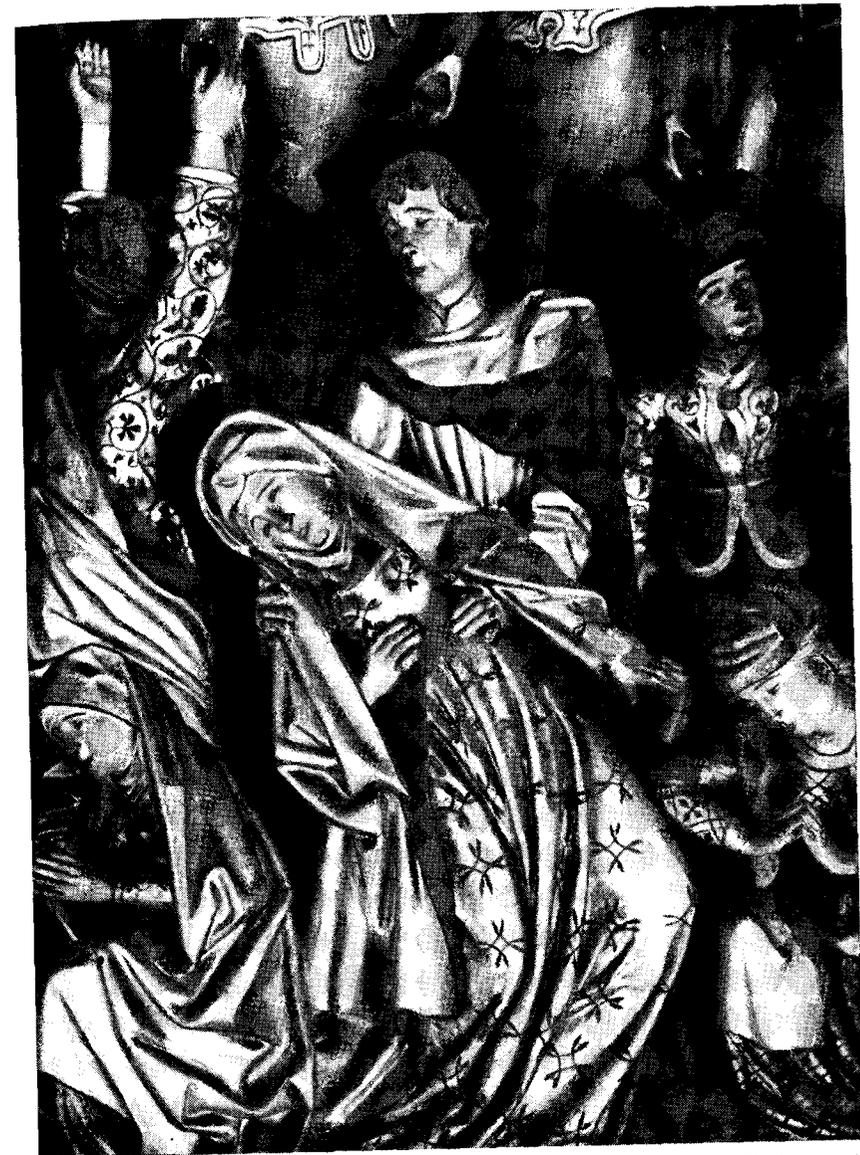
Postverwalter
Rudolf Stamm und Frau
Clafina geb. Snoesen.

Als Leiter wird im Jahre 1830 Theodor von der Heyden genannt, der gleichzeitig Steuer-Rezeptor war und als solcher dem Obersteuerinspektor in Wesel unterstand. von der Heyden erhielt als Postexpediteur ein jährliches Gehalt von 120 Reichstalern. Er mußte einen Privat-Briefträger auf eigene Rechnung unterhalten. Bis 1824 war es den Empfängern überlassen, in den Posthäusern öffentlich aushängende Karten über angekommene Briefe einzusehen und die Sendungen abzuholen oder durch Privatdiener sich zustellen zu lassen. Als erster Privat-Briefträger in Dinslaken ist Wilhelm Wessel Stöcker im Jahre 1839 tätig gewesen. Stöcker wurde 1840 mit Genehmigung des General-Postamts Berlin als Briefträger mit Beamteneigenschaft vereidigt und angestellt.

Im Jahre 1876 ist die bis dahin dem Postamt Wesel unterstehende Postexpedition in ein selbständiges Postamt umgewandelt und die Leitung dem zum Postverwalter ernannten bisherigen Expeditur Hiller übertragen worden. Sein Nachfolger wurde im Jahre 1888 der Postverwalter Stamm. Zu jener Zeit waren beim Postamt 3 Briefträger beschäftigt, von denen jeder wöchentlich 80 $\frac{1}{2}$ Stunden Dienst zu verrichten hatte. 1896 kam ein Landbriefträger hinzu. Der Zustellbereich des Postamts umfaßte damals das Gebiet der Stadt Dinslaken, die Kirchengemeinde Eppinghoven und die Gemeinden Bruckhausen und Walsum. Walsum erhielt im Jahre 1888 eine Postagentur und später 1901 ein selbständiges Postamt.

Der Bau der Eisenbahnen um 1850 brachte den Postverkehr auf den Landstraßen langsam, aber sicher, zum Erliegen. Mit der Eröffnung der Strecke Oberhausen—Emmerich—Arnheim im Jahre 1856 wurden auch die das Postamt Dinslaken berührenden Landposten aufgehoben und dafür Bahnposten eingerichtet.

Die 1815 eingerichtete Postexpedition befand sich mit der Steuerhebestelle zusammen in einem Hause der Altstadt, wahrscheinlich Duisburger Straße 17. Nach der Umwandlung in ein selbständiges Postamt im Jahre 1876 wurde dieses in das Haus Duisburger Straße Nr. 8 gegenüber dem Rathaus verlegt und blieb dort bis zum Jahre 1899. Dann wurde das für Postzwecke besonders gebaute Haus Hauptstraße Nr. 70 (heute Arbeitsamt) angemietet und bezogen. Es diente der Post 30 Jahre bis 1929 als Unterkunft, mußte dann aber aufgegeben werden, weil seine Räume für den stark angestiegenen Verkehr nicht mehr ausreichten. Das Postamt



Städt. Landesbildstelle Niederrhein

Maria und Johannes unter dem Kreuze

Ausschnitt aus dem geschnitzten Mittelstück des Hochaltars der St. Vinzentius-Kirche Dinslaken
Werk eines Brüsseler Meisters des 15. Jahrhunderts

wurde 1929 in das neu gebaute posteigene Gebäude Ecke Hauptstraße-Moltkeplatz verlegt, in welchem es sich heute noch befindet. Gleichzeitig wurde sein Bereich um das Gebiet der Bürgermeistereien Voerde und Gahlen vergrößert, die bis zu diesem Zeitpunkt dem Postamt Wesel unterstellt waren.