

## Die Post im Dienste der Lüdenscheider Industrie

(von Erich Girszewski; in: LÜPOSTA 71-Ausstellungskatalog)

Regelmäßige Postverbindungen der Stadt Lüdenscheid lassen sich bis in das 17. Jahrhundert zurück nachweisen. Eine förmliche Postanstalt besteht seit 1710. Bis 1826 – länger als 100 Jahre – wurde die Postsendungen von und nach Lüdenscheid nur durch Botenposten befördert. Sie genügten aber durchaus den bescheidenen Ansprüchen der damaligen Zeit.

Die bei der königlich preußischen Postwärtereie in Lüdenscheid eingelieferten und für sie bestimmten Postsendungen wurden anfangs über das Postamt Lünen, von 1732 an über das Postamt Iserlohn und während der französischen Zeit (1805-1813) über das Postamt Schwelm geleitet. Die genaue Ortsangabe auf den Postsendungen lautete daher z. B. um 1800: „Lüdenscheid bey Iserlohn in der Grafschaft Mark“.

Die Hauptpostverbindung der 1825 in Postexpedition umbenannten Postwärtereie Lüdenscheid war die Botenpost Iserlohn – Lüdenscheid. Sie beförderte „instruktionsgemäß“ Briefe, Pakete bis zu sechs Pfund und Geldsendungen bis zu 50 Rtlr. Inhalt. Schwerere Pakete und Geldsendungen mit mehr als 50 Rtlr. Inhalt konnten nicht mit der Post von und nach Lüdenscheid befördert werden. Man mußte sie selbst vom Postamt Iserlohn abholen oder dorthin bringen, wenn man es nicht vorzog, sie dem Boten Kuithan anzuvertrauen, der an bestimmten Tagen regelmäßig seinen Botengang nach Elberfeld machte. Kuithan nahm Pakete, die mehr als sechs Pfund wogen, von seinen Auftraggebern in Lüdenscheid mit und gab die Pakete an Boten weiter, die aus den verschiedensten Orten kamen und sich in bestimmten Gastwirtschaften in Elberfeld trafen. Er übernahm andererseits auch Pakete für Empfänger in Lüdenscheid von anderen Boten.



Kuithan mußte seine Botengänge einstellen, als das Generalpostamt in Berlin 1826 die Zeit für gekommen hielt, auch die schwereren Pakete und Geldsendungen von und nach Iserlohn zu befördern. Der schlechte Weg von Lüdenscheid über den Berg nach Altena war für das Generalpostamt kein Hindernisgrund, eine Kariolpostverbindung Iserlohn – Lüdenscheid einzurichten, nachdem sich herausgestellt hatte, daß die in Lüdenscheid sich entwickelnde Industrie einer solchen Verbindung bedurfte.

Vom 1. Oktober 1828 an verkehrte neben dieser Kariolpost eine Güterpost von Iserlohn über Lüdenscheid, Schluß Neuenhof und Kierspe nach Meinerzhagen. Diese Güterpost stellte für die Paketbeförderung eine Verbindung mit dem am 1. Juli 1823 eingerichteten Postkurs Berlin – Kassel – Köln in Iserlohn und mit dem am 1. September 1823 verbesserten Postkurs Elberfeld – Wetzlar in Meinerzhagen her. Damit war – wenn auch nur für Pakete – die erste Durchgangsverbindung über Lüdenscheid geschaffen.

Die Güterpost wurde bald wieder aufgehoben, und zwar vermutlich am 1. Dezember 1830, als eine „neue Fahrpost mit Wagen zu vier Personen auf Druckfedern ruhend“ zwischen Hagen und Meinerzhagen über Halver eingerichtet wurde. Diese Fahrpost hatte in Meinerzhagen Anschluß an den Postkurs Elberfeld – Wetzlar, so daß die Güterpost von Iserlohn nicht mehr den beschwerlichen Weg über Schloß Neuenhof und Kierspe nach Meinerzhagen zu nehmen brauchte, sondern über den teilweise bereits chaussierten Weg nach Halver geleitet werden konnte. Dort wurden die Pakete für Meinerzhagen und den Postkurs Elberfeld – Wetzlar von der Fahrpost Hagen – Meinerzhagen übernommen.

Die Schnellposten Berlin – Kassel – Köln und die Diligence Elberfeld – Wetzlar verkehrten ebenso wie die Güterpost Iserlohn – Lüdenscheid – Meinerzhagen nur zweimal wöchentlich, so daß 1828 die Brief- und Paketbeförderung für Lüdenscheid der Zeit und den Bedürfnissen entsprechend durchaus befriedigend gelöst war.

Um diese Zeit richtete der Bürgermeister und Postexpediteur Jander auf eigene Kosten eine Posthalterei in Lüdenscheid ein. Er war als Posthalter Vertragsfuhrunternehmer der Post und stellte Postillione, Pferde und Wagen für die Kariolpostfahrten, die 1828 nach Halver und 1832 nach Plettenberg eingerichtet wurden.

Personen beförderten weder die Güterpost noch die Kariolposten. Dazu waren die Wege zu schlecht. Wie man damals nach Lüdenscheid reiste, berichtete die Gräfin von dem Bussche-Ippenbunck am 19. Mai 1828 ihrer Mutter:

„... In Altena bestiegen wir nicht ohne Herzklopfen unseren zweirädigen Karren und ich muß Dir, trotz des guten Zeugnisses, welches die Meinen von meiner Unerschrockenheit ablegen, doch gestehen, daß ich mich ganz gewaltig zusammennehmen mußte, um meine Seelenangst zu verbergen. Der Weg ist größtenteils fürchterlich steil, und dabei macht er so spitze Wendungen, und man hat so jähe Abgründe neben sich. Das letzte Drittel des Weges legten wir zu Fuß zurück. ...“

Das war im Jahr 1828. Ende 1834 aber hatten sich die Verhältnisse gründlich gewandelt. Hoffnungsfroh erwartete man beim Jahreswechsel 1834/1835 das neue Jahr. Die kleine Stadt mit ihren 2.884 Einwohnern hatte wirtschaftlich Erfolg gehabt. Im Oktober 1834 war dazu noch die Straße nach Altena, das letzte Teilstück der Kunststraße Altena – Lüdenscheid – Halver, fertig geworden und damit die Verbindung zur Berliner Chaussee in Grüne und zur Siegener Chaussee in Halver hergestellt. Darüber hinaus hatte das königlich preußische Generalpostamt in Berlin der Stadt ein wahrhaft königliches Geschenk in Aussicht gestellt, nachdem es bereits von 1826 bis 1834 die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt durch zeitgemäße Postverbindungen, die bei den unzulänglichen Wegen nicht besser sein konnten, nach Kräften gefördert hatte.

Das Generalpostamt hatte bekannt gemacht, daß vom 1. Januar 1835 an täglich zwei hochmoderne, mit vier Pferden bespannte neunsitzige Personenposten zwischen Iserlohn und Schwelm über Altena, Lüdenscheid, Halver und Breckerfeld verkehren würden. Die Personenpostwagen sollten auch Pakete und Briefe befördern und ständig von einem Kondukteur begleitet werden, wie das nur auf den großen Postkursen üblich war. Einer der beiden Personenpostwagen sollte von Iserlohn nach Schwelm, der andere von Schwelm nach Iserlohn fahren und in beiden Orten täglich den Anschluß an den großen Postkurs Berlin – Köln vermitteln. Bei Bedarf sollten Beiwagen gestellt werden.

Lüdenscheid sollte durch eine hervorragende Verkehrsverbindung an den Weltverkehr angeschlossen werden! Dieser Gedanke beherrschte ganz Lüdenscheid, und es muß eine echte Sensation gewesen sein, als der erste Personenpostwagen am 1. Januar 1835 seinen Einzug hielt. Noch vor zwei Monaten konnte man nur mit einem zweirädigen Karren von Altena über den Berg nach Lüdenscheid fahren und mußte den Weg noch teilweise zu Fuß gehen, jetzt zogen vier Pferde einen großen, eleganten und bequemen neunsitzigen Personenpostwagen, wie ihn vorher nur wenige Bürger der Stadt auf den großen Poststraßen gesehen haben dürften, die Wilhelmstraße hinauf zur Postexpedition in der Hochstraße. Es ist nicht schwer, sich den begeisterten Jubel der Lüdenscheider vorzustellen.

Die Bedeutung dieses Ereignisses für die künftige Entwicklung der Stadt kann nicht hoch genug eingeschätzt werden: Das Generalpostamt hatte den unternehmerischen Kräften in Lüdenscheid die Möglichkeit zur vollen Entfaltung gegeben. Es hatte allerdings auch einer Entwicklung Rechnung getragen, die in den Verkehrszahlen der Postexpedition für das Jahr 1834 deutlich zum Ausdruck kommt. Mit Boten-, Kariol- und Güterposten waren 45.075 Briefe, 5.751 Pakete und 102.624 Taler in Geldsendungen nach Lüdenscheid gebracht und 46.548 Briefe und 4.372 Pakete fortgeschafft worden. 3.448 Taler betrug die Ein-

nahme der Postexpedition. Das waren Zahlen, die auch beim Generalpostamt ihre Wirkung nicht verfehlt haben dürften.

Mit den Personenposten war eine neue Zeit in Lüdenscheid eingezogen. Die Hände regten sich noch fleißiger, und noch intensiver wurden neue Absatzmärkte für die wachsende Produktion erschlossen. Die Post hielt Schritt und stellte immer zur rechten Zeit die Einrichtungen zur Verfügung, die es der aufstrebenden Industrie ermöglichten, durch schnellen Nachrichtenaustausch und prompte Warenlieferung im Konkurrenzkampf zu bestehen und weltweite Beziehungen aufzubauen.

Bereits am 1. April 1836 wurden die Verkehrsverbindungen vermehrt. In Richtung Iserlohn bzw. Grüne fuhren täglich drei zweispännige Personenposten an Stelle der bisher einmal verkehrenden vierspännigen Personenpost. In Richtung Schwelm löste dagegen eine dreispännige die bisher vierspännige Personenpost ab. Am 1. November 1840 trat zu diesen Verbindungen noch eine täglich in beiden Richtungen verkehrende Personenpost Lüdenscheid – Halver – Lennep – Köln.

Nachdem am 1. Mai 1842 eine zweimal wöchentliche Landzustellung eingerichtet worden war, rückte der Tag näher, an dem der Postexpediteur die umfangreicher gewordenen Geschäfte der Postexpedition nicht mehr neben seinen ebenfalls umfangreicher gewordenen Aufgaben als Bürgermeister wahrnehmen konnte. Außerdem erforderte es der Geschäftsumfang, die Postexpedition in eine Postverwaltung umzuwandeln. Das Amt des Postverwalters bei der neu geschaffenen Postverwaltung wurde am 1. Oktober 1843 dem Postsekretär Engels aus Köln übertragen.

Bürgermeister Jander beanspruchte das zwölf Fuß lange und acht Fuß breite Zimmer im Haus Hochstraße 12, das achtzehn Jahre Postdienstzimmer gewesen war, selbst. Es reichte auch für den Postbetrieb nicht mehr aus. Postverwalter Engels fand geeignete Räume im Hause des Gastwirts Paulmann, Hochstraße 17, und verlegte die Postverwaltung bereits einen Monat nach seiner Amtsübernahme in die neu gemieteten Räume.

Am 1. Januar 1850 entstanden die Oberpostdirektionen. Die Bezeichnung Postverwaltung für örtliche Postanstalten wurden aufgegeben und die Postverwaltung in Lüdenscheid in Postexpedition 1. Klasse umbenannt.

Zu dieser Zeit reichten die Diensträume im Hause Paulmann schon nicht mehr aus. Man versuchte zwar, den Andrang am Schalterfenster durch zwei gußeiserne königlich preußische Briefkästen, die am 7. September 1850 als neueste Errungenschaft Bewunderung in der Stadt erregte, zu entlasten. Diesen Zweck dürften sie erst nach dem 15. November 1850 erfüllt haben, als die ersten Freimarken bei der preußischen Post eingeführt wurden.

Die Personenpost nach Köln fuhr vom 1. November 1850 an zwar nur bis Lennep, es war aber für gute Anschlußverbindungen nach Köln gesorgt. Dagegen fuhren zwei Personenposten, die bisher in Iserlohn endeten, vom 18. Juni 1851 an über Schwerte bis Dortmund, und am 1. November 1851 rollte der erste Personenpostwagen von Lüdenscheid über die neue Straße durch das Volmetal zum Bahnhof Hagen.

Mit dem regen Leben, das die ankommenden und abfahrenden Post in die Hochstraße brachten, war es am 30. Oktober 1852 vorbei: Die Postexpedition hatte im Hause des Lederfabrikanten Wilhelm Branscheid, Wilhelmstraße 33, größere Diensträume bezogen, groß genug für den Geschäftsumfang eines Postamts II. Klasse, der Ende 1855 erreicht wurde. Anfang Januar 1856 traf die amtliche Bestätigung ein: Die Postexpedition I. Klasse war Postamt II. Klasse geworden.

Die Personenpostverbindungen wurden im Laufe der Jahre immer wieder geändert, vermehrt und den Bedürfnissen der Industrie angepaßt. Als 1861 die Ruhr-Sieg-Eisenbahn eröffnet wurde, verlagerte sich der Verkehr mehr und mehr zur Bahnstation Altena.

Am 1. Dezember 1864 erhielt das Postamt in der Wilhelmstraße eine Telegraphenstation. Die Diensträume, in denen bereits fünf Beamte und elf Unterbeamte tätig waren, reichten schon längst nicht mehr aus. Geeignete Räume waren in der Stadt nicht zu bekommen. Da half Posthalter Fastenrath aus der Not. Er baute ein Haus für die Post und überließ es ihr zur Miete. Das Postamt bezog dieses Haus, das neben dem Hotel zur Post stand, am 1. September 1866.

In diesem Haus nahm der Postverkehr einen ungeahnten Aufschwung. Bereits 1871, kurz bevor es „Kaiserliches Postamt“ wurde, war das Postamt in die Gruppe der Postämter I. Klasse aufgestiegen. Zu dieser Zeit fuhren täglich sechs Personenposten nach Altena, eine Personenpost nach Lennep (mit An-

schluß nach Köln), eine nach Halver und eine nach Werdohl. Daneben bestanden noch eine Kariolpost nach Heedleid und eine Botenpost nach Brügge.

Zwei Personenposten nach Altena und die Botenpost nach Brügge wurden aufgehoben und drei achtsitzige Personenposten nach Brügge eingerichtet, als der Eisenbahnverkehr auf der Strecke Hagen – Brügge am 1. September 1874 begann. Der Personenpostverkehr blieb aber auch nach der Eröffnung der Eisenbahnverbindung Brügge – Lüdenscheid am 15. Juli 1880 erstaunlich lebhaft, vor allem nach Altena. Die Personenposten nach Brügge hatten am Tag der Eröffnung der Eisenbahnverbindungen ihre Fahrten eingestellt, aber 1881 fuhren noch täglich drei Personenposten und zwei Omnibusse des Fuhrunternehmers Niggeloh nach Altena und eine Personenpost nach Werdohl, 1886 sogar vier Niggeloh-Omnibusse und drei Personenposten nach Altena, eine Personenpost nach Werdohl und eine nach Herscheid.

Die Personenposten und die Niggeloh-Omnibusse fuhren am 30. September 1887 zum letzten Mal nach Altena: Die Schmalspurbahn hatte sie verdrängt. Zweieinhalb Monate später für die Personenpost Lüdenscheid – Werdohl nur noch bis Augustenthal. Von Augustenthal nach Werdohl verkehrte die Schmalspurbahn. Die große Zeit der Personenposten, die mehr Briefbeutel und Pakete als Personen befördert hatten, war vorbei. Man hat später die letzte Personenpost, die nach Herscheid fuhr, liebevoll lächelnd als ein anmutiges Überbleibsel einer romantischen Zeit angesehen. Die Zeit der Personenposten war aber alles andere als romantisch. Es war eine Zeit harter Arbeit für die Lüdenscheider Industrie. Sie war erfolgreich, weil die Personenposten immer zur Stelle waren. Hundert- und tausendmal sind sie, hoch bepackt mit den Erzeugnissen der heimischen Industrie, aus Lüdenscheid abgefahren.

Das Postamt neben dem Hotel zur Post in der Poststraße (heute Niemöllerstraße) brauchte den Verlust der Personenposten nicht zu bedauern. Es hatte Arbeit in Hülle und Fülle. 1889 waren beim Postamt 185.598 Pakete eingeliefert worden. Kein Postamt im Regierungsbezirk Arnsberg – ausgenommen das in Dortmund – konnte eine größere Paketeinlieferung melden. Es war nun offensichtlich, daß das Postgebäude nicht mehr ausreichte. Um- und Erweiterungsbauten hatten nichts genützt, so daß sich die Postverwaltung entschloß, ein eigenes Gebäude an der Altenaer Straße zu bauen. Das war schon deswegen dringend nötig, weil auch der Fernsprechverkehr, der bereits im Anmarsch war, Raum brauchte.

Der Bau in der Altenaer Straße war schon weit fortgeschritten, als die Handelskammer zu Lüdenscheid der Oberpostdirektion in Arnsberg am 10. Juli 1892 schrieb, die erforderliche Beteiligung für die Einrichtung einer Fernsprechanlage sei gesichert. Die Postverwaltung zögerte nicht mit der Ausführung, und bereits nach dreieinhalb Monaten – am 19. Oktober 1892, 8.48 Uhr – meldete der für die Arbeiten verantwortliche Telegrapheninspektor der Oberpostdirektion in Arnsberg telegraphisch aus Lüdenscheid:

„Betrieb der hiesigen Stadt-Fernsprecheinrichtung und der Verbindungsanlage Lüdenscheid – Hagen bei guter Verständigung mit sämtlichen Sprechstellen und den zum Verkehr mit Lüdenscheid zugelassenen Orten um 8 Uhr eröffnet. Schmidt“.

Zum Sprechverkehr mit Lüdenscheid waren zugelassen: Altena, Iserlohn, Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Mülheim/Ruhr, Oberhausen, Ruhrort, Witten, Lennep, Ohligs, Radevormwald, Remscheid, Ronsdorf, Schwelm, Solingen Vohwinkel und Wermelskirchen. Am Eröffnungstage wurden von 28 vorhandenen Sprechstellen 69 Gespräche geführt.

Am 23. Juni 1893 wurde der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb in dem neuen reichseigenen Postgebäude, Altenaer Straße 9, eröffnet. Bei den Feierlichkeiten würdigte Postrat Hieronymus von der Oberpostdirektion Arnsberg, in seiner Festrede die schnelle Entwicklung der Stadt und ihre blühende Industrie, die auf allen Weltmärkten vertreten sei. Er wünschte der Stadt, der Verkehr möge sich immer mehr ausweiten und so wachsen, daß das Postgebäude schon bald nicht mehr den Anforderungen genügen könne. Drei Tage danach machte der Staatssekretär des Reichspostamts und Gründer des Weltpostvereins, Heinrich von Stephan, seinen Besuch. In einer kleinen Ansprache vor Lüdenscheider Bürgern drückte er der „fleißigen Stadt auf einsamem Berge“ seine besondere Hochachtung aus. Es war schon eindrucksvoll: 1878 hatte Lüdenscheid 9.981, 1893 dagegen 20.010 Einwohner.

Der Wunsch des Postrats Hieronymus verwirklichte sich überraschend schnell. Bereits 1906 – dreizehn Jahre später – war die Einwohnerzahl weiter um 10.000 auf 30.000 gewachsen und stieg bis Ende 1913 auf 34.352. Beim Postamt war die Zahl der eingelieferten Pakete von 181.852 im Jahre 1892 auf 485.053 im Jahre 1913 angestiegen. Alle übrigen Dienste beim Postamt hatten sich entsprechend ausgeweitet. Man machte sich bereits Gedanken, wie man der beginnenden Raumnot am besten begegnen könne. Da brach der Weltkrieg aus und setzte der stürmischen Entwicklung ein Ende.

Dem Krieg fiel auch die Personenpost nach Herscheid zum Opfer. Sie fuhr am Heiligen Abend des Jahres 1914 zum letzten Mal. Man bemühte sich in Lüdenscheid und Herscheid nach dem Kriege bei der Oberpostdirektion in Dortmund um die Wiederaufnahme der Fahrt, die Oberpostdirektion hatte aber Besseres zu bieten: Sie stellte Kraftomnibusse zur Verfügung.

Die ersten Kraftposten fuhren am 15. August 1922 von Lüdenscheid nach Heedfeld, Neuemühle und Herscheid und setzten damit eine Entwicklung in Gang, die von der Kraftverkehr Mark-Sauerland GmbH, die die drei Linien 1926 von der Post übernahm, so erfolgreich weitergeführt wurde.

Die Posthaltereien, die vor rund 100 Jahren entstanden waren, hatte die Kraftpost noch überlebt. Sie stellte immer noch die Pferdefuhrwerke für die Paketzustellung und die Fahrten zum Bahnhof. Ihr letztes Stündlein hatte am 1. August 1928 geschlagen, als neu beim Postamt eingetroffene Kraftwagen diese Dienste übernahmen. Die Posthaltereien, die Posthalter Gustav Möllhoff mehr als 30 Jahre treu und zuverlässig besorgt hatte, gehörte der Vergangenheit an.

Der Vergangenheit gehörte auch das Drahtgewirr über den Häusern und Straßen der Stadt an, das im Laufe der Jahre immer dichter geworden war. Die Fernsprechleitungen waren 1926 zum größten Teil in der Erde verschwunden. Dafür breiteten sich aber die Antennen der Rundfunkteilnehmer – im Oktober 1926 waren es 436 in Lüdenscheid – immer mehr aus.

Im Sommer 1926 war der Bau des Fernsprechdienstgebäudes vollendet, so daß gegen Ende des Jahres das Verstärkeramt für das Fernkabel Frankfurt (Main) – Dortmund in Betrieb genommen werden konnte. Am 13. August 1927 konnten sich die Lüdenscheider Fernsprechteilnehmer im Ortsverkehr zum ersten Male ohne die Vermittlung des „Fräuleins vom Amt“ erreichen. Das Selbstanschlußamt war dienstbereit.

Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges wurden die Post- und Fernmeldeeinrichtungen in Lüdenscheid ständig erweitert und verbessert. Während des Krieges – im Jahre 1940 – erwarb die Postverwaltung das Grundstück Altenaer Straße 11. Der auf diesem Grundstück vorgesehene Erweiterungsbau, der bereits geplant und genehmigt war, sollte 1941 beginnen. Der Krieg verhinderte die Ausführung. Er ließ lediglich eine organisatorische Änderung, zu, die sich zwangsläufig aus den vermehrten Aufgaben der technischen Dienste und dem umfangreichen Verkehr ergab. Die Fernsprechdienststelle wurde am 1. Juli 1942 vom Postamt abgetrennt und in ein selbständiges Fernmeldeamt umgewandelt.



Als die Not nach dem Krieg überwunden war und der wirtschaftliche Aufstieg begann, machte sich die Raumnot beim Postamt und beim Fernmeldeamt verstärkt bemerkbar. Das Fernmeldeamt wurde aufgestockt und nach dem neuesten Stand der Fernmeldetechnik eingerichtet. Zur Entlastung des Postamtes entstanden drei neue Stadtpostämter. Der große Tag des Fernmeldeamtes, das seit dem 1. Januar 1958 als Fernmeldebezirk Lüdenscheid dem Fernmeldeamt Hagen untersteht, war der 16. August 1958, als der Selbstwählfernverkehr im neuen Fernsprechwähleramt in Betrieb genommen wurde. An diesem Tage waren 4.500 Fernsprechanchlüsse in Lüdenscheid vorhanden.

Der große Tag des Postamts stand mit der Eröffnung des neuen Postgebäudes, mit dessen Bau zu Beginn der siebziger Jahre begonnen worden war, noch bevor, als im Jahre 1971 die LÜPOSTA stattfand. Auch die Autobahnverbindung sollte den Postverkehr von und nach Lüdenscheid weiter steigern.