

Poststation Mühlenbeck

Eine metallene Depesche- und Urkundentrommel des Herzogs Julius von Braunschweig wurde in der Zeit um 1570 benutzt, als Braunschweig als erstes Land die „spanische Post“ der Taxis ablehnte und eine eigene Posteinrichtung gründete. Endgültig wurde jedoch das taxische Postverhältnis in Braunschweig erst mit der Bekanntmachung (Avertissement) vom 1. Julius 1790 beendet: „Demnach des Regierenden Herrn Herzogs Durchlaucht, aus bewegenden Ursachen genöthigt worden sind, die Toleranz der bis hierher in hiesigen Landen precario bestandenen Fürstl. Taxis'schen Reichspost aufzukündigen und diese Posten mit dem hiesigen Fürstl. Postamte zu verbinden“.

Ein geordneter Postkutschenreisedienst im heimischen Raum war das Jahr 1640, als der Hildesheimer Fuhrunternehmer Rütger Hinüber einen Reisewagen, wenn auch ungefedert, zur Beförderung von Personen und Paketen auf dem historischen Verkehrsweg Hildesheim – Gandersheim – Einbeck – Moringen – Kassel einrichtete.

Einbeck hat somit recht früh Anschluss an die großen Verkehrsverbindungen gehabt.

Mit der Thronbesteigung des Kurfürsten von Hannover als König Georg II von England sei die Umbenennung der Lehnspost in die „Kgl. Großbrit. Churfürstl. Hannoversche Post“ im Gefolge gewesen. Gut zwanzig Jahre später hätten die Einbecker die Reise mit der Fahrpost nach dem Süden und zum Norden hin angetreten können. Die Umwandlung der Lehnspost in eine hannoversche Staatspost habe im Jahre 1735 aber auch zu einer Trennung mit dem braunschweig-lüneburgischen Postwesen geführt.

Der Ausbau der Straßen habe sich wie folgt abgespielt:

1768 – 1788 Hannover – Alfeld – Einbeck (über die Hube)

1775 – 1779 Einbeck – Northeim – Göttingen und

1827 – 1830 Brunsen Kuventhal – Einbeck.

Gut 200 Jahre lang tauchte der Name Mühlenbeck regelmäßig in den Büros der Königlichen Hannoverschen und der Fürstlich Braunschweigischen Postverwaltungen auf. Die Pferdewechselstation Mühlenbeck war in ihrer Bedeutung nämlich das „Kreiensen“ des 19. Jahrhunderts.

Mühlenbecks Geschichte beginnt mit der Einrichtung der aus politischen Gründen besonders wichtigen Nord-Süd-Strecke als Reitkurs etwa im Jahre 1642. Der Kurs folgte der alten durch Landwehren und Warten gesicherten Heer- und Handelsstraße. Auf dieser Strecke wurden nun alle zwei bis drei Meilen Wechselstationen eingerichtet. Die Bedeutung der Station Mühlenbeck wuchs, als durch ein Edikt der Regierungen Hannover und Braunschweig-Wolfenbüttel, vom 3. Dezember 1708 eine regelmäßige Briefpostbeförderung durch reitende Boten zwischen Wolfenbüttel und dem Weserdistrikt bis Holzminden eingerichtet wurde.

Diese reitenden Boten berührten den Posthof dreimal wöchentlich. Der 28. Juni 1745 sah zum ersten Male eine fahrende Post bei der Mühlenbecker Station, die von Gandersheim kam. Zehn Jahre vorher war das bisher gemeinsam verwaltete Postwesen zwischen Hannover und Braunschweig-Wolfenbüttel wegen laufender Beschwerden über die fortgesetzten Gebührenerhebungen getrennt worden. Das führte aus Konkurrenzgründen bald zu Streitigkeiten.

Durch eine sorgfältige Wegeausbesserung zog Hannover dann den Reisverkehr aus Süddeutschland über Einbeck, Elze nach Hannover. Um dieser Konkurrenz zu begegnen, ließ Braunschweig die durch seinen Landstreifen im Amt Greene über Ammensen führende alte stark ausgefahrene und recht engspurige Frachtstraße verfallen und verbot sogar ihre Ausbesserung. Erst 1769 gelang im Wege der „Kompensation“ ein Vergleich.

Um diese Zeit zeigte sich an der Poststation Mühlenbeck ein durchaus abwechslungsreiches und bewegtes Leben. Soweit noch bekannt ist, wurden in den Ställen bis zu 50 Pferde gehalten und noch sehr oft weitere Pferde aus Brunsen, Kuventhal und Naensen zu Vorspandiensten herangezogen. Hier war es insbesondere die steile Hube, die diese Vorspanndienste erforderlich machte. Die Bediensteten der Station wohnten auch dort. Erst in den dreißiger Jahren unseres 20. Jahrhunderts wurden die Gebäudeteile, in denen einst die Pferde und die Postillione „residierten“ abgerissen.

Die Privilegien der Post und die Einzelheiten des Dienstes waren in einer vom Kgl.-Großbritannisch-Hannoverschen General-Post-Directorium herausgegebenen Verordnung festgelegt. Die Postgebühren richteten sich anno 1634 noch nach den Kornpreisen. Für die Benutzung einer „ganz bedeckten, in Federn hängenden Post-Chaise“ mussten beispielsweise 8 Gutegroschen gezahlt werden. Jeder Passagier durfte bis zu 30 Pfund Gepäck kostenfrei mitführen.

Aber auch Zeit war damals dem Anschein nach mit Geld gleichzusetzen. Davon zeugt eine vom 14. März 1848 datierte Vertragskündigung wegen Überschreitung der Fahrzeiten, die an einen Einbecker Fuhrunternehmer ging. Dieser hatte die Post und Personenbeförderung vertragsmäßig zwischen Einbeck und Ammensen auszuführen. Einschließlich der Expedition in Mühlenbeck musste die Fahrstrecke in einer Stunde und 30 Minuten zurückgelegt werden. Anschließend hatten die Postillione ihren Aufenthalt hier regelmäßig länger ausgedehnt als festgesetzt war, so dass es kurzerhand zu dieser unangenehmen Kündigung kam. Um Zeit bei dem Pferdewechsel zu sparen, kündigten vornehmlich die Gandersheimer Postillione, sobald sie von Greene den Berg herunterkamen, die Ankunft mit einem Posthornsignal an.

Das Ende dieser Post- und Pferdewechselstation Mühlenbeck zeichnete sich im Oktober 1865 ab, als der erste Eisenbahnzug den Bahnhof Naensen passierte. Und als dann noch einmal 40 Jahre später das erste Motorfahrzeug den Postkutschen-Knotenpunkt berührte, geriet der Name Mühlenbeck bald in die Vergessenheit. Wo einst Pferd und Postillione ihre Rast hielten, sind es heute höchstens für einige Minuten die stärkeren PS-Zahlen, die nicht nach Hafer, sondern nach dem seit der Ölkrise ebenfalls umstrittenen Benzin verlangen.

Der Fuhrunternehmer Georg Sandermann aus Einbeck hat vier Jahrhunderte zur vollen Zufriedenheit der hannoverschen Postverwaltung durch seine „Postillione“ und „Kondukteure“ Geld, Gut und Reisende zwischen Lauenförde und Alfeld befördert. Die Fahrt in der halbdunklen, engen und stickigen Postkutsche war häufig alles andere als ein Vergnügen.

Wie aus der von J. B. Koch, Postmeister in Greene, und bei H. Ehlers in Einbeck im Oktober 1832 gedruckten Nachweisung hervor geht, waren z. B. für die Benutzung der ordinären Fahr- und Briefpost von Mühlenbeck nach Berlin für eine Entfernung von 40 Meilen 13 Reichstaler und 8 Gutegroschen zu entrichten. Dass es bei der Benutzung der Postkutsche zwischen Rauchern und Nichtraucher Meinungsverschiedenheiten gegeben haben muss, beweist ein Schild „Das Tabakrauchen im Postwagen ist nur gestattet, wenn sich in demselben Personen weiblichen Geschlechts nicht befinden, die anderen Reisenden ihre Zustimmung gegeben haben.“

Die Zeit der Postkutschen war auch die Zeit, in der Postverkehr infolge der 17 selbständigen Postverwaltungen in den 39 selbständigen Staaten Deutschlands gehemmt war. Die politischen Ereignisse des Jahres 1866 brachten auch für den Postverkehr durch die staatsrechtliche Neugestaltung wesentliche Fortschritte. In der Norddeutschen Bundespost gingen 11 bisher selbständige Länderpostverwaltungen auf, darunter Braunschweig, Hannover und Preußen. Somit bestanden in Deutschland außer der Norddeutschen Postverwaltung nur noch die selbständigen Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Baden.

Mit der Generalverfügung des General-Postamtes veröffentlicht im Amts-Blatt der Norddeutschen Postverwaltung, ausgegeben zu Berlin, den 1. Januar 1868 – wurden insgesamt 35 Ober-Post-Direktionen, darunter die Ober-Post-Direction Braunschweig für das Herzogthum Braunschweig eingerichtet. Im Jahre 1871 veranlasste das General-Postamt, dass von dem verwaltungsmäßig zu großen Oberpostdirektionsbezirk Hannover Teile der Landdrosteien Hannover und Hildesheim – damit auch Einbeck – abgezweigt und dem Oberpostdirektionsbezirk Braunschweig zugewiesen wurden. Der hierzu ergangene Allerhöchste Erlass war unterzeichnet mit „Hauptquartier Nancy, den 14. März 1871, Wilhelm“.

Einbeck gehörte mit zu den 12 Postämtern 1. Klasse. Dem Postamt unterstand die Bahnstrecke Einbeck – Salzderhelden.

Die Statistik besagte 1874, dass jeder Einwohner durchschnittlich 14 Briefe im Jahr schrieb. 1900 steigerte sich diese Zahl auf 68, während der heutige Bundesbürger im Jahr durchschnittlich 80 Briefe, 26 Postkarten, 37 Drucksachen und 5 Pakete oder Päckchen zur Post gibt. (ca. 1976)

Mühlenbeck große Zeit liegt über 100 Jahre zurückgelegt

Früher Vorspanndienste für die Hubeüberquerung / Konkurrenz Hannover-Braunschweig im Postwesen war hier zu spüren

Mühlenbeck, diese kleine Häuseransammlung kurz hinter Kuvental und knapp vor Naensen, ist Tausenden von Kraftfahrern nur als bedeutende Verkehrskreuzung zwischen der Bundesstraße 3 und der Bundesstraße 64 bekannt. Ab und zu taucht der Name in den Unfallbereichen der Verkehrspolizei auf, sobald es mal auf diesem neuralgischen Kreuzungspunkt „geknallt“ hat. Ansonsten aber fristet der kleine Ortsteil ein Dornröschen-dasein mit der stillen Erinnerung an eine Zeit, als noch das Pferd, das Frachtfuhrwerk, die Postkutsche und der Wanderer das Straßenbild beherrschten.

Gut 200 Jahre lang tauchte der Name Mühlenbeck regelmäßig in den Büros der Königlich Hannoverschen und der Fürstlich Braunschweigischen Postverwaltungen auf. Die Pferdewechselstation Mühlenbeck war in ihrer Bedeutung nämlich das „Kreiensen“ des 18. Jahrhunderts.

Mühlenbecks Geschichte beginnt mit der Einrichtung der aus politischen Gründen besonders wichtigen Nord-Süd-Strecke als Reitkurs etwa im Jahre 1642. Der Kurs folgte der alten durch Landwehren und Warten gesicherten Heer- und Handelsstraße. Auf dieser Strecke wurden nun alle zwei bis drei Meilen Wechselstationen eingerichtet. Die Bedeutung der Station Mühlenbeck wuchs, als durch ein Edikt der Regierungen Hannover und Braunschweig-Wolfenbüttel, vom 3. Dezember 1708 eine regelmäßige Briefpostbeförderung durch reitende Boten zwischen Wolfenbüttel und dem Weserdistrikt bis Holzminden eingerichtet wurde.

Diese reitenden Boten berührten den Posthof dreimal wöchentlich. Der 28. Juni 1745 sah zum ersten Male eine fahrende Post bei der Mühlenbecker Station, die von Gandersheim kam. Zehn Jahre vorher war das bisher gemeinsam verwaltete Postwesen zwischen Hannover und Braunschweig-Wolfenbüttel wegen laufender Beschwerden über die fortgesetzten Gebührenerhebungen getrennt worden. Das führte aus Konkurrenzgründen bald zu Streitigkeiten.

Durch eine sorgfältige Wegeausbesserung zog Hannover dann den Reiseverkehr aus Süddeutschland über Einbeck, Elze nach Hannover. Um dieser Konkurrenz zu begegnen, ließ Braunschweig die durch seinen Landstreifen im Amt Greene über Ammensen führende alte stark ausgefahrene und recht engspurige Frachtstraße verfallen und verbot sogar ihre Ausbesserung. Erst 1769 gelang im Wege der „Kompensation“ ein Vergleich.

Um diese Zeit zeigte sich an der Poststation Mühlenbeck ein durchaus abwechslungsreiches und bewegtes Leben. Soweit noch bekannt ist, wurden in den Ställen bis zu 50 Pferde gehalten und noch sehr oft weitere Pferde aus Brunnen, Kuvental und Naensen zu Vorspanndiensten herangezogen. Hier war es insbesondere die steile Hube, die diese Vorspanndienste erforderlich machten. Die Bediensteten der Station wohnten auch dort. Erst in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts wurden die Gebäudeteile, in denen einst die Pferde und die Postillione „residierten“ abgerissen.

Die Privilegien der Post und die Einzelheiten des Dienstes waren in einer vom Kgl.-Großbritannisch-Hannoverschen General-Post-Directorium herausgegebene Verordnung festgelegt. Die Postgebühren richteten sich anno 1834 noch nach den Kornpreisen. Für die Benutzung einer „ganz bedeckten, in Federn hängenden Post-Chaise“ mußten beispielsweise 8 Gutegroschen und für einen ungedeckten Wagen 4 Gutegroschen gezahlt werden. Jeder Passagier durfte bis zu 30 Pfund Gepäck kostenfrei mitführen.

Aber auch Zeit war damals dem Anschein nach mit Geld gleichzusetzen. Davon zeugt eine vom 14. März 1848 datierte Vertragskündigung wegen Überschreitung der Fahrzeiten, die an einen Einbecker Fuhrunternehmer ging. Dieser hatte die

Post- und Personenbeförderung vertragsgemäß zwischen Einbeck und Ammensen auszuführen. Einschließlich der Expedition in Mühlenbeck mußte die Fahrstrecke in einer Stunde und 30 Minuten zurückgelegt werden. Anscheinend hatten die Postillione ihren Aufenthalt hier regelmäßig länger ausgedehnt als festgesetzt war, so daß es kurzerhand zu dieser unangenehmen Kündigung kam. Um Zeit bei dem Pferdewechsel zu sparen, kündigten vornehmlich die Gandersheimer Postillione, sobald sie von Greene den Berg herunterkamen, die Ankunft mit einem Posthornsignal an.

Das Ende dieser Post- und Pferdewechselstation Mühlenbeck zeichnete sich im Oktober 1865 ab, als der erste Eisenbahnzug den Bahnhof Naensen passierte. Und als dann noch einmal 40 Jahre später das erste Motorfahrzeug den Postkutschen-Knotenpunkt berührte, geriet der Name Mühlenbeck bald in die Vergessenheit. Wo einst Pferd und Postillione ihre Rast hielten, sind es heute höchstens für einige Minuten die stärkeren PS-Zahlen, die nicht nach Hafer, sondern nach dem seit der Ölkrise ebenfalls umstrittenen Benzin verlangen. (B.B., Einbecker Morgenpost) (ohne Datumsangabe)

Als man noch mit der Postkutsche reiste

Für 13 Reichstaler und 8 Gute Groschen von Mühlenbeck nach Berlin

Wie schon berichtet, konnten in diesen Tagen der 5.000. Besucher der jetzigen großen postgeschichtlichen Ausstellung im Braunschweigischen Landesmuseum für Geschichte und Volkstum (hinter der Aegideienkirche) verzeichnet werden. Besonders erfreulich ist, daß diese auch kulturhistorisch so wertvolle Ausstellung auch bei der Jugend lebhaftes Interesse findet. Die zum Theil sehr wertvollen Ausstellungsstücke geben einen Überblick über die verkehrstechnische Entwicklung des Postwesens vom Mittelalter bis in die Neuzeit.

Mit eines der ältesten Ausstellungsstücke dürfte die Metallene Depeschen und Urkundentrommel des Herzogs Julius von Braunschweig sein, die in der Zeit um 1570 benutzt wurde, als Braunschweig als erstes Land die „spanische Post“ der Taxis ablehnte und eine eigene Posteinrichtung gründete. Endgültig wurde jedoch das taxissche Postverhältnis in Braunschweig erst mit der Bekanntmachung (Advertissement) vom 1. Julius 1790 beendet: „Demach des Regierenden Herrn Herzogs Durchlaucht, aus bewegenden Ursachen genöthigt worden sind, die Toleranz der bis hieher in hiesigen Landen precario bestandenen Fürstl. Taxis'schen Reichspost aufzukündigen und diese Posten mit dem hiesigen Fürstl. Postamte zu verbinden...“

Von Mühlenbeck nach Berlin

Unter den rund 150 Ausstellungsstücken gibt eine Gebührenübersicht Aufschluß über die Verkehrsverhältnisse vor dem Bau der Eisenbahn in unserer näheren Heimat, die in der Ost-West-Richtung 1856 fertiggestellt wurde. Es handelt sich hier um den Nachweis über die Posten bei der Herzoglich Braunschweigischen Post-Expedition Mühlenbeck (an der Bundesstraße 3 zwischen Kuventhal und Naensen). Mühlenbeck dürfte in der Zeit der Postkutschenverbindungen eine ähnliche Bedeutung gehabt haben wie der heutige Verkehrsknotenpunkt Kreiensen.

Wie aus der von J.B. Koch, Postmeister in Greene, und bei H. Ehlers in Einbeck im Oktober 1832 gedruckten Nachweisung hervorgeht, waren z.B. für die Benutzung der ordinären Fahr- und Briefpost von Mühlenbeck nach Berlin für eine Entfernung von 40 Meilen 13 Reichstaler und 8 Gute Groschen zu entrichten. Daß es bei der Benutzung der Postkutschen zwischen Rauchern und Nichtrauchern Meinungsverschiedenheiten gegeben haben muß, beweist ein Schild „Das Tabakrauchen im Postwagen ist nur dann gestattet, wenn sich in demselben Personen weiblichen Geschlechts nicht befinden, die anderen Reisenden ihre Zustimmung gegeben haben“.

Der Besucher wird in dem Nachweis der Aussteller auch das Städt. Heimatmuseum Bad Gandersheim verzeichnet finden, das sich mit Postkutschenzeit und mit dem Reiseschreibzeug des Kantors und Opfermannes an der Stiftskirche zu Gandersheim, G. L. Brackebusch, an der Ausstellung beteiligt. Brackebusch war nicht nur ein bekannter Heimatforscher, sondern auch ein befähigter Bastler. Das Braunschweigische Landesmuseum stellte für die Ausstellung die von ihm im Jahr 1863 konstruierte „Rechenmaschine“ zu Verfügung. Diese „Rechenmaschine“ erregte schon allein durch ihre geringen Ausmaße (etwa 15x8x4 cm) und durch die mit sauberlicher Schrift auf einer Walze niedergeschriebenen Zahlenreihen Aufsehen.

Die Zeit der Postkutschen war auch die Zeit, in der der Postverkehr infolge der 17 selbständigen Postverwaltungen in den 39 selbständigen Staaten Deutschlands gehemmt war. Die politischen Ereignisse des Jahres 1866 brachten auch für den Postverkehr durch die staatsrechtliche Neugestaltung wesentliche Fortschritte. In der Norddeutschen Bundespost gingen 11 bisher selbständige Länderpostverwaltungen auf, darunter Braunschweig, Hannover und Preußen. Somit bestanden in Deutschland außer der Norddeutschen Postverwaltung nur noch die selbständigen Postverwaltungen von Bayern, Württemberg und Baden.

Mit der General-Verfügung des General-Postamtes – veröffentlicht im Amts-Blatt der Norddeutschen Postverwaltung, ausgegeben zu Berlin, den 1. Januar 1868 – wurden insgesamt 35 Ober-Post-Directionen, darunter die Ober-Post Direction Braunschweig für das Herzogthum Braunschweig eingerichtet. Im Jahre 1871 veranlaßte das General-Postamt, daß von dem verwaltungsmäßig zu großen Oberpostdirektionsbezirk Hannover Teile der Landdrosteien Hannover und Hildesheim – damit auch Einbeck – abgezweigt und dem Oberpostdirektionsbezirk Braunschweig zugewiesen wurden. Der hierzu ergangene „Allerhöchste Erlaß“ war unterzeichnet mit „Hauptquartier Nancy, den 14. März 1871, Wilhelm“.

Einbeck gehörte mit zu den 12 Postämtern I. Klasse. Dem Postamt unterstand die Bahnstrecke Einbeck-Salzderhelden. ... (Quelle: Vermutlich - Einbecker Morgenpost ohne Datumsangabe)