

Heimat-Klänge



Stargard i. Pom.
Gratisbeilage Nr. 151

Zeitschrift für heimatliche Geschichte und Kultur.

Neues Pommerisches
Sage-Blatt.

Zur Geschichte des Post- und Telegraphenwesens in Stargard i. Pom.

Von Postinspektor F a l c h.

(Fortsetzung).

Als mit dem Frieden zu Stockholm (21. 1. 1720) Stettin und Vorpommern bis zur Peene mit Einschluß der Inseln Usedom und Wollin an Preußen fielen, wurden das Hofgericht von Stargard nach Köslin und die übrigen Regierungsbehörden von Stargard nach Stettin verlegt. Auch der Postengang wurde dementsprechend geändert. Stargard büßte ganz erheblich an Bedeutung für den hinterpommerschen Postverkehr ein. Daran konnte nicht viel ändern, daß eine neue zweimal wöchentlich verkehrende Fahrpost neben der schon bestehenden zweimaligen Reitpost zwischen Stettin und Stargard eingerichtet wurde. Da die Reise mit der Post zwischen beiden Orten 12 Groschen Personengeld und 6 Groschen Postillionstrinkgeld kostete, bevorzugten die Reiselustigen Privatunternehmer, die nur 8 Groschen für die Person verlangten. Die Personenpost vereinsamte, bis das Personengeld auf des Königs Befehl auf 9 Groschen und das Trinkgeld auf 3 Groschen herabgesetzt wurden. Der Zuschuß, den die Unterhaltung der Personenpost Stettin—Stargard erfordert hatte, verwandelte sich infolge dieser ziel-fireren Verkehrsverhältnisse schon im nächsten Jahre in 110 Tlr. Ueberschuß. Auch sonst traten um diese Zeit Verbesserungen ein, die von den Postreisenden mit Freuden begrüßt wurden. Die Postwagen wurden besser eingerichtet, auch mit Wagenlaternen ausgerüstet, sodaß die Reisenden nicht mehr in tiefster Finsternis dem Ziele entgegenzublicken brauchten. Wichtigeren Posten wurden Schirmmeister beigegeben, die an üblen Wegstellen bei Dunkelheit dem Postwagen mit der Laterne in der Hand voranschreiten mußten.

von Stargard abgelassenen Posten scheinen immerhin eine besondere Bedeutung gehabt zu haben, da man in den hiesigen Kirchenbüchern den Postschirmmeistern im 18. bis ins 19. Jahrhundert hinein zeitiger und häufiger begegnet als einem Briefträger oder Postboten. Wann der erste Postbriefträger in Stargard in Wirksamkeit getreten ist, habe ich leider nicht feststellen können; 1774 wird schon der königl. Postbriefträger Seebe erwähnt. Um 1800 war nur ein Briefträger im Amte. Das ist verständlich, weil ihm lediglich oblag, die am Tage des Eingangs nicht von den Empfängern abgeholt Briefe diesen am nächsten unter Einziehung einer Bestellgebühr zuzustellen.

Nach Brüggemanns Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des königl. Preuß. Herzogtums Vorpommern und hinterpommern kamen in Stargard 1780 täglich mit alleiniger Ausnahme des Mittwochs, der vollkommen postenfrei war, Posten an und gingen ab. Es waren wöchentlich:

Nach und aus Danzig — Rußland je 2 Reit- und 2 Fahrposten, Marienwerder über Callies—Arnswalde je 2 Fahrposten, Berlin je 2 Reit- und 2 Fahrposten, Stettin je 4 Fahrposten, Schlesien über Cüstrin je 2 Fahrposten, Schwelbin über Freienwalde je 1 Fußpost, Labes über Wangerin und Freienwalde je 1 Fahrpost, Tempelburg, Falkenburg, Dramburg, Nörenberg je 1 Fuß- und 1 Fahrpost.

In dieser Zusammenbestellung tritt ein 2. Pommerischer Postkurs, nämlich der von Stargard über Arnswalde — Kallies nach Preußen (Ma-

rienwerder) hervor. Er war nach der 1. Teilung Polens geschaffen worden. Da aber gleichzeitig nach der an sich begrüßenswerten Entwässerung des Nege-Warte-Bezirkles der kürzere Postweg Berlin—Cüstrin—Königsberg während des ganzen Jahres brauchbar geworden war, ging fast der ganze Verkehr aus dem Süden und Westen Deutschlands über Berlin auf diesem Wege nach Preußen und Rußland; die hinterpommerschen Postkurse und Stargard büßten also weiter an Bedeutung für den Durchgangsverkehr ein. Das war für Stargard um so schmerzlicher, als unsere Stadt und ihr Abgabebiet besonders stark im siebenjährigen Kriege durch Bevölkerungsabgang und wirtschaftlich unter den sengenden und raubenden Kosaaken gelitten hatten. Nachdem die Ausschließlichkeit hinterpommerns und Stargards für diesen Durchgangsverkehr fortgefallen war, mußte es dankbar sein, wenn Postlinien von nur provinzieller Bedeutung etwas belebend wirkten. Von den im dreißigjährigen Kriege empfangenen Wunden hatte sich die Stadt noch immer nicht zu erholen vermocht. In den Häuserzeilen klappten Lücken, die aus dem großen Brande 1635 herrührten. Friedrich der Große bewilligte die Mittel zum Bau von 30 Bürgerhäusern und setzte nach dem Vorbild seiner Vorgänger in der Vorstadt Fabrikanten an. Da es der Stadt aber an Wasser-Verbindungen, Wasserkraft und sonstigen besonderen Naturschätzen fehlte, kam sie lediglich als Umschlagstelle für forst-landwirtschaftliche Erzeugnisse und die aus diesen mit den beschränkten Mitteln der Hausindustrie und des Kleingewerbes am Orte geschaffenen Waren zur Geltung. Die Erzeugnisse der Gerber, Gürtler und Riemer, der Schuster, Leineweber, Kneper, Fischenweber, Wollspinner, Tuchmacher und Färber wurden auf Märkten und Messen umgesetzt; ein nennenswerter Postverkehr erwuchs daraus nicht.

Die personenbefördernde Tätigkeit der preussischen Staatspost stand für unser Postamt im Vordergrund. Die großen Stargarder Märkte — den älteren Lesern werden die Leinwand-, die Woll- und Topfmärkte noch in guter Erinnerung sein — und die alljährlich vom Könige hier abgehaltene Besichtigung der pommerischen Regimenter führen der Post zahlreiche Reisende zu. Die Kriege Friedrichs des Großen hatten die Kassen erschöpft, sodaß bei sparsamer Wirtschaft nach des Königs Worten „Verbesserungen nur ohne Beschäftigung des Publikums“ geschaffen werden durften. Die Kriege sind aber auch strenge Lehrmeister. Der brandenburgisch-schwedische Krieg hatte 1716 in Vorpommern die erste Feldpost ins Leben gerufen. Sie bestand im wesentlichen darin, daß reitende Postillone (Esfafetten) die Verbindung zwischen Heer und Heimat aufnahmen. In den schlesischen Kriegen und im siebenjährigen Kriege wurde durch weiteren Ausbau der Grund zu der preussisch-deutschen Feldpost gelegt, die vielleicht mehr als alles andere der Post zur Volkstümlichkeit verholfen hat.

Der große Bedarf an Postwagen — die alten Holzwagen hatten eine Lebensdauer von nur zwei Jahren — brachte einen erfreulichen Wettstreit der Wagenbauer und Postverwaltung hervor, für größere Bequemlichkeit und Sicherheit der Reisenden zu sorgen. Da man Wagenfedern noch nicht schaffen konnte, hängte man den Wagenkasten in Ketten und Ledergurte, gab auch den Wagenrädern einen größeren Durchmesser, um die Stöße auf den ausgefahrenen Wegen zu mildern. In den alten Stadttorschreiberlisten finden sich unter den mit den Posten „einpassierenden

Fremden“ mehr und mehr Namen und Stände vertreten, die, bis dahin an das Reisen mit eigenen Wagen gewöhnt, durch die fortschreitende Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Posten angezogen wurden. Die Postknechte, jetzt Postillone genannt, waren militärisch geschulte Leute. Sie trugen eine schmutzige Uniform, wurden für besondere Geschicklichkeit im Fahren und hervorragende Leistungen auf dem Posthorn belohnt. Sie machten sich bei den Reisenden gern beliebt. Die so oft besungene Romantik des Postillions kam zur vollsten Blüte.

Da sich aber von den schönsten Gefühlen, die noch dazu andere Leute haben, nicht gut leberläßt, glaubte der damalige Stargarder Postmeister in einer Eingabe an den König auf Grund seiner stark gesteigerten Leistungen um die Erhöhung seiner Bezüge bitten zu dürfen und wagte dabei zu bemerken, daß er im Falle der Ablehnung seines Gesuches seine Entlassung nehmen müsse. Der Alte Fritz schrieb an den Rand der Eingabe: „Sol er sich fort paquen, Consilium abigundi“. Nach Zeit und Umständen muß der Bittsteller ein Hauptmann gewesen sein, bei dessen Ableben der Pfarrer in das Kirchenbuch eintrug: „Er hat mit Mut und Ehren dem Kriege 1756-62 beigewohnt, war in jeglicher Absicht von rechtlicher Gesinnung, ein treuer Freund, der den Armen in der Stille half.“

Beim Tode Friedrichs des Großen warf die Post einen Reinertrag von 613 181 Talern ab. Friedrich Wilhelm I. und Friedrich der Große hatten das anerkannt beste Postwesen und den zuverlässigsten Beamtenstand der Welt geschaffen.

Vom Postwagen bis zur Eisenbahn.

Das Postverkehrswesen entwickelte sich in den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts stetig weiter. Zahlreiche Erleichterungen und Verbesserungen auf postalischem Gebiet schufen einen freudigen weiteren Aufschwung. Die Landesaufnahme mit der erstmaligen Vermessung der Hauptstraßen (Meilenweiser) wurde der Berechnung der Postgelder und den Postbenutzern eine willkommene und allen Teilen eine zuverlässige Stütze.

Eine ganz neuartige Betriebsamkeit brach sich Bahn. Eine neue Geistesrichtung, die nach Naturerkenntnis strebte, wurde in die Welt hineingehoren. Sie führte in Frankreich zu der Staatsumwälzung und diese zu Preußens Fall und Wiederaufstieg. Daß neue Ideen über die Welt gekommen, welche die Massen noch nicht erfaßten, sollte auch den Stargardern bald fühlbar werden. Natürlich standen sie damals so stark unter dem Eindruck der Begleiterscheinungen, die alles über den Haufen warfen, daß sie in den raubenden und plündernden französischen Heeresmassen, die sich nach den Tagen von Jena und Auerstädt über Pommern ergossen, nicht die höhere Fügung fühlten, die zu dem starken Preußen—Deutschland führen sollte. Sie sahen vorerst nur am 5. 11. 1806 die Division Lannes unter dem Marschall Souhet in Stargard einziehen, sahen sie die öffentlichen Kassen ausrauben, fühlten auch, was es heißt, wenn rund 8450 Einwohner innerhalb Jahresfrist 200 000 Taler Kriegskontribution aufbringen sollen, während ständig marodierende Truppen durch den Ort ziehen, wenn 500 und mehr Mann mit allem Drum und Dran an Pferden, Kindern und Weibsgesinde im Quartier zu unterhalten waren. Aber es ging! Am 21. November 1806 hatte Napoleon I. die Kontinentalsperre gegen England verhängt und nun ergoß sich über den Einschiffhafen Rügenwalde durch

Pommern über Stargard ins Deutsche Land ein Strom von Kolonialwaren, jedoch hier monatlich 400—450 vier-spännige Lastwagen gezählt wurden, und auch die Post ihre Arbeit bekam. Am 14. August 1807 wurde Stargard von Franzosen frei. Stettin blieb bis zu seiner Einnahme durch die Preußen besetzt. Wieder wurden die Regierungsbehörden bis Ende 1813 nach Stargard verlegt. Ende November 1808 kam Blücher als General-Gouverneur nach Stargard und blieb hier bis Ende April 1811. Stargard wurde zum Mittelpunkt einer Bewegung, die Preußens Befreiung betrieb. Die Post stand wieder vor großen Aufgaben unter besonders schwierigen Verhältnissen. Das aus jener Zeit berühmte schwarze Kabinett hat hier auch während der Zeit der Besetzung durch die Franzosen nicht bestanden; das Briefgeheimnis blieb gewahrt. Postmeister war hier in jener schweren Zeit der Major August Sigismund von Hagen. Seine Tochter soll die einzige Dame der Gesellschaft gewesen sein, die es streng ablehnte, sich auf den der Besatzung gegebenen Festen von französischen Offizieren zu Tische oder zum Tanze führen zu lassen. Als Friedrich Wilhelm III. mit der Königin Luise am 21. Dezember 1809 auf der Fahrt mit Postpferden von Tilsit nach Berlin einen zweitägigen Aufenthalt in Stargard nahm, wurde ihm die Postmeistertochter mit der Bemerkung vorgestellt, daß dies ein deutsches Mädchen sei, das abgelehnt habe, mit einem französischen Kapitän zu tanzen. Der König bot ihr den Arm und führte sie zu Tisch. Ueber Stargards Verkehrsweisen stand also in jener trüben Zeit ein glücklicher Stern. Im allgemeinen sah es in Preußen trostlos aus, weil die Franzosen die Postkurse während der Besatzungszeit ganz nach ihren Belangen geändert hatten. Auch auf dem Durchmarsch nach Rußland 1812 und erst recht auf der Flucht wurden große Störungen im Postengange und Gewalttätigkeiten gegen Posten von den zurückflutenden Heeresmassen verübt. Soweit diese durch Stargard kamen, waren sie allerdings zu kleineren Verbänden, einem Bilde des Jammers, zusammengeschmolzen. Sie legten sich bleich und elend auf die Strohschütten des Massenquartiers in der Johanniskirche, um auszuruhen, und Ungezählte legte man anderntags ins Massengrab. Matthias berichtet als Postgeschichtschreiber 1815: „Mangelhaftes Transportwesen, die Postwagen elende Karren, die höheren Beamten alt und untauglich; die niederen, frühere Bediente, sprichwörtlich wegen ihrer Grobheit und nur in dem Augenblick höflich, wo sie die Hand zum Empfang des Trinkgeldes ausstrecken.“

Der Geist Stein-Hardenberg'scher Gesetzgebung räumte auf und schuf einen Staatsgedanken der die freie Kraftentwicklung des einzelnen förderte. Das Verantwortlichkeitsgefühl am Staate wurde geweckt und durch die Selbstverwaltung die Kräfte, wo sie sich fanden, zur Entfaltung gebracht. Den ersten Schritt in die neue Zeit hinein tat der Stargarder Bürger, als er nach der Städteordnung zur Wahl ging. Am 5. Juli 1809 begrüßte Blücher in der Redoute die Stadtväter, nachdem sie in der Marienkirche feierlich in ihr neues Amt eingeführt waren. Der Oberfinanzrat Hering berichtet über Blücher's Ansprache: „Es war die beste Darlegung über den Wert der neuen Einrichtung, ihren Einfluß auf die Erstarbung des Vaterlandsgefühls, die ich überhaupt gehört und gelesen habe.“ — Leider war die Rede Blücher's bislang nirgends aufzufinden.

Preußen hatte zu seinem Glück dafür gesorgt, daß ihm die Staatspost — eigentlich im Widerspruch gegen den neuen Staatsgedanken — mit all ihren Vorrechten erhalten blieb. So konnte nun in jahrzehntelanger Friedensarbeit der so bitter notwendige Wiederaufbau des Postwesens in steter Entwicklung von Verbesserungen und Verkehrserleichterungen vor sich gehen. 1814 verkehrten Fahrposten auf 2 getrennten Linien nach Ost- und Westpreußen, Berlin, Freienwalde und Schwielbein, Stettin, Arnswalde—Woldenberg—

Driesen, Pyritz—Frankfurt—Schlesien und Reitposten nach Berlin, Naugard und Vorpommern.

Bei diesen weitreichenden Verkehrsbeziehungen entstand zuzeiten epidemischer Erkrankungen die Gefahr, daß durch die Posten Krankheitskeime verbreitet wurden. Die Postmeister hatten daher schon im 18. Jahrhundert die Pflicht, derartige Epidemien dem General-Postamt in Berlin auf schnellstem Wege zu melden und die Mahnung zur Vorsicht auf den Postkursen weiterzugeben. Trat ein solcher Fall ein, dann verwandelten sich die Postanstalten an den betroffenen Kursen sofort in Apotheken. Nach „bewährter Vorschrift“ wurde ein Vorbeugungsmittel gekocht und jedem Beamten auf nüchternen Magen ein Löffel zur Abwehr der Krankheitskeime eingegeben. Auf jeder Station wurden die Postfächer mit einer Essigzusammenstellung geräuchert. Das hielt natürlich den Postlauf auf und machte zeitweise Verlegungen der Kurse erforderlich. Als im Herbst 1831 in Ost- und Westpreußen sowie in Stettin die Cholera ausbrach, trafen hier von 21 Posten 17 erst nachts ein und gingen 11 nachts ab. Da das Postamt in Stettin die Abnahme und Weiterleitung der Postsendungen von Stargard und weiter her nach Orten des linken Oderufers ablehnte, mußten von Stargard aus die gut geräucherten Sendungen nach Vorpommern, Mecklenburg und den benachbarten Teilen der Uckermark über Gollnow—Wollin—Swinemünde—Anklam und nach den übrigen Teilen Preußens über Königsberg Neum. — Schwedt — Angermünde, also auf vollkommen neuen Kursen, weitergeleitet werden. Da es Aushilfen nicht gab, mußten die wenigen Beamten die ganze Zeit hindurch täglich 18 bis 22 Stunden Dienst leisten.

Wir finden, daß seit 1817 zum Geschäftsbereich des Postamts in Stargard, die dem hiesigen Postamtsleiter, Postmeister und Oberst von Beyer, unterstellten Postanstalten in Arnswalde, Kallies, Dramburg, Falkenburg, Freienwalde, Labes, Massow, Neuwedel, Nörenberg, Reetz, Tempelburg, Wangerin und Zachan gehörten. Daraus entstanden Verbindungen auch privatwirtschaftlicher Art, deren Anerkennung durch die Stadt darin ihren Ausdruck fand, daß der Postmeister und Oberst von Beyer zum Ehrenbürger Stargards ernannt wurde. Daß in diesem Geschäftskreis Neumark i. Pom. und Pyritz fehlten, trug man dem Postmeister nicht nach. Daß die Hauptarbeit in der Abfertigung der abgehenden und Entfaltung der ankommenden Posten lag und 4 Beamtenkräfte erforderlich, wird man verstehen. Am Fenster, d. h. am Postschalter und zum Einschreiben der Postreisenden waren je 1 weitere Beamtenkraft erforderlich, jedoch hatten diese Beamten noch vielleicht Nebenarbeiten zu verrichten. Für die Ortszustellung der nicht abgehenden Briefe und Adressen reichte ein Briefträger immer noch aus, und dieser Mann war den ganzen Tag über unterwegs; ihm neideten die übrigen Postbediensteten die ungestörte Nachtruhe.

Noch 1835 umfaßte die Ortszustellung den Verkehr mit täglich nur 55 bis 60 Empfängern, 1850 war aber die Zahl der im Orte täglich zuzustellenden Briefe Briefe auf 140—150 Stück gestiegen. Auf Vorschlag des Postamts wurde im Januar 1833 versuchsweise die allgemeine Landzustellung eingerichtet. Welche Ortschaften davon betroffen wurden, geht aus den Akten nicht hervor. Es wurden 2 Landbezirke gebildet und zwar Bezirk 1 links, Bezirk 2 rechts der Ihna. Die Landbevölkerung genoß die Segnungen der Postzustellung in jedem Bezirk wöchentlich einmal. Der Landbriefträger des einen Bezirks verließ das Postamt am Dienstag früh und kehrte am Donnerstag nach Stargard zurück; der Zusteller des 2. Bezirks war vom Freitag früh bis Sonnabend unterwegs. Insgesamt werden beide Bezirke 170 km. Marschleistung erfordert haben. Es lagen wöchentlich bis 1842 etwa 80 bis 90 Sendungen für die Landorte vor. In diesem Jahre hob das Land- und Stadtgericht hier den eigenen Botendienst nach Landorten auf und gab wö-

chentlich bis zu 50 Sendungen für diese zur Post, jedoch die Zahl der wöchentlich an Empfänger im Landbezirk zuzustellenden Sendungen auf 130 bis 140 Stück stieg. Die Ortspaketzustellung wurde erst am 16. März 1863 eingerichtet. Da sie Anflug fand, wurden vom Juli desselben Jahres ab täglich zwei Paketzustellungen mit Handwagen und von 1874 mit Pferdekraft (Einspanner) ausgeführt. Beide Zustellungen umfaßten täglich im Durchschnitt 25 bis 30 Pakete.

Der Zeitungsbezugs- und Zustelldienst begann erst 1848 eine nennenswerte Rolle bei der Post zu spielen. Daß die Postbedürfnisse des Einzelnen sich noch durch recht bescheidene Zahlen ausdrücken ließen, findet auch seine Bestätigung in den Vorkehrungen, die gelegentlich der Korpsmanöver bei Stargard 1826, 1834 und 1840 getroffen wurden. Vom 28. August bis 19. Sept. 1834 bezog der Kronprinz mit der Truppenmasse ein Lager bei Stargard. Anfang September wurden die Prinzen und Prinzessinnen erwartet und am 6. Sept. der König. „Da erfahrungsgemäß $\frac{1}{2}$ der Truppen Briefe, Päckereien und kleine Geldsendungen durch die Post empfangen“, bittet das Postamt um Ueberweisung eines Aushilfsbeamten für die Dauer der Herbstübungen und eines Postboten für die Dauer der Anwesenheit der allerhöchsten Herrschaften, damit deren Sendungen pünktlich zugestellt werden können. Die beiden Aushilfen wurden genehmigt.

Als der Post in der Eisenbahn eine starkgliedrige Schwester geboren wurde, entstand die neue Aufgabe, die Eisenbahnzüge mit Postpeditionsanstalten zu versehen. Am 1. Mai 1846 traf der erste „Dampfwagentrain“ aus Stettin hier ein. Stargard war Endpunkt der Berlin—Stettiner Eisenbahn geworden. Eine am gleichen Tage hier eröffnete Bahnhof-Postexpedition vermittelte den Austausch der Post. Der Postkondukteur des Zuges gab die Postfächer gegen Anerkennung heraus. Der Postexpedient des Bahnhofs ließ sie zum Postamt 1 transportieren. Hier mußten die Sendungen nach den Postkursen, die hier originierten, tour und retour decartiert, expeditiert und copiert werden, wie es so wunderschön in einem Bericht heißt. Der Geschäftsumfang des Postamts nahm erheblich zu. Die Personenposten Stargard—Stettin verkehrten nicht mehr, wohl aber eine Reitpost. Die Eisenbahnzüge brachten mehr Postreisende nach hier, als erwartet werden konnte. Nachdem die Eisenbahn bei Stargard durchgeführt war, fanden auch Zaghaftere den Mut, von Stargard aus die Post zum Besuch von Verwandten in Pommern und der Neumark zu benutzen. Der Reiseverkehr nahm stetig zu. Die Postreisenden hatten in der Regel hier einen Aufenthalt von 1 bis $3\frac{1}{2}$ Stunden. Am 10. August 1848 nahm die Eisenbahn mit ihrem gewaltigen Armen den Personen- und Güterverkehr Stargard—Posen (zunächst bis Woldenberg) an sich und am 1. Juni 1859 wurde der Eisenbahnbetrieb auf der Strecke Stargard—Stolp—Danzig eröffnet. 1882 wurden die Eisenbahn Rüstlin—Stargard und 1895 die Kleinbahnen Stargard—Nörenberg, Altdamerow—Daber sowie die Eisenbahn Stargard—Kallies in Betrieb genommen. Sie dienen sämtlich auch dem Postverkehr.

1847 verkehrten hier täglich 2 Bahnposten nach Stettin und 1 Reitpost, 2 Bahnposten nach Woldenberg. Ferner verkehrten Personen- und Fahrposten: 1. nach Naugard über Massow, 2. nach Ruchendorf über Zachan, Reetz, Neuwedel mit der Post nach Westpreußen und dem Großherzogtum Posen, 3. nach Neustettin über Freienwalde, Nörenberg, Dramburg, Falkenburg, Tempelburg, Bärwalde, 4. nach Neustettin über Freienwalde, Wangerin, Labes, Schwielbein, Polzin, Bärwalde, 5. nach Cüstlin über Pyritz, Landsberg. 1851 wurde die Cüstliner Post aufgehoben und eine tägliche Personenpost nach Pyritz eingerichtet, die bis 1882 bestanden hat. 1859 wurden mit Köslin und Kreuz täglich 2, mit Stettin 3 Bahnposten gewechselt.

Personenposten führten nur nach Jacobshagen, nach Raugard und nach Byritz. 1861 wurde die bis dahin Raugarder Personenpost nur noch bis Massow durchgeführt und auch diese wurde 1895 aufgehoben.

1866 wurde die Personenpost nach Jacobshagen auf der Strecke von Zachan nach Jacobshagen aufgehoben und die Landpostverbindung mit Zachan bestand auch nur noch bis 1895. Zwischendurch waren auf den Strecken Stargard—Massow und Stargard—Zachan auch Privatpersonenzufwerke zur Postbeförderung benutzt worden. Einige wenige Beamte hatten sich eingefunden, um in aller Stille Abschied zu nehmen, als zum letzten Male auf dem Posthofe (Breite- und Holzmarktstraße-Ecke) die beiden Postillone „Massow und Zachan“ wehmützlich das Abfahrtsignal bliesen.

Die Post in den letzten 75 Jahren.

Am 1. Dezember des Jahres 1856 war, zunächst im Hause des Malermeisters Schweitrig, eine Telegraphenstation eröffnet worden. Magistrat und Kaufmannschaft hatten die Bürgerschaft für die zur Unterhaltung der Telegraphenstation erforderliche Mindesteinnahme auf 3 Jahre übernommen und mußten erheblich zuschießen. Daß 1857 die Gebühren für Telegramme verbilligt waren, gab den Bürgern merkwürdiger Weise Grund zur Beschwerde und zu Einwendungen in Hinsicht auf die Bürgerschaft. Auch in den folgenden Jahren blieb die Telegraphenstation — die Telegraphenverwaltung war eine selbständige staatliche Behörde — ein Kind, das nicht leben noch sterben konnte. Die Oberpostdirektion in Stettin regte daher am 27. 7. 1862 in der richtigen Erkenntnis der Lage an, die Postanstalt in Stargard mit der Telegraphenstation zu vereinigen. Die Telegraphendirektion lehnte ab. Erst 1876 gelang allgemein die Verschmelzung der beiden sich ergänzenden Verwaltungen auf gesetzlichem Wege. So war die Grundlage zur Entwicklungsmöglichkeit durch die weitverzweigten Postanstalten gegeben. Das ehemalige königl. preußische, nunmehr reichseigene Postgebäude in der Poststraße enthielt im Erdgeschoß nur 2 Stuben nach der Straße hin, das eigentliche Abfertigungs- und Entkartungszimmer und die Briefannahme nebst Kasse. Die Packkammer und der Raum für Briefträger usw. schlossen sich nach dem Hofe zu an. Im Seitenflügel waren die Schreibstube und das Zimmer des Amtsleiters untergebracht. Da diese Räume für den stetig wachsenden Postverkehr nicht ausreichten, wurden Breite- und Holzmarktstraße 2 Grundstücke 1874 angekauft. Das Eckhaus wurde ausgebaut und das nächstfolgende in der Breitenstraße wurde niedergelegt und der Platz zu einem Anbau verwendet, darin im Erdgeschoß die Packkammer- und im 1. Geschoß die Telegraphenräume geschaffen wurden.

22 Jahre hatte das Grundstück in der Poststraße für den Postverkehr ausgereicht. Dann kam die Verlegung zur Ecke Breitenstraße. Nach wieder 22 Jahren ging man an den Ankauf von 4 benachbarten Grundstücken in der Breitenstraße, um die Häuser 36—39 niederzulegen und für die Bedürfnisse eines neuzeitlichen Verkehrs Raum zu schaffen. Dabei hatte man 1874-76 gewiß geglaubt, auf weite Zeit vorausgesehen zu haben. Das mag ein Maßstab für die Entwicklung des Postverkehrs und die Ausbreitung des Aufgabengebietes der Deutschen Reichspost sein. In der Zeit vom 19. Dezember 1900 bis zum 25. Januar 1901 fand die Verlegung der einzelnen Betriebszweige aus den später niedergelegten Notdiensträumen, die im Hause Breitenstraße 35 geschaffen waren, in den Neubau statt. In diesem Hause wickelt sich nun der neuzeitliche Verkehr mit seinem Hasten und Drängen, mit der Eifertigkeit auf beiden Seiten, bei Besuchern und Beamten, ab.

Die Post hat dafür schon seit Jahrzehnten volles Verständnis. Zum Freimachen der Sendungen hat Preußen daher schon 1850 5 Briefmarkenwerte herausgegeben. Mußten bis dahin die Sendungen zum Postschalter gebracht werden, so

konnte man nunmehr den Absendern entgegengehen. Am Posthause und in den Straßen, auf den Bahnhöfen und heute schon in den meisten Landorten und Ausflugsstätten sind Briefkasten angebracht. Die Zahl der Postwertzeichenwerte hat sich vervielfacht und an Straßenbriefkästen zählt Stargard heute 35 Stück. Sollen die Einrichtung von amtlichen Verkaufsstellen — hier 10 an der Zahl — und der Markengeber dem Kleinerbraucher entgegenkommen, so ist dem Großauslieferer die Zulassung von Freistemplern dienstbar. Die Post läßt Zeitungsbezugs- und Bestellsender, Rundfunkgebühren und auf Wunsch abzuführende Pakete in jeder Menge abholen. Sie sammelt auf dem Lande Briefsendungen ein, und der Landzusteller nimmt ferner Fernspreckgebühren und Einzahlungen entgegen. Zur Beschleunigung der Zustellung empfehlen wir bei einstöckigen und Einfamilien-Häusern das Anbringen von Briefkästen und bei mehrstöckigen Häusern die Aufstellung von Hausbriefkästen für jeden Mieter auf dem unteren Flur in einer Reihe oder in Reihen übereinander. Sie kommen beiden Teilen zu gute und dienen auch Zeitungs- und anderen Geschäftsböten. Die Treppen werden dann nur noch von Besuchern und Bewohnern belaufen. Sie werden nicht so stark verunreinigt, abgenutzt, und Klingelfahrer werden leichter gefaßt. Wer will gern in der Mittagspause gestört werden, weil irgendjemand eine belanglose Werbepost abzugeben hat?

Zeit ist Geld! Deshalb rufen wir unsern Fernspreckteilnehmern zu: Sprich uns deine Telegramme zu, wie wir dir deine ankommenden Telegramme zusprechen. Und an die vielen anderen wenden wir uns: Nimm dir ein Postcheckkonto und erledige deine Zahlungen vom Schreibtisch aus! Die Reichspost hat sich aus einem reinen Beförderungsunternehmen zu dem größten Bankinstitut ausgewachsen. Dank des weitverzweigten Netzes ihrer Einrichtungen bis in die kleinsten Landorte (Postagenturen, Poststellen, Posthilfsstellen) ist sie in der Lage, billiger und schneller zu arbeiten als jeder andere Vermittler. Die Reichspost ist der mustergiltigen deutschen sozialen Fürsorge eine unentbehrliche Helferin geworden, die es ermöglicht hat, die staatlichen Versicherungsanstalten mit den denkbar niedrigsten Verwaltungskosten so auszubauen, daß das deutsche Vorbild uns ein ebenso würdiges Denkmal des Erreichten, als dem Lohnempfänger und dem Kriegsbeschädigten des gesamten Auslandes ein Ziel der Bestrebungen geworden ist.

Wo immer die Technik ein neues Mittel zu Fortschritten in Verkehrserleichterungen schafft, macht die Reichspost es sich zu eigen. Die Fernschreib- und Fernspreckmöglichkeiten künden uns den Empfang unseres Zeppelin in Japan und in Amerika, verbreiten im Rundfunk das gesprochene Wort und zeigen das Bild in dem Augenblick, in dem „da drüben“ die Luft noch erzittert von dem Jubel der Massen. Es öffnen sich die Postfächer des Zeppelin, und der Auslandsdeutsche, der sich wieder als Deutscher zu bekennen wagt, hält den vor wenigen Tagen geschriebenen Luftpostbrief aus der Heimat in den Händen. Das Katastrophflugzeug verläßt die Bremen und der Stargarder empfängt mit der schon in Deutschland gedruckten Zeitung das Bild von dem Ereignis und gleichzeitig den Brief aus Amerika, beides in dem Augenblick, in dem die Bremen gerade wieder im heimatischen Hafen festgemacht hat. Wenn auch jedermann teilhaben kann an diesen Dingen, wenn die Benutzung des Postflugzeuges zur Uebermittlung von Nachrichten an Freunde in der weiten Ferne gegen das geringe Aufgeld von 10 Rpf. für die Postkarte oder den einfachen Brief im Inlands- und 20 Rpf. im Auslandsverkehr, trotzdem unsere Stadt täglich und allnächtlich Postflugzeuge überfliegen, nicht nur Alltäglichkeit für jedermann geworden ist, so ist doch das, was wir handgreiflich alltäglich vor Augen haben, ein druckvoll genug, wenn es in Zahlen auf uns wirkt.

Für Empfänger in Stargard Ort und Land eingegangene Briefpostsendungen: 1874: 563 274 Stück, 1928: 4 524 510 Stück; Paket- und Geldsendungen: 1874: 66 575 Stück, 1928: 209 768 Stück; Nachnahmeforderungen: 1874: 4 392 Stück, 1928: 79 678 Stück; Postaufträge: 1874: 723 Stück, 1928: 2 808 Stück. Post- und Zahlungsanweisungen: 1874: 1 104 930 Mark, 1928: 16 709 000 RM. In Stargard aufgelieferte Briefpostsendungen: 1874: (nicht angegeben), 1928: 4 290 270 Stück; Paket- und Geldsendungen: 1874: 55 980 Stück, 1928: 131 760 Stück.

Die Zahlen von 1874 sind dem Verwaltungsbericht des Magistrats vom Jahre 1875 entnommen. Es war der erste Verwaltungsbericht seit 1855, der davon Vermerk nahm, daß es Postverkehr gibt. Seit mehr als 25 Jahren ist kein Verwaltungsbericht mehr veröffentlicht.

Den Ortsbriefzustellern besorgen 17, die Geldzustellung 3, die Paketzustellung 8 (einschließlich Bahnhofsversand), den Landzustellern 7 und den Eil- und Telegrammzustellern 3 Kräfte.

Wir stehen Zeitverhältnissen gegenüber, die denen in der Zeit nach dem dreißigjährigen Kriege ungemein ähneln. Die Landwirtschaft kämpft um ihren Fortbestand so schwer, daß sie nicht mehr der Käufer sein kann, den der Städter braucht. Der Eisenbahn ist die Tarifpolitik zwar durch die Verhältnisse aufgezwungen, sie führt jedoch zur Abwanderung von der Reichsbahn. Reise- und Güterverkehr gehen durch die unglaubliche Entwicklung der Kraftfahrzeug-Industrie in einem steigenden Umfange ihre eigenen Wege; sie gleiten dem Reich aus der Hand. Da ist es ein besonderes Verdienst der Reichspost, wenn sie in steigendem Maße an Reise- und Güterverkehr an sich bringt, was andernfalls freie Unternehmer ausführen würden. Das Streben nach wirtschaftlichem Arbeiten, nach Rationalisierung mußte ohnehin bei der Reichspost zur Verkräftung führen. Sie führte in Stargard zunächst am 1. 9. 1923 zur Verkräftung der Bahnhofsversande und der Paketzustellung. Wo aber das Heranschaffen der Post von und zur Bahn in Orten, die von Stargard aus leicht mit Kraftwagen zu erreichen waren, oder wo die Eisenbahnverbindungen den Postverkehrsbedürfnissen der Einwohner entgegenstanden, mußte zwangsläufig zur Schaffung einer Kraftpost geschritten werden. So entstanden die Personenkraftwagen-Verbindungen nach Zachan, täglich 2 mal, am 1. 6. 1924, — nach Massow-Raugard, täglich 2 mal und an Markttagen 3 mal, am 18. 3. 1925, nach Ihnazoll-Gollnow, täglich 2 mal, am 22. 4. 1925 und seit 1. August 1925 die Plan- und Bedarfsfahrten nach der Madü. Zehntausende suchten an der Madü Erholung oder Vergnügen, die Reichsbahn konnte sich nicht entschließen, den Verkehr an den See zu leiten. Ebenso verkehrt an Schultagen ein Personenkraftwagen morgens und mittags, um die Schulkinder von Zarzig-Schwendt nach Stargard und zurück zu bringen und endlich sind an Markttagen zweimal Verbindungen nach Cunow-Schellin und Zarzig-Schwendt-Hansfelde eingerichtet. Ähnlich liegen die Verhältnisse, die zur Einrichtung der Landkraftpostlinien von Stargard aus am 1. Mai 1928 geführt haben. Die gewünschte zweimalige Zuführung der Postsendungen und Zeitungen auf das flache Land hinaus, die Schaffung der zweimaligen Empfangsgelegenheit, für abholende Empfänger bei nur einmaliger Zustellung und die Einrichtung einer zweimaligen Absendungsgelegenheit ließen sich nur durch Verkräftung des Landzustellendienstes schaffen. Eine einfache Ueberlegung müßte den Beggern der Einrichtung sagen, daß, wenn ein Mann mit einem Motor eine Marschleistung von 5 Männern zu je 6 1/2 Stunden, d. s. zusammen 37 1/2 Stunden, in 4 1/2 Stunden schafft, die Verkräftung am Platze ist. Ein Volk, das wie das deutsche, das beste Volksschulwesen hat und dafür große Summen opfert, kann nicht noch unnötige Aufwendungen für entbehrliche Marschleistungen machen; es muß seinen Volksgenossen dafür geistige Arbeit auferlegen.

Da die schmucken Kraftwagen auch 4 Reisenden Platz bieten, wird endlich der Wunsch Friedrich Wilhelm I. zur Tat werden: „Sollten die Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort, ich will haben ein Land das kultiviert sein soll, höret Post dazu. F. W.“ Die Postdienststelle, welche in der Hauptsache die Betriebszweige pflegt, die sich auf den Postautausch mit andern Postanstalten und den Bahnposten, die Weiterleitung der Postsendungen und Zeitungen nach den 19 Postagenturen und 15 Poststellen und die Abrechnung mit diesen Postanstalten beziehen, ist das Postamt 2 am Staatsbahnhof. Da es aber auch als Postannahmestelle für die stark bevölkerten Straßenzüge in der Nähe des Staatsbahnhofes und die ausgedehnten Siedlungen sehr benützt wird und endlich als Umschlagstelle für den Brief-, Geld- und Päckereiverkehr an dem nicht unbedeutenden Eisenbahnkreuzungspunkt stark in Anspruch genommen ist, herrscht in den vollkommen unzulänglichen Räumen Tag und Nacht regster Betrieb. Das Postamt 2 empfängt täglich 95 Kartenschlüssel und sendet 165 ab.

Die Fahrzeuge für den gesamten Kraftwagenbetrieb stellt und unterhält die im Jahre 1927 eingerichtete schmucke Kraftwagenstelle in der Karlstraße, die mit einer Werkstätte verbunden ist, in der leichtere Schäden an Großkraftwagen und reichseigenen Fahrrädern beseitigt werden. In der Kraftwagenstelle ist auch eine Postannahme, das Postamt 3, eingerichtet.

Die Leitung liegt in den Händen eines Postdirektors. Seit der Einrichtung der Staatspost in Stargard können hier die folgenden Postamtsleiter nachgewiesen werden: 1. Joachim Gräfe, Reg. Secretarius und Postmeister 1653—1692 († 29. 11. 1692), 2. Georg Madeweis, Rurf. Sekretär und Postmeister 1692—1710 († 25. 5. 1710), 3. Simon Sölle, Rgl. Preuß. Geh. Sekretär und Postmeister 1710?—173 († 23. 1. 1738), 4. Moldenhauer, Rgl. Preuß. Hauptm. und Postmeister 1738—1744?, 5. Böttiger, Postmeister, 1744—1749 († 8. 2. 1749), 6. Friedrich Christoph von Verfen, Ritt- und Postmeister 1749—1766 († 13. 9. 1766), 7. August Friedrich Bone, Hauptm. und Postmeister Nov. 1766—1784 († 23. 4. 1784), 8. August Sigismund von Hagen, desgl. 1784—1813 († 28. 9. 1813), 9. von Beyer, Oberst und Postmeister, 1813—1836, 10. von Borcke, Major und Postmeister, 1836—1842, 11. Kluth, Obersekretär und Administrator, 1842—1852, 12. Hoffmann, Postdirektor, 1852—1869, 13. Zoellner, Major und Postdirektor, 1869—1876, 14. Meyer, Postdirektor, 1876—1877, 15. Ruzky, Postdirektor, 1877 bis 1888, 16. Meyer, Postdirektor, 1889—1900, 17. Bunsehardt, Postdirektor, 1900—1903, 18. Kumber, Postdirektor, 1903—1904, 19. Esfasser, Postdirektor, 1904—1906, 20. Fiedt, Postdirektor, 1906 bis 1922, 21. Tischler, Postdirektor, 1922—jetzt.

Von der Veränderung der Kirchenvermögen im Pyritzer Kreise.

(Nachdruck verboten).

Nach älteren Urkunden bestanden um die Mitte des vorigen Jahrhunderts im Kreise Pyritz 86 Kirchen. Fast ohne Ausnahme besaßen diese Kirchen in früheren Jahrhunderten Ländereien wie Acker, Wiese, Hütung, Brüche. Die Größe und Güte der Ländereien war verschieden. In einzelnen Gemeinden war der Umfang der Ländereien sehr beträchtlich. Die Kirche in Schönow im Kreise Pyritz besaß z. B. 354 Morgen Land, Döllitz 231 Morgen, Reichenbach 206 Morgen. Daneben gab es aber auch Kirchen, die sehr arm an Ländereien waren. Megow hatte nur 10 Morgen Acker. 59 Kirchen, also weit über die Hälfte, hatten weniger als 100 Morgen im Besitz.

Während der Pfarracker von dem Pfarrer bewirtschaftet wurde, mußte der Kirchenacker von den einzelnen Besitzern der Gemeinde bestellt werden. Sie mußten ihn düngen, pflügen, eggen, besäen und abernten. Die Borräte wurden in be-

sonderen Kirchenscheunen aufgehoben. Der Erlös floß in die Kirchenkasse. Die Kirchenväter (Kirchenältesten) hatten darüber zu wachen, daß alles ordnungsgemäß erledigt wurde. Es ist wohl klar, daß es bei solchen Verhältnissen oft zu Mißheiligkeiten gekommen ist. Das Amt der Kirchenväter war damals wohl nicht leicht.

Bei der Regulierung der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse im Anfang des vergangenen Jahrhunderts war darum schon ein großer Teil der Kirchenländereien in Erbpacht getan. Es waren verschiedene Erbpächter. In Lettnin war der Kirchenacker den dortigen Kossäten in Erbpacht zugeteilt worden. In Schellin war es der Krüger, der Besitzer des Dorfluges, der ihn erhalten hatte. In anderen Ortschaften waren wieder die Müller die Erbpächter. In den Dörfern, die zu den Domänenämtern Colbätz oder Pyritz oder zum Ordenssamte Collin gehörten, waren die Kirchenländereien an die einzelnen Bauern vererbpachtet. Mitunter wurde in den Bauerndörfern der vererbpachtete Kirchenacker mit anderem Grundbesitz zusammengelegt und daraus entstand dann ein Vorwerk, wie z. B. Schneidersfeld bei Wittchow. In Sandow war seit „undenklicher Zeit“ ein Teil der Kirchengrundstücke — mutmaßlich 120 Morgen — erbpachtweise an die Pfarre überlassen. Eine sehr große Anzahl von Dörfern gehörte zur Ritterchaft. In diesen Ortschaften übten die Herrschaft die Ritter aus, die auf ihren Rittergütern saßen. Und in solchen Dörfern hatten vielfach die Rittergüter den Kirchenacker in Erbpacht genommen. Um 1850 waren rund 1761 Morgen Kirchenländereien im Kreise vererbpachtet.

Die Erbpächter mußten eine Erbpacht zahlen, die natürlich in die Kirchenkasse floß. Es war in den meisten Fällen zunächst eine Natural-Erbpacht. So leistete das eine Dorf: 1 Wispel 20 Scheffel Roggen, 1 Wispel Hafer. In einem anderen Erbpachtvertrage war die Erbpacht nach Naturalien nach dem Martini-Marktpreis in Stargard berechnet wurden. Später wurde die Naturalienrente durch eine Geldrente ersetzt.

Im Laufe der Jahre wurden die Geldrenten durch eine einmalige Abfindungssumme abgetragen. Der Acker war damit in das Eigentum des bisherigen Erbpächters übergegangen.

Für die Kirchen ist diese Vermögensveränderung von Grundbesitz in Geldbesitz nicht von Vorteil gewesen. Die Gelder sind in den meisten Fällen in Renten- und Pfandbriefen angelegt worden. Eine Verzinsung ist in den Nachkriegsjahren nicht erfolgt, diese Einnahme fiel also für die Kirche fort. Durch die Aufwertung wird der Vermögensstand der Kirche nur zum Teil erreicht.

D. Neumann.

Die schwarze Jungfer bei Schmölln.

Nach einer Volks Sage von M. Ruzky-Damrath.

In unmittelbarer Nähe von Schmölln im Kreise Randow hat man bis vor wenigen Jahren häufig in den späten Abendstunden, besonders auch in der Johannisnacht, eine schwarze Jungfer umherwandeln sehen. Langsam, schwebenden Schrittes, tauchte sie bald hier, bald dort auf, einen tiefschwarzen, langwallenden Schleier nach sich ziehend. Vor einer, dicht bei dem Dorfe Schmölln liegenden, großen Räuberhöhle blieb sie oft stehen und winkte den Vorübergehenden heftig zu, ihr zu folgen. Aber alle, die sie erblickten, erfaßte ein Grausen, und sie eilten, so schnell sie ihre Füße tragen konnten, von dannen.

Es heißt in der Sage, daß einmal ein Raubritter, der in der großen Höhle hauste, ein adliges, schönes Fräulein aus der Gegend geraubt und in die Höhle geschleppt haben soll. Dort wollte er sie zwingen, ihm zu Willen zu sein, und als sich das Fräulein dagegen sträubte und wehrte, schnitt er ihr den Kopf ab. Seitdem wandelte der Geist des Fräuleins in Gestalt einer schwarzen Jungfrau in der Nähe der Räuberhöhle um-

her. — Einmal, nachdem die Jungfer schon viele, viele Jahre ruhelos so umhergewandelt war, begegnete ihr ein armer Mann, dem es so schlecht ging, daß er seinem Leben durch Erhängen an einem Baume ein Ende machen wollte. Auch diesem winkte sie unentwegt zu, ihm zu folgen. Anfangs war dem Manne die schwarze Gestalt unheimlich, auch er wollte, wie alle anderen bisher, die Flucht ergreifen. Aber dann besann er sich und dachte, da er ja doch seinem Leben ein Ende machen wollte, wäre es schon egal, was ihm jetzt passierte. Er faßte sich also ein Herz und folgte der Frau in die Höhle. Er hatte es nicht zu bereuen, denn große Haufen von Schätzen, Gold und herrlicher Edelsteine fand er in derselben. So wurde sein letztes Stündlein noch hinausgeschoben und er konnte als schwerreicher, glücklicher Mann heimkehren. Die schwarze Jungfrau aber wurde seitdem nicht mehr gesehen.

Ein Müller verläßt seine Frau.

Nach einer Volks Sage von M. Ruzky-Damrath.

Vor vielen, vielen Jahren, es mochte um das 15. Jahrhundert gewesen sein, soll in der Nähe von Bublitz in Pommern ein Müller gelebt haben, der seine schwangere Frau an Räuber verkaufte.

In der damaligen Zeit herrschte nämlich Aberglaube, daß die Finger eines noch im Mutterleibe ruhenden Kindes unsichtbar machen sollten. Weshalb besonders Diebe und Räuber danach trachteten, in den Besitz ungeborener Kinder zu kommen, um sich aus den Fingern derselben Diebeslichter zu machen.

Eines Tages ging also der Müller in den Wald Wild zu erjagen. Da kamen ihm drei Räuber entgegen, die ihn anhielten und zu überreden versuchten, ihnen sein schwangeres Weib zu verkaufen. Der erste bot ihm hundert, der zweite tausend Taler, doch der Müller schüttelte den Kopf, die Summe schien ihm zu gering für Weib und Kind. Da zog der dritte Räuber seinen Beutel heraus und hielt dem Müller zehntausend blanke Taler hin. Zuerst schwankte dieser noch, aber die vielen blanken Taler lockten doch zu sehr. Schließlich willigte er ein und versprach den Räubern, ihnen am nächsten Tage sein Weib in den Wald zu schicken.

Am nächsten Morgen trat der Müller zu seinem Weibe und sagte, ihr Vater, welcher im Walde wohnte, läge im Sterben und sie müsse mal hingehen, da er nach ihr verlangt hätte. Als die Müllerin dann in den Wald trat, sprangen die drei Räuber auf sie zu und wollten sie morden. Doch da schrie die arme Frau in ihrer Angst gar laut und jämmerlich. Glücklicherweise war der Bruder der Müllerin, welcher ein Jägermann war, in der Nähe und hörte die lauten Angst- und Klagerufe. Er kam herzugeeilt und erschloß die drei rohen Gefellen, somit noch im letzten Augenblick die Müllerin von einem schaurigen Tode errettend.

21. Dezember 1929.

Verantwortlicher Redakteur B. Ricker.

Wer ein gutes Heimatblatt lesen will,

das täglich über alle Vorgänge in Stadt und Kreis, in der Provinz und den Nachbargebieten, sowie aus aller Welt berichtet, der bestelle das

Neue Pomm. Tageblatt

Telefon 203.

Geschäftsstelle in Stargard, Breitestr. Nr. 14