



Ossendorfer Schriftenreihe

Heft Nr. 11

Geschichte der Post in Ossendorf

herausgegeben von Erwin Dübbert

Ortsheimatpfleger u. Ortschronist

Ossendorfer Schriftenreihe

Heft Nr. 11 (Dezember 2012)

Geschichte der Post in Ossendorf

Impressum:

Herausgeber / Redaktion: Erwin Dübbert
Ortsheimatpfleger u. Ortschronist

E-MAIL: e.duebbert@t-online.de

34414 Warburg - Ossendorf, Oststr.27
Tel. 05642 / 7575

Die Ossendorfer Schriftenreihe erscheint in loser
Reihenfolge. Themen mit heimatlichem Bezug

Druck: Caritas Werkstätten St.Nikolaus Warburg

Inhaltsverzeichnis

+

1. Die Posthalterei in Ossendorf bis zum Siebenjährigen Krieg
2. Der Kurs Kassel – Paderborn verfällt
3. Ein neuer Anfang
4. Die Poststelle Ossendorf
5. Der Pferdeknecht-eine Kurzgeschichte
6. Postkutschenverkehr und Nachrichtenübermittlung
7. Von Poststationen, Posthaltern, Postillionen, Postkurs, Meilensteinen und Schmiergeld
8. Poststelle in Ossendorf wird geschlossen
9. Anhang und Quellenangaben

1. Die Posthalterei in Ossendorf bis zum Siebenjährigen Krieg

aus dem Buch : „Vom Stadtboten zum Postamt“
von Walter Strümper

Am 1. März 1747 meldet der Bürger Bessen von Ossendorf dem Oberpostamt Kassel, daß der Posthalter Drolshagen verstorben sei. Er schlägt vor, ihm, Johann Georg Bessen zu Ossendorf, diese Aufgabe zu übertragen, weil er seit 15 Jahren „in Companie“ mit Drolshagen gestanden habe. Die Aufgaben könne er zu den selben Bedingungen übernehmen und „die von (s)einem Vetter geleistete Caution (sollte) ferner in ihrer Kraft“ verbleiben. Ebenso könnte er die „wöchentlich 2 mal vorgesehene Überführung der ordinären fahrenden Post (...) nach Westuffeln und retour mit der genädigst verordneten jährlichen Besoldung von 230 Rthl“ vornehmen. Auch würde er es sich gefallen lassen, „daß die reitende Post von hier (von Ossendorf) nach Warburg verlegt und dem daselbst bestellten Posthalter Blome aufgetragen werde“. Desgleichen wolle er sich mit dem Sohn seines verstorbenen Schwagers Anton Drolshagen dahingehend einigen, daß sie „sowohl die ordinären alß Extraposten, Courier und Staffetten aufs beste befördern“.

Der bereits erwähnte „Scribent“ Gottwald vom Oberpostamt Kassel wird nach Ossendorf geschickt, um „sich nach dem Umständen dortiger Leuthe genau (zu) erkundigen“ und sich nach einem „anderen tüchtigen Mann an Stelle des Verstorbenen Posthalters Drolshagen“ umzusehen.

Er kommt zu dem Ergebnis, daß „Johann Georg Bessen zu Ossendorf, der ohnehin schon mit dem Verstorbenen zusammengespant (war) und bereits 12 Pferde hat“ der geeignete Bewerber ist. In seinem Bericht beanstandet er die unzureichende Uniformierung der Postillione, weil bei der „Posthalterei nur eine Montur“ sei, aber „mehrstenteils 2 Postillions“ eingesetzt würden. Deshalb möge man eine 2. Livree der Ossendorfer Station zur Verfügung stellen.

Ein Leumundszeugnis des Ossendorfer Pastors Joes Maximilian Voths vom 2. März 1747 rundet die Bewerbung ab, so daß der Übernahme der Posthalterei durch Bessen / Drolshagen II nichts mehr im Wege steht.

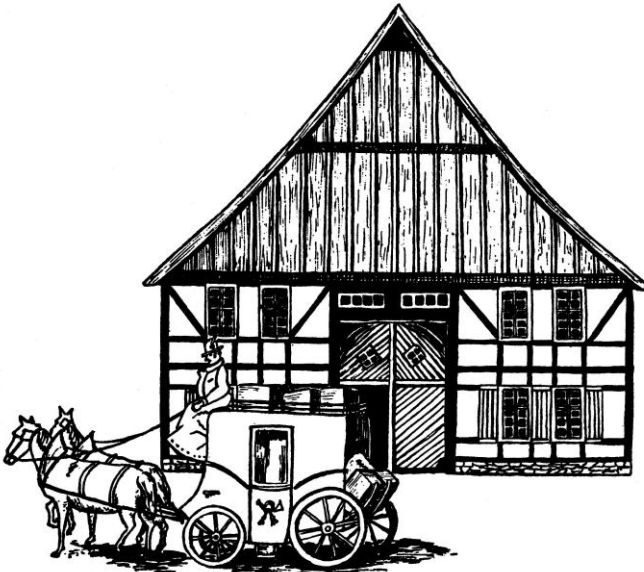
Anmerkungen:

Die Namen Bessen und Drolshagen sind nach Ausführungen von A.W. Plass , in : Ossendorf-ein Heimatbuch, 1966, S. 193, seit 1704 nachgewiesen. Nach der dort auf S. 195 abgedruckten Karte bewohnte die Familie Bessen im Jahre 1818 das Haus Nr. 49 und die Familie Drolshagen das Haus Nr. 83.

Aus den Akten kann geschlossen werden, daß spätestens am Ende des 17. Jahrhunderts die Posthalterei in Ossendorf eingerichtet worden ist. Sie bediente das Teilstück Ossendorf - Westuffeln, während die Versorgung der Etappe Lichtenau - Ossendorf von Lichtenau erfolgte.

Pfarrer Voss kam 1737 im Alter von 40 Jahren nach Ossendorf und starb dort 1786. Voss beschrieb das Dorfleben während des 7jährigen Krieges. Vgl. Plass S. 96.

Die Posthalterei in Ossendorf



Haus Nr. 1 Posthalter Menne

Zeichnung von A.W.Plass im Heimatbuch Seite 53

2. Der Kurs Kassel - Paderborn verfällt

aus dem Buch: Vom Stadtboten zum Postamt
von Walter Strümper

Etwa 10 Jahre später (1757) wird mit Beginn des Siebenjährigen Krieges der Verfall des Kurses zwischen Warburg und Paderborn, der ohnehin nie besonders stark entwickelt war, einsetzen. Bereits 1757 ist der Posthalter Petri von Lichtenau nicht mehr in der Lage, „wegen verfallender Pferde“ (...) seine Dienste fortzusetzen.

Der Versuch, den hessischen Postmeister Meyer in Paderborn mit dem Anspanndienst zu betrauen, scheitert an der Unwilligkeit des Paderborners. Stattdessen wird der Regierungspedell der Fürstbischöflichen Regierung, Kurtz, beauftragt, der sich anheischig machte, zwischen Paderborn und Lichtenau „den Wagen fener zu fahren, gegen die ihm versprochene Zulage (...) um damit auskommen zu können“.

Petri aus Lichtenau verspricht, „solange er noch nicht mit eigenem Gespann versehen, durch Hülffspferde den Wagen von da nach Ossendorf bringen zu lassen“.

Die Verpflichtung des Kurtz führt nicht zu dem gewünschten Erfolg. So referieren die Herren Ewald

und Gschwind vom Oberpostamt Kassel ihrem Landesherrn am 3. Jan. 1760:

„Vor etlichen Wochen brachten die mit der holländischen Post von Paderborn ankommenden Passagiers gegen den Postillion, welcher sie von Paderborn bis Ossendorf führen soll, die hefftigste Klage vor“. Jener habe sich „abermalhlen bey der letzteren fahrenden Post aufs liederlichste betragen“. Der Landgraf forderte das Oberpostamt auf, „den Postillion sofort abzuschaffen“ und Kurtz zu entlassen. Postmeister Schmidt aus Kassel bemüht sich , vor Ort eine Ersatzlösung zu finden. Da aber durch ständige Truppenbewegungen zwischen Warburg und Paderborn die Posthaltereien in großen Schwierigkeiten waren, führten die Kasseler Bemühungen zu keinem Ergebnis. Besonders Ossendorf war stark betroffen und der „Höhepunkt der Leiden und Drangsale für die Bewohner“ des Dorfes war zu dieser Zeit noch nicht einmal erreicht“. Die Requierierungen und das Marodieren der durczziehenden Truppen hatten dazu geführt, daß die Posthaltereien zu Ossendorf und Lichtenau verfallen und Pferde kaum noch aufzutreiben waren.

So kann Schmidt lediglich erreichen, daß „die Postbediente(n) und andere Leuthe zu Ossendorff und Lichtenau die ordinäre Post nicht anders fahren wollen, alß vor die Bezahlung welche von Extra-Posten üblich ist, nemlich 10 ggr vom Pferde auf die Meile“.

Personen die zu einem billigeren Accord zu fahren bereit gewesen wären, konnten trotz der Aufforderung durch den Kasseler Geheimen Rat nicht ausfindig gemacht werden. Im Gegenteil, Postmeister Schmidt sah „vor der Hand kein anderes Mittel zu deren nothwendigen Beförderung, als die ordinären Fahrten extrapostmäßig zu bezahlen, zumahlen (...) die Paderbornische(n) Unterthanen in Lichtenau und Ossendorf in bisherigen Kriegszügen darzu gewöhnt und von ihren Obrigkeiten angewiesen sind“. Er hoffe, daß sich die Situation „durch den Abzug der hohen Alliierten Armee“ zwar ändern könnte, aber eine Beförderung zu Extrapostkosten in Höhe von 2400 Rthl wäre nicht zu verhindern. Wenn es nicht gelänge „die Relais zu Lichtenau und Ossendorf auf minderen Fuß wieder herzustellen, so möchte wohl der gute Posthalter Bernd zu Westuffeln dazu zu bringen sein, die sämtlichen obgedachten Fahrten um 2000 Rthl jährlich zu übernehmen“.

Zuvor bewirkte jedoch der Landgräfliche Geheime Rat von der Regierung in Paderborn „einen Befehl an den Rentmeister in Lichtenau“, der die Einwohner verpflichtete, gegen „Extra-Post-mäßige Bezahlung“ den Postwagen weiterzubefördern.

Auch der „Freigräfer Hiddessen in Warburg als Justitiarius in Ossendorf verpflichtet die Bürger „bei 5 Rthl Strafe denen Inwohnern daselbst“ die Fahrten auszuführen. Ebenso wird Postmeister Meyer zu Leistungen herangezogen, obwohl dieser

erklärt hatte, zusätzliche Aufgaben nicht übernehmen zu können.

Alle Bemühungen führten nicht dazu, den Postkurs vor dem Verfall zu retten. Der Vorschlag, auf herrschaftliche Kosten selbst 12 Pferde anzuschaffen, was nicht viel mehr kosten würde als die Bezahlung der Fahrten zu Extrapostgebühren, fand beim Landgrafen keine Zustimmung.

Vielmehr griff man den Vorschlag auf, den Posthalter Bernd von Westuffeln zu verpflichten, die „3 Stationen von dort bis Paderborn und retour, wöchentlich 2 mahl, jedesmal, wie es nötig ist, mit 2 Postillions und 6 Pferden zu versorgen“. Nach dessen Zustimmung ergeht am 21.5.1760 der Accord an Bernd, die Aufgabe für 2000 Rthl jährlich zu übernehmen.

Nad dem Ende des Krieges wird es sich jedoch erweisen, daß der Kurs „völlig verfallen ist“. Endlich tritt 1762 der Waffenstillstand in Kraft und am 23.2.1763 kommt es zu dem ersehnten Frieden.

Die Städte und Dörfer waren zerstört. Hunger, Krankheit und Not hatten große Armut über die Menschen gebracht.

Anmerkungen:

Ossendorfer Schützenchronik I 1764-1850 S. 13:
(Stadtarchiv Warburg)

Hierin beschreibt der Chronist der Ossendorfer Schützenbruderschaft die Not der Menschen eindringlich. Erschüttert führt er aus, daß „wegen graßierender und in hiesiger Gegend wütenden Kriegsflammen (sie) ihre Zusammenkunft in 8 Jahren nicht gehabt noch haben können. In Betracht auß hiesiger Gemeinheith wegen einfallender und ansteckender Krankheit im Jahre 1760 an der Zahl groß und klein 150 Menschen, den Gott die ewige Ruhe und Glückseligkeit geben wolle, verstorben, viele Häuser wüst und leer außgestorben, die Häuser von den Soldaten niedergerißen und verbrannt worden. Aus Mangel (hätten) zu viele hiesige Bewohner ihre Ländereien öd und wüst liegen lassen müßen, (so) daß die meisten ihre Heimat (hätten) verlassen und (in der Fremde) ihr herbes Brot (essen müssen), damit sie nicht des rauhen Hungers versterben mögten.“

Der Bericht endet: „So hat sich der allerhöchste Gott durch unser einhelliges und demüthiges Gebet endlich und endlich bewogen gefühlt, uns nach ausgestandenen vielen und großen Drangsalen den lieben und lang erwünschten Frieden am Ende des 1762 Jahres wofür seiner allerhöchsten Allmacht auf ewig dankgesagt, hergestellt. Der allerhöchste Gott wolle durch seine unendliche Gnade und Barmherzigkeit uns und unser lieben Nachkömmlinge fürderhin bei derselben Art conservieren, daß wir und die unsrigen dergleichen Beschwerliche und mit der Feder nicht genugsam beschreiben Gefahren, womit wir ganze sieben Jahre hindurch geruniert und gepresset worden, nimmer und in alle Ewigkeit zu verkosten haben“.

3. Ein neuer Anfang

aus dem Buch: „Vom Stadtboten zum Postamt“
von Walter Strümper

Die hart getroffenen Menschen in den Städten und Dörfern des Hochstifts begannen, wie so oft in den vergangenen Jahrhunderten, mit dem Wiederaufbau. Auch Hessen-Kassel war bemüht, den verfallenen Postkurs durch das Hochstift, einer wichtigen Verkehrsverbindung für die Landgrafschaft, wieder in Gang zu bringen.

Schon am 31. Januar 1763 bittet das Oberpostamt den Landgrafen, den Postmeister nach Paderborn entsenden zu dürfen, „um nicht allein mit dem Postmeister Meyer daselbst über die Arth und Weiße (zu verhandeln), wie die neuen Postfahrten mit dem Anschluß der Münsterschen einzurichten (wären), sondern auch die Poststationes unterwegs, besonders zu Lichtenau und Ossendorf zu restabilisiren und so gut es möglich ist, mit den Postbedienten neurdings zu contrahiren; bey solcher Gelegenheit auch verschiedene Angelegenheiten nach der ihm mitzugebenden Instruction in Lippstadt, Dettmold und Warburg zu besorgen“. Drei Wochen später bereits schlägt die Hessische Postverwaltung vor, den Ossendorfer Richter Menne als neuen Posthalter zu verpflichten und dem anderen Bewerber, dem Ackerbürger Stahlschmidt, vorzuziehen. Die Neubesetzung vor

notwendig geworden, weil Posthalter Bessen und sein Kompagnon. Drolshagen II, während des Siebenjährigen Krieges alle Pferde verloren hatten und ruiniert waren. Aber erst ein Jahr später, am 15. März 1764, wird Johannes Menne endgültig verpflichtet, „die ordinaire holländische fahrende Post so von Cassel alß von Paderborn allhier in Ossendorf, in jeder Winterzeit Dienstag und Sonnabends Abends, in den Sommerquartalen aber an nehmlichen Tagen des Mittags“ eintrifft, zu fahren.

„Der Posthalter Menne hat vor die Bewirthung der pashagiers zu sorgen und dahin die Absicht zu tragen, daß die Postgüter und Päckeryen welche auf den Wagen blos gehen, denen Postillions von Westuffeln und Lichtenau richtig und ordentliche zugeliefert werden, die Extra-Posten, Couriers und Estaffetten nach der vorgeschriebenen Taxa zu befördern, die ordnair reitende Post von 1. April an, von Ossendorf und Scherbede und wieder zurück zu bringen, jährlich vor zwanzig Rthl und vor die Abschickung der fahrenden Post zwölf Rthl also in Summa dreissig zwei Rthl nebst einer freyen Frankfurter Zeitung, worin ganz aber was an seinem Ort verlohren oder zu Schaden gehen sollte, zu stehen und zu hafften“.

Gefahren wurde aber schon von Kassel nach Paderborn und zurück seit dem 1. April 1763 und das im Vertrauen auf die Zustimmung des Fürstbischofs von Paderborn „mit desto größeren Kosten (...) (und) je weniger der dadurch

vermuthete endliche Anschluß von Seiten Münster erreicht worden war“.

Hierzu sollte es sobald nicht kommen. Vielmehr versuchte Paderborn sowohl die fahrende Post nach Kassel „disputirlich zu machen“ wie auch die Route nach Münster in eigene Regie zu nehmen.

Kassel wies eindringlich auf die Vereinbarungen und Rezesse, besonders auf den Vertrag von 1756 hin und darauf, daß die fahrende Post vor 50 Jahren auf eigene Rechnung und Gefahr etabliert worden sei.

Auch die Kaiserliche Post versuchte, den Fürstbischof zu bewegen, die Hessen zu vertreiben und die fahrende Post auf TuT Rechnung ab Warburg fahren zu lassen. Der Paderborner Hofrat Meyer aber läßt wissen, daß „Hessen (...) wegen der Ablösung auf den Gräntzen zu Warburg Schwürigkeiten machen, und vielmehr das Recht behaupten, mit dem Postwagen, wie dermahlen noch geschiehet, bis in die Stadt (Paderborn) zu fahren und den Postwagen, wie dermahlen noch geschiehet, bis in die Stadt (Paderborn) zu fahren und den Postverwalter Meyer pro Expeditione des Postwagens, welcher auf ihre Kosten und Nutzen geführt wird, zu saliren, daß ohne diese Händel auszumachen, mit der Kayserlichen Reichspost keine Verbindung“ getroffen werden könnte.

Am 4. Januar berichtet das Oberpostamt Kassel, daß der preußische Postmeister Kellerhaus aus Lippstadt vorgeschlagen habe, die fahrende Post von Kassel nach Paderborn durch einen Anschluß an die „preußischen Posten nach und von Schwoll und Amsterdam auf Lippstad“ zu ergänzen. Er schlägt vor, „solange, bis die gerade Route über Paderborn und Münster wieder hergestellt sein würde, mit dem Postamt Lippstadt (...) sich zu vereinigen“. Es sollte 2x wöchentlich von Lippstadt nach Paderborn auf preußische Kosten die ordinaire Fahrpost überführt werden. Dem Postmeister Meyer in Paderborn sei „der Genuß zuzugestehen, den er vorher von Münster aus gehabt“. Es müsse eine „moderate Post-Taxa von Persohnen, Geldern und Güthern von Paderborn auf Lippstadt“ eingeführt werden, die die Route sowohl über Zwolle als auch über Wesel nach Amsterdam berechnet. Das Postamt Lippstadt wolle sich verpflichten, auch die Post von und nach Kursachsen abzufertigen.

Einige Wochen später teilen die Herren Ewald und Himmelmann vom Oberpostamt Kassel dem Hessischen Geheimen Rat mit, daß man dem Postmeister und „Hofrath Kellerhaus zu Lippstadt eine vorläufige Privat-Punctation zugefertigt habe“, deren Inhalt im wesentlichen den Vorschlägen vom 4. Januar 1764 entspräche.

Die Anstrengungen der Hessen waren erfolgreich. Die fürstbischöflichen Bemühungen, eine eigene fahrende Post einzurichten, wurden gestoppt. Paderborn bot Verhandlungen an mit dem Ziel, „

eine Recognition wegen diesseitiger Post in Paderborn und dero Landes-District“ zu erreichn.

Die monatelangen Verhandlungen zwischen Kassel und Paderborn münden am 6. April 1764 in den ersten Vertrag zwischen dem Landgrafen und dem Fürstbischof in Postangelegenheiten. Beide Seiten, Landgraf Friedrich von Kassel und die Fürstbischöfliche Regierung, vollziehen am 6.4.1764 die Urkunden. Das Paderborner Domkapitel stimmt der Vereinbarung am 31.Jan. 1765 zu.

So war denn die (alte) neue Postlinie wieder in ordentlichen Gang gesetzt. Wöchentlich zweimal waren Warburg und Ossendorf sowohl durch die fahrende als auch durch die reitende Post mit der weiten Welt verbunden.

Anmerkung:

Johannes Menne war Richter in Ossendorf. Die Familie gehörte zu den größten Grundbesitzern im Dorfe. Sie besaß noch 1862 Grundbesitz von 252 Morgen Land. Joh.Menne hat 1786 die Johanneskapelle in Ossendorf erbauen lassen.

Die Familie Stahlschmidt war erst 1763 zugezogen.

4. Die Poststelle Ossendorf

Geschichtlicher Werdegang

- Eingerichtet als hessische Posthalterei wahrscheinlich im Jahre 1669
- Im Jahre 1760 wurde die Posthalterei durch Kriegseinwirkung zerstört.
- Neueinrichtung am 15.3.1764; am 31.12.1853 aufgehoben.
- 1871 als Postagentur wieder eröffnet und dem Postamt Warburg unterstellt, welches eine Botenpost nach Ossendorf unterhält.
- 1880 Angliederung der Amtsstelle an das Postamt Scherfede.
- Am 1. Okt. 1929 einbezogen in die Landverkrachtung. Versorgung über die Landkraftpost, eigener Zustellbezirk.
- Ab 10.1975 Annahmepoststelle I Warburg 8. Zustellung erfolgt von Warburg I.

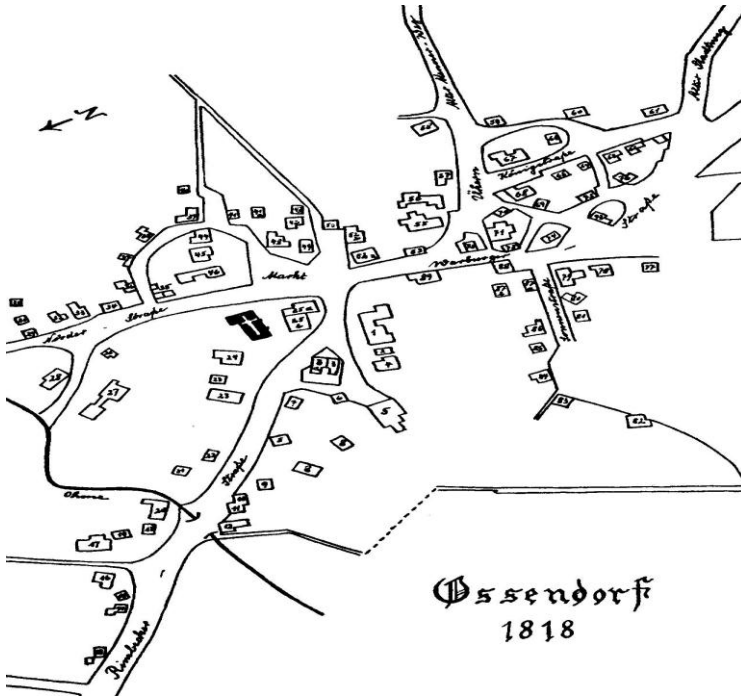
Personal:

- Erster Posthalter unbekannt.
- Ab 1732 Drolshagen, der 1747 verstirbt.
- Nachfolger ist Georg Bessen, scheidet aber wegen völliger Ruinierung im Siebenjährigen Krieg aus.
- 1. März 1764 Postfuhrkontrakt mit Johannes Menne.
- Die Post bleibt bis zum 31.12.1853 als hessische (bis 1803), preußische (bis 1806) königlich westfälische (bis 1814) und wieder als preußische Posthalterei bei Familie Menne.

- Nach Wiedereröffnung 1871 wird Postagent der Postanwärter Dudenhausen, danach Postgehilfe Kriwet.
- 1892 wird als Postagent Carl Albers genannt, der die Amtsstelle in seinem Hause Nr. 32 betreibt.
- Auf Carl Albers folgt Franz Albers ab 1912 bis 1923.
- Post wird in das Haus Nr. 34 verlegt. Postagentin ist Maria Wiemers bis 1933.
- Danach erneute Verlegung der Agentur in das Haus Nr. 128.
- Postagent ist Anton Kersting der am 8.10.1939 verstirbt.
- Ab 1.11.1939 folgt seine Ehefrau Klementine bis zum 30.09.1955.
- Danach wird ihre Tochter Gertrud Sander, geb. Kersting bis zum 31.8.1984 Posthalterin.
- Ab 19.11.1984 übernimmt Rosemarie Kukuk die Aufgabe. Sie wird am 1.4.1990 zum Postamt Warburg versetzt.
- Nachfolgerin ist Marianne Bartscher.
- Die Poststelle Ossendorf wird zum 31.Dezember 1997 geschlossen.

aus dem Buch:

“Von Postämtern, Postkutschen, Landboten und anderen Begebenheiten“ von Walter Strümper



Haus Nr. 1: (gegenüber der Kirche)

Johannes Menne – früher *Posthalter* und fürstbischöflicher Richter des Dorfes. Der Hof ging an Nolte (Große Nolte) über. Dann kam er durch Verkauf an Anton Weisgut aus Scherfede. Von diesem erwarb das Herz-Jesu-Institut in Germete das Hofgrundstück. Das Wohnhaus wurde 1932 und ein anderes Hofgebäude zu Wohnzwecken umgebaut. 1936 kaufte der Gastwirt Johannes Lüther das Grundstück und teilte es in vier Bauplätze auf. Das Wohngebäude erwarb Tischlermeister Johannes Dolle.

(Quelle: Heimatbuch von A.W. Plass)



Schlußstein im Torbogen der Johanneskapelle

Gott und dem heiligen Johannes dem

Täufer den 24. Juni 1776

Joes Menne R.u.P

Der Posthalter und Hochfürstliche Richter (R.u.P) Johannes Menne hat im Jahre 1776 die Johanneskapelle erbauen lassen. Die Zeichnung stammte vom damaligen Pastor Johannes Verne.



Eine der ältesten im gesamten Diemeltal und Warburger Raum

Über 300 Jahre Post in Ossendorf

Von Erwin Dübbert

Ossendorf. Aus alten Akten kann geschlossen werden, daß am Ende des 17. Jahrhunderts, in der Zeit von 1664 bis 1669, die erste Posthalterei in Ossendorf eingerichtet worden ist. Von dieser Posthalterei aus wurde das Teilstück von Ossendorf nach Westufeln unterhalten. In der Gegenrichtung von Ossendorf nach Lichtenau war die Posthalterei Lichtenau zuständig. Die Posthalterei in Ossendorf ist eine der ältesten im gesamten Diemeltal und Warburger Raum.

Der Zustand der Wege, insbesondere der „alten holländischen Straße“ (heute B 7) war sehr schlecht. Dieses wurde bereits bei der Aufnahme des Postverkehrs mittels Postkutschen bemerkt, und immer wieder gab es Beschwerden der Passagiere. Dieses galt besonders für den Weg zwischen Ossendorf und Lichtenau. Noch im Jahre 1747 beschwert sich der Hessische Geheime Rat über den schlechten Zustand der Straße über Ossendorf, Hardehausen weiter bis Paderborn. Im Jahre 1712 wurde von Postmeistern und Postrevisoren aus Leipzig, Münster, Paderborn und Kassel vereinbart, den fahrenden Postkurs von Leipzig bis Amsterdam aufzubauen.

Am 1. März 1747 meldet der Bürger Bessen aus Ossendorf an das Oberpostamt Kassel, daß der Posthalter Drolshagen gestorben ist. Johann Georg Bessen bewirbt sich deshalb darum, die Posthalterei zu übernehmen. Er will die wöchentlich zweimal durchzuführende Poststrecke bis Westufeln und zurück für eine Besoldung von 230 Talern „bedienen“.

„Die Pferde sind schon verfallen

Ein Leumundzeugnis vom Ossendorfer Pfarrer Joes M. Voths ist der Bewerbung beigefügt. Vom Oberpostamt Kassel wird der „Scribent“ Gottwald nach Ossendorf geschickt, um die Verhältnisse dort zu prüfen. Er kommt zu dem Ergebnis, daß Johann Georg Bessen der richtige Mann sei, zumal er schon 12 Pferde besitze.

Mit Beginn des Siebenjährigen Krieges verfällt zunehmend der Kurs zwischen Warburg und Paderborn. Der Lichtenauer Posthalter kann seinen Dienst nicht fortsetzen, weil ihm „die Pferde verfallen sind“. Er bittet den Ossendorfer Posthalter um Hilfspferde. 1760 bringen Passagiere heftige Klagen beim Oberpostamt in Kassel vor. Wegen starker Truppenbewegungen zwischen Warburg und Paderborn und besonders wegen der sehr starken Zerstörungen in Ossendorf kommt der Kurs zum Erliegen. Am 23.2.1763 kommt es dann zum Waffenstillstand. Die Dörfer und



In Ossendorf erinnert heute noch die Straßenbezeichnung „Am alten Posthof“ an die historische Poststelle an der „Holländischen Straße“. Foto: Herndéaz

Städte des Warburger Landes waren hart von den Kriegswirren getroffen worden.

Schon im Jahr 1763 bittet das Oberpostamt den Landgrafen darum, einen Postmeister entsenden zu dürfen, um die Poststationen Westufeln, Ossendorf und Lichtenau zu inspizieren. Die Hessische Postverwaltung schlägt dann den Ossendorfer Richter Johannes Menne als neuen Posthalter vor. Diese Neubesetzung war notwendig geworden, weil dem bisherigen Posthalter während des Krieges sämtliche Pferde verloren gegangen waren.

Am 15. März 1764 wird dann Johannes Menne beauftragt die „ordinaire holländische fahrende Post“ zwischen Kassel und Paderborn aufzunehmen. Posthalter Menne hatte außerdem für die Bewirtung der Passagiere sowie für die Beförderung der Postgüter und Pakete zu sorgen. In monatelangen Verhandlungen zwischen dem hessischen Landgrafen und dem Paderborner Fürstbischof wurde im April 1764 ein Vertrag geschlossen in dem die Postangelegenheiten geregelt waren. Somit war die Postlinie auf der „holländischen Straße“ wiederbelebt worden.

Im Dezember 1814 wird mit dem

Posthalter Menne in Ossendorf ein neuer Vertrag geschlossen. Hierin wird vereinbart, daß Johannes Menne auch die „Extrapostwagen, Couriers, Estafetten und Mietwagen“ zu übernehmen und den Verkehr durchzuführen hat. Jährlich wird ihm ein Gehalt von 600 Talern gezahlt. Aufschlag für die Beipferde und die Wagen gezahlt. Alle zwei Jahre werden ihm zwei Postillionsröcke (Uniformen) und alle vier Jahre zwei Posthörner von der Post gestellt. Johannes Menne verpflichtet sich, für Schaden durch Verlust oder Beschädigung von Poststücken einzustehen. Posthalter Menne hat eine Kautions von 400 Talern zu zahlen. Dieser Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Johannes Menne war neben dem Posthalter noch Richter des Fürstbischofs. Seine Familie gehörte zu den größten Grundbesitzern im Dorf. Sie besaß im Jahre 1862 ein Grundbesitz von 252 Morgen Land. Johannes Menne hat den Bau der Johanneskapelle finanziert, an deren Eingangsportäl ihm zu Ehren sein Name eingemeißelt wurde. In Ossendorf selber erinnert noch heute die Straßenbezeichnung „Am alten Posthof“ an die einstige Posthalterei.

Neue Westfälische vom 4. Sept. 1997

5. Der Pferdeknecht

Eine Kurzgeschichte von Erwin – Heinrich Dübbert

Schnell raste die Postkutsche von Lichtenau aus durch den dunklen Kleinenbergerwald vorbei am Forsthaus Mittenwald und der großen Klosteranlage Hardehausen auf Scherfede zu. Heute noch wollte der Postillion die Wegstrecke bis nach Westuffeln schaffen. Zunächst aber galt es die Poststation in Ossendorf zu erreichen wo die Pferde gewechselt werden sollten. Es war die Zeit kurz vor Ostern. Die Wege waren vom Regen aufgeweicht.

Drei Fahrgäste und eine Menge Gepäckstücke, außerdem mehrere Felleisen hatte die Kutsche in Paderborn aufgenommen. Der Kutscher und Postillion Johannes Schäfers saß in seiner recht zerschissenen Uniform auf dem Kutschbock und trieb die vier Pferde an. Die Nässe und die kalte Witterung setzten ihm arg zu.

Durch Rimbeck hindurch über die holländische Straße sah er alsbald den Kirchturm der Johanneskirche von Ossendorf. In der Mitte des Dorfes lag die Posthalterei des Johannes Menne welcher gleichzeitig Hochfürstlicher Richter war. Die Kutsche bog in der Dorfmitte zur Poststation ab; der Kutscher hielt die Pferde an. „Alles aussteigen meine Herrschaften, Pferdewechsel, wir sind in Ossendorf“ rief er nach hinten in die Kutsche hinein. Aus der Kutsche heraus kamen alsbald der

Gerichtsschreiber Müller, der Leinenkaufmann Sprick und der düster dreinblickende Polizeimeister Engelbracht welcher in Kassel einen Gefangenen zur Überführung nach Paderborn abholen sollte. Sie gingen in die Gaststube des nahegelegenen Gasthofes Rustemeier. Aus der großen Dielentüre traten der Posthalter Johannes Menne, sein Gehilfe Schwager Bessen und der Pferdeknecht Philipp Lonsberg welcher sich sogleich an das Ausschirren des Gespannes machte.

„Seid begrüßt Kutscher Schäfers hier in Ossendorf – wie war die Fahrt bisweilen?“ wollte Postmeister Menne wissen. „Oh, hoher Herr, bis hierin kann ich nicht klagen, lediglich der Zustand der Straße wird nicht besser“, antwortete der Kutscher und übergab die mitgebrachten Postsäcke an Johannes Menne. „Hier Schwager Bessen übernimm er die Säcke zur weiteren Tätigkeit“ sagte er und sein Schwager befolgte die Anweisung. Gemeinsam mit dem Kutscher ging Johannes Menne dann in die Poststube und reichte ihm einen kühlen Schluck Johannisbeerwein den er selber hergestellt hatte. Außerdem gab er ihm eine Leberwurst und ein Stück Brot welches Kutscher Schäfers in seinen Leinenbeutel tat. In Lichtenau hatte er beim dortigen als geizig bekannten Postmeister nichts bekommen.

Derweilen sich die Männer über ihre Amtsgeschäfte unterhielten, Schwager Bessen die Postsäcke entleerte, hatte Pferdeknecht Lonsberg die vier verschwitzten Pferde in die große Stallung gebracht. Gleich wollte er sie trockenreiben sobald

die Kutsche den Hof verlassen hatte; zunächst gab er ihnen Wasser. Die vier neuen Pferde holte er nacheinander aus dem Stall. Dabei sang er wie immer bei dieser Arbeit ein Kirchenlied. „Wie weit ist Euer Pferdeknecht mit dem Pferdewechsel hoher Herr Menne“ fragte der Kutscher und Postillion nach einer Weile. Menne schaute aus dem kleinen Sprossenfenster und versicherte ihm das die Fahrt in Bälde weitergehen könne.

Draußen auf dem Hof der Posthalterei war zu diesem Zeitpunkt, es war bereits nach sechs Uhr, die Glocken hatten gerade das Engel-des-Herrn-Läuten beendet, nur der Pferdeknecht Lonsberg. Die Pferde hatte er nun angeschirrt und fest mit der Deichsel verbunden. Zu seinen Aufgaben gehörte es weiterhin, die Schmierung der Achsen vorzunehmen. Hierzu holte er aus dem Schuppen den Schmiertopf aus Ton mit dem Schmierholz. Alle Achsen wurden geschmiert; da ging sein Blick zur Wagenbremse – hier war etwas nicht in Ordnung. Sein geübter Blick – er war bereits seit über zehn Jahren beim Postmeister Menne angestellt – sagte ihm, die Bremse drückte nicht richtig an den Wagenreifen aus Eisen. Nun hätte er eigentlich dem Kutscher dieses so berichten müssen; er jedoch wollte sich gerne bei seinem Herrn Menne einen guten Namen machen indem er die Reparatur selber ausführen würde.

Noch den Schmiertopf in der einen Hand, bückte sich Lonsberg vor das hintere rechte Rad und hantierte an der Bremse. Der Schmiertopf fiel ihm aus der Hand, zerbrach mit einem lauten Geschäpper, die Pferde schreckten auf und zogen mit aller Kraft an der Postkutsche – die Bremse fasste nicht richtig, Lonsberg wurde zu Boden gerissen und die schwere Postkutsche fuhr ihm über den Brustkorb.

Bessen der gerade die neuen Postsäcke herausbrachte stürzte sich sofort auf die Pferde und bekam eine Trense zu fassen. Er hielt die Pferde mit aller Macht zurück und kurz vor der Kirchmauer kamen sie zu stehen. Von diesen Ereignissen bekamen Johann Menne und der Kutscher Schäfers nichts mit. Sie waren in der Amtsstube zu beschäftigt. Erst als sie vom Hofplatz ein lautes Stöhnen hörten eilten sie heraus und fanden den Postknecht Lonsberg auf dem Pflaster liegend vor. Von der Straße kam inzwischen Bessen mit der Kutsche zurück und berichtete was er gesehen hatte. Der Posthalter trug den Verletzten in die Deele und legte ihn langsam auf einen Heusack – aber für den Pferdeknecht kam jede Hilfe zu spät er starb in seinen Armen gerade als es vom Kirchturm zur Kreuzwegandacht läutete.

*So oder ähnlich mag es sich zugetragen haben in
Ossendorf zu der Zeit der Postkutschen.*

(siehe auch Heimatbuch von A.W.Plass Seite 55. Hier wird über einen ähnlichen Unglücksfall berichtet)

6. Postkutschenverkehr und Nachrichtenübermittlung

Die **Poststelle in Ossendorf** war zu verschiedenen Zeiten sowohl am Postkutschenverkehr als auch an der Vermittlung von Nachrichten beteiligt.

Die Postkutschenlinie von Paderborn nach Kassel und zurück wurde 1669 eingerichtet, die aber nach kurzer Zeit wieder eingestellt wurde. 1699 beginnt ein zweiter Versuch. Dabei wurden Stationen eingerichtet, bei denen die Kutschpferde ausgewechselt wurden. Diese wurde jeweils nach 3 Meilen eingerichtet.

Die erste Station nach Kassel war Westuffeln, die nächste war Ossendorf und dann Lichtenau und dann Paderborn. Ossendorf ist demnach als Postkutschenstation die erste an dieser Linie, die aus Hessen kommend, im Jahre 1699 genannt wird. Zur selben Zeit dürfte auch Lichtenau eingerichtet worden sein.

Anders verhält es sich der Versendung von Nachrichten. Diese wurde anfangs von Fußboten und nach dem 30 jährigen Krieg auch vermehrt durch reitende Boten übermittelt. Diese erste, mit reitenden Boten ausgestattete Station ist Warburg, genannt im Jahre 1665, der erste Verwalter war ein gewisser Horstmann.

Die Nachrichten wurden von Paderborn nach Warburg auf den Weg gebracht, wo dann der Austausch mit dem Kasseler/Paderborner Postreiter erfolgte.

Von Warburg ins Umland wurde ein Fußbote losgeschickt, der in den Ortschaften die wenigen Briefe dort zustellte.

Das erste Verzeichnis der aufgesuchten Orte ist aus dem Jahre 1665. Im Jahre 1717 wird Ossendorf in das Netz der reitenden Boten aufgenommen und das Felleisen(siehe unten) nicht mehr in Warburg, sondern in Ossendorf gewechselt, wobei festzuhalten ist, dass in Warburg die für die Region um die Stadt zuzustellenden Briefe vorher der Poststation Warburg zugeführt wurden und die dort abgegebenen Post weitergeleitet wurde.

Anmerkung

Die mittelhochdeutsche Ableitung des Begriffs „Felleisen“ stammt nicht von Fell, sondern von französ. valise (= Koffer)

Das Felleisen der Postreiter:

Ein Felleisen war bei der Post die Bezeichnung für das Behältnis, in das die Briefschaften eingelegt wurden. Es wurde verschlossen, mit Eisen ummantelt und einem Postreiter zur Beförderung auf die nächste Pferdewechselstation übergeben. Am Bestimmungsort wurde das Felleisen geöffnet, und die darin befindlichen Briefe wurden an die Empfänger weitergeleitet. Damit ist das Postfelleisen ein Vorläufer des späteren Postsacks.

7. Von Poststationen, Posthaltern, Postillonen, Postkurs, Meilensteinen und Schmiergeld

Als **Poststation** bezeichnete man seit der Gründung der Post im Jahre 1490 eine Relaisstation an einem Postkurs, an der die Reiter und Pferde wechselten, während das verschlossene und versiegelte Postfelleisen wie bei einer Staffel weitergereicht wurde.

Eine weitere Aufgabe der Poststationen war es, Kurieren und Postreisenden mit Berechtigungsschein Pferde und eine Begleitung bis zur nächsten Wechselstation zur Verfügung zu stellen, was man aus Sicht der Reisenden als „Postieren“ bezeichnete.

In der Nähe von Poststationen befanden sich oft für die Verpflegung so genannte Speisemeistereien sowie für den Betrieb notwendige Gewerke, wie Schmied und Stellmacher.

Reine Pferdewechselstationen unterstanden **Posthaltern**. Zur Kontrolle, dass die vorgegebenen Reizeiten eingehalten wurden, dienten Stundenpässe, auf denen die Leiter der Poststationen die Ankunfts- und Abfertigungszeiten einer Stafette vermerkten. Durch bestimmte Signale, die mit dem Posthorn geblasen wurden, kündigten die Postreiter oder Postillons bereits vor

dem Eintreffen auf der Poststation ihre Ankunft an, damit der Pferdewechsel schneller erfolgte.

Da die Städte nachts die Tore schlossen und die Postreiter Tag und Nacht ritten, lagen die Poststationen anfangs in unbefestigten Dörfern wie Ossendorf, Westfuffeln oder Lichtenau bei Städten außerhalb der Stadtmauern.

Der **Postillion** (franz.,im Deutschen auch Postillion) war der Gespannführer eines Pferdefuhrwerkes oder einer Postkutsche. Bis zum 17.Jahrhundert verwendete man im Deutschen die Ausdrücke „Postknecht“ oder „Postreiter“ für einzelne reitende Personen, die lediglich die Aufgabe der Briefbeförderung hatten.

Der **Postkurs** (auch Poststraße, Postlinie, Postroute) bezeichnet eine Altstraße (früherer Handelsweg) die hauptsächlich von Postreitern und später von Postkutschen zur Beförderung von Postsendungen benutzt wurden.

Bei der Postkutsche war das **Schmiergeld** eine feste Gebühr von zwölf Kreuzern, die jeder Fahrgast zahlen musste. Wenn man die Achsen nicht regelmäßig schmierte, fraßen sich die Räder fest und es gab kein Fortkommen. Die Wartung musste an jeder Poststation vorgenommen werden. Dafür war die Gebühr fällig.

Der Postillon erhielt zusätzlich ein festgesetztes Trinkgeld. Er konnte nicht durch Bestechung zu schnellerem Fahren angehalten werden, denn er musste seinen Fahrplan einhalten. Postillone und

Posthalter standen nicht im Dienst einzelner Reisender, sondern waren Staatsbeamte, die für Bestechlichkeit bestraft worden wären.

Ein Meilenstein, auch Postmeilensäule, ist ein in regelmäßigen Abständen an Straßen errichteter Entfernungsanzeiger. Eine preußische Meile entspricht 7,532 km.

Auf dem Ossendorfer Meilenstein steht:

PADERBORN	4 ½ Meilen	(ca. 34 km)
CASSEL	5 ½ Meilen	(ca. 41 km)
COELN	28 Meilen	(ca. 210 km)



Preußischer Meilenstein bei Ossendorf an der alten Postroute neben der Johanneskapelle. Erbaut zwischen 1814 und 1830.

8. Poststelle in Ossendorf wird geschlossen

Postfiliale Ossendorf wird zum 31. Dezember geschlossen: Stück Dorfgeschichte

330jährige Tradition geht zu Ende

Von Erwin Dübbert

Ossendorf (WB). Nach 330 Jahren endet in Ossendorf das wohl »geschichtsreichste« Stück Dorfgeschichte. Die Deutsche Post AG schließt zum 31. Dezember 1997 die Postfiliale an der Bundesstraße 7. Dadurch wird eine der ältesten Poststellen im gesamten Diemeltal und in der Börde aufgelöst. Das Dorf verliert seine wichtigste Dienstleistungsstelle, es geht wieder ein

Aus alten Akten kann geschlossen werden, daß am Ende des 17. Jahrhunderts, in der Zeit um 1694 bis 1699, die erste Posthalterei in Ossendorf eingerichtet worden ist. Von dieser Posthalterei aus wurde das Teilstück von Ossendorf nach Westuffeln unterhalten. In der Gegenrichtung von Ossendorf nach Lichtenau war die Posthalterei Lichtenau zuständig. Die Posthalterei in Ossendorf ist somit eine der ältesten im gesamten Diemeltal.

Der Zustand der Wege, insbesondere der »alten holländischen Straßen« (heute B 7) war sehr schlecht.

Schlechte Straße

Dieses wurde bereits bei der Aufnahme des Postverkehrs mittels Postkutschen bemerkt, und immer wieder gab es Beschwerden der Passagiere. Dieses galt besonders für den Weg zwischen Ossendorf und Lichtenau. Noch 1747 beschwert sich der Hessische Geheimrat über den schlechten Zustand der Straße über Ossendorf, Hardehausen weiter bis Paderborn. Im Jahre 1712 wurde von Postmeistern und Postrevisoren aus Leipzig, Münster, Paderborn und Kassel vereinbart, den Postkurs von Leipzig bis Amsterdam aufzubauen.

Mit Beginn des Siebenjährigen Krieges verfällt zunehmend der Kurs zwischen Warburg und Paderborn. Der Lichtenauer Posthalter kann seinen Dienst nicht fortsetzen weil ihm die Pferde verfallen sind. Er bittet den Ossendorfer Posthalter um Hilfspferde. 1760 bringen Passagiere heftige Klagen beim Oberpostamt in Kassel vor. Wegen starker Truppenbewegungen zwischen Warburg und Paderborn und besonders wegen der sehr starken Zerstörungen in Ossendorf kommt der Kurs zum Erliegen. Am 23. Februar 1763 kommt es dann zum Waffenstillstand. Das Warburg

Land war hart von den Kriegswirren getroffen worden.

Schon im Januar 1763 bittet das

Stück Dorfkultur verloren, bedauern viele Ossendorfer. Als letzte Leiterin der Ossendorfer Poststelle ist Marianne Bartscher noch bis zur endgültigen Dienststellenauflösung im Amt. Die jetzige Postfiliale befindet sich schon seit Jahrzehnten im Hause der Familie Sander. Zuvor war sie in den Häusern Kersting, Albers und Förster untergebracht.

Oberpostamt den Landgrafen darum, einen Postmeister entsenden zu dürfen, um die Poststationen We-

stufen, Ossendorf und Lichtenau zu inspizieren. Die Hessische Postverwaltung schlägt dann den Ossendorfer Richter Johannes Menne als neuen Posthalter vor.

Am 15. März 1764 wird dann Johannes Menne beauftragt, die »ordinaire holländische fahrende Post« zwischen Kassel und Paderborn aufzunehmen. Posthalter Menne hatte außerdem für die Bewirtung der Passagiere sowie für die Beförderung der Postgüter und Pakete zu sorgen. In monatelangen Verhandlungen zwischen dem hessischen Landgrafen und dem Paderborner Fürstbischof wurde im April 1764 ein Vertrag geschlossen, in dem die Postangelegenheiten geregelt waren. Somit war die Postlinie auf der »holländischen Straße« wieder belebt worden.

Im Dezember 1814 wird mit dem Posthalter Menne in Ossendorf ein neuer Vertrag geschlossen. Hierin wird vereinbart, daß Johannes Menne auch die »Extrapostwagen, Couriers, Estafetten und Mietwagen« zu übernehmen und den Verkehr durchzuführen hat. Jährlich soll ihm ein Gehalt von 600 Talern gezahlt werden. Aufschlag wurde für die Beipferde und die Wagen entrichtet. Alle zwei Jahre werden ihm zwei Postillionsröche (Uniformen) und alle vier Jahre zwei Posthörner von der Post gestellt. Johannes Menne verpflichtet sich, für Schäden durch Verlust oder Beschädigung von Poststücken einzustehen. Johannes Menne war neben dem Posthalter noch Richter des Fürstbischofs.

Mit der jetzt beschlossenen Schließung der Poststelle am Silvestertag (einen Briefmarkenautomaten oder einen ersatzweisen Verkauf in Ossendorfer Läden wird es nicht geben) erinnert dann nur noch in Ossendorf selber die Straßenbezeichnung »Am alten Posthof« an diese einstige Posthalterei.



Marianne Bartscher hat seit 1990 die Poststelle Ossendorf betreut. Sie wechselt ab Januar zur Post nach Warburg. Foto: M. Robrecht

Presseartikel im Westfalen-Blatt vom 12. Dez. 1997

Auf Sr. Churfürstl. Durchl. zu Sachsen &c. &c. gnädigsten Befehl, soll gegenwärtige combinirte ordinaire fahrende Post, in denen hiernach gemeldten Stunden, zu Tag und Nacht, von LEIPZIG nach

AMSTERDAM

überführet werden. Dahero selbige nicht allein aller Orten frey, sicher und unaufgehalten passiren zu lassen, sondern auch derselben, auf Bedürfen, alle Beförderung zu erweisen ist. Die Postmeister aber haben den Tag und die Stunde des Ankommens und Abgehens, auch, da einige Verfümmnis vorgefallen, die Ursache davon pflichtmäsig anzumerken, ingleichen, ob nach dem mitkommenden Passagier- und Fracht-Zettel sich alles richtig befunden, jedesmahl genau nachzusehen, und, wo etwas erinangelt, solches zu notiren, auch weder im Fahren, noch sonst etwas zu verfäumen.

Signatum Leipzig, den *22. May* *Son Abend* Anno *1780*



Churfürstlich Sächsisches

Ober-Post-Amt.

Meilen	Stunden	Angek.	Abgeg.	
				Abgefertiget aus Leipzig, den <i>Son Abend Vor,</i> <i>Mittage um 11. Uhr</i> <i>Ritter.</i>
3 4	<i>4 1/2</i>	<i>5</i>		Merseburg, den <i>22. May 1780. Graf</i>
3 4	<i>4 1/2</i>	<i>10</i>		Freyburg, den <i>22. May 1780. Ritter</i>
2 3	<i>3 1/2</i>	<i>4 1/2</i>		Hesler, den <i>23. May 1780. Ritter</i>

**Staffettenzettel aus dem Jahre 1802
(kurz nach der Übernahme der Post durch
Preußen)**

Quelle: Stadtarchiv Warburg Geh.R. 5/18386

Abg.	Angk.	Stund.	Abg.	Abg.
6 1/2	9 1/2	4	Groß-Neuhaus, den 23 ^{te} May 1802. C. Köp.	Krauß
10 1/2	11	1	Calenda ead. d. d. d. d.	Krauß
3 1/2	1 2	3	Weiffensee, den 27 ^{ten} Mai 1802 C. Naufen	
4 1/2	4 1/2	4	Jennstahl ead. die d. d. d. d.	
6	8	6	Langensälze, den 20 ^{te} Maj 1802. C. abm. d. d.	
3 1/2	2 1/2	3	Mühlhausen, den 24 Maj. ead. d. d. d. d.	
5	9 11	5	Wannfried, den 24 May 1802 (Mittel)	
12	4 1/2	4	Bischhausen, den 24 ^{te} May 1802. d. d. d. d.	
2 1/2	4 R 1	4	Helfa, den 25 ^{te} May 1802. d. d. d. d.	
1 1/2	4	4	Cassel, den 26. Jul. 1802. d. d. d. d.	
2	4 11 12	4	Westfich, den 26 ^{ten} Jul. 1802. d. d. d. d.	
2	4 7 8	4	Ossendorf, den 27 ^{ten} July 1802. d. d. d. d.	

**Staffettenzettel aus dem Jahre 1802
(kurz nach der Übernahme der Post durch
Preußen)**

Quelle: Stadtarchiv Warburg Geh.R. 5/18386

Ab.

Hoch Euer Erb. nicht weniger geliebten Vatter
Cassian Dreyer in Compagnie hiezu verbunden passender
Erklärung dreyssigen selb. beschreiben, und auf and
Lebzeiten selb. eventuelle keine passender Er
gepensionen per Cassian Dreyer mit glücklich approbation
nicht ohne auszuweisen bewandert, die in personem
sind, das Sie kein minder geliebten Vatter geliebten
Caution frucht in seine Dreyer beschreiben soll,
keines selb. selb. gewisslich begreift, sein er
sich hat den Geist der gewandert Anordnungen
Erklärung der Dreyer vor überführung der
Erklärung selb. er selbstlich zu sein, nicht nur
auszuführen und nicht zu sein, sein auf mir
sein gehalten werden soll, das Sie rechtens
kein sein nach conditionen bewandert, und den selb.
Erklärung der approbation selb. eingezogen werden.
In diesem will mich nicht, das selb. selb. selb.
selb. selb. ist, mir in selb. selb. selb. selb.
selb. selb. das selb. selb. selb. selb. selb.
selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb.
selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb.
selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb. selb.
den 14. März 1747

Johann Jürgen Bessen

**Antrag des Johann Jürgen Bessen auf
Übertragung der Ossendorfer Posthalterei aus
dem Jahre 1747**

Quelle / Nachweis: W. Strümper

Ossendorf.		Mei
° Beverungen, <i>pr. Borgholz</i>		4 $\frac{1}{4}$
° Borgholz		3
Brakel, <i>pr. Peckelsheim</i>		3 $\frac{3}{4}$
Bredelar, <i>pr. Scherfede</i>		3 $\frac{2}{3}$
Driburg, <i>pr. Peckelsheim und Dringenberg</i>		4 $\frac{3}{4}$
° Dringenberg, <i>pr. Peckelsheim</i>		3 $\frac{1}{4}$
° Fürstenberg, <i>pr. Scherfede</i>		3 $\frac{1}{2}$
X Lichtenau, <i>pr. Scherfede</i>		2 $\frac{1}{2}$
° Peckelsheim		1 $\frac{3}{4}$
Rhoden (Waldeck), <i>pr. Scherfede</i>		1 $\frac{1}{2}$
X ° Scherfede		$\frac{1}{2}$
° Stadtberge, <i>pr. Scherfede</i>		2 $\frac{2}{3}$
Volkmarsen (Kurbess.), <i>pr. Warburg</i>		2 $\frac{1}{4}$
X ° Warburg		$\frac{3}{4}$
X Westuffeln (Kurbessen), <i>pr. Warburg</i>		2 $\frac{1}{2}$

**Postmeilenanzeiger oder Nachweisung der
Entfernungen zu allen preußischen Poststationen
von 1843**

Quelle / Nachweis : W.Strümper

Luftpost

Nr.	Ort	Person	Werte	Post	Summe
1	Ordnung	Geoffmanns Daltraps	1000		
2	"	" " Secretin Schultz	450	500	
3	"	" " Secretin Tilly	350	400	
4	"	" " " " " "		250	
5	"	Comptroller Prion		20	
6	"	Opfermanns Sonderkutsche		24	
7	"	Wismanns Sieders auf dem Cours			
8	"	W. Braunschweig bis Holzmünde 300	150		
9	"	Luftposten Eding zu Eriedung westwärts		50	
10	"	Luftposten Wichte zu Drachfel		40	
11	"	" " " " " " " "		100	
12	"	" " " " " " " "		60	
13	"	" " " " " " " "		25	
14	"	" " " " " " " "		25	
15	"	" " " " " " " "		26	
16	"	" " " " " " " "		48	
17	"	" " " " " " " "		20	
18	"	" " " " " " " "		40	
19	"	" " " " " " " "		20	
20	"	" " " " " " " "		24	
		" " " " " " " "		18	
		Summe	2810		

**Etatentwurf des Postamts Paderborn vom
1. Febr. 1814. (Ossendorf ist unter Nr. 16 zu finden).**

Quelle: Postakten OPD Minden 1142 (W. Strümper)

Gehen ab **Die Hannover und Hamburger.** Kommen an

Sonntag/ Mittags Sommerzeit. Mittwoch/ Mittags/ Sommerzeit.
 Montag/ Mittags Winterzeit. und Donnerstag/ Mittags/ Winterzeit.

Über Münden/ Nordheim/ Einbeck/ nach Hannover/ Jelle/ Lüneburg/ Haaburg/ Hamburg; Ferner Lübeck/ Wisimar/ Schwerin/ Mecklenburg und Holstein. Ingleichen Helmstädt/ Wolfenbüttel und Braunschweig.

Die Holländische oder Amsterdammer.

Montag und Freytag/ Abends um 6. Ubr. Montag und Freytag/ Vormittags.
 Winterzeit aber später. Winterzeit aber später.

Über West-uffeln/ Warburg/ Baderborn/ Rittberg/ Bahrendorff/ Münster; und von dannen sowol über Coesfeld/ Roetholt/ Dreesburg/ Nienheim/ Utrecht und Narden/ ganz zu Lande auf Amsterdam/ und ferner in ganz Holland; Als auch von Münster aus zu gleicher Stunde über Schwoll; Und von da zu Wasser auf Amsterdam. Ingleichen von Münster ab/ auf Düsburg/ Düsseldorf/ Aachen und Masricht; Item, Wesel und Elwe/ auch Ohnabrügge; Desgleichen von Baderborn aus auf Lippstadt/ Hamm und Wesel/ wie auch nach Bielefeld und Herfert in Westphalen.

Die Leipziger.

Montag und Freytag/ selbe um 7. Ubr. Montag und Freytag/ Nachmittags.
 Winterzeit aber/ Nachmittags. Winterzeit aber später.

Über Rechtenau/ Cappel/ Bischoffen/ Eschwege/ Banfried/ Mühlhausen/ Langensalza/ Tennstädt/ Weissenfe und Freyburg/ nach (Naumburg/ Weissenfels) Merseburg und Leipzig; Ferner Freyberg/ Dresden/ Rausen/ Görlitz und Breslau; Ingleichen nach Halle/ Dessau/ Zerbst/ Wittenberg; ganz Sachsen und Schlesien; Item, nach Praag in Böhmen.

Die Nürnberger.

Montag/ Nachmittags um 4. Ubr. Sonntags/ Mittags.

Über Milungen/ Morschen/ Rothenburg/ Herfeld/ Bacha/ Salungen/ Schmalkalden/ Meinungen/ Silberhausen und Coburg/ nach Bamberg/ Erlangen und Nürnberg; Ferner Augsburg/ Ulm und München. Desgleichen Regensburg und Wien.

Post-Tabelle

Abfahrzeiten der fahrenden Ordinär-Posten in der Residenzstadt Kassel

(Die Ossendorfer Posthalterei gehört zur Linie „HOLLÄNDISCHE oder AMSTERDAMMER“)

Benutzte Literatur und Quellenangaben:

Von Postämtern, Postkutschen, Landboten und anderen Begebenheiten

von Walter Strümper

erschienen 1994 im Selbstverlag des Autors

Vom Stadtboten zum Postamt

Geschichte der Post im Warburger Raum

von Walter Strümper

erschienen 1988 – ISBN 3-922032-14-1

Hermann Hermes-Verlag Warburg

Vortrag von Walter Strümper

anl. der 1150-Jahrfeier in Ossendorf im Jahre 2000

Kopien der alten Dokumente

Dorfarchiv Ossendorf

Kopien

Schützenchronik Ossendorf

Anmerkungen zum 7.j.Krieg

Archiv Erwin Dübbert

Presseartikel und sämtliche Fotos

Heimatbuch von Anton W. Plass

Zeichnungen, Ortsplan

Duden-Lexikon / WIKIPEDIA



Hefte der Ossendorfer Schriftenreihe:

- Heft Nr. 1 Ossendorf in preußischer Zeit
sowie Verordnungen und Anleitungen
zur Führung von Ortschroniken
- Heft Nr. 2 Ossendorf und die Diemel
- Heft Nr. 3 Ossendorf und seine Geschichte
- Heft Nr. 4 Schützenwesen in Ossendorf
- Heft Nr. 5 Alte holländische Straße / B 7
- Heft Nr. 6 Ossendorf im Dreißigjährigen Krieg



Heft Nr. 7 Heinturm, Heinberg, Heinturmbaude

Heft Nr. 8 Fränkischer Friedhof in Ossendorf

Heft Nr. 9 Juden in Ossendorf

Heft Nr. 10 Schützentradition in Ossendorf

Heft Nr. 11 Geschichte der Post in Ossendorf

zu beziehen bei Erwin Dübbert
 Oststraße 27
 34414 Warburg - Ossendorf

© *E.-H. Dübbert (düb)*