



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Gebäude für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst**

**Neumann, Robert**

**Leipzig, 1908**

1. Kap. Geschichtliche Entwicklung.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77269](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77269)

## A. Allgemeines über das Postwesen.

### 1. Kapitel.

#### Geschichtliche Entwicklung.

2.  
Entstehung  
des  
Postwesens;  
orientalisches  
Postwesen.

Anstalten zur raschen, sicheren und regelmäßigen Beförderung von Nachrichten haben bereits in den Kulturstaaten des hohen Altertumes bestanden. Sie waren besonders in den weitausgedehnten orientalischen Reichen erforderlich; denn ohne ihre Hilfe konnte die Herrschaft von einem Zentralpunkte aus nicht wirksam ausgeübt werden. Ein Haupterfordernis war die Herstellung sicherer, geebener und nötigenfalls künstlich befestigter Straßen. Solche erstreckten sich sowohl im babylonischen Reiche, als auch wahrscheinlich in Ägypten von der Hauptstadt aus bis in die entlegensten Provinzen, wie dies mehrfach alte Nachrichten bestätigen; selbst einzelne Reste von Straßenanlagen geben heute noch Zeugnis davon. Unbekannt ist aber, auf welche Weise in ältesten Zeiten ein regelmäßiger Verkehr stattgefunden hat. Erst über die Einrichtungen im persischen Reiche, deren Herstellung *Cyrus* zugeschrieben wurde, die aber wahrscheinlich viel älter waren, haben wir durch *Xenophon* ein deutlicheres Bild erhalten. Auf Kamelen, Pferden und Maultieren durchjagten reitende Boten die fernen Straßen in den Steppen und in den Gebirgsländern, um nach den Königsburgen von Ekbatana, Susa, Persepolis, Babylon, Ninive usw. die Ereignisse aus den entfernteren Gegenden des Reiches zu melden oder dahin die Befehle des Herrschers zu tragen.

In Abständen, die der Tagesleistung eines Reittieres entsprachen, waren Stationen eingerichtet, auf denen beständig Reittiere (Pferde, Maultiere), gehalten wurden zur weiteren Dienstleistung der Depeschenreiter, die entweder selbst weitergingen oder hier Ablösung fanden. So ging der Dienst ununterbrochen fort durch Tag und Nacht, jahrein und jahraus.

Diese Stationen bildeten sich zu festen Ansiedelungen, Ortschaften aus; an ihre Stallungen schlossen sich Wohnhäuser und Äcker an. So entstanden die ersten Posthaltereien, über deren nähere Einrichtung uns jedoch jede Kenntnis fehlt.

3.  
Römisches  
Postwesen.

Im Abendlande, im römischen Reiche, scheint *Julius Cäsar* die ersten Einrichtungen einer Art von Postwesen getroffen zu haben. Unter *Augustus* und den nachfolgenden Kaisern bildete sich daraus allmählich der großartig organisierte, alle Provinzen mit Rom, sowie auch untereinander verbindende *Cursus publicus*. Dieser diente nicht bloß zur Beförderung amtlicher Nachrichten durch reitende Boten, sondern er benutzte auch Fuhrwerke zur Beförderung von Personen auf künstlich befestigten Straßen. Der Kaiser mit großem Gefolge und die hohen Staatsbeamten bedienten sich dieser Fahrgelegenheiten zu den Reisen in die Provinzen; sogar ganze Legionen wurden mit Hilfe des *Cursus publicus* von einem Kriegschauplatze zum anderen befördert. Die gesamte Einrichtung blieb

jedoch auch in ihrer höchsten Ausbildung auf die Benutzung der Staatsverwaltung beschränkt und war Privatpersonen nicht zugänglich. Leitung und Abwartung des Dienstes befanden sich in den Händen eines besonderen Beamtenpersonals; die Unterhaltung der Stationseinrichtungen und die Pflege der Pferde lagen besonders hierzu Angewiesenen im Frohdienste ob; diese hatten zugleich den zur Station gehörigen Acker für die Ernährung des Pferdebestandes und der Bewohner der Station zu bebauen. Die Stationen (Posthaltereien) bildeten sich dabei zu umfangreichen Niederlassungen aus; sie enthielten Übernachtungsräume in Form palastartiger Villen, welche mit allem Luxus der Kaiserzeit, mit schattigen Hallen, üppigen Bädern und weiten Gartenanlagen ausgestattet waren. Über die Einzelheiten der dienstlichen Einrichtungen fehlen uns nähere Nachrichten, so daß wir nicht imstande sind, uns ein völlig zutreffendes Bild des Betriebes zu gestalten.

In den Stürmen der Völkerwanderung während der selten ruhenden Kämpfe mit den immer weiter vordringenden Germanenstämmen ging der Zusammenhang der Hauptstadt mit den Provinzen vielfach verloren; die Stationen fielen teilweise in Feindeshand; die Einrichtungen des *Cursus publicus* verfielen mit dem römischen Reiche. Späterhin wurden zwar im Frankenreiche der Merowinger und alsdann durch *Karl den Großen* Wiederbelebungsversuche unternommen; sie blieben aber bei dem Mangel an Ordnung und Sicherheit unter seinen Nachfolgern ohne dauernden Erfolg.

Während des ganzen Mittelalters kam es nicht wieder zu regelrechten Verkehrseinrichtungen, weder für die Zwecke der Landesregierungen, noch für die der Handeltreibenden und diejenigen des Volkes. Fürsten, Städte, Klöster und Ordensbrüderschaften, Zünfte und Handelsgesellschaften, selbst einzelne Großkaufleute unterhielten für ihre eigenen, besonderen Zwecke ein Botenpersonal, das zu Fuß, zu Roß oder zu Wagen oft weite Reisen unternehmen mußte. Dabei konnte es nicht fehlen, daß die Boten nebenher auch von anderen Personen Aufträge übernahmen, daß die vorhandene Gelegenheit für Familiennachrichten usw. zur Sendung von Briefen und Wertgegenständen bei gutem Nebenverdienste der Boten benutzt wurde. Allmählich kam man dazu, in regelmäßiger Folge sich wiederholende Botenläufe einzurichten und darauf ein einträgliches Geschäft zu gründen. Die ersten Versuche dieser Art wurden von den Metzgerzünften einiger größerer Städte in Deutschland unternommen: die Metzgerposten des späteren Mittelalters. Auch viele Klöster veranstalteten solche Verbindungen.

Die geschäftliche Verbindung zwischen den Hofhaltungen des deutschen Kaisers und denjenigen der einzelnen Fürsten wurde später durch Staffeure, die *Chevaux-cheurs de l'écurie*, bewirkt, welche für Meldungen und Botschaften die erforderlichen Pferde aus dem kaiserlichen Marstalle (meist ohne Pferdewechsel), benutzten. Am Anfange des XVI. Jahrhunderts wurde dann ein Vertrag des kaiserlichen Hofes mit *Joh. Bapt. von Taxis* geschlossen, worin dieser sich verpflichtete, vom jedesmaligen Aufenthalte des Kaisers (gegen ein bestimmtes Entgelt) Postfahrten nach den niederländischen Besitzungen des Kaisers und zurück einzurichten. *Taxis* wurde damals bereits *Capitain et maitre des postes* genannt.

Eine vervollkommneter Gestalt gewann die Einrichtung aber erst, als im Jahre 1516 der am Hofe des Kaisers *Maximilian* lebende Edelmann *Francesco de Taxis*, genannt *Torriani*, dem Kaiser das Anerbieten machte, die kaiserlichen Briefe und Sendungen von Wien nach den österreichischen Niederlanden kostenfrei zu befördern, wenn ihm und seinen Nachkommen der ausschließliche Besitz und die gesamten Einkünfte der hierzu einzurichtenden Be-

4.  
Spätere  
Zeit.

5.  
Thurn &  
Taxis'sche Post.

förderungsanstalten zugesichert würden. Dieses Privilegium wurde ihm im Jahre 1563 erteilt; und später, im Jahre 1615, wurde *Lamorall von Taxis* zum General-Postmeister ernannt und gilt als der Gründer des ersten eigentlichen Postwesens im heutigen Sinne, d. h. einer Anstalt zu regelmäßig periodischer Beförderung zunächst amtlicher Sendungen der Staatsverwaltung in Briefen, Geldern, Wertfachen, sowie auch zu Reisen von Personen amtlichen Charakters. Zur Bestreitung der Kosten für Boten und Fuhrwerke; und um zugleich dem Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung entgegen zu kommen, wurde die Benutzung dieser Beförderungsanstalt gegen bestimmte Kostensätze auch auf das gesamte Publikum ausgedehnt, und damit wurden, da sehr bald die nicht unentgeltliche Beförderung der Privatsendungen in bezug auf den Kostenpunkt sich zur Hauptsache gestaltete, die Posteinrichtungen zu einer Einnahmequelle auch für den Staat bei kostenloser Beförderung der eigenen staatlichen Sendungen.

6.  
Staats-  
posten.

Nunmehr entstanden allmählich in allen größeren Staaten Postbeförderungseinrichtungen als Staatsanstalten, ausgerüstet mit den erforderlichen Privilegien, um Privatwettbewerb fernzuhalten. Besondere eigene Sendungen auf den Landstraßen zu veranstalten, blieb dabei natürlich jedem freigestellt, wie es ebenso auch heute noch jedermann gestattet ist, auf eigene Kosten die Landstraßen zur Reise zu benutzen. Aber auch das Reisen auf den Landstraßen wurde der Postverwaltung angeschlossen, indem den entstehenden privaten Personenbeförderungsanstalten auf den meistens vom Staate unterhaltenen Landstraßen nur gegen besonderes Entgelt für die einzelnen Fahrten die Benutzung gestattet wurde (Chausseegeld).

Nach dem dreißigjährigen Kriege ging der Große Kurfürst von Brandenburg daran, zur Verbindung seiner weit über Deutschland verstreuten Ländergebiete eigene, staatlich Brandenburgische Posteinrichtungen zu schaffen. Die größeren deutschen Staaten folgten darin nach, obgleich das dem Hause *Thurn & Taxis* erteilte Privilegium für den Umfang des ganzen Deutschen Reiches erteilt war. Erschien es doch dem Kaiser selbst nicht hinderlich, um für seine österreichischen Hausländer ein besonderes eigenes Postwesen einzurichten. So verblieb der *Thurn & Taxis*'schen Post allmählich nur das Gebiet der kleineren deutschen Staaten, die bei dem geringen Umfange des Landes eigene Posteinrichtungen nicht wohl unterhalten konnten; und so konnte es geschehen, daß in größeren Städten, namentlich in Handelsstädten, mehrere Posteinrichtungen nebeneinander entstanden, eine jede mit eigenen Gebieten, die kreuz und quer ihre Kurse durcheinander landten. So besaß z. B. Hamburg noch im XIX. Jahrhundert nebeneinander: ein preußisches, ein hannoversches, ein dänisches und ein *Thurn & Taxis*'ches Postamt; jedes mit besonderen Einrichtungen, abweichenden Portotaxen und eigenen, besonderen Beförderungsgebieten. So blieb es auch nicht aus, daß mancherlei Irrungen und Verzögerungen im Betriebe eintraten.

Solche Ubelstände konnten nur beseitigt werden, wenn das Postwesen für ein größeres Ländergebiet völlig einheitlich organisiert wurde. Dies geschah in Deutschland aber erst vollständig nach dem Kriege von 1866; die bisher hannoversche Post wurde nun mit der preußischen verschmolzen, in der auch die bisher *Thurn & Taxis*'sche Post aufging.

7.  
Reichspost.

Die königlich Sächsische Post wurde ebenfalls angegliedert, und so entstand die Deutsche Reichspost, innerhalb deren nur die Bayerische und die Württembergische Post noch einige besondere Einrichtungen zeigt. So entstand auch nun erst die Deutsche Reichspostverwaltung als einheitliche Veranstaltung zur Förderung und Pflege vorzugsweise auch des deutschen Geisteslebens, der deutschen

Kultur. Die Verwaltung der Deutschen Reichspost sieht es als ihre höchste Aufgabe an, alle Hilfsmittel, welche der nie ruhende Erfindungsgeist des deutschen Volkes in der Entdeckung und Benutzung der Naturkräfte, vornehmlich auch für neue Wege, der Gedankenmitteilung bereit gestellt hat, zur tatsächlichen Anwendung zu bringen.

Danach hat der Dienst der Post sich mannigfaltig gestaltet. Träger der Gedanken zu sein, war von Anbeginn ihre Hauptaufgabe. Zur Beförderung von Briefsendungen traten hinzu: die Sendung von leichteren und namentlich von wertvolleren Gepäckstücken, die Vermittlung von Geldsendungen, einerseits in einfacher Zufendung, andererseits in Annahme und Auszahlung der Beträge auf Postanweisungen.

Im Jahre 1875 wurde der gesamte Telegraphenbetrieb mit der Post verbunden, später trat auch der verwandte Fernsprechbetrieb hinzu. Es wurde auch die Einrichtung getroffen, daß Wechselbeträge durch die Post übermittelt werden können. Weiter ist der Post die Auszahlung der Beträge für die staatlichen Kranken-, Unfall-, und Invaliditäts-Vericherungen auferlegt worden. Damit wurden die Einrichtungen der Post in mannigfacher Weise für das Volk nutzbar gemacht. —

Die Reisebeförderung von Personen ist nur in solchen Gegenden der Post verblieben, denen Eisenbahnen noch fehlen, wo daher der Personenverkehr zu Lande noch ebenso, wie in alten Zeiten, auf den Landstraßen stattfinden muß; namentlich gilt dies für die Gebirgsländereien.

Den Gegenstand der Betrachtung sollen in diesem Hefte hauptsächlich die baulichen Einrichtungen der Post in ihren verschiedenen Beziehungen bilden. Dabei sollen vorzugsweise diejenigen der deutschen Reichspostverwaltung besprochen werden; denn wohl in keinem anderen Staatsgebiete hat eine so eingehende Durchbildung des Postbauwesens stattgefunden wie im Deutschen Reiche. Hier folgen die Sendungen der Post durchweg in kürzeren Fristen aufeinander wie in allen anderen Ländern; die Lagerstellen werden daher stets sehr bald wieder geräumt, bedürfen deshalb keiner so großen räumlichen Ausdehnung wie in den Nachbarländern. In Verbindung mit einer besonderen Art der Bearbeitung der Sendungen sind auch mehrfach andere Einrichtungen und Formen der Lager- und Aufbewahrungsräume üblich, ebenso andere Verfahren der Bearbeitung. Die hier folgende Darstellung soll sich jedoch auf das im deutschen Reichspostgebiet Übliche und namentlich auf die dabei gebräuchlichen baulichen Einrichtungen beschränken.

Im Deutschen Reiche hat das Postwesen eine eigenartige Entwicklung erfahren. Unmittelbar nach der Gründung des Reiches, nach dem Frieden von 1871, fand ein sich nahezu überstürzender Aufschwung des gesamten gewerblichen und kaufmännischen Lebens statt. Diesem Zuge mußte die Postverwaltung folgen. Bereits vor dem Kriege von 1870 war die geniale Kraft des Generalpostmeisters *Stephan* an die Spitze des preußischen Postwesens gestellt worden. Sie bewährte sich zunächst in der Organisation des Feldpostwesens, durch welches, namentlich vermöge der Einführung der offenen Postkarten, eine höchst segensreiche Verbindung der einzelnen Krieger im Felde mit ihren Angehörigen in der Heimat ermöglicht wurde.

Nach dem Kriege fand alsdann der Gedanke des Postwesens in seiner weltumspannenden Bedeutung eine so tiefe Erfassung und wurde so tatkräftig, auch mit solchem Geschick ins Werk gesetzt, daß die Einrichtungen der Deutschen Reichspost sehr bald allgemein als muster gültig anerkannt wurden. Das Tele-

8.  
Verbindung  
von Post und  
Telegraphie.

9.  
Bauliche  
Anlagen.

10.  
Deutsche  
Reichspost.

graphenwesen wurde mit der Post verbunden, und dadurch ergab sich die Möglichkeit, auch die kleinsten Postorte in das spinnwebenartig die Länder überspannende Netz der Post- und Telegraphenverbindungen hineinzuziehen. Auch die tiefgreifende und weitreichende Bedeutung des elektrischen Fernsprechwesens wurde bald nach seiner Entstehung erkannt; durch seine Angliederung an das Telegraphenwesen als Reichsanstalt gewann es eine Ausdehnung und eine Sicherheit des Betriebes, wie wohl in keinem anderen Lande. Endlich gab auch die Einführung des Postanweisungsvorkehres und die Befugnis der Post zur Einziehung von Wechselbeträgen den Anlaß zu einem immer tiefergreifenden Einflusse der Postverwaltung auf die Handelstätigkeit.

Selbstverständlich wurden durch diese Verhältnisse auch die Anforderungen an die Postverwaltung in hohem Maße gesteigert. Neue Organisationen und verstärktes Personal erforderten auch erweiterte und zweckmäßiger ausgebildete Diensträume. Die alten Postgebäude wurden nun fast überall zu eng, waren auch für den erweiterten Betrieb vielfach unweckmäßig eingerichtet. In kleineren Orten, wo fast durchweg die Posträume mietweise in Privathäusern untergebracht waren, fand sich meistens nur dann noch Gelegenheit zur ferneren Anmietung von Postdiensträumen, wenn dabei umfangreiche bauliche Veränderungen vorgenommen werden konnten. Deshalb mußten überall im Lande zahlreiche neue Postgebäude hergestellt werden.

11.  
Postbauwesen.

Dazu erschien aber die bisher übliche Weise der staatlichen Bauverwaltung nicht mehr geeignet. In den meisten Staaten war es Brauch gewesen, daß die Bauangelegenheiten der Post in gleicher Weise, wie diejenigen der anderen Staatsbehörden, durch die Organe der allgemeinen staatlichen Bauverwaltung besorgt wurden<sup>1)</sup>. Da die Post als Reichsanstalt in keiner unmittelbaren amtlichen Beziehung zur Verwaltung der einzelnen Bundesstaaten steht, da sie aber in weitgreifender Weise bautechnische Kräfte in Anspruch nehmen muß, so wurde es notwendig, eine der Postverwaltung des Reiches allein dienende Organisation des Bauwesens einzuführen. Deshalb wurden den Bezirksverwaltungen der Post, den Oberpostdirektionen, eigene Postbauräte beigegeben, die das Postbauwesen als Besonderheit zu erfassen und weiter auszubilden haben. Die Tätigkeit dieser Beamten findet ihren Mittelpunkt in dem Wirkungskreise eines bautechnisch vorgebildeten Mitgliedes des Ratskollegiums des Reichspostamtes.

Meistens ist nur für je zwei Oberpostdirektionen ein Postbaurat ange stellt; nur unter besonderen Verhältnissen wurde einem Postbaurate bloß ein Oberpostdirektionsbezirk überwiesen, oder seine Tätigkeit erstreckt sich auch wohl über deren drei.

Die Tätigkeit des Postbaurates, dem zur Beihilfe in schriftlichen und in Zeichenarbeiten Postbaufekretäre, für die Entwurfs- und die Veranschlagungsarbeiten usw., sowie zur Leitung von Bauausführungen auch staatlich geprüfte Baumeister und Bauinspektoren beigegeben werden, erstreckt sich auf die Unterhaltung, Instandsetzung und Erweiterung der vorhandenen Postgebäude, sowie auf das Entwerfen und Veranschlagen, auf das Überwachen und Leiten der Ausführung neuer Postgebäude.

Das Verfahren bei Errichtung neuer Postgebäude vollzieht sich in der Regel in den Formen, daß, nachdem im Zusammenwirken des Oberpostdirektors, des beteiligten Postamtsvorstehers und des Postbaurates der Bauplatz festgestellt und

<sup>1)</sup> Nur die *Thurn & Taxis*-Post, die in mehreren Staaten zugleich tätig war, besaß eine eigene Bauverwaltung.

angekauft ist, vom Postbaurate der Bauplan ausgearbeitet wird, welcher, nachdem der Oberpostdirektor sich damit einverstanden erklärt hat, dem Reichspostamte vorgelegt wird. Dasselbst wird der Bauplan meistens abgeändert, sowohl in praktischer wie in formaler Beziehung, und geht dann an die Oberpostdirektion und von dieser an den Postbaurat zurück, der dabei sehr oft wiederum noch zu weiteren Abänderungen veranlaßt wird, alsdann auch die tatsächliche Bauausführung einzuleiten hat. Ein Wettbewerb zur stilmäßigen Durcharbeitung des Entwurfes findet in der Regel nicht statt; die künstlerische Bearbeitung erfolgt zumeist streng nach den Angaben des Reichspostamtes.

Die Bauausführung findet in der allgemein üblichen Weise statt, daß die Bauarbeiten und die Materiallieferungen getrennt an möglichst zuverlässige Unternehmer im Unterbietungswege verdungen werden, und daß die Herstellung, technisch wie künstlerisch, unter der fachverständigen Leitung des Postbaurates, sowie zu dessen Unterstützung eines Baumeisters bewirkt wird, der die spezielle Bauleitung führt und dem auch sonst noch bewährte Praktiker beigegeben werden, sofern dies notwendig erscheint. —

Wenn es selten gelingt, Posträume in vorhandenen Wohnhäusern zweckmäßig unterzubringen, so beruht dies zumeist darauf, daß die Größe und der Zusammenhang der Räume für den Postdienst nach anderen Rücksichten geordnet werden müssen als für die Zwecke des Wohnens. Wenn es daher die Zeitverhältnisse nicht gestatten, ein Posthaus neu zu bauen, so gelingt es gewöhnlich, einen Unternehmer zu finden, der auf eigene Kosten ein auch für den Postdienst eingerichtetes Wohnhaus erbaut und es an die Postverwaltung vermietet, meistens mit der Aussicht, es später an letztere zu verkaufen. Dieses Verfahren eignet sich besonders für solche Orte, deren Verkehrsverhältnisse noch in der Entwicklung begriffen sind, für die es auch zweifelhaft erscheint, ob das Posthaus später noch an passender Stelle stehen, ob es in seiner Größe und Einrichtung dann den Bedürfnissen des Postbetriebes noch entsprechen wird. Bei solcher Lage der Verhältnisse nimmt die Post gewöhnlich ein Vorkaufsrecht für die Dauer der Mietzeit in Anspruch.

Solche Mietposthäuser sind bereits in großer Zahl im Deutschen Reiche gebaut worden, von Privatunternehmern, von Stadtgemeinden, von Bundesstaaten. Die Entwürfe dazu sind zumeist vom Postbaurate aufgestellt worden, der auch die Ausführung zu überwachen pflegt, während in formaler Beziehung dem Unternehmer mehr freie Hand gelassen wurde. Werden solche Miethäuser dem Vermieter zurückgegeben, so lassen sie sich zumeist ohne besondere Schwierigkeiten zu Wohnhäusern einrichten; und darauf wird auch bereits beim Entwerfen dieser Gebäude zumeist Rücksicht genommen.

Mit der Entwicklung der allgemeinen Kulturverhältnisse erhielt auch das Postwesen in mehrfacher Beziehung veränderte Gestalt. Noch in den ersten Jahrzehnten des XIX. Jahrhunderts stellten die besetzten Landstraßen, die Chausséen, die bestgesicherten Reise- und Transportverbindungen dar. Allmählich entstanden dann die Eisenbahnen; die ersten durchweg als Privatunternehmungen, aber als die am schnellsten und sichersten befördernden Landverbindungen, auf deren Mitbenutzung sich nun auch die Post angewiesen sah. Es wurden Abkommen zwischen der Postverwaltung und den Direktionen der Eisenbahngesellschaften getroffen, wonach die letzteren sich verpflichteten, mit jedem fahrplanmäßigen Zuge einen von der Post beschafften und eingerichteten, auch in ihrem Eigentume verbleibenden Eisenbahn-Postwagen unentgeltlich mitzunehmen, welcher die

12.  
Miet-  
posthäuser.

13.  
Post und  
Eisenbahn.

Postfachen nebst dem zugehörigen postdienstlichen Begleitpersonal aufgenommen hat. Mit dem lebhaften Aufblühen der Kulturverhältnisse des Landes und mit dem Entstehen zahlreicher Eisenbahnverbindungen steigerte sich auch die Tätigkeit der Post in hohem Maße; sie mußte sich aber mit ihren Sendungen hauptsächlich den Fahrplänen der Eisenbahnen anschließen.

14.  
Elektrische  
Telegraphie.

Um die Mitte des XIX. Jahrhunderts, nachdem die eigenartige Kraft des elektrischen Stromes entdeckt war: in isolierter Leitung auch ganz leichte Stoß- und Druckwirkungen auf weiteste Ferne fortzutragen, und nachdem es gelungen war, daraus mittels einer Zusammenstellung von Punkten und kurzen Strichen eine schriftliche Sprachgestaltung herzustellen, ist dann die elektrische Telegraphie (die elektrische Fernschreibung) entstanden, der Bedeutung für augenblickliche Nachrichtenmitteilung alsbald — zunächst für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes — erkannt und verwertet wurde. Die Schnelligkeit der Eisenbahnfahrten macht es bekanntlich notwendig, der vorliegenden nächsten Bahnstation über die Fahrverhältnisse des zu erwartenden Zuges zu jeder Zeit augenblickliche Auskunft zu erteilen. Deshalb sind an den Eisenbahnen entlang oberirdische Telegraphenleitungen hergestellt, bestehend aus Reihen von meist hölzernen Stangen, die in Abständen von etwa 60 bis 75<sup>m</sup> voneinander aufgestellt werden, und an denen mittels angeschraubter Porzellanisolatoren der durchgehende elektrische Leitungsdraht befestigt ist. Auf jeder Eisenbahnstation ist der letztere dann in einen Apparatraum eingeführt, woselbst die telegraphischen Mitteilungen empfangen und weiter gegeben werden.

15.  
Elektrische  
Telegraphen-  
stationen.

War für den Eisenbahnbetrieb in der elektrischen Telegraphie ein unentbehrliches Sicherungsmittel gefunden, so war letztere für die Mitteilung von Nachrichten usw. auch als die vorzüglichste Einrichtung erkannt, um mit größter Schnelligkeit Gedanken in die Ferne zu tragen. Die Staatsregierung in Preußen sah sich nunmehr veranlaßt, in den bedeutenderen Städten des Landes (insbesondere zunächst hauptsächlich für militärische Zwecke) elektrische Telegraphenstationen anzulegen und diese auch dem allgemeinen Verkehre des Publikums zugänglich zu machen. Um jedoch die damit verbundenen Kosten zu ermäßigen, sollten zunächst nur solche Städte Telegraphenstationen erhalten, die bereits Eisenbahnverbindungen besaßen; denn alsdann ergab sich die Gelegenheit, die für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes am Bahnkörper entlang hergestellte, zur Aufnahme einer elektrischen Leitung bestimmte Stangenreihe mit zu benutzen, um daran noch Drahtleitungen für die Telegraphenanlagen des Staates anzubringen. Für die elektrische Verbindung mit der staatlicherseits in der Stadt angelegten Telegraphenstation war dann nur noch der Weg vom Bahnhofe bis in das Telegraphengebäude herzustellen. Die Kostenersparnis, welche sich aus der gemeinschaftlichen Benutzung der Leitungseinrichtungen ergab, galt als sehr bedeutend.

Indessen stellte es sich bald als notwendig heraus, auch an solchen Orten elektrische Telegraphenstationen einzurichten, denen Eisenbahnen noch fehlten. Dazu mußten für die elektrische Verbindung die Landstraßen benutzt werden, um an diesen entlang ebenfalls die Stangenreihe für die elektrische Drahtleitung zu führen.

Die staatlichen Telegraphenstationen wurden der Verwaltung einer besonderen, dem Kriegsministerium zugeordneten Behörde unterstellt, und ihre technische Herstellung wurde einem höheren Baubeamten (*Nottebohm*) überwiesen. Letzterer ließ durch eine Anzahl jüngerer Baumeister die Telegraphenleitungen des Staates — vielfach auch an den neu im Bau begriffenen Eisenbahnen — anlegen und die neuen staatlichen Telegraphenstationen vollständig einrichten.

Ganz besonders für die Verteidigungsfähigkeit der Festungen erachtete man die elektrische Verbindung wichtig. So wurden bei dem im Jahre 1859 drohenden Kriege mit Frankreich in den großen Rheinfestungen die Kommandanturen mit den einzelnen Forts durch unterirdische Kabel in Verbindung gebracht und mit Vorrichtungen zur schriftlichen Verständigung versehen.

So war eine zweite staatliche Verwaltung entstanden, im Grunde für die gleichen Verkehrszwecke wie die Post, nur in der besonderen Weise, daß die auf dem elektrischen Wege überlieferten Mitteilungen auch auf die weitesten Entfernungen fast ohne jeden Zeitaufwand erfolgen konnten. Das Verfahren dabei ist aber dem des Postdienstes so nahe verwandt, daß es späterhin als überflüssig erscheinen mußte, für diese beiden Formen der Nachrichtenübermittlung getrennte Veranstaltungen zu treffen, gefonderte Örtlichkeiten und ein anderes Ausführungspersonal zu unterhalten. Es wurde deshalb in der Folge beschlossen, die beiden staatlichen Einrichtungen — die Verwaltung der Post und diejenige des elektrischen Telegraphenwesens — vollständig miteinander zu verbinden, die junge Telegraphie in der älteren Post aufgehen zu lassen, so daß aller Orten das Postamt zugleich Telegraphenamts wurde und daß nur in sehr lebhaftem Betriebe beide Ämter getrennt nebeneinander bestehen blieben, daß bei ganz schwachem Verkehr aber die dienfttuenden Postbeamten zugleich den Telegraphendienst versehen, die Briefträger mit den postseitig eingegangenen Sendungen auch die eingegangenen Telegramme abtragen können.

16.  
Post und  
Telegraphie.

Diese Sparlamkeitseinrichtung bewährte ihre Zweckmäßigkeit durchaus, als in den letzten Jahrzehnten des XIX. Jahrhunderts das industrielle und kaufmännische Leben in Deutschland einen ungeahnten Aufschwung nahm. Die Verbindung von Post- und Telegraphenverwaltung im Deutschen Reiche erfolgte, wie bereits gesagt, im Jahre 1875 und ist hauptsächlich ebenfalls der Schaffenstätigkeit *Stephan's* zu verdanken.

Auch an die Gründung des Weltpostvereines, ebenfalls hauptsächlich das Werk *Stephan's*, ist hierbei zu erinnern, dieser Übereinkunft der Kulturstaaten des Erdkreises, welche es ermöglicht, daß alle zugehörigen Länder, auch über die weitesten Meere hinaus, sich in politischen und anderen Fragen auf das schnellste miteinander verständigen können.

17.  
Weltpostverein.

Bei einem Vergleiche des deutschen Postwesens mit den gleichartigen Veranstaltungen der anderen europäischen Staaten ist vielfach und wohl auch mit guter Begründung behauptet worden, daß die deutschen Einrichtungen in vielen Beziehungen als multergültig anzuerkennen seien.

18.  
Vergleich  
mit anderen  
staatlichen  
Posten.

Bei dem Übereinkommen der deutschen Postverwaltung mit den Direktionen der Eisenbahnen, welches diese verpflichtet, mit jedem fahrplanmäßigen Zuge einen Eisenbahn-Postwagen ohne besonderen Entgelt mitzunehmen, ist für die Post und für das Publikum der Vorteil erwachsen, daß auf den deutschen Bahnen Postsendungen viel häufiger stattfinden als in den Nachbarländern. Infolgedessen werden die Lagerräume der deutschen Postämter viel häufiger geleert und brauchen deshalb auch räumlich weniger ausgedehnt zu sein. Zur Erläuterung möge insbesondere dienen, daß die englische Post eine Paketbeförderung in dem Umfange, wie er in Deutschland üblich ist, bisher nicht gekannt hat; daß ferner daselbst ein Zeitungsabonnement, wie bei der deutschen Post, nicht stattfindet; daß daselbst alle Zeitungen als Druckfachen befördert werden; daß demnach daselbst das Hauptgewicht des Postverkehrs auf die Briefbeförderung fällt. Auch die Be-

förderung von Paketfendungen ist in den meisten Ländern auf ein geringeres Gewicht eingeschränkt wie in Deutschland.

19.  
Räumliche  
und bauliche  
Einrichtungen.

Nachstehend sollen nun die räumlichen und baulichen Einrichtungen verschiedener kleinerer und größerer deutscher Posthäuser dargestellt werden. Die Vorführung fremdländischer solcher Anlagen ist vermieden; sie würde auch ohne genaue, ins einzelne gehende Darstellung des zugehörigen Postbetriebes wenig verständlich sein. Nur österreichische Postgebäude sollen in einigen Beispielen vorgeführt werden, weil deren Anordnung und Einrichtung den reichsdeutschen Posthäusern am nächsten stehen, deshalb auch für die Baumeister der letzteren besonders interessant und lehrreich sein mögen<sup>2)</sup>.

20.  
Architektur-  
formen der  
Postbauten.

In bezug auf die Architekturformen der Postbauten befinden wir uns im allgemeinen zurzeit in einer Periode der Ungewißheit und der Widersprüche, wie solche wohl noch nie geherrscht haben. Das XIX. Jahrhundert kennzeichnete sich in den Formen seiner Architektur allgemein durch die nahezu wahllose Aufnahme aller historisch gewordenen Kunstformen, wogegen sich zu Beginn des XX. Jahrhunderts wiederum ein sehr lebhafter Widerspruch erhob, der aber noch keineswegs zu einer Neugestaltung fester Formen, weder in Konstruktion noch in Dekoration, bis jetzt geführt hat. Man wird auch hier von festen Grundätzen der Konstruktion ausgehen und darauf ein System der formalen Ausbildung neu gestalten müssen. Leichter und einfacher wird sich dies auf dem Lande, in kleineren und mittleren Städten durchführen lassen, indem man der Eigenart der Landesnatur und der heimischen Baustoffe Rechnung trägt. In großen Städten jedoch, die insgesamt immer mehr und mehr wachsen, wird man zu einer mehr palastartigen Auffassung der großen Postgebäude geradezu gedrängt. In welcher Weise das architektonische Formensystem sich dabei entwickeln wird, darüber läßt sich zurzeit noch nichts Bestimmtes sagen. In der Zeit *Stephan's* wurden unter den waltenden Umständen mehrfach hervorragende, außerhalb der Postverwaltung stehende Architekten mit der stilistischen Bearbeitung des Äußeren von Postneubauten in großen und bedeutenden Städten beauftragt; es wurde griechisch-römisch, byzantinisch, gotisch, in Renaissance usw. gebaut, während die Baupläne im Reichspostamt ausgearbeitet und festgestellt, die Bauausführung dem Postbaurate übertragen wurden, der zur Unterstützung in der Bauleitung und Bauausführung geprüfte Baumeister und Bauführer, sowie Bauaufseher erhielt.

Die gegenwärtig herrschende Unsicherheit in der architektonischen Formenbildung wird allgemein beklagt. Die Anschauungen auf diesem Gebiete sind indessen unter den Künstlern wie im Publikum noch so wenig geklärt, daß eine bestimmte Richtung der Entwicklung sich noch nicht mit Sicherheit angeben läßt und eine Entscheidung hierüber völlig der Zukunft überlassen werden muß.

## 2. Kapitel.

### Organisation des Postwesens.

21.  
Aufgaben  
und Dienst-  
gliederung.

Um die für den Betrieb der Postverwaltung erforderlichen baulichen Einrichtungen verständlich zu machen, ist es, wenigstens in allgemeinen Umrissen, erforderlich, die Aufgaben zu kennzeichnen, deren Erfüllung der Postverwaltung obliegt, somit ein Bild der Organisation des Postwesens vorzuführen.

<sup>2)</sup> Soweit in der Fachliteratur ausländische Postbauten veröffentlicht sind, wurden sie in die Literaturangaben am Schlusse des vorliegenden Heftes aufgenommen.