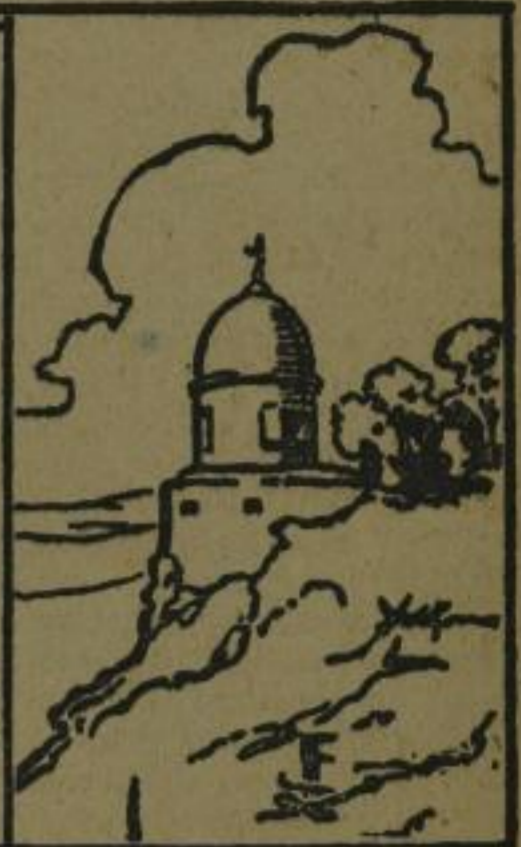


Die Elbaue

Blätter für Sächsische Heimatkunde

„Die Elbaue“ erscheint wöchentlich, für die Bezahler des „General-Anzeiger“ kostenfrei.
Hauptgeschäftsstelle: Kötzschenbroda, Güterhofstraße 4, Fernsprecher Nr. 6. / Schriftleiter:
L. Schmidt, Kötzschenbroda-Hausdorf.



Nr. 9. 5. Jahrgang.

Beilage zum „General-Anzeiger“

Mai 1928.

Die Entwicklung des Postwesens vom Altertum bis zur Neuzeit

Aus einem Vortrage über das gesamte Postwesen, den Herr Postdirektor Neubert vor einigen Wochen vor Interessententreffen hier hielt, und dessen Manuskript uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde, bringen wir nachstehend den die Entwicklungsgeschichte des Postwesens behandelnden Abschnitt zum Abdruck.

Die Schriftleitung.

Das Bedürfnis der Menschen, mit einander über örtliche Entfernungen hinweg durch Nachrichten in Verbindung zu treten, ist uralte. Die ersten Mittel eines solchen Verkehrs sind Boten gewesen, die mündliche oder in verabredete Zeichen gekleidete Botschaften zu Fuß überbrachten. Blickt man auf die Entwicklung dieses Verkehrsmittels, das auf die menschliche Muskelkraft als Motor angewiesen ist, zurück, so wird man bis in die ältesten erforschten Zeiten des arauen Altertums geführt. Freilich ist damals noch nicht von einem postmäßigen Verkehr im heutigen Sinne die Rede; dazu fehlten fast alle Voraussetzungen. Aber doch bildeten sich schon in dem Weltreiche des Altertums zur Beförderung königlicher Botschaften zwischen dem Sitz des Herrschers und den Verwaltungsstellen in den Provinzen Einrichtungen heraus, die zum mindesten als Keim späteren Postverkehrs angesprochen werden dürfen.

Die großartigste Entwicklung hatten diese Einrichtungen in dem *curtus publicus* des römischen Weltreiches gefunden. Als jedoch dieses Weltreich unter den Stürmen der Völkerwanderung sein Ende gefunden hatte, waren nicht nur so viele vordem blühende und verkehrsreiche römische Städte in allen Teilen der bis dahin bekannten Welt zu Grunde gegangen, war nicht nur das weitverzweigte Netz kunstvoller Römerstraßen bis auf kaum erkennbare Bruchstücke zerfallen, sondern es liefen auch die Staatsanschauungen, unter deren Einfluß einst der *curtus publicus* entstanden war, dem Bewußtsein der Völker, welche nunmehr in die Weltgeschichte eintraten, so sehr zuwider, daß die Neueinführung der fiskalischen Anstalt des *curtus publicus* eine Unmöglichkeit erschien.

Nur die Karolinger, und vor allem Karl der Große selbst, versuchten, Boteneinrichtungen, die dem *curtus publicus* ähnelten, zu schaffen; sie erlangten jedoch keinen erheblichen Umfang. Eine größere Bedeutung und Entwicklung erfuhr das deutsche Botenwesen erst, nachdem die Fürsorge für den Nachrichtenverkehr infolge der fortschreitenden Zersplitterung der Staatsgewalt einzelnen geistlichen und weltlichen Korporationen zugesallen war. Zwischen den zahlreichen Niederlassungen der geistlichen Orden fanden regelmäßige Botengänge durch Mönche statt, die in vorgeschriebener Reihenfolge von Kloster zu Kloster wanderten und die richtige Bestellung der Botschaften in einen Botenzettel vermerkten. An die kirchlichen Einrichtungen schlossen sich die Botenanstalten der Universitäten und anderer Gemeinschaften; die Messagerposten und die Post des deutschen Ritter-Ordens.

Zu gewaltigen Verkehrseinrichtungen aber erhoben sich die Stadtbötenanstalten, die sich seit dem 14. Jahrhundert allgemein, besonders in den Handelsstädten Deutschlands, aufstauten und auf den wichtigen Handelsstraßen ineinandergereihte Verbindungen schufen; sie waren in gewissem Sinne schon eine Art öffentlicher Anstalten und können als unmittelbare Vorläufer des späteren Postwesens angesehen werden. Als dann im Laufe der Zeit wirkliche Posteinrichtungen geschaffen wurden, d. h. öffentliche Anstalten, die nicht nur Staatszwecken dienten oder einzelnen privilegierten Kreisen zur Verfügung standen, sondern deren sich jedermann gegen Zahlung von Gebühren bedienen durfte, traten auch hier als Mittler des Verkehrs wieder die Fußboten in Erscheinung. Bei der weiteren Entwicklung der Post sind ihr die Boten zu Fuß bis in die Gegenwart hinein treu geblieben.

So ist es auch mit den Fuhrwerken, die schon der *curtus publicus* der Römer unter sein Beförderungsmittel aufgenommen hatte. Sie dienten damals zum Transport von Amtsgütern, z. B. bei Dienstreisen von Hof- und Regierungsbeamten, und können als Vorläufer unserer fahrenden Posten angesprochen werden.

Zu Beginn der Neuzeit, als die zunehmende Kulturentwicklung auch ein gesteigertes Verkehrsbedürfnis hervortreten ließ, war es ein Verdienst der Pariser Post, diesem Bedürfnis Rechnung gettogen und sich auch auf die Beförderung von Reisenden eingerichtet zu haben. Sie stellte im Jahre 1690 zwischen Nürnberg und Frankfurt (Main) Wagen zur Postsachenbeförderung ein, die zugleich zur Aufnahme von Reisenden dienten. Dieser ersten Personenpost folgte 7 Jahre später eine gleiche Einrichtung, die Kurhessen und Kurbrandenburg gemeinsam trafen zur Beförderung von Postreisenden zwischen Leipzig und Magdeburg. Von da ab entwickelten sich in Deutschland die Personenposten ungemein rasch, zumal auch die Zunahme als Brief- und Päckerverkehr an Stelle der nicht mehr ausreichenden Reitposten, die vielfach an die Stelle der Botenposten treten waren, jahrende Posten erforderten.

Ein überaus bedeutungsvolles Datum aus der Geschichte des Verkehrs ist der 27. September 1825. An diesem Tage wurde in England die erste Eisenbahn für den öffentlichen Güter- und Personenverkehr eröffnet. In Deutschland nahm als erste die Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835 den Betrieb auf; ihr folgten bald andere. Die Postverwaltungen blickten mit gemischten Gefühlen auf den Eindringling, denn sie sahen sich ja durch ihn in ihrer den Verkehr bisher allein beherrschenden Stellung ernstlich gefährdet; namentlich ging ihr Anteil an der Personenbeförderung mit jeder Bahn, die neu eröffnet wurde, erheblich zurück. Ganz natürlich war es, daß die Post sich alsbald zur Beförderung ihrer Sendungen der Eisenbahnen bedienen mußte. Am 1. Mai 1845 wurden die ersten Bahnposten eingeführt, die noch heutzutage das Rückgrat der Fern-Briefbeförderung sind.

Im Laufe der Zeit hat sich die Post auch die Kleinbahnen und Straßenbahnen zunutze gemacht und läßt heute Briefsendungen auch durch diese Verkehrsmittel befördern.