

Lauban hat ebenfalls einen Postverwalter (Schäffer), welchem zugleich die Zolleinnahme vertraut ist, und hat sich dort die Correspondenz ziemlich verringert, weil durch den Brand und Tumult mit den Soldaten die Handlung in Abnehmen kommen ist."

Alle diese Postverhältnisse in der Oberlausitz beruhten damals teils auf Pachtung, teils auf privater Diensttätigkeit. Anders wurde es erst, als 1712 in ganz Sachsen mit Einschluß der einbezogenen Länder die Pacht- und Privatverhältnisse aufgehoben wurden und die gesamte sächsische Post (also auch in der Oberlausitz) in unmittelbare staatliche Verwaltung kam. Es sind daher auch erst von 1712 an in der Oberlausitz regelrechte staatliche Postanstalten geschaffen worden, deren Vorsteher und Bediener staatliche Beamte wurden. Des weiteren wurde 1713 das erste sächsische Postgesetz erlassen, das die Grundsätze für die Benutzung der Posteinrichtungen regelte. (Dieses Postgesetz hat übrigens bis zum Übergang des sächsischen Postwesens an den Norddeutschen Bund als Grundlage für sämtliche später erlassene Reglements gedient.) Nun wurde auch im Ausfluß des Postgesetzes von 1713 der äußere Postdienst durch weitere Verbesserung der Straßen und hauptsächlich auch durch richtige Bemessung der Straßen gefördert. Da die Porto- und Frachtsätze in Ausführung dieses Postgesetzes noch viel mehr als heute nach der Entfernung gestaffelt waren, so hatte der sächsische Fiskus ein Interesse daran, auf allen Land- und Hauptstraßen die Meilen genau abmessen zu lassen. Dadurch kommen wir zu den sogenannten Zärnerschen Postsäulen. Der Pfarrer und Mathematiker Friedrich August Zärner zu Scassa bei Großenhain hatte seinen „neuinventierten geometrischen Wagen" — wie er ihn nannte — nach einem von ihm erfundenen mechanischen Uhrwerk bauen lassen, der wie unser heutiger Taxameter ein Ablesen der Entfernungen durchfahrener Strecken ermöglichte. Daß wurde der Anlaß, daß sich Kurfürst August der Starke entschloß, an den Landstraßen des Kurfürstentums und der einbezogenen Länder Postsäulen aus Sandstein nach vorgeschriebener Art mit genauen Entfernungsangaben setzen zu lassen. Der Kurfürst ernannte Zärner zum „kurfürstlichen Geograph und Grenzkommissarius" und beauftragte ihn mit der Vermessung der Poststraßen. Als Erfolg dieser Arbeit gab Zärner 1719 seine neue „kursächsische Postkarte" heraus. Die Säulen trugen nicht nur die Entfernungen zwischen den einzelnen Poststationen in Meilen, sondern auch die entsprechenden Fahrzeiten in Stunden und Teilstunden. Die Landstände erhoben zwar gegen diese Säulen mit solchen genauen Angaben Einwendungen, weil sich bei Streitigkeiten zwischen Land und Städten wegen des Braurbars und Meilenmaßes jene Einrichtung nicht wohl treffen lasse —, und Bauzen und Görlitz wollten solche Postsäulen vor ihren Toren durchaus nicht dulden —, trotzdem aber gelang es der Tatkraft der Regierung, die Einrichtung bis 1729 durchzuführen. Solche Zärnersche Postsäulen sind noch heutigen Tages, gut erhalten und aus Pietätsgründen wohl gepflegt, in den meisten sächsischen Städten, auch in der Oberlausitz, zu finden.

Aber trotz der großen Neuorganisation des sächsischen Postwesens in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts konnte sich dieses doch noch nicht in der Oberlausitz (schon aus Mangel an geeigneten Straßen) so ausdehnen, daß etwa von jedem größeren Ort zum andern ein neuer Postkurs entstanden wäre. Außer der die Oberlausitz im Norden begrenzenden Postlinie Dresden—Königsbrück—Hoyerswerda, die sich von Hoyerswerda aus östlich nach Muskau—Sorau und nördlich nach Forst—Guben—Crossen gabelte, gab es bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts in der eigentlichen Oberlausitz nur die beiden mehrfach genannten Postlinien: 1. die Postlinie Dresden—Bauzen—Görlitz — von Görlitz nordöstlich bis Waldau—Bunzlau und von Görlitz östlich bis Lauban führend; 2. die Postlinie Bauzen—

Löbau—Zittau (von Zittau über Gabel—Jungbunzlau—Benatet—Brandeis nach Prag weiterführend).

Noch immer fehlte von der südlichen Oberlausitz von Zittau aus eine direkte Nordverbindung, bis 1754 eine unmittelbare Fahrpostverbindung von Zittau nach Görlitz und dann weiter über Muskau nach Forst geschaffen wurde. Die hierzu erlassene Einführungsverfügung des damaligen Oberpostamts für die Oberlausitz, das bis zum Jahre 1816 in Bauzen bestanden hat, lautet in ihrem wirren und verknöteten Amtsstil:

„Nachdem zum besten des Publici zu Beförderung der Commercii und Commodität derer Reisender von Zittau nach Görlitz und retour eine fahrende Post dergestalt reguliret, daß selbige wöchentlich zweymahl, nemlich Montags und Donnerstags Mittags um 1 Uhr alhier abgehen, Dienstags und Freitags aber des Vormittags retour eintreffen, damit auch kommenden 1. April der Anfang gemacht werden soll. So hat man nicht nur solches, sondern auch, daß diese fahrende Post mit der durch Görlitz wöchentlich zweymahl gehenden Schlesisch-Leipziger Hauptpost genau combiniret und daher Gelder, Preciosa und übrige Post-Päckerei, sowohl Passagieres, geraden Wegs, und ohne mindesten Aufenthalt nach Schlessien künftighin auch (wenn die vorbesagte fahrende Post von Görlitz in Niederlausitz reguliret seyn wird, wovon dem Publico ein besonderes Avertissement gegeben werden soll), nach Forste, Pforten, Cottbus, Frankfurt a. d. Oder tour und retour befördert werden können, jedermännlich bekannt zu machen, der Nothdurft besunden. Es haben sich daher diejenigen, so sich dieser Post bedienen wollen, an die Post-Expeditionen zu wenden, die Gelder und Paquete aber, Tages vorher aufzugeben, damit alles ordentlich hartret und die Post zur gefesteten Stunde abgefertigt werden könne.

Zittau, den 4. Februar 1754.

Königl. Pösln. u. Churf. Sächs. Ober-Postamt im Markgrafen-tum Oberlausitz zu Budissin."

Obwohl die Postverbindungen der Oberlausitz hiermit wieder eine beachtenswerte Vervollständigung erlangt hatten, erscheinen sie den heutigen Ansprüchen gegenüber noch als recht dürftig. Aus dem Inhalte der Verfügung geht hervor, daß man an täglich verkehrende Posten noch nicht dachte, ein wöchentlich zweimaliger Verkehr wurde schon als eine erhebliche Leistung erachtet. Auch die Ausstattung der Posten war sehr einfach, für Bequemlichkeit der Reisenden wurde wenig getan. Der Postwagen bestand in der Regel, wie aus älteren Abbildungen hervorgeht, aus einem Holzkasten, der unmittelbar auf den Radachsen ruhte. Zu einem dürftigen Schutz gegen Regen war eine Leinwanddecke darüber ausgespannt. Um in den Wagen zu gelangen, mußte man sich einer Leiter bedienen, also eines besonders für Frauen unbequemen Hilfsmittels. Das Reisen mit öffentlichen Fahrgelegenheiten galt damals überhaupt für Frauen der besseren Stände als unschicklich. War der Reisende ohne Unfall in den Wagen gelangt, so erwarteten ihn hier Unbequemlichkeiten aller Art. Die Postpakete wurden in der Regel an der hinteren Seite des Wagens mit Stricken befestigt; reichte der Platz daselbst nicht aus, so wurde auch der Passagiererraum benutzt; unter den hölzernen Sitzbänken, zwischen den Füßen der Reisenden oder mit Stricken an die Bügel der Wagendecke befestigt, fanden sich solche Frachtstücke vor.

Der 7 jährige Krieg hat natürlich die Entwicklung des Postwesens in der ganzen Lausitz wesentlich gehemmt. Daher ging die weitere Ausbreitung des Postnetzes hier langsam vor sich, und so findet sich auch erst gegen die Wende des 18. Jahrhunderts eine weitere Fahrpostverbindung Zittaus verzeichnet, nämlich die Linie Zittau—Lauban über Hirschfelde und Seidenberg.

Diese Erweiterung hatte wohl zur Folge, daß die Notwendigkeit anerkannt wurde, in Zittau eine eigene Posthalterei zu errichten (in Bauzen mit seinem Oberpostamt