

bestand natürlich schon längst eine solche). Wenn dies nicht bald geschah, so waren daran die napoleonischen Kriege schuld. So wurde endlich 1817 die Posthalterei in Zittau errichtet und dem Posthalter Johann Gottlieb Kern übertragen. Sie befand sich in der Hintergasse, jetzigen Lindenstraße, in den hinteren Räumen des jetzigen Kaffeehauses Schiffner. Die Deckenwölbungen dieser Räume und ihre Einbuchtungen links und rechts deuten noch heute auf frühere Pferdeställe hin.

Nach einem Postbericht aus der Zeit der Errichtung der Zittauer Posthalterei im Jahre 1817 weist sie folgende Postverbindungen auf:

1. Budissiner Post,
 - a) fahrend (wöchentlich zweimal) über Herrnhut und Böbau. Anschlüsse in Bautzen: über Schmiedefeld nach Dresden, über Kamenz und Großenhain nach Leipzig;
 - b) reitend (wöchentlich zweimal) über Herrnhut und Böbau.
2. Görlitzer Post, (wöchentlich zweimal) fahrend, über Hirschfelde und Dstriß. Anschlüsse in Görlitz: an die Niederlausitz, an Brandenburg, Preußen, Pommern, Rußland; über Lauban nach Schlessen und Polen.
3. Laubauer Post, (wöchentlich zweimal) reitend, über Hirschfelde und Seidenberg. Anschlüsse nach Schlessen und Polen.
4. Prager Post,
 - a) fahrend (wöchentlich einmal) über Reichenberg, Münchengräß, Jungbunzlau, Benatek und Brandeis;
 - b) reitend (wöchentlich zweimal) über Gabel, Hühnerwasser, Jungbunzlau, Benatek und Brandeis. Anschlüsse nach den gesamten österreichischen Staaten, nach Italien und nach der Türkei.

Demnach entfielen im Durchschnitt auf den Tag drei abgehende oder ankommende Posten, während Zittau gegenwärtig werktätlich gegen 50 abgehende und ebensoviel ankommende Posten hat.

Gegenüber den jetzigen Anforderungen erscheinen auch die sonstigen Einrichtungen der Postwagen und Postanstalten noch sehr unvollkommen. Man tat sich damals in Zittau schon ein Gutes darauf, betonen zu können, daß die Budissiner fahrende Post mit einem bedeckten Wagen mit drei Sitzen und Stahlfederkissen verkehre, und daß der Prager Postwagen gleichfalls bedeckt sei. Das waren Vorkehrungen, die demnach noch nicht mit dem Begriffe einer Fahrpost in notwendigem Zusammenhange standen. Aus den amtlichen Nachrichten geht ferner hervor, daß das Postamt keineswegs immer zugänglich war. Nur an bestimmten Posttagen war es geöffnet, und nach dem häufig schon am Abend vor dem Abgangstage erfolgten Schluß einer Post wurden Sendungen nach Orten in der Richtung, in der sie verkehrte, nicht mehr angenommen, konnten vielmehr erst eine bestimmte Zeit vor Abgang der nächsten, in gleicher Richtung verkehrenden Post wieder eingeliefert werden.

Aber bald darauf nahm das Postwesen in der Oberlausitz einen neuen Aufschwung durch die weitere Verbreitung der Eilposten, die 1824 in Sachsen eingerichtet wurden und später auch nach dem südlichen Zipfel der Oberlausitz, nach Zittau, führten. Hier kam, nachdem die Herrnhut-Zittauer Landstraße hergestellt war, die erste Eilpost am 2. Mai 1827 an. Welche Bedeutung man dem Ereignisse beilegte, geht daraus hervor, daß an diesem Tage den Schülern freigegeben wurde und Schüler wie auch ältere Bewohner der Stadt die Höhen an der Herrnhuter Landstraße besetzten, um das neue Verkehrsmittel zu begrüßen. Die Eilpost bildete den Gegenstand des Tagesgesprächs, und schon lange vorher hatte man allen Ernstes erörtert, ob eine so außerordentliche Geschwindigkeit, mit der man die Luft durchschneiden wollte, nicht für die Atmungswerkzeuge der

Reisenden nachteilige Folgen haben könne. Das mutet jetzt, wo man die Paketbeförderung ernstlich erwägt und ausprobiert, sonderbar an. Man ahnte damals auch nicht, daß die Eilpost in zwei Jahrzehnten eine Nachfolgerin haben sollte, die noch zu größeren Bedenken als die Eilpost Anlaß geben mußte, die Eisenbahn.

In die Jahrzehnte vorher und noch einige Jahrzehnte über den Beginn des Eisenbahnbetriebs hinaus fällt das mit der Eilpost gekrönte, poesienwobene Zeitalter der deutschen Fahrposten. Diese Fahrposten waren nun natürlich auch anders ausgestaltet als in früherer Zeit und boten den Reisenden viel mehr Bequemlichkeit als früher; die Pakete wurden nun nicht mehr im Innern des Wagens untergebracht, sondern lediglich auf den guten Verdecken; auch gab es Beiwagen jeder Art. — Mit der Einführung des neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahn, oder besser gesagt mit deren weiterer Verbreitung wurden zwar die Posthaltereien eingeschränkt, der Postbetrieb selbst aber nahm neuen Aufschwung. Das zeigt sich schon rein äußerlich in der Einführung der Briefmarken, die von 1850 an in der Oberlausitz vertrieben wurden.

Die von Dresden aus nach der Oberlausitz und durch diese führenden Bahnstrecken wurden zu folgenden Zeiten dem Betrieb übergeben:

Dresden—Radeberg	17. 11. 1845,
Radeberg—Bischofswerda	22. 12. 1845,
Bischofswerda—Bautzen	23. 6. 1846,
Bautzen—Böbau	23. 12. 1846,
Böbau—Reichenbach (Oberlausitz)	1. 7. 1847,
Reichenbach—Görlitz	1. 9. 1847,
Zittau—Böbau	10. 2. 1848.

Im Jahre 1859 trat die Eisenbahnverbindung nach Reichenberg, am 2. Januar 1868 die nach Großschönau ins Leben; letztere fand 1871 über Warnsdorf Anschluß an die böhmische Nordbahn, 1875 wurde die Bahn Zittau—Görlitz eröffnet, die durch das Reistal führt, und die Großschönauer Bahn nach Ebersbach weitergeleitet. 1877 war die Bahn Bischofswerda—Ebersbach vollendet, am 15. Oktober 1879 wurde die Abkürzungstrecke Oberoderwitz—Eibau dem Verkehr übergeben, und so ging die Vervollkommnung des Oberlausitzer Eisenbahnnetzes immer weiter.

Die Bahnstrecken wurden mit Bahnposten besetzt, die die Beförderung und den Austausch der Postsendungen natürlich nun viel schneller bewirkten als vordem die Pferdposten. Diese Beschleunigung der Postfachbeförderung nahm später mit der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit (Eilzüge, Schnellzüge, D-Züge) immer weiteren Fortgang. Die bedeutende Vermehrung und Verbesserung der Postverkehrsmittel durch die stetig wachsende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes brachte schnell eine Verbreiterung und Vertiefung des Postwesens, die sich in erster Linie in der Vermehrung der Postanstalten zeigte, in der Oberlausitz wie allerwärts mit sich.

Die Gründung des Deutschen Reiches und die Entziehung der Deutschen Reichspost 1871 brachten das deutsche Postwesen zu weiterer Blüte und hatten u. a. auch neben der Einrichtung neuer Postämter und Zweigpostämter die Schaffung von Postagenturen auf dem Lande zur Folge, die seit Mitte der 70er Jahre in großer Zahl in der Oberlausitz emporwuchsen. Den Landbewohnern in der Oberlausitz kam ferner noch die unter der Aera Stephan weitverzweigte Landzustellung mit ihren Posthilfsstellen zugute.

So hat sich unentwegt die Post in der Oberlausitz bis zur gegenwärtigen Ausdehnung und vielseitigen Bedeutung entwickelt. Es seien hierbei die weiteren Postschöpfungen der letzten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts, wie Postkarte, Postanweisung, Postnachnahme, Postauftrag, Postzeitungswesen u. a. m. sowie die erste hervorragende Posterrungenschaft des 20. Jahrhunderts, der Postscheckverkehr, ferner die Einrichtung der Schließfächer für Postabholer und Ähnliches — als zu bekannt — nicht er-