

GEBÄUDE FÜR DIE ZWECKE DES WOHNENS, DES HANDELS  
UND VERKEHRES.

---

3. Abschnitt.

Gebäude für den Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienst.

VON ROBERT NEUMANN.

A. Allgemeines über das Postwesen.

I. Kapitel.

Geschichtliche Entwicklung.

Anstalten zur raschen, sicheren und regelmässigen Beförderung von Nachrichten haben bereits im hohen Alterthum bestanden. Sie waren namentlich in den weit ausgedehnten orientalischen Reichen ein dringendes Erfordernis; denn ohne ihre Hilfe konnte die Herrschaft von einem Centralpunkte aus nicht wirksam ausgeübt werden. Ein Haupterfordernis war die Herstellung sicherer, geebener und nöthigenfalls künstlich befestigter Strassen. Solche erstreckten sich sowohl im babylonischen Reiche, als auch in Aegypten von der Hauptstadt aus bis in die entlegensten Provinzen. Dies bestätigen mehrfach alte Nachrichten; selbst einzelne Reste von Strassenanlagen geben Zeugnis davon. Aber auf welche Weise ein regelmässiger Verkehr stattgefunden hat, ist unbekannt. Erst über die Einrichtungen im persischen Reiche, deren Herstellung *Cyrus* zugeschrieben wurde, die jedoch wahrscheinlicher Weise weit älter sind, haben wir durch *Xenophon* ein deutlicheres Bild erhalten. Auf Kameelen, Pferden und Maultieren durchjagten reitende Boten, die festen Strassen verfolgend, die Steppen und Gebirgsländer, um nach den Königsburgen von Ekbatana, Susa, Persepolis oder Babylon die Ereignisse aus den entferntesten Grenzen des Reiches zu melden oder um die Befehle des Herrschers dahin zu tragen.

In Abständen, die der Tagesleistung eines Reitthieres entsprachen, waren Stationen eingerichtet. Auf diesen wurden beständig Pferde und andere Reitthiere gehalten, und dienten zur weiteren Dienstleistung der Depeschenreiter, die entweder selbst ohne Aufenthalt weiter gingen oder ihre Brieffschaften hier einem Anderen zur Weiterbeförderung übergaben. So ging der Dienst ununterbrochen durch Tag und Nacht fort.

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

I.  
Entstehung  
des  
Postwesens.



Im Abendlande, im römischen Reiche scheint *Julius Cäsar* die ersten Einrichtungen eines Postwesens getroffen zu haben. Unter *Augustus* und den späteren Kaisern bildete sich daraus allmählich der großartig organisirte, alle Provinzen mit Rom, so wie unter einander verbindende *curfus publicus*. Dieser diente nicht bloß zur Beförderung amtlicher Nachrichten durch reitende Boten, sondern er benutzte auch Fuhrwerke zur Beförderung von Personen. Der Kaiser mit großem Gefolge und die hohen Staatsbeamten bedienten sich dieser Fahrgelegenheiten zu den Reisen in den Provinzen; sogar ganze Legionen wurden mit Hilfe des *curfus publicus* von einem Kriegsschauplatze zum anderen befördert. Die gesammte 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 Angesiedelten im Frohndienste 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 Uebernachtungsräume in Form palastrartiger Villen, welche mit allem Luxus der Kaiserzeit, mit schattigen Hallen, üppigen Bädern und weiten Gartenanlagen ausgestattet waren. Ueber die Einzelheiten der dienstlichen Einrichtungen fehlen uns nähere Nachrichten, so daß wir nicht im Stande sind, uns ein 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 theilweise in Feindeshand; die Einrichtungen des *curfus publicus* verfielen mit dem römischen Reiche. Späterhin wurden zwar im Frankenreiche der Merowinger und dann durch *Carl den Großen* Wiederbelebungsversuche unternommen, blieben aber bei dem Mangel an Ordnung und Sicherheit ohne dauernden Erfolg.

Während des ganzen Mittelalters kam es nicht wieder zu regelrechten Verkehrseinrichtungen, weder für die Zwecke der Landesregierungen, noch für diejenigen der Handelstreibenden und des Volkes.

Fürsten, Städte, Klöster und Ordensbrüderschaften, Zünfte und Handelsgesellschaften, selbst einzelne Großkaufleute unterhielten für ihre besonderen Zwecke ein Botenpersonal, das zu Fuß, zu Ross oder zu Wagen oft weite Reisen zu unternehmen hatte. Dabei konnte es nicht fehlen, daß die Boten nebenher auch von anderen Personen Aufträge übernahmen, daß die vorhandene Gelegenheit für Familiennachrichten u. s. w. benutzt wurde, zur Sendung von Briefen und Werthgegenständen, bei gutem Nebenverdienste der Boten.

Allmählich kam man dann 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.

Die geschäftliche Verbindung zwischen den Hofhaltungen des Kaisers und denen der Fürsten wurde später durch Staffettreiter, die *chevaux-cheurs de l'écurie*, bewirkt, welche Pferde aus dem kaiserlichen Marstalle, meist ohne Pferdewechsel benutzten. Am Anfang des XVI. Jahrhunderts wurde ein Vertrag mit *Joh. Bapt. von Taxis* geschlossen, worin dieser sich verpflichtete, vom jedesmaligen Aufenthalte



des Kaisers gegen bestimmtes Entgelt Postfahrten nach den niederländischen Besitzungen des Kaisers und zurück einzurichten. \* *Taxis* wurde damals bereits *capitaine et maître 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 Tassis*, 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 gesammten Einkünfte der hierzu einzurichtenden Beförderungsanstalten zugesichert würden. Dieses Privilegium wurde im Jahre 1519 ertheilt, und so wurde *Lamorale von Taxis* der Gründer des ersten eigentlichen Postwesens im heutigen Sinne, d. h. einer Anstalt zur regelmässigen periodischen Beförderung von Sendungen an Briefen, Geldern und Gepäckstücken, so wie von Personen, und zwar zur Benutzung Seitens des gesammten Publicums gegen fest gesetzten Entgelt unter staatlichem Schutz.

Die bedeutame Abweichung gegen das bis dahin geltende Verfahren lag darin, das nunmehr dasjenige, was vorher Nebensache gewesen war, nämlich die Beförderung von Privatsendungen, in so fern zur Hauptsache wurde, als die Kosten des ganzen Unternehmens nun aus den Einkünften des Privatverkehres bestritten werden mußten, während die den Staat und seine Verwaltung angehende Correspondenz unentgeltlich oder doch gegen einen geringeren Entgelt befördert wurde.

Die hohe Wichtigkeit dieser Einrichtung für eine geregelte Staatsverwaltung wurde alsbald erkannt, und so entstanden allmählich in allen grösseren Staaten ähnliche Einrichtungen als Staatsanstalten, ausgerüstet mit den erforderlichen Privilegien, um eine gefährdende Privatconcurrentz fern zu halten und um wo möglich noch aus der Benutzung Seitens des Publicums eine Einnahmequelle für den Staat zu gestalten.

Nach dem dreissigjährigen Kriege ging der grosse Kurfürst von Brandenburg daran, zur Verbindung seiner über Deutschland zerstreuten Ländergebiete eine eigene Posteinrichtung zu schaffen. Die grösseren deutschen Staaten folgten, obwohl das an das Haus *Thurn & Taxis* ertheilte Privilegium für den Umfang des Deutschen Reiches ertheilt war, und selbst dem Kaiser erschien dies nicht hinderlich, für seine österreichischen Länder ein eigenes Postwesen einzurichten.

So blieb der *Thurn & Taxis'schen* Postverwaltung nur das Gebiet der kleineren deutschen Staaten, jedenfalls nur deshalb, weil in diesen der geringe Umfang des Landes die Einrichtung eines eigenen Postwesens zu sehr erschwert haben würde.

Die deutsche Kleinstaaterie brachte es unter diesen Umständen mit sich, das mehrere von einander getrennt verwaltete Posteinrichtungen neben einander bestanden und kreuz und quer durch einander wirkten. So besaß Hamburg zuletzt neben einander ein preussisches, ein hannoversches, ein dänisches und ein *Thurn & Taxis'sches* Postamt, jedes mit besonderen Einrichtungen, mit abweichenden Portotaxen und eigenen Beförderungsgebieten.

Es liegt auf der Hand, das bei diesem Durcheinanderwirken gleichartiger, von einander unabhängiger und vielfach mit einander concurrirender Postverwaltungen mancherlei Mifsstände und Reibungen entstehen mußten, unter denen die Schnelligkeit der Beförderung und die Pünktlichkeit der Bestellung zu leiden hatten.

Diese Uebelstände konnten nur beseitigt werden, wenn für ein grösseres Staatsganze das gesammte Postwesen einheitlich organisiert und verwaltet wurde. Dies ist



nach dem Kriege von 1866 geschehen, als die hannoversche Post mit der preussischen verschmolzen wurde, die *Thurn & Taxis'sche* Post in ihr aufging und die königliche Post ihr angegliedert wurde. So entstand die deutsche Reichs-Postverwaltung, neben welcher jedoch die bayerische und die württembergische Post als getrennte Organisationen im Deutschen Reiche bestehen geblieben sind.

Der Dienst der Post hat sich mannigfaltig gestaltet. Träger der Gedanken zu sein, ist bereits von Anbeginn ihre Hauptaufgabe gewesen. Zur Beförderung von Briefsendungen traten alsbald hinzu: die Sendung von leichteren und namentlich werthvolleren Gepäckstücken, die Reisegelegenheit von Personen, ganz besonders aber die Vermittelung von Geldsendungen einerseits in einfacher Zufendung der aufgegebenen Gelder, andererseits in der Annahme und Auszahlung der Geldbeträge auf Postanweisungen.

Im Jahre 1875 wurde sodann der gesammte Telegraphenbetrieb mit der Post verbunden, und später trat auch noch der verwandte Fernsprecbetrieb hinzu. Noch später wurde auch die Einrichtung getroffen, daß Wechselbeträge durch die Post eingezogen werden können; weiters ist der Postverwaltung die Auszahlung der Beträge für die staatliche Kranken-, Unfall- und Invaliditäts-Versicherung auferlegt worden. Die Einrichtung von Post-Sparcassen endlich ist wohl nur eine Frage der Zeit, da solche in anderen Ländern schon längst bestehen.

Die Beförderung von Personen ist dagegen überall, wo Eisenbahnen die Verbindung der Orte übernommen haben, auf diese übergegangen; sie ist nur da der Post verblieben, wo Eisenbahnen noch nicht bestehen. Aller Orten vorhanden, greift die Post als unentbehrlicher Begleiter des Lebens in alle Lebensbeziehungen ein und ist ein mächtiger Hebel der gesammten Culturentwicklung geworden.

Den Gegenstand der Betrachtung sollen im vorliegenden Hefte die baulichen Einrichtungen der Post in ihren verschiedenen Beziehungen bilden. Dabei sollen vorzugsweise die Baulichkeiten der deutschen Reichs-Postverwaltung besprochen und dargestellt werden; denn wohl in keinem Staatsgebiete hat eine so eingehende Durchbildung des Postbauwesens stattgefunden, wie im Deutschen Reiche.

Auf ausländische Postbauten soll nur vorübergehend Bezug genommen werden; denn die Einrichtungen der Postgebäude stehen zu den Eigenthümlichkeiten des Postdienstes in so enger Beziehung, daß eine ganz genaue Kenntniß aller Einzelheiten des letzteren erforderlich ist, um die Bedeutung der zugehörigen baulichen Einrichtungen beurtheilen zu können.

Zur Erläuterung möge dienen, daß z. B. die englische Post bisher eine Packebeförderung gänzlich ausgeschlossen hatte (erst in neuester Zeit ist solche in beschränkter Weise eingeführt worden), daß ferner daselbst ein Zeitungs-Abonnement, wie in Deutschland, nicht stattfindet, sondern alle Zeitungen als Druckfachen unter Streifband befördert werden, daß demnach das Gewicht des ganzen Postverkehrs auf die Briefbeförderung fällt.

In Deutschland sind ferner die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, als Ersatz für das Seitens der Post aufgegebene Privilegium der Personenbeförderung bei jedem fahrplanmäßigen Zuge auf Verlangen einen Postwagen kostenfrei mitzunehmen. In Ausnutzung dieses Rechtes Seitens der Post finden sehr häufige Beförderungen von Postsendungen statt. In England besteht ein solches Verhältniß nicht, eben so wenig wie in Frankreich; die Postsendungen finden daher seltener statt. In Italien ist die Postbeförderung von Packeten auf solche bis zu 3 kg Gewicht beschränkt.

Alle diese Umstände üben wesentlichen Einfluß auf die Einrichtung der Postgebäude. Da in Deutschland die Lagerstellen durch die rasch auf einander folgenden Sendungen schnell geräumt werden, genügen dafür beschränktere Räume. Wo da-



gegen die zu verwendenden Gegenstände länger liegen bleiben, bevor sie abgefandt werden, sind gröfsere, und zwar meist sehr ausgedehnte Arbeits- und Lagerräume erforderlich u. s. w. Ist die Art der Bearbeitung der Sendungen, ist die Aufsichtsführung, die Führung und Controle des Caffengewesens eine andere, so sind dadurch auch andere Einrichtungen der Räumlichkeiten bedingt. Die Vorführung fremdländischer Postgebäude würde daher ohne genaue Darstellung des Postbetriebes unverständlich sein; sie wäre auch zwecklos, da die Leser dieses Heftes schwerlich in die Lage kommen werden, ausländische Postgebäude zu errichten. Sie würden dann sich vorher genau über die Art des Postdienstes unterrichten müssen.

Nur die österreichischen Postgebäude sollen in einigen Beispielen vorgeführt werden, einerseits, weil das österreichische Postwesen demjenigen des Deutschen Reiches am nächsten verwandt ist, andererseits weil gerade die Unterschiede in der Auffassung der räumlichen Bedürfnisse und in der Anordnung der baulichen Einrichtungen auch für den Baumeister reichsdeutscher Postgebäude besonders lehrreich sind.

So weit in der Fach-Literatur ausländische Postbauten veröffentlicht worden sind, wurden dieselben in den Literaturangaben am Schlusse des vorliegenden Heftes aufgenommen.

Im Deutschen Reiche hat das Postwesen eine eigenartige Entwicklung erfahren. Unmittelbar nach der Gründung des Reiches, nach dem Kriege von 1870 und dem Frieden von 1871, fand ein sich überstürzender Aufschwung des gesammten gewerblichen und kaufmännischen Lebens statt. Diesem Zuge musste die Post folgen. Bereits vor dem Kriege war die geniale Kraft des Generalpostmeisters *Stephan* an die Spitze des preussischen Postwesens gestellt worden. Dieselbe bewährte sich zunächst in der Organisation des Feldpostwesens, durch welches eine höchst segensreiche, nur selten unterbrochene Verbindung des einzelnen Kriegers im Felde mit seinen Angehörigen in der Heimath ermöglicht wurde. Nach dem Kriege aber fand der Gedanke des Postwesens in seiner weltumspannenden Bedeutung eine so tiefe Erfassung und wurde so thatkräftig und mit solchem Geschick ins Werk gesetzt, dass die Einrichtungen der deutschen Reichspost sehr bald allgemein als mustergiltig anerkannt wurden. Der Weltpostverein trat in das Leben und schuf Verbindungen zwischen den fernsten Ländern. Das Telegraphenwesen wurde mit der Post verbunden, und dadurch ergab sich die Möglichkeit, auch die kleinsten Postorte in das spinnwebenartig die Länder überspannende Netz der Telegraphendrähte hinein zu ziehen. Die tief greifende und weit reichende Bedeutung des Fernsprechwesens wurde alsbald nach seiner Entstehung erkannt, und durch seine Angliederung an das Telegraphenwesen als Reichsanstalt gewann es eine Ausdehnung und eine Sicherheit des Betriebes, wie in keinem anderen Lande. Endlich gab auch die Einführung des Postanweisungsvorkehres und die Befugnis der Post zur Einziehung von Wechselbeträgen Anlass zu einem tiefer greifenden Einflusse der Postverwaltung auf die Handelsthätigkeit.

Selbstverständlich wurden durch diese Verhältnisse die Anforderungen an die Postverwaltung im höchsten Mafse gesteigert. Neue Organisationen und bedeutend verstärktes Personal erforderten namentlich auch erweiterte und zweckmäfsiger gestaltete Diensträume. Die alten Postgebäude zeigten sich überall als zu eng und un Zweckmäfsig eingerichtet. In kleineren Orten, wo fast durchweg die Posträume in Privathäusern miethweise untergebracht waren, fand sich nur noch schwer und meistens nur dann Gelegenheit zur Anmietung von Postdiensträumen, wenn vorher umfangreiche bauliche Veränderungen vorgenommen wurden. Deshalb musste



Vorforg getroffen werden, um zahlreiche neue Postgebäude herzustellen und in angemieteten Häusern zweckmäÙig gestaltete Räume einzurichten.

4.  
Postbauwesen.

Dazu erschien aber die bisher übliche Weise der staatlichen Bauverwaltung nicht mehr anwendbar. In Preußen, so wie in den übrigen Bundesstaaten war es Brauch gewesen, daß die Bauangelegenheiten der Post in gleicher Weise, wie die der übrigen Staatsbehörden durch die Organe der allgemeinen staatlichen Bauverwaltung behandelt wurden. (Nur die *Thurn- & Taxis'sche* Post, die ihre Thätigkeit in mehreren Staaten ausübte, besaß eine eigene Bauverwaltung.) Da die Post als Reichsanstalt in keiner unmittelbaren amtlichen Beziehung zur Verwaltung der einzelnen Bundesstaaten stand, aber in sehr umfangreicher Weise bautechnische Kräfte in Anspruch nehmen mußte, so stellte sich die Nothwendigkeit heraus, eine allein der Postverwaltung dienende Organisation der Bauverwaltung einzuführen. Dies geschah in der Weise, daß den Bezirksverwaltungen der Post, den Ober-Postdirectionen, besondere Postbauräthe beigegeben wurden, die das Postbauwesen als ihre besondere Specialität zu erfassen und zu möglichst hoher Ausbildung zu fördern haben. Die Thätigkeit derselben erhielt ihre zusammenfassende Spitze in einem bautechnisch vorgebildeten Mitgliede des Rathscollégiums des Reichs-Postamtes. Meistens ist aber nur für die Bezirke von zwei bis drei Ober-Postdirectionen ein Postbaurath angestellt; nur in solchen Ober-Postdirectionen, deren Bezirk ungewöhnlich ausgedehnt oder sehr volks- und betriebsreich ist, erstreckt sich die Thätigkeit des Postbaurathes nur auf diesen einen Bezirk.

Die Thätigkeit der Postbauräthe, denen zur Aushilfe bei schriftlichen und Zeichnungsarbeiten Postbau-Secretäre, zur Leitung von Bauausführungen Bauinspectoren und Baumeister beigegeben werden, erstreckt sich auf die Anordnung und Leitung der Postbau-Ausführungen, so wie auf die Anfertigung und Veranschlagung aller Entwürfe zu denselben im Bereiche ihres Bezirkes, einschließlic der Leitung, der Instandsetzungs- und Unterhaltungsarbeiten an den vorhandenen Postgebäuden.

Das Verfahren bei Errichtung neuer Postgebäude vollzieht sich in der Regel in den Formen, daß Seitens des Postbaurathes unter Berücksichtigung der Oertlichkeit und unter Zugrundelegung der besonderen Raumbedürfnisse ein allgemeiner Bauplan aufgestellt wird. Derselbe unterliegt der Prüfung des Reichs-Postamtes, wobei der Plan in den meisten Fällen umgearbeitet, fest gestellt und mit Façaden-Skizze versehen wird. Dem Postbaurathe liegt dann die vollständige Ausarbeitung und Veranschlagung des Entwurfes ob. Ein Wettbewerb zur stilmäßigen Durcharbeitung findet in der Regel nicht statt; vielmehr wird die künstlerische Bearbeitung nach Anleitung der im Reichs-Postamte aufgestellten Skizzen ausgeführt. Nur in den ersten Jahren der neuen Organisation sind mehrfach gröÙere Postneubauten nach den Façaden-Entwürfen namhafter Privat-Architekten ausgeführt worden. Die Bauausführung selbst findet in der für die preussischen Staaten seit langer Zeit üblichen Weise statt, daß die Bauarbeiten und Materiallieferungen einzeln an möglichst zuverlässige Unternehmer verdungen werden und daß die Einheitlichkeit, so wie die Beaufsichtigung der Ausführung durch die Anstellung eines fachkundigen örtlichen Bauleiters (Baumeisters oder Bauinspectors) bewirkt wird.

Wenn es so selten gelingt, die Postdiensträume in bestehenden Privatgebäuden unterzubringen, so erklärt sich dies daraus, daß die GröÙe und der Zusammenhang der Räume für die Zwecke des Postdienstes vielfach nach ganz anderen Rücksichten angeordnet werden müssen, als es für Zwecke des Wohnens erforderlich ist. Auf



bedeutende bauliche Veränderungen in bestehenden Gebäuden lassen sich die Besitzer nur selten ein; daher wird es meistens leichter, einen Unternehmer zu finden, der ein neues Haus, besonders für den Postdienst eingerichtet, erbaut und an die Postverwaltung für eine längere Zeit vermietet. Dieses Verfahren eignet sich besonders für solche Orte, deren Verkehrsverhältnisse noch in der Entwicklung begriffen sind, für die es daher unwahrscheinlich ist, ob nach einer Reihe von Jahren das Posthaus noch auf passender Stelle stehen, ob es dann seiner Grösse und Einrichtung nach noch für die besonderen Zwecke der Post geeignet sein wird. Die Dauer der Miethe wird je nach den Verhältnissen auf 10 bis 30 Jahre bemessen. Vielfach, wenn die örtlichen Verhältnisse es geeignet erscheinen lassen, nimmt die Postverwaltung ein Ankaufs- und Vorkaufsrecht für die Dauer der Miethzeit in Anspruch, und dies wird von den Unternehmern meistens gern gewährt.

Solche Miethhäuser sind bereits in sehr grosser Anzahl erbaut worden, und zwar sowohl von Privatunternehmern, als auch von Gemeinden, eben so von den Staatsverwaltungen der Bundesstaaten. Die Entwürfe dazu gehen ebenfalls aus der Hand des Postbaurathes hervor, der auch die Ausführung in technischer Beziehung zu überwachen hat. Werden solche Häuser nach Ablauf der Miethzeit dem Vermiether zurückgegeben, so lassen sie sich meistens ohne weit gehende Veränderungen zu Wohnhäusern umgestalten, und darauf wird auch bereits beim Entwerfen derselben Rücksicht genommen.

## 2. Kapitel.

### Organisation des Postwesens.

Um die für den Betrieb der Postverwaltung erforderlichen baulichen Einrichtungen verständlich zu machen, ist es zunächst, wenn auch nur in allgemeinen Umrissen, erforderlich, die Aufgaben zu kennzeichnen, deren Erfüllung der Postverwaltung obliegt, somit ein Bild der Organisation des Postwesens kurz vorzuführen, wenigstens so weit die baulichen Einrichtungen dadurch bedingt werden.

Obwohl die Ordnung des Postdienstes in den einzelnen Ländern verschiedene Formen angenommen hat, theilt sich der Dienst doch überall:

einerseits in den eigentlichen Beförderungsdienst, bestehend in der Annahme der Sendungen, in der Ueberführung derselben nach dem Bestimmungsorte und in der Ausgabe an die Empfänger;

andererseits in die Ueberwachung und Regelung der Beförderung, wozu die Befeitigung aller Hemmnisse und Unregelmässigkeiten gehört, so wie in die Abrechnungs- und Geldvermittlungsgeschäfte, die sich auf ganz ausserordentlich hohe Summen beziehen.

Im deutschen Reichs-Postgebiete gliedert sich danach der Dienst derart, dass er in dreifacher Abstufung ausgeübt wird:

- 1) durch die Postanstalten (Postämter), denen der eigentliche Beförderungsdienst obliegt;
- 2) durch die Ober-Postdirectionen, die überwachenden Bezirksbehörden, und