



Transportieren, Telegraphieren, Telefonieren

Pionierleistungen der Bayerischen Staatspost



Transportieren, Telegraphieren, Telefonieren
Pionierleistungen der Bayerischen Staatspost

Staatliche Archive Bayerns
Kleine Ausstellungen
Nr. 45

Transportieren, Telegraphieren, Telefonieren Pionierleistungen der Bayerischen Staatspost

Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs



München 2014

Staatliche Archive Bayerns – Kleine Ausstellungen
hrsg. von der Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns

Schriftleitung: Christian Kruse
Redaktionelle Mitarbeit: Claudia Pollach

Nr. 45: Transportieren, Telegraphieren, Telefonieren. Pionierleistungen der Bayerischen Staatspost.

Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs.

Konzeption und Bearbeitung: Edeltraud Weber

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, 12. November bis 30. Dezember 2014

Bildnachweise Umschlag: Briefmarken (Kat.-Nr. 8a),
Vorderseite (Kat.-Nr. 20a), Rückseite (Kat.-Nr. 16a)

© Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, München 2014

Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Karin Hagendorn

Druck: Verlagsdruckerei Schmidt GmbH, 91413 Neustadt a. d. Aisch

ISSN 1434-9868

ISBN 978-3-938831-51-9

Inhalt

Vorwort	9
Kleiner Streifzug durch die Geschichte der Bayerischen Staatspost (1808 bis 1920).....	13
1803–1808: Der Übergang der Thurn- und Taxisschen Reichspost an das Königreich Bayern.....	13
1808–1848: Anfangsjahre der Staatspost.....	15
Poststationen und Postverbindungen (Postkurse).....	17
Postbeziehungen zum Ausland und zu den Bundesstaaten	20
Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins und des Weltpostvereins.....	21
1870/1871: Die Post als bayerisches Reservatrecht nach dem Beitritt Bayerns zum Deutschen Reich.....	24
Postreformen im Handelsministerium: Einführung der Briefmarken	25
Vereinigung von Post und Bahn.....	27
Telegraphie.....	29
Telefon	32
1904–1920: Postreformen im Verkehrsministerium: Verwaltungsreform, Einführung der Motorpost.....	34
Technische Erfindungen, Luftpost, Funknetz	35
Personal	36
Postbau	38
Verreichlichung der Staatspost am 1. April 1920	40
Fazit.....	40

Das Postarchiv – Stationen einer Bestandsgeschichte	42
Vorläufer des Postarchivs – die Pertinenzbestände „Generalregistratur-Postwesen“ und „Postakten“	42
Die Entstehung des Postarchivs – stabile Registraturen der königlichen Ministerien und Zentralbehörden	44
1920–1945: Aufbau des Postarchivs durch die „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ im ehemaligen Verkehrsministerium.....	45
1945–1985: Fortführung des Postarchivs bei der Oberpost- direktion München	49
1985–1999: Auflösung des Postarchivs.....	51
1999–2013: Analyse und Bestandsbildung im Bayerischen Hauptstaatsarchiv	52
Ministerien – Zuständigkeiten im fliegenden Wechsel	54
Zentralbehörden – Überlieferungsverluste bis zum Jahr 1886.....	56
Das Postarchiv für Nordbayern.....	59
Zusammenfassung und Ausblick	60
 Katalog.....	 63
 Literatur, gedruckte Quellen und Quellen im Internet	 111

Leihgeber:

München, Staatsarchiv München

Nürnberg, Museum für Kommunikation Nürnberg

Privatbesitz

Danksagung:

Klaus-Peter Baschke, Museumsstiftung Post und Telekommunikation, Nürnberg

Dr. Ulrike Hofmann, Bayerisches Hauptstaatsarchiv

Dr. Gerhard Immler, Bayerisches Hauptstaatsarchiv

Dr. Markus Schmalzl, Bayerisches Hauptstaatsarchiv

Dr. Christian und Dr. Hildegund Weber, Ingolstadt

Verein der Freunde und Förderer des Bayerischen Hauptstaatsarchivs e.V.

Abkürzungen:

BayHStA Bayerisches Hauptstaatsarchiv

MA Außenministerium

MA KuPl Außenministerium, Karten und Pläne

MH Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten

MHIG Ministerium für Handel, Industrie und Gewerbe

MV I Verkehrsministerium I

OBB KuPl Oberste Baubehörde, Karten und Pläne

OBB Photos Oberste Baubehörde, Photos

OPD Oberpostdirektion

GVBl Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern

RBl Regierungsblatt für das Königreich Bayern

Vorwort

Am 1. April 1920 war in der Münchener Tagespresse zu lesen, dass ein Übergang der bayerischen Post auf das Deutsche Reich noch unter Vorbehalt stehe. Die zuständigen parlamentarischen Gremien des Reiches hätten nämlich bislang über den entsprechenden Staatsvertrag nicht beschlossen. Allerdings übernehme das Reich jetzt, zu Beginn des neuen Haushaltsjahres, schon die Einnahmen und Ausgaben der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung. Bayerische Briefmarken blieben unverändert noch eine knappe Woche gültig, danach sollten sie mit dem Überdruck „Deutsches Reich“ Verwendung finden. Es gab auch eine Übergangsfrist für den Umtausch, und die Briefmarkensammler konnten für geraume Zeit bei einer Verkaufsstelle in München weiter bayerische Wertzeichen beziehen. Rund dreieinhalb Wochen später nahm die nach dem Kapp-Putsch nach Berlin zurückgekehrte deutsche Nationalversammlung die mit Bayern und Württemberg ausgehandelten Postverträge an.

Der Bayerische Landtag hatte bereits am 19. März 1920 mehrheitlich seine Zustimmung zum Übergang von Post und Telegraph auf das Deutsche Reich kundgetan. Einige Tage darauf war dies auch für die Eisenbahnen geschehen. In den politisch stürmischen Tagen des Frühjahres 1920 fand die Übergabe der bayerischen Verkehrsverwaltung in die Regie des Reiches nicht jene Aufmerksamkeit, wie sie vielleicht dem Ende einer über hundertjährigen Ära angemessen gewesen wäre. Freilich hatte man sich in den Jahren zuvor schon von etlichen bayerischen Hoheitsrechten und Institutionen verabschiedet.

Eine Verordnung von König Max I. Joseph vom 1. März 1808 hatte die staatliche Regie für das Postwesen in ganz Bayern festgelegt. Wenige Tage zuvor hatte der regierende Fürst von Thurn und Taxis auf die weitere Ausübung des Postregals im Königreich verzichtet. Auch wenn die freundschaftlichen Formen bei diesem Wechsel des Dienstherrn betont wurden, so gab es natürlich machtpolitische Aspekte. Für das neue Bayern war der Betrieb eigener Staatsposten eines der Mittel zur Festigung seines ganz vielfältig zusammengesetzten Territoriums. Die Thurn und Taxische Post hingegen war aus diesem Blickwinkel ein Überbleibsel des Alten Reiches, und die Fürsten galten als Parteigänger Österreichs, das die Postwege reichlich für sei-

ne Zwecke genutzt hatte. Für den strapazierten bayerischen Staatshaushalt erwartete man sich im Übrigen reichliche Einnahmen. Noch beim Abgang auf die weiß-blaue Post im März 1920 hob der Berichterstatter des Finanzausschusses im Bayerischen Landtag hervor, dass man besser als die seit 1871 bestehende Reichspostverwaltung gewirtschaftet habe.

Ein 1908 veröffentlichter Rückblick des bayerischen Verkehrsministeriums auf hundert Jahre Staatspostbetrieb verwies darauf, was Post- und Personenbeförderung, Telegraph und Telefon für die Entwicklung des Landes erbracht hätten. Zeugen des zügigen Fortschrittes vor allem in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts sind bis heute einige ehemalige Postbauten im Stile von Neurenaissance und Neubarock. Manchmal sind dort noch Zwecke beheimatet, die der einstigen Post verwandt sind, manchmal dienen Schalterhallen und Lichthöfe als Einkaufszentrum oder Hotellobby. So wie sich die Fürsten von Thurn und Taxis mit ihrem mediatisierten Status zu rechtgefunden hatten, so blickte auch die Staatspost zu Beginn des 20. Jahrhunderts wohlwollend auf ihre vorbayerische Vergangenheit zurück. In der oberen Arkadengalerie des eben im Jahre 1908 fertig gestellten Gebäudes der Oberpostdirektion Augsburg zeigten – heute übertünchte – Wandgemälde von August Brandes die Vorläufer des damaligen Neubaus. Dieser war an der Stelle eines ehemaligen Thurn und Taxisschen Oberpostamtes errichtet worden.

Der vorliegende Katalog gibt einen Eindruck von der Vielzahl der Aufgaben, die sich der bayerischen Staatspost stellten. Archivamt-frau Edeltraud Weber hat die Ausstellung konzipiert und mit großer Akribie den Katalog verfasst. Am Anfang dieser Geschichte standen noch Postställe, Kutschen und Estafetten, an deren Ende dann das zentrale „Amt“, der motorisierte Omnibus und der Selbstwählverkehr am Fernsprecher. Grundlage dafür, diesen Bogen zu spannen, waren die Ordnungsarbeiten an den Akten der Postarchive München und Nürnberg, die zehn Jahre in Anspruch nahmen. Ziel für das Bayerische Hauptstaatsarchiv war es dabei, die in diesen Beständen enthaltenen Unterlagen der Ministerien und Zentralbehörden, die zwischen 1808 und 1920 für das bayerische Post- und Telegraphenwesen zuständig gewesen waren, den entsprechenden Fonds zuzuweisen, klare Strukturen aufzubauen und den Akteninhalt besser zu erschließen. Am Abschluss dieser Aufgabe steht nun die Ausstellung.

Postarchive sind als Spartenarchive entstanden und gewachsen. Die Spartenarchive in den Bereichen der Verkehrsverwaltung waren ein Zeugnis des im 19. Jahrhundert entwickelten Bewusstseins von Eisenbahnern und Postlern, Beförderer des wirtschaftlichen und technischen Fortschritts zu sein. Auch außerhalb Deutschlands waren und sind diese Archive verbreitet. Dorthin kamen persönlich engagierte und spezialisierte Benützer. Die bayerische Staatspost war innerhalb der Staatsverwaltung ein Behördenzweig. Der jetzt bei den Beständen erreichte Ordnungszustand entspricht der Gliederung und dem Dienstgang der Behörden, die für die Aufgabenerfüllung der Staatspost unmittelbar verantwortlich waren. Daraus ergeben sich auch bessere Auswertungsmöglichkeiten für den Forscher. Dass es sich dabei nicht lediglich um graues, auf Schreibpulten entstandenes und unter Stempeln weitergereichtes Schriftwerk handelt, sondern um Zeugnisse von gelebtem Leben, davon können sich Ausstellungsbesucher und Leser überzeugen.

Dr. Gerhard Hetzer
Direktor des Hauptstaatsarchivs



Kat.-Nr. 6c

Kleiner Streifzug durch die Geschichte der Bayerischen Staatspost (1808 bis 1920)

1803–1808: Der Übergang der Thurn- und Taxisschen Reichspost an das Königreich Bayern

Am 17. Februar 1808 schickten König Max I. Joseph und sein Minister Maximilian von Montgelas den jungen Postkommissär Karl Joseph Freiherr von Drechsel (1772–1832) mit einem heiklen Auftrag in die ehemalige Reichsstadt Regensburg.¹ Von Drechsel² sollte den bisherigen Inhaber des Postregals in Bayern, Fürst Alexander von Thurn und Taxis, dazu bewegen, seinen endgültigen Verzicht auf das „Postfreitum“ im neuen Königreich zu erklären. Der König und Montgelas gaben dem Gesandten noch die Anweisung mit auf den Weg, „dass Ihr diesen Auftrag mit Klugheit, jedoch mit der erforderlichen Festigkeit vollziehen werdet“ und im Falle einer Weigerung, Drechsel sich nach München zurückbegeben sollte, „worauf wir dann des weiteren beschließen werden“.³ Man war sich der Reaktion des Fürsten nicht ganz sicher – Alexander von Thurn und Taxis fügte sich jedoch in sein Schicksal und unterzeichnete die vorbereitete Verzichtserklärung am 28. Februar 1808.⁴

¹ An neuerer Literatur grundlegend zur bayerischen Postgeschichte von 1808 bis 1850: Karin Amtmann, *Post und Politik in Bayern 1808–1850. Der Weg der königlich-bayerischen Staatspost in den Deutsch-Österreichischen Postverein* (Miscellanea Bavarica Monacensia 181), München 2006. Ausführlich dokumentiert aus einem internen und zeitgenössischen Blickwinkel die Post-, Telegraphen- und Telefongeschichte eine vom Verkehrsministerium zum 100-jährigen Jubiläum der Staatspost publizierte Festschrift: K. B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hrsg.), *Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost*, 1. März 1808 – 31. Dezember 1908. Mit einer Darstellung der Entwicklung des staatlichen Telegraphen- und Telephonwesens bis in die Gegenwart. Nachdruck der Ausgabe von 1908, ergänzt durch Beiträge von Helmut Thiel und Willi Feudel sowie einem Vorwort und Quellenverzeichnissen, München 1982.

² Vgl. Otto Veh, Drechsel Graf von (seit 1817). In: *Neue Deutsche Biographie*, Band 4, Berlin 1959, S. 105 und Otto Veh, Karl Joseph Graf von Drechsel, königlich bayerischer Generaldirektor, 1806–1817. In: *Archiv für Postgeschichte in Bayern* 12 (1936, Heft 1) S. 326–332.

³ BayHStA, MA 108571: Übergang des Postwesens der Fürsten von Thurn und Taxis an Bayern, 1805–1808.

⁴ BayHStA, Bayern Urkunden 1775/2.

Der Niedergang des Alten Reiches nach dem Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803 läutete hinsichtlich der bayerischen Gebiete den Verlust des Postregals, das seit 1664 als kaiserliches Privileg und Lehen an das Haus Thurn und Taxis verliehen war, ein. Nach mehreren Verträgen mit dem Haus Thurn und Taxis im Jahr 1804 begann das mit Napoleon im Bündnis stehende Kurfürstentum bereits am Ende des Jahres 1805 durch einen Erlass des General-Landeskommissariats an die Kurfürstliche Polizeikommission mit der Übernahme der Postanstalten der Fürsten von Thurn und Taxis in Staatsregie.⁵ Mit Vertrag vom 14. Februar 1806 wurde die Ausübung des Postregals unter staatlicher Aufsicht noch einmal als Thronlehen gegen eine Pacht von 15.000 Gulden an Alexander verliehen, der den Titel Erblandpostmeister erhielt. An die Taxisschen Oberpostämter ordnete man königliche Kommissäre ab, die dem Ministerialdepartement des Äußeren unterstellt waren, nicht zuletzt auch zur Überwachung des durch Bayern gehenden Postverkehrs mit dem österreichischen Kaiserhaus. Die Verwaltung der Posten in den Provinzen Tirol und Vorarlberg, die nach den napoleonischen Siegen an Bayern abgetreten worden waren, übernahm der Staat sofort in Eigenregie, um die Herrschaft dort stabilisieren zu können. Ebenso gingen die Postanstalten in den neu zu Bayern gekommenen Gebieten in Franken und Schwaben direkt in staatliche Verwaltung über.

Mit Verordnung vom 1. März 1808⁶ wurde schließlich die gesamte Post im neuen Bayern zur Staatsanstalt erklärt und gänzlich in die eigene Verwaltung überführt. Das Personal der Taxisschen Reichspost wurde weitgehend übernommen, ebenso die als Vertragspartner engagierten Postverwalter in den Postexpeditionen und Posthaltereien. Die Generalpostdirektion in Regensburg führte die Geschäfte noch bis zum 1. Juli 1808, dann gingen diese an die Generaldirektion der Posten, dann die Postsektion über, die beim Ministerium des Äußeren und des Königlichen Hauses neu gegründet wurde.⁷

Der endgültige Verzicht auf die Posthoheit wurde dem Fürstenhaus mit der Zusage einer Entschädigung von 100.000 Gulden bis zum Jahr 1828 und dem Titel eines Erb-Reichsoberpostmeisters (seit 7. Juli 1808 Kronoberstpostmeister) erleichtert. Einen Großteil dieser vom

⁵ Wie Anm. 3.

⁶ RBI 1808, Sp. 1281–1289.

⁷ Einrichtung als Postsektion beim Außenministerium, RBI 1808, Sp. 2261.

Staat in bar nicht aufzubringenden Entschädigung leistete das Königreich durch die Überschreibung des säkularisierten Benediktinerklosters St. Emmeram in Regensburg mit seinen Ländereien an die Fürstenfamilie. St. Emmeram ist noch heute der Hauptwohnsitz der Familie von Thurn und Taxis. Die Ehefrau des Kronoberstpostmeisters, Fürstin Therese Mathilde Amalie von Thurn und Taxis (geb. Herzogin zu Mecklenburg-Strelitz), versuchte das Schicksal ihres Hauses mit einer persönlichen Vorsprache bei Napoleon in Paris im Jahr 1809 noch einmal zu wenden, hatte aber keinen Erfolg.⁸ Auch wenn es ihr für Bayern nicht gelang, blieb dem Fürstenhaus Thurn und Taxis nach der Neuregelung auf dem Wiener Kongress, auf dem auch die Fürstin ihren Einfluss indirekt geltend machen konnte, die Posthoheit im Rahmen von Pachtverträgen in folgenden 17 späteren Mitgliedsstaaten und -städten des Deutschen Bundes erhalten: Württemberg, Kurhessen, Großherzogtum Hessen, Hessen-Nassau, Freie Stadt Frankfurt, Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, Fürstentümer Reuß, Fürstentum Hohenzollern, Fürstentümer Lippe-Detmold und Schaumburg-Lippe, Fürstentum Schwarzburg und der Kanton Schaffhausen.⁹ Diese Regelung galt bis zur Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins im Jahr 1850.

1808–1848: Anfangsjahre der Staatspost

Seit 1817 führte die Generaladministration der Posten¹⁰, die anstelle der Postsektion als Zentralbehörde eingerichtet wurde, in Zuständigkeit des Außenministeriums alle Geschäfte im Postbereich.

Die ersten Jahre des Aufbaus einer staatlichen Postadministration in Bayern standen vor allem im Zeichen der politischen Sicherung des Postregals, das als wesentliches Hoheitsrecht zum Ausbau der Souveränität in den neu erworbenen Gebieten in Schwaben, Franken und der Pfalz betrachtet wurde. Um Einblicke in die Nachrichtenströme

⁸ BayHStA, MA 108574: Bestrebungen der Fürstin Amalie von Thurn und Taxis in Paris bei Napoleon um die Rückgabe des Postregals innerhalb des Rheinbundes, 1809–1811.

⁹ Amtmann (wie Anm. 1) S. 65.

¹⁰ Formationsverordnung vom 31. Juli 1817, RBI Sp. 724–739.

der jeweiligen Bündnisgegner und -partner zu erhalten¹¹, war die Postüberwachung („Correspondance-Surveillance“)¹² als staatlich abgeseignete Spionage ein wichtiges Mittel, auf das auch der Nachfolger von Max I. Joseph, König Ludwig I., später in den unruhigen Jahren des Vormärz nicht verzichten wollte.

Neben der Postüberwachung war das sogenannte „Postdebit“, eine staatliche Konzession für den Vertrieb und die Spedition von Zeitungen, ein geeignetes Polizeimittel zur Regulierung von öffentlicher Meinungsbildung. In den 1830er und 1840er Jahren machte das beunruhigte Königshaus und dessen Regierung davon häufig Gebrauch. Das Zeitungs- oder Postdebit der Postverwaltung unterlief damit die eigentlich mit der Verfassung von 1818 zugesicherte Pressefreiheit.¹³ Die Verbreitung von Zeitungen und Zeitschriften politisch Andersdenkender konnte so unterbunden werden.¹⁴ Erst im Rahmen der Revolution von 1848 kam es zur Aufhebung des Postdebits und zur tatsächlichen Gewährung von Pressefreiheit.

Selbstverständlich war auch zum Teil der Aspekt der Post als neue staatliche Einnahmequelle im Fokus der Regierung. Dies trat in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unter anderem mit einem zweimaligen Ressortwechsel des Postwesens vom Außen- zum Finanzministerium (1826–1832¹⁵ und 1847–1848¹⁶) in den Vordergrund. Besonders Ludwig I., zu dessen Regierungsantritt die Post erstmals dem Finanzministerium zugeordnet wurde, nutzte die nicht vom Landtag zu genehmigenden Überschüsse aus den Posteinnahmen für seine leidenschaftliche Bautätigkeit in München. Notwendige Reformen der Posttarife, der Ausbau und die Reparatur der für die Postlinien so wichtigen Straßen, die in großen Teilen des Landes in sehr schlechtem Zustand waren, sowie die Modernisierung der Kutschen (Eilwagen) fanden unter seiner Regierungszeit zumindest langsamer statt als in

¹¹ Amtmann (wie Anm. 1) S. 16.

¹² Vgl. zur Postüberwachung: BayHStA MA 108909, MA 108910, MA 108920.

¹³ Amtmann (wie Anm. 1) S. 146.

¹⁴ Zum Beispiel: BayHStA, MA 25035: Wiederbewilligung des Postdebits der Ulmer Schulpost; BayHStA, MA 109630: Beschwerde des ehemaligen Pfarrers Dr. Carl Riedl in Bayreuth wegen Versagung des Postdebits für die von ihm herausgegebene Zeitung („Politische Zeitung“).

¹⁵ Verordnung die Formation der Ministerien betreffend vom 13. Dezember 1825, RBI Sp. 978–1011.

¹⁶ Verordnung vom 1. Dezember 1847, RBI Sp. 1022–1023.

anderen deutschen Postverwaltungen.¹⁷ Die dafür notwendigen Investitionen fielen immer wieder einem vom König auferlegten Sparakt zum Opfer.

Poststationen und Postverbindungen (Postkurse)

Unter diesen Vorzeichen wurden Poststationen und Postlinien in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst eher zögerlich ausgebaut. Erst nach 1848 gewann die Entwicklung an Schwung.¹⁸ Ein Schwerpunkt lag zunächst vielmehr im klassischen dreistufigen Ausbau der Postverwaltung¹⁹, deren Struktur sich weitgehend der Kreiseinteilung und den heutigen Regierungsbezirken anglich.²⁰ Kleinere Regierungsbezirke wurden auch zeitweilig unter einem Oberpostamt zusammengefasst.²¹

Zu den 1808 geschaffenen beziehungsweise von der Thurn- und Taxischen Post übernommenen Postmittelbehörden²² in Innsbruck (1806–1810), München (1808–1995), Augsburg (1808–1945) und Nürnberg (1808–1995) kamen die nur kurzlebigen Oberpostämter²³ in Salzburg (1810–1814) und Bayreuth (1810–1814) sowie die über längere Zeiträume bestehenden Verwaltungen in Regensburg (1810–1826, 1834–1943, 1945/46–1995),²⁴ Würzburg (1814–1831, 1834–1945),

¹⁷ Stefan Kley, Post- und Telegrafwesen (19./20. Jahrhundert). In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_44571 (18.9.2012) (aufgerufen im Mai 2014).

¹⁸ Vgl. Repertorium Außenministerium MA 41, Gliederungspunkt: 8.2. Errichtung und Auflösung von Poststationen (Stationsakten) und MF 30, Gliederungspunkt 5. Postbetrieb (Poststationen und -ställe).

¹⁹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 4–19.

²⁰ Vgl. dazu auch: Hans Deinhardt, Die Mittelbehörden der Post in Bayern von 1808 bis 1.4.1950 (bzw. 1.1.1956). In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1978, S. 239–246, S. 299–326 und 1979 S. 19–35, S. 77–81.

²¹ Max Piendl, Post. In: Wilhelm Volkert (Hrsg.), Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799–1980, München 1983, S. 250–256, hier S. 252.

²² Bekanntmachung zur Umbenennung der Oberpostämter in Oberpostdirektionen vom 21.3.1907, GVBl S. 109.

²³ Wikipedia: Oberpostdirektion: Liste aller Oberpostdirektionen in Deutschland, <http://de.wikipedia.org/wiki/Oberpostdirektion> (aufgerufen im April 2014).

²⁴ 1934–1945: Umbenennung in Reichspostdirektionen; ab 1946 wieder: Oberpostdirektionen.

Speyer (1816–1826, 1858–1943), Bamberg (1851–1943) und Landshut (1851–1868, 1905–1943).²⁵

Je nach Größe und Organisationsform waren den Oberpostämtern auf der unteren Ebene Postämter und Postverwaltungen nachgeordnet. Die meist kleineren Postexpeditionen, Posthaltereien, Briefsammlungen und Relaisstationen waren auf Vertragsbasis an Privatpersonen verliehen. Erst im Jahr 1898²⁶ wurden die Poststellen der unteren Verwaltungsebene, der Größe des Geschäftsumfangs entsprechend, in Postämter I., II. und III. Klasse umbenannt. Soweit die Poststellen auf Vertragsbasis von Privatpersonen betrieben wurden, hießen sie ab diesem Zeitpunkt Postagenturen oder Posthilfsstellen.

Die Ausweitung der Postanstalten in Bayern von zunächst wenigen Poststationen in größeren Städten entlang der alten Reichspostlinien zu einem engmaschigen und flächendeckend verbindenden Kommunikationsnetz im Jahr 1920 lässt sich anschaulich anhand von Zahlen nachvollziehen.²⁷

Jahr	1808	1834	1859	1886	1896	1898	1908	1913	1920
Zahl der Postanstalten	233	290	813	1531	2225	2820	5151	5355	5282

Bei den Postverbindungen wollte man zunächst durch die Trennung von Personen- und Frachtverkehr eine Beschleunigung der Fahrtzeiten erreichen.²⁸ Zum rascheren Transport von Briefen und Personen wurde im Jahr 1826 deshalb erstmals eine Eilwagenverbindung zwischen Nürnberg und Hof eingerichtet.²⁹ Die Eilwagenkurse verkehrten mit Fuhrwerken, die leicht und für den Personen- und den Posttransport geeignet waren, mit einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu zehn Kilometern pro Stunde und erfuhren in den nächsten Jahrzehnten eine starke Ausdehnung. Bei den bereits von den Fürsten

²⁵ Vgl. Homepage der Staatlichen Archive Bayerns: Beständeübersichten der bayrischen Staatsarchive, <http://gda.bayern.de/archive/bestaende> (aufgerufen im Mai 2014).

²⁶ GVBl S. 597.

²⁷ Rückblick (wie Anm. 1) S. 4–19: die Tabelle wurde aus den dort genannten Zahlen erstellt.

²⁸ Ebd. S. 81–91.

²⁹ Ebd. S. 83.

von Thurn und Taxis übernommenen Städteverbindungen kam es zu einer Verkehrsverdichtung, wobei besonderes Augenmerk auf die Einbeziehung der Verbindungen zu den größeren Städten in den neu erworbenen Landesteilen gelegt wurde.

Die Verwendung des Posthorns als Signal an alle anderen Fuhrwerke zum Ausweichen war auf den Straßen und Wegen ein wichtiges Privileg der Staatspost.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden Pferde und Fuhrwerke (Kutschen) hauptsächlich von den per Vertrag verpflichteten Postillionen und Posthaltern unterhalten. Die Postverwaltung gewährte lediglich einen Unterhaltszuschuss. Später übernahm die Postverwaltung die Haltung von Pferden und Fuhrwerken in den Postställen häufig in eigene Regie. Ab dem Jahr 1842 kamen die ein- oder zweispännigen leichten Kariolwägen mit zwei bis drei Sitzplätzen zum Einsatz. Diese konnten insbesondere in den verkehrsärmeren ländlichen Gebieten für den Personen- und den Posttransport genutzt werden. Ab 1857 wurden für die Personenbeförderung auf vielbefahrenen Strecken größere Fuhrwerke, genannt Postomnibusse, verwendet, die bis zu elf Personen transportieren konnten. Die etwas leichtere Bauart der auch zum Personentransport geeigneten „Berlinen“ bot immerhin noch für vier bis acht Personen Platz. Zwischen 1851 und 1908 nahm die Menge der für die Post im Einsatz befindlichen Wägen um das Achtfache zu, die Anzahl der staatlichen Postställe und der dort gehaltenen Postpferde verdoppelte bzw. dreifachte sich.³⁰

Dies zeigt, dass die klassische Postkutsche bis ins 20. Jahrhundert hinein trotz des Bedeutungsgewinns von Bahn und Motorpost einen festen Platz unter den Verkehrsmitteln der königlichen Post besaß und insbesondere für den Verkehrsanschluss von ländlichen und bevölkerungsärmeren Gebieten im Flächenstaat Bayern wichtig war.

³⁰ Ebd. S. 89.

Postbeziehungen zum Ausland und zu den Bundesstaaten³¹

Neben dem inneren Ausbau und der Integration der Postadministration in allen Landesteilen oblagen dem jungen Königreich die vertraglichen Regelungen zum Posttransport mit den Staaten des Deutschen Bundes und dem benachbarten Ausland.³² Gestern wie heute wurde die Verkehrspolitik Bayerns von seiner Lage als Binnen- und Transitland bestimmt.

Seit dem Wiener Kongress trennte württembergisches und badisches Gebiet das rechtsrheinische Bayern von der linksrheinischen Pfalz. Für die Einbindung der bisher unter französischer Verwaltung regierten Pfalz in die bayerische Staatsverwaltung und für den daraus sich ergebenden Verkehrs- und Nachrichtenfluss waren Verträge mit Württemberg (1809), dessen Post noch bis 1851 vom Haus Thurn und Taxis betrieben wurde, und Baden (1818 und 1835) notwendig.

Die Schweiz war während der Neuordnung Europas am Beginn des 19. Jahrhunderts für Bayern zur Umgehung der Briefüberwachung durch das damals verfeindete Österreich als Transitland in den Süden wichtig, so dass die Postbeziehungen bereits 1810 durch Abkommen mit einzelnen Kantonen gesichert wurden. Am Bodensee wurde mit den Dampfschiffen „Ludwig“ und „Concordia“ 1837 eine regelmäßige Post-Schiffverbindung zwischen Lindau und Romanshorn ins Leben gerufen.³³ Nach dem Beitritt Bayerns zum Deutsch-Österreichischen Postverein regelten die Lindauer Übereinkunft vom 23. April 1852 und der Postvertrag vom 11. April 1868, der bis 1900 Gültigkeit besaß, den Postverkehr mit der Schweiz.³⁴

Die Postbeziehungen zu Frankreich legten Staatsverträge von 1821, 1847 und 1858 fest, ehe durch den Beitritt Bayerns zum Deutschen Reich und aufgrund des vorangegangenen Deutsch-Französischen Krieges von 1870/1871 diese Abkommen außer Kraft gesetzt wurden und in die Regelungshoheit des Reiches fielen.

³¹ Grundlegend dazu: Amtmann (wie Anm. 1) S. 93–129.

³² Rückblick (wie Anm. 1) S. 134–152.

³³ BayHStA, Generaladministration der Posten 17–22.

³⁴ Reichsgesetzblatt 1871, S. 63 ff.; als Teil des Reservatrechts konnte Bayern nach Artikel 52 der Reichsverfassung die Postbeziehungen mit der Schweiz und Österreich-Ungarn im Rahmen der geltenden Verträge bis 1920 eigenständig regeln.

Mit Preußen und den Thurn und Taxisschen Postverwaltungen, die in den meisten deutschen Klein- und Mittelstaaten die Postverwaltungen bis zur Übernahme durch Preußen im Jahr 1867 betrieben, kamen in den Jahren 1816, 1830 und 1834 zum Teil multilaterale Abkommen zustande. Diese sollten dem Verkehr der bayerischen Posten nach Preußen, der sich durch mehrere Postgebiete erstreckte, freiere Bahn verschaffen.

Als wichtiger Nachbar blieb schließlich noch die Großmacht Österreich im Süden, mit der es sich auch postalisch zu verständigen galt. Nach zähen und langwierigen Verhandlungen kam es am 15. März 1819 und am 30. Juli 1842 zu Vertragswerken, die sich für Bayern vor allem bei den Transiteinnahmen auf lange Frist zum Nachteil auswirken sollten.³⁵ Daraufhin verfolgte die bayerische Postverwaltung das Ziel einer gemeinsamen „großdeutschen“ Postkonferenz und der Gründung eines gesamtdeutschen Postvereins umso intensiver.

Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins³⁶ und des Weltpostvereins

Die Bemühungen Bayerns, seinen Postverkehr durch bi- und multilaterale Vertragswerke mit den Bundes- und den Nachbarstaaten zu regeln und zu kontrollieren, mussten aufgrund der hohen Zahl an Postverwaltungen innerhalb der Klein- und Mittelstaaten und der Großmächte Preußen und Österreich Stückwerk bleiben. Nach der erfolgreichen Gründung des Zollvereins im Jahr 1833 – ohne Österreich – wuchs bei der Bevölkerung, aber auch bei der Postadministration die Unzufriedenheit mit den hohen Porto- und Tarifsätzen im Postverkehr und mit der „Kleinstaaterei beim Postwesen“, die sich in zuletzt 41 selbständigen Postanstalten in Deutschland ausdrückte.³⁷ Im Vormärz zählten zu den Wortführern für eine Vereinheitlichung des Postgebiets und einer damit einhergehenden Erleichterung des Postverkehrs und des Informationsflusses auf der ministeriellen Ebene Ludwig Freiherr von Brück³⁸ und innerhalb des Landtags und der

³⁵ Amtmann (wie Anm. 1) S. 117–129.

³⁶ Rückblick (wie Anm. 1) S. 136 ff.

³⁷ Amtmann (wie Anm. 1) S. 260.

³⁸ Otto Veh, Ludwig Freiherr von Brück, Generaldirektor der Bayerischen Verkehrsanstalten, 1851–1869. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1950 (Heft 2) S. 46–53.

Gruppe der Firmengründer und Unternehmer, die im neuen Bayern an politischem Gewicht gewann, der aus Schweinfurt stammende Industrielle und Landtagsabgeordnete Wilhelm Sattler (1784–1859).³⁹ Bei Ludwig I. stießen diese Forderungen zunächst wie viele andere politische Desiderate auf Widerstand.

Nach dem Herrscherwechsel im Revolutionsjahr 1848 kam es dann jedoch rasch zu einer Neuorientierung im gesamten Verkehrsbereich, der auch bei den internationalen Postbeziehungen zu Ergebnissen führte.⁴⁰

Der Teilnahme Bayerns an einer Postkonferenz in Dresden im Jahr 1847 stimmte noch Ludwig I. unter der Bedingung zu, dass für Bayern keine finanziellen Nachteile durch eine Einigung entstehen dürften.⁴¹ Die Ziele eines angestrebten Postvereins waren ein einheitlicher niedriger Portosatz, kürzere Transportwege, Abschaffung des Transitportos und die Vereinheitlichung von Maßen, Gewichten und Entfernungsangaben.⁴²

Die revolutionären Unruhen in den Jahren 1848 und 1849 verhinderten zunächst die Umsetzung des Dresdner Schlussprotokolls vom 3. Februar 1848.⁴³ Mehr als zwei Jahre später konnte am 6. April 1850 schließlich die Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins stattfinden, dessen Regelungen am 26. April 1850 von Maximilian II. ratifiziert wurden.⁴⁴ Bayern agierte im Sinne der „Triasidee“ des neuen Königs Maximilian II. bei den Verhandlungen ausgleichend zwischen den Großmächten Preußen und Österreich.⁴⁵ Letztendlich

³⁹ Amtmann (wie Anm. 1) S. 303–307.

⁴⁰ Rückblick (wie Anm. 1) S. 303.

⁴¹ Amtmann (wie Anm. 1) S. 249.

⁴² Rückblick (wie Anm. 1) S. 83, S. 137–138. Maß: die deutsche geographische Meile (7,42 km) wurde als einheitlicher Maßstab eingeführt, bisher galt in Bayern als Entfernungsmaß die Poststunde (3,707 km), 4 Poststunden entsprachen einer „Post“ oder „Poststation“; Gewicht: als einheitliches Gewicht wurde das Lot, das 16,666 Gramm entspricht, eingeführt; Brieffaxe: bei bis zu 10 Meilen Entfernung: 3 Kreuzer, 10–20 Meilen: 6 Kreuzer, ab 20 Meilen: 9 Kreuzer.

⁴³ Amtmann (wie Anm. 1) S. 265.

⁴⁴ Vgl. BayHStA, MA 108780: Gründung eines deutschen Postvereins, 1847–1861; BayHStA, Bayern Urkunden 2729: Postvertrag zwischen Bayern und Österreich, 6.4.1850, Berlin.

⁴⁵ Mitglieder des Postvereins waren neben Preußen, Österreich und Bayern: Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Schleswig-Holstein, Württemberg, Thurn- und Taxische Postverwaltung, Großherzogtum Hessen, Kurfürstentum Hes-

wurde der in Bayern bereits mit zwei Tarifreformen in den Jahren 1842 und 1849⁴⁶ deutlich gesenkte und vereinheitlichte Portosatz für das gesamte Vereinsgebiet nahezu übernommen und führte in allen Ländern zunächst zu Einnahmeverlusten. Diese wurden im Sinne einer Öffnung der Kommunikations- und Verkehrsnetze und bei einer neuen Sichtweise auf die Bedeutung von Verkehr und Kommunikation hingenommen. Die Erleichterung des Postverkehrs bewirkte tatsächlich eine relativ rasche Zunahme des Nachrichtenflusses, der die Einnahmen bereits nach einigen Jahren wieder steigen ließ. Im Rahmen von Postvereinskonferenzen, die regelmäßig in den Hauptstädten der Mitglieder stattfanden, wurde die Arbeit des Verbundes fortgeführt und ausgebaut.

Nach dem Krieg von 1866, der die Auflösung des Deutschen Bundes zur Folge hatte, kam es 1868 zur Auflösung des Postvereins. An seine Stelle traten neue Verträge mit Bayern und Württemberg sowie mit Österreich und Luxemburg, die der Norddeutsche Bund, in dem jetzt alle anderen noch selbständigen Postverwaltungen mit der preußischen vereinigt waren, abschloss.

Auf Anregung Heinrich von Stephans (1831–1897),⁴⁷ des später als „Bismarck der Post“ bezeichneten Gründers der Deutschen Reichspost, entstand am 7. Mai 1875 der Allgemeine Postverein, der am 31. Januar 1879 in den Weltpostverein mündete.⁴⁸ Die Bestimmungen des Weltpostvereins, der bis heute mit seinem Hauptsitz in Bern existiert und 191 Mitgliedsländer zählt, wirkten sich auch auf die bayerische Staatspost aus.⁴⁹

sen, Herzogtum Nassau, Hansestadt Bremen, Luxemburg, Braunschweig, Lübeck, Oldenburg.

⁴⁶ BayHStA, MH 16788: Regelung der inländischen Briefportotaxe: Frankomarken, Briefmarken, Korrespondenzkarten, 1842–1863.

⁴⁷ Hermann von Petersdorff, Stephan, Heinrich (v.). In: Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 54, Leipzig 1908, S. 477–501.

⁴⁸ Heli Ihlefeld – Wolfgang Lotz, Bilder aus der Postgeschichte, Heidelberg 1990, S. 95–135.

⁴⁹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 151.

1870/1871: Die Post als bayerisches Reservatrecht nach dem Beitritt Bayerns zum Deutschen Reich

Nach dieser Übergangszeit bedeutete der Beitritt Bayerns zum am 18. Januar 1871 in Versailles proklamierten Deutschen Kaiserreich für die Bayerische Staatspost eine Zäsur, aber noch nicht deren Ende. In Artikel 52 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 wurde das Post- und Telegraphenwesen als Reservatrecht⁵⁰ von der Reichsgesetzgebung ausgenommen.⁵¹

„[1] Die Bestimmungen in den vorstehenden Artikeln 48 bis 51 [auf die Reichspostverwaltung bezüglich] finden auf Bayern und Württemberg keine Anwendung. An ihrer Stelle gelten für beide Bundesstaaten folgende Bestimmungen.

[2] Dem Reiche ausschließlich steht die Gesetzgebung über die Vorrechte der Post und Telegraphie, über die rechtlichen Verhältnisse beider Anstalten zum Publikum, über die Portofreiheiten und das Posttaxwesen, jedoch ausschließlich der reglementarischen und Tarif-Bestimmungen für den internen Verkehr innerhalb Bayerns, beziehungsweise Württembergs, sowie, unter gleicher Beschränkung, die Feststellung der Gebühren für die telegraphische Korrespondenz zu.

[3] Ebenso steht dem Reiche die Regelung des Post- und Telegraphenverkehrs mit dem Auslande zu, ausgenommen den eigenen unmittelbaren Verkehr Bayerns, beziehungsweise Württembergs mit seinen dem Reiche nicht angehörenden Nachbarstaaten, wegen dessen Regelung es bei der Bestimmung im Artikel 49 des Postvertrages vom 23. November 1867 bewendet.

[4] An den zur Reichskasse fließenden Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens haben Bayern und Württemberg keinen Theil.“

Ein Übereinkommen vom 9. November 1871 zwischen der Reichspost und den Postverwaltungen von Württemberg und Bayern ordnete das Fortbestehen dieser Eigenständigkeit dann im Detail.

⁵⁰ Reichsgesetzblatt 1871, S. 63 ff.

⁵¹ Patrick Henßler, Reservatrechte. In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_44589 (25.11.2013) (aufgerufen im April 2014).

Für die innere Postorganisation bedeuteten die Jahre zwischen 1847 und 1851 ebenfalls eine Zäsur, die zu betrieblichen, administrativen und technischen Veränderungen führte.

Postreformen im Handelsministerium: Einführung der Briefmarken

Im Revolutionsjahr 1848 hatte König Ludwig I. die Regierungsgeschäfte an seinen Sohn Maximilian II. übergeben. Dieser sah in der innenpolitischen Forderung nach einer Belebung von Handel, Wirtschaft und Verkehr auch eine Chance für die Entwicklung Bayerns und griff nach der Gründung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten die Ideen zu einer Postreform⁵² auf, die im Landtag lebhaft diskutiert wurden.⁵³ Der Leiter der Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen Ludwig Freiherr von Brück⁵⁴, der auch den Beratungen zur Gründung des Postvereins beiwohnte, trieb nun unter der Leitung des neuen Außen- und Handelsministers Ludwig Freiherr von der Pfordten unter anderem die Einführung von Briefmarken voran.⁵⁵

Nach dem Vorbild Englands im Jahr 1840⁵⁶ setzte Bayern mit der Entwicklung der ersten Briefmarke⁵⁷ in Deutschland 1849 einen bis heute beachteten Meilenstein in der Postgeschichte.⁵⁸

Der Übergang vom „Porto“ einer Postsendung, das ursprünglich die Tarifgebühren dem Empfänger auferlegte, zum „Franko“ durch die Freimachung der Sendung mit einer Briefmarke „im linken oberen Eck eines Briefes“ durch den Absender sollte den Postverkehr beschleunigen und nicht zuletzt auch die Postämter entlasten. Deren

⁵² Vgl. BayHStA, MH 16788: Regelung der inländischen Briefportotaxe: Frankomarken, Briefmarken, Korrespondenzkarten, 1842–1863.

⁵³ Amtmann (wie Anm. 1) S. 292.

⁵⁴ Veh (wie Anm. 38) S. 46–53.

⁵⁵ Rückblick (wie Anm. 1) S. 127–128, S. 292–307.

⁵⁶ Bilder aus der Postgeschichte (wie Anm. 48) S. 71–94.

⁵⁷ Verordnung v. 5.6.1849, GVBl S. 183.

⁵⁸ Rückblick (wie Anm. 1) S. 127–128 und S. 293–294.

Räume waren für die Annahme der steigenden Brieffluten an den Schaltern oft nicht mehr ausreichend.⁵⁹

Mit den Ziffernmarken⁶⁰, die dem Graveur Peter Haseney (1812–1869) zugeschrieben werden, zum Preis von einem, drei und sechs Kreuzern kamen ab 1. November 1849 die ersten Briefmarken in Gebrauch, unter denen die Ein-Kreuzer-Marke – der „Schwarze Einser“ – unter den Philatelisten besonders begehrt ist. Trotz der Skepsis gegenüber dieser Neuerung, die sowohl beim Publikum als auch beim Postpersonal zunächst verbreitet war, setzte sich die Frankierung im Inlandsverkehr nach einer relativ kurzen Anlaufzeit durch.

Ab 1854 konnten auch die ins Ausland gehenden Briefe frankiert werden, da in den meisten Ländern des Deutsch-Österreichischen Postvereins zu diesem Zeitpunkt die Briefmarken ebenfalls eingeführt worden waren.

Neben der häufigen Veränderung der Tarife und der Farben bei den Briefmarkenreihen fand in Bayern zwischen 1849 und 1920 insgesamt viermal ein Wechsel des Grundmotivs für die Abbildungen auf den Marken statt:

1. 1849–1866: Ziffern
2. 1867–1910: Landeswappen
3. 1911–1920: Herrscherporträts von Prinzregent Luitpold und König Ludwig III.
4. 1920: Abschiedsserie mit allegorischen Darstellungen (unter anderem: Pflüger, Sämann, Bogenschütze, Bayerischer Löwe, Patrona Bavariae).

Die Entwertung der Briefe erfolgte durch das Postpersonal mit einem Orts-Stempel, der am 1. Oktober 1850 eingeführt wurde⁶¹, mehrmals seine Form wechselte (z.B. Rundform, Halbkreis und „Mühlrad“) und ab 1908 durch Stempelmaschinen ausgeführt wurde.

⁵⁹ Erwin Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1972 (Heft 2) S. 183–236.

⁶⁰ Ebd. S. 186: Nach Maderholz lässt sich nicht mehr zweifelsfrei klären, ob der Entwurf von Peter Haseney oder von Johann Georg Weiß stammt, der den Druck der ersten Briefmarkenbögen übernahm. Die Schriftzüge („weiss“) bzw. Initialen (PH) sind für beide Personen auf den Briefmarken als Sicherheitsmerkmal vermerkt.

⁶¹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 128–129.

Wichtig für den Erfolg der Briefmarke war die Möglichkeit zum Einwurf der Briefe in Briefkästen. Ein erster Versuch einer Aufstellung der aus Frankreich stammenden „Boîtes aux lettres“ in den größeren Postämtern im Jahr 1810 scheiterte.⁶² Im Jahr 1842 regelte eine Verordnung die Einrichtung von Briefkästen, die in den Schalterräumen an den Mauern befestigt wurden und von außen durch einen Briefschlitz zu den Schalterstunden befüllt werden konnten. Ab 1845 wurden zunächst in den Städten und später auf dem Land hölzerne Briefkästen („Ruralbriefkästen“) aufgestellt. Diese konnten zu jeder Tages- und Nachtzeit befüllt werden und wurden ab 1886 durch witterungsbeständige gusseiserne Modelle der Münchner Firma Kustermann ersetzt.⁶³

Vereinigung von Post und Bahn

Der Siegeszug der Eisenbahn, der mit der ersten seit 7. Dezember 1835 privat betriebenen Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth in Deutschland und Bayern seinen Anfang nahm, brachte nicht nur ein neues Verkehrs- und Transportmittel, das es für Postzwecke zu integrieren galt, sondern auch erhebliche behördliche Veränderungen.

Mit der Auflösung der Generaladministration der Posten im Jahr 1847 und der Konstituierung der Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen⁶⁴, die 1851 in Generaldirektion der Verkehrsanstalten⁶⁵ umbenannt wurde, fand eine Verwaltungsvereinigung des bisher getrennten Bahn- und Postwesens statt, die auf ministerieller Ebene durch die Einrichtung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten⁶⁶ am 1. Januar 1848 komplettiert wurde. Die Verbindung von Post und Bahn⁶⁷, die durch die Vereinigung von Oberpost- und

⁶² Rückblick (wie Anm. 1) S. 79–80.

⁶³ Claudia Kalesse, Postagenten, Schwarzsender und Sommerreisen. Geschichte der Post in Schwaben zwischen 1808 und 1945. Eine Ausstellung des Staatsarchivs Augsburg (Staatliche Archive Bayerns – Kleine Ausstellungen 21), München 2003, S. 38.

⁶⁴ Verordnung vom 27.5.1851, GVBl S. 621.

⁶⁵ Verordnung vom 6.2.1851, GVBl S. 121.

⁶⁶ Verordnung vom 15.11.1847, RBl Sp. 1106.

⁶⁷ Vgl. zur Geschichte der Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung: Otto-Karl Tröger, Eisenbahn und Staatsverwaltung in Bayern. In: Gerhard Hetzer – Otto-Karl Tröger (Hrsg.), Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–2000 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43), München 2001, S. 300–310.

Bahnämtern in München, Bamberg, Augsburg und Nürnberg auf mittelbehördlicher Ebene verwirklicht wurde, und auch die Errichtung von Post- und Bahnämtern an den Bahnhöfen auf der untersten Ebene nach sich zog, sahen die Vertreter der Postverwaltung zunächst skeptisch. Die Bahn wurde von der Post mit ihrem bisher faktisch vorhandenen Monopol zum Post-, Güter- und Personentransport als Konkurrent angesehen. Letztendlich war die behördliche Verbindung für die Bahn von Vorteil, da sie die bereits vorhandenen Verwaltungsstrukturen der Staatspost nutzen konnte. Aber auch die Post profitierte im Transportwesen, indem die Bahn als Beförderungsmittel insbesondere durch die Einführung der Bahnpostwägen für den schnelleren Brieftransport genutzt werden konnte.⁶⁸

Die Auflösung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten im Jahr 1871 bedeutete für die beiden Verkehrsverwaltungen zunächst eine gemeinsame Rückkehr in das Ressort des Außenministeriums.⁶⁹

Aufgrund der rasanten Entwicklung im Telegraphen- und Telefonwesen einerseits und des stetig dichter werdenden Bahnnetzes andererseits erreichte der Umfang von Post und Bahn eine Größendimension, die auf der zentralbehördlichen Ebene 1886 eine erneute Trennung der Verwaltungsbereiche erforderte. Trotz der zum Teil gemeinsamen Aufgaben konkurrierte die Postverwaltung immer wieder mit der Eisenbahnverwaltung um Führungspositionen in der Verwaltung, um Finanzmittel und um Ressourcen. Mit ihrem Wachstum hatte die Bahnverwaltung in personeller und finanzieller Hinsicht die Post längst überflügelt.⁷⁰ Jedoch stand der bayerischen Post ihre größte Ausdehnung noch bevor. Nach der Gründung der Direktion der Posten und Telegraphen⁷¹ (seit 1898 in Generaldirektion der Posten und Telegraphen⁷² umbenannt) und der Direktion der Eisenbahnen im Jahr 1886 bestanden wieder zwei voneinander unabhängige Zentralbehörden. Die Oberpost- und Bahnämter gingen auf mittelbehördlicher Ebene schon seit dem 1. Januar 1876 getrennte

⁶⁸ Hans Reissermayer, 100 Jahre Bahnpost in Bayern. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1950, S. 142–156.

⁶⁹ Verordnung vom 1.12.1871, RBl Sp. 1833.

⁷⁰ Tröger (wie Anm. 67) S. 302–304.

⁷¹ Verordnung v. 17.7.1886, GVBl S. 437.

⁷² Verordnung v. 22.10.1898, GVBl S. 587.

Wege.⁷³ Allerdings gab es auf der untersten Ebene über das Jahr 1886 hinaus an den Bahnhöfen jeweils dort, wo es sinnvoll schien, weiterhin zahlreiche vereinigte Post- und Bahndienststellen.⁷⁴

Telegraphie

Am Ende des Jahres 1849 strebte die Postverwaltung eine schon zuvor geplante Einführung der Telegraphie – entdeckt 1832/1833 von Carl Friedrich Gauß (1777–1855) und Wilhelm Eduard Weber (1804–1891) in Göttingen – als direktes und sensationell schnelles Kommunikationsmittel an. In nur wenigen Monaten wurde im Winter 1849/1850 die erste öffentliche Telegraphenstrecke⁷⁵ gebaut, die oberirdisch entlang der Bahnlinie von München nach Salzburg gelegt wurde und von dort die Depeschen über die österreichische Telegraphenverwaltung weiter nach Wien leiten konnte.⁷⁶

Maßgeblich trug zur Einführung der Telegraphie der zeitweise in München tätige Professor und Staatsrat August von Steinheil (1801–1870)⁷⁷ bei. Dieser hatte zuvor in Österreich die Verlegung der ersten galvanischen Telegraphenlinien geleitet.⁷⁸

Mit der Gründung eines zentralen Telegraphenamts am 23. November 1849, das beim Handelsministerium angesiedelt war, begann der Aufbau einer eigenen Telegraphenverwaltung, die eine Kasse, eine Werkstätte für alle technischen Aufgaben und eine Materialverwaltung unterhielt. Unter der Leitung des von der Eisenbahnbaukommission kommenden Ingenieurs Carl Ernst Dyck war das Telegraphenamt zunächst auch für die galvanischen Leitungen der Bahnli-

⁷³ Piendl (wie Anm. 21) S. 253.

⁷⁴ Rückblick (wie Anm. 1) S. 78.

⁷⁵ BayHStA, Bayern, Urkunden 2812: Original-Antrag von Seiten des K.B. Staatsministeriums des Äußeren und des königlichen Hauses an Seine Majestät den König betreffend die Telegraphenverbindung mit Österreich, 28. Januar 1850.

⁷⁶ Michael Puchta, Von Bayern nach Salzburg und zurück: Die Entwicklung von Auto- und Eisenbahn sowie Post- und Fernmeldewesen. In: Erich Marx – Eva Maria Feldinger – Fritz Koller – Gerhard Hetzer – Rainer Braun – Hans Roth u.a. (Hrsg.), Grenzen überschreiten. Bayern und Salzburg 1810 bis 2010 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 53), München-Salzburg 2010, S. 167–181, hier S. 167–170.

⁷⁷ Robert Knott, Steinheil, Karl August. In: Allgemeine Deutsche Biographie, Band 35, Leipzig 1893, S. 720–724.

⁷⁸ Puchta (wie Anm. 76) S. 173–175.

nien zuständig. Die Eisenbahn unterhielt bereits seit 1846 für ihre eigenen Zwecke Telegraphenlinien auf der Strecke zwischen München und Augsburg. Der Aufsichts- und Betriebsdienst der Linien fand in den Telegraphenstationen statt. Die meisten dieser Stationen wurden ab 1862 aus Rationalisierungsgründen mit den Post- und Bahnverwaltungen zusammengefasst.⁷⁹

Mit Gesetz vom 6. Juni 1850 wurden 500.000 Gulden für den Ausbau des Telegraphennetzes zur Verfügung gestellt. Noch im selben Jahr wurden der Ausbau und die Inbetriebnahme der Telegraphenlinien entlang des bereits vorhandenen Schienennetzes von München über Augsburg, Nürnberg und Bamberg nach Hof, von Bamberg nach Würzburg und Aschaffenburg, von München nach Landshut und Regensburg und von Augsburg nach Lindau und Kaufbeuren für den öffentlichen Verkehr ausgebaut und in Betrieb genommen.⁸⁰ Bis 1856 erfolgten Verlängerungen der Linien in die benachbarten Bundesstaaten und ins Ausland sowie die Eröffnung weiterer bayerischer Telegraphenstationen im In- und Ausland (Endstationen). Die Telegraphenbeziehungen⁸¹ mit den Nachbarstaaten regelten wie im Postbereich Staatsverträge.⁸² Noch im Jahr 1850 fand die Gründung eines Deutsch-Österreichischen Telegraphenvereins auf einer in Dresden einberufenen ersten Telegraphenkonferenz statt.⁸³

Zwar verfügte Bayern im Jahr 1866 über ein Telegraphennetz von immerhin 3165 Kilometern, ein wirklich bedarfsgerechter Ausbau der Linien, auch abseits der Bahnlinien in das flache Land hinein, konnte aber erst ab 1868 durch die Ausschüttung von mehr als 1,35 Millionen

⁷⁹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 153–155.

⁸⁰ Puchta (wie Anm. 76) S. 174.

⁸¹ Die Telegraphenbeziehungen der deutschen Staaten untereinander und der Weg Bayerns in den Deutsch-Österreichischen Telegraphenverein sind ausführlich dargestellt bei Josef Reindl, *Der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein und die Entwicklung des deutschen Telegraphenwesens 1850–1871. Eine Fallstudie zur administrativ-technischen Kooperation deutscher Staaten vor der Gründung des Deutschen Reiches* (Münchner Studien zur Neueren und Neuesten Geschichte 2), Frankfurt a. Main u.a. 1993.

⁸² Vgl. zum Beispiel BayHStA, Bayern Urkunden 2862 (Frankfurt), BayHStA, Bayern Urkunden 2870 (Coburg) und BayHStA, Bayern Urkunden 2879 (Coburg-Meinungen-Gotha).

⁸³ BayHStA, Bayern Urkunden 2881: Vertrag zwischen Bayern, Österreich, Preußen und Sachsen, die Bildung des Deutsch-Österreichischen Telegraphenvereins betreffend, 25. Juli 1850 Dresden.

Gulden erfolgen.⁸⁴ Ähnlich wie beim Ausbau der Poststationen nahm ab den 1880er Jahren die Ausdehnung des Netzes von mittlerweile schon 23.576 Kilometer auf letztendlich 62.436 Kilometer im Jahr 1908 noch einmal kräftig zu.

Neben den besseren Entwicklungsmöglichkeiten der Postverwaltung nach der Trennung von der Eisenbahn im Jahr 1886 und der rasant vorschreitenden industriellen Entwicklung (Elektrizität), waren auch Erfolge in der Telegraphentechnik für diesen Aufschwung verantwortlich. Viele oberirdische Leitungen, die oft witterungsbedingten Störungen ausgesetzt waren, wurden nun unterirdisch verlegt. Die Verbesserung von Isolierungs- (Guttapercha) und Imprägnierungsmöglichkeiten (Zinkchlorid, Kreosot und Quecksilberchlorid) sowie die Erfindung der Pupinschen Spulen um die Jahrhundertwende⁸⁵, die den Widerstand und damit die durch Selbstinduktion verursachten Störungen senkten, ermöglichten stabilere Netzverhältnisse.

Auch bei den Telegraphenapparaten gab es Innovationen. Anfangs wurden auf den bayerischen Linien die Doppelstiftapparate der Firma Stöhrer aus Leipzig, die dem Morse-Schreibtelegraphen nachgebaut waren, verwendet. Bald schrieb der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein jedoch die Verwendung der einstiftigen Morse-Apparate vor. Ab der Jahrhundertwende ermöglichten neu entwickelte Klopferbetrieb-Apparate⁸⁶ die Aufnahme der Morsezeichen mit dem Gehör.⁸⁷

Die Telegraphie verlor zwar mit der Erfindung des Telefons langsam an Bedeutung. Doch hing die Ausbreitung der beiden Kommunikationstechniken eng voneinander ab, weil die Telefon- auf der Telegraphie-Technik aufbaute und zum Ausbau der Netze sehr oft dieselben Leitungen verwendet oder erweitert wurden.

⁸⁴ Die weiterhin in privater Hand befindlichen Ostbahnen erschlossen 1864 ihre Bahnlinien mit einem Telegraphennetz; in der Rheinpfalz geschah dies erst im Jahr 1875.

⁸⁵ BayHStA, MV I 1987: Einrichtung von Kabel- und Freileitungen nach dem System Pupin, 1902–1912.

⁸⁶ BayHStA, MV I 1989: Einführung der Klopferbetrieb-Apparate für den Telegraphen- und Telefonbetrieb, 1899–1910.

⁸⁷ Rückblick (wie Anm. 1) S. 200–204.

Telefon

Der hessische Physiker Johann Philipp Reis (1834–1874) gilt als Wegbereiter des „Telephons“ in Anlehnung an den „Telegraphen“. Der Amerikaner Johann Graham Bell (1847–1922) entwickelte die Erfindung allerdings zur Serienreife weiter und patentierte das Telefon 1876 knapp vor seinen Konkurrenten Elisha Gray und Antonio Meucci.⁸⁸

Das erste staatliche Telefonnetz im Königreich Bayern ging nicht in München, sondern im Dezember 1882 in Ludwigshafen mit neun Teilnehmeranschlüssen in Betrieb.⁸⁹ Am 1. März 1883 war es dann in München soweit: 118 Teilnehmer, die sich per Vertrag zur jährlichen Zahlung einer Gebühr von 150 Mark verpflichtet hatten, konnten die ersten Telefonate in München führen. Diese wurden in den Umschaltstellen I und II in der Hauptpost und im Telegraphenamts vermittelt.⁹⁰ Zwischen 1885 und 1890 wurden Telefonnetze in den Städten Nürnberg, Augsburg und Bamberg, Würzburg, Roth, Schwabach, Kaiserslautern und Hof eingerichtet.

Ab 1885 wurden auch mithilfe der vorhandenen Telegraphenleitungen erste Städteverbindungen hergestellt, und ab 1891 expandierte die Telefonvernetzung noch einmal durch die Einrichtung von Ortstelefonnetzen, gemeinsamen Telegraphen- und Telefonleitungen und von öffentlichen Telefonstellen. Die erneute Investition von jährlich ca. 1,4 Millionen Mark, die sich ab 1900 noch einmal um mehr als das Dreifache steigerte, machte diese Entwicklung möglich. 1908 betrug die Länge des Telefonnetzes in Bayern 337.825 Kilometer und hatte 47.409 Teilnehmer.⁹¹

Die Postverwaltung behielt sich wie bei der Telegraphie als Hoheitsrecht die Genehmigung zur Errichtung von Telefonanlagen, -leitungen und insbesondere der dazu notwendigen Starkstromquellen vor. Daher kam es zwar auch zur Einrichtung von privaten Telefonlinien,

⁸⁸ Martin Strom, *Elektrizität, Telephon, Großmarkthalle – innovativer Wandel einer Großstadt*. In: Friedrich Prinz – Marita Krauss (Hrsg.), München. *Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 bis 1912*, München 1988, S. 183–187, hier S. 184–185.

⁸⁹ BayHStA, MA 109866: *Telefonverbindung zwischen Ludwigshafen a. Rhein und Mannheim, 1881–1904*.

⁹⁰ BayHStA, MA 109823: *Ausführung und Betrieb von Telefonanlagen, 1880–1883*.

⁹¹ *Rückblick* (wie Anm. 1) S. 165–168.

jedoch nur in einem kleineren Umfang, der von der Postverwaltung gesteuert werden konnte.⁹² Auch mit den Nachbarländern und dem Ausland wurde der Telefonverkehr aufgebaut und die Netze untereinander verbunden. Zur Rheinpfalz lief der Verkehr zum Beispiel über Frankfurt.

Während 1882 in Ludwigshafen noch Apparate der Firma Edward Paterson aus London zum Einsatz kamen, benutzte man in München bereits Apparate mit von der Firma Ader aus München verbesserten Mikrofonen. Ab 1883 lieferte die noch heute existierende Münchner Firma Friedrich Reiner Zentralumschalter, Mikrophone und Telefonapparate an die Postverwaltung. Öffentliche Sprechstellen wurden zunächst in den Postämtern in abgetrennten Holzkabinen angeboten, um die Jahrhundertwende kamen in den größeren Städten auch die ersten Münzapparate zum Einsatz. In den Umschaltstellen musste die Gesprächsleitung vom „Fräulein vom Amt“ zunächst durch einen Zentralumschalter, der mit Fußpedalen betrieben werden konnte, gelegt werden. Einige Jahre später ermöglichten Vielfachumschalter die direkte Verbindung von zwei Gesprächspartnern am Arbeitsplatz des Bediensteten durch das „Umstöpseln“ der Leitungen. Der in der Telegraphie und der Telefonie ebenfalls um 1900 eingeführte Doppelleitungsbetrieb und die Reduzierung der Induktionswiderstände durch die Pupin-Spulen erhöhte die Leistungsfähigkeit der Telefonleitungen kontinuierlich.

Die Einführung eines von der Firma Siemens und Halske entwickelten Automatischen Umschaltdienstes (AU) durch die Selbstwahl der Verbindung mit einer Wählscheibe machte die Vermittlung in der Umschaltstelle („Sprechen Sie noch?“) überflüssig. Die Neuerung begann in Bayern mit dem Bau des ersten Automatischen Umschaltdienstes in Schwabing am Ende des Jahres 1909. Es dauerte aber bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts, bis alle Netze in Bayern auf den automatischen Umschaltsbetrieb umgestellt waren und damit die Gesprächsvermittlung im „Amt“ in der Regel überflüssig machten.⁹³

⁹² Die aus dem Postarchiv entstandenen Findbücher MA 40: Postwesen und MV I 1: Postwesen und Generaldirektion der Posten und Telegraphen enthalten ca. 3000 Einzelakten zur staatlichen Genehmigung von Telegraphen-, Telefon- und Starkstromanlagen.

⁹³ Rückblick (wie Anm. 1) S. 307–310.

Insgesamt breitete sich der Telefonverkehr noch viel rasanter als der Telegraphenverkehr aus. Zur Grundausstattung für die Mehrheit der Bevölkerung wurde das Telefon aber erst etwa 50 Jahre später, also in den 1960er und 1970er Jahren. Der Gang zur öffentlichen Sprechstelle oder zur Telefonzelle war noch lange üblich. Im neuen Jahrtausend dagegen verschwinden die Telefonzellen und -kabinen immer mehr aus dem öffentlichen Erscheinungsbild – der Siegeszug der digitalen Telefonie hat die Nachrichtentechnik ein weiteres Mal revolutioniert.

1904–1920: Postreformen im Verkehrsministerium: Verwaltungsreform, Einführung der Motorpost

Im Jahr 1904 hatte die Bedeutung der Kommunikations- und Verkehrsverwaltung in Bayern in einem Ausmaß zugenommen, dass mit der Gründung eines eigenständigen Verkehrsministeriums⁹⁴ dieser Tatsache auch in der Ministerialverfassung Rechnung getragen wurde. Allerdings dauerte es drei Jahre, bis das neu gegründete Ministerium, das auch eine umfangreiche Verwaltungs- und Personalreform durchführte,⁹⁵ die bisher bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen angesiedelten Aufgaben übernehmen konnte. Ein wenig tragisch wirkt die Tatsache, dass nach dem Einzug in den prachtvollen Neubau des Ministeriums an der Arnulfstraße im Jahr 1913 dieses nur noch sieben Jahre existieren sollte – sieben Jahre, die wegen des Ersten Weltkrieges die Verkehrsverwaltung in schwierige personelle und finanzielle Zeiten geführt haben und mit der nachfolgenden Revolution das Ende der bayerischen Post einläuteten.

Immerhin trieb die neu strukturierte Verkehrsverwaltung 1905 noch einmal den Fortschritt des neuesten Transportmittels, des Automobils, mit Erfolg voran. Über 50 Jahre nach der deutschlandweit ersten Einführung der Briefmarke in Bayern, erbrachte die bayerische Postverwaltung mit der erstmaligen Einrichtung einer Motorpostlinie im Deutschen Reich noch einmal eine beachtenswerte Pionierleistung im Verkehrswesen.⁹⁶

⁹⁴ Verordnung vom 14.12.1903, GVBl S. 672.

⁹⁵ BayHStA, MV I 19 und 20: Neuorganisation des Post- und Telegraphenwesens in Bayern im Rahmen der Verwaltungsreform im Verkehrswesen, 1905–1908.

⁹⁶ Jörg-Michael Hormann – Volkhard Stern, Der Postbus kommt. 100 Jahre Kraftpost in Deutschland, hrsg. von der Deutschen Post AG, Bonn 2005.

Am 1. Juni 1905 fand die erste Fahrt eines 29 PS starken Motorbusses der Firma Daimler aus Berlin zwischen Bad Tölz und Lenggries statt.⁹⁷ Die bayerische Postverwaltung erkannte rasch, dass sich Kraftpostlinien besonders zur Erschließung der sonst schwer zugänglichen und dünn besiedelten Regionen eigneten und flexibler und kostengünstiger als eine Bahnstrecke zu bewirtschaften waren.⁹⁸ Die Anzahl der ab dem Jahr 1905 installierten Linien stieg bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges auf 153. Während des Krieges wurden fast alle Motorpostwagen an die Heeresleitung abgetreten, und die Buslinien mussten größtenteils eingestellt werden. Nach der Verreichlichung der Post lag in Bayern aufgrund seiner Flächenausdehnung weiterhin ein Schwerpunkt im Einsatz von Postbussen innerhalb Deutschlands. Seit 1928 kamen die Kraftomnibusse der Firma MAN mit bis zu 60 Sitzen zum Einsatz. Die Postbusverbindungen, die erst in den 1990er Jahren langsam eingestellt oder durch Regionalnetze ersetzt wurden, waren auch nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem in Ost- und Nordbayern oft die einzigen öffentlichen Verkehrsverbindungen abseits der Bahnlinien.

Technische Erfindungen, Luftpost, Funknetz

Als Kommunikations- und Verkehrsverwaltung war die Post immer an Innovationen auf allen Gebieten der Elektrizität, der Nachrichtenübertragung und des Transportverkehrs interessiert und verfolgte intensiv Erfindungen, Forschungsergebnisse und Patenterteilungen im In- und Ausland. Diejenigen darunter, die am meisten Erfolg versprachen, versuchte die Postverwaltung in Zusammenarbeit mit Firmen und Ingenieuren im Rahmen der vorhandenen Budget- und Personalmittel für die Telegraphen- und Telefontechnik einzusetzen.⁹⁹

Erste Versuche mit der Funktelegraphie fanden bereits 1900 an der Zugspitze statt.¹⁰⁰ Erst mit der Eröffnung einer Funkleitstelle in Mün-

⁹⁷ BayHStA, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4046: Motorpostlinien, 1905–1908.

⁹⁸ Rückblick (wie Anm. 1) S. 125–126, S. 276–277.

⁹⁹ Zum Beispiel: BayHStA, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4593: Erfindungen im Telegraphen- und Telefonwesen, 1895–1907, 4594: Elektrotechnische und telefontechnische Versuche, 1882–1897.

¹⁰⁰ BayHStA, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4725: Funktelegraphie, 1900–1906.

chen am 16. Juli 1920 kam es aber zur Einführung eines deutschen Inlandsfunknetzes.¹⁰¹

In die letzten Vorkriegsjahre fielen auch Versuche mit der Luftpost. Am 5. Oktober 1912 ging ein Postflug vom Münchner Oberwiesefeld zum Militärflugplatz nach Oberschleißheim und vom 15. bis 17. Oktober starteten weitere Postflüge während der Nürnberger Flugwoche.¹⁰² Der linienmäßige Einsatz von Post-Flugzeugen (später auch Zeppelin-Luftschiffen) fiel dann bereits in die Regie der Deutschen Reichspost.

Zahlreiche weitere Innovationen, Versuchsreihen und Erfindungen, die zum einen nur in den Unterlagen der Postverwaltung erhalten sind, zum Teil aber tatsächlich umgesetzt wurden, wie zum Beispiel die Einführung eines Unfall- und Feuermelddienstes sowie eines Hochwasser- und Wettermelddienstes, runden das Bild einer dem Fortschritt verpflichteten Verwaltung ab.

Personal

Mit 18.939 Beamten und 20.098 anderen Beschäftigten einschließlich der Postagenten im Jahr 1920¹⁰³ war die Post zu einem der größten Arbeitgeber in Bayern geworden. Während sich die Beamtenschaft in den höheren, mittleren und niederen Postdienst aufteilte, bestand das nicht verbeamtete Personal aus den auf Vertragsbasis arbeitenden Postagenten und Posthilfsstellen-Inhabern (bis 1907: Postexpeditoren) sowie den Posthilfsboten, die aber auch im niederen Dienst verbeamtet sein konnten (Packer, Briefträger, Kondukteure).

Beim Bau der ersten Telegraphenleitung von München nach Salzburg im Jahr 1850 wurden noch Ingenieure der Eisenbahnverwaltung herangezogen. Sehr bald bildete die Telegraphen- und Telefonverwaltung dann aber ihr eigenes technisches Personal aus bzw. rekrutierte dieses von der Technischen Hochschule München (höherer Dienst) und von polytechnischen Schulen (mittlerer Dienst, der dem späteren gehobenen Dienst bzw. der heutigen 3. Qualifizierungsstufe entspricht).

¹⁰¹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 322.

¹⁰² Bilder aus der Postgeschichte (wie Anm. 48) S. 224–225.

¹⁰³ Rückblick (wie Anm. 1) S. 329; Statistik Nr. 8.

Uniformiert waren die bayerischen Postbeamten in (Hell-)Blau und Weiß.¹⁰⁴ In der gemeinsamen Zeit von Post und Bahn trugen die Beamten gemäß ihrem Rang die gleichen Uniformen, die sich aber in der Farbgebung und im Emblem unterschieden.¹⁰⁵

Die seit der Einführung der Motorpostverbindungen eingesetzten Wagenführer trugen entsprechend ihrer Tätigkeit Mützen, Handschuhe und Jacken aus schwarzem Leder.¹⁰⁶

Eine Besonderheit ist der frühe Einsatz von Frauen bei der Verwaltung von Postexpeditionen und später in den Telegraphen- und Telefonstellen. Während bis circa 1870 weibliche Postexpeditorinnen als Vertragspartner nur als Witwen ehemaliger Postverwalter oder als Familienangehörige verpflichtet wurden, kam es danach zu Überlegungen für einen breiteren Einsatz von Frauen bei der Post-¹⁰⁷ und Telegraphenverwaltung.¹⁰⁸ Die Tatsache, dass sich die helleren Stimmen von Frauen besser für die damaligen Telefonfrequenzen¹⁰⁹ eigneten, führten trotz vielerlei Vorbehalten und nicht wenigen Hürden ab 1895 in den größeren bayerischen Städten und ab 1900 flächendeckend zum umfassenden Einsatz von Frauen als Telefonistinnen bei den Umschaltstellen und ab 1902 auch im Telefonaufsichtsdienst.¹¹⁰ Im Ersten Weltkrieg stieg der Frauenanteil aufgrund des Militärdienstes zahlreicher Männer in der ganzen Postverwaltung besonders rasant an.¹¹¹

¹⁰⁴ Puchta (wie Anm. 76) S. 176 und Kalesse (wie Anm. 63) S. 25–27.

¹⁰⁵ Rückblick (wie Anm. 1) S. 64–68.

¹⁰⁶ Johann Brunner, Die Amtstracht des Postpersonals in Bayern. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 16 (1940, Heft 2) S. 99–112.

¹⁰⁷ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 32, Verwendung von Frauen im Postdienst (Generalia und Einzelfälle), 1871–1885; BayHStA, MV I 347–348, Verwendung von Frauen im Postdienst, 1873–1910.

¹⁰⁸ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 565, Einstellung von Frauen im Staatstelegraphendienst, 1864–1879.

¹⁰⁹ Bilder aus der Postgeschichte (wie Anm. 48) S. 131–133.

¹¹⁰ Kalesse (wie Anm. 63) S. S. 33–37.

¹¹¹ Rückblick (wie Anm. 1) S. 303.

Postbau

Beim Postbau gab sich die Postverwaltung bis in die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts hinein bescheiden und übernahm die Gewohnheit der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung, fast alle Diensträume nur anzumieten.¹¹² Eine Ausnahme bildete bei der Übernahme der Taxis-Post nur das Postgebäude in der Ludwigstraße in Augsburg, das der Staat für 13.500 Gulden von der fürstlichen Reichspost ablöste. Augsburg hatte für die Posttransporte eine hervorgehobene Stellung innerhalb der Thurn- und Taxis-Post eingenommen.¹¹³

Eine weitere Ausnahme bildete die Postzentrale in München, die im Jahr 1834 durch den Kauf des Graf Törringschen Palais an der Residenzstraße ihren Verwaltungssitz erhielt. Nach einem teuren und prunkvollen Umbau durch Leo von Klenze im Sinne des Königs diente der repräsentative Bau der Münchner Hauptpost¹¹⁴ und als immer wieder erweiterter Hauptsitz auch den für die Post zuständigen Zentralbehörden. Die Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen, die Generaldirektion der Verkehrsanstalten und schließlich die Direktion, dann Generaldirektion der Posten und Telegraphen, nutzten die Räumlichkeiten dieses Gebäudes ab 1847 bzw. ab 1886 zusammen mit dem Oberpostamt München.¹¹⁵

Die Ausdehnung der zunächst auch dort untergebrachten Telegraphenverwaltung erforderte im Jahr 1869 den Bau eines eigenen Telegraphenamtes im ehemaligen Rosengarten beim Zentralbahnhof in München. 1892 kamen der Poststall in der Dachauer Straße hinzu, dessen Bau 600.000 Mark kostete, und 1904 schließlich ein Telegraphenmagazin in Pasing. Eine Besonderheit war die Pneumatische Rohrpostanlage¹¹⁶, die zwischen 1877 und 1879 zwischen dem Telegraphenamt und der Hauptpost in der Residenzstraße unterirdisch errichtet worden war und später noch mit weiteren Münchner Post-

¹¹² Rückblick (wie Anm. 1) S. 130–133.

¹¹³ Kalesse (wie Anm. 63) S. 17.

¹¹⁴ Heinrich Hartmann, Die Entstehungsgeschichte der Residenzpost in München. Eine Episode aus der Regierungszeit König Ludwig I. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1954 (Heft 1) S. 209–225.

¹¹⁵ Adressbücher von München: Jahrgang 1862 und 1904, <http://adressbuecher.genealogy.net/> (aufgerufen im März 2014).

¹¹⁶ BayHStA, Generaldirektion der Verkehrsanstalten (I. Postabteilung, II. Telegraphenabteilung) 365: Errichtung von Rohrpoststationen, welche mittels Druckluft Telegramme befördern, 1878.

ämtern verbunden wurde. In ca. 6,5 cm breiten Rohrbüchsen aus Leder wurden im Abstand von fünf bis zehn Minuten mit durch eine Dampfmaschine erzeugter Saug- und Druckluft im Telegraphenamte eingegangene Telegramme zum Postamt verschickt.¹¹⁷

Nach München bekam das Oberpostamt Nürnberg im Jahr 1861 ein eigenes Gebäude ebenso wie die Postverwaltungen in Bamberg, Erlangen, Ingolstadt, Lindau und Memmingen in den nachfolgenden Jahren.

Für viele Postbauten an den Bahnhöfen führte auch die Eisenbahnbaukommission die Planungen durch. Deren Bauvolumen hatte in viel kürzerer Zeit als das der Post enorme Ausmaße erreicht.¹¹⁸ Erst nach der Trennung von Post und Bahn im Jahr 1886 nahm die Bautätigkeit der Postverwaltung zu. Während 1889 die Post nur Eigentümerin von vierzehn Gebäuden war, besaß sie im Jahr 1908 immerhin 170 eigene neben 602 angemieteten Posthäusern und -räumen. Durch die erneute Übernahme des Postbaus durch die Eisenbahnverwaltung innerhalb des Verkehrsministeriums verlangsamte sich diese Entwicklung wieder. Die zahlreichen auf Bahnhofsgrundstücken errichteten Postgebäude blieben auch nach 1920 im Besitz der Reichsbahn und nicht der Reichspostverwaltung.

Abgesehen vom Bau des Verkehrsministeriums¹¹⁹ an der Arnulfstraße durch Carl Hocheder, kam die Bautätigkeit bei der Post erst nach der Verreichlichung wirklich in Schwung.¹²⁰ Die Abteilung VI des Reichspostministeriums war in diesem Bereich mit Sonderrechten ausgestattet und etablierte mit einem eigenen Stil unter dem Einfluss des Architekten Heinrich Tessenow die sogenannte Münchner Postbauschule, deren Hauptvertreter der Architekt und zeitweilige Direktor der Technischen Hochschule München Robert Vorhoelzer und dessen Mitarbeiter Robert Poeverlein¹²¹ waren.

¹¹⁷ Rückblick (wie Anm. 1) S. 205–206.

¹¹⁸ Hans Deinhardt, Zum Bau- und Liegenschaftswesen der Bayerischen Staatspost von 1808–1934. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1965 (Heft 2) S. 143–160.

¹¹⁹ Erwin Maderholz, Das Königlich Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Ein Rückblick auf die Geschichte des ehemaligen Ministerialgebäudes. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1991 (Heft 1) S. 261–277.

¹²⁰ Vgl. Weichenstellungen (wie Anm. 67) S. 42.

¹²¹ Florian Aicher (Hrsg.), Robert Vorhoelzer. Ein Architektenleben. Die klassische Moderne der Post. Begleitband einer Ausstellung im Münchner Stadtmuseum und im Deutschen Postmuseum in Frankfurt am Main, München 1990.

Verreichlichung der Staatspost am 1. April 1920

Die Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 setzte der bayerischen Staatspost und ihrem Reservatrechts-Status endgültig ein Ende. In Artikel 170 war bestimmt, dass die Post- und Telegraphenverwaltungen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen sollen. Der Post- und Telegraphenverkehr mit dem Ausland wurde ab sofort zur Reichsangelegenheit erklärt.¹²²

Die bayerische Postverwaltung führte allerdings schon vor dem Inkrafttreten der Reichsverfassung mit dem Reichspostministerium die Verhandlungen um die „Verreichlichung“ mit dem Ziel eines um ein Jahr vorgezogenen Übergangs. Diese mündeten in einem zum 1. April 1920 in Kraft gesetzten Staatsvertrag¹²³, der die Übernahme der Liegenschaften, der technischen Telegraphen- und Telefonanlagen und schließlich des Personals in die Reichsverwaltung mit der Zusicherung einer Entschädigungssumme von 620 Millionen Mark festschrieb. Eine Auszahlung der vereinbarten Summe fand aber aufgrund der Inflation in dieser Höhe nie statt. Allerdings konnte sich Bayern einen kleinen Rest an Eigenständigkeit durch die Einrichtung der mit einigen Sonderrechten ausgestatteten Abteilung VI (bis 1924 VII) des Reichspostministeriums in München¹²⁴ unter der Leitung eines eigenen Staatssekretärs bewahren.

Fazit

In den insgesamt 112 Jahren eigenständiger bayerischer Postgeschichte standen in der Anfangszeit der innere Verwaltungsaufbau und die Angleichung der Organisationsstruktur in den neuen Gebietsteilen im Vordergrund. Der Ausbau des Postnetzes, die Verbesserung der Straßen und die Beschleunigung der Postverbindungen gingen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nur schleppend voran. Die Posthoheit diente vielmehr der Stabilisierung der staatlichen Souveränität nach innen und nach außen sowie als Einnahmequelle für die infolge der Kriegesgeschehnisse in Europa leeren Staatskassen.

¹²² Rückblick (wie Anm. 1) S. 257.

¹²³ BayHStA, Bayern Urkunden 2781.

¹²⁴ Rückblick (wie Anm. 1) S. 258: Abt. VII bis zum 1.4.1924, dann Abt. VI des Reichspostministeriums bis zum 1.4.1934.

Nach der Revolution von 1848 und dem Rücktritt Ludwigs I. zugunsten seines Sohnes Maximilian II. wirkten sich die Veränderungen im gesamten Verkehrs- und Handelswesen und eine damit verbundene neue Sichtweise auf die Kommunikationsanstalten auch auf die bayerische Postverwaltung aus. Die Staatspost stellte sich den Herausforderungen, die die Einigungsbestrebungen innerhalb des Deutschen Bundes, die expandierende Eisenbahn, die Umsetzung der Telegraphentechnik und die Zunahme des Brief- und Transportverkehrs mit sich brachten.

Nach dem Verbleib der Staatspost als Reservatrecht im Deutschen Reich ab 1871 und der Trennung von Post und Bahn, trat die Post- und Telegraphenverwaltung in die Phase ihrer größten institutionellen und personellen Ausdehnung. Sie bewältigte die nun einsetzenden anspruchsvollen technischen und rasanten verkehrspolitischen Veränderungen, insbesondere die Einführung des Telefons und der Motorpost, im Flächenstaat Bayern mit Erfolg.

Als die Staatspost unter dem alle Verkehrsanstalten umfassenden Verkehrsministerium im Jahr 1920 an das Deutsche Reich übergang, hatte sie nur in den letzten beiden Jahren, also nach dem Ersten Weltkrieg, eine defizitäre Einnahmebilanz.¹²⁵ Die kriegsbedingten personellen und finanziellen Einbrüche im Kommunikations-, Transport- und Verkehrsbereich und die revolutionären Unruhen, die in die Weimarer Republik mündeten, läuteten schließlich auch das Ende der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung ein.

¹²⁵ Rückblick (wie Anm. 1) S. 23, S. 252–253. Errechnet aus den statistischen Angaben zu den Einnahmen und Ausgaben der Königlichen Post von 1809–1919.

Das Postarchiv – Stationen einer Bestandsgeschichte

Nach dem Übergang der Staatspostverwaltung an das Königreich Bayern wurde dem bisherigen Inhaber des Postregals, Fürst Alexander von Thurn und Taxis, in der entsprechenden Verzichtserklärung am 17. Februar 1808 die folgende Auflage erteilt:

„I. Dem von Seiner Majestät dem König von Baiern zu ernennenden Commissär nach vier Wochen die bey der Generalpostdirektion in Regensburg hinterliegenden Verträge und Akten, in so ferne sie das bayerische Postwesen angehen oder darauf Bezug haben, zu extrahieren...; übrigens hat der königliche Commissär freien Zutritt in die königlich baierischen Registraturen, und es kann ihm aus denselben nichts zurückgehalten werden.“¹²⁶

Damit wurde der Grundstein für ein in mehr als 170 Jahren aufgebautes Postarchiv gelegt. Neben dem Fachwissen des weitgehend übernommenen Personals der alten Reichspost, auf das der neue „Dienstherr“ nicht verzichten konnte, waren die in den Urkunden und Akten der Taxis-Post verbrieften Rechte, Informationen und Zahlen von wesentlicher Bedeutung für die als Postunternehmer noch unerfahrene königliche Verwaltung, um einen reibungslosen und geordneten Übergang zu ermöglichen.

Vorläufer des Postarchivs – die Pertinenzbestände „Generalregistratur-Postwesen“ und „Postakten“

Die in der Verzichtserklärung beanspruchten Vorakten der Thurn und Taxis-Reichspost sowie die Überlieferung der ersten bayerischen Post-Zentralbehörde, der Postsektion beim Außenministerium, sind Vorläufer des eigentlichen Postarchivs geworden.

Zum 1. Juli 1808 übernahm als Ersatz für die Thurn und Taxissche Generaldirektion in Regensburg eine beim Außenministerium angesiedelte Generalpostdirektion, die bereits im September 1808 in

¹²⁶ BayHStA, Bayern Urkunden 1775/2.

eine Postsektion umgewandelt wurde, die Aufgaben einer obersten Aufsichtsbehörde über die neue bayerische Postverwaltung. Dorthin wurden die postrelevanten Unterlagen aus Regensburg und aus den Postanstalten der anderen Landesteile gebracht¹²⁷ und als Vorunterlagen für die Neuorganisation der bayerischen Staatspost verwendet.¹²⁸

Schon neun Jahre später erfolgte nach der Auflösung der Postsektion im Jahr 1817 die Gründung der Generaladministration der Posten als neue Post-Oberbehörde, die in Analogie zu anderen Verwaltungszweigen (z.B. Generaladministrationen für die Bereiche Forst, Lotto und Salinen) nun den fiskalischen Aspekt der Postverwaltung in den Mittelpunkt stellen sollte. Vermutlich im Zusammenhang mit dem Umzug des bisher im ehemaligen Theatinerkloster angesiedelten Außenministeriums und der neu gegründeten Generaladministration der Posten in das Palais Montgelas am Promenadeplatz fand zu diesem frühen Zeitpunkt eine erste Aktenabgabe an das Archivconservatorium im Alten Hof (seit 1876: Kreisarchiv München) statt. Im Rahmen der dort durchgeführten großen Umordnung von Unterlagen der mediatisierten und säkularisierten Herrschaften und Klöster sowie der kurbayerischen und frühen königlichen Behörden nach Sachpertinenz wurden auch die Unterlagen der Generalpostdirektion und der postalischen Vorgängerbehörden im Bestand „Generalregistratur“ als insgesamt 117 Faszikel umfassende Gruppe „Postwesen“ formiert.

Jahrzehnte später, im Jahr 1885, führte der Leiter des Kreisarchivs München, Eduard Geib (1831–1886), innerhalb dieser Pertinenzgruppe erste Bereinigungsmaßnahmen durch, indem er mittelbehördliche Provenienzen an die Kreisarchive in Amberg, Bamberg, Landshut, Neuburg, Nürnberg und Würzburg abgab, Kassationen vornahm (unter anderem Personalakten) und aus den verbliebenen Akten des Außenministeriums, der Postsektion, der Oberpostämter und der Thurn- und Taxisschen Postverwaltung den Mischbestand „Postakten“¹²⁹ bildete. 1930 kamen diese „Postakten“ aus der seinerzeitigen Abteilung Kreisarchiv München in die Stammabteilung des

¹²⁷ Otto-Karl Tröger, Vorwort zum Findbuch MA 40: Postsektion, 1808–1817, S. II.

¹²⁸ Tröger (wie Anm. 127): Das Schriftgut kam unter anderem aus den Reichsstädten Nürnberg, Ulm, Kempten, Lindau und Nördlingen, dem Hochstift Passau, dem Fürstentum Brandenburg-Ansbach, aus der Oberpfalz und aus Pfalz-Neuburg.

¹²⁹ BayHStA, Altrepertorien 739 und 740.

Bayerischen Hauptstaatsarchivs.¹³⁰ Ein von Posthistorikern in den 1930er Jahren dort angefertigtes Altrepertorium gibt noch heute von dieser Aktenabgabe Zeugnis.¹³¹ Der Mischbestand „Postakten“ fand damit wesentlich früher den Weg in die staatlichen Archive als das eigentliche Postarchiv.

In den 1970er Jahren und im Rahmen einer endgültigen Auflösung des Mischbestandes „Postakten“ im Jahr 1999 wurden die im Jahr 1808 aus den Thurn- und Taxisschen Postbehörden übernommenen Akten wieder nach Regensburg an das Zentralarchiv der Fürsten von Thurn und Taxis zurückgegeben. Aus dem verbliebenen Mischbestand „Postakten“ und aus kleineren Splittergruppen des bereits im Hauptstaatsarchiv lagernden Oberpostdirektions-Archivs (OPD-Archiv) entstand das provenienzreine Findmittel „MA 40: Postsektion“, das nur noch die Unterlagen der Generalpostdirektion bzw. der Postsektion (1808/1817) enthält.

Im Bayerischen Hauptstaatsarchiv war mit der Neuordnung der Überlieferung dieser frühen Post-Zentralbehörde ein erster entscheidender Schritt für eine Neuformierung der gesamten Postbestände gemacht worden.

Die Entstehung des Postarchivs – stabile Registraturen der königlichen Ministerien und Zentralbehörden

Zum OPD-Archiv oder Postarchiv als dem hauptsächlichen Überlieferungsblock zur Geschichte der bayerischen Staatspost gehört dasjenige Schriftgut, das nach dem Übergang der Posthoheit auf das Reich am 1. April 1920 im ehemaligen Bayerischen Verkehrsministerium als stabiler Registraturkörper der seit 1805 zuständigen Ministerien und der seit 1817 errichteten Zentralbehörden verblieben ist. Teilweise wurden die Akten noch von der Abteilung VI des Reichpostministeriums in eben diesem Gebäude weitergeführt. Nach 1945 baute die Oberpostdirektion München in Zusammenarbeit mit der im Jahr 1922 gegründeten „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ aus dieser zentralbehördlichen Überlieferung und aus Abgaben anderer im Jahr 1945 aufgelösten Oberpostdirektionen das

¹³⁰ Tröger (wie Anm. 127) S. III–V.

¹³¹ BayHStA, Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns 796.

sogenannte Postarchiv als provenienzübergreifendes Sparten- und Behördenarchiv für Südbayern auf.¹³² Dessen Auflösung fand erst ab 1985 mit den Umstrukturierungen und Privatisierungen bei der Bundespost statt. Eine Aufteilung unter den zuständigen staatlichen Archiven wurde in die Wege geleitet.

Diejenigen Teile des Postarchivs, die Provenienzen der Oberpostämter Augsburg und München sowie des Reichspostministeriums und des Oberpostdirektoriums enthalten, befinden sich heute in den Beständen der Staatsarchive Augsburg und München sowie des Bundesarchivs (Abteilung Deutsches Reich und Bundesrepublik).

Für die chronologisch älteren und heute in die Zuständigkeit des Bayerischen Hauptstaatsarchivs fallenden zentralbehördlichen und ministeriellen Aktengruppen des ehemaligen Postarchivs lässt sich eine Wanderungsbewegung innerhalb von München rekonstruieren. Hier die wesentlichen Schritte:

1920–1945: Aufbau des Postarchivs durch die „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ im ehemaligen Verkehrsministerium

Die stabilen Registraturgruppen der seit 1808 zuständigen Ministerien und Oberbehörden gelangten zunächst vermutlich relativ vollständig in den Neubau des Bayerischen Verkehrsministeriums in der Arnulfstraße, der zwischen 1907 und 1913 von dem Architekten Carl Hocheder entworfen wurde.

Im Wesentlichen gehörten zu dieser Überlieferung das Schriftgut aller seit 1817 für das Postwesen zuständigen Zentralbehörden und ein Großteil der bei den Ministerien erwachsenen Unterlagen in Postsachen.¹³³

¹³² Hans Deinhardt, Das Postarchiv in Bayern. In: Mitteilungen für die Archivpflege in Bayern 10 (1960) S. 15–17.

¹³³ Die gedruckten Formationsverordnungen der jeweils zuständigen Ministerien und Post-Oberbehörden sind im Einleitungstext „Kleiner Streifzug durch die Geschichte der Bayerischen Staatspost (1808–1920)“ (S. 13–41) zitiert.

1. Gesamte Überlieferung der seit 1817 für die Post zuständigen Zentralbehörden:
 - 1817–1847: Generaladministration der Posten
 - 1847–1851: Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen
 - 1851–1886: Generaldirektion der Verkehrsanstalten (Post- und Telegraphenabteilung), einschließlich der Vorgängerbehörde Telegraphenamts
 - 1886–1897: Direktion der Posten und Telegraphen
 - 1897–1907: Generaldirektion der Posten und Telegraphen
 - 1851–1886: Fiskalat der Verkehrsanstalten
 - 1886–1905: Gemeinsames Fiskalat der jeweiligen Generaldirektionen der Posten und der Eisenbahnen
2. Großteil der Überlieferung der zwischen 1805 bis 1920 zuständigen Ministerien¹³⁴:
 - 1805–1826: Außenministerium
 - 1826–1832: Finanzministerium
 - 1832–1847: Außenministerium
 - 1847–1848: Finanzministerium
 - 1848–1871: Ministerium für Handel und öffentliche Arbeiten
 - 1871–1904: Außenministerium
 - 1904–1920: Verkehrsministerium

Das neu errichtete Verkehrsministerium hatte allerdings nur eine kurze Lebensdauer. Mit der Gründung der Weimarer Republik verlor Bayern seine seit 1871 verbliebenen Reservatrechte, worunter die Postverwaltung fiel, endgültig an das Deutsche Reich. Zum 1. April 1920¹³⁵ wurde das ehemalige bayerische Verkehrsministerium des-

¹³⁴ Im Gegensatz zu den Post-Zentralbehörden, die ausschließlich im ehemaligen Postarchiv überliefert waren, finden sich bei den bis 1904 für das Postwesen zuständigen Ministerien des Innern, des Königlichen Hauses und des Äußern, der Finanzen und des Handels Aktengruppen zur bayerischen Staatspost, und zwar Außenministerium (MA): Registratursgruppen „A.V.“ (Auswärtige Verhältnisse), „VIII. Verkehrswesen – A. Post und Telegraphen“, „Deutscher Bund“ und „Deutsches Reich – Postalische Verhältnisse“; Urkunden-Selekt Bayern Urkunden: „Staatsverträge zum Postwesen“; Handelsministerium: „MH 5: Post- und Verkehrswesen“ (jetzt in: MA 41: Postwesen).

¹³⁵ Gesetz vom 19.3.1920, GVBl S. 152.

halb als Abteilung VII, seit 1924 dann Abteilung VI, dem Reichspostministerium in Berlin eingegliedert. Im Zuge der Gleichschaltung durch den NS-Staat kam es 1934 zur vollständigen Auflösung der für Bayern zuständigen Abteilung in München.

Die nach 1920 vorhandene örtliche und zum Teil personelle Kontinuität der Reichspostverwaltung im ehemaligen Verkehrsministerium an der Arnulfstraße führte zur Gründung der „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ im Jahr 1922. Diese setzte sich die Sicherung des vorhandenen Registratur- und Archivguts zum Postwesen und dessen intensive Auswertung im Rahmen der seit 1925 erstmals erschienenen Publikation „Archiv für Postgeschichte in Bayern“ zum Ziel.¹³⁶

Alle seit den Anfängen der Staatspost im ehemaligen Ministerialgebäude vereinigten Unterlagen lagerten weiterhin in den Kellern und Speichern des Ministerialgebäudes. Die Mitglieder der „Gesellschaft“, die sich hauptsächlich aus dem Personal der Münchner Abteilung VI des Reichspostministeriums zusammensetzten, saßen somit direkt an den Quellen und begannen diese zu ordnen und auszuwerten. Darüber hinaus ergingen schon 1922 – vermutlich initiiert durch die „Gesellschaft“ – an die Oberpostdirektionen Aufforderungen, bedeutsame Akten an die Abteilung VI einzusenden, so dass auch Aktengruppen mit mittelbehördlicher Provenienz im ehemaligen Verkehrsministerium eingelagert wurden.

Nach Auflösung der Abteilung VI im Jahr 1934 verblieben die repointierten Akten, aber auch der Großteil der Vorgänge aus den Jahren 1920 bis 1934, im Gebäude des ehemaligen Verkehrsministeriums. Lediglich ein kleinerer Teil der Unterlagen, die nun von der Reichspostverwaltung in Berlin benötigt wurden, wurde in die Reichshauptstadt gebracht. Dies geht aus einem Brief des Präsidenten der Reichspostdirektion Nürnberg an den Generaldirektor der Staatlichen Archive Bayerns hervor.¹³⁷

¹³⁶ BayHStA, MHIG 9180: Postwesen: Erforschung der Postgeschichte Bayerns, 1922–1930. Die erheblich späteren, direkten Aktenabgaben der Oberpostdirektionen an die zuständigen Staatsarchive bleiben hier unberücksichtigt.

¹³⁷ Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, Registratur: Der Präsident der Reichspostdirektion München, Dr. Geiger, an den Generaldirektor der Staatlichen Archive Bayerns, 12.12.1945.

Ebenso wird in diesem Schreiben erwähnt, dass ein Teil des Archivguts bereits im Jahr 1915 vorübergehend an das Postmuseum in Nürnberg abgegeben wurde, das 1902 gegründet und 1925 zum Verkehrsmuseum erweitert worden war (heute: Museum für Kommunikation Nürnberg, s. Anm. 156), in dem die bayerische Post- und Eisenbahngeschichte dokumentiert wird. 1922 kehrten diese Akten aber wieder nach München in das OPD-Postarchiv zurück, abgesehen von einem kleineren Teil (Verzeichnis 19), der erst im Jahr 1978 zurückgegeben wurde.

Durch die kriegsbedingten Zerstörungen im Jahr 1945 am Gebäude des ehemaligen Verkehrsministeriums kam es allerdings dann zu Verlusten bei den Postakten. Auch diese Verluste werden in dem oben genannten Brief erstmals erwähnt. Der Hinweis war mit der Zusage verbunden, dass sich die Reichspostdirektion München¹³⁸, die in einem ebenfalls in der Arnulfstraße für die Oberpostdirektion München errichteten Post-Zweckbau residierte, der Sicherung des nicht zerstörten Aktengutes annehmen werde. Eine genaue Auflistung der Kriegsverluste ist nicht auffindbar. Diese Verluste betreffen hauptsächlich die zwischen 1817 und 1871 zuständigen Zentralbehörden, die Generaladministration der Posten, die Generalverwaltung der Posten und Telegraphen und die Generaldirektion der Verkehrsanstalten.

Hinsichtlich der Personalakten von Postbeamten des Verkehrsministeriums und seiner Vorgängerministerien ist nach heutigem Wissensstand ebenfalls von Kriegsverlusten auszugehen.¹³⁹ Die Personalakten von Mitarbeitern auf der Ministerialebene, die zum Zeitpunkt der Auflösung der bayerischen Staatspost im Jahr 1920 noch nicht abgeschlossen waren, befinden sich heute im Bundesarchiv in Berlin. In den Beständen der bayerischen Oberpostdirektionen sind zumindest für deren Zuständigkeitsbereich ebenfalls Personalakten überliefert.

¹³⁸ Die Oberpostdirektionen, 1934 bis 1945 in Reichspostdirektionen umbenannt, hießen ab 1946 wieder Oberpostdirektionen.

¹³⁹ Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, Registratur: Bericht des Bayerischen Hauptstaatsarchivs an die Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns vom 30.6.1951: Postsekretär Hartmann: „Das Archiv hat durch Kriegseinwirkung Schaden erlitten. Es hat verschiedene ältere Bestände eingebüßt und vor allem die Personalakten der Buchstaben A–J“; vgl. auch: Walter Schär, Die Zusammensetzung der bayerischen Beamenschaft von 1806 bis 1918 (Münchener historische Studien, Abt. Bayerische Geschichte 1), Kallmünz 1955, S. 28–29.

Tatsache bleibt, dass im zentralbehördlichen Teil des ehemaligen Postarchivs fast keine Personalakten von Postbeamten zu finden sind.

1945–1985: Fortführung des Postarchivs bei der Oberpostdirektion München

Die nicht verbrannten Teile der Post-Registaturen wurden sehr wahrscheinlich tatsächlich vom Personal der Reichspostdirektion München, seit 1946 wieder Oberpostdirektion, noch im Jahr 1945 in ihr eigenes Gebäude in der Arnulfstraße 60–62 gerettet. Dort begann man die inzwischen historischen Postbestände mit Veröffentlichungen im Publikationsorgan „Archiv für Postgeschichte in Bayern“ durch die weiterhin bestehende „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ intensiver auszuwerten und nach einem neuen System zu ordnen. Zahlreiche Postarchiv-Akten tragen daher auch den Stempel „Archiv der Reichspostdirektion“ auf ihren Aktendeckeln.

Die Systematik innerhalb des „Postarchivs“ richtete sich nicht nach Herkunftsbehörden (Provenienzen), sondern nach posthistorischen Zeitperioden und innerhalb dieser Zeiträume nach „Verzeichnissen“, die wiederum Pertinenzen (z.B. Verzeichnis 6: Feldpost), Serientypen (z.B. Verzeichnis 16: Stationsakten) oder Herkunftsgruppen (z.B. Verzeichnis 7: Akten des Außen, Finanz- und Handelsministeriums bis 1871) zusammenfassten. Insgesamt bestand das OPD-Archiv aus 19 Verzeichnissen, deren Signaturen in der Regel in der bisher erschienenen Literatur zur Postgeschichte zitiert sind:

- Verzeichnis 1: Akten der Abteilung VI des Reichspostministeriums in München (jetzt im Bundesarchiv)
- Verzeichnis 2: Akten der Direktion und Generaldirektion der Posten und Telegraphen und Ministerialakten (Außen- und Verkehrsministerium) (1872–1912) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 3: Akten des Telegraphenamtes (1850–1871) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 4: Akten der Telegraphenabteilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten (ab 1871) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)

- Verzeichnis 5: Bauakten der OPD München (jetzt im Staatsarchiv München)
- Verzeichnis 6: Akten der Feldpost (1866, 1870–1871, 1914–1918) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 7: Akten des Außen-, Finanz-, und Handelsministeriums (1808–1871) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 8: Sachakten der OPD Augsburg (jetzt im Staatsarchiv Augsburg)
- Verzeichnis 9: OPD Augsburg (jetzt im Staatsarchiv Augsburg)
- Verzeichnis 10: Sachakten der OPD Augsburg (auch: Ministerialakten) (jetzt im Staatsarchiv Augsburg und im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 11: Stationsakten (OPD Augsburg, auch Provenienz: Generaldirektion der Posten und Telegraphen) (jetzt im Staatsarchiv Augsburg und im Bayerischen Hauptstaatsarchiv)
- Verzeichnis 12: Bau- und Kassenakten verschiedener Oberpostdirektionen (auch Provenienz: Direktion und Generaldirektion der Posten und Telegraphen) (1872–1912) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv und in mehreren Staatsarchiven)
- Verzeichnis 13: Bauakten der OPD Augsburg (jetzt im Staatsarchiv Augsburg)
- Verzeichnis 14: Reichspostzentralamt: Verkehrsamt, Revisionsamt, Personalamt, Telegraphentechnisches Reichsamt (jetzt im Bundesarchiv)
- Verzeichnis 15: Akten der OPD und Reichspostdirektion München (1939–1945) (jetzt im Staatsarchiv München)
- Verzeichnis 16: Stationsakten verschiedener Oberpostdirektionen (auch: Provenienz Direktion und Generaldirektion der Posten und Telegraphen) (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv und in mehreren Staatsarchiven)
- Verzeichnis 17: verblieb im Eigentum der Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern bei der OPD München
- Verzeichnis 18: Stationsakten OPD München (jetzt im Staatsarchiv München)

- Verzeichnis 19: Ministerialakten (1807–1906) aus dem ehemaligen Verkehrsmuseum Nürnberg (jetzt im Bayerischen Hauptstaatsarchiv).

Das Postarchiv der Oberpostdirektion München etablierte sich in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg als eigenständiges Behördenarchiv in der Archivalandschaft und wuchs auch noch durch einige kleinere Abgaben nach 1945 weiter.¹⁴⁰ Die Verwaltung oblag historisch versierten und sachkundigen Postbeamten¹⁴¹, die sich auch in der „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ engagierten. Die bereits durch die Bombardierung des Verkehrsministeriums stark lädierten Akten, die zum großen Teil nur verschmutzt (Bauschutt) und mechanisch beschädigt überlebt haben und darüber hinaus für die Jahre nach 1870 eine sehr schlechte Papierqualität mit Säureschäden aufweisen, mussten noch zwei Umzüge über sich ergehen lassen, ehe sie an die zuständigen staatlichen Archive aufgeteilt wurden: zunächst in den Jahren 1972 bis 1973 in die Angererstraße in das Gebäude des Postamts München 40 und noch einmal im Jahr 1981 in die Isabellastraße 14.¹⁴²

1985–1999: Auflösung des Postarchivs

Bereits kurz nach dem Zweiten Weltkrieg gab es durchaus Bestrebungen der staatlichen Archivverwaltung zur Auflösung des Spartenarchivs für das bayerische Postwesen. Allerdings wurden diese aus verschiedenen Gründen, u.a. wegen der Platzprobleme im Kreisarchiv München und auch wegen des nach wie vor starken Interesses der bayerischen „Postgeschichtler“ an ihrem behördeneigenen Archiv, nicht weiter verfolgt.

Mit der Neuorganisation der Bundespostverwaltung im Jahr 1985 und den damit einhergehenden personellen Veränderungen war die Zeit

¹⁴⁰ BayHStA, Registratur, Ulrike Hofmann, Aktenvermerk vom 21.7.2006: Akten der Internationalen Verkehrsausstellung München 1965, Vorakten für die postalischen Vorbereitungen der Olympiade 1972 in München, Rückgabe von Ministerialakten aus dem Verkehrsarchiv 1979 (Verzeichnis 19).

¹⁴¹ Der letzte OPD-Archivar war Erwin Maderholz.

¹⁴² Deinhardt (wie Anm. 132) S. 16; im Jahr 1960 befand sich das Postarchiv angeblich in angemieteten Räumen der Oberpostdirektion München in der Nymphenburger Str. 64–66.

für eine Auflösung des Postarchivs reif geworden. In einer Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, des Staatsarchivs München, das als das Archiv, das für die Oberpostdirektion München zuständig war, mit der Übernahme des gesamten Postarchivs betraut worden war, der Bundespostverwaltung und dem Bundesarchiv zusammensetzte¹⁴³, wurde das weitere Vorgehen festgelegt. Die Auflösung des Oberpostdirektions-Archivs (OPD-Archiv) führte zur Aufteilung der Bestände zwischen dem Bundesarchiv, das Bestände der Abt. VI des Reichpostministeriums mit den zugeordneten Ämtern Reichspostzentralamt, Verkehrsamt, Revisionsamt, Personalamt sowie dem Telegraphentechnischen Reichsamt erhielt, und zunächst dem Staatsarchiv München.

Im Staatsarchiv München wiederum wurden nach Analysearbeiten die mittelbehördlichen Provenienzen der Oberpostdirektionen München und Augsburg, des Fernmeldeamtes, des Postsparkassenamtes und des Postscheckamtes zwischen den Staatsarchiven München und Augsburg aufgeteilt. Kleinere Gruppen mit mittelbehördlichen Provenienzen weiterer Regierungsbezirke wurden an die jeweils zuständigen Staatsarchive abgegeben und alle zentralbehördlichen Aktengruppen gingen 1999 schließlich an das Bayerische Hauptstaatsarchiv zur weiteren Bearbeitung über.

1999–2013: Analyse und Bestandsbildung im Bayerischen Hauptstaatsarchiv

Mehr als 14.000 Archivalien der für die Post zuständigen Zentralbehörden und Ministerien in 1647 Kartons mit einem Gesamtumfang von circa 247 laufenden Metern wurden im Bayerischen Hauptstaats-

¹⁴³ Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, Registratur, Protokoll der Dienstbesprechung bei der OPD München vom 2.7.1985. Mitglieder waren: Dr. Matthias Rest und Dr. Irmtraut Eder-Stein (beide: Bundesarchiv), Hans-Eberhard Zorn (Staatsarchiv München), Helmut Esterl, Manfred Richter, Erwin Maderholz (alle: OPD München), Herbert Leclerc, Jörg Weyrauch und Erich Kitlas (alle: Bundespostministerium).

archiv in den Jahren 2002 bis 2013 einer umfassenden Analyse sowie einer provenienzgerechten Erschließung unterzogen.¹⁴⁴

Für die Geschichte dieser Bestände zwischen 1817 und 1920 ließen sich während der Erschließungsphase neben den dargestellten Details insbesondere stabile Registraturverhältnisse nachweisen, die in Einzelfällen über mehrere Jahrzehnte hinweg durchlaufen: die gleiche Zuständigkeit, eine Beibehaltung von Aktenordnungen, weitergeführte Akten zum Teil über mehrere Ministerialzuständigkeiten hinweg, fortgeführte Bandserien.¹⁴⁵

Der Befund dieser für alle Postbehörden geltenden stabilen Registraturen hätte auch eine geschlossene Aufstellung mehrerer Provenienzen innerhalb eines Fonds archivwissenschaftlich gerechtfertigt. Dennoch wurde das Postarchiv im Bayerischen Hauptstaatsarchiv, um die sehr wechselhafte Behördengeschichte beim Postwesen auch in der inneren Bestände-Tektonik des Hauses aufscheinen zu lassen, in sieben provenienzreine Bestände, in zwei Fällen unter Einschluss der Vorgängerbehörden, aufgeteilt.

Eine Überlegung, die zwischen 1808 und 1904 entstandenen Ministerialakten, die eindeutig den Charakter einer stabilen Registratur aufweisen, in einem einzigen Bestand zusammenzufassen und das Verkehrsministerium sowie die Zentralbehörden davon auszunehmen, wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile zugunsten einer strengen Provenienzbildung für alle für das Postwesen zuständigen Ministerien aufgegeben.¹⁴⁶

Dies ist auch vor dem Hintergrund der Entscheidung zur provenienzgerechten Rekonstruktion der Ministerialzuständigkeiten etwa im Bereich des Verkehrswesens (Verkehrsarchiv) und des Handels (Ministerium für Handel, Industrie und Gewerbe – MHIG) innerhalb

¹⁴⁴ BayHStA, Registratur, Markus Frauenreuther, Aktenvermerk vom 16.9.1999, Az. 210-1.5.

¹⁴⁵ Zum Beispiel: BayHStA, MA 109422: Befreiung der Postwägen von Brücken- und Pflasterzöllen oder Torsperrgeldern in Würzburg, Ingolstadt, Vohburg, Donauwörth und Hof, 1815, 1832–1893; Provenienzen: Finanzministerium 1815, Außenministerium 1832–1847, Finanzministerium 1848, Handelsministerium 1850–1851, Außenministerium 1872–1893.

¹⁴⁶ Im Jahr 2012 wurden nach den Analysearbeiten im Bayerischen Hauptstaatsarchiv 368 Akten mit Fremdprovenienzen an die bayerischen Staatsarchive und das Bundesarchiv abgegeben.

des Bayerischen Hauptstaatsarchivs zu sehen. Entscheidend für die Zuordnung eines Archivaales war die jeweilige Abschlussprovenienz; eine physische Trennung von Akten, die sich aus dem Schriftgut mehrerer Provenienzbildner zusammensetzen, wurde grundsätzlich nicht durchgeführt.

Die ministerielle und zentralbehördliche Überlieferung des ehemaligen Postarchivs ist in insgesamt sieben Beständen formiert und dokumentiert. Die Findbücher reihen sich in die Fonds der Ministerien des Königlichen Hauses und des Äußern, der Finanzen und schließlich für Handel und Verkehr ein.

Ministerien – Zuständigkeiten im fliegenden Wechsel

In der Anfangszeit der Staatspost zwischen 1808 und 1848 waren die Ministerialzuständigkeiten für die Post besonders instabil. Die Federführung für das Postwesen wechselte insgesamt viermal und zwar zwischen dem Außenministerium (1808–1826), dem Finanzministerium (1826–1832), wiederum dem Außenministerium (1833–1846), dem Finanzministerium (1847–1848) und schließlich dem Ministerium für Handel und öffentliche Arbeiten (1848–1871).

1. Bestand Finanzministerium – Postwesen

Die aufgrund der jeweils kurzen Zuständigkeitsphasen des Finanzministeriums (1826–1832, 1847–1848) schmale Überlieferung mit der Abschlussprovenienz „Finanzministerium“ ist jetzt mit 167 Akten im Findbuch „MF 30: Postwesen“ dokumentiert. Das Gros der zum Postwesen beim Finanzressort geführten Akten wurde im Außenministerium ab 1833 und beim Handelsministerium ab 1848 weitergeführt beziehungsweise abgeschlossen.¹⁴⁷

2. Bestand Handelsministerium – Postwesen

Der provenienzrein formierte Bestand „MH 8: Postwesen“ umfasst 534 Akten und dokumentiert unter anderem den Beginn des techni-

¹⁴⁷ Edeltraud Weber, Vorwort zum Findbuch MF 30: Postwesen, 2013.

schen Zeitalters mit der Telegraphie, die nach der Revolution von 1848 umgesetzten Postreformen (Briefmarken und Tarifvereinheitlichung) und die Zusammenarbeit mit der rasch expandierenden Eisenbahn.¹⁴⁸

1871 wurde das Handelsministerium aufgelöst, und die Postzuständigkeit kehrte zum Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußern zurück

3. Bestand Außenministerium – Postwesen

Auch nach der Rückkehr des Postwesens unter das Ressort des Außenministeriums, die gleichzeitig den Beginn der eigenständigen bayerischen Postverwaltung als Reservatrecht innerhalb des Deutschen Reiches markiert, wurden die beim Handelsministerium geführten Registraturen zum Postbereich aufgrund der lokalen und administrativen Einheit mit dem Außenministerium im Sinne einer stabilen Registratur zum Teil unverändert weitergeführt. Bei einer beschränkten Anzahl von beim Handelsministerium erwachsenen Postakten lassen sich künstliche „Aktenschnitte“ feststellen, die mit großer Wahrscheinlichkeit nach dem Abschluss der Aktenführung durch Herauslösung von Aktenteilen aus der Heftung im OPD-Postarchiv, also nach 1945, durchgeführt wurden.¹⁴⁹

Die Überlieferung des insgesamt für drei längere Zeitabschnitte zuständigen Außenministeriums (1808–1826, 1832–1846, 1871–1904) zum Postwesen ist im Findbuch „MA 41: Postwesen“ zusammengefasst (1333 Archivalien) und mit den außerhalb des Postarchivs in früheren Jahren vom Hauptstaatsarchiv übernommenen Aktengruppen im Anhang ergänzt (510 Archivalien). Der Bestand umfasst die Überlieferung zum Postwesen auf ministerialer Ebene bis 1904. Durch die insbesondere bei Generalakten oft über viele Jahrzehnte hinweg durchlaufenden Aktenserien können in Archivalien auch Vorgänge

¹⁴⁸ Edeltraud Weber, Vorwort zum Findbuch MH 8: Postwesen, 2013.

¹⁴⁹ Eventuell wurde diese Aufteilung zwischen den Verzeichnissen 7 (Ministerialakten bis 1871) und dem Verzeichnis 2 (u.a. Ministerialakten von 1871–1912) vorgenommen, z.B. Vorakt: MH 16396: Organisation des Dienstes und des Personalstandes bei der Telegraphenabteilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten 1868–1870; Folgeakt: BayHStA, MA 109687: Organisation des Dienstes und des Personalstandes der Telegraphenabteilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten (Generalia und Spezialia), 1872–1878.

aus den Zuständigkeitsphasen des Finanzministeriums (1826–1832, 1847–1848) und des Handelsministeriums (1847–1871) enthalten sein.

4. Bestand Verkehrsministerium – Postwesen

Wie eingangs erwähnt sind nach der Gründung des Verkehrsministeriums im Jahr 1904 alle bisher beim zuletzt zuständigen Außenministerium und bei der Generaldirektion der Posten und Telegraphen noch bis 1907 eingelagerten zentralbehördlichen Vorgängerakten im neu erbauten Ministerium an der Arnulfstraße zusammengeflossen.

Das Verkehrsministerium führte zunächst ab 1904 die Akten des Außenministeriums mit der gleichen Registraturordnung weiter. Ab 1907 übernahm es dann auch das Schriftgut der aufgelösten Generaldirektion der Posten und Telegraphen und führte dieses ebenfalls unverändert weiter. Erst mit der Einführung eines neuen Aktenplans im Jahr 1912¹⁵⁰ begann das Ministerium die alten Vorgänge abzuschließen und neue Akten nach einem eigenen Aktenplan anzulegen und zu verwalten. Diese neu angelegten Akten wiederum wurden von der Abt. VI des Reichspostministeriums auch nach 1920 fortgeführt und liegen deshalb heute im Bundesarchiv¹⁵¹, da sie sonst zum Stichjahr 1920 getrennt und damit „zerrissen“ hätten werden müssen.

Diesem Umstand ist es auch geschuldet, dass dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv mit Ausnahme der Unterlagen zur Bayerischen Feldpost damit die letzten neun Jahre der bayerischen Zuständigkeit für das Postwesen auf ministerieller Ebene fehlen. Inhaltlich sind damit zum Beispiel die Einführung der automatischen Umschaltstellen im Telefonwesen, die ersten Postflüge und Versuche mit der drahtlosen Funktechnik nicht im Bayerischen Hauptstaatsarchiv, sondern im Bundesarchiv in Berlin dokumentiert.

¹⁵⁰ BayHStA, MV I 174: Registratur der Postabteilung im Verkehrsministerium, Laufzeit: 1887–1912.

¹⁵¹ Vgl. Bestand Reichspostministerium: R 4701, Teil 3: Abt. München des RPM, <http://www.bundesarchiv.de/recherche/index.html.de> (aufgerufen im Juni 2014).

Zentralbehörden – Überlieferungsverluste bis zum Jahr 1886

Bei den Zentralbehörden unterhalb der Ministerialebene ist die Überlieferung für die Zeit zwischen 1817 und 1851 fast vollkommen verloren gegangen und für den Zeitraum von 1851–1886 nur zum Teil erhalten.

1. Bestand Generaladministration der Posten

Die ab 1913 im Verkehrsministerium eingelagerte Altregistratur der Generaladministration der Posten fiel bei der teilweisen Zerstörung des Dienstgebäudes durch Bombardierung im Jahr 1945 den Flammen zum Opfer. Dies geht zumindest auch indirekt aus dem oben erwähnten Aktenvermerk des Staatsarchivs München von 1976 hervor, in dem bei der Besichtigung des sogenannten OPD-Postarchivs festgehalten wurde: „Teilweise sind Kriegsverluste festzustellen. Herr Maderholz schätzt, dass bei der Gruppe 2 (1806–1871) nur mehr ca. $\frac{1}{3}$ des ursprünglichen Bestandes vorhanden sind.“¹⁵²

Von dem Schrift- und Registraturgut der Generaladministration selbst hat sich deshalb nur ein Kleinstbestand mit einem Umfang von 22 Archivalien als Rest dieser immerhin 30 Jahre lang tätigen zentralen Postoberbehörde erhalten.

Als Ersatzüberlieferung für die Postgeschichte zwischen 1818 und 1847 können lediglich die beim Außen- und Finanzministerium als den zuständigen Ministerialbehörden entstandenen Gegenakten herangezogen werden oder die bei den Oberpostämtern (den späteren Oberpostdirektionen) erhalten gebliebenen Korrespondenzen mit der wiederum vorgesetzten Oberbehörde Generaladministration der Posten.

¹⁵² Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, Registratur: Joachim Wild (Staatsarchiv München), Aktenvermerk vom 3.2.1976, übersandt an die Generaldirektion.

2. Bestand Generaldirektion der Verkehrsanstalten (einschließlich Generalverwaltung der Posten und Telegraphen und Telegraphenamts)

Für die vier Jahre lang existierende Generalverwaltung der Posten und Eisenbahnen besteht eine ähnliche Situation. Abgesehen von drei Akten hat sich ebenfalls kein Schriftgut erhalten. Die Tätigkeit der Behörde spiegelt sich jedoch teilweise in den bei der Nachfolgebehörde, der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, fortgeführten Unterlagen und wiederum im Rahmen der beim Finanzministerium und beim Handelsministerium erwachsenen Akten wider.

Erst mit der Generaldirektion der Verkehrsanstalten (gegründet 1851) und dem Telegraphenamts (gegründet 1849) sind wieder größere, wenn auch nicht alle Bereiche des Registraturguts einer Zentralbehörde innerhalb des Postarchivs überliefert. Durch den Umzug der Generaldirektion der Verkehrsanstalten in den Zweckbau der Münchner Hauptpost in der Residenzstraße fand nun erstmals auch eine räumliche Trennung der Zentralbehörden von den jeweils vorgesetzten Ministerien statt.¹⁵³

Die zentralbehördliche Post-Überlieferung aus diesem Zeitraum zwischen 1847 und 1886 konnte im Bestand „Generaldirektion der Verkehrsanstalten“ zusammengefasst werden und umfasst insgesamt 872 Archivalien. Dieser Bestand enthält auch die Überlieferung des zunächst selbständigen Telegraphenamts, das 1868 als Telegraphenabteilung in die Generaldirektion der Verkehrsanstalten integriert wurde.

3. Bestand Generaldirektion der Posten und Telegraphen

Mit der Trennung von Bahn und Post (1886) und den neuen Kommunikationstechniken der Telegraphie und der Telefonie beginnt die Phase der größten Ausdehnung der Post- und Telegraphenverwaltung. Diese schlägt sich in der relativ vollständig erhalten gebliebenen äußerst umfangreichen Überlieferung der seit 1886 als Zentralbehörde tätigen Direktion der Posten und Telegraphen nieder. Die Behörde wurde 1897 in Generaldirektion der Posten und Telegraphen umbenannt und hatte ihren Sitz an der Residenzstraße im großzügig-

¹⁵³ Adressbücher von München: Jahrgang 1862, <http://adressbuecher.genealogy.net/> (aufgerufen im März 2014).

gen Gebäude der Münchner Hauptpost, wo auch das Oberpostamt München und bis 1879 das Telegraphenamts untergebracht waren.

Im Findbuch „Generaldirektion der Posten und Telegraphen“¹⁵⁴ findet sich mit fast 8000 Archivalien eine dichte und aussagekräftige Überlieferung zu dieser Blütezeit der bayerischen Staatspost von 1886 bis 1907, die neben der großen Gruppe von Sachakten auch eine mehrere Tausend Einheiten umfassende Serie von ortsbezogenen Stations- und Telefonakten (Genehmigung zur Einrichtung von Poststationen und Telefonanlagen in ganz Bayern) enthält. Zwischen 1904 und 1907 wickelte die Generaldirektion die Gesamtheit ihrer Aufgaben ab. Das Verkehrsministerium konnte diese nach umfangreichen personellen und strukturellen Reformen zusammen mit dem Registratur- und Schriftgut 1907 vollständig übernehmen.¹⁵⁵

Der Großteil der Unterlagen der Generaldirektion der Posten und Telegraphen wurde nach deren Auflösung vom Verkehrsministerium einfach nach dem dort verwendeten Aktenplan weitergeführt, so dass von ebenfalls stabilen Registraturverhältnissen die Rede sein kann. Eine umfangreiche Gruppe der im Bestand vorhandenen Sachaktenserien läuft im provenienzreinen Bestand Verkehrsministerium weiter.

Das Postarchiv für Nordbayern

Neben den bereits skizzierten beiden Überlieferungssträngen zum Postwesen im ehemaligen Mischbestand „Postakten“ einerseits und im Postarchiv bei der Oberpostdirektion München andererseits gab es auch für Nordbayern ein kleineres behördliches Postarchiv, das beim im Jahr 1902 eingerichteten Verkehrsmuseum in Zusammenarbeit mit der Oberpostdirektion Nürnberg erwachsen ist.

Neben den Akten des Verzeichnisses 19 aus dem Münchner Postarchiv, die bis 1978 im Verkehrsmuseum in Nürnberg lagerten, bilde-

¹⁵⁴ Edeltraud Weber, Vorwort zum Findbuch Generaldirektion der Posten, 2013.

¹⁵⁵ BayHStA, MV I 20, Neuorganisation der Post- und Telegraphenverwaltung in Bayern im Rahmen der Verwaltungsreform des Verkehrswesens, 1906–1907; BayHStA, MV I 19: Folgen der Neuorganisation für den Personalstand im Post- und Telegraphenwesen, 1905–1908.

te sich in der Postabteilung des Verkehrsmuseums Nürnberg¹⁵⁶ ein Spartenarchiv, das sich aus Unterlagen der Oberpostdirektionen Nürnberg, Würzburg, Bamberg und Regensburg sowie verschiedener Postanstalten in dieser Region zusammensetzte. 1983 wurde auch dieses Postarchiv aufgelöst¹⁵⁷ und zwischen den zuständigen Staatsarchiven Nürnberg, Amberg, Würzburg und Bamberg nach Provenienzen aufgeteilt.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Geschichte des Postarchivs der OPD München zeigt mit Sicherheit in manchen Bereichen Parallelen zum Aufbau des ebenfalls als Spartenarchiv aufgebauten Verkehrsarchivs für die Eisenbahnbehörden beim Verkehrsmuseum in Nürnberg. Das in den 1990er Jahren an das Bayerische Hauptstaatsarchiv abgegebene, ehemals über 40.000 Archivalien umfassende Verkehrsarchiv wurde genau wie das Postarchiv analysiert und nach Reichs- und Länder-, mittel- und zentralbehördlichen Provenienzen sowie nach Ministerialressorts aufgelöst sowie zwischen dem Bayerischen Hauptstaatsarchiv und den bayerischen Staatsarchiven aufgeteilt.

Eine besondere Rolle beim Postarchiv und dessen lange währender Geschichte als Spartenarchiv spielt mit Sicherheit die „Gesellschaft zur Erforschung der Postgeschichte in Bayern“ und das bei den führenden bayerischen Postbeamten grundsätzlich starke Interesse an der eigenen Behördengeschichte. Dem Wirken dieses Vereins in Zusammenarbeit mit der Oberpostdirektion München ist die weitgehende Sicherung und Überlieferung der Unterlagen zur Postgeschichte in großem Maße zu verdanken. Die Fülle von Veröffentlichungen im Publikationsorgan der Gesellschaft, dem „Archiv für Postgeschichte in Bayern“ birgt einen einmaligen Schatz an Beiträgen zur regionalen, technischen und administrativen Postgeschichte. Leider fehlen bei vielen älteren Beiträgen Quellen- und Literaturangaben. Dennoch ist bei vor 1945 veröffentlichten Beiträgen der Rückschluss auf heute

¹⁵⁶ 2000 wurde das ehemalige Verkehrsmuseum in Nürnberg umbenannt in Museum für Kommunikation Nürnberg. Träger ist die Museumsstiftung für Post und Telekommunikation (MSPT), s. <http://www.mfk-nuernberg.de> (aufgerufen im Mai 2014).

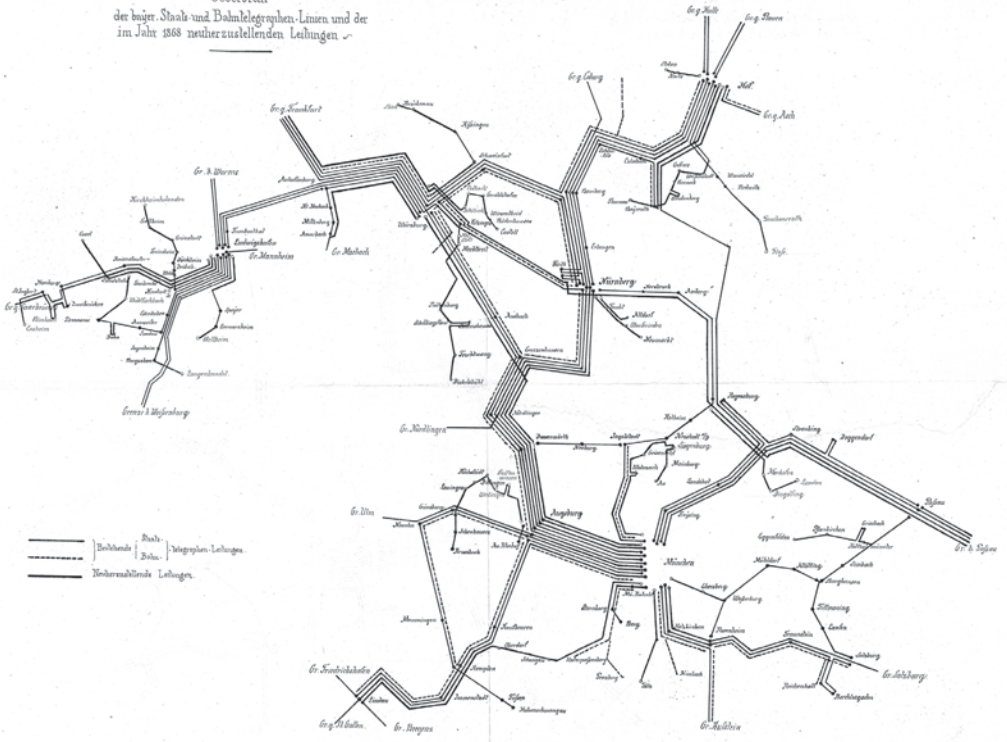
¹⁵⁷ Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns, Registratur: Schreiben an das Bundesarchiv in Koblenz vom 28.12.1982.

verlorene Quellen der frühen Zentralbehörden häufig nachzuvollziehen. Seit 1995 ist die Gesellschaft mit circa 4000 Mitgliedern in Bayern Teil der Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte, die eng mit der an vier Standorten in Deutschland vertretenen „Museumsstiftung für Post und Telekommunikation“ kooperiert. Mit einer Ausgabe des „Archiv für deutsche Postgeschichte der Region SÜD“ wurde die Tradition der bayerischen Zeitschrift bis 2001 fortgeführt. In der von der „Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte“ herausgegebenen Zeitschrift „DAS ARCHIV. Magazin für Post- und Telekommunikationsgeschichte“ können bayerische „Postgeschichtler“ heute ihre Beiträge zur Post-Historie publizieren.¹⁵⁸

Dass nach der Umwandlung der Bundespost in den 1990er Jahren in ein vollkommen neu strukturiertes Privatunternehmen die Unterlagen verschiedener ehemaliger bayerischer Postbehörden in die dafür zuständigen staatlichen Archive zurückgekehrt sind und der geschlossene Körper des Postarchivs zugunsten der Wiederherstellung des Herkunftszusammenhangs der Archivalien aufgelöst wurde, mag mancher Postforscher bedauern. Die in fast allen staatlichen Archiven abgeschlossene oder bereits weit fortgeschrittene Erschließung der Postüberlieferung in der archivischen Datenbank dürfte aber weitere Forschungen zur Kommunikations- und Verkehrsgeschichte wieder ermöglichen und künftig erleichtern. Die Tatsache, dass die Postunterlagen nun auf das Bayerische Hauptstaatsarchiv in München, die bayerischen Staatsarchive in allen Regierungsbezirken und das Bundesarchiv in Berlin aufgeteilt sind, ist vor dem geschilderten behörden- und bestandsgeschichtlichen Hintergrund zu verschmerzen.

¹⁵⁸ Homepage der Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte e.V., <http://www.dgpt.org/de/index.html> (aufgerufen im Juni 2014).

Uebersicht
der bayer. Staats- und Bahn-Telegraphen-Linien und der
im Jahr 1868 neuherzustellenden Leitungen



Kat.-Nr. 10b

Katalog

1 Der Anfang – die Thurn- und Taxis-Reichspost wird bayerisch

1808 Februar 28, Regensburg

Verzicht des Fürsten Karl Alexander von Thurn und Taxis auf das Postregal in Bayern

Im Februar des Jahres 1808 erhielt Fürst Karl Alexander von Thurn und Taxis in Regensburg Besuch aus München. Die von dem königlichen Kommissar der Taxisschen Posten und späteren Direktor der Generalpostdirektion, Karl Joseph Freiherr von Drechsel, angeführte Delegation sollte den Fürsten Thurn und Taxis zur Unterzeichnung einer Verzichtserklärung auf die als Lehen verliehene Postregie in Bayern bewegen. Unter der Zusicherung einer Entschädigung von 100.000 Gulden und der weiteren Berechtigung zum Führen des Titels eines „Erb-Reichs-Oberpostmeisters“ unterschrieb Fürst Alexander die in sieben Übergabebedingungen unterteilte Verzichtsurkunde.

Das Haus Taxis hatte mit dem Edelmann Franz von Tassis (1459–1517), der aus Bergamo in der Lombardei stammte, seit dem späten Mittelalter unter Kaiser Maximilian I. die ersten regelmäßigen Postkurse im Auftrag des Kaisers betrieben. Seit dem 16. Jahrhundert waren die Taxis als „Generalpostmeister im Reich“ Inhaber des Reichspostregals und standen unter dem Schutz des Kaisers. Neben anderen Territorien innerhalb des Reiches versuchte auch Bayern immer wieder ohne Erfolg eine eigene Landespost zu etablieren. Mit der Zulassung der Taxisschen Reichspost im Jahr 1664 durch Kurfürst Ferdinand Maria begann für das Haus Thurn und Taxis ein fast 250 Jahre dauerndes und immer wieder vom Kaiser bestätigtes Hoheitsrecht für den Posttransport im Kurfürstentum, das erst mit der Verzichtserklärung vom 28. Februar 1808 sein Ende fand.

Im Paragraphen 13 des Reichsdeputationshauptschlusses vom 25. Februar 1803 und im Artikel 27 der Rheinbundakte vom 12. Juli 1806 war dem Haus Thurn und Taxis zwar der Fortbestand der Posthoheit noch zugesichert worden. Dennoch machte Kurfürst Max IV. Joseph (bzw. ab 1806 König Max I. Joseph) seine Ansprüche auf das bayeri-

sche Postwesen bereits mit einem Reskript vom 20. Dezember 1805 deutlich. Darin werden die Taxis-Posten unter kurfürstliche Landesaufsicht gestellt, „die Reichsinsignien von den Posthäusern und Wägen entfernt und unser Wappen dagegen angeheftet“ sowie die Postbeamten in kurfürstliche Dienste genommen (BayHStA, MA 108571). Am 14. Februar 1806 (Regierungsblatt Nr. 9 Sp. 65–67) schließlich verleiht der König die Landesposten als „Thronlehen“ an das Haus Thurn und Taxis noch einmal gegen eine jährliche Pacht von 15.000 Gulden. Nach der endgültigen Verzichtserklärung des Hauses von Thurn und Taxis beginnt der Aufbau einer eigenen und souveränen bayerischen Staatspost.

Urkunde, 3 S., 36 x 25 cm, mit rotem aufgedrückten Lacksiegel, mit Unterschrift von Fürst Karl Alexander von Thurn und Taxis.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayern Urkunden 1775/2, aufgeschlagen S. 2–3.

Literatur: Otto Veh, Karl Joseph Graf von Drechsel, königlich bayerischer Generaldirektor, 1806–1817. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 12 (1936, Heft 1) S. 326–332. – Hermann Glaser – Thomas Werner, Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, Heidelberg 1990, S. 16–17. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 33–57.

2 Das Ende – die bayerische Staatspost wird verreichlicht

1920 März 29/31, Berlin/München

Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und dem Freistaat Bayern über den Übergang der Post- und Telegraphenverwaltung Bayerns an das Reich

Die im Artikel 170 der Weimarer Verfassung festgelegte Übernahme der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung durch das Reich wird mit einem Staatsvertrag und einem erläuternden Protokoll vollzogen. „Die Verwaltung und das gesamte Eigentum der Bayerischen Posten und Telegraphen werden dem Reich vom 1. April 1920 an als Ganzes mit allen Rechten und Pflichten (...) übertragen“ heißt es dazu im Paragraphen 1 des Übereinkommens.

Durch die Einrichtung einer Abteilung VI des Reichspostministeriums im Gebäude des Verkehrsministeriums an der Arnulfstraße, das

erst wenige Jahre zuvor fertig gestellt worden war, und durch im Vertrag festgeschriebene bayerische Kontinuitäten beim Führungspersonal erhielt die Reichspost in Bayern einige Sonderrechte. Diese erleichterten einerseits einen geregelten Übergang der großen Verwaltung und ermöglichten andererseits auch eigene Akzente, zum Beispiel beim Postbau.

Vertrag und Schlussprotokoll, 36 x 20,5 cm, mit Metallklammern geheftet, mit Unterschriften von Reichskanzler Herrmann Müller, Reichspostminister Johannes Sieberth, Reichsfinanzminister Joseph Wirth, Ministerpräsident Gustav von Kahr, Verkehrsminister Heinrich von Frauendorfer, Finanzminister Wilhelm Krausneck, 13 S.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayern Urkunden 2781, aufgeschlagen S. 12–13.

Literatur: Rückblick, S. 257–258. – Karl Möckl, Reservatrechte und föderale Ordnung. Bayerns Rolle im Deutschen Kaiserreich von 1870/71. In: Hans-Detlef Horn (Hrsg.), Recht im Pluralismus. Festschrift für Walter Schmitt Glaeser zum 70. Geburtstag (Schriften zum Öffentlichen Recht 932), Berlin 2003, S. 295–304. – Patrick Henßler, Reservatrechte, In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_44589 (aufgerufen am 25.11.2013).

3 Startschuss für die Königlich Bayerische Staatspost – die Generalpostdirektion

1808 September 17, München

Die Generalpostdirektion als Sektion des Ministerialdepartements der auswärtigen Angelegenheiten

Die Formationsverordnung für die seit 1. Juli 1808 tätige zentrale Oberbehörde für das Postwesen in Bayern regelt in 28 Paragraphen die personelle Zusammensetzung, den Geschäftsumfang und die direkte Zuordnung zum federführenden Außenministerium.

Im Paragraphen 28 werden für das Personal Geheimnisvorschriften verfügt – heute würde man von „Firewall“- und Datenschutz-Vorkehrungen sprechen. So wird zum Beispiel den Sektionsangehörigen ein Schweigegebot über alle Geschäfte nach außen auferlegt oder für die Ministerialbeamten aus den anderen Abteilungen des Außenministeriums der Zutritt zur Postdirektions-Registatur grundsätzlich untersagt.

Maximilian Joseph

von Gottes Gnaden König von Baiern

Wir haben durch Unsern Erlass vom 17. März d. J. das
Königl. Patent vom 18. März 1808 Nr. 27. C. 1281. - 1289. / In dem
Wir die Erfindung eines mit Eisen verbundenen Mineralien
mit dem Eisen verbundenen Angewandten in dem
Königl. General Post Direction abhelt.

Wir haben auch nicht die Erfindung eines Mineralien
Erfindung von Mineralien, wie finden wir die Erfindung
nicht die Erfindung der Erfindung von Mineralien
in dem Mineralien und in dem Mineralien
und in dem Mineralien.

Erster Titel Formation

§. 1.

Die General Post Direction hat die Erfindung
von Mineralien in dem Mineralien
in dem Mineralien, welche in dem Mineralien
in dem Mineralien §. 2. enthalten ist.

§. 2.

Die Erfindung wird von der General Post Direction
in dem Mineralien §. 2. enthalten ist.

§. 3.

Die Erfindung wird von der General Post Direction
in dem Mineralien §. 2. enthalten ist.

4

Die direkte Eingliederung der für den Aufbau der staatlichen Postverwaltung zuständigen Generalpostdirektion in das Ministerialdepartement der auswärtigen Angelegenheiten (später: Ministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren) betont den hoheitsrechtlichen sowie den außen- und sicherheitspolitischen Aspekt der Post. Die Generalpostdirektion wurde zu diesem Zeitpunkt auch mit umfangreichen Postüberwachungsmaßnahmen betraut. Der Aspekt der Post als serviceorientiertes Kommunikations- und Verkehrsunternehmen zur Förderung von Handel und Wandel stand in den Anfangsjahren der Staatspost noch nicht im Vordergrund. Erst nach der Märzrevolution von 1848 und dem Rücktritt von König Ludwig I. in Bayern setzte auch im staatlichen Verkehrsbereich ein Umdenken ein, mit dem Ziel einer Öffnung und Erleichterung von Mobilität und Kommunikation für breitere Bevölkerungsschichten.

Organisches Edikt, 4 Bl., geheftet, 33,5 x 22 cm, mit Unterschrift von König Max I. Joseph, Minister Maximilian von Montgelas.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA 108584, aufgeschlagen fol. 52'/53.

Gedruckte Quellen: Verordnung vom 17. September 1808, Regierungsblatt für das Königreich Bayern 1808, Sp. 1281–1289.

Literatur: Otto Veh, Die geheime Postüberwachung im Königreich Bayern 1806–1817. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 11 (1935) S. 185–202. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 67–73, S. 172–188.

4 Uniformierung der Verkehrsbeamten

- a) Neue Uniformen für die Postboten
1857 September, München
- b) Bayerische Postmütze
ca. 1900

Die Vereinigung der Eisenbahn- und Postbehörden im Jahr 1847 unter einer gemeinsamen Oberbehörde, der Generalverwaltung für Posten und Eisenbahnen, die bereits vier Jahre später in Generaldirektion der Verkehrsanstalten umbenannt wurde, zog eine Angleichung der Dienstgrade, der Besoldungsverhältnisse und der Uniformierung von Post- und Bahnbeamten nach sich.

Infolge einer allgemeinen Verbesserung der Besoldungsverhältnisse im Jahr 1858 trat auch eine von zahlreichen Änderungen der Dienstkleidungsvorschriften für das niedere Verkehrspersonal zum 1. Oktober 1858 in Kraft. Die Rangabstufungen zeigten sich für die I., II. und III. Kategorie, die beide Verkehrszweige umfassten, hauptsächlich in der Breite und Ausgestaltung der Uniformkrägen, mit goldenen Borten für die schwarzen Uniformen der Eisenbahner und mit silbernen Stickereien für die blauen Uniformen der Postbeamten (a):

„I. Kategorie: Oberamts-, Haus- und Stationsmeister, Oberpacker, Oberbriefträger, Oberkondukteur/Wagenmeister, Lokomotivführer, Maschinist

II. Kategorie: Post- und Eisenbahnkondukteur, Briefträger, Packer/Stationsmeister, Wagenwärter, Lokomotivführer, Maschinisten-Lehrling

III. Kategorie: Briefstempler, Stationsdiener und Bürodienner-Gehilfe/Wagenwärter-Gehilfe, Lokomotivheizer, Dampfboothheizer“



4a II. Kategorie (Ausschnitt)

Die Postboten, Paketboten und Briefeinsammler galten als im „niederen“ Dienst stehendes „nicht statusmäßiges, subalternes Dienstpersonal“. Heute entspricht dies dem einfachen Dienst bzw. der Qualifikierungsstufe 1. Das in „weißem Metall“ gestickte Posthornsymbol auf der blauen Schirmmütze besteht für diese Beamtengruppe aus einem Posthorn im Lorbeerkranz unter einem nach rechts schreitenden bayerischen Löwen mit Krone (b).

Das Jahresgehalt eines Briefträgers betrug 1858 zwischen 400 und 550 Gulden, ein Postverwalter oder Telegrapheningenieur verdiente dagegen mit 1200 bis 1600 Gulden etwa dreimal soviel. Nicht selbständige Handwerker (40 bis 60 Gulden Jahresgehalt) oder Soldaten (30 Gulden Jahressold) und Feldwebel (108 Gulden Jahressold) bezogen damals ein vergleichsweise niedrigeres Jahreseinkommen als ein Briefträger im einfachen Staatsdienst.

Der Personalstand bei den Postanstalten bewegte sich bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts im dreistelligen Bereich und erreichte erst nach der Vereinigung von Post und Bahn im Jahr 1851 den Stand von ca. 1500 Bediensteten. In den nächsten 60 Jahren stieg die Zahl der Post- und Telegraphenbediensteten weiter kontinuierlich an und erhöhte sich im Jahr 1908 bereits auf die Anzahl von circa 20.000 Mitarbeitern (in etwa hälftig statusmäßige Bedienstete und Vertragspartner). In den letzten zwölf Jahren der bayerischen Staatspost verdoppelte sich die Gesamtmenge der Beschäftigten noch einmal auf über 39.000 Personen im Jahr 1920.



4b

- a) Federzeichnungen (Reproduktion), 1 Bl., koloriert, 56 x 46 cm, Aktenbeilage zur Verordnung vom 14.9.1857.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Ehemaliges Verkehrsarchiv, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 96.
- b) Postmütze, blauer Stoff und Leder, mit aufgesticktem Postemblem, 10 x 20 x 20 cm.
Nürnberg, Museum für Kommunikation Nürnberg, Sammlungen.


Literatur: Johann Brunner, Die Amtstracht des Postpersonals in Bayern. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 16 (1940, Heft 2) S. 99–112. – Rückblick, S. 27–29, S. 41–42, S. 64–68. – Dietrich Klose – Franziska Jungmann-Stadler (Hrsg.), Königlich Bayerisches Geld. Zahlungsmittel und Finanzen im Königreich Bayern 1806–1918. Selbstverlag Staatliche Münzsammlung München 2006, PDF-Auszug, <http://www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2011-3w-klose-preise-1800-1900.pdf>, S. 1–2 (aufgerufen im Juni 2014).

5 Dreiländerpost auf dem Bodensee

1838 Januar bis März

Übersicht der in Lindau ankommenden und abgehenden Dampfboote

Das im englischen Manchester erbaute Dampfboot „Ludwig“ lief am 1. Januar 1838 für die bayerische Postverwaltung in Lindau vom Stapel und verkehrte nach einem Winterfahrplan einmal täglich nach Konstanz, Rorschach und Ludwigshafen. Zusammen mit den für die Schweiz und Österreich im Einsatz befindlichen Dampfbooten „Helvetia“ und „Leopold“ teilten sich die drei Schiffe ihre länderübergreifenden Posttouren auf dem Bodensee.



U e b e r s i c h t
der in L i n d a u ankommenden und abgehenden Dampfboote
vom 1ten Jänner 1838. bis 31ten März 1838.

Wochentage	Abfahrt	Touren.	Schiff	Wochentage	Ankunft	Touren.	Schiff
Montag	Morgens 6 Uhr	nach Rorschach	Ludwig	Montag	Nachmittag 1½ Uhr	von Rorschach	Ludwig
-	- 10 -	- Constanz und Stein	Helvetia	Dienstag	- 11 -	- Rorschach	Ludwig
Dienstag	- 6 -	- Rorschach	Ludwig	Mittwoch	- 1 -	- Constanz und Rorschach	Helvetia
Mittwoch	- 6 -	- Rorschach, Constanz, Ludwigshafen	Ludwig	Donnerstag	- 2 -	- Ludwigshafen, Constanz, Rorschach	Ludwig
Donnerstag	- 6 -	- Rorschach, Constanz und Stein	Helvetia	Freitag	Abends 5 -	- Constanz, und Rorschach	Ludwig
Freitag	- 6 -	- Rorschach, Constanz	Ludwig	Samstag	Morgens 9½ -	- Rorschach	Ludwig
Samstag	- 6 -	- Rorschach	Ludwig	-	- 11 -	- Constanz und Rorschach	Leopold
Sonntag	- 6 -	- Rorschach, Constanz, Ueberlingen und Ludwigshafen.	Leopold	Sonntag	Mittags 12 -	- Constanz und Rorschach	Helvetia

Vorstehende Tourfahrten sind nur für die Dauer des Winter-Courses bestimmt. —
Mit dem Eintritte des Sommer-Courses wird eine General-Übersicht über die Tourfahrten sämtlicher
drey Dampfboote Leopold, Helvetia und Ludwig angegeben werden.

Die „Ludwig“ wurde 1868 von dem Dampfboot „Stadt Zürich“ so schwer gerammt, dass sie sank und 13 Menschen in den Tod riss. Mit Hilfe von zwölf Gas-Ballons konnte das Schiff aus elf Metern Tiefe wieder gehoben und renoviert werden. Mit dem Schiffsnamen „Rorschach“ kam das Boot noch einmal unter einem privaten Besitzer zum Einsatz, konnte aber mit inzwischen schnelleren und besseren Dampfschiffen nicht mehr konkurrieren und sank erneut in den 1870er Jahren, nachdem es zum Segelboot umfunktioniert worden war.

Der Postverkehr auf dem Bodensee war für die Schweiz und Österreich vor allem vor dem Abschluss des Vertrages zum Deutsch-Österreichischen Postverein im Jahr 1850 ein wichtiges Nadelöhr in den Norden und Osten, von dem Bayern profitieren konnte. Die bayerische Postverwaltung finanzierte deshalb den Bau der „Ludwig“ und koordinierte deren langjährigen Einsatz im Dreiländereck.

Fahrplan (Reproduktion), Lithographie mit Abbildung eines Dampfbootes, 19 x 33 cm.

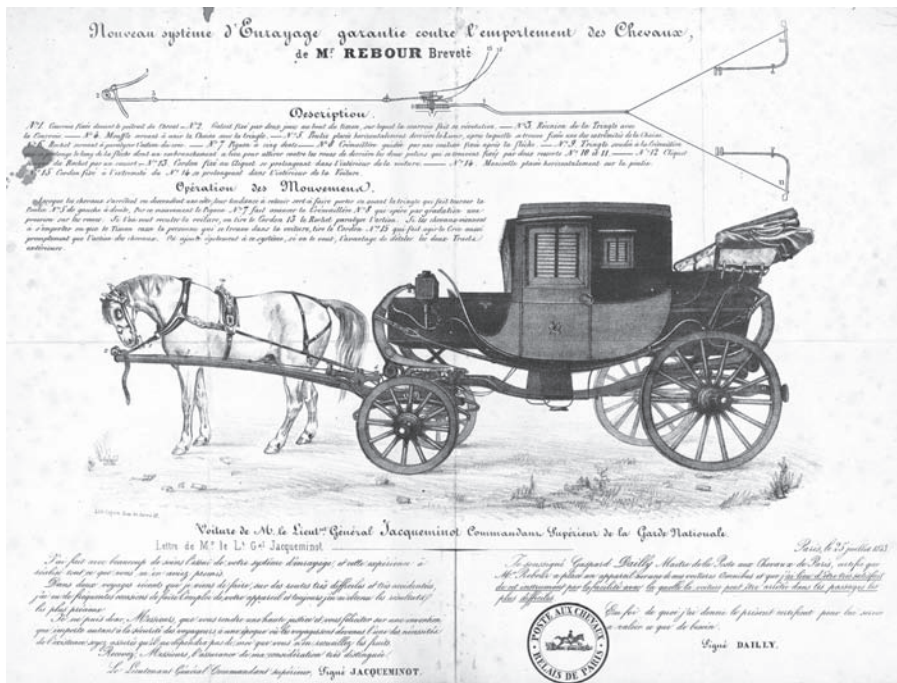
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaladministration der Posten und Telegraphen 17.

Literatur: Rückblick, S. 92. – Karl F. Fritz, Abenteuer Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, 2. Auflage, Meersburg 1990, S. 20 ff. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 98.

6 Kutschentechnik – Verbesserungsvorschläge für den Personen- und Posttransport

- a) Patent, ausgestellt vom Poststallmeister Gaspard Dailly von Paris: „Nouveau Système d' Enrayage garantie contre l'emportement des Chevaux de Monsieur Rebour“
1843 Juli 25, Paris
- b) Einführung eines Kariolwagens nach Droschkenart mit neuartigem Dachgepäckaufsatz
1905 Oktober 18
- c) Bayerisches Posthorn
19. Jahrhundert

Von 1842 an wurden in Bayern für den schnellen und leichten Post- und Personentransport die „Kariolposten“ eingeführt, die vor allem in den ländlichen Regionen abseits der festen Postkurse und Städteverbindungen zum Einsatz kamen. Karriol (auch Kariol) oder die Karriole kommt aus dem Französischen „carriole“ (Diminutiv vom keltischen carrus = Karren) und bezeichnet einen Halbwagen bzw. ein leichtes, einachsiges Fuhrwerk, auf dem neben dem Kutscher noch ein bis zwei Personen Platz haben. Ein verbessertes Anspann- und



Kat.-Nr. 6a

Zügelssystem für das Zugpferd hat der aus Frankreich stammende Erfinder Monsieur Rebour entwickelt. Der Chef der Pariser Pferdepost Gaspard Dailly hat das neue System an seiner Kutsche getestet und für gut befunden. Rebour erhielt vom „Maître de la Poste de Chevaux au Paris“ ein Patent auf seine Erfindung (a).

Auch im Zeitalter der Eisenbahn haben sich die Kariolpostverbindungen erhalten. Sie dienten neben den Postverbindungen im ländlichen Raum auch dem Transport von Briefen und Personen von und zu den Bahnhöfen. Im Jahr 1908 gab es davon 427 feste Verbindungen in ganz Bayern. Im Jahr 1905 beschäftigte sich die Generaldirektion der Posten mit neu entwickelten leichten Fuhrwerkstypen, unter denen sich der droschkenartige Kariolwagen Nr. 2924 bewährte, der auf der Strecke zwischen Aschaffenburg und Mainaschaff getestet wurde. Neuartig daran waren der Dachgepäckträger der Droschke und die witterungsbeständige Kabine im Gegensatz zu den auch verbreiteten offenen Gefährten (b).

Die Verwendung des Posthorns zur Ankündigung von reitenden Boten und von Postkutschen galt als wichtiges Privileg der bayerischen Staatspost, das diese mit Verordnungen reglementierte. Mit unterschiedlichen Signalen für Personen-, Güter- oder Extraposten wiesen die Postwägen auf ihr Vorfahrtsrecht im Straßenverkehr hin. Posthörner werden nach Anzahl der Windungen (zweiwindig, dreiwindig, vierwindig) unterschieden und ob ein (mit dem Finger verschließbares) Tonloch vorhanden ist. Die Qualität der Signale hing sehr stark vom Postillion ab. In Bayern wurden Posthörner in F- und in Gis-Tonlage verwendet. Bei dem gezeigten bayerischen Posthorn handelt es sich um ein vierwindiges Stück ohne Tonloch (c).

Erst mit der Erfindung des Automobils und der Einführung von öffentlichen Motorpostverbindungen verschwand die Postkutsche, die sich inzwischen mit ca. 10 bis 15 Stundenkilometern fortbewegte, allmählich von den Straßen.

- a) Lithographie, französisch, Papier mit Abbildung einer einspännigen Kutsche mit Pferd in Seitenansicht und Beschreibung des Patents, 31 x 44 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Sammlung Varia 365.
- b) Federzeichnung (Reproduktion), gelbes Pergamentpapier, Seitenansicht, 31 x 44 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1438.
- c) Posthorn, Messingblech, umwunden mit einer weiß-blauen Kordel mit zwei Zier-Quasten, 10 x 20 x 20 cm (Abb. s. S. 12).
Nürnberg, Museum für Kommunikation Nürnberg, Sammlungen.

Literatur: Rückblick, S. 80–91. – Claudia Kalesse, Postagenten, Schwarzsender und Sommerreisen. Geschichte der Post in Schwaben zwischen 1808 und 1945. Eine Ausstellung des Staatsarchivs Augsburg (Staatliche Archive Bayerns – Kleine Ausstellungen 21), München 2003, S. 51–52. – Erwin Maderholz, Hoch auf dem gelben Wagen. Geschichte und Geschichten um die Postkutsche, Pfaffenhofen 1990. – Klaus Breyer (Hrsg.), Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums Frankfurt am Main anlässlich der gleichnamigen Ausstellung, Braunschweig-Karlsruhe 1992.

7 Bayern als Briefmarken-Pionier

- a) Königliche Verordnung, den Briefposttarif betreffend
1849 Juni 5, München
- b) Der Schwarze Einser
2010

Am 1. November des Jahres 1849 wurden in Bayern die ersten Briefe mit Wertmarken freigemacht und nach der Entwertung am Postschalter innerhalb des Landes versendet.

Bayern hatte als erstes Land im Deutschen Bund vor Preußen und Österreich die Einführung von Briefmarken verwirklicht.

Im Rahmen einer größeren Porto- und Tarifreform, die am 1. Juli 1849 per Verordnung in Kraft trat (a), wurde das Tarifsysteem vereinfacht, verbilligt und von der ursprünglichen Portierung, die dem Empfänger die Briefgebühren auferlegt, auf eine Frankierung durch den Absender umgestellt. Als Vorreiter und Vorbild galt dafür die von dem Postreformer Rowland Hill bereits im Jahr 1840 in England eingeführte Pennypost. Die im Nachhall der Revolution von 1848 durchgeführte Reform sollte insbesondere die Spedition von Nachrichten beschleunigen und vereinfachen.

Die ersten Briefmarken waren im Wert von 1, 3 und 6 Kreuzern in den Farben Schwarz („Schwarzer Einser“) (b), Blau und Rot zu erwerben.

Mit dieser Reform nahm Bayern im Tarifsektor bereits einige Ziele des im darauffolgenden Jahr gegründeten Deutsch-Österreichischen Postvereins vorweg, die für das gesamte Vereinsgebiet übernommen wurden. Wesentlich für den Erfolg der Frankierung mit Briefmarken war auch die Einführung der aus Frankreich stammenden Briefkästen (Boîtes aux Lettres), die die Aufgabe von Postsendungen nun auch außerhalb der Schalterzeiten der Postämter und in kleineren Orten ohne Postexpedition ermöglichten.

- a) Verordnung, 4 S., 34 x 21 cm, unterschrieben von König Maximilian II. und dem Außen- und Handelsminister Ludwig von der Pforten.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MH 16788.

- b) Faltbrief, Druck, mit aufgeklebtem Faksimile des Schwarzen Einsers (vergrößert), 10,5 x 15 cm, herausgegeben von der Museumsstiftung für Post und Telekommunikation.
Privatbesitz.

Quellen: Verordnung den Briefposttarif betreffend vom 1.7.1849. In: Georg Döllinger, fortgesetzt von Friedrich Freiherr von Strauss (Hrsg.), Sammlung der im Gebiete der inneren Staats-Verwaltung des Königreichs Bayern bestehenden Verordnungen, aus amtlichen Quellen geschöpft und systematisch geordnet. Band XXVIII, München 1853–1854, S. 203–204.

Literatur: Julius Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen, 2. Fortsetzung, III. Der Druck der Prinz-Luitpold-Marken. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1958 (Heft 2) S. 90–101. – Erwin Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1972 (Heft 2) S. 183–236. – Rückblick, S. 127–128, S. 293–294. – Karin Amtmann, Der Schwarze Einser – Zur Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Briefmarke. In: Begleitheft zur Ausstellung im Museum für Post und Kommunikation Nürnberg, Nürnberg 1999, S. 5–25.

8 Philatelie – Kunstwerte

- a) Auswahl bayerischer Briefmarken
1849–1920, München
- b) Wertbrief, versendet von Pirmasens nach Utrecht
1895 November 7–8, Pirmasens
- c) Briefwaage, Typ „Bilateral“
ca. 1910

Die aus einer am Anfang des 20. Jahrhunderts zusammengestellten privaten Briefmarkensammlung stammenden Exemplare zeigen Beispiele aus allen Motivserien (a).

Neben einer Ziffernmarke aus der ersten Ära der bayerischen Motive (1849–1861) (Reihe 1), ist eine Anzahl von mit unterschiedlichen Pfennigwerten herausgegebenen Wappenmarken ab 1874 vertreten (Reihe 2). Die Porträtmarken aus der Prinzregentenzeit und den letzten Jahren des Königreichs (Ludwig III.) (Reihe 3) wurden nach der November-Revolution und während der Räterepublik mit dem Stempel „Volksstaat Bayern“ versehen (Reihe 4), der ab Mai 1919 vom Aufdruck „Freistaat Bayern“ abgelöst wurde.

Kurz vor der Verreichlichung der bayerischen Post im April 1920 gab die Postverwaltung noch einmal im Rahmen einer „Abschiedsserie“ mehrere Marken mit allegorischen Darstellungen der Wasser- und Bodenschätze Bayerns, eines Sämanns, eines Pflügers und der „Patrona Bavariae“ heraus (Reihe 5).

In Zusammenarbeit mit privaten Druckereien (Erste Serie 1849: Georg Weiß; Serie der Jubiläums- und Erinnerungsmarken für Prinzregent Luitpold 1911: Oskar Consée) und dem Hauptmünzamt arbeitete man auch ständig an der Verbesserung der Sicherheitsmerkmale, die unter anderem durch die Verwendung von Wasserzeichen, Silberfäden und unterschiedlicher Farbgebung verwirklicht wurden. Auch verschiedene Drucktechniken wie der Hoch- und Tiefdruck oder der Flach- bzw. Steindruck kamen zum Einsatz. Ab 1874 wurden die Briefmarkenbögen perforiert.

Dass bei der Versendung von Briefen nicht immer alles glatt lief, zeigt ein in den Akten erhaltener Wertbrief aus Pirmasens in der Pfalz, dessen Inhalt in Höhe von 240 Mark (b) hoffentlich beim Empfänger, der Firma „Sueringh und Zoon“ in Utrecht, angekommen ist. Das Briefkuvert dagegen wurde von der niederländischen Postverwaltung in 's-Gravenhage (heute Den Haag) an das Reichspostamt in Berlin zurückgesandt, mit der Bemerkung, dass der Datumstempel der Absende-Postanstalt fehle und damit die Ausführungsbestimmungen zur Übereinkunft zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden über den Austausch von Briefen und Paketen verletzt würden. Das Reichspostamt wiederum hat die Rüge an die Generaldirektion der Posten weitergereicht, wo sie sich zusammen mit dem frankierten Kuvert erhalten hat.

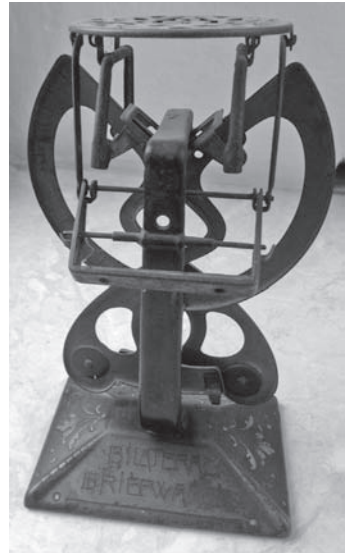


Kat.-Nr. 8b

Neben der Entfernung war seit der Einführung der Frankierung durch Briefmarken das Gewicht des Briefes ein entscheidendes Kriterium für die Kosten einer Versendung (vgl. Kat.-Nr. 7a). Briefwaagen (c) waren deshalb in den Postämtern, aber auch in Firmen und Handelsunternehmen sowie in privaten Haushalten ein unerlässliches Hilfsmittel. Die gezeigte Briefwaage wurde im privaten Bereich verwendet und war vom Deutschen Reichspatentamt zugelassen. Das als Zwillingsspendelwaage oder Doppelhebelbriefwaage bezeichnete Stück weist auf dem Fuß Verzierungen und Schrifttypen in Jugendstilform auf, weshalb seine Entstehung und Verwendung vermutlich in diese Kunstepoche eingeordnet werden kann.

Nach 71 Jahren bayerischer Briefmarkenkunst ging 1920 zusammen mit allen anderen Rechten und Pflichten auch die Briefmarkenherausgabe an die Reichspost in Berlin über. Eine vollständige Sammlung aller bayerischen Briefmarken kann im „Archiv für Philatelie“ im Museum für Kommunikation in Berlin bewundert werden, das von der posteigenen Museumsstiftung betrieben wird.

- a) Bayerische Briefmarken aus verschiedenen Serien, kolorierte Drucke, unterschiedliche Größen zwischen 2,1–3,8 x 1,9–3,8 cm. Privatbesitz (Abb. s. Umschlag).
- b) Briefkuvert, Papier, 13 x 20 cm, versiegelt mit zwei aufgedruckten Lacksiegeln und zwei entwerteten bayerischen Briefmarken zu 50 und zu 20 Pfennig. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 570.
- c) Briefwaage, schwarzes Blech, 11 x 10 x 17 cm. Nürnberg, Museum für Kommunikation Nürnberg, Sammlungen.



Kat.-Nr. 8c

Literatur: Julius Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1956 (Heft 1) S. 4–12. – Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen, 2. Fortsetzung, III. Der Druck der Prinz-Luitpold-Marken (wie Kat.-Nr. 7). – Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken (wie Kat.-Nr. 7). – Philex, Deutschland, Briefmarkenkatalog 1980/81. Deutschland mit sämtlichen Nebengebieten, Köln 1980, S. 4–9. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 67–73, S. 306–307.

9 „... ich es für entsprechender erachte, von Anbringung der Krone auf der Marke abzusehen“

- a) Das Porträt des Prinzregenten
1911 April 27, München
- b) Genehmigung des Prinzregenten Luitpold zum Druck des Briefmarkenentwurfs anlässlich seines 25-jährigen Regierungsjubiläums
1911 April 29, München

Während in England seit dem Jahr 1840 das Profilbild von Königin Victoria die Pennymarke zierte, wagte das Königshaus in Bayern erst im Jahr 1911 die Herausgabe einer Briefmarke mit dem Porträt des Herrschers. Anlass dazu bot zum einen der 90. Geburtstag von Prinzregent Luitpold (1821–1912) am 12. März 1911 sowie dessen im selben Jahr stattfindendes 25-jähriges Regierungsjubiläum am 10. Juni.

Genau wie einige Monate zuvor anlässlich des Geburtstages setzte sich bei dem beschränkt ausgeschriebenen Wettbewerb ein Entwurf des Direktors der Akademie der Bildenden Künste in München, Professor Friedrich August von Kaulbach (1850–1922), durch. Der Entwurf (a) zeigt den in Zivil gekleideten Regenten, umgeben von einem von zwei Putten gehaltenen Blumenkranz. Die über dem Haupt des Herrschers schwebende Königskrone lehnte Luitpold jedoch ab (b). Kaulbach ersetzte die Krone wunschgemäß mit einem zur Schleife geschlungenen Band. Pünktlich zum Jubiläum am 10. Juni konnte die im Vierfarben-Steindruck hergestellte Erinnerungsmarke im Wert von 5 und 10 Pfennigen herausgegeben werden.

- a) Briefmarken-Entwurf, SW-Druck montiert auf grauem Karton, 15 x 18 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1598.
- b) Note, 24,5 x 10,5 cm, unterschrieben vom Prinzregenten Luitpold (mit obigem Zitat).
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1598.

Abbildung: Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen, 2. Fortsetzung, III. Der Druck der Prinz-Luitpold-Marken (wie Kat.-Nr. 7) S. 97. – Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken (wie Kat.-Nr. 7) S. 210.

Literatur: Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken (wie Kat.-Nr. 7) S. 205–212. – Philex, Deutschland (wie Kat.-Nr. 8).



Kat.-Nr. 9a

10 Körperlose Kommunikationstechniken – die elektromagnetische Telegraphie

- a) Die Schriftsprache des Deutsch-Österreichischen Telegraphen-Vereins für das Morsesche Telegraphen-System
1851 Oktober 14, Wien
- b) Übersicht über die bayerischen Staats- und Bahn Telegraphenlinien und die im Jahr 1868 neu herzustellenden Leitungen
1868, München
- c) Hughes-Schreib-Apparat der Firma Siemens & Halske im Telegraphenamte in München
1895 Juni, Berlin

Weilage 2.

Die Schriftsprache des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins
für das Morse'sche Telegraphen System.

I. Alphabet.

(zwei Elemente zu 1, 2, 3, & 4 variirt)

a	■ ■	j	■ ■ ■ ■	s	■ ■
ä	■ ■ ■ ■	k	■ ■ ■ ■	t	■ ■
b	■ ■ ■ ■	l	■ ■ ■ ■	u	■ ■ ■ ■
c	■ ■ ■ ■	m	■ ■ ■ ■	ü	■ ■ ■ ■
d	■ ■ ■ ■	n	■ ■ ■ ■	v	■ ■ ■ ■
e	■ ■ ■ ■	o	■ ■ ■ ■	w	■ ■ ■ ■
f	■ ■ ■ ■	ö	■ ■ ■ ■	x	■ ■ ■ ■
g	■ ■ ■ ■	p	■ ■ ■ ■	y	■ ■ ■ ■
h	■ ■ ■ ■	q	■ ■ ■ ■	z	■ ■ ■ ■
i	■ ■ ■ ■	r	■ ■ ■ ■	ch	■ ■ ■ ■

II Kiffern

(zwei Elemente zu 5 variirt)

1	■ ■ ■ ■ ■	6	■ ■ ■ ■ ■
2	■ ■ ■ ■ ■	7	■ ■ ■ ■ ■
3	■ ■ ■ ■ ■	8	■ ■ ■ ■ ■
4	■ ■ ■ ■ ■	9	■ ■ ■ ■ ■
5	■ ■ ■ ■ ■	0	■ ■ ■ ■ ■

III Interpunctionen

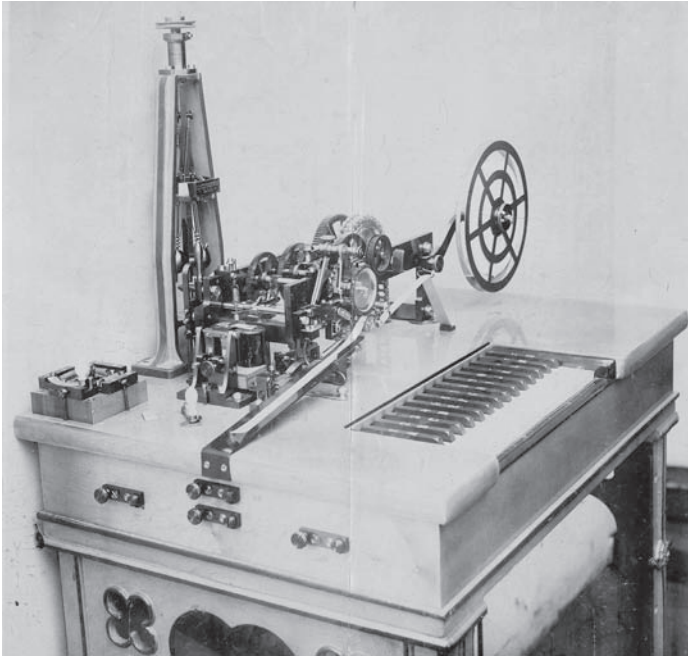
(zwei Elemente zu 6 variirt)

.	■ ■ ■ ■ ■	:	■ ■ ■ ■ ■	=	■ ■ ■ ■ ■	(Ausschluss)
;	■ ■ ■ ■ ■	!	■ ■ ■ ■ ■	,	■ ■ ■ ■ ■	(Ausschluss)
,	■ ■ ■ ■ ■	!	■ ■ ■ ■ ■	—	■ ■ ■ ■ ■	(Ausschluss)

Für die Länge des Punktes als Einheit ist:

1. bei Strich = 3 Punkten
2. bei Ansehensraum der einzelnen Zeichen eines Buchstabens = 1 Punkt
3. bei Ansehensraum zwischen je zwei Buchstaben = 3 Punkten
4. bei Ansehensraum zwischen je zwei Wörtern = 4 Punkten

J. B. Blum *Genl. Nottobahn.* *Ed. von J. Blum* *Klein.*



Kat.-Nr. 10c

Mit der Herstellung der ersten Staatstelegraphenleitung zwischen München und Salzburg im Jahr 1850 setzte die Staatspost die elektromagnetische Kommunikationstechnik erstmals für die Öffentlichkeit ein. In bisher nicht möglicher Geschwindigkeit konnten elektromagnetische Signale, die über Drahtleitungen in der Morse-Sprache übermittelt wurden, am Zielort mit Hilfe von Störmer-Doppelstift und später Morse-Schreibapparaten wieder aufgeschlüsselt werden. Die zunächst im Militär- und Eisenbahnbereich getestete Telegraphentechnik wurde unter Mitwirkung des Staatsrats und Physikers Carl August von Steinheil sowie des Leiters der Eisenbahnbaukommission, Carl Ernst Dyck, im Postbereich eingeführt.

Mit der Gründung des Deutsch-Österreichischen Telegraphenvereins im Jahr 1850 konnten ähnlich wie im Postbereich schnell länderübergreifende Einigungen erzielt werden, die eine Vernetzung ganz Europas mit Telegraphenlinien ermöglichten. Neben der Festlegung des Morse-Alphabets (a) als gültiger Schreibsprache in der Telegraphie wurden von Bayern als Vereinsmitglied auch bilaterale Verträge zur Errichtung von Telegraphenstationen in anderen Ländern des Deut-

schen Bundes abgeschlossen. Im Kriegsjahr 1866 besetzte Preußen mehrere auswärts gelegene, bayerische Stationen (z.B. in Coburg, Frankfurt a. Main und Darmstadt). Bis zum Jahr 1868 konnten in Bayern und der Rheinpfalz aufgrund knapper Finanzmittel nur die wichtigsten Städte miteinander verbunden werden. Mit der Ausschüttung von 1,35 Millionen Gulden durch den Landtag für den weiteren Ausbau des Netzes im Jahr 1868 wurden neue Telegraphenverbindungen auch für kleinere Städte in Bayern und der Pfalz möglich (b).

Der im Jahr 1869 erstmals eingeführte Schreib-Apparat, der von dem Engländer David Edward Hughes (1831–1900) entwickelt worden war, ermöglichte im Gegensatz zum Morsetelegraphen direkt lesbaren, auf Papierstreifen gedruckten Klartext beim Sender und beim Empfänger. Über eine klavierähnliche Tastatur konnten die Buchstaben in Morsesignale umgesetzt werden (c). Die Übermittlungsgeschwindigkeit von Telegrammnachrichten erhöhte sich damit erneut. In Bayern kamen hauptsächlich Hughes-Apparate der Firma Siemens & Halske aus Berlin zum Einsatz.

- a) Abschrift, Papier, 36 x 27 cm, Beilage 2 zum Nachtrags-Vertrag zum Deutsch-Österreichischen Telegraphenverein, unterzeichnet von den sieben Bevollmächtigten Carl Ernst Dyck, Dr. Karl August von Steinheil, Eduard Gerl, Friedrich Wilhelm Nottebohm, Carl Wolf von Ehrenstein, Friedrich Karl Preußler, Ludwig Klein.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayern Urkunden 2887/2.
- b) Netzplan (Reproduktion), Lithographie, Papier, 39,5 x 54 cm (Abb. S. 62).
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MH 16799.
- c) Fotografie (Reproduktion), 28,5 x 28,5 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4599.

Literatur: Robert Knott, Steinheil, Karl August. In: Allgemeine Deutsche Biographie, Band 35, Leipzig 1893, S. 720–724. – Rückblick, S. 127–128, S. 293–294. – Josef Reindl, Der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein und die Entwicklung des deutschen Telegraphenwesens 1850–1871. Eine Fallstudie zur administrativ-technischen Kooperation deutscher Staaten vor der Gründung des Deutschen Reiches (Münchner Studien zur Neueren und Neuesten Geschichte 2), Frankfurt a. Main u.a. 1993. – Michael Puchta, Von Bayern nach Salzburg und zurück. Die Entwicklung von Auto- und Eisenbahn sowie Post- und Fernmeldewesen. In: Erich Marx – Eva Maria Feldinger – Fritz Koller – Gerhard Hetzer – Rainer Braun – Hans Roth u.a. (Hrsg.), Grenzen überschreiten. Bayern und Salzburg 1810 bis 2010 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 53), München-Salzburg 2010, S. 167–181, hier S. 173–175.

11 „Großdeutsche“ Einigung beim Postverkehr – der Deutsch-Österreichische Postverein und der Welpostverein

- a) Postvertrag zwischen Bayern und Österreich, abgeschlossen in Folge des unter dem 6. April 1850 zwischen dem Kaisertum Österreich und der Krone Preußen gebildeten Deutsch-Österreichischen Postvereins
1850 April 6, Berlin
- b) Postkarte des Welpostvereins: Menükarte des Norddeutschen Lloyds mit kolorierter Abbildung eines reisenden Paares
1900 November 28

Der Vertrag (a) zwischen Preußen und Österreich regelt in 69 Artikeln für das Vereinsgebiet die grundsätzliche Beschleunigung des Postverkehrs, die Vereinheitlichung der Entfernungen und Gewichte, der Transit- und Portogebühren sowie die Verpflichtung zur Anwendung der Vereinstarife gegenüber den ausländischen Postverwaltungen. Bayern als souveräner Staat tritt dem Verein im Rahmen eines eigenen Abkommens mit Preußen und Österreich am 6. April 1850 bei.

Wesentlichen Anteil am Beitritt Bayerns zum Postverein hatte Ludwig Freiherr von Brück (1812–1893), der bereits als Unterhändler bei der vorbereitenden Postkonferenz in Dresden 1847 dabei war und im Jahr 1850 in Berlin die Verträge für Bayern aushandelte und unterzeichnete, ehe diese am 26. April 1850 von König Maximilian II. ratifiziert wurden. Der aus Würzburg stammende Sohn des ebenfalls schon in Postdiensten tätig gewesenem Karl Theodor Freiherrn von Brück (1777–1831) setzte neben den erfolgreichen Verhandlungen zur Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins zwischen 1842 und 1869 wesentliche Reformen in der Postverwaltung durch. Dazu gehörte die Vereinigung des gesamten Verkehrswesens in der Generaldirektion der Verkehrsanstalten, deren erster Vorstand Freiherr von Brück war, ebenso wie die Portotarifreform, die Einführung von Briefmarken und von Postanweisungen, die ersten Telegraphenlinien in Bayern, der Einsatz von Postomnibussen bei den Städteverbindungen, der Ausbau des Postnetzes und die Verbesserung der Straßen.



Dampfer „PREUSSEN“ den 23. Nov. 1900.

Lunch.

Erbsen-Suppe	Bouillon	Pea soup	Boefbrecht
Geb. Kalbsniere n	Grünkorn	Fried calf's kidneys	Green corn
Polnische Kartoffeln		Potatoes à la polonaise	
Puter, amerikaniſche Art		Turkey à la americaine	
Pilaukompott	Kirschtörtchen	Stewed prunes	Cherry tartlets

KALTE SPEISEN AUF WUNSCH

Fr. Hummer mit Mayonnaise	
Ger. Schinken	Ochsenzunge
Nagelholz	Salami- & Cervelatwurst
	Fr. Sülze
Anchovis	Aal in Gallert
Caviar	Sardinien
Eismarekheringe	Ger. Lachs
Span. Oliven	Asiagurken
Salzgurken	Radieschen
Fleisch-Sellerie- & Kartoffelsalat	Tafelsellerie
	Rote Beeten
	KKÄSE:
Gorgonzola	Edamer & Mailänder
Früchte	Kaffee

COLD DISHES TO ORDER

Fresh lobster with mayonnaise	
Smoked ham	Ox-tongue
Smokedbeef	Salami- & sablath sausage
	Er. brawn
Anchovies	Eel in jelly
Caviare	Sardines
Bismarckherrings	Smoked salmon
Spanish olives	Asia cucumbers
Salt cucumbers	Radieshes
	Table celery
	Beef-celery- & potato salad
	Red beets
	CHEESE:
Gorgonzola	Dutch
	Milano di Strachino
Fruits	Coffee

52852

Mit dem Postverein setzte sich für den Verkehrs- und Kommunikationsbereich eine „großdeutsche“ Lösung unter der Mitwirkung Bayerns durch, die bis zum Krieg 1866/67 Bestand hatte und ein einheitliches deutsches Postgebiet ermöglichte. Neben Preußen, Österreich und Bayern traten zwischen 1850 und 1852 auch alle übrigen deutschen Staaten mit eigener Postverwaltung dem Verein bei.

Nach dem Krieg von 1866 löste sich der Postverein auf. Im Jahr 1875 initiierte der preußische Leiter der Reichspost, Heinrich von Stephan, die Gründung eines Allgemeinen Postvereins, dem neben Deutschland 21 Staaten, darunter Ägypten und die USA, angehörten.

Die seit 1878 als „Weltpostverein“ („Union Postale“) von Bern aus bis heute agierende Postunion hat derzeit 192 Mitgliedsstaaten und regelt die internationale Zusammenarbeit der Postbehörden und den grenzüberschreitenden Postverkehr.

Der Norddeutsche Lloyd gewann 1885 die Ausschreibung der Reichspostdampferlinien nach Australien und Ostasien. Die vom Weltpostverein herausgegebene Menükarte für die Postverbindung nach Ostasien (b) ist in einem Vorgang der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zur Postverbindung Bayerns nach Ostasien enthalten.

- a) Vertragslibell, 34,5 x 22 cm, gebunden mit weiß-blauer Kordel im weinroten Ledereinband und Aufdruck in Goldbuchstaben, mit zwei aufgedruckten Petschaftssiegeln an weiß-blauer Schnur, Unterschrift von Ludwig Freiherrn von Brück und Anton Langner, 10 S. (Vertrag) und 20 S. (Beilagen A–D). Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Bayern Urkunden 2729, Beilage A, aufgeschlagen S. 1.
- b) Postkarte, kolorierter Druck, deutsch-englisch, Papier, 21 x 10 cm. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4301.

Literatur: Paul Danzer, Bayern und die Vereinheitlichung des Postwesens in Deutschland 1815–1866. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1 (1925, Heft 2) S. 57–67. – Otto Veh, Bayern und die Einigungsbestrebungen im deutschen Postwesen in den Jahren 1847–1850 (Diss.) München 1933. – Otto Veh, Ludwig Freiherr von Brück, Generaldirektor der Bayerischen Verkehrsanstalten, 1851–1869. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1950 (Heft 2) S. 46–53. – Marc Moser, 100 Jahre Weltpostverein. (Fortsetzungsartikel). In: Archiv für deutsche Postgeschichte (1) 1974, S. 3–26 und (1) 1975, S. 21–78. – Rückblick, S. 134–144, S. 151–152. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 308–317.

12 Postverhältnisse im Königreich Bayern und bei den Nachbarn

1849, München

Post-Karte von Bayern, Württemberg, Baden, Hessen und Nassau, unter Leitung der Königlich Baiерischen und Fürstlich Thurn und Taxischen Central-Poststellen

Die thematische Landkarte zeigt den Stand der bayerischen Postorganisation im Jahr 1849 kurz vor der Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins. In den Nachbarländern Württemberg, Thüringen und Hessen (Großherzogtum Hessen, Hessen-Nassau, Kurhessen; rotfarbige Umrandungen) betrieben zu diesem Zeitpunkt noch die Fürsten von Thurn und Taxis die Postanstalten. Teile Sachsens und das Rheinland standen bereits unter preußischer Postverwaltung (grüne Umrandung). Im Großherzogtum Baden (hellgelbe Umrandung) und in Österreich-Ungarn (gelbe Umrandung) existierten eigenständige Staatspostverwaltungen.

Für den Posttransport in die territorial abgetrennte Rheinpfalz war Bayern auf vertragliche Regelungen mit dem Großherzogtum Baden und dem Königreich Württemberg angewiesen. Aufgrund seiner geographischen Lage war Bayern für die Großmächte Preußen und Österreich ein wichtiges Transitland. Es ist offensichtlich, dass die kleinstaatlich strukturierte Postorganisation in Süddeutschland den Postverkehr grundsätzlich hemmte und die Transittarife in die Höhe trieb. Der im Jahr 1850 gegründete Deutsch-Österreichische Postverein, dem Bayern beitrug, brachte für den Nachrichten- und Verkehrsfluss in und durch Bayern große Erleichterungen.

Landkarte, kolorierte Lithographie, Papier (restauriert), 69 x 79,5 cm, bearbeitet von Franz Löhle, „K.B. Hofrath, Secrétaire Ihrer Majestät der regierenden Königin von Baiern“, gedruckt von dem Lithographen Johann Georg Minsinger in München.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA KuPl 396.

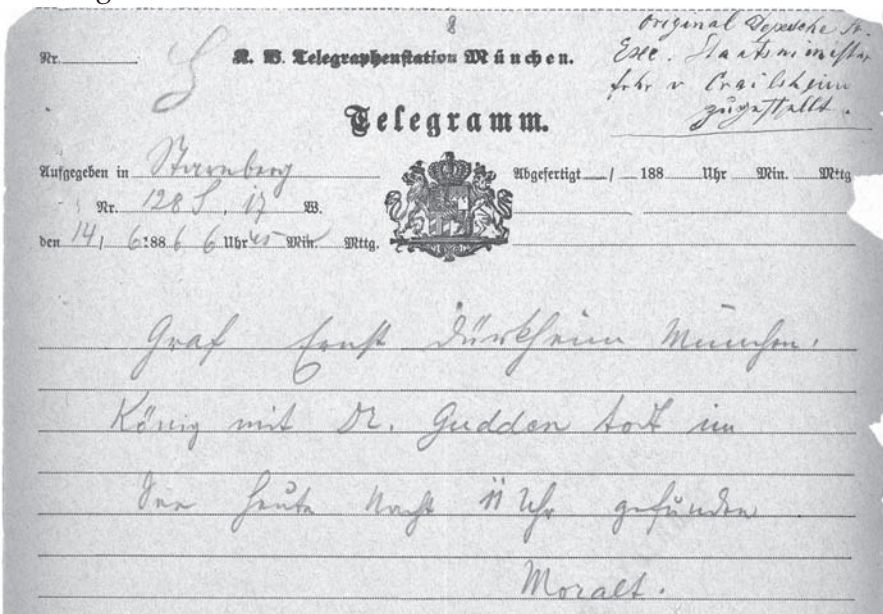
Literatur: Joachim Helbig, Bayerische Postgeschichte 1806–1870. Grundlagen zur Interpretation altdeutscher Briefe, Nürnberg-München 1991 (teilweise zugleich: Dissertation Universität Bayreuth 1991), S. 251–282. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 93–136, S. 308–317. – Frank Gnegel, Postgebiete Deutschland 1830. In: Der Deutsche Bund nach dem Frankfurter Territorialrezess um 1820, IEG-Maps – Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz, <http://de.wikipedia.org/>

wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Badens#mediaviewer/Datei:Postgebiete_Deutschland_1830.png (aufgerufen im Juni 2014).

13 Der König ist tot

- a) Weitergeleitete Telegrammnachricht an Ernst Alfred Friedrich Graf Eckbrecht von Dürkheim-Montmartin in München über den Tod von König Ludwig II. und Dr. Bernhard von Gudden 1886 Juni 14, Starnberg
- b) Königliche Brief- und Depeschenrolle 1864–1886

„Aufgegeben in Starnberg, den 14.6.1886, 6:45 Uhr: [An] Graf Ernst Dürkheim München: König mit Dr. Gudden todt im See heute Nacht 11 Uhr gefunden. Moralt“.



Diese Nachricht vom Tod des Königs in der vorangegangenen Nacht telegraphierte der Königliche Rat Peter Moralt zunächst an den Außenminister Friedrich Krafft von Crailsheim.

Die vorliegende Abschrift der hier nicht überlieferten Originaldepesche gab die Telegraphenstation München im Rahmen der Postüberwachung an die Generaldirektion der Verkehrsanstalten weiter (a), von wo sie wiederum an einen weiteren Empfänger mit dem Namen „Graf Ernst Dürckheim“ in München zugestellt wurde.

Bei dem als „Ernst Dürckheim“ bezeichneten Grafen handelt es sich vermutlich um den Onkel Ernst Alfred Friedrich Graf Eckbrecht von Dürckheim-Montmartin (1832–1899) des Flügeladjutanten des Königs, Alfred Karl Nikolaus Alexander von Dürckheim-Montmartin (1850–1912).

Graf Alfred von Dürckheim wollte bis zuletzt als dessen treuer Flügeladjutant den König vor der Entmündigung bewahren und wurde deshalb, nachdem Ludwig II. nach Berg gebracht worden war, wegen Hochverrats in München festgenommen. Auf Intervention Bismarcks und aus Mangel an Beweisen ließ man ihn jedoch nach einigen Tagen wieder frei. Sein Amt als Flügeladjutant hat er jedoch verloren, er wurde in das 5. Infanterieregiment zurückversetzt.

Der Telegrammentwurf ist in einem Akt der Generaldirektion der Verkehrsanstalten zum „Post- und Telegrammverkehr anlässlich der Entmündigung und des Todes von König Ludwig II. zwischen dem 10. und 14. Juni 1886“ überliefert.

Nach der Gefangennahme des Königs in Hohenschwangau wurden die Postanstalten angewiesen „Telegramme an den König und aus der Umgebung des Königs zurückzuhalten“. Brief- oder Telegrammnachrichten, die dem Landesherrn in der gezeigten, wahrscheinlich königseigenen, Depeschenrolle (b) zugestellt wurden, erreichten diesen gar nicht mehr oder nur noch nach erfolgter Zensur. Die Poststation in Hohenschwangau schloss man sogar vorübergehend. Ludwig II. war in seinen letzten Lebenstagen von seinen engsten Vertrauten weitgehend isoliert.

- a) Telegrammabschrift, Papier, 19,5 x 21 cm, Absender: Königlicher Rat Moralt. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 6.
- b) Depeschenrolle, Außen- und Innenrolle (6 Einzelteile), Pappe mit rotem Leder bezogen und mit goldenem Zierrand, in den Verschlusskappen innen mit dem Landeswappen (schwarzes Lacksiegel) und dem königlichen Monogramm (L) in roter Farbe, 5 x 31,5 x 5 cm. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Archivmuseum G 6.

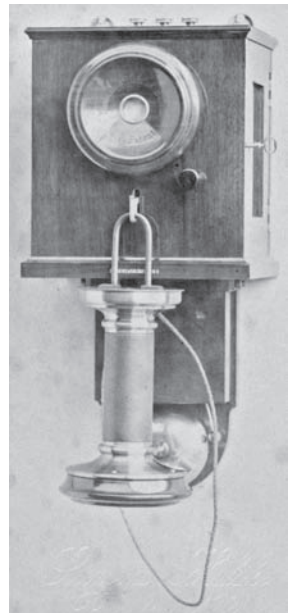
Literatur: Siegfried Hofmann, Ludwig II. In: Veröffentlichungen des Vereins „Alt Füssen“ 12 (1936/37) S. 31–32. – Franz Joseph Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst. (Hrsg.), Genealogisches Handbuch des in Bayern immatrikulierten Adels. Band I (1950) S. 178–181. – Herrmann Rumschöttel, Ludwig II. von Bayern, München 2011, S. 109–113. – Ludwig II. Chronologie 1886 (Quellenzitate), <http://ludwig2-aufstiegins-licht.de/wp-content/uploads/pdf/1886.pdf>, S. 51 (aufgerufen im Juni 2014).

14 Fernsprechen – die ersten Telefonverbindungen in Bayern

- a) Bekanntmachung, die Herstellung eines Telefonnetzes in München betreffend
1882 Juli, München
- b) Telefonapparat der Firma Siemens & Halske in Berlin
1882 März, Berlin
- c) Telefonanlage München: Verzeichnis der Sprechstellen Nr. I
1883 Mai 1, München

Die erste Telefonanlage in Bayern ging im August 1881 mit neun Teilnehmeranschlüssen in Ludwigshafen in der Pfalz in Betrieb. In München startete das erste Telefonnetz am 1. März 1883 mit 118 Teilnehmern und einem in der Hauptpost an der Residenzstraße eingerichteten „Centralumschaltbureau“ (a). Ein zweites Umschaltbüro wurde im Telegraphenamts beim Hauptbahnhof bereits im Mai in Betrieb genommen.

In Ludwigshafen und München kamen zunächst die Apparate der Firma Edward Patterson aus London zum Einsatz. Nach Testläufen mit verschiedenen Apparaten, Mikrofonen und Umschalteinrichtungen, unter anderem von der Firma Siemens & Halske aus Berlin (b), kam es im September 1883 zu einem Vertragsabschluss mit dem Münchner Telefon-



Kat.-Nr. 14a

mechaniker Friedrich Reiner, dessen Mikrophone und Umschaltapparate eine verbesserte Sprachübertragung ermöglichten.

Die Rufnummer 1 im ersten Telefonbuch für München hatte das Bankgeschäft Max Kampferseck am Marienplatz 7 inne. Das Verzeichnis der Sprechstellen umfasst 145 Teilnehmer, darunter vor allem mehrere Militärstellen, Behörden, Banken, Fabrik- und Handelsunternehmen, Advokaten und die beiden Zeitungshäuser „Neueste Nachrichten“ und „Süddeutsche Presse“ (b). Die Öffnungszeiten der Umschaltbüros ermöglichten es, von 7.00 Uhr morgens bis 23.00 Uhr nachts Telefonate zu führen. Der Abonnementpreis mit einer jährlichen Grundgebühr von 150 Mark (a) und einem Grundpreis von 20 Pfennig pro Telefonat war alles andere als günstig und konnte dementsprechend in den Anfangszeiten selten von Privatpersonen aufgebracht werden.

Die Städte Nürnberg (1885), Augsburg und Bamberg (1886), Würzburg (1887) sowie Roth, Schwabach, Kaiserslautern und Hof (1889/1890) folgten in den darauffolgenden Jahren mit der Einrichtung von Telefonanlagen. Zunächst konnten die Teilnehmer nur innerhalb der Telefonnetze in den Städten telefonieren, ehe ab 1886 die ersten Städteverbindungsleitungen zwischen München, Augsburg, Nürnberg und Bamberg verlegt wurden.

- a) Bekanntmachung, Druck, 33 x 21 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA 109823.
- b) Fotografie (Reproduktion), 12,7 x 8 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Verkehrsanstalten 201.
- c) Broschüre, Druck, 25 x 17 cm, 28 S.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA 109823.

Nachdruck (Faksimile): Karl Berling, Fünfzigjähriges Jubiläum des Fernsprechers in Bayern. Beitrag zur Frühgeschichte des Fernsprechwesens. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 9 (1933, Heft 1) S. 1–18, Beilage.

Literatur: Karl Berling, Fünfzigjähriges Jubiläum des Fernsprechers in Bayern. Beitrag zur Frühgeschichte des Fernsprechwesens. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 9 (1933, Heft 1) S. 1–18. – Erwin Horstmann, 75 Jahre Fernsprecher in Deutschland 1877–1952. Ein Rückblick auf die Entwicklung des Fernsprechers in Deutschland und auf seine Erfindungsgeschichte, Bonn 1952. – Rückblick, S. 165–168, S. 183–1991. – Erwin Maderholz, München 1883. Das Telefon und seine Tagespresse. In: Post- und Telekommunikationsgeschichte 2 (1997) S. 102–115.

15 Telefonhäuschen, Münzapparate und Wählscheiben

- a) Telefonkiosk-Modelle aus Schweden
1902 Mai 5, Stockholm
- b) Wand-Telefonapparat mit Wählscheibe der Firma Siemens und Halske
1908 Juni 15, Berlin
- c) Fernsprech-Selbstanschluss-System nach Strowger: Wählscheibe der Firma Loewe
1901 August 7, Berlin
- d) Anleitung zum Telefonieren in öffentlichen Sprechstellen
1903 Mai 18, Speyer

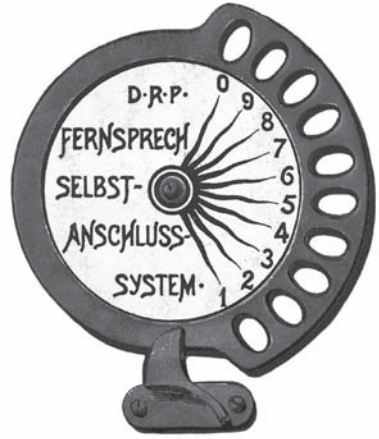


Kat.-Nr. 15a

Von den seit 1899 in den Großstädten aufgebauten „Telefonkiosken“ bietet die Königlich Schwedische Telegrafverwaltung der bayerischen Generaldirektion der Posten und Telegraphen besonders kunstvolle Modelle an (a). Die per Münzeinwurf zu bedienenden Apparate (b) sollten die bisher in den Post- und Telegraphenämtern in den Städten und auf dem Land innerhalb der Postämter angebotenen öffentlichen Sprechstellen (d) ersetzen und das Führen von Telefonaten damit auch außerhalb der Öffnungszeiten der Ämter ermöglichen.

Wie das Telefon kam auch die Erfindung von Fernsprech-Selbstanschluss-Systemen aus den USA. Almon Brown Strowger

(1839–1902) entwickelte bereits 1889 den elektromechanischen Hebdrehwähler, der die technische Grundlage für die weltweit ersten automatisch arbeitenden Telefonvermittlungsstellen bildete. Die Firma Ludwig Loewe aus Berlin stellte der Generaldirektion der Posten und Telegraphen dieses System nach Strowger bereits im Jahr 1901 mit einem Prospekt vor (c). Die ebenfalls in Berlin ansässige Firma Siemens & Halske bot im Jahr 1908 entsprechende Telefonapparate mit Wählscheibe an. Das selbständige Herstellen einer Verbindung ohne die Vermittlung durch das „Fräulein vom Amt“ mit einer Wählscheibe wurde in München schließlich ab 1909/1910 möglich. In Schwabing wurde am 2. November 1909 die erste Automatische Umschaltstelle (AU) in Betrieb genommen.



Kat.-Nr. 15c

Die Münchner Bevölkerung, die die Vermittlung im Amt gewöhnt war, war gegenüber der „Zumutung“ des selber „Wählens“ zunächst skeptisch, gewöhnte sich aber nach der Überwindung einiger technischer Mängel schließlich an die heute selbstverständliche direkte Verbindungsherstellung. Bis zur vollkommenen Umstellung aller Verbindungen auf Selbstwahlsysteme in Bayern dauerte es allerdings noch mehrere Jahrzehnte.

- a) Druck, schwedisch, 26 x 20 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2519.
- b) Fotografie (Reproduktion), 16,5 x 11,4 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1961.
- c) Titelblatt eines Prospekts, Druck mit kolorierter Abbildung, 22 x 29 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1961.
- d) Anleitung (Entwurf), Druck, 16,5 x 22 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2481.

Literatur: Berling (wie Kat.-Nr. 14). – Horstmann (wie Kat.-Nr. 14). – Rückblick, S. 165–168, S. 183–191. – Maderholz, München 1883 (wie Kat.-Nr. 14).

16 Frauen im Post- und Telegraphendienst

- a) Eröffnung der Telefonumschaltstelle beim Oberpostamt in Augsburg
1908 Juni 7, Augsburg
- b) Dienstkleidung für das „Fräulein vom Amt“
1909 Februar, München

Der Telefonverkehr wuchs in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts so rasant, dass auch die Telefonanlage in Augsburg, die seit 1884 in Betrieb war, ab 1907 mehrfach erweitert werden musste. Die Inbetriebnahme der Umschaltstelle in Augsburg am 7. Juni 1908 zeigt etwa 15 Telefonistinnen bei ihrer Arbeit an den Umschaltapparaten (a). Einige Frauen tragen bereits die ab 1909 verbindlich vorgeschriebene Dienstschürze (b), die die langen Kleider darunter vollkommen bedecken sollte. An den Schultern aufgenähte Borten zeigen den jeweiligen Rang der Telefonistin an, der auch von der Dauer ihrer Zugehörigkeit zur Telegraphenverwaltung abhing. Immerhin durften die Beamtinnen wählen, ob ihre Schürze aus grauem Mohair oder dem haltbaren „Thibet“-Stoff angefertigt werden sollte.



Kat.-Nr. 16b

Bereits seit 1808 haben Frauen in Einzelfällen als Ehefrauen oder Witwen von Postexpeditoren die Dienstaufgaben ihrer Ehemänner übernommen und wurden mit eigenen Dienstverträgen ausgestattet. In etwas größerem Umfang kam es ab ca. 1873 zum Einsatz von weiblichen Beschäftigten im Post- und Telegraphendienst. Ab 1895 wurden zunächst in den Telefonumschaltstellen in München und Nürnberg

Frauen, deren hellere Stimmen sich besser für die Vermittlung eigneten, als Umschaltbedienstete eingesetzt, und ab 1900 konnten sich Frauen bei allen Umschaltstellen in Bayern als Telefonistin bewerben. 1908 arbeiteten bereits fast 1000 Frauen bei der bayerischen Telegraphen- und Telefonverwaltung, mittlerweile auch im Telefonaufsichtsdienst. Der Frauenanteil bei der Postverwaltung insgesamt stieg vor allem in der Zeit des Ersten Weltkrieges auf knapp 9500 weibliche Bedienstete an, bevor er in den Jahren danach wieder sank.

- a) Fotografie (Reproduktion), 23,5 x 30 cm (Abb. s. Umschlag Rückseite).
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2192.

Abbildung: Edeltraud Weber, Vom Posttransport per Kutsche zu Telegramm und Telefon – die Bestände des ehemaligen Postarchivs der Oberpostdirektion München. In: Nachrichten aus den Staatlichen Archiven Bayerns Nr. 62/2012, S. 24–27.

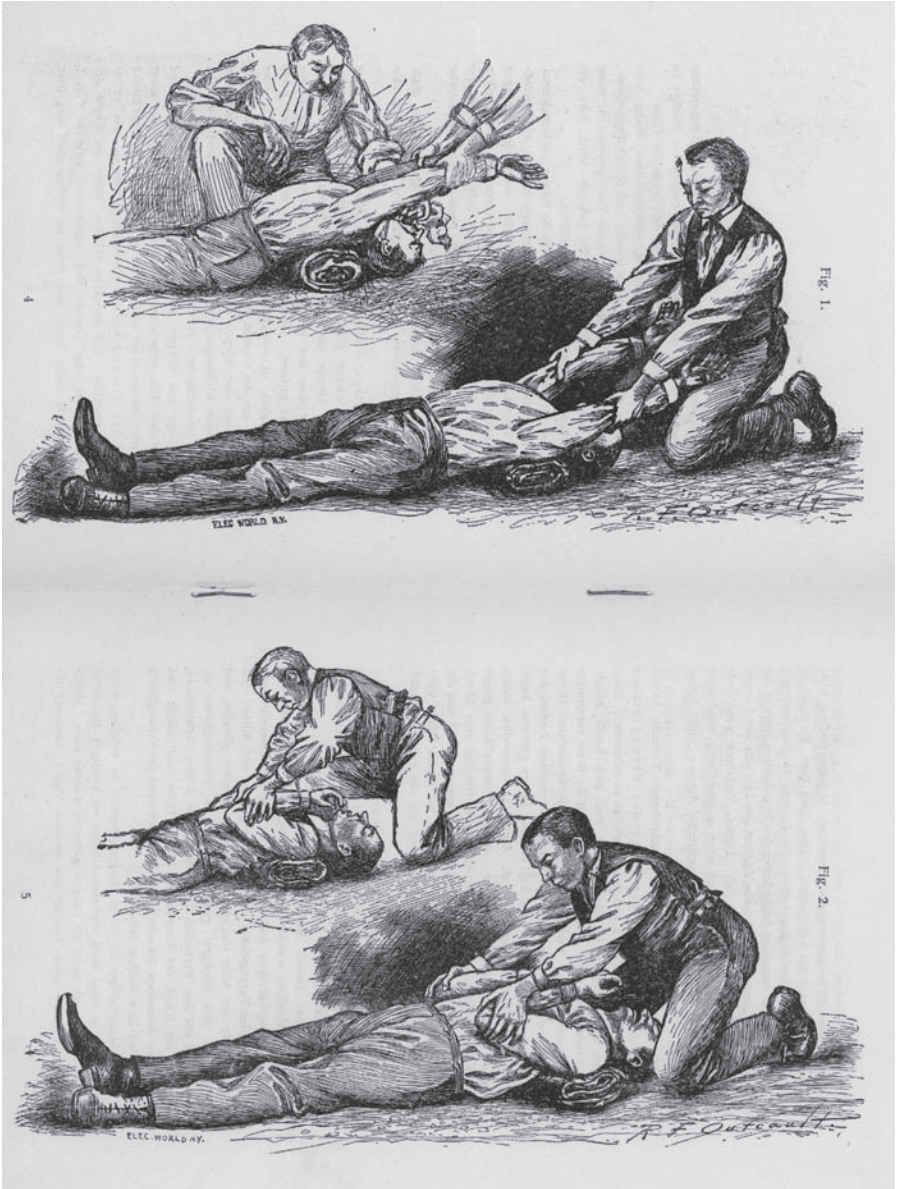
- b) Fotografie (Reproduktion), 16,5 x 10,5 cm, Atelier: Rudolf Löbner in München.
Staatsarchiv München, Bayerische Post 155.

Literatur: Rückblick, S. 25–26, S. 29, S. 260. – Helmut Gold – Annette Koch (Hrsg.), Fräulein vom Amt, anlässlich der Ausstellung „Fräulein vom Amt“ im Deutschen Postmuseum, Frankfurt a. Main, München 1993. – Kalesse (wie Kat.-Nr. 6) S. 33–37.

17 **Einstellungsvoraussetzungen für Frauen: „Vollkommene Gesundheit“ und „Zugehörigkeit zu einer achtbaren Familie“**

- a) Bestimmungen über die Aufnahme weiblicher Kräfte im Telefonumschaltdienst, über die zu erbringenden Ausweise und die Bezugsverhältnisse
1900 September, München
- b) Anleitung zur Wiederbelebung der Opfer elektrischer Schläge
1898 Dezember, Nürnberg

Die Anforderungen an das „Fräulein vom Amt“ waren hoch (a). Neben einem Alter zwischen 16 und 25 Jahren mussten die Bewerberinnen genau wie Lehrerinnen ledig sein und aus „einer achtbaren Familie“ stammen oder den „Anschluss an eine solche“ nachweisen. Französische und englische Sprachkenntnisse waren gefordert und eine höhere Schulbildung (höhere Töchterschule) erwünscht. Das



Kat.-Nr. 17b

Gros der Frauen konnte diese Voraussetzungen nicht erfüllen, so dass diese ersten Stellen im öffentlichen Dienst wenigen Frauen aus den höheren bürgerlichen Schichten vorbehalten blieben.

Dabei war die Arbeit an der Umschaltstelle nicht ungefährlich, vor allem wegen der zahlreichen unter Strom stehenden Kabelverbindungen, die die Telefonistin per Hand herstellen musste. Für den Fall von Stromschlagunfällen wurden Anleitungen und Aushänge mit Anweisungen für Erste-Hilfe-Maßnahmen entworfen, die als frühe Arbeitsschutzmaßnahmen gewertet werden können (b). Die Abbildungen sind in New York entstanden.

- a) Bekanntmachung, S. 1–2, gedruckt, 32,5 x 21 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1805.
- b) Broschüre, Druck, herausgegeben von der Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft, vormals Schuckert & Co Nürnberg, 7 S.; aufgeschlagen S. 4–5.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2116.

Literatur: Rückblick, S. 25–26, S. 29, S. 260. – Helmut Gold – Annette Koch (wie Kat.-Nr. 16) – Kalesse (wie Kat.-Nr. 6) S. 33–37.

18 Telefonieren auf dem Land

1903 April 13, Regensburg

Plan zur Herstellung einer Telefonanlage im Rathausturm in Riedenburg

Nachdem zunächst der Ausbau der Telefonanlagen in den größeren Städten und die Verbindung der Städte untereinander im Vordergrund gestanden hatten, ging man um die Jahrhundertwende daran, auch die ländlichen Gebiete in Bayern und die kleineren Gemeinden mit „Ortstelefonnetzen“ und den dafür notwendigen Leitungen zu versorgen.

Ein Beispiel dafür ist die Gemeinde Riedenburg im Altmühltal. Die Initiative für einen Antrag zur Errichtung eines Ortstelefonnetzes ging von dem Gemischtwarenhändler Hans Wöhr, dem Puppenfabrikbesitzer J. B. Prinstner und dem Brauereieinhaber Hans Schneider aus, die Ende 1902 beim Oberpostamt Regensburg Anschlüsse beantragten. Am 28. Oktober 1903 erhielt das Oberpostamt von der Generaldirektion der Posten und Telegraphen die Genehmigung zur

Einrichtung der Telefonanlage. Im Rahmen eines im April erstellten Kostenvoranschlags entstand auch eine Statikberechnung für den Rathausturm von Riedenburg, über den eine neue Leitung aus Altmannstein mit einer bereits bestehenden Telegraphenleitung aus Beilngries und aus Richtung Kelheim über die Altmühl zusammengeführt werden sollte.

Die Telefonleitungen wurden oft mit bereits bestehenden Telegraphenkabelverbindungen vereinigt. Zwar verzeichnete die Telegraphie aufgrund der rasanten Ausbreitung des Telefonverkehrs einen Bedeutungsrückgang, dennoch waren die vorhandenen Telegraphenleitungen eine wichtige Voraussetzung für die rasche Ausbreitung des Telefons.

Im Jahr 1908 hatten die Ortstelefonnetze in Bayern bereits eine Länge von fast 340.000 Kilometern erreicht. Die staatlich monopolisierte Genehmigung aller privaten und staatlich finanzierten Telefonanlagen und auch der dafür notwendigen Starkstromanlagen durch die Generaldirektion der Posten und Telegraphen (später durch das Verkehrsministerium) ist mit über 3000 „Telefonakten“ als Einzelfallserien in den entsprechenden Beständen des ehemaligen Postarchivs für Bayern und die Pfalz dokumentiert.

Plan, mit auf Papier montiertem Foto und kolorierten Einzeichnungen, 42 x 33 cm, erstellt vom Oberpostamt Regensburg (Referat II), Zeichner: Ried.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2615.

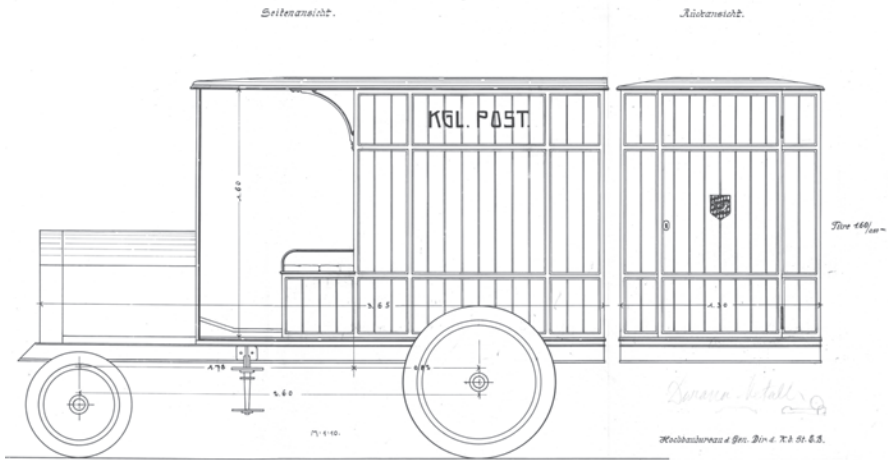
Literatur: Berling (wie Kat.-Nr. 14). – Horstmann (wie Kat.-Nr. 14). – Rückblick, S. 165–168, S. 183–1991.

19 Der Postbus kommt

1906 Dezember 12, München

Entwurf eines Motorwagenkastens durch das Hochbaubüro der Staatseisenbahnen

Die von der Firma Daimler in Berlin-Marienfelde gelieferten Motorfahrzeuge wurden von der Staatspostverwaltung mit eigenen zweckdienlichen Karosserie-Aufbauten ausgestattet. Der königlich-bayerische Hofwagenfabrikant Franz P. Gmelch aus München erhielt im



Dezember 1906 den Auftrag zum Bau von sechs Wagenaufsätzen, die er zum Preis von je 985 Mark angeboten hatte. Das Hochbaubüro der Staatseisenbahnen fertigte für die Generaldirektion der Posten und Telegraphen einen Plan als Vorgabe an, den Gmelch entsprechend umsetzte und in diesem Fall dafür vor anderen Bewerbern den Zuschlag erhielt.

Die Busse der Firma Daimler in Berlin-Marienfelde, die in der Anfangszeit der Motorpost verwendet wurden, fuhren mit zunächst 29, später dann 35 Pferdestärken. Sehr bald kamen als Lieferanten die Firmen Büssing in Braunschweig und die Neue Automobilgesellschaft (NAG) in Berlin dazu. Diese drei Firmen konnten sich mit ihren Angeboten gegen die damals schon vorhandene Konkurrenz an Motorenwerken in Süddeutschland durchsetzen.

Plan (Reproduktion), gelbes Pergamentpapier, 35 x 62 cm.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1324.

Literatur: Rückblick, S. 125–126, S. 270–271. – Volkhard Stern, Chronik der Kraftpost, Tenningen 2005. – Jörg Michael Hormann – Volkhard Stern, Der Postbus kommt. 100 Jahre Kraftpost in Deutschland, hrsg. von der Deutschen Post AG, Bonn 2005, S. 34–41, S. 156–157. – Puchta (wie Kat.-Nr. 10), hier S. 177–178 Motorpostlinien.

20 Die erste Postbuslinie in Deutschland – Bad Tölz–Lenggries

- a) Geschlossener Motorpostwagen mit Kastenaufsatz
1905 Juli
- b) Offener Motorpostwagen mit zeltartigem Verdeck
1905
- c) Busfahrtscheine – Entwürfe für Motorpost-Fahrkarten
1908 Juli

Am 1. Juni 1905 startete in Bad Tölz die erste Motorpostlinie in Deutschland mit dem Motorwagenführer Herrmann Jeschke ihre Jungfernfahrt nach Lenggries und wieder zurück. Die geschlossenen (a) oder offenen Wagenaufsätze mit Zelt Dach (b), die für die Sommerlinien verwendet wurden, boten mit einer Höhe von nur 1,60 m und einer Länge von 4,95 m anfangs in der Regel 12 Sitz- und 4 Stehplätze, einige Jahre später dann schon zwischen 18 und 22 Sitzmöglichkeiten. Die einheitliche Lackierung der Kraftpostwägen in den Farben blau-weiß und gelb, später wegen der Schmutzspritzer in weniger empfindlichen Brauntönen, erfolgte in der extra von der Post- und Telegraphenverwaltung des Verkehrsministeriums eingerichteten Werkstatt in München-Neuaußing. Der auf der Bad Tölzer Linie eingesetzte Motorbus wurde noch im gleichen Jahr nach Sonthofen im Allgäu zur Eröffnung einer weiteren Motorpostlinie abgegeben.

Die Firma Otto Gerhauser aus München lieferte die Billets für die rasch in ganz Bayern expandierenden Motorpostlinien, die ab 1919 in Kraftpostlinien umbenannt wurden (c).

Im Jahr 1905 nahmen insgesamt fünf Motorpostlinien ihren Betrieb auf. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges verkehrten schon auf 153 Linien regelmäßig Postbusse in ganz Bayern. Die Post- und Telegraphenverwaltung reagierte damit rasch auf den Siegeszug des Automobils und konnte dieses für den Tourismus in den bayerischen Alpen und für die Erschließung der ländlichen Gebiete abseits der Ballungsräume gewinnbringend einsetzen.

- a) Fotografie (Reproduktion), 21 x 25 cm (Abb. s. Umschlag Vorderseite).
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen
4046.

- b) Fotografie (Reproduktion), 21 x 28,5 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4046.
- c) Entwürfe von neun kolorierten Motorwagen-Fahrkarten, montiert auf Papier, 32,5 x 21 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1457.

Literatur: Rückblick, S. 125–126, S. 270–271. – Stern, Chronik der Kraftpost (wie Kat.-Nr. 19). – Jörg-Michael Hormann – Volkhard Stern (wie Kat.-Nr. 19) S. 34–41, S. 156–157. – Kalesse (wie Kat.-Nr. 6) S. 45. – Puchta (wie Kat.-Nr. 10), hier S. 177–178 Motorpostlinien.

21 Modell eines bayerischen Motorpostbusses der Firma Daimler

2005

Das von der Deutschen Post herausgegebene originalgetreue Modell des Daimler-Busses zeigt das am 1. Juni 1905 für die erste Postbusfahrt in Deutschland eingesetzte Fahrzeug im Nachbau. Bis 1907 lieferte die Firma Daimler 25 Motorbusse nach Bayern.

Nach dem Ersten Weltkrieg, der durch den Einzug fast aller Kraftfahrzeuge durch das Militär die Motorpost fast zum Erliegen gebracht hatte, wuchs die Zahl der jetzt als Kraftpostlinien bezeichneten Busverbindungen wieder rasch.



Durch die Beförderung von Reisenden und Postsachen im Überlandverkehr stellte die Kraftpost ein wesentliches Verbindungsglied zu den Eisenbahnlinien dar. Berufspendler und Schüler zählten zu den hauptsächlichsten Fahrgastgruppen. Weiterhin spielte der Bustourismus eine bedeutende Rolle.

Motorpostbus, Modellnachbau, herausgegeben von der Deutschen Post zum 100-jährigen Jubiläum der ersten Motorpostfahrt in Deutschland im Jahr 2005, hergestellt von der Firma Dingler (Meckenbeuren), Maßstab 1:43, 8 x 7 x 16 cm.

Nürnberg, Museum für Kommunikation Nürnberg, Sammlungen.

Literatur: Rückblick, S. 125–126, S. 270–271. – Stern, Chronik der Kraftpost (wie Kat.-Nr. 19). – Jörg-Michael Hormann – Volkhard Stern (wie Kat.-Nr. 19) S. 34–41, S. 156–157. – Puchta (wie Kat.-Nr. 10), hier S. 177–178 Motorpostlinien. – Museumsstiftung für Post und Telekommunikation (Hrsg.), Pressemitteilung zur Geschichte der Kraftpost, Nürnberg 2005.

22 Wann kommt der Postbus und was kostet eine Fahrt?

- a) Fahrplan ab 1. Juni 1905 der Post-Motorwagenlinie Bad Tölz – Lenggries und Lenggries – Bad Tölz
1905
- b) Gegen Wind und Wetter – Automobilbekleidung
1905, München

Die Postbuslinie zwischen Bad Tölz und Lenggries bot von Beginn an zwölf Fahrten am Tag an, mit Haltepunkten in Untergries, Obergries, Bibermühle und Arzbach, bevor das Automobil von Lenggries wieder zurückfuhr. Bereits ab Juli 1905 kam eine zweite Linie über die Orte Zollhaus, Hinterstallnau, Oberenzenau und Untersteinbach nach Bichl hinzu. Eine einfache Fahrt kostete 10 Pfennige. Kinder unter vier Jahren waren frei, wenn sie keinen eigenen Sitzplatz beanspruchten, und die Mitnahme von Gepäck bis zu 15 Kilo war im Fahrpreis enthalten.

Die Fahrzeiten waren eng an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Eisenbahnlinie aus München gekoppelt. Sowohl Tagesausflügler aus München als auch Sommerfrischler galten dementsprechend zunächst als hauptsächliche Zielgruppe, nach deren Bedürfnissen die Fahrpläne der gebirgsnahen Kraftpostlinien ausgestaltet wurden (a). Die Nutzung der Postbuslinien durch die Bevölkerung als neue Möglichkeit der Mobilität auf dem Land trat bei der Einrichtung der Linien in den dünn besiedelten ost- und nordbayerischen Gebieten in den nachfolgenden Jahren mehr und mehr in den Vordergrund.

Für die Motorwagenführer, die anfangs schutzlos wie die Postwagenkutscher, allerdings bei höherer Geschwindigkeit allen Witterungsverhältnissen ausgeliefert waren, war möglichst robuste, wetterbeständige und warme Kleidung notwendig. Schließlich verkehrten die meisten Motorpostlinien auch im Winter. Die Firma Anton Anwander aus München spezialisierte sich rasch auf die Herstellung von automobiltauglicher Kleidung und das Angebot von Zubehör (b). Die Postverwaltung bestellte dort für ihre Motorwagenführer insbesondere Jacken, Handschuhe und Mützen zum Schutz gegen Kälte, Hitze und Schmutz. Auch für die ersten Damen, die sich per Automobil fortbewegen wollten, bot der Sportartikelhersteller Anwander entsprechend warme, mitunter pelzbesetzte Kleidung.

- a) Fahrplanaushang (Reproduktion), gedruckt, 66 x 42 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Generaldirektion der Posten und Telegraphen 4046.
- b) 4 Prospektblätter (Reproduktionen), gedruckte Abbildungen, 27,5 x 15 cm, 28,5 x 14 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 1431.

Literatur: Rückblick, S. 125–126, S. 270–271. – Volkhard Stern, Chronik der Kraftpost, Teningen 2005. – Jörg-Michael Hormann – Volkhard Stern (wie Kat.-Nr. 19) S. 34–41, S. 156–157. – Puchta (wie Kat.-Nr. 10), hier S. 177–178 Motorpostlinien.

23 Kommunikationsnetze

Graphische Darstellung des telefonischen Verkehrs auf den größeren Verbindungsanlagen des rechtsrheinischen Bayern, im Jahre 1892

1892, München

Genau zehn Jahre nach der Einführung des Telefons in Bayern wird im Rahmen eines Berichtes der Direktion der Posten und Telegraphen eine Bilanz über die Frequenz und den Ausbau der bereits errichteten Städteverbindungen gezogen. Daraus ist ersichtlich, dass die Mehrzahl der Telefonate zwischen den drei großen Industriezentren München, Nürnberg und Augsburg geführt wurden. Auch geht daraus hervor (in grüner Farbe hervorgehoben), dass beim Ausbau des Städteverbindungsnetzes allein im Jahr 1892 weitere fünf bayerische Städte an das Telefonnetz angeschlossen werden konnten: Bayreuth, Bad Kissingen, Berchtesgaden, Bad Reichenhall und Lindau. Im Ge-

gensatz zu München verfügte Nürnberg zu diesem Zeitpunkt auch schon über ein Bezirksnetz (in blauer Farbe hervorgehoben), das die Städte Erlangen, Fürth, Ansbach, Schwabach und Roth bereits in den Großraum Nürnberg einbezog.

Auffällig ist zu diesem Zeitpunkt der Rückstand des ostbayerischen Raumes, der noch nicht in das Telefonnetz mit einbezogen war. Obwohl die Ostbahnen, deren Gleisstrecken zur Führung der Telegraphen- und Telefonlinien später verwendet wurden, bereits seit 1876 verstaatlicht waren, hinkte die dünner besiedelte oberpfälzische und niederbayerische Region verkehrstechnisch hinter der Verkehrsentwicklung in Oberbayern, Schwaben und Franken hinterher.

Plan (Reproduktion), koloriert, 64,5 x 52,5 cm.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA 109827.

Literatur: Berling (wie Kat.-Nr. 14). – Horstmann (wie Kat.-Nr. 14). – Rückblick, S. 165–168, S. 183–191.

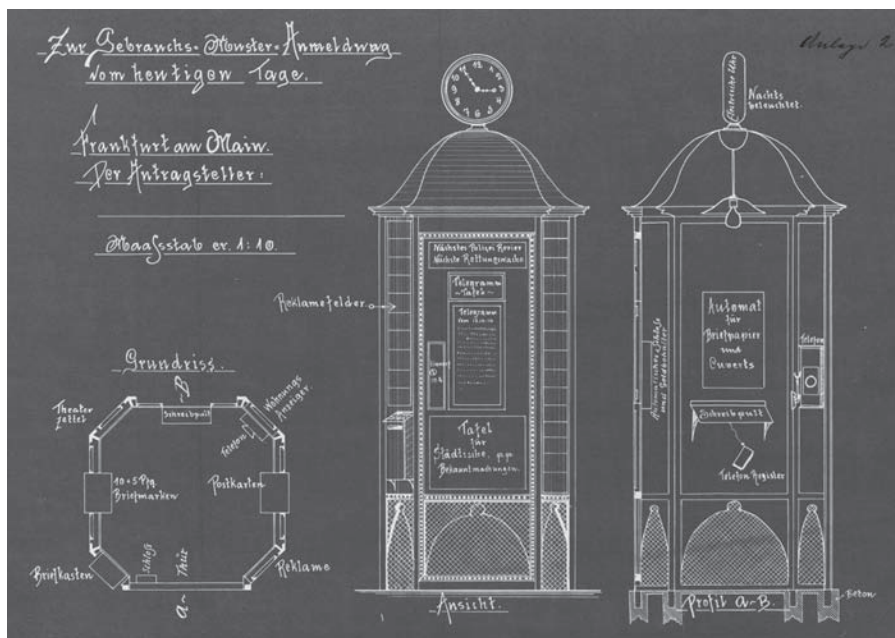
24 Multifunktions-Telefonzelle

1910, Frankfurt a. Main

Der aus Frankfurt stammende „Civil-Ingenieur“ P. I. M. Töller bot im Jahr 1910 dem bayerischen Verkehrsministerium seine Erfindung eines multifunktionalen Telefonkioskes an.

Die Zelle sollte dabei nicht nur zum Führen von Telefonaten dienen, sondern ebenso als Briefkasten, Feuermelder, Plakat-, Theaterzettel- und Bekanntmachungssäule. Des Weiteren sollten darin Briefmarken am Automaten erworben werden können und die bereits eingeführte Normalzeit an einer Leuchtuhr angezeigt werden. Das innen integrierte Schreibpult konnte darüber hinaus als rasche Möglichkeit zum Schreiben von Briefen und Karten genutzt werden.

Die beeindruckende Vielfältigkeit an Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten, die der findige Tüftler Töller für den modernen Stadtmenschen anbot, stieß allerdings bei der Stadt München und der Staatspostverwaltung auf zahlreiche Bedenken. Zum Beispiel waren die Innenräume der von der Firma Hartl & Pierling bewirtschafteten Münchner Plakatsäulen vertraglich bereits an die Münchner Stra-



ßenreinigungsgesellschaft als Stauräume abgetreten und konnten deshalb nicht zu Telefonzellen umfunktioniert werden. Auch die für die „Multi-Funktions-Zelle“ vorgesehene Eintrittsgebühr von 5 Pfennigen stieß auf wenig Gegenliebe, da ja bereits jedes Ortsgespräch 5 Pfennige kostete und diese Teuerung den Bürgern wohl kaum zu vermitteln gewesen wäre.

Die besonderen Telefonzellen kamen in München in dieser Form nicht zum Einsatz. Die „einfache“ Telefonzelle dagegen existierte bereits seit der Jahrhundertwende in den größeren bayerischen Städten und breitete sich auch langsam in den ländlichen Gebieten Bayerns aus (vgl. Kat.-Nr. 15b).

Blaupause (Reproduktion), 33 x 49,5 cm.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MV I 2519.

Literatur: Berling (wie Kat.-Nr. 14). – Horstmann (wie Kat.-Nr. 14). – Rückblick, S. 165–168, S. 183–1991. – Maderholz, München 1883 (wie Kat.-Nr. 14).

25 Errichtung einer täglichen Eilwagenverbindung zwischen Paris und Saargemünd

1842 Mai, Paris

Seit Mai 1842 wurde von dem in Paris ansässigen privaten Transportunternehmen Laffitte, Caillard und Compagnons ein täglicher Eilwagenkurs von Paris über Zweibrücken nach Saargemünd angeboten. Die Entfernung von immerhin 379 Kilometern sollte in 30 Stunden zurückgelegt werden. Start war um „4 Uhr abends“ in Paris, die Ankunft in Saargemünd war für „10 Uhr am Abend“ des nächsten Tages vorgesehen.

MESSAGERIES GÉNÉRALES
LAFFITTE, CAILLARD & C^{ie}
 rue S^t. Honoré, 130, à Paris.

Nouveau Service Journalier
de PARIS à
SARREGUEMINES

Le seul en Correspondance avec l'Allemagne par la route la plus courte de Deux-Ponts, Landau, Carlsruhe, Spire, Manheim, etc.

DÉPARTS :
 De PARIS, à 4 heures du Soir.
 De SARREGUEMINES, à 10 heures du Soir.

LES BUREAUX SONT :
 A METZ, place de Clambre, n^o 55.
 A SARREGUEMINES, à la Poste aux Chevaux.

Für die dabei zurückzulegenden, zu damaliger Zeit ambitionierten 12,5 Kilometer pro Stunde war auf jeden Fall ein mehrmaliger Wechsel der Pferde notwendig, der an den jeweiligen Halte- oder Relais-Poststationen erfolgen musste. In der Grenzstadt Saargemünd wurde zu diesem Zweck am 1. Mai 1842 ein bayerisches Postexpeditionsbüro eröffnet, in dem Poststücke und Passagiere zwischen Frankreich und Bayern ausgetauscht wurden.

Aus den Korrespondenzen im Akt des Außenministeriums, in denen der Plakataushang für diese Kutschenverbindung erhalten ist, geht hervor, dass insbesondere das Großherzogtum Baden mit Bayern bzw. der Pfalz um die Streckenführung für die wichtige Eilwagenverbindung aus Frankreich konkurriert hatte. Deren Kurslinie lief über Augsburg unter anderem nach Wien weiter. Bayern hatte sich mit dieser neuen Eilwagenverbindung die ursprüngliche Streckenführung von Paris über Straßburg nach Karlsruhe und Stuttgart durch badisches und württembergisches Gebiet über die nördlich und damit näher an Paris gelegene Pfalz gesichert. In einer Ausgabe der Augsburger Allgemeinen Zeitung vom 1. März 1842 wird als Argument für die Linienführung durch die bayerische Pfalz auch die kürzere und damit direktere Verbindung angeführt. Letztendlich standen finanzielle Interessen der Bundesstaaten im Vordergrund dieser Streitigkeiten um den Verlauf der Eilwagenlinie. Die „Estafetten-Gebühren“, die eine täglich befahrene Eilwagenverbindung für die jeweiligen Postverwaltungen einbrachten, wollte jedes Transitland gerne für sich vereinnahmen.

Im Postvertrag mit Frankreich vom 15. Mai 1847 (BayHStA, Bayern Urkunden 3284) wurde die Eilwagenverbindung zwischen Paris und Saargemünd rechtlich festgelegt.

Plakat (Reproduktion), schwarz-rot-gelb koloriert, französisch, 70 x 104 cm, Druckerei: Paul Dupont et Comp., Rue de Grenelle St. Honoré 55, Paris.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, MA 108860.

Literatur: Helbig (wie Kat.-Nr. 12) S. 149–158. – Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850, S. 101–109.

26 Die Hauptpostämter in München und Nürnberg – Repräsentationsbauten

- a) Schalterhalle der Hauptpost in München
ca. 1900
- b) Schalterhalle des Postamts Nürnberg für die Sebalder Stadtseite
ca. 1900

In den beiden größten bayerischen Städten München und Nürnberg erhielten die Postverwaltungen eigene Zweckgebäude, die im Laufe der Zeit, besonders im Rahmen der Einführung der Telegraphen- und Telefontechnik, auch immer wieder modernisiert und erweitert werden mussten. In München baute der Hofarchitekt Leo von Klenze im Auftrag König Ludwigs I. bereits in den Jahren 1834 bis 1838 das an der Residenzstraße aufgekaufte Palais Törring-Jettenbach im klassizistischen Stil für eine immense Summe zur Münchner Hauptpost um. 1889 erhielt die Residenzpost, die auch das Oberpostamt München und die nacheinander landesweit für die gesamte Post in Bayern zuständigen Zentralbehörden (Generaladministration der Posten, Generaldirektion der Verkehrsanstalten, Generaldirektion der Posten und Telegraphen) beherbergte, eine neubarock gestaltete Schaltherhalle (a). Das Gebäude wurde 2004 von der Telekom verkauft.



Kat.-Nr. 26b

Das Postamtsgebäude in Nürnberg ist 1861 in der Theresienstraße 11 als Zweckbau für die Sebalder Stadtseite errichtet worden. Die mit einem kuppelartigen Glasdach überwölbte großzügige Schaltherhalle bot ihren Besuchern neben um die Uhrensäule angeordneten Sitzgelegenheiten eine Vielzahl von speziellen Schaltern, die zwischen den

Säulen platziert waren. Diese konnten zum Beispiel zur Abholung von postlagernden Briefen, dem Kauf von Postwertzeichen und für die Aufgabe und Gewichtsermittlung von Paketen aufgesucht werden.

Das historische Gebäude, an dessen Fassade auch noch ein Erker und ein Turm von älteren dort errichteten Vorgängerbauten im Renaissancestil erhalten geblieben ist, wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Heute steht an seiner Stelle ein Geschäftshaus.

- a) Fotografie (Reproduktion), 43,5 x 57 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, OBB Photos 7760.
- b) Fotografie (Reproduktion), 32,5 x 44,5 cm.
Bayerisches Hauptstaatsarchiv, OBB Photos 7847.

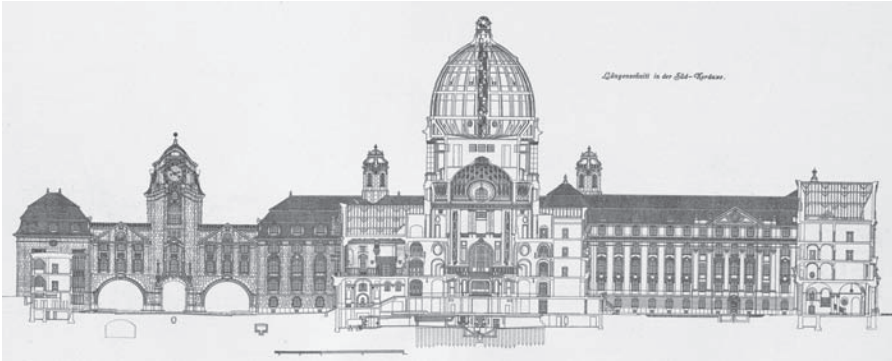
Literatur: Heinrich Hartmann, Die Entstehungsgeschichte der Residenzpost in München. Eine Episode aus der Regierungszeit König Ludwigs I. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1954 (Heft 1) S. 209–225. – Hans Deinhardt, Zum Bau- und Liegenschaftswesen der Bayerischen Staatspost von 1808–1934. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1965 (Heft 2) S. 143–160. – Rückblick, S. 130–133. – Baugeschichte der Münchner Hauptpost, <http://www.kultur-vollzug.de/article-20434/2011/11/27/konig-louis-zeigt-luxus-wie-die-alte-hauptpost-zum-palais-an-der-oper-erhoht-wird-und-der-globale-spaetkapitalismus-weiter-nach-der-stadtplanung-greift/> (aufgerufen im Juni 2014). – Geschäftshaus Theresienstraße 11 (Nürnberg), [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschäftshaus_Theresienstraße_11_\(Nürnberg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschäftshaus_Theresienstraße_11_(Nürnberg)) (aufgerufen im September 2014). – Luftangriff (Lexikonartikel). In: Michael Diefenbacher – Rudolf Endres (Hrsg.), Stadtlexikon Nürnberg, Nürnberg 1999, S. 656.

27 Ein Ministerium für den Verkehr und ein Oberpostamt für die Rheinpfalz

- a) Gebäude für das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten und ein Zentralbriefpostamt in der Arnulfstraße 1916, Berlin
- b) Oberpostamtsgebäude Speyer – Ansicht gegen den Storchentplatz 1895, Speyer

In der Arnulfstraße (Nummern 9/11/13), direkt neben dem Münchner Zentralbahnhof, entstand in den Jahren 1911 bis 1916 ein prunkvoller

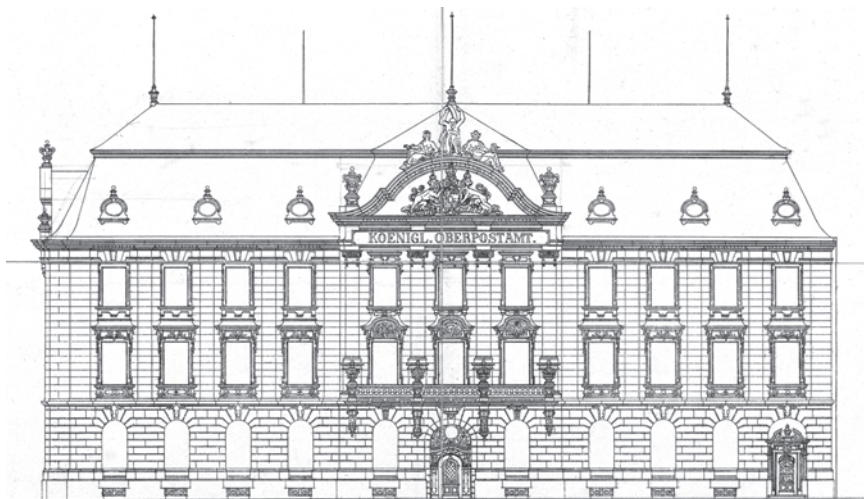
und großzügiger Zweckbau für das im Jahr 1904 gegründete Ministerium für Verkehrsangelegenheiten, das für alle Bereiche der Post, der Eisenbahn und der Schifffahrt in Bayern zuständig war. Der von dem Architekten Carl Hocheder errichtete Gebäudekomplex im neubarocken Stil wurde von einer Glaskuppel überragt. Bereits wenige Jahre später verlor Bayern seinen Reservatstatus für die Bahn- und Postverwaltung. Das Verkehrsministerium wurde deshalb zum 1. April 1920 aufgelöst (a).



Kat.-Nr. 27a

Ab diesem Zeitpunkt beherbergte das Gebäude die für Bayern zuständige Abt. VI des Reichspostministeriums in Berlin mit den reponierten Registraturen der ehemaligen bayerischen Postbehörden, die dorthin zusammengeführt wurden. 1945 zerstörten Fliegerbomben große Teile des Gebäudes. Auch ein Teil des späteren Postarchivs wurde vernichtet. Der größere Teil des Archivs konnte aber in die Räume der Reichspostdirektion München in der Arnulfstraße 60–62 gerettet werden. Ein an der Hopfenstraße 10 errichteter Flügel des ursprünglichen Ministeriums ist als einziger Gebäudeteil nicht zerstört worden und diente lange Zeit der Bundesbahndirektion als Verwaltungsgebäude. Heute hat darin die Steuerberaterkammer München und die private Fachhochschule für Ökonomie und Management ihren Sitz.

Auch die Rheinpfalz sollte am Ende des 19. Jahrhunderts einen eigenen Zweckbau für ihr Oberpostamt erhalten. Der Bau wurde im Jahr 1895 vom Königlichen Landbauamt Speyer geplant und 1900 bis 1905 durchgeführt (b). 1925 wurde die Speyerer Hauptpost noch einmal erweitert. Heute wird das im Stil des Historismus gestaltete Gebäude als Einkaufszentrum („Postgalerie Speyer“) genutzt.



Kat.-Nr. 27b

Erst am Ende des 19. Jahrhunderts trat die Staatspost in eine intensivere eigene Bautätigkeit ein. 1904 wurde die Grundstücksverwaltung für Bahn- und Postgebäude zusammengelegt. Viele eigentlich posteigene Immobilien verblieben deshalb auch nach der Verreichlichung in den Händen der Bahn, da keine getrennten Liegenschaftsverzeichnisse geführt wurden und bei vielen Grundbucheinträgen die Staatsbahn als Eigentümerin verzeichnet war. Ein von der Reichspostverwaltung deshalb im Jahr 1932 angestrebter Prozess war vor dem Reichsgericht nicht erfolgreich.

- a) Plan (Reproduktion), gedruckt, Längsschnitt in der Süd-Nordachse. Staatsarchiv München, Amtsbibliothek, Signatur MB 112, Tafel 6.

Abbildung: Carl Hocheder (Hrsg.), *Der Neubau des K. B. Verkehrsministeriums in München*, Berlin 1916, Tafel 6.

- b) Plan (Reproduktion), Lithographie, 42 x 66 cm. Bayerisches Hauptstaatsarchiv, OBB KuPl 6002.

Literatur: Hocheder (wie Kat.-Nr. 27) S. 1–53. – Deinhardt (wie Kat.-Nr. 26) S. 143–160. – Clemens Jöckle, *Kreishauptstadt Speyer. Bauten aus bayerischer Vergangenheit. 100 Beispiele (Beiträge zur Speyerer Stadtgeschichte 7)*, Speyer 1984, hier: *Das Gebäude der Oberpostdirektion*, S. 83–85 und 95. *Erweiterung der Postgebäude*: S. 171–173. – Erwin Maderholz, *Das Königlich Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Ein Rückblick auf die Geschichte des ehemaligen Ministerialgebäudes*. In: *Archiv für Postgeschichte in Bayern 1991*, S. 261–277.

Literatur, gedruckte Quellen und Quellen im Internet

Abgekürzt zitierte Literatur

Karin Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850. Der Weg der königlich-bayerischen Staatspost in den Deutsch-Österreichischen Postverein (Miscellanea Bavarica Monacensia 181), München 2006 = Amtmann, Post und Politik in Bayern 1808–1850

K. B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten (Hrsg.), Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost. 1. März 1808 – 31. Dezember 1908. Mit einer Darstellung der Entwicklung des staatlichen Telegraphen- und Telephonwesens bis in die Gegenwart. Nachdruck der Ausgabe von 1908, ergänzt durch Beiträge von Helmut Thiel und Willi Feudel sowie einem Vorwort und Quellenverzeichnissen, München 1982 = Rückblick

Weitere Literatur

Florian Aicher (Hrsg.), Robert Vorhoelzer. Ein Architektenleben. Die klassische Moderne der Post. Begleitband einer Ausstellung im Münchner Stadtmuseum und im Deutschen Postmuseum in Frankfurt am Main, München 1990.

Karin Amtmann, Der Schwarze Einser – Zur Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Briefmarke. In: Begleitheft zur Ausstellung im Museum für Post und Kommunikation Nürnberg, Nürnberg 1999, S. 5–25.

Karl Berling, Fünfzigjähriges Jubiläum des Fernsprechers in Bayern. Beitrag zur Frühgeschichte des Fernsprechwesens. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 9 (1933, Heft 1) S. 1–18.

Klaus Breyer (Hrsg.), Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900. Eine Publikation des Deutschen Postmuseums Frankfurt am Main anlässlich der gleichnamigen Ausstellung, Braunschweig-Karlsruhe 1992.

Johann Brunner, Die Amtstracht des Postpersonals in Bayern. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 16 (1940, Heft 2) S. 99–112.

Paul Danzer, Bayern und die Vereinheitlichung des Postwesens in Deutschland 1815–1866. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1 (1925, Heft 2) S. 57–67.

Hans Deinhardt, Das Postarchiv in Bayern. In: Mitteilungen für die Archivpflege in Bayern 10 (1960) S. 15–17.

Hans Deinhardt, Zum Bau- und Liegenschaftswesen der Bayerischen Staatspost von 1808–1934. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1965 (Heft 2) S. 143–160.

Hans Deinhardt, Die Mittelbehörden der Post in Bayern von 1808 bis 1.4.1950 (bzw. 1.1.1956). In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1978, S. 239–246, S. 299–326 und 1979 S. 19–35, S. 77–81.

Michael Diefenbacher – Rudolf Endres (Hrsg.), Stadtlexikon Nürnberg, Nürnberg 1999.

Karl F. Fritz, Abenteuer Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, 2. Auflage, Meersburg 1990.

Hermann Glaser – Thomas Werner, Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, Heidelberg 1990.

Helmut Gold – Annette Koch (Hrsg.), Fräulein vom Amt, anlässlich der Ausstellung „Fräulein vom Amt“ im Deutschen Postmuseum, Frankfurt a. Main, München 1993.

Heinrich Hartmann, Die Entstehungsgeschichte der Residenzpost in München. Eine Episode aus der Regierungszeit König Ludwigs I. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1954 (Heft 1) S. 209–225.

Joachim Helbig, Bayerische Postgeschichte 1806–1870. Grundlagen zur Interpretation altdeutscher Briefe, Nürnberg-München 1991 (teilweise zugleich: Dissertation Universität Bayreuth 1991).

Carl Hocheder (Hrsg.), Der Neubau des K. B. Verkehrsministeriums in München, Berlin 1916.

Siegfried Hofmann, Ludwig II. In: Veröffentlichungen des Vereins „Alt Füßen“ 12 (1936/37) S. 31–32.

Jörg-Michael Hormann – Volkhard Stern, Der Postbus kommt. 100 Jahre Kraftpost in Deutschland, hrsg. von der Deutschen Post AG, Bonn 2005.

Erwin Horstmann, 75 Jahre Fernsprecher in Deutschland 1877–1952. Ein Rückblick auf die Entwicklung des Fernsprechers in Deutschland und auf seine Erfindungsgeschichte, Bonn 1952.

Heli Ihlefeld – Wolfgang Lotz, Bilder aus der Postgeschichte, Heidelberg 1990.

Clemens Jöckle, Kreishauptstadt Speyer. Bauten aus bayerischer Vergangenheit. 100 Beispiele (Beiträge zur Speyerer Stadtgeschichte 7), Speyer 1984.

Claudia Kalesse, Postagenten, Schwarzsender und Sommerreisen. Geschichte der Post in Schwaben zwischen 1808 und 1945. Eine Ausstellung des Staatsarchivs Augsburg (Staatliche Archive Bayerns – Kleine Ausstellungen 21), München 2003.

Robert Knott, Steinheil, Karl August. In: Allgemeine Deutsche Biographie, Band 35, Leipzig 1893, S. 720–724.

Erwin Maderholz, Geschichte der bayerischen Briefmarken. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1972 (Heft 2) S. 183–236.

Erwin Maderholz, Hoch auf dem gelben Wagen. Geschichte und Geschichten um die Postkutsche, 2. Auflage, Pfaffenhofen 1990.

Erwin Maderholz, Das Königlich Bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Ein Rückblick auf die Geschichte des ehemaligen Ministerialgebäudes. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1991 (Heft 1) S. 261–277.

Erwin Maderholz, München 1883. Das Telefon und seine Tagespresse. In: Post- und Telekommunikationsgeschichte 2 (1997) S. 102–115.

Erwin Maderholz, Münchens Postställe und die Poststallmeister. In: Post und Telekommunikationsgeschichte – Regionalbereich Süd: Bayern 5 (2000) S. 3–26.

Erich Marx – Eva Maria Feldinger – Fritz Koller – Gerhard Hetzer – Rainer Braun – Hans Roth u.a. (Hrsg.), Grenzen überschreiten. Bayern und Salzburg 1810 bis 2010 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 53), München-Salzburg 2010.

Marc Moser, 100 Jahre Weltpostverein (Fortsetzungsartikel). In: Archiv für deutsche Postgeschichte (1) 1974, S. 3–26 und (1) 1975, S. 21–78.

Max Piendl, Post. In: Wilhelm Volkert (Hrsg.), Handbuch der bayerischen Ämter, Gemeinden und Gerichte 1799–1980, München 1983, S. 250–256.

Philex, Deutschland. Briefmarken-Katalog 1980/81. Deutschland mit sämtlichen Nebengebieten, Köln 1980.

Michael Puchta, Von Bayern nach Salzburg und zurück: Die Entwicklung von Auto- und Eisenbahn sowie Post- und Fernmeldewesen. In: Erich Marx – Eva Maria Feldinger – Fritz Koller – Gerhard Hetzer – Rainer Braun – Hans Roth u.a. (Hrsg.), Grenzen überschreiten. Bayern und Salzburg 1810 bis 2010 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 53), München-Salzburg 2010, S. 167–181.

Josef Reindl, Der Deutsch-Österreichische Telegraphenverein und die Entwicklung des deutschen Telegraphenwesens 1850–1871. Eine Fallstudie zur

administrativ-technischen Kooperation deutscher Staaten vor der Gründung des Deutschen Reiches (Münchner Studien zur Neueren und Neuesten Geschichte 2), Frankfurt a. Main u.a. 1993.

Hans Reissermayer, 100 Jahre Bahnpost in Bayern. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1950, S. 142–156.

Herrmann Rumschöttel, Ludwig II. von Bayern, München 2011.

Julius Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1956 (Heft 1) S. 4–12.

Julius Sesar, Der Druck der bayerischen Postwertzeichen, 2. Fortsetzung, III. Der Druck der Prinz-Luitpold-Marken. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1958 (Heft 2) S. 90–101.

Martin Strom, Elektrizität, Telephon, Großmarkthalle – innovativer Wandel einer Großstadt. In: Friedrich Prinz – Marita Krauss (Hrsg.), München. Musenstadt mit Hinterhöfen. Die Prinzregentenzeit 1886 bis 1912, München 1988, S. 183–187, hier S. 184–185.

Otto-Karl Tröger, Eisenbahn und Staatsverwaltung in Bayern. In: Gerhard Hetzer – Otto-Karl Tröger (Hrsg.), Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–2000 (Ausstellungskataloge der Staatlichen Archive Bayerns 43), München 2001, S. 300–310.

Otto Veh, Bayern und die Einigungsbestrebungen im deutschen Postwesen in den Jahren 1847–1850 (Dissertation), München 1933.

Otto Veh, Die geheime Postüberwachung im Königreich Bayern 1806–1817. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 11 (1935) S. 185–202.

Otto Veh, Karl Joseph Graf von Drechsel, königlich bayerischer Generaldirektor, 1806–1817. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 12 (1936, Heft 1) S. 326–332.

Otto Veh, Ludwig Freiherr von Brück, Generaldirektor der Bayerischen Verkehrsanstalten, 1851–1869. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 1950 (Heft 2) S. 46–53.

Otto Veh, Drechsel Graf von (seit 1817). In: Neue Deutsche Biographie, Band 4, Berlin 1959, S. 105.

Edeltraud Weber, Vom Posttransport per Kutsche zu Telegramm und Telefon – die Bestände des ehemaligen Postarchivs der Oberpostdirektion München. In: Nachrichten aus den Staatlichen Archiven Bayerns Nr. 62/2012, S. 24–27.

Gedruckte Quellen

Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern 1851, 1886, 1898, 1903, 1907.

Regierungsblatt für das Königreich Bayern, Jahrgänge 1808, 1817. 1825, 1833, 1847, 1849, 1871.

Reichsgesetzblatt 1871.

Georg Döllinger, fortgesetzt von Friedrich Freiherr von Strauss (Hrsg.), Sammlung der im Gebiete der inneren Staats-Verwaltung des Königreichs Bayern bestehenden Verordnungen, aus amtlichen Quellen geschöpft und systematisch geordnet. Band XXVIII, München 1853–1854, S. 203–204.

Quellen im Internet

Adressbücher von München, Jahrgänge 1862 und 1904, <http://adressbuecher.genealogy.net/> (aufgerufen im März 2014).

Baugeschichte der Münchner Hauptpost, <http://www.kultur-vollzug.de/article-20434/2011/11/27/konig-louis-zeigt-luxus-wie-die-alte-hauptpost-zum-palais-an-der-oper-erhoht-wird-und-der-globale-spaetkapitalismus-weiter-nach-der-stadtplanung-greift/> (aufgerufen im Juni 2014).

Homepage der Deutschen Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte e.V., <http://www.dgpt.org/de/index.html> (aufgerufen im April 2014).

Geschäftshaus Theresienstraße 11 (Nürnberg), [http://de.wikipedia.org/wiki/Geschäftshaus_Theresienstraße_11_\(Nürnberg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Geschäftshaus_Theresienstraße_11_(Nürnberg)) (aufgerufen im September 2014).

Frank Gnegel, Postgebiete Deutschland 1830. In: Der Deutsche Bund nach dem Frankfurter Territorialrezess um 1820, IEG-Maps – Kartenserver am Institut für Europäische Geschichte Mainz, http://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Badens#mediaviewer/Datei:Postgebiete_Deutschland_1830.png (aufgerufen im Juni 2014).

Patrick Henßler, Reservatrechte. In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_44589 (25.11.2013) (aufgerufen im April 2014).

Stefan Kley, Post- und Telegrafwesen (19./20. Jahrhundert). In: Historisches Lexikon Bayerns, http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/artikel/artikel_44571 (18.09.2012) (aufgerufen im Mai 2014).

Dietrich Klose – Franziska Jungmann-Stadler (Hrsg.), *Königlich Bayerisches Geld. Zahlungsmittel und Finanzen im Königreich Bayern 1806–1918*. Selbstverlag Staatl. Münzsammlung München 2006, PDF-Auszug, <http://www.pressglas-korrespondenz.de/aktuelles/pdf/pk-2011-3w-klose-preise-1800-1900.pdf>, S. 1–2 (aufgerufen im Juni 2014).

Ludwig II. Chronologie 1886 (Quellenzitate), <http://ludwig2-aufstieginlicht.de/wp-content/uploads/pdf/1886.pdf>, S. 51 (aufgerufen im Juni 2014).

Homepage der Museumsstiftung für Post und Telekommunikation in Nürnberg, <http://www.mfk-nuernberg.de> (aufgerufen im Mai 2014).

Oberpostdirektion: Liste aller Oberpostdirektionen in Deutschland, <http://de.wikipedia.org/wiki/Oberpostdirektion> (aufgerufen im April 2014).

Bestand Reichspostministerium: R 4701, Teil 3: Abt. München des RPM, <http://www.bundesarchiv.de/recherche/index.html.de> (aufgerufen im Juni 2014).

Homepage der Staatlichen Archive Bayerns: Beständeübersichten der bayerischen Staatsarchive, <http://gda.bayern.de/archive/bestaende> (aufgerufen im Mai 2014).

