



Die erste Lokomotive in Saarbrücken (15. Oktober 1852).
Nach einem im Besitz einer St. Johanner Familie befindlichen Gemälde.

Etwas aus der Postgeschichte des Saargebiets.

Von Hermann Joseph Becker.

Das rastlose Vorwärtsdrängen unserer Tage verwischt immer mehr die Spuren des eben noch Gewesenen, so daß es zu unterscheiden fast schwer hält, ob eine Einrichtung, wie die Post, nicht eher aus der Gegenwart geboren sei, als daß sie vielmehr mitgeholfen hätte, dieser erst zu ihrer kulturellen Entwicklung zu verhelfen.

Wie sehr daher auch die Neigung bestehen mag, den Postverkehr als eine ganz selbstverständliche Einrichtung hinzunehmen, die eben vorhanden sein muß, — seine außerordentliche Bedeutung für den Stand der Kultur eines Landes dürfte keineswegs der zeitgemäßen Würdigung entbehren.

Verhältnismäßig lange war das Saargebiet infolge einer gewissen selbständigen Abgeschlossenheit nach außen hin wenig auf einen brieflichen Fernverkehr angewiesen. Wenn darum gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts die Mehrgesperosten schon eine hinlängliche Einrichtung darstellen konnten, dem herrschaftlichen Landboten dienst zu ge-

nügen, so waren die bereits im frühen Mittelalter ins Leben gerufenen Kulturstätten an der Saar, die Klöster, mitunter auch die gräfliche Herrschaft selber, dennoch auf die Entsendung besonderer Boten und Briefbeförderer angewiesen, galt es schon einmal, wichtige Nachrichten und Dokumente nach ferner gelegenen Orten zu übermitteln.

Die Grafen schickten dann einen der Burgmannen oder Edelknechte, der die Briefe in einem Büchselein verpackt um den Hals oder am Gürtel trug, als Briefboten aus. Dem ausgedehnteren Nachrichtenverkehr der kirchlichen Behörden sowie der Klöster dienten vornehmlich die Klosterboten. Es waren dies in der Regel Laienbrüder, die als „terminierende“ Mönche bezeichnet wurden, weil sie zu bestimmten Terminen die Gefälle der Klöster einsammelten oder Almosen entgegennahmen. Sie durchwanderten mitunter auch ganze Länder und vermittelten gleichzeitig einen allgemeinen Nachrichten-Austausch, wie er

sich bei der Einheit der Kirche und ihren Verordnungen eigentlich ganz von selbst ergab. Mit der Gründung der Benediktinerabteien Mettlach und Tholey, des Frauenklosters Fraulautern, des Klosters Neumünster (bei Ottweiler) und des Chorherrenstiftes St. Arnual dürfte demnach auf den ersten Anschluß des Saargebietes an den internationalen kirchlichen Nachrichtendienst zu schließen sein. Dieser erstreckte sich jedoch lediglich auf die geistigen und leiblichen Interessen der betreffenden Klöster und ihrer Konventualen.

Mochte die Einrichtung eines öffentlichen Nachrichten-Verkehrs auch noch lange nach dem Ausgange des Mittelalters gerade im Saargebiet zu den geringeren Notwendigkeiten gehört haben, so stellten neue Zeitverhältnisse um so dringendere Forderungen. Die erste Veranlassung zu einem geordneten und regelmäßigen Postverkehr gab im Jahre 1680 die Befehle der Saarstädte durch die Franzosen. Die neue Verwaltung bedurfte unbedingt des engeren Anschlusses an die Zentralregierung in Paris, die um so einfacher zu erreichen war, als das Postwesen in Frankreich schon einen ansehnlichen Ausbau erfahren hatte. Diesen Gedanken aber verstand der damalige Stadthalber Hofmann in Saarbrücken mit großem Geschick zu fördern und zur Wohlfahrt seiner engeren Heimat auszuwerten. Er wirkte lange Jahre als Postmeister, noch nachdem das Saargebiet wieder dem unbeschränkten Besitz der Grafen anheimgefallen war. Nach seinem Ableben schien zwar jeglicher Verkehr eine Stockung erfahren zu haben, das einmal erwachte Bedürfnis ließ sich jedoch nicht mehr aufhalten. Die Nassauische Regierung verordnete sich daher Voten aus Kirchheimbolanden, die allerdings in einem Zeitraum von 14 Tagen nur einmal hin und her verkehrten. In der Folgezeit wurden schon Abkommen mit der Kaiserlichen Reichspost getroffen, bis ein förmlicher Vertrag zwischen Nassau und den Grafen von Thurn und Taxis im Jahre 1740 zu Paris abgeschlossen wurde.

Um die Besserung der Postverhältnisse im Saargebiet hatte sich der damalige Apotheker Hildebrand in Homburg, der vorübergehend französischer Postmeister gewesen war, wesentliche Verdienste erworben. Ursprünglich von der Absicht getragen, einen selbständigen Postbetrieb zwischen Mainz, Mannheim, Fraulautern, Homburg und Saarbrücken einzurichten, stieß er jedoch auf allzu großen Widerstand des Reichs-General-Postmeisters, der nicht genehmigt war, eine Konkurrenz aufkommen zu lassen. Letzterer erbot sich daher, zwischen Saarbrücken und Mannheim eine wöchentlich doppelte „Ordinari hin-

herreitende Post“ einzurichten und Hildebrand als Kaiserlichen Postmeister zu bestellen. Das Vorhaben wurde jedoch durch das Vermieden der herzoglichen Regierung zu Zweibrücken insofern zu Ungunsten Hildebrands durchkreuzt, als Homburg selbst keine Poststation, sondern nur ein Briefpostbüro erhielt und die Poststraße von Mannheim auf einem Umwege von Landstuhl nach Zweibrücken und von hier über Schwarzenacker und St. Ingbert nach Saarbrücken geführt wurde. Der damalige Vertrag zwischen dem Herzog von Zweibrücken und den Fürsten von Thurn und Taxis bedeutete deshalb für den Urheber des Planes, den Apotheker Hildebrand, eine große Enttäuschung. Die zwischen Zweibrücken und Saarbrücken reisenden Postkationen hatten für Homburg lediglich ein Briefpaket auf dem schwarzen Adler (Schwarzenacker) abzugeben, von wo aus über Kusel, Kreuznach und Bingen ein zweiter Postweg nach Mainz führte, ohne Homburg unmittelbar zu berühren.

Saarbrücken erhielt im Jahre 1742 eine Kaiserliche Poststation und unterstand somit der Kaiserlichen Reichspost. Von Saarbrücken verkehrte die Post weiter nach Saarlouis und hatte dort Verbindung mit der französischen Post. Mit Ottweiler und Harskirchen wurden auch ferner Verbindungen durch fahrende Boten aufrecht erhalten. Nach einer Veröffentlichung des Reichspostmeisters Kiefo in Saarbrücken kostete ein einfacher Brief nach St. Ingbert 2 Kreuzer, nach Zweibrücken 3, nach Mannheim 6, nach Wien und Italien 12 Kreuzer.

Die Thurn- und Taxis'sche Reichspost hatte ihre Blütezeit längst erreicht. In ihren Poststuben residierten, ihrer Würde voll bewußt, die Kaiserlichen Reichspostmeister. Ein gewisser romantischer Zauber umspielte den damaligen Verkehr, den schmucke Reitboten und vollbesetzte Postwagen von Land zu Lande vermittelten.

In Saarbrücken war dem inzwischen verstorbenen Postmeister dessen Gattin im Amte nachgefolgt. Frau Postmeister Kiefo hatte als erste weibliche Vertreterin der Postbeamtenhaft schwere Zeitenwandel zu bestehen. Die französische Revolution stürzte mit einem Male alle bisherigen Einrichtungen, nicht zuletzt auch die Privilegien der Postbeamten.

Bereits durch das Dekret der französischen Nationalversammlung vom 12. Juli 1790 waren sämtliche seit Ludwig XI. zugunsten der Postbeamten erlassenen Verfügungen aufgehoben worden. Die besonderen Titel und Einkünfte der Postmeister wurden eingezogen und die Leitung des gesamten Postwesens einem Oberpostkommissär übertragen.

Nachdem die Posten von Saarbrücken und Zweibrücken sowie diejenigen der Bistümer Trier und Köln in den Besitz der französischen Republik gekommen waren, ernannte der mit Befehesbefugnissen ausgestattete Regierungskommissär für das Rheinland Rudler in Mainz im Jahre 1798 den Bürger Bernhard Loiff in Aachen zum Post-Inspektor der vier preußischen Departements Donnersberg, Saar, Rhein und Mosel und Roer.

Im Saardepartement befanden sich vier gewöhnliche Briefpostbüros: Trier, Saarbrücken, Birkenfeld und Prüm, sowie zwei Nebenbüros zu Merzig und Wittlich. Der Verkehr wurde in dem bisherigen Umfange beibehalten, zum Teil erfuhr er sogar noch eine weitere Ausgestaltung.

Der inzwischen zur *Directrice de poste* ernannten Postmeisterin *madame Kieso* war noch für kurze Zeit ein französischer Postdirektor *Gobet* gefolgt. Dieser wirkte mit zwei Sekretären namens *Saunot* und *Seignerol* in dem bisherigen Postbüro in der Neugasse, im zweiten Hause westlich von der Kaserne.

Nachdem im Jahre 1815 das Saargebiet zu Preußen gekommen war, fiel die Leitung des Postwesens, wenn auch für kurze Zeit, wieder der *Taxis'schen* Verwaltung zu. Denn schon am 1. Juli 1816 kamen sämtliche früheren Thurn- und Taxis'schen Postanstalten der königlich-preussischen Rheinprovinz auch unter preussische Verwaltung.

In dem *Reichsdeputationschluss* von 1803 erschienen die *Taxis'schen* Posten nicht mehr als Kaiserliche Reichsposten, sondern lediglich als fürstlich *Taxis'sche* Posten angeführt. Das Reichs-General-Erbpostamt war durch dieses Gesetz aufgehoben. Der Leiter des Saarbrücker Postamts bezeugt uns daher 1815 in *Joseph Ludwiga von Cothausen* nicht mehr als Kaiserlicher Reichspostmeister, sondern als „*Hochfürstlich Thurn- und Taxis'scher Postmeister*“. Er wurde, wie die *Taxis'schen* Postbeamten allgemein, am 1. Juli 1816 in den preussischen Staatsdienst übernommen.

Im Verlaufe des nunmehr begonnenen Jahrhunderts erfuhr das gesamte Verkehrs-wesen derart einschneidende Verbesserungen, daß in Anbetracht der aufeinander folgenden Kulturerrungenschaften die ehemaligen Verkehrsbilder vollständig verwischt wurden und unserer Zeit kaum mehr als ein stilles, wenn auch unberechtigtes Mitleiden dafür übrig geblieben ist.

Zunächst wurde im Jahre 1833 das am *Ludwigsplatz* gelegene Wohnhaus der Erben *Rupied* für Postzwecke angekauft. Ursprünglich von dem Fürsten *Wilhelm Heinrich* für eine gewisse *Louise von Freithal* gebaut,

diente es während der republikanischen Zeit als Gendarmeriestation und ging später in Privatbesitz über. Hier spielte sich fortan das Verkehrsleben Saarbrückens, zunächst in seiner alten Ruhe und Beschaulichkeit ab. Allerdings war das noch damals, da die Wälder neugieriger als heute in das Weichbild der Saarstädte lugten und die heutige *St. Johanner Bahnhofstraße* durch üppige Wiesen und Kornfelder führte, darauf der Schweinehirt sinnierend hinter seinen Schlingeln einherzog und ab und zu kräftig in sein Horn stieß. Wenn dann aber jenseits der Saar die Trierer Personenpost sichtbar wurde, mochte er sich wohl kaum in ein Fernduett mit dem Postkillion eingelassen haben, der um so schneidiger in den versonnten Nachmittag hineinblies.

Die Zahl der Postgewaltigen im Saargebiet war nicht allzu groß. Unsere lieben Alten mögen sich ihrer Namen vielleicht noch erinnern, wenn nicht gar den einen oder den anderen persönlich im Gedächtnis haben. Sie seien darum aus den Jahren 1847—1850 einmal alle namentlich aufgeführt.

Bei dem königlich-preussischen Grenzamt zu Saarbrücken wirkten die Herren: *Opfermann*, Postdirektor, Offizier der französischen Ehrenlegion; *Didmann*, Ober-Postsekretär; *Schwieger* und *Bahl*, Postsekretäre; *Hild*, Posthalter; *Engel*, Briefträger; *Schellenberg*, Wagenmeister; *Simon*, Landbriefträger.

Dem Grenz-Postamt Saarbrücken waren untergeordnet 1. die Postexpeditionen *St. Wendel* (Postexpediteur und Posthalter *Cetto*), *Ottweiler* (Postexpediteur *Uhlisch*), *Baumbolder* (Postexpediteur und Steuer-Rezeptor *Blum*), *Grumbach* (Postexpediteur und Steuer-Rezeptor *Stumm*), 2. die königl. Briefsammlung zu *Sien* (Bürgermeister und Briefsammler *Fr. Hornung*), 3. die königliche Poststation zu *Friedrichsthal* (Posthalter *Wenzel*).

Königliches Postamt zu *Saar-louis*: *Wahlen*, Postdirektor; *Vielen*, Ober-Postsekretär; *Leon*, Postsekretär; *Suhle*, Postschreiber; *Sager*, Posthalter; *Saur* und *Reisinger*, Kondukteure; *Behr*, Briefträger; *Kiese*, interimist. Bürodienner und Packbote, *Trabert* und *Koch*, Landbriefträger.

Dem Postamt waren untergeordnet 1. die Postexpeditionen *Lebach* (Postexpediteur, Posthalter und Bürgermeister *Reusch*), *Tholey* (Postexp. *Cetto*), *Merzig* (Postexp. und Steuer-Rezeptor *Wolff*), *Posthalter* *Suhenburger*), *Wadern* (Postexp. und Steuer-Rezeptor von *Sendewig*, Posthalter *Jungbluth*), *Nettlach* (Postexp. *Häberlein*), 2. die Briefsammlung in *Losheim* (Bürgermeister und Briefsammler *Marx*).

Die den Verkehrsanstalten des Saargebiets vorgesehte Ober-Postdirektion hatte ihren Sitz in Trier. Vorsitzender derselben war im

Jahre 1850 der Ober-Postsekretär Biehel, zu dessen Verwaltungsapparat noch ein weiterer Ober-Postsekretär, ein Geheimer Revisor, ein Geheimer Kalkulator und fünf Postsekretäre zählten. War das noch eine höfliche Zeit, die sich voller Stolz auf der Höhe menschlicher Errungenschaften wähnte, weil die gelbe Postkutsche beinahe täglich nach allen vier Windrichtungen ausfuhr und ein Band zu knüpfen schien um alle Kulturvölker. Jene Tage kannten auch noch ebenso wenig Nerven, als reiche Arbeitsfülle die damaligen Postbeamten hart belastet hätte. Doch nur allzubald sollte alles anders werden, und eine neue Zeit brach herein, als im Jahre 1852 in Saarbrücken der erste schrille Pfiff der Lokomotive ertönte. Als jetzt die Eisenbahn dem Verkehrsleben sein eigenes Gepräge verlieh, wuchs rastlos schnell auch der Betrieb auf den Postämtern, der sich immer entschiedener zum Gebiete der Postbeamten erhob. Postdirektor Heine in Saarbrücken machte im Jahre 1871 mit seiner Beamtenschaft die Wandlung vom königlich Preussischen zum kaiserlichen Reichspostbeamten durch. Dann dauerte es nicht mehr lange, als auch schon der unruhig klappernde Telegraphenapparat in die Poststube einzog, dem Staatssekretär Stephan bald das Telefon hinterherschickte. Beide stellten neue Anforderungen an die Arbeitskräfte und die Fähigkeiten der Beamten. Manchem unter beschaulichsten Daseinsverhältnissen alt gewordenen Beamten schlugen die Wellen des Verkehrs geradezu über dem Kopf zusammen, aber die gewaltige Verkehrsumwälzung ließ sich unter den neuen Verhältnissen nicht mehr hintanhalten. Kaum daß es für die Organisatoren des Postwesens noch eigener Ziele und Wege bedurft hätte, derart schoben die Umstände des modernen Lebens von selbst den menschlichen Willen vor sich her.

Mit den Bahnhöfen zusammengelegte Eisenbahnpostbüros traten auf den Eisenbahnstrecken nach Bingerbrück, Saargemünd und Trier in Tätigkeit. Eine im Jahre 1855 unter dem Fahrstamm des Saarbrücker Hauptbahnhofs eröffnete Postzweigstelle wurde im Jahre 1895 in das jetzige Posthaus am Bahnhof verlegt. Das St. Johanner Posthaus

wurde am 1. Juli 1900 als selbständiges Postamt dem Verkehr übergeben.

Die Tradition des Saarbrücker Verkehrslebens hat das Postamt am Ludwigsplatz beinahe ein ganzes Jahrhundert aufrecht erhalten. Heute wirkt dort als Leiter der ersten und ältesten Verkehrsanstalt des Saargebiets der Postdirektor Joseph Müsch. Er ist bei diesem historischen Stadtpostamt innerhalb der letzten hundert Jahre der zwölfte Nachfolger des hochfürstlichen Thurn- und Taxischen Postmeisters Joseph v. Cohausen.

Aus dem Briefpostbüro, das im Jahre 1690 unter dem ersten Saarbrücker Postmeister Hans Philipp Hofmann in der Barbierstube bei der Neugeländspforte begründet worden war, entfaltete sich sozulagen der gesamte Postverkehr des Saargebiets, der mit seinen 170 Verkehrsanstalten und 1645 Beamten zum geistigen Mittelpunkt von Industrie und Handel geworden ist.

Seit jener Einführung der Post haben aber die politischen Ereignisse ebensooft wieder Veränderungen in der staatsrechtlichen Oberhoheit nach sich geführt. Die Bedingungen des letzten Friedens hatten außerdem noch eine völlige Umgestaltung der Postverhältnisse zur Folge. Zum ersten Male wurden nämlich die Post- und Telegraphenverkehrsanstalten des Saargebiets von einer größeren Zentralverwaltung, der deutschen Reichspost, abgetrennt und am 1. August 1920 unter der Leitung einer neu eingerichteten Ober-Postdirektion des Saargebiets zu eigener Selbständigkeit bestellt. Am 1. September 1920 ist deshalb das Saargebiet auch dem Weltpost- und dem Welttelegraphenverein als neues Mitglied beigetreten. Rein äußerlich ist diese Abtrennung kaum sonderlich viel in Erscheinung getreten, höchstens durch die Saarfreimarkte, über die ja gleich ebenso eifrig geschrieben und geredet wurde, als sie Liebhabern und Sammlern begehrenswert und zur Täuschung geeignet schien. Dann verschwanden allenfalls noch die bisherigen Hoheitsabzeichen, soweit sie nicht bereits von der Revolution hinweggefegt waren, und unauffaltam schritt der Postverkehr, auch veränderten Verhältnissen gebietend, schon wieder der Morgenröte einer neuen Zeit entgegen.

