



EEB

Evangelische
Erwachsenenbildung
Hochfranken

THEMA POST

Inhalt:

Einleitung	3
Warum und wann entstand die Post?	3
Die Anfänge in Antertum und Mittelalter	3
Herkunft des Wortes „Post“	4
Kaiser Maximilian I. und die Familie Taxis	5
Weitere historische Entwicklung	6
Eine neuartige Einrichtung	7
Dreißigjähriger Krieg (1618-1648)	9
Nach dem Westfälischen Frieden (1648)	9
Drittes Reich (1933-1945)	11
Nach dem Krieg (1945)	12
Nach der Wiedervereinigung (1990)	13
Wissenswertes	14
Warum ist die Post gelb?	14
Briefträger	14
Geldbriefträger	14
Das Posthorn	15
Walter Spahrbier	16
Luftpost	17
Die Farben der Post	17
Digitale Post	17
Die Post heute	18
Bundesnetzagentur	19
Sprichwörter & Zitate	20
Lieder	21
Pop & Rock	21
Deutsche Volkslieder	22
Noch ein Gedicht	23
Fazit	24
Zum Vertiefen des Themas	25

Einleitung

Die Post ist seit Jahrhunderten ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens. Sie verbindet Menschen, ermöglicht den Austausch von Nachrichten und trägt dazu bei, dass Freunde und Familien auch über weite Entfernungen in Kontakt bleiben.

Warum und wann entstand die Post?

Eine Art Nachrichtendienst gab es vermutlich schon sehr früh. Denn Botschaften zu übermitteln spiegelt das Bedürfnis der Menschen wider, mit anderen Menschen auch über weite Entfernungen hinweg in Kontakt zu treten und diesen Nachrichten zukommen zu lassen.

Die Anfänge in Antertum und Mittelalter

Mündliche Nachrichten wurden schon früh durch Boten übermittelt, die zu Fuß weite Strecken zurücklegten. Um die Botschaften nicht zu vergessen, hatten Boten Knotenschnüre oder Kerbhölzer dabei.

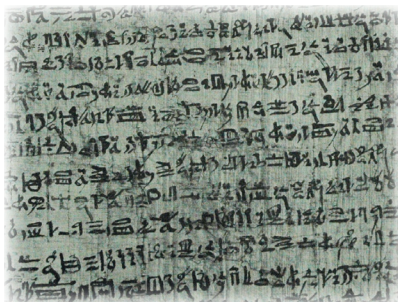
Daher stammt auch die Redewendung vom berühmten „Knoten im Taschentuch“.

Einer der bekanntesten Boten der Geschichte ist wohl der, der im Jahre 490 vor Christus von der Stadt Marathon nach Athen lief, um den Athenern die Nachricht vom Sieg des griechischen Heeres über den Perserkönig zu überbringen.

Der Bote lief 42,195 Kilometer - die noch heute gültige Marathonstrecke.

Das älteste „Brief“-Dokument überhaupt stammt von den Ägyptern.

Auf dieser Nachricht wurden erstmalig Bote, Absender und Empfänger vermerkt.



Herkunft des Wortes „Post“

Etwa zu Beginn unserer Zeitrechnung schuf Kaiser Augustus eine Postorganisation, die das gesamte Römische Reich umspannte. Entlang der Verkehrswege zwischen den vielen römischen Provinzen gab es Stationen, in denen Boten übernachten konnten und die Pferde gewechselt wurden. Eine solche Station wurde „mutatio posita“ (Wechselstation) oder „mansio posita“ (Raststation) genannt.

Daraus entstand das deutsche Wort Post.

Charakteristisch für diese frühen Formen einer Post war, dass sie Privatleuten kaum zugänglich gemacht wurde, sondern der amtlichen (militärischen) Nachrichtenübermittlung diente.

Diese frühe Form einer Post ging allerdings mit dem Zerfall des Römischen Reiches unter.

Erst im frühen Mittelalter lebte die Post wieder auf: Adlige und Geistliche nutzten Botendienste zur Übermittlung von Nachrichten.

So betrieb zum Beispiel der Deutsche Ritterorden im 13. Jahrhundert ein straff organisiertes Botenwesen. Der Orden nutzte dieses System, um die Kommunikation über sein weitläufiges Territorium hinweg aufrechtzuerhalten



Kaiser Maximilian I. und die Familie Taxis

Der Beginn der Post in Deutschland wird auf das Jahr 1490 datiert:

Kaiser Maximilian I. beauftragte die aus Italien stammende Familie Taxis (später von Thurn und Taxis), eine regelmäßig verkehrende Postlinie zur Beförderung der kaiserlichen Dokumente quer durch Deutschland einzurichten.

Die Taxis hatten sich mit Kurierdiensten für den Papst bereits einen Namen in diesem Bereich gemacht.

Geschichte und Bedeutung:

Ursprünglich waren Postkutschen und Boten die einzigen Wege, um Briefe zu überbringen. Mit der Erfindung des Briefmarkensystems im 19. Jahrhundert wurde die Post noch effizienter.

Heute ist sie ein moderner Dienstleister, der nicht nur Briefe, sondern auch Pakete und digitale Nachrichten versendet.

Die Postlinien wurden - damals als Reiterstafette betrieben und zunächst nur für administrative und militärische Zwecke genutzt. Doch schon bald war man daran interessiert, die Kosten für seine Post zu minimieren. Die Taxis erhielten die Erlaubnis, auf ihren Strecken auch Privatpost zu transportieren. So nahm, im eigentlichen Sinne, die Post in deutschen Landen ihren Anfang.

So nahm, im eigentlichen Sinne, die Post in deutschen Landen ihren Anfang.

Das Jahr 1490, in dem die oberitalienische Familie Tassis (später Taxis), von Kaiser Maximilian I. beauftragt, die Post der Neuzeit gründet, kann als Jahr der Wende im Kommunikations- und Informationssystem Europas verstanden werden.

Mit der Gründung der Post endet das Verkehrsleben der Antike und des Mittelalters.

Weitere historische Entwicklung

Mit der Aufnahme der gewerblichen Personenbeförderung durch die Post in der Mitte des 17. Jahrhunderts veränderten sich Reisen und Reiseverhalten.

Die größere Nachfrage führte zur Ausweitung der Angebote bzw. umgekehrt.

Folge war, dass bereits in der Mitte des 18. Jahrhunderts zwischen allen größeren Orten regelmäßiger Postreiseverkehr bestand.

Der Zeitgenosse, Pfarrer Chr. Gerber, berichtet:

Muss ich selber an einen Ort reisen, so kann ich, wenn es meine Leibesconstitution zulasset, mit der fahrenden Post geschwind dahin kommen, und zwar mit geringeren Unkosten, die 3 bis 4 Mahl größer seyn werden, wenn ich ein eigen Fuhrwerk dinge sollte.

1575 schreibt der spanische Botschafter in Antwerpen an seinen Kollegen in Paris:

Ich weiß nicht, wie es für Seine Herrlichkeit um die Briefe aus Spanien bestellt ist. Was mich betrifft, so habe ich seit dem 20. November letzten Jahres vom König keine Nachricht mehr über die Angelegenheiten der Niederlande erhalten ... Der Dienst Seiner Majestät leidet schwer darunter.

Ein anderer Würdenträger, ein Bischof, klagt:

... dass die Postmeister bei der Beförderung der Briefschaften ... Feigheit und Nachlässigkeit an den Tag legen, so dass Briefe vom Hofe (Paris) nach Lyon einen Monat oder sechs Wochen unterwegs sind.

und er fährt fort:

Wenn ich sie bekomme, ist die Zeit, mir die Nachrichten zunutze zu machen oder die Befehle auszuführen, zu meinem größten Bedauern oft schon vorbei.

Ursachen für die langen Beförderungszeiten sind häufig unvorhersehbare Ereignisse und Zwischenfälle. So klappt die Verbindung zwischen zwei Kurieren nicht, Straßen sind wegen schlechten Wetters unterbrochen oder kaum benutzbar, zahlreiche Raubüberfälle veranlassen die Boten, nach Anbruch der Dunkelheit die Straßen zu meiden.

Eine neuartige Einrichtung

An Stelle der kaiserlichen Boten, die bisher mit einem Brief bis zum Empfänger gesandt worden sind, treten nun Stafetten-Reiter, die auf bestimmten Postlinien eingesetzt, das „Felleisen“ mit den Briefschaften an bestimmten Posten-Stellen dem nächsten Reiter übergeben, so dass dieser mit frischem Pferd den Postsack zur nächsten Wechselstelle bringen kann.

Der durchschnittliche Abstand der Relaisstationen beträgt 5 Meilen (1 Meile ca. 7,5 km). Diese sogenannten „Posten“ gaben auch der Post ihren Namen. Die Boten verließen die Posten in regelmäßigen Intervallen, egal ob Nachrichten zu befördern waren, oder nicht.

Viele Wechselstellen liegen etwa 25 bis 35 km auseinander, und die Reisegeschwindigkeit des Felleisens mit den Briefen erhöht sich so auf fast 166 km pro Tag, da die Reiter Tag und Nacht unterwegs sind, gegenüber der Tagesleistung eines Boten der früheren Zeit, der am Tage nur etwa 25-30 km zurücklegen konnte.

Natürlich müssen nun in entsprechender Entfernung Unterkünfte und Stallungen bereitgestellt werden mit jeweils frischen Pferden und Reitern, später auch mit Remisen und Schuppen für die Fahrpost. Und falls sich am Ende eines solchen Rittes kein Ort in der Nähe befindet, liegen diese Pferdewechsel auch außerhalb der Orte, ja mitten im Wald.

Natürlich müssen nun in entsprechender Entfernung Unterkünfte und Stallungen bereitgestellt werden mit jeweils frischen Pferden und Reitern, später auch mit Remisen und Schuppen für die Fahrpost. Und falls sich am Ende eines solchen Rittes kein Ort in der Nähe befindet, liegen diese Pferdewechsel auch außerhalb der Orte, ja mitten im Wald.

Für unseren Zusammenhang von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass irgendwann in der ersten Hälfte des 17. Jhs. die Post und die gewerbliche Personenbeförderung zu einer Institution verschmolzen.

Das war in den Augen der Zeitgenossen eine revolutionäre Umwälzung des Reisesystems.

Mit der Postkutsche zu vorgegebenen Zeiten und auf festgelegten Linien zum Ziel fahren zu können, entthob den Reisenden nämlich nicht nur der Sorge um sein Fortkommen unterwegs, sondern machte seine Unternehmung schon vor Fahrbeginn in mehrfacher Hinsicht kalkulierbar.

Da war zunächst der Zeitfaktor:

Die Post garantierte einen fahrplanmäßigen Verkehr inklusive Verpflegung und Übernachtung in den Poststationen. Die Linienführungen waren, wenn auch nicht ohne Schwierigkeiten, den Kursbüchern zu entnehmen, die die älteren Routenhandbücher ablösten. Und auch die Kosten ließen sich trotz unterschiedlicher Tarifsysteme vorab berechnen; die Preistabellen hingen in den Postämtern öffentlich aus.

Immer mehr Menschen begaben sich unter diesen verbesserten Umständen auf die Reise; die Nachfrage steigerte das Angebot, das Angebot mehrte die Nutzung. In den folgenden hundert Jahren wurde das Deutsche Reich mit einem immer dichteren Netz von Poststationen überzogen.

Die durchschnittliche Entfernung von Posten zu Posten betrug nun nur noch 2 Meilen, und im Sprachgebrauch der Zeit stand bald „die einfache Post“ für die Distanz von 15 Kilometern. Es war natürlich eine langsame und höchst uneinheitliche Entwicklung in den einzelnen Territorien, aber man kann grob sagen, dass um die Mitte des 18. Jhs. zwischen allen größeren Orten ein regelmäßiger Postverkehr bestand.

...und die Kosten:

Die Post war zwar erschwinglicher, als „ein eigen Fuhrwerk zu dinge“, aber für die „Geringeren“ immer noch teuer genug. In Sachsen, Niedersachsen, Preußen und Westfalen mußte man im 18. Jh. Pro Meile inklusive Gepäckgebühr, Verpflegung, Weg-, Trink- und Schmiergeldern durchschnittlich 8 Gute Groschen auf dem ordinären Postwagen rechnen.

24 Gute Groschen preußischer Währung waren ein Reichstaler; die einfache Fahrt von Hamburg nach Frankfurt am Main (52 Meilen) kostete also etwas über 17 Reichstaler.

Ein Hamburger Maurergeselle (Spitzenverdiener unter den Handwerkern) bekam am Ende des 18. Jahrhunderts 120 Reichstaler im Jahr; für eine einfache Fahrt mit der Ordinaripost nach Frankfurt hätte er also nicht ganz zwei Monate arbeiten müssen.

Bei der Extrapost kostete ein Pferd Vorspann nebst Postillon etwa einen Reichstaler, man mußte aber mindestens zweispännig fahren. In diese Kosten waren die Ausgaben für Verpflegung und Übernachtung, Trinkgelder und Gebühren noch nicht enthalten.

Dreißigjähriger Krieg (1618-1648)

Hier war die Post von außerordentlicher Wichtigkeit:

- Das dänische Postwesen wurde 1640 verstaatlicht.
 - 1631 besetzten die Schweden Sachsen und übernahmen dessen Postwesen.
 - 1636 forderte Kaiser Ferdinand III. (1608–1657) auf dem Reichstag zu Regensburg ein Gutachten über die Beibehaltung der Kaufmanns- und Metzgerposten.
-

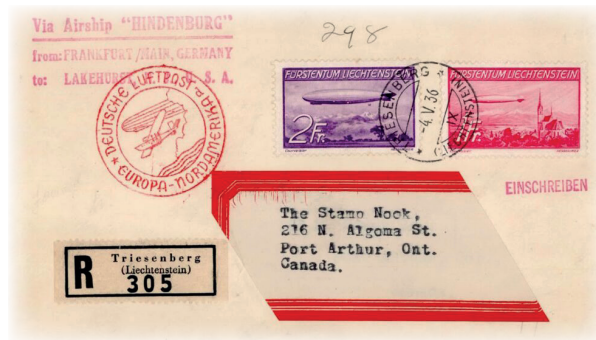
Nach dem Westfälischen Frieden (1648)

Mit dem Westfälischen Frieden (1648) erhielten die Landesfürsten für ihre Gebiete volle Souveränität. Über das Posthoheitsrecht wurde keine Entscheidung getroffen.

- 1648 befahl Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg die Einrichtung einer brandenburgischen Landespost und begann mit einer Hauptlinie Memel–Berlin–Kleve, dann Abzweigungen nach Amsterdam, Hamburg, Stettin, Leipzig, Breslau und Warschau.
- 1702 verlegten die Thurn und Taxis die Zentralverwaltung von Brüssel nach Frankfurt am Main, da der Spanische Erbfolgekrieg den Hauptsitz bedrohte
- 1722 starb Generalpostmeister Eugen Alexander von Thurn und Taxis, sein Nachfolger wurde sein Sohn Anselm Franz von Thurn und Taxis.
- 1727 überließ Bremen sein Postwesen den Thurn und Taxis.
- 1739 Tod von Anselm Franz Friedrich von Thurn und Taxis danach wurde sein Sohn Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis Generalpostmeister.
- Im November 1739 nahm der Kurfürst von Bayern, im Dezember der Kurfürst von Württemberg die Posten in Staatsbesitz.
In Baden behielt Thurn und Taxis die Nutznießung des Postwesens gegen eine jährliche Anerkennungsgebühr von 24.000 Gulden.

- Am 14. Februar 1806 erhielt der Fürst von Thurn und Taxis vom König von Bayern die Würde einer Erbland-Postmeisters und behielt einstweilen die Regie des bayerischen Postwesens gegen eine Pacht von 25.000 Gulden.
- Mit der Niederlegung der deutschen Kaiserkrone durch Franz II. am 6. August 1806 war die taxissche Post nicht mehr kaiserlich.
Soweit die Posten bestehen blieben, wurden sie dem Fürsten von Thurn und Taxis von den Landesregierungen der kleinen deutschen Staaten durch Einzelverträge übertragen.
- Bayern richtete 1814 in Würzburg ein Ober-Postamt ein
- Am 9. Dezember 1825 wurde die Generaladministration der bayerischen Posten eingerichtet und ein Jahr später dem Finanzministerium unterstellt.
- Seit dem 1. April 1826 fuhren auch in Bayern Eilwagen.
- 1834 wurde das Postwesen wieder dem Ministerium des Äußeren unterstellt.
- Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet.
- Ein Allerhöchstes Reskript vom 3. Juli 1837 regelte die Beziehungen zwischen Post und Eisenbahn. Gegen eine Pauschalsumme waren Frachtpostsendungen, alle anderen Postsendungen der Briefpost, Zeitungspakete und Estafetten-Sendungen ohne Vergütung von der Eisenbahn zu transportieren.
- Seit dem 27. Mai 1847 wurden in Bayern Post und Eisenbahn zusammen verwaltet.
- Am 1. Dezember 1847 wurde die General-Verwaltung der kgl. Post und Eisenbahnen dem Finanzministerium, seit dem 1. Dezember 1848 dem Handelsministerium unterstellt.
- Bayern gab am 1. November 1849 mit dem Schwarzen Einser sowie einer blauen 3-Kreuzer- und einer braunen 6-Kreuzer-Marke als erster deutscher Teilstaat Briefmarken heraus.

- Das Postwesen wurde ständig verbessert. 1896 wurden Fahrräder, ab 1898 versuchsweise Kraftwagen im Postdienst eingesetzt.
- Die Reichspost führte in Berlin ab 1903 Kraftwagen für die Güterpost und im Paketzustelldienst ein.
- Stuttgart folgte 1904 mit Kraftwagen bei der Brief- und Paketbeförderung.
- Bayern führte 1905 Kraftwagen zur Personenbeförderung ein.
- Ab 1. Juni 1905 fuhren die ersten Postbusse zwischen Bad Tölz und Lenggries.
- Ab 1906 wurden immer mehr Städte im Reichspostgebiet mit Kraftwagen ausgerüstet.
- 1912 wurde erstmals Zeppelinpost befördert.



Drittes Reich (1933-1945)

- Ab dem 28. Februar 1933 war das Post-, Telegraphen und Fernsprechgeheimnis aufgehoben.
- Zur Vereinfachung des Päckchen-Verteilerdienstes wurde 1941 das Reich in 24 „Leitgebiete“ eingeteilt, die durch „Leitzahlen“ gekennzeichnet sind.
- Mit dem Ende des Krieges, 1945, kam die Post zum Erliegen. Die Infrastruktur war weitgehend zerstört und die alliierten Besatzungsmächte unterbanden zunächst jeglichen zivilen Postverkehr, ausgenommen in Teilen Sachsens.

Nach dem Krieg (1945)

Nach der Bedingungslosen Kapitulation wurde der Postverkehr nach den Bestimmungen der Besatzungsmächte schrittweise im Rahmen der technischen Möglichkeiten wieder aufgenommen. Zunächst galt wieder die Postordnung von 1929.

- In Bayern wurde der Briefverkehr ab 9. September 1945 wieder ermöglicht, regional begrenzt auch schon eher.
- Am 1. April 1950 wurde, gemäß Artikel 130 des Grundgesetzes, die Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes und die Oberpostdirektionen in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern mit ihren gleichgeordneten und nachgeordneten Dienststellen, in die Verwaltung des Bundes übergeführt.

Die Deutsche Bundespost war gegründet.



Nach der Wiedervereinigung (1990)

Seit dem 3. Oktober 1990 gibt es ein geeintes Deutschland.

Aufgrund des Artikels 27 des Einigungsvertrages wird die DDR-Post auf die Deutsche Bundespost verschmolzen.

Im Beitrittsgebiet wurden anstelle von Oberpostdirektionen im Bereich Post verschiedene Direktionen Postdienst, bei der Postbank die Zentralstelle Postbank und die Niederlassungen Postbank und im Bereich Fernmeldedienst die Direktionen Telekom eingerichtet.

- Am Sonntag, dem 1. Juli 1990 wird die Währungsunion zwischen der Bundesrepublik und der DDR vollzogen. Das Hoheitsgebiet der Bundesbank erstreckt sich auf das Gebiet der DDR. Ab 2. Juli 1990 werden von der Deutschen Post neue Postwertzeichen mit dem Aufdruck „Deutsche Post“ herausgegeben. Sie werden nur gegen DM abgegeben. Die Postwertzeichen werden von der Bundespost als gültige Postwertzeichen anerkannt.
- Bevor am 1. Juli 1993 die neuen fünfstelligen Postleitzahlen eingeführt werden, erhalten die bestehenden vierstelligen Postleitzahlen die Kennbuchstaben „W“ bzw. „O“ voran gesetzt, beispielsweise „Leipzig O-7010“.
- Die deutsche Bundespost wird mit Wirkung vom 2. Januar 1995 im Rahmen des Gesetzespaketes der zweiten Postreform in die privatrechtlichen Aktiengesellschaften Deutsche Post AG, Deutsche Telekom AG und Deutsche Postbank AG übergeleitet.



Wissenswertes

Warum ist die Post gelb?

Das deutsche Reich unter Kaiser Maximilian I. stand im Zeichen der Reichsfarben Gelb und Schwarz. Die Thurn und Taxis nahmen diese Farben auf, um damit die Uniformen ihrer Posthalter auszustatten: eine gelbe Jacke mit schwarzen Aufschlägen.

Die Post der Thurn und Taxis war so mit den Insignien des Reiches ausgestattet und jedem als kaiserliche Kurierpost erkenntlich.

Anekdote:

In den frühen Tagen der Post war ein Brief manchmal Wochen brauchte, um sein Ziel zu erreichen? Einmal soll ein Brief aus Deutschland nach Amerika fast ein halbes Jahr unterwegs gewesen sein! Das zeigt, wie sehr sich die Post im Laufe der Zeit verbessert hat.

In manchen Ländern wurden früher Briefe in Flaschen verschickt wurden? Man nennt sie „Flaschenpost“ und manchmal wurden sie sogar Jahre später gefunden – eine spannende Art der Kommunikation!

Briefträger

Bis heute fahren oder radeln Postboten von Haustür zu Haustür. Die körperliche Anstrengung ist mit der Postzustellung im Altertum natürlich nicht mehr zu vergleichen.

Geldbriefträger

Das war die A-Klasse unter den Briefträgern.

Sie hatten eine dicke Geldtasche umhängen und brachten einem Geld, das jemand „bar“ angewiesen hatte.

Das Posthorn

Das Posthorn ist ein hornförmiges kreisrund gebogenes, hohes Blechblasinstrument aus Messing mit hellem, durchdringenden Klang zur Erzeugung von akustischen Signalen.

Lange bevor es eine organisierte Post gab, nutzte man im frühen Mittelalter das Horn als Signalinstrument. Metzger bliesen vor der Abfahrt zum Viehkauf in Tierhörner, die von geschlachteten Rindern stammten. Damit signalisierten sie, dass sie bereit waren, Briefe auf ihren Fahrten mitzunehmen.

Die ersten Hörner aus Metall wurden Anfang des 15. Jahrhunderts gefertigt.

Bereits seit dem 16. Jahrhundert trugen die Postreiter und seit der Einführung der Postkutsche im 17. Jahrhundert die Postillone ein solches Horn bei sich, mit dem sie Abfahrt und Ankunft der Post ankündigten.

Unterwegs nutzte der Postillon als Fahrer der Postkutschen das Posthorn, um andere Verkehrsteilnehmer vor der herannahenden Kutsche zu warnen bzw. um sie aufzufordern, Platz zu machen, da die Postkutsche Vorrang hatte. Auch das Öffnen der Stadttore und Bedarfsankündigung auf den Relaisstationen zum Pferdewechsel wurden mit unterschiedlichen Signalmelodien bereits vor Ankunft mitgeteilt.

Auch das Öffnen der Stadttore und Bedarfsankündigung auf den Relaisstationen zum Pferdewechsel wurden mit unterschiedlichen Signalmelodien bereits vor Ankunft mitgeteilt.

Viele Postunternehmen nutzen heute das Posthorn als Firmenlogo.

So auch die Deutsche Bundespost bzw. die Deutsche Post AG. Die Deutsche Bundespost war ein staatliches Unternehmen, das neben dem normalen Postwesen auch in der Telekommunikation tätig war. Im Zuge der zweiten Postreform fiel diese Aufgabe weg, weshalb die Deutsche Post AG ein anderes Firmenlogo ohne die stilisierte Blitze darstellenden Pfeile erhielt.



Walter Spahrbier

Walter Spahrbier (* 13. Juli 1905; † 31. Juli 1982 in Hamburg) war als Glückspostbote einer der bekanntesten Statisten der deutschen Fernsehgeschichte.

Spahrbier arbeitete als Geldbriefträger in Hamburg-Lokstedt.

Dort entdeckte ihn Peter Frankenfeld 1954 für seine Show 1:0 für Sie und engagierte ihn. Da er „ein wünschenswertes Bild des deutschen Beamten im Inland vermittelte“, wurde er ab 1964 für seine monatlichen Auftritte vom Postministerium für vier Tage freigestellt. Er begleitete Frankenfeld durch verschiedene Shows: *Bitte recht freundlich* (ab 1956), *Guten Abend* (ab 1960) und *Vergißmeinnicht* (1964–1970), jene Sendung, mit der die „Aktion Sorgenkind“ ins Leben gerufen wurde.

Er begleitete Frankenfeld durch verschiedene Shows: *Bitte recht freundlich* (ab 1956), *Guten Abend* (ab 1960) und *Vergißmeinnicht* (1964–1970), jene Sendung, mit der die „Aktion Sorgenkind“ ins Leben gerufen wurde.

Als Frankenfeld vom ZDF entlassen und durch Wim Thoelke ersetzt wurde, blieb Spahrbier den Fernsehzuschauern erhalten. Thoelke setzte ihn in bekannter Manier bei *Drei mal Neun* (1970–1974) und ab 1974 bei *Der große Preis* ein, wo Spahrbier noch etwas berühmter wurde, als er in historischen Postuniformen und mit künstlicher zeitgenössischer Barttracht auftrat.

Einen Gastauftritt hatte Spahrbier 1970 als Telegrammbote in dem Spielfilm *Perrak* unter der Regie von Alfred Vohrer. Weitere Auftritte absolvierte er in der *Sesamstraße*.

Er erhielt 1954 eine Anfangsgage von 60 DM im Monat, die im Laufe der Zeit auf 1.000 DM erhöht wurde. Ab 1980 sammelte er für die „Aktion Sorgenkind“ mit Autogrammstunden und anderen Veranstaltungen über 100.000 DM an Spenden.

Dafür erhielt er an seinem 75. Geburtstag das Bundesverdienstkreuz am Bande.

Kurz vor der 100. Sendung des *Großen Preises* starb Walter Spahrbier in Hamburg.



Luftpost

Der erste offizielle Transport, bei dem Briefe auf dem Luftweg befördert wurden, datiert auf den 18. Februar 1911. Neben Kutschen und später Zügen kam im Krieg auch der Heißluftballon als Transportmittel für Post zum Einsatz. Allerdings war das nicht erst im Ersten oder Zweiten Weltkrieg, sondern schon einige Jahrzehnte früher im Deutsch-Französischen Krieg der Fall.

Als Paris von September 1870 bis Januar 1871 belagert war, stiegen insgesamt 55 Ballone in die Luft auf. Sie transportierten rund 2,5 Millionen Briefe und Postkarten, sechs Hunde und über 200 Passagiere.

Als Paris von September 1870 bis Januar 1871 belagert war, stiegen insgesamt 55 Ballone in die Luft auf. Sie transportierten rund 2,5 Millionen Briefe und Postkarten, sechs Hunde und über 200 Passagiere.

Die Farben der Post

Um 1870-1871 erhielt die Post außerdem ihre Farbkombination aus Gelb und Schwarz. Weil es sich um die Farben des Deutschen Reiches handelte, ließ die Adelsfamilie die Uniformen für die Postboten in dieser Farbgebung anfertigen. Die Boten trugen gelbe Jacken mit schwarzen Aufschlägen.

Zwischendurch gab es zwar auch andere Farben wie Orange und Blau. Doch der Alliierte Kontrollrat beschloss im Jahr 1946, dass Gelb-Schwarz als einheitliche Farbe für die gesamte Institution Post eingeführt werden sollte.

Digitale Post

Die klassische Post hat durch digitale Medien eine neue Dimension dazugewonnen. Nachrichten können ganz bequem und kostengünstig als E-Mail verschickt werden. Das Pendant zum herkömmlichen Papierbrief ist der E-Postbrief.

Ein Klick genügt und die Nachricht ist wenige Sekunden später beim Empfänger angekommen. Beim klassischen Postversand hingegen ist ein Brief trotz bester Organisation mindestens einen Werktag lang unterwegs.

Die Post heute

Das Poststrukturgesetz trat am 1. Juli 1989 in Kraft.

Die Deutsche Bundespost gliederte sich in drei Teilbereiche, die als öffentliche Unternehmen mit den Bezeichnungen Deutsche Bundespost Postdienst, -Postbank und -Telekom geführt werden.

Die Leitung übernahm ein Direktorium, bestehend aus Vorstand und Aufsichtsrat.

- **Funktion:**
Brief- und Paketversand, Logistik, Postdienstleistungen;
zunehmend digital (E-Mail vs. physischer Versand).
- **Angebote::**
Briefe, Pakete, Einschreiben, Versand mit Sendungsverfolgung,
Zahlungsdienste, Banking/Überweisungen in einigen Ländern.
- **Digitalisierung:**
Online-Briefmarken, Online-Post, E-Postfächer, Click & Collect,
Paketshops, Self-Service-Terminals, automatisierte Sortierung.
- **Logistik:**
Netzausbau, letzte Meile, Same-Day/Next-Day-Zustellung,
Retourenmanagement, grüne/logistikanalytische Optimierung.
- **Nachhaltigkeit:**
EV-/Hybrid-Fahrzeuge, CO₂-Reduktion, Verpackungsrecycling,
CO₂-Kompensation.
- **Regulierung:**
Postmonopole vs. Wettbewerb, Datenschutz, Zustellpflicht,
Universaldienstleistungen in vielen Ländern.
- **Trends:**
Automatisierung, Künstliche Intelligenz für Routenplanung,
Drohnen-/Roboterzustellung in Pilotprojekten;
verstärkt privatwirtschaftliche Lieferdienste.

So viele Beschwerden über die Post wie noch nie:

Das Paket zerbeult im Hausflur vorfinden oder gar dem Paketzusteller nachlaufen müssen: Verbraucher haben sich noch nie so häufig über die Deutsche Post und ihre Wettbewerber beschwert wie im ersten Halbjahr 2025.

Die Beschwerden über die Post und ihre Wettbewerber haben einen neuen Höchstwert erreicht. Wie die Bundesnetzagentur auf Anfrage mitteilte, gingen bei ihr im ersten Halbjahr 22.981 Beschwerden zu Postdienstleistungen ein und damit 13 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum - damals war der bisherige Halbjahres-Höchstwert erreicht worden. 89 Prozent der Beschwerden richten sich gegen den Marktführer Deutsche Post/DHL.

Sollte sich das bisherige Beschwerdetempo fortsetzen, könnte in diesem Jahr der bisherige Jahreshöchstwert von 44.406 aus dem Jahr 2024 gerissen werden. Es geht um verspätete, falsch abgegebene oder beschädigte Sendungen, ob Briefe oder Pakete.

Porto gestiegen - Deutsche Post verdient mehr bei Briefen und Paketen:

Höhere Preise und sinkende Beschäftigtenzahlen: Die Post verdient im Heimatmarkt überraschend gut. Auch der DHL-Konzern als Ganzes bleibt auf Wachstumskurs – trotz Gegenwind aus den USA.

Die Deutsche Post hat ihren Gewinn beim Versand von Paketen und Briefen in Deutschland deutlich gesteigert.

Im Unternehmensbereich Post und Paket Deutschland lag das Ergebnis vor Zinsen und Steuern im ersten Halbjahr insgesamt bei 447 Millionen Euro – ein Plus von rund 38 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Der Umsatz in diesem Bereich wuchs in den ersten sechs Monaten um 1,8 Prozent auf knapp 8,6 Milliarden Euro. „Die positive Ergebnisentwicklung geht auf das Paketgeschäft, Preisanpassungen sowie strukturelle Kostenverbesserungen zurück“, hieß es von DHL.

8.000 Arbeitsplätze fallen weg:

Die Zahlen dürften auch mit einem Stellenabbau zusammenhängen. Bis zum Jahresende will die Post insgesamt 8000 Arbeitsplätze im Brief- und Paketgeschäft in Deutschland streichen. Im ersten Halbjahr beschäftigte DHL in diesem Bereich im Schnitt knapp 152.000 Menschen. Im ersten Halbjahr 2024 waren es noch 155.000.

Sprichwörter & Zitate

Der Postbote bringt die Botschaft, doch der Empfänger entscheidet, ob er sie annimmt.

Ein Spruch, der zeigt, dass Kommunikation immer zwei Seiten hat-

Ohne Post kein Fest

Das erinnert daran, wie wichtig Briefe und Einladungen für besondere Anlässe sind.

Post ist die Brücke zwischen den Menschen

Ein schönes Bild für die verbindende Kraft der Post.

Ab die Post

Umgangssprachliche Redewendung

Böse Post geht schnell.

Aus England

Wer mit der Post reisen will,
muß eine fürstliche Börse und eines Lastträgers Rücken haben

Karl Simrock (deutscher Dichter und Philologe)

Man kann einen Brief lesen, man kann einen Brief singen.
(Der Ton macht die Musik.)

Jüdisches Sprichwort

Gute Briefe sind wie gute Freunde.
Sie dürfen es heute eilig haben,
aber sie müssen sich morgen Zeit nehmen.

Oscar Wilde (irischer Lyriker, Dramatiker und Bühnenautor)

Stil und Geist von Briefen sind immer das eigentliche Zeichen
der Zeit.

Friedrich Wilhelm Nietzsche

Lieder

Pop & Rock

Please Mr. Postman

The Marvelettes

Why don't you write me

Simon and Garfunkel

Return to Sender

Elvis Presley

Picture Postcards from LA

Joshua Kadison

Dieser Brief

von Ayman

Letter to you

Bruce Springsteen

A letter to Elise

The Cure

All My Loving

The Beatles

Postkarte

Selig

Postcards from the past

Billy Idol

Deutsche Volkslieder

Hoch auf dem gelben Wagen...

Rudolf Baumbach (Text) & Heinz Höhne (Musik)

Fahr auf der Post, frag nicht was es kost...

Kinderlied

Ich bin der kleine Postillon...

Kinderlied

Ein alter Posthalter von siebenzig Jahren...

Kinderlied

Trara, die Post ist da!...

Rudolf Löwenstein (Text & Musik)

Schönes Mädél von der Post...

Wildecker Herzbuben

Die Post im Walde...

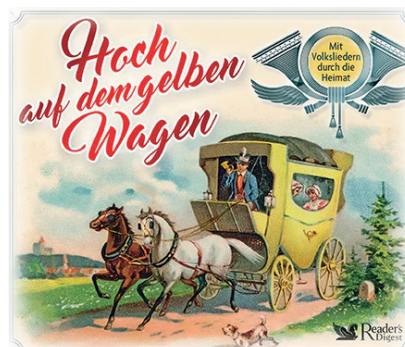
Westfälische Nachtigallen

Ein Postknechtlied will ich jetzt singen...

Volktümliches Lied

Ich bin die Christel von der Post ...

aus „Der Vorgelhändler“



Noch ein Gedicht

Die Postgeschichte von Cottbus, einer kreisfreien Stadt in Brandenburg, reicht bis in das Jahr 1692 zurück, in dem eine Reit- und Fahrpostverbindung von Berlin/Cölln nach Cottbus eingerichtet wurde.

Auf diese Zeit geht das Ritual des „Postkutsche-Putzens“ zurück, das sich im über die Grenzen der Stadt hinaus bekannten Zungenbrecher vom Cottbuser Postkutscher verewigte:

Der Cottbuser Postkutscher putzt den Cottbuser Postkutschkasten.

Wer kennt mich nicht, den Postillion,
und seinen Zungenbrecher.
Seit hundert Jahren tönt mein Horn,
weit über unsre Dächer.

In Cottbus, da bin ich zu Haus,
beständig blieb die Treue,
denn meine Stadt ist sehenswert,
das sage ich mit Freude.

Ich hab' die Welt geseh'n
und gönn' den Rösslein Ruh'.
Mein Cottbus, das ist wunderschön,
drum ruf' ich Ihnen zu:

Ich kann nicht ruhen, ich kann nicht rasten.
„Der Cottbuser Postkutscher
putzt den Cottbuser Postkutschkasten.“



Fazit

Die Post hat sich im Laufe der Zeit stark verändert,
doch ihre Aufgabe bleibt gleich:

Menschen zu verbinden und Nachrichten zu überbringen.

Sie ist ein Symbol für
Kommunikation und Gemeinschaft.



Zum Vertiefen des Themas



Kinder-Post



Post-Hotel



Post-Kutsche



„Wer reisen will, muss leiden...“
Immerwieder kam es zu Unfällen mit der Postkutsche. Die Straßen waren einfach zu schlecht.



Briefträger/Postbote
bei jedem Wetter unterwegs



Max Scholz:
Porträt eines Boten mit Brief und
Blumenstrauß, Postillon d'Amour (1886)



Weihnachtspostamt



Schon seit 1962 kümmert sich das
Weihnachtspostamt Himmelpforten darum,
dass die Wünsche der Kinder das Christkind
und den Weihnachtsmann erreichen.



Porträt des Anselm Franz von Thurn und Taxis auf einem Ölgemälde von Peter Johann Brandl. Derzeitiger Standort Sammlung Thurn und Taxis im Marstallgebäude, fürstliches Schloss St. Emmeram, fürstliche Schatzkammer Regensburg



Briefmarken sammeln



Postbus



Posthorn



Postsack/Postbeutel



Luftpost



Schneckenpost



Logo der Deutschen Post
