

Trara, Trara – die Weihnachts-Post ist da...

© Renate Schönfuß-Krause

Inhaltsverzeichnis

Der erfolgreiche Wettlauf zwischen Weihnachtsmann und Postmann	2
Weihnachten und Weihnachtspost brachte Menschen immer wieder zusammen.....	4
Kurfürst „August der Starke“ machte sich ein Geldgeschenk - die Post.....	5
Zeit der Radeberger Boten und Postkutschen	6
Radeberg erhält 1775 öffentliche staatliche Postexpedition – Boten und Botinnen der Stadt werden mit Berufsverbot belegt	8
Dampfeisenbahnen lösen die Postkutschen ab und der Weihnachtsmann als Gabenbringer tritt seinen Siegeszug an	8
Vom Kaiserliches Postamt zum Postamt Radeberg.....	9
Briefträger, Landbriefträger, Postboten - sie alle waren die „Seele der Post“	10
Motorisierung löst Pferdestärke ab.....	12
Post“stifte“ erfahren: „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“	13
Weihnachtszeit – schönste Zeit auch bei der Post.....	13
„Trara, Trara, der Weihnachtsmann ist da“- Fuhrunternehmer Günter Beißert und Postzusteller Walter Langer sorgten für Weihnachtsfreude.....	14
Gelbe Post-Engel und Weihnachtsmann – Vertreter unserer Kultur trotz Digitalisierung, Online-Shopping und Social Media	16
Quellen, Einzelnachweise:	17

Trara, Trara – die Weihnachts-Post ist da...

Der erfolgreiche Wettlauf zwischen Weihnachtsmann und Postmann

Alle Jahre wieder ist es zu beobachten – Weihnachtsmann und Postmann laufen bis zur letzten Minute um die Wette, noch bis kurz bevor am Heiligabend die Weihnachtsbescherung beginnt, um uns noch rechtzeitig die letzten Geschenke zu überbringen und alle glücklich zu machen. Denn nicht nur der mit diesem positiven Ruf behaftete Weihnachtsmann bringt uns Freude und Geschenke, sondern auch der Postmann. Letzterer hat dabei, ganz ernsthaft historisch betrachtet, sogar eine viel längere Übung in diesem Geschäft, als der zur Nr. 1 eines Gabenbringers stilisierte Weihnachtsmann, der erstmalig um 1845 als Symbolfigur in Erscheinung trat. Der Postmann dagegen war bereits im 17. Jahrhundert als „Freude- und Geschenkbringer“ unterwegs und kann durchaus auf eine „Qualifizierte Entwicklung“ vom einstigen Laufboten, zum fahrenden Postillon bis hin zum Briefträger und heutigen motorisierten Zusteller verweisen.



Das Radeberger Postamt. Ansichtskarte gestempelt am 19. Dezember 1924.

Diese Berufsgruppe sehen und erleben wir jeden Tag, und sie ist auch jetzt in der Weihnachtszeit aus unserem Stadtbild nicht wegzudenken. Ziemlich anonym beliefern sie uns als fleißige Postboten, zuverlässige Paketboten und Zeitungszusteller mit Briefsendungen jeglicher Art, Paketen, Zeitungen, Zeitschriften und Postwurfsendungen. In früheren Zeiten wurden sie als „Briefträger“ bezeichnet, damals kannte man sie sogar noch persönlich, hatte teilweise durchaus einen kommunikativen netten Kontakt, und besonders in der Weihnachtszeit war es im ländlichen Raum nicht unüblich, den seit Jahren bekannten und verlässlichen Postboten, der zumeist auch viele Schicksale seiner Kundschaft kannte und teilte, mit einer netten kleinen Aufmerksamkeit zu bedenken. So wurde er bei größter Kälte zu einem heißen Getränk oder auch

mal zu einem Schnäpschen zum Aufwärmen eingeladen. Und in der Weihnachtszeit konnte es durchaus passieren, dass sich Weihnachtsmann und Briefträger zu Heilig Abend gleichzeitig im Wettlauf die Klinke in die Hand gaben, wenn der Briefträger bei Eis und Schnee noch gegen Abend die letzte Auslieferungstour tätigen musste und mit Briefpost, Weihnachtspäckchen oder Telegrammpost unterwegs war und der Weihnachtsmann bereits die Geschenke in den Familien zu verteilen begann.

Zeitzeugen wissen davon ein (Weihnachts-) Lied zu singen, denn dann konnte es sehr gesellig werden und die eigene Bescherung in der Familie sehr spät. Aber diese Zeiten haben sich geändert, und die Allerwenigsten denken in unserer heutigen „Ellenbogengesellschaft“ darüber nach: Gäbe es heute die Berufsgruppe der fleißigen Postmänner und -frauen nicht mehr, wäre es wohl besonders in der Weihnachtszeit um vieles leerer und einsamer unter unseren Weihnachtsbäumen, denn die Prognosen für das Weihnachtsfest 2021 gehen von der deutschlandweiten Zustellung von 445 Millionen Paketen an Privathaushalte aus.¹



*Pferdeschlitten auf dem Radeberger Marktplatz, Winter 1930.
Quelle: Radeberger Kulturleben Heft 12/1973; Titelbild.*

Da im Zeitalter des Online-Handels viele Geschenke, noch zusätzlich verstärkt durch die anhaltende Corona-Pandemie, nicht mehr im Einzelhandel gekauft werden, ist die Tendenz der Paketzustellungen sogar noch steigend. Aber obwohl damit eindeutig erwiesen ist, wie unverzichtbar unsere Postboten für uns und unser Wohlergehen sind, führen sie dennoch mit ihrer schweren und durchaus nicht üppig bezahlten Arbeit ein Schattendasein. Sie werden wenig beachtet, noch weniger für ihre hohe Arbeitsbelastung mit Wertschätzungen bedacht, ganz im Gegensatz zu anderen Dienstleistern wie Friseuren, Kosmetikerinnen, Kellnern, Taxifahrern u. a., die ganz selbstverständlich von ihren Kunden, auch außerhalb der Weihnachtszeit, mit sogenannten „Trinkgeldern“ für ihre geleistete Arbeit geehrt und belohnt werden.

Postasträger hatten es schon immer schwer. Ihre Leistungen, ihr täglicher Einsatz für uns alle, wurde und wird bis heute als Selbstverständlichkeit angesehen. Selbst jetzt, in den ärgsten Corona-Pandemiezeiten, wo alle Welt sich vor dieser schrecklichen Seuche zu schützen versucht, Kontakte meidet und für viele als Alternative „Home Office“ sogar als Arbeitspflicht eingeführt wurde – der Postzusteller muss weiterrackern, jagt im Eiltempo treppauf und treppab, muss durch die erhöhten Online-Bestellungen bei jedem Wetter Paketsendungen zustellen und persönlich an den Mann oder die Frau übergeben, wobei keiner danach fragt, ob auch er Angst vor einer Infektion haben könnte... Belohnungen oder Anerkennung? Fehlanzeige, auch in der Weihnachtszeit nicht.

Weihnachten und Weihnachtspost brachte Menschen immer wieder zusammen

Ein Songtext aus dem BRD-Film „Briefträger Müller“ von 1953 mit Heiz Rühmann gehört zu den wenigen Zeitdokumenten, in denen man sich mit dem Thema Post und dem für die Gesellschaft so wichtigen Beruf des Briefträgers künstlerisch auseinanderzusetzen versuchte:²

*„Ja, wenn die gute, alte Post nicht wär,
Ja, wo kämen dann die vielen Briefe her?
Aus Europa, aus Australien und aus Afrika,
Die Pakete von der Tante aus Italia!
Ja, wenn die gute, alte Post nicht wär,
Ja, dann wüsst' man voneinander gar nichts mehr!“*

Besonders die letzte Zeile kann man rückblickend nur bestätigen. Hätte es die Deutsche Post mit ihren vielen fleißigen Beamten und Angestellten im Nachkriegsdeutschland nicht gegeben, dann hätten wir durch 40 Jahre Teilung und Trennung sicherlich wirklich alle „voneinander gar nichts mehr gewusst“... Die Deutsche Post machte es möglich und wurde mit ihren länderübergreifenden Dienstleistungen über Jahrzehnte zu einer unsichtbaren Brücke zwischen den zwei deutschen Staaten. Besonders in der Weihnachtszeit boomten die Kontakte, lief der Postbetrieb regelrecht „Heiß“.



Die Radeberger „Landbriefträger“ mit ihren vollgepackten Post-Fahrrädern im Hof des Postamtes, vor ihrer letzten Ausfahrt am 29. Juli 1929. Quelle: Museum Klippenstein.

Auch unsere städtische Postgeschichte kann davon erzählen, wenn das Radeberger Postamt von der Flut der Paket- und Briefsendungen überquoll, die Briefträger und Postboten bei Kälte, Eis und Schnee im Schichtdienst bis Spätabends arbeiteten, um alles schnell und mehrmalig am Tag ausliefern zu können. Unser Radeberger Postamt befand sich mittendrin in diesem großen Welt- und Weihnachtsgewusel, das mit der Entstehung der Post auf eine lange Geschichte verweisen konnte.

Kurfürst „August der Starke“ machte sich ein Geldgeschenk - die Post

Die gern zitierte und oft auch in romantische Verklärung getauchte „gute alte Zeit“ war im 17., 18. und 19. Jahrhundert, gleichlautend mit der so gern besungenen „guten alten Post“, alles andere als eine gute Zeit. Nach überstandener Pestzeit (1346-1682) und Dreißigjährigem Krieg (1618-1648) herrschte bitterstes Elend in ganz Kursachsen, das sich durch weitere Kriegereignisse und ständige Kontributionen kaum erholen konnte.³ Radebergs Bevölkerung verlor noch zusätzlich die letzte Habe bei den großen Stadtbränden (1714 und 1741). In dieses geschichtliche Zeitfenster fällt die Entwicklung des Postwesens in Sachsen. Ein Briefwechsel oder jegliche, heute so selbstverständliche Möglichkeit der Benachrichtigung untereinander, war zu dieser Zeit eine schwierige Sache, und die einzige sichere Zustellung von Post (lat. „nach“) war anfänglich nur über Boten zu Fuß und zu Ross möglich. Als verlässliche Übermittler galten auch die Metzger oder Knochenhauer, die zu ihren blutigen Geschäften auf die Dörfer fuhren und Nachrichten zustellten, oder Kaufleute übernahmen Botendienste bei ihren Besuchen von Märkten und Messen. Eine regelmäßige Personenbeförderung gab es noch nicht. Größere Städte begannen, eigene Botenanstalten in ihren Stadtmauern zu gründen, um gewerbsmäßig durch verlässliche Botenmänner, Botenfrauen und Botenfuhrleute Briefe, Pakete und Geldsendungen an festgelegten Stützpunkten zu sammeln und überbringen zu lassen. Da sich die Stadtsäckel unübersehbar mit einträglichen Gewinnen füllten, was auch dem Landesherrn nicht verborgen blieb, wurden diese Einrichtungen in den Städten für die „staatliche Gewalt“ als sichere Einnahmequelle schnell interessant. Unter Kurfürst August dem Starken (1670-1733), der wie alle Herrscher immer an Geldnot litt, erfolgte die Zuordnung und Vergabe der Posteinrichtungen zunächst als Pachtobjekte an die kurfürstliche Rentkammer, ab 1712 ging das sächsische Postwesen in unmittelbare Staatsverwaltung über (landesherrliches Regal für die Beförderung von Briefen, Paketen und Personen).⁴ Der Kurfürst hatte die wirtschaftliche Bedeutung eines gut funktionierenden Post- und Verkehrsnetzes erkannt und ordnete die Landesvermessung ganz Kursachsens an. Dem Pfarrer und Kartographen Adam Friedrich Zürner (1679-1742) übertrug er die Vermessung ganz Kursachsens und die Anfertigung exakter Landkarten mit wichtigen Entfernungsangaben. Daraus folgte der Aufbau eines Netzwerkes von Fahrposten und Postanstalten einschließlich dem Ausbau befestigter Poststraßen mit Meilensteinen sowie die Errichtung von Kursächsischen Postdistanz- und Postmeilensäulen an wichtigen Punkten der Städte und Poststraßen. Die darauf angegebenen Entfernungen und Gehzeiten zu den Reisezielen wurden zur Grundlage einer einheitlichen Berechnung der Postgebühren und dienten dem Postmeister zur Errechnung des Reisegeldes.



Die 2012 wieder errichtete Radeberger Postdistanzsäule vor dem Rathaus. Foto: Schönfuß

Zeit der Radeberger Boten und Postkutschen

Auf dem Marktplatz in Radeberg wurde am 28. Oktober 1729 die erste Postdistanzsäule mit Meilenangaben und Wegstunden⁵ für Fernziele aufgestellt. Ab dem Jahr 1734 fuhr durch Radeberg zweimal wöchentlich die „fahrende Post“, von Kamenz kommend nach Dresden,⁶ eine von Pferden gezogene Postkutsche. Wenn der auf dem Bock des hohen Wagens, in schneidiger Postuniform sitzende „Schwager Postillion“, sein Signal auf dem Posthorn blies, musste unverzüglich das Stadttor geöffnet werden, und alle Wagen auf der Straße hatten Platz zu machen. Der „Postcours“ (Fahrplan) führte von Kamenz über Pulsnitz durch Radeberg, über die Spittelbrücke zum Galgenberg und weiter auf der Chaussee bis nach Dresden und zurück, um Briefe, Pakete, Geldsendungen und Personen zu befördern. Neugierig Wartende belagerten zumeist die Haltepunkte, um mit den Reisenden Neuigkeiten auszutauschen. Einmal wöchentlich nahm auch ein „Felleisenreiter“ (Postreiter) diesen Weg.⁷



Der Radeberger Fuhrunternehmer Günter Beißert als Gespannführer einer historischen Postkutsche. Quelle: Privat Sandy Gaunitz.

Gleichzeitig waren jedoch in althergebrachter Weise zu Fuß laufende Boten unterwegs, teilweise auch mit einem Hundegespann vor dem Tafelwagen. Sie waren von der Stadt offiziell bestellt und besorgten mühsame Botengänge über Land. Regelmäßig erledigten sie an festgelegten Tagen den Transport von Warensendungen, Dokumenten und Briefen, die sie mit dem Tragekorb auf dem Rücken bis nach Dresden, Kamenz, Bautzen, auch nach Zwickau und Görlitz transportierten. Sie waren ständig unterwegs, zumeist auf schlechten Straßen, bei jedem Wetter, Matsch und Schnee.

Bild rechts: Die 1775 eingerichtete erste „Öffentliche Postanstalt“ in Radeberg auf der Mittulgasse.

Quelle: Radeberger Bilderbogen von Wendler 1846, nachgezeichnet von G. Kosmalla

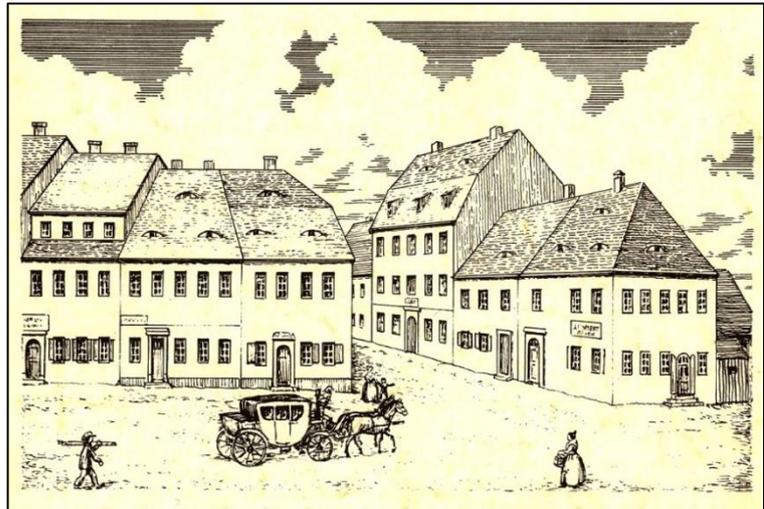
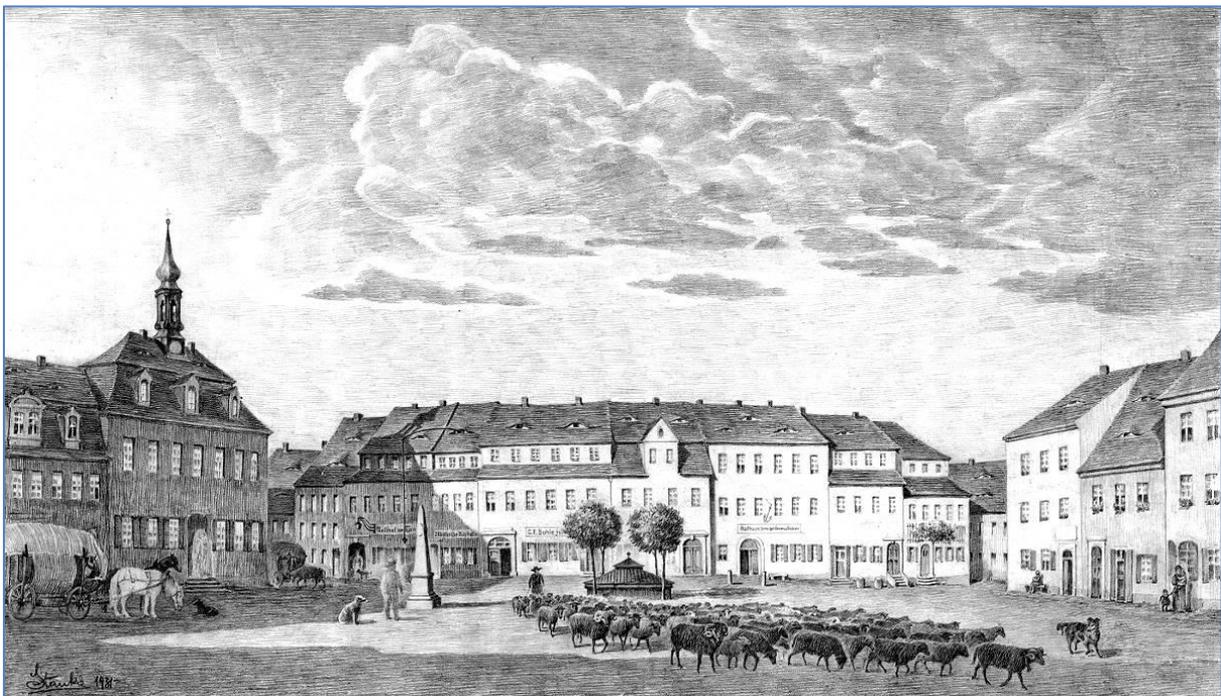


Bild unten: Der Radeberger Marktplatz um 1850 mit der Postdistanzsäule.

Zeichnung von Karl Stanka, Museum Schloss Klippenstein, gr.001.763



Wie gefährlich dieser Beruf des Boten oder der Botenfrau war, ist noch heute im Radeberger Geschichtsgedächtnis festgehalten. Die Bezeichnung der Felsklippe „Tote Frau“ im Hüttental erinnert an das berührende Schicksal der Pulsnitzer Botenfrau Christiane Müller, die sich am 5. März 1756, auf dem Weg nach Dresden, in Dunkelheit und Schneegestöber im tiefen Schnee verirrte, vom Weg abkam und von dem hohen Steinfelsen des Hüttertales tödlich in die Tiefe stürzte. In früheren Zeiten erinnerte eine Gedenktafel mit einer Inschrift, verfasst von dem damaligen Schlossmüller Senf, an ihr tragisches Schicksal: „Die finst're Nacht / hat mich her bracht / ich kam in Noth / und fiel zu todt.“

Ein „Dresdner Boten-Bericht“ zählte insgesamt 88 Boten auf, 30 Botenfuhrleute und 16 Botenfrauen, die von und nach Dresden unterwegs waren.⁸ Es muss ein reges Beganngnis gewesen sein, denn alle größeren Ortschaften und Städte hatten ihre ständigen Boten, die von Bautzen, Kamenz, Elstra, Pulsnitz, Großröhrsdorf kommend, auf der Dresdner Chaussee mehrmalig die Woche nach Dresden und zurück unterwegs waren. Alles war reglementiert und genau vorgeschrieben. Für Radeberg wurden drei Boten genannt: Der „Radeberger fahrende Bote“, der dreimal wöchentlich nach

Dresden fuhr und größere Säcke und Kisten transportierte, außerdem liefen dreimal die Woche gemeinsam ein „Radeberger Bothe und eine Bothenfrau“, die jeweils Montag, Mittwoch und Freitag unterwegs waren und ihr Standquartier in Radeberg an der Ecke Badergasse hatten, bei Kürschner Steinmetz, wo Briefe und andere Besorgungen in Auftrag gegeben werden konnten. In Dresden wurde ihr Standquartier in Neustadt, Hauptstraße 25 angegeben, um Post für den Rückweg nach Radeberg entgegenzunehmen.

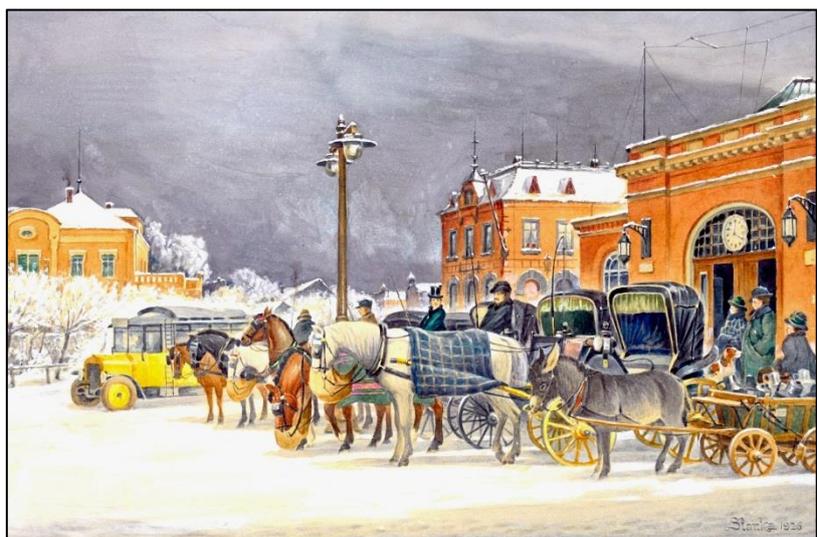
Radeberg erhält 1775 öffentliche staatliche Postexpedition – Boten und Botinnen der Stadt werden mit Berufsverbot belegt

Jedoch auch dieser Berufszweig eines Boten sollte nur eine begrenzte Daseinsberechtigung haben. Am 27. Juni 1775 erschien auf dem Radeberger Bürgermeisteramt ein reitender Bote des „Churfürstlich Sächsischen Oberpostamtes Budissin“ (Bautzen) und überbrachte ein „Avertissiment“ (Warnung, Bescheid), worin die Kunde stand, dass Radeberg ab 1. Juli 1775 „zur Erreichung einer unmittelbaren Kommunikation“ auf der Mittelgasse die Einrichtung einer öffentlichen staatlichen Postanstalt erhält, geführt durch „einen eigenen Post-Bothen“. Die Adresse änderte sich später mehrmals, auch die Bezeichnung der Einrichtung, genannt „Briefsammlung“, „Postexpedition“ bis „Postamt“. Radeberg hatte damit den Anschluss an das Kursächsische Postnetz erhalten, der Staat hatte das Monopol inne und ordnete drohend an: *Worgegen die zeitherigen Bothen und Bothen-Weiber gänzlich aufgehoben seyn, im Betretungsfalle auch mit ernstlicher nachhafter Geld oder Gefängniß Straffe belegt werden.*⁹ Bei dem Postboten der staatlichen Postexpedition wurden Fahrpreise für Reisen mit der Postkutsche errechnet und bezahlt sowie Gelder für die Briefbeförderung bezahlt. Eine Postzustellung eingegangener Briefe erfolgte nicht, diese wurden gelagert und waren zu erfragen. 1822 wurde in Radeberg ein erster Briefträger erwähnt, der die Post zustellte. 1849 erfolgte die Einführung der Postmarke (Briefmarke) und es folgten die ersten Briefkästen.

Dampfeisenbahnen lösen die Postkutschen ab und der Weihnachtsmann als Gabenbringer tritt seinen Siegeszug an

Beide Ereignisse fallen zeitlich zusammen- die Entwicklung der Eisenbahn und die „Entdeckung“ des Weihnachtsmannes, der erstmalig als bildliche Darstellung im „Struwwelpeter“ von Heinrich Hoffmann 1845 erschien und zum Symbol wurde.

Als im November 1845 die Radeberger Eisenbahnstation feierlich eröffnet wurde, trat eine Zäsur für die Linie der Postkutsche Kamenz – Pulsnitz – Radeberg – Dresden ein. Mit

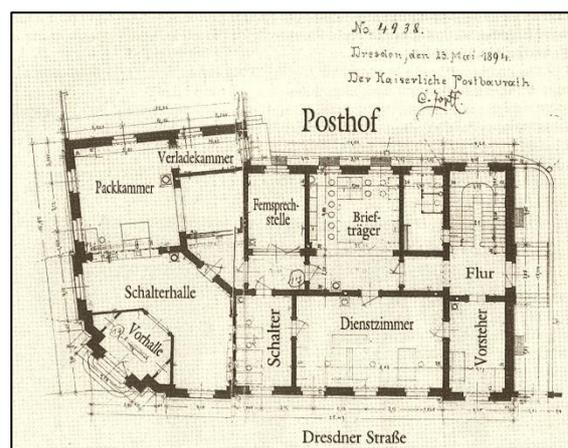


Der Bahnhof Radeberg als Übergangsstelle Eisenbahn – Pferdefuhrwerke - Postauto. Aquarell von Karl Stanka 1926. Quelle: Museum Schloss Klippenstein gr.001.700

den neuen, bequemeren Möglichkeiten des Reise- und Postverkehrs durch Dampfeisenbahnen von Dresden-Neustadt aus, hielt die neue Zeit in Radeberg ihren Einzug. Bereits 1846 ging die Eisenbahnlinie bis Bautzen, 1848 bis Görlitz. Damit veränderte sich auch das Postwesen grundsätzlich, das sich dem Eisenbahnnetz anschloss. Der Dresdner Postkutschwagen bis Radeberg wurde eingezogen. Belassen wurde jedoch eine Personen- und Fahrpostverbindung mit einer Postkutsche zwischen Radeberg und Kamenz, um als fahrende Landpost weiterhin Ortschaften zu versorgen, die noch ohne oder fern des Eisenbahnanschlusses waren. Dafür wurde bis zur Fertigstellung der Bahnstrecke nach Kamenz 1870 eine täglich dreimalige Postkutschenverbindung nach Radeberg eingeführt, mit einer eigenen Postabfertigungsstelle im Bahnhof Radeberg. In einem Dresdner Postbericht wird Radeberg ab 1848 zu der Postlinie der alten „Breslau-Zittauer Personen- und Packerei-Post“ gezählt, mit den Fernstationen Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, (Herrnhut und Zittau mit Land-Postkutschen erreichbar), Görlitz, Bunzlau, Liegnitz und Breslau. Durch den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes erhöhte sich der Post- und Paketverkehr, ebenso Handel und Gewerbe der Stadt Radeberg, was sich zunehmend im Wohlstand und einer kontinuierlichen Stadtentwicklung niederschlug. Eine größere Posteinrichtung wurde erforderlich.

Vom Kaiserliches Postamt zum Postamt Radeberg

Als das repräsentative „Kaiserliche Postamt“ auf der Dresdner Straße / König-Albert-Straße (Rathenaustraße), nach nur einem Jahr Bauzeit, am 2. Oktober 1895 bezogen und eröffnet wurde, war das ein Meilenstein in der Radeberger Postgeschichte. Neben den „Höheren Postbeamten“, traten bei der Bevölkerung besonders die 25 Unterbeamten in Erscheinung, die als Postschaffner, Briefträger, Landbriefträger und Postboten tätig waren. In dem öffentlich zugänglichen Schalterraum gab es Postschließfächer, drei Schalter waren für Geldgeschäfte, Briefe/ Postkarten und Päckchen/ Pakete eingerichtet. Außerdem gab es zwei Telefonzellen, den Anschluss an das Telegraphie- und Fernsprechnet, später erweitert durch ein Selbstanschlussamt und Überweisungsfernamt mit einem Fassungsvermögen von 2000 Teilnehmern. Die Einrichtung befand sich auf der Höhe der Zeit.

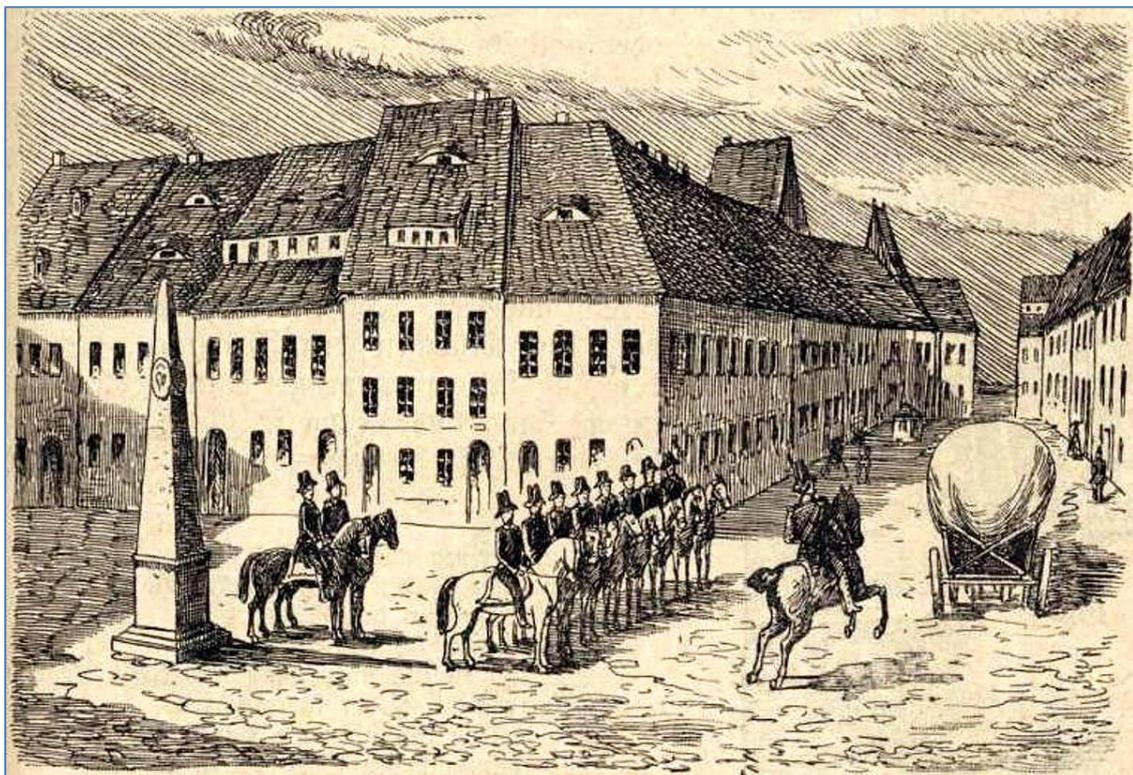


Das Postamt sollte für fast 100 Jahre, ungeachtet mehrmaliger gesellschaftlicher Umbrüche, Umbauten, und Modernisierungen, zum Mittelpunkt jeglicher Postgeschäfte werden. Als Postzentrum der Stadt und der umliegenden Ortschaften war das Postamt für Brief- und Paketsendungen, Postsparen, Telegrammsendungen, Briefmarken- und

Sondermarkenkäufe bis hin zum Führen von Ferngesprächen in den Telefonzellen zuständig.

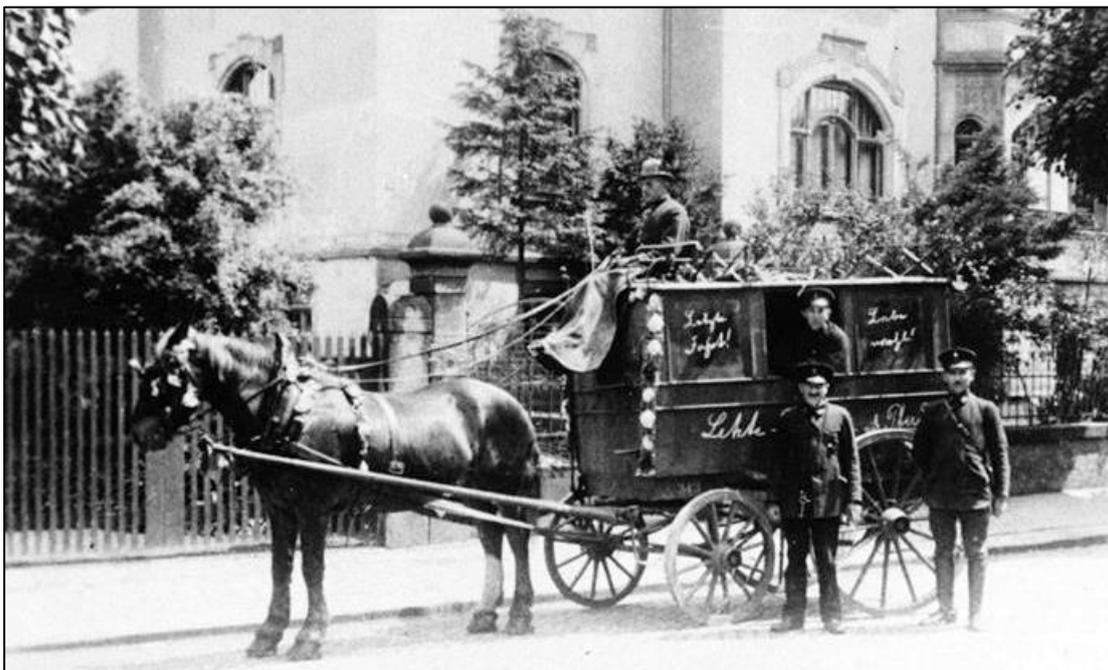
Briefträger, Landbriefträger, Postboten - sie alle waren die „Seele der Post“

Mit sichtbarem Leben wurde das Postamt Radeberg vor allem durch die fleißigen Mitarbeiter erfüllt, die täglich Schalterdienste verrichteten oder als Briefträger die Radeberger Straßen bevölkerten und treppauf und treppab, unermüdlich ihren Dienst versahen. In der Beliebtheits-Skala der Bevölkerung Radebergs standen sie an vorderster Stelle und waren zumeist namentlich bekannt, denn sie mussten damals noch jede Etage der mehrstöckigen Stadthäuser erklimmen, um die Postzustellung an jeder Wohnungstür persönlich in den Briefkasten einzuwerfen oder abzugeben, was ein tägliches Mammutprogramm bedeutete. Man kannte seinen Postler über viele Jahre. Damals stellte der Briefträger eine Bezugsperson dar, die Post wurde heiß erwartet und der Briefträger war eine anerkannte Person. Ebenso erging es den Landbriefträgern für die umliegenden Dörfer, die lange Strecken über Land laufen mussten, ausgestattet mit großen, schweren Schultertragetaschen und einem großen Umhang gegen Regen. Im Jahr 1905 wurde in einem Bericht festgehalten, dass täglich in Radeberg 6-mal der Briefkasten geleert und 4-mal die Zustellung erfolgte, die Landzustellungen wurden 2-mal täglich vorgenommen. Zu den Zustellbereichen des Radeberger Postamtes gehörten Liegau-Augustusbad, Erkmannsdorf, Friedrichsthal, Heinrichsthal, Leppersdorf, Lotzdorf, Rödershausen, Röhrsdorf, Schenkhubel, Schönborn, Seifersdorf, Ullersdorf, Wachau, Wallroda und Wolmsdorf. Auch im Winter waren Brief- und Landbriefträger immer zu Fuß unterwegs, bei Eis und Schnee mit halberfrorenen Händen und Füßen, frostigen Eiswinden ausgesetzt oder im Schneematsch versinkend – wie einst die Boten und Botenfrauen waren sie unvorstellbaren Witterungsverhältnissen ausgeliefert.



Marktplatz Radeberg um 1850, mit der Postdistanzsäule. Blick in die Hauptstraße Richtung ehem. Dresdner Tor (Obergraben). Quelle: Störzner „Aus der Heimat“.

Seit 1893 hatte das Postamt Radeberg wieder eine Posthalterei eingerichtet. Der dafür zuständige Posthalter war für die Fahrpost verantwortlich und als Postillon mit Pferd und Wagen als Paketzusteller im Einsatz. Wöchentlich erfolgte zweimal täglich die Auslieferung vom Postamt an die Empfänger, an Sonn- und Feiertagen einmal. Teilweise wurde die Pferdestärke auch als „rollende Verbindung“ zum Transport von Postgut zum Bahnhof Radeberg genutzt. Als Posthalter war ab 1893 der Spediteur Carl Ferdinand Naumann verzeichnet, von 1895 bis 1926 der Landwirt und Fuhrunternehmer Carl Emil Großmann.



Letzte Fahrt der Radeberger Postkutsche am 31.5.1926. Quelle Museum Schloss Klippenstein

Motorisierung löst Pferdestärke ab

Die Zeit der Posthalterei endete am 1. Juni 1926 - das erste Postauto hielt seinen Einzug. Damit verschwand der letzte Postillion mit seinem Hornsignal als Attraktion aus dem Straßenbild von Radeberg und musste der Zeit der Motorisierung weichen. Das gleiche Schicksal ereilte die Landbriefträger, die am 29. Juli 1929 letztmalig ihren Dienst versahen. In den Landgemeinden waren Poststellen errichtet worden, geführt von Ortseinwohnern, die nun durch Postautos von Radeberg beliefert wurden. Dieser Neueinrichtung musste auch die fahrende Pferdelandpost nach Seifersdorf weichen.



*Das erste Postauto in Radeberg ist am 1. Juni 1926 in Betrieb genommen worden (Typ „Phänomobil“, gefertigt bis 1927 in den Phänomen-Werken Gustav Hiller A.G. Zittau).
Quelle: Museum Schloss Klippenstein.*

Ein in damaliger Zeit tätiger Postinspektor im Postamt Radeberg, C. Männel, hat seinen Mitarbeitern in einem Bericht um 1935 ein kleines Denkmal der Erinnerung gesetzt. Er schrieb u. a.: *„Ein Jeder hatte sein besonderes Steckenpferd und seine Eigenheiten und sorgte so dafür, dass er nicht in Vergessenheit geriet. Köstlich wahre Geschichten wurden aufgetischt, wenn die alten trinkfesten Postschweden zusammenkamen. Unter den Brief- und Landzustellern gab es Originale. Trotz schwersten Dienstes bei jedem Wind und Wetter und bei kleinstem Einkommen besaßen sie einen urwüchsigen Humor und waren nicht klein zu kriegen. In der Zeit der ländlichen Herbstschlachtfeste hatte es einer zu Wege gebracht, an einem Vormittag fünfmal pfündige Wellfleischgerichte auf verschiedenen Bauernhöfen zu vertilgen. Die Landbriefträger können nicht nur von Freud und Leid der Postkunden, sondern auch von Wurst- und Kirmeskuchenpaketen erzählen. Die Landgasthöfe wissen von schweren Sitzungen zu berichten...“*

Post“stifte“ erfahren: „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“

Auch der Radeberger Einwohner, Herr Joachim Wünsche,¹⁰ kann mit Erinnerungen aus seiner Postzeit mit manch heiterer oder auch nachdenklicher Begebenheit aufwarten. Er absolvierte in der Zeit von 1949-1952, sozusagen von der Pike auf, eine Lehre bei der Deutschen Post. Ein durchaus harter Dienst begann für den 14-jährigen Jungen und seine gleichaltrigen Kameraden im Postamt Radeberg, zu denen auch erstmalig Mädchen gehörten, die in diesem bisher von Männern dominierten Beruf gleichberechtigt als Lehrlinge ausgebildet wurden. Bereits als sogenannte „Poststifte“ wurden alle in den Schichtdienst des Postamtes und der anfallenden Arbeiten eingebunden, denn im Postamt wurde rund um die Uhr auch in Nachtschicht und an Wochenenden gearbeitet, das Amt musste immer besetzt sein. Neben den ersten durchaus belustigenden Arbeiten des Entwertens der Briefpost per Hand mit dem berühmten „Hammerstempel“, von den Jugendlichen zumeist in Wettkampfmanier getätigt, lernten sie an der Seite der älteren, gestandenen Briefträger schnell den harten Alltag des täglichen Postdienstes kennen. Durch die damaligen 11 Postzusteller des Postamtes, erinnerlich u.a. die Herren Walter Langer, Wuttke, Pollak, Frenzel, Lepelt und Zapf, wurden die Lehrlinge mit allen Arbeiten vertraut gemacht, angefangen mit der Entkartung, Vorsortierung der Post, anschließender Feinsortierung entsprechend der Reihenfolge der Fußtour, den mühseligen täglichen Laufrunden mit Treppensteigen, Zustellen der Post und Leeren der Briefkästen unter Einhaltung der Leerzeiten, dem Schalterdienst, dem mühsamen Transport der Paket- und Briefsendungen zum Bahnpostwagen der Züge u.v.a.m. Im Postamt war zu dieser Nachkriegszeit nur ein Fahrrad für den Zusteller der Außenbezirke vorhanden. Alle anderen mussten laufen, und es gab auch durchaus Kontrollen, ob alle Briefkästen entleert worden waren. So wurden durch Kontrolleure farbige Kontrollkarten in die Briefkästen geworfen, und bei Eingang der Postsäcke sah man daran, ob alle Briefkästen auch wirklich bedient und entleert worden waren oder ein „Schlitzohr“ gefaulenzt hatte. Ab 1960 vereinte die Post die Brief- und Zeitungszustellung, womit sich der Aufwand für die Briefträger nochmals erhöhte.

Weihnachtszeit – schönste Zeit auch bei der Post

Natürlich erinnern sich auch einstmalige Lehrlinge, wie Herr Wünsche, gern an die Weihnachtszeit bei der Post. Es war für alle die schönste, aber auch arbeitsintensivste und aufregendste Zeit, in der die vielen Briefe, Karten und Westpäckchen eintrafen, der Paketraum bald den eigentümlichen „West-Duft der großen weiten Welt“ annahm, nach dessen Geheimnis heute noch geforscht wird, und die Post- und Paketboten bei ihren Ablieferungen die glücklichen Augen der Empfänger erlebten. Die Lehrlinge erhielten beim Klingeln an der Wohnungstür oft kleine Präsente, wenn sie als Überbringer die Päckchen abliefern, was damals nur 30 Pfennige kostete und oft mit einer Aufrundung als Trinkgeld belohnt wurde. Die Post arbeitete in dieser Zeit fieberhaft, um alles bestmöglich zu erledigen, denn die Paketsendungen und Briefzustellungen sollten immer schnellstens ausgeliefert werden. Gleichzeitig musste die Weihnachtspost der Radeberger der Welt zugeführt werden. Zu Anfang der 1950er Jahre waren Paketsendungen in die entgegengesetzte Himmelsrichtung eher selten, denn „das dem Sozialismus zustrebende Volk“ hungerte und fror immer noch erbärmlich, lebte mit Rationierungen und musste auch Weihnachten die Lebensmittelmarken und Brotrationen einteilen. Durch die Flut der Westpakete war der Platz im Postamt täglich knapp bemessen und die schwere Last wurde schnell verteilt, denn jeden Abend kam erneuter Nachschub per Eisenbahn mit der Bahnpost. Den Lehrlingen fiel die Aufgabe zu, mit einer großen Post-Schiebekarre am Radeberger Bahnhof im Eiltempo die

ankommenden Paket- und Päckchensendungen aus dem Paketwagen auf die Karre zu werfen, denn der Zug hielt nur 1,5 Minuten bis zur Weiterfahrt. Die Karre wurde dann im tiefen Schnee zum Postamt geschoben, die Sendung sortiert und für die nächste Verteilerrunde vorbereitet.



Die „Zoll-Kontrollstelle“ 1950 im Schloss Klippenstein Radeberg. Mitarbeiter und Lehrling Joachim Wünsche (3. v. rechts) vom Postamt Radeberg, rechts: Zoll-Beamte vom Zollamt Dresden mit ihrem „Paket-Transporter“ DKW F8. Quelle: Sammlg. J. Wünsche

Zusätzlich wurden in der Vorweihnachtszeit die Lehrlinge in der Außenstelle des Zollamtes Dresden eingesetzt, die sich im Schloss Klippenstein befand. Hier erhaschten sie mit verstohlenen Blicken, obwohl das staatlich unerwünscht war, was die Welt an Herrlichkeiten bereithielt. In dieser Zollkontrollstelle wurden Pakete aus dem Ausland, zumeist aus Amerika, angeliefert. Als „verdächtige Objekte des Klassenfeindes“ eingestuft, wurden die in Sackleinwand gehüllten oder als „Gabenpakete“ gekennzeichneten Päckchen von Zollbeamten geöffnet, ausgepackt und auf Anzeichen von Spionage untersucht, bevor sie die Empfänger erhielten - oder auch nicht...

„Trara, Trara, der Weihnachtsmann ist da“- Fuhrunternehmer Günter Beißert und Postzusteller Walter Langer sorgten für Weihnachtsfreude

In der Hektik der Vorweihnachtszeit besann sich das Postamt Radeberg auch wieder seiner einstigen Posthalterei und stellte zur Unterstützung ab den 1950er Jahren den Radeberger Fuhrunternehmer Günter Beißert als Gespannführer in den Dienst der Deutschen Post ein. Er ergänzte nun den Fuhrpark der zwei Postautos und lieferte, wie einst die „fahrende Post“, mit seinem Pferdefuhrwerk die Pakete in der Weihnachtszeit aus. Ihm zur Seite stand der allseits beliebte, immer zu einem Scherz aufgelegte Postzusteller Walter Langer. Er war bekannt dafür, dass er seinen Beruf mit einer Extra-Portion Leidenschaft ausübte und immer für gute Laune sorgte. Seit 1938 versah er seinen Dienst bei der Deutschen Post und er hatte, ungeachtet der harten

Arbeitsbedingungen, nie seine Freude an der Postarbeit verloren. Die Radeberger liebten ihn, da er stets ein paar nette Worte und das „Herz auf der Zunge bzw. dem rechten Fleck“ trug und seine Freude daran hatte, wenn er anderen ein Lächeln ins Gesicht zaubern konnte. Jeder, der ihm begegnete, spürte seine Liebe zu seiner Arbeit, die ihn mit Stolz erfüllte und



Fuhrunternehmer Günter Beißert und Postzusteller Walter Langer bei der Paket-Auslieferung 1965. Quelle: Sächsische Zeitung Dezember 1965.

dem Gefühl, mit diesem schönen Beruf anderen Freude ins Haus zu bringen. Von ihm ist der Ausspruch überliefert: „So viele glückliche Gesichter wie ich, hat noch niemand gesehen!“. Auch seine Kollegen schätzten ihn als einen der besten Zusteller ihrer Zunft, da er ein bemerkenswertes Gedächtnis für Personen und Anschriften besaß.



Fuhrunternehmer Günter Beißert im Winter-Einsatz für die Post mit Pferde-Schlitten. Quelle: Privat Sandy Gaunitz

Im Winter musste der Fuhrbetrieb Günter Beißert auch die Belieferung der Poststellen in den Nachbargemeinden übernehmen, wenn die Landstraßen verweht waren und unter einer dicken Schneeschicht lagen, was damals oft vorkam – dann wurde die Post mit dem Pferdeschlitten angeliefert.

Gelbe Post-Engel und Weihnachtsmann – Vertreter unserer Kultur trotz Digitalisierung, Online-Shopping und Social Media

Als mit der Wiedervereinigung nach 1990 das Radeberger Postamt, durch Umstrukturierungen und Schaffung anderer Formen der Post-Dienstleistungen, geschlossen wurde, diente das Gebäude nur noch der Verteilung von ab- oder zugehenden Sendungen, die zumeist mit Postautos durch Postzusteller verteilt wurden. Zu den letzten fleißigen Postfrauen, die noch tagtäglich bei jedem Wind-und-Wetter mit dem Post-Lastenfahrrad in Erscheinung traten, gehörte in Radeberg die Postzustellerin Frau Andrea Küttner. Von allen nur „Andrea“, „unsere Post-Andrea“ oder scherzhaft „Christel von der Post“ genannt, weil man zumeist ihren Familiennamen gar nicht kannte. Auch sie, wie die vielen Generationen der Postleute und Botenfrauen vor ihr, war unermüdlich und ohne Klagen im Dienst der Post und der Allgemeinheit, von Montag bis Samstag unterwegs, von morgens bis zum frühen Abend.



Im Dezember 2016, gegen 15:30 Uhr: „Bitte machen Sie schnell, Frau Schönfuß, mir ist kalt und ich muss noch viel austragen!“ Fotos: R. Schönfuß

Auch am „Heiligen Abend“ traf man sie noch bei Eis und Schnee an, mit rotgefrorenem Gesicht und Händen, unermüdlich auf bereits menschenleerer Straße ihre Pflicht erfüllend, obwohl in den ersten Wohnungen schon die Weihnachtsbäume leuchteten. Auch sie lieferte sich jedes Jahr einen Wettlauf mit dem Weihnachtsmann, der bereits mit seinem gefüllten Geschenkesack unterwegs war um Kinder glücklich zu machen, während sie als Postbotin noch die letzte Weihnachtspost austrug.

Wir alle sollten gerade jetzt in der Weihnachtszeit unseren fleißigen „Post-Engeln in Gelb“, Zustellern und Weihnachtsmännern einfach mal ein „Dankeschön“ sagen, denn was wäre das schönste Fest aller Feste, das Weihnachtsfest, ohne sie und ihren Einsatz für uns alle.



Markt Radeberg. Quelle: Radeberger Kulturleben Heft 12/1963; Titelbild G. Banda.

©Renate Schönfuß-Krause
Dezember 2021

Quellen, Einzelnachweise:

¹ Bundesverband Paket & Express Logistik

² Songtext aus dem BRD-Film „Briefträger Müller“ (1953), Text: Fred Ignor, Musik: Friedrich Schröder.

³ Durch die Schweden im Großen Nordischen Krieg (1700-1721), die Ereignisse der Schlacht bei Kesselsdorf im Zweiten Schlesischen Krieg (1744-1745), dem folgenden

Siebenjährigen Krieg (1756-1763) oder den Napoleonischen Kriegen (1792-1815) und Wirren der Befreiungskriege (1813 – 1815).

- ⁴ Postinspektor Cl. Männel: „*160 Jahre Post in Radeberg*“. In: Aus der Heimat, Unterhaltungsbeilage zur Radeberger Zeitung, 5. Oktober 1935, 7. Jahrgang, Nr.147, S. 585-587.
- ⁵ Markt Radeberg, Wikipedia-Artikel [https://de.wikipedia.org/wiki/Markt_\(Radeberg\)#Alte_Postdistanzs%C3%A4ule_\(1729%E2%80%931852\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Markt_(Radeberg)#Alte_Postdistanzs%C3%A4ule_(1729%E2%80%931852))
- ⁶ *Anlegung einer Postkutsche von Kamenz über Pulsnitz nach Dresden*. Online-Ressource <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/item/5X3QIQCL56APTQESBML-LAIV2Q3WHRE4A>
- ⁷ Aus der Heimat, Unterhaltungsbeilage zur Radeberger Zeitung: 1. Jahrgang, 7. Januar 1928, Nr.15, S. 57.
- ⁸ Ebenda, 4. Februar 1928, Nr. 17, S. 67.
- ⁹ Postinspektor Cl. Männel: „*160 Jahre Post in Radeberg*“ Aus der Heimat, Unterhaltungsbeilage zur Radeberger Zeitung, 5. Oktober 1935, 7. Jahrgang, Nr.147, S.585-587.
- ¹⁰ Interview mit Herrn Joachim Wünsche, 15. November 2019