

I. Einführung

„Sie haben Post!“ – Viele Menschen dürften mit diesem Satz inzwischen vor allem den Erhalt einer elektronischen Nachricht assoziieren. Noch stärker gilt dies für den Begriff ‚Mail‘, der heute fast ausschließlich als Synonym für derartige Mitteilungen verwendet wird. Nichtsdestotrotz hat die ehrwürdige Papierpost noch immer einen festen Platz im privaten wie beruflichen Alltag. Und nach wie vor ist die Deutsche Post AG das mitarbeiterstärkste Unternehmen in der Bundesrepublik. Doch auch hier ist ein Wandel unübersehbar. Im Jahre 2010 war die Briefpost erstmals nicht mehr die gewinnträchtigste Firmensparte.¹ Während die Zahlen für den Inlandsverkehr recht stabil sind, ist der Auslandsverkehr seit Jahren rückläufig. Dabei handelt es sich um ein weltweit zu beobachtendes Phänomen. Von den 381,2 Milliarden Briefen, die im Jahre 2010 versandt wurden, entfielen allerdings nur 4,8 Milliarden auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Der internationale Briefversand hat sich damit seit dem Jahre 1990 in etwa halbiert.²

Es scheint, dass sich die Post gegenüber neuen Kommunikationsformen zwar auf nationaler Ebene behaupten kann. Ihre herausragende Stellung innerhalb des internationalen Nachrichtenwesens, die sie noch in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg besaß, hat sie aber offensichtlich verloren. Ganz zu schweigen von der Position, in der sich die Post im 19. Jahrhundert vor Erfindung bzw. Etablierung von Telegraph und Telefon befand. Umso reizvoller erscheint es, sich mit der Entwicklung des internationalen Postverkehrs in eben jenen beiden Zeiträumen näher zu befassen.

In dieser Arbeit wird untersucht, auf welche Weise sich die Integration von Post in Westeuropa Mitte des 19. Jahrhunderts sowie in den ersten drei Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg vollzog. Unter Integration wird dabei die Angleichung von tarifären, administrativen, betrieblichen, rechtlichen und technischen ‚Standards‘ verstanden. Anhand von Einzelstudien, die im Wesentlichen auf unveröffentlichtem Quellenmaterial basieren, sollen Aussagen über Standardisierungen in den beiden Epochen gemacht werden.

1 Vgl. Pressemitteilung der Deutschen Post zur Bilanz für das Jahr 2010 vom 10.03.2011, online verfügbar unter: http://www.dp-dhl.com/de/presse/pressemitteilungen/2011/gb_2010_deutsche_post_dhl_uebertrifft_gewinnprognose.htm – Zugriff am 31.08.2012.

2 Vgl. Union Postale Universelle (Hrsg.): Development of postal services in 2010, Bern 2012, S. 11f.

Durch die Auswahl geeigneter Beispiele und das Festlegen eines Rasters an einheitlichen Kategorien erfolgt am Ende ein epochaler Vergleich, bei dem es insbesondere folgende Leitfragen zu beantworten gilt:

- Welche Strukturen prägten die postalischen Beziehungen auf internationaler Ebene?
- Welche Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse liefen innerhalb dieser Strukturen ab?
- Welche Arten von Standards kamen durch diese Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse zustande?
- In welchen Beziehungen standen Strukturen, Prozesse und Inhalte in der jeweiligen Epoche zueinander?
- Welche Faktoren förderten oder behinderten postalische Integration?
- Gab es Gemeinsamkeiten und/oder Unterschiede bei der Integration von Post in den beiden Zeiträumen?

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um eine Dissertation, die im Rahmen des DFG-Projekts ‚Integration von Infrastrukturen in Europa vor dem Ersten und nach dem Zweiten Weltkrieg im Vergleich‘ entstand. Das Projekt umfasste insgesamt fünf verschiedene Infrastrukturen des Verkehrs- und Nachrichtenwesens. Neben der Post waren dies Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie Telekommunikation und Funk. Dadurch, dass alle fünf Teilprojekte den Ansatz des epochalen Vergleichs verfolgten, konnte nach Fertigstellung der Einzelarbeiten auch ein sektoraler Vergleich erfolgen und generelle Aussagen über Integration von Infrastrukturen getroffen werden.³

Die Bearbeitung der Teilprojekte erfolgte daher nach einheitlichen Vorgaben. Allerdings stellte sich bald heraus, dass aufgrund thematischer Unterschiede und verschiedenartiger Schwerpunkte eine vollkommene Kongruenz nicht zu realisieren war. Für diese Arbeit lieferte der Projektantrag somit das theoretisch-methodische Fundament. Wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen, wurden die dortigen Anregungen aber teilweise modifiziert, ergänzt bzw. gekürzt.

3 Vgl. Ambrosius, Gerold; Henrich-Franke, Christian: Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich – Band 1: Synthese, Baden-Baden 2013.