

53.
Heizung
und
Lüftung.

Die Heizung, so fern es sich um Oefen in den einzelnen Räumen handelt, hat sich dem ortsüblichen Gebrauche anzuschließen. Im nördlichen und östlichen Deutschland sind Kachelöfen, im südlichen und westlichen Deutschland eiserne Oefen mehr im Gebrauch. Vielfach entscheidet hier der übliche Brennstoff, ob Holz und Torf oder Braunkohle oder Steinkohle, und bei dieser wieder ihre besondere Beschaffenheit, ob Flammkohle oder Anthrazit. Die Wahl ist oft schwer, und an sich vortreffliche Ofen-Constructionen können sich in der Anwendung als verfehlt erweisen, wenn, was nicht selten geschieht, das mit der Abwartung betraute Personal sich nicht in die vorgeschriebene, ihm fremde Behandlung des Ofens zu finden vermag.

Für ausgedehnte und zusammenhängende Räume kommen Sammelheizungen fast allgemein in Anwendung, so weit auch der Widerwille dagegen im Publicum noch verbreitet ist. Meistens stützt sich dieser aber auf den hauptsächlichsten Mangel der Sammelheizungen, die Schwierigkeit der Wärmeregulung in einzelnen Räumen. Sobald diese Schwierigkeit überwunden ist, finden auch die Vorzüge der Sammelheizungen mehr Anerkennung: die Befreiung von Staub, Rauch und Rufs, die größere Bequemlichkeit der Abwartung etc. Bezüglich der Anwendung der Sammelheizungen folgt die Postverwaltung stetig den Fortschritten der Technik, und es haben neuerdings namentlich die Dampf-Niederdruckheizungen vielfache Anwendung gefunden.

Entlüftungs-Einrichtungen werden namentlich in großen und stark besetzten Räumen angebracht, so abhängig sich ihre Wirksamkeit auch von Wind und Wetter zeigt und so vielfach sie sich als unwirksam herausstellen, so fern nicht künstlich herbeigezogene mechanische Kräfte ihre Thätigkeit unterstützen.

54.
Bauweise
und
Sicherheits-
vorkehrungen.

Für die Bauweise der Postgebäude ist allgemein der Massivbau in Ziegeln oder natürlichem Stein in Gebrauch. Ausnahmen hiervon, d. h. Holzbauten, meist in Fachwerk, werden nur für kleinere Gebäude und bloß für gemiethete Häuser zugelassen. Die Außenwände werden dann vielfach mit Bretterbekleidung und Schieferbeschlag versehen, und die Postgebäude schließen sich der typischen Bauart des Gebirgslandes in möglichst gefälliger Weise an.

Zur Sicherung der Diensträume werden alle Fenster des Erdgeschosses mit inneren, hölzernen oder eisernen, Läden versehen, welche am Tage zusammengefaltet in der Mauerlaibung stehen, des Nachts aber geschlossen und durch eine starke, quer über die Breite des ganzen Fensters reichende eiserne Ueberlegestange fest gehalten werden. Die oberen Theile von Bogenfenstern, zu denen der Ladenverschluss häufig nicht heranreicht, erhalten Vergitterung aus Schmiedeeisen in Zierformen, eben so wie die Oberlichter der Haus- und Hofthüren. Für die Außenthüren erachtet man einen Verschluss mit guten Schlössern und inneren Schubriegeln für ausreichend. Geldbestände, Werthfachen, Postwerthzeichen u. s. w. liegen in feuerficheren, gut verschlossenen Schränken. Auch trägt der Umstand viel zur Sicherung gegen Einbruch bei, dass die Diensträume fast niemals ganz menschenleer sind, indem, auch wenn des Nachts kein Dienst stattfindet, ein Beamter oder Unterbeamter seine Schlafstätte in denselben erhält.

k) Posthof und Nebenanlagen.

55.
Posthof.

Der Posthof und was zu ihm gehört, hatten in früheren Zeiten, als noch alles Postgut, vom Postreisenden bis zum Briefe, auf Landstraßen befördert wurde, eine ungleich höhere Bedeutung, als jetzt, da die Beförderung im Fernverkehr größtentheils auf die Eisenbahnen übergegangen ist. Denn früher musste bei vielen Post-

ämtern eine große Zahl von Pferden gehalten werden, deren Ställe nebst den Wagenremisen den Posthof umgaben, während sich an die Posthalterei (d. i. die Haltung der Postpferde) oft noch eine ausgedehnte Landwirthschaft angeschlossen. Heutzutage dient der Posthof hauptsächlich nur zum Beladen und Entladen der Postwagen, welche den Verkehr zwischen Posthaus und Bahnhof vermitteln, zum Beladen der Wagen, welche die angekommenen Packete den einzelnen Empfängern zuführen, und zum Verkehre für die wenigen, noch übrig gebliebenen Landposten. Pferdeställe nebst Zubehör finden sich, wie bereits bemerkt, nur ausnahmsweise bei den Postämtern, wenn die örtlichen Verhältnisse es bedingen, daß Pferde für kurze Wartezeiten untergestellt werden. Auf dem Posthofe ist daher meistens nur für Raum zu sorgen, um die der Post gehörigen Wagen, Karren und Schlitten unter Dach zu stellen.

Die Einfahrt von der Straße in den Posthof wird gewöhnlich durch ein 3,00 bis 3,50 m breites Einfahrtsthor mit kräftigen eisernen Flügeln und festem Verschlusse, zwischen starken Stein- oder Mauerpfeilern, gebildet. In den meisten Fällen genügt ein Thor gleichzeitig für Einfahrt und Ausfahrt, oder Einfahrtsthor und Ausfahrtsthor liegen neben einander. Ein besonderes Ausfahrtsthor an entgegengesetzter Seite des Posthofes ist meist nur für einen sehr starken Verkehr oder nur dann erforderlich, wenn der Hof zu schmal ist, um das Umwenden der Wagen ohne Schwierigkeit zu gestatten.

Der Posthof wird mit gutem Kopfsteinpflaster oder, besser, mit Stampfasphalt oder mit einem festen Estrich aus Cementbeton versehen; gehörige Entwässerung und Vermeidung starker Steigungen sind selbstverständliche Bedingungen. Die Breite des Posthofes ist zu mindestens 10,00 m anzunehmen; sie steigert sich aber nach Bedürfnis, damit die Wagen für das Ladungsgeschäft Stellung nehmen, umkehren und einander ausweichen können.

Zu vermeiden ist es der Sicherheit wegen durchaus, daß der Posthof einen öffentlichen Durchgang bilde; eben so umgeht man es gern, daß der Posthof vom großen Publicum betreten werde, namentlich daß die Packetannahme- oder -Ausgabestellen den Zugang über den Posthof erhalten, damit das Ein- und Ausladen der Postwagen ohne jede Störung und in völliger Sicherheit bewirkt werden könne. Allerdings zwingen die örtlichen Verhältnisse oft genug zur Abweichung von dieser Regel.

Am Posthofe wird die Wagenhalle zum Unterstellen der Postwagen angelegt. Die Größe derselben richtet sich nach der Zahl der unterzubringenden Wagen und sonstigen Gefährte (Handkarren, Schlitten). Für einen großen Wagen rechnet man gewöhnlich einen Platz von 2,20 m Breite und 5,50 m Länge. Die vom Wagenkasten ablösbaren Schlittengefelle werden im Sommer häufig unter der Balkenlage schwebend aufbewahrt oder über einander gestellt, so daß sie wenig Raum beanspruchen. Die lichte Höhe der Wagenhalle ist zu mindestens 3,50 bis 4,00 m anzunehmen. Gegen den Posthof bleibt sie gewöhnlich offen, ohne Verschluss, weil nur leere Wagen daselbst aufgestellt werden. Beladene Wagen etwa über Nacht stehen zu lassen, wird aus Sicherheitsrückichten durchaus vermieden, selbst dann, wenn verschließbare Abtheilungen der Wagenhalle vorhanden sind.

In der Wagenhalle oder neben derselben ist stets eine verschließbare Gerätekammer anzuordnen, die zur Aufbewahrung losen Wagenzubehörs und der Geräthschaften zum Reinigen der Wagen dient. Eben so ist es erwünscht, im Anschlusse an die Wagenhalle eine Kammer zum Aufbewahren der Geräthschaften,

Werkzeuge und Ergänzungsmaterialien für die Unterhaltung der Telegraphenanlagen herzustellen.

Die Pflasterung der Wagenhalle wird in derselben Weise hergestellt, wie diejenige des Posthofes, am besten in Cementbeton. Zu beachten ist dabei, daß an der Rückwand der Wagenhalle eine um 10 bis 12^{cm} erhöhte Schwelle von etwa 70^{cm} Breite mit Bordkante aus hartem Stein hergestellt werde. Dieselbe verhindert, daß die eingeschobenen Wagen gegen die Rückwand stoßen, und gestattet den Umgang hinter den in der Halle stehenden Wagen. Beim Anschlusse des Pflasters der Halle an das Hofpflaster ist zu beachten, daß eine wenn auch noch so flache Rinne vermieden werde, da durch solche das Einstoßen der Wagen bedeutend erschwert wird.

Die Stellung der Wagenhalle auf dem Posthofe ist so zu wählen, daß vor derselben Platz bleibt, um das Waschen der Wagen vornehmen zu können. Deshalb ist es auch zweckmäßig, einen Brunnen oder einen Zapfhahn der Wasserleitung nahe der Wagenhalle anzubringen.

Die Aborte für das Dienstpersonal des Postamtes und für Postreisende werden ebenfalls auf dem Posthofe angebracht, entweder als Anhang der Wagenhalle oder in einem besonderen Gebäude; die Gestalt des Postgrundstückes und des Posthofes ist dafür maßgebend.

Für gemauerte Behälter zur Aufnahme von Asche, Kehrlicht u. s. w. ist an einer abgelegenen, aber leicht zugänglichen Stelle des Posthofes Sorge zu tragen.

Die Einfriedigung des Posthofes wird nach Bedürfnis durch geschlossene oder durchbrochene Mauern hergestellt; kräftige schmiedeeiserne Gitter zwischen Steinpfeilern sind beliebt, eben so verzierte schmiedeeiserne Gitterthore.

Nicht für den Verkehr nutzbare Stellen des Posthofes versteht man gern mit Gartenanlagen, Rasenplätzen, Baum- und Strauchanlagen.

5. Kapitel.

Ausstattungsgegenstände.

Es erübrigt noch, die wichtigsten Ausstattungseinrichtungen der Postämter darzustellen. Dies soll sich jedoch nur auf solche Einrichtungen beziehen, die in ihrer Besonderheit der Postverwaltung eigenthümlich sind, daher in den Amtsräumen anderer Verwaltungen gewöhnlich nicht gefunden werden. Dahin gehören: der Ausgabeschränk und die Einrichtung der Brieffächer, der Briefeinwurf, der Straßensbriefkasten, der Abfertigungstisch, der Brief-Vertheilungsschränk, der Briefträgertisch, der Stempeltisch, die Gleitbahn, das Fachwerk der Packetbesteller, der Telegrammaufzug und die Rohrpost-Anlagen.

In der Regel werden alle Sendungen durch Briefträger in das Haus gebracht. Da dies jedoch nur einige Male am Tage zu bestimmten Stunden geschieht, so ziehen es Viele, namentlich Geschäftsleute, vor, eigene Boten nach dem Postgebäude zu schicken, um die Briefe abholen zu lassen. Häufig geschieht dies auch, wenn die Abtragszeiten mit den Comptoirzeiten nicht übereinstimmen, oder wenn man möglichst schnell nach Ankunft der Post in den Besitz der angelangten Sendungen