

ARCHIV FÜR DEUTSCHE POSTGESCHICHTE 1957 · 2. HEFT

HERAUSGEGEBEN VON DER GESELLSCHAFT FÜR DEUTSCHE POSTGESCHICHTE E. V. • FRANKFURT AM MAIN

zur Ausführung kommen mögen, *damit möglichst wenig Konflikte für die Post entstehen*“, die Abneigung gegen Eisenbahnen herauszulesen, kann nur jemand, der sich eisern und gleichgültig an Worte klammert, aber die Ursache nicht erforscht.

Gleim, der von den Gegnern Naglers wiederholt als Kronzeuge herangeholt worden ist, führte im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1888, aus: „Die Vorschläge des Staatsministeriums wegen Regelung des Verhältnisses zur Postverwaltung stellten *nur billige Anforderungen* an die Eisenbahnunternehmungen.“ Dieses eindeutige Wort ist freilich von den Gegnern außer acht gelassen worden, weil es nicht in ihren Angriffsplan paßte.

Hull, ein zweiter Kronzeuge der Gegner, auf dessen Ausführungen z. B. in „Die Deutsche Reichspaketpost, 1892“ die Gegner immer wieder Bezug nahmen, wies die Behauptung, Nagler habe die Frage des Verhältnisses der Eisenbahn zur Post mit der Frage der Amortisation und Eisenbahnabgabe verquickt und die erste Frage in unbegreiflicher Weise hingeschleppt, ausdrücklich zurück und hob lobend hervor, daß der Postchef im Gegenteil gerade die Verquickung der beiden Fragen habe vermeiden wollen; daher habe die Frage, wer an der Verschleppung schuld sei, nichts damit zu schaffen. Es ist bedauerlich, daß solche bedeutsamen Worte einfach übersehen werden, weil sie dem eigentlichen Zweck, die Schuld auf andere Schultern abzuwälzen, undienlich sind.

Daß dem Generalpostmeister Nagler die Verzögerung durchaus unerwünscht war, läßt seine Niederschrift vom 23. Oktober 1837 erkennen: „Welche Umstände übrigens zu der bedauerlichen Äußerung Seiner Excellenz des Herrn Finanzministers (von Alvensleben) Veranlassung gegeben haben, daß die Festsetzung der allgemeinen Bestimmungen für genehmigte Eisenbahnanlagen sobald noch nicht zur Erledigung zu gelangen scheine, ist mir nicht bekannt. Seine Majestät der

König haben in der Allerhöchsten Kabinettsorder vom 31. Juli 1837 die baldige Vorlegung des desfallsigen Gesetzentwurfs zur Allerhöchsten Vollziehung zu befehlen geruht; es dürfte daher vorzugsweise auf die Ausführung dieses Allerhöchsten Befehl einzuwirken sein.“

Kann hiernach noch ein Zweifel obwalten, daß dem Generalpostmeister Nagler jede Absicht, den Erlaß des Eisenbahngesetzes aufzuhalten, ferngelegen hat?

Die vorstehenden Ausführungen werden den Nachweis erbracht haben, daß der Generalpostmeister von Nagler den Bau von Eisenbahnen nicht gehemmt, sondern in jeder Weise gefördert hat, ja, es kann mit voller Berechtigung behauptet werden, daß erst durch Naglers große, im Ministerkollegium vorgetragene Ideen den Mitgliedern dieses Gremiums klar geworden war, wie sie das neue Projekt aufzunehmen und in den allgemeinen Wirtschaftsprozess einzufügen hatten. Nachdem Nagler den Grundstein gesetzt und das Fundament aufgebaut hatte, war es ein Leichtes, das Haus in der richtigen Form entstehen zu lassen. Und auch dabei selbst hatte sein Rat nicht gefehlt. Wenn übrigens der Staat Naglers weit-sichtige Vorschläge voll erfaßt und sich zu eigen gemacht hätte, wären ihm ein Menschenalter später die hohen Kosten beim Erwerb der zahlreichen Privateisenbahnen erspart geblieben.

Wie wohlwollend und fördernd von Nagler allen fortschrittlichen Projekten gegenüberstand, zeigt auch mit aller Deutlichkeit seine Würdigung des Werts der Dampfschiffe, indem er in seinem Bericht vom 23. Mai 1830, also vor dem Bau von Eisenbahnen, die Worte gebrauchte: „Es kommt überhaupt auf alle Etatsbalancen bei dieser Sache gar nicht an. Wir hatten früher Postsegelschiffe unterhalten. Der *Fortschritt macht es zur Ehrensache*, Dampfschiffe zu substituieren . . .“

(Fortsetzung folgt)

Die erste deutsche Raketenpostbeförderung

Von OTTO KÜHNDELT, Osnabrück

Der Ruf vieler verantwortungsbewußter Gelehrter, die Verwendung der Atomkraft auf friedliche Zwecke zu beschränken, wird schließlich nicht ungehört verhallen; die Vernunft wird siegen! Es versteht sich von selbst, daß auch die ferngelenkte Rakete, die bekanntlich aus der deutschen V 2 unter Mitwirkung deutscher Spezialwissenschaftler im Auslande weiterentwickelt wurde, nicht als Waffe für thermonukleare Kampfmittel miß-

braucht werden sollte! Ihrer harren bei dem hohen Stande der Raketentechnik genügend andere Aufgaben. Amerikanische Gelehrte wollen demnächst zu wissenschaftlichen Zwecken künstliche Erdsatelliten durch mehrstufige Raketen in den Weltraum entsenden. Nach zuverlässigen Äußerungen von Mitgliedern der amerikanischen Raketen-gesellschaft wird die Rakete in wenigen Jahren Post und Spezialfracht von New York nach San

Franzisko über rund 5000 km in der unglaublich kurzen Zeit von knapp einer Stunde befördern. Als Generalpostmeister Heinrich von Stephan im Jahre 1884 in einer Schrift „Die Post im Reich der Lüfte“ prophetisch für die Luftschiffahrt auf eine Fortbewegung durch den Rückstoß von Raketen hinwies, waren Überschallgeschwindigkeiten solchen Ausmaßes noch unvorstellbar.

Das Verdienst, den Weg zur Entwicklung der heutigen Hochleistungsraketen mit Flüssigkeits- bzw. Atomkraftantrieb bereitet zu haben, gebührt den Raketenpionieren der 30er Jahre. Ihnen fiel die schwierige Aufgabe zu, zunächst die Pulverrakete — von den Chinesen vor rund 800 Jahren erfunden, aber nicht weiterentwickelt — der technischen Unvollkommenheit zu entreißen. Einer dieser Pioniere war der Osnabrücker Pilot und Ingenieur Reinhold Tiling. Er war es auch, der 1931 erstmalig im Reichspostgebiet eine Raketenpostbeförderung durchführte, die zwar aus postalischer Sicht noch keine praktische Bedeutung hatte, aber immerhin als *erste deutsche Raketenpostbeförderung* in die Geschichte eingegangen ist.

Tiling mußte aus einem Nichts heraus schaffen, nur auf die Unterstützung von Regierung, Stadtverwaltung und einigen Interessenten aus der Wirtschaft angewiesen. Der Weg war für ihn sehr entbehrungsreich, da die Mittel spärlich flossen.



Reinhold Tiling

Entscheidend für sein Durchhalten war wohl auch, daß er sich stets des Beistandes seines Kriegskameraden Reg.-Präs. Dr. Sonnenschein in Osnabrück erfreuen konnte und daß sein gebefreudiger Förderer und Freund Freiherr von Ledebur auf Schloß Ahrenshorst bei Bohmte ihm hier 1928 unentgeltlich ein Laboratorium zur Verfügung stellte, in dem er ungestört seiner Forschungsarbeit nachgehen konnte. Reinhold Tiling war Pastorensohn; seine Vorfahren wurden von Bremen über das Baltikum nach Bayern verschlagen, wo er aufwuchs. Von Beruf Ingenieur, war er während des ersten Weltkrieges Flieger bei der deutschen Wehrmacht. Nach dem Kriege befaßte er sich u. a. mit technischen Studien und dem Bau von Elektromotoren. 1925 übernahm er in Osnabrück die technische Leitung der Luftverkehrs- und der Sportflug-Gesellschaft. Hier machte er sich einen Namen als Kunst- und Sportflieger. Als später die Luftverkehrs-Gesellschaft in provinzielle Leitung überging, wurde Tiling Flugleiter des Stützpunktes Osnabrück der Lufthansa; doch hielt es ihn nicht lange in dieser Stellung, da ihn das Spezialstudium des Raketenflugs anzog, ein Problem, das ihn schon lange Zeit fesselte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Tiling ein ausgesprochener Erfindertyp mit großem Idealismus war, der zur Erreichung des gesteckten Zieles das Letzte wagte. Der Glaube an seine Konstruktionen, die eigenen Ideen entsprachen, verließ ihn nie.

Im April 1931 waren die Forschungsarbeit und die praktischen Vorversuche, die unter möglicher Geheimhaltung auf der Nordseeinsel Wangerooge vonstatten gingen, so weit gediehen, daß Tiling es wagen konnte, an die Öffentlichkeit zu treten. Vor zahlreichen geladenen Gästen hielt er am Vormittag des 15. April 1931 in Osnabrück zunächst einen hochinteressanten Lichtbildervortrag. Erschienen waren u. a. Vertreter des Oberpräsidenten und des Landeshauptmanns in Hannover, die Regierungspräsidenten von Osnabrück und Minden, Magistrat, Bürgervorsteher und Oberbürgermeister der Stadt Osnabrück, die Vertreter der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer, einige Landräte, ferner die Herren von der Presse. Nachdem der Leiter des städtischen Verkehrs- und Presseamts, Dr. Hugle, als Organisator der Veranstaltung einleitende Worte gesprochen hatte, nahm Tiling das Wort. Er begann mit längeren Ausführungen über die Arten von Raketen, wobei er betonte, daß seine Raketenversuche einen sehr ernsten Untergrund hätten und keine Spielerei seien. Sensationshascherei lehne er ab. Wenn er jetzt vor die Öffentlichkeit trete, so nicht mit ersten Versuchen, sondern mit dem Ergebnis jahrelanger ernsthafter Forschung. Gleichwohl sei er keinen Augenblick darüber im Zweifel, daß seine Darbietungen nur eine Vorstufe der Entwicklung veranschaulichten,

wenngleich seine Konstruktionen einen Meilenstein bedeuteten auf dem Wege, den Menschheitstraum, tausende von Kilometern in wenigen Minuten zu überbrücken, schließlich zu verwirklichen. Bekannt seien zwei Arten von Raketen, die Massivrakete und die Seelenrakete. An der Massivrakete habe er sich wegen deren offenkundig zu geringen Leistungsmöglichkeiten gar nicht erst versucht, vielmehr habe er die Seelenrakete, bei der zu der Querschnittsbrandfläche die Fläche der Zylinderwandung der Seele hinzukomme, weiterentwickelt. Seine Konstruktionen seien Seelenraketen mit Stahlhülse und Goddardscher Düse; mehr könne er aus Geheimhaltungsgründen über den inneren Aufbau leider nicht sagen. Tiling widerlegte auch die falsche Auffassung, die Rakete sei im luftleeren Raum, wo die ausgestoßenen Gase keine Luftstütze fänden, nicht bewegungsfähig. Da die Raketenwirkung auf dem Vorgang der Massenaus schleuderung beruhe, funktioniere sie im luftleeren Raum wegen des Fortfalls des Luftwiderstandes besser als im luftgefüllten. Bei seinen Versuchen, so stellte er heraus, habe er sich die Lösung des Brenndauerproblems zur Hauptaufgabe gemacht. Nur über die Hochleistungs-Dauerbrand-Pulverrakete, wie er sie konstruiert habe, gehe der Weg zu der mit flüssigem Treibstoff — wie Kohlenwasser- und Sauerstoff — zu betreibenden Flüssigkeitsrakete. Ausschlaggebend für den Raketenflug sei auch die Konstruktion eines Spezialflugkörpers, der der Hochgeschwindigkeitseigenschaft der Rakete angepaßt sei. Das echte Raketenflugzeug müsse die Möglichkeit bieten, dem Hochgeschwindigkeitsflug eine zuverlässige Landemöglichkeit zu sichern. Die von ihm entwickelten Flugkörper entsprächen dem ihm vorschwebenden Idealflugzeug, das die Möglichkeiten hoher Geschwindigkeit und sicherer Landemöglichkeit in sich vereine. Hören wir hierzu Tiling selbst:

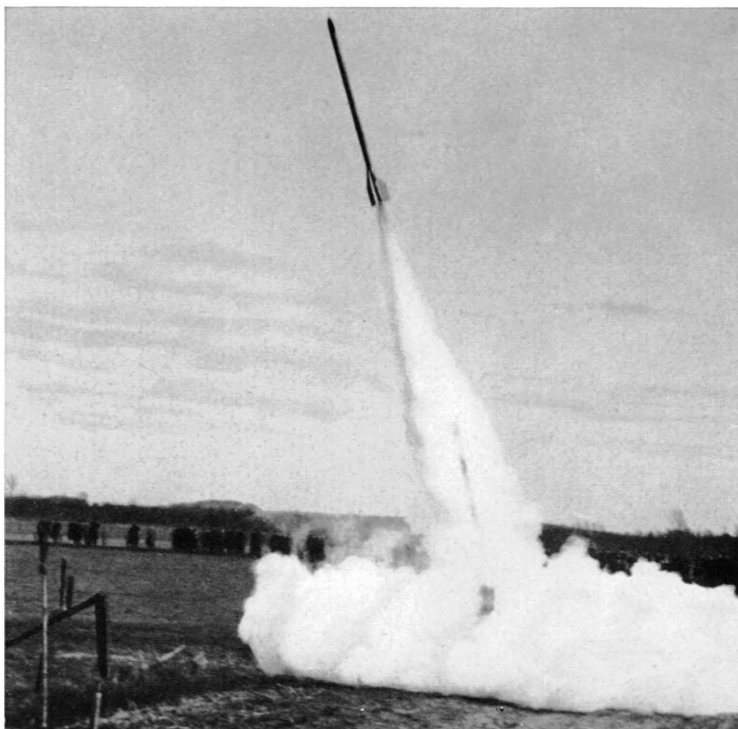
„Meine Flugkörper erfüllen diese Forderung dergestalt, daß die eine Konstruktion in der Lage ist, wie ein Geschloß, aber unter erträglichen Beschleunigungswerten, die Luft und den Raum zu durchheilen und im Segelflug zu landen. Die Tragflächen des startenden Flugkörpers sind in Richtung und Deckung der Schwanz-



Einfügen der Postkarten in die Segelflugrakete

flossen angelegt und entfalten sich nach Beendigung des Kraftflugs . . .

. . . daß die andere Konstruktion in der Lage ist, wie ein Geschloß zu fliegen und wie ein Fallschirm zu landen, ohne Benützung eines solchen oder ähnlicher Hilfsmittel. Da es als Postflugzeug gedacht ist, startet es in der gleichen Form zunächst wie das Segelflugzeug und überbrückt die ganze Flugstrecke im Schnellflug. Erst kurz über dem Ziel entfaltet es sich derart, daß es durch die seitliche Anlenkung und Schrägstellung der Schwanzflossen in rasche Umdrehung um seine



Start einer Rakete am 15. 4. 1931 im Ochsenmoor

Längsachse gerät und dadurch am Zielort ohne Abdrift sicher zu Boden getragen wird. Die Abbremsung erfolgt allmählich durch dem Abfall entsprechende automatische Abspreizung der Schwanzflächen.“

Am Nachmittag wurden beide Konstruktionen im Ochsenmoor, südlich des Dümmers, einem See bei Diepholz, vor einem großen Publikum praktisch vorgeführt. Während Ingenieur Tiling seine Konstruktionen noch einmal kurz erklärte, tonfilmte ihn die „Fox tönende Wochenschau“. Nach einigen Vorführungen am Erdboden wurden dann 5 Raketenabschüsse gezeigt. Eine der Raketen explodierte unprogrammiert in mehreren hundert Metern Höhe, die anderen 4 waren folgsam und landeten in Entfernungen bis zu 7 km. Der Hannoversche Kurier beschrieb in Nr. 174/75 vom 16. 4. 31 die Starts der Segelflugraketen wie folgt: Segelflugrakete. „Senkrecht zischt prasselnd der Raketenkörper in die Luft, erreicht in 1500 m seine Gipfelhöhe, und jetzt lösen sich dort oben automatisch die Spiralfedern und geben die Gleitflächen frei. Während die Flügel bislang parallel zum Flugkörper angebracht waren, stellen sie sich jetzt wie die Tragflächen eines Flugzeugs ein — aus der Flugrakete wird ein Segelflugzeug, das in leichten Windungen dort oben seine Kreise zieht, langsam seine Runden tiefer und tiefer legt und endlich auf dem Boden leicht aufsetzt. Bei der dritten Rakete reißt in einer Höhe von mehreren hundert Metern die weiße Rauchschnur plötzlich ab, spitze Wolken spritzen hervor, verdichten sich, was bleibt, ist ein kugelförmiger Wolkenballen, den der Wind schnell vertreibt. Die Rakete ist explodiert!“

Die Osnabrücker Volkszeitung berichtete in Nr. 104 vom 16. 4. 31 über den Start der einen Segelflugrakete folgendermaßen: „Der zweite Start. Mit ziemlichem Geräusch wird die Rakete abgeschossen, ein scharfer Feuerstreifen mit

einem riesigen Dampfschweif zeigt uns die Flugbahn der Rakete. 20 Sekunden war diese Rakete in der Luft mit einer Gipfelhöhe von 3000 Metern. Mit Ferngläsern bewaffnet, verfolgten interessiert hunderte Augenpaare den interessanten Vorgang.“

Eine der gestarteten Segelflugraketen enthielt mit Anschrift und Freimarke versehene *Postkarten*; glücklicherweise befanden sie sich nicht in der explodierten. Bei der Entnahme nach der Landung stellte sich heraus, daß ein Teil der Postkarten von eingedrungenem Pulverdampf angerußt war. Am meisten betroffen waren die Karten, die den Packen oben und unten abschlossen, während diejenigen, welche die gestaffelten Lagen des Packens begrenzten, hauptsächlich in der Längsrichtung am Rande einen mehr oder weniger wahrnehmbaren Rußstreifen wechselnder Breite aufwiesen. Innerhalb der Lagen blieben die Karten durchweg sauber. Ursächlich für das Schichten in gestaffelten Lagen war das beschränkte Fassungsvermögen der Rakete.

In der als „Postrakete“ gedachten Konstruktion war eine Kammer zur Aufnahme noch nicht vorgesehen; sie mußte daher ohne Mitnahme von Post fliegen. Der Reporter des „Hannoverscher Kurier“ sah ihren Flug so:

Postflugrakete. „Wieder steigt, die lange Rauchfahne hinter sich, der Flugkörper nach oben, in einer langgezogenen Kurve zunächst, dann zum Schluß in einer steileren Bahn. Für die Dauer des Bruchteils einer Sekunde scheint die Flugrakete stillzustehen, aber schon stellen sich die Schwanzflossen, die bisher parallel mit dem Flugkörper verliefen, schräg zueinander ein — die Spiralfedern, die sie hielten, haben sich automatisch ausgelöst. Es entsteht eine fallschirmähnliche Wirkung, die Postflugrakete sinkt, sich um ihre Längsachse drehend, schnell nach unten.“

Alle Zuschauer waren voll auf ihre Kosten gekommen, ihre Begeisterung kannte keine Grenzen; die einzelnen Vorführungen wurden mit ehrlichem Beifall beklatscht. Oberbürgermeister Dr. Gaertner ehrte zum Schluß Ingenieur Tiling mit der Verleihung der goldenen Plakette der Stadt Osnabrück; Freiherrn von Ledebur, als treuem Helfer, überreichte er die silberne. Dr. Gaertner brachte u. a. zum Ausdruck, daß die Vorführungen keine Spielerei waren, vielmehr streng wissenschaftliche Ergebnisse darstellten, die alle Erwartungen übertroffen hätten. Er freute sich, daß Herr Tiling den Lockungen, Osnabrück zu verlassen, widerstanden habe. Die Darbietungen fanden einen



Dem Raketenflugzeug werden nach Abnahme des Raketenkopfes die Postkarten entnommen



Photo: Rud. Lichtenberg, Osnabrück.

großen publizistischen Niederschlag in der in- und ausländischen Presse. Der von der Fox Corporation, New York, aufgenommene Film wurde außer in Deutschland auch im Auslande gezeigt. Es bedarf keiner großen Phantasie, um sich vorzustellen, daß Ingenieur Tiling durch das Gelingen der Veranstaltung und die Ehrung starken Auftrieb erhielt.

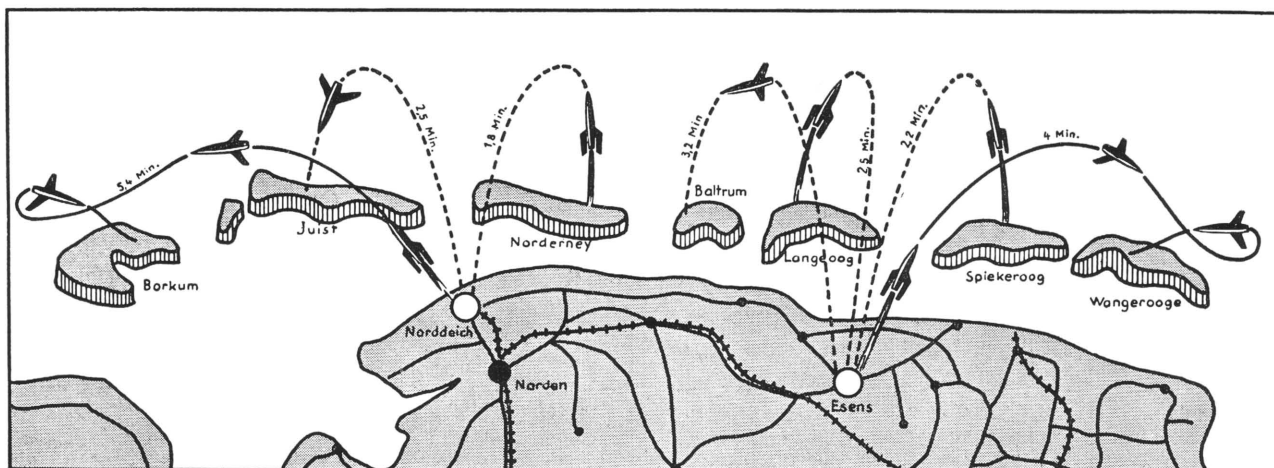
Die mit der Rakete geflogenen *Postkarten* wurden dem nächstgelegenen Postamt — Dielingen — zum Abstempeln der Freimarken und zur Weiterbeförderung an die Empfänger übergeben. Es sind sehr leichte Ansichtskarten mit dem Lichtbild eines Raketenstarts. Auf der Anschriftseite tragen sie Kennzeichnungen: Fortlaufende Nummer, ein handschriftliches Signum von Tiling und einen roten nichtamtlichen Sonderstempel. Wie auch dem im Ruhestand lebenden derzeitigen Postamtsvorsteher von Dielingen noch rememberlich ist, gingen die Postkarten in alle Welt. Außer dem Kreis um Tiling wurden u. a. die Osnabrücker Lokalblätter, die führenden deutschen Tageszeitungen, die bekanntesten Luftpostexperten und ein erlesener Kreis von Philatelisten, darunter König Georg V. von England,

bedacht. Die Veranstalter hielten das denkwürdige Ereignis der Raketenpostbeförderung in einem Protokoll fest. Es enthält die näheren Angaben über Anlaß, Zweck und Ablauf der Raketenpostbeförderung sowie über die Anzahl der Postkarten; ferner die Versicherung, daß die Karten tatsächlich mit der Tilingrakete durch die Luft gereist sind. Unterzeichner sind u. a.: Ingenieur Tiling, Freiherr von Ledebur, Hotelbesitzer Petersilie, der ebenfalls zu den Tilingförderern gehörte, und der Vertreter des städtischen Verkehrsamtes Osnabrück. Am Schluß beurkundete das Postamt Dielingen unter Beidrückung des Dienstsiegels die Einlieferung der

Postkarten in der angegebenen Stückzahl zur Weiterbeförderung durch die Post. Die Veranstalter waren erfreut, in dem Postamtsvorsteher auf einen verständnisvollen Herrn gestoßen zu sein.

Ingenieur Tiling wollte durch die Mitgabe von Postkarten die Eignung der Rakete für die Postbeförderung unter Beweis stellen, was als gelungen bezeichnet werden kann. Ein Nebenzweck war sicherlich auch, aus dem Verkauf eines Teiles der Raketenpostkarten, die übrigens begehrte Sammelobjekte geworden sind, Erlöse für die Finanzierung des Unternehmens zu erzielen.

Leider setzte ein unerbittliches Schicksal dem aussichtsreichen Schaffen Tilings ein vorzeitiges Ende. Noch zweimal trat er erfolgreich mit verbesserten Konstruktionen vor die Öffentlichkeit, im August 1932 auf der Atterheide bei Osnabrück und im Oktober 1932 auf dem Zentralflughafen in Berlin. Weitere Erfolge blieben ihm versagt; im Jahre 1933 erlagen er und zwei Mitarbeiter einer schweren Explosion, die sich beim Einpressen von Pulver in einen Raketenkörper ereignete. Erfinderschicksal!



Abschließend interessieren noch einige Gedankengänge des Raketenfachmanns Albert Püllenbergs über die Pionierzeit der modernen Raketentechnik in den 30er Jahren.

Die Pulverrakete sei durch Männer wie Reinhold Tiling und andere aus ihrer technischen Unvollkommenheit gerissen worden. In unendlicher Mühe und Geduld sei experimentiert und weiterentwickelt worden unter Opferung der letzten Groschen für die Sache. Den Raketenpionieren sei die Raketenpostbeförderung insofern verlockend erschienen, als sie hiervon eine Sanierung ihrer Entwicklungsvorhaben erwarteten. Wenn es gelang, Postsendungen mit amtlicher

Genehmigung mittels der Pulverrakete zu befördern und nach schlecht erreichbaren Punkten Raketenpostverbindungen offiziell einzurichten, so wären derartige Raketenflüge seitens der Postbehörde finanziell gesichert worden. Leider sei diese Rechnung nicht aufgegangen, weil die damalige Deutsche Reichspost sich für derartige Experimente mit „Postraketen“ nicht habe erwärmen können.

In der Zeichnung auf Seite 16 veranschaulicht Püllenberg, wie die Raketenpioniere der 30er Jahre sich die Postversorgung der Ostfriesischen Inseln durch Raketen vorstellten.

Zur Geschichte der Postsäulen in Sachsen

Aus alten Akten der Stadt Kirchhain

Von ARTUR CASPARI, Hof (Saale)

Nach der Beendigung des Dreißigjährigen Krieges (1648) fehlte es auch in den außerordentlich schwer getroffenen *Chursächsischen Landen* an den selbst einfachsten Verkehrsverbindungen.

Trotz einzelner Bemühungen, Wege und Straßen auszubessern oder gar neu anzulegen, dauerte der Zustand chaotischer Art noch viele Jahre.

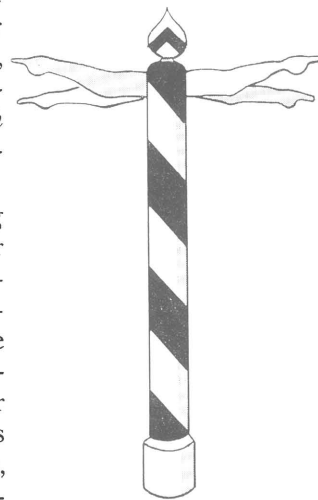
Der Kurfürst Georg II. versuchte zwar durch entsprechende Anordnungen in den Jahren 1658 bis 1663 zumindest der Unsicherheit auf den Straßen des Handels und des Reiseverkehrs Herr zu werden, jedoch wurde durch diese Maßnahmen nur ein geringer Teil der Mißstände abgestellt und es vergingen immerhin weitere Jahrzehnte, bis die sehr vordringlich gewordene Aufgabe, den gesamten Verkehr in sichere Bahnen zu lenken, planmäßig begonnen wurde. Allerdings setzte man schon etwa um 1689 an bestimmten, stark benutzten Straßenkreuzungen hölzerne „Armensäulen“, die eigentliche und systematische Errichtung von Straßenzeichen in Chursachsen dürfte jedoch ein Gedanke des Kurfürsten August II. und König von Polen, der in die Geschichte unter dem Namen *August der Starke* einging, gewesen sein.

Bereits anlässlich einer Landvermessung in Chursachsen in den Jahren 1712–1719, die zur Anfertigung brauchbarer Reise- und Poststraßenkarten durchgeführt wurde, erfolgten an den Viertelmeilenpunkten Markierungen durch Holzpflocke. Wenn auch diese einfachen Zeichen zunächst von Fuhrleuten und Landbewohnern teils durch Unachtsamkeit, teils mutwillig entfernt und beschädigt wurden oder aber im Laufe der Zeit durch Witterungseinflüsse vielfach unkenntlich

geworden waren, dienten die auf den Vermessungsblättern eingezeichneten Stellen nach dem Jahre 1721 dennoch als Anhalt für die Aufstellung der nunmehr geplanten steinernen Distanzsäulen oder Meilensteine.

Die auf ausdrücklichen Befehl August II. durchgeführte Landes- und spätere Poststraßenvermessung lag in den Händen eines bisher unbekannten Mannes, *Adam Friedrich Zürner*, der als Magister und Pfarrer der kleinen Gemeinde Skassa bei Großenhain nebenberuflich topographische Aufnahmen aus der Umgebung seines Wohnortes, sowie der Badeorte Teplitz und Karlsbad angefertigt hatte und durch diese Arbeiten eines Laien die Aufmerksamkeit seines Landesherrn auf sich zog. Nach einwandfreier Durchführung des nunmehr seitens des Kurfürsten erteilten Auftrages, eine Poststraßenkarte der Kurland anzufertigen, wurde Zürner „*Churfürstlicher Geograph und Landesgrenzcommissarius*“.

Für die Festlegung der Entfernungen der zu vermessenden Straßen und Wege verwendete dieser geniale Mann einen *geometrischen Wagen*, der nach Berechnungen des praktischen Magisters, vermutlich unter Anlehnung an alte Vor-



Armensäule