

Vor 150 Jahren entstand die Bahnpost in der Schweiz

Reinhard Stutz (Bearbeitet 2007)

Am 12. Oktober 1857 wurde auf der Nordostbahn-Strecke Zürich-Brugg erstmals ein Bahnpostwagen mit Unterwegssortierung in Betrieb genommen. Diese fahrenden Postbüros unterstanden den zuständigen Kreispostdirektionen.

Das Geburtsland der Bahnposten war 1838 England. Auch in anderen Ländern verkehrten Bahnposten schon früher, 1841 in Belgien (*voiture bureaux de poste*), 1846 in Frankreich (*bureaux ambulants*), 1848 in Deutschland/Baden (*Eisenbahn-Postexpeditionsbureau*) etc.. Der Idee, Postsendungen während der Fahrt zu bearbeiten, lag der Zeitgewinn zu Grunde.

Vorläufer der fahrenden Postbüros auf den Schweizer Seen.

Nach der Aufnahme des Dampfbootbetriebes auf den Schweizerseen, z.B. Genfersee (1823), Lago Maggiore (1826), Thunersee, Zürichsee (1835), Vierwaldstättersee (1837) etc. wurde auch die Postbeförderung durch die Dampfboote übernommen. Aus dieser Postbeförderung entstanden fahrende Postbüros. Postbeamte begleiteten den Posttransport und nahmen auch Post auf den Schiffen entgegen. Später wurden Briefkästen angebracht. Bereits 1850 verkehrten Schiffsposten auf der Strecke Luzern-Flüelen. Ein „Schiffsposthalter“ sortierte die Post von und nach dem Tessin und Italien. Von 1868 bis zur Eröffnung der links- und rechtsufrigen Zürichsee-Bahnen im Jahre 1875 und 1894 vermittelten Schiffsposten den Verkehr mit den Uferorten.



Schiffspost,

aus der Freimarken-Serie

„Postbeförderung“ (1986-1987).

Als Vorlage für das Markenbild diente eine zeitgenössische Lithografie aus dem Archiv des PTT-Museums (heute Museum für Kommunikation),

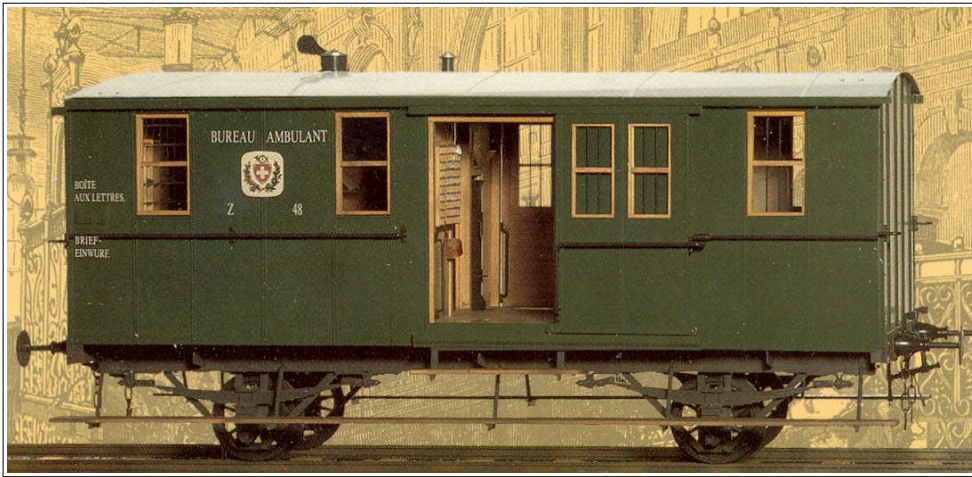
welche die „STADT LUZERN“ darstellt.

Erste Fahrt 1836 und damit Aufnahme des Dampfbootverkehrs auf dem Vierwaldstättersee.

Was ist Bahnpost?

Noch vor den ersten Bahnposten verkehrten auf der NOB-Strecke Romanshorn-Zürich-Baden Postzüge. Postbegleiter wechselten auf den im Ladungsverzeichnis bezeichneten Stationen Kartenschlüsse aus, wobei keine Unterwegsbearbeitung stattfand.

Die Bahnpost ist - einfach ausgedrückt - ein Postbüro auf Rädern. Der Betrieb wurde wie bei den stationären Poststellen, durch Instruktionen, Verfügungen, Weisungen etc. geregelt. Von den Dienstleistungen waren ausgeschlossen, Aufgabe von Einschreiben und Fahrpostsendungen. Ein Briefmarkenverkauf und ein Geldverkehr fanden ebenfalls nicht statt.



Modell des ersten Bahnpostwagens (Z 48) von 1857.

Als Grundlage für den Modellbau dienten die Originalpläne aus dem Jahre 1869.

Ausschnitt aus PTT-Bildpostkarte Ausgabe 1990.

Erster Bahnpoststempel in der Schweiz. Die Inschrift „NORDOSTBAHN“ war einmalig.

Im Einsatz von 1857 bis 1861.

Der Einsatz der ersten Bahnpostwagen scheiterte beinahe an der „Abortfrage“.

(Auszug aus dem Bericht „150 Jahre Schweizerbahnen“ 1997 von W. Neuhaus, Infothek GD SBB Bern)

Im Direktionsprotokoll der NOB vom 25. September 1857 ist erstmals vom „Transport von Bahnpostwagen“ die Rede. Ein Jahr zuvor, am 29. September 1856, hatte die NOB die Verlängerung ihrer Bahnlinie bis Brugg in Betrieb genommen - ein Umstand, der für die Bahnpostwagen-Historie von einiger Bedeutung ist. Erstmals ist nämlich von einem offenbar damals gebauten Bahnpostwagen die Rede, und zwar von einem speziellen Detail dieses Wagens. Im oben erwähnten Direktionsprotokoll liest man nämlich: *„Es seien Verträge abzuschliessen in der bestimmten Meinung, dass die in den Bahnpostwagen projectirten Abtritte entfernt oder unbenutzbar gemacht werden sollen.“*

Hier also der Stein des Anstosses: Der von der „hiesigen Kreispostdirektion“ (also jener von Zürich) bei der Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn (SCB) in Olten bestellte Wagen wies offensichtlich in recht fortschrittlicher Weise einen Abort auf, während ein solcher in den Personenwagen bis 1872 nur in Einzelfällen vorgesehen war. Der zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Kreispostdirektion Zürich namens des eidgenössischen Post- und Baudepartements abgeschlossene Vertrag wies - wie im SCB-Archiv in Luzern nachzulesen ist - folgende Bestimmungen auf:

Artikel 1: Die NOB befördert die Bahnpostwagen samt dem erforderlichen Postpersonal unentgeltlich.

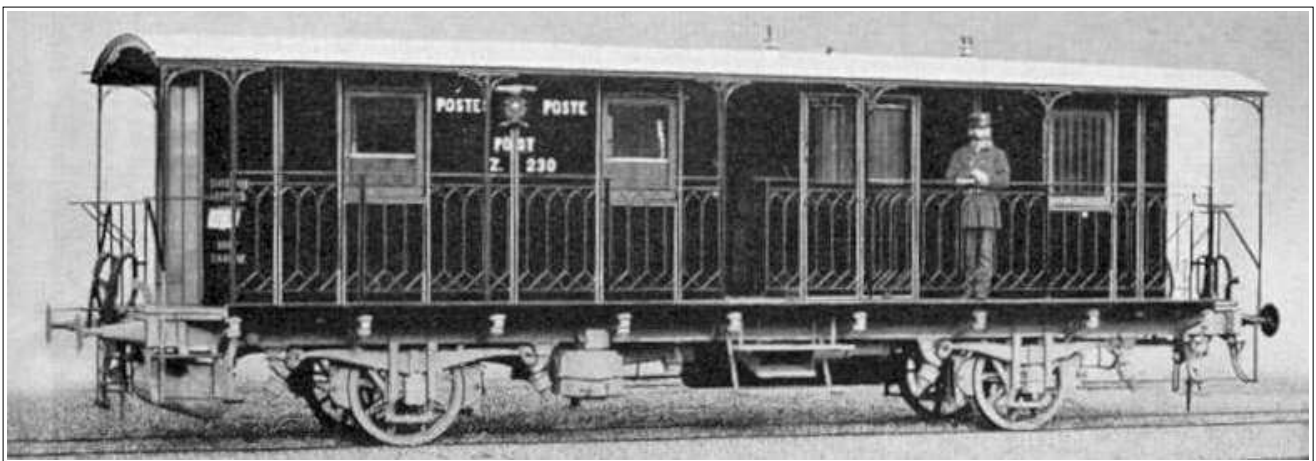
Artikel 2: Die Eisenbahn besorgt auf Kosten der eidg. Postverwaltung Unterhalt und Reparatur der Wagen.

Artikel 3: Die Reinigung des Innern der Wagen erfolgt durch Bedienstete der eidg. Postverwaltung.

Artikel 4: Die Bahnpostwagen sind in der Regel unmittelbar vor den Gepäckwagen oder am Schluss des Zuges einzureihen.

Das Direktionsprotokoll vom 30. September 1857 zeigt dann klar, dass in der „Abortfrage“ innert weniger Tage eine Einigung erzielt werden konnte, liest man doch dort: *„Die Postverwaltung hat sich verpflichtet, die erforderlichen Anstalten zu treffen, damit die in den Postwaggons angebrachten Abtritte nicht benützt werden können.“*

Nun waren alle Hindernisse beseitigt, und vom 12. Oktober 1857 an konnte der schon seit einiger Zeit abgelieferte erste Bahnpostwagen tatsächlich auch in die Züge zwischen Zürich und Brugg eingereiht werden. Auf diesen Zeitpunkt hin legte ein entsprechender Bundesbeschluss die Grundlage zur offiziellen Einführung des Bahnpostdienstes.



Bahnpostwagen (Z 230) mit zwei Plattformen und offenem Seitengang. Erbauer SIG 1896.
Bahnpostwagen mit Seitengang konnten auch innerhalb der Zugskomposition eingefügt.
Der Zutritt zu den Bahnpostwagen war nur dem Bahnpostpersonal gestattet.

Einsatz der Bahnposten.

Der Einsatz der Bahnposten, in Kurse eingeteilt, wurde durch die Kreispostdirektionen in Koordination mit der Postdirektion festgelegt. Die Kurseinteilung erfolgte ab 1863 per 1. Januar (Verzeichnis der fahrenden Postbüreaux), ab 1871 auf den Fahrplanwechsel per 1. Juni resp. 15. Oktober. Auf den Zeitpunkt der Betriebsaufnahme von neuen Eisenbahnstrecken wurden die Änderungen zu den Bahnpostkursen in den grafischen Kurskarten nachgeführt. Diese Änderungen wurden per Verfügungen den Poststellen bekannt gemacht. Die entsprechenden Instradierungs-Verzeichnisse wurden nachgetragen.

Zeitweise wurden die Bahnpostkurse in den Fahrtenplänen für das Publikum kenntlich gemacht.

1889 (August) entstanden Bahnpostwagen-Turnushefte die bis zum Ende der Bahnpost (2004) erschienen. Zusätzlich entstand 1892 bei der Oberpostdirektion das „Postkursbuch der Schweiz“ zum Dienstgebrauch.

82 Schweiz. Nordostbahn. — Chemins de fer du Nord-Est.

Zürich-Richtersweil-Glarus-Linththal.

Fahrten vom 15. Oct. 1883 an. — Service à partir du 15 oct. 1883.

Dist. Kil.	P51	151	P53	153	P55	P57	157	159
	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3	1.2.3
	M	M	M	A	A	A	A	A
ab St. Gallen dép.	—	—	5 35	—	M9 48	1 30	—	5 —
ab Schaffhausen dp.	—	—	6 45	9 30	11 10	2 35	—	6 17
- Winterthur . .	—	6 45	8 02	10 38	1 —	4 40	—	8 —

P neben einer Zugnummer bezeichnet diejenige Züge, in welchen ein fahrendes Postbüro mit Briefeinwurf kursiert. Auszug aus „Bürkli“ Wintersaison 1883/1884.

Dienstgang in den Bahnposten.

Wie bereits erwähnt unterstanden die fahrenden Bahnpostbüros einer Kreispostdirektion. Die Unterstellungen wurden im Zusammenhang mit den Kurseinsätzen festgelegt. Die Oberaufsicht übernahmen ab 1891 die neu eingerichteten festen Bahnpostämter.

In Bezug auf die Rechnungspflicht wurden am 1. Januar 1878 die Bahn- und Schiffsposten definitiv den stationären Poststellen gleichgestellt.

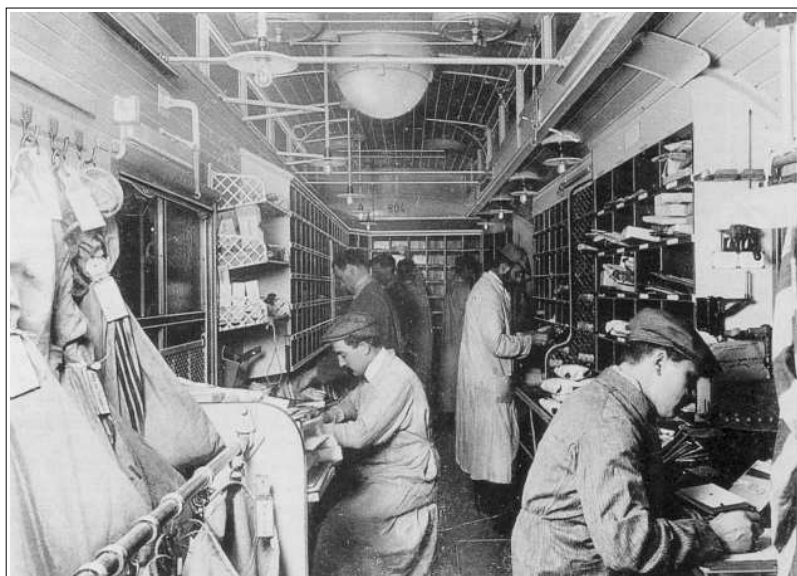
Die hauptsächlichen Aufgaben können wie folgt aufgeteilt werden;

Postannahme und die Abgabe an den Stationen;

An wartendes Postpersonal nach Verzeichnissen. Abgabe von Bahnhofsensungen an vorbezeichnete Empfänger. Postannahme via Briefeinwürfe an Bahnpost- und Gepäckwagen. Briefpostannahme via Kondukteur während der Fahrt. Weiterleitung von im Zug aufgegebenen Telegrammen. Abwurf von Sendungen bei der Durchfahrt auf vorbezeichneten Stationen.

Unterwegsbearbeitung;

Auflösen von Kartenschlüsse adressiert an die eigene Bahnpost im Transit und aus Aufgaben an den Unterwegsstationen. Erstellen neuer Kartenschlüsse nach den vorhandenen Verzeichnissen.



Die Eisenbahn revolutionierte den Zustelldienst nicht nur durch ihre höhere Geschwindigkeit und Transportkapazität, sondern auch durch die Unterwegssortierung.

Im Bild der Innenraum eines Bahnpostwagens um 1913 auf der Strecke Basel-Belfort.

Die Bahnpoststempel.

Einleitung:

Die Bahnpoststempel sind für die Interessierten die sichtbaren Zeichen einer Beförderung durch eine Bahnpost. 1857, als am 12. Oktober der erste Bahnpostwagen in Betrieb genommen wurde, dürfte bereits der erste Bahnpoststempel mitgeführt worden sein. Es betraf dies die Strecke Zürich-Brugg-Zürich (PK VIII). Hier macht der Einsatz des ersten Bahnpoststempels mit der Inschrift „NORDOSTBAHN“ Sinn. Leider sind darüber bis heute keine Akten aufgetaucht.



Was sagen die Bahnpoststempel aus?

Die Zugnummern: Jeder (Bahn)-Zug war mit einer Nummer gekennzeichnet, und zwar auf jeder Fahrt von A nach B mit einer separaten Nummer. Die täglichen Hin- und Rückfahrten hatten also immer verschiedene Nummern. Diese Nummern erschienen in den entsprechenden Fahrplänen am Kopf einer Zugstrecke und entwickelten sich von 1-stellig bis 6-stellig. In diesem Bereich mussten viele Bahnpoststempel im Laufe der Zeit angepasst werden. Es gibt aber auch Stempel, die nicht angepasst wurden. In diesen Fällen wurden nur die letztmöglichen Stellen der aktuellen Zugnummer eingestellt. Diese Zugnummer ist somit gleichbedeutend wie der Ortsname in einem Poststempel mit festem Standort und einem Postkreis zugeordnet.

Die Bezeichnung der Bahnpostkurse: Die Bahnpostkurse wurden in den Stempeln besonders gekennzeichnet, ab 1858 durch Streckenangaben, später durch Angabe einer Bahnpostkurs-Nummer. In der Westschweiz finden wir von 1863 bis 1869 zusätzlich neben den Stempeln mit Streckenbezeichnung auch die Inschrift „AMBULANT CIRCULAIRE“, in Anlehnung an den Betrieb der französischen Bahnposten. Streckenangaben waren anfangs üblich, wechselten zwischen 1870 und 1875 zu Bahnpostkursen mit Nummern. Diese Änderung fällt in die Zeit der Übernahme der Eisenbahnhoheit durch die schweizerische Eidgenossenschaft (1872).

Ab 1868 wurden die Stempel durch die Firma Güller in Hüttikon (*siehe „Güller“ unter der Rubrik „allgemein“*) hergestellt. Bis 1875 sind in den Auslieferungsbüchern die Nummern 1 bis 60 dokumentiert. 1882 folgte noch die Lieferung der Nummern 61 bis 63. Da von den meisten Stempeln im Laufe der Zeit mehrere Stempel hergestellt wurden, beträgt die Zahl der ausgelieferten Stempel total 362.

Bis Ende Juli 1889 entstanden Bahnpostkurse bis zur Nummer 69. Für die Nummern 64 bis 69 wurden keine Stempel hergestellt. Eingesetzt wurden überzählige Stempel mit entfernten Nummern.

Auf den 1. August 1889 entstand wieder eine neue Kurseinteilung. Noch 32 Hauptkurse wurden mit einer Nummer bezeichnet. Weitere Kurse innerhalb einer Kursnummer-Gruppe sind intern von a bis x bezeichnet und in den Stempeln nur noch via Zugnummer zu lokalisieren. Die nicht mehr benötigten Stempel wurden abgeändert

und kamen mehrheitlich wieder in den Einsatz. Die Erforschung dieser abgeänderten Stempel ist für die Sammler noch eine offene Herausforderung. Im Laufe der Zeit standen wieder 40 Kursnummern im Einsatz. Das Ende der Bahnpostkursnummern in den Bahnpoststempeln war der 30. April 1910.

Auf den 1. Mai 1910 erfolgte eine neue Einteilung der Bahnpostkurse, nun mit den Kursnummern 1 bis 351. Diese Nummern wurden nur noch intern verwendet. Bereits früher sind Stempel nur mit der Inschrift „Ambulant“ bekannt. Diese entstanden aus den abgeänderten Stempeln mit Kursnummer. 1903 ist die Lieferung eines Stempels mit der Inschrift „AMBULANT“ ohne Kursnummer dokumentiert. Ab 1910 folgten die Stempel mit der Inschrift „BAHNPOST/AMBULANT“. Zwischen 1910 und 1962 fertigte Güller total 617 Stempel in verschiedenen Formen. Nun steht die Zugnummer allein für die Lokalisierung der Bahnpoststrecke.

Keine Regel ohne Ausnahme, nach Einführung von Bahnpostämtern standen auf einigen Stammstrecken vorübergehend wieder Bahnpoststempel mit Streckenbezeichnungen im Einsatz. Diese Stempel waren neue Anfertigungen.

Zuordnung der Bahnposten an einen Postkreis (PK): Allein aufgrund des Bahnpostkurses kann die entsprechende Bahnpost nicht einem Postkreis zugeordnet werden, dazu braucht es immer die Zugnummer. Da alle fahrenden Postbüros (Bahnposten) eine Postheimat hatten, waren diese immer einer Kreispostdirektion unterstellt. Die Bahnposten wechselten den Postkreis nur nach grundlegenden Änderungen in der Bahnpostführung. Ausnahmsweise wurde ein Bahnpoststempel auch einmal vorübergehend in einen anderen Postkreis ausgeliehen. Dies ist ersichtlich an der Zugnummer, die nicht zur üblichen Kursbezeichnung im Stempel passen will.

Verzeichnisse und Akten: Ab 1. August 1889 bestehen Verzeichnisse mit der Bezeichnung „Bahnpostwagen-Turnus“. Die Zuordnung der Bahnposten an die Postkreise ist aus Mangel an Akten zurzeit nicht immer möglich. Vor dem 1. August 1889 sind die „Fahrtenpläne“ für das Publikum das wichtigste Hilfsmittel zur Bearbeitung von Bahnpostbelegen, da die Zugnummern immer aufgeführt wurden.

Das Ende der Bahnpost

Ab 1965 vereinfachte die ein Jahr zuvor eingeführte Postleitzahl das Leitwesen radikal; sie bildete die Voraussetzung für die Einführung der automatischen Briefsortierung. Stufenweise ersetzte die Verarbeitung in den Briefzentren die hochentwickelte, qualifizierte Versandarbeit der Mitarbeiter mit den exzellenten Postgeografiekenntnissen. Mit der Nachmittagszustellung und Einführung der Briefpost 2000 und der damit verbundenen Automatisierung in den Briefzentren nahmen die Bahnpostkurse laufend ab.

In der Nacht vom 8. auf den 9. August 2004 waren auf dem Schweizer Schienennetz bis auf drei Ausnahmen die letzten Bahnposten unterwegs.

Von den Bahnposten zum Wechselbehältertransport

(Auszug aus Die Post/Post Mail, Nr./2004 (Text H.U. Friedli).

Noch vor dem grossen Fahrplanwechsel der Schweizer Bahnen im Personenverkehr vom 12. Dezember 2004 stellte die Post auch ihren Fahrplan auf der Schiene um. Anfang August des gleichen Jahres hob sie den begleiteten Bahnpostdienst auf und

stellte die Sortierung der Briefpost in den fahrenden Postbüros ein. *Einzig eine Nachtverbindung von Bern durch den Lötschberg nach Brig blieb noch bestehen.* Die Briefpost und die Zeitungen werden seither fast ausschliesslich in den Briefzentren und Zeitungshubs sortiert, vermehrt auf der Strasse, aber auch noch in geschlossenen Bahn- und Postgüterwagen befördert. Mit 253 Wechselbehälter-Tragwagen befördert die Post die Pakete zwischen den Paketzentren Daillens, Frauenfeld und Härkingen sowie teilweise zwischen den 32 Distributionsbasen. Für die Feinverteilung und auf kürzeren Strecken kommen Lastwagen und Lieferwagen zum Einsatz. Damit möglichst viele Güter den Zug nehmen, muss die Schnittstelle zwischen Strasse und Schiene reibungslos funktionieren. Ob Schiene oder Strasse – für den Transport der Pakete benutzt die Post nur noch ihre mehr als tausend Wechselbehälter. Diese speziellen Container ermöglichen das optimale Zusammenspiel von Zug und Lastwagen. Sie lassen sich rasch und bequem mit Umladekränen von der Schiene auf die Strasse verladen – und umgekehrt. Rund zwei Drittel der Postsendungen befördert die Schweizerische Post weiterhin auf der Schiene – ganz im Gegensatz zu unseren umliegenden Ländern – und ist damit international führend.



Postzug von 1999 (Bild Hans-Ulrich Friedli).
Vor Einführung der Bahnpost 1857 führte die Nordostbahn Postzüge.
Nach der Einstellung der Bahnpost sind wir wieder bei den Postzügen.

Quellen:

- Bahn und Post in der Schweiz, Zusammenarbeit von 1848 bis 2004 mit historischem Hintergrund. Teil 1 (2005), Teil 5 (2006), Teil 4 (2007). Alle mit den historischen Quellenangaben.
- Verfasser und Eigenverlag:
Reinhard Stutz, St. Georgenstrasse 32, 8400 Winterthur.

Die Entwicklung der Bahnpost bis zum I. Weltkrieg:

- 1857,** erste Bahnpost in Betrieb gesetzt.
- 1858,** vier Kurse auf einer Betriebslänge von 67 km.
- 1859,** sechs Kurse, 201 Km.
- 1861,** Bundesratsbeschluss, unentgeltliche Beförderung der BP-Wagen durch die Bahngesellschaften.
- 1861,** zwölf Kurse, 1'466 km.
- 1865,** Beginn der Verarbeitung der Fahrpostsendungen.
- 1866,** die BP-Wagen gehen in den Besitz der Postverwaltung über.
- 1870,** 45 Kurse sind täglich auf einer Strecke von 8'300 km in Einsatz.
- 1880,** 60 Kurse, etwa 13'000 km.
- 1886,** der Nachtpostdienst wird eingeführt.
- 1889,** 90 Kurse, etwa 20'500 km.
- 1891,** erste Bahnpostwagen mit elektrischer Beleuchtung.
- 1910,** 278 Kurse stehen im Einsatz.
- 1913,** 305 Kurse stehen auf einer Strecke von etwa 75'000 km im Einsatz. Das war der Höhepunkt der Bahnpost in der Schweiz.

Die Weiterverwendung in Fachzeitschriften etc. ist gestattet unter folgenden Bedingungen:

- Unveränderte Wiedergabe mit Quellenangabe.
- Belegsexemplar an Verlag Post und Geschichte GmbH.
- Anmerkungen und Ergänzungen erwünscht, falls notwendig am Schluss anfügen mit neuen Quellenangaben und Angabe der bearbeitenden Person.

Post und Geschichte GmbH, Verlag und Handelsgesellschaft

Christian Geissmann, Postfach 56, CH 5612 Villmergen (Schweiz)

www.post-und-geschichte.ch

E-Mail: mail@post-und-geschichte.ch