

# Veränderte Postverbindungen nach Inbetriebnahme von Eisenbahnlinien

1858 im St.Galler Rheintal, mit Auswirkungen auf das österreichische Land  
Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein.

Reinhard Stutz (Bearbeitet 2007)

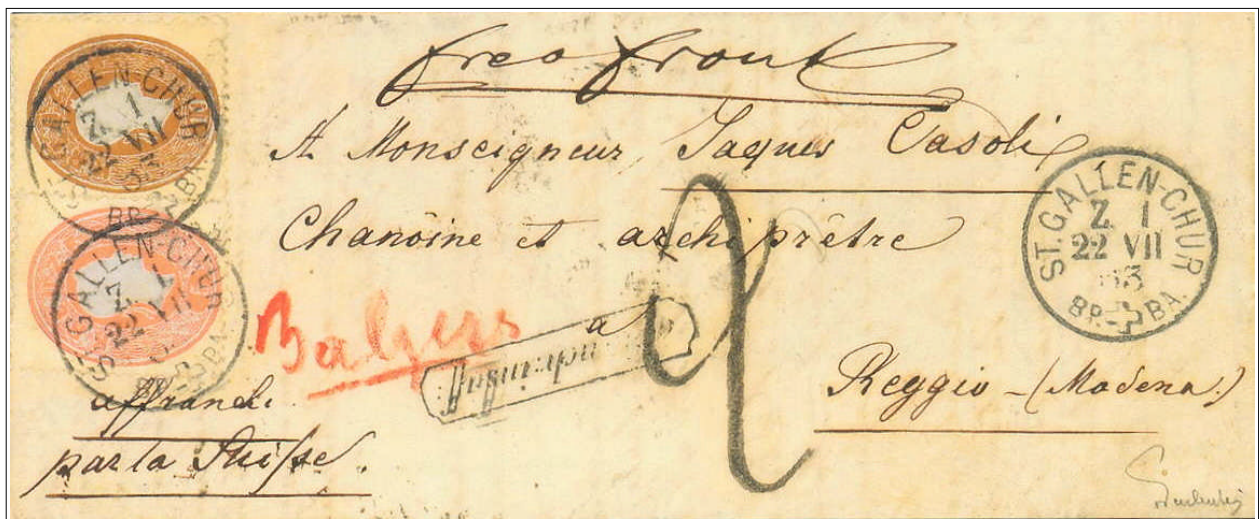
Die Gesellschaft „Vereinigte Schweizerbahnen“ mit der Abkürzung VSB eröffnete am 1. Juli 1858 die Alpenrheinstrecke *Rheineck-Sargans-Chur*. Die VSB betrieben bereits die Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach-Rheineck. Der Anschluss an das im Entstehen begriffene schweizerische Eisenbahnnetz war geschaffen.

Das Rheintal bis Chur konnte nun mit dem neuen Verkehrsmittel, der Eisenbahn, erreicht werden. Eine grosse Erleichterung für die Reisenden und ein wichtiger neuer Verkehrsweg für den Güter- und Posttransport. Die grenznahe Eisenbahnlinie war auch für das benachbarte Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein von Bedeutung. Die Eröffnung der durchgehenden Arlberglinie fand erst 1884 statt.

Bereits am 27. Mai 1858 schlossen die Postdirektoren von Innsbruck (für Tirol und Vorarlberg) und St. Gallen (Postkreis St. Gallen) eine Übereinkunft zur neuen Verkehrssituation.

*(Diese Übereinkunft finden Sie am Schluss vollständig und im Originaltext.)*

Postgeschichtlich sind die abgebildeten und kommentierten Belege einmalige Dokumente für diese umwälzende Entwicklung, auch im grenzüberschreitenden Postverkehr.



## **Postzuleitung aus dem Fürstentum Liechtenstein mit der Destination Italien:**

Fussbotenpost von Balzers nach Trübbach (Station der VSB).

Bahnpostübergabe durch Fussbote an Postkondukteur (Bahnpostbeamter).

## **Bahnpost-Bearbeitung:**

**Postkreis St.Gallen (IX): Bahnpost Einsatzperiode 1.1.1863-31.12.1863**

**Bahnpostübergabe 1863 (22.VII.) Bahnpost ST. GALLEN-CHUR ZUG 1 (VSB)**

**Balzers** handschriftlicher Aufgabevermerk durch Bahnpostbeamten.

(Der Einsatz einer Bahnpost auf dieser Strecke beschränkte sich 1863 auf Zug 1 Richtung Chur und Zug 14 Richtung St.Gallen, täglich)

### Postleitweg:

Postübergabe am Bahnpostwagen im Bahnhof Trübbach/SG um 9.00 Uhr (Morgen), in Chur um 10.05 Uhr. Weiter per Pferdepost via Splügen (5.50 abends), Colico (2.30 Morgen), via Dampfschiff auf dem Comersee nach Como.

(Transitstempel NATANTE COMO-COLICO 23. Lug. 63),  
per Eisenbahn weiter via Mailand (Transitstempel DA COMO A MILANO 23. LUG. 63)  
nach der Destination Reggio (Modena) in Italien  
mit Ankunftsstempel vom gleichen Tag (Königreich seit 1861, s. Anmerkung 3), Laufzeit 1 Tag.

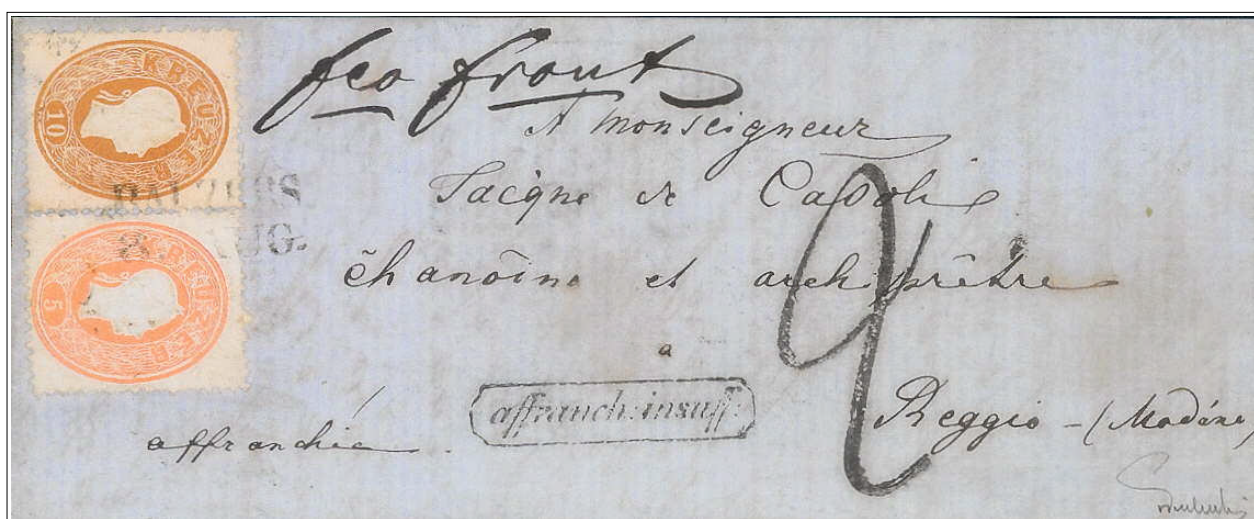
### Taxberechnung für Teilportobrief:

Der Absender in Balzers frankierte mit 15 Kreuzer (5 und 10 Kr.) als Porto bis zur italienischen Eingangsgrenze, handschriftlich vermerkt durch fco front.

Diese Taxe entsprach; 5 Kreuzer für den ersten österreichischen Rayon und 10 Kreuzer für zwei Schweizer Rayons, total 15 Kreuzer als Teilporto.

(Postvertrag zwischen der Schweiz und Österreich von 1852)

Der Empfänger bezahlte den italienischen Anteil von 20 Centesimi,  
vermerkt durch Taxstempel „2“ Dezimen.



Aus der gleichen Korrespondenz vom 8. August 1863, rund zwei Wochen nach dem vorgängig beschriebenen Beleg.

Der Unterschied zum ersten Beleg: Die Teilfrankatur wurde von der Postablage BALZERS entwertet.

Alles weitere entspricht dem ersten Beleg mit Ausnahme der Behandlung durch die Schweizer Bahnpost, welche als Zeichen der **Unterwegsbearbeitung** nun rückseitig den Transitstempel anbrachte.

### Schweizerische Postverwaltung: Postamtsblatt 1859

No. 54. > 1859

**Uebereinkunft, bereffend die Postverbindungen zwischen dem St. Gallischen Rheinthale und Vorarlberg.**  
(Vom 27. Mai 1858)

Nachdem die Postbeförderung im Rheinthale und zwischen Zürich und Chur von Seite der schweizerischen Postverwaltung auf die demnächst in Betrieb zu setzende Eisenbahn zwischen Rheineck und Chur und auf jene zwischen Zürich und Sargans, resp. Chur, übertragen werden wird, und dieser Umstand wesentliche Veränderungen in den zwischen dem k.k. tyrolisch-vorarlbergischen Postbezirke und der östlichen Schweiz bestehenden postalischen Verhältnissen nothwendig macht, so sind:

- der schweizerische Postdirektor für den IX. Postkreis in St. Gallen, *Thomas Grob*,  
und der k.k. öster. Postdirektor für Tyrol und Vorarlberg, *Matthäus Brielmayer*,

in Folge Auftrags ihrer resp. hohen vorgesetzten Stellen zusammengetreten und haben jeder unter Vorbehalt der Genehmigung seiner vorgesetzten hohen Stelle für den künftigen Postverkehr zwischen Oesterreich, dem Fürstenthum Liechtenstein und der Schweiz, soweit dieser auf der angedeuteten Linie, nämlich über die Gränze zwischen Vorarlberg und dem Fürstenthum Liechtenstein einerseits und der östlichen Schweiz andererseits stattfindet, folgende Bestimmungen verabredet:

**1)** An Stelle der hier jetzt vorhandenen Postkurse werden künftig folgende Postkurse bestehen:

**a.** zwischen Bregenz und der Eisenbahnstation St. Margarethen, zwischen Dornbirn und der Eisenbahnstation Au, zwischen Hohenems und der Eisenbahnstation Au, Postbotenfahrten oder Kariolfahrten;

**b.** zwischen Feldkirch und der Eisenbahnstation Haag, Personen Eilfahrten;

**c.** zwischen Vaduz und der Eisenbahnstation Buchs, dann zwischen Balzers und der Eisenbahnstation Trübbach, Fussbotengänge.

Die Postbotenfahrten und Personen-Eilfahrten dienen zur Beförderung von Brief- und Fahrpostsendungen in gleicher Ausdehnung wie die Mallposten, ferner zur Beförderung von Reisenden, die Kariolfahrten (1) nehmen Brief- und Fahrpostsendungen, letztere mit der Beschränkung, dass sie in dem vorhandenen Packbehältnisse verwahrt werden können, jedoch keine Reisenden mit sich. Die Fussboten werden neben der Briefpost Fahrpostsendungen und zwar ausnahmsweise einzelne Stücke bis zum Gewichte von 10 Zollpfunden befördern, wobei jedoch rücksichtlich Vaduz-Buchs die Beförderung zollpflichtiger Stücke an die Bedingung gebunden wird, dass dieselbe zollamtlicherseits, da hier kein Zollamt besteht, nicht beanstandet wird.

**2)** Alle diese Postkurse werden von Seite der k.k. österreichischen Postverwaltung in Ausführung gebracht und täglich zweimal zwischen den bezeichneten Punkten hin und zurück unterhalten werden.

**3)** Die Kosten dieser Einrichtungen werden von Seite der k.k. österreichischen Postverwaltung bestritten. Die schweizerische Postverwaltung theilt sich an diesen Kosten in Rücksicht auf die gemeinschaftliche Benutzung gedachter Kurse mit der Hälfte derselben, mit der Bedingung, dass dieselben jährlich zweitausend dreihundert drei und dreissig Gulden, 38 Kreuzer Conv.-Währung = zweitausend vierhundert Gulden neue österreichische Währung = sechstausend neue Schweizerfranken nicht übersteigen, und sie stimmt bei, dass dieser Vertrag bei der zwischen Oesterreich und der Schweiz zu pflegenden Generalabrechnung in vierteljährlichen Raten der österreichischen Postverwaltung zu Gute geschrieben werde.

Hinsichtlich dieser Kurskosten ist vorausgesetzt, dass bei den Verbindungen sub 1 a und b je die Vergütung für ein Pferd und bei den Verbindungen sub c je für  $\frac{1}{2}$  Pferd in gemeinschaftlicher Rechnung gebracht werde. Der schweizerischen Postverwaltung steht jedoch frei, bei den Personen-Eilfahrten zwischen Feldkirch und Haag die Tragung der Hälfte der Kosten auch für das zweite Pferd zu übernehmen, in welchem Falle ihr auch die Hälfte des Ertrages an Personentaxen, die bei den letzten Kursen entfallen, gutgeschrieben wird.

**4)** In dem Falle einer einverständlich stattfindenden Vermehrung, Beschränkung oder Auflösung eines oder des anderen der obigen Postkurse hat nach Mass der Umstände

eine neue Bestimmung des von Seite der schweizerischen Postverwaltung zu leistenden jährlichen Beitrages Platz zu greifen.

5) Sollte von Seite der k.k. österreichischen Postverwaltung auf ihrem Gebiete eine auf der Linie eines der erwähnten Postkurse zu liegen kommende neue Postanstalt errichtet werden, so wird es derselben frei stehen, die gedachten Postkurse zur Verbindung dieser neuen Postanstalten zu benützen. In gleicher Weise soll der schweizerischen Postverwaltung freistehen, diese Kurse zur Verbindung ihrer nächst-gelegenen Postbüreaux mit den fraglichen neuen Postanstalten zu benützen.

6) Da bei der Verbindungslinie Feldkirch-Haag der Weg zwischen Feldkirch und St. Gallen, und bei der Verbindungslinie Feldkirch-Oberried der Weg zwischen Feldkirch und Chur zum Nachtheile der Reisenden verlängert wird, so wird sowohl die österreichische als auch die schweizerische Postverwaltung, so weit sie es von ihrer respektiven Standpunkten aus thun können, dafür sich verwenden, dass eine von Feldkirch über Rofels und Wangs auf die Mitte der Bahnstrecke zwischen Haag und Altstädten und zwar auf die Eisenbahnstation Rüthi gehende Verbindungsstrasse hergestellt werde. Die österreichische Postverwaltung wird, wenn in dieser Hinsicht ein Erfolg beiderseits erzielt ist, den Postkurs Feldkirch-Haag auf diese Strasse umlegen, inzwischen aber wird dieselbe nach Thunlichkleit dem Wunsche der schweizerischen Postverwaltung Rechnung tragen, die von und nach Feldkirch gehenden Postkurse statt nach Haag nach Oberried und ebenso auch die Kurse von Hohenems statt nach Au nach Altstädten zu leiten.

7) Insoweit die auf der Linie der aufgeführten Postkurse bestehenden Rheinüberfahrten unter schweizerischem Gesetze stehen, wird die schweizerische Postverwaltung dafür Sorge tragen, dass den Postgegenständen und Wagen die diesen Ueberfahren die gleichen Erleichterungen und Vergünstigungen zu statten kommen, als wenn die Postbeförderung ihrerseits geleistet werden würde.

8) Durch die verangedeuteten Aenderungen in den Postkursverhältnissen werden die Taxgränzpunkte, wie sie in dem Vertrage d.d. Lindau, 26. April 1852 rücksichtlich der Briefpostgegenstände festgestellt worden sind, nicht geändert.

9) Dagegen erscheint eine neue Regelung der Taxgränzpunkte rücksichtlich der Fahrpostgegenstände unumgänglich nothwendig, und wurde dieselbe dahin verabredet, dass auf jedem der angegebenen Postkurse die Mitte zwischen den beiden Endpunkten derselben ermittelt und als gemeinschaftlicher Taxgränzpunkt angenommen werde, der Art, dass beiderseits Fahrpostsendungen, welche über die Endpunkte der hier verabredeten Postkurse hinausgehen oder von weiter herkommen, nach Massgabe des Postkurses, mit welchem die Versendung stattfindet, nur bis zu diesem in Mitte liegenden Taxgränzpunkte taxiert werden, für Sendungen aber, welche sich lediglich auf den §. 1 aufgeführten Postkursen bewegen und nicht über die Endpunkte derselben hinausgehen, die Taxe nach der ersten Entfernungsstufe mit der Hälfte des betreffenden Satzes zu Gunsten der Schweiz nach dem schweizerischen Tarife, zu Gunsten Oesterreichs aber nach dem österreichischen Tarif erhoben und gegenseitig verrechnet werde, wobei die Abrundung der für jeden Theil eben ausfallenden Bruchtheile für Rechnung der Schweiz auf 5 Rappen, für Rechnung Oesterreichs aber auf Kreuzer, sowohl jetziger als nächsteinzuführender Währung stattzufinden hat. In Hinsicht auf jene Postanstalten, welche, wie in §. 5 vorgesehen, auf der Linie der hier verabredeten

Postkurse später errichtet werden, wird bestimmt, dass wenn diese, von der als Taxgränzpunkt geltenden Mitte der bereffenden Strecke ausgehend, auf Seite Oesterreichs zu liegen kommen, die vorstehende Bestimmungen hinsichtlich der Taxierung der Fahrpostgegenstände auf dieselben volle Anwendung finden, hingegen wenn diese Postanstalten auf Seite der Schweiz (vom Taxgränzpunkte ausgehend) liegen, für die bei denselben entstehenden Sendungen nach der Schweiz oder umgekehrt bei jenen, welche aus der Schweiz dahin gelangen, nur die schweizerische Posttaxe für Rechnung der schweizerischen Postkasse erhoben werde.

**10)** Die schweizerische Postverwaltung verspricht, bei jedesmaliger Veränderung der Fahrordnung auf den schweizerischen Ostbahnen hievon schnellstens an die k.k. Postdirektion für Tyrol und Vorarlberg zu machen, um diese in der Lage zu setzten, im Einvernehmen mit der schweizerischen Postverwaltung die hier vereinbarten Postkurse mit den Eisenbahnzügen rechtzeitig in Uebereinstimmung zu bringen.

**11)** Unmittelbare Kartenschlüsse werden mit jeder sich ergebenden Gelegenheit zwischen jenen Postanstalten eingeführt, welche in dem nachstehenden Verzeichnisse benannt sind. Sollten von Seite der schweizerischen Postverwaltung später fahrende Postämter bei den Eisenbahnzügen errichtet werden, so wird die Briefpostkartirung sich lediglich auf diese und das Lokalpostamt in dem Orte, wohin der Postkurs gerichtet ist, schweizerischer Seits, und auf die auf den betreffenden Postkurse liegenden Postämter österreichischer Seits beschränken.

**12)** Der österreichischen Postverwaltung wird es freistehen, zwischen ihren Postämtern im Vorarlberg und jenen in der *Lombardie* (3) unmittelbare Kartierung für Brief- wie Fahrpost, wie bisher, einzuführen, auch die Fahrpostsendungen zwischen den gedachten Postämtern, falls es zweckentsprechend erachtet wird und die Verschlüsse von Seite der schweizerischen Zollbehörden repektirt werden, in eigene verschlossene Fahrpostbeutel, Carniere (2) oder Körbe, zu verwahren und von diesen lediglich jene extra (offen) laufen lassen, welche in die erwähnten Behältnisse nicht verwahrt werden können. in diesem Falle sind jedoch immer die zu diesen Beuteln, Carnieren oder Körben gehörenden Karten und Zollausweise offen zu übergeben.

**13)** Da die schweizerische Postverwaltung für den Augenblick noch nicht bestimmen kann, ob in allen Eisenbahnstationen auch Postbüreaux hergestellt werden, so wird festgesetzt, dass in jenen Orten, wo kein Postbüreau vorhanden ist, die Uebergabe und Uebernahme der Briefpakete und Fahrpostsendungen nach der diesfalls zu treffenden weitem Vereinbarung entweder in dem Orte der Eisenbahnstation vorhandenen Lokalpostbüreau, falls dieses von der Bahnstation nicht zu weit entfernt ist, oder in der Eisenbahnstation an den den Zug begleitenden Postkondukteur, und von diesem an den Postillon oder Postboten stattzufinden habe.

**14)** In Hinsicht auf die Formalität der Uebernahme und Uebergabe, namentlich der Fahrpostsendungen, werden gegenseitig die bestehenden Vorschriften mitgetheilt und, soferne sie von einander abweichen, die Ausgleichung dieser Abweichung zwischen der k.k. Postdirektion in Innsbruck und der Kreispostdirektion in St. Gallen vereinbart werden.

**15)** Die Einführung von Fahrpostbeuteln, Carnieren oder Körben wird auch in dem Verkehr zwischen österreichischen und schweizerischen Postanstalten zulässig sein und die Einführung derselben nach Erfordernis zwischen den in vorhergehendem Paragraph

erwähnten Postdirektion verabredet werden. Beim Verschlusse werden die auf jedem Gebiete bestehenden Vorschriften genau beobachtet werden. Im Falle von Abgängen in solchen verschlossenen Beuteln, Carnieren oder Körben, bei welchen eine stückweise Uebernahme, rücksichtlich Uebergabe, nicht stattgefunden hat, wird, wenn bei der Oeffnung alle vorgeschriebenen Vorschriften beobachtet worden sind, die Nichtabsendung des abgängigen Stücks angenommen. Auf den Linien, wo die gedachten Fahrpostverschlüsse in Anwendung kommen, werden sowohl österreichischer als auch schweizerischer Seits die gleiche Anzahl, in Struktur und Beschaffenheit möglichst übereinstimmenden Fahrpostbeutel, Carniere und Körbe in Verkehr gesetzt und abwechselnd verwendet werden.

**16)** Das gegenwärtige Uebereinkommen tritt mit dem Zeitpunkte der Inbetriebsetzung der Eisenbahn zwischen Rheineck und Chur in Wirksamkeit. Dessen Dauer ist nicht bestimmt. Die k.k. österreichische Postverwaltung behält sich jedoch das Recht vor, sechs Monate nach Eröffnung der bezüglichen Postkurse dieselben nach inzwischen gemachten Wahrnehmungen den Verhältnissen gemäss zu ändern. Das gleiche Recht wird auch der schweizerischen Postverwaltung eingeräumt; im Uebrigen aber jedem Theile freigestellt; für zweckmässig erachtete Aenderungen jeder Zeit in Anregung zu bringen, und wenn keine Uebereinstimmung erzielt werden könnte, sechs Monate darauf die Auflösung des Uebereinkommens und die Vereinbarung eines neuen zu verlangen.

So geschehen in St. Gallen, den 27. Mai 1858 (Unterschriften)

Anmerkung des Verfassers:

- (1) Kariol = leichtes zweirädriges Fuhrwerk mit Kasten (auch Briefpostwagen)  
 (2) Carniere = aus dem französischen *Carnassière* auch *Carnier* (*Sac en filet pour mettre le gibier*).  
 CARNIER = Jagdtasche (um das Wildbret (*gibier*) unterzubringen).



(3) Historischer Hintergrund zu Italien (in der Vereinbarung „*Lombardie*“

- 1858 Österreich mit Lombardei und Venetien (Mitglied des deutsch-öster. Postverein).  
 1859 Zusammenbruch der österreichischen Hegemonie über Italien. Sardisch-französischer Krieg gegen Österreich: Siege der Verbündeten bei Magenta und Solferino (Juni). Kriegsbedingte Postumleitungen. Friede von Zürich (Nov.): Entgegen dem französischen Versprechen bleibt Venetien bei Österreich, die Lombardei\* fällt an Frankreich.  
 (\* Der Gewinn der Lombardei wird 1860 im Vertrag von Turin mit Sardinien-Piemont gegen Nizza und Savoyen getauscht).  
 1861 (März) Königreich Italien unter Viktor Emanuel II. (bis 1878).  
 1862 Erster Postvertrag mit Italien (In Kraft ab 1.7.1862).

## Rheintal Kanton St. Gallen Übersichtskarte 1856.

Ausschnitt aus:

Neueste Eisenbahn & Postkarte  
der Schweiz mit Angabe der  
Telegraphenstationen, Haupt-  
und Nebenzollstätten.

Projektierte EB-Linien bereits  
eingetragen.

Winterthur 1856.

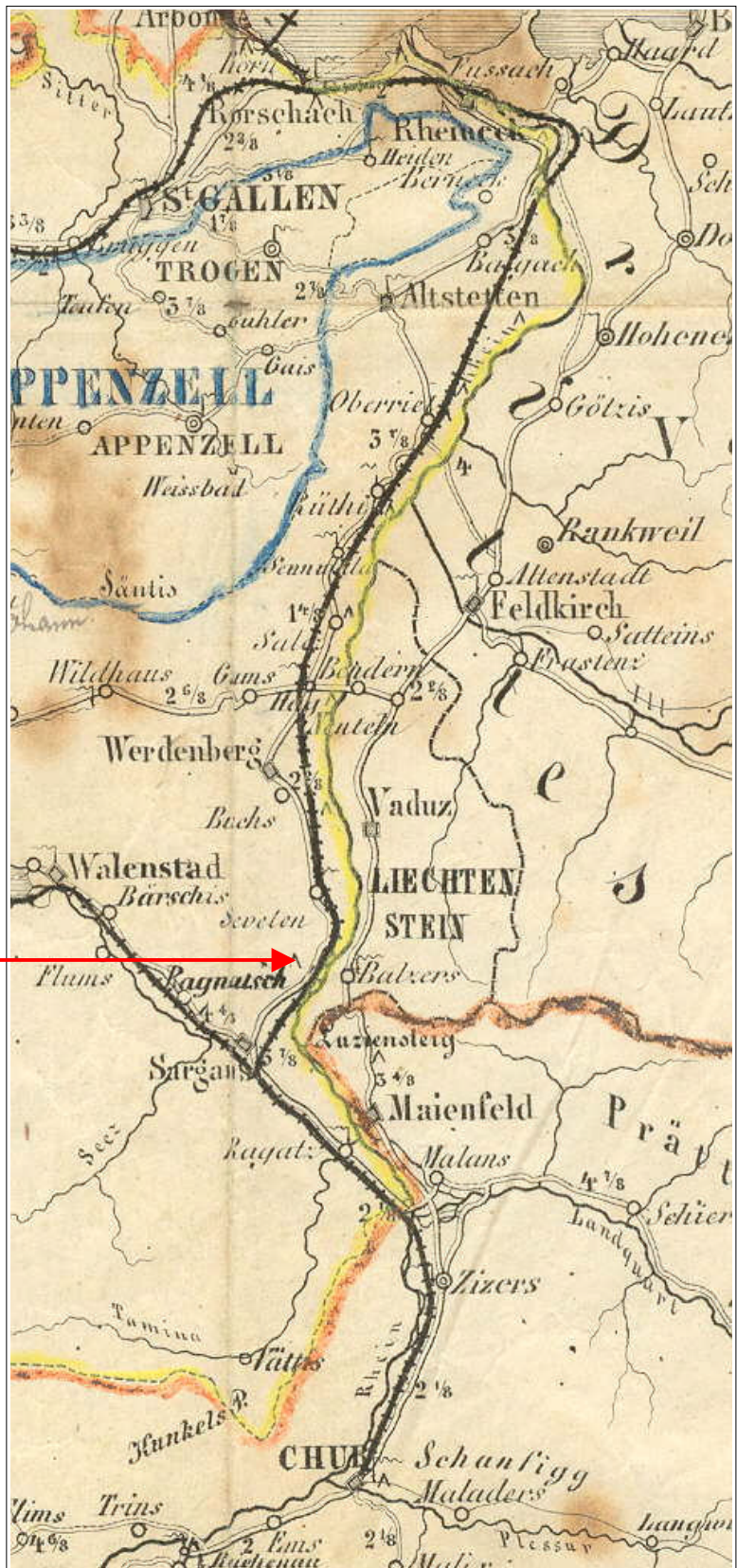
Verlag der Steiner'schen  
Buchhandlung.

### Bahnstationen, Eröffnung:

Betrieb durch die Vereinigten  
Schweizerbahnen (VSB).

Rheineck	1857.25.08.
St. Margarethen	1858.01.07.
Au	1858.01.07.
Heerbrug	1858.01.07.
Rebstein	1858.01.07.
Altstätten	1858.01.07.
Oberried	1858.01.07.
Rüthi	1858.01.07.
Saletz	1858.01.07.
Haag	1858.01.07.
Buchs	1858.01.07.
Sevelen	1858.01.07.
Trübbach	1858.01.07.
Sargans*	1858.01.07.
Ragatz	1858.01.07.
Maienfeld	1858.01.07.
Landquart	1858.01.07.
Zizers	1858.01.07.
Chur	1858.01.07.

\* Der Anschluss ab Sargans  
Richtung Murg wurde am 15.  
Februar 1859 eröffnet, und  
ab 1. Juli 1859 war  
der Eisenbahnring  
Bodensee-Alpenrhein-  
Walensee und Zürichsee  
geschlossen.



- Quellen:
- Amtsblatt von 1859 der schweizerischen Postverwaltung.
  - Bürkli Reisebegleiter Nr. 34: Schweizer Eisenbahnen, Posten und Dampfboote. Uebersicht der schweiz. Eisenbahn-, Dampfschiff und Post-Verbindungen. Ausgabe Juni 1863. (Bahn und Post Teil 4, Band 1, Ausgabe August 2007)
  - - Bahn und Post in der Schweiz. Zusammenarbeit von 1848 bis 2004, Teil 1, Reinhard Stutz 2005.
  - Chiani Auktionskatalog 2006 (Abbildungen)
  - dtv-Atlas zur Weltgeschichte, Karten und chronologischer Abriss (1977), Band 2.

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

- Unveränderte Wiedergabe mit Quellenangabe.
- Belegexemplar 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](http://www.post-und-geschichte.ch)

E-Mail: [mail@post-und-geschichte.ch](mailto:mail@post-und-geschichte.ch)