

Ein Rohrpostbeleg von 1892 erzählt eine Bahnpostgeschichte

Von Dr. Eckart Bergmann

Wir leben im 21. Jahrhundert und können mit großer Selbstverständlichkeit alle Vorzüge im Kommunikationswesen nutzen, die die technisch-technologische Entwicklung uns mittlerweile beschert hat. Vor allem durch die „digitale Revolution“ hat sich die Welt entscheidend verändert und diese Umwälzung auf vielen Gebieten geht rasant weiter. Wohin die Reise letztlich wirklich geht, ist allerdings noch unklar. Auf jeden Fall hat die Nutzung der PC und der Handys uns Menschen schon mehr oder minder stark geprägt. Da muß man langsam darauf acht geben, daß man nicht in die „Datenfalle“ gerät und in ein gewisses „Abseits“ vom realen Leben gedrängt wird, nur weil unser Denkapparat mit den Möglichkeiten der IT-Technik häufig überfordert wird und es auch ist. Zudem wird uns mitunter im Netz eine virtuelle Welt vorgegaukelt, die mit der Lebenswirklichkeit nur wenig zu tun hat.

Schnelligkeit ist im Datenverkehr mittlerweile ein Qualitätskriterium, ein Knopfdruck und man ist über das Internet z.B. in der Südpolstation oder auf einem Schiff oder sonstwo auf der Welt. Vor wenigen Jahrzehnten brauchte dazu eine Postsendung Wochen oder Monate. Das braucht sie heute häufig auch noch oder sogar länger, aber mit der elektronischen Post dauert es eben wenn überhaupt nur noch Minuten. Das ist ja eigentlich ein phantastischer Fortschritt in der Kommunikation, auch wenn wir Sammler da eigentlich traurig sein müßten, fällt so doch nur noch wenig Sammelgut im Sinne von Briefbelegen an, die eine Faszination der „weiten Welt“ verbreiten. Aber die Informationsfülle und Informationsdichte zu bewältigen fällt nicht zuletzt durch das Vorhandensein von viel „Informationsmüll“ und auch Falsch- bzw. Fehlinformationen im Netz zunehmend schwer, wenn man sich auf das Wesentliche konzentrieren will bzw. muß.

Natürlich gab es in vielen anderen Zeitepochen der Menschheitsgeschichte ebenfalls neue Entwicklungen, die zur Herausforderung für die Bevölkerung wurden. Nur so umfassend, komplex und schnell, wie in den letzten 30 Jahren, war eine solche Neuorientierung wohl noch nie. Lassen wir es dahingestellt, ob das nun auf Dauer wirklich alles „Fortschritt“ ist.

Wir sind häufig geneigt zu glauben, daß man früher auf viele Dinge verzichten mußte, die für uns heute selbstverständlich sind. Das ist einerseits richtig, andererseits allerdings auch ein Trugschluß. Wenn man sich mit früheren Zeitepochen tiefgründiger beschäftigt merkt man schnell, daß jede Zeit durch die Ausprägung speziellen Verhaltensweisen und Verfahrensweisen gekennzeichnet ist. So wurde im Regelfall den Erfordernissen der Lebenswirklichkeit in der jeweiligen Zeit effizient entsprochen und damit ein ähnliches Ergebnis erreicht, wie heute auch, nur eben mit anderen Mitteln und Methoden.

Gerade im Kommunikationswesen und da insbesondere bei der Post findet man dazu hervorragende Beispiele, vor allem dort, wo die Post zu ihrer Zeit Träger und Nutzer des Fortschritts zugleich war, wie z.B. am Ende des 19. Jahrhunderts.

Es ging auch früher mitunter schnell und unkonventionell. Sehen wir uns dazu einmal den nachfolgenden Rohrpostbeleg von 1892 genauer an. In diesem Jahr war die Bahnpost in Deutschland ca. 42 Jahre alt, also den Kinderschuhen entwachsen und schon fast in ihrer Hochform. Die allgemein nutzbare Rohrpost in Berlin konnte als

„pneumatische Post“ auf ca. 16 Jahre zurückblicken. Beide damals modernen Beförderungsarten ergänzten sich z.B. in Berlin hervorragend, konnte doch die Post so beschleunigt über das Rohrpostnetz an die Bahnhöfe gelangen und hier den abfahrbereiten Bahnposten direkt zugeführt werden. Das war die normal übliche Verbindung beider Beförderungsarten.

Es ging aber auch anders. Ein findiger Postschaffner schickte am 24. August 1892 mit der Rohrpost eine wichtige Nachricht an einen Empfänger im Bahnpostwagen des Zuges 20 auf dem Anhalter Bahnhof. Die Nachricht kam dort wohl auch rechtzeitig an. Es war die einzige direkte Informationsmöglichkeit, denn Handys gab es ja noch nicht und auch über Festnetztelefon war ein Bahnpostwagen damals nicht zu erreichen. Ein Telegramm wäre eventuell auch möglich gewesen, aber natürlich teurer als 25 Pf Porto für die Rohrpost.

Die Rohrpostkarte ging in Berlin N 55 (Rohrpostamt 14 in der Invalidenstraße) nach heutiger Zeitangabe am 24. August nach 20 Uhr ab und kam gegen 21.11 Uhr im Postamt Berlin SW 46 (Rohrpostamt 18 in der Halleschen Straße) an. Von hier erfolgte die Zustellung in den Bahnpostwagen. Das Postamt Berlin SW 11 (Anhalter Bahnhof) hatte damals wohl noch keinen öffentlichen Rohrpostanschluß.

Der ZUG 20 der preußischen Staatsbahn gehörte im Sommerfahrplan 1892 erstmals zu den damals neuartiger D-Zügen. Das waren bekanntlich Züge, die mit „Durchgangswagen“, in denen man sich frei bewegen konnte, statt der bisher üblichen Abteilwagen gebildet wurden. Der Bahnpostwagen war an der Spitze des Zuges nach der Lokomotive eingereiht, dann kam der Packwagen. Entsprechend wurde der Zug nun als D 20 im Fahrplan gekennzeichnet. Er gehörte zu den Zügen, die zwischen Berlin und München über Leipzig und Hof verkehrten und damit über die Preußische Staatsbahn (ab Berlin), die Sächsische Staatsbahn (ab Leipzig) und die Bayerische Staatsbahn (ab Hof) lief.

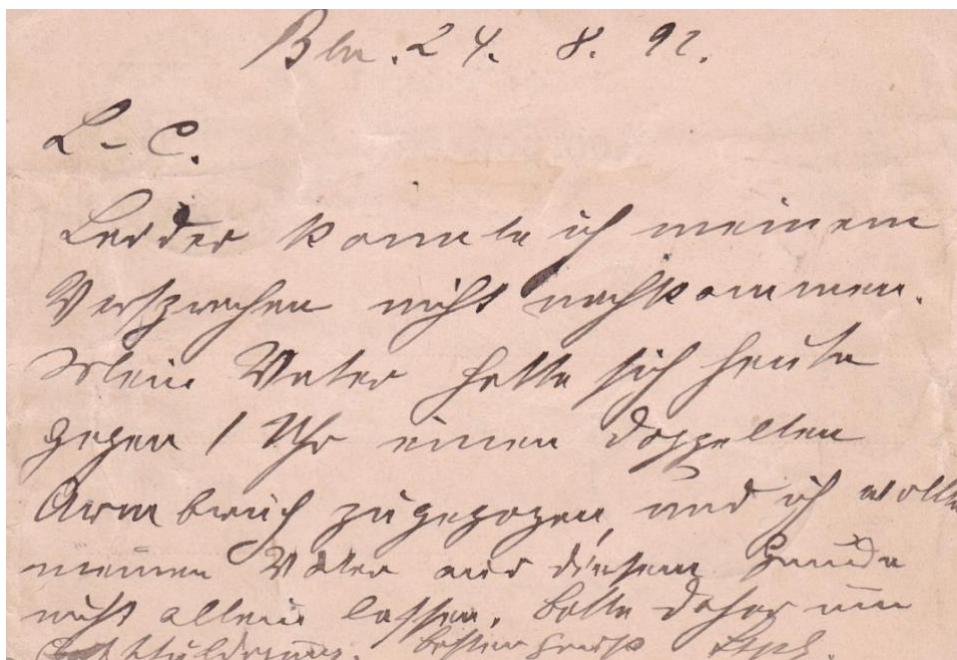
Der Absender der Karte teilte nun dem leitenden Postassistenten Schlüntz im Bahnpostwagen mit, daß er wegen eines Unfalles seines Vaters nicht zum Dienst erscheinen konnte. Ob das Team die Bahnpost bis Leipzig oder Hof begleitete und dann retour ging, ist nicht ersichtlich. Beides wäre aber möglich.

Durch die Rohrpostkarte lieferte der Absender nun zeitnah die Erklärung für sein Fernbleiben vom Dienst direkt an den Bahnpostwagen, was die Wichtigkeit der Mitteilung unterstreicht.

Der ZUG 20 hatte damals in verschiedenen Fahrplanlagen über viele Jahre seine Bedeutung vorrangig im Italienverkehr über Ala – Kufstein – München. Im Jahre 1880, also 12 Jahre früher, war es ein Courierzug (also auch ein Schnellzug), der damals aus der Gegenrichtung und damit aus Leipzig, Berliner Bahnhof kommend, gegen 12.30 Uhr in Berlin, Anhalter Bahnhof einlief. Seine Reise hatte mit Kurswagen bereits in Italien begonnen, wo er über die Grenzstationen Ala und Kufstein weiter über München, Hof und Leipzig fuhr. Von München bis Hof war die Bayerische Eisenbahn (und bayerische Bahnpost) zuständig, hier fuhr er als ZUG 3 gegen 19 Uhr in München ab, Von Hof ging es dann mit der Sächsischen Staatsbahn (und der Reichspost) gegen 5 Uhr weiter als ZUG 12 bis Leipzig (Bayerischer Bahnhof und Berliner Bahnhof). So gegen 9 Uhr machte sich der Zug dann als preußischer ZUG 20 auf den Weg nach Berlin. Die Fahrzeit von München nach Berlin lag mit ca. 17 Stunden doch noch sehr hoch, aber es ging damals eben auch gemütlich zu. Kein Vergleich mit heute, wo über

die Neubaustrecke der ICE in etwas mehr als 4 Stunden durch die Lande prescht, allerdings ohne Bahnpost.

Ich finde die Einbettung solcher an sich unscheinbaren Belege in die jeweiligen Lebensverhältnisse der Zeit spannend und als einen faszinierenden Teil der „social philately“, die natürlich auch die Bahnpost betrifft.



Vorder- und Rückseite der ausgewerteten Rohrpostkarte.

Quellen

Kursbücher der Deutschen Reichs-Postverwaltung
Eigene Unterlagen des Autors

Abbildung

Sammlung des Autors