

# GESCHICHTE DER WIENER ROHRPOST.

von

**DR HANS HAJEK.**

Anlässlich des bald sechzigjährigen Bestandes der Wiener Rohrpostanlage wurde ich von der Postdirektion Wien beauftragt, eine Geschichte der Wiener Rohrpost zu verfassen. Ich habe nun in der vorliegenden Schrift versucht, einen kurzen Abriss dieser Geschichte hauptsächlich vom Standpunkt des Postbetriebes aus zu geben.

Da mir für manche Zeiträume verhältnismässig wenig unmittelbare Quellen für die Rohrpostgeschichte zur Verfügung standen, bin ich den Herren Sektionsrat Ing. SCHARTEL (Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung), Regierungsrat SONTAG (Postdirektion Wien) und Amtsrat TADRALO (Telegraphendirektion Wien) sowie der Rohrpostbausektion für verschiedene zweckdienliche Mitteilungen besonders dankbar.

Wien im Mai 1933

Dr. Hajek.

## Inhaltsübersicht

Seite

3

### ***I Vorgeschichte und Inbetriebsetzung der Wiener Rohrpost***

### ***II 1875 – 1895 (Zeit der grundlegenden Ausgestaltung der Rohrpostanlage)***

- |    |  |    |
|----|--|----|
| 1) | Erweiterung des Rohrpostnetzes           | 11 |
| 2) | Benützungsbedingungen und –möglichkeiten | 16 |
| 3) | Einsammlung                              | 22 |
| 4) | Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen   | 23 |
| 5) | Zustellung                               | 26 |
| 6) | Rohrpostzugsverkehr                      | 28 |
| 7) | Rohrpostapparate und Fahrmittel          | 29 |
| 8) | Verkehrsergebnisse                       | 31 |

### ***III 1896 – 1914 (Zeit der Ergänzung der Rohrpostanlage)***

- |    |                                |    |
|----|--------------------------------|----|
| 1) | Erweiterung des Rohrpostnetzes | 36 |
| 2) | Benützungsbedingungen          | 38 |

♦ These are the original page numbers, shown in the text by [green numbers in square brackets].

3)	Einsammlung	40
4)	Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen	42
5)	Zustellung	43
6)	Rohrpostzugsverkehr	45
7)	Verkehrsergebnisse	46

## **IV 1914 – 1933 (Kriegs- und Nachkriegszeit)**

1)	Änderungen im Stande der Rohrpoststellen	50
2)	Benützungsbedingungen	51
3)	Einsammlung	55
4)	Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen, Zustellung	59
5)	Rohrpostzugsverkehr	62
6)	Rohrpostapparate und Fahrmittel	64
7)	Verkehrsergebnisse	65
V	Schlussbemerkung	70
	Quellennachweis	74
	Beilage 1 (Plan der Rohrpostanlage) – this is actually on page 82; was it 75a?	75
	Beilage 2 (zeitlich geordnete Übersicht der Änderungen im Stande der Rohrpoststellen, der Länge der Rohre usw)	76
	Beilage 3 (Statistik der beförderten Sendungen)	81

# I.

## VORGESCHICHTE UND INBETRIEBSETZUNG DER WIENER ROHRPOST.

[03] Der starke Aufschwung des Telegraphenverkehrs zu Beginn der Siebzigerjahre des 19. Jahrhunderts brachte es mit sich, dass die für die Telegrammzustellung in Wien bestehenden Einrichtungen unzulänglich wurden und immer mehr zu Klagen Anlass boten. Während sich der Telegraphenverkehr in den früheren Jahrzehnten hauptsächlich auf die Geschäftshäuser der Inneren Stadt beschränkt hatte, die von der Telegraphencentralstation aus verhältnismässig leicht erreicht werden konnten, nahmen jetzt infolge der wiederholten Herabsetzungen der Gebühren und der allgemein gesteigerten wirtschaftlichen Tätigkeit alle Bevölkerungskreise des ganzen Stadtgebietes an dem regeren Telegraphenverkehr teil. Es war daher selbstverständlich, dass die von der T.Z.St. durch Fussboten besorgte Telegrammzustellung in die entfernter gelegenen Bezirke längere Zeit in Anspruch nahm und dass die lange Zustelldauer umso mehr zur Kritik herausforderte, als die drahtliche Beförderung vom Aufgabeeamt zum Abgabeeamt im Laufe der letzten vorangegangenen Jahre durch den großzügigen Bau direkter Fernleitungen und die Vervollkommung [04] der Telegraphenapparate wesentlich rascher als früher vor sich ging.

Da selbst eine Verdopplung der Zahl der vorhandenen Depeschenträger die Zustelldauer nicht im wünschenswerten Masse herabgedrückt hätte, versuchte man zunächst, das Ortsnetz der seit dem Jahre 1869 in Wien bestehenden Privattelegraphengesellschaft zur Vermittlung der staatlichen Telegramme heranzuziehen. Der Erfolg war aber nicht ermutigend. Es zeigte sich nämlich, dass das Umtelegraphieren umfangreicherer Telegramme so viel Zeit erforderte und an den verkehrstärkeren Tagesstunden derartige Stauungen verursachte, dass der Zeitverlust grösser war, als wenn die Telegramme von der T.Z.St. durch Fussboten unmittelbar zugestellt worden wären. Abgesehen davon aber musste der Staat der Privattelegraphengesellschaft für die Vermittlung (einschliesslich Zustellung) eines jeden einzelnen Telegrammes einen ziemlich hohen Betrag, nämlich 10 Kreuzer, bezahlen.

Auf die Inanspruchnahme der Leitungen der Privattelegraphengesellschaft hätte man zwar dann verzichten können, wenn man ein ausgedehntes staatliches Ortsnetz errichtet hätte. Dagegen sprach jedoch die Erwägung, dass auch diese Leitungen dem starken Ansturm des grösststädtischen Verkehrs zu gewissen Tageszeiten nicht gewachsen gewesen wären. Hätte man das Netz aber allen Anforderungen entsprechend ausgebaut, dann wäre es zu den meisten Tagesstunden nur mit einem kleinen Bruchteil seiner Leistungsfähigkeit ausgenützt gewesen und hätte sehr unwirtschaftliche Betriebsergebnisse geliefert.

[05] Aber nicht nur die Telegrammzustellung auch die drahtliche Vermittlung der aufgegebenen Telegramme von den zahlreichen Stationen der Privattelegraphengesellschaft und den wenigen staatlichen Annahmestellen ausserhalb der T.Z.St. zu dieser dauerte oft sehr lang und genügte nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen.

Bei dieser Sachlage konnte nur durch den Bau einer Rohrpostanlage eine befriedigende Abhilfe geschaffen werden:

Wie aus dem am 21. Jänner 1874 dem Parlament vorgelegten "Motivenbericht zur Errichtung eines pneumatischen Röhrennetzes in Wien" zu entnehmen ist, war zwar bereits im Jahre 1872 eine Aktiengesellschaft um die Erteilung einer Konzession für den Betrieb eines pneumatischen Röhrennetzes eingeschritten. Die Erledigung dieser Angelegenheit wurde aber so lange hinausgeschoben, bis mittlerweile der bekannte finanzielle Krach nach der Weltausstellung im Jahre 1873 eintrat und die Verhandlungen ergebnislos verliefen. Trotz der ungünstigen finanziellen Lage, in der sich der Staat im Jahre 1874 selbst befand, entschloss er sich nun, die Errichtung der Rohrpostanlage auf eigene Kosten durchzuführen.

Zunächst musste jetzt entschieden werden, nach welchem System die Anlage gebaut werden sollte. Als Vorbilder kamen nur die Rohrpostanlagen in London, Berlin und Paris in Betracht.

Die im Jahre 1853 in London gegründete Rohrpostanlage war derart ausgestaltet, dass vom Haupttelegraphenamt zu jeder einzelnen anderen Rohrpoststelle ein eigener Doppelrohrstrang [06] führte, in dem während der ganzen Betriebsdauer ein kreisender Luftstrom erhalten wurde. Der eine Rohrstrang diente zur Beförderung der Rohrpostbüchsen vom Haupttelegraphenamt zu der jeweiligen anderen Rohrpoststelle, der zweite Rohrstrang diente wie bei einer doppelgleisigen Bahn zur Rückfahrt. Die Rohrpostbüchsen konnten in ganz kurzen Zwischenräumen hintereinander in die Apparate gelegt werden, glitten von dort in die Rohre, wurden dann vom Luftstrom erfasst und weiterbefördert, der Zugsverkehr war daher nicht notwendigerweise an einen bestimmten Fahrplan gebunden.

Ähnlich eingerichtet war auch die Berliner Rohrpostanlage, die ebenfalls auf dem System des ständig kreisenden Luftstroms beruhte. Diese Anlage unterschied sich von der Londoner unter anderem aber dadurch, dass bei ihr alle Rohrpoststellen durch einen gemeinsamen Doppelstrang miteinander verbunden waren. Die Berliner Anlage war im

Jahr 1865 entstanden, umfasste bis zum Jahre 1875 vier Rohrpoststellen und war gleich der Londoner Rohrpost nur für die Telegrammvermittlung bestimmt.

Die Betriebsergebnisse der beiden vorgenannten Rohrpostanlagen waren derart ungünstig, dass man sich nicht entschliessen konnte, die Wiener Anlage nach einem dieser Muster zu bauen. Die hauptsächlich beanstandeten Nachteile des geschilderten Betriebes mit dauernd kreisendem Luftstrom waren die, dass der Betrieb sehr kostspielig war weil insbesondere in den Tagesstunden mit schwacherem Verkehr unnötig viel Betriebskraft verbraucht wurde, und dass sich aus der ständig [07] durch einen Teil der Rohre gepressten Luft sehr leicht Wasser absonderte, das im Winter zu Eisbildungen führte, im Sommer aber unter Umständen in die Rohrpostbüchsen gelangen und die Telegramme beschädigen konnte. Überdies waren bei diesem System die Anlagekosten wegen des doppelten Rohrstranges sehr hoch.

Fast alle diese Nachteile vermied die in dem Jahren 1866 bis 1867 gebaute und seither stark erweiterte Rohrpostanlage in Paris. Die Luftpumpen standen bei dem dortigen System nicht unmittelbar mit den Fahrrohren in Verbindung sondern mit grossen Luftspeichern in denen die Luft entweder zusammengepresst oder verdünnt wurde. Grundsätzlich befand sich die Luft im den Rohren nicht in Bewegung; nur dann, wenn ein Rohrpostzug befördert werden sollte, wurde der Absperrhahn eines bestimmten Luftspeichers geöffnet und dadurch eine Luftströmung im Fahrrohr erzeugt, die den Rohrpostzug mit sich riss. Diese Betriebsweise war daher sehr wirtschaftlich. Auch die Anlagekosten waren geringer, da Jede Rohrpoststelle mit der anderen nur durch ein Fahrrohr in Verbindung stand. Die Gefahr des Wasserniederschlags in den Rohren war ebenfalls gering, weil die Luft ja nur zeitweise durch die Rohre strömte. Das Rohrnetz konnte schliesslich auch mit verhältnismässig bescheidenen Mitteln leicht ausgebaut werden, da in vielen Fällen nicht die Aufstellung kostspieliger Maschinen notwendig war, sondern nur die Errichtung entsprechender Luftspeicher, von denen aus die neugebauten Fahrrohre mit Betriebsluft versorgt wurden. Die Luftspeicher mussten allerdings durch eigene [08] Luftrohre mit einem bereits bestehenden Maschinenhaus in Verbindung gesetzt werden; durch die Luftrohre wurde die Pressluft oder die Saugluft vom Maschinenhaus zu den Luftspeichern geleitet.

Mit Rücksicht auf die geschilderten Vorteile entschied man sich daher, die Wiener Rohrpostanlage mit nur geringfügigen Abänderungen nach dem Pariser System zu bauen. Die Herstellung wurde den Unternehmern Ing. von Felbinger (Wien) und Crespin (Paris) übertragen. im Laufe des Jahres 1874 begonnen und Mitte Februar 1875 beendet. Mit 1 März 1875 wurde die Anlage dem öffentlichen Verkehr übergeben. Ihre gesamten Kosten betrugen einschliesslich der Kosten aller Maschinen, Apparate, Rohrpostbüchsen usw sowie der Kosten eines Grundankaufes für das Maschinenhaus Gumpendorf rund 364,700 Gulden.

Um die Einführung der Rohrpost hatte sich Sektionsrat Dr Militzer vom Handelsministerium besondere verdient gemacht.

Im folgenden werden nun auszugsweise die Bestimmungen des Telegraphenverordnungsblattes Nr.3 vom 19 März 1875 über die "Inbetriebsetzung des pneumatischen Röhrennetzes und Einführung pneuatischer Briefe in Wien" wiedergegeben, aus denen die damaligen Rohrpoststellen und die hauptsächlichsten Beförderungsbedingungen entnommen werden können:

"Zur Erleichterung und Beschleunigung der Depeschenaufgabe und der Depeschenzustellung in Wien ist ein pneumatisches Röhrennetz hergestellt und am 1 März l.J. dem Öffentlichen [09] Verkehr übergeben worden,

Die pneumatischen Rohre verbinden die nachbenannten 10 Stationen:

- 1) k.k. Telegraphenzentralstation;
- 2) k.k. pneumatische Station Laurenzergebäude;
- 3) k.k. P.A. Leopoldstadt;
- 4) k.k. P.A. Landstrasse;
- 5) k.k. Telegraphenamt Kärntnerring;
- 6) k.k. P.A. Wieden;
- 7) k.k. pneumatische Station Gumpendorf;
- 8) k.k. P.A. Neubau;
- 9) k.k. P.A. Josefstadt;
- 10) k.k. pneumatische Station in der provisorischen Effektenbörse am Schottenring.

Die neun ersten Stationen halten vorläufig in den Stunden von 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends Dienst und es verkehren zwischen denselben während dieser Zeit in viertel- bis halbstündigen Zwischenräumen pneumatische Züge. Die Station in der provisorischen Börse ist urr während des Börsenverkehrs geöffnet.

Ein Gebührensuschlag zur regulären Taxe der Telegramme findet aus Anlass der Anwendung der neuen beschleunigten Beförderungsweise nicht statt.

Endlich werden durch die pneumatischen Röhren während der Dienststunden von 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends auch schriftliche Mitteilungen befördert, für die der Aufgeber und der Adressat sich innerhalb der Linienwälle Wiens befindet.

Diese pneumatischen Briefe sollen in der Regel auf der für sie bestimmten amtlichen Drucksorte, welche bei den obgenannten Stationen käuflich ist, andernfalls auf dünnes Briefpapier geschrieben werden welch letzteres abewr vom [10] Aufgeber in eine mit Frankaturmarke versehene Enveloppe einzulegen ist; die Enveloppes sind ebenfalls bei den pneumatischen Stationen käuflich.

Die pneumatischen Briefe dürfen das Maximalgewicht von 10 Gramm nicht übersteigen. Die Beförderungsgebühr beträgt 20 Kreuzer ö.W. Wünscht der Aufgeber über die Annahme seines Briefes eine Bestätigung zu erlangen, so wird ihm gegen Entrichtung einer weiteren Gebühr von 5 Kreuzer ö.W. ein gestempeltes Aufgaberecepisse ausgefertigt.[11]

## II

**1875-1895.**

# **(ZEIT DER GRUNDLEGENDEN AUSGESTALTUNG DER ROHRPOSTANLAGE.)**

### 1) Erweiterung des Rohrpostnetzes.

Im Jahre 1875 standen von den damals vorhandenen 10 Rohrpoststellen 7 durch eine Rundlinie miteinander in Verbindung, die restlichen 3 Rohrpoststellen, nämlich jene der Börse, des P.A. Leopoldstadt und des P.A. Landstrasse, waren an diese Rundlinie durch Radiallinien angeschlossen (siehe die Beilage 1).

Dampfmaschinen für die Luftpumpen gab es nur in der Telegraphenzentralstation und in Gumpendorf; die in der T.Z.St. aufgestellte Haupt- und die Reservemaschine konnten je 26 Pferdekräfte, die in Gumpendorf aufgestellten 2 Maschinen je 11 Pferdekräfte entwickeln.

Die Gesamtlänge des Rohrpostnetzes betrug damals 14,011 Meter, wovon 11,802 Meter auf die zur Beförderung der Telegramme und Briefsendungen dienenden Fahrrohre und 2,209 Meter auf die 2 Luftrohre entfielen, welche die verdichtete und die verdünnte Luft von der Maschinenanlage in der T.Z.St. zu zwei Luftspeichern im Laurenzergebäude zuzuführen hatte.

Wie aus der vorstehenden Schilderung zu ergehen ist, [12] war die Anlage ja nicht gerade sehr umfangreich, sie genügte aber in den ersten Jahren ihres Bestandes vollkommen allen Anforderungen. Als jedoch die Rohrpost immer mehr zur Beförderung von Rohrpostbriefen, Rohrpostkarten, Bahnavisos u.s.w. herangezogen wurde, als die Bevölkerungszahl Wiens immer mehr wuchs und die vor den Linienwällen liegenden Vorstädte erst so recht an Bedeutung gewannen, wurde ein entsprechender Ausbau der Rohrpostanlage unbedingt notwendig.

Die Erweiterung des Netzes wurde gegen Ende des Jahres 1879 begonnen, indem man die damals noch in der Börsegasse gelegene Fruchtbörse durch einen Rohrstrang über die Effektenbörse mit der T.Z.St. verband. Im Jahr 1880 legte man von Gumpendorf aus ein Fahrrohr über das P.A. Zieglergasse zum P.A. Fünfhaus und bezog dadurch erstmalig einen Teil der Vorstädte in das Rohrpostnetz ein. Das Jahr 1883 brachte die Eröffnung der Rohrpoststellen im Rathaus und im Reichsratsgebäude.

Die weitere Ausgestaltung des Rohrnetzes erfolgte dann nach einem Generalplan, dessen Ziel insbesondere eine zweckmässige rohrpostliche Erschliessung der Vorstädte war.

Zunächst ist hier der Bau einer Linie zu erwähnen, die in den Jahren 1886/87 die T.Z.St. mit den P.Ä. Lazarethgasse, Währing und Hernals verband, im Jahre 1889 über die P.Ä. Ottakring und Neulerchenfeld zum P.A. Josefstadt weiter geleitet wurde und hier an das bereits bestehende Rohrpostnetz anschloss. Die Errichtung der neuen (nunmehr zweiten) Rundlinie war zwar ohne eine Vermehrung der Maschinenhäuser [13] möglich gewesen, doch mussten beim P.A. Josefstadt bald zwei Luftspeicher aufgestellt werden, die durch Luftrohre mit dem Maschinenhaus in der T.Z.St. verbunden wurden.

Eine dritte Rundlinie wurde dadurch geschaffen, dass man zu Ende der Achtzigerjahre ein Fahrrohr von der pneumatischen Station Gumpendorf über die P.Ä. Hundsturm, Gaudenzdorf und Meidling nach Fünfhaus legte, von wo die Leitung über das im Jahre 1889 in das Rohrnetz eingeschaltete P.A. Westbahnhof nach Gumpendorf zurückführte. Auch der Bau dieser Rundlinie war ohne die Errichtung eines neuen Maschinenhauses durchgeführt worden und hatte bloss die Aufstellung zweier neuer Luftspeicher in Gumpendorf notwendig gemacht.

Nachdem diese wichtigen Verbindungen in die Vorstädte hergestellt und im Jahre 1892 noch die P.Ä. Wien 59, 63 und 66 (laut P.u.T.V.BI.Nr.5/1892 wurden die Postämter nicht mehr mit einer Ortsbezeichnung, sondern durch Nummern gekennzeichnet) durch die Legung von Schleifenleitungen an das Rohrpostnetz angeschlossen worden waren, schritt man im letzteren Jahre wieder an eine grosse Aufgabe: die Einbeziehung der Bahnhofpostämter Wien 24, 28, 41, 68, 76 und 77.

Die entsprechenden Herstellungen wurden im wesentlichen in den Jahren 1892 bis 1894 durchgeführt und erforderten unter anderem auch den Bau eines Maschinenhauses im III. Bezirk (Mohsgasse) und im damaligen II. Bezirk (Webergasse) sowie die Legung von Luftrohrleitungen zwischen dem Maschinenhaus Webergasse und der neuen Luftstation im Nordwestbahnhof, [14] ferner zwischen dem Maschinenhaus Mohegasse und der neuen Luftstation im Südbahnhof. Die Dampf (Haupt- und Reserve-) Maschinen in der Mohsgasse konnten 25-30 Pferde kräfte, jene in der Webergasse 15-20 Pferdekräfte liefern,

Im Süden der Stadt erfolgte die entsprechende Fahrrohrlegung derart, dass man das P.A. Wien 40 mit den Ämtern Wien 128, 77 und 76 verband und von Wien 76 die Leitung über die P.Ä. Wien 53 und 54 zum T.A. Wien 57 weiterführte. An diese Leitung wurden darin in den Jahren 1894 bis 1895 die P.Ä. Wien 41, 45 und 74 durch kurze Astleitungen angeschlossen.

Im Norden der Stadt bestand bereits seit der Gründung der Rohrpostanlage eine Radiallinie von der pneumatischen Station Laurenzergebäude bis zum P.A. Wien 23 (Leopoldstadt), in die im Jahre 1889 das P.A. Stephaniestrasse und im Jahre 1890 das Postamt im neuen Gebäude der Produktenbörse in der Taborstrasse eingeschaltet wurde. Diese Radiallinie wurde im Jahre 1893 über die P.Ä. Wien 28, 24 und das T.u.R.A. Wien 129 bis zum P.A. Wien 68 verlängert. Ein Jahr darauf ergänzte man die Strecke zwischen den P.Ä. Wien 23 und 26 durch den Bau einer Schleifenleitung zum P.A. Wien 27.

Weiters muss die Legung eines Rohrstranges von der T.ZSt. über das P.A. Wien 13 (Bräunerstrasse) zum P.A. Wien 15 genannt werden, die im Jahre 1894 stattfand. Diese Linie wurde im Jahre 1895 über das P.A. Wien 49 bis zum Tu.R.A. Wien 128 ausgebaut.

In das zweite Jahrzehnt des Bestandes der Wiener Rohrpost fällt auch die Errichtung dreier Privatleitungen. [15]

Die eine Leitung entstand im Jahre 1888 und verband die T.Z.St. mit der Privattelegraphenstation in der Effektenbörse. Die Leitung gehörte der Wiener Privattelegraphengesellschaft, wurde jedoch von der Postverwaltung gegen einen jährlichen Bauschbetrag von 600 Gulden im Betrieb gehalten und jeweils instandgesetzt.

Die zwei anderen im Jahre 1893 errichteten Privatleitungen führten vom T.u.R.A. Fleischmarkt zum Finanzministerium bzw. vom T.u.R.A. in der Mohsgasse zur Staatsdruckerei, sie waren auf Kosten des Finanzärars hergestellt worden und dienten zur Beförderung von Briefsendungen zwischen dem Reichsratsgebäude, dem Finanzministerium und der Staatsdruckerei. Auch hier besorgte die Postverwaltung den Betrieb; als Entschädigung wurde vom Finanzärar jedoch nicht ein bestimmter Bauschbetrag bezahlt, sondern eine Gebühr von 0.6 Kreuzer pro Büchsen-kilometer.

Wie man sieht, war das Rohrpostnetz gegen Ende der Achtziger und in der ersten Hälfte der Neunzigerjahre des vorigen Jahrhunderts ganz bedeutend erweitert worden. Es gab im Jahre 1895 ausser den 3 Privatstationen bereits 43 Rohrpoststellen, also mehr als derzeit im Jahre 1933. Die Länge der Fahrrohre betrug im Jahre 1895 (abgesehen von den Privatleitungen) rund 48 km und hatte sich daher gegenüber dem Jahre 1875 ungefähr vervierfacht, die Luftrohre hatten im Jahre 1895 eine Längenausdehnung von mehr als 10 km und erreichten damit, beinahe das fünffache Längenausmass der im Jahre 1875 [16] vorhandenen Luftrohre.

Vergleichsweise sei erwähnt, dass die im Jahre 1876 nach dem Wiener Muster vollkommen neu gebaute Berliner Rohrpostanlage bei ihrer Errichtung 15 Rohrpoststellen und eine Leitungslänge von rund 26 km aufwies und dass dieses Netz bis zum Jahre 1895 auf 51 Rohrpoststellen und 104 km Leitungslänge ausgedehnt wurde (Zeitschrift für Post- und Telegraphie, Jhrg.1899, S.67).

## 2.) Benützungbedingungen und -möglichkeiten.

In Berlin wurde die Rohrpostbeförderung von Briefen und Karten mit 1. Dezember 1876, in Paris mit 1. Mai 1879 zugelassen (Zeitschrift "Österreichisch-Ungarische Post", Jhrg 1883, S.173). Demgegenüber konnten in Wien Briefe



schon ab 1 März 1875, Korrespondenzkarten allerdings erst ab 1 August 1879 mit der Rohrpost befördert werden. Bezüglich der Beförderungsbedingungen der Briefe enthält das bereits genannte T.V.Bl.3/1875 (siehe Schluss des I. Teiles) die entsprechenden Vorschriften, über die Einführung der Telegraphenkorrespondenzkarten gibt das T.V.Bl.Nr.16/1879 Aufschluss. Die Rohrpostkarten kosteten 10 Kreuzer, konnten ebenso wie die Umschläge der Rohrpostbriefe zunächst nur bei den Rohrpoststellen gekauft werden und durften nur für Empfänger in den Wiener Bezirken I-IX, mit Ausschluss der Brigittenau und Einschluss des engeren Praters, bestimmt sein. [17]

Wesentliche Neuerungen brachte das Jahr 1880. Anlässlich der Eröffnung der Rohrpoststelle in Fünfhaus wurde zunächst die unentgeltliche Eilzustellung der Rohrpostsendungen für Fünfhaus, Sechshaus und Rudolfsheim sowie die entgeltliche Eilzustellung (gegen Zahlung eines Botenlohnes) für Gaudenzdorf und Meidling eingeführt. Damit wurde der bisherige Grundsatz durchbrochen, dass die Adressaten der pneumatischen Briefe und Karten innerhalb der Linienwälle Wiens wohnen mussten.

Wichtiger aber war noch die mit dem T.V.Bl.9 vom 10 Juli 1880 verfügte Aufstellung eigener Sammelkasten für Rohrpostsendungen. Zwar hatte die Postdirektion Wien schon kurz vorher angeordnet, dass die in den Postbriefkasten vorgefundenen pneumatisch zu befördernden Briefsendungen sofort der nächsten Rohrpoststelle durch eigene Boten zur weiteren Behandlung zu übermitteln waren; da aber die Aushebung der nunmehrigen Rohrpostkasten seit dem Jahre 1881 alle 20 Minuten und somit wesentlich öfter erfolgte als die der gewöhnlichen Briefkasten und da dem Publikum überdies die grössere Sicherheit geboten war, dass die Rohrpostsendungen auch wirklich mit der Rohrpost befördert wurden war, durch die Aufstellung dieser kleinen roten Kasten eine bedeutende Belebung des Ortseilverkehres ermöglicht worden. Die Anbringung der Kasten war und blieb allerdings eine österreichische Besonderheit die später nur anlässlich der Errichtung der Rohrpostanlage in Prag im Jahre 1899 nachgeahmt wurde.

[18]

Während man bis zum Juli 1880 die Wertzeichen für den Rohrpostverkehr ausschliesslich bei den wenigen Rohrpoststellen erhielt, konnten sie ab 1 Juli dieses Jahres auch in den Tabaktrafiken gekauft werden.

In das Jahr 1880 fällt schliesslich noch die Einführung der pneumatischen Antwortkarten zu 20 Kreuzer (T.V.Bl.9/1880). Obwohl die mit der Zustellung der Karten betrauten Boten auf Wunsch des Empfängers verpflichtet waren, fünf Minuten auf die Antwort zu warten und diese dann zur Weiterbeförderung an die nächste Rohrpoststelle zu tragen, konnten die Antwortkarten doch keine Beliebtheit bei den Benutzern der Rohrpost erreichen.

Ein weiterer Schritt zur besseren Ausnützung der Rohrpostanlage wurde durch die Zulassung der sogenannten pneumatischen Bahnhofskorrespondenzen getan. Vom 1 Juli 1883 an konnten nämlich bei allen Wiener Postämtern und Rohrpoststellen pneumatische Briefe und pneumatische Korrespondenzkarten aufgegeben werden, die an Adressaten ausserhalb Wiens gerichtet waren, im Rohrwege bis zu einer bestimmten Rohrpostaustrittsstelle befördert und von dort mit Eilboten zum Bahnhofs übertragen werden sollten, damit sie womöglich noch den Anschluss an einen bestimmten postführenden Eisenbahnzug erreichten (Cirk.V.Bl.10/1883).

Diese Sendungen sollten grundsätzlich für die pneumatische und für die postalische Beförderung voll freigemacht sein. Korrespondenzkarten, die nur mit 10 Kreuzer [19] freigemacht waren, wurden als unabsendbar behandelt, dagegen wurden Briefe, die nur mit 20 Kreuzer freigemacht waren, vom Bahnhofpostamt mit der postalischen Nachgebuhr belegt und sofort abgefertigt.

Bei den Bahnhofskorrespondenzen ist noch zu erwähnen, dass sie in berücksichtigungswürdigen Fällen nicht auf den vorgeschriebenen Rohrpostwertzeichen geschrieben sein mussten und trotzdem, wenn sie den sonstigen Beförderungsbedingungen entsprachen, mit der Rohrpost abgeleitet wurden.

Pneumatische Bahnhofbriefsendungen für die umgekehrte Richtung, die also von auswärtigen Orten in Wien einlangen und hier mit der Rohrpost zum zuständigen Abgabeamt hätten befördert werden sollen, waren bis zum Jahre 1899 zum Verkehr nicht zugelassen.

Die genannten Vorschriften lassen somit erkennen, dass in den Siebziger und zum Teil in den Achtzigerjahren nur solche Sendungen mit der Rohrpost befördert und dann eilig zugestellt werden konnten, die, abgesehen von den Bahnhofbriefsendungen nach auswärts, für Wien oder für die Vorstädte bestimmt und in einem gewissen Umkreis von den Rohrpostaustrittsstellen zuzustellen waren. Die Zustellung dieser Sendungen durch Rohrpostbestellboten erfolgte z.B. noch zu Beginn des Jahres 1887 nur in den Bezirken I-IX in Wien, dann in Fünfhaus, Sechshaus, Rudolfsheim, Gaudenzdorf und Meidling, da der Bereich der Rohrpostanlage nicht weiter reichte. [20]

Mit Erlass vom 6 Mai 1887, H.M.Z.L2444, wurde nun angeordnet, dass Rohrpostsendungen auch an solche Empfänger geschickt werden durften, die in den übrigen Postorten des sogenannten Wiener Stadtpostrayons wohnten, wohin das Rohrnetz nicht mehr reichte, z.B. nach Hietzing, Pötzleinsdorf oder Floridsdorf. Hier muss bemerkt werden, dass die späteren Wiener Bezirke XI-XXI schon vor ihrer Eingemeindung zum Wiener Stadtpostrayon

gehörten. (Das Gebiet der Bezirke XI-XIX wurde im Jahre 1890 eingemeindet, der XX Bezirk im Jahre 1900 durch Abtrennung vom II Bezirk geschaffen; das Gebiet des XXI Bezirkes wurde im Jahre 1905 eingemeindet). Diese Rohrpostsendungen für die Postorte des Wiener Stadtpostrayons ausserhalb des Bereiches der Rohrpostanlage wurden von den Rohrpostaustrittsstellen wie Expreßsendungen postalisch weiterbefördert und in ähnlicher Weise eilig und zwar ohne Einhebung einer Postgebühr und im allgemeinen auch ohne Einhebung eines Botenlohnes zugestellt wie Rohrpostsendungen innerhalb des eng begrenzten Gebietes der Rohrpostanlage.

Weitere ist die für die Verkehrsentwicklung so wichtige Herabsetzung der Gebühren für Rohrpostbriefe von 20 Kreuzer auf 15 Kreuzer und die gleichzeitig verfügte Auflegung eines neuen Wertzeichens "Kartenbrief zur pneumatischen Expresebeförderung" (Cirk.V.BI.12/1887 vom 24.IX.1887) besonders hervorzuheben. Welch raschen Aufschwung die Verwendung der Kartenbriefe nahm, zeigt der folgende Abschnitt 8.

Ungefähr gegen die Mitte der Neunzigerjahre wurde schliesslich auch die Rohrpostbeförderung und -zustellung [21] solcher entsprechend freigemachter Briefsendungen geduldet, bei denen, ohne Rücksicht auf den Bestimmungsort, die amtlichen Rohrpostwertzeichen nicht verwendet worden waren.

Damit wären die wesentlichen Bedingungen für die öffentliche Benutzung der Rohrpost in den Jahren 1875-1895 zusammengestellt.

Bezüglich der internen Benützung der Rohrpost ist noch festzustellen, dass die Anlage ausser zur Beförderung von Telegrammen, wofür die Rohrpost ja hauptsächlich gebaut worden war, auch zur Beförderung von amtlichen Sendungen sowie Bahnavisos und seit dem Jahre 1891 zur Beförderung jener fehlgeleiteten gewöhnlichen Briefsendungen für den Wiener Stadtpostrayon diente, denen man eine rasche Ableitung an das richtige Abgabeamt sichern wollte. Die Zustellung dieser fehlgeleiteten Sendungen hatte unentgeltlich durch Eilboten zu erfolgen (Normaliensammlung, 1891, Bl.60 im Jahre 1894 neuerlich eingeschärft.). Wann die Rohrpostbeförderung und die Eilzustellung der fehlgeleiteten Sendungen wieder aufgehoben wurde lässt sich heute nicht mehr einwandfrei feststellen; es kann jedoch mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass dies zu Ende der Neunzigerjahre der Fall war, als man die Züge der Wiener Stadtbahn zur Briefpostvermittlung in grossem Umfange heranzog und dadurch das postalische Verkehrsnetz in Wien sehr stark verdichtete. [22]

### 3) Einsammlung.

Die Aufstellung von Rohrpostkasten war zunächst im Jahre 1880 nur für die Innere Stadt geplant, wurde aber schon seit dem Jahre 1881 im Bereiche der ganzen Rohrpostanlage an günstig gelegenen Standorten durchgeführt. Die Zahl der Rohrpostkasten nahm dann ständig zu, sodass gegen Ende des Jahres 1895 bereits 427 solcher Kasten in Wien angebracht waren.

Was die Aushebung der Rohrpostkasten anbelangt, so erfolgte sie täglich (an Sonn- und Wochentagen) alle 20 Minuten, bis zum Jahre 1885 von 8 Uhr bis 20 Uhr 30, in den folgenden Jahren von 7 Uhr 40 oder 7 Uhr 30 bis 20 Uhr 30 und vom Jahre 1891 (wegen des ausgedehnteren Zugverkehrs) von 6 Uhr 30 bis 21 Uhr,

Demgegenüber wurden die gelben Briefkasten beispielsweise zu Beginn der Achtzigerjahre in den dichtverbauten Stadtbezirken I-IX täglich in der Zeit von ca.6 Uhr bis 21 Uhr 13 mal, im X Bezirk und in den Vororten 5-9 mal geleert. Anfangs der Neunzigerjahre führte man dann in den inneren Bezirken an den Werktagen noch eine 14. Einsammlung um 10 Uhr abends ein, erhöhte die Zahl der werktägigen Einsammlungen in den äusseren Bezirken auf 7-13 Aushebungen und liess an den Sonntagen in den inneren Bezirken nur mehr 8-9 mal, in den äusseren Bezirken 1-5 mal sammeln. [23]

Wegen der verschiedenen Aushebezeiten und besonders wegen der kürzeren Zwischenräume bei den Aushebungen der Rohrpostkasten musste die Leerung der gewöhnlichen und der Rohrpostkasten von verschiedenen Bediensteten vorgenommen werden. Zum Einsammeln der Rohrpostsendungen wurden die sogenannten Rohrpostsammelboten verwendet. Sie mussten eine Kautions von 100 Gulden erlegen, erhielten während des ersten Jahres ihrer Verwendung einen Taglohn von 1 Gulden der sich schliesslich nach dem 5. Verwendungsjahr auf 1 Gulden 30 Kreuzer erhöhte, und hatten Anspruch auf ein Dienstkleid, das nach mehrmonatlicher Tragdauer in ihr Eigentum überging. Die Entlohnung war an die wirkliche Dienstleistung geknüpft und wurde für die Tage der Dienstesabwesenheit (Urlaub, Krankheit) in Abzug gebracht. Das Dienstverhältnis war gegenseitig 14-tägig kündbar (siehe Dienstbelehrung für die Rohrpostsammelboten)

### 4) Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen.

Um einen Überblick zu geben, wie schwerfällig und zeitraubend das Verfahren bei der Annahme, Weiterleitung und bei der Abgabe der Rohrpostsendungen war, werden nachstehend einige wichtigere Bestimmungen der entsprechenden "Instruktion" aus dem Jahre 1883 wiedergegeben, die im wesentlichen bis zum Jahre 1910 in Geltung stand:



“Jede pneumatische Telegraphenstation hat für sich und die übrigen pneumatischen Stationen je einen Block [24] von 100 Empfangsscheinen aufzulegen, der den Namen der verschiedenen Bestimmungstationen vorgedruckt trägt.

“Bei der Annahme von pneumatischen Korrespondenzen sind diese abzustempeln und durch Vormerkung der Instradierungschiffre in der linken oberen Ecke mit Farbstift zu instradieren. Hierauf ist der obenauf liegende Empfangsschein jenes Blockes abzutrennen, der den Namen der Bestimmungstation der Sendung trägt; sodann ist die vorgedruckte Nummer des abgetrennten Empfangsscheines auf die Sendung zu übertragen, der Empfangsschein selbst mit dem Abdruck des Orts- und Datumstempels zu versehen und der auf dem Empfangsschein angebrachte Vermerk “Befördert mit Zug” durch handschriftliche Beisetzung der wirklichen Aufgabezeit zu ergänzen.

“Auf dem Empfangsschein ist ferner bei dem entprechenden Vordruck ersichtlich zu machen, ob es sich um einen pneumatischen Brief oder eine pneumatische Karte handelt, weiters ist in dem Raum vor dem vorgedruckten Wort “Empfangsschein” der Buchstabe “8” vorzumerken, wenn die Sendung aus einem Sammelkasten ausgehoben werde und der Buchstabe “A”, wann es sich um eine dienstliche Korrespondenz handelt.

“Die so adjustierten Sendungen sind für jede einzelne Station mit ihrem Blockempfangsschein derart zu rollen und zu binden, dass der Instradierungsvormerk deutlich sichtbar ist und jeder Blockschein mit der unbedruckten Seite nach aussen zu liegen kommt. Nunmehr sind die Sendungen abfertigungsbereit.

[25] “Die Umkartierungsstationen haben auf den nach aussen liegenden Empfangsscheinen die zeitlichen Umkartierungsdaten zu vermerken.

“Für die einlangenden pneumatischen Korrespondenzen ist für jede Station, von der pneumatische Sendungen zu erwarten sind, ein Streichbogen mit den Nummern 1-100 aufzulegen, der somit dem Empfangsscheinblock der Aufgabestation entspricht. Bei den einlangenden richtig instradierten Sendungen ist zunächst im Empfangsschein bei dem Passus “Eingelangt mit Zug” die wirkliche Ankunftszeit einzusetzen, dann ist auf den Sendungen der Orts- und Datumstempel anzubringen. Ferner ist auf dem Streichbogen ersichtlich zu machen, ob es sich um einen Brief, eine Karte, eine aus einem Sammelkasten stammende Sendung u.s.w. handelt.

“Bevor die Sendungen dann der Zustellung zugeführt werden, müssen sie noch einzeln in das Verdienstverzeichnis der Depeschenausträger sowie summarisch in das Telegramm-Austrägerprotokoll eingetragen werden.

“Ringelange pneumatische Korrespondenzen für die aus was immer für einer Ursache eine zweite, dritte oder mehr-malige Weiterinstradierung notwendig wird, müssen einen neuen Blockschein erhalten”.

Dass bei einem so umständlichen Verfahren die Vorschriften öfters ausser acht gelassen wurden, liegt nahe. Die “Instruktion” suchte dem vorzubeugen, indem sie z.B. für jede Fehlinstradierung oder mangelhafte Adjustierung der Sendungen oder Empfangsscheine eine Ordnungsstrafe von 20 Kreuzer [26] und für jede unterlassene Stempelung einer Sendung Geldstrafen von 50 Kreuzer bis 1 Gulden festsetzte.

Die Behandlungen der Sendungen bei den Rohrpoststellen oblag ebenso wie die Apparatbedienung im allgemeinen den Manipulationsdiurnisten. Da fast jede Rohrpoststelle damals auch mit Telegraphenapparaten ausgerüstet war, mussten die Diurnisten auch telegraphieren können. Sie gehörten nicht dem Dienerstande an, sondern bildeten eine eigene Gruppe des Beamtenstandes und waren bezüglich ihrer dienstrechtlichen Stellung ungefähr mit den späteren Offizianten zu vergleichen.

Alle Bediensteten, die zur Bedienung der Rohrpostapparate herangezogen wurden, mussten eine entsprechende Prüfung ablegen.

## 5.) Zustellung

Gegenwärtig ist der Eilbriefzustelldienst derart geregelt, dass die Eilzusteller der Rohrpoststellen im allgemeinen zu genau bestimmten Zeiten den Eilzustellgang antraten, z.B. um 7 Uhr 10, 8 Uhr 10, 9 Uhr 10 u.s.w. Damals war das anders. Als Grundsatz galt, dass die bei den Rohrpostämtern einlangenden Rohrpostsendungen und Telegramme nach dem Eintreffen des Rohrpostzuges sofort und ohne auf das Einlangen des nächsten Zuges zu warten, zugestellt werden mussten und dass die Sendungen nur dann ganz kurzfristig lagern durften, wenn gerade infolge einer besonderen Verkehrssteigerung ausnahmsweise kein einziger Zusteller vom vorhergehenden [27] Zustellgang zurückgekommen war.

Die Empfänger hatten die Übernahme der Telegramme und der Rohrpostsendungen auf den Blockempfangsscheinen zu bestätigen.

Die Zustellung besorgten Telegrammbestellboten, deren Dienstverhältnis ähnlich geregelt war wie das der Rohrpostsammelboten, Sie bezogen jedoch meist kein Taggeld, sondern nur eine Stückentlohnung, die im allgemeinen 4 Kreuzer betrug.

Seit dem Jahre 1886 mussten die Telegrammbestellboten eine eigene Dienstprüfung ablegen, in der sie unter anderem die Kenntnis der deutschen Sprache in Wort und Schrift, dann die Kenntnis der im Bereiche der Wiener Stadtpost bestehenden Post- und Telegraphenämter, die Kenntnis der wichtigsten Strassen, Gassen und Plätze, der Amtssitze der verschiedenen Behörden, Gesandtschaften und Konsulate und der Anschriften der bedeutenderen A.G., Zeitungsredaktionen u.s.w. nachzuweisen hatten. (Seit Kriegsbeginn ist für die Rohrpostzusteller keine Dienstprüfung mehr vorgesehen.)

Wie notwendig gerade in dem hier behandelten Zeitabschnitt (1875-1895) eine klaglose und unverzügliche Zustellung der Telegramme und Rohrpostsendungen war, beweist am besten der Umstand, dass zu Beginn der Neunzigerjahre in den Bezirken I-IX im allgemeinen an Werktagen in der Zeit von 8 Uhr früh bis 7 Uhr abends 8 und an Sonntagen in der Zeit von 8 Uhr früh bis 5 Uhr abends 3 gewöhnliche Zustellgänge stattfanden; in den übrigen Gebieten des Wiener Stadtpostbezirks [28] wurde die Post an Wochentagen 4-7 mal, an den Sonntagen fast überall 2 mal zugestellt; auch in den vorangegangenen Jahrzehnten war die Zahl der gewöhnlichen Zustellgänge nie wesentlich anders gewesen. Es ist daher klar, dass ein derart grosszügig ausgebildeter gewöhnlicher Zustelldienst als Ergänzung eine besonders rasche Eilzustellung verlangte, wenn diese überhaupt noch einen Wert haben sollte.

#### 6.) Rohrpostzugsverkehr.

Die Rohrpostzüge verkehrten vom Ende des Jahres 1875 bis zum Jahre 1890 auf fast allen Linien täglich in der Zeit von 8 Uhr früh bis 9 Uhr abend in Zwischenräumen von 20 Minuten. Zu Beginn des Jahres 1891 wurde dieser Verkehr durch Einführung mehrerer sogenannter Früzüge und Nachtzüge auf die Zeit von ca. 3/4 7 Uhr früh bis 10 Uhr abends erweitert und seit dem Ende des Jahres 1894 durch Einführung des 10-Minutenverkehrs zwischen den Ämtern der Inneren Stadt verdichtet.

Viel wichtiger aber als diese Ausdehnung des Rohrpostzugsverkehrs in den Früh- und Abendstunden und die teilweise Verdichtung des Verkehrs war der im Jahre 1892 durchgeführte grundsätzliche Übergang vom Rundzugssystem auf das Radialsystem. Bisher hatte es zwar schon einige Radialstrecken gegeben~die hauptsächlichsten Rohrpoststrecken waren aber, wie dies im Abschnitt über die Ausdehnung des Rohrpostnetzes (II Teil, Abschn.1) geschildert wurde, zu grossen Rundlinien zu zusammengefasst, in denen die Züge im allgemeinen nur in einer [29] Richtung verkehrten, z.B. von der T.Z.St. über Währing, Hernals, Neulerchenfeld und Josefstadt zurück zur T.Z.St. Jetzt wird jede Rundzugslinie in mehrere kurze Einzeletrecken zerlegt, in denen die Züge alle 20 Minuten in beiden Richtungen verkehren, z.B. von der TZ St nach Währing und die gleiche Strecke zurück. Die Anzahl der Rohrpostzüge wurde dadurch verdoppelt, die Leistungsfähigkeit der Rohrpostanlage dementsprechend erhöht.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass im Jahre 1891 anlässlich zahlreicher Störungen des Zugsverkehrs angeordnet wurde dass die Rohrpostsendungen auf den gestörten Strecken in den gleichen Zeiträumen wie beim fahrplanmässigen Rohrpostverkehr mittels anderer Fahrgelegenheiten - Fiaker, Comfortable, allenfalls Pferdetramp - zu befördern waren (Normaliensammlung, Jhrg. 1891,BI.283)

#### 7.) Rohrpostapparate und Fahrmittel

In den ersten Betriebsjahren standen Apparate des Systems Felbinger und Crespin in Verwendung. Diese sogenannten "Kanonenapparate" waren jedoch so umständlich zu bedienen, dass sie den grossen Anforderungen des rasch ansteigenden Verkehrs bald nicht mehr gewachsen waren. Auch die später benützten Apparate von Scharfenberg sowie eine neue Konstruktion von Felbinger entsprachen, obwohl sie schon etwas leichter zu bedienen waren, nicht allen Anforderungen, da sie sehr viel kosteten und überdies einen grossen Raum beanspruchten.

[30] Erst im Jahre 1892 wurde nach den Plänen des Maschinenmeisters der Wiener Rohrpostanlage Franz Schwager eine neue Type geschaffen, das "Modell 1892", das nur einen Bruchteil des Raumes der zuletzt benützten Apparate einnahm, sehr einfach zu behandeln und nicht so teuer war. Diese Type gelangte daher später bei allen Erweiterungen und Abänderungen der alten Anlage zur Aufstellung.

Zur Beförderung der Sendungen dienten zunächst verzinkte Blechzylinder, die sich leicht abnützten, später Stahlbüchsen und seit dem Jahre 1891 Aluminiumbüchsen. Im letztgenannten Jahre wurden auch die früher verwendeten Holz- und Stahltreiber durch Aluminiumbüchsentreiber ersetzt. Die Verwendung der Aluminiumbüchsen und -treiber die im übrigen auch heute noch nach der gleichen Art gebaut werden, hatte eine Verminderung der

Zuglast auf fast die Hälfte ihres früheren Gewichtes und damit eine entsprechende Ersparnis an Betriebsluft zur Folge.

Versuchsweise wurden im Jahre 1891 nach Berliner Muster auch Lederbüchsen und -treiber verwendet. Da diese Fahrmittel in jenen Fahrrohrleitungen, in denen meistens mit verdichteter Luft gefahren wurde, den ungünstigen Einwirkungen des Kondenswassers nicht den nötigen Widerstand entgensetzten gab man die Versuche jedoch bald wieder auf.

Das Wiener Post- und Telegraphenmuseum im Gebäude des Technischen Museums zeigt einen Kanonenapparat, ferner die Neukonstruktion von Felbinger sowie einen Schwagerapparat und verschiedene Arten von Rohrpostbüchsen und -treibern.

31

#### e ) Verkehrsergebnisse

Im Jahre 1876 wurden 693,022 Telegramme mit der Rohrpost befördert, im Jahre 1885 waren es 1,040,385, im Jahre 1895 2,587,228 Stück. Die Zahl der beförderten Telegramme hatte somit während dieser 20 Jahre am rund 244% zugenommen, während die Gesamtbevölkerung Wiens im gleichen Zeitabschnitt von 668,000 Personen (i.J.1876) auf 1,487,800 Personen (i.J.1895) amgestiegen war, d.h. um 122% zugenommen hatte.

Gegenüber der Zahl der beförderten Telegramme war die Zahl der beförderten Rohrpostbriefe zunächst lächerlich gering, obwohl die 20 Kreuzer-Gebühr für solche Briefe billiger war als die Gebühr für Ortstelegramme (25 Kreuzer) oder die Entlohnung eines Dienstmannes. In den Jahren 1876 bis 1879 wurden Jährlich nur rund 6-8000 Rohrpostbriefe aufgegeben.

Die geringe anfängliche Inanspruchnahme für den Briefverkehr wird jedoch erklärlich wenn man das kleine Gebiet des damaligen Wien bedenkt, weiters die relative Höhe der Gebühr (der Rohrpostbrief kostete 20 Kreuzer, der gewöhnliche nur 3 Kreuzer) sowie die Tatsache berücksichtigt, dass man die amtlich aufgelegten Briefumschläge für die Rohrpostsendungen damals nur bei den wenigen Rohrpoststellen kaufen und sie auch nur dort aufgeben konnte.

Als später die Trafiken den Verschleiss der Rohrpostwertzeichen übernahmen, als überall im Bereiche der Rohrpostanlage Rohrpostkasten aufgestellt wurden und insbesondere als im Jahre 1887 die Beförderungsgebühr auf 15 Kreuzer herabgesetzt [32] und in den späteren Jahren das Rohrpostnetz immer mehr ausgebaut wurde, da nahm der Briefverkehr verhältnismässig rasch zu. So kam es, dass im Jahre 1890 schon über 176,000 und im Jahre 1895 bereits mehr als 411,000 Rohrpostbriefe befördert wurden.

Im Jahre 1887 wurde, wie schon einmal erwähnt, der Rohrpostkartenbrief geschaffen. Es ist nun interessant, zu sehen, wie rasch sich der Kartenbrief die Gunst des Publikums eroberte und wie er allmählich den soviel älteren amtlich aufgelegten Rohrpostbriefumschlag verdrängte. Am deutlichsten zeigen dies die nachfolgenden Zahlen die der Statistik des Handelsministeriums über das Post- und Telegraphenwesen entnommen sind und die Stückzahl der verkauften Wertzeichen angeben. Es wurden abgesetzt:

Im Jahre 1889	101,000 Rohrpostkouverts,	75,000 Kartenbriefe,
1891	103,300	133,900
1893	137,000	165,000
1895	120,000	192,500

Viel mehr als die Rohrpostbriefe dienten damals aber die billigeren Rohrpost-Korrespondenzkarten dem Rohrpostverkehr. Die Zahl der beförderten Rohrpostkarten stieg von 67,846 Stück im Jahre 1880 auf 1,642,249 Stück im Jahre 1895 und übertraf damit im letztgenannten Jahre (siehe Beilage 3) die Zahl der beförderten Briefe um fast das Vierfache.

Schliesslich muss noch eine Ganzsache erwähnt werden, die ebenfalls zur Rohrpostbeförderung bestimmt war; es [33] ist die pneumatische Antwortkarte. Diese Karte hat allerdings niemals im Rohrpostverkehr irgend eine bedeutende Rolle gespielt: im Jahre 1881 konnten z.B. nur rund 1,000, im Jahre 1890 nur 6,000 und im Jahre 1895 nur 4,500 Antwortkarten verkauft werden.

Während aus den bisher wiedergegebenen Zahlen und insbesondere aus der Beilage 3 zu ersehen ist wie schnell die jährliche Gesamtzahl der beförderten Telegramme und Briefe bis zum Jahre 1895 anstieg, bietet die Berechnung der relativen Ausnützung der Rohrpostanlage nach Kilometereinheiten der Fahrrohr keineswegs das gleiche Bild. Auf den Kilometer Fahrrohre entfielen: Im Jahre 1875 45,900 Sendungen usw.

1875	1877	1879	1881	1883	1885	1887	1889	1891	1893	1895
45,900	64,500	65,000	86,700	96,900	110,500	102,700	114,700	100,400	93,100	98,100

Die Zusammenstellung lässt erkennen, dass die Kilometereinheit der Fahrrohre beispielsweise im Jahre 1895 weniger ausgenutzt war als ein Jahrzehnt früher. Die Erklärung hierfür wird teilweise darin zu finden sein, dass gerade in dem Jahrzehnt vom Jahre 1886 bis zum Jahre 1895 das Rohrpostnetz besonders stark erweitert wurde und dass die Bevölkerung der neuerschlossenen Stadtteile sich erst allmählich an den häufigeren Gebrauch des neuen Verkehrsmittels gewöhnen musste. Zum Teil ist die Ursache der relativ geringeren Benützung des Rohrpost wohl auch im Ausbau des Fernsprechnetzes zu suchen.

[34] Um den Einfluss des Fernsprechverkehrs auf die Rohrpostbenützung abschätzen zu können, seien im folgenden einige Daten über den Wiener Fernsprechverkehr wiedergegeben. Es gab:

Im Jahre	Fernsprech- teilnehmer	Ortsgespräche	Überland- gespräche
1881	154	?	?
1886	723	1,201,044	234
1889	1799	2,215,035	34,150
1892	5832	15,010,758	120,330
1895	8343	43,345,968	238,272

Die Daten sind ebenfalls der vom Handelsministerium herausgegebenen Statistik des Post- und Telegraphenwesens entnommen. Mag auch die grosse Zahl von mehr als 43 Millionen Ortsgesprächen im Jahre 1895 nicht ganz den Tatsachen entsprechen und nur infolge von Doppelzählungen erklärlich sein. Tatsache ist dass die Benutzung des Fernsprechers äusserst rasch zunahm und dass seit dem grossen Ausbau des Fernsprechnetzes ein bedeutender Teil des zusätzlichen Eilnachrichtenverkehrs mittels Fernsprechers abgewickelt wurde.

Die Anlage dem Wiener Ortsfernprechnetzes war im Jahre 1881 von der Wiener Privattelegraphengesellschaft errichtet und bis zum Ende des Jahres 1894 auch von dieser Gesellschaft im Betrieb gehalten worden. Im Jahre 1895 übernahm der Staat, der bis dahin in Wien im wesentlichen nur für den überlandfernsprechverkehr gesorgt hatte gegen eine Pauschal summe von 4 Millionen Gulden das Ortsfernprechnet in sein [35] Eigentum und in seinen Betrieb (Statistik des H.M., Jhrg. 1895, S. 281). [36]

### III.

## 1896 - 1914

## (ZEIT DER ERGÄNZUNG DER ROHRPOSTANLAGE).

### 1.) Erweiterung des Rohrpostnetzes.

Der grundlegende Ausbau des Rohrpostnetzes war bereits in den Jahren 1875-1895 erfolgt. Alles, was später bezüglich des Baues neuer Rohrpoststrecken geleistet wurde, diente nur mehr einer verhältnismässig kleinen wenn auch nicht unwichtigen Vervollständigung der Rohrpostanlage.

Hier ist zunächst die im Jahre 1896 durchgeführte Legung eines Fahrrohres von der Telegraphenzentralstation zum Rohrpostamt Wien 129 zu erwähnen, durch die eine unmittelbare Verbindung zwischen den beiden Maschinenhäusern, Zentrale und Webergasse hergestellt wurde. Im gleichen Jahre wurde die Fahrrohrleitung zwischen der T.Z.St. und der ehemaligen Station der Wiener Privattelegraphengesellschaft im Gebäude der Effektenbörse in eine Luftrohrleitung umgewandelt und dadurch ein besserer Betrieb der in der Börse befindlichen Hausrohrpostanlage ermöglicht.

Eine etwas bedeutendere Bautätigkeit brachte erst wieder das Jahr 1900, in dem man die P.Ä. Wien 43 und 79 in das Rohrpostnetz einbezog und ausserdem - nach vorhergegangener [37] Inbetriebsetzung einer 12 pferdekraftigen Dampfmaschine im neuen Maschinenhaus Währing (i.J. 1899) - die wichtige Rohrverbindung zwischen den P.Ä. Wien 68 und 110 über das P.A. Wien 69 schuf, durch die der Ring, der die von der Zentrale strahlenförmig

ausgehenden Rohrpostlinien miteinander verband im Norden geschlossen wurde. In die Strecke zwischen den P.Ä. Wien 69 und 110 schaltete man zwei Jahre später das P.A. Wien 112 ein.

Schliesslich ist noch die Errichtung der Rohrpoststellen bei den P.Ä. Wien 117 (i.J. 1903), Wien 13: Polizeidirektion und Wien 125 (i.J. 1905), Wien 8 (i.J. 1911), Wien 89 (i.J. 1912) und Wien 25 (i.J. 1913), ferner die Legung einer unmittelbaren Fahrrohrleitung von der T.Z.St. zum Wien 57 (i.J. 1906), die Verlegung der Rohrpoststelle des P.A. Wien 74 zum P.A. Wien 75 (i.J. 1907), der Bau zweier Luftleitungen vom Maschinenhaus Gumpendorf zum P.A. Wien 101 (i.J. 1908) und der Übergang zum elektrischen Antrieb im Maschinenhaus Zentrale (i.J. 1909) zu erwähnen.

Das Rohrpostnetz hatte im Jahre 1913 abgesehen von den 2 insgesamt 1843m langen Privatleitungen mit einer Länge von 82½km seine Höchstaudehnung erreicht, wovon 68 km auf die Fahrrohre und 14½ km auf die Luftrohre entfielen. Es gab damals 53 Rohrpoststellen in Wien.

Ungefähr zur gleichen Zeit – Kriegsbeginn - hatte die Berliner Rohrpostanlage 187 km Fahrrohre, 103 km Luftrohre, und 80 Rohrpoststellen (laut Mitteilung der Oberpostdirektion Berlin), die Pariser Rohrpostanlage 350 km Fahrrohre, [38] 30 km Luftrohre und 120 Rohrpoststellen (nach Dr. Schwaighofer "Rohrpost-Fernanlagen", S.192)

## 2) Benützungsbedingungen.

Bis zum Ende des Jahres 1899 kostete eine Rohrpostkarte 10 Kreuzer und ein Rohrpostbrief 15 Kreuzer, seit dem 1.1.1900, d.i. der Zeitpunkt der Einführung der Kronenwährung kosteten diese Rohrpostsendungen 20 Heller und 30 Heller. Durch den §3 der Posttaxordnung vom 28.XII.1906 (P.u.T.V.Bl. 144/06) wurde dann eine Erhöhung und gleichzeitig eine Dreigliederung der Rohrpostgebühren verfügt, die bis in die Kriegezeit in Kraft blieb: die Gebühr für eine Rohrpostkarte wurde von 20 auf 25 Heller, jene für einen Rohrpostkartenbrief von 30 auf 35 Heller und jene für einen sonstigen Rohrpostbrief von 30 auf 45 Heller erhöht. Bezüglich der Rohrpostwertzeichen trat in der Zeit vom Jahre 1895 bis zum Jahre 1914 keine wesentliche Änderung ein; die äussere Ausstattung der Wertzeichen wurde zwar mehrmals abgeändert, doch blieben die Gattungen der Wertzeichen - Rohrpostkarten und -antwortkarten, Rohrpostkartenbriefe und Rohrpostbriefumschläge - immer die gleichen.

Zu bemerken ist, dass den Rohrpostbenützern im Jahre 1899 erstmalig von amtswegen ganz allgemein die Möglichkeit gegeben wurde, neben den amtlichen Wertzeichen, deren Verwendung dringend empfohlen wurde, auch gewöhnliche, zur Rohrpostbeförderung geeignete und vollständig freigemachte

[39] Karten und Briefe mit der Rohrpost befördern zu lassen (Cirk.V.Bl.14/99). Die Briefe durften damals ein Ausmass von 8.5cm zu 15cm und ein Höchstgewicht von 15g nicht überschreiten. Zwei Jahre später liess man Briefe auch bis zum Höchstaussmass von 11cm zu 15.5cm und bis zum Höchstgewicht von 20g zur Rohrbeförderung zu (Cirk.V.Bl.1.4/1901).

Anzuführen sind noch die im Laufe der Zeit wiederholt abgeänderten Vorschriften über die Rohrpost-Bahnhofbriefsendungen.

Zunächst mussten die nach auswärts bestimmten Bahnhofbriefsendungen für die Rohrbeförderung und für die nachfolgende postalische Beförderung voll freigemacht sein (Cirk.V..Bl. 14/1899). Seit dem Jahre 1901 genügte es, wenn man bei der Aufgabe solcher Sendungen wenigstens die Gebühr für die Rohrbeförderung voll entrichtete, die zudem etwas ermässigt wurde (20 Heller statt 30 Heller für die Rohrbeförderung von Briefen, 15 Heller statt 20 für die Rohrbeförderung von Karten); die gewöhnliche Postgebühr konnte auch nachträglich eingehoben werden (Cirk.V.Bl. 14/1901, Erl.v6.VI. 1902, P.D.Z.63-903, Norm.,S ). Diese Begünstigungen wurden jedoch zu Beginn des Jahres 1907 wieder beseitigt, indem man sowohl die Ermässigung der Gebühr für die Rohrbeförderung dieser Sendungen aufhob, als auch das Prinzip der vollen Freimachung für die Rohrpost- und für die postalische Beförderung wieder einführte (P.u.T.V.Bl. 144/06).

Schliesslich ist zu erwähnen, dass die für Wien bestimmten Rohrpost-Bahnhofbriefsendungen von auswärts [40] erst im Jahre 1899 zum Verkehr zugelassen wurden. Für diese Gattung von Bahnhofsendungen hat es nie eine Ermässigung der Rohrpostgebühr gegeben, da diese Sendungen ja nicht nur mit der Rohrpost befördert sondern auch durch die Rohrpostbestellboten eilig zugestellt wurden.

Ab 1 August 1911 wurden unzureichend, aber wenigstens teilweise freigemachte Rohrpostsendungen, sofern es sich nicht um Bahnhofkorrespondenzen handelte, gegen nachträgliche Einhebung des doppelten fehlenden Betrages zur Rohrpostbeförderung zugelassen (P.u.T.V..Bl. 91/1911); man durchbrach damit den Grundsatz des vollen Freimachungsswanges, der bisher zumindest bezüglich der Rohrpostbeförderung in Wien stets gegolten hatte. Bahnhofkorrespondenzen mussten weiterhin vollständig freigemacht aufgegeben werden.



Bei der Berliner Rohrpost war der Freimachungsswang, wie aus der Deutschen Verkehrszeitung, Jhrg 1909, S55, zu entnehmen ist, zu Beginn des Jahres 1909 vollkommen beseitigt worden.

### 3) Einsammlung.

Zur Verbesserung des Ortsverkehrs wurde im Jahre 1904 der gesamte Briefeinsammlungsdienst in Wien neu geregelt, indem man die bisher getrennte Aushebung der gewöhnlichen und der Rohrpostkasten zusammenlegte und die Zahl der Aushebungen der gelben Briefkasten dadurch von höchstens [41] 15 auf 30 erhöhte (Zeitschrift für Post und Telegraphie Jhrg 1904, S73; Erlass vom 16.III.1904, P.D.Z. 30.882, NormS.) Die Rohrpostkasten konnten seither allerdings an den Werktagen nur mehr alle 30 Minuten statt wie bisher alle 20 Minuten geleert werden, eine scheinbare Verschlechterung, die jedoch durch die Verkürzung der einzelnen Sammelgänge von 25-56 Minuten auf 16-25 Minuten wettgemacht wurde.

Die halbstündige Aushebung fand an den Werktagen von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends statt, dann folgte noch ein letzter Sammelgang um 10 Uhr nachts, bei dem nur mehr die gelben Briefkasten geleert wurden. Seit September des Jahres 1912 wurden die Rohrpostkasten in den Sammelgang um 10 Uhr nachts einbezogen.

Einen kleinen Nachteil brachte die im Jahre 1904 durchgeführte Neuregelung der Einsammlung für die Sonntagsaushebung der Rohrpostkasten mit sich. Die Rohrpostkasten wurden nämlich an diesen Tagen - ebenso wie die gelben Briefkasten - im allgemeinen nur mehr von 6 bis 10 Uhr 30 halbstündig und dann erst wieder um 4 Uhr nachmittags geleert. Hievon ausgenommen waren nur die unmittelbar bei den Rohrpoststellen angebrachten Rohrpostkasten, die an den Sonntagen bis zum Dienstschluss regelmässig alle halben Stunden auszuheben waren.

Die gemeinsame Aushebung der gewöhnlichen und der Rohrpostkasten besorgten im allgemeinen Aushilfsdiener (P.u.T.V. Bl 95/02); die Einsammlung erfolgte entweder zu Fuss oder unter Benützung der Strassenbahn, der Pferdesammelwagen [42?] oder, in den Jahren 1906 bis 1912, in einigen Sammelbezirken unter Benützung von Krafträdern mit Beiwagen.

### 4) Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen.

Wie bereits im II. Teil, Abschnitt 4), ausgeführt wurde standen die im Jahre 1883 erlassenen Bestimmungen über die Behandlung der Rohrpostsendungen mit verhältnismässig nur geringen Abänderungen bis zum Jahre 1910 in Kraft. Durch die "Dienstanweisung für die Behandlung der Telegramme und Rohrpostsendungen in Wien" vom 1.IX.1910 wurden nun die Blockempfangscheine, die früher jede Rohrpostsendung vom Aufgabebeamten bis zum Empfänger hatten begleiten müssen, ebenso abgeschafft wie die Streichbögen, die Verdienstverzeichnisse und die Austrägerprotokolle bei den Abgabebätern.

Der Betriebsdienst wurde dadurch wesentlich erleichtert. Um eine gewisse Kontrolle zu haben, führte man jedoch bei den Abgabebätern summarische Nachweisungen über Zu- und Abgang der Telegramme und Rohrpostsendungen sowie Bestellnachweisungen ein; beide Drucksorten ähnelten den entsprechenden heute noch verwendeten Vordrucken.

Zur Apparatbedienung zog man seit dem Jahre 1896 neben den Manipulationsdiurnisten auch Postamtsdiener heran, die allerdings bis zum Kriege niemals auch Rohrpost-Schalterdienst versehen durften. Die Manipulationsdiurnisten wurden im Jahre 1902 in den Stand der Posthilfsbeamten (P.u.T.V Bl 88/02) und im Jahre 1906 in den Stand der Postoffizianten (P.u.,T..V Bl 39/06) [43] übergeleitet

### 5.) Zustellung.

Im CirkV Bl 36/05 wurde angeordnet, dass ab 1 November des gleichen Jahres die Zustellung der Telegramme und Rohrpostsendungen nur ausserhalb des geschlossenen Häusergebietes gelegene Zustellobjekte ohne Einhebung einer Bestellgebühr zu erfolgen hatte, wenn die Ablieferungsstelle durch eine Strassenbezeichnung und Orientierungsnummer gekennzeichnet war. Für die Zustellung der Sendungen für abseits gelegene Ablieferungsstellen mit blossen Katastralnummern war ein Botenlohn zu zahlen, ebenso für die seitens der T.Z.St. besorgte Nachtzustellung von Telegrammen bei Entfernungen von mehr als 5 km diesseits der Donau oder bei einer Nachtzustellung jenseits der Donau. Die letztgenannten Bestimmungen, die unter gewissen Voraussetzungen die Bezahlung eines Botenlohnes für die Nachtzustellung von Telegrammen verfügen gelten mit kleinen Abänderungen auch heute noch: sie wurden anlässlich der teilweisen Übertragung der Nachtzustellung von Eilbriefsendungen an die T.Z.St. im Herbst 1931 auch auf die von der T.Z.St. besorgte Nachtzustellung der Eilbriefsendungen ausgedehnt.

Weiters ist die durch die "Dienstanweisung für die Behandlung der Telegramme und Rohrpostsendungen in Wien" vom 1.IX.1910 angeordnete Abschaffung der Empfangsbestätigungen für Telegramme und Rohrpostsendungen zu erwähnen; die Rohrpostbestellboten [44] hatten nunmehr in den Bestellnachweisungen zwar die Zeit der Zustellung jeder einzelnen Sendung einzutragen, nicht aber eine persönliche Empfangsbestätigung des Übernehmers einzuholen.

Mit September 1912 wurde ferner der Beginn des ersten Eilzustellganges bei den meisten Rohrpoststellen auf ungefähr 6 Uhr 20 vorverlegt, damit die am Tage vorher um 10 Uhr nachts eingesammelten und im Postwege zu den Rohrpoststellen geleiteten Rohrpostsendungen bereits vor dem Einlangen des ersten Rohrpostzuges zugestellt werden konnten.

Die Zustellung erfolgte im allgemeinen zu Fuss, doch kamen schon seit der Mitte der Neunzigerjahre Fahrräder für diesen Zweck zur Verdingung. Zunächst waren es nur Privaträder, die es dem Zusteller ermöglichen sollten, möglichst viele Stückgebühren (zu 4 Kreuzer oder 8 Heller) zu verdienen, anfangs des XX Jahrhunderts wurden dann Fahrradpauschalien bewilligt und schliesslich knapp vor dem Kriege auch posteigene Räder für die Eilzustellung in grösserer Zahl angeschafft.

Die amtliche Beistellung von Fahrrädern hing damit zusammen, dass nach einem mehrjährigen günstigen Versuch bei der Telegraphenzentralstation seit dem Jahre 1914 auch bei fast allen anderen Rohrpostämtern an Stelle der Rohrpostbesellboten, die bekanntlich meist nur nach der Anzahl der zugestellten Sendungen entlohnt worden waren. Telegraphenjungen zur Zustellung herangezogen wurden, deren hauptsächlichste Entlohnung in einem Taggeld (1.70 Kr) bestand. Die Verwaltung war daher jetzt mehr als früher an einer möglichst [45] grossen Zustelleistung jedes einzelnen Zustellers interessiert und bewilligte deshalb die Anschaffung der Räder. Neben dem Taggeld bezogen die Telegraphenjungen auch eine geringe Stückentlohnung, die im Ortsverkehr 1 Heller betrug und somit dem heutigen Eilohn der Telegramm- und Eilzusteller - 1.5 g für jede Sendung – entspricht. Dass Dienstverhältnis der Telegraphenjungen wurde mit einer im P.u.T.V. Bl 38/14 veröffentlichten Verordnung geregelt.

Zum Schlusse dieses Abschnittes über die Zustellung der Rohrpostsendungen seien auch einige Daten über die Zustellung der gewöhnlichen Briefsendungen gegeben.

Im Jahre 1914 erfolgte die gewöhnliche Briefzustellung an Werktagen im I. Bezirk 7 mal, in den Bezirken II-X 6 mal und in den übrigen Bezirken fast überall 5 mal täglich; die Zustellgänge wurden in der Zeit von 7 Uhr 30 bis 18 Uhr angetreten. An Sonntagen gab es bereits seit dem Jahre 1898 nur einen Briefzustellgang, der zwischen 8 und ½ 9 Uhr begann. Die Zahl der Wiener Zustellämter die z.B. im Jahre 1906 noch 80 betrug, wurde infolge der seither allmählich durchgeführten Zentralisierung des Briefzustelldienstes auf 63 im Jahre 1914 herabgedrückt; derzeit - im Jahre 1933 - gibt es in Wien nur mehr 36 Zustellämter.

## 6.) Rohrpostzugsverkehr

Die Rohrpostzüge verkehrten in den Jahren 1896 bis 1914 täglich von ungefähr 3/4 7 Uhr morgens bis 10 Uhr [46] abends. Seit der Jahrhundertwende griff der Zehaminutenverkehr aus der Inneren Stadt auch auf die anderen inneren Bezirke und selbst auf einige Aussenbezirke über, sodass er z.B. im Jahre 1913 auf folgenden Linien in Geltung stand: Z-11-15-50-57; Z-2(=W.1)-40-128-77; Z-66-71-110; Z-10-64-62-57; Z-57; 2-15; 57-60-59-110. Auf den Linien Z-129-68-69; 129-24; 110-111-69 gab es den Zehnminutenverkehr in den Früh- und Abendstunden. Die übrigen Linien hatten abgesehen vom Bedarfsverkehr zur Effektenbörse den Zwanzigminutenverkehr.

An den Sonntagen verkehrten die Züge auf allen Linien nur in Zwischenräumen von 20 Minuten. Ungefähr seit dem Jahre 1903 war überdies der Zugverkehr an diesen Tagen ab 7 Uhr abends in einer Reihe von Astleitungen sowie in einigen Verbindungsleitungen eingestellt, die entsprechenden Rohrpoststellen waren geschlossen. Der Zustelldienst wurde für den Bereich dieser geschlossenen Rohrpoststellen von den Nachbarämtern versehen.

## 7.) Verkehrsergebnisse

Vom Jahre 1896 bis zum Kriegsausbruch stieg die Zahl der mit der Rohrpost beförderten Telegramme ununterbrochen an. Im Jahre 1896 wurden 2,324,300, im Jahre 1906 3,934,732 und im letzten Friedensjahr (1913) 5,337,290 Telegramme so befördert. [47]

Auch bei den Rohrpostkarten und -briefen kann man zunächst bis zum Jahr 1906 eine grosse Steigerung der Verkehrsziffern beobachten. Es wurden z.B. im Jahre 1896 rund 440,000 Briefe und 1,680,000 Karten befördert, im Jahre 1906 bereits rund 1,528,000 Briefe und 2,707,000 Karten, wobei allerdings die Eilbriefe und Eilkarten mitgerechnet sind, die seit dem Jahre 1899 auf Grund interner Verfügungen ebenfalls mit der Rohrpost befördert wurden (Erlässe vom 16.V.1899, P.D.Z.35918; 6.X.1899, P.D.Z.65562; 5.II 1905, PDZ167 083-111 b/04).

Einen ausgiebigen Rückschlag verursachte dann aber die Gebühreuerhöhung vom Dezember 1906 die zur Folge hatte, dass im Jahre 1907 um rund 350,000 Briefe und 520,000 Karten weniger mit der Rohrpost befördert wurden als ein Jahr vorher. Selbst bis zum Kriegsausbruch konnten die früheren Verkehrsziffern der Briefe und Karten nicht mehr erreicht werden, obwohl sich die Bevölkerung Wiens von 1,875,000 Personen im Jahre 1906 auf 2,172,000 Personen im Jahre 1914 vermehrte.

Der Anteil der amtlich aufgelegten Wertzeichen am Rohrpostverkehr ging fast ständig zurück, wie die nachstehenden Zahlen beweisen:

Im Jahre	Gesamtzahl der mit d. Wr Rohrpost bef. Karten	In den Verschleiss gebrachte amtl aufgelegte RP-Karten
1905	2,510,610	1,004,469
1907	2,185,014	1,042,100
1910	1,987,013	830,000
1913	2,347,627	813,700

[48]

Noch krasser ist das Missverhältnis zwischen der Gesamtzahl der beförderten Sendungen und der Zahl der in den Verschleiss gebrachten amtlich aufgelegten Wertzeichen bei den Rohrpostbriefen.

Im Jahre	Gesamtzahl der mit d Wr-Rohrpost bef. Briefe	In den Verschleiss gebrachte amtl aufgelegte	
		Rp Kartenbriefe	Rp Briefumschläge
1905	1,315,562	210,154	58,320
1907	1,182,277	310,150	50,200
1910	1,176,763	315,000	---
1913	1,321,312	291,675	10,700

In den Zahlen der im den Verschleiss gebrachten Rohrpostwertzeichen sind auch jene enthalten, die für den Bereich der Rohrpostanlage in Prag ausgegeben wurden, Wieviele solche Wertzeichen in diese Stadt geliefert wurden und daher für Wien nicht in Betracht kamen, lässt sich aus der H.M. Statistik nicht entnehmen; die Zahl dürfte jedoch gering gewesen sein.

Festzustellen ist weiters, dass von den Rohrpostkarten mit bezahlter Antwort in der Zeit vom Jahre 1896 bis zum Jahre 1914 ebenso wie früher alljährlich nur einige tausend Stück verkauft werden konnten.

Was die relative Ausnützung der Rohrpostanlage anbelangt, so entfielen auf die Kilometereinheit der Fahrrohre:

Im Jahre:	1896	1901	1904	1907	1910	1913
Sendungen:	93,700	102,300	115,900	120,100	125,900	136,300

Die Ausnützung der Anlage ist daher im allgemeinen etwas [49] besser als in den Jahrzehnten bis zum Jahre 1895, wobei der Umstand eine bedeutende Rolle spielte, dass die Rohrpostanlage in der Zeit nach 1895 trotz der wesentlich gesteigerten Intensität des allgemeinen Postverkehrs verhältnismässig nur wenig ausgebaut wurde

Da der Rohrpostverkehr naturgemäss auch in den hier geschilderten Zeitabschnitt im starken Wettbewerb mit dem Fernsprechverkehr stand, werden im folgenden einige Angaben über den Fernsprechverkehr gemacht. Die Daten bis zum Jahre 1901 beziehen sich auf den Wiener Fernsprechverkehr, die späteren Angaben auf der Fernsprechverkehr Niederösterreichs, da vom Jahre 1903 an der Wiener Verkehr in der Statistik des HM nicht mehr gesondert ausgewiesen wurde; es kann jedoch angenommen werden, dass vom Fernsprechverkehr Niederösterreichs der grösste Teil auf Wien entfiel.

Es gab:

Zu Ende des Jahres	Teilnehmer (Haupt- und Neben stellen)	Ortsgespräche	Überlandgespräche
1899	11,999	43,824,010	636,000
1901	14,969	55,033,000	810,000

Zu Ende des Jahres	Teilnehmer (Haupt- und Neben stellen)	Ortsgespräche	Überlandgespräche
1904	23,023	89,275,000	1,320,000
1907	33,000	87,945,000	805,000
1910	50,488	155,511,000	1,332,000
1913	69,331	183,359,000	1,695.000

50

## IV.

### 1914 - 1933

### (KRIEGS UND NACHKRIEGSZEIT).

#### 1) Änderungen im Stande der Rohrpoststellen.

Der Ausbau des Rohrpostnetzes, der noch in den letzten Vorkriegsjahren in eines wenn auch bescheidenen Umfange stattgefunden hatte, wurde durch den Weltkrieg jäh zum Stillstand gebracht; bald müsste sogar zur Auflassung zahlreicher Rohrpoststellen geschritten werden.

Während des Krieges selbst kam es zwar nur zur Schliessung der Rohrpoststelle Wien 53 im Jahre 1914 und infolge der Verlegung das P.A. Wien 34 im Jahre 1917 zur Auflassung der dortiges Rohrpoststelle. Auch in dem ersten Jahren nach dem Kriege hatte man nur die Rohrpoststelle Wien 111 - ebenso wie eine Reihe Postämter ohne Rohrpoststellen - in den Wintermonaten 1919/1920 wegen der Kohlennot vorübergehend schliessen müssen.

Mit voller Wucht machte sich aber in den Jahren 1921 bis 1924 die ungünstige staatsfinanzielle Lage geltend, die dazu zwang, den Rohrpostdienst bei nicht weniger als 9 Postämtern einzustellen. Es waren dies die Ämter Reichsrat, Wien 8, 10, 13, 25, 53 (diese Rohrpoststelle war nach der i.J. 1914 erfolgten Schliessung im J. 1921 wieder geöffnet worden) [51] 68, 85 und 111. Von den genannten Rohrpoststellen wurde seither nur mehr jene des PA. Wien 68 (i.J. 1926) wieder in Betrieb gesetzt.

Den bisherigen Abschluss der rückläufigen Bewegung im Stande der Rohrpoststellen bildet die Auflassung der Rohrpoststellen Wien 11 und Wien 23, die im Zuge der notwendig gewordenen Sparmassnahmen im Herbst 1932 durchgeführt werden musste.

Gegenwärtig umfasst das Wiener Rohrpostnetz 42 Rohrpoststellen, die Fahrrohre haben eine Länge von 67,124m, die Luftrohre eine Länge von 14,000m. Auch hier sei vergleichsweise auf die Berliner Rohrpost hingewiesen, die derzeit 89 Rohrpoststellen besitzt und deren Fahrrohre eine Länge von 252,092m, deren Luftrohre eine Länge von 112,123m haben.

#### 2.) Benützungsbedingungen.

Bis zum Jahre 1916 hatte es für die in Wien aufgegebenen und für Wien bestimmten Rohrpostbriefe, Rohrpostkartenbriefe und Rohrpostkarten eine einheitliche Gebühr von 45, 35 und 25 Hellern gegeben. Nur dann, wenn die Rohrpostsendungen über Wien hinaus befördert werden sollten, war ausserdem noch die gewöhnliche Gebühr für die postalische Weiterbeförderung zu entrichten.

Durch die 1. Ausgabe der Postordnung im Jahre 1916 wurde dies geändert. Nunmehr war grundsätzlich immer die Gebühr für einen gewöhnlichen Brief oder eine gewöhnliche [52] Karte und überdies ein einheitlicher Rohrpostzuschlag in der Höhe von 30 Hellern zu zahlen. Die verschiedene Gebühr für Rohrpostkartenbriefe und die sonstigen Rohrpostbriefe wurde aufgehoben. Der Absender musste die Sendungen gemässe §98 P.O. wenigstens soweit freimachen, dass der Rohrpostzuschlag gedeckt war. Die fehlende Gebühr wurde in solchen Fällen gemäss §48 oder §50 P.O. beim Übernehmer im doppelten Betrag nachträglich eingehoben. (Der Rohrpostzuschlag betrug nach den. wiederholten Erhöhungen in den Inflationsjahren vom 1. Dezember 1923 bis Ende 1927 2000 Kronen bzw. 20 g, ab 1. Jänner 1928 30 g; P.u.T.V. Blo 33/23 und 81/27).

Durch die zweite Ausgabe der Postordnung (P.V.Bl. 35/22) wurde in Abänderung des §98 P.O. nach langjähriger Unterbrechung wieder die volle Freimachung der Rohrpostsendungen angeordnet, ungenügend freigemachte Sendungen durften nicht mehr mit der Rohrpost befördert werden.

Das Jahr 1925 brachte die Einführung des "halben" Rohrpostzuschlages für jene in Wien aufgegebenen nichtteiligen Briefsendungen, die nach auswärts bestimmt waren und in Wien im Rohrwege nur bis zu einem bestimmten Bahnhofpostamt befördert werden sollten (P.u.T.V.Bl 50/25). Diese Gebührenermässigung hätte allerdings keine lange Dauer, da die im P.u.T.V.Bl 56/29 verlaubliche neuerliche Abänderung des §98 P.O. mit Wirksamkeit vom 1.1.1930 den bisher bestandenen Unterschied zwischen Eilbriefsendungen und Rohrpostsendungen beseitigte und den halben ebenso wie den ganzen Rohrpostzuschlag durch die Eilgebühr ersetzte. Seither [53] kann der Anspruch auf die Rohrbeförderung nur dann erhoben werden, wenn die volle Eilgebühr entrichtet wird, die derzeit so hoch ist wie der frühere Rohrpostzuschlag, nämlich 30 g.

Der Unterschied zwischen Eilbriefsendungen und Rohrpostsendungen hatte hauptsächlich darin bestanden, dass bei den Eilbriefsendungen nur die Eilzustellung im jeweiligen Bestimmungsort bezahlt wurde, bei den Rohrpostsendungen die Eilzustellung nur in Wien und ausserdem die Rohrbeförderung. Trotzdem waren aber, wie schon im III. Teil, Abschnitt 7 ausgeführt wurde, die für die Rohrbeförderung geeigneten Eilbriefsendungen seit dem Jahre 1899 in Wien mit der Rohrpost befördert worden. Die Aufhebung des Unterschiedes zwischen Eilbriefsendungen und Rohrpostsendungen hatte daher zum Grossteil nur einen bereits bestehenden Zustand legalisiert und den Aufgebern von Eilbriefen gewissermassen das Recht auf die kostenlose Rohrbeförderung der Sendung gegeben.

Immerhin hat die Aufhebung des bezeichneten Unterschiedes zwischen den beiden Sendungsgattungen auch die Folge gehabt, dass ab 1.1.1930 auch Eildrucksachen, Eilwarenproben, Eilmischsendungen und Eilgeschäftspapiere im Falle ihrer Eignung für die Rohrbeförderung im Rohrwege abgeleitet werden und somit eine bessere Ausnützung der Rohrpost gewährleistet ist.

Weitere muss noch die mit 1 Juli 1931 durchgeführte Änderung des §98 P.O. genannt werden, durch die das Höchstausmass für Briefsendungen, die mit der Rohrpost befördert [54] werden dürfen, von 15.5 cm und 11 cm auf 18 cm und 12 cm erhöht wurde (P.u.T.V.Bl.29/31). Das Höchstgewicht der zu befördernden Sendungen blieb unverändert mit 20g festgesetzt

In das letzte Jahrzehnt fällt auch die erstmalige Beförderung von eingeschriebenen Briefsendungen mit der Rohrpost. Der Anfang wurde damit gemacht, dass ab 1 August 1925 an den Vormittagen der Sonntage und gleichgehaltenen Feiertage eingeschriebene Briefe und Postkarten bei den Rohrpoststellen angenommen und mit der Rohrpost abgefertigt werden mussten, wenn sie nach auswärts bestimmt waren und ausser der Beförderungs- und Einschreibgebühr den halben Rohrpostzuschlag (bei Eilsendungen die Eilgebühr) aufwiesen (Erlass vom 30.VII.1925, PDZ 11-1189/25). Mit Verfügung Nr 15 im Amtsblatt 10/1927 wurde ferner bestimmt, dass alle von auswärts einlangenden eingeschriebenen Eilbriefsendungen sowie die eingeschriebenen Wiener Ortseilbriefsendungen, sofern sie sich zur Rohrbeförderung eigneten, grundsätzlich immer (also auch an Wochentagen) mit der Rohrpost zu befördern waren. Es blieb somit nur noch übrig zu veranlassen, dass auch die nach auswärts bestimmten eingeschriebenen Eilbriefsendungen an allen Tagen mit der Rohrpost zu befördern sind; dies wurde auf Grund des P.u.T.V.Bl.76/29 mit 1.1.1930 verfügt.

In diesem Zusammenhang wäre noch anzuführen, dass derzeit an den Vormittagen der Sonntage auch nichtteilige, aber zur Rohrbeförderung geeignete eingeschriebene Briefsendungen, gleichgiltig für welchen Bestimmungsort ohne Einhebung [55] eines Zuschlages bei den Rohrpoststellen anzunehmen und mit der Rohrpost zu befördern sind (PDZ.6—2497/30).

Zu den Sendungen, die auch als nichtteilig freigemachte Sendungen mit der Rohrpost befördert werden müssen, wenn sie sich hiezu eignen, gehören die Flugpostsendungen (P.V.Bl 33/22, 25/23, P.u.T.VBl 34/24, 20/28 und 41/30). Dagegen gehören die Bahnvisos, die seinerzeit ebenfalls mit der Rohrpost zu befördern waren, seit November 1918 (PDZ Va 2616/18) nicht mehr zu diesen Sendungen.

Eigene Rohrpostwertzeichen gibt es jetzt nicht mehr. Die Rohrpostbriefumschläge und Rohrpostantwortkarten wurden während des Krieges, die Rohrpostkartenbriefe und einfachen Rohrpostkarten im Jahre 1921 letztmalig aufgelegt.

Durch die mit 1.XI.1916 in Kraft getretene Postordnung wurde schliesslich die Ausstellung von Aufgabescheinen über Rohrpostsendungen abgeschafft; das Publikum hatte von dieser Einrichtung, die ununterbrochen seit dem Jahre 1875 bestanden hatte, seit jeher einen sehr geringen Gebrauch gemacht.

### 3) Einsammlung



Schon einige Tage nach Kriegsausbruch führte man an Stelle der bisher halbstündigen Einsammlung die einstündige Einsammlung mit entsprechend vergrößerten Sammelbezirken ein, wodurch man mit einem Schlage das halbe Sammelpersonal ersparte und dieses für andere postdienstliche Verrichtungen [56] oder für den Militärdienst frei bekam.

War der Übergang zur einstündigen Einsammlung vor allem durch den Personalmangel hervorgerufen worden - es mussten z.B. seit Juni 1915 auch Frauen zum Sammeldienst herangezogen werden - so waren die späteren viel weiter gehenden Einschränkungen des Sammeldienstes hauptsächlich durch den Kohlenmangel bedingt, der zu einer wesentlichen Einschränkung des Strassenbahnverkehrs unter anderem auch in den Abendstunden und zu einer Vorverlegung des Dienstschlusses bei den Postämtern in den Wintermonaten zwang.

Die 10 Uhr Nachteinsammlung wurde im Oktober des Jahres 1915 aufgelassen und durch eine 9 Uhr Einsammlung ersetzt, die ihrerseits wieder im Februar des Jahres 1927 für die Wiener Bezirke II-XX aufgelassen wurde, sodass die letzte Einsammlung in diesen Bezirken vom genannten Zeitpunkte an bereits um 8 Uhr abends stattfand. Im I Bezirk blieb die 9 Uhr Einsammlung am Abend vorläufig noch bestehen.

Den Höhepunkt erreichte die Einschränkung der werktägigen Einsammlung in den Wintermonaten 1918-1919 und 1919-1920, in denen die erste Leerung der Briefkasten um 7 Uhr früh, die letzte Leerung schon um 6 Uhr abends erfolgte.

Seit dieser Zeit wurde die Briefeinsammlung schrittweise wieder verbessert, da man im März 1920 die letzte werktägige Aushebung der Briefkasten mit 19 Uhr festsetzte, ab 1. Dezember 1923 für die verkehrsreichen Strassenzüge [57] überdies eine eigene Nachteinsammlung um 21 Uhr einführte und in diese bereits im Jahre 1924 alle Briefkasten des I Gemeindebezirkes einbezog (A.BI 12/25 und 6/24).

Einen gewissen Abschluss dieser günstigen Entwicklung, die nur durch die Vorverlegung der 19 Uhr Einsammlung auf 18 Uhr 50 in den Bezirken II-IX ab April 1924 etwas gestört wurde, brachte die Neuregelung der Einsammlung für den I Bezirk (August 1926) und für die Bezirke II-XX (August 1928); anlässlich der Neuregelungen wurde der Beginn der ersten Einsammlung von 7 Uhr auf 6 Uhr vorverlegt und die letzte Einsammlung - bei gleichzeitiger Auflassung der bisherigen Nachteinsammlung - im I Bezirk mit 21 Uhr, in den übrigen Bezirken im allgemeinen mit 20 Uhr festgesetzt. Die Einsammlung wurde fast durchwegs bei den Abgabebürozentralen zentralisiert. Die gemeinsame Aushebung der gewöhnlichen und der Rohrpostkasten erfolgte nunmehr an Werktagen im allgemeinen in Zwischenräumen von 60-90 Minuten, im I Bezirk 14-15 mal, in den Bezirken II-XX 11 mal.

In die letzte Zeit (September 1932) fällt die durch die ungünstige budgetäre Lage erzwungene Einschränkung der vormittägigen Briefeinsammlung in Wien, durch die bei jenen Ämtern, bei denen an den Vormittagen der Werktage eine mindestens 5 malige Leerung der Briefkasten vorgesehen war, die Zahl der vormittägigen Sammelgänge auf 3 herabgesetzt wurde. In Betracht kommen hierbei alle Briefsammelämter im dicht bebauten Gebiet Wiens.

Um nun eine Verschlechterung in der Einsammlung [58] und Ableitung der in die roten Briefkasten hinterlegten Eilbriefsendungen nach Möglichkeit zu vermeiden, führte man unter einem 2 "Zwischenaushebungen" dieser Kasten ein, die in der Regel von den Eilzustellern anlässlich der Eilaustellgänge um ungefähr 8 und 10 Uhr vorzunehmen sind (P.D.Z. 124.105/32). Damit gelangte man erstmalig wenigstens teilweise wieder zu dem bis zum Jahr 1904 in Geltung gestandenen Grundsatz zurück, die Rohrpostkasten öfters auszuheben als die gewöhnlichen Briefkasten.

Was die sonntägige Aushebung der Briefkasten anbelangt, so wurde ihre Zahl in den Nachkriegsjahren mit Rücksicht auf die durch die neuen Sozialgesetze bedeutend erweiterte Sonntagsruhe gegenüber den früheren Jahren wesentlich herabgesetzt. Vom Frühjahr 1919 an gab es in Wien nur mehr 2 sonntägige Briefeinsammlungen und zwar um 8 und um 11 Uhr (A.BI 10/20), vom Jänner 1922 an nur mehr eine sonntägige Briefeinsammlung und zwar um 9 Uhr (A.BI 13/1922). Da es sich zeigte, dass die Zahl der bis um 9 Uhr in die Briefkasten hinterlegten Sendungen sehr gering war, verlegte man anlässlich der Neuorganisation der Briefeinsammlung in den Jahren 1926 und 1928 den sonntägigen Sammelgang auf 17 Uhr. Vom September 1932 an findet die Briefeinsammlung an Sonntagen um 16 Uhr statt.

Seit der Beseitigung des Begriffes "Rohrpostsendungen" mit 1.1.1930 gibt es keine Rohrpostkasten, sondern nur mehr "Eilbriefkasten". Es läge daher nahe, solche Kasten nunmehr auch ausserhalb des Bereiches der Rohrpostanlage, [59] z.B. in Floridsdorf oder in grossen Provinzstädten anbringen zu lassen, vorausgesetzt, dass man die Anbringung dieser Kasten bei dem gegenwärtigen Sammelsystem für besonders zweckmässig hält und das Geld für die Anschaffung der Kasten vorhanden ist.

Was endlich das Sammelpersonal betrifft, so reihte es nach der Besoldungsordnung (P.V.BI 50/20) ebenso in der Verwendungsgruppe 1, wie dies derzeit nach dem Gehaltsgesetz (P.u.T.V.BI 39/24) der Fall ist; im übrigen werden zum Sammeldienst in den meisten Fällen Vertragsangestellte (die früheren nichtständigen Hilfsbediensteten) herangezogen.

Die Verwendung von Pferde-Sammelwagen für die Einsammlung wurde in der Kriegszeit eingestellt. Im Bereich der motorischen Briefeinsammlung, die mit 1.II.1932 in einem Teile des XIII Wiener Gemeindebezirkes eingeführt wurde, sind Eilbriefkasten nicht aufgestellt.

#### 4) Betriebsdienst bei den Rohrpoststellen.

##### Zustellung.

Die Vorschriften über die Behandlung der mit der Rohrpost zu befördernden Sendungen haben sich seit der unmittelbaren Vorkriegszeit nicht wesentlich geändert. Hinzugekommen sind die Vorschriften über die Behandlung der eingeschriebenen Briefsendungen, die seinerzeit mit der Rohrpost noch nicht befördert werden durften. Die entsprechenden [60] derzeitigen Bestimmungen sind aus der im Jahre 1932 erschienenen "Dienstweisung Nr.10 für den Rohrpostverkehrsdienst, I Teil" zu ersehen.

Bezüglich der Zustellung ist zunächst zu erwähnen, dass die in der Inflationszeit zahlreich vorgekommenen Beraubungen und Unterschlagungen von Rohrpostbriefen die Verwaltung veranlassten, die im Jahre 1910 abgeschaffte Empfangsbestätigung der Empfänger von Telegrammen und Rohrpostsendungen wieder einzuführen (P.V.Bl. 46/20, A.Bl 11/21).

In der Organisation der Rohrpost- und Telegrammzustellung trat weiters in den ersten Nachkriegsjahren insofern eine bis heute andauernde Änderung ein, dass die Sendungen seit damals nicht mehr regelmässig unmittelbar nach ihrem Einlangen bei den Rohrpoststellen, sondern im allgemeinen nur mehr anlässlich von Eilzustellgängen zugestellt werden, deren Beginn im Vorhinein auf bestimmte Zeiten festgesetzt wird. Diese Änderung, die den Übergang zu den starren Zustellunterbezirken mit sich brachte, ermöglichte naturgemäss eine gewisse Personalersparnis.

Gegenwärtig sind die Eilaustellgänge an den Wochentagen in der Zeit von 7 bis 21 Uhr in der Inneren Stadt alle 40 Minuten, im übrigen dichter verbauten Gebiet Wiens alle 60 Minuten und in den dünner besiedelten Randgebieten der Stadt unter Umständen auch in grösseren Zwischenräumen anzutreten. An den Sonntagen finden die Eilzustellgänge in der Regel in 1½ bis 2 stündigen Zwischenräumen in der Zeit von ungefähr 8 Uhr bis 19 Uhr 30 statt:

[61] Die Eilzusteller haben nicht nur Eilbriefsendungen und Telegramme zuzustellen, sondern unter Umständen auch nichteilig freigemachte Flugpostsendungen, wobei kein Zuschlag eingehoben werden darf. Die Eilzustellung derartiger Flugpostsendungen ist seit dem Inkrafttreten des Weltpostvertrages von London (P.u.T.V.Bl 41/30) immer dann vorzunehmen, wenn Flugpostsendungen mit erkennbar dringenden Inhalt an Samstagen nach dem letzten gewöhnlichen Zustellgang beim Abgabeamt eintreffen. Überdies wurde in der allerletzten Zeit versuchsweise angeordnet, dass nichteilig freigemachte Flugpostsendungen mit Beginn des Flugfahrplanes 1933 unter den gleichen Voraussetzungen auch an allen übrigen Wochentagen durch Eilboten ohne Einhebung eines Zuschlages zuzustellen sind.

Nun soll noch kurz über das Personal der Rohrpoststellen geschrieben werden.

Infolge der Trennung der Verwaltung des Telegraphen-, Fernsprech- und Rohrpostwesens von der Postverwaltung wurden die Rohrpoststellen mit ihrem gesamten Personal im Laufe des Jahres 1920 der neugeschaffenen Telegraphendirektion Wien unterstellt, bei der sie bis Ende des Jahres 1923 verblieben. Mit 1 Jänner 1924 erfolgte die Wiedervereinigung fast aller Rohrpoststellen mit den Postämtern, von der nur die Telegraphenzentralstation und das T.A Wien 7 nicht berührt wurden, die somit auch jetzt noch mit ihrem Personal der Telegraphendirektion Wien unterstehen (PuTV Bl 1/20, P.V.Bl 20/23 und Abl 1/24).

[62] Das Rohrpostapparatpersonal wurde, sofern es sich um Offizianten mit einer bestimmten Dienstzeit handelte, mit Beginn des Jahres 1919 zu Staatsbeamten unter Einreihung in die Gruppe D der Dienstpragmatik ernannt. Nach der Postbesoldungsordnung reichten sie, wenn sie nur reinen Apparatdienst versahen, in der Verwendungsgruppe 5, sonst in einer höheren Verwendungsgruppe. Bei der Überleitung in das Gehaltsgesetz kamen dann die Apparatbediensteten in die V.G.4 und jene Bediensteten, die auch zum Schaltdienst herangezogen wurden, je nach der Art des Schaltdienstes in die V.G.4 oder 5, in Ausnahmefällen in die V.G.7.

Die Rohrpostzusteller reichten nach der Postbesoldungsordnung in der V.G.3 und wurden dann in die V.G.2 des Gehaltsgesetzes übergeleitet. Im übrigen wurden und werden zum Eilzustelldienst oft nur vertragemässig angestellte Bedienstete herangezogen.

Während des Krieges wurden Frauen zwar im Zustelldienst, niemals aber im Rohrpostapparatdienst verwendet.

#### 5) Rohrpostzugsverkehr.

In den Kriegs Jahren konnte der Rohrpostzugsverkehr im allgemeinen nach ganz gut aufrecht erhalten werden, wenn auch statt des 10-Minutenverkehrs vielfach der 20-Minutenverkehr eingeführt, auf manchen Strecken nur nach Bedarf gefahren und im Jahre 1917 auf der Strecke Wien 82-Wien 127 der Verkehr dauernd eingestellt werden musste.

[63] Da machte sich im Winter 1918/19 die Kohlennot besonders geltend und zwang dadurch zur Stillegung aller mit Dampf betriebenen Maschinenanlagen. Die Rohrpostzüge konnten jetzt nur mehr so weit verkehren als die Betriebsluft der elektrisch betriebenen Rohrpostanlage ausreichte. Es waren dies die Strecken Z-129, Z-66-71, Z-11-15, Z- 57, Z-1-36, Z-10-64-62, Z-8, Z-7, Z-13-125, 1-25, 1-40 und R-10. Auf den noch in Betrieb gebliebenen Rohrpoststrecken gab es nur mehr einen 20-Minutenverkehr, zu den übrigen Rohrpoststellen errichtete man wegen der Aufrechterhaltung des Telegramm- und Rohrpostverkehrs Botengänge ein, die stündlich abgefertigt wurden.

Erst im Herbst des Jahres 1920 konnte der Zugverkehr wieder allgemein aufgenommen werden, gegenüber der Vorkriegezeit allerdings in einem etwas verringertem Umfange. Die Züge verkehrten nunmehr in der Zeit von ca. 6 Uhr 40 bis 21 Uhr, den 10-Minutenverkehr gab es nur mehr zwischen der Zentrale und dem Laurenzergebäude, auf allen übrigen Strecken verkehrten die Züge in Zwischenräumen von 20 Minuten, die Strecke Wien 82-Wien 127 sowie die Privatleitungen zum Finanzministerium und zur Staatsdruckerei wurden nicht mehr in Betrieb gesetzt. Die damals getroffene grundsätzliche Regelung des Zugverkehrs gilt für die Werk- und Feiertage auch heute noch.

Eine Sonderregelung wurde mit Rücksicht auf die zurückgegangene Zahl der zu befördernden Sendungen für die Sonntage getroffen. Nachdem der Zugverkehr an diesen Tagen [64] vom März 1922 bis zum Spätherbst 1923 ganz eingestellt gewesen war, wurde er mit November 1923 wieder neu eröffnet. Die Züge verkehren seither an den Sonntagvormittagen in der Zeit von 7 Uhr 20 bis 13 Uhr in Zwischenräumen von 40 Minuten auf fast alle Strecken. An den Sonntagnachmittagen ist der Zugverkehr eingestellt, die 12 geöffneten Rohrpoststellen werden durch Botengänge miteinander verbunden.

Bemerkt wird noch, dass die Erstellung der genauen Rohrpostfahrpläne trotz der Wiedervereinigung der Rohrpoststellen mit den Postämtern im Jänner 1924 Sache der Telegraphendirektion Wien geblieben ist, die im übrigen auch den gesamten rein technischen Rohrpostbetrieb zu betreuen hat.

#### 6) Rohrpostapparate und Fahrmittel.

Das Modell 1892 ist die letzte bei der Wiener Rohrpostanlage in Verwendung genommene Apparattypen geblieben. An den Einbau moderner Rohrpostapparate, die Betriebskosten und Personal sparen helfen, konnte bisher wegen des chronischen Geldmangels nicht geschritten werden.

Gegenwärtig stehen ein Kanonenapparat (beim T.A.Wien 7), 4 Felbingerapparate (bei den P.Ä.Wien 64 und 104) und 69 Schwagerapparate in Betrieb.

Bezüglich der Rohrpostbüchsen ist die Einführung eigener Einschreibbüchsen im Jahre 1927 hervorzuheben, die ähnlich wie Treiber gebaut sind, ferner die im Jahre 1928 erfolgte Einführung eigener Lochlederbüchsen mit kreisrunden [65] Nummernscheiben aus Vulkanfiber, die versuchsweise zur unmittelbaren Weiterleitung von gewöhnlichen Ortsbriefsendungen vom P.A.Wien 62 zu den entsprechenden Abgabebüchsen verwendet werden und eine wesentliche Verbesserung der Zustellung dieser Sendungen ermöglichen sollen.

Die derzeit geltenden Vorschriften über den Rohrpostapparatdienst und die Behandlung der Rohrpostbüchsen und -treiber sind in der "Dienstsanweisung Nr.10 für den Rohrpostverkehrsdienst, 2. Teil" enthalten.

#### 7.) Verkehrsergebnisse

In den Jahren 1917 bis 1923 ist keine offizielle Statistik des österreichischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs geführt worden, da der Verkehr infolge der sich stets ändernden staatspolitischen und wirtschaftlichen Verhältnisse derart unregelmässig war, dass eine Statistik in den meisten Fällen nur ein verzerrtes Bild geliefert hätte. Es ist daher derzeit auch nicht mehr möglich, über diese Zeit eine halbwegs genaue Übersicht bezüglich der Entwicklung des Rohrpostverkehrs zu geben:

Seit dem Jahre 1924 ist die Rohrpostbenützung gekennzeichnet durch den andauernden Rückgang des Telegrammverkehrs - im Jahre 1924 wurden noch 3,923,000 Telegramme befördert, im Jahre 1932 nicht einmal ein Drittel davon, nämlich 1,264,000 Telegramme. - ferner durch das Bestreben, die Rohrpost im immer weiteren Ausmasse zur Beförderung [66] nichteiliger Briefsendungen heranzuziehen.

In letzterer Beziehung ist besonders die Anordnung hervorzuheben, das Schussmaterial und nach Möglichkeit auch die gewöhnlichen Ortsbriefsendungen dann im Rohrwege zum Abgabeamt zu leiten, wenn dadurch noch der nächste Zustellgang erreicht werden kann (P.D.Z.8-1107/24 und 6-9/11/28). Der in den Jahren 1930 und 1931 eingehend behandelte Plan, alle bei der 8 Uhr- und 13 Uhr-Einsammlung eingebrachten Wiener Ortsbriefsendungen in eigenen Buchsen unmittelbar zu den Abgabeämtern zu leiten, damit diese Sendungen noch mit dem II bzw. III Zustellgang zugestellt werden könnten, scheiterte allerdings daran, dass die hiezu benötigten Büchsen wegen Kreditmangels nicht angeschafft werden konnten (P.D.Z.6.-2182/31). Immerhin ist die Zahl der mit der Rohrpost beförderten nichtteiligen Briefsendungen im ständigen Ansteigen begriffen.

Die Gesamtzahl der mit der Rohrpost beförderten Sendungen geht seit mehreren Jahren fast ununterbrochen zurück. Der Rückgang ist jedoch nicht ganz so gross, wie se bei Betrachtung der entsprechenden zahlen der Beilage 167 erscheinen mag, da in den Jahren 1925 bis teilweise in das Jahr 1932 von manchen Ämtern Doppelzählungen vorgenommen wurden und insbesondere im Jahre 1928 sicherlich nicht 9,297,000 Sendungen, d.i. mehr als im besten Friedensjahr befördert wurden.

Im übrigen weisen auch die Statistiken der auswärtigen Postverwaltungen einen starken Rückgang der Rohrpostbenützung auf. So wurden z.B. von der Berliner Stadtrhrpost im Jahre 1928 insgesamt 9,413,000 Sendungen (darunter 167 3,775,000 Rohrpostbriefe und -karten, 4,568,000 Telegramme und 1,070,000 Eilbriefsendungen), im Jahre 1931 aber nur mehr 5,189,000 Sendungen (darunter 2,030,000 Rohrpostbriefe und -karten, 2,413,000 Telegramme und 746,000 Eilbriefsendungen) befördert. Der Rückgang der rohrpostlichen Telegrammbeförderung in Berlin ist zum Teil allerdings auch auf ein gesteigertes Zusprechen der Telegramme über die Teilnehmeranschlussleitungen zurückzuführen.)

Die relative Ausnutzung der Wiener Rohrpost, berechnet für die Kilometereinheit der Fahrrohre, lassen die nachfolgenden Zahlen erkennen. Es wurden pro Kilometer befördert:

Jahre	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Send <sup>n</sup>	93,600	113,000	115,000	128,500	138,500	116,400	125,600	120,100	93,600

Bezüglich des Anteiles der Eilbriefe, Eilkarten, Eildrucksachen u.s.w am Gesamtrhrpostverkehr wurden in der Nachkriegszeit bis zum Oktober d.J. 1932 keine gesonderten Aufzeichnungen geführt. Die Zählung vom Jänner 1933 gibt nachstehendes Bild: 168

Beförd. Telegr.	83,474	20.5%
Eilbriefe	153,950	37.8%
Eilkarten	105,524	26%
Eildrucksachen, Eilwarenproben, Eilgeschäftspapiere, Eilmischsendungen	6,281	1.5%
andere nichtamtliche (Schuss usw)	45,266	11.1%
amtliche	12,646	3.1%
Alles	407,141	100%

12,359 Sendungen waren eingeschrieben, d.s. rund 3.9% der beförderten Briefsendungen.

Hervorzuheben wäre, dass derzeit viel mehr Eilbriefe als Eilkarten mit der Rohrpost befördert werden; es ist somit innerhalb der Verkehrsziffern dieser beiden Gattungen eine Verschiebung zu Gunsten der Eilbriefe eingetreten, die zwar schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts angebahnt, aber erst dadurch so recht begünstigt wurde, dass der Preisunterschied zwischen den Eilbriefen und den Eilkarten seit der Einführung des Rohrpostzuschlages im Jahre 1916 nur mehr sehr gering ist.

Zum Schluss sei auch hier wieder Aufschluss über die Entwicklung des Wiener Fernsprechnetzes und Fernsprechverkehrs gegeben.

Nach einer Aufstellung, die die Buchhaltung der Telegraphendirektion Wien zur Verfügung stellte, betrug die Zahl der Teilnehmerstellen in Wien: 1691

EJ = Am Ende des Jahres; sN = staatliche Nebenstellen; pN = private Nebenstellen

EJ	E.A.	½ G.A.	¼ G.A.	sN	pN
1914	29,724	3,205	12,301	20,779	--
1916	31,837	3,909	12,650	22893	--
1918	33,417	3,425	13,043	26,482	--
1920	35,489	4,010	14,567	29,364	--
1922	37,274	4,766	14,533	27,755	--
1924	41,792	6,324	15,829	29,708	--
1926	44,052	11,985	19,361	25225	20,313
1928	46,367	15463	24,337	247739	28,024
1929	47,389	17,469	26,939	22363	31-465
1930	46,826	19,041	31,583	21,012	33812
1931	44,687	18,930	35,976	19,557	33,637
1932	43,303	18,669	37954	17,363	36,428

Hiebei sind die öffentlichen und die Dienstsprechstellen nicht berücksichtigt. Über den Überlandfernsprechverkehr gab das Überlandfernsprechamt folgende Daten bekannt:

Jahre	Gesprächs minuten	Gesprächs verbindung
1920	7,654,063	--
1922	8,157,918	--
1924	9,099,345	--
1926	11,809,086	--
1928	15,973,877	4,097,575
1929	17,787,093	4,394,244
1930	18,576,688	4,468,703
1931	19,988,382	4,539,768
1932	17,093,488	3,923,431

1701

## V.

# SCHLUSSBEMERKUNG.

Es ist zwar richtig, dass die Benutzung der Rohrpost im steigenden Umfang durch die Benützung des Fernsprechers verdrängt wird. Ebenso wenig kann bestritten werden, dass die gegenwärtige Wiener Rohrpostanlage nicht ganz allen Anforderungen des modernen großstädtischen Schnellverkehrs entspricht, da sie bei der derzeitigen Verteilung der Luftquellen im Netz nur auf einem Teil der Linien den Zehnminuten-Zugsverkehr erlaubt.

Trotz des zurückgehenden Verkehrs und trotzdem die Anlage im Vergleich zu ganz modernen Rohrpostanlagen anderer Städte etwas zurücksteht ist jedoch die Rohrpost in Wien unentbehrlich und wird es noch sehr lange bleiben. Dies kommt uns insbesondere dann so recht zum Bewusstsein, wenn wir an die Schwierigkeiten denken, die die rasche Beförderung der zur Rohrpostbeförderung nicht geeigneten Eilbriefsendungen zwischen den Wiener Ämtern verursacht, oder wenn wir nur die Frage der allfälligen Einstellung des Rohrpostzugsverkehrs an den Sonntagvormittagen prüfen. Im einzelnen wäre hiezu noch folgendes zu sagen:

Bezüglich der Eilbriefsendungen gewährleistet die Rohrpost die rascheste Zu- oder Ableitung, sie ermöglicht eine Abfertigung der Sendungen in verhältnismässig kurzen Zwischenräumen und sichert einen ununterbrochenen 171 störungsfreien Betrieb der beim oberirdischen Verkehr infolge äusserer Einflüsse wie Schneefall, Glatteis, Sturm, Verkehrsstauungen auf den Strassen u.s.w. in gleicher Weise nicht gegeben ist.

Was die Beförderung der Telegramme in Wien anbelangt, so ist zwar die Drahtbeförderung von der Telegraphenzentralstation zu den verkehrsschwachen Randgebieten der Stadt und umgekehrt meist rascher und wegen der unvergleichlich billigeren Anlagekosten auch weniger kostspielig als eine allfällige Rohrbeförderung in neuzuerbauenden Rohrpostlinien. Schon aus diesem Grund dürfte auch der Ausbau des Rohrpostnetzes in solche Stadtteile nicht in Frage kommen, wobei noch zu bedenken ist, dass auch der Eilbriefverkehr der genannten Gebiete



gering ist. In den Verkehrsbeziehungen mit dichterem Telegraphenverkehr (bis auf weiteres also fast durchwegs im Gebiete der heutigen Rohrpostanlage) ist jedoch die Rohrpost wesentlich leistungsfähiger als die Drahtbeförderung, da sie die gleichzeitige Abbeförderung einer grossen Anzahl Telegramme zulässt; wie Berechnungen nun ergeben haben, ist die Rohrpostbeförderung hier auch billiger als die Drahtbeförderung. Weiters wird beim Rohrpostverkehr die Fehlerquelle vermieden, die beim Umtelegraphieren von Telegrammen naturgemäss vorhanden ist und schliesslich ist der Rohrpostbetrieb vielfach von der Willigkeit und Intelligenz des Apparatpersonale unabhängig und schon deshalb begrussenswert.

[72] Die Notwendigkeit und Nützlichkeit der Wiener Rohrpost ist damit kurz gekennzeichnet.

In Zukunft dürfte es sich wohl zunächst darum handeln, die Rohrpost zu einer gesteigerten Beförderung der gewöhnlichen Briefsendungen heranzuziehen und damit den Ortsbriefverkehr wesentlich zu verbessern. Welche Möglichkeiten hier gegeben sind, geht daraus hervor, dass im Jahre 1932 im Tagesdurchschnitt 17,000 Sendungen mit der Rohrpost befördert wurden, während nach einer Berechnung des Herrn S.R. Ing. Scharrel bei einer vollen Ausnutzung der Anlage täglich rund 225,000 Sendungen ohne Schwierigkeiten und bedeutende Mehrkosten befördert werden könnten.

Erst in zweiter Linie wäre darin wohl, soweit es die finanzielle Lage überhaupt zulässt, die Erweiterung der Rohrpostanlage in Angriff zu nehmen. Hier käme am ehesten die Einbeziehung des P.A. Wien 141 (Floridsdorf) und einiger anderer grösserer Abgabestellen wie Wien 65, 107 u.ä. in das Rohrpostnetz in Frage.

Schliesslich ergibt sich noch die Frage, ob im Falle einer durchgreifenden Besserung der wirtschaftlichen Lage der Bau einer modernen Schnellrohrpostlinie, bei der ähnlich wie bei der Schnellrohrpostlinie in Berlin sämtliche Ämter durch automatische Weichensteuerung wahlweise unmittelbar miteinander verbunden sind, auch für Wien empfehlenswert wäre.

Während bei den Anlagen alten Systems die Büchsen immer nur zur nächsten Rohrpoststelle geschickt und dort [73] in die nächste Rohrpoststrecke umgeladen werden müssen, sind hier sämtliche Ämter der Linie durch zwei durchlaufende Fahrrohre (für jede Richtung ein Rohr) miteinander verbunden, die Büchsen können an den verschiedenen Rohrpoststellen vorüberfahren und gelangen endlich in den Apparat ihrer Bestimmungsstation, zu dem sie sich das Anschlussrohr durch selbsttätige Steuerung der Weiche geöffnet haben. Die Beförderung von der Anfangsstelle bis zur Endstelle geht somit sehr rasch, vor sich, zumal die Büchsen wie bei fast allen modernen Rohrpostsystemen ganz knapp hintereinander und ohne Einhaltung eines Fahrplanes befördert werden können.

Da in Wien die Rohrpostbeförderung von Telegrammen zwischen der Telegraphenzentralstation und den entferntest gelegenen Rohrpoststellen einschliesslich der Umleitung höchstens 22 Minuten dauert, kann von der Notwendigkeit der Errichtung solcher Schnelllinien bei uns kaum gesprochen werden.

Dagegen wäre es vom betriebsdienlichen Standpunkte aus sehr wünschenswert, bei einem Eintreten normaler wirtschaftlicher Verhältnisse den vor dem Kriege bestandenen Zehnminuten-Zugsverkehr auf einer grösseren Anzahl von Strecken wieder einzuführen und gleichzeitig wieder auf das frühere Zustellsystem überzugehen, bei dem ein Stillager der bei den Zustellämtern eingelangten Telegrammen und Eilbriefsendungen verpönt war.

[74]

#### **Quellennachweis.**

Statistik des österreichischen Telegraphen, herausgegeben vom Handelsministerium, Jhrg 1875-1883.

Statistik des österr. Post- und Telegraphenwesens, herausgegeben vom Handelsministerium, Jhrg 1884-1916.

Geschäftsberichte der Generaldirektion f.d. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen (Gen. Dir. f.d. PuTV) Jahrgänge 1924-1950. Der Jahrgang 1924 gibt einen kurzen geschichtlichen und technischen Überblick über die Wiener Rohrpost

Geschäftsberichte der Postdirektion für Österreich u.d. Enns, Jhrg 1881 (vor dem November 1881 unterstand die Wiener Rohrpost der im Jahre 1881 aufgelassenen Telegraphendirektion f. Öst.u.d. Enns, von der jedoch keine Geschäftsberichte vorhanden sind).

Geschäftsberichte der Post- u. Tel.Dir. f. Ö. u.d. E., 1882-1913.

Normaliensammlung der Post- u. Tel.Dir. f.Ö. u.d. E., 1882-1916.

Beilage zum Staatsvoranschlag für den Etat des H.M. für das Jahr 1877 betreffend die Wiener Rohrpost.

Zeitschrift "Österreichisch-ungarische Post", Wien, 1874, Seite 19 und 38, Motivenbereich.

Zeitschrift für Post- und Telegraphie, Wien, Jhrg 1896, Seite 265, “Über die Rohrpost”.

Der Post-, Telegraphen-, Telephon- und Rohrpostdienst im Lokalpostrayon von Wien, 1891, 1892 (Entspricht den späteren Wiener Postbuch).

Instradierungsbehelf für den Rohrpost- und Telegraphendienst, 1892. (Enthält verschiedene “Instruktionen” über die Behandlung und Beförderung von Rohrpostsendungen).

Wiener Postbuch, Jhrg 1912, 1914, 1925, 1926, 1930, 1931.

Die k.k. Telegraphenentralstation in Wien, 1907.

Dr. Ing. Schwaighofer “Rohrpost-Fernanlagen”, 1916.

Dr. Ing. Schwaighofer, “Post-Betriebsmechanik”, 1927 (mit grossem Literaturnachweis über Rohrposttechnik).

Ing. Schartel, Bericht über reichsdeutsche Rohrpostanlagen, 1927

Deutsche Telephonwerke und Kabelindustrie A.G., “Die Entwicklung und der heutige Stand der Stadtrohrposttechnik” ca.1929.

Dienstanweisung Nr 10 für den Rohrpostverkehrdienst, I & II. Teil, 1932.

## **Beilage 1 - Routing map**



## Beilage 2

# Zeitlich geordnete Übersicht der Änderungen im Stande der Rohrpoststellen, der Länge der Rohre usw.

Jahr	Errichtung neuer Rohrpoststellen	Länge der Fahr- (Luft-) rohr, m	Rohrpost zugsverkehr	Zahl der Rohrpost-		Aushebung der Rohrpostkasten
				kasten	sammler	
1875	Tel. Zentr. Station, Laurenzgebäude (W1), P.A.Leopoldstadt (W23), P.A.Landstrasse (W40), T.A.Kärntnerring (W15), P.A.Wieden (W50), pneu.Stat.Gumpendorf (W57), P.A.Neubau (W62), P.A.Josefstadt (W64), pneu.Stat. Effektenbörse (W7)	11,802 (2,209)	8-21	-	-	-
1876 1877 1878	-	11,802 (2,209)	8-21	-	-	-
1879	Fruchtbörse (Börsegasse)	12,000 (2,209)	8-21	-	-	-
1880	P.A.Zieglergasse (W60), P.A.Fünfhaus (W100)	14,253 (2,209)	8-21	?	?	8-20.30 alle 30 Min
1881 1882	-	14,253 (2,209)	8-21	36	?	8-20.30 alle 20 Min
1883	P.A.Reichsrat P.A.Rathaus (W10)	14,878 (2,273)	8-21	100	49	8-20.30 alle 20 Min
1884	-	14,878 (2,273)	8-21	104	49	8-20.30 alle 20 Min
1885	-	14,878 (2,273)	8-21	126	?	8-20.30 alle 20 Min
1886	P.A.Lazarettgasse (W73)	16,614 (2,273)	8-21	187	83	7.40-20.30 alle 20 Min
1887	P.A.Währing (W110) P.A.Hernals (W105)	19,051 (2,273)	8-21	218	96	7.40-20.30 alle 20 Min
1888	P.A.Hundsturm (W55) Privatstation-Effektenbörse	20,196 (2,273) [1]	8-21	256	114	7.30-20.30 alle 20 Min
1889	P.A.Westbahnhof (W101) P.A.Ottakring (W102) P.A.Neulerchenfeld (W104) P.A.Stephaniestrasse (W34)	25,201 (2,273)	8-21	320	134	7.30-20.30 alle 20 Min
1890	P.A.Gaudensdorf (W85) P.A.Meidling (W82) Verlegung der Rhrp.St Fruchtbörse in die Taborstrasse (W36)	28,628 (2,273)	8-21	377	182	7.30-20.30 alle 20 Min
1891	-	28,628 (5,613)	¾7-22	387	193	6.30-21 alle 20 Min
1892	Wien 59 Wien 63 Wien 66	29,848 (5,613)	¾7-22	406	199	6.30-21 alle 20 Min
1893	Wien 24 Wien 28 Wien 68 Wien 76 Wien 77 Wien 128 Wien 129 Verlegung der Rhrp.St W100 nach Wien 127 Privatstationen Finanzministerium u. Staatsdruckerei	38,434 (10,173) [2]	¾7-22	415	206	6.30-21 alle 20 Min

Jahr	Errichtung neuer Rohrpoststellen	Länge der Fahr- (Luft-) rohr, m	Rohrpost zugsverkehr	Zahl der Rohrpost-		Aushebung der Rohrpostkasten
				kasten	sammler	
1894	Wien 13 Wien 27 Wien 41 Wien 54	43,876 (10,173)	¾7-22	418	214	6.30-21 alle 20 Min
1895	Wien 45 Wien 49 Wien 53 Wien 74	48,263 (10,091)	¾7-22	427	214	6.30-21 alle 20 Min
1896	-	50,888 (10,262)	¾7-22	429	209	6.30-21 alle 20 Min
1897	-	51,477 (10,872)	¾7-22	432	209	6.30-21 alle 20 Min
1898	-	51,733 (10,872)	¾7-22	439	209	7-20.30 alle 20 Min
1899	-	52,550 (10,872)	¾7-22	447	209	7-20.30 alle 20 Min
1900	Wien 43 Wien 69 Wien 79	58,944 (10,872)	¾7-22	521	217	7-20.30 alle 20 Min
1901	-	58,944 (10,872)	¾7-22	540	217	7-20.30 alle 20 Min
1902	Wien 111 Umbenennung von W13 in W11	58,972 (10,872)	¾7-22	566	223	7-20.30 alle 20 Min
1903	Wien 117	60,078 (10,872)	¾7-22	590	223	7-20.30 alle 20 Min
1904	-	60,894 (10,876)	¾7-22	598	-- [3]	6-20 alle 30 Min
1905	Wien 125 Wien 13 (Polizeidirektion)	61,090 (10,876)	¾7-22	596	-	6-20 alle 30 Min
1906	-	64,019 (10,876)	¾7-22	596	-	6-20 alle 30 Min
1907	Verlegung der Rohrpoststelle von W74 nach W75	65,744 (10,876)	¾7-22	596	-	6-20 alle 30 Min
1908	-	64,995 (14,497)	¾7-22	609	--	6-20 alle 30 Min
1909	-	64,995 (14,497)	¾7-22	617	--	6-20 alle 30 Min
1910	-	65,584 (14,497)	¾7-22	620	--	6-20 alle 30 Min
1911	Wien 8	65,179 (14,497)	¾7-22	629	--	6-20 alle 30 Min
1912	Wien 89	66,837 (14,497)	¾7-22	662	--	6-20 alle 30 Min & um 22
1913	Wien 25 (Kriegsministerium)	68,010 (14,497)	¾7-22	696	--	6-20 alle 30 Min & um 22

Jahre	Veränderung im Stande der Rohrpoststellen	Länge der Fahr- (Luft-) rohr, m	Rohrpost zugsverkehr	Kasten -zahl	Aushebung der Rohrpostkasten (Uhr)
1914	Wien 53 geschlossen	68,010 (14,497)	¾7-22	704	6-20 alle 60 Min & um 22
1915	-	68,010 (14,497)	¾7-22	696	6-20 alle 60 Min & um 22
1916	-	68,010 (14,497)	¾7-22	696	6-20 alle 60 Min & um 22
1917	Wien 34 aufgelassen	--	¾7-22	--	6-20, zum Teil um 21
1918	-	--	¾7-22	--	wechselnd
1919	Wien 111 geschlossen Finanzministerium und Staats- druckerei aufgelassen	--	teilweise eingestellt	728	wechselnd
1920	Wien 111 wiedereröffnet	--	teilweise eingestellt	727	7-19
1921	Wien 8 aufgelassen Wien 53 wieder geöffnet	--	6.40-21	725	7-19
1922	Aufgelassen: Reichsrat Wien 10 Wien 13 Wien 25	--	6.40-21	632	7-19
1923	Wien 68 geschlossen Wien 53 und Wien 85 aufgelassen	--	6.40-21	635	7-19; z.T.um 21
1924	Wien 111 aufgelassen	67,000 (14,100)	6.40-21	635	7-18.30, z.T.um 19, 21
1925	-	67,000 (14,100)	6.40-21	635	7-18.30, z.T.um 19, 21
1926	Wien 68 wieder geöffnet	67,000 (14,100)	6.40-21	635	7-18, z.T.um 6, 19,19.30, und 21
1927	-	67,000 (14,100)	6.40-21	642	7-18, z.T.um 6, 19,19.30, und 21
1928	-	67,000 (14,100)	6.40-21	642	6-20; z.T. 21
1929	-	67,600 (14,100)	6.40-21	633	6-20; z.T. 21

Jahre	Veränderung im Stande der Rohrpoststellen	Länge der Fahr- (Luft-) rohr, m	Rohrpost zugungsverkehr	Kasten -zahl	Aushebung der Rohrpostkasten (Uhr)
1930	-	67,800 (14,100)	6,40-21	644	6-20; z.T. 21
1931	Umbenennung der Rhrp.St W71 in W73	67,794 (14,100)	6,40-21	648	6-20; z.T. 21
1932	Wien 11 und Wien 23 aufgelassen	67,124 (14,100)	6,40-21	651	6-20; z.T. 21

[1] Die Privatleitung zur Börse (171m) wurde nicht berücksichtigt.

[2] Die Privatleitung zum Fin.Min. (1043m) und zur Staatsdruckerei (800m) wurden hier nicht berücksichtigt.

[3] Numbers of Rohrpostsammler no longer given – had they been abolished?

## Beilage 3 Statistik der beförderten Sendungen.

2: Telegramme zur Tel. Zentr. Stat.; 3: Telegramme von der Tel. Zentr. Stat.; 4: Ortstelegramme; 7: Amtliche Sendungen

Jahre	2:Tzur	3:Tvon	4:Ortstg	Briefe	Karten	7:Amtl	Summe
1875	170,483	366,539	--	5,301	--	--	542,323
1876	227,119	465,903	--	6,303	--	--	699,325
1877	245,880	508,650	--	6,915	--	--	761,445
1878	234,613	507,307	--	7,092	--	--	749,012
1879	274,646	486,535	--	7,875	10,731	--	779,787
1880	355,757	538,859	--	12,884	67,846	--	975,346
1881	437,467	608,030	--	22,847	167,862	--	1,236,206
1882	404,905	617,860	--	27,167	261,074	--	1,311,006
1883	408,067	602,971	--	31,346	388,677	11,170	1,442,231
1884	387,530	678,002	--	35,320	478,916	14,901	1,594,669
1885	386,164	654,221	--	38,792	543,755	22,333	1,645,265
1886	446,020	676,470	--	43,842	631,784	41,610	1,839,726
1887	466,557	701,987	--	56,234	684,374	47,479	1,956,631
1888	724,135	802,388	--	99,138	821,147	65,967	2,512,775
1889	875,191	666,456	--	135,493	947,907	67,705	2,692,752
1890	846,379	587,433	--	176,374	1,081,564	74,439	2,766,189
1891	1,407,571		--	226,656	1,149,116	91,064	2,874,407
1892	1,574,688		13,022	269,177	1,280,632	107,743	3,245,262
1893	1,756,603		11,125	300,270	1,378,851	131,757	3,578,606
1894	2,163,696		12,882	348,830	1,476,757	219,949	4,222,114
1895	1,030,980	1,356,248	19,700	411,362	1,642,249	277,527	4,738,066
1896	940,331	1,383,969	20,186	441,660	1,681,804	302,688	4,770,638
1897	1,013,824	1,396,860	28,451	489,260	1,782,625	319,721	5,030,743
1898	1,106,792	1,455,577	37,181	579,319	1,961,085	320,788	5,460,742
1899	1,177,635	1,499,406	44,818	640,835	2,128,067	316,195	5,806,956
1900	1,205,358	1,500,471	60,841	657,785	2,181,515	305,431	5,911,401
1901	1,210,293	1,518,904	77,452	758,047	2,150,304	319,915	6,034,915
1902	1,253,977	1,616,742	87,260	834,758	2,055,514	338,853	6,187,104

Jahre	Telegramme	Briefe	Karten	Amtl	Summe
1903	3,101,399	870,417	2,115,962	346,537	6,434,315
1904	3,638,230	910,061	2,154,068	357,160	7,059,519
1905	3,787,130	1,315,562	2,516,610	355,019	7,974,321
1906	3,934,732	1,528,298	2,707,677	375,629	8,546,336
1907	4,233,851	1,182,277	2,185,014	289,603	7,890,745
1908	4,333,401	1,258,526	2,223,781	275,363	8,091,071
1909	4,619,838	1,237,296	2,183,587	262,071	8,302,792
1910	4,854,886	1,176,763	1,987,013	300,889	8,319,551
1911	5,180,018	1,138,586	2,001,762	272,894	8,593,260



Jahre	Telegramme	Briefe	Karten	Amtl	Summe
1912	5,473,345	1,386,219	2,078,145	310,778	9,248,487
1913	5,337,290	1,321,312	2,347,627	264,541	9,270,770
1934	5,997,445	1,185,090	1,853,474	253,979	9,289,988
1915	3,056,980	1,675,107	1,979,220	288,181	6,999,488
1916	3,400,495	1,927,349	2,113,637	442,211	7,883,692

1917-23            Keine Statistik erschienen

Jahre	Telegramme	Briefe	Amtl	Summe
1924	3,923,000	2,348,000	--	6,271,000
1925	3,106,466	4,350,797	120,000	7,577,263
1926	2,827,643	4,682,919	195,708	7,706,270
1927	2,829,031	5,513,436	266,507	8,608,974
1928	2,655,812	6,047,099	594,517	9,297,428
1929	2,542,425	4,943,992	402,486	7,888,903
1930	2,247,853	5,698,362*	573,619	8,519,834
1931	1,727,007	5,702,026*	717,891	8,146,924
1932	1,264,490	4,267,021*	753,377	6,284,888

In der Spalte “Amtliche Sendungen” sind auch gewöhnliche Sendungen enthalten (fehlgeleitete Sendungen usw), die aus betriebsdienstl. Gründen mit der Rohrpost befördert wurden.

\* Eilbriefsendungen