

Zunächst, nach Inbetriebnahme des pneumatischen Röhrennetzes am 01.03.1875, waren nur Korrespondenzen innerhalb der Linienwälle Wiens möglich, ab ca. 1881 gegen die Errichtung eines *Botenlohnes* auch (geringfügig) über den Rohrpostrayon hinaus in einige umliegende Gemeinden. Mit der Etablierung und (trotz hoher Gebühren) allgemeinen Akzeptanz der Pneumatik dürfte rasch die Idee aufgekommen sein, dieses technische Medium auch für Express-Sendungen zu nutzen, die Wien verlassen sollten oder von außerhalb nach Wien hineinkamen, insoweit die Sendungen hinsichtlich ihrer Maße für die Pneumatik geeignet waren, waren doch die Vorteile zu offensichtlich. Im Sommer 1883 wurde dann mittels Dekret die Bahnhofs-Korrespondenz eingeführt:

Circular-Verordnungen
der
k. k. Postdirektion für Oesterreich unter der Enns.

No. 10. Wien, am 27. Juni. Jahrgang 1883.

Nr. 26239 ex 1883.

Annahme von pneumatischen Correspondenzen zur postalischen Weiterbeförderung ab von den Bahnhöfen Wiens.

Vom 1. Juli 1883 an werden bei den k. k. Postämtern des Wiener Stadtpost-Bezirkes Central-Briefaufgabe – Landskrongasse – Habsburgergasse – Seilerstätte – Franz-Josefs-Quai – Herrenhaus – Maximilianstraße – Telegraphengebäude – Schillerplatz – Effectenbörse – Leopoldstadt – Praterstrasse – Nordbahnhof – Landstrasse – Weißgärber – Wieden – Margarethen – Mariahilf – Zieglergasse – Neubau – Mittelgasse – Josefstadt – Alsergrund – Abgeordnetenhaus und Fünfhaus bei Wien, sowie bei den k. k. pneumatischen Telegraphen-Stationen in Wien: Centrale, Effectenbörse, Fruchtbörse, Fleischmarkt, Kärntnerring und Gumpendorf während den gewöhnlichen Tages-Amtsstunden pneumatischen Briefe und pneumatischen Correspondenzkarten zu dem Zwecke angenommen, daß sie von da mit Hilfe der pneumatischen Einrichtungen an die Bahnhöfe geschafft werden und dort womöglich noch den Anschluß an die fälligen von IX Uhr Morgens bis 9.15 Uhr Abends mit den Eisenbahnzügen abgehenden Briefposten erreichen, mit welchen sie die postalische Weiterbeförderung erhalten sollen.

Die Gebühren für solche Correspondenzen betragen:

- a) Für die pneumatischen Beförderung (von den vorgenannten Aemtern an die Bahnhof-Postämter) 20 kr. für einen Brief (zu 10 Gramm) und 10 kr. für eine Correspondenzkarte; sie werden in der Regel durch die Gebrauchnahme der Drucksorten mit eingedruckten pneumatischen Werthzeichen (Briefcouvert a 20 kr., Correspondenzkarten a 10 kr.) gedeckt sein;
- b) Für die postalische Beförderung die Gebühren nach dem Briefpost-Tarife und sind diese durch Briefmarken zu berichtigen.

Sollten Briefe und Postkarten vorkommen, für welche die sowohl für die pneumatische als auch für die postamtliche Beförderung entfallenden Gebühren durch postalische Werthzeichen (gestempelte Couverts, Correspondenzkarten und Briefmarken) vollends gedeckt sind, so sind diese Briefe anstandslos zu behandeln.

Dagegen sind Briefe, wenn sie nur mit 20 kr. (Gebühr für die Pneumatik) frankiert sind, von dem k. k. Bahnhof-Postamte mit dem Porto und der Zutaxe zu belegen und sofort mit den correspondirenden Zügen, selbstverständlich bei Hinterlegung in directen Kartenschlüssen, eventuell unter Zurechnung des Briefporto in der Briefkarte abzusenden.

Wien, am 16. Juni 1883

Die Bahnhöfe

Die Bahnhofskorrespondenz betraf grundsätzlich zunächst Briefe und Karten (der Kartenbrief kam 1887 dazu), die an Adressaten außerhalb Wiens gerichtet waren. Sie wurden mit Rohrpost zu der dem betreffenden Bahnhof nächstgelegenen Rohrpoststation und von dort mittels Boten zum Bahnhof befördert. Von dort ging es dann mit dem (Post-)Zug in Richtung Bestimmungsort. Damit die Sendungen vom Ziel-Rohrpostamt auch schnellstens zum Bahnhof gebracht wurden, wurde auf den Sendungen beim Aufgabearm (also dort, wo erstmals erkannt wurde, dass es sich um eine Bahnhofskorrespondenz handelt und die entsprechenden Gebühren zu erheben waren) ein Stempel „BAHNHOF“ angebracht. So hatte der Beamte, der die Büchsen am Ziel-Rohrpostamt leerte, sofort die notwendige Information, was mit der Sendung weiter zu geschehen hatte. Und außerdem war damit grundsätzlich auch eine Qualitätskontrolle möglich.

| Zielbahnhof | Nächstgelegene Rohrpost.Station | I.C. | zeitliche Begrenzg. | Destinationen beispielhaft | Bemerkung |
|------------------|---|--------------------|-------------------------------|---|---------------------------------|
| Nordwestbhf. | 2., Taborstr. 27 2., Taborstr. 27 direkt | 9 23 24 | -1892 1892/93 1893- | Aussig, Prag, Trautenau Tetschen a.d.Elbe Berlin, Hamburg Harburg | ab 26.08.1952 kein Anschluss |
| Nordbahnhof | 2., Taborstr. 27 2., Taborstr. 27 direkt | 9 (23) 28 | -1892 1892/93 1893- | Ollmütz, Przemysl Mähr.Schönberg, Brünn Berlin (D) Batum (Ru) | ab 1945 kein Anschluss |
| Südbahnhof | 4., Neumanngasse 3 4., Neumanngasse 3 direkt | 4 50 76 | -1892 1892/93 1893- | Baden, St. Marein Graz, Stainach Ober-Vellach Triest, Vittoria (It.) | |
| Staatsbhf. | 4., Neumanngasse 3 4., Neumanngasse 3 direkt | 4 (50) 77 | -1892 1892/93 1893- | Aussig, Brünn, Stadlau Karlsbad, Parkany b.Gran Budapest | |
| Westbahnhof | 15., Schönrunnerstr. 189 direkt direkt | 13 20 101 | -1889 1889/92 1892- | Attersee, Freistadt, Linz Admont, Seewalchen, Ischl Nürnberg, Frankfurt, Düsseldorf. Basel, Paris, Brüssel, London | |
| Aspang-Bhf. | 3., Landstr.Hauptstr. 65 3., Landstr.Hauptstr. 65 direkt | (10) (40) 41 | -1892 1892/94 1894- | Eisenstadt Wart | 1952 geschlossen |
| Franz Josef Bhf. | 1., Börseplatz (Telegrafen Central Station) 9., Althanstr. 7 | (1) (W) 68 | -1892 1892/93 1893-1923 | Smichov Klosterneuburg | |

3

Allerdings gab es zwei Ziel-Rohrpoststationen, von denen die Boten zu jeweils zwei verschiedenen Bahnhöfen laufen mussten. Zumindest deshalb (aber auch, um dem die Sendung annehmenden Beamten die Arbeit grundsätzlich zu erleichtern) war es erforderlich, dass der Absender auf der Sendung den entsprechenden Bahnhof vermerkte. Teilweise wurde sogar der konkrete Zug, mit dem die Sendung Wien verlassen sollte, bereits vom Absender angegeben.

Die Bahnhofsstempel

Bei Einführung der Bahnhofskorrespondenz am 01.07.1883 umfasste das pneumatische Netz in Wien 13 Stationen. Diese wurden mit Kastenstempeln einheitlich in der Größe 45x6 mm ausgestattet, die die Nummer des pneumatischen Amtes sowie das Wort „BAHNHOF“ enthielten. Die Schrift ist 3 mm hoch und 33 mm (Stationen 1-9) bzw. 34 mm (Stationen 10-13) lang. Von allen diesen ersten 13 Bahnhofsstempeln gibt es einen Graveurabdruck aus dem Jahr 1883, nicht auf Sendungen nachgewiesen wurden bisher die Stationen 6 und 11.

Die Bahnhofskorrespondenzen sind im zweiten Halbjahr 1883 noch eine gemeinsame Dienstleistung der Telegraphen-Verwaltung (Pneumatik) und der Post-Verwaltung (Weiterbeförderung vom Bahnhof bis zum Empfänger). Über die Verrechnung dieser Teilleistungen zwischen den beteiligten Verwaltungen ist derzeit nichts bekannt, es dürfte sehr umständlich gewesen sein. Ab 1.1.1884 waren die Bahnhofskorrespondenzen dann einheitlich in der Hand der Postverwaltung.

Hinweis 1: Die Maße der Bahnhofsstempel sind insoweit bedeutsam, als dass es mit den Stationsnummern 11 und 13 Bahnhofsstempel in abweichenden Maßen gibt, die nicht aus dieser ersten Verteilung stammen, sondern offensichtlich viel später angefertigt und im Rohrpostamt 13 (1894-1902) bzw. 11 (1902-1932) I., Bräunerstrasse verwendet wurden.

Hinweis 2: Die meisten dieser Bahnhofsstempel wurden auch noch nach der Neunummerierung der Postämter in Wien im ersten Halbjahr 1892 in ihren ursprünglichen Rohrpoststationen weiterverwendet, so dass (abgesehen von der Station 2) die Nummer des Amtes im Bahnhofsstempel nicht mehr identisch mit der Nummer des Aufgabeamtes war, es sich aber gleichwohl um das gleiche Amt handelte.

Von der Effectenbörse sind mit dem Stempel „8 BAHNHOF“ derzeit nur Abschläge bis zum Jahr 1887 bekannt. Später (1897) wurde ein Stempel ohne jegliche Nummer oder Buchstaben in der Größe 44x6 (Schriftgröße 28x4) verwendet.

Mit dem weiteren Ausbau des Rohrpostnetzes in den Jahren bis 1890 mussten auch die neu hinzugekommenen Stationen (zunächst die Nr. 14 – 25) mit Bahnhofsstempeln ausgestattet werden. Derzeit bekannt sind Stempel von den Ämtern 16, 17 und 18. Diese haben – was nicht verwunderlich ist – von den Stempeln der Erstausstattung leicht abweichende Maße. Auffällig sind die Stempel der Ämter 17 (Währing, XVIII., Schulgasse 43) und 18 (Hernals, XVII., Bergsteiggasse 48), bei denen die Amtsnummer nicht nur vor dem Wort BAHNHOF, sondern zusätzlich auch dahinter steht. Auch sie wurden nach der Neunummerierung der Postämter in Wien im ersten Halbjahr 1892 in ihren ursprünglichen Rohrpoststationen weiterverwendet.

In diese Zeit fällt auch der Anschluss des ersten Bahnhofs an die Pneumatik: 1889 kam der Westbahnhof als Pneumatische Station Nr. 20 dazu, ein Bahnhofsstempel ist vom Westbahnhof jedoch nicht bekannt.

Eine Sonderstellung nimmt das Rohrpostamt 66 Alsergrund I (IX., Thurngasse 19) ein. Es ist eines der drei Ämter, die im Jahr 1892, also im Jahr der Neunummerierung, an das Netz angeschlossen wurden, und bekam als einziges Amt einen Stempel mit einem Buchstaben: „A. BAHNHOF“. Warum es zu dem Buchstaben kam, kann nur spekuliert werden: Der Auftrag für den Bahnhofsstempel musste wahrscheinlich erteilt werden, als die neuen Nummern der Ämter noch nicht feststanden. Die vorläufige Nummer „26“ wollte man nicht verwenden, da klar war, dass diese alsbald überholt ist. Also wählte man das A wie Alsergrund. Der Stempel ist ab April 1892 nachgewiesen.

Eine weitere der 1892 in Betrieb genommenen Rohrpoststationen (P.A. Bernardgasse in VII., Schottenfeldgasse) erhielt dann schon den Bahnhofsstempel mit der neuen Nummer 63.

Im Jahr 1893 wurden 5 weitere Bahnhöfe (Nordwestbahnhof als 24, Nordbahnhof als 28, Franz Josef Bahnhof als 68, Südbahnhof als 76 und Staatsbahnhof als 77) und 1894 der letzte der insgesamt sieben großen Wiener Kopfbahnhöfe (Aspangbahnhof als 41) an das Rohrpostnetz angeschlossen. Von zwei von ihnen (41 Aspangbahnhof und 68 Franz Josef Bahnhof) sind Bahnhofsstempel nachgewiesen.

Zumindest zwei der „alten“ Stationen wurden im Zuge oder nach der Neunummerierung mit neuen Bahnhofsstempeln ausgestattet: 23 (ehemals 9 – II., Taborstrasse) und 36 (ehemals 11 – II., Productenbörse). Der ursprüngliche Stempel „9 BAHNHOF“ ist bisher auch nur aus der Zeit vor der Neunummerierung der Postämter bekannt, der Stempel „11 BAHNHOF“ wie oben bereits erwähnt gar nicht.

Von weiteren nach der Neunummerierung angeschlossenen Rohrpoststationen sind nur wenige Bahnhofsstempel bekannt: von den in 1894 eröffneten Stationen die 13 (bzw. später dann 11 - s.o.), 27 und 54 sowie von den in 1895 eröffneten lediglich die 49.

Bahnhofskorrespondenzen, die in der Rohrpoststation 27, II., Praterstr. 54, aufgegeben wurden, tragen (soweit bekannt) immer einen Sonderstempel (Englischer Garten oder Internationale Fischereiausstellung, beides 1902) und sind offensichtlich Sammlerbelege.

Einen Überblick über die bisher bekannten Bahnhofsstempel und ihre Verwendung soll die Tabelle auf der folgenden Seite geben. Auffallend ist, dass ihre Verwendung nach der Jahrhundertwende deutlich zurückging und sie zuletzt 1909 nachgewiesen sind.

| Symbolische Darstellung | Maße in mm | | Farbe | Verwendet im Rohrpostamt | Eröffnet | Amts-Nr. | | nachgewiesen | |
|---|------------|--------|---------|---|----------|----------|-----|--------------|------|
| | Rahmen | Text | | | | alt | neu | von | bis |
| I. alte Nummerierung der Ämter | | | | | | | | | |
| 1 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | I., Telegrafen Central-Station | 1875 | 1 | CR | 1884 | 1906 |
| 2 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | I., Fleischmarkt 19 | 1875 | 2 | 2 | 1890 | 1901 |
| 3 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | I., Kärntnerring 3 | 1875 | 3 | 15 | 1888 | 1900 |
| 4 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | IV., Neumanngasse 3 | 1875 | 4 | 50 | 1888 | 1893 |
| 5 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | VI., Magdalenenstr.67 | 1875 | 5 | 57 | 1896 | 1896 |
| 6 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | | VII., Siebensterngasse 13 | 1875 | 6 | 62 | nur Graveur | |
| 7 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | VIII., Maria Treugasse 4 | 1875 | 7 | 64 | 1888 | 1895 |
| 8 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | I., Schottenring 16 (Effectenbörse) | 1875 | 8 | E | 1883 | 1888 |
| 9 BAHNHOF | 45x6 | 33x3 | schwarz | II., Taborstr. 27 | 1875 | 9 | 23 | 1885 | 1885 |
| 10 BAHNHOF | 45x6 | 34x3 | schwarz | III., Landstrasser Hauptstrasse 65 | 1875 | 10 | 40 | 1893 | 1900 |
| 11 BAHNHOF | 45x6 | 34x3 | | I., Schottenring 19 (Productenbörse) | 1879 | 11 | 36 | nur Graveur | 1) |
| 12 BAHNHOF | 45x6 | 34x3 | schwarz | VII., Zieglergasse 8 | 1880 | 12 | 60 | 1895 | 1895 |
| 13 BAHNHOF | 45x6 | 34x3 | schwarz | Fünfhaus (->XV.), Schönrunnerstr. 42 | 1880 | 13 | 100 | 1883 | 1883 |
| 16 BAHNHOF | 46x7 | 37x4 | schwarz | IX., Lazarettgasse 6 | 1886 | 16 | 71 | 1891 | 1909 |
| 17 BAHNHOF 17 | 51x7 | 44x4 | schwarz | Währing (->XVIII.), Schulgasse 23 | 1887 | 17 | 110 | 1890 | 1893 |
| 18 BAHNHOF 18 | 50x7 | 43x4 | schwarz | Hernals (->XVII.), Bergsteiggasse 48 | 1887 | 18 | 105 | 1890 | 1902 |
| II. aus der Umstellungsphase | | | | | | | | | |
| A. BAHNHOF | 44x6 | 37x3,5 | schwarz | IX., Thurngasse 19 | 1892 | (26) | 66 | 1892 | 1901 |
| III. nach der Neunummerierung der Ämter 1892 | | | | | | | | | |
| BAHNHOF | 44x8 | 28x4 | schwarz | I., Schottenring 16 (Effectenbörse) | 1875 | 8 | E | 1897 | 1897 |
| 11 BAHNHOF | 43x8 | 37x5 | schwarz | I., Bräunerstr. 11/14 | 1902 | | 11 | 1903 | 1903 |
| 13 BAHNHOF | 42,5x8 | 37x5 | schwarz | I., Bräunerstr. 11/14 | 1894 | | 13 | 1898 | 1898 |
| BAHNHOF 23 | ? | ? | schwarz | II., Taborstrasse 10 | 1875 | 9 | 23 | 1898 | 1898 |
| 27 BAHNHOF | 39x8 | 34x5 | schwarz | II., Praterstrasse 54 | 1894 | | 27 | 1902 | 1902 |
| 36 BAHNHOF | 46x9 | 40x4 | blau | II., Taborstr. 10 (Productenbörse) | 1890 | 11 | 36 | 1893 | 1898 |
| 41 BAHNHOF | 39x8,5 | 35x5 | schwarz | Aspang-Bahnhof | 1894 | | 41 | 1903 | 1904 |
| 49 BAHNHOF | 38x8 | 35x4 | schwarz | III., Marokkanergasse 17 | 1895 | | 49 | 1902 | 1902 |
| 54 BAHNHOF | 38x8 | 35x5 | schwarz | V., Rüdigergasse 2 | 1894 | | 54 | 1898 | 1898 |
| 63 BAHNHOF | 39x9 | 35x5 | violett | VII., Schottenfeldgasse 90 | 1892 | | 63 | 1906 | 1906 |
| 68 BAHNHOF | 43x8 | 37,5x4 | schwarz | IX., Althanstrasse 7 | 1893 | | 68 | 1898 | 1898 |

Anmerkungen:

- 1) Umzug 1890 nach II., Taborstr. 10
- 2) ohne Ziffer!
- 3) umnummeriert, vorher 13
- 4) Ziffer hinten!

6

Der Ablauf

Den grundsätzlichen Ablauf kann man sich in etwa so vorstellen:

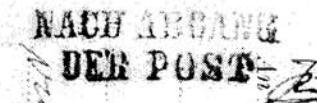
1. Annahme der Sendung: das Wertzeichen für die eigentliche Rohrpostsendung wird entwertet, der Bahnhofsstempel und der Instradierungsbehelf werden angebracht.
2. Nach dem Transport in der Pneumatik zur Ziel-Rohrpost-Station wird dort ein Durchgangsstempel abgeschlagen (wie bei „normalen“ Rohrpostsendungen der Ankunftsstempel) und die Sendung dem Expressboten zur Weiterleitung an den Bahnhof übergeben.
3. Im Bahnhofspostamt wird die zusätzliche Freimachung für den Weitertransport der Sendung entwertet.
4. Im Zielpostamt (außerhalb von Wien) erhält die Sendung einen Ankunftsstempel.

Jedoch gibt es zahlreiche Bahnhofskorrespondenzen, bei denen von diesem allgemeinen Prozedere abgewichen wurde.

Wenn die Sendung nicht rechtzeitig im bestimmten Bahnhof ankam, wurden weitere Informationen auf der Sendung angebracht, wie diese Stempel belegen:



Nach Schluss zum Courierzug



Nach Abgang der Post

Sieht man sich die Aufgabezeiten der Bahnhofskorrespondenzen an, so fallen zwei wesentliche Gruppen auf: Aufgabe in den ersten Stunden des Tages zwischen 9 und 11 Uhr. Oft erreichten die Sendungen dann den Empfänger noch am gleichen Tag. Oder aber es erfolgte die Aufgabe in den Abendstunden zwischen 7 und 9 Uhr, so dass die Sendung Wien mit dem letzten abgehenden Zug verließ und dann den Empfänger am nächsten Tag vormittags erreichte.

Die Wertzeichen

Weit überwiegen wurden die Ganzsachen für den pneumatischen Dienst verwendet, Ganzsachen für die gewöhnliche Post oder ausschließlich mit Briefmarken freigemachte Sendungen machen weniger als 10% der Bahnhofskorrespondenzen aus.

Die Gebühren

Für die Beförderung in der Wiener Pneumatik und mit dem Express-Boten zum Bahnhof waren die jeweiligen Gebühren für Rohrpostsendungen zu entrichten. Für den Weitertransport ab Bahnhof waren die Sendungen wie gewöhnliche Sendungen zusätzlich freizumachen, je nachdem ob der Bestimmungsort im Inland oder im Ausland lag. Des Weiteren war es möglich, am Bestimmungsort die Express-Zustellung zu verlangen und den entsprechenden Zuschlag zusätzlich zu entrichten. Für den Fall, dass der Zug am Ziel in der Nacht ankam und die Sendung nicht erst am nächsten Tag zugestellt

7

werden sollte, konnte zusätzlich zur Express-Zustellung noch die Nachtzustellung (bis 1899 weitere 5 kr.) verlangt werden.

Weitere Zusatzleistungen, insbesondere Recommandation, sind nicht bekannt.

Taxierte Sendungen

Entsprechend des in den Circular-Verordnungen veröffentlichten Dekretes kommen taxierte Sendungen tatsächlich vor. Genauso häufig (bzw. besser gesagt genauso selten) sind jedoch auch unterfrankierte Sendungen, die nicht taxiert wurden.

Weitere Anmerkungen

Unter den Begriff der Bahnhofskorrespondenzen im Sinne des eingangs zitierten Dekrets fallen auch Wien verlassende Sendungen, die zwar nicht einen charakteristischen „BAHNHOF“-Stempel tragen, aber vom Absender mit dem Vermerk „zum Bahnhof....“ versehen und die entsprechend vergebührt wurden.

Gelegentlich trifft man auf die Auffassung, dass auch in einem Wiener Bahnhof einlangende Sendungen, die dann mit der Rohrpost weiterbefördert werden (weil der Absender die pneumatische Beförderung verlangt hat), zu den Bahnhofskorrespondenzen gehören. Diese Frage wird hier als eine mehr oder weniger akademische nicht weiter erörtert, in dem Dekret ist ausschließlich von Wien verlassenden Sendungen die Rede. Bezuglich Sendungen, bei deren Aufgabe die Express-Zustellung verlangt und die deshalb seitens der Post aus Gründen technologischer Sinnhaftigkeit und Effizienz mit der Pneumatik zu oder von einem Wiener Bahnhof befördert wurden, wird auf die Abschnitte „Post aus Wien“, „Post nach Wien“ und „Post durch Wien“ verwiesen.

Stand: 04.03.2015