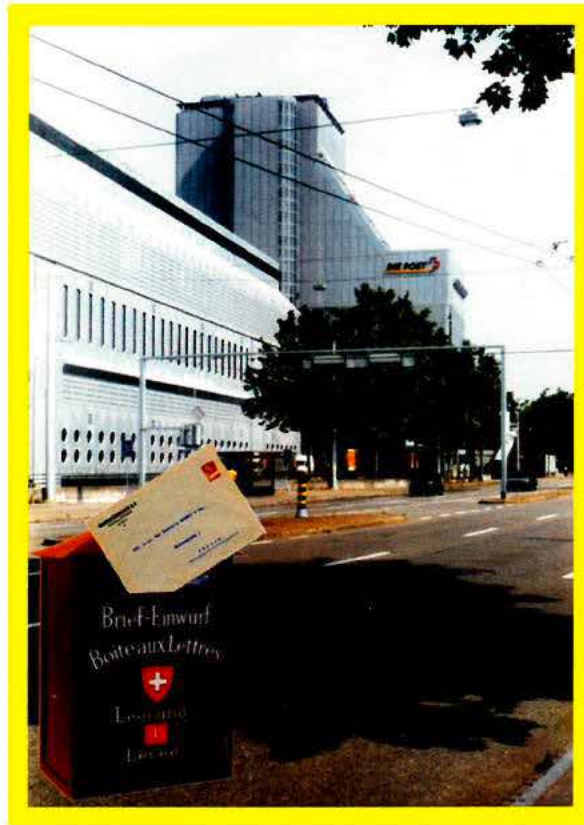




32. Jahrheft von Schlieren
2010



Als die Post nach Schlieren kam

32. Jahrheft von Schlieren

Als die Post nach Schlieren kam

Autoren: Kurt Frey
Peter Hubmann
Robert Binz
Peter Holthausen
Heiri Meier
Peter Suter

Redaktion und Layout: Peter Suter

Erarbeitet von der Arbeitsgruppe für Ortsgeschichte
und herausgegeben von der Vereinigung für Heimatkunde Schlieren

Druck:
Steinemann Print AG, Schlieren

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
«Die Gotthardpost» – ein Sinnbild	4
Schlierens jüngste und modernste Poststelle	5–6
Sieben Poststellen in 150 Jahren	7–10
Zehn Posthalter in 150 Jahren	11–12
Posträuber	12
Ein rüstiges Rentnerpaar blickt zurück	13–14
(A. und S. Mathiuet von der Selbstbedienungs-Poststelle Lilien-Zentrum)	
Woher kommt Post?	15
Auch zwei «alte Schlieremer»	16
Die römische Reichspost – Anfang und Vorbild des Postwesens	17–20
Schweiz–Suisse–Svizzera–Svizra (Völkerwanderung)	21
Fromme Boten (Mittelalter)	21–22
Briefträger in schmuckem Kleid (Standesläufer)	23
Was haben Pfeffer und Zimt mit der Post zu tun?	24
Bote, Reiter, Wagen	25
Die Kaufmannsposten	26–27
Briefe schreiben wird Mode	28
Une petite Diligence...	29
Reisen Sie gerne?	30
Kutsche auf dem Wasser und am Zoll	31
Liberté, Egalité, Unité (Helvetik)	32
Postzustellung einst	33
Briefzustellung im Limmattal heute	34–35
Post auf dem Lande (Aus dem Leben von A. und A. Lips)	36–37
34 Jahre im Zustelldienst – wie viele Briefe und Pakete sind das?	38–39
(Aus dem Leben von H. und L. Peter)	
Heiris Briefträger	40
Unser Briefträger im Neubauquartier	41
Zwei starke Kräfte erobern die Post: der Motor und die Frauen	42
Pakete kommen immer gut an	43–46
Kantönligeist oder Föderalismus? (Die Kantonalposten)	47–48
Die Post wird eidgenössisch	49–50
Eidgenössische Post = Pferdepst	51
Post fördert Tourismus fördert Post	52
So gross, dass der Stempel drauf passt (Briefmarken)	53–54
Die Folgen von Herrn Hills «Zettelchen»	55–56
Es war die Bahn und nicht das Auto... (Bahnpost)	57–58
Die Post reparierte auch Autos	59
Auf und ab und hin und her zwischen Ringstrasse und Bahnhof	60–62
Das Postbetriebszentrum Mülligen (PBZ)	63–66
Viel Lärm ums PBZ	67–68
Hier landen alle Briefe von nah und fern (Das Briefzentrum Mülligen)	69–71
Postleitzahlen	71
Die Taube auf dem Dach(boden)	72
Pompös oder bhäbig (Postgebäude)	73
Die Post war schon immer global (Weltpostverein)	74
Statt Worten nur noch Bits und Bytes (Fernmeldewesen)	75–76
Schlieren am Draht (Telegraf und Telefon)	77–78
Schräge Sachen	79
Gelb in Grau (Feldpost)	80
Der Kommandant und seine Sondermarke	81
Drei besondere «Schlieremer»	82
Quellenangaben/Bildnachweis	83
Frühere Jahrhefte	84

Vorworte

Liebe Leserin, lieber Leser,

Vor Ihnen liegt die 32. Ausgabe des Jahrheftes von Schlieren. Als Herausgeber dürfen wir uns rühmen, mit der Arbeitsgruppe für Ortsgeschichte Schlieren ein hervorragendes Instrument zur Hand zu haben.

Die Autoren versuchen das neuere Postdenken, das ja zur Zeit wieder etwas vermehrt in den Medien Erwähnung findet, mit den alten, noch gemütlicheren Gedanken ans Versenden und Verteilen von Briefen zu vergleichen. Und das gelingt ihnen mit der Aufgliederung in einen historischen Teil und in Kapitel über die Post speziell in Schlieren. Besonders gefällt mir, dass diese Angaben mit Aussagen der Poststellenleiter und Briefträger bekräftigt werden.

Dem Redaktor und Layouter dieses Heftes, Peter Suter, und den Autoren Kurt Frey, Peter Hubmann, Robert Binz, Peter Holthausen und Heiri Meier danke ich ganz herzlich für das gelungene Werk.

Danken möchte ich auch der Stadt Schlieren für die finanzielle Unterstützung des Drucks und der Herausgabe.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich viel Freude beim Betrachten des Jahrheftes 2010.

Schlieren, im Januar 2010

Vereinigung für Heimatkunde Schlieren

Hansruedi Elmer, Präsident

Ein Jahrheft zum Thema Post: Ist das überhaupt nötig? Jedes Schulkind weiss doch, was die Post ist, was sie macht und wo sie sich in Schlieren befindet. – Interessiert es die Schlieremer, wie die Post in Schlieren heute organisiert ist und wie es vor der Jahrhundertwende war?

Aber auch für die Post gilt das geflügelte Wort: «Was heute geschieht, ist morgen Geschichte.» Deshalb sind wir der Meinung, dass sich ein Rückblick in die Geschichte lohnt, sogar bis in die Zeit, als die Nachrichten noch per Läufer oder berittene Kuriere überbracht wurden. Dabei konnten wir uns nicht auf die Geschichte Schlierens beschränken. Denn zu jener Zeit existierte Schlieren noch gar nicht. Die Post hat sich ja nicht hier entwickelt, sondern sie entstand in den umliegenden Ländern. Bei uns wurde sie zum Teil mit erheblicher Verzögerung eingeführt. Dabei haben wir uns bemüht, bei der Postgeschichte stets einen Bezug zur Schweiz, zum Kanton Zürich oder zu Schlieren herzustellen.

Erst 1849 wurden Post und Telefon Bundessache, seit 1924 sogar mit eigener Gesetzgebung. Das Mitspracherecht der Gemeinden wurde auf rein bauliche Kriterien reduziert. So hatten Gemeinderat und die Bevölkerung beim Bau des Postbetriebszentrums Mülligen praktisch nichts zu sagen. Sogar die Gründung der neuen Partei «Quartierverein Mülligen» konnte an der Situation nichts ändern...

Wir beschränken uns aber nicht nur auf historische Tatsachen, sondern lassen auch Schlieremer zu Wort kommen, welche diese Zeit miterlebt haben, sei es von Berufs wegen oder als Postkunden.

Wir danken allen, die dazu beigetragen haben, dass dieses Jahrheft zustande gekommen ist. Wir wünschen der geneigten Leserschaft eine vergnügliche Lektüre.

Schlieren, im Januar 2010

Für die Arbeitsgruppe Ortsgeschichte

Kurt Frey, Präsident



Wohl kein anderes Kunstwerk verkörpert für die Schweizer den Begriff «Post» wie das berühmte Gemälde «Die Gotthardpost» des Zürcher Malers Rudolf Koller aus dem Jahr 1873.

Schlierens jüngste und modernste Poststelle



Seit dem 18. Oktober 1999 ist die Poststelle an der Freiestrasse 1 in Betrieb. Vorher befand sie sich an der Güterstrasse 3 in Räumlichkeiten, die den Anforderungen schon lange nicht mehr gerecht wurden. Der Stadtrat hatte in verschiedenen Eingaben die Schaffung kundenfreundlicher und zeitgemässer Einrichtungen gefordert. Bis dem berechtigten Anliegen der Schlieremer Bevölkerung und der Firmen entsprochen wurde, hat es lange Jahre gedauert. Die Gründe dafür sind auf S. 60–62 eingehend beschrieben.

Bei der Einweihung am 18. Oktober 1999 wurde 8952 Schlieren als die modernste Poststelle in der Deutschschweiz bezeichnet. Neu war damals vor allem die Kundenführung mit der Abkehr von den verbreiteten Warteschlangen. Alle Leserinnen und Leser wissen es: Überall, wo es Wartereien gibt, steht man immer am falschen Ort an. In der Post Schlieren haben die Verantwortlichen das Problem auf einfache Art gelöst. Alle Kundinnen und Kunden beziehen beim Betreten der Post einen Nummern-Zettel aus einem Automaten im Eingangsbereich. Immer, wenn eine Bedienungsperson frei ist, wird die nächste Nummer mit der Bezeichnung des frei werdenden Schalters auf einer Leuchttafel angezeigt. Damit ist jedes Gedränge

und auch das Anstehen am falschen Schalter aus der Welt geschafft. Willkommener Nebeneffekt für die Post: Das Publikum hat auf diese Art Zeit, sich im so genannten PostShop umzusehen.

Die Poststelle Schlieren hat ein umfassendes Angebot. Es erstreckt sich auf sämtliche Dienstleistungen der Post. Neben dem «Kerngeschäft» nach althergebrachter Meinung, nämlich der Aufgabe von Briefen und Paketen, Einzahlungen und Auszahlungen, Überweisungen ins Ausland und dem Verkauf von Briefmarken usw. steht auch das gesamte Angebot von PostFinance zur Verfügung. Ebenfalls erhältlich sind Abonnemente für die Festnetz- und Mobiltelefonie sowie für das Internet. Dabei stehen nicht nur die Angebote der Konzerngesellschaft Swisscom, sondern auch diejenigen von Orange, Sunrise etc. zur Wahl. Wenn bei Finanzdienstleistungen eine umfassende Beratung nötig ist, werden darauf spezialisierte Personen von PostFinance beigezogen. Nicht mehr vorhanden sind öffentliches Telefon, Telex und Telegraf. Diese Dienste sind durch die technische Entwicklung überholt. Einzig im Freien steht noch eine Telefonkabine, die von der Swisscom betrieben wird.

Das Personal der Poststelle ist Ansprechstelle für Anliegen aller Art im Zusammenhang mit den

Dienstleistungen der Post. An den Schaltern an der Freiestrasse 1 werden jährlich rund 200 000 Personen bedient. Der Personalbestand beträgt insgesamt 19 Personen und 2 Lernende.

Mit der Zustellung von Brief- und Paketsendungen hat die Poststelle an sich nichts zu tun. Briefe und Zeitungen werden über das Briefzustellzentrum Rütistrasse in die Briefkästen verteilt, und die Pakete finden ihren Weg über die Paketbasis Urdorf zu den Empfängerinnen und Empfängern. Nur wenn jemand nicht zu Hause ist und der Empfang der Sendung durch eine Unterschrift bestätigt werden muss, wird eine Anzeige hinterlassen. Das Abholen kann dann bei der Poststelle erfolgen. Der Verteilung der Briefpost und der Paketpost sind in diesem Heft separate Abschnitte gewidmet.

Die gut 500 Postfächer werden vorwiegend von Geschäftskunden benutzt. Sie kommen schneller in den Besitz ihrer Postsachen, weil sie die Sendungen jederzeit abholen können.

Die Poststellen betreiben seit Jahren eine Art «Gemischtwarenladen». Die Einrichtung heisst offiziell «PostShop». Hatte die Kundschaft am Anfang ein gesundes Mass an Zurückhaltung, ist inzwischen eine gewisse Akzeptanz eingetreten. Angeboten werden Zeitungen und Zeitschriften, Büro- und Papeterieartikel, aber auch Telefonapparate und

grössere Geräte bis hin zu Computern. Die Verantwortlichen der Post betrachten dieses Angebot in erster Linie als Dienst an den Kundinnen und Kunden und nicht etwa als Konkurrenz zum lokalen Gewerbe. Schliesslich geht es aber auch der Post um zusätzlichen Umsatz und damit um die Schaffung von Arbeitsplätzen.

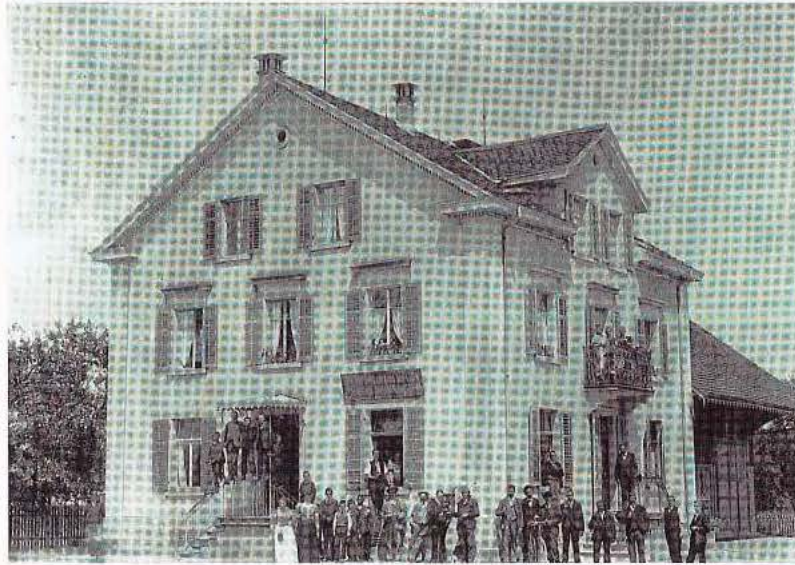
Die Leitung der Poststelle ist nicht nur für Schlieren allein zuständig. Sie hat auch die Verantwortung für die Poststellen Aesch, Arni-Islisberg, Birmsdorf, Bonstetten, Oberengstringen, Stallikon, Uitikon, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen und Wettswil in organisatorischen und personellen Belangen. Im ganzen Gebiet sind rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Auch im Hintergrund ist die Poststelle Schlieren sehr neuzeitlich ausgestattet. Unter anderem sind umfassende Sicherheitseinrichtungen vorhanden. Das Personal verfügt über die neuesten Geräte und Einrichtungen. Für die Kundinnen und Kunden werden im Untergeschoss genügend Parkplätze angeboten. Obwohl neue Lebensgewohnheiten, Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort, Internet, E-Mail und E-Banking zum Rückgang des Schaltergeschäftes geführt haben, zählt eine kundenfreundliche Poststelle nach wie vor zum Grundangebot einer aufgeschlossenen Gemeinde.

Peter Hubmann



Sieben verschiedene Postlokale in hundertfünfzig Jahren



Von 1842 bis 1859 war die Postablage jeweils im Haus des Verantwortlichen für die Post, des Postablage-Halters, 1862 untergebracht. Während der Amtszeit von Friedensrichter und Weinschenk Jakob Bräm (November 1859 bis Juni 1886) befand sich die Poststelle im Vorgängerbau der «Alten Post» an der Zürcherstrasse 1. In der Nacht vom 28. auf den 29. Dezember 1879 brannte das alte Posthaus vollständig nieder. Ein Teil des Barbestandes, 249 Franken, blieb in den Flammen. Die Postkasse vergütete den Betrag, weil Ablagehalter Bräm nachgewiesenermassen sein Möglichstes zur Rettung der Postsachen getan hatte und auch die übrigen

Wertsachen in Sicherheit bringen konnte. Jakob Bräm erbaute 1880 am gleichen Platz das Haus «Zur Post», in dem sich neben dem Postlokal eine Wirtschaft befand. Er machte Konkurs und demissionierte auf Ende 1886. Jakob Bräms zweite Frau Barbara führte die Postablagestelle und die Wirtschaft an der Zürcherstrasse 1 weiter bis 1891. Ab 1892 hiessen das Haus und die Wirtschaft «Zur Alten Post». 1970 musste es dem Ausbau der Zürcherstrasse weichen.

Von 1892 bis 1895 befand sich die Poststelle im Haus **Badenerstrasse 16**, dem ehemaligen «Högerhaus». In der dortigen Beiz mit dem Namen «Zur Hoffnung» wirtete Frau Barbara Bräm weiter und führte gleichzeitig die Poststelle. Das Haus stand zwischen den heute noch bestehenden Häusern Badenerstrasse 12 und 20, unmittelbar vor der Nummer 18. Im Spitalurbar ist es als Wasch- und Badhaus des «Vordersten Hoffs des Spittals» als Steinhaus hervorgehoben – zweckbedingt.

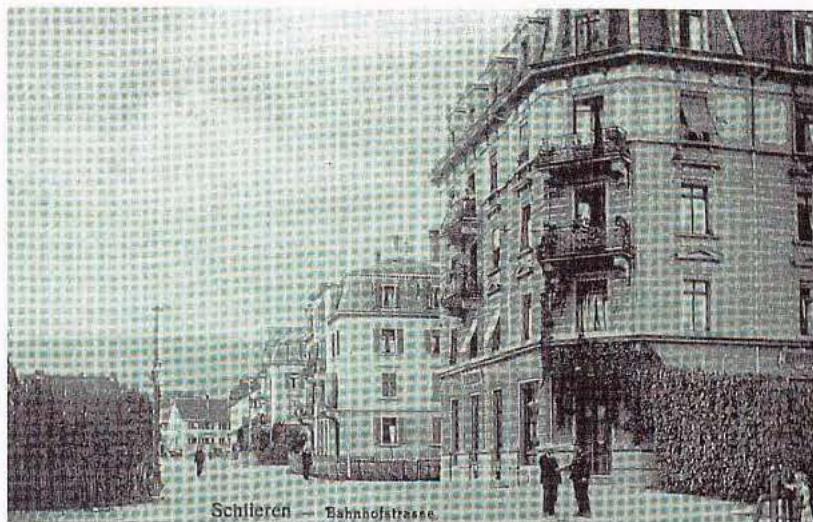
Das Gebäude wurde wegen des Ausbaus der Badenerstrasse 1970 abgerissen.



Frau Barbara Bräm verheiratete sich in der Zwischenzeit wieder und hiess nun Barbara Homberger-Bräm. 1896 bis 1900 befand sich die Postablage im «**Haus an der Bahn**». Das Haus lag zwischen dem damaligen Bahnhofgebäude und der Leim- und Düngerfabrik Geistlich. Es gehörte einem Viehinspektor Rudolf Hug. Zeitweise befand sich auch eine Dorfschenke in diesem Haus. Frau Homberger wirtete dort und führte die dortige Poststelle bis Ende 1900. Das Haus wurde 1925 abgebrochen, weil die SBB das Land für die Erweiterung des Bahntrassees brauchte.



1900 wurde die Poststelle an die **Bahnhofstrasse 11** verlegt. Die Liegenschaft gehörte Albert Meyer-Bolliger aus der Dynastie Meyer vom Kieswerk Hardwald. Auf dem Bild rechts ist es das Haus, das wegen der Baulücke zur «Krone» hin in die Strasse hinaus zu ragen scheint. Das Postlokal befand sich im Erdgeschoss rechts des Hauseingangs. Aber die Räumlichkeiten genügten nicht lange. Bis man diese Poststelle 1912 ins Haus Nr. 13 verlegte, führte sie Frau Barbara Homberger-Bräm.



Heinrich Rosenberger, der als Briefträger in Schlieren tätig war, liess unmittelbar neben dem bisherigen Haus Nr. 11 einen Neubau errichten, mit Räumlichkeiten im Erdgeschoss, die für den Postdienst gut geeignet waren. Darum wurde das Postamt am 1. Okt. 1912 an die **Bahnhofstrasse 13** verlegt, 1916 auch die Telegraf- und Telefonzentrale. Das Haus neben dem Restaurant Krone steht zwar noch, aber unterdessen ist hier längst eine Kaffee-Rösterei eingezogen.

Links das Haus Bahnhofstrasse 13 mit der Poststelle, rechts die «Krone». (um 1920)

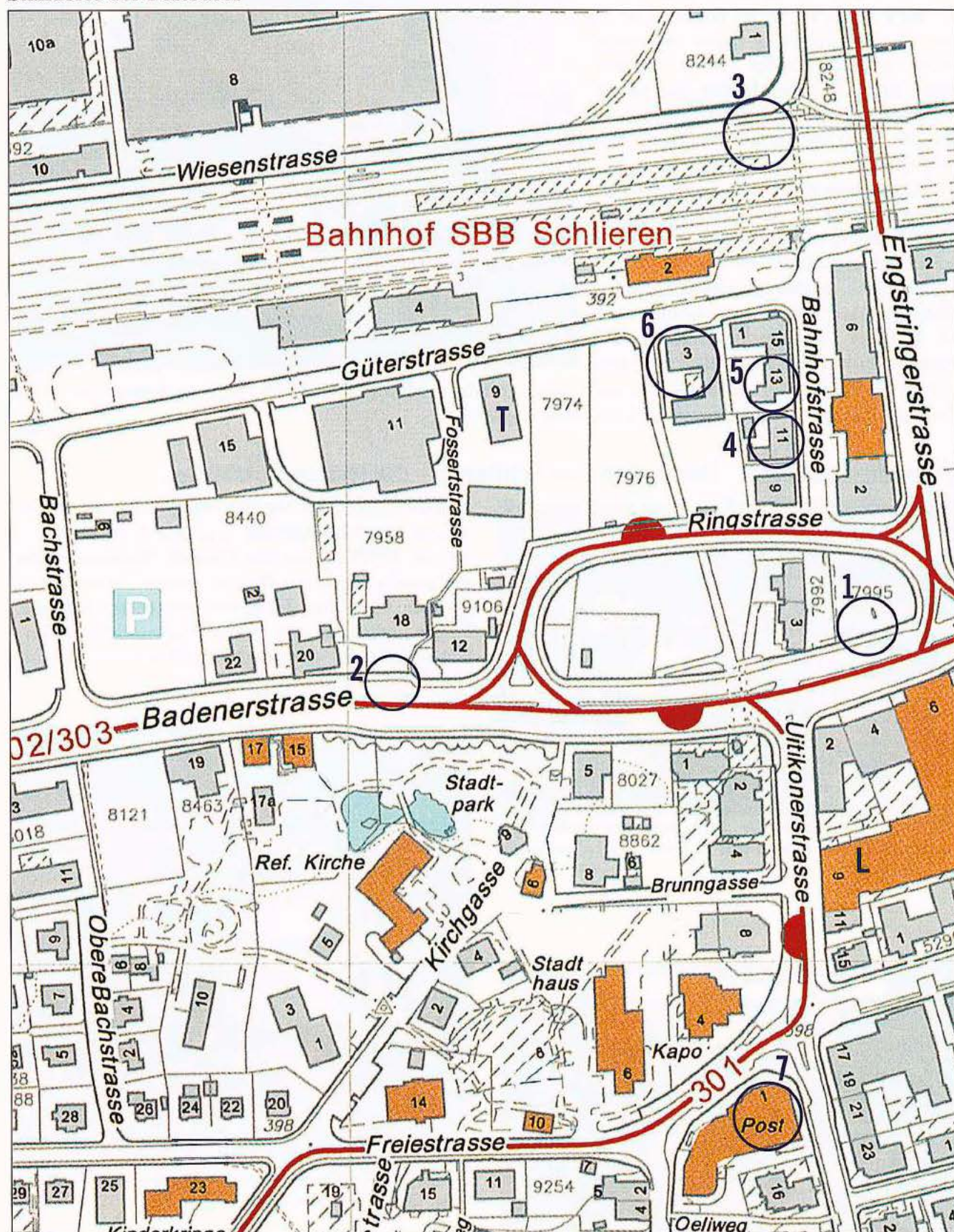
Am 30. Juli 1951 bezog das Postamt Schlieren neue Räume an der **Güterstrasse 3**, direkt vis-à-vis des Stationsgebäudes der SBB. Der dreigeschossige Neubau wurde von der Schlieremer Baufirma Lemp & Cie. erstellt und an die Post vermietet. Das gesamte Erdgeschoss wurde für Postzwecke wie Telefonkabine, Schliessfachanlage und Schalterraum beansprucht. Ebenfalls im Erdgeschoss befand sich der Sortierraum für die Briefträger. – Im Juli 1959 konnte die Liegenschaft mit 1531 m² Grundfläche zum Preis von 325 000 Franken durch die PTT erworben werden. Und bald darauf herrschte wieder Platzmangel.



Das Haus Güterstrasse 3 nach dem Auszug der Post.

1953 wurde auch noch die Telefonzentrale von der Bahnhofstrasse 13, wo sie seit 1916 untergebracht war, in den 1. Stock des neuen Postgebäudes an der Güterstrasse 3 verlegt. Seit 1925 war sie voll automatisiert. Die erste Telegraf- und Telefonzentrale hatte ihren Standort im «Sennhof» (Freiestr. 4). Später verlegte man sie in das Haus von Coiffeur Koller (Bahnhofstr. 11).

Standorte der Postbüros



- | | |
|--|--|
| ① 1842–1891 Zürcherstr. 1, «Alte Post» | ⑥ 1951–1999 Güterstr. 3 |
| ② 1892–1895 Badenerstr. 16, «Högerhuus» | ⑦ seit 1999 Freiestr. 1 |
| ③ 1896–1900 ehemalige Landstr. 1, «Haus an der Bahn» | L 1974–1998 Selbstbedienungs-Poststelle Lilien-Zentrum |
| ④ 1900–1912 Bahnhofstr. 11 | T seit 1988 Telefonzentrale Güterstr. 9 |
| ⑤ 1912–1951 Bahnhofstr. 13 | |

Weil das Überbauungsprojekt Erben Meyer/PTT für ein neues Postgebäude an der Güter- und Ringstrasse scheiterte, wurde am 15. Oktober 1974 als Experiment und Übergangslösung die Selbstbedienungs-Poststelle im Lilien-Zentrum an der Uitikonerstrasse eröffnet. (siehe Seite 13/14)

Unterdessen ging die Suche nach einem zentralen Standort für die Poststelle weiter. Nachdem der Grossverteiler Coop seine Verkaufsräume an der Uitikoner-/Freiestrasse geräumt und ins Lilien-Zentrum verlegt hatte, konnte am 18. Oktober 1999 an der **Freiestrasse 1** eine moderne Poststelle eröffnet werden.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, dass von 1985 bis 2003 im Postbetriebszentrum an der Zürcherstrasse 161 ein Postamt Zürich-Mülligen existierte.

Kurt Frey



Das waren von Schlieren – die letzten Postbüros...



Die Häuser Bahnhofstrasse 3–11 (von vorn nach hinten durchs Bild) und Güterstrasse 3 (hinten links) existieren nicht mehr.

2009 begann im Viereck Ring-/Bahnhof-/Güterstrasse eine Abbruchserie in einem Ausmass, wie es sie seit 1970 (Ausbau der Zürcher-/Badenerstrasse) nicht mehr gegeben hatte. Die Häuser – in denen sich auch die vierte und die sechste Postablage befunden hatten – mussten der neuen Zentrumsüberbauung weichen. Damit sind insgesamt fünf der sechs einstigen Postgebäude verschwunden.



Hier geht's dem Haus Bahnhofstrasse 11, Poststelle von 1900–12, an den Kragen bzw. ans Dach.



Das letzte Stündlein des Hauses Güterstrasse 3 – während vieler, vieler Jahre «die» Post.

Zehn Posthalter in 155 Jahren

Jahrhundertlang war Schlieren ein kleines Dorf, die meisten Häuser standen längs des Dorfbaches und um die Kirche herum. Ausgedehnte Felder und Wiesen trennten das Siedlungsgebiet von den umliegenden Dörfern. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts lag die Stadt Zürich mit bloss 17 000 Einwohnern zwei Stunden Fussmarsch von Schlieren entfernt.

Schlieren hatte während langer Zeit einen Boten, welcher täglich zu Fuss nach Zürich ging, um Aufträge auszuführen und Postsachen zu vermitteln.

Auf das Neujahr 1842 erhielt Dietikon eine Poststelle, Schlieren wahrscheinlich nur wenig später. (Im Poststellenverzeichnis ist schon 1836 eine solche erwähnt.) Sicher ist, dass diese Postablagen noch von der kantonalen Post eingerichtet wurden.

Schlierens erster Posthalter hiess Heinrich Meier und seine Besoldung betrug 24 Franken im Jahr. Diese Entschädigung lässt darauf schliessen, dass der Arbeitsaufwand mit den Postsachen eher gering war, auch wenn der Posthalter die Post täglich in der Gemeinde selbst austragen musste. In die Amtszeit dieses ersten Posthalters fiel die Eröffnung der Spanischbrötli-Bahn am 7. August 1847. Diese brachte nun die Postsendungen in geschlossenen Postsäcken. Posthalter Meier blieb im Amt bis Ende 1848.

Sein Nachfolger hiess Heinrich Bräm und führte vom 1. Januar 1849 an die Postablage. Der Grund für seine Entlassung am 17. November 1859 ist nicht bekannt, hingegen ist die Höhe seines Salärs mit 100 Franken pro Jahr festgehalten.

Auf Heinrich Bräm folgte am 20. November 1859 ein Jakob Bräm, Weinschenk und Friedensrichter, und ebenfalls ein Schlieremer. Aus welcher

«Dynastie Bräm» dieser stammte, ist nicht bekannt. Das ist nicht verwunderlich, denn Schlieren zählte gemäss dem Haushaltregister von 1803/1804 damals 530 Einwohner und 178 Personen davon hiessen Bräm! Jakob Bräm war im Amt bis 30. Juni 1886.

1868 siedelte sich die Leimfabrik Geistlich als erster Industriebetrieb nördlich der Bahnlinie an. 1895 nahmen das Gaswerk der Stadt Zürich und die Wagonsfabrik ihre Tätigkeit auf und läuteten die industrielle Entwicklung von Schlieren ein. Dass die Post an dieser Entwicklung auch teilnahm, schlug sich in der Entlohnung des Posthalters nieder: Betrug 1859 das Jahressalär von Jakob Bräm noch 160 Franken, erhöhte es sich in den 27 Dienstjahren auf 820 Franken jährlich.

Auf Jakob Bräm folgte am 1. Juli 1886 seine zweite Frau, Barbara Bräm. Sie war während 26 Jahren als Posthalterin tätig. Ihr Anfangssalär betrug 820 Franken. 1895 heiratete sie nach dem Tod ihres Gatten wieder einen Schlieremer namens Homberger.¹ Am 31. März 1912 trat sie zurück. Mittlerweile war ihr Jahressalär auf 2 800 Franken angestiegen.

Am 1. April 1912 wurde Alfred Bötschi¹ zum Posthalter ernannt. Er stand der Post Schlieren bis zu seiner Ernennung zum Büro-Chef der Post in Zürich während 9 Jahren vor.

Sein Nachfolger, Gottlieb Haab, war während 27 Jahren Posthalter. Anfänglich, am 1. April 1921, betrug sein Jahressalär 4000 Franken, bei seiner Pensionierung am 30. November 1948 7872 Franken.

Auf Gottlieb Haab folgte am 1. Dezember 1948 Ernst Kästli, der bis zu seiner Pensionierung am 30. April 1963 der Post Schlieren vorstand.

Art der Stelle	Eintritt	Abgang	Jahressumme	Bezüge	Notizen
Posthalter	1842	1848	7	24	Heinrich Meier
Posthalter	1849	1859	10	100	Heinrich Bräm
Posthalter	1859	1886	27	820	Jakob Bräm
Posthalterin	1886	1912	26	820	Barbara Bräm
Posthalter	1912	1921	9	2800	Alfred Bötschi

¹ Auch diese beiden sind wie alle Postangestellten in den alten Folianten im Archiv der PTT aufgelistet.

Sein Nachfolger Eugen Knapp war vom 1. Mai 1963 bis zum 31. August 1968 als Posthalter tätig. Diese kurze Amtszeit war gesundheitsbedingt. Der Einbruch ins Postgebäude im Sommer 1967 machte ihm dermassen zu schaffen, dass er nach einem Krankheitsurlaub nicht mehr im Postamt Schlieren tätig sein wollte. Er wurde deshalb auf den 1. September 1968 ins ruhigere Postamt Zürich 42 am Schaffhauserplatz gewählt.

Nachstehend ist von diesem (bisher einzigen) Postraub in Schlieren berichtet.

Marcel Schmid trat am 1. Juli 1968 an seine Stelle. Die Amtszeit dieses Postverwalters endete nach knapp 15 Jahren leider auch abrupt, denn am 3. März 1983 ist Marcel Schmid unerwartet verstorben.

Als Nachfolger wurde Robert Casanova gewählt, mit Dienstantritt am 1. Juni 1983. Vorher war Robert Casanova Dienstchef im Postamt Zürich 50. Nach fast 14-jähriger Amtszeit in Schlieren trat er am 30. April 1997 in den Ruhestand.

Somit waren während 155 Jahren neun Männer und eine Frau für die Poststelle Schlieren zuständig.

Kurt Frey

1967 machten Posträuber in Schlieren fette Beute

In der Nacht vom Samstag, 1. Juli, auf den Sonntag wurde im Postbüro vis-à-vis des Bahnhofs eingebrochen. Die Täter drangen durch ein Oberlicht ins Postbüro ein. Mit Sprengstoff öffneten sie den Tresor und erbeuteten rund 280 000 Franken. Ausserdem richteten sie grossen Sachschaden an.

Am Sonntag früh um 03:46 Uhr hörte ein Anwohner einen Knall. Er glaubte, auf dem nahen Rangiergelände seien zwei Wagen beim Rangieren heftig zusammengestossen. Er hielt im Bahnhof Nachschau. Als er jedoch alles in Ordnung fand, ging er wieder schlafen. Die Detonation der Sprengladung wurde, wie man nachträglich erfuhr, von mehreren Leuten gehört. Da sich die Bewohner jedoch durch Rangiermanöver am Bahnhof Schlieren an laute Störungen gewöhnt waren, schöpfte mit Ausnahme eines einzigen Anwohners niemand Verdacht. Erst um 09:20 Uhr wurde der Einbruch durch Angestellte der Post entdeckt, und diese alarmierten sofort die Kantonspolizei Zürich. Inzwischen hatten die Gangster einen Vorsprung von sechs Stunden. Der ehemalige Briefträger Hans Peter erinnert sich, dass er und seine Frau an jenem Sonntag aufgebeten wurden, um nach der Spurensicherung durch die Polizei beim Aufräumen und Putzen mitzuhelfen.

Polizei und Bezirksanwaltschaft Zürich baten die Bevölkerung um Mithilfe. Die Kreispostdirektion Zürich hat für Angaben, die zur Ergreifung der Täter geführt hätten, eine Belohnung von 5000 Franken ausgesetzt. Für Meldungen aus dem Publikum, die zur Sicherstellung der Beute geführt hätten, wurde eine Belohnung von zehn Prozent des sichergestellten Betrages ausgesetzt. – Es wurde insbesondere nach allfälligen Zeugen gesucht, welche in der Woche vor dem Einbruch verdächtige Personen in der Gegend des Postbüros gesehen oder Autos mit ausländischen Nummernschildern beobachtet haben.

Die Fahndung der Polizei führte leider zu keinem Erfolg. Es muss sich um routinierte Täter gehandelt haben, denn es konnten keine Fingerabdrücke gefunden werden. Zudem setzte die Sprengung des Tresors im Innern des Gebäudes Fachkenntnisse voraus und war nicht gefahrlos.

Der Fall wurde gerichtlich nach 25 Jahren ergebnislos abgeschlossen. Die Akten sind im Staatsarchiv archiviert und sind für die Öffentlichkeit noch nicht zugänglich.

Kurt Frey



Postämter, Postzüge und Bahnpostwagen waren immer wieder Ziel von Raubüberfällen. Sie erinnern sich vielleicht noch an den Überfall auf die Fraumünsterpost am 1. September 1997, dessen Täter alle gefasst, von der Beute aber die Hälfte – 27 Mio. Fr. – nie gefunden wurde. Am 24./25. Januar 1952 überfielen Deubelbeiss und Schürmann das Postbüro von Reinach AG, nachdem sie zuvor in der Bank Winterstein keine Beute gemacht, aber deren Direktor ermordet hatten. Die Täter des wohl berühmtesten Raubüberfalls auf den königlichen Postzug Glasgow–London am 8. August 1963 («The Great Train Robbery») wurden über die ganze Welt verfolgt und bis auf zwei (Biggs und Wilson) verhaftet. Untenstehend ist der allererste Überfall auf die Schweizerische Post kurz beschrieben.

An den Schaltern moderner Postbüros liegt das Papiergeld in einem bruch sicheren Behälter, dessen mechanische Ein- und Ausgabevorrichtung nur der/die Schalterangestellte mit der Quittierung auf dem Computer aktivieren kann. In den neuesten Poststellen [siehe Bild] schützt eine schussichere Scheibe in einem tiefen Stahlrahmen das Personal.

Der erste Postüberfall in der Schweiz

In der Nacht vom 31. März auf den 1. April 1897 ereignete sich im Nachtzug zwischen Genf und Bern ein Raubmord. Der Täter war ein ehemaliger Postangestellter, welcher einen Schlüssel zum Bahnpostwagen besass. Der diensthabende Kondukteur wurde mit einem Revolver getötet, und mehrere Postsäcke mit Wertsendungen wurden aufgeschnitten und durchwühlt. Auch stellte sich heraus, dass eine anfänglich vermisste Geldsendung von 50 000 Franken – das war zu jener Zeit eine riesige Menge Geld – für die Eidgenössische Bank in Bern mit einem späteren Zug unversehrt in Bern eintraf.

(aus «Reminiszenzen aus der Geschichte der Bahnpost»)

Ein rüstiges Rentner-Ehepaar blickt zurück ...

Seit Anfang Dezember 1998 sind Aldo und Susy Mathiuet im Ruhestand. Die Selbstbedienungspoststelle im Lilien-Zentrum, die sie seit der Eröffnung am 15. Oktober 1974 betreut hatten, ist am 28. November 1998 geschlossen worden. Das rüstige Rentner-Ehepaar erinnert sich gerne an die Zeit in der «Lilie», an die vor allem anfangs nicht immer einfachen Aufgaben und an die vielen sehr angenehmen Kontakte mit den Postkunden. Ihre Arbeit in der «Lilie» haben sie stets gerne gemacht.

Sie erzählen: Aldo Mathiuet ist in Compadias, Gemeinde Sumvitg, im Bündner Oberland aufgewachsen. Nach Ende der Schulzeit hat er sich für eine Laufbahn bei der Post entschieden. Das geschah, wie er festhält, zu einer Zeit, als noch Sekundarschulbildung, das Beherrschen einer zweiten Landessprache und Militärdiensttauglichkeit verlangt wurden. Die Grundausbildung absolvierte er in Winterthur. Die erste Stelle in der Zustellung befand sich im Tösstal, wo er für die «Hörnli-Tour» im Zürcher Berggebiet eingesetzt wurde. Später wechselte er nach Zürich, wo er in der Sihlpost bei der Briefausgabe einen Posten fand. Grund für den Wechsel nach Schlieren war die Liebe. Im Ausgang lernte er seine spätere Ehefrau Susy kennen, was ihn dazu bewog, sich um eine Stelle an ihrem Wohnort zu bewerben. So kam er 1960 nach Schlieren, wo er wieder in der Postzustellung arbeitete. Zuletzt betreute er die Tour im Zentrum und bediente die Kunden, die dann später der Selbstbedienungspoststelle zugeteilt wurden. Susy Mathiuet-Meier würde man nach heutigem Sprachgebrauch als Quereinsteigerin bei der Post bezeichnen. In Schlieren aufgewachsen, absolvierte sie in jungen Jahren eine Lehre als Verkäuferin, war dann im Verkauf tätig und widmete sich später vollzeitlich ihren Kindern. Bedingung für die Anstellung des Leiters der Selbstbedienungspoststelle – man hatte damals anscheinend ausschliesslich Männer im Auge – war die Mitarbeit der Ehefrau. Susy Mathiuet wollte das einfach einmal probieren und sagte zu. Am Anfang betrug ihr Pensum lediglich eine Stunde im Tag, später wurde es dann mit der steigenden Arbeitsbelastung nach und nach erhöht. Sehr rasch machte sie sich mit den für sie neuen Aufgaben vertraut. Aldo Mathiuet übernahm am 15. Oktober 1974 die Leitung der Selbstbedienungspoststelle «Lilie» und wurde durch seine Gattin Susy tatkräftig unterstützt. Die erste Zeit



Aldo Mathiuet hat vom 15. Okt. 1974 bis 29. Nov. 1998 zusammen mit seiner Gattin Susy die Selbstbedienungs-Poststelle im Lilien-Zentrum geleitet.

war nicht einfach. Vor allem die schwierigen baulichen Arbeitsbedingungen machten die Arbeit schwer. Die bei den Kunden noch wenig bekannte Selbstbedienungspost wurde alles andere als freudig aufgenommen. Erhielten sie ihre Post vorher seit Menschengedenken in den Briefkästen geliefert, mussten sie die Sendungen nun plötzlich selber abholen. Der Wechsel stiess auf wenig Begeisterung. Mit der Zeit trat dann eine gewisse Beruhigung ein, und viele der anfänglich skeptischen Kunden wurden dann doch wieder zufrieden. Die ganze Anlage nahm wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse des Personals und war eigentlich von Anfang an zu klein. Hinter den Kulissen hatten Aldo und Susy Mathiuet ihre Arbeit jeden Tag – Sommer und Winter – unter Kunstlicht zu versehen. Es waren nur kleine Oberlichter zur Ladenstrasse und ein kleines Lichtband gegen das Freie vorhanden. Arbeitsflächen fehlten weitgehend. Erst 1998, kurz vor der Schliessung, wurde endlich ein Fenster eingebaut. Von diesem Zeitpunkt an konnte wenigstens während einiger Stunden im Tag auf Kunstlicht verzichtet werden. Als sehr beschwerlich sind auch die verschiedenen Umbauten im Zentrum «Lilie» in Erinnerung, waren sie doch regelmässig mit Lärm, Staub und anderen Erschwernissen verbunden. Etwas geärgert hat Aldo und Susy die Bezeichnung «stumme Poststelle» durch die Gebäudeeigentümer. Als Verantwortliche an der Front hatten sie sich immer um gute Beziehungen zur Kundschaft, um einen freundlichen Ton und um angemessene Kommunikation bemüht, was ihrer Meinung nach mit «stumm» überhaupt nicht gewür-



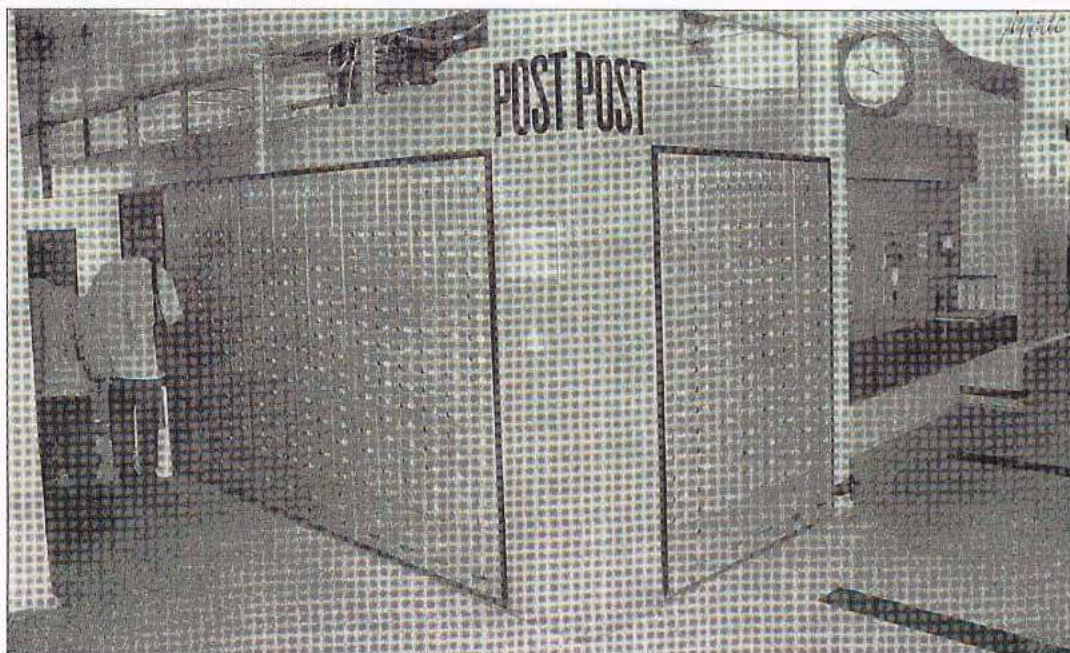


dig wurde. Sorgen bereitete die schon damals rege Bautätigkeit im Schlierener Zentrum. Am Anfang war die Anlage auf 820 Postkunden ausgelegt. Um ein rationelles Einsortieren der Sendungen zu ermöglichen, wurden die Postfächer nach den Hausnummern zugeteilt. Wenn ein Haus durch ein neues ersetzt wurde, entstand in aller Regel auch eine grössere Zahl von Wohnungen. Als Beispiel sei nur das Gebiet westlich der unteren Uitikonstrasse erwähnt. In der Postfachanlage waren aber keine Lücken vorhanden, und die Neuzuteilung bereits vergebener Fächer war ebenfalls nicht möglich. So musste halt Beweglichkeit an den Tag gelegt werden. Die Kunden bemerkten nichts von diesen Schwierigkeiten. Bei der Schliessung im Jahr 1998 befanden sich rund 1200 Haushaltungen im Einzugsgebiet der Selbstbedienungspoststelle. Lediglich 120 Kunden hatten die konventionelle Zustellung verlangt. Das ist ein Hinweis dafür, dass die Akzeptanz im Lauf der Zeit stieg und die Kunden auch die Vorteile schätzen lernten. Die Post in der «Lilie» wurde für viele zum Treffpunkt und Ort, wo man sich zu einem kleinen Schwatz traf. Ein weiterer Vorteil: Die Sendungen konnten bereits ab 08:00 Uhr abgeholt werden. Zahlreiche Kunden mit Bedienung mussten und müssen bis gegen Mittag auf die Zustellung warten. Die Ausgestaltung der Postfächer¹ hat zwar geholfen, Platz zu sparen, war betrieblich aber alles andere als ideal. Ein Kuvert im Format C 4 war zu gross. Es musste – genau wie die Tageszeitungen – der Länge nach gefalzt werden. Wies eine Zeitung einen bestimmten Umfang auf, war das Fach schon bald einmal voll. Die 1133 Postfächer hatten zum Teil eine unglückliche Lage.

¹ Die ersten in Europa gab es schon 1873 in Zürich

Die untersten Reihen waren sehr unbeliebt und die obersten für klein gewachsene Personen nicht erreichbar. Rein rechnerisch gesehen war die Selbstbedienungspoststelle wohl kaum ein Erfolg. Die Personaleinsparung dürfte eher marginal gewesen sein. Als zusätzlicher Aufwand fielen für die Post aber Mietkosten, Parkplätze und betriebliche Erschwernisse an. Am Anfang hatte Aldo Mathiuet die Post um 06:00, 07:30, 09:00, 12:00, 15:30 und 18:30 Uhr an der Güterstrasse abzuholen. Bei diesen Gängen lieferte er auch die bei ihm eingegangenen Sendungen in der «Hauptpost» ab. Für den Eigentümer des Zentrums «Lilie» war die Selbstbedienungspost eher vorteilhaft, brachte sie doch jeden Tag nicht wenig Publikum in den sonst eher spärlich frequentierten ersten Stock. Dank guter und persönlicher Bedienung war die Zahl der Schalterkunden trotz eingeschränkter Öffnungszeiten immer erfreulich gross. Dazu beigetragen haben sicher auch die prekären Verhältnisse in der Post an der Güterstrasse 3. Viele Kunden hatten rasch gemerkt, dass die Bedienung in der «Lilie» besser und rascher war. War irgendwo ein besonderes Problem zu lösen, haben Aldo und Susy auch zu unkonventionellen Lösungen Hand geboten. Einzahlungen konnten in der «Lilie» nicht getätigt werden. Der Geldverkehr beschränkte sich auf Auszahlungen und auf Nachnahmesendungen. Alles in allem haben Aldo und Susy Mathiuet ihre Arbeit in der Selbstbedienungspoststelle «Lilie» immer gerne und mit Freude ausgeübt. Sie erinnern sich an viele schöne Erlebnisse und an unzählige angenehme Kontakte mit der Kundschaft. Sie sind zwar schon lange nicht mehr in Schlieren wohnhaft, geniessen es aber, wenn sie bei ihren zahlreichen Besuchen erkannt und mit Namen begrüsst werden.

Peter Hubmann



1133 Postfächer, 1 Schalter, 1 Briefkasten, 1 Markenautomat und 1 Paketwaage = 1 Mini-Postbüro

Woher kommt Post?

Heute wird in unserer Poststelle an der Freiestrasse alles (Un-)Mögliche feilgeboten, vom Schlüsselring bis zum Taschenbuch, von Socken bis zur Digitalkamera. Ein Kiosk, ein Gemischtwarenladen, um nicht zu sagen ein Bazar. Man könnte also durchaus auf die Idee kommen, dass Post etwas mit «posten» im Alltag zu tun hat. Aber zur Post bringt man doch eigentlich eher etwas, das weg soll. Posten konnte man – wenigstens früher – da nur Marken.

Aber das Wort **Post** hat ganz andere Wurzeln: Schon die alten Römer (wieder einmal!) schickten Befehle, geheime Botschaften und Geld mit Reitern oder Wagen aus Rom in ihre Provinzen. Das ging wegen des gut ausgebauten Strassennetzes sehr schnell. Nur die Pferde mussten häufig gewechselt werden. Dazu diente jeweils in regelmässigen, festgelegten Abständen eine *posta statio*, eine Station, oder ein festgelegter Aufenthaltsort, eine *posta mansio*. Davon kommt unser Wort (Wacht-)Posten.

Erst im 14./15. Jh. gab es in Italien wieder eine solche Einrichtung mit festen Stationen, eingerichtet vom Papst und weltlichen Fürsten; ebenfalls vornehmlich zur Überbringung von Nachrichten. Einer solchen *posta* (von ital. *ponere*: festlegen, -setzen) stand ein Postmeister als Verwalter vor.

Im 15. Jh. übernahmen die Franzosen diese Einrichtung samt dem Wort *poste*. Kurze Zeit später setzte sich das Wort als *Post* im Deutschen fest.

Legt man eine grössere Menge gleicher Ware zusammen, so nennen wir das einen (Waren-)Posten, was italienisch aber *posto* heisst.

Das Austragen der Post (italienisch: *portare*) war natürlich nicht gratis. Wenn der Brief zugetragen worden war, zahlte der Empfänger eine Gebühr, eben das **Porto**.

Als dazu übergegangen wurde, dass der Absender diese Gebühr zahlte, war das Poststück *porto franco*, von Gebühren befreit. Dazu wurde das Poststück *frankiert* mit einer Briefmarke, italienisch: *francobollo*, die mit einem Stempel entwertet wurde. Darum nennt der Engländer die Briefmarke *stamp*.

Die **Taxe**, die wir vornehmlich für Telefon und Postsachen zahlen, hat ihren Ursprung im lat. *tangere* berühren; *taxare* ist eine Intensivierung, also «an etwas herumdrücken» (um den Wert abzuschätzen).

Die **Marke** hat germanische Wurzeln. *Mark* oder *Marche* bedeutete ursprünglich ein (Kenn-)Zeichen. Solche brauchte man z.B., um den Landbesitz, genauer seine Grenze, eben die *March*, zu *markieren*, sofern man sie vorher *ausgemarcht* hatte. Zum Beispiel mit einem *Marchstein*. Die Schwyzer *March*, Dänemark, die *Mark* Brandenburg liegen oder lagen in einem Grenzgebiet. Deren Regenten waren darum *Markgrafen*.

Eine sprachliche Zeitreise

Die *Mark* als Münze erhielt diese Bezeichnung, weil ihr Wert durch das Gewicht eines Silberbarrens festgelegt war, der hiezuvon der Obrigkeit gekennzeichnet, *markiert*, und so gegen Betrugerei geschützt wurde. Das Schluss-e der *Marke* dürfte über das Französische *marque* wieder ins Deutsche gefunden haben.

Im 19. Jahrhundert hat man für die vielen neuen Erfindungen Kunstwörter aus griechischen und lateinischen Wortteilen gebastelt. Philipp Reis fing damit an und bezeichnete seine Erfindung als **Telefon** (*tele*=weit, fern, und *phoné*=Stimme). Der **Telegraph** hingegen schreibt (von *graphêin*=zeichnen, schreiben), der **Telefax** (von *facere*=machen) macht Schrift und Bild nach. Bei Bildern und Dokumenten spricht man eher von *Facsimile*, aus dem Lateinischen: Mach gleich!

Das **Paket** hat mit *Pack* (Bündel) und *packen* (bündeln) zu tun; «mit Sack und Pack» floh man oder ging auf eine grosse Reise. *Pack* kannte auch das Altfranzösische, als *paque* geschrieben. Daraus wurde später *le paquet*. Aus dem *qu* machten die Deutschen wieder ein *k* (aber kein *ck*!). Die Ständesläufer und die frühen Postboten transportierten übrigens keine Pakete, nur Briefe.

Briefe, das waren ursprünglich kurze Schreiben oder knapp gefasste Urkunden (lateinisch *breve scriptum*, französisch *bref*).

Entsprechend ihrem Namen liefen die Ständesläufer (manchmal ritten sie dennoch), französisch *courir*, italienisch *correre*. Daraus wurde im Französischen *le courrier*, im Italienischen *il corriere*, der **Kurier**, also auch ein Läufer oder Bote. Der «*Bott*» brachte immer Neuigkeiten mit, denn er kam ja weit herum, war also so etwas wie eine wandelnde Zeitung. Darum nennt sich ein italienisches Abendblatt «*Corriere della Sera*». In Frankreich bezeichnete man im Laufe der Zeit mit *courrier* nicht nur den Überbringer, sondern auch das, was er mitbrachte. Wir Deutschsprachigen «durchstöbern die Post», «*le Romand dépouille le courrier*» (*pas la poste!*). Der Engländer ist bei *mail* (senden) geblieben. Und weil ja heute alles englisch klingen muss, senden wir ein *E-Mail*, obwohl das nicht schriftlich, sondern elektronisch überbracht wird und allenfalls in der *Mailbox* landet.

All das zeigt, wie tief verwurzelt der Begriff *Post* in unserem Denken und Sprechen ist und welche Bedeutung das Postwesen über Jahrhunderte in unserer Zivilisation hatte.

Wenn allerdings «*die Post abgeht*», handelt es sich in den allerwenigsten Fällen um etwas Geschriebenes oder ein Paket.

Peter Suter

Auch zwei alte «Schlieremer»

Ein Brief aus dem Jahr 1893. Auch vor 117 Jahren dürfte der Inhalt eher unerfeulich gewesen sein.



Ein Brief aus dem Ersten Weltkrieg. (Nachnahme-Sendungen gab's schon seit 1875.)

Die römische Reichspost – Anfang und Vorbild des Postwesens

Aus drei Gründen stellen wir die römische Reichspost, den *cursus publicus*, an den Anfang unseres geschichtlichen Rückblicks auf die Post:

Erstens, weil diese nahezu perfekte Organisation Ursprung und Inbegriff des Postwesens ist. Erst Europas Postverwaltungen des späten 18. Jhs. lassen sich wieder damit vergleichen.

Zweitens ist das Gebiet der heutigen Schweiz von den Römern erstmals benannt, durch Strassen erschlossen und sogar kartografiert worden [Peutingersche Tafel S. 18]. Das war die Basis für das mittelalterliche Botenwesen und die spätere Reisepost, den Vorläufer des öffentlichen Verkehrs.

Drittens gaben die Römer den Völkern Europas erstmals Namen: *Helvetii*, *Rætii* – also auch unseren frühesten Vorfahren.

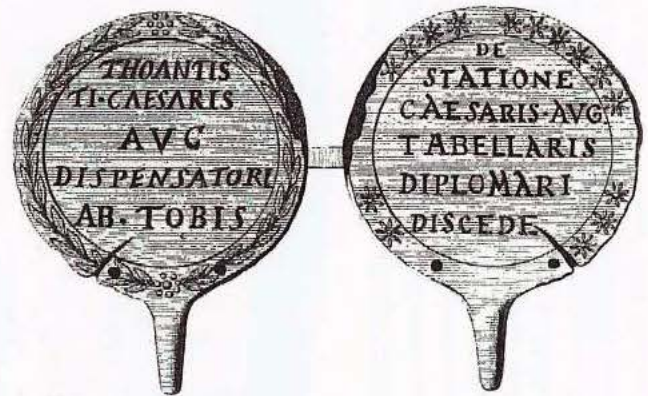
Nach ihrer Niederlage 58 v.Chr. bei Bibracte (an der Saône in der Nähe der französischen Stadt Autun) hat Cäsar die Helvetier gezwungen, sich wieder in ihrer bisherigen Heimat, dem Schweizer Mittelland, anzusiedeln. Mit einer gewissen Autonomie und Privilegien ausgestattet, sollten sie als seine Bundesgenossen die Germanen daran hindern, ihm im soeben eroberten Gallien (Frankreich) in die Flanken zu fallen.¹

Cäsars Legionen haben daraufhin in den Provinzen *Germania Superior* und *Rætia* [siehe Karte S. 20] die ersten Strassen und Brücken gebaut. Das war in eroberten Gebieten ein übliches Vorgehen früherer und späterer Feldherren. So entstand im Römischen Reich bis ins 3. Jh. ein Strassennetz von rund 120 000 km Länge. Es diente anfänglich rein militärischen Zwecken: Um Truppen samt Tross rasch zu verschieben sowie Nachrichten und Befehle mittels Boten rasch übermitteln zu können.

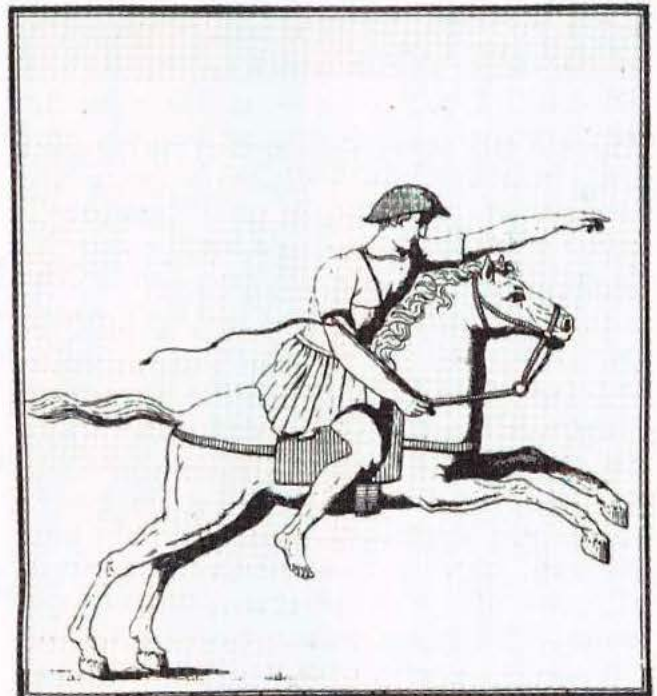
Kaiser Augustus (29 v.Chr.–14 n.Chr.) nutzte dieses Strassennetz für die Einrichtung einer straff gelenkten, kaiserlichen Reichspost.

Diese Bezeichnung ist wörtlich zu nehmen: Sie war ein effizientes Werkzeug in der Hand des Kaisers und diente der Ausübung und Festigung dessen Macht im Römischen Imperium. Das zeigte sich auch darin, dass die Bewohner entlang der Reichsstrassen ohne jede Entschädigung Zug- und Reittiere sowie Boten und Fuhrleute stellen mussten, diese zu verköstigen, unterzubringen und Gebäude, Strassen und Brücken zu unterhalten hatten.

Nur mit einer kaiserlichen Bescheinigung, einem *diploma*, durfte der *cursus publicus* benutzt werden. Auch die Boten, die *tabellarii*, benötigten einen solchen Ausweis.



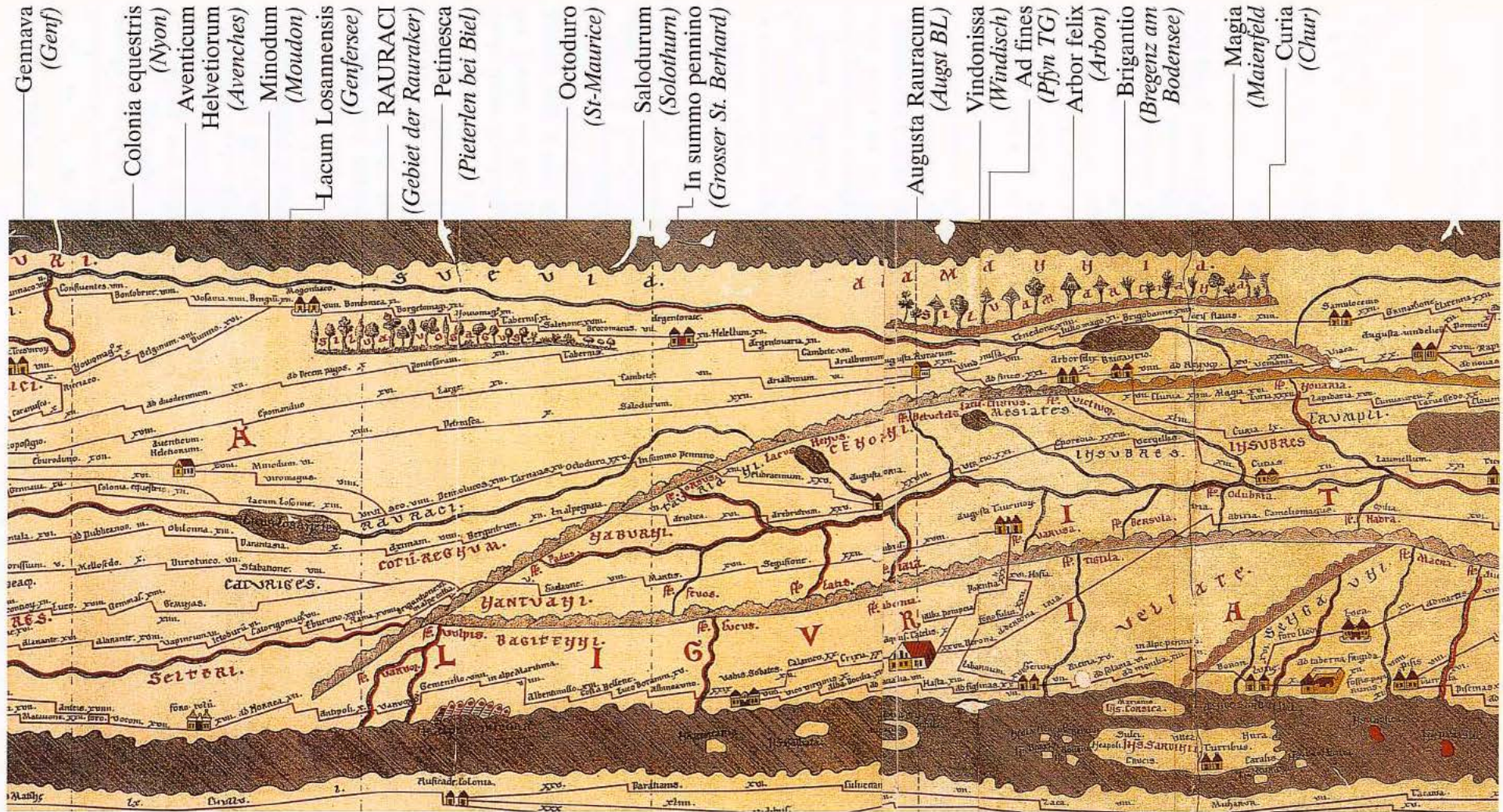
Vorder- und Rückseite eines Siegeldes des *cursus publicus*. Aus der Vorderseite (links) geht der Absender hervor: Ein Schatz- oder Zahlmeister (*dispensatorius*) des Kaisers Augustus namens Throantis, der auf der Rückseite bestätigt, dass die Postsache mit zugelassenen Postboten (*tabellaris diplomari*) von einer kaiserlichen Poststation (*de statione Cæsaris Augusti*) «abging» (*discede*).



Deutlich ist auf dem Bild zu sehen, dass der römische Kurier ohne Steigbügel reitet. Die Römer kannten diese nützliche Vorrichtung noch nicht, weshalb an allen Hauptstrassen besondere Treppchen aufgestellt waren, die das Auf- und Absteigen erleichterten.

Kaiser Hadrian (115–138), der viele weite Reisen unternahm, nutzte die Vorteile des Verkehrssystems und erkannte auch dessen Mängel, denen er ein Ende setzte. Von nun an kam der Staat für die Betriebskosten des *cursus publicus* auf. In jeder römischen Gemeinde wurde ein Postverwalter eingesetzt. Für die Provinz war der Präfekt zuständig, dem ein *præfectus vehiculorum* zur Seite stand. Daneben gab es unabhängige Betriebsinspektoren. «Oberpostmeister» des Imperiums war der Kom-

¹ All das hat Cäsar minutiös niedergeschrieben in seinem Kriegstagebuch *De bello gallico* (der gallische Krieg) – Pflichtlektüre an humanistischen Gymnasien.



Ausschnitt aus den Peutingerschen Tafeln.

Das ist ein Ausschnitt aus der ersten und ältesten (Strassen-)Karte Europas. Er umfasst die Schweiz, Süd-Deutschland und Oberitalien. Die schraffierte Fläche am untern Rand ist das Mittelmeer mit der Küste Nordafrikas. Der nördlichste Fluss ist der Rhein. Der mittlere, nach Westen fließend, ist die Rhone und der unterste, stark verzweigte, der Po. Die nördlichere der beiden langen Bergketten stellt die Alpen dar, die südlichere den Apennin.

Wenn auch die Proportionen etwas seltsam anmuten, auf der Karte sind die Distanzen zwischen wichtigen Orten mit römischen Ziffern in mille passuum, (= tausend [Doppel-]Schritte), also in Meilen, angegeben. Gezeichnet hat die Karte vermutlich der römische Offizier und Geograph Castorius im 4. Jh. n. Chr.

Unsere Abbildung zeigt eine etwa im 13. Jh. angefertigte Kopie der leider verschwundenen Original-Strassenkarte. Diese bestand aus 12 Blättern und bildete auf einem Streifen von insgesamt über 6 m Länge und 34 cm Höhe das ganze Römische Imperium von England bis zum Indischen Ozean ab. Von den ebenfalls 12 Kopien ging eine verloren. Die übrigen gelangten in den Besitz des Augsburger Konrad Peutinger. (Heute befinden sie sich in der Nationalbibliothek Wien.)

mandant der kaiserlichen Leibgarde, was zeigt, dass die Reichspost weiterhin in erster Linie der Machtausübung des Kaisers diene.

Ein berittener Bote brachte es auf eine Tagesleistung von 70–100 km. So weit lagen auch die *mansiones* – vergleichbar mit heutigen Motels – auseinander, meist an Strassenkreuzen, in grösseren Ortschaften oder in Städten. Auf sie bezogen sich auch die Distanzangaben auf den römischen Meilensteinen und in den «Peutingerschen Tafeln». Dazwischen lagen jeweils mehrere *mutationes*, Pferdewechselstellen. Der Ortsname *Muttenz* leitet sich von einer solchen ab.



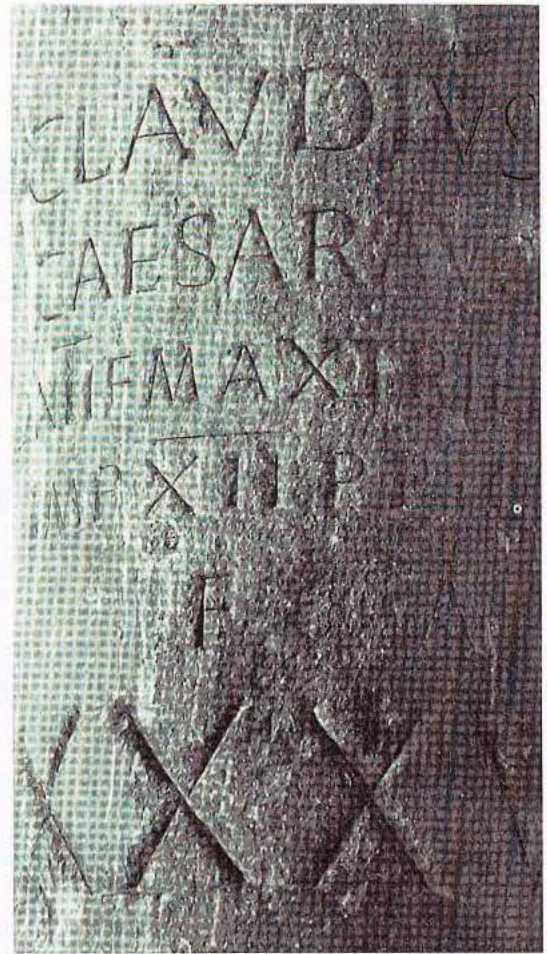
In Auf- und Abstiegen wie hier am Hauenstein «pflästerten» die Römer die Strassen, damit die Zugtiere bessern Halt fanden und andererseits ihre Hufe den Strassenbelag nicht aufrissen. An steilen Stellen wurden sogar für die Zugtiere Stufen und «Gleise» für die Wagen gehauen, damit sie nicht seitlich abrutschten.

Der Unterbau der römischen Strassen bestand aus Steinen, Sand und Kalk. Darüber kam eine Deckschicht aus Kies. Oft wurden darauf zwei parallele Reihen Steinplatten gelegt, um das Rollen schwerer Wagen zu verbessern und deren Einsinken bei regendurchnässtem Boden zu verhindern.

Die Römer wählten beim Strassenbau stets den kürzesten, den geraden Weg. Die römischen Passübergänge waren deshalb extrem steil. In felsigen Partien legte man sogar Stufen für die Zugtiere an. Die Wagenräder rollten in künstlichen Rillen, die gleichzeitig das seitliche Abrutschen an abschüssigen Stellen verhinderten. Das war nur möglich, weil alle Militärfahrzeuge – und später auch die zivilen – dieselbe Spurweite besaßen. Die Rillen wurden immer tiefer, denn die römischen Fuhrleute blockierten bergabwärts die Räder mit Haken oder Knebeln, die Wagen rutschten also. In engen Passagen ermöglichten Ausweichstellen in regelmässigen Abständen das Kreuzen.

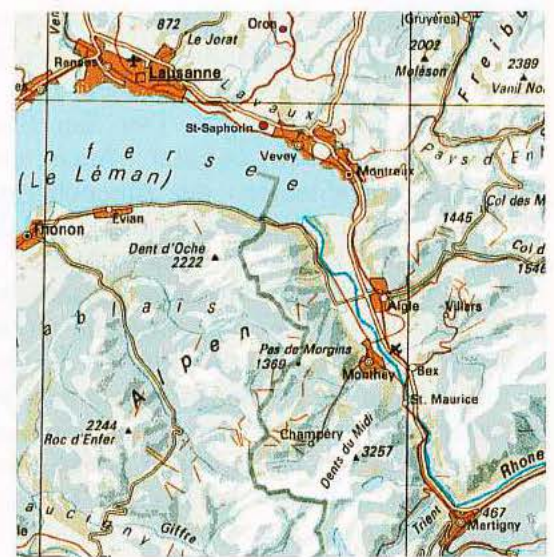
Die Strassenbauer der Neuzeit folgen im Gebirge nicht mehr der Falllinie, sondern legen die Strassen in Serpentin an. So wird zwar der Weg verlängert, aber der Steigungswinkel vermindert. Darum blieben im bergigen Gelände die römischen Wegstücke weitgehend unangetastet.

In der Schweiz findet man darum im Jura und in den Alpen an rund zwei Dutzend Stellen Überreste von Römerstrassen.

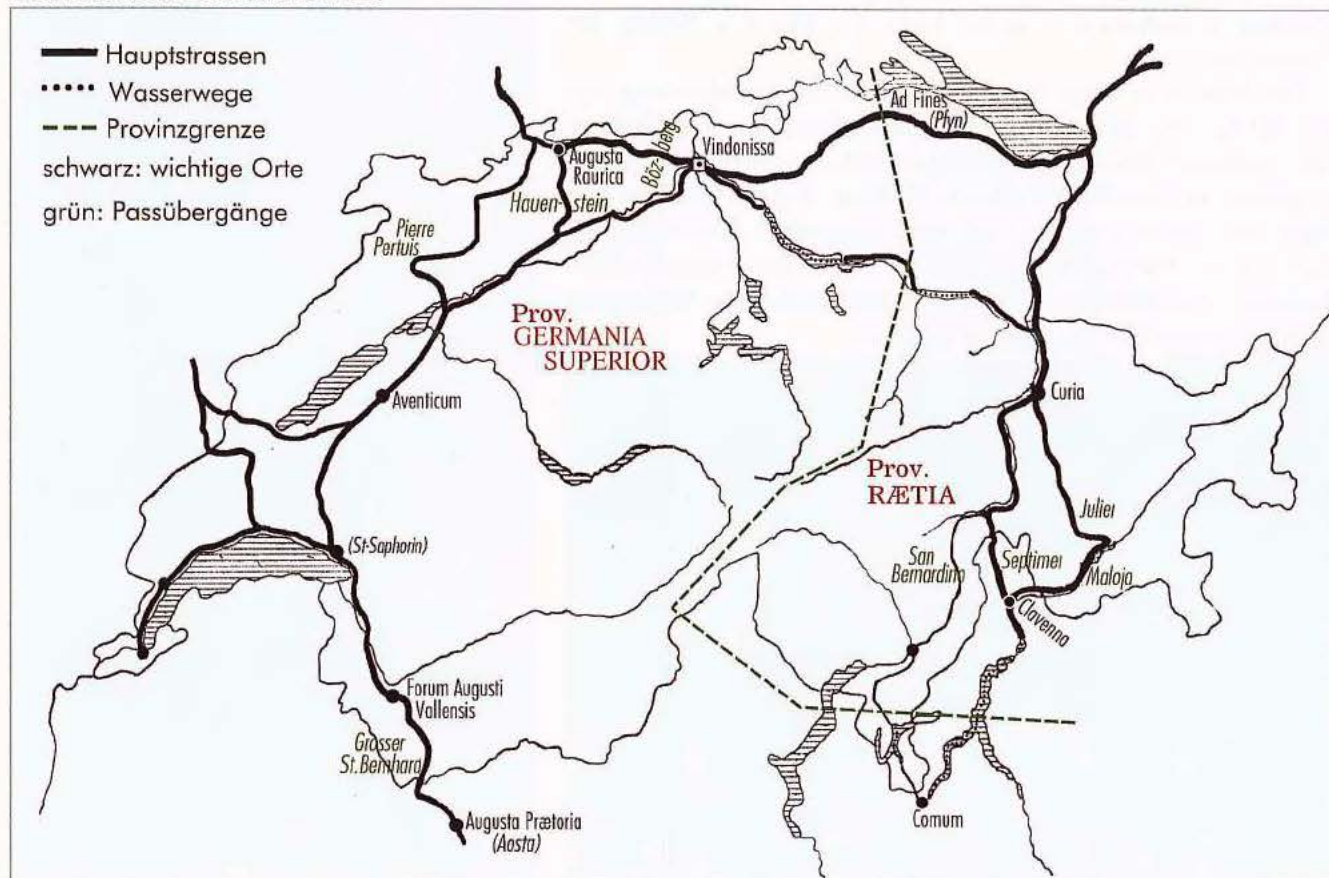


Dieser älteste, in der Schweiz gefundene, römische Meilenstein (47 n.Chr.) stand einst an der Strasse Martigny – Vevey – Oron – Avenches; heute steht er in der Kirche von St Saphorin VD.

In den Stein gemeisselt steht unter anderem: *CLAUDIUS CAESAR AVG* (Kaiser Claudius Augustus) und *XXXVII* (37 Meilen,), was ziemlich genau der Strecke St. Saphorin–Martigny entspricht.



Die Schweiz zur Römerzeit



Und wo sind die Spuren der Römerstrassen im Mittelland geblieben? Nun – sie liegen unter unseren heutigen Strassen. Denn warum hätten die Strassenbauer späterer Jahrhunderte nicht die Vorarbeit der Römer nutzen sollen? Die heutigen Hauptstrassen folgen weitgehend der Linienführung der Römer.

Die wichtigste Verbindung der Römer von Italien in die Nordprovinzen führte über den *summus poeninus*, den Grossen St. Bernhard. Eine andere, der Julierpass, hat den Namen dieses berühmten römischen Geschlechts bis in die heutige Zeit bewahrt. Auf der Passhöhe blieben zwei Meilensteine als stumme Zeugen. Der San Bernardino wurde nur spärlich benutzt. Auch über den Septimer, den «Siebten» der Alpenübergänge (zu denen auch der Mont Cenis und der Albrunpass durchs Binntal zählten), zogen wohl eher rätische Säumer, vielleicht im Auftrag der kaiserlichen Post.

In Erstfeld wurden zwar römische Goldmünzen gefunden, aber den Gotthard haben die römischen Bauingenieure nie in Angriff genommen. Vielleicht schienen ihnen die Schöllenen doch unbezwingbar. Zudem lagen die militärischen Schwerpunkte am Niederrhein und an der Donau. Unter diesem Gesichtspunkt war der Gotthard eher ein Umweg.

Wo immer möglich nutzten die Römer den Wasserweg. Die Dörfer *Terzen*, *Quarten* und *Quinten* am Walensee waren zur Römerzeit die 3., 4. und 5. Schutzanlegestelle.

Kein Schlieremer hat je einen Reiter oder Wagen der römischen Reichspost gesehen. Denn Schlieren existierte zu jener Zeit noch gar nicht. Auch wenn 1850 bei der Mühle das Grab eines Helvetiers mit eisernen Grabbeigaben und einem Schwert gefunden wurde. Hingegen hat man in Dietikon die Villa eines Veterans aus Cäsars Legionen ausgegraben. Vielleicht hat er einmal die Reichspost beansprucht.

Nachdem 401 die letzten römischen Truppen nach Italien zurückbeordert worden waren, drangen die Alemannen ins Mittelland vor – auch nach Schlieren. Sie bauten hier die ersten Gehöfte, aber mit Sicherheit keine Verbindungsstrassen.

Der «Alte Zürichweg» ist die einstige Römerstrasse Turicum–Vindonissa. Und die führte aus gutem Grund über den Schlierenberg und nicht durch die Talebene der noch ungebändigten Limmat und Sihl. Denn die Römer vermieden es, Strassen in Überschwemmungsgebieten anzulegen.

Die Fortsetzung führte über das heutige Friedhofgebiet und die «Chalchtarren». Dort hat man ja römische Kalkbrennöfen gefunden, und die lagen sicher nahe der Strasse. Schliesslich erreichte die Strasse Dietikon im «Herweg».

Überreste eines Tempelchens und Dankesgaben hat man nicht an der Zürcher-/Badenerstrasse, sondern an Schlierens Kirchenmauer gefunden, Funde römischer Waffen, deren sich wohl Legionäre entledigt hatten, gaben der Römergasse ihren Namen.

Schweiz – Suisse – Svizzera – Svizra

Im Jahr 476 ging das (West-)Römische Reich unter. Das war auch das Ende des *cursus publicus*. In den darauf folgenden Jahrhunderten zogen ganze Völker kreuz und quer durch Europa auf der Suche nach einer neuen Heimat. Die nachstehende Karte verdeutlicht, wie treffend der geschichtliche Begriff «Völkerwanderung» ist und welches Chaos in Europa bis ins 6. Jh. herrschte. Jegliche staatsähnliche Ordnung fehlte.



Über ein nicht mehr existentes Postwesen gibt es im «geschichtlichen Rückblick» eigentlich nichts zu berichten –, hätte da nicht die Völkerwanderung grundlegenden Änderungen auf dem Gebiet der späteren Schweiz verursacht:

Die Burgunder, die einst an den Mittelrhein vorgezogen waren, wurden 443 von den Römern vernichtend geschlagen und die etwa 20 000 Überlebenden in den Süd-Jura deportiert. Als Minderheit nahmen sie gezwungenermassen das Vulgärlatein an, aus dem schliesslich das Französische hervorging. Nach und nach besiedelten sie den ganzen Jura, das Unterwallis und das Mittelland bis zur Saane, weshalb dort bis heute die «Welschschweiz» beginnt.

Die Langobarden kämpften sich von der Elbe nach Oberitalien durch (daher der Name «Lombardei»), nahmen die spätlateinische Sprache an und brachten sie als Italienisch auch nordwärts ins Tessin und in die südlichen Bündner Täler.

Auch nach dem Abzug der römischen Truppen südlich des Rheins lebten viele Veteranen hier weiter. Die keltischen Helvetier und Räter im zentralen und östlichen Mittelland hatten sich längst mit den Römern vermischt und auch ihre Sprache übernommen; sie wurden «Romanen». Gemeinsam hielten sie eine gewisse Ordnung und Sicherheit aufrecht. Dieses Gebiet militärisch zu erobern, hätten die Alemannen – aus vielen verlorenen Schlachten geschwächt – keine Chance gehabt. Statt dessen wanderten sie allmählich aber stetig vom 7. bis ins 9. Jahrhundert aus dem süddeutschen Raum in die Ost- und Zentralschweiz ein; anfänglich einzelne Familien, später ganze Sippen. So nahm schliesslich die alemannische Sprache überhand. Die Rätoromanen konnten sich nur in den Bergtälern Graubündens halten. Das Keltische ist verschwunden.

Seither ist die Schweiz viersprachig.

Fromme Boten

Während und nach der Völkerwanderung hielten die Klöster ein weitreichendes, zuverlässiges Botensystem aufrecht, ohne das die christliche Kirche ihre immer wieder bedrohte Einheit und Machtstellung nicht hätte erhalten können. Nahmen anfänglich Wandermönche und Pilger die schriftlichen Botschaften mit, richtete der mächtige Benediktinerorden ein regelmässiges Botenwesen ein, sogar mit eigenen Wechselferden. Die Schweigepflicht der Mönche und die Immunität der Kirchenleute boten weitgehenden Schutz



Im Urkundenbuch des Klosters St. Gallen ist festgehalten, dass schon 766 ein Mönch namens Wolfram (und er war wohl kaum der erste) an den Untersee gesandt wurde, um eine Besitzübernahme zu tätigen. Auf dieselbe Weise dürfte 828 auch die Schenkungsurkunde Nandheris, in der Schlieren erstmals als Ort erwähnt ist, nach St. Gallen gelangt sein.

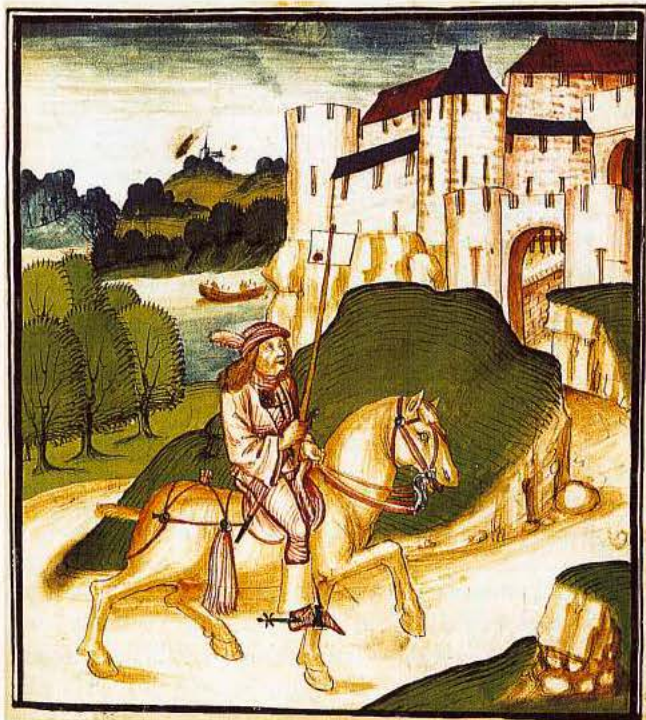
Nach der Stabilisierung der staatlichen Verhältnisse benötigte man gut ausgebildete Leute nicht nur für kirchliche, sondern auch für zivile Ämter. Dabei kam den im 12. und 13. Jahrhundert gegründeten Universitäten (die Sorbonne in Paris, gegründet 1150, ist die älteste Europas) eine wichtige Aufgabe zu. Für sie war der Wissensaustausch unerlässlich. Die Botengänge übernahmen meist Studenten und nutzten sie zu einem Wechsel des Studienorts.

Die frühen Kaiser des «Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation» hatten keinen festen Regierungssitz, sondern pendelten zwischen Deutschland und Italien mit grossem Gefolge und Tross von Kaiserpfalz zu Kaiserpfalz. (Eine solche stand auch auf dem Lindenhof mitten in der Stadt Zürich.) Durch Boten liessen sie sich laufend über die Vorgänge im Reich schriftlich informieren und erteilten auf demselben Weg ihre Anordnungen.

Fürsten, Herzöge und Grafen hielten sich verdiente, zuverlässige Soldaten oder Angehörige ihres Gefolges als ständige Boten. Manche waren darum sogar beritten.

Die eidgenössischen Orte hingegen hielten nur für dringende Fälle in Kriegszeiten oder politischen Krisen auch Reitknechte als Boten in ihrem Dienst. Staffettenartige Übermittlungen mit wechselnden Boten kannten die Eidgenossen nur bei Feldzügen. Dennoch schickte der Heerführer jeweils einen Fussboten hinterher, der als Augenzeuge berichten konnte.

Es gehörte zum Ehren-Codex des Adels, Boten – selbst aus Feindesland – auf ihrem Territorium freies Geleit und persönlichen Schutz zu gewähren.



Ein Berner Reiterbote bringt Karl dem Kühnen die Absage (Kriegserklärung) der Eidgenossen ins Schloss Blamont, wo der Abgesandte festlich bewirtet und beschenkt wird, obwohl kurz danach die Burgunderkriege ausbrechen.

Boten mussten natürlich als solche erkennbar sein; zum Beispiel an Wappen, Fähnchen oder andern Emblemen oder an der Kleidung. Überfälle auf Boten unterwegs durch Wegelagerer oder gar gedungene Räuber kamen allerdings auch vor. Dass Herrscher dem Überbringer schlechter Nachrichten den Kopf abschlagen liessen, gehört wohl eher ins Reich der grusligen Fantasie.



Dieser Reiter trägt einen roten Rock und grüne Hosen – die Standesfarben Neuenburgs, der Stadt im Hintergrund. Er überbringt eine Kriegserklärung nach Bern.

Er trägt den Brief im gespaltenen Ende seines «Botenpiessess». Auf diese Weise konnten Schriftstücke, z. B. dringende schriftliche Befehle, Empfängern zu Pferde, wenn nötig sogar im Reiten übergeben werden.

Auch Boten zu Fuss, wie dieser hier aus Zug, hielten den Brief auf ähnliche Art in einer Klammer. Verschwitzte oder schmutzige Hände – die Boten waren ja oft tagelang in unwirtlichem Gelände unterwegs – hätten das Pergament beschädigen, die Schrift unlesbar machen können.



All das schon als «Post» zu bezeichnen, wäre zu hoch gegriffen. Die Boten mussten ja angefordert werden, es gab keinen «Fahr- oder Kursplan» mit festen Zielen und Zeiten.

Auch darf man sich nicht vorstellen, dass da jeden Tag stossweise Briefe versandt wurden. Als Schreibmaterial gab es ja nur das teure Pergament, auf dem das Schreiben mit Tusche und Gänsekiel mühsam und aufwändig war. (Papier kam in Europa erst im 14. Jh. auf.) Der Briefverkehr beschränkte sich vorwiegend auf Dokumente akademischer, diplomatischer oder militärischer Art, z. B. auf sog. Absagebriefe (Kriegserklärungen) sowie Kauf- und Besitzesurkunden.

Während des Konzils zu Konstanz (1414–18) soll es allerdings von Boten nur so gewimmelt haben.

Zum berühmtesten Boten wurde jener, der 490 v. Chr. die Nachricht vom Sieg der Griechen über die Perser von Marathon nach Athen (42,195 km) brachte, und dann nach den Worten «wir haben gesiegt» tot zusammenbrach.

Dasselbe Schicksal soll jener Läufer erlitten haben, der 1476 die Botschaft vom Sieg der Eidgenossen über Karl den Kühnen von Murten nach Freiburg (17,12 km) trug. Nebst einem Lindenzweig vom Schlachtfeld, der – eingepflanzt – zur Murtener Linde in Freiburg heranwuchs.

Von «louwffenden Botten» und «Rytteren»

Die Einführung des Eisenpflugs und der Dreifelderwirtschaft im 12. und 13. Jh. erhöhte die Produktivität der Landwirtschaft. Dadurch konnten mehr Menschen ernährt werden, es setzte auch Teile der ländlichen Bevölkerung für berufliche Tätigkeiten in Gewerbe und Handel frei. Sie fanden Arbeit in den bestehenden und vielen neu gegründeten Städten. (Zähringer → Bern, Freiburg; Lütold IV. von Regensburg → Glanzenberg, Regensburg; bis Ende des 13. Jhs. kamen allein in der Schweiz rund 200 Neugründungen dazu.) Arbeitsteilung durchbrach das Selbstversorgungsprinzip, man arbeitete über den eigenen Bedarf hinaus. Die Städte erhielten Markt- und Zollrecht (sog. Regale, die dann später bei der Post eine Rolle spielten), wurden zu Markt- und Handelszentren sowie befestigten Stützpunkten. Ihre Macht wuchs, sie unterwarfen die umliegenden ländlichen Gebiete. Zur Verwaltung und Sicherung ihrer Herrschaft und zur Pflege guter Beziehungen mit andern Städten und Fürstenhöfen waren die Stadtregierungen auf gute Nachrichtenverbindungen angewiesen. Dasselbe galt auch für die Passstaaten in der Urschweiz, in Rätien und im Wallis. Über kürzere Distanzen fungierten oft Marktfahrer oder Zunftleute als Übermittler, vor allem die Metzger. Diese pflegten ihre Ankunft mit Stössen in ein Kuhhorn anzukündigen und gelten deshalb als Urheber der späteren Posthornsignale.

Weil Botschaften zu fernen Zielen sich häuften, gingen die Obrigkeiten schliesslich dazu über, eigene Boten fest anzustellen, sogenannte Standesläufer. Solche sind seit dem 14. Jh. urkundlich belegt. Sie wurden als Staatsbeamte vereidigt. Als solche wies sie ein metallenes Brustschild mit Wappen und eine Uniform

in den Standesfarben aus. Das Tuch dazu bekamen sie von der Regierung, die ihnen aber verbot, «es den Wyberen zu geben, die es nur zu farbenprächtigen Röcken verarbeiten». Die Standesläufer waren völkerrechtlich unverletzlich und genossen sogar in Feindesland freies Geleit. Eine Beschimpfung oder gar ein Anschlag auf sie wurde «als dem Stande selbst angetan» betrachtet.

Andrerseits waren die Standesläufer zu gemässiger Lebensweise, absoluter Verschwiegenheit und Treue verpflichtet. Sie erhielten für jeden arbeitsfreien Tag ein Wartgeld und freie Verköstigung, für jede Meile ihres oft tagelangen Botenlaufs eine feste Entschädigung. Zu gleichen Bedingungen standen sie auch jedem Bürger als Briefbote zur Verfügung.

Zur Ausrüstung gehörte der «Botenspiess» mit Quaste und Schaft in den Standesfarben. Dazu für die oft gewichtigen Pergamente eine hölzerne oder versilberte Büchse, die sie an einer Kordel umgehängt oder am Gurt trugen (wie der Zürcher Standesläufer auf dem Bild). In besonders heiklen Fällen wurde sie sogar versiegelt und durfte nur vom Empfänger geöffnet werden. Ein Barett diente als Kopfbedeckung, ein Kurzsword der Selbstverteidigung. Standesläufer waren normalerweise zu Fuss unterwegs und verpflichtet, die ihnen anvertraute Botschaft am Bestimmungsort dem Empfänger persönlich auszuhändigen. Absender wie Empfänger kannten also den Übermittler, was Vertrauen schaffte.

Standesläufer begleiteten oft die Obrigkeiten zu wichtigen Treffen. In dieser Funktion stehen die heutigen Standesweibel in der Nachfolgschaft der Standesläufer.



Der Zürcher Standesweibel von 1999, Max Kindhauser, in voller Montur.

Bild oben: Ein Weibel in amtlicher Funktion.

Was haben Pfeffer und Zimt mit der Post zu tun?

Mit der Völkerwanderung wurde in Europa der im Römerreich florierende Handel mit dem Orient und Ostasien abrupt unterbrochen, übrig blieb Tauschhandel im lokalen Bereich. Im Hochmittelalter flossen die Warenströme vor allem zwischen Ost- und Westeuropa. Mit der Expansion des Islams in die Levante und nach Nordafrika übernahmen die Araber etwa ab dem Jahr 1000 den Zwischenhandel vom Orient zum Abendland.

Was die Araber nach Europa brachten:
 aus China Porzellan und Seide, die Technik der Papierherstellung und den Kompass,
 aus dem Nahen Osten Teppiche, Edelsteine,
 aus Indien Seidenstoffe und das dezimale Zahlen- und Rechensystem mit der Null,
 aus Südostasien Gewürze.

Besonders Pfeffer und Zimt waren bei den reichen Europäern heiss begehrt, um ihre fade Kost aufzupeppen. Gewürze waren leicht zu transportieren und brachten Riesengewinne. Im 12. Jh. entrissen die Venezianer und Genuesen den Arabern den lukrativen Mittelmeerhandel. Ihre Städte wurden zu wichtigen Handelsplätzen, die Handelsrouten auf dem europäischen Kontinent drehten auf Süd-Nord.

Wegen des wachsenden Handels waren Kaufleute und Handelshäuser wie die Fugger in Augsburg immer mehr auf einen schnellen, regelmässigen Nachrichtenaustausch zu ihren Auslandsniederlassungen und Handelspartnern angewiesen.

Das überforderte das schwerfällige, zeitraubende Bedarfs-Botenwesen des Mittelalters. Regierungen verboten ihren Läufern darum oft den Transport privater Briefe.

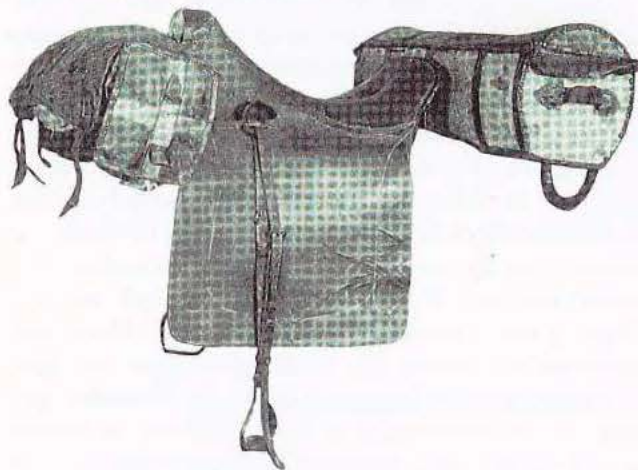
Vom 16. Jahrhundert an stieg der Handel nicht nur mengenmässig, er änderte auch seine Art. Bis ins späte Mittelalter herrschte Tauschhandel vor. Münzen waren rar und wurden als Reserve gehortet. Mit der Eroberung der Kolonien flossen plötzlich enorme Mengen Edelmetall nach Europa. Silber – noch mehr als das Gold – wurde zum «wahren Mass eines Sachwerts», zur Währung. Güter wurden jetzt kapitalisiert, d. h. sie bekamen einen Geldwert.

Die Kaufleute verschickten nicht mehr Geld, sie führten Konten und schickten Belege. Das zog einen noch grösseren Briefverkehr nach sich. Genug Papier hiefür produzierten Papiermühlen – seit ca. 1450 aus Lumpen, von 1765 an auch aus Holz.

Eine rasche Übermittlung liess sich nur durch den Einsatz vieler Reiterboten auf kurzen Etappen und zu genauen Zeiten erreichen, also als Stafette.¹ Das erforderte allerdings viel Personal und eine aufwändige Organisation zur Einrichtung von «Posten»² für Boten- oder Pferdewechsel. Private Postorganisationen übernahmen es, Leute anzuheuern, zu bezah-

len, die Ziel- und Etappenorte sowie die Abgangs- und Ankunftszeiten festzulegen und zu überprüfen. Wer nun ein Schreiben oder Paket spedieren wollte, musste es im Postkontor abgeben und der Empfänger es in einem solchen am Zielort abholen. Beide Beteiligten kannten die Überbringer nicht.

Eine grundlegende Veränderung auch in der schriftlichen Kommunikation.



In den beiden Felleisen vor und hinter dem Sattel versorgte der Reiter die Post. Felleisen ist eine volksmundliche Verdeutschung des französischen «valise» (Koffer, Gepäck).

Postbotenlinien mit festen Zielorten und Kurszeiten entwickelten sich vornehmlich in Städten mit regem Handel entlang wichtiger Verkehrsrouten.

Der «Fussacher» oder «Lindauer Bote» vom Bodensee über Feldkirch, Chur und die Bündner Pässe nach Mailand war die erste kommerzielle, Botenverbindung für Briefe, Pakete und Geld auf heutigem Schweizer Gebiet – wenigstens am Rande. Die Botenlinie war wohl viel älter als ihre erste urkundliche Erwähnung im Jahre 1444.

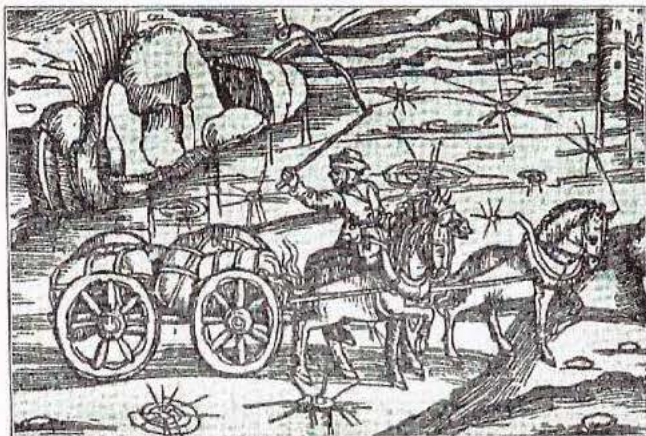
Schon 1385 waren die St. Galler Textil-Kaufleute mit Nürnberg, dem Zentrum des Leinenhandels, übereingekommen, einen regelmässigen Postdienst über Lindau, Ulm und Nördlingen einzurichten. Das klappte aber offensichtlich schlecht, weil Wechselstationen oder oft die Boten selbst fehlten oder kriegerische Ereignisse dazwischen kamen. Erst 1566 – als sich Handwerker und Kaufleute aus Schaffhausen und Zürich anschlossen – wurde daraus ein zuverlässiges Unternehmen. Der Gewinn wurde geteilt oder re-investiert. Die Verlängerung der Poststrecke nach Lyon, dem Zentrum des Seidenhandels, lag im Interesse der Zürcher Seidenwebereien.

¹ Stafetten mit berittenen Boten gab es zuerst in Frankreich und Italien, wo das Wort auch herkommt: *stafetta* ist die Verkleinerung von *staffa*, Steigbügel. Stafettenläufe haben sich als Sportart bis heute erhalten. Nur übergeben die Läufer statt der Büchse mit den Briefen einen Stab.

² An der Schwelle vom 15. zum 16. Jh. tauchte in den Chroniken zum ersten Mal der Begriff «Post» auf, aus it. *posta* oder frz. *poste*.

Bote, Reiter, Wagen

Falls Sie in diesem Titel eine Steigerung hinsichtlich der Geschwindigkeit herauslesen – alle Achtung! Nur tippen Sie wahrscheinlich falsch. Der Pferdewagen war die langsamste Art der Fortbewegung.



Ein Frachtwagen (Ausschnitt aus einem strassburgischen Holzschnitt von 1502)

Mit solchen Frachtwagen wurden schwere oder voluminöse Güter über weite Distanzen transportiert: Stoffe in Ballen, Getreide in Zentnersäcken, überspannt mit einem groben Netz gegen das Verrutschen der Ladung; Rohmaterialien und verderbliche Waren füllte man in Fässer, die man fest verzurte. Die Frachtwagen waren schwer, weil sie sehr massiv gebaut waren – sein mussten! – angesichts der miserablen Strassen: Schlaglöcher und grosse Steine in einem ungewalzten, dicken Schotter- und Kiesbelag, der nach einem starken Regen die Räder tief einsinken liess. Der Fuhrmann ritt auf einem der Zugtiere oder schritt noch häufiger neben dem Gefährt her.

Wenn auch gewisse Handelshäuser (z. B. Jodok Stockalper in Brig) selber solche Wagen besaßen und einsetzten, im Normalfall fuhrten private Fuhrhaltereien im Auftrag der Kaufleute. «Post» gab man diesen sehr langsamen Transporten kaum mit.

Am schnellsten kamen die Reiterboten in zügigem Trab voran, auch wenn sich mancher von ihnen gerne im gestreckten Galopp abbilden liess. Das mag gelegentlich auf der Flucht bei einem Überfall nötig gewesen sein. Über längere Strecken hätten die Pferde das nicht durchgestanden; denn gewechselt wurden meist nur die Boten.

Das geht aus einer Verordnung der Stadt St. Gallen von 1681 hervor: «Es soll sich der Bott mit solchem Pferde versehen/und also damit umgehen/dass sie die ganze Reise nach Nürnberg ausdauern mögen/weil ihnen nicht erlaubt ist/sich anderer zu bedienen/ausser ...auf einem Unglück oder Unfall.»

Zwar unterschied die Stadt Zürich in den entsprechenden Reglementen zwischen laufenden und reitenden Boten. Aber Eingänge wichtiger Nachrichten wurden in den Akten nur «...mit Bott» vermerkt.

Aus der Frühzeit der Standesläufer und der «Kaufmanns-Postboten» fehlen leider nähere Angaben zur Länge der Etappen und zu den Zeitvorgaben.

Nun ist es ja vorstellbar, dass ein Standesläufer den Weg von Zürich nach Basel zu Fuss im Alleingang bewältigte. Aber nach Genf, Mailand oder Ulm?

Die «Canzley der Stadt Schaffhausen» gab 1652 in einer Tarif-Verordnung bekannt, ein Fussbote gehe jeden Sonntag früh von Schaffhausen ab und komme Dienstagvormittag im 150 km entfernten Ulm an. Das ergäbe bei einer guten Marschleistung von durchgehend 5 km/h eine Laufzeit von 30 Std. oder eine Strecke von 75 km pro Tag. Da müssen die Boten aber äusserst fit gewesen sein!

Auf kurzen Strecken im lokalen Umfeld oder im Stafettenbetrieb hingegen setzte man oft Kriegsinvalide ein.



«Hinkender Bott» nannten sich auch verschiedene Bauernkalender. Und das alle 25 Jahre stattfindende grosse Winzerfest, in Vevey wird ebenfalls von einem hinkenden Boten angekündigt.

N^o. 1. 1780.

Zürcher Zeitung.

Mittwoch, den 12. Jenner.

Nachricht.

Echon einige Jahre hatten wir das Vorhaben, adhier eine politische Zeitung herauszugeben. Verschiedene Zwischendrucke machten es uns unmöglich. Ist aber haben wir den besten Entschluss genommen, damit den Anfang zu machen. Alle Mittwochen und Samstage, auf den Montag, soll davon ein halber Bogen herauskommen, und man bezahlt uns für den vollständigen Jahrgang Ein Gulden und dreissig Kreuzer, Zürich. Valais, gegen Einsparungsschein zum Voraus.

Es wird uns hont, so wie andern Zeitungs-Schreibern, nicht möglich sein; die Arbeitsgebrüder werden anzufragen, als sie geschehen sind; oder, als sie auswärtige Zeitungen der Welt beichten. Aber doch haben wir Anhalten getroffen, vermittelst der besten Korrespondenzen, Englischen, Italiänischen, Holländischen und Deutschen Zeitungen, und auch durch zuverlässige Privat-Korrespondenzen die Nachrichten immer so bald zu erhalten, und in unsere Zeitungen einzurücken, als es ander von unsern Nachbarn thun können. Wir sind die Botschaft aller Briefe, und die besten mit dem Kosten dieser unser Zeitung vergleicht, wird uns die Gerechtigkeit wiederfahren lassen: Dass wir in diesem Fall, mit unsern Proben, auch den Augen des Publikums verbinden.

Die Vertheilung der Bezahlung wird uns eine wichtige Aufmunterung sein, für die Sache selbst; und wenn wir anfänglich eben nicht das leisten, was wir gerne leisten wollen, so bitten wir zu bedenken: Dass alle Anstalten schwerer seien, und das viel von einer Woche bis zur andern unsere Einrichtung verbessert, und der Zeitung selbst dadurch, mehr Interesse geben werden. Das erste Stück soll den 1. Jenner erscheinen.

Wir bitten uns Briefe und Vorzüge, Welt franco aus.

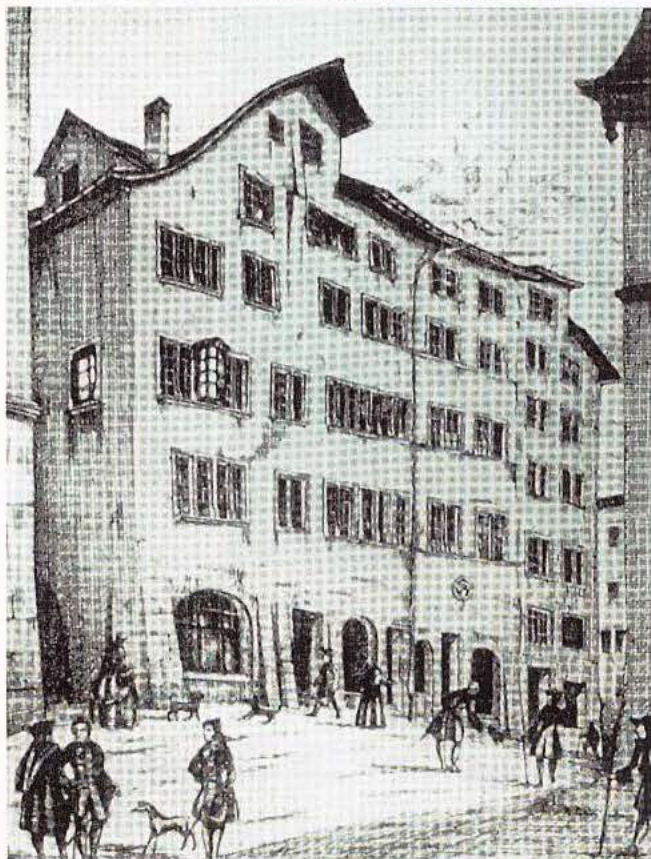
Drell, Gessner, Fäesli und Compagnie.

Boten überbrachten nicht nur Botschaften, sondern erfuhren unterwegs vieles, waren also ideale Reporter. Darauf wies der Kopf der «Zürcher Zeitung» hin. B. von Fischer brachte schon 1677 eine «Berner Gazette» heraus.

Die Post war schon früher privatisiert

1997 ging ein Aufschrei durch die Bevölkerung: Nun sollte nach der SBB auch noch die Post «privatisiert» werden. (Genauer: Es ging um die Trennung von Post- und Telekommunikationsbereich und deren Überführung von einem Bundesbetrieb in zwei spezialgesetzliche Aktiengesellschaften im Besitz des Bundes.) Für viele kam das dem Ende einer traditionellen, ur-eidgenössischen Institution gleich. Dabei hat das Postwesen gerade in der Schweiz jahrhundertlang in den Händen privater Unternehmer gelegen. Ja, diese haben die Grundlagen unseres heutigen Postwesens recht eigentlich geschaffen.

In Zürich gründeten 1610 die Gebrüder Hess im Auftrag der hier ansässigen Kaufleute den ersten Postdienst, die **Zürcher Kaufmannspost**. Sie besorgte den Postdienst erst mit Boten, später auch mit Eilkutschen, und existierte in Teilen bis 1798.



Das Haus «Zum roten Gatter» (Münstergasse 21–23), das Geschäfts- und Lagerhaus der Gebrüder Hess.

1675 verloren die Zürcher und St.Galler Kaufmannsposten die Verbindung Zürich–Lyon an die Fischerpost. Die Zürcher konzentrierten sich nun ganz auf die noch wichtigere Gotthardroute. Schon 1615 hatten sie eine durchgehende Fussboten-Post bis Bergamo errichtet. Nach zähem Ringen mit den Innerschweizern und Mailändern beherrschten sie ab 1656 die Route bis Mailand. Zudem hatten die Zürcher Postkurse in Chur Anschluss an die Postlinien der Thurn und Taxis über die Bündner Pässe.

In Bern erlangten die Zünfte nie die politische Bedeutung wie in Zürich, Basel und St. Gallen. Die Politik der Regierung war auf den Erhalt staatlicher Macht ausgelegt. Mit Standesläufern besorgte man nur den amtlichen Briefverkehr, der aber nur Kosten verursachte. Die gewinnbringende Post überliess man privaten Unternehmern.

Am 27. Sept. 1675 verkündeten die Gnädigen Herren von Bern zu jedermanns Überraschung, das soeben zum Gesetz erhobene «Postregal»¹ ihrem «lieben Bürger» Beat Fischer übergeben zu haben. Ausgelöst hatte diese Kehrtwendung eine anonyme Denkschrift (≈ Motion), von der sich später herausstellte, dass Fischer selber, ein Berner Ratsherr, Landvogt und Diplomat, sie verfasst hatte. Er hatte damit verhindern wollen, dass Bern wie einige ausländische Staaten eine Post in Staatsregie einrichtete.



Beat Fischer, der spätere Freiherr von Reichenbach

Mit dem abgeschlossenen Vertrag konnte die Berner Regierung und erst recht Beat Fischer mehr als zufrieden sein. Aber er löste in den andern eidgenössischen Hauptorten vorerst einen Schock aus. Dann erkannten die dortigen Obrigkeiten, dass auch sie ein «Postregal» gegen gutes Geld privaten Postorganisationen überlassen könnten. Der erst 34-jährige Fischer erkämpfte sich daraufhin auch die Pacht der Postregale von Solothurn, Freiburg und Neuenburg.

¹ In der Feudalzeit des Mittelalters verlieh der jeweilige Landesherr das Markt-, Münz-, Zoll- und Salzrecht (sog. Regale) an Geschlechter, Klöster oder Städte.

Zielstrebig und unaufhaltsam baute er das Netz seiner «Fischerpost» aus. Dabei führte er alle Linien über Bern. Der Berner Postvertrag ermöglichte ihm, alle fremden Postunternehmer aus Bern und Waadt rauszuschmeissen. Dann peilte er die Handelszentren Zürich, Basel, Genf, Lyon etc. an. Dabei geriet er in Konflikt mit der fürstbischöflichen Basler Post, der französischen Poste Royale und natürlich mit der Zürcher Kaufmannspost. Im unerbittlichen Kampf kleiner und grosser Unternehmer um Konzessionen auf Schweizer Gebiet gingen für Fischer die harten Verhandlungen meist zu seinen Gunsten aus. Denn seine Post war hinsichtlich Schnelligkeit, Pünktlichkeit, hoher Kursdichte und guter, schneller Anschlüsse allen Konkurrenten überlegen. Mit den Zürchern einigte er sich auf einen parallelen Betrieb der Linie Zürich–Bern.

Bei seinen Bemühungen um Postlinien im Ausland blieb Fischer wenig Erfolg beschieden. Und im Gezänk um den Gotthard musste er einsehen, dass er als reformierter Berner Patrizier in der katholischen Innerschweiz und in der Lombardei keine Chance hatte. Aber er hatte ja seit 1675, dem Jahr der verleumderischen Entmachtung Stockalperts, den Simplon als zweiten wichtigen Alpenübergang fest im Griff. Fischer hatte aber die Wichtigkeit des Gotthards im europäischen Transit erkannt und hatte die Vision von einem internationalen Postkurs von der Nordsee zu Mittelmeer.

Die Post war Fischers Lebenswerk. Er hat sie zum grössten Postunternehmen der Schweiz gemacht. Dafür wurde er von Oesterreich geadelt. Er starb 1698 als Freiherr von Reichenbach.

Seine Söhne führten den Betrieb weiter, bis die Helvetik dem vorübergehend ein Ende setzte. Im letzten Betriebsjahr erzielten sie einen Reingewinn von 250 000 Pfund in Silber. Ihr Vorhaben, von Bern nach Basel eine Art Reisepost, «Landgutschen», einzusetzen, fand wenig Anklang und scheiterte an den hohen Kosten.

Übrigens: Fischer betrieb nebenher eine Brauerei. Eine Parallele zur grössten Postorganisation Europas, die auch auf dem Bierverkauf beruhte: Von 1590 bis 1806, bzw. 1867 hatte die Adelsfamilie von Thurn und Taxis das Amt des General-Oberpostmeisters der kaiserlich-deutschen Reichspost inne und betrieb zudem die niederländische, burgundische und spanische Post. Der Familienbetrieb besass somit faktisch das Postmonopol in Europa.

Nebestehende Fotogelang dem Redaktor im Hof der Brauerei von Schloss Regensburg – Stammsitz der Thurn und Taxis.

Es lohnt sich, die nachstehende Bekanntmachung trotz der schwierigen Schrift und der alttümlichen Sprache zu lesen. Man erfährt daraus viele interessante Details.

Verzeichnis.

Was Vermög mit denen Bern. Fischeren von Bern getroffenen Post-

Tractats für Brieff, Porto soll, und kan geforderet werden :

Von einem einfachen Brieff, soll, wie von Altem her, bezahlt werden :

Von Zürich / Lucern / Basel / Schaffhausen / St. Gallen / Freyburg / Genff / aus dem Pays de Vaud, Item Neuenburg / Baaden zc. biß Solothurn. Vier Kreuzer.

Von Bern biß Solothurn. Zwen Kreuzer.

Von doppleten anstatt Vier Kreuzer, Sechs Kreuzer.
und anstatt Zwen Kreuzer, Drey Kreuzer.
Und von mehrfachen nach proportion.

Port von Paqueten.

Von gemeinen Waaren von Zürich, Lucern, Basel, Neuenburg, Freyburg biß Solothurn vom Pfund Vier Kreuzer.

Von Genff, Schaffhausen, St. Gallen biß Solothurn vom Pfund Sechs Kreuzer.

Von Bern biß Solothurn vom Pfund Zwen Kreuzer.

Soll, so abzustatten seyn möchten, werden sonderbahr bezahlt, und erhebt, versichert sich, was der Post-Meister für solche auslegen muß.

Was aber Pretiosa seynd, Item Geld, davon wird wegen mehrerer Gefahr, auch ein mehreres, als von gemeinen Waaren bezahlt.

Einkehr der Fuß-Votten.

Lucerner, bey dem guldenen Löwen.

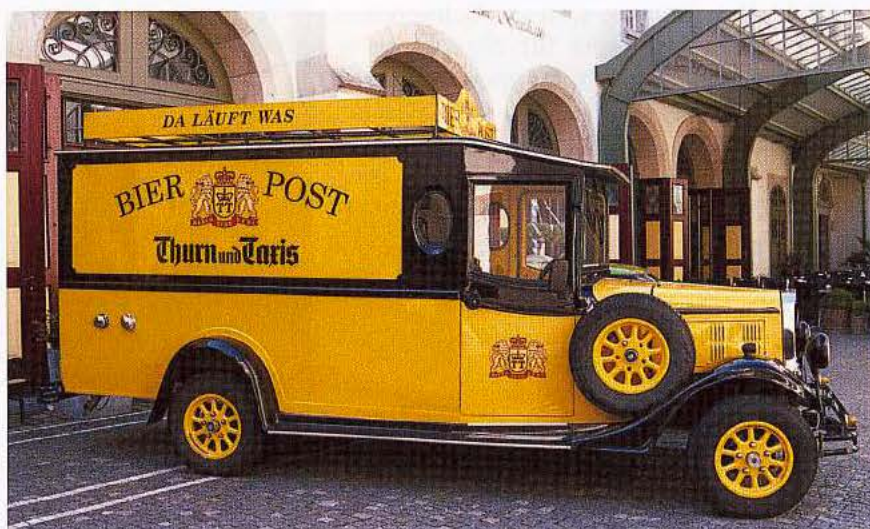
Zuger, bey der Cronen.

Freyburger, bey der Cronen.

Baademer, bey dem Creutz.

Bruntrutter, oder Delsperger, bey dem Creutz.

Langley Solothurn.



Briefe schreiben wird Mode

Zum Ende des 18. Jhs. hin nahmen Menge und Gewicht der beförderten Post rasant zu. Immer mehr Leute nützten die Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit der Postkurse zum Austausch von Briefen. Aus einer Bedarfsdeckung war eine Bedarfsweckung geworden, aus der Post ein «service public».



In vornehmen Häusern gehörte Briefe schreiben zum Statussymbol; das entsprechende Schreibgerät auch. Briefe grosser Dichter wurden sogar Weltliteratur.

Nach dem missglückten Versuch mit den «Landgutschen» taten sich 1735 die Herren von Fischer auf Initiative des Zürcher Postboten Hofmeister mit der Zürcher Kaufmannspost zusammen. Sie ersetzten die Packpferde durch sog. «Messageriewagen».

Vertraglich war «eine solche coche mit einem oder zwei Knechten, vier starken Pferden und dazugehörigem Geschirr... zu führen. Und es sollen vier Personen und zehn Zentner Wahre [=500 kg] die völlige Ladung der coche ausmachen, und wenn mehr Ladung vorhanden wäre, der dazu nötige Vorspann vom Postamt vergütet und bezahlt werden.»

Es gab einen wöchentlichen Kurs, der für die Strecke Bern–Aarau hin und zurück drei Tage brauchte, ebenso der anschliessende zürcherische Messageriewagen Aarau–Zürich.

Das war die erste fahrende Post der Schweiz.

Ein weiterer Schritt in Richtung Personenverkehr waren die holprigen, noch ungefederten Korbwagen.

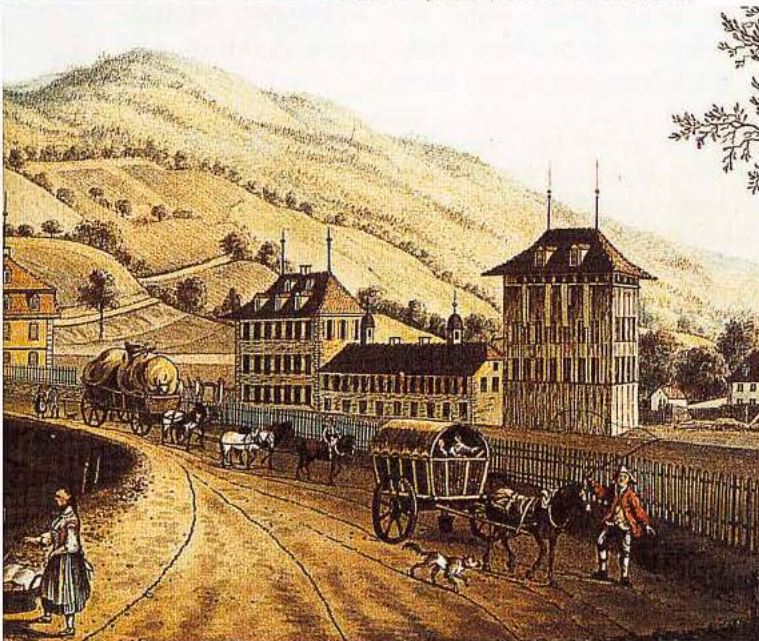


Eine Kolonne von Packpferden der Gotthardpost auf dem Weg von Andermatt ins Reusstal. Im Hintergrund das «Urnerloch», der erste «Gotthardtunnel», durchbrochen 1707/08.

Längst hatten die Reiterboten in ihren Fell-eisen nicht nur ein paar Briefe unterzubringen, sondern ganze Bündel davon; immer häufiger auch Bücher. (All die Schlieremer, die ihre Zeitungsbündel für die Altpapier-sammlung vors Haus schleppen, erfahren, wie schwer Papier sein kann.)

Auch die Pakete nahmen zahlen- und gewichtsmässig zu. Sie enthielten jetzt öfter Güter des täglichen Gebrauchs. Immer häufiger mussten den Reiterboten Packpferde und Maultiere zur Verteilung der Last mitgegeben werden.

Auf diesem Gemäldeausschnitt sind alle drei Postarten festgehalten: an der Spitze ein Korbwagen mit Reisenden, hinten ein Messageriewagen mit Gütern, dazwischen ein Reiterbote mit der Briefpost.



Une petite Diligence...

Die Messagerie ersetzte nur die Packpferdekolonnen, nicht aber die viel schnellere Reiter-Briefpost und die schweren Frachtfuhrwerke. Neu war die beschränkte Übernahme des Güterverkehrs – eine gewisse Konkurrenz zu den Frachtfuhren – und das Angebot, Personen mitzuführen. Der Erfolg liess nicht auf sich warten: immer neue Messagerielinien kamen hinzu. Sie waren zwar nicht kostendeckend, aber die Herren Fischer setzten auf eine grosse Zukunft der fahrenden Post – der Boom der Reiseposten im 19. Jh. sollte ihnen Recht geben.

Die privaten Karossen, in denen sich die Betuchten durch die Stadt und sogar über Land kutschieren liessen – mit Vorliebe zu Badeorten – waren weich gefedert. Die «Karosserie» (der Wagenkasten) hing an Lederbändern oder Ketten an geschwungenen, federnden Eisenstangen des Fahrgestells.



Bei dieser einfachen Kalesche – vermutlich aus dem Kloster Fahr – war die Karosserie direkt an den C-förmigen, federnden Eisenhalterungen befestigt.



«Diligence» nannte auch Vincent van Gogh sein Bild.

Schon damals diente die Radnabe als Namensträger.



Vorbild der Postkutsche waren die «Landauer», wie sie auch J.C. Geissberger in seiner Zürcher Werkstatt anfertigte. Allerdings in Luxusausführung für den privaten Gebrauch. Darum die dünneren Speichen, die grosszügige, weiche Federung, Vollgummibereifung, aber keine Gepäckablagen.

Der Einsatz von Kutschen wurde für die Postunternehmer erst interessant, als den Wagenschmieden die Herstellung starker, billiger Blattfedern gelang, die eine einfache, robuste Federung ermöglichten. Der geschlossene Wagenkasten der Reiseposten musste ja bis 15 Personen Platz bieten; dazu kam viel Gepäck. Die Franzosen nannten diese Art Kutschen

Diligences.



Die «Diligence» der Post St.Gallen–Heiligkreuz

Reisen Sie gerne ?

Wer nicht? Schon allein das Wort «Reisen» weckt Gefühle der Freude, des Unbeschwerteren. Zugegeben – im Alter wird's etwas beschwerlicher. Für die Jugend ist eine Reise in fremde Länder «megageil».

Kaum vorstellbar, dass noch weit über das Mittelalter hinaus Reisen abschreckte. Stundenlanges Unterwegssein auf einsamen Strassen, durch fremde Landstriche mit einer anderen Konfession (!), durch undurchdringliche Wälder, oder gar in die Berge! Die Natur – als feindlich, etwas Dämonisches empfunden und gepredigt – weckte Furcht; selbst bei Fuhrleuten.

Wer «reiste» denn überhaupt? Jedenfalls nur, wer musste. Weder die ländliche noch die einfache städtische Bevölkerung hatte Anlass und das Geld dazu. Wallfahrer und Handwerksgesellen auf der Walz reisten zu Fuss, erst recht Landsknechte und Söldner; daher für sie der veraltete Ausdruck «Reisige».

Herrscher, Diplomaten und die Vetreter der Handelshäuser fuhren mit Kutscher und Dienern in der eigenen Kutsche, obschon das auf holprigen Naturstrassen trotz Federung und Stapeln von Sitzkissen wenig komfortabel war.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde aber das Reisen überraschend zur Mode. Es war die Zeit der «Aufklärung» – jener geistigen Revolution, an deren Anfang René Descartes' (1596-1650) Worte standen: «Ich denke, also bin ich.» Der Mensch als vernunftbegabtes Wesen konnte demnach nicht länger Knecht weltlicher Herrscher und der Kirche sein. Das wandelte das Menschenbild grundlegend, politisch führte es zur Französischen Revolution.

Auch die Naturwissenschaft sprengte ihre Fesseln. Galilei, Kepler, Newton «entdämonisierten» die Natur. Seinem Erziehungsroman «Emile» legte Jean-Jacques Rousseau die Natur als die beste Lehrmeisterin zugrunde. Sein «Retour à la nature» lenkte den Blick des Adels und der gehobenen Bürgerschaft auf die Schönheiten der Natur.

Das spiegelte sich auch in der Kunst: der strenge, religiös bestimmte, jenseits-orientierte Barock wich der kurzen Epoche des verspielten Rokokus. (1720 – 1780). Das Rokoko war mehr als ein Kunststil; es drückte eine neue Lebensart aus. Es war die Zeit Mozarts und seiner Menuette, von Martin Usteris «Freut euch des Lebens...». Maler wie der Zürcher Salomon Gessner hielten in ihren Bildern Landschaften und Hirtenszenen fest. Der Berner Albrecht von Haller beschrieb in seinem Gedicht «Die Alpen» erstmals die Schönheit der Berge.

Schon früh schickte der englische Adel seinen Nachwuchs auf Bildungsreisen nach Europa, insbesondere nach Italien zu den Kunstwerken alter Meister und zur wieder entdeckten Antike. Dichter schwärmten in ihren Gedichten davon. Goethes «Italienische Reise» (1788) errang Kultstatus.



«Entrée en Suisse» nannte Eugène Guérard diese Lithographie. Eine ausländische Reisegesellschaft mit Kind und Kegel (in reichlich fantasievoller Umgebung) lässt sich von den Postillonen die Gegend erklären. Die Trachtenfrau mit Kind und der Wanderer sind offensichtlich nicht deswegen hier.

Nach wie vor war aber Reisen wegen der Preise der gehobeneren Gesellschaft vorbehalten. Nur auf dem zugigen Bock neben dem Kutscher war's billiger.

Fahrplan der Fischerpost Bern–Genf

und die Fahrpreise in Pfund (L. = liber) und s (Sous).

Route nach	Diligence nach Genf.						Ankunft.		Preise.		
	Abreise von Bern um 12½ Uhr, Nachmittags.						u b r.		L.	s.	
† Allentösten	-	-	-	-	-	-	2		1	16	
† Murten	-	-	-	-	-	-	4		3	2	
† Wiflisburg	-	-	-	-	-	-	5		4	6	
† Pletterlingen	-	-	-	-	-	-	6		5	10	
Lucens	-	-	-	-	-	-	8		7	6	
† Milden	-	-	-	-	-	-	9		8	10	
† Montprevaire	-	-	-	-	-	-	10½		9	14	
† Rosanen	-	-	-	-	-	-	1		12	2	
Morsee	-	-	-	-	-	-	3		13	6	
† Allamans	-	-	-	-	-	-	3½		13	18	
Roll	-	-	-	-	-	-	4½		14	10	
† Neus	-	-	-	-	-	-	5½		15	14	
Coppet	-	-	-	-	-	-	6½		16	16	
Verbois	-	-	-	-	-	-	—		17	8	
† Genf	-	-	-	-	-	Morgens um	8		18	2	

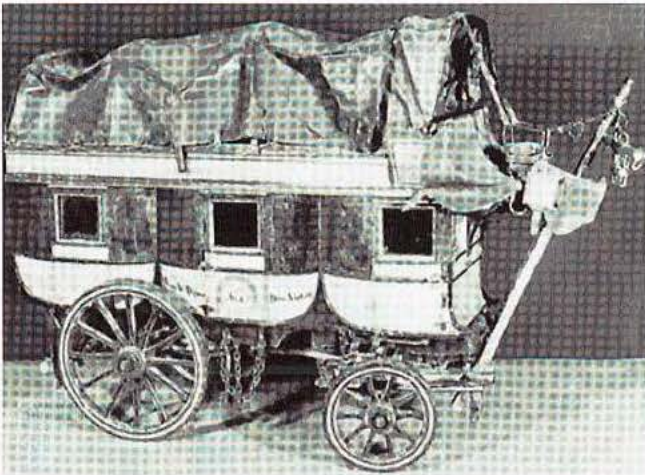
Diese Diligence hat fünf Plätze, wovon der Fünfte auf dem vordern Sitz neben dem Conducteur, und ein Drittel weniger bezahlt als inwendig. Jeder Reisende hat 30 lb. Hardses frey, ohne dafür etwas bezahlen zu dürfen: was über 30 lb., bezahlt das lb. bis Wiflisburg und Genf 8 xr., bis Murten aber nur 4 xr. Der fünfte Passagier auf dem vordern Sitz hat nur 20 lb. an Hardses frey, was drüber wiegt, wird ebenfalls auf obengemeldtem Fuß bezahlt. Die mit einem † bezeichneten Orte, sind die Stationen wo die Pferde gewechselt werden. Von jeder Station wird dem Postillon 4 Kreuzer bezahlt. Von Bern verreiset man wöchentlich viermal, nemlich: Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag. Von Genf, Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag, um 1 Uhr Nachmittags.

Die Waadt war bernisch, darum die deutschen Ortsnamen: Wiflisburg = Avenches, Pletterlingen = Payerne, Milden = Moudon, Morsee = Morges, Neus = Nyon (lb war das Zeichen für Pfund als Gewicht)

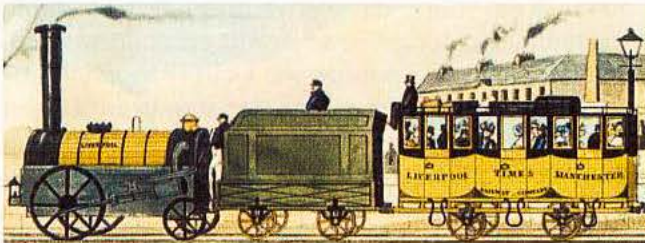
Zum Vergleich:

Für 1 L. bekam man in Bern eine gute Mahlzeit inkl. Wein.

Ihren Höhepunkt erreichte die Reisepost allerdings erst im 19. Jahrhundert. Wo keine Bahnlinie hinführte, behauptete sie sich sogar bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts.



Immer grösser wurden die Diligencen. Die Vorlage für dieses Spielzeugmodell bot in Wirklichkeit 15 Personen Platz.



Die ersten Bahnwagen mit Sitzplätzen glichen noch auffällig den «Diligencen».



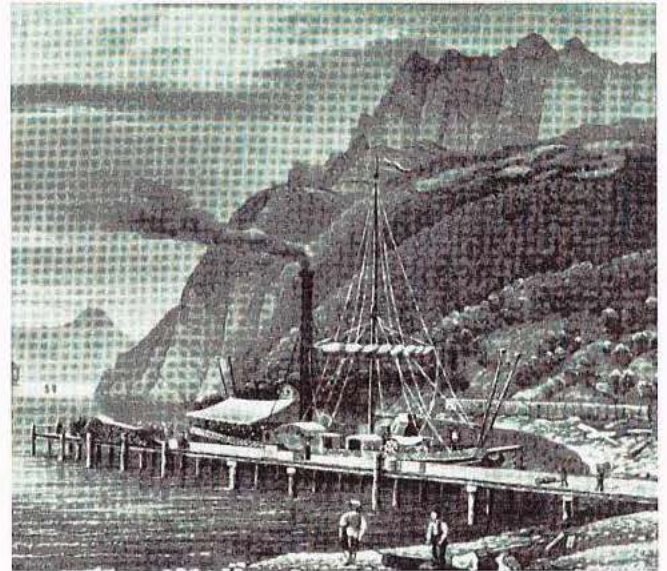
«Montée» titelte der Künstler dieses Bild. Denn bergaufwärts mussten die Passagiere oft neben dem mit Gepäck überladenen Wagen einher gehen oder sogar schieben helfen.



So wie hier einst an der Reppischbrücke in Dietikon behinderten Zollstationen allenthalben im Land den freien Warenverkehr.

Wo sich die Möglichkeit bot, verlud man die Reisenden samt Kutsche aufs Schiff. Das ging kaum langsamer als auf den holprigen Strassen.

Dies wurde allerdings den Passagieren des Nachtpostkurses Zürich–Chur in der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1850 zum Verhängnis, als das Walensee-Dampfboot «Delphin» bei Betlis in einem Sturm unterging und neben der Schiffsbesatzung alle Reisenden mit auf den Grund des Sees riss.



Die «Minerva», das erste eiserne Dampfschiff auf dem europäischen Kontinent (1835), verkehrte auf dem Zürich-, später auf dem Walensee. Auf dem Bild liegt es im Hafen von Walenstadt. Bei näherer Betrachtung ist auf dem Vorderdeck eine Postkutsche zu entdecken.

Bis 1848 behinderten unzählige Binnenzollstationen den Warenverkehr. Mangels eines Beispiels aus der Schweiz sei hier diese sehr ausführliche, ausländische Zollverordnung angeführt.

Am Brenner, einst Grenzstation zwischen Oesterreich und Italien, verlangte der Graf von Tirol Zoll. In der Verordnung aus dem Jahre 1420 heisst es:

Hier ist vermerkt wie der Zoll am Brenner für meine Herrschaft einnehmen soll:

Zuerst was ganz gut ist von Venedig, es sei Baumwolle, seidene Tücher, Pfeffer, Ingwer, Zucker, Safran, Muskat, Zimt und alles Gewürz, kostet den ganzen Zoll von 26 Groschen.

Ferner kostet halbes Gut wie Alaun, Salpeter, Schwefel, Kümmel, Mandeln, Anis, Feigen, Reis den halben Zoll von 13 Groschen.

Ferner was aus deutschen Landen an den Brenner kommt, wie Wolle, Leinen, Wachs, unverarbeitetes Fell, Bernstein und allerlei wollenes Tuch, gibt 7 Groschen.

Ferner Kupfer, Blei, Zinn gibt ein gewogenes Maß und ein Pfund Berner und 8 Groschen.

Ferner grobes Tuch, Loden, Regensburger Tücher gibt 8 Groschen.

Liberté – Egalité – Unité

Natürlich muss es *Fraternité* heissen. Aber mit der Brüderlichkeit war es in der Französischen Revolution ohnehin nicht weit her. Man hatte die Guillotine erfunden und führte Krieg.

Dafür hielt man in Führungskreisen die Parole *Unité* – Einheit, Zentralismus – hoch. Auch im 5-köpfigen Direktorium, der Regierung der «*einen und unteilbaren helvetischen Republik*», den Schweizern 1798 von der französische Besatzungsmacht aufoktroziert. Jetzt hiess es: «*Weg mit den Aristokraten, Patriziern und Bonzen!*», zu denen man auch B. v. Fischer und seinen Zürcher Gegenspieler C. von Muralt zählte. Ein helvetisches Postregal, eine einheitliche Post, eine zentrale Postverwaltung mussten her. Finsler, einer der Direktoren beantragte jedoch, im Hinblick auf die leere Staatskasse (als Finanzminister musste er es ja wissen) die bisherigen Pachtverträge weiterlaufen zu lassen, weil ein Privatunternehmen mehr Eigenverantwortung, mehr Initiative entwickle und Gewinn erbringe.

Er unterlag seinen vier Ministerkollegen. Als aber das Direktorium erkannte, dass für die Verstaatlichung der Postunternehmen Millionen gezahlt werden müssten, liess man die Privatposten vorerst gegen Bezahlung einer Pacht weiter fahren. Die Schweiz wurde in 5 Postkreise eingeteilt, die mehr oder weniger den bisherigen Post-Hoheitsgebieten entsprachen, und Postverwalter eingesetzt. Im Zuge der «*Egalité*» waren in allen Postkreisen vier wöchentliche Kurse vorgeschrieben. Das hätte die öffentlichen Bedürfnisse gedeckt, versagte aber wegen ständiger kriegerischer Ereignisse und hoher Kriminalität. Darum bewaffnete man die Postillone. Für die vorgesehenen einheitlichen Uniformen reichte das Geld nicht mehr.

Daneben gab es berittene Boten ausschliesslich für die Briefpost der Regierung und die Amtsstellen. Und schliesslich hatten die französischen Besatzungstruppen ihre eigene Militärpost – alles auf Staatskosten.

Die Postreform konnte nur halbbatzig durchgeführt werden. Den definitiven Entscheid über eine einheitliche, staatliche, helvetische Post schob die Regierung immer wieder auf die lange Bank, auf eine zu lange Bank. Denn nach nur 5 Jahren endete das politische Experiment «*Helvetik*».

Kaum hatte 1802 Napoleon die französischen Truppen aus der Schweiz abgezogen, musste er wieder eingreifen, weil es zum Umsturz gekommen war. Er berief 1805 eine Schweizer Delegation nach Paris ein, die eine ihnen genehme Verfassung ausarbeiten sollte. Wie Napoleon es vorausgesehen hatte, konnten sich die 63 Kantonsdelegierten auch nach Wochen nicht einigen. Darum legte er ihnen ultimativ seine vorbereitete Mediationsverfassung vor. (Mediation = Vermittlung) Seine Worte «*Ich werde niemals einen andern Einfluss in der Schweiz dulden als den meinigen, und sollte es mich 100 000 Mann kosten*» machten alles klar.

Zur Überraschung aller Teilnehmer war in dieser Verfassung nicht mehr von *Unité* und *Egalité* die Rede. Vielmehr stellte sie die alten Zustände wieder her. (Aus dem Artillerieleutnant der Französischen Revolution war eben unterdessen der Mann geworden, der sich schliesslich zum Kaiser der Franzosen machte.)

Anstelle einer Bundesregierung sollte eine jährliche Tagsatzung allgemeinverbindliche Beschlüsse fassen. Über die Rechte der Bürger bestimmte lediglich ein Artikel, es dürfe keine Untertanengebiete oder Vorrechte der Geburt oder der Familie geben.

Es gibt auch Positives zu berichten: Napoleon forcierte aus militärischen Gründen den Strassenbau. 1803–1805 liess er eine Fahrstrasse über den Simplon bauen. Nun sollte das vernachlässigte, miserable Strassennetz in der ganzen Schweiz erneuert werden. Verkehrswichtige Kantone wie Uri (1816 am Gott hard) und Bern hatten wegen der ständigen Klagen der Wagenposten schon früher damit begonnen.



Voller Stolz hat der Berner Zolldirektor seine Strassenbaurechnung mit einer Baustelle illustrieren lassen. Strassenbaustellen erweckten damals noch Freude!

Fünf Jahre hatten die Eidgenossen unter französischer Bevormundung gelitten. Die Schweizer Politik bot aber bis 1848 weiterhin ein beschämendes Bild der Uneinigkeit. Die eidgenössischen Stände taten sich schwer, sich wenigstens in den Grundsätzen zu einigen. Nur unter grossem Druck der Grossmächte schlossen sie einen Bundesvertrag, um am Wiener Kongress teilnehmen zu dürfen. Dort wurde 1814 die *Unabhängigkeit, Neutralität und Unverletzbarkeit der Schweiz* völkerrechtlich anerkannt.

In diese schwierige Zeit fielen auch die Anfänge der Industrialisierung in der Schweiz. Nun wuchs neben den alteingesessenen Patriziergeschlechtern eine reiche Unternehmerschicht zu einer neuen politischen Macht heran. Zwischen diesen Liberalen, die eine freie Wirtschaft und für alle Bürger dasselbe Recht in einem freien Staat forderten, und den Konservativen, den Bewahrern der althergebrachten Vorrechte, tat sich nun eine ebenso grosse Kluft auf wie zwischen den Konfessionen. (Das endete 1847 im Sonderbundskrieg, dem letzten, dank der weisen Führung General Dufours unblutigsten Bürgerkrieg in der Schweiz.)

Die Postzustellung einst...

Die Bilder auf dieser Seite wie auch der bisherige «geschichtliche Rückblick» vermitteln den Eindruck, früher sei der Postbetrieb wenig professionell und etwas sehr gemächlich gewesen.

Wenn Sie aber die folgenden drei Einträge im Gemeinderatsprotokoll gelesen haben, werden Sie als heutiger Postkunde über die damaligen Dienstleistungen der Post nur noch staunen.

Von dem damals üblichen Kundendienst können wir heute nur noch träumen.

Am 9. September 1910 beschliesst der Gemeinderat, der Kreispostdirektion Zürich das Gesuch um viermalige Zustellung der Postsachen in hiesiger Gemeinde zu stellen. Hauptgrund: *Die gegenwärtig mangelhafte Postaustragung liegt darin, dass Briefe, welche mittags 2 Uhr in Zürich für Schlieren aufgegeben werden, also den 2-Uhr-Stempel von Zürich tragen, in Schlieren gleichentags nicht mehr ausgetragen werden, somit von 2 Uhr bis zur Bestellung in die Wohnung volle 22 Stunden beanspruchen. Dies zieht sowohl für unsere stets wachsende Gemeinde mit Industriewerken als auch für die Beamten unangenehme Folgen nach sich.*

Mit Schreiben vom 24. Oktober 1910 teilt die Kreispostdirektion Zürich mit, dass die Eingabe geprüft und dem Gesuch wie folgt entsprochen worden sei:

Ab 1. November 1910 wird im engeren Dorfkreis abends zwischen 7 und 8 Uhr 30 eine Bestelltour ausgeführt. Zugleich erhalten die umliegenden Quartiere wie die Gasfabrik und die innere Engstringerstrasse eine 3. Abendvertragung.

Diese Neuerung, zu der auch eine günstige Speditionsgelegenheit hinzu kam – per Postzug 2035 Richtung Zürich, Schlieren ab 17:09 Uhr –, machte die Anstellung eines dritten Briefträgers notwendig.

An der Sitzung vom 23. Juni 1921 entspricht der Gemeinderat dem Gesuch des Postbüros, vom 7. März 1922 an den Postzustelldienst an Sonntagen aufzuheben, unter dem Vorbehalt, dass die ganze Post am Samstagabend noch zur Austragung komme.

Robert Binz



Kein Clochard! sondern der Briefträger (und Feldmauser) von Messen SO (1850–63)



Winterthurer Stadtbrieftäger in Winter-Uniform um 1880



Ins Bergdorf Les Mayens-de-Sion VS kam die Post um 1890 auf einem Maultier.



In Adelboden hat noch um 1950 ein Bernhardiner – er war der Star des Ferienorts – den Post-Leiterwagen gezogen.

Die Briefzustellung im Limmattal heute

Es ist ein bekanntes Bild: Vorwiegend gelb gekleidete Personen mit ebenfalls gelben Motorrollern fahren von Haus zu Haus und legen die Post in die Briefkästen. Die korrekte Berufsbezeichnung heisst Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter der Zustellung. Den guten alten «Pöstler» in der dunkelblauen Uniform, wie wir ihn früher gekannt haben, gibt es nicht mehr. Doch wie funktioniert das alles genau?

Früher gehörte auch die Postverteilung zu den Aufgaben der Poststellen. Die Zustellbeamten oder Postboten verteilten die Sendungen zu Fuss oder mit dem Handwagen an die Kunden. Vor dem Ausrücken hatten sie die Briefe und Pakete nach ihrer Marschroute zu sortieren. Das geschah im ehemaligen Postgebäude an der Güterstrasse 3. Die Platzverhältnisse waren eng und die ganzen Einrichtungen ungefreut. Ein Teil der Arbeit musste in der Baracke hinter der Post – im Sommer bei grosser Hitze – verrichtet werden.

Mit der Neuorganisation der Post auf den 1. Januar 1998 wurden die verschiedenen Arbeitsgebiete aufgeteilt: Für den Verkauf sind die Poststellen zuständig, die Zustellungen erfolgen durch PostMail, und die Transporte erledigt PostLogistics. Diese Aufstellung ist zwar nicht ganz vollständig, Das Thema der Zustellungen lässt sich aber damit gut abhandeln.



Das Briefzustellzentrum Limmattal an der Rütistrasse 19. An dieser befindet sich nur die Ausfahrt fürs Zustellpersonal. Auf den rückseitigen Eingang weist eine Plakatwand hin.



Das Briefzustellzentrum Limmattal an der Rütistrasse 19 in Schlieren gehört zu PostMail und hat den Betrieb im Frühling 2007 aufgenommen. Es ist neben Schlieren auch zuständig für Dietikon und Urdorf sowie für die Zürcher Gemeinden rechts der Limmat, d. h. Oberengstringen, Unterengstringen, Weiningen, Geroldswil, Oetwil und Fahrweid (keine «richtige», sondern nur eine postalische Gemeinde). Der Personalbestand beträgt insgesamt rund 100 Personen. Zu betreuen sind 65 Zustell-Bezirke, die auf 7 Teams aufgeteilt sind. Jedem Team steht ein Leiter vor. Das Team ist verantwortlich für einen Zustell-Bezirk und organisiert sich weitgehend selbst. Bei Abwesenheiten (Unfall, Krankheit, aber auch Ferien) hat das Team dafür zu sorgen, dass die Zustellungen trotzdem klappen. Deshalb gibt es ab und zu unregelmässige Zeiten. Die Teammitglieder bemühen sich, in ihrem Zustell-Bezirk auch die persönlichen Kontakte zur Kundschaft zu pflegen.

Im Briefzustellzentrum werden, wie schon der Name sagt, vorwiegend Briefe verarbeitet. Dazu kommen Zeitungen und Zeitschriften sowie gewisse Drucksachen. Auch Nachnahmen und Auszahlungen gehören zum Aufgabengebiet. Die Anlieferung erfolgt mit Lastwagen, welche die Sendungen vom Briefzentrum Mülligen an die Rütistrasse transportieren. Ein Teil davon ist bereits nach Zustellbezirken sortiert auf Rollgestellen gestapelt. Es handelt sich um Sachen, die in Mülligen maschinell verarbeitet werden konnten. Die übrige Post befindet sich unsortiert in den Sammelbehältern mit der Adresse 8952 Schlieren. Etwas andere Anlieferungswege nehmen die Nachnahmesendungen und Geldzustellungen.



An der Rückseite des Gebäudes werden die Rollgestelle und Sammelbehälter aus den Lastwagen über die eingebaute hydraulische Ladeplattform in die Sortierhalle gerollt.

Das Sortier- und Zustellpersonal steht früh auf. Um vier Uhr am Morgen trifft bereits der erste Lastwagen ein. Eine halbe Stunde später beginnt die interne Verteilung mit den Vorbereitungen für das

Personal der Zustellung. Unsortierte Post wird zuerst auf die Zustellbezirke verteilt. Zusammen mit den bereits nach Zustellbezirken geordneten übrigen Sendungen erfolgt dann die Feinsortierung innerhalb der Zustell-Teams. Sie beginnen mit ihrer Arbeit «erst» um 06:00 Uhr. Ihre erste Aufgabe besteht darin, die Sendungen so einzuordnen, dass bei der Verteilung immer der richtige Brief zuoberst liegt. Auch die Verteilung an die Kunden muss schliesslich möglichst rationell erfolgen. Wenn alles in der richtigen Reihenfolge bereit liegt, werden die Motorroller und die Anhänger beladen. Das Zustellpersonal verlässt das Briefzustellzentrum in der Regel zwischen 08:00 und 09:00 Uhr. Wenn möglich soll die Post um 12 Uhr bei den Kundinnen und Kunden sein.

Für die Verteilung stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Zustellung die bereits erwähnten gelben Motorroller zur Verfügung. Sie weisen vorne und hinten einen robusten Gepäckträger auf. Zusätzlich steht ein Anhänger zur Verfügung. Die Ladung beträgt (ohne Eigengewicht des Fahrers oder der Fahrerin) bis zu 100 kg pro Gefährt, nämlich je ca. 25 kg auf dem vorderen und dem hinteren Gepäckträger und max. 46 kg im Anhänger.

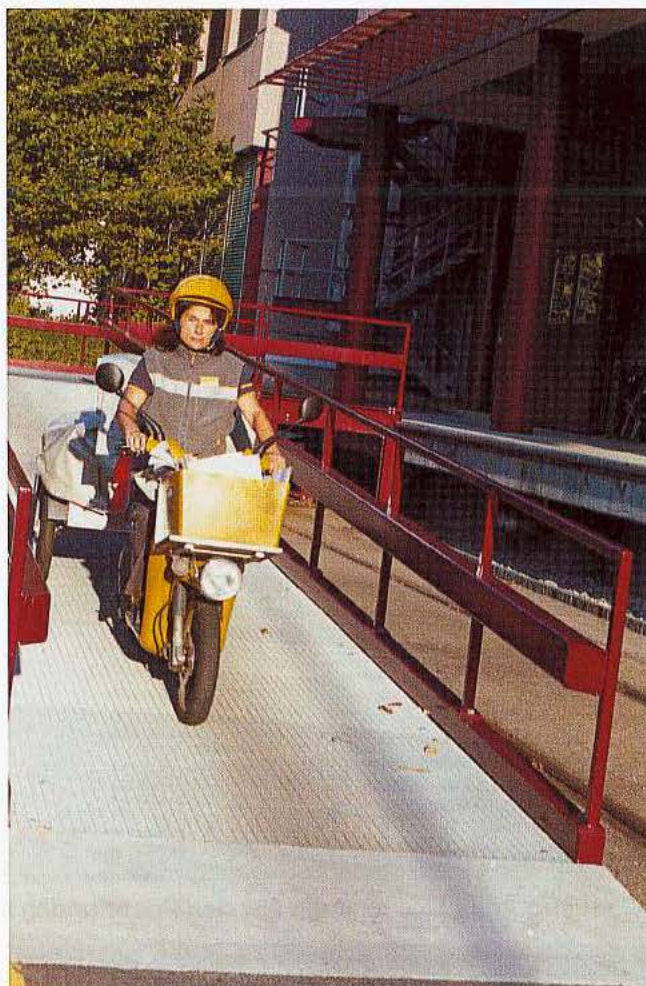
Es handelt sich nicht etwa um einen Schönwetter-Job, sondern die schweren Gespanne haben auch bei Regen, Schnee und Eis auszurücken. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind auf ein beachtliches Geschick im Lenken der schweren Fahrzeuge angewiesen. Grundkenntnisse werden ihnen in Kursen vermittelt. Unfälle sollen eher selten sein. Wartung und Unterhalt der Motorroller werden durch die Privatfirma besorgt, die in den Räumen der ehemaligen Automobilwerkstätte der PTT beim Gaswerk ihren Sitz hat.

Ist die Postzustellung abgeschlossen, hat sich das Personal noch mit den so genannten Retouren zu befassen. Ist jemand nicht zu Hause, von dem eine Unterschrift oder ein Geldbetrag benötigt wird, muss ein Avis-Zettel in den Briefkasten gelegt werden. Die Sendung kommt zurück in das Briefzustellzentrum und muss rechtzeitig bei der zuständigen Poststelle sein, damit sie dort abgeholt werden kann. Das gleiche Verfahren gilt natürlich auch für Geldzustellungen.

Interessant ist die Ausbildung des Personals. Die Post hat keine Monopol-Berufe mehr. Auch die früher bekannte Post-Laufbahn gehört der Vergangenheit an. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Zustellung haben in der Regel eine Logistik-Lehre mit Fachrichtung Distribution absolviert. Die Ausbildung kann auch in der Privatwirtschaft erfolgen. Die Einführung in die spezifischen Aufgaben der Post erfolgt dann vorwiegend in internen Kursen. Gefragt

sind neben den fachlichen Anforderungen aber nach wie vor Zuverlässigkeit, Verschwiegenheit, Freundlichkeit, Kontaktfreude und nicht zuletzt auch Freude an der Arbeit im Freien.

Peter Hubmann



Über eine schmale Abfahrtsrampe geht's schwer beladen...



...auf die Rütistrasse und ab zu den Kunden.

Post auf dem Lande



Alfred und Anna Lips sind die ältesten Post-Kunden auf dem Schlieremer Berg.



Alfred Lips ist 1921 auf dem Hof der Familie Lips zur Welt gekommen und hat Zeit seines Lebens am Alten Zürichweg gewohnt. Anna Lips hat 1947 geheiratet und ist seither ebenfalls hier wohnhaft. Sie sind die ältesten Postkunden auf dem Schlieremer

Berg. Lange Zeit hiess ihre Adresse einfach «Im Berg». Vor etwa 20 Jahren, als die Häuser wegen der sich ausbreitenden Computer «richtige» Adressen haben mussten, wurde der Hof in «Alter Zürichweg 70» umbenannt. Sendungen mit der seit Jahrzehnten geltenden Anschrift «Im Berg» gingen von diesem Zeitpunkt an zurück an den Absender. Familienangehörige, Lieferanten, Bekannte und auch Ämter haben sich an die Umstellung gewöhnt.

Früher wohnten drei Generationen im stattlichen Bauernhaus: Die Grosseltern sowie ihre beiden Söhne Jakob und Alfred mit ihren Familien und insgesamt 5 Kindern. Heute sind Alfred und Anna noch allein mit ihrem Hund und einer Katze. Umso wichtiger ist die Post als Verbindung nach aussen. Zuverlässig bringt sie jeden Tag Gefreutes und weniger Gefreutes, die Tageszeitung, Nachrichten und hält auch Rechnungen sowie ab und zu eine traurige Nachricht.

Alfred und Anna Lips erzählen, dass sie immer ein ausgezeichnetes Verhältnis mit «ihren» Zustellpersonen gehabt haben. In früheren Zeiten kamen die Postboten zu Fuss. Auf dem Schlieremer Berg standen östlich der Liegenschaft Böhringer nur noch drei Bauernhöfe sowie die Pestalozzistiftung. Andere Liegenschaften gab es nicht. Der «Pöstler», wie man ihn im Volksmund nannte, kam von Schlieren her und setzte seine Tour in Richtung Pestalozzistiftung fort. Nicht selten habe er von weither schon gerufen: «Ihr habt eine Karte von XY, es geht ihm gut.» Waren Pakete zu verteilen, wurden sie im Handwagen mitgeführt.

Alfred Lips erinnert sich, dass er im Kindesalter ab und zu ein Päcklein von Verwandten erhalten hatte. Die Freude war immer gross. Auch wurde vereinzelt aus dem Katalog eingekauft, weil die Zeit für einen Gang ins Dorf oder gar für eine Reise in die Stadt ganz einfach gefehlt hat. Meistens war der Preis dann per Nachnahme gleich bei Erhalt der Ware zu bezahlen.



Eine wichtige Rolle spielte die Post – genauer die Feldpost – bei der Absolvierung der Rekrutenschule und der Unteroffiziersschule sowie beim späteren Aktivdienst. Eifrig wurden die feldgrauen Postsäcke mit der Wäsche hin- und hergeschickt. Während der Aktivdienstzeit waren die Fresspäckli besonders beliebt. Die Bauern hatten auch in den schwierigeren Zeiten meistens noch irgend einen Leckerbissen, den die Soldaten mit Freude verzehrten. Wenig erfolgreich war allerdings der Versuch, selbstgemachte Fasnachtsküchlein, sorgfältig in einer Kartonschachtel verpackt, an die Militäradresse zu schicken. Angekommen sind lauter keine Bruchstücke. Vielleicht haben sie trotzdem geschmeckt. Im übertragenen Sinn des Wortes gut angekommen sind aber zahlreiche Kuchen aus der mütterlichen Backstube.

Nach dem Krieg kamen die Kinder der Familie Lips zur Welt. Als sie grösser wurden, durften sie auch ab und zu in die Ferien. Wie sehr wurde in solchen Zeiten auf Nachrichten – meistens in Form

von Postkarten – gewartet. Das Telefon war wirklich nur für Notfälle reserviert. Natürlich haben auch immer wieder verschiedene Päckli dank der Post den Weg zu den Ferienkindern gefunden. Nachdem die Kinder ihre Ausbildung abgeschlossen hatten, gingen sie für kürzere oder längere Zeit in die Fremde. Auch bei diesen Aufenthalten bildete die Post den wichtigsten Draht, um Neuigkeiten und Nachrichten über das Wohlbefinden auszutauschen.

Später, als sich das Haus langsam leerte, weil der Nachwuchs eigene Wege ging, hat man sich zu Hause immer über Nachrichten gefreut. Heute geht es vielfach um Enkelkinder. Mit Erreichen des AHV-Alters war es dann wieder der «Pöstler», der die Rente ins Haus brachte.

Lange Jahre hat die Familie Lips über keinen Briefkasten verfügt. Die Post wurde zur Haustüre gebracht, wo es auch nicht selten einen kleinen Schwatz gab. Je nach Jahreszeit und Wetter haben die «Pöstler» auch ab und zu ein kaltes oder warmes Getränk sowie ein paar Früchte erhalten, was natürlich sehr geschätzt wurde. Im Winter durfte es auch einmal ein Kafi mit gebranntem Wasser sein. Zur Erntezeit während der «Mostete» war es eher süsser Most. Dafür konnte man die Mitarbeiter der Post dann auch einmal dafür gewinnen, einen Brief oder ein Päckli zur Post mitzunehmen.

Im Lauf der Zeit kam der Postbote nicht mehr zu Fuss. Zuerst stand ihm ein Velo zur Verfügung. Später erfolgte dann die Zustellung mit dem Jeep, und seit vielen Jahren sind die bekannten gelben Motorroller im Einsatz.

Alle Hofhunde waren den «Pöstlern» immer wohl gesinnt. In der ganzen Zeit hat es nie einen unliebsamen Zwischenfall gegeben. Niemand von der Postzustellung ist gebissen worden, und es waren auch nie Hosen zu bezahlen.

Von den grossen Veränderungen bei der Post hat man im Schlieremer Berg eigentlich nichts gespürt. Es ist immer sehr persönlich zugegangen, auch wenn die in der Zustellung tätigen Mitarbeiter heute weniger Zeit haben als früher. Alfred und Anna Lips erinnern sich an viele der ehemaligen Postbeamten. Besonders mit Hans Peter, der lange Zeit im Berg tätig war, hatten sie ein ausgezeichnetes Verhältnis. Es fand in einem Abschiedsfest, das bei seiner Pensionierung am Alten Zürichweg zum ersten Mal durchgeführt wurde, seinen Niederschlag. Später fanden einige Wiederholungen statt, bis dieser Brauch dann wieder vergessen ging.

Alfred und Anna Lips sind mit den Diensten der Post sehr zufrieden. Sie schätzen die ebenso zuverlässige wie freundliche Bedienung.

Peter Hubmann

43 Jahre Zustelldienst – wieviele Briefe und Pakete sind das?



Nach Schule und RS Eintritt in den Postdienst

Hans Peter wuchs als Sohn eines Kleinbauern in Hedingen zusammen mit 4 Brüdern auf. Nach der Primar- und Sekundarschule half er seinem Vater auf dem Bauernhof und war im Herbst als Hilfskraft bei den Drescharbeiten auf Bauernhöfen, als Aushilfe im lokalen Baugeschäft und im Winter als Waldarbeiter tätig.

Kurz bevor Hans Peter in die RS nach Aarau einrückte, fragte ihn der Posthalter von Hedingen, ob er nicht Lust hätte, in den Postdienst einzutreten. Die Berufsaussichten als Bauer waren nicht rosig, und so entschloss er sich mit 20 Jahren, den Dienst bei der damaligen PTT anzutreten. Ende Februar 1949 absolvierte er den 3-wöchigen Einführungskurs für uniformierte Postbeamte im Claridenhof in Zürich. Er wurde anfänglich dem Bahnpostamt zugeteilt, arbeitete während eines Jahres in der Sihlpst in Zürich und wurde bei Bedarf für kurze Einsätze in Dietikon und Schlieren eingeteilt. So lernte Hans Peter als Briefträger 1949 erstmals auf seiner Tour den Schlieremer Berg und die Pestalozzi-Stiftung kennen.

Wahl als Briefträger

1950 erfolgte die Wahl als uniformierter Postbeamter – oder kurz Briefträger – in Schlieren. Als «Jüngster im Klub» musste er mit einem anderen Neuling zusammen unter Leitung eines Bahnangestellten jeden Morgen um 05:20 Uhr den Bahnpostwagen, der

mit einem Zug von Zürich kommend in Schlieren abgehängt wurde, eigenhändig vom Bahngleis über eine Weiche zum Stumpengleis neben dem Industriegleis zum Wagi-Areal schieben. Dort konnte der Wagen von den Pöstlern entladen werden. Diese Arbeit war hart und bei Wind und Wetter stiessen die drei Männer an die Grenzen ihrer Kräfte. Da sich Hans Peter in der Sihlpst auskannte, reklamierte er beim zuständigen Chef gegen die «unzumutbaren Arbeitsbedingungen» und bald nach seinem Vorstoss wurde eine Rangierloki eingesetzt, zur grossen Erleichterung für die geplagten Frühaufsteher.

1950 teilten sich 7 Briefträger in die Postverteilung für Schlieren. Damals wurde sämtliche Post – Briefe, Pakete und Geld – durch den gleichen Boten zugestellt. Im Dorfzentrum erfolgte die Verteilung mit dem handgeschobenen einachsigen Zustellwagen, in den Aussenbezirken mit Velo und Anhänger. Die Anforderungen an die Postboten waren hoch. Ausgerüstet mit der Pöstler-Uniform, einer Pelerine als Regenschutz und Mütze oder Hut waren sie bei jedem Wetter unterwegs. In den 1950ern wurde die Post noch dreimal täglich ausgetragen: In der ersten Tour am Morgen um 07:30 Uhr wurden Zeitungen, Briefe, Pakete und Geldsendungen zugestellt, um 11:00 Uhr der «Limmattaler» und die Mittagsausgabe der «Neuen Zürcher Zeitung» verteilt. Am Nachmittag um 15:00 Uhr wurden nochmals Briefe, Pakete und die Abendausgabe der NZZ ausgetragen.

Auch nach der Heirat bleibt das Paar der PTT treu

1952 lernte Hans Peter seine Frau Louise kennen, welche als Postbeamtin in Zürich tätig war. 1955 erfolgte die Heirat. Tagtäglich noch pedaltte sie mit dem Velo nach Zürich zum Limmatplatz, wo sie als Schalterbeamtin tätig war. Dann wechselte sie ihre Stelle und war in Schlieren teilzeitlich als Beamtin am Geldschalter tätig. Alle Schlieremer kannten Louise Peter als tüchtige, zuverlässige Schalterbeamtin. Besonders am Monatsende, wenn alle drei Geldschalter bedient waren und sich trotzdem lange Warteschlangen bildeten, war die gewiefte Schalterbeamtin gefordert. Nicht nur Schlieremer erledigten ihre Zahlungen bar am Schalter, auch die zahlreichen Gastarbeiter überwiesen auf diese Weise den Löwenanteil ihres Salärs an ihre Familien in ihrer Heimat. Da viele Gastarbeiter nicht schreiben konnten, mussten ihnen die Schalterbeamten behilflich sein.

Schwitz Gales Sizzura	Postalewissung für das Auslande Mandati de posta internationali Vigili postale internazionale	4952 144509	Réservé à l'Office de destination Cours du change 65.20 Somme payée
fremde Währung Monnaie étrangère Valuta estera		Li 144509 -	
Contoquantiante In Worten mit lateinisches Description / en toutes lettres / in tutti lettere		25-469	
Adresse / Indirizzo		25-469	
Zahlung an / payable à / pagabili a		86	
19. Palermo 70		100	
Ort / Lieu / Luogo		VALUTA	
Land / Pays / Stato		100	
Dienstvermerke Indicazioni de service Indicazioni di servizio		490	
Ausgabe Emission Emisione N°		25.4.69	
Datum Date Data		Fr. 1000 G.	
Abzugsbetrag Monte d'emission Monte d'emissione		8952 Schlieren	
Summe der Debiten Signature de l'agent Firma dell'agente		Nei	

Wenn das Monatsende auf einen Samstag fiel, sprachen die Pöstler von einem «roten Samstag», weil die Formulare für die Überweisung von Fremdwährungen auf rotem Paper gedruckt waren.

Der zwischenmenschliche Kontakt war entscheidend für das gute Einvernehmen zwischen den Postkunden und den Schalterbeamten. Schon damals waren die Umsätze am Geldschalter beträchtlich. Louise Peter erinnert sich, dass sie an Spitzentagen am Abend oft sechsstelligen Beträge abrechnete.

1954 erhielt Hans Peter eine feste Tour zugeteilt: Bahnhof- und Uitikonerstrasse, Dammweg, Rainweg, Brunnackersteig und Zwiegartenstrasse.

Zögerliche Motorisierung...

Das erste Motorfahrzeug wurde 1960 angeschafft. Mit dem neuen Jeep konnten Eilsendungen rascher vertragen werden und die Postzustellung in die Aussenquartiere, besonders auf den Berg Schlieren, ging mit geringerem Kraftaufwand vonstatten.

1963 erfolgte die Zustellung der Post «nur» noch zweimal täglich. Und 1967 teilte die Post die Zuständigkeiten ihrer uniformierten Pöstler in Brief- und Paketboten auf. Hans Peter wurde zum Paketboten «befördert». Neben den Paketen für die

Engstringerstrasse in Schlieren verteilte er auch die für Unterengstringen und Weiningen .

1984 wurde das Paketzentrum Mülligen eröffnet. Was die Pakete betraf, wurde Schlieren von 1985 an von hier bedient. Hans Peter trat damit seinen dritten Arbeitsplatz an: Zuerst arbeitete er an der Bahnhofstrasse 13 (heute befindet sich eine Kaffee-Rösterei in den Lokalitäten), dann zügelte die Post an die Güterstrasse vis-à-vis des Stationsgebäudes der SBB und ab 1985 arbeitete er im Paketpost-Zentrum Mülligen, Arbeitsplatz 114. Von Mülligen wurden etwa 150 Touren «bedient». Eine davon, die Schlieremer Tour, übernahm Hans Peter. Arbeitsbeginn war um 06:00 Uhr, Feierabend je nach Anzahl der Pakete normalerweise um ca. 14:00 Uhr. Im Durchschnitt mussten täglich 350 Pakete zugestellt werden. In Spitzenzeiten vor Weihnachten stieg diese Zahl bis auf 500 täglich, was einen späteren Feierabend um 17:00 oder gar 18:00 Uhr bedeutete. Waren spezielle Sendungen zu verteilen wie z.B. schwere Kataloge oder gar Telefonbücher, musste ein Spezialeinsatz nach Feierabend oder am Samstagnachmittag geleistet werden, damit die Sendungen rechtzeitig ausgeliefert werden konnten.

Der Postbote als Freund und Helfer

Der tägliche Kontakt mit den Einwohnern seiner Tour führte dazu, dass mit der Zeit ein geradezu vertrauliches Verhältnis zwischen dem Pöstler und seinen Kunden entstand. Ein kurzer Schwatz zum Austausch von Neuigkeiten wurde von vielen Leuten, vor allem von den älteren Semestern, sehr geschätzt. Besonders in früheren Zeiten, als Fernsehen und Lokalfunk noch in den Kinderschuhen steckten, waren – je nach persönlicher Neigung der Pöstler – die Briefträger ausgesprochene «Nachrichtsbörsen». Hans Peter war die Diskretion in Person: *«Nicht herumschnorren und doch immer für ein paar Worte genügend Zeit haben».*

Zum Abschied ein Quartierfest

Die Beliebtheit des «Schlieremer postalischen Urgesteins» zeigte sich darin, dass ihm seine Kundschaft am Alten Zürichweg und auf dem Schlierenberg auf seiner letzten Tour am 17. September 1992 ein Fest mit allen Quartierbewohnern bereitete.

Volles Programm auch nach der Pensionierung

Ende September 1992 liess sich Hans Peter im Alter von 63 Jahren pensionieren. Aber nicht, um von nun an auf der faulen Haut zu liegen, sondern um sich mehr seinen Hobbies zu widmen: dem Bergwandern und Bergsteigen sowie der Pflege seiner zwei «Pflanzplätze». Im Engadin, seinem bevorzugten Ferienort, verbringt er heute noch gerne Wanderferien. Wenn er auch nicht mehr auf Drei- und Viertausender klettert, geniesst er doch die Bündner Bergwelt. Und das alles neben der Pflege seiner Familie und seiner Enkel.

Kurt Frev

Heiris Briefträger

Schlieren hatte um 1945 rund 4000 Einwohner. Die Post wurde jeden Werktag zweimal ausgetragen, während einigen Jahren sogar ein drittes Mal zwischen 11:00 und 12:30 Uhr. Die Briefträger (Postboten) waren jahrelang die gleichen und kannten auf ihrer Tour jede Familie. Sowohl die Boten wie auch das Personal auf dem Gemeindepostamt blieben in der Regel jahrelang, oft sogar bis zum Ende ihrer beruflichen Tätigkeit. So waren auch mangelhafte Adressen kaum je ein Grund, dass eine Postsendung sich als unzustellbar erwies.

Ich erinnere mich gerne an unseren Briefträger jener Jahre. Es war Hans Zürcher, wohnhaft in seinem eigenen Haus an der Freiestrasse 24. Wir lebten im Bauernhaus an der Badenerstrasse 19 mit einer geschlossenen Haustüre gegen die Strasse und einer meist offenen auf der Rückseite. Dort betrat man direkt die Küche. Einen Briefkasten gab es nur in der strassenseitigen Türe.

Auf seiner Vormittagstour liess Hans Zürcher seinen zweirädrigen Postwagen immer neben dem Haus stehen, kam über die drei Treppenstufen zur Küchentüre und legte die Post auf die Bank unter dem Fenster. Zwei, drei kurze Sätze zum Tagesgeschehen oder zum Wetter gehörten dazu. Dies,

obwohl Hans Zürcher immer in Eile war. Selbstverständlich nahm er auch einfache Briefpost zur Spedition mit.

Hans Zürcher war auch kulturell in Schlieren ein Begriff. Als Hornist gehörte er zum eisernen Bestand der Harmonie und war während acht Jahren deren umsichtiger Präsident.

Die Postzustellung am Nachmittag und die nur wenige Jahre dauernde dritte Verteilung um die Mittagszeit geschahen natürlich auch im Eiltempo. Denn die Postboten mussten ja die inzwischen eingegangenen Postsendungen noch zuvor für ihre Tour sortieren. Für das am Morgen übliche Kurzgespräch reichte die Zeit dann eben nicht mehr.

In jenen Jahren war der 1. Januar ein arbeitsintensiver Tag für alle Zustellbeamten. Der überwiegende Teil der Neujahrskarten – übrigens grossenteils mit Pro-Juventute-Marken frankiert – gelangte am Neujahrstag zur Verteilung. Wer etwas auf sich hielt und mit der Post zufrieden war, hielt ein paar Guetsli, einen Fünfliber oder ein «Nötli» für den Pöstler bereit. Im Laufe der Sechzigerjahre wurde die zweite Postzustellung eingestellt. Und auch die Zustellung der Glückwunschkarten zum Jahreswechsel am Neujahrstag ist längst Geschichte.

Heiri Meier



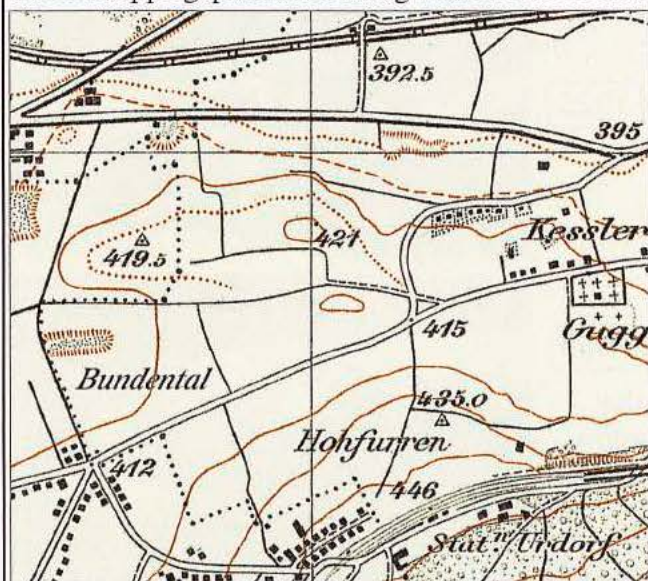
Heiri Meiers Zuhause an der Badenerstrasse 19



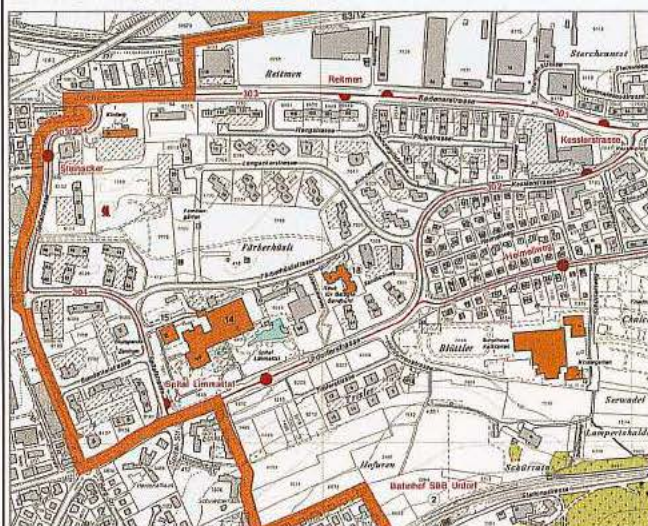
Der zweirädrige Handkarren war lange Jahre das Gefährt der Zustellboten, die ja sowohl Briefe als auch Pakete – und gelegentlich auch Geld brachten.

«Unser» Briefträger im Neubauquartier

Ein erster Grenzbereinigungs-Versuch zwischen Schlieren, Urdorf und Dietikon misslang im Dezember 1967 gründlich. (Die Gründe sind im Jahrheft 2008 beschrieben.) Im folgenden Jahr konnte wenigstens der verwinkelte Grenzverlauf Schlierens zwischen Badener- und Urdorferstrasse begradigt werden. So entstand im äussersten Westen Schlierens ein grosses Wohnbaugelände mit heute einigen Tausend Einwohnern. Zur Erschliessung wurden die Färberhüsi-, die Spital-, die Bundental- und die Schönenwerdstrasse gebaut; ehemals Feld- und Karrwege für die Landwirtschaft. Die zuletzt erwähnte Strasse diente zudem als Zugang zu der von Schlieren einst als Müllkippe gepachteten Kiesgrube im Bundental.



Oben: Der «Wilde Westen» Schlierens um das Jahr 1940
Unten: Dasselbe Gebiet heute.



Nach der Fertigstellung des Limmattalspitals 1970 schossen entlang dieser neuen Strassen innert weniger Jahre drei Hochhäuser, eine Gartensiedlung und etliche 5- bis 6-stöckige Wohnblocks aus dem Boden. Erstmals nach langer Zeit wurden hier wieder 5- und 6-Zimmerwohnungen angeboten, was natürlich Familien mit Kindern anlockte.

Auch ich zügelte mit meiner fünfköpfigen Familie damals an die Bundentalstrasse. Dort stand einer der ersten Wohnblocks. Nach und nach füllten sich auch weitere Bauten mit Mietern. Die schulpflichtigen Kinder gingen alle ins Schulhaus Kalktarren, einige sassen in meiner Klasse; manche Eltern anderer Schüler aus dem Quartier kannte ich natürlich auch. Und ich war meinerseits vielen Bewohnern als Lehrer bekannt. Als frisch gewählter Gemeinderat aus dem neuen Quartier machte ich es mir zudem zur Aufgabe, mit möglichst vielen der meist ortsfremden Neuzuzüger in Kontakt zu treten oder mich als mögliche Kontaktperson anzubieten, was geschätzt und genutzt wurde. So ergab sich für mich ein ansehnlicher Bekanntenkreis.

Davon wusste natürlich auch «unser» Briefträger, Herr W. und nutzte das auf seine Weise in einer Art «stillen Abkommens». Es betraf den Umstand, dass während der jahrelangen Bauerei viele Hauszugänge noch sehr provisorisch blieben, oft über Bretter und Gräben führten. Auch Hausnummern fehlten noch teilweise. Noch provisorischer waren die Anschriften an den Klingel-Tableaus und Briefkästen: Da wurden Etiketten oder Papierschnipsel mit handschriftlichem Namenszug in die kleinen Rähmchen gesteckt oder der Name mit Bleistift direkt auf das Metall gekritzelt, oft nicht entzifferbar für unseren Briefträger. Einige Empfänger waren mangels Angaben gar nicht eruierbar, zudem die Zugänge für Herrn W. – schon älteren Jahrgangs – mühsam und beschwerlich.

Die Hausbesitzer liessen zwar Schilder aus Kunststoff mit dem eingprägten Namen des Mieters anfertigen, aber das dauerte seine Zeit. Ich hatte mein Schildchen von meinem früheren Domizil mitgenommen und schnitt es auf die neuen Masse zurecht. Das führte dazu, dass ich zwar meine Post zuverlässig bekam, wegen des erwähnten «stillen Abkommens» aber überraschende Folgen erlebte:

Des öfteren fand ich in meinem Briefkasten Briefe an fremde Empfänger, deren Adresse unvollständig war oder deren Briefkästen Herr W. offenbar nicht ausmachen konnte. (Vielleicht war Herrn W. manchmal einfach der Zugang zu den Häusern allzu beschwerlich.) Einige Male fand ich auch ein Päcklein im Milkasten. So habe ich gelegentlich abends noch selber Postbote gespielt.

Für uns im «Wilden Westen» Schlierens lagen die Postbüros Urdorf und Schlieren weit weg. Die damals einzige Buslinie 57 fuhr nur sporadisch. Ganz selbstverständlich nahm darum unser Herr W. Briefe und Päcklein samt Geld für die Frankatur zur Post mit. Ich weiss, dass er älteren Leuten sogar Post-Einzahlungen gewissenhaft und ehrlich erledigte. Tempi passati – oder wird das wieder zur Dienstleistung, wenn immer mehr Poststellen schliessen?

Im wohlverdienten Ruhestand blickt nun Briefträger W. vom Sandbühl auf das Gebiet der wohl turbulentesten seiner 36 Dienstjahre.

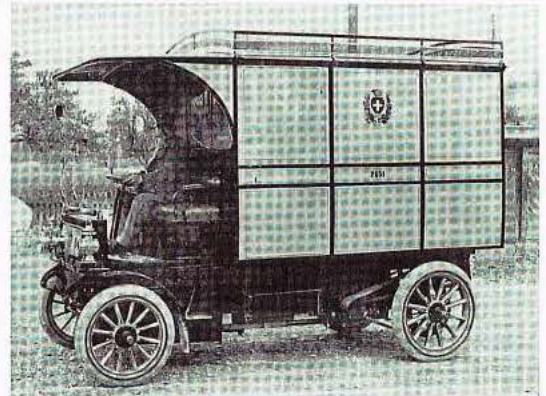
Peter Suter

Zwei starke Kräfte erobern die Post: Der Motor und die Frauen



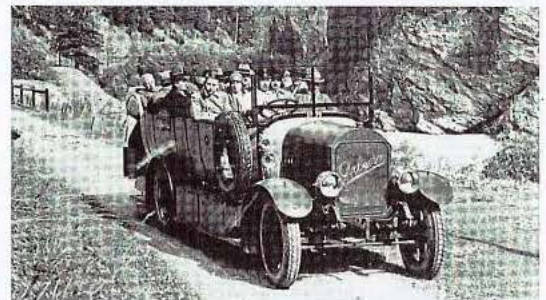
1923

1904



1930

1925



1950

Es ist Krieg!
Kein Treibstoff
Männer im Dienst
Frauen übernehmen

1939



1970

Die Frauen haben eine bislang
reine Männer-Domäne erobert.



2000



Pakete kommen immer gut an

Dieser Slogan steht auf den gelben Lieferwagen, die uns die Pakete bringen. Die Beförderung der Pakete gehört zum Geschäftsbereich von PostLogistics. Unterschieden wird zwischen

- Economy (langsamste und günstigste Variante),
- Priority (Zustellung am Tag nach der Aufgabe)
- Swiss Express «Mond» (Zustellung bis 09:00 Uhr am Tag nach der Aufgabe).
- Swiss Express «Blitz» (Eine noch schnellere Variante, die hier nicht behandelt wird, da Beförderung und Zustellung auf ganz anderen Wegen erfolgen.)

Doch wie läuft das genau mit der Paketpost?

Die Fahrzeuge starten am frühen Morgen in Urdorf. Dort befindet sich eine sogenannte Distributionsbasis. Sie wurde 2005 im Industriegebiet eingerichtet. Das war nötig, weil zu jener Zeit mit dem Umbau des Paketzentrums Mülligen in das grösste Briefzentrum der Schweiz begonnen wurde.

Organisation und Gebietsaufteilung

In der Schweiz bestehen drei grosse Paketzentren. Die Standorte sind Daillens VD, Härkingen SO und Frauenfeld TG. Schlieren gehört zum Zentrum Frauenfeld. Ergänzt werden die drei Zentren durch die Distributionsbasen. In der Schweiz gibt es 29 solche Einrichtungen. 7 davon befinden sich im Kanton Zürich.

Distributionsbasis Urdorf

Die Distributionsbasis Urdorf ist zuständig für das Säuliamt bis Affoltern/Knonau, das Limmattal bis Spreitenbach und den Südteil der Stadt Zürich. Grenze sind dort die Limmat und der See.

Das Einzugsgebiet der Basis Urdorf ist aufgeteilt in 85 Zustellbezirke. Jeder Zustellbezirk hat ein Fahrzeug. Das sind eben die bekannten gelben Lieferwagen. Das Zustellpersonal ist in vier Gruppen organisiert. Je 20 bis 25 Bezirke unterstehen einem Gruppenleiter.

An- und Auslieferung der Pakete

Wichtigstes Kriterium für die Standortwahl der Distributionsbasis war ein Gleisanschluss. Die Post befördert die Pakete von und zu den drei grossen Zentren umweltfreundlich auf dem Schienenweg. Die SBB haben hier beachtliche Leistungen zu erbringen. Auch die Gemeinde Urdorf hat in der Betriebsbewilligung verlangt, dass mindestens drei Viertel der Anlieferungen per Bahn erfolgen müssen. Heute liegt dieser Anteil bei rund 80 Prozent.

Aufgaben

Die Distributionsbasis hat zwei Hauptaufgaben. Einerseits ist sie zuständig für das Sortieren der eingehenden Pakete und das Verteilen an die Kunden. Andererseits hat sie aber auch die Vorsortierung und Weiterleitung der abgehenden Sendungen zu besorgen. Daneben gibt es eine Reihe von Spezialaufgaben wie die Zustellung der Lieferungen von «Le Shop», dem Internet-Laden der Migros, an die Kundschaft.

Verteilung der Sendungen auf die Zustellbezirke und Weiterleitung an die Kunden

Jeden Tag werden in Urdorf zwischen 15 000 und 17 000 Sendungen verarbeitet. Die Anlieferung der Pakete von Frauenfeld für das Zustellgebiet der Distributionsbasis erfolgt am frühen Morgen. Die gelben Bahn- bzw. Containerwagen treffen um 04:50 Uhr ein. Vier Fünftel der Pakete sind bereits nach den 85 Bezirken sortiert. Sie befinden sich in Rollcontainern aus Drahtgeflecht, welche mit der Nummer des Zustellbezirkes versehen sind. Diese Behälter gehen direkt an die Standorte der Lieferwagen. Die noch nicht sortierten rund 20 Prozent der Pakete werden von Hand auf die 85 Zustellbezirke verteilt.

Für jeden Zustellbezirk besteht eine genau vorgeschriebene «Laufroute». Es ist Aufgabe der Zustellperson, die Sendungen so in den Lieferwagen zu laden, dass die Reihenfolge stimmt. Eine Sonderbehandlung geniessen die Pakete Swiss Express «Mond», die bis 09:00 Uhr beim Empfänger eintreffen müssen. Wenn solche Sendungen zuzustellen sind, muss die Route bei Bedarf geändert werden. Selbstverständlich drängt es sich in solchen Fällen auf, mit der gleichen Fahrt auch alle übrigen Pakete an der gleichen Adresse auszuliefern.



Bei diesen «neuen» Bahnpostwagen handelt es sich um ehemalige Gepäckwagen (Typ F) der SBB, die in den Werkstätten der Südost-Bahn umgebaut und umgespritzt wurden.

Der Verladevorgang verlangt eine grosse Beweglichkeit, und auch Erfahrung ist gefragt. Ebenfalls zu beachten sind zahlreiche Sonderwünsche: Postkunden können ihre Pakete an eine andere Adresse nachsenden oder zurückbehalten lassen. Befördert werden übrigens Sendungen bis zu 30 kg. Im Durchschnitt liefert ein Bote jeden Tag rund 230 Pakete mit einem statistischen Mittelgewicht von über 10 kg aus. Es handelt sich um eine strenge Arbeit, die einen beachtlichen Körperinsatz verlangt. Deshalb arbeiten nur ganz wenige Frauen im Zustelldienst.

Sind alle Sendungen sortiert, auf die Bezirke verteilt und richtig verladen, können die Fahrzeuge die Distributionsbasis verlassen. Das geschieht in der Regel kurz vor 7 Uhr am Morgen. Sendungen mit unklarer oder verllorener Adresse, beschädigte Pakete und andere Spezialfälle bleiben zur Nachbehandlung in Urdorf und werden am nächsten Tag ausgeliefert.

Die einzelnen Boten verteilen die Sendungen nach der festgelegten Laufroute an die Empfänger. Ist ein Adressat nicht zu Hause und hat die Post keinen Auftrag, wo die Sendungen in solchen Fällen abgeliefert oder deponiert werden können, wird ein Aviszettel in den Briefkasten gelegt. Der Bote bringt die nicht zustellbaren Pakete am Ende seiner Tour in die zuständige Poststelle, damit sie dort abgeholt werden können.



Verarbeitung der im Zuständigkeitsgebiet aufgegebenen Pakete

Das Zuständigkeitsgebiet der Distributionsbasis umfasst 56 Poststellen. Die in einer dieser Poststellen aufgegebenen Pakete werden am Abend mit Strassenfahrzeugen nach Urdorf gebracht. Dort erfolgt eine erste grobe Sortierung nach den Klassen Economy, Priority und Swiss Express «Mond» sowie die Verteilung auf die drei Paketzentren Daillens, Härkingen und Frauenfeld. Nachher kommen die Pakete in den richtigen Bahnwagen und verlassen das Logistikzentrum Urdorf am späten Abend.

Wird beispielsweise in «unserer» Poststelle an der Freiestrasse 1 im Lauf des Nachmittags ein Priority-Paket für das Stadthaus an der Freiestrasse 6 aufgegeben, gelangt es mit dem Lastwagen nach Urdorf, wird am gleichen Abend per Bahn nach Frauenfeld transportiert, kommt am nächsten Morgen wieder per Bahn zurück, wird dem Zustellbezirk übergeben und im Lauf des Tages ausgeliefert. Das erscheint auf den ersten Blick recht aufwändig, ist aber nach den Untersuchungen der Post die wirtschaftlichste Art der Beförderung, Sortierung und Zustellung.

Elektronischer Laufzettel

Track & Trace

Suchergebnisse

99.00.895200.01068319 – PostPac Priority

Gelesener Zustellort: 2072 St-Blaise
 Basisleistung: PostPac Priority
 Zusatzleistungen: –
 Gewicht: 0.180 kg

Datum	Zeit	Ereignis	PLZ	Ort	Bemerkungen
12.10.2009	17:56	Aufgabe	8952	Schlieren	
12.10.2009	20:18	Sortierung - Weiterleitung	8902	Urdorf	
13.10.2009	00:23	Sortiert für die Zustellung	1310	Geschäftskundenannahme	
13.10.2009	06:52	Ankunft Abhol- / Zustellstelle	2013	Dallens Centre Collis	
13.10.2009	07:17	Zugestellt durch	2013	Boudry Base de distribution	

DIE POST

FAQ Drucken Alle aufklappen

Bestätigung/Quittung

LA POSTE DIE POST LA POSTA

8952 Schlieren
12.10.2009 / 17:51

Die Schweizerische Post
Viktoriasstrasse 21
3030 Bern
NÖZ-Nr. 411750

1 PostPac Priority bis 2 kg (S) CHF 8.00
(Nr. 99.00.895200.01068319)
kg 0.202

Aufgabe nach Annahmeschluss
Total CHF 8.00
Bargeld ein -20.00
Rückgeld 12.00
(S): inkl. NÖZ (7.61) 0.57

Kein virtueller Postschalter:
www.post.ch/schalter

Kundendienst Post
0848 888 888

Besten Dank für Ihren Besuch
F. Von der Crone (31)

Mit Hilfe der Nummer (rot umrandet) auf der Quittung kann man den Laufweg des Pakets im Internet abrufen.

Jedes Paket wird schon bei der Aufgabe mit einem Strichcode versehen. Dieser Code erlaubt es, während der ganzen Beförderungszeit festzustellen, wo sich die Sendung befindet. Registriert werden Aufgabe in der Poststelle, Sortierung, Weitergabe an den Zustellbezirk, Verladung und schliesslich Auslieferung an den Kunden. Kommt das Paket zur Abholung in eine Poststelle, wird auch das registriert. Die Daten der Strichcode-Lesegeräte werden alle 30 Minuten an drei Zentralrechner übermittelt. Die Kunden können die Daten jederzeit im Internet abrufen. Damit erspart sich die Post eine grosse Zahl von Rückfragen.

Personal

In der Distributionsbasis Urdorf arbeiten rund 180 Personen. Sie stammen aus 27 verschiedenen Nationen. 115 Personen sind in der Zustellung tätig. Dazu gibt es 4 Gruppenleiter, Personaldienst, Administration, aber auch Sortierpersonal sowie den Betriebs- und Innendienst.

Das Zustellpersonal hat in der Regel eine Berufslehre absolviert. Angefangen wird mit einer dreimonatigen Temporäranstellung, der eine Ausbildung von weiteren drei Monaten folgt. Wird die Prüfung bestanden, erfolgt eine befristete Anstellung für 12 Monate. Erst dann wird ein unbefristetes Arbeitsverhältnis eingegangen.

Die in der Sortierung tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind zu einem grossen Teil im Stundenlohn angestellt. Auch die Zustellung der Sendungen von «Le Shop» am Abend zwischen 17 und 20 Uhr erfolgt durch Personen, die auf Abruf zur Verfügung stehen. Viele von ihnen schätzen den

unregelmässigen Einsatz und die Möglichkeit, auch in Randstunden einer Erwerbstätigkeit nachgehen zu können. Der unterschiedliche Arbeitsanfall verlangt natürlich auch vom Arbeitgeber eine grosse Beweglichkeit.

Für das Personal in den 85 Zustellbezirken besteht das System einer sogenannten Arbeitszeitbuchhaltung AZB. Es gilt schweizweit und wurde zum Ausgleich der Schwankungen bei der Anzahl Sendungen entwickelt. Mit einer Jahresarbeitszeit als Grundlage wird für jeden Boten eine Soll-Zahl von Sendungen pro Tag festgelegt. Bei kleinem Arbeitsanfall, d. h. wenn die Soll-Zahl unterschritten wird, entsteht eine Zeitschuld. Bei grossem Arbeitsanfall mit Überschreitung der Soll-Zahl von Paketen wird eine Zeitgutschrift erworben. Ist am Ende einer Abrechnungsperiode von 12 Monaten eine Gutschrift vorhanden, kann zwischen Auszahlung oder Kompensation in Form zusätzlicher Freitage gewählt werden. Eine Zeitschuld ist hingegen durch Mehrleistungen auszugleichen.

Der Umzug von Mülligen nach Urdorf

Besonders stolz ist der Leiter der Distributionsbasis auf den Umzug von Mülligen nach Urdorf im Jahr 2005. Bekanntlich musste das Paketzentrum in der Mülligen dem neuen Briefzentrum weichen. Die Verlegung wurde generalstabsmässig vorbereitet. Dank einem Grosseinsatz des gesamten Personals hat die Kundschaft vom Wechsel nichts bemerkt. Ganz im Hintergrund wurde der Betrieb am Samstag in der Mülligen eingestellt und am darauffolgenden Montag in Urdorf wieder aufgenommen. Eine wahre Meisterleistung!

Fahrzeuge

Die in der Zustellung eingesetzten Lieferwagen stehen im Eigentum der Post. Sie werden zentral angeschafft und durch eine Privatfirma in Schlieren gewartet. Diese Firma stellt bei Ausfällen oder grösseren Reparaturen auch Ersatzautos. Das in der Zustellung tätige Personal hat die Wahl, den Wagen nach Feierabend nach Hause zu nehmen und für den Arbeitsweg zu benutzen oder ihn zum Arbeitsende nach Urdorf zurück zu bringen. Wird er nach Hause genommen, hat der Benutzer selber für einen Parkplatz zu sorgen.

Kommt das Fahrzeug zurück in die Distributionsbasis, steht es über die Nacht auch für andere Einsätze wie zum Beispiel «Le Shop»-Lieferungen zur Verfügung.



Konkurrenz bei der Paketbeförderung

Seit der Aufhebung des Monopols für die Beförderung von Paketen muss sich die Post gegen privatwirtschaftlich organisierte Konkurrenten behaupten. Gesucht sind auf dem nun freien Markt grosse Mengen in dicht besiedelten Gegenden. Für solche Sendungen findet auch ein beachtlicher Preiskampf statt. Weniger gefragt sind dagegen einzelne Pakete in Randregionen. Es soll vorkommen, dass solche Sendungen durch private Anbieter an die Post weiter geleitet werden, obwohl die Taxe höher ist als der eingekommene Betrag...

Peter Hubmann



Kantönlicheist oder Föderalismus?

Die Mediationsverfassung von 1805 gab den Kantonen ihre alte Autonomie zurück. Sofort erneuerten Bern, Luzern, Freiburg und Solothurn die alte Patrizierherrschaft, Zürich ging nicht ganz so weit. In den ländlichen Kantonen hielt man wieder Landsgemeinden ab. Alle aber besannen sich auf die alten Rechte, zu denen das Postregal gehörte, mit dem sich unterdessen recht gut verdienen liess. Man wollte wieder Herr im eigenen Hause sein. Zürich hatte schon 1762 die Post zum Staatsregal erklärt, liess aber die Hess'sche Kaufmannspost in Teilen bis 1792 bestehen. 1803 übernahm es die Post erneut in eigener Regie wie Luzern und Basel auch. Uri, Schwyz und das Tessin verpachteten das Postregal an Zürich. Solothurn, Freiburg und das Wallis übertrugen es der Fischerpost, ebenso Bern, das sie aber 1832 auflöste. Schaffhausen übertrug die Pacht an Thurn und Taxis. Bis 1848 führten nach und nach 17 Kantone ihre eigenen Regieposten.



Solche prunkvollen Brustschilde, wie sie einst die Standesläufer trugen, zierten nun die Brust der Kondukteure der kantonalen Wagenposten.



Stolz zeigte der neu geschaffene Kanton Waadt seine Existenz mit solchen Schildern an seinen Postbüros.



Ein solches «Laden-Schild» hätte von 1836 bis 1848 am Sitz des jeweiligen Postverwalters in Schlieren hängen können.



Neuenburg gehörte zwar seit 1815 zur Schweiz, war aber preussisches Fürstentum (Schild links). Die Revolution vom 1. März 1848 machte es zur Republik. Ganze 10 Monate galt dann das Schild rechts, denn am 1. Januar 1849 wurde die Post eidgenössisch.



Im Hinblick auf die sich abzeichnende Übernahme durch den Bund und entsprechende Abgeltung waren die Kantone bestrebt, Postkurse nicht nur auf den Hauptverkehrsachsen zwischen grossen Orten zu unterhalten, sondern mit kleinen «Post-Chaisen» auch die Bewohner abgelegener, kleiner Orte mit Post zu versorgen und ihnen Reiseplätze anzubieten.

(Postkurs nach Ittenthal im Fricktal 1925)

Mangelnde Koordination zwischen den Kantonalposten, Binnenzölle und unterschiedliche Gebühren behinderten den Postverkehr. Ein Brief von Genf nach Romanshorn durchlief sechs autonome Postverwaltungen, die jede ihrerseits Gebühren erhob. So kostete eine solche Sendung mehr als ein Brief von Genf nach Istanbul. Und noch immer schwelte das gegenseitige Misstrauen der Konfessionen. Im paritätischen Kanton Glarus wurde der Postkurs nach Elm doppelt geführt: einer für die Reformierten, ein zweiter für die Katholiken.



1838 bezog das Ober-Postamt Zürich den Neubau an der Strasse zwischen Fraumünster und Paradeplatz.

Dieser Strassenzug heisst heute Poststrasse. Inzwischen hat das klassizistische Gebäude mehrere Umbauten über sich ergehen lassen müssen. Ein kleines, vergoldetes Posthorn über dem kleinen Balkon des Eckhauses erinnert an die einstige Bestimmung dieses Hauses.



Das Billett eines Herrn von Steiner für eine Fahrt von Zürich (Abfahrt 7 Uhr morgens) nach Rheineck SG im Coupé, d.h. dem Platz vorne unter dem Kutschbock. Beachte: In den Fr. 10.60 war das Postillons-Trinkgeld inbegriffen!



Die Postkutschenlinie Zürich–Baden auf dem linken Limmatufer war wohl eine der meistfrequentierten im Kt. Zürich. An Schlieren fuhr sie vorbei wie die Spanisch-Brötli-Bahn auch; Halt machte sie in Dietikon. Im Hintergrund des Bildes sind der «Stein» und das Stadttor von Baden zu erkennen (um 1845).



Der Fahrplan richtete sich nach den Bedürfnissen der Kunden: Morgens wollten sie frische Spanische Brötli auf dem Tisch. Abends begab man sich gerne zu den Lustbarkeiten der Bäderstadt.

Die Post wird eidgenössisch

Am 29. November 1847 – noch bevor sich das Ausland einmischen konnte – ergab sich der Kt. Wallis als letzter der 7 Kantone, die als Sonderbund die neue Bundesverfassung bekämpften. Nur 25 Tage hatte der Bürgerkrieg gedauert. Dank General Henri Dufours mahnenden Worten an die eidgenössischen Truppen hinterliess er kaum Hass, führte vielmehr zur Versöhnung. Nun war der Weg zur Schweizerischen Eidgenossenschaft frei. In 15½ Kantonen hatten die Stimmberechtigten die neue Verfassung angenommen und nur in 6½ Kantonen abgelehnt.



In diesem «Haus des Äusseren Standes» in Bern versammelte sich am 12. Sept. 1848 die Tagsatzung zum letzten Mal, nahm vom Abstimmungsergebnis Kenntnis und löste sich dann auf.

Am 6. November tagte erstmals die Vereinigte Bundesversammlung und wählte die 7 Bundesräte. Damit trat die Bundesverfassung in Kraft.

Die Bundesverfassung kam, was die politische Gliederung betraf, den konservativen, föderalistischen Bestrebungen entgegen. Dabei war die Verfassung der USA Vorbild. Im Bereich der Bürgerrechte übernahm sie die liberalen Grundsätze.

Bundessache wurden, wie erwartet, jene Bereiche, in denen Vereinheitlichung dringend nötig war: das Münzwesen, die Festlegung von Mass und Gewicht, der Zoll, die Bahn und die Post. In den drei erstgenannten Bereichen ging es um gesetzgeberische Festlegungen. Die einzige Bahn, die seit einem Jahr defizitär zwischen Zürich und Baden hin und her pustete, spielte noch eine nebensächliche Rolle.

Bei der Post hingegen ging es darum, jährlich 15 Millionen Briefe und Pakete an jeden beliebigen Ort im Lande zu befördern, dazu 450 000 Reisende. Hiefür fehlten dem Bund vorerst eigene Transportmittel und eine eigene Organisation. Der «Öffentliche Verkehr» lag in den Händen der Kantonalposten und das blieb er auch – vorerst, gegen Entgelt aus der Bundeskasse... In die sollte der Gewinn aus dem Postwesen fliessen, wenn überhaupt etwas davon blieb. Erst bei der Revision der Bundesverfassung 1874 fielen die Regalzahlungen an die Kantone weg.

Obschon Naeff, ein radikal-liberaler «Emporkömmling», und der Generalpostdirektor La Roche, ein Basler Patrizier und Bankier, «sich nicht riechen konnten», haben sich die beiden cholerischen Dickköpfe in der Anfangsphase der eidgenössischen Post grosse Verdienste erworben. Das Parlament



Benedikt La Roche-Stehelin, der erste Generalpostdirektor der Schweiz, trat nach acht Monaten im Streit mit Naeff wieder zurück.



Wilhelm Mathias Naeff, der erste Vorsteher des Post- und Baudepartements, übernahm La Roche's Amt und hielt es bis 1878 inne.

nahm La Roche's Postgesetze an. Naeff setzte elf (statt 25) Postkreise und eine vorerst – auch lohnmässig – bescheidene Postorganisation durch (weswegen La Roche den Hut nahm): Total 2 800 Mann (wörtlich zu nehmen!), davon rund 1600 in eigenen Postbüros und -ablagen, 1000 im Zustelldienst und 166 Postillone. Einig waren sich beide darin, dass die Post der Volkswirtschaft und nicht dem Fiskus dienen soll, und der Ertrag durch Förderung des Verkehrs und nicht durch höhere Taxen zu sichern sei. Gemeinsam legten sie einen einheitlichen «angemessenen» Posttarif fest. Noch heute ist dieser eine Gratwanderung zwischen der verfassungsmässigen Pflicht, Gewinn für die Bundeskasse zu erzielen und dennoch einen günstigen Service anzubieten.

Im Briefverkehr gab es anfangs 4 Entfernungsstufen (Rayons), später nur noch 2 (lokal und ganze Schweiz); heute keine mehr. Nach dem Tarif von 1850 kostete ein Brief von einem Loth (≈ 15 g) über eine Distanz von mehr als 40 Wegstunden (192 km) 30 Rappen. Für diesen Betrag bekam man 1 kg Brot oder 4 kg Kartoffeln oder $\frac{1}{2}$ kg Rindfleisch.

15 Jahre später, nach der ersten Tarifsenkung, kostete das Porto für denselben Brief und dieselbe Distanz noch 20 Rappen, was dem Preis von etwa $\frac{3}{4}$ kg Brot oder 3 kg Kartoffeln oder $\frac{1}{4}$ kg Rindfleisch entsprach.

Der Kunde hatte von der Devise «Kleine Gewinnmarge – grosser Umsatz» profitiert.

Auf dem Postamt spielte die Briefwaage eine wichtige Rolle. Bei dieser hier von ca. 1800 ist die Skala in Loth eingeteilt. Die Waage war bis 1852 in Gebrauch.



Die Schweiz wurde in 11 Postkreise eingeteilt. Dass deren Grenzen weitgehend mit denen der Kantone übereinstimmen, ist ein Hinweis, wie sehr man in der neuen Schweiz auf die Empfindlichkeiten der Kantone Rücksicht nehmen musste.

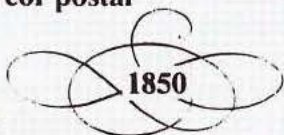
Die Postkreise gelten nicht mehr, bilden aber – allerdings zweistellig und in arabischen Ziffern – die Vornummern der Postcheck-Konti, z.B. 80-#### für Zürich.



Als Erstes kamen – irgendwie typisch – solche Verordnungen aus dem Postdepartement.

Posthorn-Dienstsignale
Signaux de service pour cor postal

Segnali di servizio per corno postale
Service signals for post horn



Abgang einer jeden Post
Départ de chaque diligence

Partenza di ogni diligenza
Departure of the mail-coach



Ankunft einer Dienstpost
Arrivée d'une diligence de service

Arrivo di una diligenza di servizio
Arrival of the mail-coach



Ankunft einer Extrapost
Arrivée d'une course speciale

Arrivo di una corsa speciale
Arrival of a special course



Zahl der Wagen
Nombre de voitures



Zum Ausweis



Viel Eigenes konnte die eidgenössische Post zu Beginn ihrer Existenz nicht bieten, ausser z.B. dieses reich verzierte Schild.



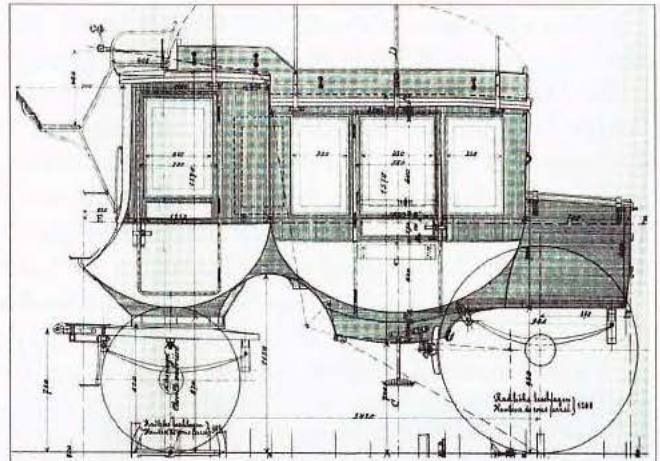
Die Beherrschung der Dienstsignale auf dem Posthorn war Bedingung für die Anstellung als Postillon. Auf Lesen und Schreiben wurde weniger Wert gelegt.



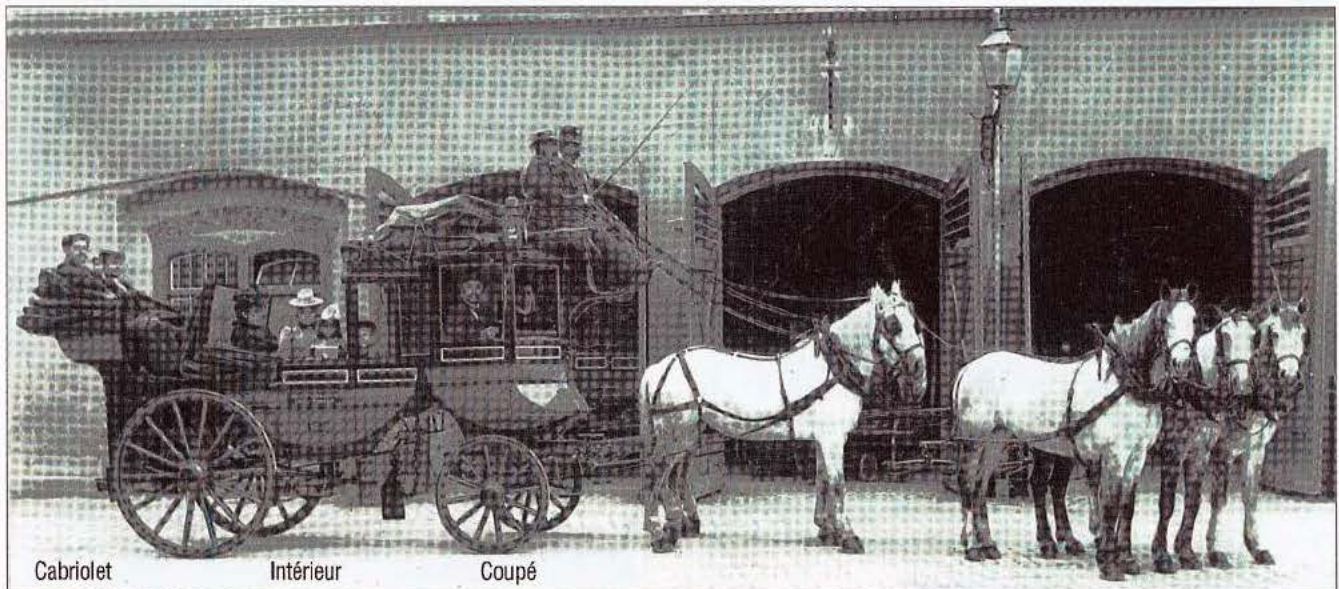
Ihre ersten eigenen Fahrzeuge – eine Kombination von Postfourgon und Kutsche – kaufte die eidgenössische Post von der Armee.

Eidgenössische Post = Pferdepost

Die Schweiz war seit jeher ein Durchgangsland für den Nord-Süd-Verkehr. Simplon (Fahrstrasse seit 1805) und Gotthard (seit 1816) sind typische Transitachsen, um die sich schon die Fischerpost, die Zürcher Kaufmannspost, dann die Kantonalposten gerissen hatten, bis 1850 die eidgenössische Post alle Strecken übernahm: insgesamt 4 600 km, befahren mit 498 Wagen und 247 Schlitten. Die Reisepost war anfänglich der wichtigste Betriebszweig der Eidgenössischen Postdirektion und erbrachte fast 50% der gesamten Einnahmen. Trotz Rückzug auf die bahnfreien Strecken erreichte die Eidgenössische Pferdepost erst 1913 ihren Höchststand mit 3 290 Fahrzeugen und 1059 Schlitten.



Die Eidgenössische Postverwaltung gab genaue Pläne zum Bau der Kutschen heraus – hier für eine «Coupé-Berline».



Ein typisches Pferdegespann der Eidgenössischen Alpenpost – ein fünfspänniger «Coupé-Landauer» für Bergstrecken – hier für die Route Chur–Tiefencastel–Albulapass–Engadin.

Die Fahrzeuge (seit 1850 einheitlich strohgelb) gehörten der Post. Pferde samt Geschirr stellte der Postpferdehalter; ebenso den Postillon, der das Gefährt nur im Rayon seines Meisters leitete. Der Mann in Uniform hingegen, der Kondukteur mit dem steifen Hut, stand in eidgenössischen Diensten und begleitete Fahrzeug und Gäste meist auf der ganzen Strecke.

Es erstaunt vielleicht, dass die 6 Plätze im «Intérieur» billiger waren als die jeweils zwei im «Coupé» oder im «Cabriolet».



Solche Postchaisen (um 1890 in Oberbipp) dienten auf Nebestrecken; oder als Eilpost oder Zusatzwagen auf Bergstrecken bei grossem Andrang. Wer nicht mit fremden Leuten eingewängt in einer grossen Postkutsche fahren wollte, mietete sich ein solches Gefährt als Extrapost. Kosten: doppelter Fahrpreis.

Die Fahrt Basel–Lugano (inkl. Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee) kostete 1850 im «Intérieur» Fr. 28.80, im «Coupé» oder im «Cabriolet» Fr. 34.–; hin und zurück das Doppelte. Für Fr. 57.60 konnte man sich 9 Paar Schuhe kaufen. Fr. 68.– waren das 2½-fache des Monatslohns eines Posthalters.

Die Fahrt dauerte 2½ Tage mit einer Übernachtung in Luzern.

Später wurde die Fahrtaxe pro Wegstunde (4,8 km) festgelegt: 65/80 Rp.; auf Bergstrecken Fr. 1.–/1.15.

Heute kostet dieselbe Fahrt mit der Bahn

in der 1. Klasse Fr. 132.–

Retour das Doppelte.

in der 2. Klasse Fr. 80.–

Rechnen Sie das selber in Schuhe oder Saläre um!

Die Fahrzeit beträgt 4¼ Stunden.

Post fördert Tourismus fördert Post

In den «Bünden» (Grauer oder Oberer Bund, Zehngerichte- und Gotteshaus-Bund) gab es erst nach der Mediation ein gemeinsames Parlament, eine gemeinsame Regierung und eine Kantonalpost.

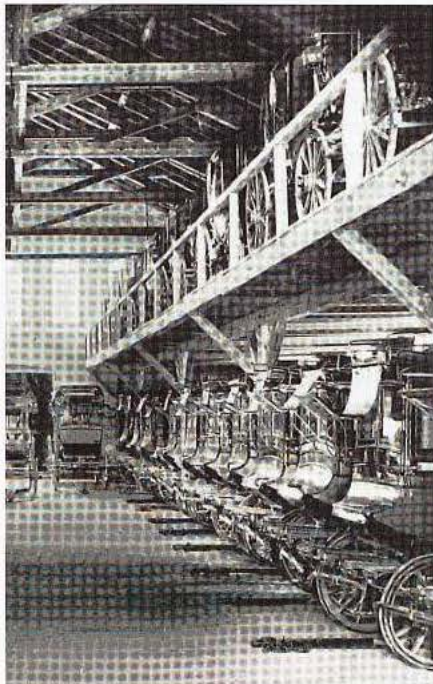
Bis 1823 bauten die Bündner die Splügen- und die San Bernardino-Strasse aus. Letztere war die erste Fahrpostverbindung von der Deutschschweiz ins Tessin. Mit grosser Weitsicht bauten die Bündner ihr Strassen- und Postnetz aus. Es folgten Albula, Julier, Maloja, Flüela zur Erschliessung der Ski- und Kurorte im Engadin, dann Bernina und Lukmanier. Private Postkurse brachten Touristen ins Prättigau, nach Arosa und Disentis. 1850 übernahm die Eidgenössische Postverwaltung alle Linien. Die Bündner Kantonalpost beförderte 1847 noch über 15 000 Reisende. Sie hat Pionierarbeit für den Fremdenverkehr geleistet.

Das hatte auch Zürich erkannt. 1875/76 baute die Nordostbahn unter Alfred Escher die Eisenbahnlinie nach Chur. Dies lange vor der Strecke Thalwil–Zug (1897). Bis zu diesem Zeitpunkt sicherte 33 Jahre lang die Linie Altstetten–Urdorf–Affoltern a. A.–Zug der Stadt Zürich den Anschluss an die Gotthardbahn.



Welche Bedeutung die Reisepost hatte, zeigen die beiden folgenden Bilder:

Oben: Andeer um 1900. Während die Reisenden das Mittagessen einnehmen, werden im Hof des Hotels Fravi die Pferde getränkt und ausgewechselt.



Um 1890: In der Remise Chur steht Kutsche an Kutsche bereit für die Saison.



Zwar hat das Auto letztlich die Pferdepост verdrängt,...



... aber Passfahrten sind noch immer eine grosse Attraktion. Jährlich geniessen hunderttausende Touristen die sichere Fahrt in einem der komfortablen gelben Reiseautos.



Wo andere öffentliche Verkehrsmittel fehlen, stehen Postautos auch für den Berufsverkehr im Einsatz. ← Doppelstöcker erhöhen das Platzangebot.



So gross, dass der Stempel darauf passt

Bis in die erste Hälfte des 19. Jhs. zahlte der Empfänger die Transportgebühr (das Porto) bei der Aushändigung der Postsache. Lehnte sie der Adressat ab, hatte die Post die Kosten des vergeblichen Aufwands¹ zu tragen. Vielleicht gingen deshalb gewisse Postämter dazu über, dem Absender eine Quittung auszustellen. Ob damit gleichzeitig die Vorauszahlung des Portos bestätigt wurde, ist nicht eindeutig eruierbar.



Mit einer Klapper oder hier mit einem Gong hat der Zustellbote einem Hausbewohner einen Brief angekündigt. Schickt dieser die Zofe, ist das eine Gelegenheit zum Schäkern.

Laus Deo.

Allhiesigem Post-Amt ist ordentlich überliefert worden

Ein *Laufbrief. Depêche mit 132 70*
Von *Herrn Ratsschreiber Lavater*
Nach *Kempten*

Gottes und Herren Gewalt ausbedungen, dann nur für die Treu und Sicherheit der Post. Keuten und Couriers caviert wird.

Bescheint *Am 17. März 1772*

Post-Amt Zürich.

Laus Deo – Lob sei Gott. So beginnt die Quittung des «Allhiesigen Post-Amts Zürich, dem ordentlich überliefert worden ist: eine Hochobrigkeitliche Depêche von Herrn Ratsschreiber Lavater nach Kempten.

Gehaftet (caviert) wird nur für die Treu und Sicherheit der Post. Gottes und (weltlicher) Herren Gewalt ist ausbedungen (ausgeschlossen).»



In der Helvetik fällt dann das Lob Gottes weg, und für «Gottes und höhere Gewalt» steht die Post auch nicht gut.



Eigentlich wollte Rowland Hill (1795–1879), Schulmeister in Tottenham GB, in seinem Flugblatt nur die seiner Meinung nach aus der Luft gegriffenen Taxen der «Royal Mail» widerlegen.

Aufgrund seiner realen Kostenrechnung kostete die Beförderung eines Briefs von London nach Edinburgh $\frac{1}{36}$ eines Pennys. Die englische Post verlangte aber 1 Schilling, also das 720-fache. Mit den andern Porti schien ihm das ähnlich zu sein. Zudem sollten die Briefe nicht mehr nach Anzahl Blätter, sondern nach Gewicht taxiert werden.

In einem zweiten Pamphlet schlug er der Post den Verkauf vorfrankierter Umschläge vor, auf denen die Beförderung mit einem Stempel bestätigt werden sollte. Werde die Post nicht mehr um ihren Verdienst geprellt, könne das Porto erheblich gesenkt werden.

Schliesslich schlug er zusammen mit seinem Drucker und Verleger Charles Knight zur Bezahlung des Portos käufliche Zettelchen vor, die auf den Brief geklebt werden konnten. «Ein kleines Stück Papier, gerade so gross, dass der Stempel darauf passt, und rückseitig gummiert, das der Absender durch Befeuchten auf den Brief klebt.»

Nicht so sehr Hills Vorschläge als vielmehr der von ihm angestossene Protest der breiten Öffentlichkeit bewogen 1838 schliesslich das Oberhaus und das Königshaus zur Senkung des Portos. Zur gleichen Zeit liefen die Vorbereitungen zum Verkauf von Briefmarken – «Heftpflaster» nannten sie die Engländer. Weil man sich nicht auf einen der eingereichten 2600 Entwürfe für das Markenbild einigen konnte, wählte man – wie fantasievoll! – das Porträt der Königin: damals Victoria. (Heute ist es Elizabeth II.)

Hill erhielt vorerst eine Stelle im Schatzamt, wo er die finanziellen Auswirkungen der Postreform zu überwachen hatte. Er stieg dort in die höchsten Beamtenränge auf ohne es je – wie erhofft – zum Generalpostmeister zu bringen. Aber er wurde, wie er's gewünscht hatte, in der Westminster Abtei beerdigt und erhielt ein Denkmal vor der Londoner Börse.

¹ Ein Argument, das auch Rowland Hill vorbrachte.

Ganz Schläue gaben darum dem Empfänger schon auf dem Briefumschlag mittels Geheimzeichen den Inhalt des Briefes bekannt.

Am 6. Mai 1840 erschienen die ersten Briefmarken in Bogen zu 240 Stück, aus denen sie ausgeschnitten werden mussten. Auf diesen stand auch der Hinweis, die Marken rechts oben auf dem Couvert anzubringen und den Leim nicht ganz abzulecken.



Die ersten – heute die teuersten Briefmarken der Welt.

Das Herkunftsland jedoch fehlte auf den Marken. Es gab sie ja nur in England. Aber nicht lange! Als Erste auf dem Kontinent gab schon 1843 die Kantonalpost Zürich zwei Briefmarken heraus: Die «Züri-Vier» und «Züri-Sächs» (für den Lokal- bzw.



den Kantonsbereich). Auf einen Brief schwerer als 1 Loth ($\approx 15g$) klebte man beide Marken.



1845 folgte Basel-Stadt mit seinem «Basler-Tybli», und 1848 die «Doppelgenf».



Diese beiden Marken mussten anfänglich mit 20% Abschlag verkauft werden, damit sich die Postbenutzer ihrer überhaupt bedienten, so gross war das Misstrauen. Die Leute fragten sich, wieso ein Brief plötzlich nur noch einen Bruchteil dessen kostete, was sie noch Wochen zuvor bezahlt hatten, und ob der Brief überhaupt für ein paar Rappen befördert würde.



Als die Post eidgenössisch wurde, gab die Oberpostdirektion Lokal- und Rayon-Marken heraus, die nun schweizweit Gültigkeit hatten; mit dem Schweizerkreuz und in Centimes bzw. Rappen, obwohl die Vereinheitlichung des Münzwesens erst 1852 in Kraft trat. Bei den Münzen hatte man sich aus Platzgründen auf die Bezeichnung HELVETIA – statt Schweiz-Suisse-Svizzera – geeinigt. Seit 1852 steht diese, die Mehrsprachigkeit überbrückende Bezeichnung auch auf allen Schweizer Marken.



Bis 1869 wurden alle Marken in Bogen gedruckt, aus denen man sie mit Schere oder Messer ausschneiden musste. Seither wird die Zähnung längst bereits beim Druck angebracht.

Schweizer Briefmarken haben weltweit einen hohen künstlerischen Ruf und sind beste Reklame.

Von 1854 an erschien dann die Helvetia in persona auf den Schweizer Marken. Erst sitzend, dann stehend (erstmalig gezähnt), schliesslich als Brustbild.

1854

1882

1905

1907



Dann folgten Tell und der Tellenknebe mit Armbrust als Sujet. Alles auch nicht gerade fantasievoll.



Zum weltweit gefeierten 25-Jahr-Jubiläum des Weltpostvereins gab auch die Schweizer Post erstmals eine Sondermarke heraus. Dabei änderte nicht nur das Format. Neu war auch, das Markenbild einem besonderen Anlass zu widmen. In einem nächsten Schritt stellte sich die Post in den Dienst sozialer oder vaterländischer Institutionen. 1912 waren die ersten Pro-Juventute-Marken am Postschalter erhältlich – vorerst noch ohne Frankaturwert; ein Jahr später mit Zuschlag zur Frankatur.



1937 kamen – ein Zeichen der Zeit – die ersten Bundesfeiermarken mit Zuschlag heraus. Seit 1952 heissen sie PRO-PATRIA-Marken.



Immer häufiger stellte jetzt die Postverwaltung die paar Quadratcentimeter gummiertes Papier der Kunst und Werbung zur Verfügung. Seit 1954 nimmt die Flut von Sonder-, Werbe- und Gedenkmarken zu.



Nicht aus postalischen Gründen, sondern weil sich Briefmarken auch anders als zur Frankatur vermarkten lassen. Auslöser waren nicht zuletzt die Briefmarkensammler.

Die Folgen von Herrn Hills «Zettelchen»

Hill hätte wohl nie gedacht, dass seine Erfindung zum beliebtesten Steckenpferd der Menschen in aller Welt würde: Hunderte Millionen Philatelisten (aus dem Griechischen «Freund der steuerlosen Sachen») sammeln, tauschen, verkaufen und ersteigern Briefmarken. Die Briefmarke wurde zum Wertpapier, zur «Akte des kleinen Mannes». Die Philatelie hat sich vom «Spleen» zur Wissenschaft entwickelt und zum grossen Geschäft – nicht nur für Händler. Manche Staaten verkaufen heute bis zu 80% ihrer Briefmarken-Produktion ins Ausland ohne dafür eine postalische Leistung zu erbringen. Fehldrucke erreichen oft noch höheren Wert als das Original. Da blieben Spekulation und Fälschungen nicht weit. Grossbritannien hat im Zweiten Weltkrieg die Marken des Dritten Reichs nachgedruckt und durch Spione in Nazideutschland verbreitet.

Falsche Darstellungen auf dem Markenbild haben sogar Kriege entfacht.

Z.B. den 10-jährigen Krieg um den «Gran Chaco», den Paraguay auf einer Marke für sich beanspruchte.



Auf dieser Marke zur 50-Jahr-Feier des Simplon-Tunnels sind den Italienern gleich drei böse Schnitzer unterlaufen. Finden Sie sie? [Lösung unten.]



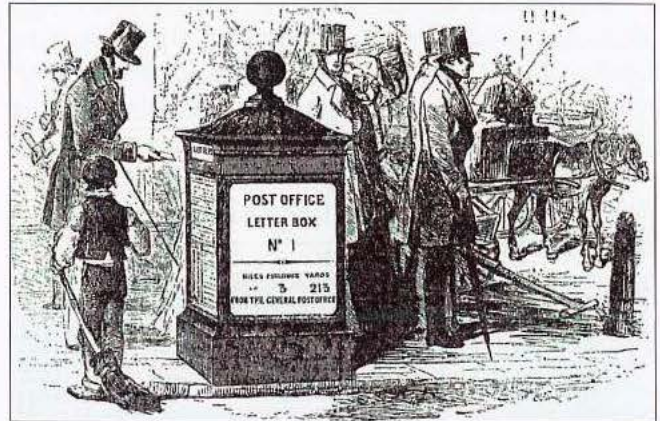
Aber eines konnte Rowland Hill auch in seinen kühnsten Träumen nicht ahnen: Welch grosse Umwälzungen die Briefmarke im Postwesen selbst verursacht hat.

Allenthalben wurden nun in den Strassen Briefkästen angebracht. So konnte der Bürger seinen Brief zu jeder Tages- und Nachtzeit aufgeben und brauchte nicht mehr zum Postamt zu gehen. Die Postämter konnten abends und an Wochenenden geschlossen bleiben, was Einsparungen brachte.

Der Zustellbote musste nun keine Zeit mehr mit dem Einziehen des Portos aufwenden. Er schob den Brief unter der Haustüre durch oder in einen Schlitz in der Haustür oder warf ihn in den privaten Hausbriefkasten, wie ihn die Postverwaltungen empfahlen. Dagegen wehrte sich der Marquis von Londonderry: Er lasse sich keinen Schlitz in die geschnitzte Mahagony-Tür seines Schlosses sägen.

Ein Bote genügte nun, die Post für ein ganzes Quartier aufs Mal mitzunehmen, dadurch sparte man Löhne.

¹ In der Schweiz fährt die Bahn links. Die Simplon-Strecke war von Anfang an elektrifiziert. Die Kutsche ist die «Gotthardpost» des Malers Rudolf Koller.



Natürlich standen die ersten Briefkästen in England. (London um 1855)



Der Herr im gelben Anzug hat allen Grund, entrüstet zu sein. Weil die Dame ihren Brief in den Briefkasten der offiziellen Post einwirft, entgeht ihm als Bote der «petite poste», der Pariser Klapperpost, ein Auftrag. Solche privaten Lokalposten gab es in vielen Städten Europas.



Der Wandel im Zeitgeschmack lässt sich auch an den schweizerischen Briefkästen verfolgen. Vom gusseisernen Zierat zum reinen Funktionalismus des «Bauhaus»-Stils. Seit 1939 ist Gelb die einheitliche Farbe der Post.

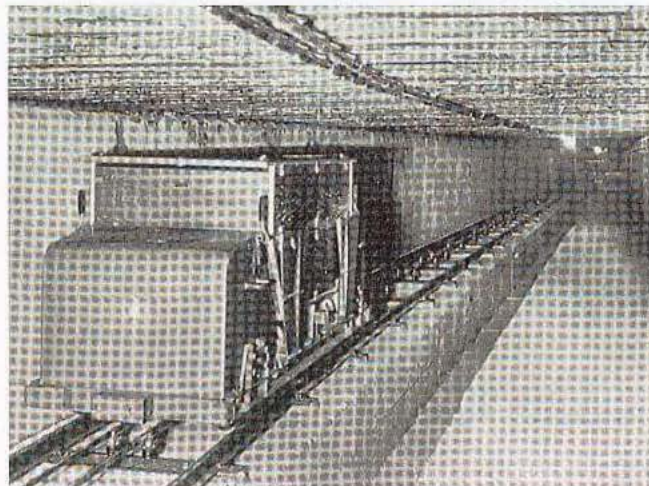
Waren die Briefe erst einmal frankiert und eingeworfen, liessen sie sich auch zentral sortieren. In der Sihlpost Zürich (Inbetriebnahme 1930) nutzte man hierfür die Neuerungen der Industrie: Förderbänder, Rutschen, eine Behälter-Gondelbahn, für die Briefsortierung sogar Gebläse. Die Sihlpost galt weltweit als Pionierleistung, auch für die heutigen Sortierzentren. Seit 1985 wird hier nicht mehr sortiert. Die Zürcher Innenstadt war ein zu teurer Standort.



In der Sihlpost, dem ersten voll mechanisierten Sortierzentrum für Briefe und Pakete, waren die verschiedenen Sektoren intern durch eine Behälter-Gondelbahn verbunden. 1985 hatte das Zentrum ausgedient. In seinem Erdgeschoss bleibt nur noch ein Postbüro mit verlängerten Öffnungszeiten.



Weil es 1930 noch keine elektronischen Lesegeräte gab, waren Leute mit guten Geografiekenntnissen gefragt.



Die einzige echte Untergrundbahn Zürichs verband die Sihlpost mit dem Hauptbahnhof.



Solche Briefkästen à la française gab's nur einen in Genf.



Der erste Briefmarkenautomat kam 1911 in Betrieb.



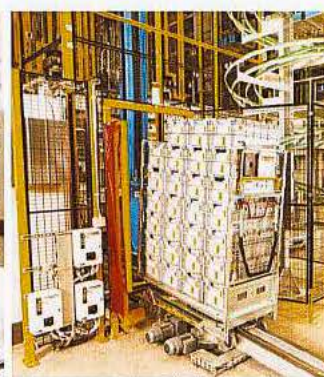
3 solche Briefkästen von 1839 brachte die Stadt Basel an historischen Gebäuden an.



Selbstbedienungs-Paketaufgabe mit Waage und Automat für beliebige Markenwerte.



Von ca. 1970 an erfasste man Paketadressen auf Mikrofilm.



Heute sind Abladen, Sortieren, Beladen automatisiert.

Es war die Bahn, und nicht das Auto, ...

...die der Pferdepost einen verheerenden Schlag versetzte. Und zwar ausgerechnet auf den einträglichen grossen Pferdepostlinien. Denn auch die Eisenbahn – ohnehin das Verkehrsmittel für lange Strecken – besetzte die grossen Hauptverkehrsachsen, vorerst in Richtung West–Ost durchs Mittelland, wo sie die städtischen Zentren verband.

Schon die 23 km lange Strecke der Schweizer Nordbahn-Gesellschaft, die «Spanischbrötli-Bahn», nahm den Fuhrhaltern und Kutschbetrieben im Limmatthal den Verdienst. Als isolierte Lokalbahn ohne Fortsetzung in beiden Richtungen geriet sie aber bald in eine prekäre finanzielle Situation. Im zweiten Betriebsjahr 1848 beförderte sie täglich noch ganze 973 Passagiere, kaum Gepäck und schon gar keine Güter mehr. Da kam der Schweizer Nordbahn der Vertrag mit dem Postdepartement Zürich gerade recht: Die Strecke Zürich–Baden des offiziellen Pferdepostkurses nach Bern wurde eingestellt und die Passagiere so gezwungen, die Bahn zu benützen (und separat zu bezahlen).



Dazu kam für die Nordbahn die Verpflichtung, täglich drei Zentner Posteffekten in beiden Richtungen auf Rechnung der Postverwaltung (Fr. 1600/Jahr) zu transportieren.

Damit war der Anfang gemacht. Seither gehört die Post zum grössten Dauerkunden aller Bahnen. Zum Transport schafften die grossen Bahngesellschaften Bahnpostwagen an. Die PTT hatten Verzinsung und Abschreibung sowie den Unterhalt zu übernehmen.



Den ersten Bahnpostwagen der Schweiz findet man nur noch bei Modelleisenbahnern.

Den ersten Bahnpostwagen liess die NOB 1857 bauen – mit einer personalfreundlichen, aber offensichtlich inakzeptablen Einrichtung. Dazu die folgende Eintragung im Direktionsprotokoll vom 30. September 1857: «Die Postverwaltung hat sich verpflichtet, die erforderlichen Anstalten zu treffen, damit die in den Postwaggons angebrachten Abtritte nicht benützt werden können.»

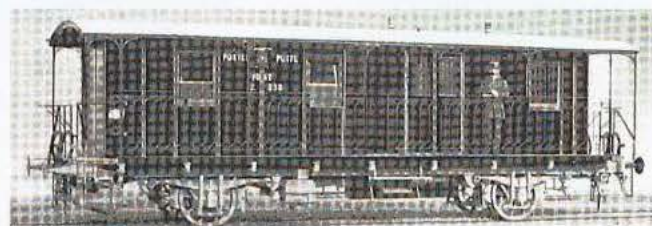
1866 kaufte die Post den Bahngesellschaften alle 24 damals verkehrenden Bahnpostwagen ab und gab den Bau von zehn neuen Wagen in Auftrag, welche einen Stückraum, einen Büroraum und einen Kleideraum und ein Sackabteil enthielten sowie einen Abort, der vorerst auch nicht benutzt werden durfte. Aborte in den Bahnwagen wurden erst ab 1872 üblich.

Die Bahnpostwagen wurden mit den kursmässigen Schnellzügen mitgeführt und die Briefe und Pakete im fahrenden Zug auch sortiert. Bis 1891 erfolgte das unter Kerzenlicht, Petrol- und Gaslampen, dann mit elektrischem Licht aus Akkumulatoren. 1897 kam die Dampf-, später die elektrische Heizung dazu.

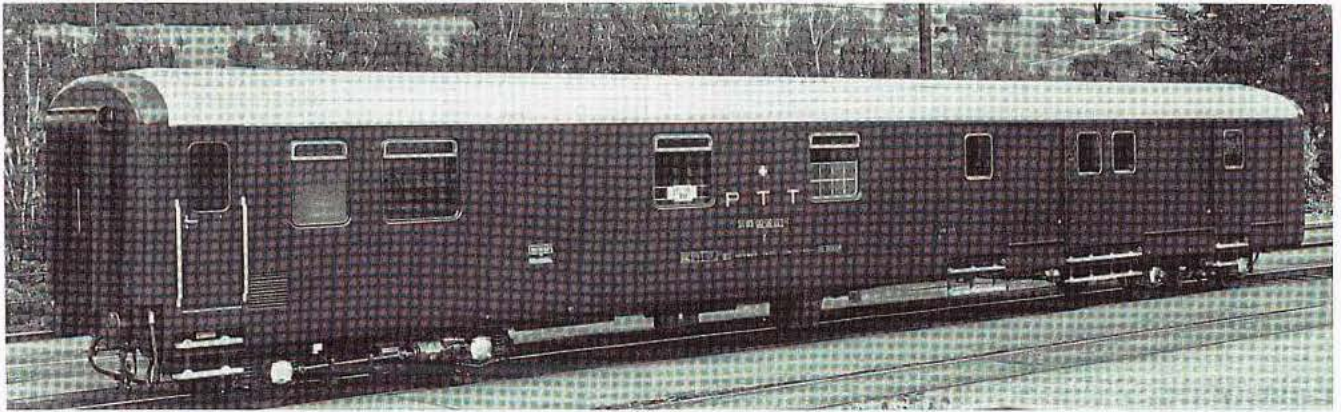
Jahrelang dauerte der Kampf um die Zulassung von Nachtkursen; bei den Postkutschen gab es sie seit 1850. So traf die Post per Bahn manchmal später ein als mit der Postkutsche. Erstmals führte die Gotthardbahn Bahnpostwagen in der Nacht. Die Zürcher, Berner und Genfer mussten bis 1886 darauf warten.



In den Bahnpostwagen herrschte Enge und Hektik. Bis zum nächsten Halt musste ja die entsprechende Post bereit sein.



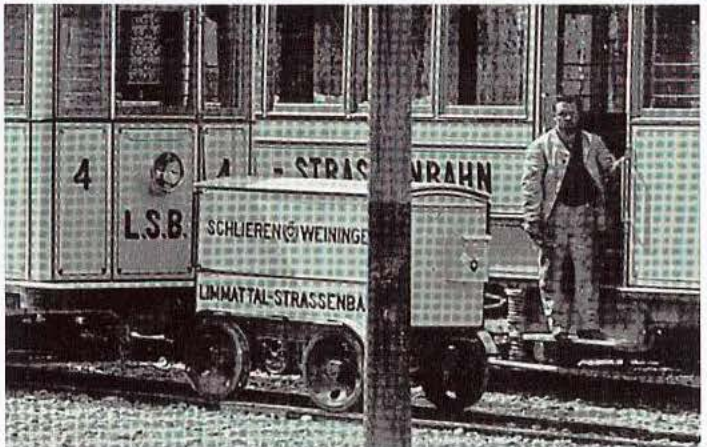
Den von den Bahngesellschaften verlangten Durchgang vom ersten bis zum letzten Wagen des Zuges gestaltete man bei den 1896 beschafften Wagen als Seitengalerie.



Der letzte Bahnpostwagen, der «Landiwagen», gebaut 1939. In diesen modern eingerichteten, geräumigen Bahnpostwagen war das Arbeiten zwar angenehmer, aber nicht gemächlicher – die Züge fuhren jetzt nämlich schneller.



Im Jahre 1990 verkehrten täglich 640 Bahnpost- und Postgüterwagen auf dem Netz der SBB und 51 bei den Privatbahnen. 440 Mitarbeiter standen regelmässig im Fahrdienst. Mit der zentralisierten Sortierung von Briefen und Paketen entfielen immer mehr Bahnpostkurse.



Auch die Limmattal-Strassenbahn hatte ihren «Bahnpostwagen».

Hatte die Pferdepост schon den Säumern die Arbeit genommen, so traf die Eröffnung des Gotthard- (1882), des Simplontunnels (1906) und der Albula-Linie Chur-St. Moritz (1904) die Alpenkantone noch einmal hart. Hier betraf die Konkurrenz auf der Schiene nicht allein die Postsachen, sondern auch die Touristenströme. Aber bei der Bahn und im Tourismus fand die Bevölkerung schliesslich neue Verdienstmöglichkeiten. Noch verblieben ja etliche Passübergänge den Pferdepостen, bis das Postauto diese ablöste.



Der Verlad grosser Mengen Post und Pakete an zu vielen Stationen verursachte oft Verspätungen.



Ein Postzug unterwegs – ein seltenes Bild; meist rollen diese Züge nachts.

Die Einführung der Intercity-Züge und des Taktfahrplans mit knappen Aufenthaltszeiten verunmöglichten den «Handverlad» auf die Bahn.

2004 fuhr der letzte Bahnpostwagen. Zwischen den grossen Verteilzentren wird die Post noch immer von der Bahn befördert, jedoch getrennt vom Personenverkehr in Spezialwagen in separaten Zügen.

Die PTT reparierte auch Autos

In den Jahren nach 1950 suchte die PTT Lokalitäten für den Unterhalt der rund 650 Fahrzeuge in der Region Zürich. – In Schlieren, gegenüber dem ehemaligen Gaswerk, wurde ein Areal von 17 500 m² samt Gebäuden frei, nachdem die Eidg. Materialprüfungsanstalt (EMPA) nach Dübendorf in ihr neues, grösseres Gebäude umgezogen war.

1962 wurden die neu erstellten Werkstätten und der Hallentrakt bezogen. In den von der EMPA übernommen Altbauten (Fabrikbauten und Holzbaracken) wurden die Velo-Werkstatt und die Wartungs-Anlage für die Feuerwehrschräuche der PTT untergebracht. Im vorhandenen Zweifamilien-Haus fanden neben der Dienstwohnung für den Hauswart Büros für den Werkstatt-Betrieb Platz.

Die Werkstätten waren mit allen technischen Hilfsmitteln ausgerüstet. Neben der grossen Werkhalle gab es einen Werkzeugmaschinen-Raum, eine Schlosserei und eine Elektrowerkstatt.

Rund 80 Mitarbeiter warteten und reparierten die verschiedensten Fahrzeug-Typen und Marken: Grosse Mowag-Camions, welche für die Belieferung der Poststellen eingesetzt wurden, die Reise-Postautos und auch das ganze Sortiment der kleinen Dienstaautos bis zu den markanten gelben VW-Bussen mit dem überhöhten Dach.

160 Fahrzeuge aus der Region Zürich kamen alle 10 000 km nach Schlieren zum grossen Service und für Reparaturen aller Art. Die anderen 500 Fahrzeuge wurden in dezentralisierten Werkstätten, z.B. in der Sihlpost und in der Umgebung von Zürich revidiert und kamen nur für grössere Reparaturen in die Zentralwerkstatt. Die PTT hielten ihre Fahrzeuge in gutem Zustand: Die kleineren Fahrzeuge hatten eine Lebensdauer von 8 Jahren, die VW-Busse versahen ihren Dienst während etwa 9 Jahren, die schweren Fahrzeuge und Transporter hielten etwa 15 Jahre, nur die Reisedcars waren noch länger im Einsatz.

Mit der Liberalisierung der PTT um die Jahrtausendwende wurden die verschiedenen Betriebszweige der PTT in eigene Gesellschaften umgewandelt. So kam es zur Gründung der PostAuto Schweiz AG.

Heute werden die Fahrzeuge der verschiedenen Betriebe der ehemaligen PTT dezentral gewartet und repariert, zum Teil in privaten Garage-Unternehmungen.

In den Räumen der ehemaligen PTT-Werkstätten gegenüber dem Gaswerk-Areal werden heute die Motor-Roller der verschiedenen Briefzustell-Regionen der PostMail AG und die Fahrzeuge der Paket-Distributionsbasis Urdorf durch die private Firma Grogg AG unterhalten und repariert.

Kurt Frey



In der Mitte der unteren Bildhälfte die PTT-Automobilwerkstätte. Am linken Bildrand die kugelförmigen Ausgleichstanks für Erdgas; am rechten Bildrand das Postbetriebszentrum Zürich-Mülligen. Ganz oben die Hermetschloobridge und davor der stadtzürcherische Juchhof.

Auf und ab und hin und her zwischen Ringstrasse und Bahnhof

1946 nimmt der Gemeinderat zur Kenntnis, dass für die Erweiterung der Telefonzentrale in Schlieren das erste Stockwerk des projektierten Gemeinde- und Postgebäudes in Frage kommen könnte. Auch eine Erweiterung im bisherigen Gebäude an der Bahnhofstrasse 13 sei nicht ausgeschlossen. Für die Telefondirektion kommt jedoch nur eine eigene Baute, eventuell in Verbindung mit der Post in Frage.

1951 Am 30. Juli bezieht das Postamt Schlieren die neuen Räume an der Güterstrasse 3 beim Bahnhof. In einem Schreiben vom Juli 1951 hält die Kreispostdirektion Zürich fest, dass die zweckmässig eingerichteten Räume des neuen Amtes für den aufstrebenden Industrieort Schlieren auf lange Zeit genügen werden.



Der Bahnhofplatz mit dem neuen Postgebäude 1951.
Im Hintergrund die Asphalt-Emulsion AG.

Die Verlegung in zweckmässig eingerichtete Diensträume entsprach einem dringenden Bedürfnis. Das zeigen auch die nachfolgend aufgeführten statistischen Angaben.

Jahre	1930	1950
Einwohnerzahl	4 068	6 116
Grössere Industrieunternehmen	5	25
Pakete, Aufgabe und Zustellung	60 771	135 384
Ein- und Auszahlungen, Anzahl	48 203	141 957
Verkaufte Briefmarken in Fr.	83 442	186 816

1970 beträgt die Einwohnerzahl Schlierens 11 480.

1973 Im Zug der Planung eines Postneubaus erwirbt die PTT das Areal der Asphalt-Emulsion AG. Die Kreispostdirektion Zürich teilt mit, ihre Kaufverhandlungen mit der Asphalt-Emulsion AG hätten zu einer vorläufigen Einigung geführt. Der Kaufpreis betrage Fr. 780.-/m². Der Gemeinderat bestätigt den Preis als angemessen und teilt der PTT sein grosses Interesse an einem Postneubau mit.



Die Asphalt-Emulsion AG; rechts die neue Telefonzentrale

1974 werden im «Lilien»-Zentrum Postfächer und eine Selbstbedienungspoststelle eingerichtet.

1980 Die Hochbauabteilung der Generaldirektion der PTT Bausektion Ost, Bern, ist zur Aufrechterhaltung der Telefonverbindungen gezwungen, bis spätestens 1983 eine neue Telefonzentrale zu erstellen. Diese Dringlichkeit erlaubt es nicht, gleichzeitig noch weitere Bauten wie Post, Geschäftslokale, Büros und Wohnungen zu erstellen.

Die Kreistelefondirektion muss die Telefonzentrale vorziehen und hat als Standort die Ecke Güterstrasse/Verbindungsstrasse zur Liegenschaft Kohler ausgewählt.

1981 Grundsätzlich kann die Telefonzentrale ohne Landumlegung an der Güterstrasse 9 auf dem Grundstück der Asphalt-Emulsion AG erstellt werden, das bereits im Besitze der PTT ist.

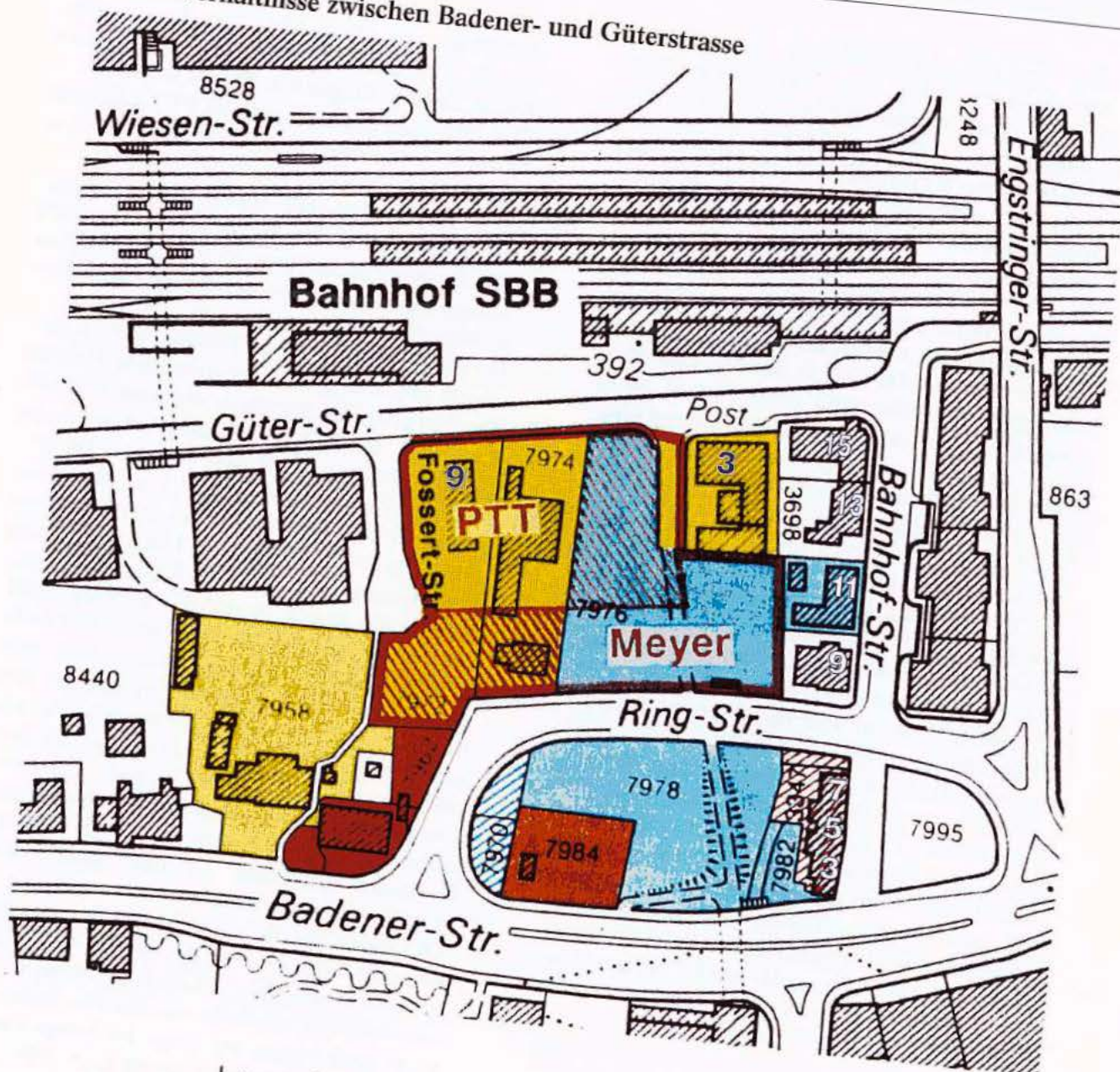
1982 Landabtausch, Zufahrtsprobleme und die Fusswegverlegung Ringstrasse-Bahnhof beschäftigten weiterhin PTT und Behörden.

1986 Antwort des Stadtrates auf eine Kleine Anfrage von Gemeinderat Paul Furrer:

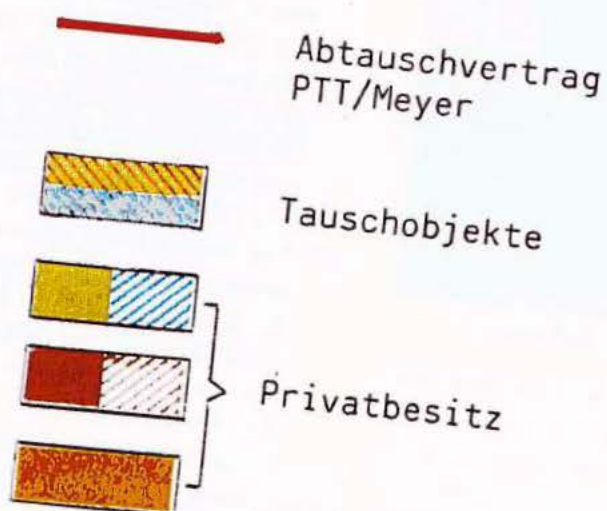
Die PTT haben seinerzeit im Gebiet der bestehenden Post, der Ringstrasse und der Fossertstrasse eine Landumlegung durchgeführt. Damit wurde die Möglichkeit geschaffen, für die beteiligten Grundeigentümer ordentliche, überbaubare Grundstücke zu erhalten.

Gemäss Auskunft der Kreispostdirektion ist das Bauvorhaben für ein Postgebäude in Planung, der Baubeginn auf Mai 1989 vorgesehen.

Eigentumsverhältnisse zwischen Badener- und Güterstrasse



Legende:



1988 Trotz mehrerer Interventionen bei der PTT hat Schlieren bisher keine Verbesserung der sehr beengten Verhältnisse bei der Post an der Güterstrasse 3 erreichen können.

Das bestehende Postamt ist in räumlicher Hinsicht den Anforderungen bei weitem nicht mehr gewachsen. Eigentlich hat man immer darauf vertraut, dass die PTT ihr vor langer Zeit abgegebenes Versprechen einlöse und nach Fertigstellung des Postzentrums Mülligen mit dem Bau der neuen Post beginne. Mülligen ist seit dem 25. Mai 1985 in Betrieb. Das neue Postamt ist anscheinend nicht einmal fertig projektiert, obschon die PTT in Schlieren über Land an allerbesten Lage verfügt.

Die Kreispostdirektion teilt mit Schreiben vom 28. Oktober 1988 mit, dass sich der Neubau des Postamtes infolge schleppender Baulandverhandlungen weiter verzögert.

Bei der PTT läuft die kritische Zeitspanne bis Ende 1990; die Kreditbewilligung muss im Frühjahr 1990 erfolgen. Schneller geht es nicht. Bauausgaben für 1991 müssen im Mai 1990 budgetiert werden. Die Bauzeit wird zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen.

Im Klartext kann davon ausgegangen werden, dass das heutige Postamt noch fünf Jahre seinen Zweck erfüllen muss. Es sollte unbedingt eine Zwischenlösung zur Verbesserung der unhaltbaren Zustände gesucht werden.

Die seit 1953 bestehende Telefonzentrale im Postgebäude wird durch eine vollelektronische Anlage mit einer Kapazität von 9 728 Anschlüssen (derzeit 8600 Anschlüsse) ersetzt und im Neubau Güterstrasse 9 untergebracht.



Die neue Telefonzentrale an der Güterstrasse 9

1990 Die PTT und Dr. J.W. Meyer planen die Überbauung ihrer Areale an Ring- und Güterstrasse. Vorgesehen sind ein Postgebäude, Büros, Läden und Wohnungen. Um Vorschläge zu erhalten wird ein Wettbewerb mit acht Architekten bzw. -gemeinschaften durchgeführt.

Schlieren beteiligt sich an den Kosten von rund Fr.330 000.– mit Fr.30 000.–. Im Beurteilungsgremium ist die Behörde mit Stadtpräsident Meier und Stadtingenieur Stoller vertreten.

Die Projektierung ist durch die PTT ausgelöst worden, um möglichst rasch ein neues Postgebäude erstellen zu können.

1992 Die Planung der vorgesehenen Überbauung zwischen Ring- und Güterstrasse umfasst auch die Busstation an der Ringstrasse, deren Verlegung zum Bahnhof von mehreren Seiten gewünscht wird.

Da sich die gemeinsame Planung vorerst verzögert und wenigstens der dringende Neubau des Postgebäudes vorangetrieben werden soll, hat sich der Stadtrat entschlossen, die Bushaltestelle an der Ringstrasse zu belassen.

1994 Mit Schreiben vom 16. Aug. 1994 an die Generaldirektion der PTT drückt der Stadtrat seinen Unmut über die abermalige Hinausschiebung des Postneubaues an der Güterstrasse aus. Gleichzeitig macht er auf die unbefriedigenden Parkverhältnisse bei der Post aufmerksam.

1995 Die Post steckt in einer Finanzkrise. Alle Eingaben werden von Bern stark gekürzt. Das Überbauungsprojekt Meyer/Post, das bekanntlich gemeinsam hätte verwirklicht werden können, muss fallen gelassen werden. Von den Erben Meyer hat die Post seit Monaten nichts mehr gehört, sodass auch von deren Seite auf fehlendes Interesse an der Realisierung geschlossen werden muss.

Als Lösung für die nächsten fünf bis fünfzehn Jahre wird der Umbau des bestehenden Postgebäudes angestrebt. Die Zahl der Schalter soll von vier auf fünf erhöht werden. Die Fachanlage ist nach Süden auf Land der Erben Meyer zu verlegen. Der Zeitpunkt ist noch offen.

1997 Für Schlieren ist nun endgültig vorgesehen, nur den vorhandenen Raum des Postgebäudes an der Güterstrasse 3 neu zu gestalten. Der Umbau kostet etwa 1,5 Mio. Franken. Die Halle wird vergrössert, vier gemischte Schalter und ein Beratungsraum eingerichtet, die Postfächer neu angeordnet, die Poststelle Lilie geschlossen. (Das Vorhaben wird nicht realisiert.)

1999 Die Poststelle hat sich an der Freiestrasse 1 eingemietet. Die PTT plant das alte Postgebäude an der Güterstrasse 3 dem Meistbietenden zu verkaufen. Bereits haben die ersten Gespräche mit den Firmen Jost Schlieren und Halter Zürich stattgefunden.

Inzwischen wurde das Postgebäude Güterstrasse 3 an die Stadt verkauft und ist bereits abgebrochen.

Robert Binz

Das Postbetriebszentrum Mülligen (PBZ)



Kaum ein anderes Bauvorhaben auf Schlieremer Gemeindegebiet hat so viel zu reden, zu protestieren, zu rekurrieren gegeben wie dieses riesige Gebäude an der Zürcherstrasse mit seiner Aluminiumfassade. Es war ein komplizierter, steiniger, mühsamer Weg vom generellen Konzept bis zur Inbetriebnahme. Das PBZ hat noch darüber hinaus für Emotionen gesorgt. Auf den anschliessenden Seiten gehen wir im Detail darauf ein.

Anlässlich der Einweihung am 29. Mai 1985 hielt Stadtpräsident Heiri Meier vor Gästen und der Presse eine kurze Ansprache, die alle wesentlichen Punkte erwähnt und die wir deshalb hier abdrucken.

Jahrzehntelang hatten sich Schlieren und sein grosser Nachbar Zürich darauf eingerichtet, die grosse, ebene Grünfläche in den Mülligen als optischen und räumlichen Trenngürtel zwischen Hauptstadt und Vorort unter allen Umständen zu erhalten. Verständlich ist deshalb sicher auch der Widerstand vor allem von Seiten der Schlieremer Behörden, als sie vor rund 20 Jahren erstmals mit dem Projekt der PTT ausgerechnet im Gebiet Mülligen konfrontiert wurden. Alle Einreden fruchteten nichts. Schlieren musste sich - angesichts seiner Lage am westlichen Einfallstor Zürichs - höherer Gewalt fügen und sich fortan darauf konzentrieren, den Schaden in erträglichen Grenzen zu halten. Wenn es schon nicht möglich war, die augenfällige Trennung von Metropole und Limmattal zu erhalten, so sollte doch wenigstens die äusserliche Erscheinung des gewaltigen Bauvorhabens nicht wie die Faust aufs Auge passen.

Die Behörden waren mit ihren Vorbehalten gegen den Bau alles andere als allein. Die Bevölkerung und vor allem die direkten Anwohner konnten sich noch viel länger nicht mit dem neuen Nachbarn anfreunden. Abgesehen von gewissen Teilerfolgen mussten aber auch sie die Entscheidungen der angerufenen Instanzen hinnehmen.

Vom Moment an, als einerseits Schlieren sich damit abgefunden hatte, dass Landesinteressen gegenüber regionalen Bedürfnissen Vorrang haben, und andererseits die PTT die Hoheit der Gemeinde als Bewilligungsbehörde anerkannten, entwickelte sich eine durchaus fruchtbare Zusammenarbeit zwischen den zwei ganz verschieden grossen Partnern. Ich kann sämtlichen Organen der PTT, der General- wie der Kreispostdirektion und auch der Hochbauabteilung attestieren, dass sie in jeder Bauphase faire Verhandlungspartner waren, die ihre Machtposition höchstens sehr dosiert ausnützten.

Der Stadtrat von Schlieren hofft, dass es der PTT auch gelingen möge, einen ansehnlichen Teil der Belegschaft des Postzentrums in möglichst kurzer Distanz zum Arbeitsplatz anzusiedeln, damit der immense Pendlerstrom durch Schlieren nicht noch umfangreicher wird. Die behördliche Unterstützung dafür sei ihr schon jetzt zugesichert.

Im Auftrag des Stadtrates und der Bevölkerung von Schlieren wünsche ich der PTT als Dienstleistungsbetrieb des ganzen Volkes, dass sie die für unsere Verhältnisse gigantischen Bauvolumen bald voll für die Bedürfnisse ihrer Kundschaft - und damit auch von uns allen - wird ausnützen können.

In diesem Sinne wünsche ich dem neuen Glied in der Kette der Schlieremer Dienstleistungsbetriebe von Herzen einen guten Start und eine für Mitarbeiter, Kunden und Nachbarn fruchtbare Tätigkeit.

Hch. Meier, Stadtpräsident von Schlieren

1965 – ein neues Konzept schreckt auf

Der Transport der eiligen Güter, worunter auch die Paketpost fällt, bereitet den SBB zunehmend Schwierigkeiten. Seit Kriegsende bis 1960 nahm der Eilgutverkehr auf das Doppelte, der Expressverkehr auf das Dreifache und der Postverkehr auf das Zehnfache zu. Die SBB sehen sich gezwungen, neue Wege zu suchen. Vor allem gilt es, den Transport der Paketpost aus den Reisezügen zu lösen und Briefe und Pakete in speziellen Zügen zu befördern, die von Schnellgutbahnhöfen aus verkehren.

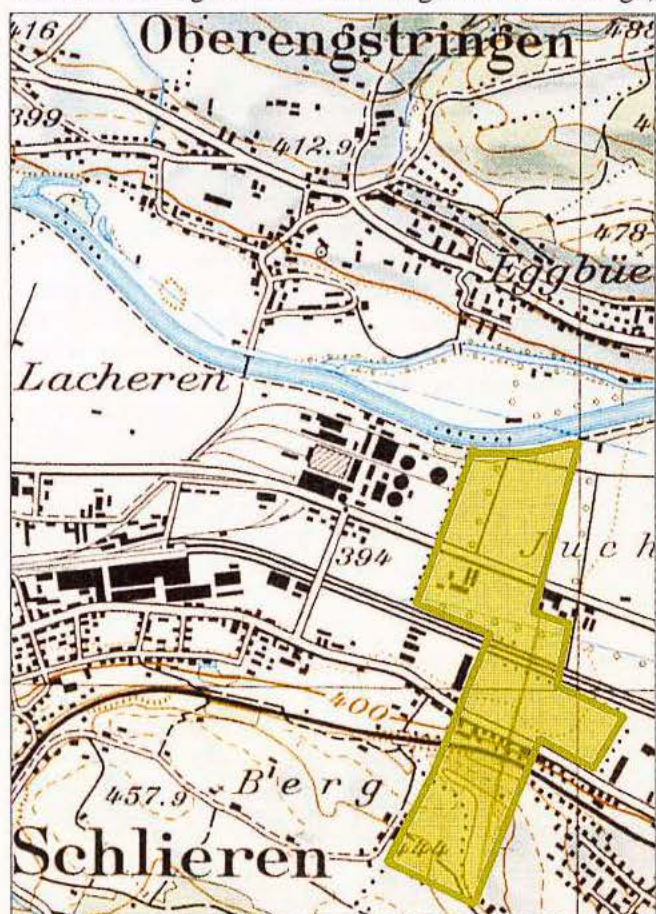
Organisatorisch sieht die SBB drei Zonen vor:

Westschweiz – Zentralschweiz – Ostschweiz

Die SBB sind gezwungen, den Schnellgutbahnhof Zürich ausserhalb ihrer bisherigen Anlagen zu erstellen. Das hat Auswirkungen auf den Postbetrieb. Die PTT bilden zusammen mit den SBB eine Art Schicksalsgemeinschaft und sind darum in Bezug auf den Anlagestandort nicht frei.

Die erwähnte SBB-Anlage kommt in das Gebiet der Hermetschloostrasse an der Stadtgrenze zu liegen, die Postanlagen hingegen in die Mülligen im Gemeindebann Schlierens, angrenzend an die Stadt Zürich.

Der Zonenplan Schlieren sieht in diesem Gebiet eine Grünzone mit Sportplätzen als Trenngürtel zwischen Zürich und Schlieren vor. Diesbezügliche Verhandlungen mit der Stadt Zürich haben bereits fünf Jahre zuvor begonnen. Bemühungen sind im Gange,



den Gürtel durch die ganze Talsohle zu führen. Es ist nun so weit, dass der Gesamtplan der Gemeindeversammlung vorgelegt werden kann. Er soll verwirklicht werden, indem Grundeigentümer im Rahmen des Quartierplanes ca. 30 000 m² Land abtreten müssen. Begreiflicherweise werden die dortigen Grundeigentümer auf ihr Grünopfer verzichten, wenn sie vom Verschwinden der Grünzone Mülligen erfahren. Der Gemeinderat nimmt Kenntnis davon, dass Bahn- und Postverkehr bewältigt werden müssen. Hingegen versteht er nicht, dass der Schnellgutbahnhof als einzige Möglichkeit ausgerechnet so nah an Schlieren gebaut werden soll. Es ist zudem nicht verständlich, dass für die Realisierung der PTT-Projekte einzig der grüne Trenngürtel besteht, obschon die Stadt Zürich nördlich der SBB-Linie Zürich–Baden noch Hektaren an Boden bis weit hinein nach Schlieren besitzt.

Nach Meinung der Kreispostdirektion muss das Problem Trenngürtel zwischen der Stadt Zürich und der Gemeinde Schlieren gelöst werden. Andere Standorte des SBB-Schnellgutbahnhofs sind nicht bekannt. Der neue Rangierbahnhof Killwangen/Spreitenbach kommt aus Platzgründen bereits nicht mehr in Frage und ist zudem für die Postfunktionen zu weit von Zürich entfernt. Damit die PTT leistungsfähig bleiben können, sollten die projektierten Gebäude in 10 Jahren bezugsbereit sein,

1969 – ein Name für das unerwünschte Kind

Die Grobplanung der neuen Postbetriebsanlagen, die nun definitiv auf das Areal der Sportplätze Mülligen zu stehen kommen, ist abgeschlossen. Da es sich um das grösste Postbetriebszentrum der Schweiz handelt, sucht die Kreispostdirektion Zürich einen treffenden Namen.

«Mülligen» allein würde zu Verwechslungen führen, weil es bei Brugg eine Gemeinde gleichen Namens gibt. Der Gemeinderat würde gerne das neue Postzentrum Schlieren-Mülligen bezeichnen. Für die Post muss aber Zürich im Namen vorkommen. Schliesslich einigt man sich auf die Bezeichnung

Postzentrum Zürich-Mülligen.



1970 – Das Betriebskonzept SBB+PTT steht

Das neue Beförderungskonzept der Paketpost steht. Die PTT hoffen, die Betriebsumstellung 1976 vornehmen zu können und die Anlagen zu diesem Zeitpunkt in Betrieb zu nehmen.

Es ist vorgesehen, Postgut, das mit der SBB transportiert wird, im Erdgeschoss zu verarbeiten, die auf der Strasse an- oder ausgelieferten Sendungen im Unter- oder im ersten Obergeschoss. Das hängt davon ab, welche Strassen für die Zu- und Wegfahrt der Fahrzeuge in Frage kommen.

Die geplante Hermetschloobrücke bietet einwandfreie Anschlüsse an die N 1, an die Westtangente und in die Stadt. Die Badenerstrasse allein wird den umfangreichen, zusätzlichen Verkehr der PTT nicht aufnehmen können. Das Projekt muss also nach der Hermetschloobrücke ausgerichtet werden.

Infolge der aussergewöhnlichen Belastung wird der Kanton die Zürcher-/Badenerstrasse ab Stadtgrenze für ca. 33 Mio. Franken ausbauen: vierspurig, richtungsgetreunt und mit einer grünen Welle. In Dietikon vermittelt sie den Anschluss an die N 1.

Für den Anschluss an die Hermetschloostrasse ist der Kanton zuständig. Die Linienführung der U-Bahn ist noch nicht bereinigt.

Das Gebiet Mülligen ist noch nicht eingezont. Die Umzonung ins Industriegebiet ist unumgänglich, von der Gemeinde Schlieren aber wenig erwünscht, weil auf ihrem Gebiet ohnehin eine zu grosse Industriezone besteht. Schlieren würde eine Gegenleistung der Stadt Zürich begrüssen, z.B. Industriegebiet im Gaswerkareal zur Umzonung in eine Wohnzone frei zu geben.

1971 – nun liegt das Bauprojekt vor

Das Projektprüfungsgremium der Direktion der Eidg. Bauten empfiehlt das Projekt von Theo Hotz, Architekt, Zürich und Bern, zur Weiterbearbeitung. Die Unterlagen für die Plangenehmigung des Postzentrums und des Schnellgut-Stammbahnhofs nehmen den üblichen Vernehmlassungsweg:

Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement → Direktion der öffentlichen Bauten des Kts. Zürich → Gemeinderat.

Letzterer übt in zwei gewichtigen Punkten Kritik: Allein schon das Rangieren bringt den umliegenden Wohngebieten zu allen Tages- und Nachtzeiten unliebsame Beeinträchtigungen. Eine zusätzliche Lautsprecheranlage darf nicht installiert werden.

Rampe und Überführung der projektierten Hermetschloostrasse über die SBB werden teilweise auf das Gebiet der Gemeinde Schlieren zu liegen kommen. Die Gemeinde lehnt es ab, an diese Strasse Beiträge zu leisten, sie hat an dieser Brücke kein Interesse. Um klare Rechtsverhältnisse betreffend

Unterhalt und Reinigung zu schaffen, wird der Stadt Zürich eine Grenzregulierung vorgeschlagen, damit die Brücke voll auf das Gebiet der Stadt Zürich zu liegen kommt.

Die projektierte U-Bahn würde über das Gelände des Postzentrums führen. Wer zahlt allfällige Mehrkosten?

Ein juristisches Hickhack geht los

1972

Der Gemeinderat wünscht folgende Bestimmungen im Genehmigungsverfahren: Die Gestaltung der Fassaden der massigen PTT-Bauten gegenüber den Wohnhäusern hat im Einvernehmen mit der Gemeinde zu erfolgen, ebenso die Gestaltung der Zu- und Wegfahrt und der Umgebung.

1973

Das Bauamt fordert, gestützt auf §125 des Baugesetzes, die PTT schriftlich auf, für das projektierte Postzentrum Mülligen ein Baugespann aufzustellen.

1974

Die PTT rechnete mit dem Baubeginn im Sommer 1974. Nun verspätet sich der Baubeginn wegen umstrittener baupolizeilichen Bewilligungsverfahren.

Nach Ansicht der PTT hat das Eidg. Amt für Verkehr die Projektvorlage für den Schnellgutbahnhof Zürich-Altstetten und das Postzentrum Mülligen genehmigt. Damit wurde die Baubewilligung für die gesamten Bauten nach den Vorschriften des Bundesrechtes rechtskräftig erteilt, so dass das Bewilligungsverfahren nach kantonalen oder kommunalen Bauvorschriften nicht mehr durchgeführt und somit auch die Forderung auf die Errichtung eines Baugespanns nicht aufrecht erhalten werden kann.

Der Zürcher Regierungsrat entscheidet gegenteilig: Die PTT sind keine eigene Rechtspersönlichkeit, sie sind lediglich bevollmächtigt für die Eidgenossenschaft zu handeln. Die vom Eidg. Amt für Verkehr erteilte Plangenehmigung gilt nur bezüglich der Bahnanlagen, nicht aber für die Anlagen und den Betrieb der Post. Für diese ist das ordentliche Baubewilligungsverfahren mit Baugespann durchzuführen.

1975

Der Regierungsrat des Kts. Zürich lehnt den Rekurs der PTT sowie zwei weitere ab.

Am 30. Oktober erteilt der Stadtrat Schlieren der Generaldirektion PTT unter zahlreichen Bedingungen und Auflagen die baupolizeiliche Bewilligung für die Erstellung des Postbetriebszentrums.

1976

Veranlasst von Kantonsrat Kurt Seyfang, wird am 4. November das Postzentrum Däniken SO besichtigt, u.a. nehmen 4 Kantonsräte von Schlieren, eine Delegation des QV Mülligen und des Stadtrates teil.

1977

Gegen den Beschluss der Baubewilligung vom 30. Oktober 1975 erhoben eine Anzahl Grundeigentümer Rekurs beim Bezirksrat und anschliessend beim Regierungsrat Zürich, mit dem Antrag, sie sei aufzuheben und zur Neuprüfung an den Stadtrat Schlieren zurückzuweisen. Beide Instanzen wiesen die Rekurse ab.

1978 – endlich wird gebaut!

In der Mülligen beginnt nach jahrelanger, hartnäckiger Gegenwehr der Anwohner der Bau des Postbetriebszentrums.

1985

An der Einweihungsfeier vom 29. Mai 1985 nimmt der Stadtrat geschlossen teil. Stadtpräsident Heiri Meier hält die auf Seite 63 abgedruckte Rede.



Auf kilometerlangen Förderbändern gelangen die Pakete zu den entsprechenden Versandbehältern.

1998 ... und schon Gerüchte

Am 31. Mai 1999 eröffnet die Post ihre drei neuen Paketzentren und setzt das Konzept «Post 2000» in Kraft. Die Pakete nehmen völlig neue Wege. Die Hauptarbeit geschieht in 5 Zentren.

Zwei bestehen: das Zentrum Mülligen und das Zentrum Bern in der Schanzenpost. Drei weitere, mit neuester Technologie kommen dazu: Das Zentrum West in Dailens (VD), das Zentrum Mitte in Härkingen (SO) und das Zentrum Ost in Frauenfeld.

In diesem Zusammenhang erscheint in der Weltwoche Nr. 39 vom 24. September 1998 ein Artikel, in dem von einer bevorstehenden Schliessung des Postzentrums Mülligen zu lesen ist. Gemäss Rückfrage bei der Post entspricht der Artikel nicht den Tatsachen. Die Post überprüft und optimiert laufend die einzelnen Prozesse und Standorte. Aus diesen Studien geht heute klar hervor, dass auf das Paketzentrum Mülligen nicht verzichtet werden kann.

2000

Die Leitung Paketpost hat entschieden, das ursprünglich geplante «3+2-Zentren-Konzept» im

Verlaufe des Jahres 2001 definitiv umzusetzen. Für das Paketzentrum Zürich-Mülligen ist auf Grund der Planung mit einer verlängerten Betriebsdauer bis ins Jahr 2005 zu rechnen, sofern das zu verarbeitende Paketvolumen nicht infolge der Liberalisierung der Postmärkte unverhältnismässig einbricht.

Vorläufig können im Paketzentrum Zürich-Mülligen alle Mitarbeitenden weiter beschäftigt werden. Die Betroffenen wurden über diesen Entscheid persönlich orientiert.

2002

Einer Aktennotiz der PostImmobilien Region Ost ist zu entnehmen, dass im Moment über die Zukunft, bzw. die künftige Nutzung des grössten Gebäudes der Post in der Schweiz keine verbindlichen Aussagen möglich sind. Die Paketpost hat Teile des Erd- und Obergeschosses vorsorglich auf den 31. Dezember 2002 gekündigt.

Die umfangreichen Gleisanlagen in diesem Bereich werden nicht mehr vollumfänglich gebraucht. Überlegungen zur künftigen Nutzung werden geprüft. Zur Zeit laufen Abklärungen über die Neuausrichtung der Briefpost. Rund 60% des gesamtschweizerischen Aufkommens werden über die Sihlpost sortiert. Der teure Standort inmitten der Stadt Zürich ist nicht zwingend. Andere Lösungen werden geprüft. Eine davon ist Mülligen. Das Konzept soll im Herbst 2002 vorliegen. Die räumlichen Abklärungen werden voraussichtlich 2003 vorgenommen. Die Realisierung ist für 2005/2006 vorgesehen.

Für die Paketpost Raum Ost besteht ein Sozialplan. Dieser gilt für die 117 Mitarbeiter, die dem GAV Post unterstellt und von der Verlagerung der Paketsortierung des Paketzentrums Mülligen sowie von reduzierten Funktionen anderer Paketbasen betroffen sind.

2003

Die Poststelle im Postzentrum Mülligen wird am 1. November 2003 definitiv und ersatzlos geschlossen. Die Schliessung erfolgt im Rahmen der Straffung des Poststellennetzes. Sie ist durch die finanziellen Rahmenbedingungen vorgegeben. Gemäss Erhebung der Post frequentieren im Durchschnitt 54 Kunden pro Tag diese Poststelle. Rund 90% davon sind Mitarbeitende der Post selber. Das Interesse der Bevölkerung ist als gering einzustufen. Trotzdem wird die Aufhebung bedauert; sie stösst wohl kaum auf Gegenliebe.

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Post fällt an seiner Sitzung vom 12. Dezember 2003 den Standortentscheid für die Region Zürich.

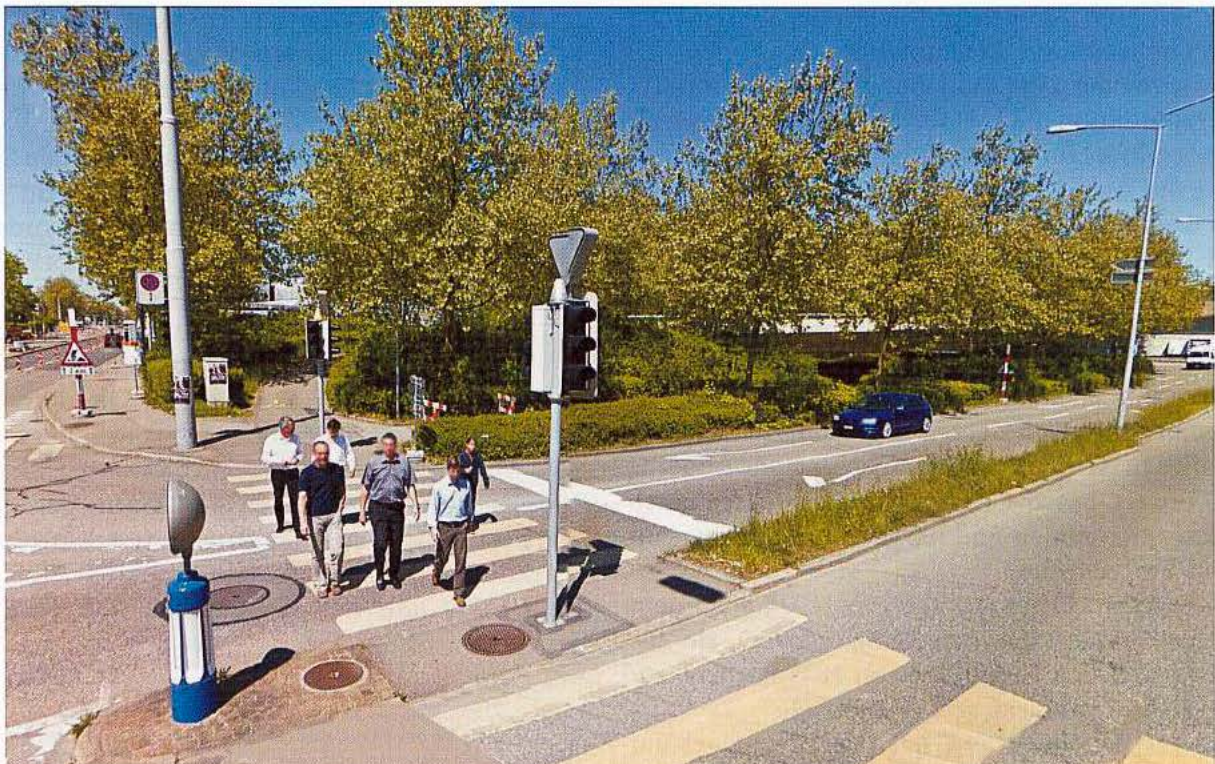
Nach Zürich-Mülligen kommt ein Briefzentrum.

Robert Binz

Viel Lärm ums Postbetriebszentrum



Die Bewohner der äusseren Zürcherstrasse haben nicht nur den Lärm von der Strasse zu ertragen, sondern auch denjenigen der Bahn, die unmittelbar hinter ihren Häusern Richtung Urdorf ansteigt. Begreiflich, dass sie am neuen Nachbarn vis-à-vis – dem verkehrsintensiven Postbetriebszentrum – keine Freude hatten.



Das ist die Hermeschloostrasse, die hinten zum Postbetriebszentrum führt bzw. in einer grossen Spirale – hinter den Bäumen versteckt – zur Hermeschloobücke über die Bahngleise ansteigt.

Schon als in den späten 1960er-Jahren Dimension und Funktion des Postbetriebszentrums Mülligen (PBZ) publik wurden, regte sich Widerstand in der direkt betroffenen Bevölkerung im «Hübler» bezüglich des dadurch zu erwartenden vermehrten Verkehrs und Lärms.

Im Quartier Hübler besteht eine besondere Problematik: Der Verkehrslärm auf der Zürcherstrasse hat schon lange die Grenze des Erträglichen überschritten. Hinzu kommt der Bahnlärm auf der Strecke Altstetten–Urdorf. Einerseits wird Lärm subjektiv empfunden. Andererseits zählen für die PTT als mögliche Verursacher – falls es zu kostenaufwändigen, baulichen Auflagen käme – nur technisch-physikalische Daten.

1976 liessen die PTT deshalb relativ einfache Lärmmessungen durchführen.

Bereits 1981 hatte sich L. Troxler bei den SBB über die Zunahme des Bahnlärms infolge vermehrter Zugbewegungen auf der Linie Zürich–Urdorf beklagt und eine Lärmschutzwand verlangt. Die SBB vertraten den Standpunkt, die Zahl der lärminintensiven Güterzüge habe abgenommen.

Ein 1982 von Architekt Scheller im Auftrag der PTT erstelltes Gutachten wies L. Troxler zurück. Er gelangte an die Schweizerische Liga gegen den Lärm. Diese stellte gewisse Mängel darin fest. Die PTT schlug vor, vorerst die Inbetriebnahme des PBZ abzuwarten.

1985 beauftragte die Generaldirektion PTT die Eidgenössische Materialprüfungs-Anstalt (EMPA) mit neuerlichen Messungen.

Im November 1986 fand eine Aussprache mit der Generaldirektion PTT statt, an der sich Generaldirektor Nobel für die «nicht gerade speditiv Erledigung der Auswertung» entschuldigte. In Schlieren hatte man nämlich nicht verstehen können, warum das EMPA-Gutachten dreiviertel Jahre in Bern zurückgehalten wurde. Dem Stadtrat lag daran, dass für die Nachbarn im Quartier Mülligen in absehbarer Zeit klare Verhältnisse geschaffen wurden.

Denn kurz nach Betriebsaufnahme des PBZ gingen beim Stadtrat Klagen der Nachbarschaft über zusätzlichen Lärm ein, sogar Einwohner anderer Quartiere (!) beschwerten sich über ein höheres Verkehrsaufkommen und nächtliche Belästigungen durch PTT-Fahrzeuge.

Obwohl die Lärmmessungen von 1974 nicht dem heutigen Standard entsprechen, können sie als Vergleich mit den Resultaten von 1985 herbeigezogen werden. Und diese sind erstaunlich:

Auf der Zürcherstrasse hat der Lärmpegel um rund 5 dB¹ abgenommen.

Für die Nordfront der Häuser an der Zürcherstrasse 124–178 ergibt sich tagsüber ein Verkehrslärm von 71 dB¹ gegenüber 62 dB¹ nachts. Die Schallreflexion der Fassade des PBZ ist vernachlässigbar und nicht wahrnehmbar.

Auf der Südseite der erwähnten Häuser beträgt der Bahnlärm der Urdorferlinie 57 dB. Diesen wirft zwar die PBZ-Fassade theoretisch auch zurück, er geht aber im übrigen Verkehrslärm unter.

Erstaunlicherweise ist der Lärmpegel auf der südlichen, der Rückseite der Häuser Zürcherstrasse 124–178 höher als es die Eigenabschirmung durch die Gebäudekörper erwarten liesse.

Auf der Nordseite der Liegenschaft Troxler sind die Grenzwerte überschritten und die Alarmwerte erreicht, und zwar schon ohne das Postzentrum. Auf der Südseite werden die Werte unterschritten.

Die Post kann allein schon aus Konsequenzgründen die von L. Troxler begehrten Lärmschutzwände nicht finanzieren.

Auf die Verkleidung der Betonrampe wird verzichtet. Sie hätte auf den Lärm ohnehin keine Wirkung. Hingegen wird das Anbringen von Blenden geprüft, damit die Scheinwerfer der Fahrzeuge nicht mehr in die Räume der gegenüberliegenden Wohnungen leuchten.

Zusammengefasst ergibt sich:

- Der Hauptteil des Lärms kommt von der Zürcherstrasse, ein kleiner Teil von der SBB-Linie Zürich–Urdorf.
- Die Auswirkungen des Postzentrums sind bescheiden und können vernachlässigt werden.
- Die PTT-Betriebe können nicht verantwortlich gemacht werden.
- Die Stadt Schlieren kann in Bezug auf den Strassenlärm ebenfalls nichts unternehmen, denn die Rechtsgrundlagen (Lärmschutzverordnung des Bundesrates) sind noch nicht vorhanden.
- Die EMPA-Berichte gehören der PTT, sind nicht geheim, sollten aber nicht an alle Interessierten herausgegeben werden. Zu prüfen ist die Abgabe eines Exemplars an den Quartiersverein oder an eine Vertretung der Anwohner.

Es wurde vereinbart, noch im Dezember 1986 die Bewohner und Eigentümer der Häuser gegenüber dem Postzentrum zu einer Orientierung einzuladen.

An dieser Zusammenkunft erläuterten Fachleute der EMPA und der Generaldirektion PTT die Berichte.

Robert Binz

¹ dB (Dezibel) ist ein Mass, das die Lautstärke als das logarithmische Verhältnis zwischen einem Ausgangs- und einem Messwert angibt.

Beispiele: 3 dB bedeutet eine Verdoppelung der Lautstärke.

Der Schallpegel eines Personenautos in 10 m Abstand beträgt im Mittel 60 dB.

Hier landen Briefe von nah und fern – im Briefzentrum Zürich-Mülligen



Wer kennt es nicht, das riesige Haus mit der Aluminiumfassade an der Zürcherstrasse 161? Es ist ein Werk des berühmten Architekten Theo Hotz. Ausserlich hat sich daran nichts geändert.

Von 2001 an haben sich die obersten Organe der Post in einem umfangreichen Projekt mit der Neukonzeption der Briefverarbeitung befasst. Ausgelöst wurden die Untersuchungen durch die sich abzeichnende Liberalisierung des Marktes für Briefsendungen, was zu einem grossen Kostendruck führt. Am 12. Dezember 2003 hat der Verwaltungsrat der Post den Standort Mülligen für das Erstzentrum der neuen Briefverarbeitung bestimmt. Vorher hatten sich sowohl die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich als auch der Stadtrat Schlieren stark für diesen Entscheid eingesetzt. Von 2005 bis 2007 erfolgte dann der Umbau. Ende August 2007 konnte das Briefzentrum den Betrieb aufnehmen.

Die Grundstückfläche beträgt rund 70 000 m², was der Grösse von fast 10 Fussballfeldern entspricht. Auf zwei Geschossen befinden sich 62 000 m² Produktionsfläche. Jeden Tag werden rund 7 Millionen Sendungen verarbeitet. Die An- und Auslieferung erfolgt per Bahn und mit Camions. Für den Transport der Sendungen im Gebäude sorgen 13 km Förderstrecken. Rund 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewältigen die anfallende Arbeit in drei Schichten. Sie kommen vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr zum Dienst. Die vorhandenen Parkplätze werden nach betrieblicher Notwendigkeit und Wohnort bzw. Transportmöglichkeit zugeteilt und sind gebührenpflichtig.

PostMail, zuständig für die Verarbeitung von adressierten Briefen, Zeitungen und Werbesendungen, ist mit einer Belegschaft von rund 22 000 Personen der grösste Bereich der Schweizerischen Post. Der Umsatz betrug 2008 knapp 3 Mrd. Franken, das Betriebsergebnis 249 Mio. Franken. PostMail trägt rund 30% zum Konzernumsatz der Post bei. Neben der Beförderung der bekannten A- und B-Post-Briefe gehören auch der Versand von Zeitungen, Zeit-



Aber die 18 Rangiergleise auf der Ostseite sind verschwunden und haben der Zufahrt für Postcamions Platz gemacht. Die Bahn-Postwagen mit den Briefsendungen werden jetzt an der nördlichen Längsseite be- und entladen.

schriften sowie umfassende Dienstleistungen für professionelles Dialogmarketing zu den Aufgaben des Konzernbereichs PostMail.

Das Briefzentrum Zürich-Mülligen ist eines der drei neuen grossen Briefzentren der Schweizerischen Post. Die beiden anderen befinden sich in Eclépens VD und in Härkingen SO. Alle Sendungen gehen vom gelben Briefkasten oder von der Aufgabepoststelle direkt in ein Briefzentrum. Hier erfolgt in einem ersten Sortiergang die Zuordnung nach Postleitzahl. Sofern die Sendungen nicht für den eigenen Einzugsbereich bestimmt sind, werden sie für die Weiterverarbeitung per Bahn an eines der beiden anderen Zentren oder an ein Logistikzentrum für die Briefverarbeitung transportiert. Die 6 Logistikzentren für die Briefverarbeitung befinden sich in Gossau SG, Basel, Kriens LU, Cadenazzo TI, Ostermundigen BE und Genf. Dort werden die Sendungen aus den Briefzentren in einem zweiten Sortiergang nach Botentour sortiert und für die Zustellung bereit gemacht. Zwei weitere Logistikzentren für die Verarbeitung von Retouren und für die Videocodierung befinden sich in Sitten und Chur. Als Retouren gelten Sendungen mit unbekannter oder mangelhafter Anschrift. Die Post schickt sie an den Absender zurück mit einem Kleber, der über den Unzustellbarkeitsgrund Auskunft gibt.

Zur Auflockerung noch einige Zahlen:

In der Schweiz sind jeden Tag rund 15 Mio. Briefpostsendungen zu verarbeiten. Davon kommen 7 Mio. oder rund 40% nach Zürich-Mülligen. Würden diese Sendungen aufeinander gestapelt, ergäbe das einen Turm von 21 km Höhe. Briefsendungen treffen von über 18 000 im ganzen Land verteilten gelben Briefkästen und von rund 2 400 Poststellen ein. Die Post bedient jedes Geschäft und jeden der rund 7,7 Mio. Einwohner der Schweiz.

Das Briefzentrum Zürich-Mülligen soll das modernste seiner Art in Europa sein. Es ist wie folgt gegliedert:

- Wareneingang
- Hochregallager
- Sortierung
- Kommissionierung
- Warenausgang

Integriert sind ferner:

- Briefzentrum international
- Geschäftskundenschalter
- Zeitungsmodul
- Swiss Post Solutions AG

(Document Solutions und Document Output)

Wareneingang

Die Sendungen treffen mit der Bahn oder auf dem Lastwagen ein. Die Sicherheit hat einen hohen Stellenwert. Niemand kann das Gebäude ohne Kontrolle betreten oder verlassen. Eine Leitstelle überwacht sämtliche Fahrzeugbewegungen auf Schiene und Strasse. Für Bahnwagen besteht eine besondere Entladerampe. Die Lastwagen werden an eine Rampe eingewiesen, wo früher die Bahngeleise endeten.



Vom Lastwagen direkt zum Entladeroboter

Die Lastwagenfahrer der Post sind für das fachgerechte Entladen ihrer Fahrzeuge verantwortlich. Sie reihen die Sammelbehälter direkt auf die Förderstrecken ein. Dort werden sie automatisch an die richtige Stelle weiter geleitet und von Entlade-Robotern geleert. Ein Sammelbehälter kann maximal 24 gefüllte Briefbehälter aufnehmen. Die Sammelbehälter sind mit Seitenwänden versehen und damit auch für den Transport von Säcken und von losen Sendungen geeignet.



Die Anlagen verarbeiten Briefbehälter nach posteigener Norm. Diese messen 50 x 29 x 22 cm und wiegen max. 15 kg.

Hochregallager

Die Briefbehälter mit A-Post werden sofort nach dem Eingang über Nacht weiter bearbeitet. Behälter mit B-Post kommen zuerst in das Hochregallager.



Dort werden sie bis zur späteren Weiterverarbeitung tagsüber oder in einer etwas ruhigeren Zeit nachts zwischengelagert. Damit ist eine gleichmässige Auslastung der Sortieranlagen und der nachfolgenden Einrichtungen gewährleistet. Das Hochregallager hat Platz für 80 000 Briefbehälter. Jeden Tag werden rund 100 000 dieser Briefbehälter umgeschlagen.

Sortierung

Offene noch unbearbeitete Sendungen – zum Beispiel aus Briefkästen oder von kleineren Poststellen – machen immerhin rund 15 % des gesamten Volumens aus. Das ergibt rund eine Million Stück pro Tag. Sie gelangen direkt in die Aufbereitungsanlage, welche sie automatisch nach Format sowie in A- und B-Post aussortiert und stempelt.

Die eigentliche Sortierung erfolgt in einem ersten Arbeitsgang in Sendungen für den Nah- und Fernbereich. Die Sendungen für den Nahbereich verbleiben im Briefzentrum Zürich-Mülligen. Alles, was dem Fernbereich zuzuordnen ist, wird per Bahn an das zuständige Briefzentrum weitergeleitet.

Können die Sortiermaschinen eine Adresse nicht lesen, kommt der Brief während der Verarbeitung für 8 Sekunden in eine Warteschleufe. In dieser kurzen Zeit wird die Adresse gescannt, elektronisch zum Logistikzentrum in Chur übermittelt und dort auf



Die Code-Markierung und die Warteschleufe

einem Monitor angeschaut. Kann die Mitarbeiterin die richtige Postleitzahl eintippen, erhält die Sendung im Briefzentrum Zürich-Mülligen innerhalb dieser 8 Sekunden die richtige Codierung und wird normal weiter bearbeitet. Die Codierung besteht übrigens aus feinen orangen Strichen, die unter der Adresse auf den meisten Briefen zu finden sind.



Sendungen mit gänzlich unleserlichen Adressen oder falschen Postleitzahlen werden von Hand sortiert.



Die Sortiermaschinenkolonne

Kommissionierung

In der Kommissionierung werden die Briefbehälter – wieder nach Postleitzahlen geordnet – auf Sammelbehälter geladen. Das geschieht grösstenteils maschinell, aber Handarbeit ist auch hier nicht ganz zu vermeiden. Die möglichst voll beladenen Sammelbehälter wandern weiter zum Warenausgang.

Warenausgang

Der Warenausgang stellt sicher, dass die Sammelbehälter ins richtige Fahrzeug kommen. Zwischen den Briefzentren verkehren Postzüge. Die für Eclépens und Härkingen bestimmten Sendungen werden in Bahnwagen verladen. Die in der engeren Region zu verteilenden Behälter gelangen auf Lastwagen zu ihrem Bestimmungsort. Der ist für Schlieren das regionale Briefzustellzentrum Limmattal an der Rütistrasse 19 in Schlieren, welches an anderer Stelle beschrieben wird.

Auslandspost

Die Post vom und zum Ausland wird im Briefzentrum Zürich-Mülligen für die ganze Schweiz in gleicher Weise verarbeitet.

Geschäftskundenschalter und Zeitungsmodul

Am Geschäftskundenschalter können Kunden mit grossem Postanfall ihre Sendungen selber anliefern, sofern sie mit der Post nicht besondere Dienstleistungen wie zum Beispiel die Direktabholung vereinbart haben. Die gleiche Funktion hat das Zeitungsmodul, das für die Druckereien der grossen Tages- und Wochenzeitungen eingerichtet wurde.

Das Briefzentrum Zürich-Mülligen ist eine wichtige Infrastrukturanlage und einer der grössten Arbeitgeber der Region.

Peter Hubmann

Postleitzahlen...

...des einen Freud', des andern Leid.

Schon immer mussten Briefe korrekt adressiert sein, wenn sie ohne Zeitverzug beim Empfänger ankommen sollten. Bei etwas unbekannten Orten oder bei solchen, deren es mehrere gibt, fügte man den Kanton oder wenigstens das Autokennzeichen hinzu, um Verwechslungen vorzubeugen. Geografiekenntnisse waren dazumal von Vorteil! Heute sind Postleitzahlen an die Stelle der Kantonsbezeichnung getreten. Und wenn bei elektronischer Nachrichten-Übermittlung die E-Mail-Adresse des Empfängers bekannt ist, braucht es weder noch.

Die Schweiz war das dritte Land der Welt, das entsprechende Zahlenfolgen einführt, um das Zustellen der Post zu erleichtern. Bloss die USA und Deutschland kannten ein solches System bereits, als die damals noch PTT genannte Schweizer Post 1964 an der Landesausstellung in Lausanne eine Sortiermaschine vorführte. Automatische Lesegeräte gab es damals aber noch nicht, die Angestellten mussten Briefe selbst einteilen respektive an den richtigen Ort stellen. Die als PLZ abgekürzten Zahlencodes wurden bald akzeptiert – vermutlich, weil jedermann sicherstellen wollte, dass seine Sendung so schnell wie möglich ankam.

Die vierstelligen Nummern wurden mehr oder weniger systematisch von West nach Ost über die Schweiz verteilt. Sie beginnen zwar mit Lausanne (1000) und nicht mit dem noch westlicheren Genf (1200) – und enden nicht mit Val Müstair in Graubünden (7537) im tiefsten Osten, sondern mit Wildhaus SG (9658) in der Region Toggenburg. Aber insgesamt verteilen sich die Postleitzahlen¹ ziemlich nachvollziehbar quer durch das ganze Land. Die vier Stellen scheinen auszureichen, aber intern benutzt die Post heute sechs Stellen, um in grösseren Ortschaften Briefe und Pakete auf Botentouren genau einteilen zu können. Teilweise sind die Zusatzzahlen auch den Absendern bekannt – etwa wenn es um Postfachadressen geht, bei denen nach der PLZ und dem Ortsnamen noch zwei Ziffern folgen. Einheitlich kantonal sind die Nummern übrigens nicht immer: Gemeinden im Unterwallis beginnen mit 18 oder 19 und werden also von Lausanne aus bedient – die im Oberwallis hingegen starten mit 39, entsprechend kommt die Post via Bern.

Kurt Frey

(nach einem Artikel im Tages-Anzeiger vom Juni 2009)

¹ Übrigens: Die Postleitzahlen können auf den gelben Seiten des Ortsverzeichnisses der offiziellen Telefonbücher nachgeschlagen oder unter www.postleitzahlen.ch/cgi-bin/plz abgefragt werden.

Um mit 3924 über einen 5246 zu 8853, müsste Herr 9468 8706 weit in den 8636 hinein 4242.

Die Taube auf dem Dach(boden)

Vor dem «Schlierefäsch 2005» wurde der Philatelistenverein Schlieren – wie alle anderen Vereine auch – angefragt, ob er sich in irgend einer Form am Fest beteiligen könnte. Aber unser kleiner Verein fühlte sich nicht imstande, einen Reigen oder ein Theaterstück aufzuführen oder gar eine Gastwirtschaft zu betreiben. Auch einen Verkaufsstand mit Briefmarken fanden wir in der Sommersaison nicht sehr geeignet. Also boten wir eine Auskunftsstelle für Laien an. In der Festzeitung und in anderen Medien ermunterten wir die Schlieremer, alte Schätze des Grossvaters vom Dachboden zu holen und von uns begutachten zu lassen. Wir waren gespannt, ob wir überhaupt beachtet würden. Das Echo war riesig. Zweimal eine Stunde standen Leute mit Alben und Schachteln bei uns. Leider war fast alles – sicher in einem teuren Abonnement gekauft – finanziell wertlos.

Dann brachte uns eine ältere Dame etwas in einem Briefumschlag und fragte ganz schüchtern, ob dieses Geschenk, das sie vor einigen Jahren erhalten habe, wertvoll sei. Auf einem Briefteil befand sich in einwandfreiem Zustand ein «Basler Tübli». Uns verschlug es die Sprache, denn auch ein eingefleischter Philatelist mit normalem Budget für sein Hobby hat kaum einmal in seinem Leben eine der bekanntesten Briefmarken der Welt in seinen Händen. Jetzt musste der wertvolle Fund erst einmal bestaunt werden – und die anderen Leute natürlich warten.

Aber war diese Marke überhaupt echt, wo es doch so viele Fälschungen davon gibt? Die nette Dame gab uns gleich die Antwort. Dem Brief war noch ein Attest von einem anerkannten Prüfer beigelegt. Wir baten die Frau, doch vor dem Festtrubel ihren Schatz nach Hause zu bringen und sorgfältig wegzuschliessen. Für uns «Briefmärkler» war es ein wunderbares Erlebnis, das noch immer gelegentlich ein Gesprächsthema ist.

Peter Holthausen

Die drei ältesten (kantonalen) Briefmarken der Schweiz

Die Briefe aus Basel vom 6. Mai 1848 und aus Genf vom 10. November 1845 sind in grossen Städten aufgegeben worden. Die hatten sogenannte «rechnungspflichtige» Postämter (darum der Rundstempel mit Datum); d.h. sie mussten ihre Buchhaltung ihren – zu diesem Zeitpunkt noch kantonalen – Postverwaltungen vorlegen.



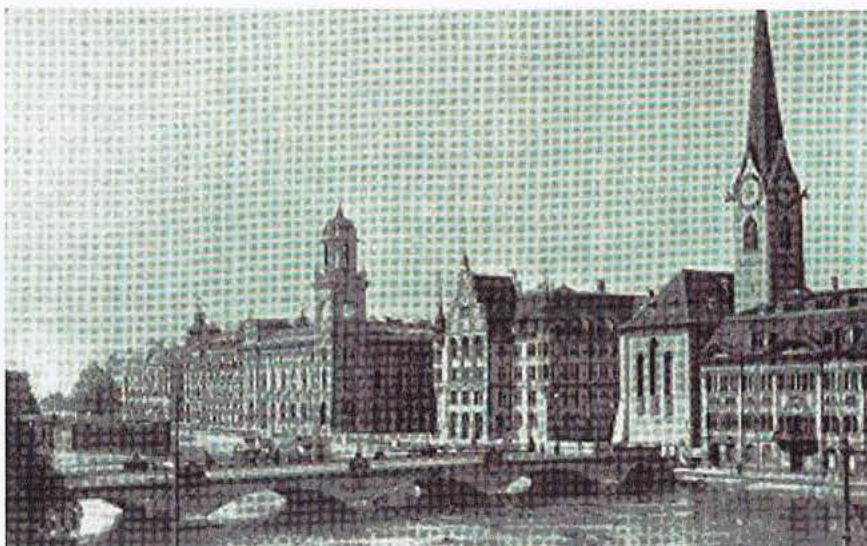
Übrigens: Den Ort, wo die Briefmarke aufzukleben war, schrieben Basel und Zürich vor (links oben bzw. links unten), Genf nicht.

Der Stabstempel WÜLFLINGEN und der Rosettenstempel mit dem Schweizerkreuz auf der «Züri-Sächs» beweisen, dass diese Poststelle um 1851 noch nicht «rechnungspflichtig» war.

Pompös oder bhäbig – Postpaläste und Puurehüüser

Bis 1874 war das Parlament sehr zurückhaltend mit Baukrediten für die Post. Als dann Post, Telegraf und Telefon dringend mehr Raum brauchten, fanden Liberalismus und der Glaube an den technischen Fortschritt ihren Ausdruck in patriotischem Pathos. Eindrucksvolle Fassaden mit historisierenden und neoklassizistischen Stilelementen verliehen Postgebäuden (und Bahnhöfen) in den Städten einen theatralischen Ausdruck. Die Staatsgewalt – wenn auch eine republikanische – wollte glorifiziert werden.

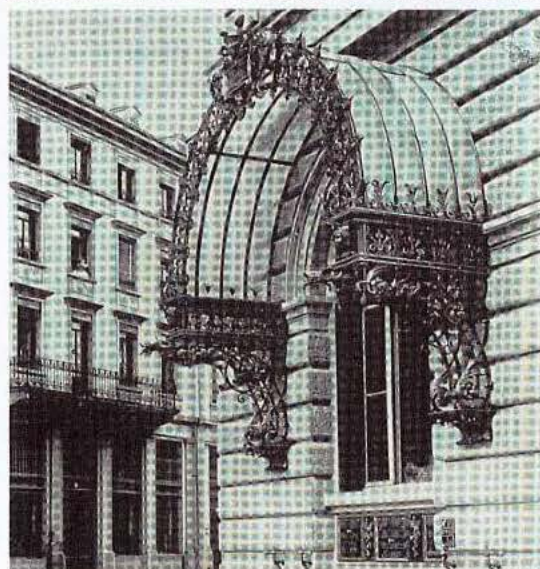
Auf dem Lande blieb man bescheiden beim Althergebrachten, Währschaften.



Zürich um 1905. Im Vordergrund die Münsterbrücke. Von rechts: Zunft Haus zur Meise, Kirche Fraumünster, Stadthaus, Fraumünsterpost (damals noch Hauptpost; der Turmaufsatz diente als Telegraphenmast), Haus Metropol und das Frauenbad.



Die Halle des Hauptpostgebäudes Genf 1893



Das einstige Portal der Hauptpost St. Gallen 1887



Das Postbüro Oberthal/Zäziwil im Emmental 1900



Die Poststelle Sonogno 1900

Die Post war schon immer global

Die Idee eines engen internationalen Zusammenschlusses der Postverwaltungen tauchte zu Beginn des 19. Jahrhunderts immer wieder auf.

1865 konnte in Paris das erste multinationale Vertragswerk auf dem Gebiet der Kommunikation – die Welttelegraphenunion – unterzeichnet werden. Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 unterbrach die diplomatischen Vorbereitungen zur Einberufung eines internationalen Postkongresses.

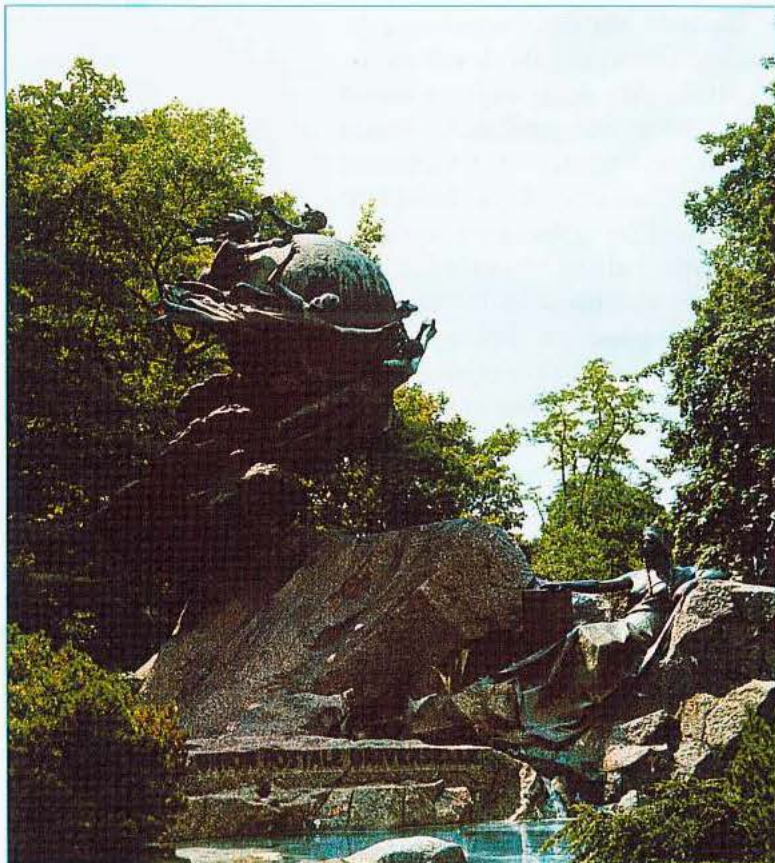


Nach Kriegsende ersuchte die neue deutsche Reichsregierung den Bundesrat, alle Staaten zu einem Postkongress in die neutrale Schweiz einzuladen. Der Kongress trat am 15. September 1874 unter dem Vorsitz von Bundesrat Eugène

Borel in Bern zusammen. 20 europäische Staaten, die USA und Ägypten hatten der Einladung Folge geleistet. Am 9. Oktober 1874 unterzeichneten alle Delegierten den ersten Weltpostvertrag.

Am 15. September 1875 nahm das internationale Büro des Weltpostvereins, «Union Postale Universelle» (UPU) seine Arbeit in Bern auf. Seine erste Aufgabe galt der Erleichterung und Koordinierung des weltweiten Postverkehrs.

Keine andere Institution der Kommunikation war so früh international verstrickt wie die Post. Man denke an die Kaufmannsposten nach Nürnberg und Lyon [S. 24]. Die Pferdeposten über die Alpenpässe führten unweigerlich ins Ausland. Heute fahren die gelben Postautos über die Grenze nach Domodossola, Chiavenna, sogar in den Vintschgau im Südtirol. Welchen Sinn hätte Marconis drahtlose Telegrafie gehabt, wenn nicht die, weltumspannende Verbindungen herzustellen? Schon 1861 konnten italienische Saisoniers telegrafisch Geld aus der Schweiz nach Hause überweisen. Über Kurzwelle waren die Matrosen auf Schweizer Schiffen auf hoher See mit ihren Lieben in der Heimat verbunden. Wir empfangen Bilder und telefonieren per Handy rund um den Erdball. 1913 nahm Oskar Bider an Flugtagen jeweils einen Sack Briefe mit. Mit dem Stempel «per Luftpost» versehen, waren sie Leckerbissen für Philatelisten. Die Post hat sich früh das Flugzeug zu Nutze gemacht, obwohl anfangs der Zubringer vom und zum Flugplatz meist länger dauer-



Am 3. Oktober 1909 wurde im Park zur Kleinen Schanze in Bern das heute noch vielbeachtete Weltpostdenkmal eingeweiht.

Zwei weitere internationale Organisationen:

Die CEPT – Europäische Konferenz der Verwaltungen für Post und Fernmeldewesen – ist im Bereich der Post, vor allem in der elektronischen Kommunikation tätig.

Die UIT, die Internationale Fernmeldeunion, ist ein wichtiger Akteur bei der weltweiten Entwicklung der Telekommunikation und der Informationstechnologien. Sie legt u.a. die Sendefrequenzen für Funk, Radio und TV fest.

te als der Flug. Erst Nachtflüge brachten eine echte Zeitersparnis. Heute wird Auslandspost per Flugzeug transportiert, auch wenn sie nicht auf Luftpostpapier geschrieben und als «Air Mail» bezeichnet ist.

Robert Binz



Erste Luftpost-Sendung 1919: Dübendorf–Bern–Oberlindach in einem Militär-Flugzeug. 1922 folgte die tägliche Verbindung Genf–München, 1923 Zürich–Paris–London.

Statt Worte nur noch Bits und Bytes

Rund ein Jahrtausend hat es gedauert, bis sich die Post vom Fussboten über den Reiterkurier bis zur Pferdepost entwickelt hat. In den letzten 150 Jahren hat die Post einen nie da gewesenen Wandel durchgemacht, den man heute unter dem Begriff Telekommunikation zusammenfasst.

In dem Wort steckt das lateinische communis = (allen) gemeinsam. Es steckt in Begriffen wie Kommunikation, kommunizierende Röhren, Kommunismus und Kommune (Gemeinde). Kommunizieren, sich mitteilen, ist ein urchtümliches Bedürfnis der Lebewesen. Der Mensch besitzt dafür die Sprache. Wo sie nicht ausreichte, verwendete er Trommeln und Hörner. Noch weitere Distanzen überwand er mit Feuer- und Rauchzeichen, Semaphor und Spiegeln. Die Post bot ihm dann endlich die Möglichkeit, sich auch schriftlich über weite Entfernungen mitzuteilen. Darum taucht immer wieder die Vorsilbe tele auf (griech. fern): in Telegramm, Telegraf, Telefon, Television. In der Reihenfolge dieser Kunstwörter aus dem 19. Jh. entwickelte sich auch die Übermittlungstechnik: Die Fernübertragung von Schrift(zeichen), Sprache, Musik und Bild.

Am Anfang dieser technischen Entwicklung stehen berühmte Namen wie L. Galvani, H.Ch. Oersted, J.C. Maxwell, H. Hertz. Sie erforschten die Grundlagen: chemische Stromquellen (Batterie) für konstanten, kräftigen Strom, Elektromagnetismus, Induktion und elektromagnetische Schwingungen (Wellen). Und unermüdliche Tüftler und Vorkämpfer wie A. Volta, J. Henry, S. Morse, Ph. Reis, G. Bell, G. Marconi setzten sie in die Praxis um.

Wir wollen Sie nicht mit Jahreszahlen vergraulen. Aber die folgende, sehr unvollständige Auflistung vermittelt ein Bild von der Rasanzen des Fortschritts.

Bedenkt man, dass zudem im selben Zeitraum die Bahnen elektrifiziert wurden, die ersten Autos herumfuhren, der Zeppelin und die ersten Flugzeuge durch die Luft brummen und schliesslich der Sputnik aus dem All piepste, ist erkennbar, welchen Herausforderungen sich die Post – anfangs besonders die Obertelegraphendirektion – gegenüber sah. Denn mit der Verfassungsrevision von 1874 war auch das Telegrafienwesen Bundessache geworden. 1920 verschmolzen beide zur PTT. Darum unterstand ihr auch die Übertragung (nicht die Gestaltung!) der Fernsehsendungen.



Mit dem Zeigertelegraphen von Werner Siemens (oben) übertrug man die Buchstaben und Ziffern noch als solche.

Beim Semaphorsignal (links) beschränkte man sich schon auf wenige Zeichen, eine Art Code.

Die Elektrizität kennt nur zwei Zustände: nämlich Strom ein oder aus, also 1 oder 0. Sie ist damit prädestiniert für die binäre Darstellung in sogenannten Bits. Dieser digitale Code erlaubt eine schnelle Übertragung riesiger Datenmengen. Telefon, Radio und Fernsehen sind heute digitalisiert.

In der Welt

- 1800 A. Voltas chemisches Element (stellt erstmals genügend und konstanten Strom zur Verfügung)
- 1837 Morse-Telegraf
- 1858 Transatlantikkabel
- 1876 Bell's Telefon
- 1897 Marconis drahtlose Übermittlung von elektr. Signalen...
- 1901 ...auch über den Atlantik
- 1904 erste Musikübertragung
- 1906 Verstärkerröhre, ersetzt Funkentelegrafie
- 1917 erste drahtlose Telefonverbindung der Welt in USA
- 1922 drahtlose Bildübertragung USA-Europa
- 1925 Nipkows Fernsehen mit mechanischer Bildabtastung
- 1933 Fernsehen mit elektronischer Bildabtastung
- 1936 erster Fernsehsender (BBC)
- 1936 Zuse baut den ersten Computer
- 1946 digitaler Grossrechner ENIAC
- 1948 Transistor
- 1950 kommerzielle Computer
- 1958 Integrierte Schaltungen
- 1962 Erster Fernmeldesatellit «Telstar»
- 1966 Lichtwellenleiter (Glasfaserkabel)
- 1969 erste Vernetzung von Computern
- 1989 Internet am CERN (Genf) entwickelt

In der Schweiz

- 1852 erstes Telegrafienetz
- 1854 erstes Überland-Telegrafienkabel
- 1880 erstes (privates) Telefon-Lokalnetz der Schweiz
- 1900 erstes Telefonkabel (durch den Gotthardtunnel)
- 1905 erste Radiotelegraphieversuche der Schweizer Armee
- 1911 erste Radiohörer Konzession
- 1922 erste vollautomatische Telefonzentrale
- 1923 erster Radiosender (Lausanne und Genf)
- 1939 erste UKW-Anschlüsse in SAC-Hütten
- 1950 erster digitaler Grossrechner an der ETH
- 1957 erster kommerzieller Computer bei der PTT
- 1958 definitive Einführung des Fernsehens
- 1969 Einführung der digitalen Übertragungstechnik
- 1985 erstes Glasfaserkabel (Bern-Neuenburg)



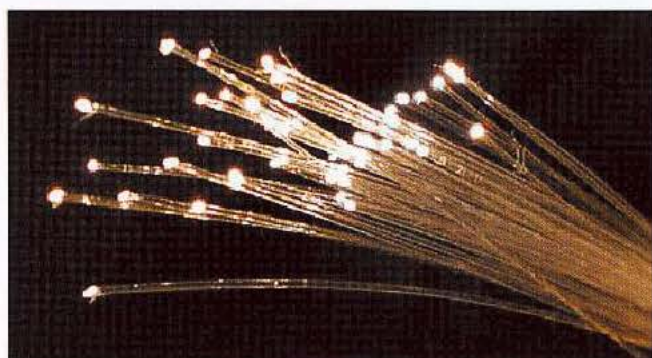
Ein Morse-Empfänger. Ein Uhrwerk – von Gewichten angetrieben – zieht ein Papierband von der flachen Spule langsam an einem Schreibstift vorbei. Der schreibt Punkte oder Striche, je nachdem, ob ihn der Elektromagnet kürzer oder länger anzieht; das ist abhängig von der Dauer des Stromstosses aus der Übertragungsleitung.



Kernstück der ersten «Radio-Apparate» war der Detektor: ein Germaniumkristall, auf dem man mit einem hauchdünnen Drähtchen an einem Hebel herumstocherte, bis man auf eine Stelle traf, die den gesuchten Sender hörbar machte. An den Schraubklemmen schloss man Antenne und Kopfhörer an. In der «Büchse» befanden sich eine Batterie und der Verstärker.



Der Fotograf Hans Bachmann knipste 1951 die ersten Probe-Fernsehsendungen in der Schweiz.



Glasfaserleitungen übertragen gleichzeitig Hunderte von Datenströmen als Lichtimpulse mit Lichtgeschwindigkeit.



Die Satelliten-Bodenstation (einst PTT, heute Verestar AG, Tochter der SES Americom) für INTELSAT in Leuk VS

Schlieren am Draht

Bis 1920 finden sich in den Protokollen der gemeinderätlichen Sitzungen mit schöner Regelmässigkeit Bewilligungen oder Ablehnungen betreffend das Aufstellen einer Telefonstange irgendwo auf dem Gemeindegebiet Schlierens.

Aufgrund des Postgesetzes von 1924 brauchte dann die PTT künftig für Frei- oder Kabelleitungen keine Bewilligung der Gemeinde mehr einzuholen.

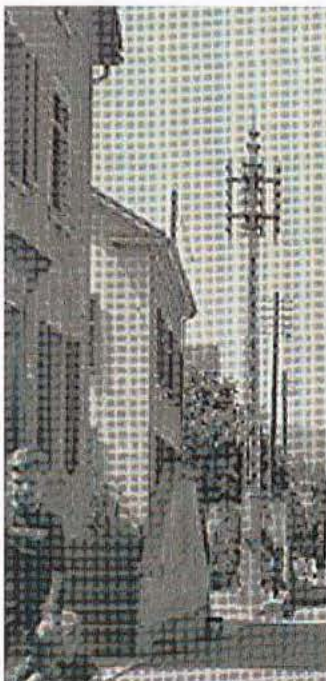
1888 Bau der ersten **Telegrafenleitung** Schlieren–Zürich und Einrichtung des ersten **Telegrafenbüros**, getrennt von der 1842 eröffneten Postablage.

1896 In Schlieren wird die erste **Telefonverbindung** Schlieren–Zürich mit Gemeindetelefon- und Umschaltstation errichtet.

Das erste Telefon stand in der Firma Geistlich.



Vater Jakob Vollenweider (1868–1951) – links am Morsetelegrafen – betrieb das Telegrafenbüro als Nebenjob zu seiner Druckerei, zusammen mit Sohn Hans (1895–1981) und Tochter Ida (am Stöpselkasten). Zuerst im Sennhof [Bild], dann im Haus von Coiffeur Koller an der Bahnhofstrasse und ab 1916 an der Bahnhofstrasse 13, bis 1925 die Nummern-Selbstwahl eingeführt wurde.



1898 Gemäss mündlicher Mitteilung von Fräulein Susanna Vollenweider an den Gemeinderat genügt die bestehende Drahtverbindung Schlieren–Zürich nicht mehr, um die Telefonbenutzer in rascher und wünschbarer Weise bedienen zu können.

1899 Am 27. April stellt der Gemeinderat an die Eidgenössische Telefonverwaltung das Gesuch für die Erstellung einer zweiten **Drahtverbindung** nach Zürich. Nachdem sich dieselbe bereit erklärt, wird mit ihr ein neuer Abonnementsvertrag abgeschlossen. Die jährlichen Kosten betragen:

Umschaltstation mit der Zentralstation	Fr. 40.–
I. Leitung 8 km Doppeldraht	Fr. 360.–
II. Leitung 8 km Doppeldraht	Fr. 360.–
Total	Fr. 760.–

1909 Zwischen der Obertelegraphen-Direktion und der Gemeinde wird ein Dienstbarkeits-Vertrag auf die Dauer von 25 Jahren zur Erstellung einer Telefonleitung im Betschenrohr abgeschlossen.

Als Entschädigung für die Aufstellung von 28 Masten und 5 Streben erhält die Gemeinde eine Entschädigung von total Fr. 450.–

1912 Die Eidgenössische Telefonverwaltung beabsichtigt bei der Einmündung der Graben- in die Badenerstrasse eine Telefonstange aufzustellen. Die Bewilligung wird nicht erteilt.

1914 Die Eidgenössische Telefonverwaltung beabsichtigt noch dieses Jahr das interurbane Kabel Zürich–Basel zu verlegen. Kreisingenieur Nussbaumer lädt zu einer gemeinsamen Begehung mit Augenschein auf Samstag, 24. Oktober, ein.

An der Sitzung vom 23. Dezember nimmt der Gemeinderat zum vorgelegten Projekt in zustimmenden Sinne Kenntnis.

1916 Der Gemeinderat genehmigt den Abonnementsvertrag betreffend Erstellung der 3. Leitung Zürich–Schlieren. Der Beitrag der Abonnenten wird später festgelegt.

Am 1. April wird das Telefonbüro in den ersten Stock des Postamts Bahnhofstr. 13 verlegt.

1917 Am 29. Oktober übermittelt das Telefonbüro Zürich eine Abonnements-Erklärung mit der Bemerkung, dass eine 4. Leitung nach Zürich notwendig geworden ist. Die bisherigen Kosten betrugen Fr. 1086.– die Kosten für die 4. Leitung Fr. 360.–, total also Fr. 1446.–. Die Erklärung wird vom Gemeinderat unterzeichnet. Gleichzeitig wird beschlossen, diesen Betrag rückwirkend auf die Gesprächstaxen nach und über Zürich zu überwälzen.

1918 Gemäss Bundesgesetz betreffend das Telefonwesen vom 27. Juni 1889 hat jedermann das Recht, den Beitritt zu einem bestehenden Telefonnetz zu verlangen, sofern die Errichtung und Verbindung der verlangten Station auf dem dazugehörenden Grundstück ungehindert und unentgeltlich erfolgen kann.

Zudem erhält jeder Abonnent für jeden direkten Anschluss an die Zentralstation unentgeltlich ein Exemplar der Abonnentenliste seiner Netzgruppe.

Von rund 3000 Einwohnern haben bis dahin bereits 69 Personen davon Gebrauch gemacht.

Ein Schreiben des Statthalteramtes Zürich vom 8. Juli auferlegt den Gemeinden folgende Massnahmen:

- zwecks Förderung der Krankenpflege, Hilfeleistungen bei Unfällen usw. den Telefonverkehr, speziell zur Nachtzeit, besser zu organisieren;
- Telefoninhaber zu bezeichnen, die verpflichtet sind, in Fällen der Strafrechts- und Krankenpflege das Telefon zur Verfügung zu stellen sowie amtliche Aufträge entgegenzunehmen und weiter zu leiten;
- zu sorgen, dass die fraglichen Anschlüsse auch zur Nachtzeit benützt werden können.

1919 Mit Zuschrift vom 4. November teilt die Telefondirektion Zürich mit, dass ab Neujahr sämtliche Umschaltstationen des Telefonnetzes Zürich in selbständige Zentralen III. Klasse umgewandelt werden.

1922 Die Baudirektion des Kantons Zürich bewilligt die Verlegung der Fernkabelleitung Zürich–Bern. Davon betroffen ist in Schlieren die Badenerstrasse auf eine Länge von 3 433m.

1923 Der Gemeinderat ersucht die Telefondirektion Zürich, die Telefonzentrale in Schlieren an Sonntagen wieder ganztags zu öffnen. Die Kreistelefondirektion teilt mit, dass ab 1. Januar 1924 auf dem hiesigen Telefonbüro auch an Sonntagen mit Ausnahme von 12–13 Uhr der volle Tagesdienst eingeführt wird.

1925 Ausbau der Landzentralen Dietikon und Schlieren auf Nummern-Selbstwahl.

1953 Die Telefonzentrale wird von der Bahnhofstrasse 13 in die Güterstrasse 3 verlegt.

1956 In den Lokalzeitungen erscheinen Glossen, weil der Herausgeber des Adress- und Telefonbuchs Ortsausgabe Schlieren das Geburtsjahr der Abonnenten und Abonnentinnen(!) angegeben hat. (Siehe dazu S. 79)

1978 Die bestehende Telefonanlage der Stadtverwaltung an der Zürcherstrasse wird in das Stadthaus Freiestrasse 6 verlegt und von 10 auf 12 Amtslinien erweitert.

1988 Eine neue, vollelektronische, kommunale Telefonzentrale im Neubau Güterstrasse 9 ersetzt die alte im Postgebäude Güterstrasse 3.

1994 Die 25-jährige Telefonzentrale im Stadthaus genügt den Anforderungen nicht mehr und muss ersetzt werden. Der Kredit von 170 000 Franken wird vom Stadtrat bewilligt.

1904 gab es in Zürich die ersten öffentlichen Telefon-Kassierstationen; in Schlieren die erste am 2. September 1947 an der Zürcherstrasse.

Seit dem Aufkommen der Mobiltelefone geht die Benützung öffentlicher Telefon-Kassierstationen (heute «Publifone») zurück. Die Swisscom ist aber verpflichtet, in jeder Ortschaft je nach deren Grösse mindestens ein «Publifon» (auch für Zahlung mit Euro und Kreditkarte) zu unterhalten. Sie tut das vornehmlich an Bahnhöfen und grossen Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel.

Robert Binz



An der Nassackerstrasse steht seit 3. Mai 1957 eine Kabine.

Schräge Sachen

1956/57: Die Schlieremer schmunzeln und die Schlieremerinnen ärgern sich...

Wie auch heute noch üblich, ist schon Mitte des letzten Jahrhunderts jeweils eine Ortsausgabe des Adress- und Telefonbuches des Kantons Zürich erschienen. Auf der Umschlagseite der Ortsausgabe für Schlieren und Urdorf 1956–57 ist zu lesen:

«...Vollständiges Einwohnerverzeichnis mit wertvollem Behördeverzeichnis. Nach amtlichen und privaten Angaben bearbeitet und zusammengestellt. – Alle Rechte vorbehalten. Herausgegeben vom Verlag J. Stocker-Schmid, Dietikon, Telefon 051/91 86 48.»

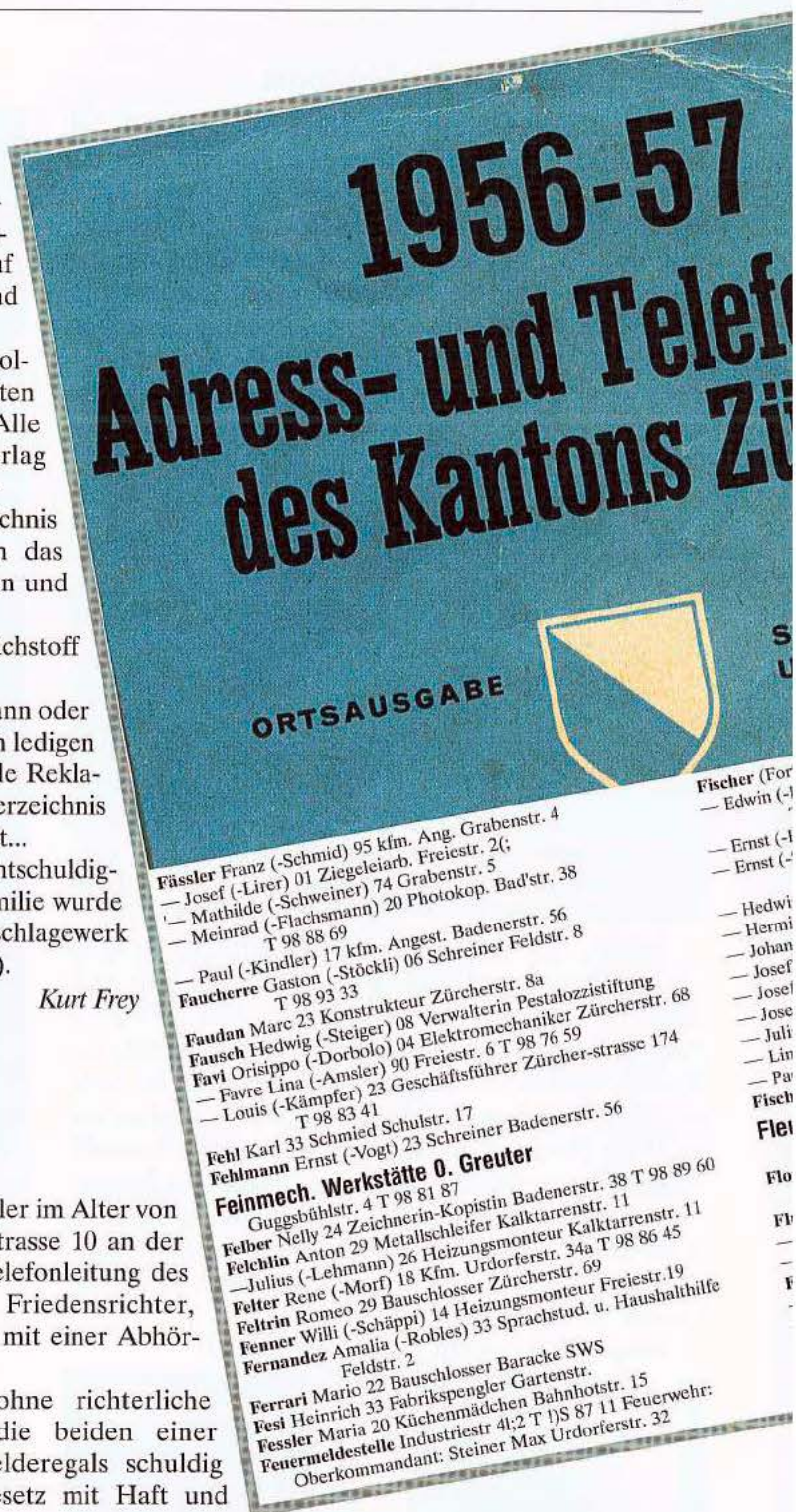
Aus unerfindlichen Gründen wurde im ganzen Verzeichnis bei allen Männern und Frauen nach dem Namen das Geburtsjahr aufgeführt, pikanterweise auch bei ledigen und alleinstehenden, die gar kein eigenes Telefon hatten!

Das war des Guten zuviel! Nun war für Gesprächsstoff gesorgt: Man stelle sich vor:

Jedermann konnte nachschlagen, wie alt der Milchmann oder der Wohnungsnachbar ist, von den heiratsfähigen, noch ledigen Damen ganz zu schweigen! Aber alles Gezeter und alle Reklamationen nützten nichts mehr: Das lokale Telefonverzeichnis war gedruckt und bereits in alle Haushaltungen verteilt...

Der damalige Gemeinderat und der Herausgeber entschuldigten sich für den Lapsus in aller Form. In mancher Familie wurde besagtes Telefonverzeichnis noch lange Jahre als Nachschlagewerk aufbewahrt (wie der nebenstehende Abdruck beweist!).

Kurt Frey



1976 Telefonleitung angezapft!

Anfangs März 1976 haben zwei Schüler im Alter von 16 Jahren hinter dem Haus Sägestrasse 10 an der Telefonstange Nummer 10 die Telefonleitung des Herrn Rudolf Weidmann, Friedensrichter, Sägestrasse 10, angezapft und mit einer Abhöreinrichtung verbunden.

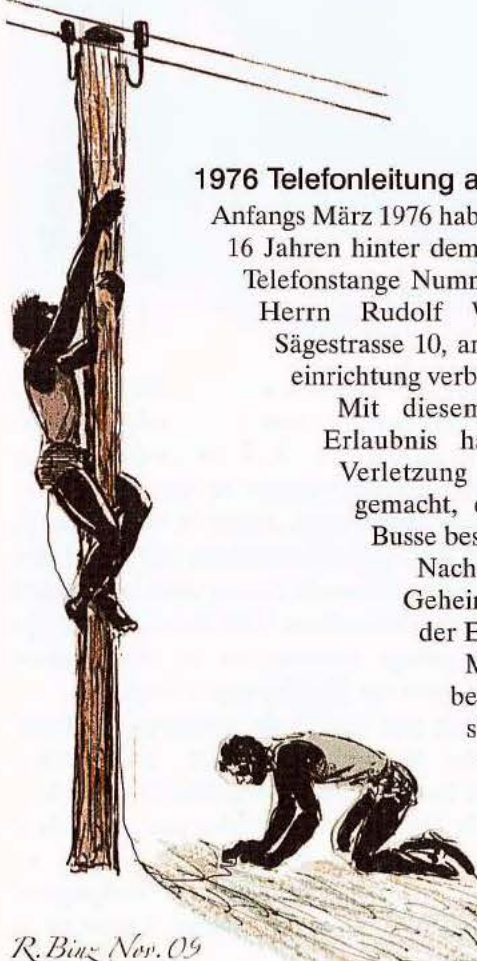
Mit diesem Eingriff ohne richterliche Erlaubnis haben sich die beiden einer Verletzung des Fernmelderegals schuldig gemacht, die nach Gesetz mit Haft und Busse bestraft wird.

Nachdem Herr Weidmann auf eine Klage wegen Verletzung des persönlichen Geheimbereiches verzichtet hat, sieht auch die Kreistelefondirektion Zürich von der Eröffnung eines Strafverfahrens ab.

Mit diesem Fall hat sich auch die Jugendanwaltschaft des Bezirkes Zürich beschäftigt und am 1. Juni 1976 die Einstellung des Verfahrens verfügt. Die sichergestellten elektrischen Drähte, der Kopfhörer und der Kondensator wurden der Kreistelefondirektion Zürich zugestellt und den Angeschuldigten Kosten im Betrage von je Fr. 70.80 auferlegt, die natürlich ihre Väter zu berappen hatten.

War das Anzapfen aus Neugier erfolgt? War es der Reiz des Verbotenen oder Umsetzen technischen Wissens unter realen Bedingungen? Es mag von allem etwas gewesen sein.

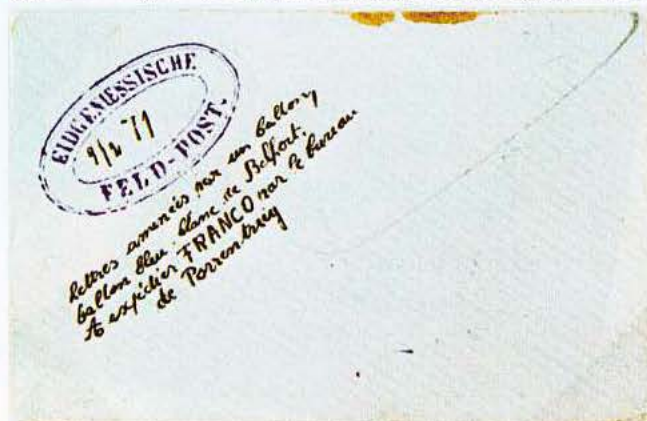
Robert Binz



R. Binz Nov. 09

Gelb in Grau – die Feldpost

Als im Deutsch-Französischen Krieg am 14. Juli 1870 Teile der Schweizerarmee zur Verteidigung der Nord- und Westschweiz aufgeboden wurden, gab es noch keine spezielle Militärpost. Die Zivilpost war ausserstande, die Sendungen an die Empfänger zu vermitteln, denn die Einheiten wechselten oft ihre Standorte. Am 24. Juli wurde ein Beamter der Oberpostdirektion als Chef der Feldpost ins Armeehauptquartier abgeordnet, um die Feldpost zu organisieren.



Ein Dokument aus dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71: Dieser Brief aus dem belagerten Belfort hing an einem Kinderballon, den der Wind nach Porrentruy abtrieb.

Am 26. Juli 1889 erliess der Bundesrat die erste «Verordnung betreffend die Feldpost»; sie galt auch 1914–18. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde die Feldpost einer gründlichen Reorganisation unterzogen. Die Feldpost ist fachtechnisch der Generaldirektion der PTT und militärisch der Gruppe für Generalstabsdienste unterstellt. 1985 zählte sie 3 500 Angehörige, davon 134 Frauen.

Eine gut funktionierende Feldpost ist vor allem im Aktivdienst ein wichtiges Bindeglied zwischen Soldat und Angehörigen. Sie organisiert zudem den Postbetrieb der Internierten.

Feldpost genoss seit jeher Portofreiheit.



1917: Insassen eines Interniertenlagers holen ihre Post ab.



1941 wartete man auch in den Gebirgsstellungen auf Post.



Die sogenannten Soldatenmarken, die 1915 als Erinnerung an gemeinsam erlebte Diensttage aufkamen, haben also auf den ersten Blick weder mit der Frankatur, noch mit der Feldpost zu tun.

1917, an einem Wohltätigkeitsfest in der Tonhalle Zürich, bei dem der Regimentsarzt des Inf Rg 11 den Verkauf von Regimentsmarken organisierte, wurden zugunsten der Soldatenstuben 2 915 Soldatenmarken abgesetzt. Das war der Auslöser für die Verwendung der Soldatenmarken für Wohltätigkeitszwecke.

1918 ging nicht nur der Erste Weltkrieg zu Ende sondern auch der Aktivdienst der Schweizer Armee, und damit auch der Verkauf von Soldatenmarken.

1929 brach die Weltwirtschaftskrise aus, die sich ja bis Kriegsausbruch 1939 auswirkte. Die Folgen für die Schweiz waren gravierend. Die Arbeitslosigkeit betrug 1935 82 867 Personen. Zeitweise waren 10 % aller Berufstätigen arbeitslos.

Um 1937 wurde die innere Geschlossenheit des Schweizervolkes spür- und sichtbar. Deutlichster Ausdruck davon war der Wehrwille. Bundesrat Rudolf Minger verstand es als volkstümlicher Redner, die Armee zu popularisieren. Die Mittel zur Verbesserung der Ausrüstung der Armee wurden 1936 durch eine Wehranleihe zum damals niedrigen Zinsfuss von 3% aufgebracht. An das Volk erging der Appell, sich mit kleinen Beiträgen an der Zeichnung zu beteiligen.

Die PTT gab aus diesem Anlass diesen Markenblock zum Preis von Fr. 2.- heraus.



Der Bundesrat hatte gehofft, 235 Millionen Franken aufzubringen. Sechs Monate nach Beginn der Zeichnungsfrist war diese Summe mit 100 Millionen Franken überzeichnet.

Zu Beginn des Aktivdienstes 1939 war die Ausgleichskasse, die sogenannte Erwerbsersatz-Ordnung noch nicht geschaffen. In verschiedenen militärischen Einheiten war man auf der Suche nach Möglichkeiten, Mittel für die Unterstützung jener Kameraden zu beschaffen, die einer Hilfe dringend bedurften.

Der Kommandant und seine Sondermarke

Hauptmann Curt F. Kollbrunner, Kommandant der Sappeur-Kompanie II/6, zu Beginn des Zweiten Weltkriegs lange Zeit in Schlieren stationiert, entschied sich im September 1939 zur Herausgabe von Soldatenmarken. Die Idee kam von Feldprediger Wipf vom Inf Rg 25. Kollbrunner wollte nicht nur eine grafisch schöne Marke, sondern etwas Einmaliges schaffen. Sein Sanitätsgefreiter Heimgartner musste von ihm ein Brustbild mit seiner Standarte zeichnen und als Hintergrund einen Teil der geplanten Befestigungen des Stützpunktes Schlieren. Ende 1939 hatte die Sappeur-Kompanie II/6 durch Markenverkauf über 12 000 Franken zur Unterstützung ihrer Soldaten eingenommen.



Natürlich wegen des Gaswerks gab's auch das in Schlieren:

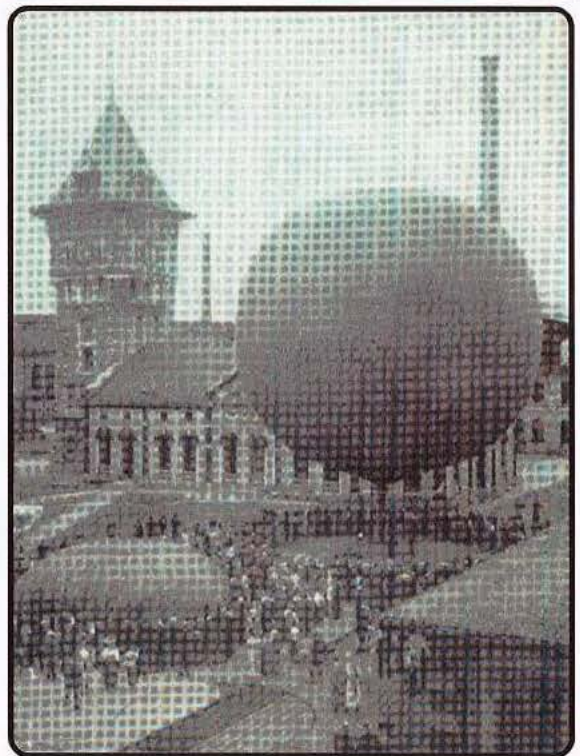
Wiederholungskurse der

Ballonkompanie der Schweizer Armee!

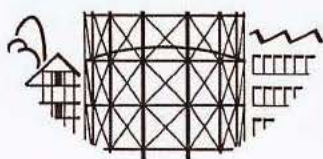
Ihre hauptsächliche Aufgabe war, die Zielsicherheit des Artilleriefeuers zu beobachten.

Ob die unten abgebildete Karte mit dem Originalstempel ihr Ziel per Ballon erreichte, entzieht sich unserer Kenntnis.

Robert Binz



Drei besondere Schliereimer



Gaswerk Schlieren



150
JAHRE ETV
ANS SFG
1832-1982



JUBILÄUMSSTAFETTE
AM 10./11. JULI 1982
IN SCHLIEREN



 Turnverein ETV
Schlieren



Design: Marc Weiler, Bern

Falls Sie hier das «Besondere» nicht finden, schauen Sie auf S. 58 rechts oben!

Quellen

Bücher, Schriften, Dokumente

Protokolle des Gemeinde-/Stadtrates 1890–2000
 div. Aktennotizen Stadtrat Schlieren/GD PTT, 1986
 div. Protokolle der Kant. Baudirektion Zürich 1914–1922
 A. Wyss, *Die Post der Schweiz*, Bern 1987
Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Frauenfeld 1957
 Bd I+III
Geschichte des Kts. Zürich, Bd. 1–3, Zürich 1997–99
Poststellenchronik KPD, Zürich 2000
 P. Dürrenmatt, *Schweizer Geschichte*, Zürich 1963
 Frau Dr. U. Fortuna, «Beharren und Wandel...», Taschenbuchverlag Zürich 2005
 Frau Dr. U. Fortuna, *Chronik Schlieren*, 1978–93
 Leo Niggli, *Postgeschichte des Limmattals*, Tagespresse
 Jugendanwaltschaft des Bez. Zürich, Einstellung 1.6.1976
Bestimmungen über das Telefonwesen, Bern 1889–1920
 Vertrag der Obertelegrafendirektion Bern 17.3.1909

Bildnachweis

Fotografien und Grafiken

Stadtarchiv Schlieren: S. 61
 Fotoarchiv des Ortsmuseums Schlieren: S.7 o+u,
 S.8 o+m S.40 ml, S.48 ul+ur, S.77 or+ml+ul
 Negativarchiv H. Bachmann des Ortsmuseums Schlieren:
 S.7 m, S.60(2x), S.76 mr(2x)
 Luftbilder der Stadt Schlieren: S.59, S.63, S.69 ol
 Ortsplan Schlieren 2004: S.9 [bearb. P. Suter], S.41 u
 Museum für Kommunikation, Bern: S.17 o+m, S.24,
 S.25 mr, S.27 o, S.28 ol+m, S.30 ur(2x),
 S.33 ol+m+u, S.40 ur, S.42 l(4x)+r(4x)+m,
 S.47 ul(2x)+or(3x), S.48 ol+or, S.49 ur,
 S.50 m(2x)+u(2x), S.51 o+m, S.52 ol+ul+or,
 S.53 ml+ul, S.55 ur(7x), S.56 or(2x), S.72(3x),
 S.73 mr+u(2x) S.80 ul+or
 Philatelie Bietenholz, Dietikon: S.16(2x), S.39, S.81 r(3x)
 Archiv Trammuseum Zürich: S.58 or
 Swisstopo, Bern-Wabern: S.41 m, S.64 ul
 Robert Binz, Schlieren: S.6, S.8 u, S.10 ml+ur, S.50 o,
 S.57 ul, S.62, S.64 ur, S.78, S.79 ul,
 S.80 ol+ul(2x), S.82 o+m
 Kurt Frey, Schlieren: S.79 or
 Peter Hubmann, Schlieren: S.11, S.13, S.34 ul(2x)
 S.36 (2x), S.37, S.38, S.44 (2x), S.45, S.46 (2x)
 Peter Suter, Schlieren: Umschlag (2x), S.5, S.10 or+ml,
 S.27 u, S.31 ul, S.34 ur, S.35 (2x), S.42 ul, S.43,
 S.48 mr, S.56 mr, S.71 ol, S.82 u
 A. Wyss, *Die Post der Schweiz*, Bern 1987/
 - (GD PTT Bern Fotodienst, o.J.): S.56 ml+ul+um
 - (GD PTT Bern Bibliothek, o.J.): S.26 mr
 - (PTT-Museum Bern, o.J.): S.28 u, S.80 mr
 - (Verlag Karl Müller Stuttgart 1888): S.18
Abenteuer Schweiz, Migros Zürich 1991: S.30 or, S.32,
 S.33 or, S.73 ml
Autokarte der Schweiz, K & F, Bern 1999: S.19 u,
Briefmarken, Neuenburg 1967: S.53 ol+or, S.54 (26x),
 S.55 ml(2x)+or+mr, S.74 ol+or, S.80 ol
 A. Eckinger, 3 Führungen durch Zürichs Altstadt,
 Zürich 1939: S.26 ml
Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, Frauenfeld 1957,
 Bd I: S.49 or(2x),
 Bd. III: S.57 ml+mr+ur, S.58 o+ml+ur
 A. Furger, *In der Kutsche durch die Schweiz*, NZZ 2006:
 S.29 ml+or(2x)

EMPA-Bericht 52'649 und 52'649/I 1985/86

Limmattaler Tagblatt, Dietikon

u.a. 6.11.1976,

Tages-Anzeiger, Zürich,

u.a. 11.12.1986, 17./18.6.2009

NZZ, Zürich

u.a. 11.8.1992, 8.10.1999, 24.7.1999,

} verschiedene
Jahrgänge und
Ausgabedaten

On-line-Quellen

www.post.ch

www.infoclio.ch (Staatsarchiv des Kts. Zürich)

www.ortsmuseum-kuesnacht.zh.ch

www.gebrueder-duerst.ch/turicum/postwesen/poststellen/

www.alt-zueri.ch/turicum/postwesen/

www.hls (Historisches Lexikon d. Schweiz).ch

Offizielle Webseiten diverser Schweizer Kantone und Städte

Pressecommuniqués PTT, REMA, «Die Post»,

Bern 1998–2003

Eisenbahnen der Welt, Lausanne 1969: S.31 mol,

Geschichte des Kts. Zürich, Bd. 3, Zürich 1957: S.23 ur
 S.73 or, S.74 ur,

Helbling/Moosbrugger, *Römerstrassen der Schweiz*,

Zürich 1972: S.19 ol+or, S.20 [bearb. P. Suter]

Kartensammlung Standesläufer, PTT-Museum, 1969:

S.22 mr, S.23 ul

Kartensammlung Telefone, PTT-Museum 1971: S.76 ol(2x)

Kloster Einsiedeln, Bibliothek 1987: S.21 mr

Limmattaler Tagblatt, Dietikon, Okt.1974: S.14 u

NZZ Zürich, Jubiläumsschrift 2005: S.25 ur

Quelle und Meyer, Leipzig 1912: S.25 ol

Schiffahrtsfibel Nr.1, Zürich 1949: S.31 mr

Schweizer Bildchroniken, Zürich 1941: S.22 ml+or

SBB GD, Bern 1982, Signalbuch: S.75 ml

S. Winkelmann, Ackerstr. 6, 5432 Neuenhof: S.7 or(2x),

S.13 mr+ul, S.14 ol, S.77 mr(2x)

On-line-Bilder und -Grafiken

www.post.ch/post-startseite/.../post-briefzentrum-fotos:

S.56 ur, S.66, S.70 (4x), S.71

www.post.ch/immobilien: S.56 ol

www.mfk.ch/post-startseite/.../galerie 0...6: S.75 mr,

S.76 ml(3x)+or(3x)

www.bs.ch/bilder: S.56 m

www.illnau-effretikon.zh.ch: S.23 mr

www.heiligkreuzquartier.ch: S.29 mr

www.ittenthal.ch/postauto: S.47 ur

www.bern.be.ch: S.49 l

www.graubünden.ch: S.52 mr

www.bav.admin.ch/dokumentation: S.52 ur

www.Appenzell.ch: S.52 um

www.makro.ch/wege durch uri: S.4

www.schlieren.ch/webcam: S.10 ul

www.digibern/Jahrbuch Oberaargau 1990.ch: S.51 ul

www.google maps: S.67 (2x)

www.mereweather.net: S.31 ml

www.canvasreplica.es: S.29 ul

www.wikimedia.org: S.76 ul

www.upload.wikimedia.org: S.21 ol

www.britannica.com: S.31 ol

www.gresslyglas.ch: S.12

Rudolf Stocker@post.ch: S.69 or

www.swissjet.ch Marcel Grand 2004: S.58 ul

www.archiv.rz-online.ch: S.76 ur

Bisher erschienene Jahrhefte

- 1954 Die Orts- und Flurnamen der Gemeinde Schlieren
von Gustav Fausch (vergriffen)
- 1955 Vom Schlieremer Wald
von Dr. Emil Surber (vergriffen)
- 1957 Die Schlieremer Schule im Wandel der Zeiten
von Hugo Brodbeck,
Heinrich Wipf und Hans Brunner
- 1959 Schlieren vor 100 Jahren
von Dr. Emil Surber und Heinrich Meier
- 1961 Das Tragerbuch aus dem Jahre 1759
von Rolf Grimm
Grosse Überschwemmung und Hochwasser
im Limmattal am 14. und 15. Juni 1910
von Eduard Böhlinger
Albert Vollenweider-Schuler
Lebensfragment eines alten Schlieremers
von Heinrich Wipf
Rudolf Hollenweger von Schlieren,
Lehrer in Blumenau, Brasilien
von Heinrich Meier-Rütschi
- 1963 Rückblick auf die ersten 10 Jahre des Bestehens
der Vereinigung für Heimatkunde Schlieren
von Heinrich Meier-Rütschi
Bürger nutzen vor 100 Jahren
von Dr. Hans Heinrich Frey
Die Aufhebung des Bürger nutzens in Schlieren
von Heinrich Meier-Rütschi
Der 1. Juni 828, ein Markstein
in der Geschichte von Schlieren
von Rolf Grimm
- 1965 Die grosse Schulreise von 1833
von Rolf Grimm
- 1967 Kilch und Gmeind zu Schlieren unter
dem Spital zu Zürich 1379 – 1824
von Hans Höhn
- 1970 Die Inventarisierung der kulturhistorischen Objekte,
I. Teil, von Peter Ringger
- 1972 Die Inventarisierung der kulturhistorischen Objekte,
II. Teil, von Peter Ringger und Jean-Claude Perrin
- 1975 Aus den Anfängen der Schlieremer Industrie
von Hans Bachmann, Walter Bösch,
Ursula Fortuna und Peter Ringger
- 1977 Das Gerichtsbüchli von Schlieren
Eingeleitet von Ursula Fortuna
- 1979 Die Öffnung von Schlieren
von Ursula Fortuna
- 1981 Die Pfarrbücher von Schlieren, Ehen 1622–1875
von Ursula Fortuna
- 1992 Ein Schlieremer erlebt Amerika
von Kurt Scheitlin
- 1993 Aus der Geschichte der Gemeinde Schlieren
zwischen 1914 und 1939
von Heiri Meier
- 1994 Von der «Lymhütte» zum chemischen Unternehmen
Ed. Geistlich Söhne AG, Schlieren
von Philipp Meier und Heinrich Geistlich
- 1995 Das Kohlengaswerk der Stadt Zürich
in Schlieren 1898–1974
von Max Kübler
- 1996 Wir Kinder vom «Negerdorf»
von Heidi und Kurt Scheitlin
Landwirtschaftlicher Verein Schlieren,
gegründet 1893
von Rudolf Weidmann
- 1998 Schlieren während des Zweiten Weltkriegs
von Heiri Meier und Kurt Frey
- 1999 Leben und Wirken des Dr. Robert Egli, des
langjährigen Arztes und Wohltäters in Schlieren
von Eduard Böhlinger
Von Tüchlern, Rutengängern, Wasserschröckern
und Schiebern. Die Geschichte der Wasser-
versorgung von Schlieren
von Karl Stoller
- 2000 Schlierens Orts- und Flurnamen
von Dr. Alfred Egli
- 2001 Der Schlieremer Wald im Wandel der Zeit
von Kurt Frey und andern Autoren
- 2002 «Feuer und Wasser»
Die Limmatkorrektur 1876–1912
von Philipp Meier
Die Geschichte der Feuerwehr Schlieren
von Robert Binz und Angehörigen der Feuerwehr
- 2003 3 Jubiläen
50 Jahre Vereinigung für Heimatkunde Schlieren
von Paul Furrer und Heiri Meier
25 Schlieremer Jahrhefte
von Heiri Meier und Kurt Frey
Schlieren 200 Jahre beim Kanton Zürich
von Peter Suter
Schlieremer Dorfgeschichte
von Heiri Bräm und Rudolf Weidmann
Schlierens 300-m-Schiessanlagen
von Robert Binz
- 2004 Die Schule Schlieren im erneuten
Wandel 1950–2000
Beiträge von ehemaligen Behörden- und
Verwaltungsmitgliedern, Lehrkräften und
Schülern
- 2005 Schlieremer Quartiere,
Rückblicke und Erinnerungen
verschiedene Autoren
- 2006 Schlieren in den ersten Nachkriegsjahrzehnten
von Heiri Meier
- 2007 Gotteshäuser und Wirtshäuser in Schlieren
Kurt Frey, Robert Binz, Philipp Meier und weite-
re Autoren
- 2008 Schlieren zwischen 1960 und 1990
von Heiri Meier
- 2009 Ent-sorgen
Wie Schlieren im Lauf der Zeit mit Abfall und
Abwasser umging
von Peter Suter und Mitarbeitern
- 2010 Als die Post nach Schlieren kam
von Kurt Frey, Peter Hubmann, Robert Binz
und weiteren Autoren

