Anfänge und Entwicklung des Postwesens und die Post in Küsnacht

Die Anfänge

Ein geregeltes Postwesen war in der Schweiz bereits zur Zeit der *Römer* in Betrieb, und es darf angenommen werden, dass auf der römischen Hauptstrasse Mailand–Chur–Zürich mit Schiffstransport auf dem Zürichsee bis zum Eindringen der Alemannen im 5. Jahrhundert Postboten verkehrten. Bis weit ins 13. Jahrhundert bestanden dann in der ganzen Ostschweiz keine anderen Verbindungen als wandernde Mönche, Laienbrüder und Boten der feudalen Herren. Klöster und Universitäten führten den Nachrichtenaustausch mit privaten «Postverbindungen» durch. Daneben entwickelte sich zwischen befreundeten Städten aus der Tätigkeit lokaler Ratsweibel mit der Zeit die Gilde der *Stadtboten* oder *Standesläufer*. Mit Bewilligung des Bürgermeisters durften diese auch Botendienste für Private leisten. So liefen zwischen grösseren Städten regelmässige Boten, die der unsicheren Verhältnisse wegen mit einem Spiess ausgestattet waren.

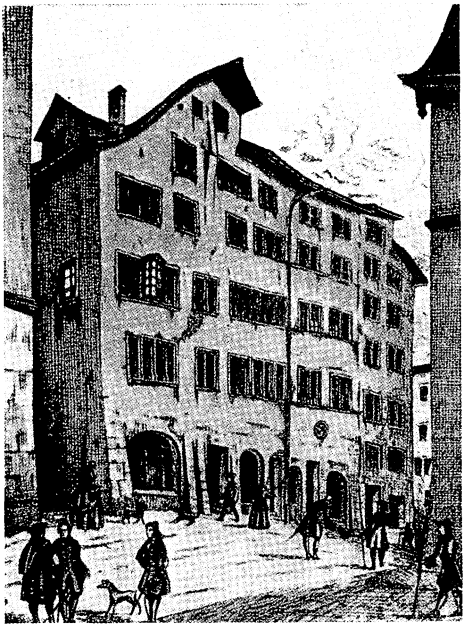
Standesläufer mit Spiess
aus dem frühen Mittelalter

Aber auch von den Fuhrleuten, Schiffern, Kaufleuten und Angehörigen des Metzgerstandes wurden private Botendienste besorgt. Diese kamen durch ihr Gewerbe weit im Land herum. Die Metzger, welche regelmässig auf Wochenmärkte fuhren und daher für Botendienste besonders geeignet waren, bedienten sich, um ihre Ankunft anzuzeigen, der Hörner geschlachteter Tiere; diese Hörner dürfen somit wohl als Vorläufer der späteren *Posthörner* betrachtet werden. Aus den Bedürfnissen der Kaufmannschaft heraus sind im 15. und 16. Jahrhundert die ersten sogenannten *Ordinaryposten* entstanden.

Über die Alpenpässe erfolgte die Beförderung von Waren, Briefen und Personen etappenweise. An den Postrelais, wo frische Kräfte bereitstanden, wurden zum Schutz und zur Unterkunft der ankommenden Kuriere, Reiterboten und Fuhrwerke Herbergen mit Stallungen und Remisen erstellt. Diese Stationen, die schon zur Römerzeit «positiones», später «statio posita» genannt wurden, bezeichnete man im Mittelalter als «Posten», und später wurde der Ausdruck *«Post»* für die gesamte Beförderungsorganisation übernommen.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die erste reguläre Postverbindung in der Schweiz schuf die St. Galler Kaufmannschaft im Jahre 1387 mit einem regelmässigen vierzehntägigen Botenkurs von St. Gallen über Lindau–Ulm nach Nürnberg, dem Hauptumschlagplatz für die Leinwandindustrie. Im 16. Jahrhundert waren es wieder die St. Galler Kaufleute, welche durch Einrichtung des sogenannten *«Lyoner Ordinary»* eine regelmässige vierzehntägige Verbindung auf der Strecke St. Gallen–Zürich–Bremgarten–Lenzburg–Solothurn–Murten–Lausanne–Genf–Lyon ins Leben riefen.



Erstes Postamt in Zürich im Haus «Zum roten Gatter», Münstergasse 23 (1610–1762)

Im Jahre 1610 erhielt die Stadt Zürich das *erste Postamt*. Die Gebrüder Hess, eine angesehene Patrizierfamilie und Kaufmannfirma, eröffneten mit Bewilligung des Rates im Hause «Zum roten Gatter» an der Münstergasse 23 eine Annahme- und Vermittlungsstelle für Postsachen, die jedermann zur Benützung offen stand. Schon fünf Jahre später richtete Hans Hess, der erste Postmeister von Zürich, wöchentlich kursierende *Fussbotenkurse* nach Mailand und Bergamo ein. Der vierzehntägige Lyoner Ordinary konnte 1619 in einen wöchentlichen *Botenritt* umgewandelt werden, da der Verkehr rapid zugenommen hatte.

Während des Dreissigjährigen Krieges (1618–1648) wurden vielfach Kriegsversehrte für Botengänge eingesetzt. Als Merkmal trugen diese wie die Standesläufer einen Spiess. Die Bezeichnung *«hinkender Bott»* als Aushängeschild für das frühe Pressewesen stammt aus jener Zeit.

Die wachsende Ausdehnung und Wichtigkeit des Postverkehrs veranlassten die Zürcher Regierung im Jahre 1662, die Organisation und den Betrieb des Postwesens dem eben gegründeten *«Kaufmännischen Direktorium»*, einer unabhängigen Vereinigung von Zürcher Kaufleuten, zu übertragen. Der Rat verzichtete auf obrigkeitliche Einmischung, genoss dafür aber Portofreiheit. Das Kaufmännische Direktorium gab dem Postwesen eine bessere Organisation,

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

erweiterte es und schloss nach und nach mit Bern, Mailand, Basel, St. Gallen, Schaffhausen, Lyon und anderen Orten Postverträge ab. Bis 1798 blieb diese Behörde im ausschliesslichen Besitz der zürcherischen Postanstalten.

Ein Spiegelbild des früheren Postwesens war das *Zeitungswesen*. In den Händen von Postmeistern lagen die ersten periodisch erscheinenden Zeitungen. Diese «Newen» oder «Erschröcklichen Zeittungen» wurden lange Zeit auf Märkten über eine Schnur gehängt oder durch «Umträger» auf Strassen und in Schenken feilgeboten.

Reiterbote mit Horn

Ab 1666 verbanden wöchentliche Botenkurse Zürich mit den grösseren Städten, so auch mit Winterthur, Schaffhausen (zweimal wöchentlich), Konstanz, Rapperswil, Glarus, Chur, Zurzach, Basel, Bern und Genf.

Das Postwesen im Kanton Zürich von 1700 bis 1848

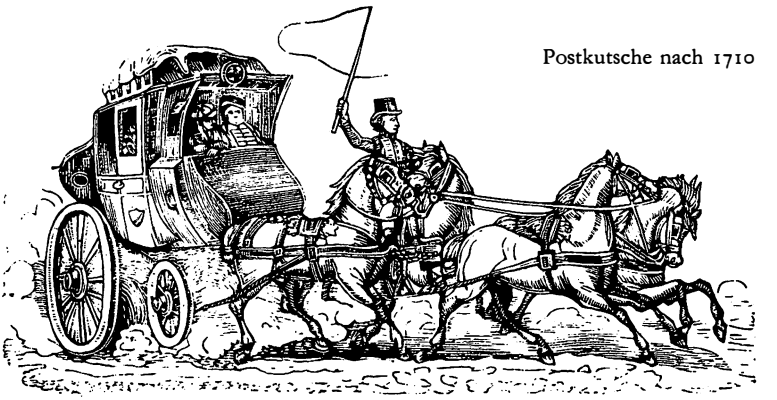
Im Jahre 1710 erhielt Zürich seinen ersten *Briefträger,* der eine jährliche Besoldung von 52 Gulden erhielt. Nachdem die bisherigen «Messagerien» als *Maulesel-Transporte* durchgeführt worden waren, eröffnete man um 1710 eine erste *Postwagenverbindung* zwischen Bern und Zürich, womit auch die regelmässige Postbeförderung von Reisenden begann. Diese Linie wurde 1740 bis Schaffhausen verlängert. Nun wollte aber auch St. Gallen nicht zurückstehen und beauftragte 1741 den Ochsenwirt Näf in St. Gallen mit der Führung eines zweirädrigen Postkabrioletts mit zwei Plätzen zwischen Zürich und St. Gallen. Auch Basel wurde ab 1773 und Konstanz ab 1790 durch eine Postkutsche mit Zürich verbunden.

Der vermehrte Postbetrieb konnte nun nicht mehr in den engen Räumen des Posthauses «Zum roten Gatter» bewältigt werden. So mietete das Kaufmännische Direktorium auch noch das Erdgeschoss des Hauses Ecke Münstergasse/Spiegelgasse. 1762 erklärte der Stand Zürich das Postwesen als Staatsregal und verlegte das Oberpostamt in die Häuser «Zum Schäppeli» und «Zum Grauen Mann» an der Münstergasse. Das Postamt verblieb in diesen Räumen bis 1838.

Die Wellen der *Französischen Revolution* schlugen 1798 den lockeren Staatenbund und damit auch das Kantonalpostwesen in Trümmer. Alle helvetischen Posten wurden zum Nationaleigentum erklärt und auf die zwischen den kantonalen Postämtern bestandenen Verhältnisse keine Rücksicht genommen. Die Postpächter verlangten aber derart hohe Entschädigungen für die Abtretung der Postrechte, dass sich der Staat schliesslich auf die Aufsicht und die Durch-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

setzung einheitlicher Taxen beschränkte. Bezeichnenderweise begann die Neuordnung mit der einheitlichen Uniformierung der Postknechte. Die französischen Armeekommissäre verlangten zudem beschleunigte Postverbindungen für ihren persönlichen und militärischen Verkehr. Die Pressefreiheit wurde stark eingeschränkt, wobei franzosenfreundliche Zeitungen Taxermässigungen genossen, andere aber, darunter die «Zürcher Freitagszeitung» und zeitweise auch die «Zürcher Zeitung», von der Postbeförderung ausgeschlossen wurden. Verdächtige Briefe wurden geöffnet, ganze Postsendungen konfisziert. Ein Gesetz erhob das Postwesen zum Staatsregal, wobei die Posten in Regie betrieben werden sollten. Durch Einheitstarife wurde dem bisherigen Wirrwarr bei den Posttaxen ein Ende gemacht; allerdings gab es für Briefe immerhin noch acht Entfernungsstufen.



Postkutsche nach 1710

Die Postwagenverbindungen wurden während der *Helvetik* doch nach und nach verbessert; auch schuf man einige neue Botenkurse. Die *Mediationsakte* von 1803 erweckte die kantonale Souveränität in gemässigter Form wieder zu neuem Leben. Das Postwesen fiel wieder an die Kantone zurück, mit all seinen Nachteilen, besonders auf dem Gebiet der Posttaxen. Zürich übergab die Post einer Spezialkommission, die von der Finanzkommission beaufsichtigt wurde. Die mahnenden Stimmen wurden überhört, die auf die Vorteile eines überkantonalen Postwesens und eines einheitlichen Taxsystems hinwiesen.

Die zahlreichen Landgasthöfe «Zur Post» oder «Zum Rössli» erinnern heute noch an einstige Postkutschen-Stationen. Die Mahlzeiten, die hier für die Kutscher bereitstanden, nannte man noch immer die «Ordinari».

Seit 1815 wurde das Postwesen ganz der Initiative der *Kantone* überlassen. Der Aufschwung der Post im Kanton Zürich lässt sich unschwer an der verwirrenden Zahl der damals verwendeten Stempel ablesen. Das Zürcher Postarrondissement reichte zeitweise bis zum Bodensee und zur Südgrenze der

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Schweiz. Im Oberpostamt Zürich waren 1820 tätig: «1 Postverwalter, 1 Postcassier, 6 Postofficianten, 1 Briefträger, 1 Amtsknecht, 2 Conducteure, total 12 Mann».

Den Zustand der Post in den *dreissiger Jahren* des letzten Jahrhunderts schildert Gerold Meyer von Knonau in seinem 1834 erschienenen Werk «Der Kanton Zürich» wie folgt: «Die Briefposten sind sehr zweckmässig angeordnet und nach den Hauptstädten der Schweiz so, dass sie fast täglich wiederkehren. Durch zahlreiche, wohl eingerichtete und schnell gehende Postwagen wird das Reisen erleichtert. Eilwagen bestehen seit dem 1. Mai 1830 zwischen Zürich und Basel, seit 1. April 1834 zwischen Zürich und St. Gallen, die jeden Tag Reisende von einer dieser Städte zur andern bringen; Journalieren sind seit dem 1. April 1831 zwischen Zürich und Richterswil, seit dem 1. April 1834 zwischen Zürich und Rapperswil eingerichtet. Für alle Postwagen werden *Reisende* in unbeschränkter Zahl übernommen, insofern sie sich zwei Stunden vor Abgang des betreffenden Wagens einschreiben lassen. *Briefe* müssen eine halbe Stunde, einzuschreibende Stücke zwei Stunden vor Abgang der Post – und wenn der Abgang des Morgens stattfindet, den Tag vorher bis Abends sechs Uhr – auf die Post gegeben werden.»

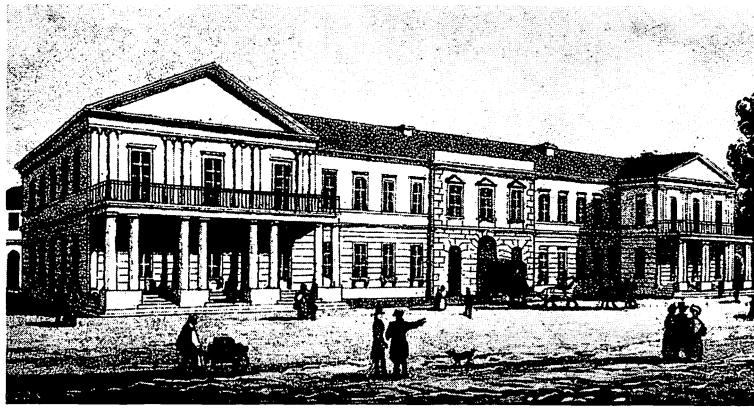
Die Inbetriebnahme des Raddampfers *«Minerva»* auf dem Zürichsee am 19. Juli 1835 konkurrenzierte natürlich den Personenverkehr auf den Diligencekursen der beiden Seeufer sehr. Das Dampfschiff war ein Vorbote einer Zeit, mit der die Standesläufer, Postreiter und Postkutschen nicht mehr Schritt halten konnten.

Im Jahre 1835 bestanden neben dem Oberpostamt Zürich und dem Postamt in Winterthur bereits 82 *Postbüros* und *Postablagen*. Neben einem neuen täglichen Kurs Zürich–Rapperswil–St. Gallen wurden im selben Jahr auch zwei neue Postkurse zwischen Zürich und Glarus eingelegt und damit eine tägliche Verbindung geschaffen. Eine Anzahl Glarner Geschäftsleute protestierten dagegen, denn früher habe man doch ein paar Tage in der Woche Ruhe gehabt, jetzt sei alle Tage die gleiche Hetzerei...!

In Zürich konnte am 31. Oktober 1838 das im «elegantesten Style» erbaute Postgebäude *«Zum Zentralhof»* bezogen werden. Das zwischen Paradeplatz und Fraumünsterkirche gelegene Postgebäude zählte zu den schönsten Schöpfungen der damaligen Epoche. Ein Zeitgenosse schreibt: «Schnell bewährte sich seine zweckmässige Einrichtung, und steter Dank gebührt den Männern, welche in den für diesen Bau niedergesetzten Commissionen sich befanden, einem Bürgermeister Hess, Regierungsrat Bürgi usf.»

Als kantonales Oberpostamt besass der Zentralhof einen gedeckten Torweg, wo die Reisenden auch bei Regenwetter bequem einsteigen konnten. Auf dem mächtigen Innenhof wurden die Poststücke verladen und die Pferde aus den darumliegenden Stallungen eingespannt.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Zentralhof an der Poststrasse, 3. Postamt in Zürich, 1838–1873. Aus Sammlung «Alt-Zürich» der Firma Landolt-Arbenz und Co. AG, Zürich

Die beiden *Schiffahrtsgesellschaften,* die «Dampfschiffgesellschaft Zürich- und Walensee» und die «Republik AG» bemühten sich um den Güter- und Personentransport auf dem Zürichsee. Die Dampfschiffgesellschaft gelangte 1842 an die kantonalen Postdirektionen von Zürich und St. Gallen und offerierte sich für den Posttransport zwischen Zürich und Rapperswil. Im Kanton bestanden nun 152 Postbüros, wovon 80 Postablagen; die Oberpostanstalt in Zürich beschäftigte 64 Personen.

Wie fortschrittlich unser Kantonal-Postwesen war, zeigte sich im Jahre 1843. Am 1. März jenes Jahres wurden nämlich zur Vereinfachung und Verbilligung des Postwesens die *ersten Frankomarken* nach englischem Muster eingeführt. Damit war Zürich nach England, das ab 6. Mai 1840 Briefmarken besass, der erste Staat auf dem Kontinent, der die Vorausfrankierung der Briefe mit Frankomarken einführte, während bisher der Empfänger die Taxe zu bezahlen hatte. Lokalbriefe kosteten 4 Rappen, ein Brief ins übrige Kantonsgebiet 6 Rappen. Heute sind diese damals bei Orell, Füssli & Co. gedruckten Marken, das «Zürichvier» und das «Zürichsechs» gesuchte Raritäten.

Erste Zürcher Frankomarken (1843)

1844 kann Gerold Meyer von Knonau berichten: «Die Postkurse sind beinahe alle stark benutzt, und diejenigen im Innern dem Verkehre ungemein förderlich. Die Boteneinrichtungen sind in neuester Zeit stets verbessert. Sämtliche Gemeinden des Cantons sind sowohl unter sich als mit dem Hauptort teils durch Anschluss an bestehende Postkurse, teils durch direkte Botenläufe in Verbindung gesetzt. Im ganzen Kanton bestehen total 107 Boten, die ein- bis sechsmal pro Woche verkehren; im Bezirk Meilen gibt es 9 Boten. Ein grosser Teil sind *Fussboten,* die das Gepäck auf dem Rücken tragen; andere zie-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

hen dasselbe in kleinen Wägelchen, bei welchen sich meist ein Hund befindet, der, während sein Meister die Briefe und das Gepäck in die Häuser trägt oder seinen Durst stillt, jedem Unberufenen mit fletschenden Zähnen „Halt" entgegenknurrt. Andere Botenkurse werden mit ein-, zwei- oder vierspännigen Wagen oder mit dem Schiff ausgeführt.»

Zürich übertrug 1847 die Postbeförderung für beide Seeufer und nach Graubünden der «Dampfschiffgesellschaft Zürich- und Walensee» und liess die Eilwagenkurse an beiden Seeufern eingehen. Es wurde eine zweimalige tägliche Postbeförderung gegen eine Jahresentschädigung von 2400 Franken vereinbart. Ein begeisterter Zeitgenosse schreibt: «Für die Bedürfnisse und Wünsche nach Verbesserung des Postbetriebs wird in Zürich mehr getan als selbst in grösseren Städten zu geschehen pflegt.» – Es gab keinen Zweifel: Der Postkutsche gehörte die Zukunft, und Zürich war einen Schritt voraus.

Die eidgenössische Post seit 1849

Die neue Bundesverfassung von 1848 übertrug das *Postwesen* dem *Bunde*. Zuerst mussten allerdings die nötigen Gesetze und Verordnungen aufgestellt werden, so dass das Postwesen erst am 1. Januar 1849 eidgenössisch wurde. Die kantonalen Postanstalten wurden «mit Mann, Ross und Wagen» vom Bund übernommen. Die 15 kantonalen Posttarife mit gesonderten Briefmarken wurden vereinheitlicht. Die Zentralisierung bot Vorteile für den Verkehr im Innern wie mit ausländischen Staaten. Das *Postregal* unterstellte Briefe und verschlossene Sendungen bis 10 Pfund dem Postzwang. Auch die regelmässige und periodische Beförderung von Personen war überall dort den Postanstalten vorbehalten, wo keine konzessionierten Eisenbahnen bestanden. Die privaten Botenkurse durften nun nur noch offene Sendungen oder schwere Gepäckstücke befördern.

Die neue Postorganisation teilte das Gebiet der Schweiz in 11 Postkreise. Dem *Postkreis Zürich* wurden die Kantone Zürich, Schaffhausen, Thurgau und Zug zugeteilt. Die Posttaxen wurden für die Schweiz einheitlich festgelegt. Nur unfrankierte Briefe durfte man indessen in die Einwürfe legen, während solche, die man frankieren wollte, am Schalter abzugeben waren und dann mit einem Frankostempel versehen wurden. Die bezahlte Taxe merkte der Schalterbeamte auf der Rückseite von Hand vor. Die Einschreibbriefe erhielten den Stempel «Chargée». Schon im August 1849 wurde der Nachnahmeverkehr eingeführt. Portofreiheit genossen die eidgenössischen Behörden, das Militär und die kantonalen Amtsblätter, ab 1851 auch die Kantons-, Gemeinde-, Schul-, Kirchen- und Armenbehörden. Die Taxen für Postfahrten betrugen einheitlich 3 Batzen pro Stunde im Flachland, 5 Batzen für die Alpenpässe im Innern und 6 Batzen für Coupé oder Banquette.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Von Zürich aus bestanden 1849 nach Winterthur täglich fünf *Postkurse,* nach Aarau–Bern täglich drei (mit Beförderung durch die 1847 eröffnete Spanischbrötlibahn bis Baden) und nach Uster–Pfäffikon–Grüningen und Affoltern–Knonau täglich einer. Mit dem *Dampfschiff* wurden am rechten Zürichseeufer täglich zwei Postkurse in jeder Richtung geführt, mit Anschluss nach St. Gallen. Die Spanischbrötlibahn hatte täglich 3 Zentner Postsendungen zu befördern, wobei ein Postkondukteur mitfuhr. Die idyllische Postkutschenzeit hatte schon nach einem Menschenalter ihren Höhepunkt überschritten – die Postsachen wurden bereits mit Schiff und Bahn befördert. Postkutsche und öffentlicher Verkehr waren keine identischen Begriffe mehr.

1850 traten *schweizerische Briefmarken* an die Stelle der bis dahin noch gültig gewesenen kantonalen Wertzeichen. Im März 1850 kamen «Frankozettel» für 2½ Rappen (Ortspost) in den Verkehr, ab 1. Oktober 1850 dann solche zu 5 und 10 Rappen. Im Jahre 1851 beförderte die Post gegen 450 000 Reisende und 15 Millionen Briefe, im Jahre 1859 bereits 750 000 Reisende und 27 Millionen Briefe nebst 18 Millionen Zeitungen. Der zeitgenössische Geschichtsschreiber Dr. J. Meyer schreibt 1861 in seinem Werk «Land, Volk und Staat der Schweiz. Eidgenossenschaft»: «Das schweizerische Postwesen ist gegenwärtig durch seine Ausdehnung, Vollständigkeit und Zweckmässigkeit dem der meisten anderen Staaten vorausgeeilt.»

In Zürich konnte am 1. Dezember 1873 als *4. Posthaus* das neue Postgebäude an der Bahnhofstrasse 25 (neben dem ehemaligen Bauplatz der Schweizerischen Kreditanstalt) und das Transitpostamt an der Beatengasse bezogen werden. 200 Schliesspostfächer kamen an der Bahnhofstrasse als Neuerung zur Aufstellung.

Durch die Bundesverfassung von 1874 wurde die Post eine *selbständige Verwaltung des Bundes,* nachdem sie seit 1848 auf Rechnung der Kantone durch den Bund betrieben worden war. Im Jahre 1895 vermochte die Reduktion der Briefaustragung am Sonntag auf eine einmalige Zustellung einen Pressefeldzug zu entfesseln, ohne dass dies die Postverwaltung von dieser zeitgemässen Neuerung hätte abbringen können. Am 7./8. April 1898 konnte dann in Zürich als 5. Postamt das neue *Fraumünsterpostamt* eröffnet werden. Sechsmal täglich wurde damals in der Stadt die Post ausgetragen, am Vormittag um 7.10, 10.15, 11.30 Uhr und am Nachmittag um 14.40, 16.00 und 18.30 Uhr. Am 15. Juni 1930 konnte das *Sihlpostgebäude* mit unterirdischen Zugängen zu den Postperrons des Hauptbahnhofes bezogen werden, wobei später zur Verbindung der Sihlpost mit der Postfiliale Zürich-Hauptbahnhof die vorläufig einzige Untergrundbahn der Stadt eingerichtet wurde. Seither wird der rapid gestiegene Postverkehr in der Sihlpost mit zahlreichen Provisorien bewältigt.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die Küsnachter Post

Für die regelmässige Verbindung zwischen Küsnacht und der Stadt sorgte schon im 17. Jahrhundert das *«Märtschiff»*. Es fuhr jeden Freitag von Rapperswil nach Zürich und besass einen speziellen Schiffskasten für den Transport von Paketen und Briefschaften. Man ruderte immer hart dem Ufer entlang, weil man hier sicherer vor dem Sturm war. Zugleich konnte man Ausschau halten, ob nicht auf einem Landungspfahl ein «Mässli Wii» bereitstehe zum Zeichen, dass jemand einen Botendienst wünsche. Wegen mancher «Seegfrörni» musste der Schiffsverkehr für Wochen eingestellt und die Waren mit Wagen auf den engen Landstrassen oder auf dem gefrorenen See befördert werden. Seit Beginn des 17. Jahrhunderts verkehrten an bestimmten Wochentagen sogenannte *«Ordinary-Schiffe»* nach einem festen Fahrplan. Als Umschlagplatz für Güter diente in Küsnacht die Zehntenhaabe.

Die Zürichboten als Vorgänger des lokalen Postwesens

Neben dem Märtschiff besorgten Zürichboten sowohl zu Lande wie zu Wasser den Waren- und Postaustausch zwischen Küsnacht und der Stadt. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts verkehrte als Bote auf dem Wasserweg ein Schiffer Frymann. Den *Botendienst zu Lande* sollen im letzten Jahrhundert folgende vom Gemeinderat autorisierte «Zürichboten» besorgt haben: bis 1809 ein Jakob Trüb, dann ein Jakob Schoch und vor 1835 ein gewisser Trümpler, der für seine Botengänge einen Handwagen, dann auch einen Bogenwagen mit Hundegespann benützte. Nach 1835 war Johann Jakob Gimpert, der Vater der späteren Mechaniker Gebrüder Gimpert, mit diesem Amt betraut und ab 1854 der Spezereihändler Heinrich Gimpert; zuletzt fuhr dieser sogar mit dreispännigem Pferdegespann zur Stadt. Als letzter Bote übernahm Rudolf Gimpert 1898 das Geschäft von seinem Vater, wobei dieser freie Botendienst mit der offiziellen Post nichts mehr zu tun hatte. An *Transportgütern* zur Stadt finden wir Hohrücken und Häute von Metzgern, Fässchen und Korbflaschen mit Wein, Most und Schnäpsen von Weinhändlern und Rebbauern an Gaststätten und Private. Aus der Stadt wurden mitgebracht: Medikamente und Drogen für die Chirurgen und später auch für die Drogerie Schnider an der Fähnlibrunnenstrasse, Bücher und Lehrmittel für das Seminar aus den Buchhandlungen Schulthess und Beer, die Lesemappe für die Mitglieder des Lesezirkels Hottingen und an privaten Aufträgen vieles andere mehr.

Mangels genügenden Futters für die beiden Pferde kaufte der Bote Rud. Gimpert während des Ersten Weltkrieges ein Elektromobil. Der Standplatz in der Stadt befand sich für die Zürichboten vom See beim Münsterhof.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

1837 wurde in Küsnacht ein Postbureau eröffnet und Witwe Weber als Postbesorgerin bestimmt. Die Gemeinde zählte zu jener Zeit rund 2000 Einwohner. Die Poststelle war im neuerbauten Wirtshaus «zur Post» zwischen dem Rennweg und der 1837 vor der Vollendung stehenden Seestrasse untergebracht und lag daher sowohl für den Schiffsdienst wie für die Postkutschen günstig. Das Postbüro war von der Seestrasse und der Wirtsstube aus zugänglich. Posthalter war von 1845 bis 1863 Rudolf Bachmann, Wirt «zur Post», und von 1863 bis 1888 der einem alten Küsnachter Geschlecht entstammende *Heinrich Hofmann* (Vater). 1866 finden wir ihn auch unter den Gemeinderäten. Den Posten übernahm 1888 als Nachfolger sein Sohn Heinrich Hofmann-Trümpler.

▲
Das erste Postlokal an der Seestrasse im Hause der spätern Wirtschaft «zur Alten Post»

Ab 1847 brachte ein *Dampfschiff* die Post nach Küsnacht und in die rechtsufrigen Seegemeinden. In verschlossenen Säcken und Körben wurden Briefe und Pakete mitgeführt, und oft fuhr auch ein Angestellter der Postverwaltung als Begleitperson mit. Im Sommer wurden die Gemeinden täglich dreimal pro Richtung bedient, im Winter zweimal. Da auch in Küsnacht vorläufig ein Landungssteg noch fehlte, mussten die Passagiere und die Postgüter mit einem Kahn vom Dampfschiff abgeholt werden. Diesen Fährmanndienst besorgte während Jahren der Schiffmann Konrad Reichling, der dann die angekommenen Postsäcke mit einer Stossbähre zum Postlokal brachte. Bei stürmischem Wetter sollen die Postsachen gelegentlich etwas feucht geworden sein.

1863 liess der Sonnenwirt Conrad Guggenbühl-Abegg auf eigene Kosten den *ersten Schiffsteg in Küsnacht* errichten. Gleichzeitig wurde der dem Personen-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

verkehr dienende Omnibusbetrieb von der «Krone» an der Schiffländе in Zürich zur «Sonne» eingestellt. Die Einführung von drei täglichen Schiffspostkursen pro Richtung während des ganzen Jahres brachte vom 1. Januar 1868 an auch für Küsnacht eine bedeutend verbesserte Postbedienung. Die Abstempelung der Postsachen erfolgte sowohl auf dem Postbüro in Küsnacht wie auch auf dem Schiff durch den mitfahrenden Postbeamten mit dem Stempel «Schiffsbureau R. Ufer Z.S.». Mit dem Übergang des Schiffsparks an die Nordostbahn auf den 30. Oktober 1874 erhielten alle Schiffsstationen einen eigenen Stempel.

Stempel aus dem Jahre 1868

Stationsstempel aus dem Jahre 1872

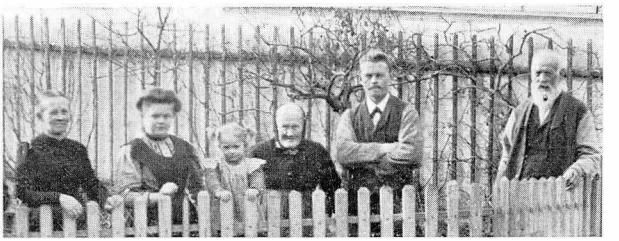
Stempel aus dem Jahre 1880

Küsnachter Briefträger vor der Jahrhundertwende

In den Jahren 1863 bis 1875 war *Wilhelm Bleuler-Schwarzenbach,* wohnhaft im Oberen Heslibach, der einzige Briefträger im Tal. Seine Frau Anna und die noch schulpflichtige Tochter Emma wurden in den Dienst hart eingespannt.

Haus von Briefträger Bleuler im obern Heslibach (im Sommer 1907 durch Feuersbrunst zerstört)

c d b d a



Wilhelm Bleuler (a) mit Frau (b), Tochter (c) und Enkel (d) drei Jahrzehnte nach seinem Rücktritt als Briefträger

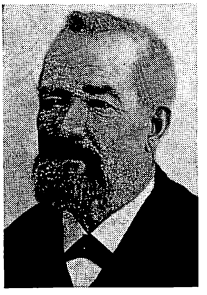
Die Post war täglich einmal, im engeren Dorfkern aber dreimal auszutragen. Der Berg wurde von der Forch aus bedient, die Schmalzgrub (übrigens bis 1960) von Zumikon aus, während die Gehöfte Wolentbehren und Hohrüti zur damaligen Zeit zum Postkreis Tal gehörten (früher auch Limberg und Wiserholz). Die Tour in den Berg und nach Itschnach, welche wegen der vor hundert

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Jahren noch spärlichen Post allerdings kaum alle Tage ausgeführt werden musste, war dem Töchterchen Emma zugeteilt, das den Weg am Abend nach der Schule unter die Füsse zu nehmen hatte. Zum Leidwesen der jungen Postbotin bestellte ein Hausbewohner der damaligen Wirtschaft «zum Wolentbehren» die «NZZ», die täglich bei Wind und Wetter, auch bei winterlichem Schneetreiben, auszutragen war. Damals war es noch üblich, dass der Empfänger das Briefporto zu bezahlen hatte. Bei einem Landwirt in Itschnach, der in ärmlichen Verhältnissen gelebt haben muss, soll das Porto von 5 Rappen selten aufzutreiben gewesen sein. Die Briefbotin hatte die bestimmte Anweisung, bei Nichtbezahlung den Brief wieder auf die Post zurückzubringen. Der Itschner Bauer hatte dann den Brief im Postbüro an der Seestrasse abzuholen.

Bei den gelegentlich nötig werdenden Kuraufenthalten von Vater Bleuler lag die Bürde des Zustelldienstes ganz auf seiner Frau. Das Monatsgehalt soll 90 Franken betragen haben, dazu kam in getrenntem Auftrag das Vertragen der «NZZ», das im Monat weitere 10 Franken eintrug.

Noch während der Anstellung von Wilhelm Bleuler trat *Hermann Pfister-Schenk* in den Dienst der Post. Das Schulkind Emma Bleuler wurde damit – nicht zu seinem Leidwesen – seiner Botenpflicht enthoben. Der neue Briefträger Hermann Pfister wohnte am Rennweg direkt gegenüber der damaligen Post; er war der Vater der vor wenigen Jahren in hohem Alter verstorbenen Frau Emilie Halbauer-Pfister. Als zweiter Briefträger amtete in den Jahren der Überschwemmung von 1878 ein *Heinrich Kuhn.* Seine Name ist uns durch die Anmeldung eines erlittenen Überschwemmungsschadens von 200 Franken überliefert. Er ist dann vermutlich durch *Heinrich Pfister-Gut,* den älteren Bruder von Hermann Pfister, abgelöst worden. Dieser wohnte im kleinen Häuschen nördlich des «Schweizerhofs»; er war der Grossvater des verdienten Gemeindebeamten Henri Pfister-Sennhauser. Die beiden Briefträger Pfister versahen bis über die Jahrhundertwende hinaus den Postzustelldienst in der Gemeinde. Sie waren die Vorgänger und zum Teil Amtskollegen der langjährigen Briefträger Jean Zimmermann (seit 1894), Heinrich Kunz (seit 1895) und Jakob Egli (seit 1896), an die sich die ältere Generation unserer Mitbürger noch gerne erinnert.



Briefträger
Heinrich Pfister-Gut

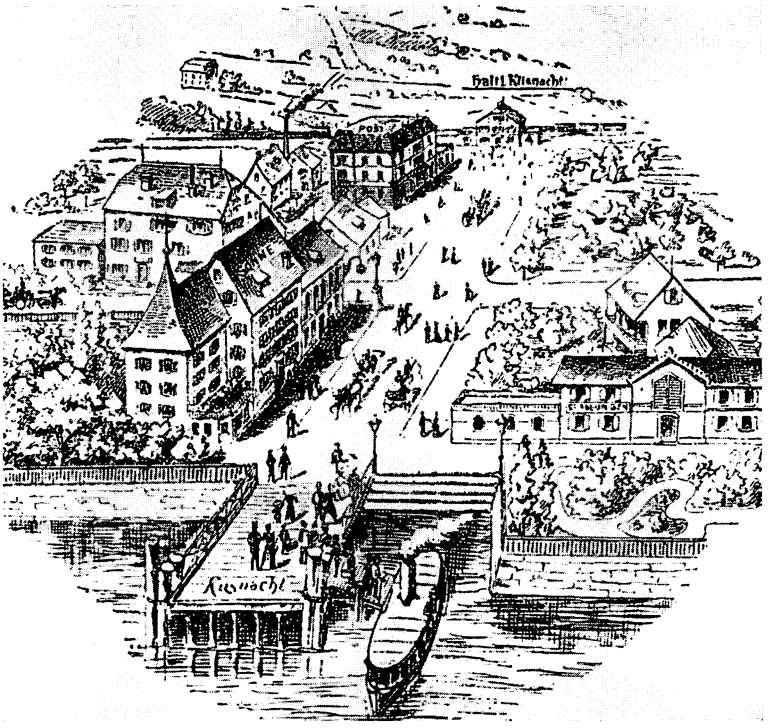
Im Jahre 1890 zügelte die Post von der Wirtschaft «zur Post», welche darauf den Namen «zur alten Post» annahm, in das neuerstellte Nachbarhaus südlich des Dorfbachs. Dieses Haus ging 1901 von Metzgermeister Enderli an den Fotografen Georg Pfaff-Eschmann über. Sein Sohn, alt Sekundarlehrer Georg Pfaff-Wettstein in Meilen, erinnert sich an den Erdgeschossraum ihres neubezogenen Hauses mit Merkmalen des ehemaligen Postlokals. Dieses war von der

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Strassenseite über einige Stufen zu erreichen. Die Post befand sich aber nur drei Jahre in diesem Haus (heute Seestrasse 133).

Die Gemeinde erhält eine Bahnstation und ein repräsentatives Postgebäude (1893)

Im Herbst 1891 suchte die Kreispostdirektion im «Amtsblatt» in der Nähe des neuen Bahnhofs Küsnacht für Dauermiete einen geeigneten Postraum von 100 bis 120 m² Bodenfläche, beziehbar auf den Herbst 1893. Unmittelbar unterhalb

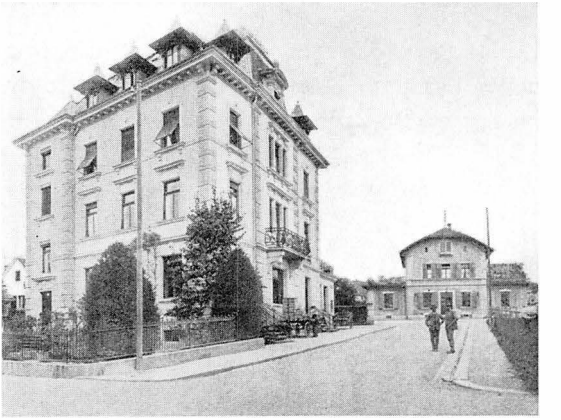


Der Sonnenwirt E. Guggenbühl-Brunner war ein initiativer Förderer einer gewichtigen Verbindung zwischen Schiffstation und neuem Bahnhof. An dieser Strasse plante und baute er auch das Postgebäude.

der im Bau begriffenen Bahnstation besass der *Sonnenwirt E. Guggenbühl-Brunner* eine Wiese von grösserem Ausmass zwischen der neuen Bahnhof- und der Fähnlibrunnenstrasse. Schon vor Jahren hatte er die Initiative ergriffen für die Anlegung einer breiten Verbindungsstrasse zwischen der Schiff- und der neuen Bahnstation. Er war bereit, hiezu das nötige Land gratis abzutreten und überdies an die auf ungefähr 8000 Franken veranschlagten Strassenbaukosten 2000 Franken aus eigener Tasche beizusteuern. Der Sonnenwirt beauftragte die Architektenfirma Kehrer und Knell mit der Erstellung von Projektplänen für ein repräsentatives Postgebäude unterhalb des neuen Bahnhofs und trat mit der Postdirektion in Mietverhandlungen ein.

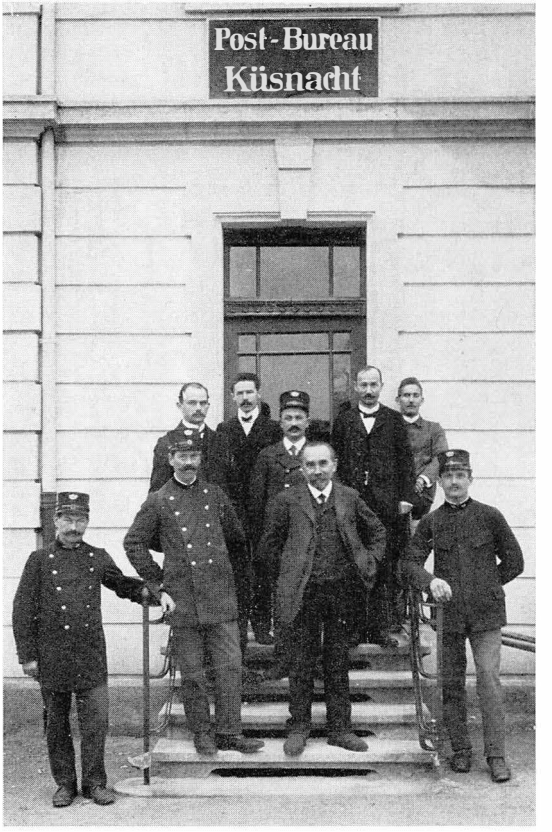
Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Das ganze Erdgeschoss sollte der Post überlassen werden; in den Obergeschossen waren Wohnungen für den Posthalter und die Pächterin eines projektierten *Bahnhofrestaurants* vorgesehen. Der Sonnenwirt sah voraus, dass nach



Postgebäude, erbaut 1893
Bauherr: Eduard Guggenbühl-Brunner, Sonnenwirt
Architekten: Kehrer und Knell

NB. Architekt Karl Knell-Falk war von 1895 bis zu seinem Tode im Jahre 1901 Gemeindepräsident.



Aufnahme anlässlich der Verabschiedung von Posthalter Heinrich Hofmann im Jahre 1918

Hintere Reihe (in Zivil) Postbeamte: Paul Staub, Jakob Fridöri, Albert Winiger und Postcommis Werner Müller

Vorn Mitte: Posthalter Heinrich Hofmann umgeben von den Briefträgern Gustav Fischer, Eduard Hermatsweiler, Jakob Ryffel und Gotthilf Pfister

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseelinie die Bahnpassagiere an Zahl den Schiffsbenützern weit überlegen sein würden. Es sollte daher bergseits an den dreigeschossigen Bau des Postgebäudes ein eingeschossiges Restaurant ange-

Die Posthalter von 1888–1937

Heinrich Hofmann 1888–1918 | Hans Schori 1918–1925 | E. Schnurrenberger 1926–1937

baut werden, das dann von der Verwandten Frau Bertha Burger-Guggenbühl geführt wurde.

Die grosszügigen Pläne des Sonnenwirts fanden sowohl beim Gemeinderat für die Strasse, wie auch bei der Postdirektion für die Einmietung ins Postgebäude Zustimmung. Die in Küsnacht bald beliebte Bahnhofwirtschaft trug den Übernamen *«zum Schneggen»*. Die Längswand auf der Seeseite erhielt nämlich eine künstlerische Bemalung durch den hiesigen Maler Otto Weber im «Maientraum», welche einen von einer Schnecke gezogenen Eisenbahnzug

Die Postverwalter seit 1937

Werner Kindlimann 1937–1949 | Werner Wohlwend 1950–1962 | Herbert Hungerbühler 1962–1971 | Heinrich Appenzeller seit 1971

darstellte mit dem Vermerk «Jetzt haben wir doch die Eisenbahn». Ulkig wurde damit auf den schleppenden Gang der Bahnprojektierung und des Bahnbaus am rechten Ufer hingewiesen.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die Briefträger in der ersten Jahrhunderthälfte

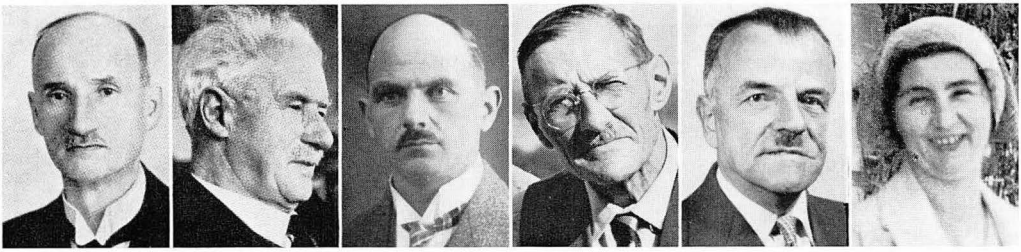
Aufnahme G. Pfaff-Eschmann, 1916

Jakob Ryffel	Gustav Fischer	Emil Fuchs	Jean Zimmermann	Jakob Egli	Heinrich Kunz	Gotthilf Pfister	Eduard Hermatschweiler
1901–1945	1910–1950	1905–1943	1894–1919	1896–1936	1895–1932	1912–1952	1902–1942

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Mit der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn am 15. März 1894 fiel die Postbeförderung auf dem Wasserweg dahin. In jeder Richtung führten vier Züge Post mit. Als auf den 1. Januar 1902 der Schiffsbetrieb der Nordostbahn ohne Entschädigung in die Hände der «Zürichsee-Dampfboot-Gesellschaft» überging, musste sich diese als Gegenleistung verpflichten, in Zukunft keine Gütertransporte und keine Postbeförderung mehr auszuführen.

Langjährige Postbeamte



Albert Winiger 1905–1918 | Jakob Fridöri 1911–1946 | Paul Staub 1915–1930 | Emil Wunderli 1919–1954 | Eduard Wurster 1930–1960 | Hulda Ryffel 1928–1957

Architekt Albert Winiger weiss zu berichten, dass er als Schulknabe seinem Vater, der von 1905 bis 1918 in Küsnacht Postbeamter war, oftmals am Sonntagmorgen beim Stempeln der Briefe behilflich gewesen sei. In jenen Jahren wurde die Post auch am Neujahrsmorgen normal vertragen. Die *täglich dreimalige Postzustellung,* die am Morgen, vor dem Mittag und am frühen Abend erfolgte, dauerte bis 1962.

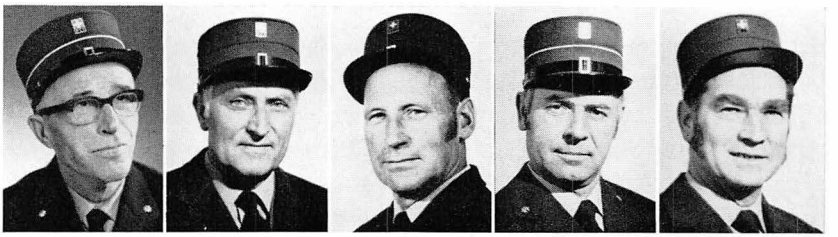
Erst rund dreissig Jahre nach der Einführung des Telefons in Küsnacht, nämlich im Jahre 1912, erhielt das Küsnachter Postbüro einen Telefonan-

Briefträger im Ruhestand mit 33 bis 43 Dienstjahren — Verstorben mit 24 Dienstj.

Jakob Sigg 1920–1963 | Emil Hürlimann 1920–1963 | Albert Sauteler 1925–1968 | Albert Wüest 1926–1959 | Gotthilf Pfister 2 1939–1964

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Briefträger im Amt mit 26 bis 44 Dienstjahren in Küsnacht



Emil Fuchs seit 1929 | Paul Hostettler seit 1932 | Emil Köchli seit 1945 | Robert Elmer seit 1942 | R. Wettstein seit 1946

schluss. Im Jahre 1921 ging das Postgebäude von der Familie Guggenbühl in den Besitz des Bundes über. 1927 wurde die Telefonzentrale von der Dorfstrasse (heute Haus Humm) in das erste Stockwerk des Postgebäudes verlegt. 1940 erhielt Küsnacht im Postgebäude an der Poststrasse eine neue Schalteranlage; während der Umbauarbeiten diente ein Automobilpostbüro als Aufgabestelle.

Nachdem die Räumlichkeiten an der Poststrasse von der Telefonverwaltung voll beansprucht werden mussten, erstellte die Post 1953 ein *neues Postgebäude an der Bahnhofstrasse*. 1959 erhielt Küsnacht einen Ortswerbestempel mit einer von Graphiker Hans Richard Benz gezeichneten hübschen Ansicht von Kirche und Seminar. Seit der Einführung des starren Fahrplans am rechten Ufer im Sommer 1968 werden neben der Beförderung der Post in den Postwagen der Eilgüterzüge im Gepäckabteil von Vorortstriebzügen Postsäcke befördert. Da im Sommer 1971 ein Zug zeitweise ohne Gepäckwagen verkehrte, wurde die Post sogar in einem normalen Zweitklasswagen zwischen den Bänken mitgeführt! Daneben verkehren täglich mehrmals direkte Postfurgons auf der Strasse ab Sihlpost.

Neben dem Postamt beim Bahnhof und den privaten Paketannahmestellen in Küsnacht-Goldbach (Zürichstrasse 77) existierte in den Jahren 1969 bis 1971

Briefträger im Amt mit 20 bis 25 Dienstjahren

Adolf Wälti seit 1947 | Fritz Wild seit 1947 | H. Mächler seit 1950 Betriebsb. | Karl Müller seit 1952 | Adolf Bruhin seit 1952 | Chr. Rentsch seit 1952

▲ Paul Müller, seit 1950

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

eine spezielle *Weihnachtspoststelle* im «Jürgehus» zur Annahme von Paketen. Heute besorgen jeweils am Sonntag Beamte der SBB-Station die Leerung der Briefkästen bei der Post und auf dem Bahnperron sowie die Weiterleitung nach Zürich.

Der *Personalbestand* im Frühjahr 1973 umfasst rund 45 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dem Postverwalter Heinrich Appenzeller unterstehen der Dienstchef M. Schlittler, 2 Betriebssekretäre (Kassenbeamten), 4 Betriebsassistentinnen (Schalterbeamtinnen), 3 Lehrtöchter, 2 Betriebsbeamte, 4 Paketboten, welche mit Autos die Paketpost austragen, 18 Briefträger, 7 Mann Büropersonal und Ablöser, 2 Betriebslehrlinge und 1 bis 3 Aushilfskräfte.

Die Post im Berg

Im Jahre 1836, ein Jahr bevor Küsnacht an der neuerbauten Seestrasse sein erstes Postbüro erhielt, bekam die Forch Anschluss an den wöchentlich zweimal verkehrenden Postkurs von Zürich über die Forch nach Grüningen zum bedeutenden Marktflecken Wald. Die mit vier Pferden bespannte *Postkutsche*

Die letzte Postkutsche Zürich–Forch–Egg (bis 1906)

enthielt zwölf Sitzplätze. Von 1850 bis 1855 war Grüningen Endstation des nun täglich verkehrenden Kurses und bis 1864 Gossau. Dann wurde der Postkurs auf die Strecke Zürich–Esslingen beschränkt. Vom 1. Mai 1896 an verkehrten täglich zwei Kurse Zürich–Forch–Egg mit Anschluss an die Postkurse Uster–Egg–Meilen und Hinteregg–Esslingen–Stäfa. Wer sich nicht beizeiten an einer der Poststellen um einen Platz bemühte, hatte das Nachsehen. Am 1. Juli 1895 wurde August Pfister von Volketswil zum ersten Briefträger auf der Forch gewählt.

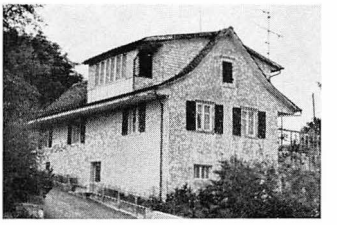
Da der Verkehr stark anstieg, konnte die *Forchpost* bald den Anforderungen nicht mehr genügen. Schon Anfang der siebziger Jahre propagierte man den Bau einer Bahn von der Rehalp über die Forch nach Esslingen. Da man aber

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

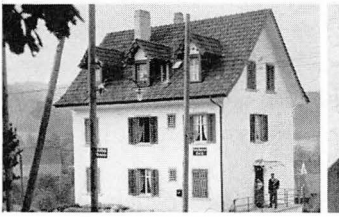
von einem finanziell tragbaren Projekt noch weit entfernt war, bildete sich aus Vertretern der interessierten Forchgemeinden unter dem Vorsitz von Kantonsrat Boller aus Hinteregg ein *«Automobilkomitee»*. Die Postdirektion war bereit, ihre Postgüter dem neuen Verkehrsmittel Automobil anzuvertrauen. Es wurden daher zwei Kastenwagen der Firma Martini & Co. in Frauenfeld angeschafft, mit denen ab 15. April 1905 versuchsweise und vom 1. Juni 1906 fahrplanmässig in jeder Richtung täglich drei Kurse geführt wurden. Bettflaschen und warme Fussäcke konnten nun im Winter zu Hause gelassen werden, denn die Wagen wurden angenehm geheizt. Doch es blieben noch Wünsche offen. Benzingeruch und das Hin-und-her-Schwanken der Fahrgäste sollen Unbehagen hervorgerufen haben, und im Sommer folgte dem Automobil eine dichte Staubwolke. Das Platzangebot war zudem beschränkt, und es fehlte die Möglichkeit zum Transport von Gütern. Später wurde noch ein dritter Martini-Wagen gekauft.

Das Automobilkomitee organisierte sich in der Folge als *Forchbahnkomitee*. Noch mancherlei Widerstände auch finanzieller Art waren zu überwinden, bis die Forchbahn am 29. November 1912 dem Betrieb übergeben werden konnte und das Bahnpersonal für die Postbeförderung sorgte. Gleichzeitig wurde die Postablage Forch in ein Postbüro umgewandelt. In den Öffentlichen Gutsrechnungen unserer Gemeinde der Jahre 1910, 1911 und 1912 finden wir Zahlungen an das Aktienkapital der Forchbahn von zusammen 22 500 Franken.

Das *Postbüro Forch* befand sich am Anfang dieses Jahrhunderts im Hause von Posthalter/Briefträger *August Pfister* direkt neben dem Gasthaus «zur Krone». Im Jahre 1916 wurde das Postbüro durch einen Zimmerbrand zerstört, und man verlegte es in einen benachbarten Neubau an der Forchstrasse. Posthalter August Pfister führte darin die Poststelle noch bis zum Jahre 1920. Über zwanzig Jahre besorgte darauf *Arnold Schulthess* zusammen mit seiner Frau die Posthalter- und Briefträgerfunktionen im Berg. 1941 wurde er von *Karl Bader* und seiner Frau abgelöst. 1945 wechselte das Postbüro in den von Bader erstellten Neubau. Sechs Jahre später gingen die Posthalterfunktionen samt Haus an *Hans Arnet*



Poststelle bis 1916 / Haus Aug. Pfister

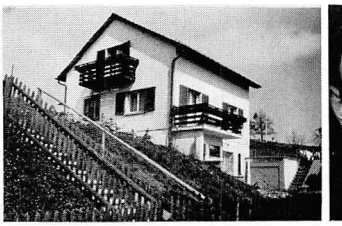


Poststelle 1916–1945

Posthalter
Arnold Schulthess

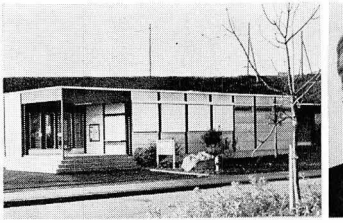
Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

und seine Frau über. Zufolge der einsetzenden Bautätigkeit im engeren Forchgebiet und besonders im benachbarten Aesch musste 1963 wegen Raumknappheit das Postbüro in eine Baracke verlegt werden. Ein Standort dafür fand sich in unmittelbarer Nähe des Gasthauses «zur Krone». Seit 1969 befinden sich Post und Telegraf Forch in einem modern konzipierten eingeschossigen Neubau auf Boden der Gemeinde Maur. Der starken Bautätigkeit zufolge musste der Posthalter schon seit den vierziger Jahren durch Briefträger unterstützt werden. Es stehen heute deren vier im Dienste der Post.



Poststelle 1945–1963

Posthalter Karl Bader (bis 1951)



Postgebäude seit 1969

Posthalter Hans Arnet

Von 1951 bis 1973 stieg die Zahl der zu bedienenden Haushaltungen im Küsnachterberg von 100 auf 160, auf dem angeschlossenen Rayon der Gemeinde Maur sogar auf das Zehnfache, d. h. von 60 auf 600! Die Postbeförderung erfolgt heute mit Postfurgons ab Sihlpost zur Post Forch und von da mit zwei Zubringerautos zu den Haushaltungen.

Werner Neuhaus

Von einer Reihe von Mitbürgern durften wir bei der Zusammenstellung dieser Arbeit bereitwillige Mithilfe erfahren, für die wir recht herzlich danken. Besonderer Dank gebührt Herrn Möckli von der Generaldirektion PTT in Bern, den Herren alt Postverwalter Herbert Hungerbühler und Postverwalter Heinrich Appenzeller, Paul Hostettler, Frl. Ida Gimpert und Herrn Emil Fenner im Kaltenstein.

Daten zur Entwicklung der Post seit 1848

1850 Ausgabe der ersten eidgenössischen Briefmarken
1862 Einführung der Postanweisung
1870 Einführung der Postkarte
1893 Einführung der Postfächer
1875 Einführung des Einzahlungs-Mandates
1906 Einführung des Postcheck- und Giroverkehrs
1911 Einführung der ersten Briefmarkenautomaten
1919 Einführung der Luftpostmarken
1964 Einführung der Postleitzahl

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch