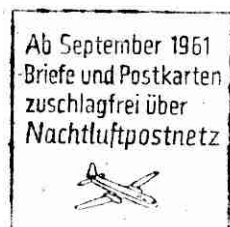


# Die „Schüttelpost“

## Die Überlandpoststrecke Trier – Koblenz - Trier

Auf eine Neuerwerbung für seine Heimatsammlung kann der Verein seit kurzer Zeit Stolz sein, eine vollständige Sammlung der Überlandpoststempel der Strecke Trier – Koblenz. Unser Sammlerfreund und Ehrenmitglied H. S. hat diese Sammlung zusammengetragen und mit reichlicher Literatur ausgestattet dem Verein zukommen lassen.

Die Überlandposten waren wie vieles eine Zeiterscheinung. Im postamtlichen Jargon heißen sie genau „Überlandposten mit Umarbeitung“, abgekürzt „ÜPU“. Die in den ÜPU eingesetzten Postler nannten sie dagegen liebevoll-respektlos „Schüttelpost“. Dieses postalische Institut bestand 28 Jahre, von 1961 bis 1988, dann war auch der letzte, der bei Wind und Wetter nachts über die Straße ratternden Postbusse, außer Dienst gestellt.



Wiedergeboren wurde diese postalische Institution 1961 und Geburtshelfer war die damals neu eingeführte zuschlagfreie Nachtluftpostbeförderung der Bundespost, bis dahin war für Luftpostbriefe eine zusätzlich Gebühr fällig. Jetzt wurde neben Bahn und Straße auch in der Luft die Post befördert.

Die Drehscheibe des Nachtluftpostnetzes wurde der zentrale Austauschflughafen Frankfurt. Von den Flugplätzen Bremen, Hamburg, Berlin (hier nur PANAM), Nürnberg, München, Stuttgart, Köln/Bonn, und Hannover flogen die Maschinen gegen Mitternacht den Frankfurt an und starteten etwa um 2 Uhr zum Rückflug, im Frachtraum die für den jeweiligen Leitraum bestimmte Post. Etwa um 3 Uhr landeten sie auf ihren Heimatflughäfen.

Sinn und Zweck der ÜPU war die beschleunigte Zulieferung der spätabendlichen Post zum Flughafen in das Nachtluftpostnetz sowie nach Landung der Postflieger die Übernahme der Post und Beförderung zu den heimatlichen Postämtern. Nun ging es natürlich nicht nur um reine Postbeförderung, dafür hätte man besser LKW statt Bus eingesetzt, sondern während der Fahrt mussten die Postsendungen bearbeitet werden. Dafür waren große Busse erforderlich, mit einem Raumangebot wie in den Bahnpostwaggonen. Sie wurden eigens für diesen Zweck konzipiert und ausgestattet, sie wurden zu „rollenden Postämtern“.

Im Sommer 1971 waren 32 ÜPU in Betrieb, dann ging es abwärts, 1981 waren es noch 14, 1985 gerade mal noch 5. Am 28. Mai 1988 traten die beiden letzten ÜPU ihre letzten Fahrten an. Insgesamt sind 46 Strecken bekannt, darin sind auch Streckenänderungen enthalten.

## ÜPU-Strecke Trier - Koblenz

Nun wäre wohl der Bezug zu der Neuerwerbung unserer Heimatsammlung herzustellen. Eine der zahlreichen ÜPU-Strecken verlief von Trier nach Koblenz und zurück. Die Fahrtstrecke führte von Trier über Wittlich – Alf – Cochem bis Koblenz, die Rückfahrt erfolgte über die Hunsrückhöhenstraße über Hermeskeil nach Trier. Dabei wurde sicherlich in den angefahrenen Orten mit Postamt noch Post abgeholt, eventuell sogar ein Briefkasten geleert oder während der Standzeit noch Post vom Kunden direkt angenommen.

Die ÜPU Trier – Koblenz hatte zwei Besonderheiten:

1. Sie gehörte zu den drei Teststrecken, auf denen probeweise der Postverkehr aufgenommen und getestet wurde. Die neu ausgerüsteten Postbusse wurden auf ihre Tauglichkeit getestet.
2. Sie endete als eine der wenigen Strecken nicht an einem Flughafen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass von Koblenz aus eine schnelle Verbindung zum Flughafen Frankfurt bestand, entweder durch eine weitere Überlandpost oder durch eine Bahnpost.

Am 29. Mai 1961 wurde der Probeverkehr in einen regelmäßigen Linienverkehr Trier – Koblenz – Trier übergeführt. Eingesetzt wurde ein umgebauter Mercedes-Benz-Omnibus Typ 0317, der nach dem Motto: „Wer fährt so spät bei Nacht und Wind ... „ den schönen Namen „**Erlkönig**“ bekam. Der Erlkönig brachte eine erhebliche Laufzeitverbesserung der Post, auch nach Saarbrücken und Luxemburg. Die fahrplanmäßige Bahnpost erreichte Trier erst morgens um 7.00 Uhr, viel zu spät um alles rechtzeitig zu bearbeiten.

Nur um mal den Unterschied zwischen einer ÜPU (mit Umarbeitung) und einer normalen Überlandpostroute (ohne Umarbeitung) deutlich zu machen, sei hier angeführt, dass gleichzeitig mit dem „Erlkönig“ eine Überlandpost Trier – Luxemburg – Trier die bislang verkehrende Bahnpost ablöste. Hier aber reichte für die Beförderung ein LKW und ein Fahrer. Der „Erlkönig“ dagegen war ein rollendes, arbeitendes Postamt.

Die ÜPU Trier – Koblenz wurde schon im Mai 1978 wieder eingestellt, weil sich mittlerweile die Beförderungs- und Bearbeitungsmöglichkeiten verbessert hatten. Sie hatte eine Streckenlänge von 140 km. Weitere Strecken aus dem hiesigen Bereich waren Idar-Oberstein – Frankfurt mit einer Länge von 124 km und Saarbrücken – Frankfurt mit 187 km.

In den rollenden, nach Vorlage der Bahnpostwagen gestalteten Postomnibussen arbeiteten bis zu 6 Postler an der Umarbeitung der Postsendungen. Deren Arbeitsplatz musste so gestaltet sein, dass während der Fahrt bei Wind und Wetter und jeder Jahreszeit sicher und sorgfältig gearbeitet werden konnte. Dazu gehörten Sicherheitsgurte zum Anschnallen, eingebaute Rutschen ersparten Transportwege zu Fuß, denn bei Lenk- und Bremsmanövern musste alles auf seinem Platz bleiben, einschließlich der Mitarbeiter. Nicht zuletzt musste der Bus richtig geheizt und gelüftet werden.

Und nun erklärt sich die Bezeichnung „Schüttelpost“ von allein. Der durch die Nacht schaukelnde Bus übertrug jede Bewegung auf die Postler und schaukelte und schüttelte sich durch. Wer da gerade seinen Stempel niedersausen ließ, während der Bus ein Schlagloch in der Fahrbahn fand, war froh, wenn es nicht den Daumen traf.

Die ÜPU's benutzten, ähnlich wie die Bahnposten, eigenartige Stempel in ovaler Form, sogenannte Streckenstempel, die als Bezeichnung nur Anfang und Ende der Strecke nannten; Ortsstempel hätten hier keinen Sinn gemacht.

Die ÜPU verkehrten bundesweit nach einem festen Fahrplan, der im Postkursbuch, dem Verzeichnis aller Busfahrten, abgedruckt war, ähnlich den Fahrplänen bei Bahn und Bussen. Jede ÜPU hatte daher eine bestimmte Fahrplannummer, die aus Grund- und Ordnungsnummer besteht.

Die Grundnummer lag bis zum 30.5.1964 im Bereich der Zahlen 4001 – 8000, danach wurde als Grundnummer die Kennnummer des betriebsführenden Postamtes in Form der dreistelligen Postleitzahl mit einer vorangestellten „0“ genommen. Zur Erinnerung: 1962 – 1963 wurden

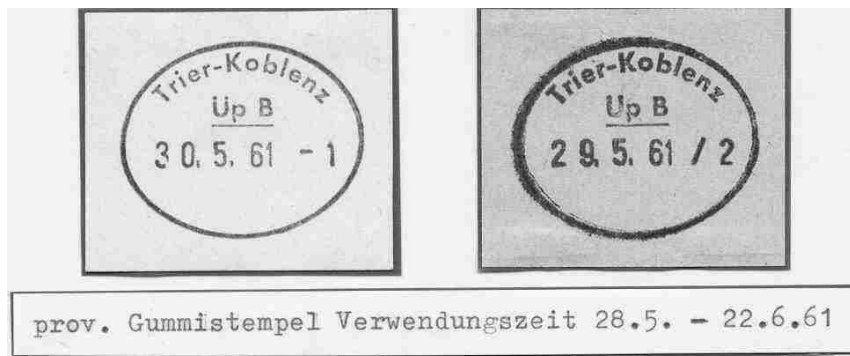
bundesweit die vierstelligen Postleitzahlen eingeführt, Trier erhielt die Postleitzahl „5500“. Bei der ÜPU Trier-Koblenz lautete somit die Grundnummer zunächst „6020“ und ab 31.5.1964 dann „0550“. An dieser Grundnummer lässt sich auch erkennen, dass das betriebsführende Postamt dieser ÜPU das Postamt Trier und nicht das Postamt Koblenz war.

Hinter dieser Grundnummer folgte nun die Ordnungsnummer der ÜPU und hinter dem Schrägstrich die Fahrnummer, hier z.B. zunächst

„6020 – 014/2“ oder später „0550 – 01/04“.

Alles zusammen ergab dann die Fahrplannummer aus dem Postkursbuch. Die Fahrnummer, also Fahrt 1, 2, 4 usw., sagen zum einen aus, wann die ÜPU gefahren ist, z.B. täglich oder nur samstags oder sonntags, usw., so wie von Bus- und Bahnfahrplänen bekannt, zum anderen auch, ob es sich um die Hin- oder Rückfahrt gehandelt hat. Z.B. bedeuteten ungerade Fahrnummern die Hinfahrt nach Koblenz und gerade Fahrnummer die Rückfahrt nach Trier

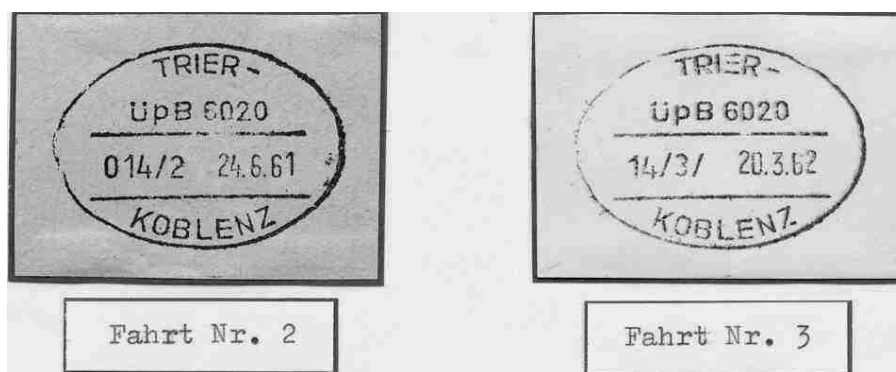
Die neuerworbene Sammlung enthält alle verwendeten Stempel der Strecke Trier – Koblenz, darunter



auch die seltenen Gummistempel der Anfangsphase, die mir persönlich bisher nicht bekannt waren. Es wäre fast ein Wunder, diese Stempel auf einem Beleg zu erhalten, aber wer weiß, Wunder gibt es immer wieder . . .

Die ersten Stahlstempel der Periode vom 23.6.1961 bis 30.5.1964 sind ebenfalls recht selten. Sie sind erkennbar an der Bezeichnung „ÜpB“ und der Grundnummer.

Die ersten Stahlstempel der Periode vom 23.6.1961 bis 30.5.1964 sind ebenfalls recht selten. Sie sind erkennbar an der Bezeichnung „ÜpB“ und der Grundnummer „6020“.



Anfangs wurden zwei Arten der Überlandposten unterschieden:

**Üp A:** Überlandpost mit Briefumarbeitung und Beförderung von Postsendungen aller Art.

**Üp B:** Überlandpost mit Briefumarbeitung und Beförderung fertiger Brief-Beutel

Mit Beginn des Sommerfahrplans 1967 am 28.5.1967 wurde die Unterscheidung aufgegeben, es gab jetzt nur noch die Bezeichnung „ÜPU“.

Als letztes sind die uns doch schon bekannten Stahlstempel ab 31.5.1964 enthalten, jetzt mit der Grundnummer „0550“. Hier gibt es die Unterscheidungsbuchstaben „a“ und „b“.

