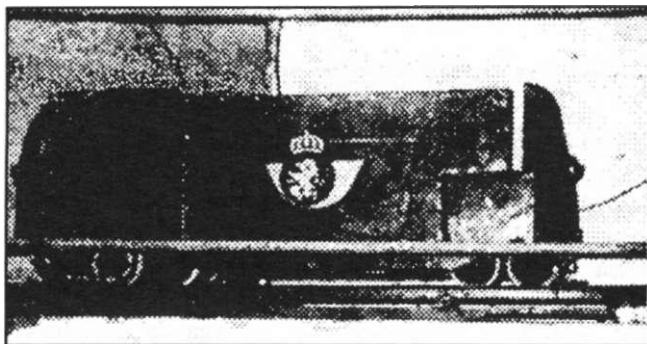


# Post onder de grond

*Regelmatig duiken er artikelen op over de ondergrondse postspoorlijn in Londen. Op deze lijn rijden onbemande treintjes die de post tussen een aantal postkantoren in deze stad vervoeren. Maar er zijn meer van dit soort spoorlijntjes geweest. In dit artikel laten we de ons bekende lijntjes in Europa de revue passer. Helaas zijn er op geen van de lijnen filatelistische sporen nagelaten.*

## Londen

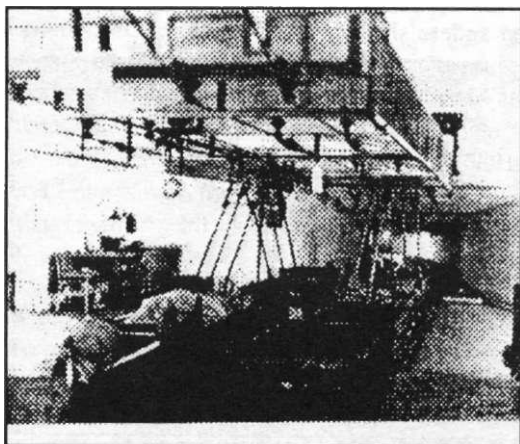
Wie denkt dat het file probleem iets is van de laatste jaren, zit er goed naast. Londen wordt al heel lang geteisterd door verkeersopstoppingen. Voeg daarbij de bekende mist en andere slecht weer elementen, dan is duidelijk dat men voor vertragingen in het postvervoer in Londen een oplossing zocht. De heer Bruce kwam in 1911 met het idee om een ondergrondse postspoorweg aan te leggen. Met de bouw start men in 1913 maar vanwege de eerste wereldoorlog stopt men in 1914. Pas in 1923 gaat men verder en in 1927 is de ruim 10 km. lange spoorlijn gereed. De lijn loopt van Paddington Station via Liverpool Station naar het Eastern District Office in Whitechapel. De smalspoortreinen rijden 22 uur per dag met een maximale snelheid van 65 km/uur door de tunnels. De onbemande treintjes krijgen hun stroom vanuit een middenrail. Op elk van de 6 stations is een controlekamer van waaruit de treinen, die om de 4 minuten rijden, in de gaten worden gehouden. De spoorlijn verwerkt dagelijks circa 35.000 zakken met post.



*Afb. 1 Het treintje in kantoor Brussel X.*

## Brussel

Om expressepost veilig en snel te kunnen vervoeren, werd er een 374 meter lange ondergrondse spoorlijn gebouwd. Deze lijn verbond kantoor Brussel X met kantoor Brussel 31 en het Centrale Telefoon en Telegraafkantoor. De bediening gebeurde vanuit het kantoor Brussel X. De afmeting van het treintje was 1,5 m. lang, 0,5 m. breed en 0,54 m. hoog. Op een onderstel was een bak geplaatst. Op elk van de drie stations (kantoren) kon het treintje in een lift rijden. De lift tilde de bak op en transporteerde hem het kantoor in. Na uit- en inladen werd de bak m.b.v. de lift weer op het onderstel geplaatst. Het elektrische treintje werd via een middenrail van stroom voorzien. Dit lijntje is in gebruik geweest in de periode 1958-1980.



*Afb. 2 Lokomotief en wagentjes in München met voeding via plafonddraden*

## München

De oudste post U-Bahn werd in München gebouwd. Eind oktober 1910 werd de 410 meter lange spoorlijn tussen het Hauptbahnhof en het hoofdpstkantoor in bedrijf genomen. De lokomotiefjes werken op draaistroom en krijgen hun voeding vanuit twee stroomdraden aan het plafond (afb. 2). Elke lokomotief kan 4 wagentjes met postzakken meenemen. Op elk van de 4 stations kunnen de postzakken in en uit de wagentjes geladen worden. Een station doet dienst voor de besturing en onderhoud. In 1944 wordt één station door een bomaanval

volledig vernietigd. Na de oorlog kan na de reparatiewerkzaamheden de lijn in 1948 weer in bedrijf genomen worden. Vanwege de toename in te verwerken post wordt er in 1966 verbouwd. Er wordt overgeschakeld op gelijkstroom die via een middenrail wordt toegevoerd. Dit betekent tevens dat er nieuwe lokomotieven worden aangeschaft. In 1988 wordt er een nieuw postkantoor dichterbij het Hauptbahnhof gebouwd. Tevens stapt men over op een systeem met elektrische karren die tot aan de posttreinen kunnen rijden. Daarom wordt de ondergrondse spoorlijn op 21 april 1988 buiten bedrijf gesteld.

## Zürich

In 1927 wordt er al bij de bouw van het Sihlpostkantoor begonnen met een ondergronds postspoorlijntje. Pas nadat de voorziene verbouwing van het Hauptbahnhof in 1938 gereed is, start begin december 1938 het treintje met postvervoer. De baan heeft een lengte van 340 meter en de elektrische voeding geschiedt via de rails. Het treintje kan met een snelheid van 16 km/u rijden. De lokomotief is een onderstel waar een kar op gereden kan worden. In het Hauptbahnhof en het Sihlpostkantoor wordt het volledige onderstel met de postkar met een lift omhoog getransporteerd. Boven aangekomen wordt de postkar van en op het onderstel gereden. Het maximale gewicht van de postkar met inhoud is 250 kg. De bediening gebeurt vanuit beide stations. De noodzaak voor snel transport is in 1980 nog steeds aanwezig. Het spoorlijntje wordt echter vervangen door een moderne installatie waarbij het transport met behulp van een draad gebeurt. De spoorlijn staakt op 11 oktober 1980 na meer dan 40 jaar zijn dienst.

J. Mulder

## Literatuur

Vijftig jaar ondergronds posttreinnet in Londen, J.A. Coini, Maandblad voor Philatelie, januari 1978, pagina 23.

Postbeförderung mit Straßenbahnen in südlichen Deutschland und in Elsaß? Lothringen, G.H. Köhler en C. Seeleman, Archiv für Deutsche Postgeschichte 2/88, pagina 51-53.

Bruxelles - Brussel X, de kleine elektrische spoorlijn 1958-1980, J. Rensonnet, 1989.

Die Post-Untergrundbahn im Hauptbahnhof Zürich, A. Bratschi, Postzeitschrift 3-1939, pagina 82-85.

Zürcher Post-U-Bahn hat ausgedient, H. Marti, PTT-Zeitschrift 10/1980, pagina 10.