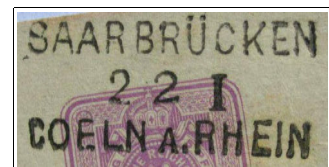
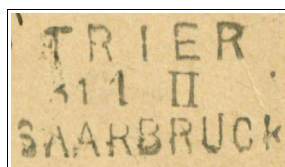
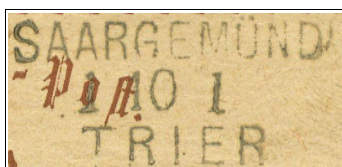
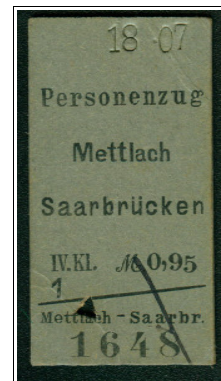


# BAHNPOST auf der SAARSTRECKE



von

Dr. Bernhard Schmal

© 2022

(aktualisierte Fassung vom 01.12.2022)

[www.mettlach-saar.de](http://www.mettlach-saar.de)

## **EINLEITUNG**

Insbesondere mit der Inbetriebnahme der Bahnlinie Trier ↔ Saarbrücken ↔ Bingerbrück am 26.5.1860 erfuhr die Post- und Personenbeförderung im Saartal eine bedeutsame Zäsur. Betroffen hiervon war auch die bereits am 1.9.1840 in Mettlach eingerichtete Post-Expedition, die jetzt den Großteil der bearbeiteten Post (gebündelt) zur Weiterbeförderung zum Bahnhof brachte. Dort ließen sich aber auch Briefe, Karten oder andere Postsendungen direkt aufgeben. Diese wurden dann in den Zügen bearbeitet und abgestempelt. So treten ab 1860 auf den aus Mettlach stammenden Poststücken zusätzliche Stempel auf, die sogenannten Bahnpoststempel.

Die Bahnpoststempeltypen, die in den von 1858 bis 1968 auf der Saartalstrecke fahrenden Zügen verwendet wurden, wurden auch bei DAHLSTRÖM behandelt, wobei die einzelnen Typen durch Abbildungen veranschaulicht sind. Vom selben Autor wird die Geschichte der Bahnpost an der Saar von 1852 bis 1945 ausführlicher in der Schriftenreihe der BARGE BAHNPOST e.V. dargestellt. Hier werden sämtliche durch das Saarland führenden Bahnstrecken betrachtet. Unter anderem werden auch die Zugnummern der in dieser Zeit mit Bahnpost verkehrenden Züge genannt.

Auf dieser Homepage werden - in den Teilen I bis VI - speziell alle über Mettlach fahrenden Züge betrachtet und entsprechende Stempelabschläge abgebildet. Vorab werden einige grundsätzliche Erläuterungen zu den vorkommenden Stempeln gegeben.

Insbesondere wird auch auf den Bahnhof Mettlach sowie auf die Besonderheiten im Grenzgebiet (Mettlach - Saarhölzbach - Taben) eingegangen. Dies betrifft vor allem die Saargebietszeit (1920 - 1935) sowie den in diesem Zeitraum ab wohl März 1924 verwendeten Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH.

Einige Hinweise zu "Post und Bahn in Mettlach" finden sich in 1300 JAHRE METTLACH. Die Ausführungen bei FUNK ergänzen diese Informationen. Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen wird ausführlich von HOPPSTÄDTER behandelt. Eine eindrucksvolle Dokumentation der Bahnpoststempel an der Saar beinhaltet Los 4748 (Sammlung Dahlström) der 64. HBA-Auktion (29.10. - 1.11.2014).

Etwa 1968 kam dann das Ende der "Saartal-Bahnpost", so dass hier ein geschlossenes, äußerst interessantes und faszinierendes Forschungs- und Sammelgebiet vorliegt.

## Bahnpost auf der Saarstrecke

### 1. Postbeförderung mit der Bahn (auf der Saartalstrecke)

Nachdem am 25. Mai 1860 die Bahnstrecke Trier ↔ Saarbrücken eingeweiht worden war<sup>1</sup>, erfolgte der Posttransport ab Mettlach nun vorwiegend mit Hilfe der Bahn. Die von der seit dem 1. September 1840 bestehenden örtlichen Postanstalt<sup>2</sup> bearbeitete Post wurde nun größtenteils zum Bahnhof gebracht und mit der Eisenbahn Richtung Zielort transportiert. Ebenso wurde ankommende Post am Bahnhof abgeholt.

Daneben konnten Poststücke wie Briefe und Karten auch direkt am Bahnhof Mettlach aufgegeben werden. So waren allgemein an den Bahnhöfen Briefkästen angebracht, die von den Zugschaffnern, den Beamten im Postwagen oder den am Bahnhof tätigen Postbediensteten vor Abfahrt des Zuges geleert wurden. Reisende konnten zudem ihre Briefe und Karten auch direkt in einen sich am Zug befindenden Briefkastenschlitz einwerfen bzw. dem Zugpersonal übergeben.



Bahnpostwagen der 1950er Jahre mit Aufschrift "SAAR" und Umlaufschild Saarbrücken - Saarlouis<sup>3</sup>

Diese so - ohne vorherige Behandlung durch Postanstalten - in den Zug gelangten Versandstücke werden als Bahnpostsendungen bezeichnet.

- 1 Die Einweihung erfolgte schon am 25.5.1860 (vgl. *HOPPSTÄDTER, S. 108*). Gleichzeitig mit der Strecke Trier ↔ Saarbrücken erfolgte auch die Eröffnung der Rhein-Nahe-Bahn von Saarbrücken nach Bingerbrück. Einen Tag später wurde dann am 26.5.1860 der Bahnbetrieb aufgenommen (vgl. z.B. *BARGe Bahnpost e.V., S. 2*). Kurze Zeit später wurde im Jahr 1861 übrigens auch die Verbindung Trier ↔ Luxemburg fertiggestellt (vgl. z.B. *HOPPSTÄDTER, S. 170*).
- 2 In Mettlach wurde am 1.9.1840 eine preußische Post-Expedition eröffnet (vgl. *1300 JAHRE METTLACH, S. 252* mit Wiedergabe der entsprechenden Bekanntmachung No. 748 vom 19.8.1840 durch das Königliche Postamt in Trier, zu finden in *Amtsblatt der Königl. Preuß. Regierung zu Trier, No. 37 vom 27. 8.1840, S. 347*).
- 3 Es handelt sich um das Roco-Modell "Post 3-b/10", vertrieben über [www.deutschepost.de/postcollection](http://www.deutschepost.de/postcollection) (siehe auch *BARGe Bahnpost e.V., Rückseite*).

## 2. Postbearbeitung, Postleithefte und Postkursbücher

Bahnposten waren "fahrende Postämter" (französisch: "bureaux ambulants").<sup>4</sup> Diese hießen ursprünglich (d.h. ab 1849) Post-Speditions-Bureaus bzw. von 1856 bis 1875 Eisenbahn-Postbureaus (E.P.B.). Sie unterstanden in der Regel einem bestimmten Bahnpostamt (das zunächst als Post-Speditionsamt bezeichnet wurde). 1940 waren 33 Bahnpostämter im Dienst. Vor allem auf Nebenstrecken konnten die Bahnposten auch örtlichen Postanstalten zugeteilt sein.<sup>5</sup> Die Dienstleistungen wurden insbesondere auf den Hauptlinien von (Bahnpost-) Beamten in eigens hierfür erbauten Eisenbahnpostwagen verrichtet, auf weniger bedeutenden Strecken von Schaffnern im Abteil eines Eisenbahnwagens (Schaffnerbahnpost). Auch das Eisenbahnpersonal konnte gewisse Aufgaben übernehmen. Dies betrifft zum Beispiel die Briefbeutelbeförderung (Beutelbahnpost)<sup>6</sup>, wobei übrigens das Abwerfen der Briefbeutel aus fahrenden Zügen in Deutschland erst 1900 eingestellt wurde.<sup>7</sup>

Auskunft darüber, ob Züge mit Bahnpost verkehrten und welche Dienstleistungen damit verbunden waren, gaben die Postleithefte bzw. später die "Postkursbücher für die Postbeförderung auf Eisenbahnen".<sup>8</sup> Hier waren die normalen Kursbuchangaben durch rote Zeichen ergänzt, wie z.B. folgender Fahrplanauszug von 1918 zeigt<sup>9</sup>:

(Vom 15 Mai 1918)				<b>258 a Neustadt (Schwarzw.)—Kappel Gutachbrücke—Bonndorf (Schwarzw.)</b>				<b>Neustadt (Schwarzw.)</b>			
				* nur 4. Kl.							
Z 1904	Z 1903	W 7854	Z 1915	km	(Baltische Staatseisenbahnen)	Z 1900	Z 1904	W 7852	Z 1914		
7   2	11   12	* 3   6	6   5	0,0	Ab <b>Neustadt</b> (Schwarzw.)	0   7	9   11	* 2   5	5   0		
7   10	11   21	3   21	6   17	4,2	☞ <b>Kappel Gutachbrücke</b> . . . 258	5   29	9   33	4   55	5   42		
7   18	11   29	3   29	6   25	7,8	× <b>Kappel-Grünwald</b> . . . . .	5   53	9   25	3   30	5   33		
7   35	11   41	3   49	6   33	11,0	☞ <b>Lenzkirch</b> . . . . .	5   43	9   17	1   30	5   25		
7   40	11   46	3   54	6   42	12,4	☞ <b>Unterlenzkirch</b> . . . . .	5   34	9   7	3   30	5   16		
7   52	11   57	4   12	6   53	18,4	Y <b>Gündelwangen</b> . . . . .	5   23	8   56	4   0	5   5		
8   3	12   8	* 4   30	7   1	24,0	An <b>Bonndorf</b> (Schwarzw.) . . . . .	5   12	8   45	* 4   40	4   54		

Das für die Bahnposten zuständige (Bahn-) Postamt war in rot hinzgedruckt (im Beispiel "Neustadt"). Die Bedeutung der roten Zeichen und Markierungen wurde innerhalb des Leithefts explizit erklärt:

- 4 "Posten sind regelmäßig oder auf Anordnung verkehrende Mittel zur Postbeförderung", z.B. Bahn-, Straßen-, Schiffs- und Luftposten (vgl. KAULA, Jörg: *Der Postbetriebsdienst der Deutschen Reichspost 1929-1938*, S. 77).
- 5 Diese Angaben fanden sich (ehemals) unter <http://bahnpost-schmalspurbahn.npage.de/> (dort "Bahnpost in OWL").
- 6 vgl. auch KAULA, S. 78 ff.
- 7 vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnpost> oder *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 8
- 8 vgl. z.B. (ehemals) <http://bahnpost-schmalspurbahn.npage.de/> (dort "Stempel und PKB")
- 9 Fahrplanauszug sowie Leitfaden aus (ehemals) <http://www.baehneradweg.de/Bahnpost/bahnpost.htm>

### Besondere Bemerkungen über die Benutzung des Leitheftes.

Es werden befördert in den Zügen mit dem rotgedruckten Zeichen:

- Postsendungen jeder Art durch Vermittelung einer Bahnpost;
- ☐ gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen sowie Wertbriefe und Wertbeutelstücke durch Vermittelung einer Bahnpost;
- gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen durch Vermittelung einer Bahnpost;
- Postsendungen jeder Art durch Vermittelung einer Schaffnerbahnpost;
- Postsendungen jeder Art durch Vermittelung einer Schaffnerbahnpost, die auch die Umarbeitung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen besorgt;
- Postsendungen jeder Art durch Vermittelung einer Schaffnerbahnpost, die auch die Umarbeitung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen, Wertbriefen, Kästchen mit Wertangabe und Wert- und Einschreibbeutelstücken besorgt;
- Postsendungen jeder Art durch Vermittelung einer Schaffnerbahnpost, die auch die Umarbeitung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen, an Werktagen auch die Umarbeitung von Wertbriefen, Kästchen mit Wertangabe und Wert- und Einschreibbeutelstücken besorgt;
- + gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen durch Vermittelung einer Schaffnerbahnpost oder Briefposten durch einen Postwärterbesitzer im Eisenbahngüterwagen;
- ✱ Postsendungen jeder Art durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals oder in geschlossener Wagenabteilung;
- ✱✱ Briefsendungen und gewöhnliche Pakete durch das Eisenbahnpersonal oder in geschlossenem Bahnpostwagen oder in geschlossener Wagenabteilung;
- gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals oder in geschlossener Wagenabteilung;
- ✱ gewöhnliche Pakete in geschlossenem Wagen.

Ferner bedeutet:

- ✱ daß für die Benutzung des Zuges besondere Ausnahmen bestehen, die unter Nr. 211 des Leitheftes vermerkt sind.

Züge, deren Zeitangaben sämtlich rot schraffiert sind, befördern keine Postsendungen.  
Die Schraffierung einzelner Zeitangaben bei bestimmten Stationen bedeutet, daß weder Postsendungen abgeliefert noch in Empfang genommen werden.  
Rot schraffiert sind auch die Namen von Orten ohne Postanstalt.  
Die rot gedruckten Zeichen ✱ und ●● vor den Stationsnamen der Eisenbahnfahrpläne bedeuten Postagentur und Posthilfsstelle.  
Die mit roten Ziffern gedruckten Züge sind Güterzüge ohne Personenbeförderung.  
Bei Fahrplananschlüssen sowie bei außerdeutschen Bahnstrecken sind die Postbenutzungszeichen in der Regel nicht angegeben.  
Die Stationen sind in den Eisenbahnfahrplänen nach eisenbahnseitiger Schreibweise und, soweit Raum vorhanden, auch mit den etwaigen eisenbahnseitigen Zusätzen aufgeführt. Im Ortsverzeichnis sind beide Schreibweisen und Zusätze angegeben.  
Neben den Stationen, von denen Posten abgehen, sind, soweit es der Raum gestattet, die Leitgebiete mit den zugehörigen Nummern in Rotdruck angegeben.  
(●) in Stelle der Zeitangabe bedeutet, daß auf der Station die Post oder der Eisenbahnzug nicht anhält. Statt dieses Zeichen ist (...) gesetzt worden, wenn die Station von der Post gar nicht berührt wird.

Sind diese Zeichen mit Klammern versehen, so gelten sie nur werktags, Sonn- u. Festtags findet bei doppelter Klammer ( ) keine Postbeförderung, bei einseitiger Klammer ( ) Beförderung gewöhnlicher und eingeschriebener Briefsendungen durch das Eisenbahnpersonal oder in geschlossener Wagenabteilung statt. In Sonn- und Festtagen vorkommende Abweichungen von dem regelmäßigen Kartenwechsel werden nicht zum Ausdruck gebracht.

Demnach lassen sich aus dem Postleitheft bzw. dem Postkursbuch die Tage und Züge mit Postbeförderung erkennen, welche Sendungsarten die Beförderung umfasste und insbesondere, ob sie per Bahnpost, per Schaffnerbahnpost oder durch das Eisenbahnpersonal vorgenommen wurde. Speziell ist vermerkt, wenn bei Beförderung durch Schaffnerbahnpost auch eine Umarbeitung (Sortierung und Abstempelung) im Zug erfolgte. Zudem sind Orte ohne Postanstalten bzw. mit Posthilfsstellen oder Postagenturen rot schraffiert bzw. markiert. Schraffur der Zeiten wiederum bedeutet, dass an diesen Bahnhöfen keine Post ausgegeben bzw. in Empfang genommen wurde.

Zu beachten ist, dass Änderungen bezüglich der Postzustellung (z.B. aufgrund neuer Vorschriften oder der Eröffnung neuer Postanstalten) leichter vorzunehmen waren als bezüglich der Fahrzeiten der Züge. Entsprechend konnten die ursprünglichen postalischen Druckangaben (in rot) schon (lange) vor Erscheinen des nächsten Fahrplans teilweise oder völlig überholt sein.

### 3. Der Bahnpoststempel

#### 3.1 Grundtypen und Stempelangaben

Zur Abstempelung wurde ab 1851 ein eigener "Eisenbahn-Cours-Stempel"<sup>10</sup> verwandt, der zunächst auf Postsendungen rückseitig, ab dem 1.4.1859 dann auch vorderseitig zur Entwertung der Briefmarken abgeschlagen wurde<sup>11</sup>. Dieser musste die Fahrstrecke (bzw. den Postkurs), das Datum<sup>12</sup> und die "Tournummer" angeben, die beschrieb, um den wievielten Zug es sich an diesem Tag mit Führung eines Eisenbahn-Postbureaus in Richtung des auf dem Stempel genannten Zielorts handelte. Sofern für Hin- und Rückfahrt keine getrennten Stempel verwendet wurden, erfolgte die Kennzeichnung der jeweiligen Fahrtrichtung durch Angaben wie z.B. "T" und "R" für "Tour" und "Retour".

Nach Einführung von Ovalstempeln mit Zugnummern, die auf der Saartalstrecke erst ab 1890 bekannt sind<sup>13</sup>, war nur noch eine Richtungsangabe erforderlich, da die Fahrtrichtung sich daraus ergab, ob die Zugnummer gerade oder ungerade war.

Im hiesigen Zusammenhang sind drei Stempelgrundtypen zu unterscheiden, nämlich dreizeilige Zugstempel, Ovalstempel ohne sowie Ovalstempel mit Zwischensteg:



Bei allen Typen lassen sich Datum sowie Kurs- bzw. Zugnummer verstellen bzw. austauschen. Bei den Ovalstempeln ohne Steg bildet dabei die Zugnummer einen austauschbaren "Typenblock".<sup>14</sup> Beim Stempel mit Steg waren dagegen die Ziffern (für Zugnummer und Datum) durch Drehen auf einer Längsachse einzeln einstellbar.

<sup>10</sup> Gemäß einer Verfügung des Generalpostamts vom 20.12.1850 führte Preußen ab 1851 den Eisenbahn-Cours-Stempel ein (vgl. z.B. Heft 37 bei [http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/37\\_19.html](http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/37_19.html)).

<sup>11</sup> vgl. z.B. *Briefmarken-Sammlergemeinschaft Bielefeld e.V., Vereinsnachricht 4-2003, S. 63-64* (vor dem 1.4.1859 wurden in den Bahnposten in Preußen die Marken mit dem Nummernstempel des für den Zug zuständigen Bahnpostamts entwertet; der Eisenbahn-Cours-Stempel wurde rückseitig abgeschlagen und zwar bis zum 1.4.1854 auch bei jeder Kursänderung, um den Postweg über die Bahn "lückenlos" nachverfolgen zu können)

<sup>12</sup> Maßgeblich für das Datum war der Abfahrtszeitpunkt vom Anfangspunkt der Richtung (vgl. z.B. <http://www.philhaha.de/post/Bahnpost/Bahnpost.html> mit Link auf *Postdienst-Instruction von 1872, §154*).

<sup>13</sup> Der Ovalstempel kam versuchsweise erstmals 1883 (bei Schaffner-Bahnposten) gemäß Generalverfügung Nr. 93 vom 21.9.1883 zum Einsatz (vgl. z.B. [http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40\\_13.html](http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40_13.html)).

<sup>14</sup> vgl. z.B. (ehemals) <http://bahnpost-schmalspurbahn.npage.de/> (dort "Stempel und PKB")

### 3.2 Die Bahnpoststempel MERZIG ↔ SAARBRÜCKEN (als Beispiel)

Vor Fertigstellung der Strecke Trier ↔ Saarbrücken war bereits ab dem 16.12.1858 der Teilabschnitt Merzig ↔ Saarbrücken befahrbar.<sup>15</sup> Da Mettlach außerhalb dieses Teilstücks liegt, sollen die zu dieser Teilstrecke erschienenen Bahnpoststempel nur "am Rande" vorgestellt werden, wobei sie sehr interessant sind. So weisen sie gleich drei Besonderheiten auf, d.h. erstens einen Rahmen, zweitens die Bezeichnung "EISENB:POSTBUREAU"<sup>16</sup> sowie drittens den Zusatz "Tour" hinter der Kursnummer, der unüblich war, wenn - wie hier - für beide Richtungen gesonderte Stempel vorlagen:



**EISENB: POSTBUREAU  
MERZIG - SAARBRÜCKEN  
9 12 (1859) II. Tour**

handschriftl. Aufgabort "Völklingen"

(Kopie eines Auktionsloses)

Auch für die Gegenrichtung (Saarbrücken - Merzig) liegt ein Beispiel vor:



**EISENB: POSTBUREAU  
SAARBRÜCKEN - MERZIG  
7 10 (1859) II.Tour**

handschriftl. Aufgabort "Saarlouis"

(Kopie eines Auktionsloses)

<sup>15</sup> vgl. z.B. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 2

<sup>16</sup> Es handelt sich bei ":" (eigentlich) nicht um einen Doppelpunkt, sondern um einen Bindestrich über dem Abkürzungspunkt für "EISENB.".

Die Stempel auf den beiden Abbildungen stammen jeweils aus dem Jahr 1859, da - wie bereits ausgeführt wurde - die Entwertung der Briefmarken mit einem Bahnpoststempel erst ab dem 1.4.1859 möglich war und diese Streckenstempel nach Fertigstellung des Mettlacher Tunnels und der damit verbundenen Eröffnung der Strecke Trier ↔ Saarbrücken am 26.5.1860 bereits wieder eingezogen wurden<sup>17</sup>.

Im übrigen wurde die Strecke offenbar im "Pendelverkehr" (mit dreimaliger Hin- und Rückfahrt) befahren, wie folgender Fahrplan für den Winter 1858/59<sup>18</sup> belegt:

Für den Winterdienst kommt folgender Fahrplan auf der Strecke von Merzig nach Saarbrücken in Anwendung:

	I. Zug. Morgens.	II. Zug. Formittags.	III. Zug. Nachmittags.
Aus Merzig	6 Uhr 15 Minuten,	10 Uhr 25 Minuten,	3 Uhr 15 Minuten
aus Saarlouis	6 " 49 "	11 " 12 "	3 " 49 "
in Saarbrücken	7 " 40 "	12 " 20 "	4 " 40 "
	Morgens.	Mittags.	Abends.
Aus Saarbrücken	8 Uhr 15 Minuten,	1 Uhr — Minuten,	5 Uhr 20 Minuten
aus Saarlouis	9 " 9 "	2 " 12 "	6 " 14 "
in Merzig	9 " 40 "	2 " 50 "	6 " 45 "

Diese Züge, welche auf allen Stationen halten, befördern Personen in allen 4 Wagenklassen; der zweite Zug auch Güter.  
 Außerdem geht in jeder Richtung täglich ein durchgehender Kohlenzug, jedoch ohne Personenbeförderung.  
 Das Nähere ergeben die Fahrpläne und Tarife, welche auf allen Stationen zu haben sind.

Saarbrücken den 13. Dezember 1858. [274]  
 Königliche Direction der Saarbrücker Eisenbahn.

Demnach war für diese Strecke nur ein einziges rollendes "ambulantes Eisenbahn-Post-Bureau" unterwegs<sup>19</sup>, in dem man mit je einem Streckenstempel pro Richtung auskam, wobei die Tournummern im Laufe des Tages entsprechend ausgetauscht werden mussten. Insgesamt dürften also höchstens sechs verschiedene Stempelabschläge (mit den Tournummern I, II und III je Richtung) existieren.<sup>20</sup>

Gemäß obigem Fahrplan wurden im zweiten Zug auch Güter befördert. Solche Züge wurden als "gemischte Züge" (GmZ) bezeichnet. Zudem fuhr zusätzlich täglich ein durchgehender Kohlenzug. Die Reisezeit betrug mindestens 1 Stunde und 25 Minuten.

<sup>17</sup> vgl. z.B. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 2

<sup>18</sup> Der Fahrplan sowie die Bekanntmachung der Eröffnung der Strecke Merzig ↔ Saarbrücken vom 13.12.1858 durch die Königliche Saarbrücker Eisenbahn ist abgedruckt in *DAHLSTRÖM*, S. 91.

<sup>19</sup> Die Bezeichnung "ambulantes Eisenbahn-Post-Bureau" stammt aus der Aufhebungsmittelung im *Amtsblatt der Königlich Preussischen Regierung zu Trier*, No. 22, anlässlich der Eröffnung der Strecke Trier ↔ Saarbrücken im Jahr 1860 (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 2).

<sup>20</sup> Gemäß *DAHLSTRÖM*, S. 92 bzw. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 2 sollen in den Stempeln nur die Touren I und II vorkommen (d.h. es wären pro Richtung nur zwei Züge mit Bahnpost gefahren).

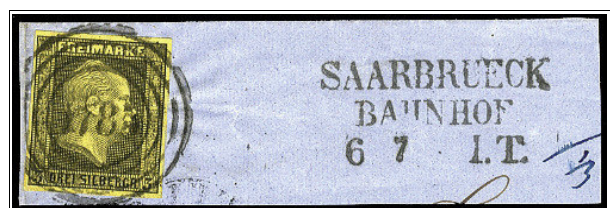
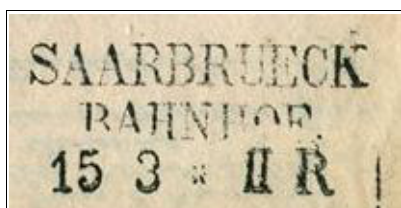


### 3.3 Der "Bahnhofsstempel" von Saarbrücken

Nach Eröffnung der Bahnstrecke Neunkirchen ↔ Saarbrücken ↔ Forbach<sup>21</sup> am 15.11.1852 wurde am Bahnhof "St. Johann - Saarbrück" am 22.11.1852 auch eine Post-Expedition eröffnet.<sup>22</sup> Hier aufgegeben Post wurde - sofern frankiert - bis vor dem 1.4.1859 mit dem Vierringnummernstempel "1785"<sup>23</sup> entwertet.<sup>24</sup> Als Ortsaufgabestempel (und ab 1.4.1859 auch als Entwertungstempel) diene in der Regel der Rahmenstempel SAARBRÜCK // BAHNH: EXPED: (mit Datum und Uhrzeit):



Die Post, die ganz oder teilweise über die Bahnstrecke Neunkirchen ↔ Saarbrücken ↔ Forbach transportiert wurde, erhielt grundsätzlich (im Zug) den Stempel SAARBRUECK // BAHNHOF<sup>25</sup>, der vorrangig als (rückseitig anzubringender) Kartierungsstempel diente<sup>26</sup>. Dabei stand das "T" im Stempel für Züge in Richtung Neunkirchen, das "R" für Züge in Richtung Forbach:



Der Stempel kommt aber auch (wie zu sehen ist) vorderseitig - insbesondere ebenfalls in Kombination mit dem Vierringnummernstempel "1785" - vor, wobei in diesen Fällen

21 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 1 oder z.B. auch [https://de.wikipedia.org/wiki/Forbacher\\_Bahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Forbacher_Bahn)

22 Abweichend heißt es in *Amts-Blatt No. 56 des Königlichen Post-Departements von 1852, Verfügung No. 244 vom 15. November 1852*: "Die mit 15. d. M. in Wirksamkeit getretene Post-Expedition II. Klasse auf dem Eisenbahnhofe zu Saarbrück hat zum Entwerthen der Freimarken den Stempel Nr. 1785 erhalten."

23 Nachdem die Nummernstempel bereits zum 15.11.1850 (Erstag für preußische Briefmarken) an die Postanstalten in alphabetischer Reihenfolge (z.B. Nr. 1 für Aachen, 943 für Mettlach) ausgeliefert worden waren, wurden bei Neueröffnungen Folge-nummern vergeben (vgl. auch die Verfügung No. 244 gemäß vorangehender Fußnote).

24 Ab dem 1.4.1859 wurden Freimarken in der Regel nicht mehr mit dem Nummernstempel entwertet.

25 Der Stempel wurde auch abgeschlagen, wenn sowohl Abgangs- als auch Bestimmungsort in Preußen lagen.

26 vgl. nochmals *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 1

die Post am Bahnhof Saarbrücken dem Zugpersonal zur Bearbeitung übermittelt wurde. (Wie bereits ausgeführt wurde, erfolgte bis 1.4.1859 die Entwertung im Zug mit dem Vierringnummernstempel der zuständigen Bahnpostexpedition.)

Zwei frühe Briefe weisen solche Stempel vom 12.12.1852<sup>27</sup> bzw. 20.1.1853<sup>28</sup> auf:



Brief vom 11.12.1852 aus Kirn mit rückseitigem Stempel SAARBRÜCK // BAHNHOF 12 12 \* I. R.



Brief vom 19.1.1853 aus Saarbrücken mit rückseitigem Stempel SAARBRÜCK // BAHNHOF 20 1 \* I. T.

27 Der Brief nach Baye im Departement Marne / Frankreich wurde am 11.12.1852 in Kirn aufgegeben und zunächst nach Neunkirchen befördert (Ankunftsstempel vom 12.12.). Von dort ging der Brief per Zug nach Saarbrücken und von dort nach Forbach, wo er in einem "bureau ambulant" auf der Strecke Forbach - Nancy mit dem roten Grenzübergangsstempel PRUSSE - FORBACH versehen wurde. In Frankreich wurden dann weitere (Übergangs-) Stempel abgeschlagen.

28 Der Brief nach Wohlen / Schweiz wurde in Saarbrücken am 19.1. aufgegeben, allerdings erst am 20.1. mit dem Stempel SAARBRÜCK // BAHNHOF versehen. Er lief dann zunächst über Neunkirchen nach Bingerbrück und dann über St. Gallen zum Bestimmungsort.

## 4. Aufgabeortsvermerke und Stationsaufgabestempel

### 4.1 Die Postdienst-Instructionen von 1854 und 1872

Bis zum 18.5.1883 mussten unmittelbar nach der Einlieferung - vgl. Post-Instructionen von 1854 und 1872<sup>29</sup> - die Bahnpostbeamten den Aufgabeort mit Tinte auf die Vorderseite des Briefes vermerken<sup>30, 31</sup>



Brief vom 18.11.1865 mit

Bahnpoststempel TRIER - BINGERBRÜCK  
und handschriftlichem Vermerk des  
Aufgabeorts "Mettlach" (in blauer Farbe)

An größeren Stationen kamen auch (im Zug oder vorab am Bahnhof)<sup>32</sup> Stempel statt des handschriftlichen Vermerks zum Einsatz<sup>33</sup>, meistens mit dem Ortsnamen als Einzeiler, teilweise auch mit Zusätzen wie "E.P.B." oder "E.P.B.X.":



Beispiele für Stationsaufgabestempel mit Zusätzen ("X." steht für das zuständige Bahnpostamt Cöln 10)

Befand sich am Aufgabeort keine Postexpedition, musste auch der nächste Postort in Zugrichtung hinzugefügt werden.

<sup>29</sup> Den Ausführungen in diesem Abschnitt liegt die Post-Instruction vom 1.1.1872, Abth. 2, Abschnitt VI, § 154 zugrunde (vgl. <http://www.philhaha.de/post/postdienst-instruction.html#154>). Diese stimmen - wie Textauszüge belegen - wohl im Wesentlichen mit der bereits 1854 erschienenen Postdienst-Instruction überein.

<sup>30</sup> vgl. Postdienst-Instruction vom 1.1.1872, Abth. 2, Abschnitt VI, § 154 sowie § 161 der Postdienst-Instruction von 1854 (zitiert bei <https://www.altpostgeschichte.de/index.php?thread/1048-briefaufgabe-am-zug/&pageNo=2>)

<sup>31</sup> Erst mit Einführung des Ovalstempels 1883 (gemäß Amtsblattverfügung Nr. 40 vom 18.5.1883) war in der Regel kein Aufgabeortsvermerk mehr erforderlich (vgl. [http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40\\_13.html](http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40_13.html)).

<sup>32</sup> Das Personal am Bahnhof war berechtigt, Vorarbeiten zu übernehmen (vgl. Abschnitt 4.2). Da es nur um den Namen des Aufgabeorts ging, wurden wohl auch (an anderen Stellen) "ausrangierte" Stempel verwendet.

<sup>33</sup> Da diese Stempel den handschriftlichen Vermerk ersetzten, weisen sie (in der Regel) kein Datum auf, das gegebenenfalls auch bei "geeigneten" Datumsstempeln weggelassen wurde (vgl. Abbildung "\*" unter BONN").

War in einem Zug kein Postbureau vorhanden oder dieses unbesetzt, so hatte der Schaffner auf ihm übergebenen Poststücken den Aufgabeort und das Datum mit Tinte zu vermerken und die aufgeklebten Freimarken (kreuzweise) von Hand zu entwerten<sup>34</sup>:



Brief vom 11. Juni 1861,

(wohl) am Bahnhof Mettlach aufgegeben und  
- aufgrund des Fehlens eines Bahnpostbüreaus -  
vom Schaffner nach Vorschrift entwertet und  
beschriftet.<sup>35</sup>

Das Anbringen von Aufgabeortsvermerken war übrigens schon vor dem 18.5.1883 nicht erforderlich, wenn der Aufgabeort in einem Absenderstempel - wie beim folgenden Beleg der Firma Villeroy & Boch Mettlach - deutlich lesbar war<sup>36</sup>:



SAARBRÜCK - TRIER 23.3. (1881) II  
ohne Ortsaufgabevermerk

(Kopie eines Auktionsloses)

34 vgl. nochmals <http://www.philhaha.de/post/postdienst-instruction.html#154> (für 1872) sowie §§ 161 und 172 gemäß <https://www.altpostgeschichte.de/index.php?thread/1048-briefaufgabe-am-zug/&pageNo=2> (für 1854)

35 Es ist nicht ganz auszuschließen, dass der Brief auch im örtlichen "Postamt" (Post-Expedition II. Klasse) von Hand entwertet und beschriftet wurde. In diesem Fall hätte der Kastenstempel METTLACH kurzfristig nicht zur Verfügung gestanden und auch entsprechende Ersatzstempel gefehlt.

Für die Bearbeitung durch einen Zugschaffner spricht allerdings, dass ein örtlicher Postexpediteur als Uhrzeit eher "6-7" bzw. "7-8" angegeben hätte, so wie dies im "Kastenstempel" der Fall war. Auch der Zusatz "von" spricht für einen Bahnpostbeleg, da zwei Belege mit Bahnpoststempel von 1861 und 1864 vorliegen, die den Vermerk "v. Mettlach" aufweisen. Vor allem aber fuhr gemäß Bahnpost, Teil I, Abschnitt I.2 ein Abendzug (Trier ab 18:40), der Post nur "bei Bedarf" mitnahm. Die Angabe "7 Uhr" könnte also auf diesen Zug zutreffen.

Da für Züge mit Bahnpostbureau die Angabe der "Folgerihe" (Tournummer) vorgeschrieben war, ist der (ersatzweise) Vermerk der Uhrzeit plausibel, um den Beleg - falls nötig - dem "richtigen" Zug zuzuordnen zu können.

36 Der Aufgabeort brauchte nicht notiert zu werden, wenn er deutlich z.B. auf einem Absenderstempel zu erkennen war (vgl. z.B. [http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/37\\_19.html](http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/37_19.html)).

## 4.2 Vorsortierung und sonstige Aufgabenerledigung am Bahnhof

Sofern Beamte des (örtlichen) "Postamtes" am Bahnhof regelmäßig tätig waren, mussten diese die Bahnhofsbriefkästen leeren<sup>37, 38</sup>. Neben der Sortierung nach Richtung bzw. Bestimmungsort durften sie - bei vorhandenen (zeitlichen und räumlichen) Möglichkeiten - z.B. auch vorab den Aufgabeort mit einem Stempel vermerken (vgl. Abschnitt 4.1).<sup>39</sup> Erlaubt waren sogar Austaxierungen und Entwertungen, dann aber durch "Abdruck eines förmlichen Aufgabestempels, der den Namen der Postanstalt und die Einlieferungszeit enthält". Eine Tournummer weisen solche Stempel nicht auf<sup>40, 41</sup>.



div. Stempel mit Datum und Uhrzeit, die wohl als Arbeitserleichterung am Bahnhof vor Fahrtbeginn abgeschlagen wurden

Sofern für die Post aus dem Bahnhofsbriefkasten kein Beamter sondern nur ein Unterbeamter des Postamts zuständig war, durfte die Post nur von den Beamten des Bahnpostabteils sortiert werden. Erfolgte diese Sortierung nicht schon während des Halts, so gingen Briefe und Karten (zunächst) durchaus schon einmal - z.B. wenn die Haltezeit am Bahnhof zur (vollständigen) Sortierung nicht ausreichte - in die "verkehrte Richtung". Diese wurden dann gegebenenfalls an den nächsten Zug der Gegenrichtung übergeben oder nach den örtlichen Bestimmungen zur Weiterleitung behandelt.

War auch im Zug kein hauptamtlicher Beamter tätig, so musste - spätestens seit der Postdienst-Instruction von 1872 - der für den Bahnhofsbriefkasten zuständige Unterbeamte den Briefkasteninhalt während des Halts zusammen mit dem Schaffner sortieren und gegebenenfalls die Post wieder mitnehmen und einem Gegenzug oder dem örtlichen Postamt übergeben.

37 vgl. nochmals Postdienst-Instruction von 1872 (z.B. unter <http://www.philhaha.de/post/Bahnpost/Bahnpost.html> mit Link zu §154 der Postdienst-Instruction bzw. direkt unter <http://www.philhaha.de/post/postdienst-instruction.html#154>).

38 Die Vorschriften vor dieser Dienstinstruktion von 1872 dürften ähnlich gewesen sein.

39 Die Briefmarken selbst wurden dann erst im Zug mit dem Bahnpoststempel entwertet. In Einzelfällen kommen auch vorschriftswidrige Abstempelungen vor.

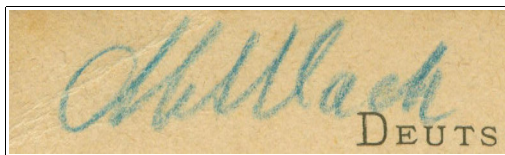
40 In den Zügen selbst wäre die Verwendung eines Stempels mit Uhrzeit (Stundenangabe) zeitraubend gewesen. Die Uhrzeiten standen ja aufgrund der Tournummer für die einzelnen Stationen (gemäß Fahrplan) fest.

41 Allerdings kam es gelegentlich wohl auch (irrtümlich) zu "vorschriftswidrigen" Abstempelungen. Auch gab es "Sonderfälle". So wurde der Stempel CÖLN // EISENB. POST-BUREAU N°8 nur für den gleichen Kurs (Abfahrt 19:45 Uhr) verwendet. Daher wurde ab 1866 die Uhrzeit weggelassen.

### 4.3 Der handschriftliche Aufgabsortsvermerk "Mettlach"

Wie in Abschnitt 4.1 bereits ausgeführt wurde, war bis 18.5.1883 der Aufgabsort von den in den Bahnpostabteilungen tätigen Beamten unverzüglich "mit Tinte" zu vermerken, wenn diese am Bahnhof Post erhielten, sofern diese nicht (in gebündelter Form) vom örtlichen "Postamt" stammte und somit bereits abgestempelt war. Eine Kennzeichnung erfolgte insbesondere, wenn Briefe und Karten in den Zugbriefkasten eingeworfen wurden.<sup>42</sup>

Gemäß Abschnitt 4.2 könnte die handschriftlich oder per Stempel vorgenommene Angabe des Aufgabsorts aber auch von einem am Bahnhof tätigen Postbeamten (nach Entnahme der Post aus dem Bahnhofsbriefkasten) stammen.<sup>43</sup> Dies könnte speziell auch für Mettlach zutreffen, da der Ortsaufgabsvermerk "Mettlach" (in blauer Schrift) zwischen 1865 und 1882 fast immer von derselben Hand angebracht wurde<sup>44, 45</sup>



Bekannt ist, dass 1864 am Bahnhof vier Stationsbeamte und zwei Arbeiter ihren Dienst versahen. 49 mal pro Woche wurde die Post am Bahnhof abgeholt bzw. dorthin gebracht<sup>46, 47</sup>. Hierfür waren wohl die Orts-<sup>48</sup> bzw. Landpostzusteller<sup>49</sup> zuständig.

42 Briefe und Karten konnten (z.B. von Reisenden) auch direkt der Bahnpost über einen sich am Bahnpostwagen befindenden Briefkasten(schlitz) zugestellt werden bzw. dem Zugpersonal übergeben werden.

43 Da die Postdienst-Instructionen (von 1854 bzw. 1872) den Ortsvermerk (in blauer Tinte) nach der Postannahme im Zug vorschreiben, ist diese Überlegung in der Literatur selten zu finden, obwohl insbesondere bei kleineren (Neben-) Strecken zu vermuten ist, dass schon damals vielfach "Hand in Hand" gearbeitet wurde.

44 Zwischen November 1865 und Juli 1882 sind derzeit 16 Belege mit blauer Aufschrift Mettlach von dieser Hand (11/1865, 5/187?, 2/1874, 10/1874, 10/1876, 7/1877, 5/1878 (3x) 2/1879, 1/1880, 3/1880, 5/1880, 10/1881, 7/1882 sowie Abbildung in *1300 JAHRE METTLACH*, S. 282) nachweisbar. Daneben sind aus diesem Zeitraum nur noch sieben weitere Belege von sechs Personen mit anderen Handschriften bekannt.

45 Diese von derselben Hand stammende Aufschrift kommt sowohl bei Zügen in Richtung Saarbrücken als auch in Richtung Trier vor, wobei auch alle 3 Touren belegt sind (bis auf Tour I von Saarbrücken nach Trier).

46 vgl. *1300 JAHRE METTLACH*, S. 263 bzw. S. 254

47 Ferner wurden 1864 insgesamt 17285 ein- bzw. aussteigende Reisende gezählt (d.h. durchschnittlich fast 50 Fahrgäste pro Tag) und ein Güterumschlag von 119130 Zentner erzielt (*ebd.*, S. 263).

48 Gemäß "Mit V & B eng verbunden" In: *KERAMOS, Werkzeitschrift der Firma Villeroy & Boch, Heft 3/1963, S. 10*, wurde (zumindest später) "der Bahnhofsdienst ... durch die beiden Ortszusteller ausgeführt", die für die Zustellbezirke links und rechts der Eisenbahnlinie zuständig waren. Es ist daher davon auszugehen, dass ähnliche Verhältnisse schon ab 1860 vorherrschten.

49 Auch Landpostzusteller, die auf ihren Botengängen Briefe und Karten annehmen durften, lieferten diese Post oftmals direkt am Zug ab, sofern sie diese nicht zum zuständigen Postamt brachten bzw. den auf ihrer Tour wohnenden Empfängern ausgehändigt hatten. Es war nämlich den Landzustellern erlaubt, unterwegs erhaltene Post dem Empfänger direkt zukommen zu lassen, wenn dieser auf dem (Rück-) Weg zum Postamt Mettlach wohnte. Vor Aushändigung dieser Post waren die Briefmarken von den Landzustellern mit Federstrich (Kreuzen) zu entwerten.

## **5. Der Bedarf an Bahnpoststempeln (pro Tour- bzw. Zugnummer)**

Da die Zahl der benötigten bzw. eingesetzten Stempelgeräte oft falsch eingeschätzt wird, soll an dieser Stelle etwas ausführlicher auf den Bedarf eingegangen werden.

### **5.1 Das Auskommen mit einem Stempelgerät (pro Tour- bzw. Zugnummer)**

Führen "Pendelzüge" wie gemäß Abschnitt 3.2 auf der Strecke Merzig ↔ Saarbrücken, genügte für jede Richtung ein Stempelgerät, auch wenn ein Zug dreimal pro Tag diese Strecke zurücklegte. Denn die Tournummern I, II und III waren austauschbar. Nachdem Ovalstempel mit Zugnummern benutzt wurden, war in solchen Fällen sogar nur ein einziges Stempelgerät im Bahnpostwagen des "Pendelzugs" erforderlich, da die Ovalstempel nur noch eine Streckenrichtung aufwiesen und die Typenblöcke (mit geraden Zugnummern für die eine Richtung und ungeraden Nummern für die andere Richtung) austauschbar waren. Bei dreimaliger Hin- und Rückfahrt reichte demnach ein Stempelgerät aus, wobei zusätzlich sechs Typenblöcke mit verschiedenen Zugnummern vorhanden sein mussten.

Ein weiteres einfaches Beispiel ist der Fall, dass morgens Zug X mit Bahnpostwagen von A nach B und mittags wieder zurück nach A fuhr ( $A > B > A$ ), wobei zeitgleich morgens Zug Y mit Bahnpostwagen in B startete, um dann von A wieder nach B zurückzukehren ( $B > A > B$ ). Hier waren also zwei rollende Bahnpostbüreaus unterwegs. Bei den (nach der Fahrtrichtung unterscheidbaren) dreizeiligen Stempeln war in beiden Bahnpostbüreaus jeweils ein Stempelgerät für Hin- und Rückstrecke erforderlich. Bei der Hinfahrt kam dann z.B. in Zug X die Tournummer I (beim "A-B-Stempel") zur Anwendung, bei der Rückfahrt die Tournummer II (beim "B-A-Stempel"). Am nächsten Tag kamen diese Stempel genauso wieder zum Einsatz, d.h. die Tournummern brauchten nicht ausgetauscht zu werden. Bei Ovalstempeln mit Zugnummern brauchte sogar nur ein Stempelgerät in jedem Bahnpostabteil vorhanden zu sein, wobei hier täglich die beiden Zugnummern für morgens und mittags auszutauschen waren.

Weitere Fälle dieser Art lassen sich beliebig konstruieren.

Diesen Fällen ist gemeinsam, dass Stempelabschläge mit einer bestimmten Streckenangabe *und* einer bestimmten Tour- bzw. Zugnummer (zumindest für einen gewissen Zeitraum) vom selben "Stempelgerät" stammen.

## 5.2 Die Notwendigkeit mehrerer Stempelgeräte (pro Tour- bzw. Zugnummer)

Fuhr ein Zug z.B. aufgrund der Länge der Strecke an einem Tag nur von A nach B, so befanden sich Bahnpostwagen und -stempel am Abend in B. Da am nächsten Tag wieder ein Zug mit gleicher Tour- bzw. Zugnummer von A nach B verkehrte, kam ein zweites "Zuggespann" in A zum Einsatz. Insbesondere wurde hierbei ein weiterer Bahnpostwagen benötigt, der nochmals über jene Zugnummern (als Stempelsätze) verfügte, die auch der am Tag zuvor fahrende Zug benutzte.

Hier handelt es sich also um den Fall, dass es zu einer bestimmten Streckenangabe und einer bestimmten Tour- bzw. Zugnummer Abschlüsse von mindestens zwei verschiedenen Stempelgeräten (im gleichen Zeitraum) geben muss.

Weitere Fälle dieser Art lassen sich beliebig konstruieren, so z.B. die Fahrten  $A > B > A > B$  am ersten Tag bzw.  $B > A > B > A$  am Folgetag sowie entsprechende Fahrten in Gegenrichtung von einem zweiten Zug. Im Fall von Ovalstempeln wurden in jedem dieser Züge dann ein Stempel und sechs (austauschbare) Zugnummern benötigt.

Schließlich kann ein Stempel durchaus auch in einem 3-Tages-Rhythmus (wieder) an Startort A "zurückgekehrt" sein, z.B. wenn der Bahnpostwagen am 1. Tag von A nach B fuhr, am 2. Tag von B nach C und wieder zurück nach B sowie am 3. Tag von B nach A ( $A > B, B > C > B, B > A$ ).

Zu beachten ist, dass Streckenangaben wie z.B. TRIER - SAARBRÜCKEN nicht notwendigerweise auf eine relativ kurze Fahrzeit des Zuges schließen lassen. Vielmehr konnten Bahnpostwagen durchgehend z.B. zwischen Köln und Saargemünd (bzw. Strassburg) zum Einsatz gekommen sein, wobei auf verschiedenen Streckenabschnitten andere (Teil-) Streckenstempel verwendet wurden. Sofern die Stempel während der gesamten Fahrt im Bahnpostabteil verblieben, konnte somit durchaus am nächsten Tag ein weiteres Stempelgerät für die gleiche Zugnummer (hier z.B. mit der Streckenangabe TRIER - SAARBRÜCKEN) benötigt werden.

Mehrere Stempel für die gleiche Tour wurden selbstverständlich auch dann benötigt, wenn in einem Bahnpostabteil (aufgrund des hohen Postaufkommens) mehrere Beamte gleichzeitig tätig waren.



### 5.3 Unterschiede bei Stempeln mit gleicher Tour- bzw. Zugnummer

Wie im vorherigen Abschnitt gezeigt wurde, wurden hinsichtlich der gleichen Tour- bzw. Zugnummer gegebenenfalls mehrere Stempelgeräte benötigt, wenn z.B. am Folgetag für die Zugfahrt mit gleicher Abfahrtszeit nicht der Bahnpostwagen des Vortags eingesetzt werden konnte (weil dieser sich noch an einem anderen Ort befand).

Allerdings wurde bei der Stempelherstellung in der Regel keinen Wert darauf gelegt, anhand von Merkmalen erkennen zu können, in welchem Bahnpostwagen bzw. von welcher "Bahnpostbesatzung" sie benutzt wurden.

#### 5.3.1 Beabsichtigte Unterscheidung (bei der Bestellung von Stempelgeräten)

Eine Unterscheidung war dann später zumindest bei den dreizeiligen Bahnpoststempeln SAARBRÜCKEN ↔ CÖLN (RHEIN) möglich, da hier hinter der Tournummer zusätzlich z.B. ein Stern (" \* ") oder ein Kleinbuchstabe (z.B. "a") eingesetzt werden konnte:



CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN Tour II a



SAARBRÜCKEN - CÖLN (RHEIN) Tour I a

Die abgebildeten Stempel beruhen nämlich offenbar - auch wenn sie keine Kreisform aufweisen - auf der Allgemeinen Dienst-Anweisung von 1884, die (bei Neuanschaffungen) beidseitig neben dem Datum jeweils einen Stern vorsah, wobei gegebenenfalls der rechte Stern durch einen kleinen lateinischen Unterscheidungsbuchstaben ersetzt werden konnte.<sup>50</sup> Ein solcher wurde in der Regel angebracht, wenn sich in einem (größeren) Postbureau mehrere "Schalter" bzw. Bearbeitungsplätze befanden.

Zu beachten ist, dass - zumindest in frühen Zeiten - die Hinzufügung eines "a" oft

<sup>50</sup> Bereits mit *Verfügung No. 114 vom 22.5.1875 in Amts-Blatt No. 43 der Deutschen Reichs-Postverwaltung von 1875, S. 187-189 nebst Anlage, S 200*, sollten bei Neuanschaffungen die Rund- und Rechteckstempel mit Sternen links und rechts der Datumszeile versehen werden, um dort gegebenenfalls Unterscheidungsmerkmale anzubringen. Die Allgemeine Dienst-Anweisung, Abschnitt IV, Post und Telegraphie aus dem Jahr 1884 verlangte dann für Postanstalten den Rundstempel mit ("der Regel nach") zwei Sternen (Probe 2 der dortigen Anlage 3), ggfs. auch mit einem Unterscheidungsbuchstaben (vgl. <https://philaseiten.de/cgi-bin/index.pl?ST=3661&CP=25&F=1>).

nur den "a-Stempel" vom "Stempel ohne Buchstaben" unterscheiden sollte. Die Einfügung eines "a" (statt eines Sterns) könnte auch "vorausschauend" erfolgt sein. Es muss also nicht zwangsläufig ein "b-Stempel" verwendet worden sein.

Im übrigen beruht der nunmehr zu lesende Zusatz "RHEIN" (in Klammern) auf einer Dienstanweisung von 1882 (Abänderung der "Ortsbezeichnung").<sup>51</sup>

In späterer Zeit (d.h. etwa ab 1941) befinden sich in den Segmentfeldern des Ovalstempels KÖLN - SAARBRÜCKEN mit Steg teilweise ebenfalls Buchstaben (a, b, c), mit denen eine Unterscheidungsmöglichkeit gegeben war<sup>52</sup>:

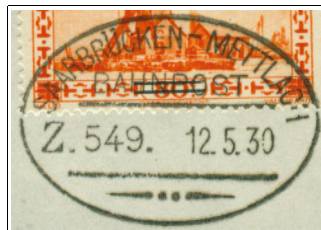


Zug 2515 - Kennbuchstabe "b"  
KÖLN - SAARBRÜCKEN 06.7.42<sup>53</sup>  
(mit rückseitiger Eingangsbestätigung vom 7.7.42)

Eine bewusste Unterscheidung der Stempel wurde offenbar auch bei den Streckenstempeln SAARBRÜCKEN - METTLACH vorgenommen, da hier der untere Zierstreifen mit einem als auch mit zwei Punkten vorkommt:



Zug 554 - 1 Punkt im Zierstreifen



Zug 549 - 2 Punkte im Zierstreifen

Die Punktzahl könnte damit in Verbindung stehen, dass es wohl insgesamt nur zwei (Bahnpost-) Stempelgeräte für diese Strecke gab.

<sup>51</sup> Gemäß Verfügung No. 135 vom 30.11.1882 im *Amts-Blatt des Reichs-Postamts 1882*, S. 395-396 in Verbindung mit *Anlage A (nach S. 400)* war bei neuen Stempeln der Zusatz "am Rhein" durch "(Rhein)" zu ersetzen (S. 5). Somit treten neben den alten (noch nicht abgenutzten) Stempeln "COELN A. RHEIN" gleichzeitig die (für nicht mehr brauchbare Stempel) als Ersatz neu hergestellten Stempel "CÖLN (RHEIN)" mit Stern und Buchstabe "a" auf.

<sup>52</sup> Zumindest kurz nach dem Krieg kennzeichneten Buchstaben (auch) die Art der Bahnpostabteile: a = Briefbahnpostwagen, b = Allesbahnpostwagen und c = Paketbahnpostwagen. Ab November 1959 änderten sich die Buchstaben bzw. die Bedeutungen (vgl. <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?031,9554747>).

<sup>53</sup> Laut *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 47 ist der Streckenstempel Köln - Saarbrücken, Type 7.3.4.1 ab 1941 bekannt.

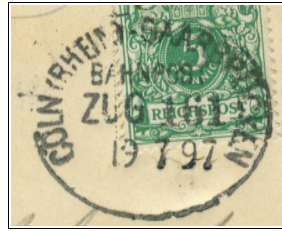
### 5.3.2 Die B-N-T Stellung und andere Unterscheidungsmerkmale

Im Hinblick auf nicht veränderbare Merkmale eines Stempelgeräts unterscheidet die BArGe Bahnpost e.V. lediglich bei den Buchstaben des Worts "ZUG" danach, ob sie mit Serifen (Type 7.1.1.0 / Z in Antiqua) oder seriflos (Type 7.1.2.0 / Z in Grotesk) auftreten<sup>54</sup>:

Zug 161:



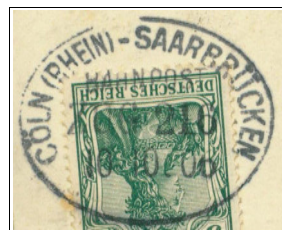
Z-Typ 7.1.1.0



Z-Typ 7.1.2.0

Weitere Unterschiede ergeben sich oftmals aufgrund der B-N-T-Stellung, d.h. der Positionen der Streckenbuchstaben, die über den Verlängerungen der geraden Striche in B, N und T aus "BAHNPOST" liegen.<sup>55</sup> Zudem sind die Positionen zum Z zu beachten:

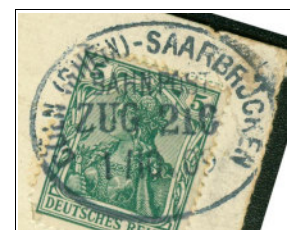
Z-Positionen bei  
ZUG 216  
(alle Typ 7.1.1.0)



N von CÖLN "über" Z liegend



B "halb" über Z stehend



B nicht über Z stehend

Ferner fällt der Abstand zwischen "CÖLN" und "(RHEIN)" teilweise unterschiedlich aus. Einen Unterschied in den austauschbaren Teilen stellt z.B. der (nicht) vorhandene Schrägstrich zwischen Tages- und Monatsangabe dar (wie die Beispiele zeigen).

Insbesondere bei den Ovalstempeln mit Steg lassen sich Stempelgeräte oftmals aber auch anhand von Bruchstellen (vor allem in den Stegbegrenzungslinien) "identifizieren":



Bruch in der oberen  
Stegbegrenzungslinie  
unterhalb von "... OST"

<sup>54</sup> vgl. BArGe Bahnpost e.V., S. 74 bzw. Bahnpoststempelkatalog 2010, S. 30

<sup>55</sup> vgl. z.B. (ehemals) <http://bahnpost-schmalspurbahn.npage.de/bahnpoststempel-und-pkb.html>

### 5.3.3 Weitere Gründe für Unterschiede bei den Stempeln

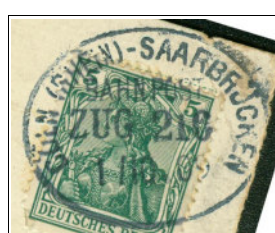
Zwangsläufig ergaben sich Unterschiede, wenn ein in einem Bahnpostabteil benutztes Stempelgerät (nach längerer Zeit) unbrauchbar und durch ein neues ersetzt wurde. Diese Unterschiede konnten sehr gravierend sein, wenn z.B. in der Zwischenzeit neue Formen oder Beschriftungen verwendet wurden. So waren z.B. zeitweise die Ovalstempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN und CÖLN - SAARBRÜCKEN zeitlich parallel in den Bahnpostabteilen von Zügen mit gleicher Zugnummer in Gebrauch:



ZUG 216 10.10.1906  
CÖLN(RHEIN)-SAARBRÜCKEN



ZUG 216 5.5.1908  
CÖLN-Saarbrücken



ZUG 216 1.10.1909  
CÖLN(RHEIN)-SAARBRÜCKEN



ZUG 216 27.6.1913  
CÖLN-Saarbrücken

Statt Nachbestellungen erfolgte - z.B. aus Sparsamkeitsgründen oder wegen Zeitdrucks - oftmals auch ein Rückgriff auf frühere bzw. zuvor in Gebrauch gewesene Stempelgeräte, da man für diese lediglich einen neuen "Typenblock" mit der gewünschten Zugnummer anfertigen lassen musste (sofern ein solcher "Nummernblock" nicht sogar bereits vorlag). Folglich kann z.B. eine "neue" Zugnummer in Kombination mit einem "alten" Stempel (z.B. ohne Steg) auftreten. Keineswegs bedingen also neu auftretende Zugnummern auch neue bzw. aktuelle Stempeltypen (z.B. mit Steg).

Auch ist im Hinblick auf Stempelunterschiede bei gleicher Zugnummer zu bedenken, dass (später vor allem in Fernzügen) oftmals (gegebenenfalls auch nur zeitweise während der Fahrt) zwei oder mehrere Beamte im Zugabteil für die Postabfertigung benötigt wurden und diese dann wohl jeweils mit einem eigenen Stempelgerät ausgestattet waren.

Zudem gab es in jedem Bahnpostabteil ein Ersatzstempelgerät, das sicherlich hin und wieder zum Einsatz kam bzw. kommen musste.

## 6. Kurs- bzw. Streckenangaben und mögliche Missverständnisse

Bevor ab 1883 nach und nach stumpfovale Bahnpoststempel eingeführt wurden, waren in der Regel dreizeilige "Kursstempel"<sup>56</sup> im Einsatz. Diese älteren Kursstempel wurden für beide Fahrtstrecken ("Hin- und Rückfahrt") angefertigt. Die dabei einstellbaren Tournummern gaben die Reihenfolge der an einem Tag fahrenden Bahnpostzüge an.<sup>57</sup>

Anfangs- und Endpunkte der Kurse wurden insbesondere auch durch das zuständige Bahnpostamt bestimmt. So wurde anlässlich der Neueröffnung der Saartalstrecke Trier ↔ Saarbrücken am 20.5.1860 das Bahnpostamt 12 in Trier eingerichtet<sup>58</sup>, das für die Bahnpost auf der Strecke Trier ↔ Bingerbrück zuständig war.<sup>59</sup> Hinzu kam 1870 für kurze Zeit die Strecke Saarbrücken ↔ Saargemünd<sup>60, 61</sup>.

Während des Deutsch-Französischen Kriegs (19.7.1870 - 10.5.1871)<sup>62</sup> wurde das Bahnpostamt 12 am 29.10.1870 nach Saarbrücken verlegt. Dort verblieb eine Zweigstelle, als das Bahnpostamt 12 sich ab dem 1.9.1871 dann in Metz befand.<sup>63</sup>

Unter dem Bahnpostamt 12 in Metz, das zudem für weitere Strecken im Elsass und in Lothringen zuständig war, lag Mettlach nun auf dem Kurs Trier ↔ Saargemünd.<sup>64</sup>

Nach Eröffnung der Eifelstrecke Trier ↔ Köln am 1.10.1875 unterstand der Abschnitt Trier ↔ Köln dem Bahnpostamt 10 Cöln.<sup>65</sup>

Die Zuständigkeit für die Strecken Trier - Saarbrücken und Saarbrücken - Saargemünd ging laut Amtsblatt vom 15.5.1879 vom Bahnpostamt 12 Metz an das

56 Der Begriff "Kursstempel" wurde z.B. in der Generalverfügung 74 der Kaiserlichen Deutschen Reichspost vom 6. September 1884, die z.B. unter [http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40\\_13.html](http://www.briefmarkensammler-schwedt.de/40_13.html) zu finden ist, verwendet. Später (1931) wurde dann der Begriff „Streckenstempel“ offiziell gebraucht, ab 1933 dann „Bahnpoststempel“ - vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnpost\\_\(Deutschland\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnpost_(Deutschland)).

57 Es verkehrten in der Regel durchaus weitere Züge ohne Bahnposten auf den einzelnen Strecken.

58 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 2

59 Entsprechend existierten die "Kursstempel" TRIER - BINGERBRÜCK, BINGERBRÜCK - TRIER, TRIER - SAARBRÜCKEN und SAARBRÜCKEN - TRIER (bis 1870).

60 vgl. Verfügung No. 79 vom 9. Juni 1870 in *Amtsblatt No. 39 der Norddeutschen Postverwaltung von 1870*, S. 187 (auszugsweise zu finden auch in *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 3)

61 An der "neuen Eisenbahn, welche der Anmeldestelle in Cöln zugetheilt" wurde, lagen außer Saarbrücken die Postexpeditionen Hanweiler (Saargemünd) und Kleinblittersdorf, deren Ortsnamen auf dem "Formular C. 30" den Zusatz "Bingerbrück - Trier" erhielten (vgl. nochmals Verfügung No. 79 vom 9. Juni 1870).

62 vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsch-Franz%C3%B6sischer\\_Krieg](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsch-Franz%C3%B6sischer_Krieg)

63 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 5

64 Weitere Kursstrecken unter dem Bahnpostamt 12 in Metz finden sich in *BARGe Bahnpost e.V.*, *Tabelle*. S. 5-6. Das Bahnpostamt 12 blieb dabei weiterhin auch für den Abschnitt Saarbrücken ↔ Bingerbrück zuständig.

65 vgl. Verfügung No. 202 vom 8.10.1875 in *Amts-Blatt No. 76 der Deutschen Reichs-Postverwaltung von 1875*, S. 372

Postamt Saarbrücken.<sup>66</sup> Ab 1880 ist dann "SAARBRÜCKEN" statt "SAARBRÜCK" (ohne "en") bei den Bahnpoststempeln zu lesen.

Ab 15.5.1881 wurde der Postdienstbetrieb auf der Strecke Trier ↔ Saarbrücken dem Bahnpostamt 10 Cöln a. Rh. unterstellt<sup>67</sup>, so dass jetzt der Dreizeiler COELN A. RHEIN ↔ SAARBRÜCKEN auftritt. Im gleichen Jahr wurde jedoch noch aufgrund diverser Schwierigkeiten eine Zweigstelle in Saarbrücken eingerichtet, "deren Personal ausschließlich Bahnposten zwischen Saarbrücken und Trier zu begleiten hatte" und die erst 1893 aufgehoben wurde.<sup>68</sup>

Im übrigen war gemäß einer Dienstanweisung von 1882 der Ortsname "Cöln am Rhein" bei Neuanfertigungen durch "Cöln (Rhein)" zu ersetzen<sup>69</sup>, wobei dann gemäß der bereits in Abschnitt 5.3.1. genannten Dienstanweisung von 1884 zudem als "Platzhalter" auch "Sternchen" links und rechts der Datumszeile erwünscht waren.

Die ab 1860 auf der "Saartalstrecke" auftretenden (dreizeiligen) Kursstempel lassen sich insofern nachvollziehen.<sup>70</sup>

Ab 1890 wurde dann in den Zügen über Mettlach der Ovalstempel (mit Angabe von Zugnummern) verwendet. Diese wurden nur für eine Streckenrichtung angefertigt.<sup>71</sup> Anhand der (ungeraden oder geraden) Zugnummer war jedoch ersichtlich, ob der Zug von A nach B oder von B nach A fuhr.

Ab 1921 wurde die Verwendung der Stempel "undurchsichtiger". So waren bereits vor 1921 gleichzeitig die stumpfovalen Stempel COELN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN und CÖLN - SAARBRÜCKEN sowie der ovale Stegstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN in Gebrauch, da alte Stempel solange wie möglich weiterverwendet wurden und nur bei Neuanfertigungen geänderte Ortsnamen oder Stempelformen berücksichtigt wurden.

<sup>66</sup> vgl. *Amts-Blatt No. 32 vom 15.5.1879 der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von 1879*, S. 209 (1. Spalte, noch zu "Nachrichten" zu "Postanstalten" gehörend)

<sup>67</sup> gemäß *Verfügung No. 45 vom 30.4.1881 im Amtsblatt des Reichspostamtes No. 21* (vgl. DAHLSTRÖM, S. 97)

<sup>68</sup> vgl. MEISSNER: *Zur Geschichte des Kaiserlichen Bahnpostamts 10 in Cöln (Rhein) und des Bahnpostwesens im allgemeinen* (1902), S. 19-20 (wonach die Zweigstelle 1893 wieder aufgehoben werden konnte)

<sup>69</sup> Gemäß *Verfügung No. 135 vom 30.11.1882 im Amts-Blatt des Reichs-Postamts 1882*, S. 395-396 in *Verbindung mit Anlage A (nach S. 400)* war bei neuen Stempeln der Zusatz "am Rhein" durch "(Rhein)" zu ersetzen (S. 5). Somit treten neben den alten (noch nicht abgenutzten) Stempeln "CÖLN A. RHEIN" gleichzeitig die (für nicht mehr brauchbare Stempel) als Ersatz neu hergestellten Stempel "CÖLN (RHEIN)" mit Stern und Buchstabe "a" auf.

<sup>70</sup> Zu beachten ist hierbei, dass statt Neuanfertigungen oftmals noch vorhandene "alte" Stempel weiter benutzt wurden.

<sup>71</sup> Auf der Saarstrecke waren dies die Stempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN und TRIER - SAARBRÜCKEN.

Dies ist auch der Grund dafür, dass die drei genannten Stempel weiter existierten, als ab Mitte 1921 der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf der Saartalstrecke verwendet wurde, nachdem ab dem 15.2.1921 das Postamt Trier 2 für diese Strecke zuständig wurde.<sup>72</sup> Die "alten Kölner Stempel" wurden jetzt nur noch auf der Eifelstrecke eingesetzt (neben Neuauferfertigungen mit der Streckenbezeichnung KÖLN - TRIER). Zudem wurde der Stegstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN auch noch aptiert, indem ab 1926 das C von CÖLN durch ein K ersetzt wurde.<sup>73</sup>

Als dann spätestens April 1924 noch der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH hinzukam, nachdem die Zuständigkeit für diesen (im Saargebiet gelegenen) Teilabschnitt an das Bahnhofpostamt Saarbrücken 2 Bf ging, blieb ähnlich auch der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN weiterhin im Einsatz, d.h. auf dem (Rest-) Abschnitt Mettlach ↔ Trier.

Nach Ende der Saargebietszeit trat das nächste "Problem" auf. Die alten Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN konnten zwar jetzt wieder auf der Gesamtstrecke Trier ↔ Saarbrücken verwendet werden, jedoch lag die Zuständigkeit seit dem 18.2.1835 beim Bahnhofpostamt Saarbrücken 2 Bhf.<sup>74</sup> Üblicherweise stand aber bei den Streckenangaben das zuständige (Bahnhofs-) Postamt an erster Stelle. Entsprechend war bei den erforderlichen Zusatzstempeln, die dann gleichzeitig zum Einsatz kamen, dann die Angabe SAARBRÜCKEN - TRIER zu lesen. Zudem war für D-Züge auf der Strecke Köln - Saarbrücken das Bahnpostamt 10 Köln-Deutz zuständig, so dass in diesen Zügen der Stempel KÖLN - SAARBRÜCKEN in Gebrauch war.

Mit Kriegsbeginn wurde der Bahnpostverkehr nach und von Saarbrücken eingestellt. Erst ab August 1940 normalisierten sich die Verhältnisse wieder etwas.<sup>75</sup> Der Stempel SAARBRÜCKEN - TRIER ist zwar im August 1940 noch zu beobachten, danach jedoch nicht mehr. Zudem scheint der "verbliebene" Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN ab 1943 vermehrt durch den Stempel KÖLN - SAARBRÜCKEN, der ohnehin in den D-Zügen verwendet wurde, verdrängt worden zu sein.

Insofern ist auf mögliche "Fehlinterpretationen" zu achten.

<sup>72</sup> vgl. Bahnpost, Teil III, Abschnitt III.2 auf dieser Homepage

<sup>73</sup> Die stumpf ovalen Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN bzw. CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN wurden nach 1924 nicht mehr verwendet (vgl. Bahnpoststempelkatalog 2010, S. 123, insbesondere Stempel C0405).

<sup>74</sup> vgl. Bahnpost, Teil V, Abschnitt V.2 auf dieser Homepage

<sup>75</sup> vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 59-60

## 7. Wagonumlauf

Gemäß den Richtlinien für die betriebliche Durchführung der Beförderungsleistungen der Deutschen Reichsbahn für die Deutsche Reichspost vom 1. Oktober 1938<sup>76</sup> kamen nach §1 für die Postbeförderung in Zügen a) Bahnpostwagen (posteigene Wagen), b) Eisenbahnwagen mit einem für Postzwecke eingerichteten Abteil sowie c) Eisenbahnwagen und -abteile ohne Posteinrichtung in Frage. Auf Verlangen der Reichspost war mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ein von der Reichspost gestellter Postwagen unter Beachtung der Zulassungsbestimmungen (gemäß §2 und §3) zu befördern.

Im allgemeinen stimmten Postwagenlauf und Zuglauf überein. Grundsätzlich mussten alle Bahnpostwagen laut §4 außen (in der Mitte oder an beiden Enden) mit Richtungsschildern versehen sein, auf denen die Zugnummern mit den Anfangs- und Endbahnhöfen des ganzen Wagonumlaufs angegeben werden mussten:



Das abgebildete Umlaufschild zeigt, dass Bahnpostwagen auch umgekoppelt wurden bzw. sich die Zugnummern auf der Strecke änderten.

Aufgrund dieser Handhabung erklärt sich auch, warum bei Bahnpoststempeln oft von zugehörigen "Paaren" die Rede ist. Es sind also jene Nummern jener Züge, die den selben Bahnpostwagen auf der Hin- bzw. auf der Rückfahrt mit sich führten.

Bei der Nummerierung von Zügen galten übrigens in neuerer Zeit folgende Regeln<sup>77,78</sup>

- Die Zugnummer ist in Ost-West-Richtung bzw. Süd-Nord-Richtung gerade
- Bei Zügen, die in der Gegenrichtung verkehren, ist diese Nummer ungerade
- Die gerade Nummer ist in der Regel die niedrigere

<sup>76</sup> vgl. z.B. [http://epoche2.modellbahnfröcker.de/dv/e2d\\_3303.html](http://epoche2.modellbahnfröcker.de/dv/e2d_3303.html)

<sup>77</sup> vgl. z.B. <https://de.wikipedia.org/wiki/Zugnummer>

<sup>78</sup> Für die auf dieser Homepage bis etwa 1968 betrachteten Stempel (auf der Saarstrecke) galt noch die "umgekehrte Regelung" (mit Ausnahme wohl der Anfang der 1890er Jahre in den Stempeln auftretenden Zugnummern).



Im Zusammenhang mit dem Wagenumlauf sind noch folgende zwei Aspekte von Bedeutung.

Zunächst waren Bahnpostwägen zum Teil auch über Nacht unterwegs. So startete zum Beispiel nach der Eröffnung der Strecke Trier ↔ Saarbrücken ↔ Bingerbrück (im Jahr 1860) der abendliche Bahnpostzug um 19:15 Uhr in Bingerbrück und endete in St. Wendel. Am nächsten Morgen ging die Bahnpost dann ab 06:05 Uhr über Saarbrücken (ab 08.25 Uhr) nach Trier (an 11:05 Uhr).<sup>79</sup>

Bezüglich der bei den Kursstempeln zu verwendenden Zugnummern ist - als zweiter Aspekt - auf die Allgemeine Dienstanweisung von 1884 hinzuweisen. Hierin heißt es: "Ändern sich Zugnummern im Laufe der Fahrt bleibt die ursprüngliche Zugnummer erhalten."<sup>80</sup>

Beide Aspekte konnten auch gleichzeitig eine Rolle spielen. Hier sind zum Beispiel (wohl) jene Züge zu nennen, die zum Ende des 19. Jahrhunderts bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts abends von Köln nach Jünkerath fahren und am nächsten Tag unter einer anderen Zugnummer die Fahrt als Frühzug von Jünkerath nach Saarbrücken (ebenfalls mit Bahnpost) fortsetzen.<sup>81</sup>

Hier sind auch die Züge um 1914-1916 zu erwähnen, die (noch) mit einer Zugnummer aus dem 200er Bereich (z.B. Zug 208) von Köln nach Trier fahren, um anschließend mit einer "entsprechenden" Zugnummer aus dem 500er Bereich (z.B. Zug 508) weiter nach Saarbrücken zu verkehren. Auch hier wurde dann auf der Saarstrecke die Zugnummer aus dem 200er Bereich weiterverwendet.

---

<sup>79</sup> vgl. Bahnpost, Teil I, Abschnitt I.1 (Tabelle mit Fahrplan) auf dieser Homepage unter Beachtung des dort genannten Sonderdrucks von 1985, in dem der Sommerfahrplan von 1860 mit Abfahrtszeiten für die Strecken Trier ↔ Saarbrücken, Saarbrücken ↔ St. Wendel und St. Wendel ↔ Bingerbrück genannt sind.

<sup>80</sup> vgl. <https://philaseiten.de/cgi-bin/index.pl?ST=3661&CP=25&F=1> (unter b)

<sup>81</sup> vgl. Bahnpost, Teil II, Abschnitte II.4.1, II.4.2 und II.4.3

## 8. Stempelirrtümer / Gefälligkeitsstempel

Für eine gewisse Verwirrung sorgen Stempelirrtümer, auch wenn sie nicht allzu häufig auftreten. Dies kann bei der zeitlichen Zuordnung der Stempeltypen zu (schwerwiegenden) Irrtümern führen.

Ein Beispiel ist die Vertauschung der Datumsziffern. So steht bei folgendem Beispiel der "Einsatzblock" mit der Jahreszahl "02" auf dem Kopf. Zu lesen ist daher scheinbar das Jahr "20", tatsächlich wurde der Stempel am 11.9.1902 abgeschlagen:



scheinbarer Stempel vom 11.9.20



Jahreszahl "02" kopfstehend

Selbstverständlich wurden auch falsche Tour- oder Zugnummern eingesetzt bzw. der Austausch der vorherigen Tour- oder Zugnummern vergessen.

Zu Missverständnissen können auch Gefälligkeitsabstempelungen führen.

So treten gegen Ende der Saargebietszeit die gleichen Zugnummern bei zwei Stempelgeräten auf (mit einem bzw. zwei Punkten in der unteren Zierleiste)<sup>82</sup>:



Z. 522 16.2.35 1 Punkt



Z. 522 19.2.35 2 Punkte



Z. 582 16.2.35 1 Punkt



Z. 582 19.2.35 2 Punkte

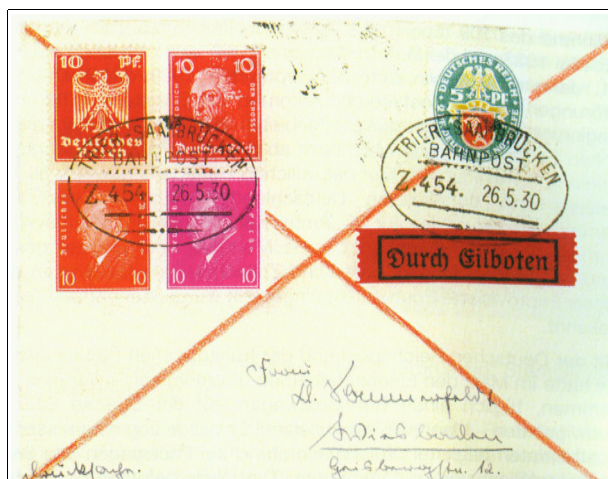
Insbesondere bei den Ovalstempeln mit Steg, bei denen sämtliche Ziffern durch Drehen um eine Achse verstellbar waren, waren Gefälligkeitsstempel ohne "großen Aufwand" möglich.

Solche Stempel sind vor allem dann problematisch, wenn Sammler hierzu

<sup>82</sup> vgl. Bahnpost, Teil IV, Abschnitt IV.2.3 auf dieser Homepage

vorgefertigte Briefe angefertigt hatten, so dass nicht klar ist, ob diese dann tatsächlich auch "befördert" wurden.

Als Beispiel seien Belege vom 26.5.1930 gezeigt:



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 454 26.5.30



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 551 26.5.30

Hier wurden offenbar "Sammlerbelege" für verschiedene (neue) Zugnummern mit dem gleichen Stempelgerät<sup>83</sup> angefertigt.<sup>84</sup> Zug 454 verkehrte dabei (wohl) von Trier über Karthaus nach Igel<sup>85</sup>, so dass ein solcher Stempel mit Zugnummer 454 tatsächlich in Betracht kommen könnte.<sup>86</sup> Zug 551 fuhr von Saarbrücken nach Trier, so dass diese Zugnummer relativ häufig zu finden ist.<sup>87</sup>

Sofern solche Sammlerbelege nur abgestempelt wurden, d.h. gar nicht befördert wurden, können die Empfängeradressen beliebig sein und möglicherweise sogar erst im Nachhinein auf die Briefe angebracht worden sein. So ist tatsächlich unwahrscheinlich, dass der abgebildete Brief nach Wiesbaden - auch wenn es sich um einen Eilbrief handelt - (zunächst) mit Zug 454 befördert wurde.<sup>88</sup>

<sup>83</sup> Die verschiedenen Stempelgeräte mit Streckenangabe TRIER - SAARBRÜCKEN sind anhand der Positionen der Buchstaben, aber auch an (nicht) vorhandenen "Brüchen" der Steglinien zu erkennen.

<sup>84</sup> Grund für die Anfertigung der abgebildeten Sammlerbelege könnte sein, dass mit dem ab 15.5.1930 gültigen Sommerfahrplan 1930 einige Zugnummern neu auftraten (so zumindest Z. 551).

<sup>85</sup> Zumindest gemäß Sommerfahrplan 1939 fuhr Zug 454 von Trier HBF über Karthaus nach Igel (Strecke "235m").

<sup>86</sup> Nicht völlig auszuschließen ist, dass es sich um ein Versehen handelte und eigentlich Zug 554 gemeint war, der mit Bahnpost von Trier nach Saarbrücken fuhr. (Im Abschnitt Mettlach - Saarbrücken wurde von Sommer 1924 bis 28.2.1935 der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH Z. 554 verwendet.)

<sup>87</sup> Im Abschnitt Saarbrücken - Mettlach wurde mit Beginn des Sommerfahrplans 1930 (am 15.5.1930) bis 28.2.1935 der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH Z. 551 verwendet.

<sup>88</sup> Der Brief wäre - sofern wirklich gelaufen - dann mit Zug 454 nach Karthaus gelangt und dann einem Zug Richtung Saarbrücken übergeben worden. Dass er über Igel und weiter über Luxemburg lief, ist kaum denkbar.