

Bahnpoststempel

(in über Mettlach fahrenden Zügen)

III. Ovale Bahnpoststempel mit Steg von 1915 - 1924



von

Dr. Bernhard Schmal

© 2022

(aktualisierte Fassung vom 02.06.2023)

www.mettlach-saar.de

III. Einleitung

Auf der Saarstrecke erschien 1915 erstmals ein Ovalstempel mit Steg¹ (in der Type 7.3.2.0)² mit der "Streckenangabe" CÖLN - SAARBRÜCKEN³.



Bahnpoststempel CÖLN - SAARBRÜCKEN
vom 21.10.1915 (wohl ZUG 151)⁴

Gleichzeitig wurden allerdings bis 1922 bzw. 1924 weiterhin die zuvor verwandten Ovalstempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN und CÖLN - SAARBRÜCKEN ohne Steg benutzt⁵, wenn zuletzt auch nur noch auf der Eifelstrecke⁶.

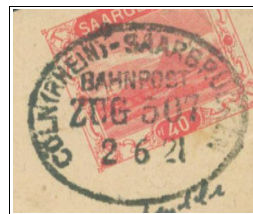
Folglich waren - wie folgende Stempelabschläge zu Zug 507 belegen⁷ - bei bestimmten Zugnummern verschiedene Stempeltypen "nebeneinander" im Einsatz⁸:



Zug 507 22.10.17 (mit Steg)
CÖLN - SAARBRÜCKEN



Zug 507 1.10.19
CÖLN - SAARBRÜCKEN



Zug 507 2.6.21
CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN



Zug 507 8.9.22 (mit Steg)
CÖLN - SAARBRÜCKEN

- 1 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 12 erschien der Stempel erstmals im Jahr 1915. Irrtümlich ist dagegen ebenfalls in *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 46 (Tabelle) das Jahr 1912 genannt.
- 2 vgl. *Bahnpoststempelkatalog 2010*, S. 123, Stempel C0401 der Type 7.3.2.0 (mit seriflosem "Z")
- 3 Die Angabe entsprach jener Strecke, auf der im angegebenen Zug (durchgehend oder auch nur teilweise) Bahnpost angenommen wurde. Dabei stand normalerweise das für die Strecke zuständige Bahnpostamt an erster Stelle. Oft wurden allerdings die Stempel weiterhin verwendet, wenn Änderungen z.B. bezüglich der Zuständigkeit eintraten. Dies kann für Verwirrung sorgen (vgl. auch Allgemeines / Bahnpost auf der Saarstrecke, Abschnitt 6).
- 4 Bis 1917 ist der Ovalstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN mit Steg nur für Zug 151 bekannt.
- 5 Gemäß *Bahnpoststempelkatalog 2010*, S. 123 wurde der Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN in der Type 7.1.1.0 mit Serifen (Stempel C0398) bis 1920 und in der Type 7.1.2.0 ohne Serife (Stempel C0399) bis 1922 verwendet. Der Stempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN war in der Type 7.1.1.0 (Stempel C0404) bis 1922 und in der Type 7.1.2.0 (Stempel C0405) bis 1924 in Gebrauch. In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 12, ist statt 1924 das Jahr 1922 genannt.
- 6 Spätestens ab 1922 wurde auf der Saarstrecke nur noch der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN verwendet, nachdem ab dem 15.2.1921 das Postamt Trier 2 für die Strecke Trier - Saarbrücken zuständig war (vgl. *DAHLSTRÖM*, S. 100 sowie *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 23-24 und S. 46, Tabelle).
- 7 Zudem wurde in Bahnpost Teil II, Abschnitt II.6.2 zu Zug 507 der Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN vom 12.5.13 gezeigt. Ferner tritt Zug 507 beim Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf (vgl. Abschnitt III.2.1).
- 8 Da die Bahnpostabteile in der Regel nicht am selben Tag (in Köln bzw. Saarbrücken) zurück waren, wurden pro Zugnummer mindestens zwei Stempel benötigt, wobei unterschiedliche Typen vorkommen können.

Da ab dem 15.2.1921 das Postamt Trier 2 für die Strecke Trier - Saarbrücken zuständig war⁹, war wohl ab Juni / Juli 1921 nur noch der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (Type 7.2.1.0)¹⁰ auf der Saarstrecke in Gebrauch.

Zu beachten ist dabei, dass Belege ab dem 30.1.1920 mit Saargebietsmarken frankiert werden konnten, was ab dem 16.4.1920 verpflichtend war.¹¹ Demnach kann bei Belegen ab dem 16.4.1920 (stets) unterschieden werden, ob sie im Saargebiet (z.B. in Mettlach) aufgegeben wurden oder nicht, was insbesondere also für den ab etwa Juli 1921 verwendeten Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN gilt:

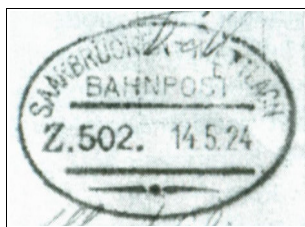


Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN
vom 16.7.1921 (ZUG 507) auf Saargebietsmarke



Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN
vom 1.9.1922 (ZUG 507) auf Marke des Deutschen Reichs

1924 wurde dann im April (vielleicht auch schon im März) der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH eingeführt, der bis zum 28.2.1935 (Ende der Saargebietszeit) verwendet wurde. Zuständig war jetzt das Bahnhofspostamt Saarbrücken 2.¹²



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN- METTLACH
vom 14.5.1924 (ZUG 502)

⁹ vgl. nochmals DAHLSTRÖM, S. 100 sowie BArGe Bahnpost e.V., S. 23-24

¹⁰ Gemäß Bahnpoststempelkatalog 2010, S. 456 wurde der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN in der Type 7.2.1.0 (Stempel T0285) ab 1921 (noch bis 1961) verwandt.

¹¹ Saarmarken erschienen erstmals am 30.1.1920 (vgl. z.B. MICHEL-Kataloge). Marken des Deutschen Reichs wurden noch bis zum 15.4.1920 geduldet (vgl. z.B. MICHEL DEUTSCHLAND SPEZIAL-Kataloge).

¹² Laut BArGe Bahnpost e.V., S. 25, war ab dem 1. Juni 1924 Saarbrücken 2 Bf für die Strecke Saargemünd - Saarbrücken - Mettlach zuständig. Der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH kam allerdings spätestens im April 1924 zum Einsatz (vgl. hierzu Bahnpost Teil IV, Abschnitt IV.2.1 auf dieser Homepage).

An dieser Stelle soll noch kurz auf den Versailler Vertrag vom 28.06.1919 eingegangen werden.¹³ Mit dessen Inkrafttreten am 10.1.1920 wurde das Saargebiet für 15 Jahre der Regierung des Völkerbundes unterstellt. Am 27.02.1920 löste die vom Völkerbund ernannte Regierungskommission die bisherige französische Militärverwaltung ab.¹⁴

Gemäß Teil III, Abschnitt IV, Artikel 48 des Versailler Vertrags wurde u.a. die Grenze des Saarbeckengebiets bei Saarhölzbach festgelegt.¹⁵ Gesetze und Verordnungen, die im Saarbeckengebiet am 11.11.1918 gültig waren, blieben in Kraft.¹⁶

Für die ersten fünf Jahre, d.h. bis zum 10.01.1925 wurde gemäß §31 weitgehende Zollfreiheit zwischen dem Saarbeckengebiet und dem Deutschen Reich vereinbart. Bezüglich der Eisenbahnen sollte "eine gerechte Verteilung des rollenden Materials durch eine gemischte Kommission erfolgen, in der die Regierungskommission des Saarbeckens und die deutschen Eisenbahnen vertreten sind."¹⁷

Ab dem 10.3.1920 unterstanden dann alle ehemaligen preußischen und bayrischen Strecken im Saargebiet der Eisenbahndirektion 1 mit Sitz in Saarbrücken, die sich "Direktion der Saarbahnen" bzw. ab dem 16.3.1921 "Eisenbahndirektion des Saargebiets" bezeichnete¹⁸. Die gleichzeitig aus der früheren "Eisenbahn Direktion Saarbrücken" hervorgegangene Eisenbahndirektion 2 war für die preußischen Strecken an der Mosel und in der Eifel zuständig. Deren Sitz wurde am 1.4.1920 nach Trier verlegt. Fortan firmierte sie unter "Stammeisenbahnen Saarbrücken in Trier", ab dem 30.12.1920 dann unter "Eisenbahndirektion Trier" (ED Trier) und ab dem 6.7.1922 unter "Reichsbahndirektion Trier" (Rbd Trier).¹⁹

Die auf diesen Strecken verkehrenden Bahnposten unterlagen allerdings durchaus anderen Zuständigkeiten.

13 vgl. z.B. <http://www.documentarchiv.de/wr/vv03.html>

14 Die fünfköpfige Regierungskommission bestand gemäß §17 der Anlage zu Teil III, Abschnitt 4 aus einem Franzosen, einem aus dem Saarbeckengebiet stammenden und dort wohnenden Nicht-Franzosen und drei Mitgliedern anderer Nationen, die weder Deutsche noch Franzosen sein durften (vgl. z.B. <http://www.verfassungen.de/saar/index.htm>).

15 Die genaue Formulierung lautete: "Die Grenzlinie folgt der nördlichen Verwaltungsgrenze des Kreises Merzig von dem Punkte, wo sie sich von der französischen Grenze trennt, bis zu ihrem Schnittpunkte mit der Verwaltungsgrenze zwischen den Gemeinden Saarhölzbach und Britten; sie folgt dann dieser Gemeindegrenze nach Süden bis zur Verwaltungsgrenze der Bürgermeisterei Merzig derart, daß die Bürgermeisterei Mettlach mit Ausnahme der Gemeinde Britten in das Saarbeckengebiet fällt."

16 Dies geht aus der Anlage zu Abschnitt IV, § 23 (vgl. <http://www.verfassungen.de/saar/index.htm>) hervor.

17 Siehe §22 der genannten Anlage, in der auf Teil XII (mit Abschnitt III "Eisenbahnen") verwiesen wird.

18 vgl. http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/BD_Saarbruecken.htm

19 vgl. http://www.bahnstatistik.de/Direktionen/BD_Trier.htm

III.1 Der Stegstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN

Wie bereits ausgeführt wurde, tritt der Stegstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN schon 1915 auf²⁰. Im Saargebiet kam er bis mindestens Juni 1921 zum Einsatz.²¹ Die Variante CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN existiert dagegen nicht als Stegstempel.

III.1.1 Zugnummern aus dem 100er Bereich

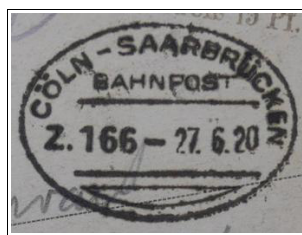
Für 1914 sind - mit Bahnpost über Mettlach - die Züge 151, 152, D153 sowie D156 aufgeführt.²² 1917 sind dann D153 und D156 nicht mehr genannt. Dafür kamen jedoch D155, D157 und D158 hinzu. 1920 waren (noch) die D-Züge 155 und 166 mit Bahnpost unterwegs²³, deren Stempel also auch auf Saargebietsmarken vorkommen. Ab Oktober 1920 war nur noch Eisenbahnpersonal für die Postbeförderung in D-Zügen entlang der Saar zuständig.²⁴ Ab Juni 1922 entfiel der Postdienst in den D-Zügen völlig.^{25, 26}

Die genannten Zugnummern sind fast alle von den Ovalstempeln CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN bzw. CÖLN - SAARBRÜCKEN ohne Steg bekannt (vgl. Bahnpost, Teil II). Der Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN mit Steg ist momentan für die Zugnummern 151, 155 und 166 belegt.²⁷ Die folgende "Bildtafel" fasst dies nochmals zusammen.

Der "Bildtafel" ist Z.166 vorangestellt, da für diesen wohl nur der Stegstempel existiert²⁸:



Zug 166 9.3.1919



Zug 166 27.6.1920

20 vgl. hierzu das Beispiel in der Einleitung (Stempel vom 21.10.1915) sowie *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 12

21 Der Stempel war bis 1927 im Einsatz (vgl. *Bahnpoststempelkatalog 2010*, Stempel C0401), ab etwa Juli 1921 jedoch nur noch auf der Eifelstrecke, da bis Trier der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN benutzt wurde.

22 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 17 (wobei Zug 152 nur auf dem Abschnitt Trier - Saarbrücken mit Bahnpost fuhr)

23 Laut *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 24 fuhren die D-Züge 155 und 166 bis Ende September 1920 mit Bahnpost. D 155 wird bereits für 1917 genannt, nicht jedoch D 166 (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 17).

24 Vom Eisenbahnpersonal wurden keine Abstempelungen vorgenommen.

25 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 24

26 Von der Eifelstrecke ist dagegen z.B. der (stumpfovale) Stempel CÖLN (RHEIN) - TRIER (ohne Steg) zu ZUG 156 vom 4.1.25 bekannt.

27 Der Stegstempel zu Zug 151 liegt derzeit für 1915-1917, zu Zug 155 und Zug 166 für 1919-1920 vor.

28 Zug 166 wird 1917 noch nicht genannt (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 17). Daher ist davon auszugehen, dass kein Stempelseinsatz mit der Nummer 166 für die (noch existierenden) Stempel ohne Steg angeschafft wurde.

für 1914 und 1917 genannt



Zug 151 28.5.17

?

Zug 151



Zug 151 9.5.13

für 1914 und 1917 genannt

?

Zug 152



Zug 152 21.1.16



Zug 152

für 1914 genannt

?

Zug 153

derzeit liegen nur
Stempel bis 1911 vor

Zug 153



Zug 153

für 1917 genannt



Zug 155 29.7.20



Zug 155 10.10.15

?

Zug 155

für 1914 genannt

?

Zug 156



Zug 156 20.2.16



Zug 156 10.9.17

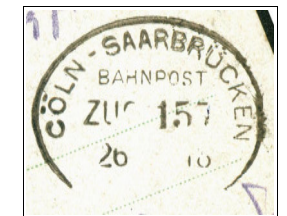
für 1917 genannt

?

Zug 157



Zug 157 20.6.1918



Zug 157 26.7.18

für 1917 genannt

?

Zug 158

?

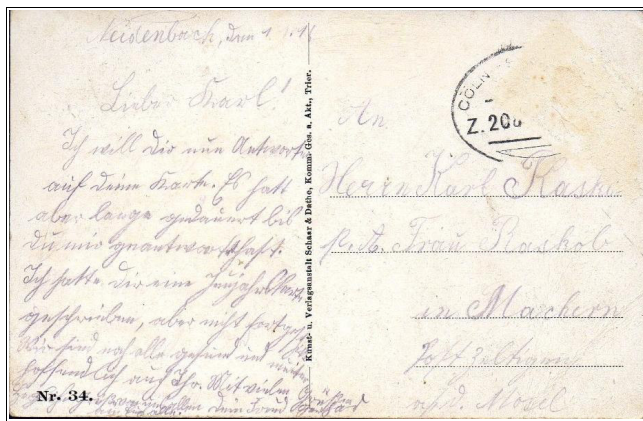
Zug 158

?

Zug 158

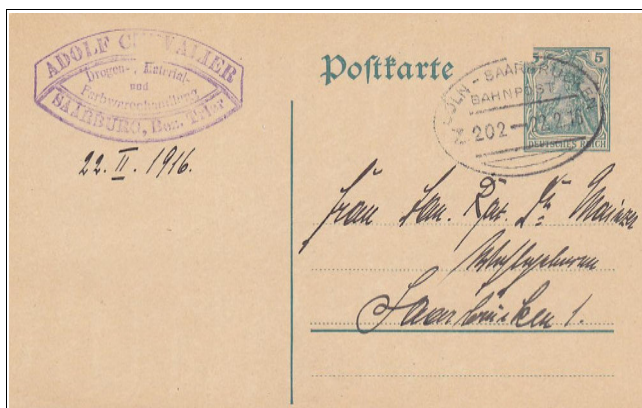
III.1.2 Zugnummern aus dem 200er Bereich

Vereinzelt kommen Zugnummern des 200er Bereichs beim Stegstempel CÖLN - SAARBRÜCKEN auch noch 1916 vor. Der Grund ist, dass zwar ab 1914 die Züge auf der Saarstrecke schon mit Zugnummern aus dem 500er Bereich führen, auf der Eifelstrecke dagegen noch teilweise mit den "alten" Zugnummern des 200er Bereichs²⁹. Die ursprünglich eingestellte Zugnummer wurde dann (wohl) auf der Saarstrecke nicht verändert.³⁰ Insbesondere ist im Fahrplan von 1914 noch Zug 208 für die Eifelstrecke nach Trier (Ankunft dort 21:33 Uhr) genannt.³¹ Der auf einer Karte vom 1.1.1916 ab Neidenbach / Eifel zu sehende Stempel kam also wohl bis Saarbrücken so zum Einsatz:



CÖLN - SAARBRÜCKEN
Z. 208 (?) 1.1.1916

Entsprechend tritt auf der Saarstrecke tatsächlich 1916 noch Zugnummer 202 auf, wie eine 1916 gestempelte Postkarte aus Saarburg nach Saarbrücken belegt³²:



CÖLN - SAARBRÜCKEN
Z. 202 22.2.1916

²⁹ Im Fahrplan vom 1.5.1914 führen die Züge 502, 504, 506 und 208 von Köln nach Trier, Zug 210 bis Jünkerath.

³⁰ Zur Beibehaltung der ursprünglichen Zugnummer siehe z.B. auch Bahnpost Teil II, Abschnitt II.4.

³¹ 23:25 Uhr fuhr dann Zug 508 weiter nach Saarbrücken (vgl. Fahrplan in Bahnpost Teil II, Abschnitt II.5).

³² In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 werden unter 1914 die Bahnpostzüge 202/502, 204/504 und 208/508 für die Strecke Cöln - Saarbrücken genannt, wobei sich die 200er Nummern auf die Eifelstrecke beziehen.

III.1.3 Zugnummern aus dem 500er Bereich

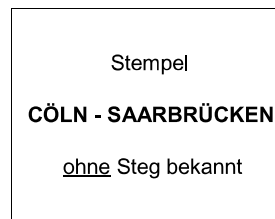
Zwischen 1915 und Juni 1921 sind derzeit 10 Zugnummern aus dem 500er Bereich bekannt. Zusätzlich sind noch ab 1922 die Zugnummern 505 und 554³³ auf Marken des Deutschen Reichs belegt^{34, 35}. Von den in Ovalstempeln ohne Steg vorkommenden Nummern fehlen die 504, 511, 512 und 516³⁶. Von diesen könnte also im ein oder anderen Fall ebenfalls ein Stegstempel existieren. Somit ergibt sich folgende "Bildtafel":



Zug 502 7.2.18



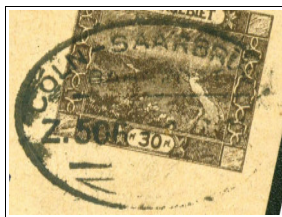
Zug 503 15.7.19



Zug 504



Zug 505 25.3.22



Zug 506 2.3.21



Zug 507 20.7.19



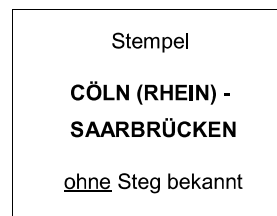
Zug 508 14.10.17



Zug 509 16.8.16



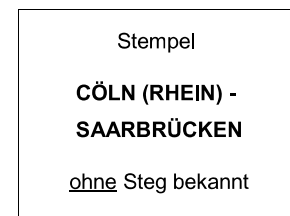
Zug 511



Zug 512



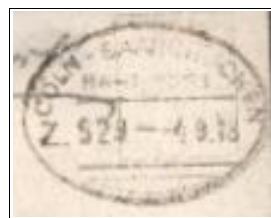
Zug 514 11.3.21



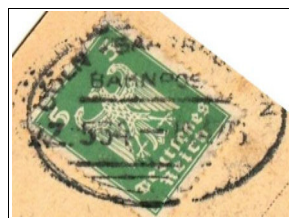
Zug 516



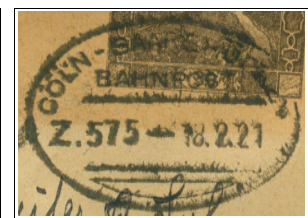
Zug 527 3.4.21 (?)



Zug 529 4.9.18



Zug 554 19.4.26



Zug 575 18.2.21

³³ Der Stegstempel zu Zug 554 dürfte erst ab etwa 1926 in Gebrauch gewesen sein.

³⁴ Stempel auf Marken des Deutschen Reichs stammen (nach dem 15.4.1920) von der Eifelstrecke Das Datum vom 25.3.22 zu Zug 505 spricht dafür, dass dieser Stempel zuvor auch schon auf Saargebietsmarken vorgekommen sein könnte. Zu Zug 554 gab es wohl vor 1924 keinen Stegstempel. (Da die Zugnummern austauschbar waren, waren lediglich die Stempelgeräte schon vor 1922 angefertigt worden.)

³⁵ Auch andere Zugnummern treten ab 1922 noch (auf Marken des Deutschen Reichs) auf. So sind für 1922 die Zugnummern 502, 503, 505, 507 und 508 bekannt.

³⁶ vgl. Bahnpost Teil II, Abschnitt II.6.1 und II.6.2 auf dieser Homepage

Bezüglich der genauen Verwendungszeiten ist festzuhalten, dass die geraden Zugnummern 502, 504, 506 und 508 (für Züge in Richtung Saarbrücken) erst ab 1916 auftreten, da auf der Eifelstrecke zuvor noch in der Regel die entsprechenden Nummern aus dem 200er Bereich verwendet und dann auf der Saarstrecke beibehalten wurden.³⁷ Bis auf Zug 504³⁸ waren diese Züge bis 1922 im Einsatz, allerdings ab etwa Juli 1921 nur noch auf der Eifelstrecke, so dass die Zugnummern 502, 506 und 508 zuletzt nur noch auf Marken des Deutschen Reichs (und nicht mehr auf Saargebietsmarken) vorkommen.³⁹

Ungerade Nummern aus dem 500er Bereich (für Züge in Richtung Köln) treten dagegen bereits 1913 (beim Ovalstempel ohne Steg) auf. 1914 fuhren die Züge 503, 507 und 509 von Saarbrücken nach Köln⁴⁰. Bis auf Zug 509⁴¹ waren diese Züge bis 1922 im Einsatz, allerdings ab etwa Juli 1921 nur noch auf der Eifelstrecke, so dass auch hier die Nummern 503 und 507 zuletzt nur noch auf Marken des Deutschen Reichs vorkommen.⁴²

Auf dem Abschnitt Trier ↔ Saarbrücken fuhren zudem die Bahnpostzüge 511 und 516⁴³, letzterer wohl längstens bis 1917.⁴⁴ Hier sind nur ovale Stempel ohne Steg bekannt.

Für Dezember 1921 werden dann noch die Züge 505 und 575 sowie nochmals 511 genannt.⁴⁵ Zu diesen Zügen liegen nur wenige Stempel vor.⁴⁶

Weitere Stempel existieren zu den Zügen 514, 527 und 529⁴⁷ und auch zu 512⁴⁸.

37 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 werden unter 1914 die Bahnpostzüge 202/502, 204/504 und 208/508 für die Strecke Cöln - Saarbrücken genannt, wobei sich die 200er Nummern auf die Eifelstrecke beziehen. Zug 506 ist erst 1917 erwähnt, wobei entsprechende Stempel ab 1916 bekannt sind.

38 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 wird Zug 504 unter 1914 und 1917 genannt. Nach 1917 sind dann keine Stempel mehr zu diesem Zug bekannt.

39 Der Stempel mit Steg ist bisher für Zug 502 von 1916-1922, für Zug 506 für 1921 und für Zug 508 von 1917-1922 bekannt. Vor bzw. während diesen Zeiten waren teilweise auch entsprechende Stempel ohne Steg im Einsatz.

40 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 (auch Zug 523 mit Bahnpost von Saarbrücken nach Völklingen ist dort genannt)

41 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 wird Zug 509 nicht mehr unter 1917 genannt. Nach 1916 sind auch keine Stempel mehr zu diesem Zug bekannt. Erst für 1926 und 1927 liegen nochmals Stempel zu Zug 509 (mit Steg) vor.

42 Der Stegstempel konnte bisher für Zug 503 von 1918-1922 und für Zug 507 von 1917-1922 beobachtet werden. Vor bzw. während diesen Zeiten waren teilweise auch entsprechende Stempel ohne Steg im Einsatz.

43 Dass hier die Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN bzw. CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN auftreten, könnte daran liegen, dass 1914 nach Kriegsbeginn eventuell nur noch das Bahnpostamt Cöln für diese Strecke zuständig war (?).

44 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 17 wird Zug 511 unter 1914 und 1917 genannt sowie Zug 516 unter 1914. Allerdings wird Zug 511 nochmals im Zusammenhang mit der "Bahnpost Saarbrücken - Köln" erwähnt (*ebd.*, S. 24). Nach 1917 ist allerdings derzeit kein Stempel zu Zug 511 bekannt.

45 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 24

46 Für Zug 511 ist nur bis 1917 der Ovalstempel ohne Steg bekannt. Für Zug 575 liegt dieser aus dem Jahr 1917 vor. Der Stegstempel ist 1921 für Zug 575 und 1922 für Zug 505 belegt (vgl. Abbildungen in diesem Abschnitt).

47 Hier sind (Steg-) Stempel aus den Jahren 1920-1921 vorliegend, für Zug 529 auch schon aus 1918.

48 Bekannt ist nur der in Bahnpost Teil II, Abschnitt II.6.1, abgebildete Stempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN ohne Steg vom 29.7.18. In *BARGe Bahnpost e.V.* (S. 17 bzw. 24) wird dieser Zug nicht mit (Schaffner-) Bahnpost genannt.

In Folge der Ruhrbesetzung ab Anfang 1923⁴⁹ kam es bei der "diensthabenden Bevölkerung" zu passivem Widerstand, vor allem auch durch Eisenbahner. Viele Familien wurden daraufhin ausgewiesen und mussten ihre Heimat verlassen^{50, 51}. Die Bahn wurde nun von der "Regie des Chemins de Fer" kontrolliert, so dass der Postdienst improvisiert werden musste.⁵² Erst mit dem Mainzer Abkommen vom 1.12.1923 wurden die Grundlagen zur Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs zwischen dem besetzten Rhein- und Ruhrgebiet und dem Deutschen Reich geschaffen.

Ende 1923 ist folgender Beleg für den Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN bekannt^{53, 54}:



CÖLN - SAARBRÜCKEN

Z. 205 31.12.23

auf Ansichtskarte von Trier nach Köln (Eifelstrecke)

Der Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN mit "C" tritt noch Ende 1927 auf⁵⁵. Bereits 1926 wurde zeitlich parallel der Stempel KÖLN - SAARBRÜCKEN mit "K" verwendet⁵⁶:



CÖLN - SAARBRÜCKEN Z. 527

o 5.12.27 ab Münstereifel



KÖLN - SAARBRÜCKEN Z. 509

o 24.6.26 ab Nettersheim

49 vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrbesetzung> bzw. http://de.wikipedia.org/wiki/Rheinische_Republik bzw. auch *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 24-25

50 Gemäß <https://www.regionalgeschichte.net/bibliothek/aufsaeetze/weiter-matysiak-barbara/weiter-matysiak-die-weimarer-republik-im-spiegel-der-quellen-des-trierer-landes.html> war hiervon auch der Raum Trier - Konz - Saarburg betroffen.

51 Gemäß <http://www.wisoveg.de/euskirchen/ebekoe/evb20101939.html> mussten z.B. in Euskirchen etwa 60 Familien am 6.5.1923 Euskirchen verlassen. Sie kehrten erst Anfang 1924 wieder zurück, um ihre Dienstleistungen (wieder) zu erbringen.

52 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 24-25

53 Die Stempel CÖLN/KÖLN - SAARBRÜCKEN wurden ab 1922 nur noch auf der Eifelstrecke verwendet.

54 Ein weiterer Stempelabschlag CÖLN - SAARBRÜCKEN war in Los 4748 der 64. HBA-Auktion zu Zug 203 mit Datum vom 4.11.24 enthalten. Zu Zug 205 sind weitere Belege mit Stempeln vom 9.12.23 und 1.10.1924 bekannt. Interessanterweise liegen hier die Zugnummern (wieder) im 200er Bereich.

Im Übrigen trat - laut *Bahnpoststempelkatalog 2010* (Stempel C0405) - auch der Ovalstempel CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN ohne Steg (noch) 1924 auf.

55 In *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 46 (Tabelle) wird fälschlicherweise das Jahr 1935 genannt. Dagegen wird im *Bahnpoststempelkatalog 2010* (richtigerweise) das Jahr 1927 angegeben.

56 Mit Schreibweise "K" liegt bereits ein Stempel zu Zug 509 vom 8.2.1926 vor.

III.2 Der Stegstempel TRIER - SAARBRÜCKEN (bis April 1924)

Ab 15.2.1921 war das Postamt Trier 2 für die Postbeförderung auf dem Abschnitt Trier ↔ Saarbrücken zuständig⁵⁷, nachdem zuvor das Bahnpostamt 10 Cöln-Deutz für die Strecke Köln ↔ Trier ↔ Saarbrücken verantwortlich war.⁵⁸

Gemäß der neuen Zuständigkeit tritt ab Juni 1921 der Streckenstempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf^{59, 60}.

Dabei ist die Post, die auf den Bahnhöfen ab Saarlöcherbach bis Saarbrücken aufgegeben wurde, durch die Verwendung von Saargebietsmarken charakterisiert.

Zu beachten ist, dass - wie bereits ausgeführt wurde - sich aufgrund der Ruhrbesetzung vom 11.1. - 26.9.1923 erhebliche Störungen ergaben.⁶¹

Ab April 1924 (möglicherweise sogar schon ab März 1924)⁶² war dann das Postamt Trier 2 nur noch für die Bahnposten von Trier bis Mettlach zuständig.⁶³ Der Abschnitt Mettlach ↔ Saarbrücken wurde dem Postamt Saarbrücken 2 unterstellt⁶⁴, das zuvor bereits für die Bahnposten zwischen Saarbrücken und Saargemünd verantwortlich war.

In den Zügen wurden jetzt auf dem Abschnitt Trier ↔ Mettlach der Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN und auf dem Abschnitt Mettlach ↔ Saarbrücken der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH verwendet.⁶⁵

57 vgl. DAHLSTRÖM, S. 100

58 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 23 (wonach übrigens Saarbrücken 2 Bahnhof für die Anschlussstrecke Saarbrücken ↔ Saargemünd verantwortlich war und blieb)

59 vgl. nochmals DAHLSTRÖM, S. 100

60 Nach Erscheinen des Stempels TRIER - SAARBRÜCKEN wurden die Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN bzw. CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN nur noch auf der Eifelstrecke Köln ↔ Trier (weiter) benutzt.

61 vgl. nochmals *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 24-25 bzw. Abschnitt III.1.3

62 Zumindest bezüglich des Kurses Saarbrücken - Türkismühle ist im Amtsblatt Nr. 4 vom 24. März 1924 der Ober-Postdirektion des Saargebiets festgehalten, dass "seit dem 12. März 1924" die Bahnpostzüge 301 und 362 auf dieser Strecke fahren (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 33).

Für den Kurs SAARBRÜCKEN - METTLACH ist leider keine solche Amtsblatt-Mitteilung (in *BArGe Bahnpost e.V.*) zitiert.

63 Laut *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 25, war Trier 2 erst ab 1.6.1924 zuständig. Allerdings tritt der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH bereits Anfang April 1924 auf.

64 vgl. nochmals *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 25 (wonach Saarbrücken 2 Bahnhof auch für die Anschlussstrecke Saarbrücken ↔ Saargemünd verantwortlich war)

65 vgl. Bahnpost Teil IV, Abschnitte IV.2 und IV.3

III.2.1 Zugnummern aus dem 500er Bereich auf der Strecke Saarbrücken ↔ Trier

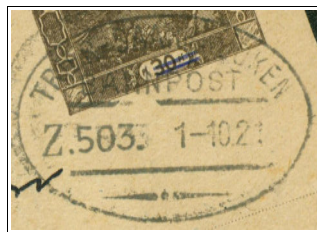
Ab Juni 1921 löste der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN den Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN auf der Strecke Saarbrücken ↔ Trier ab^{66, 67}.

Von der BArGe Bahnpost e.V. werden zunächst die Züge 502, 503, 506, 507 und 514 genannt.⁶⁸ Im Zusammenhang mit der Aufhebung von Briefschlüssen zwischen Luxemburg und der Bahnpost Köln - Saarbrücken am 16.12.1921 werden zudem die Züge "575 / 505 / 511" erwähnt.⁶⁹ Zumindest zu Zug 575 ist tatsächlich der Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN bekannt.

Schließlich ist noch Zug 527 zu nennen. Dieser wird erstmals für den Oktober 1920 erwähnt, zunächst allerdings nur mit "Schaffnerbahnpost".⁷⁰



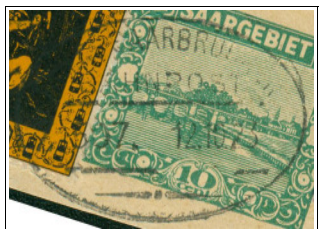
Zug 502 18.5.1922 ?



Zug 503 1.10.21



Zug 506 29.12.22



Zug 507 12.10.1923



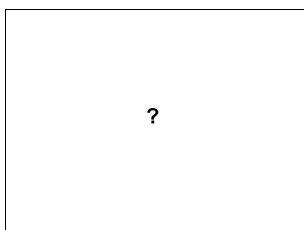
Zug 514 14.5.1922



Zug 527 4.5.22



Zug 575 27.2.22



evtl. Züge 505 bzw. 511

⁶⁶ vgl. nochmals DAHLSTRÖM, S. 100

⁶⁷ Ein relativ früher Stempel ist vom 16.7.1921 (Zug 507) bekannt (Abbildung in der Einleitung).

⁶⁸ vgl. BArGe Bahnpost e.V., S. 24

⁶⁹ ebd.

⁷⁰ Tatsächlich sind für Zug 527 bereits die Bahnpoststempel CÖLN - SAARBRÜCKEN mit und ohne Steg vom 9.6.1920 (sowie auch 3.4.1921 und 30.4.1921) und CÖLN (RHEIN) - SAARBRÜCKEN vom 18.8.1920 bekannt (vgl. auch Abschnitt III.1.3 sowie Bahnpost Teil II, Abschnitte II.6.1 und II.6.2).

Die Zugnummern befinden sich natürlich auch auf Marken des Deutschen Reichs, die von Taben bis Trier verwendet wurden⁷¹:



Zug 507 1.9.1922



Zug 514 21.6.1922

Trotz der Störungen infolge der Ruhrbesetzung vom 11.1. - 26.9.1923⁷² liegen auch einige Stempelabschläge aus dem Jahr 1923 (insbesondere auf Marken des Saargebiets) vor⁷³ :



Zug 506 19.2.1923



Zug 506 4.9.1923



Zug 507 12.10.1923

Während dann zwischenzeitlich für kurze Zeit 200er Nummern im Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN (durchaus auch auf Saargebietsmarken) zu finden sind (vgl. folgenden Abschnitt III.2.2), weist dieser Stempel ab Mitte 1924 dann wieder 500er Nummern auf, die sich allerdings von denen bis Ende 1923 / Anfang 1924 verwendeten Nummern unterscheiden. Auch diese Stempel kommen auf Saargebietsmarken vor, wenn z.B. die Post in Saarhölzbach aufgegeben wurde (vgl. Abschnitt IV.3, insbesondere IV.3.2).

⁷¹ Die Züge 502, 503, 506, 507, 514 und 527 führen laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 24 die "ganze" Strecke Saarbrücken ↔ Trier, was wohl auch für Zug 575 gilt. (Es liegt derzeit nicht zu jedem Zug ein Stempel auf einer Marke des Deutschen Reichs vor.)

⁷² vgl. nochmals *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 24-25 bzw. Abschnitt III.1.3

⁷³ In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fand sich zudem ein Stempelabschlag vom 21.1.23 zu Zug 514 (auf Saargebietsmarke).

III.2.2 Zugnummern aus dem 200er Bereich auf der Strecke Saarbrücken ↔ Trier

Bis zum Auftreten des Stempels SAARBRÜCKEN - METTLACH im April 1924⁷⁴ ist der Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN nur mit Zugnummern aus dem 500er Bereich bekannt, so z.B. Zugnummer 507 am 12.10.1923 (vgl. Abschnitt III.2.1).

Erst nachdem ab April 1924 (bzw. gegebenenfalls schon ab März 1924) für den Streckenabschnitt Saarbrücken ↔ Mettlach eigene Stempel im Einsatz waren, wurden definitiv auf der "Reststrecke" Mettlach ↔ Trier dann Zugnummern aus dem 200er Bereich verwendet, wie folgende Karte aus Saarlöcherbach belegt⁷⁵:



Karte vom 9.4.1924 aus Saarlöcherbach
Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN
Zugnummer 2 . . ⁷⁶

Insbesondere kommt der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (mit 200er Nummern) nach März 1924 nicht nur auf Belegen ab Saarlöcherbach vor, sondern ist auch auf solchen, die am Bahnhof Mettlach in Richtung Trier aufgegeben wurden, denkbar.⁷⁷

⁷⁴ Eventuell trat der Stempel schon im März 1924 auf (vgl. Abschnitt III.2).

⁷⁵ Zu beachten ist, dass Saarlöcherbach auf der "Reststrecke" Mettlach ↔ Trier lag, obwohl Saarlöcherbach zum Saargebiet gehörte.

⁷⁶ An zweiter Stelle ist die Ziffer "0" zu erkennen. Laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, führen (im Juni 1924) von Trier in Richtung Saarbrücken die Züge 202/554, 284/584 und 226/526 (letzterer mit Bahnpost nur bis Mettlach) sowie von Saarbrücken in Richtung die Trier die Züge 519/279 und 549/207. Insofern kämen zunächst die Zugnummern 202 (bei Beförderung der Karte über Saarbrücken nach Nordfrankreich) bzw. 207 (bei Beförderung über Trier) in Betracht.

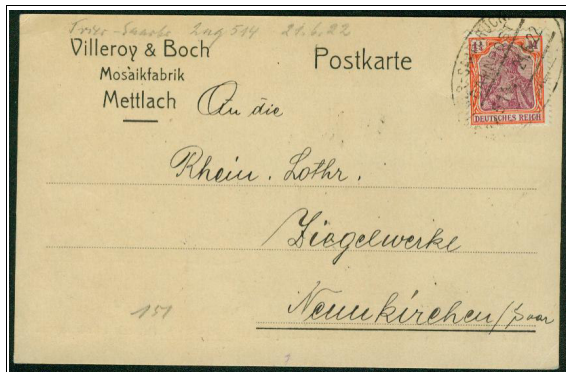
Allerdings treffen diese Zugnummern augenscheinlich erst für die Zeit ab 1.6.1924 zu. Der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH weist nämlich in den Monaten April und Mai 1924 (noch) die "alten" Zugnummern auf, wobei 502 und 506 bekannt sind (vgl. Bahnpost Teil IV, Abschnitt IV.2.1 auf dieser Homepage). Es liegt insofern nahe, dass in den Monaten April und Mai 1924 noch die Züge unter den Nummern 202/502, 206/506, 503/203 und 507/207 führen.

Dies macht wiederum wahrscheinlich, dass vor der "Teilung" im März bzw. April 1924 auf der gesamten Strecke Saarbrücken ↔ Trier ausschließlich die "alten" Zugnummern aus dem 500er Bereich verwandt wurden. Diese Überlegungen sind erforderlich, da auf der Eifelstrecke (schon) 1923 wieder Zugnummern aus dem 200er Bereich im Einsatz waren (vgl. Stempelabbildung vom 31.12.1923 in Abschnitt III.1.3).

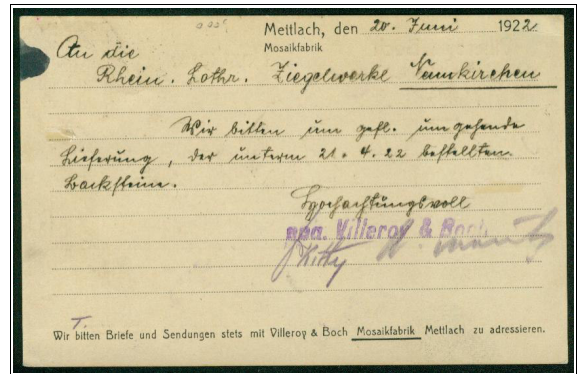
⁷⁷ vgl. Bahnpost Teil IV, Abschnitt IV.3 auf dieser Homepage

III.2.3 Der Stempel auf Villeroy & Boch - Karten mit Marken des Deutschen Reichs

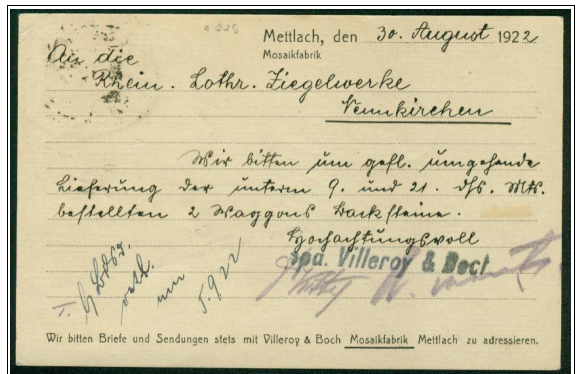
Bei den folgenden Belegen handelt es sich zunächst um vorgedruckte Karten der Mosaikfabrik Villeroy & Boch in Mettlach aus dem Zeitraum Juni bis September 1922. Überraschenderweise sind diese mit Marken des Deutschen Reichs frankiert:



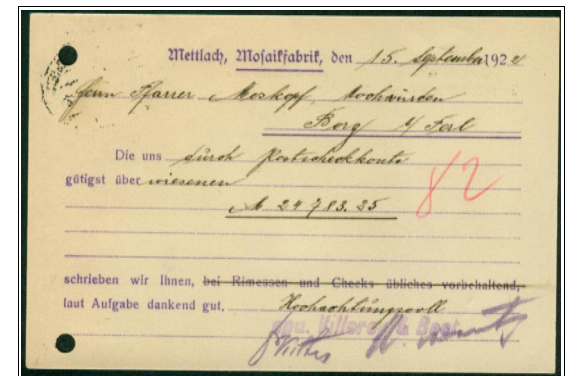
Vordruck-Postkarte mit 125 Pf. Marke, gelaufen 21.6.1922 von Mettlach nach Neunkirchen mit Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 514



Vordruck-Postkarte mit 150 Pf. Marke, gelaufen 1.9.1922 von Mettlach nach Neunkirchen mit Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 507



Vordruck-Postkarte mit 150 Pf. Marke, gelaufen 16.9.1922 von Mettlach nach Borg (bei Perl) mit Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 507



Aufgrund der Frankatur wurden die Karten also offenbar nicht in Mettlach aufgegeben.

Hiermit sind gleich zwei zu lösende "Rätsel" verbunden. Zunächst erscheint es merkwürdig, dass für den Versand der Karten Marken des Deutschen Reichs verwendet wurden, obwohl im Saargebiet bereits mit dem 15. April 1920 die Duldungszeit für die Verwendung solcher Marken abgelaufen war^{78, 79}.

Der Grund für den Gebrauch von Marken des Deutschen Reichs liegt möglicherweise in der beginnenden Hochphase der Inflation. Denn als im Mai 1921 der Postkartentarif für den Fernverkehr⁸⁰ auf 40 Pfg. angehoben wurde, lag der Dollarkurs bei 65,12 Reichsmark.⁸¹ Bei der nächsten Anhebung am 1.1.1922 auf 1,25 Mark kostete der Dollar 186,75. Noch entsprach also die Anhebung dem gestiegenen Dollarkurs. Während der Dollar in den Folgemonaten dann jedoch immer teurer wurde (230,- am 1.3., 272,15 am 1.6., 401,49 am 1.7., 643,19 am 1.8., 1298,37 am 1.9., 1815,- am 2.10., 4550,- am 1.11., 7650,- am 1.12. und bereits 10000,- am 9.1.1923) blieb der Postkartentarif nach einer nochmaligen leichten Erhöhung am 1.7.1922 bis zum 30.9.1922 bei 1,50 Mark. Erst jetzt stieg der Tarif rasant an und erreichte am 15.12.1922 bereits mit 15 Mark das 10-fache.⁸²

Folglich entsprachen Anfang 1922 einem Dollar ca. 150 Briefmarken für Postkarten (zur Versendung vom Deutschen Reich aus). Im Juni waren es dann 218 und Anfang September sogar 866 Briefmarken (für den Postkartenversand). Mitte Dezember 1922 ging dann (aufgrund von erheblichen Portoerhöhungen) der Vergleichswert wieder etwas zurück.

Ähnlich gewann 1922 auch der Franc gegenüber der Mark an Kaufkraft.⁸³ Konnte Villeroy & Boch von einem Franc aufgrund des im Jahr 1922 gleichbleibenden Portotarifs nur 10 "Saargebiets-Briefmarken für Postkarten" (in Franc-Währung) kaufen⁸⁴, so erhielt die Firma vor allem ab Juni 1922 für einen Franc ein Vielfaches an Briefmarken des Deutschen Reichs zur dortigen Versendung von Postkarten.

78 Bis zum 15.4.1920 wurden Marken des Deutschen Reichs geduldet (vgl. z.B. *MICHEL DEUTSCHLAND-SPEZIAL Katalog z.B. von 1981/82*). Danach waren nur noch Saargebietsmarken gültig.

79 Als Zahlungsmittel war dagegen die Mark noch bis 31.5.1923 (neben dem Französischen Francs) gültig.

80 Der Tarif für den Ortsverkehr lag ab dieser Zeit etwa bei der Hälfte des Tarifs für den Fernverkehr (zu den Postgebühren der damaligen Zeit siehe *MICHEL DEUTSCHLAND-SPEZIAL Katalog z.B. von 1981/82*).

81 Zu den Dollarkursen siehe z.B. http://www.moneypedia.de/index.php/Wechselkurs_zum_Dollar.

82 Am 15.1.1923 stieg der Tarif dann sogar auf 25 M, am 1.3.1923 auf 40 M und am 1.7.1923 auf 120 M.

83 Der Wert des Dollars schwankte 1922 zwischen etwa 10 und 14 Francs (vgl. <http://sceco.univ-poitiers.fr/franc-euro/articles/JCAsselainBBCBMAS.PDF>, Grafik S. 7). Ende 1922 kostete der Dollar 13,84 Francs (vgl. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-13520887.html>).

84 Der Postkartenversand innerhalb Frankreichs und ins Deutsche Reich kostete 10 Ct. (vgl. *MICHEL-Katalog*).

Die Firma Villeroy & Boch hat daher möglicherweise zwecks Kostenreduzierung für einige Monate die Post außerhalb des Saargebiets aufgegeben bzw. abstempeln lassen.⁸⁵ Die Bahnpoststempel lassen dabei vermuten, dass die vorfrankierte Firmenpost per Zug von Mettlach über Saarlöcher ins Deutsche Reich gelangte und dann irgendwo zwischen Taben und Trier der Bahnpost zugeführt wurde.

Hiermit ergäbe sich zugleich auch eine Erklärung für die zweite Auffälligkeit, dass bei gleichem Empfänger (Ziegelwerke Neunkirchen) sowohl die gerade Zugnummer 514 als auch die ungerade Zugnummer 507 auftreten, was zunächst - aufgrund der Postbeförderung in entgegengesetzten Richtungen - widersprüchlich erscheint.

Wurde jedoch das "Postbündel der Mosaikfabrik" in Richtung Trier per Zug mitgenommen, so gab es zwei Möglichkeiten:

Erstens könnte die Post direkt im selben Zug nach Trier bearbeitet worden sein und folglich einen Stempel mit ungerader Nummer (z.B. 507) erhalten haben. Die bearbeitete Post wäre dann - vielleicht in Trier - einem Zug der Gegenrichtung übergeben oder aber von Trier mit der Hochwald- bzw. Nahetalbahn über Türkismühle nach Neunkirchen transportiert worden.

Zweitens könnte die Post (nach Verlassen des grenzüberschreitenden Zuges) in Trier (oder unterwegs) einem Gegenzug in Richtung Saarbrücken ausgehändigt und erst in diesem Zug mit einem Bahnpoststempel versehen worden sein, der somit dann eine gerade Nummer (z.B. 514) aufweist. Auch der Einwurf z.B. am Bahnhof Saarburg in den dortigen Bahnhofsbriefkasten wäre denkbar.

Der Bahnpoststempel von Zug 514 belegt auf jedem Fall, dass die Karte nicht am Bahnhof Mettlach aufgegeben wurde, da Zug 514 in Richtung Saarbrücken fuhr, so dass hier auf jedem Fall eine Frankatur mit einer Saargebietsmarke vorgenommen hätte werden müssen.⁸⁶

Im übrigen gaben auch andere Geschäftsleute wie der Mettlacher Briefmarkenhändler Fritz Paulus ihre Post zeitweise außerhalb des Saargebiets (z.B. in Orscholz) auf.

⁸⁵ Bei Aufgabe im Saarland hätten Marken des Saargebiets verwendet werden müssen.

⁸⁶ Würde nur der Stempel zu Zug 507 vorliegen, hätte die hypothetische Überlegung ins Spiel kommen können, ob nicht eine Vereinbarung mit dem Schaffner getroffen wurde, wonach dieser die Post zunächst "privat" mitnahm und diese erst nach Saarlöcher dem Bahnpostabteil zur weiteren Bearbeitung übergab.