

Bahnpoststempel

(in über Mettlach fahrenden Zügen)

IV. Der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH und andere (1924 - 1935)



von

Dr. Bernhard Schmal

© 2022

(aktualisierte Fassung vom 27.12.2024)

www.mettlach-saar.de

IV. Der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH und andere (1924 - 1935)

IV.1 Der Bahnhof Mettlach

IV.1.1 Der Zollbahnhof Mettlach (zur Saargebietszeit)

Spätestens ab 1.6.1924 war das Bahnhofspostamt Saarbrücken 2 Bf für die Bahnpost auf der Strecke Mettlach ↔ Saarbrücken ↔ Saargemünd verantwortlich. Für den Rest der Strecke bis Trier blieb das Postamt Trier 2 zuständig.¹ Dass Saarbrücken 2 Bf nicht auch für das zum Saargebiet gehörende Saarhölzbach zuständig war, hing eventuell auch mit der seit 1920 bestehenden Rolle von Mettlach als Zollbahnhof² zusammen.

Fünf Jahre später ging dann mit dem 10.01.1925 die zwischen dem Saargebiet und dem Deutschen Reich vereinbarte fünfjährige Zollfreiheit zu Ende. Jetzt wurden Mettlach und andere Bahnhöfe des Saarbeckengebiets zu "echten" Zollbahnhöfen.³

Zu beachten ist, dass Zollbahnhöfe nicht etwa die unmittelbar vor bzw. an einer Grenze liegenden Bahnhöfe sein mussten. Vielmehr handelte es sich um Bahnhöfe, auf denen "die für den Übergang des Verkehrs über die Staatsgrenze nötigen Dienstvorrichtungen, insbesondere die zollamtliche Überwachung, vorgenommen werden" konnten⁴. Teilweise gab es auch unterschiedliche Zollbahnhöfe für einen Grenzabschnitt. So war Mettlach vorrangig für den Personen-, Merzig für den Güterverkehr zuständig. Zusätzlich ist noch der Bahnhof Saarhölzbach zu nennen, da an dieser "Übergangsstation"⁵ zumindest die dort ein- und aussteigenden Fahrgäste der grenzüberschreitenden Züge von und nach Taben zu kontrollieren waren.

1 Zu den Zuständigkeiten siehe *BarGe Bahnpost e.V.*, S. 25. Offenbar bezieht sich allerdings das dort genannte Datum (1.6.1924) auf den Gültigkeitsbeginn des neuen Kursbuchs. Da Stempel mit der Streckenangabe SAARBRÜCKEN - METTLACH bereits aus April 1924 bekannt sind, dürfte sich nämlich die Zuständigkeit bereits zuvor geändert haben. Dies könnte bereits am 12. März 1924 der Fall gewesen sein, da ab diesem Zeitpunkt die Strecke SAARBRÜCKEN - TÜRKISMÜHLE in Betrieb genommen wurde, für die ebenfalls Saarbrücken 2 Bf zuständig wurde, nachdem dies zuvor Bingerbrück war (vgl. *BarGe Bahnpost e.V.*, S. 25).

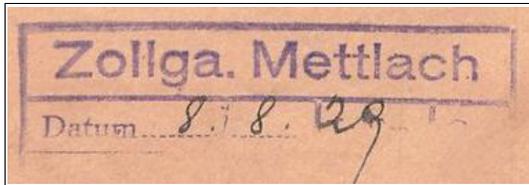
2 Laut amtlicher Mitteilung würden laut *Münchener Neueste Nachrichten* (72. Jahrgang, Nr. 529) vom 30.12.1919 die Stationen Mettlach für den "gesamten Personen- und Gepäckverkehr" und Merzig für den "gesamten Güterverkehr" ihren Zolldienst aufnehmen. Trotz Zollunion seien [nämlich] zur Feststellung der Werte Zollpapiere auszufüllen.

3 So waren im Saargebiet für die Güterabfertigung die Zollbahnhöfe in Saarbrücken-St.Johann (Hauptgüterbahnhof), Merzig, Mettlach, Limbach, Namborn, St. Wendel, Jägersburg, Homburg und Einöd zuständig (vgl. z.B. "Übersichtskarte der Saarbahnen" in *JANSON, Die Köllertalbahn*, S. 52).

4 vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Grenzbahnhof>

5 In der "Übersichtskarte der Saarbahnen" (*JANSON, Die Köllertalbahn*, S. 52) ist Saarhölzbach als "Übergangsstation von Bahn zu Bahn" (d.h. von der Saar- zur Reichsbahn) markiert. Auf Reichsseite war Taben "Übergangsstation". Die Zollabfertigung (hinsichtlich des Bahnverkehrs) fand in Merzig und Mettlach sowie (gemäß zahlreichen Belegen) in Saarburg-Beurig statt. In Serrig wiederum gab es zumindest eine Passkontrollstelle, wie ein Einreisevisum belegt, das 1933 in einen französischen Personalausweis eingetragen wurde.

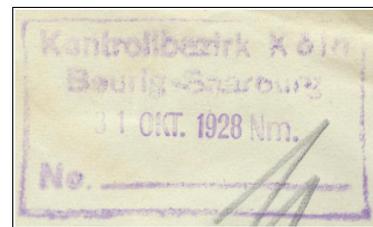
Neben Merzig war aber auch Mettlach hinsichtlich der Güterabfertigung als Zollstation tätig, was aufgrund der Fabriken der Firma Villeroy & Boch naheliegt. So führten spezielle Nebengeleise vom Bahnhof zur Mosaik- bzw. Steingutfabrik. Die aus Mettlach aufgegebenen Güter wurden dann seitens des Deutschen Reichs am Bahnhof Beurig-Saarburg kontrolliert. Entsprechend gab es eine "lebhaft" Korrespondenz.⁶



Zollg(üter)a(bfertigung) Mettlach



Einschreibbrief vom 8.8.1929 an die Güterabfertigung Beurig-Saarburg



Brief der Fa. Villeroy & Boch vom 29.10.1928 zum Bahnhof Beurig-Saarburg (mit Kontrollstempel)

Solche Briefe der Firma Villeroy & Boch sind in der Regel ohne Zusatzstempel bekannt. Sie gingen an die "Zollgüterabfertigung", die "Güterabfertigung" oder auch die "Zollgüterstelle" (in Beurig-Saarburg).

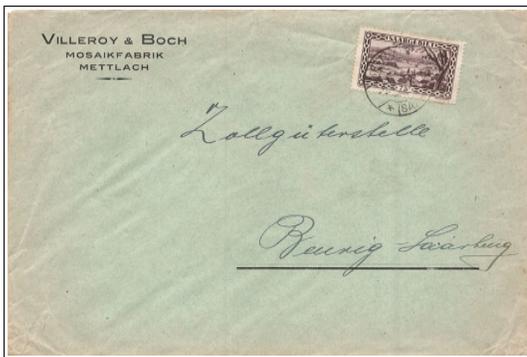
⁶ Allerdings sind hierzu (überraschenderweise) relativ wenige "Sammlerbelege" aus Mettlach bekannt.



Brief der Fa. Villeroy & Boch vom 1.12.1927



Brief der Fa. Villeroy & Boch vom 3.11.1928

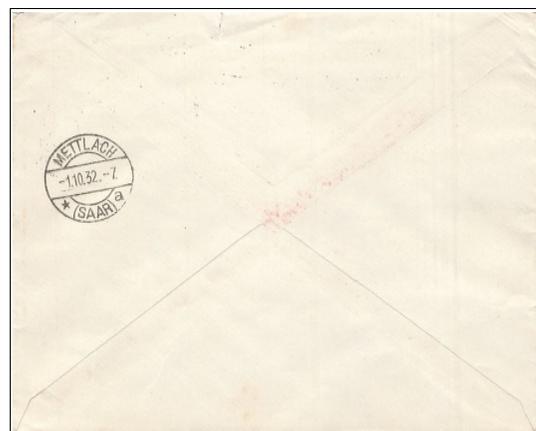


Brief der Fa. Villeroy & Boch um 1928

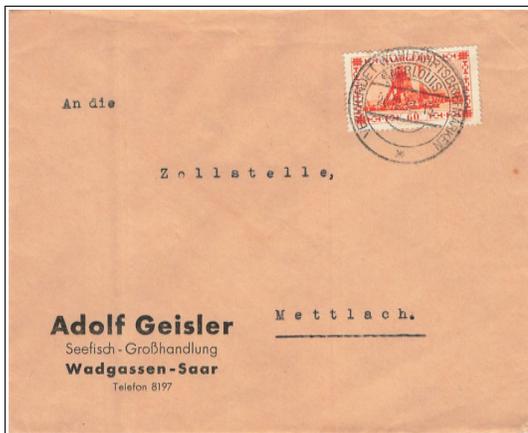
Es sind auch einige Briefe bekannt, die an die "Zollstelle der Güterabfertigung Mettlach" adressiert sind⁷:



Brief vom 30.9.1932 an die "Zollstelle der Güterabfertigung Mettlach" mit Ankunftsstempel "1.10.1932"



⁷ Einschreibbriefe weisen in der Regel rückseitig einen Ankunftsstempel auf, einfache Brief dagegen nicht.



Brief vom 10.12.1932 aus Waggassen



Brief vom 19.11.1932 aus Saarbrücken 3

Hauptsächlich war jedoch für den Güterverkehr der Bahnhof Merzig zuständig^{8,9}



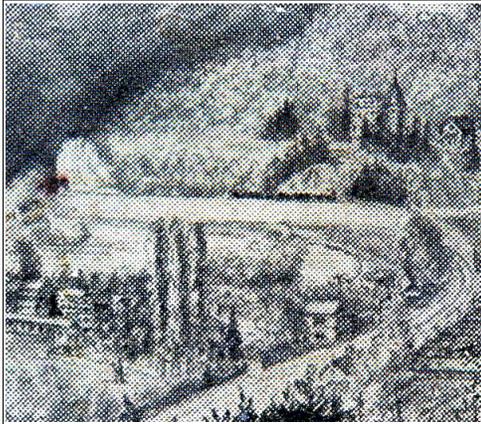
R-Brief der "G(üter)a(bfertigung) Merzig (Saar)" vom 18.7.1931 11-12 (Uhr) an "Güterabfertigung-Zoll" in Beurig-S(aar)b(ur)g mit Bahnpoststempel Zug 551¹⁰, Absenderstempel "Saarbahnen Merzig (Saar)" sowie Ankunftsstempel "SAARBURG 18.7.31 15-16"



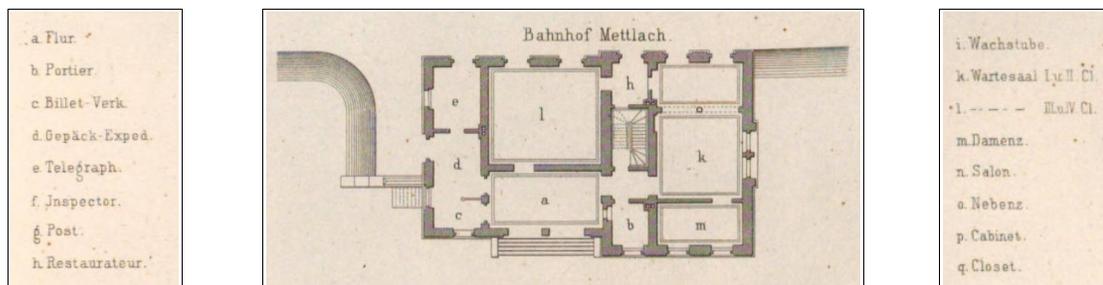
- 8 Gemäß KREBS, *Gerhild: Eisenbahnlinie Saarbrücken-Trier*, S. 2 (zu finden unter http://www.memotransfront.uni-saarland.de/pdf/saarbruecken_trier.pdf) war der Bahnhof Merzig als Zollstation für den Güterverkehr "von großer Bedeutung". Als solcher ist er auch - wie bereits erwähnt - auf einer Karte mit den Grenz- und Zollbahnhöfen des Saargebiets eingezeichnet (siehe nochmals JANSON, *Die Köllertalbahn*, S. 52).
- 9 Laut 1300 JAHRE METTLACH, S. 257 sei dagegen Mettlach "Grenzzollstelle für den gesamten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr von Deutschland und nach Deutschland in Richtung Saarburg-Trier" geworden, was offenbar nicht zutreffend ist. So existieren zahlreiche Belege, die vom Zollbahnhof Merzig (Güterabfertigung) vor allem nach Beurig-Saarburg und Trier-West (oder seltener auch nach Gerolstein oder zum Eilgutbahnhof Igel) gingen. Zudem sind die genannten Zollbahnhöfe auch auf anderen Saargebietsbriefen als Adresse angegeben.
- 10 Ungewöhnlich ist der auf der Rückseite (mehrfach) abgeschlagene Bahnpoststempel "TRIER - SAARBÜCKEN Zug 551". Zug 551 verkehrte in Richtung Trier, wobei bis Mettlach bzw. Saarhölzbach der Bahnpoststempel SAARBÜCKEN - METTLACH verwendet wurde. Der auf der Rückseite zu sehende Bahnpoststempel TRIER - SAARBÜCKEN wurde daher erst nach Mettlach auf der Strecke nach Trier abgeschlagen. In der Regel weisen übrigens Briefe aus Merzig, die an die Zollgüterabfertigung in Beurig-Saarburg gingen, auf der Rückseite lediglich den Ankunftsstempel "SAARBURG" auf.

IV.1.2 Bauliche Veränderungen des Bahnhofs Mettlach

Zum Bahnhof Mettlach ist zunächst eine Ansichtskarte¹¹ mit einer Zeichnung von 1884 (von E. Becking) aufschlussreich, der (in Richtung Tunnel) noch keinen Anbau zeigt¹²:



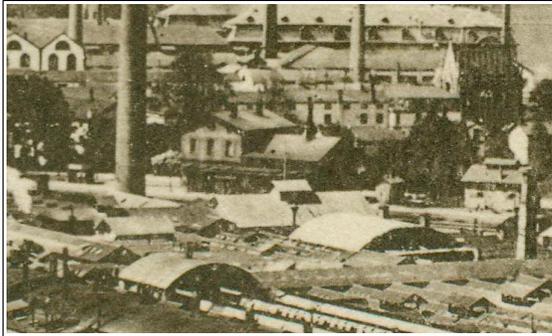
In der Zeitschrift für Bauwesen von 1863¹³ ist sogar der Grundriss des offenbar bereits 1860¹⁴ fertiggestellten Bahnhofs (mit h = Raum des Restaurateurs)¹⁵ abgebildet¹⁶⁻¹⁷:



- 11 Die Ansichtskarte erschien um 1935 (vgl. auch Ansichtskartenteil zu Mettlach, "Zeichnungen und Gemälde").
- 12 In ihrer Magisterarbeit von 1994 nimmt Barbara NEU eine Baubeschreibung des Bahnhofsgebäudes vor (vgl. <https://bahnhöfe-im-saarland.2bnew.de/katalog/39-mettlach>). Der Bau des heutigen Empfangsgebäudes soll danach erst 1885 erfolgt sein. Wie der Nachdruck mit Inschrift "1884 Teilansicht von Mettlach" zeigt, stand das Hauptgebäude - mit den heutigen Fensterformen - jedoch schon offenbar vor 1885, genauer wohl schon 1860.
- 13 vgl. *Zeitschrift für Bauwesen*, redigirt von G. Erbkam, Jahrgang XIII, Berlin 1863, Blatt 16 zu "Die Bauanlagen der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn" (S. 43-58)
- 14 Am 26.5.1860 wurde die über Mettlach führende Bahnstrecke Trier - Saarbrücken eröffnet. In *Deutsche Blätter. Ein Sprechsaal für gebildete Vaterlandsfreunde*, No. 3 vom 19. Januar 1861, S. 20 ist ferner zu lesen: "Am Bahnhof zu Mettlach wurde vor einigen Tagen ein Wolf bemerkt, zu dessen Erlegung sofort Jäger herbeieilten." Allerdings steht "Bahnhof" laut Definition (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof>) nicht immer auch für ein Gebäude.
- 15 Bereits 1863 sollte "die Bahnhofs-Restoration zu Mettlach ... anderweit verpachtet werden" (vgl. Königlich Preußischer Staatsanzeiger, No. 233 vom 4.10.1863, S. 2027, Bekanntmachung 2799 vom 20.9.1863).
- 16 Die Gebäudeteile l und e sind auf der Zeichnung von 1884 kaum zu sehen. Der minimale Vorsprung ab Gebäudeteil h zu den Teilen l und e (entlang des Bahnsteigs) ist jedoch heute noch zu erkennen (vgl. Foto in IV.1.3). Ebenso ist der Rücksprung auf der Vorderseite (hinter der Treppe) noch sichtbar.
- 17 Neben dem Bahnhof Mettlach sind gleichzeitig Grundrisse der Bahnhöfe Beurig, Beckingen und Trier zu sehen. Die Beschreibung (a bis q) bezieht sich auf alle vier Bahnhöfe, wobei z.B. nur in Trier ein "Closet" vorhanden war.

Von Briesen nennt 1867 weitere Einzelheiten zum Bahnhof.¹⁸ Hiernach umfasste im Jahr 1864 die Station Mettlach 1 Stationsgebäude, 1 Güterschuppen, 1 "Nebengebäude als Expeditionen", 1 Rampe, 1 kleine Drehscheibe sowie 9 Weichen.

Auf drei Ansichtskartenausschnitten lassen sich dann spätere Anbauten erkennen:



Ansichtskartenausschnitt mit einem Foto von 1901



Ausschnitt aus einer 1916 hergestellten Ansichtskarte



Ausschnitt aus einer 1926 hergestellten Ansichtskarte

Auf dem Ansichtskartenfoto von 1901¹⁹ präsentiert sich das Bahnhofsgebäude noch ohne die später links angebaute (Zoll-) Halle. Rechts ist jener Bauteil zu erkennen, der dem Grundriss aus der Zeitschrift für Bauwesen von 1863 entsprechen dürfte. Auf der 1916 gedruckten Karte²⁰ ist dann bereits (links vom im Vordergrund stehenden Schornstein) ein Teil der (später) links angebauten Halle zu erkennen²¹.

¹⁸ vgl. *VON BRIESEN (1867)*, S. 254

¹⁹ Es handelt sich um einen Ausschnitt aus einer Ansichtskarte mit einem Foto von 1901, da auf diesem Foto sowohl die alte Kirche als auch die noch nicht ganz fertiggestellte heutige Pfarrkirche zu sehen sind.

²⁰ Die Karte trägt rückseitig den Vermerk "N. Carl, Photogr., Freudenburg. 1916."

²¹ Der direkte Anschluss an das Bahnhofsgebäude scheint noch zu fehlen. Allerdings ist bereits ein "großes" Fenster links neben dem vorderen Schornstein (und rechts der zweiteiligen Fenster) zu erkennen. Dass solche Fenster damals eingebaut wurden, ist auch bei der 1926 gedruckten Ansichtskarte zu sehen.

Zudem ist der Anbau auf der rechten Seite des Hauptgebäudes jetzt etwa doppelt so lang. Somit erfolgte die beidseitige Verbreiterung des Bahnhofs Mettlach spätestens 1916 (wohl aufgrund der umfangreichen Truppen- und Materialtransporte im 1. Weltkrieg). Der Ausschnitt von 1926 zeigt dann insbesondere den "Bahnsteig", wobei am linken Rand der Ansatz des Zollgebäudes zu erkennen ist.

Der linke Anbau wurde demnach "lediglich" später zur Zollhalle "umfunktioniert".²² "In dieser ... mußten die Reisenden unter den Augen gestrenger und weniger gestrenger Zollbeamten defilieren, wenn sie in das Saargebiet einreisten oder es verließen."²³

Dass Mettlach (und nicht Saarlöcher) Zollbahnhof wurde²⁴, könnte auf der vorhandenen Größe (der Gleisanlage) beruhen.²⁵ Vor allem konnten in Mettlach auch direkt die Waren der Firma Villeroy & Boch abgefertigt werden. Zudem hielten vermutlich auch nicht alle Züge im eigentlichen Grenzzort Saarlöcher. Hier wurde daher wohl nur der Ein- und Ausstieg bei Zügen nach bzw. von Taben kontrolliert:



Foto um 1928/29²⁶

22 Nicht korrekt ist insofern die Aussage in *1300 JAHRE METTLACH*, S. 263, wonach das Bahnhofsgebäude durch einen "eingeschossigen Anbau vergrößert" wurde, "da Mettlach Zollbahnhof wurde".

23 vgl. *1300 JAHRE METTLACH*, S. 263

24 Nachdem mit Ablauf einer fünfjährigen Übergangsfrist am 10.1.1925 das Saargebiet in das französische Zollgebiet integriert wurde (vgl. z.B. <https://de.wikipedia.org/wiki/Saargebiet>), entstanden überall Zollschranken. Bis dahin wurde auf den Import bzw. Export in der Regel kein Zoll erhoben.

25 Wie bereits ausgeführt wurde, musste ein Zollbahnhof nicht unbedingt "als letzter Bahnhof" vor bzw. an einer Grenze liegen. Vielmehr handelt es sich um Bahnhöfe, auf denen "die für den Übergang des Verkehrs über die Staatsgrenze nötigen Dienstvorrichtungen, insbesondere die zollamtliche Überwachung, vorgenommen werden" konnten (vgl. nochmals <https://de.wikipedia.org/wiki/Grenzbahnhof>).

26 Das Foto (mit dem Text "Bahnhof Saarlöcher um 1928/1929. Kinder im Vordergrund: Klara Becker und Tochter des französischen Zöllners Lamotte") findet sich in: *FUNK Robert, Saarlöcher in Krieg und Frieden*, S. 249. Unabhängig vom Bahnverkehr gab es im Grenzzort Saarlöcher ein Zollbureau an der Saarstraße bei Haus Oberbillig (vgl. Bildband *"Saarlöcher vormals"* von Funk / Weidig, S. 30, Abb. 26).

IV.1.3 Güterbahnhof und Güterabfertigung / Benachrichtigungen per Bahnpost

Sperrgüter konnten (auch von Privatpersonen) bei der Güterabfertigung des Bahnhofs Mettlach versandt bzw. abgeholt werden. Empfänger wurden - wie die folgende Karte zeigt - von der Güterabfertigung benachrichtigt. Zum Abholen der Sendungen mussten sie die Benachrichtigungskarte unterschrieben wieder mitbringen:



Benachrichtigungskarte vom 5.6.1917 nach Freudenburg Rückseite mit Absender und Empfangsbestätigung

Das Beispiel zeigt den - aus heutiger Sicht - etwas kuriosen Fall, dass Ware, die von Merzig nach Freudenburg geliefert werden sollte, zunächst vom Bahnhof Merzig zum Bahnhof Mettlach befördert wurde. Dort wurde eine Benachrichtigungskarte ausgefüllt, die mit Bahnpost nach Saarbürg ging, da offenbar die dortige Post für die Weiterleitung nach Freudenburg zuständig war. Nachdem der Empfänger die Karte erhalten hatte, transportierte dieser die Ware dann von Mettlach (wohl über Weiten) zum Zielort.

Güterabfertigungen an Bahnhöfen sind also ebenfalls eine "Quelle" für Bahnpoststempel. Allerdings wohnten die Empfänger in der Regel in Mettlach selbst oder in Landpostzustellbereichen (z.B. des Postamts Orscholz). Benachrichtigungen wurden dann natürlich nicht per Bahn sondern vom örtlichen Postamt aus verschickt:



Benachrichtigungskarte vom 8.6.1917 nach Oberleuken

Benachrichtigungskarte vom 2.12.1919 nach Weiten

Zu den Aufgaben der Güterabfertigung in Mettlach gehörte natürlich auch die Ausstellung von Frachtbriefen²⁷:

Frachtbrief vom 21.5.1935 (1 Kiste mit 150 kg nach Rinteln) mit diversen Bahnstempeln (u.a. für die Umladungen in Saarbrücken, Ludwigshafen und Göttingen)

Während der Saargebietszeit waren zudem Ausfuhrerklärungen (vom Absender) abzugeben:

Ausfuhr-Erklärung der Fa. Villeroy & Boch vom 6.4.1921 (1 Kiste gebrannte Tonsteine, Gewicht 2,2 kg)

27 Für die Fa. Villeroy & Boch wurden Frachtbriefe verwendet, bei denen die Absenderangabe vorgedruckt war.

Die Güterabfertigung befand sich übrigens im rechten (erweiterten) Anbau des Hauptgebäudes (vgl. Ansichtskarte von 1916 in Abschnitt IV.1.2). Zur Abgabe bzw. zum Empfang der Waren befand sich zumindest in späterer Zeit im Innenraum (Wartesaal) ein (zu öffnendes) "Rollgitter" rechts neben dem dortigen Fahrkartenschalter.



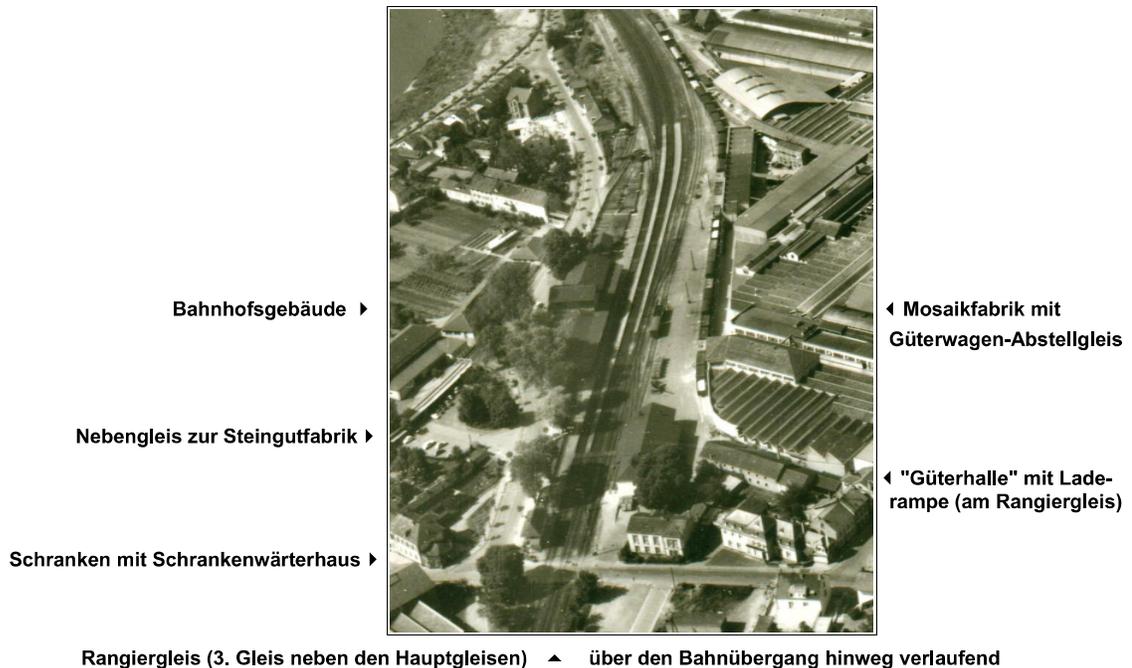
Bahnhof Mettlach 2013 (Gleisansicht)²⁸



Bahnhof Mettlach 2014 (Straßenansicht)

Neben der Güterabfertigung im Bahnhof war Mettlach natürlich auch "Güterbahnhof" insbesondere im Hinblick auf die Firma Villeroy & Boch. Eine Ansichtskarte um 1960 zeigt neben den beiden Hauptgleisen auch Neben-, Rangier und Abstellgleise. Zudem sind der Bahnhof selbst, die "Güterhalle" sowie die Schrankenanlage zu erkennen:

Rangier- und Abzweiggleis ▼ zur Steingutfabrik (über Straße hinweg führend)



²⁸ Weitere Fotos sind im Internet zu finden, z.B. unter <http://www.railfaneurope.net/pix/de/station/Mettlach/pix.html>.

IV.2 Der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH (1924 - 1935)

Spätestens ab dem 1. Juni 1924 war das Bahnhofspostamt Saarbrücken 2 Bf für die Bahnpost auf der Strecke Mettlach ↔ Saarbrücken (↔ Saargemünd) verantwortlich, während für den Rest der Strecke bis Trier das Postamt Trier 2 unter Verwendung des Stempels TRIER - SAARBRÜCKEN zuständig war^{29, 30}

Bei Mettlach-Belegen tritt daher der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH offenbar nur für Züge mit geraden Zugnummern auf, d.h. die in Richtung Saarbrücken fahren. Die in Mettlach in Richtung Trier aufgegebenen Post weist dagegen den Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (mit ungeraden Zugnummern) auf (vgl. Abschnitt IV.3).

Allenfalls wenn der Bahnpostkurs zu irgendeinem Zeitpunkt bis Saarhölzbach verlängert worden wäre, wäre auch die Verwendung des Stempels SAARBRÜCKEN - METTLACH mit ungeraden Zugnummern für in Mettlach aufgegebenen Belege (in Richtung Trier) denkbar.³¹

Unabhängig von der Richtung erschien der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH in zwei Typen und zwar in Type 7.2.1.0 mit einem Punkt in der Zierleiste sowie in Type 7.2.1.6 mit 2 Punkten in der Zierleiste.³² Hieraus wird ausführlich in Abschnitt IV.2.3 eingegangen.

Anfänglich waren die Zugnummern der Züge auf der Strecke Trier ↔ Saarbrücken unterteilt in Nummern aus dem 200er Bereich für den Teilabschnitt Trier ↔ Mettlach und aus dem 500er Bereich für den Abschnitt Mettlach ↔ Saarbrücken. So fuhren ab dem Sommerfahrplan vom 1.6.1924 in Richtung Saarbrücken die Züge 202/554, 284/584 und 226/526 (letzterer mit Bahnpost nur bis Mettlach) sowie in Richtung Trier die Züge 519/279 und 549/207³³ (vgl. Abschnitt IV.2.2)

Im April und Mai 1924 betraf die Unterteilung allerdings noch die "alten" Zugnummern, worauf im folgenden Abschnitt IV.2.1 eingegangen wird.

²⁹ vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 25

³⁰ Allerdings bezieht sich das Datum wohl auf den neuen Sommerfahrplan, da der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH bereits im April vorkommt. Die Zuständigkeit könnte bereits am 12. März 1924 bestanden haben, da ab diesem Zeitpunkt die Strecke SAARBRÜCKEN - TÜRKISMÜHLE in Betrieb genommen wurde, für die ebenfalls Saarbrücken 2 Bf verantwortlich wurde, nachdem dies zuvor Bingerbrück war (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 33).

³¹ Hierfür gibt es allerdings (derzeit) keine Belege.

³² vgl. *Bahnpoststempel-Katalog 2010*, S. 418, *Stempel S0080 (Type 7.2.1.0) und S0081 (Type 7.2.1.6)*

³³ vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 25

IV.2.1 Die Stempelverwendung vor dem 1.6.1924

Der Ovalstempel SAARBRÜCKEN - METTLACH ist bereits ab April 1924 belegt:



Zug 502 14.5.24 Type 7.2.1.0



Zug 506 3.4.24³⁴ Type 7.2.1.6

Wenn daher zu lesen ist, dass "vom 1. Juni 1924 an ... Saarbrücken 2 Bf für die Bahnlinie Saargemünd - Mettlach verantwortlich" war³⁵, entspricht dieses Datum wohl lediglich dem Gültigkeitsbeginn des neuen Kursbuchs. Die Zuständigkeit begann dagegen offenbar schon etliche Wochen zuvor, eventuell am 12.3.1924.³⁶

Bemerkenswert ist aber vor allem auch, dass vor Juni noch die "alten" (schon ab 1921 beim Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN verwendeten) Zugnummern auftraten, wie die abgebildeten Zugnummern 502 und 506 belegen.³⁷

Hinzu kamen noch ungerade Nummern. Da nach dem Wechsel der Zugnummern ab 1.6.1924 der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH offenbar lediglich in insgesamt vier Zügen benutzt wurde (Stempel mit einem Punkt im Zierstreifen in den Zügen 519 und 554 sowie Stempel mit zwei Punkten im Zierstreifen in den Zügen 549 und 584)³⁸, dürfte auch vor Juni 1924 der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH in (nur) vier Zügen (mit "alten" Nummern) im Einsatz gewesen sein.

Während die geraden Zugnummern 502 und 506 belegt sind, sind die "Kandidaten" für die beiden ungeraden Nummern die "alten" Zugnummern 503 und 507 des Stempels

³⁴ Ein weiterer Stempelabschlag zu Zug 506 liegt vom 5.4.24 vor.

³⁵ vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 25

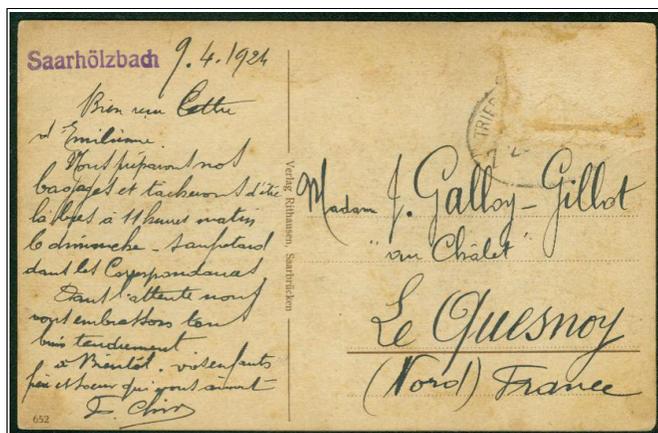
³⁶ Möglicherweise begann die Zuständigkeit zeitgleich mit der Aufnahme des Bahnpostbetriebs auf der Strecke Saarbrücken - Türkismühle am 12.3.1924. Dieses Datum geht aus dem Amtsblatt Nr. 4 der Ober-Postdirektion des Saargebiets vom 24.3.1924 hervor (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 33). Eine Parallele ergäbe sich auch dahingehend, dass die Zugnummern auf dieser Strecke ebenfalls ab 1.6.1924 wechselten.

³⁷ Laut *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 33 gilt für den "neuen" Stempel SAARBRÜCKEN - TÜRKISMÜHLE ähnliches: Gemäß dem bereits genannten Amtsblatt der Ober-Postdirektion führen seit dem 12.3.1924 die Züge 301 und 362 auf der Strecke Saarbrücken ↔ Türkismühle mit Bahnpost, laut Fahrplan vom 1.6.1924 dann die Züge 458/358 478/378 nach Saarbrücken und 355/455 ab Saarbrücken.

³⁸ Der zudem in Abschnitt IV.2 genannte Zug 226/526 fuhr - wie dort erwähnt - *mit Bahnpost* nur bis Mettlach. Hiernach war also nur der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (für Zug 226) im Einsatz.

TRIER - SAARBRÜCKEN^{39, 40}

Auf dem Abschnitt Trier ↔ Mettlach fuhren diese Züge (in den Monaten April und Mai 1924) dagegen mit dem Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN und Zugnummern aus dem 200er Bereich, wie folgende Karte vom 9.4.1924 aus Saarlözbach belegt⁴¹:



Postkarte vom 9.4.1924 aus Saarlözbach



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 2 . . ?

Da der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH in den Monaten April und Mai 1924 noch die "alten" Zugnummern 502 und 506 (sowie wohl 503 und 507) aufweist, scheint es naheliegend, dass in diesen Monaten die Züge mit den "geteilten" Nummern 202/502, 206/506, 503/203 und 507/207 auf der Strecke Trier ↔ Saarbrücken mit Bahnpost unterwegs waren. Es könnte sich jedoch auf dem Streckenabschnitt Trier ↔ Mettlach auch schon um die ab 1.6.1924 (im Fahrplan) genannten Bahnpostzüge 202, 207, 226, 279 und 284 gehandelt haben.⁴² Demnach gab es übrigens noch einen fünften Bahnpostzug, der offenbar zwar nach Saarbrücken fuhr, mit Bahnpostabteil jedoch nur von Trier bis Mettlach.⁴³

³⁹ vgl. Bahnpost Teil III, Abschnitt III.2.1 auf dieser Homepage

⁴⁰ Unwahrscheinlich ist, dass stattdessen die Nummern 527 und 575 aufgetreten sind.

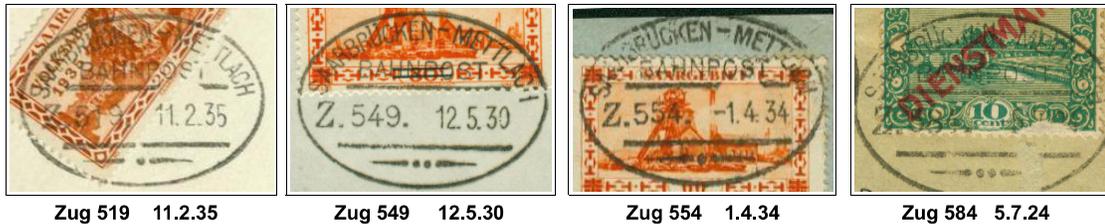
⁴¹ Hierauf wurde bereits in Abschnitt III.2.2 hingewiesen.

⁴² Gemäß BArGe Bahnpost e.V., S. 25 waren ab dem 1.6.1924 Bahnpostzüge mit den Zugnummern 202, 207, 226, 279 und 284 auf der Strecke Trier ↔ Mettlach unterwegs (vgl. auch Abschnitt IV.2.2). Denkbar wäre daher, dass diese Zugnummern bereits vor dem 1.6.1924 auf der Teilstrecke Strecke Trier ↔ Mettlach verwendet wurden.

⁴³ Dieser Zug ist dann wohl (spätestens) ab dem 1.6.1924 unter den Zugnummern 226/526 gefahren (vgl. Abschnitt IV.2).

IV.2.2 Die Stempelverwendung ab dem 1.6.1924

Ab (Sommerfahrplan) Juni 1924 verkehrten dann Züge mit neuen bzw. geänderten Zugnummern.⁴⁴ Mit Bahnpost auf der *gesamten* Strecke Trier ↔ Saarbrücken fuhren zunächst die Züge 519/279, 549/207, 202/554 und 284/584⁴⁵, wobei die 200er Nummern die Kursbuchnummern für den Teilabschnitt Trier ↔ Mettlach darstellten:



Zug 519 11.2.35

Zug 549 12.5.30

Zug 554 1.4.34

Zug 584 5.7.24

Während die Züge 519, 549 und 554 noch in den 1930er Jahren fuhren, ist Zug 584 nur für 1924 belegt.⁴⁶ Im Zeitraum 1925/26 war dann stattdessen Zug 588 mit Bahnpost unterwegs⁴⁷, der dann mit Sommerfahrplan 1926 durch Zug 582 ersetzt wurde⁴⁸:



Zug 588 30.3.25

Zug 582 11.11.27

Zudem verkehrte 1924 noch Zug 226/526, allerdings mit Bahnpost nur von Trier bis Mettlach, d.h. mit Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN.⁴⁹ Gleiches galt (nach kurzer Unterbrechung)⁵⁰ auch für 1929, nachdem mittlerweile die Zugnummer 526 durchgehend verwendet wurde⁵¹. Schließlich tritt er auch 1934 (noch) in Erscheinung.⁵² Auf dem

44 So liegt zu Zug 554 ein früher Stempel vom 5.6.1924 vor.

45 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, fuhr Zug 226/526 nur bis Mettlach mit Bahnpost. Ferner sind noch die Züge 276/512 und 553 für den Abschnitt Saarbrücken ↔ Saargemünd genannt. Diese Stempel waren noch von der "alten" Type 7.1.1.0 und wurden erst 1925 von ovalen Stempeln mit Steg abgelöst (*ebd.*, S. 25).

46 In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fanden sich zu Zug 584 Stempel vom 4.6.24, 30.6.24 und 24.11.24.

47 In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fanden sich zu Zug 588 Stempel vom 3.3.25, 30.3.25 und 1.2.26.

48 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, fuhr Zug 582 ab Mai 1926. Stempelabschläge existieren fortan bis 1935.

49 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, wurde nur bis Mettlach Bahnpost befördert, somit nur in Zug 226.

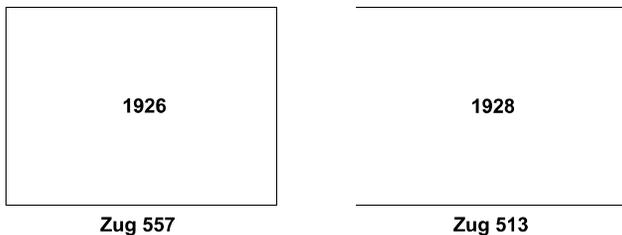
50 Laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 26 war 1928 Zug 526 lediglich mit Eisenbahnpersonal besetzt.

51 Statt doppelten Zugnummern wurden wohl bereits ab 1925 auf der Strecke Saarbrücken ↔ Trier durchgehende Nummern verwendet, wobei es sich um die vorherigen Nummern aus dem 500er Bereich für den Abschnitt Saarbrücken ↔ Mettlach handelte, die also nun auch für das Teilstück Mettlach ↔ Trier galten.

52 1932 war auf der Strecke Trier - Saarbrücken laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 28, "lediglich" Eisenbahnpersonal für Zug 526 und zwar ab Saarlöcherbach zuständig. 1934 ist der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN zu Zug 526 dann wieder belegt (vgl. Abschnitt IV.3.2, speziell Belege des Zollamts Taben).

Abschnitt Mettlach ↔ Saarbrücken fuhr Zug 526 offenbar zu keiner Zeit mit Bahnpost, d.h. der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH kommt für Zug 526 nicht vor.

Sodann wird einmalig und zwar für 1926 Zug 557 genannt, der von Saarbrücken nach Mettlach mit Bahnpost verkehrt haben soll.⁵³ Ähnlich wird auch (Früh-) Zug 513 allein für 1928 auf diesem Teilabschnitt mit Bahnpost aufgeführt.⁵⁴



Für 1927/28⁵⁵ sind ferner die D-Züge 154 Köln - Strassburg sowie 167 Strassburg - Köln mit Bahnpost genannt.⁵⁶ Gemeint ist hier vermutlich die Beförderung von Bahnpost nur auf den Teilabschnitten Saarbrücken ↔ Saargemünd und / oder Köln ↔ Trier.⁵⁷

Ab 1929 wurde dann auch in Zug 509 Bahnpost und zwar von Saarbrücken bis Mettlach befördert^{58, 59}.



Zug 509 14.3.30

-
- 53 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, fuhr 1926 Zug 557. Zug 519 wird für dieses Jahr - trotz vorhandener Stempelbelege (z.B. vom 9.2.1926) - dagegen nicht erwähnt.
- 54 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 26, werden für 1928 neben Zug 513 auch die "bekanntesten" Bahnpostzüge 519, 549, 554 und 582 für die Strecke Saarbrücken ↔ Trier genannt.
- 55 Bahnpostzüge, die 1927 erwähnt sind, fuhren wohl bis 1928, d.h. bis zum Erscheinen des neuen Kursbuchs.
- 56 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 26
- 57 1926 fuhr D 154 nur als Zug 154 bis Saarbrücken, wobei Eisenbahnpersonal für die Postbeförderung zuständig war. Dies war auch 1928 wieder der Fall, wobei E 154 jetzt als Eilzug unterwegs war. D 167 fuhr 1928 mit Bahnpost bis Saarbrücken, wobei Eisenbahnpersonal den Weitertransport nach Trier übernahm. Ab 1929 war nur noch Eisenbahnpersonal in D 167 zuständig (vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 26-28).
- 58 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 27-28, ist "Zug 509 Saarbrücken - Mettlach" explizit für 1929 und 1932 genannt. Entsprechend sind mehrere Stempelabschläge vom 14.3.1930 bis 27.12.1931 bekannt. Danach liegen noch 5 Stempelabschläge vor, alle jedoch zwischen dem 16. und 22.2.1935. Hier könnte es sich daher um Gefälligkeitsanfertigungen (kurz vor Ende der Saargebietszeit) handeln.
- 59 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 27, bleibt übrigens Zug 519 für 1929 wieder (wie schon für 1926) unerwähnt, obwohl Stempelbelege durchgehend bis 1935 vorliegen.

Wohl ab Mitte Mai 1930 entfiel dann die Bahnpostbeförderung bei Zug 549.⁶⁰ Dafür kam jetzt Zug 551 zu den verbleibenden Zügen 509, 519, 554 und 582 mit Bahnpost hinzu.⁶¹ Dass dieser kurze Zeit später gemäß Postleitheft vom Sommer 1933 bereits wieder entfiel⁶², steht u.a. im Widerspruch zu den bis einschließlich 1935 bekannten Stempelbelegen^{63, 64} Ab 1934 tritt ferner Zug 522 mit Bahnpost in Erscheinung.⁶⁵



Zug 551 16.5.30 (2 Punkte)



Zug 551 16.2.35 (1 Punkt)



Zug 522 16.2.35 (1 Punkt)

Da ab Montag, dem 18.2.1935 das Postamt Saarbrücken 2 die Zuständigkeit für die gesamte Strecke Saarbrücken - Trier übernahm⁶⁶, könnte der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH offiziell am 16. bzw. 17.2.1935 zum letzten Mal im Einsatz gewesen sein⁶⁷, wobei sich Austausch bzw. Rückgabe offenbar verzögerten, wie insbesondere mehrere Stempel vom 28.2.35 zu Zug 554 auf echt gelaufenen (Einschreib-) Briefen zeigen. Unklar ist zudem die Einordnung eines Stempels zu Zug 596 vom 21.2.35⁶⁸:



Zug 554 28.2.35
(auf Einschreib-Eilbrief)



Zug 596 21.2.35
(wohl Gefälligkeitsstempel)

60 In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fanden sich zu Zug 549 diverse Stempel ab 7.10.24 bis 12.5.30.

61 Zug 551 wird in *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 28, erstmals 1932 mit Bahnpost genannt. Allerdings existieren schon zahlreiche Stempelabschläge aus den Jahren 1930 (genauer ab 16.5.1930) und 1931.

62 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 28

63 In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fanden sich zu Zug 551 z.B. Stempel vom 2.7.33 und 6.12.34.

64 Auch im Sommerfahrplan 1935 ist Zug 551 (noch) mit Bahnpost genannt (vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 48).

65 Zu Zug 522 sind auch die Stempeldaten 27.8.34 und 16.10.34 bekannt (Los 4748, 64. HBA-Auktion). In *BArGe Bahnpost e.V.* wird dieser Zug erstmals mit Sommerfahrplan 1935 genannt (S. 47).

66 vgl. *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 46

67 Es liegen (entsprechend?) viele Sammlerbelege zum 16.2.35 vor.

68 In *BArGe Bahnpost e.V.* wird Zug 596 erstmals mit Sommerfahrplan 1935 genannt (S. 47). Er könnte aber bereits ab dem 18.2.35 im Einsatz gewesen sein, wie auch bei anderen Zügen, in denen der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN vor dem 1.3.1935 im Gebrauch war (vgl. Abschnitt IV.3.3). Tatsächlich könnte der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH in Ermangelung eines ausreichenden Bestands an Stempeln TRIER - SAARBRÜCKEN vom 18.2. bis 28.2.1935 weiter verwendet worden sein, auch wenn es sich bei dem Stempel vom 21.2.35 (aus Los 4748 der 64. HBA-Auktion) um eine Gefälligkeitsabstempelung handeln sollte.

IV.2.3 Type 7.2.1.0 bzw. Type 7.2.1.6 mit 1 bzw. 2 Punkten in der Zierleiste

Die zum Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH existierenden Belege weisen zu einer bestimmten Zugnummer in der Regel stets die gleiche Anzahl von Punkten im Zierstreifen auf. Mit einem Punkt (Type 7.2.1.0) sind die Zugnummern 502 (vor dem 1.6.1924), 519 und 554⁶⁹ zu nennen, mit zwei Punkten (Type 7.2.1.6) die Zugnummern 506 (vor dem 1.6.1924), 509, 522, 549, 551, 582, 584 und 588^{70,71}

Sofern bei Zugnummern - wie in den folgenden Beispielen - beide Varianten auftreten, erklärt sich dies in der Regel durch die Anfertigung von Gefälligkeitsabstempelungen⁷²:



Auffallend ist ferner ein späterer Bruch der oberen Steglinie bei den Stempeln der Type 7.2.1.0 mit einem Punkt. Dieser tritt erstmals 1929/1930 auf:



Grundsätzlich unterscheiden sich beide Typen auch nochmals dadurch, dass bei Type 7.2.1.0 (1 Punkt) der Bindestrich zwischen SAARBRÜCKEN und METTLACH etwas länger ist und das "Z" minimal weiter vom Bogen des Ovals entfernt steht.

Augenscheinlich wurde also von 1924-1935 mit zwei Stempelgeräten für alle Züge mit Bahnpost auf dem Streckenabschnitt Saarbrücken ↔ Mettlach ausgekommen.

⁶⁹ Zugnummer 554 kommt sehr selten auch mit 2 Punkten (Type 7.2.1.6) vor, so z.B. mit Datum vom 19.8.29 und 14.3.30. Ebenso rar ist Zugnummer 519 in der Type 7.2.1.6 (z.B. vom 17.12.30). Solche (seltenen) Verwendungen wären dadurch erklärbar, dass einer der Stempel kurzzeitig nicht zur Verfügung stand.

⁷⁰ Da nur 2 Stempelgeräte im Einsatz waren, kennzeichnen 1 Punkt das Gerät 1 und 2 Punkte das Gerät 2.

⁷¹ Gemäß *Bahnpoststempelkatalog 2010* handelt es sich um die Stempel S0080 (1 Punkt) und S0081 (2 Punkte).

⁷² Betroffen sind vor allem - wie auch die Abbildungen zeigen - Stempelabschläge vom 16.-28.2.1935.

IV.2.4 Irrtümer in der Literatur

In Heft 5 von 2007 der Schriftenreihe Bahnpost der BArGe Bahnpost e.V. ist auf Seite 74 der Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH in der Type 7.2.1.6 mit Zugnummer 2509 und Stempeldatum vom 1.8.31 abgebildet:



Z. 2509 1.8.31

Hierbei handelt es sich offensichtlich um eine fehlerhafte Fotomontage.⁷³ Tatsächlich existiert mit gleichem Datum vom 1.8.31 ein Beleg, der den tatsächlich verwendeten Stempel der Type 7.2.1.6 mit Zugnummer 509 (statt 2509) zeigt:



Z. 509 1.8.31

⁷³ Dass es sich um eine Fotomontage handelt, zeigen auch die Stellung, Größe und Ausführung einiger Buchstaben. Zu beachten ist hierbei, dass nur ein (einziges) Stempelgerät mit der Streckenabgabe SAARBRÜCKEN - METTLACH und zwei Punkten im Zierstrich (Type 7.2.1.6) verwendet wurde.

IV.2.5 Die Behandlung von Einschreibbriefen

Das Einwerfen von Einschreibbriefen in Bahnhofsbriefkästen war grundsätzlich möglich, wenn die Briefe (richtig) frankiert und mit dem Wort "Einschreiben" gekennzeichnet waren.

Laut Amtsblatt der Oberpostdirektion des Saargebiets vom 18.8.1930 waren in den Bahnhofsbriefkästen eingeworfene Einschreibbriefe (oder auch bei der Aufgabepostanstalt unerkannt gebliebene Einschreibbriefe) im Zug mit einem (Blanko-) R-Zettel (ohne Ortsnamen) zu versehen.⁷⁴ Alternativ konnten - sofern vorhanden - offenbar R-Zettel mit dem Aufdruck "Vom Ausland über Saarbrücken 2 (Bhf)" verwendet werden, wie folgendes erstes Beispiel zeigt.⁷⁵ Beim Fehlen von geeigneten R-Zetteln wurde auch improvisiert (vgl. zweites Beispiel):



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - SAARGEMÜND
vom 6.9.1930 mit R-Zettel "Vom Ausland über ..."



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - ZWEIBRÜCKEN
vom 3.6.1930 mit handschriftl. roter R-Nr. 14

Anders als in Zügen auf der Strecke Saarbrücken ↔ Saargemünd, war in Zügen auf dem Abschnitt Saarbrücken ↔ Mettlach natürlich kein R-Zettel "Vom Ausland über Saarbrücken 2 (Bhf)" in Gebrauch. Bisher sind auch keine verwendeten Blanko-R-Zettel bekannt. Stattdessen liegen Belege mit dem R-Zettel "Saarbrücken 2 (Bhf.)" vor, aber auch solche, die keinen R-Zettel aufweisen:

⁷⁴ vgl. *Amtsblatt Nr. 13 der Oberpostdirektion des Saargebiets vom 18.8.1930, Verfügung Nr. 92* (wiedergegeben in *BARGe Bahnpost e.V. S. 27*) mit identischem Wortlaut zu der in Kopie vorliegenden Verfügung 48/1930 im *Amtsblatt Nr. 14 von 1930 des Reichspostministeriums, S. 91*)

⁷⁵ Dies entspricht auch der zuvor genannten Verfügung des Reichspostministeriums, nach der erlaubt wurde, R-Zettel mit dem Aufdruck "Vom Auslande über Bahnpost ..." nach "handschriftlicher Berichtigung" zu verwenden, sofern solche in Zügen vorhanden sind.



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH vom 14.3.1930 ohne R-Zettel



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH o 28.2.35 mit R-Zettel "Saarbrücken 2 (Bhf.)"⁷⁶ (Abs.: Fritz Paulus)⁷⁷

Da es sich bei dem Brief vom 28.2.1935 um einen Eilbrief handelt, wurde dieser getrennt befördert, d.h. der Verlaufsweg wurde genauer dokumentiert. Vermutlich wurde daher der Brief am Bahnhofspostamt in Saarbrücken (vor der Weiterleitung) nach Guben nachträglich mit einem R-Zettel versehen und dort entsprechend registriert. Weitere gleichzeitig aufgegebene Briefe nach Guben, die im Zug abgestempelt wurden, erhielten dagegen keinen R-Zettel (in Saarbrücken). Auf ihnen wurde erst in Guben ein rotes R notiert und vermerkt, dass der Brief "ohne Nummer eingegangen" und "als Ebf. behandelt" wurde. Schließlich trat der Fall auf, dass die Einschreiben im Zug nicht abgestempelt wurden. In diesem Fall wurde der Brief (offenbar nachträglich) vom Bahnhofspostamt in Saarbrücken abgefertigt, d.h. gestempelt und mit einem R-Zettel versehen:



Bahnpoststempel SAARBRÜCKEN - METTLACH vom 28.2.1935 mit handschriftlichen Vermerken



In Mettlach am 28.2.1935 aufgebener R-Brief⁷⁸ vom Bahnhofspostamt in Saarbrücken bearbeitet

76 Ein weiterer solcher Brief vom 28.2.1935 ist mit der Einschreibnummer "264 i" beaknt.

77 Die hier abgebildeten Briefe nach Guben wurden vom Briefmarkenhändler Fritz Paulus aus Mettlach verschickt. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Herr Paulus auch solche Briefe am 28.2.1935 nach Guben sandte, die vom Postamt in Mettlach abgestempelt wurden und entsprechend den R-Zettel "Mettlach" aufweisen.

78 Ein weiterer solcher Brief vom 28.2.1935 ist mit der Einschreibnummer "271 i" beaknt.

Abschließend sei erwähnt, dass einige vom Postamt Mettlach abgefertigte Einschreibbriefe versehentlich ungestempelt blieben und so am Bahnhof Mettlach der Bahnpost zur Weiterleitung übergeben wurden. Sobald das Fehlen der Stempel im Zug entdeckt wurde, wurden die Briefe nachträglich mit dem Bahnpoststempel entwertet:



Beim Postamt Mettlach am 25.1.1935 aufgebener R-Brief, dort mit R-Zettel "515" versehen; da die Marken versehentlich nicht entwertet wurden, geschah dies nachträglich im Zug 554 (Richtung Saarbrücken); rückseitiger Ankunfts- bzw. Eingangsstempel RIEDLINGEN 26.1.35

IV.3 Der Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN (auf Saargebietsmarken)

Bereits in Abschnitt IV.2 wurde betont, dass nach Einführung des Stempels SAARBRÜCKEN - METTLACH bei Aufgabe von Briefen und Karten am Bahnhof Mettlach diese (wohl) den Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (mit ungerader Zugnummer) erhielten, wenn sie Richtung Trier zu befördern waren.

Gleiches gilt für die Post, die in Saarhölzbach am Bahnhof aufgegeben wurde. Hier kam der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN auch mit geraden Zugnummern zum Einsatz (für Post in Richtung Saarbrücken), auch bei Zügen, die nur von Trier bis Mettlach mit Bahnpost fuhren.

Insbesondere kommt der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN weiterhin auf Marken des Saargebiets vor. Umgekehrt lässt eine Saargebietsmarke, die ab April 1924 noch vor dem 18.2.1935 mit dem Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN versehen wurde (vgl. auch Abschnitt IV.3.3)⁷⁹, den Schluss zu, dass der zugehörige Beleg - abgesehen von wenigen Ausnahmen⁸⁰ - in Saarhölzbach oder (bei ungerader Zugnummer) gegebenenfalls alternativ auch in Mettlach aufgegeben wurde.

Im Folgenden sind vorab einige bekannte Stempel (vor dem 18.2.1935) auf Saargebietsmarken abgebildet⁸¹ - leider teilweise in schlechter Qualität:



Zug 519 11.3.30



Zug 549 11.3.30



Zug 551 wohl 1930



Zug 569 27.5.30



Zug 202 9.8.24 (?)



Zug 526 14.3.30 (?)

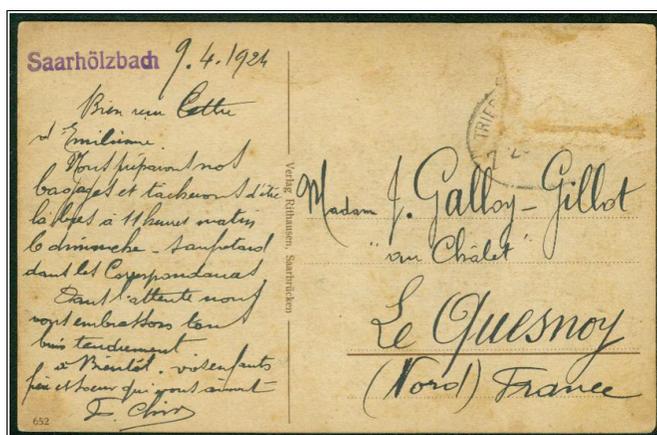
⁷⁹ Ab 18.2.1935 war der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN wohl wieder auf der Gesamtstrecke im Einsatz.

⁸⁰ Im Einzelfall kam es vermutlich auch vor, dass Belege z.B. aus Merzig erst nach Mettlach im Bahnpostabteil entdeckt und nachträglich dann mit dem Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN entwertet wurden.

⁸¹ Weitere Stempelbelege finden sich in den Abschnitten IV.3.1, IV.3.2 und IV.3.3.

IV.3.1 Verwendung von Stempeln mit Zugnummern aus dem 200er Bereich

Gemäß Abschnitt IV.2.1 führen vor dem 1.6.1924 bereits (ab April 1924, gegebenenfalls sogar schon ab März 1924) wohl die Züge 202, 203, 206 und 207 auf der Strecke Trier ↔ Mettlach mit Bahnpost, wobei ein weiterer Zug hinzukommen könnte, der nur bis Mettlach mit Bahnpost fuhr, d.h. nicht (mit geänderter Nummer) die Bahnpost noch weiter bis Saarbrücken beförderte. Folgender Beleg (mit abgelöster Saargebietsmarke) wurde dazu bereits in Abschnitt IV.2.1 vorgestellt:



Postkarte vom 9.4.1924 aus Saarhölzbach



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 2 . . ?



Gemäß Abschnitt IV.2.2 waren dann ab dem 1.6.1924 (wohl bis zum Sommerfahrplan 1925) die Züge 279, 207, 202, 284 und 226⁸² mit Bahnpost auf der Strecke Trier ↔ Mettlach unterwegs, wobei die Züge 202 und 207 wohl auch schon zuvor verkehrten⁸³.



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 202
eventuell vom 9.8.1924

Aufgrund der geraden Zugnummer müsste der zugehörige Brief am Bahnhof Saarhölzbach (für die Beförderung in Richtung Saarbrücken) aufgegeben worden sein.

⁸² Zug 226 beförderte die Bahnpost nur bis Mettlach und nicht - nach Änderung der Nummer - noch bis Saarbrücken.

⁸³ Vor dem 1.6.1924 führen - wie einleitend ausgeführt wurde - wohl die Bahnpostzüge 202, 207 sowie 203 und 206.

IV.3.2 Verwendung von Stempeln mit Zugnummern aus dem 500er Bereich

Wohl mit dem Sommerfahrplan 1925 waren die Zugnummern auf den Teilstrecken Saarbrücken ↔ Mettlach und Mettlach ↔ Trier wieder identisch, wobei die bisherigen Nummern aus dem 500er Bereich (jetzt für die Gesamtstrecke) verwendet wurden.

Nach wie vor wurde in den Zügen auf dem Abschnitt Saarbrücken ↔ Mettlach der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH abgeschlagen, während bei der zwischen Mettlach und Trier aufgegebenen Post weiterhin der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN zum Einsatz kam. Wie bereits ausgeführt wurde, kam er folglich auf Saagebietsmarken vor, sofern die Post in Saarlöblich bzw. Mettlach aufgegeben wurde. Es gibt also auf der Saarstrecke je nach Aufgabeort drei mögliche Varianten, wie die folgenden Stempelabschläge bzw. Marken zu den Zügen 519, 549⁸⁴ und 551⁸⁵ zeigen:



Z. 519 SAARBRÜCKEN - METTLACH
Saargebietsmarke 11.2.35



Z. 519 TRIER - SAARBRÜCKEN
Saargebietsmarke 13.9.27



Z. 519 TRIER - SAARBRÜCKEN
DR-Marke o 1931



Z. 549 SAARBRÜCKEN - METTLACH
Saargebietsmarke 12.5.1930



Z. 549 TRIER - SAARBRÜCKEN
auf Saargebietsmarke



Z. 549 TRIER - SAARBRÜCKEN
DR-Marke 17.5.1927



Z. 551 SAARBRÜCKEN - METTLACH
Saargebietsmarke 15.5.1930



Z. 551 TRIER - SAARBRÜCKEN
auf Saargebietsmarke

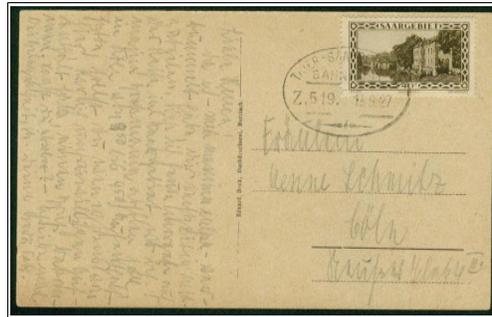


Z. 551 TRIER - SAARBRÜCKEN
DR-Marke 26.5.1930

⁸⁴ Die Züge 519 und 549 waren bereits 1924 auf der Strecke Saarbrücken - Mettlach (- Trier) unterwegs.

⁸⁵ Zug 551 wird in *BARGe Bahnpost e.V., S. 28* erstmals für 1932 genannt. Es sind jedoch Stempelabschläge schon aus dem Jahr 1930 bekannt (so vom 26.5.1930 und vom 27.5.1930).

Die abgebildete, am 13.9.1927 mit dem Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN (Zug 519) versehene Saargebietsmarke befindet sich auf folgender Ansichtskarte von Mettlach⁸⁶:



◀ Ansichtskarte mit dem "Alten Turm" in Mettlach mit Stempel vom 13.9.27

Weitere Belege zu Zug 519 mit Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf Saargebietsmarken sind folgende Ansichtskarten von Saarhölzbach vom 26.5.28 und 15.10.1934:



Ansichtskarte Saarhölzbach vom 26.5.1928



Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN Zug 519



Ansichtskarte Saarhölzbach vom 15.10.1934



Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN Zug 519

⁸⁶ Die Karte dürfte demnach in Mettlach aufgegeben worden sein.

Schließlich befindet sich auch zu Zug 551, der wohl ab Mai 1930 (statt Zug 549) fuhr, der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf einer Ansichtskarte von Saarhölzbach:



Ansichtskarte Saarhölzbach wohl 1930 versandt

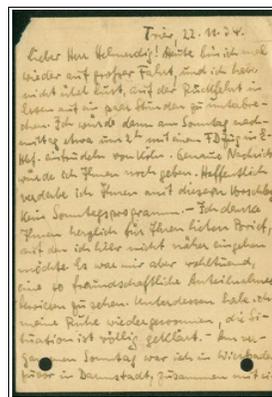


Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN Zug 551

Zu Zug 551 sei auch noch eine Karte nach Essen mit rückseitigem Datum "Trier, 22.11.34" erwähnt. Diese wurde - wie der Bahnpoststempel belegt - erst am nächsten Tag, d.h. am 23.11.34 versandt. Da der Stempel sich auf einer Saargebietsmarke befindet, könnte der Absender sich also an diesem Tag in Saarhölzbach (oder Mettlach) aufgehalten, die Karte dort frankiert und am Bahnhof aufgegeben haben.⁸⁷

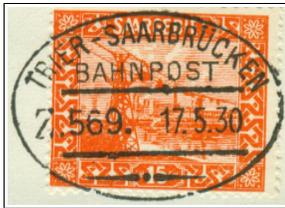


Karte mit Bahnpoststempel TRIER- SAARBRÜCKEN Zug 551 vom 23.11.34 auf Saargebietsmarke



⁸⁷ Möglicherweise fuhr er mit dem gleichen Zug nach Trier.

Auch für Zug 569 liegt der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf einer Saargebietsmarke vor, der allerdings nicht zur Saargebietszeit mit Bahnpost genannt wird⁸⁸:



Z. 569 TRIER - SAARBRÜCKEN
vom 17.5.1930 auf Saargebietsmarke

Folgender Eilbrief mit ungerader Zugnummer 519 wurde offenbar am 11.3.1930 (vom Briefmarkenhändler Fritz Paulus) in Mettlach aufgegeben⁸⁹:



Eilbrief nach Arnsberg mit Bahnpoststempel Z. 519 TRIER - SAARBRÜCKEN vom 11.3.1930 auf Saargebietsmarken

Bei folgendem Einschreiben des Briefmarkenhändlers Fritz Paulus aus Mettlach findet sich der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN als (rückseitiger) Verlaufsstempel:



Einschreiben nach Bocholt mit rückseitigem Bahnpoststempel Z. 551 TRIER - SAARBRÜCKEN vom 9.2.1935

⁸⁸ Zug 569 wird von der *BARGe Bahnpost e.V.* (S. 24-28) zur Saargebietszeit nicht erwähnt. Erst 1935 tritt er dann mit Bahnpost auf der Strecke Trier - Saarbrücken in Erscheinung (S. 48). Demnach könnte es sich bei dem Stempel vom 17.5.30 auch möglicherweise um eine Gefälligkeitsabstempelung handeln.

⁸⁹ Die Schrift ist identisch mit dem Guben-R-Brief mit R-Zettel "263 i" vom 28.2.1935 aus Abschnitt IV.2.5.

Rätselhaft ist der rückseitige Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN mit gerader Zugnummer 582 auf einem in Mettlach abgestempelten R-Brief nach Braunschweig, da Züge mit gerader Zugnummer in Richtung Saarbrücken fahren. Wurde also der Brief am Bahnhof Mettlach zur Weiterbeförderung der Bahn über Saarbrücken (- Frankfurt - Fulda) übergeben, wäre auf der Rückseite der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH Z. 582 (und nicht TRIER - SAARBRÜCKEN) zu erwarten gewesen:



Einschreiben nach Braunschweig mit rückseitigem Bahnpoststempel Z. 582 TRIER - SAARBRÜCKEN 12.11.34

Nachfolgende Stempel zu Zug 526, der von 1924 bis 1935 zeitweise mit Bahnpost zwischen Trier und Mettlach unterwegs war⁹⁰, könnten von in Saarlöcherbach aufgegebenen Belegen stammen, die noch vor Mettlach entwertet wurden⁹¹. Auch Gefälligkeitsabstempelungen sind denkbar:



Zug 526 14.3.30

Zug 526 27.5.30

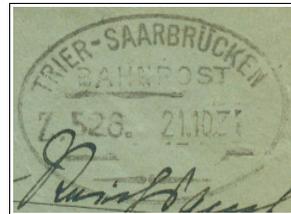
90 In *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 25, ist Zug 526 explizit für 1924 mit Bahnpost von Trier nach Mettlach genannt. In Los 4748 der 64. HBA-Auktion fanden sich zu Zug 526 Stempelabschläge vom 10.5.26 und dem 8.9.27 auf Marken des Deutschen Reichs. 1928 war er dann nur mit Eisenbahnpersonal besetzt (S. 26). Von 1929 bis wohl 1931 fuhr er wieder mit Bahnpost von Trier nach Mettlach (S. 27). 1932 war Eisenbahnpersonal von Saarlöcherbach bis Saarbrücken tätig (S. 28). Dass Zug 526 das verbleibende Teilstück von Trier bis Saarlöcherbach mit Bahnpost fuhr, scheint laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 28, nicht der Fall gewesen zu sein. Gemäß nachfolgendem Beleg vom 21.10.34 aus Taben fuhr Zug 526 dann allerdings (spätestens wieder) 1934 mit Bahnpost.

91 Der Stempel vom 27.5.1930 befand sich offenbar auf einem Eilbrief, der möglicherweise in Saarlöcherbach vom Briefmarkenhändler Firtz Paulus aufgegeben wurde (vgl. abgebildeten Eilbrief vom 11.3.1930, Zug 519).

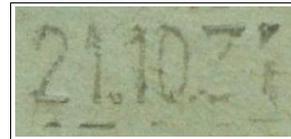
Ein außerhalb des Saargebiets zu Zug 526 aufgegebener Beleg stammt vom Zollamt in Taben⁹²:



TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 526 vom 21.10.34



Zug 526 21.10.34



Vom Zollamt Taben existieren auch Belege zu den in entgegengesetzter Richtung, d.h. nach Trier fahrenden Bahnpostzügen 519 und 551⁹³, wobei bis Mai 1930 noch Zug 549 (statt Zug 551) bis Trier verkehrte⁹⁴.



TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 519 vom 22.11.34



TRIER - SAARBRÜCKEN ZUG 551 vom 16.10.34

Nicht ganz auszuschließen ist übrigens, dass (eventuell bereits 1931) der Bahnpostkurs Saarbrücken ↔ Mettlach auf die Strecke Saarbrücken ↔ Saarlöcher ausgeweitet wurde. So war 1932 Eisenbahnpersonal (in Zug 526) von Saarlöcher bis Saarbrücken tätig.⁹⁵ Dies könnte bedeuten, dass seinerzeit Zug 526 nur noch von Trier bis

⁹² Ob 1934 Zug 526 noch bis Mettlach mit Bahnpost verkehrte oder nur noch bis Saarlöcher, ist offen.

⁹³ Laut *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 28 entfiel im Sommer 1933 Zug 551. Obiger Beleg sowie Stempelabschläge SAARBRÜCKEN - METTLACH vom 2.7.33 und 6.12.34 (in Los 4748 der 64. HBA-Auktion) zeigen jedoch, dass Zug 551 auch noch ab dem Sommerfahrplan 1933 mit Bahnpost auf der Saartalstrecke fuhr.

⁹⁴ vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 27 sowie Abschnitt IV.2.2

⁹⁵ vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 28

Saarhölzbach (und nicht mehr bis Mettlach) mit Bahnpost unterwegs gewesen war.

Tatsächlich findet sich 1931 der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH auf der folgenden von Herrn Math. Leuck - laut Postkarte wohnhaft in Saarhölzbach - geschriebenen Postkarte, die am 29.10.1931 mit Zug 554 (in Richtung Saarbrücken) nach Mehldorf / Holstein befördert wurde:



Postkarte vom 29.10.1931 (Absender aus Saarhölzbach) mit Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH Z. 554 (auf Saargebietsmarke) nach Mehldorf / Holstein

Die Karte muss natürlich nicht in Saarhölzbach aufgegeben worden sein. Der Absender könnte die Karte auch von einem anderen saarländischen Bahnhof aus (z.B. Merzig) verschickt haben. Auch könnte die postalische Bearbeitung im Zug erst nach dem Halt in Mettlach erfolgt sein. Für solche Möglichkeiten spricht in gewisser Weise, dass in Gegenrichtung Zug 509 mit Bahnpost nach wie vor von Saarbrücken nur bis Mettlach fuhr⁹⁶, so dass eher nicht von einer Verlängerung der Bahnpoststrecke von Saarbrücken bis Saarhölzbach bzw. des Einsatzes des Stempels SAARBRÜCKEN - METTLACH auf diesem "erweiterten" Streckenabschnitt auszugehen ist.

Schließlich ist noch Zug 582 zu nennen, der ab 1926 auf der Saarstrecke fuhr:



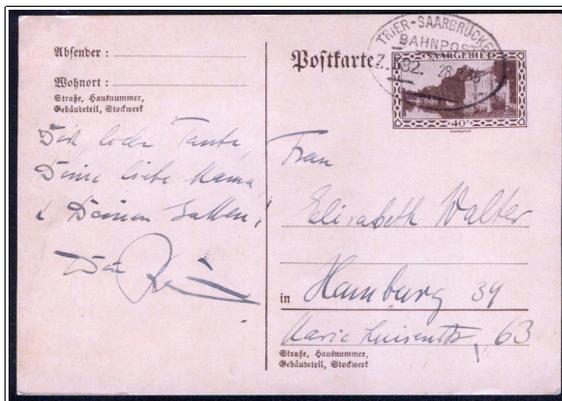
Briefstück vom 11.3.1930 mit Bahnpoststempel TRIER - SAARBRÜCKEN auf einer Saargebietsmarke

⁹⁶ vgl. nochmals *BArGe Bahnpost e.V.*, S. 28

IV.3.3 Der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN im Zeitraum 18.2. - 28.2.1935

Da ab dem 18.2.1935 das Postamt Saarbrücken 2 die Zuständigkeit für die Gesamtstrecke Saarbrücken ↔ Trier, somit auch für den Teilabschnitt Mettlach ↔ Trier übernahm⁹⁷, kommt der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN vom 18.2. bis 28.2.1935 auch auf Belegen vor, die auf der Strecke von Mettlach nach Saarbrücken (also insbesondere mit Saargebietsmarken) aufgegeben wurden⁹⁸.

So ist der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN am 28.2.1935 zunächst auf Belegen aus Völklingen (Zug 582) und Saarbrücken (Zug 507)⁹⁹ bekannt:



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 582 o 28.2.35¹⁰⁰



Ausschnitt



TRIER - SAARBRÜCKEN Z. 507 o 28.2.35¹⁰¹



Ausschnitt

97 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 46

98 Bis zum 28.2.1935 war aber gleichzeitig noch der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH im Einsatz.

99 Die - wie Zug 507 - erstmals im Sommerfahrplan 1935 genannten Züge (vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 48) könnten schon seit dem 18.2.1935 mit Bahnpost unterwegs gewesen sein.

100 Die Karte stammt von einem Absender aus Völklingen.

101 Der Brief - von Herrn Dünnebieber aus Saarbrücken 3 an sich selbst adressiert - wurde zwar zu Sammlerzwecken bei der Bahnpost aufgegeben, dürfte aber echt gelaufen sein.

Ferner ist Zug 526 zu nennen, der mit Bahnpost vor dem 18.2.1935 nur bis Mettlach (bzw. eventuell sogar nur bis Saarlöcherbach) fuhr¹⁰². Insofern könnten für folgenden Stempelabschlag vom 18.2.1935 die Ausführungen zum Stempel vom 14.3.1930 (auf einer Saargebietsmarke) in Abschnitt IV.3.2 gelten. Sofern der Zug ab dem 18.2.1935 aber auch auf dem "Restabschnitt" bis Saarbrücken mit Bahnpost verkehrt haben sollte¹⁰³, könnte der zugehörige Beleg auch dort aufgegeben worden sein:



TRIER - SAARBRÜCKEN Zug 526 o 18.2.35¹⁰⁴

Als mögliche (weitere) Zugnummern wären diejenigen der Züge 509, 519, 522, 551, 554 und 582 zu nennen, in denen (dann zuvor) der Stempel SAARBRÜCKEN - METTLACH verwendet wurde.¹⁰⁵ Zusätzlich kommen die Züge des Sommerfahrplans 1935 in Frage, die eventuell bereits ab dem 18.2.1935 zum Einsatz kamen. Hierbei handelt es sich - neben den bereits genannten Zügen 522, 551, 554 und 582 - um die weiteren Züge 507, 521, 569 und 596^{106, 107}.

Aufgrund des erhöhten Einsatzes von Bahnpostzügen waren auch Neuanfertigungen zur Ergänzung der noch vorhandenen Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN erforderlich. So sind bereits März 1935 Stempelabschläge mit der Streckenangabe SAARBRÜCKEN - TRIER bekannt.¹⁰⁸ Hier wurde berücksichtigt, dass üblicherweise das für die Bahnpost zuständige Postamt (jetzt Saarbrücken 2) an erster Stelle genannt wurde.

Der Stempel TRIER - SAARBRÜCKEN war übrigens noch bis 1961 in Gebrauch.¹⁰⁹

102 Gemäß *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 27, fuhr 1929 Zug 526 mit Bahnpost von Trier nach Mettlach. 1932 sei er dann zwischen Saarlöcherbach und Saarbrücken von Eisenbahnpersonal betreut worden (*ibd.*, S. 28). Zu beachten ist auch, dass der 21.10.1934 mit einem Bahnpoststempel belegt ist (vgl. Brief des Zollamts Taben in Abschnitt IV.3.2).

103 Im Sommerfahrplan 1935 ist Zug 526 dann nicht mehr erwähnt (vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 47-48).

104 Los 4748 der 64. HBA-Auktion (Bahnpostsammlung DAHLSTRÖM) enthielt einen weiteren Stempel vom 24.2.35.

105 vgl. Abschnitt IV.2.2 (wobei Zug 551 - entgegen *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 28 - durchgehend von Mai 1930 bis 1935 fuhr, wie Stempelbelege zeigen)

106 vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 47 und S. 48 (oder auch Bahnpost Teil V, Abschnitt V.1 auf dieser Homepage)

107 Die Züge 509 und 519 fuhren laut Sommerfahrplan nicht mehr mit Bahnpost (vgl. *BARGe Bahnpost e.V.*, S. 48).

108 vgl. Bahnpost Teil V, Abschnitt V.3 auf dieser Homepage

109 vgl. *DAHLSTRÖM*, S. 100, bzw. *Bahnpoststempelkatalog 2010*, S. 456 sowie auch Bahnpost Teil V, Abschnitt V.2 auf dieser Homepage

IV.4 Der Bahnpoststempel KÖLN - SAARBRÜCKEN (bis 28.2.1935)

IV.4.1 Verwendung des Stempels vor dem 18.2.1935 (außerhalb des Saargebiets)

Bereits 1926 kam der Stegstempel KÖLN - SAARBRÜCKEN mit "K" in "KÖLN" zum Einsatz. Gleichzeitig war aber auch noch der Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN ("CÖLN" mit "C") in Gebrauch.¹¹⁰ Letzterer kommt noch bis Ende 1927 vor¹¹¹:



Aus dem 100er Bereich sind für 1927 die D-Züge 154 Köln - Strassburg sowie 167 Strassburg - Köln mit Bahnpost genannt¹¹². Es wurde jedoch in diesen Zügen wohl nur Bahnpost auf der Eifelstrecke und / oder auf dem Streckenabschnitt Saarbrücken ↔ Saargemünd befördert.¹¹³ Stempelabschläge hierzu sind derzeit nicht bekannt. Dagegen liegt für Zug 155 folgender Stempelabschlag von 1929 vor¹¹⁴:



Karte vom 8.9.1929 aus Kyllburg mit Bahnpoststempel



KÖLN - SAARBRÜCKEN ZUG 155-¹¹⁵

¹¹⁰ In den Jahren 1926/27 wurden die Stempel CÖLN - SAARBRÜCKEN, der von 1915 bis 1927 auftritt (vgl. *Bahnpoststempelkatalog 2010, Stempel C0401*), und KÖLN - SAARBRÜCKEN, der ab 1926 (*ebd., Stempel K1465*) bis mindestens 1942 vorkommt (vgl. *Bahnpost Teil V, Abschnitt V.4.1*), "zeitgleich" verwendet. Ein Stempel in der Schreibweise mit K liegt (bereits) vom 8.2.1926 vor.

¹¹¹ 1926 sind "C-Stempel" zu den Zügen 509 und 554 bekannt, 1927 zu den Zügen 509 und 527.

¹¹² vgl. *BARGe Bahnpost e.V., S. 26* (wobei dies wohl bis zum Erscheinen des neuen Kursbuchs 1928 der Fall war)

¹¹³ Laut *DAHLSTÖM, S. 103*, kamen nämlich erst am 18.2.1935 "nach fünfzehnjähriger Trennung ... Bahnpostfahrer des Bahnpostamts 10 Köln-Deutz wieder mit einem Schnellzugpaar - D155 / 156 - in Saarbrücken an".

¹¹⁴ Mit Stempel KÖLN - TRIER (für die Eifelstrecke) sind derzeit ferner die Züge 155, 156, 165 und 167 bekannt.

¹¹⁵ Da in den Stempeln vierstellige Zugnummern einsetzbar waren, existieren Leerstellen vor und hinter der 155.

Mit Zugnummern aus dem 500er Bereich wurde der Stempel KÖLN - SAARBRÜCKEN, der noch bis 1937 vorkommt¹¹⁶, nur noch auf der Eifelstrecke (auf Marken des Deutschen Reichs) verwendet, u.a. in den Zügen 509, 527, 545, 549, 554, 582 und 596.¹¹⁷ (Einige dieser Zugnummern sind übrigens hinsichtlich der "Saartalstrecke" unbekannt.)¹¹⁸

Der Vollständigkeit halber werden in folgender Bildtafel die bisher aus dem 500er Bereich bekannten, vor dem 1.3.1935 (auf der Eifelstrecke) vorkommenden Bahnpoststempel KÖLN - SAARBRÜCKEN (mit "K" in "KÖLN") aufgeführt:



Zug 509 2.7.26



Zug 527 22.6.29



Zug 545 8.3.33



Zug 549 13.11.30



Zug 554 16.7.31



Zug 582 6.6.30



Zug 596 14.12.32

Mit Stegstempel KÖLN - TRIER sind im gleichen Zeitraum (für die Eifelstrecke) die Zugnummern 155, 156, 165¹¹⁹, 167, 509, 527, 529 und 554 bekannt. Zudem ist der Stempel KÖLN (RHEIN) - TRIER *ohne* Steg bis 1928 bekannt (zuvor mit "C" in "CÖLN"):



CÖLN (RHEIN) - TRIER 4.1.25



KÖLN (RHEIN) - TRIER 28.8.28



KÖLN (RHEIN) - TRIER 15.8.28

116 vgl. nochmals *Bahnpoststempelkatalog 2010*, Stempel K1465

117 In Los 4748 der 64. HBA-Auktion lagen ab 1926 folgende Stempelabschläge vor: 2.7.26, 1.9.31 und 19.8.33 zu Zug 509, 15.11.30 ab Bitburg zu Zug 549 sowie 12.10.32 ab Kordel zu Zug 582 (alle mit Streckenangabe KÖLN - SAARBRÜCKEN).

118 Seit jeher ist ein sparsamer Umgang hinsichtlich der Neuanfertigung von Stempeln feststellbar. So wurden alte Stempel oft jahrelang noch weiter benutzt, auch wenn deren Angaben (wie hier) irreführend waren.

119 Zu Zugnummer 165 ist der Stempel KÖLN - TRIER mit Steg bereits vom 31.12.1925 bekannt.

IV.4.2 Verwendung des Stempels vom 18. - 28.2.1935 (innerhalb des Saargebiets)

Ab dem 18.2.1935 übernahm das Bahnpostamt 10 Köln-Deutz wieder den Postkurs Köln ↔ Saarbrücken (über Mettlach), speziell die Zuständigkeit für das D-Zugpaar 155 / 156.¹²⁰ Somit kamen jetzt wieder "Bahnpostfahrer des Bahnpostamts 10 Köln-Deutz ... in Saarbrücken an".¹²¹

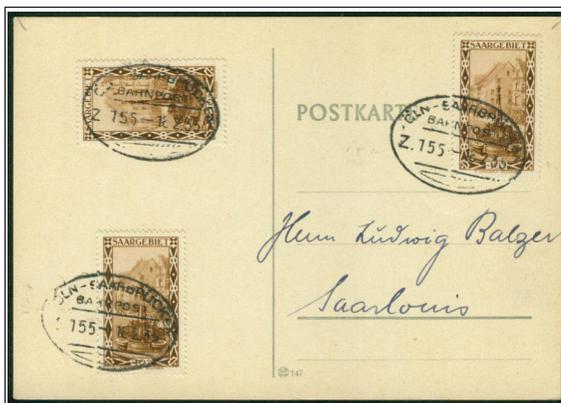
Insbesondere kommt der Bahnpoststempel KÖLN - SAARBRÜCKEN (für einen kurzen Zeitraum) auch auf Saargebietsmarken vor.¹²² Dies betraf speziell das D-Zugpaar 155 / 156. Tatsächlich sind zu diesen beiden Schnellzügen Stempelabschläge vom 18.2.35 bzw. 27.2.35 auf Saargebietsmarken bekannt¹²³:



KÖLN - SAARBRÜCKEN
Z. 155 27.2.35



KÖLN - SAARBRÜCKEN
Z. 156 27.2.35



Beleg vom 18.2.35 (wohl mit Gefälligkeitsabstempelungen)

Entgegen Zug 156 ist bei Zug 155 das "K" in "KÖLN" kaum noch zu erkennen.¹²⁴

¹²⁰ vgl. DAHLSTRÖM, S. 103 sowie auch BArGe Bahnpost e.V., S. 46

¹²¹ vgl. DAHLSTRÖM, S. 103 sowie auch BArGe Bahnpost e.V., S. 46

¹²² Sofern der Stempel KÖLN - SAARBRÜCKEN 1927 in den Zügen D154 und D167 auf der Strecke Saarbrücken - Saargemünd verwendet worden sein sollte (vgl. vorangehenden Abschnitt IV.4.1) könnten ebenfalls Saargebietsmarken auf diesem Abschnitt verwendet worden sein.

¹²³ Es handelt sich hier zwar wohl um Gefälligkeitsabstempelungen, jedoch dürften durchaus auch echt gelaufene Saargebietsbelege dieser letzten Tage mit Zugnummern 155 bzw. 156 existieren

¹²⁴ Das hier bei Zug 155 benutzte Stempelgerät wurde um 1926 (seinerzeit noch mit "CÖLN") lediglich aptiert. Das "K" in "KÖLN" war dadurch zuletzt kaum noch erkennbar. (Es gab allerdings auch noch andere Stempelgeräte.)