

Bahnpost in Münster

Bearbeitet 2021/2022 vom
Briefmarkensammlerverein Münster
Alfons Schnell, Alfred Brunsmann, Stephan König

Die preußische Provinzialhauptstadt Münster wird zum Bahnknoten

Nach der Eröffnung der Ludwigseisenbahn am 7. Dezember 1835 als Deutschlands erster dampfbetriebener Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth folgten einige kleinere Strecken. Der erste Spatenstich für die erste deutsche Fernbahn Leipzig – Dresden erfolgte am 1. März 1836. Bereits am 7. April 1839 war die Strecke komplett fertiggestellt. Das deutsche Bahnnetz wuchs daraufhin in den 1840er Jahren rasant.

Für Münster begann das Eisenbahnzeitalter am 26. Mai 1848, als die Strecke der Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) zwischen den beiden Städten eröffnet wurde.¹ Als Stichbahn zweigte sie in Hamm von der Stammstrecke der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft (CME) ab, die von Minden nach Deutz führte. Diese war seit 15. Oktober 1847 durchgehend befahrbar. Da an diesem Tag auch die Strecke Minden – Hannover eröffnet werden konnte und von Hannover bereits Bahnverbindung nach Berlin bestand, war ab Eröffnung der Strecke nach Hamm nun sowohl die preußische Hauptstadt Berlin, als auch Deutz/Köln von Münster aus per Eisenbahn erreichbar.

Bekanntmachungen.
Münster-Hammer Eisenbahn.



Fahrplan
vom 26. Mai 1848 bis auf weitere Bekanntmachung.

In der Richtung von Münster nach Hamm .		In der Richtung von Hamm nach Münster .	
I. Zug	Abfahrt Morgens 6 Uhr.	I. Zug	Abfahrt Morgens 7 Uhr 40 Min.
II. "	" " 11 "	II. "	" Mittags 12 " 40 "
III. "	" Nachmitt. 2 "	III. "	" Nachm 3 " 45 "
IV. "	" Abends 6 "	IV. "	" Abends 7 " 30 "

Reisende welche von Dierfeld in der Richtung nach Hamm und von Erme-linghoff in der Richtung nach Münster die Bahn benutzen wollen, haben den Billets- werth der entsprechenden Wagenklasse von Münster resp Hamm aus durch die Schaffner von den Zugführern zu lösen.
Die näheren Bestimmungen enthält das auf allen Stationen aufgehängte Betriebs-Reglement.
(1680) Die Direction.

Der Zeitung „Westfälischer Merkur“ vom 26. Mai 1848 war diese Bekanntmachung über die Streckeneröffnung zu entnehmen.

Die vom preußischen Staat finanzierte Königlich-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft (KWE) übernahm 1855 die Münster-Hammer Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) und baute die Strecke nach Norden bis Rheine weiter. Am 23. Juni 1856 fertig gestellt, war nun eine Verbindung über Rheine mit der Hannoverschen Westbahn Minden – Osnabrück – Rheine – Lingen – Emden gegeben.

Am 1. Januar 1870 eröffnete die CME die Strecke Wanne – Münster (Wanne lag an der Stammstrecke der Gesellschaft) als Teil der von ihr gebauten Hamburg – Venloer Bahn, die eine durchgehende Verbindung von Paris nach Hamburg schaffen sollte. Vollständig befahrbar wurde die Bahn ab 31. Dezember 1874, das Teilstück Münster – Osnabrück war bereits ab 1. September 1871 in Betrieb.

Damit waren die beiden Münster erschließenden Hauptstrecken Hamm – Münster – Rheine und Wanne – Münster – Osnabrück fertig gestellt. Im Jahr der Gründung des Deutschen Reiches hatte Münster damit bereits eine gute Bahnanbindung. Danach kamen folgende Strecken hinzu:

¹ Walters, Heinrich; Post und Telekommunikation im nördlichen Westfalen (Oberpostdirektion Münster und ehem. Oberpostdirektion Minden), Hrsg. Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., Druckhaus Tecklenborg, Steinfurt, 1990, S. 34

- 30. September 1875: Münster – Enschede über Burgsteinfurt (am gleichen Tag auch Einweihung der Strecke Enschede – Coesfeld – Dortmund).
- Münster – Rheda – Lippstadt, ab 8. Februar 1886 Münster – Warendorf, ab 1887 bis Rheda.
- 1908: Münster – Empel (Rees). Die Strecke zweigt in Mecklenbeck von der Strecke nach Wanne ab, führt über Havixbeck-Billerbeck – Coesfeld-Borken – Bocholt, um bei Rees auf die Hollandstrecke Oberhausen – Arnheim (Niederlande) zu münden. Heute ist die Strecke nach Empel als Baumbergebahn nur noch bis Coesfeld in Betrieb.
- 30. September 1903: Einweihung des Teilstücks Münster – Neubeckum der Stammstrecke der Westfälischen Landeseisenbahn nach Lippstadt und Warstein (seit 1975 nur noch Güterverkehr).
- 18. Oktober 1928: Münster – Lünen-Preußen (weiter bis Dortmund).

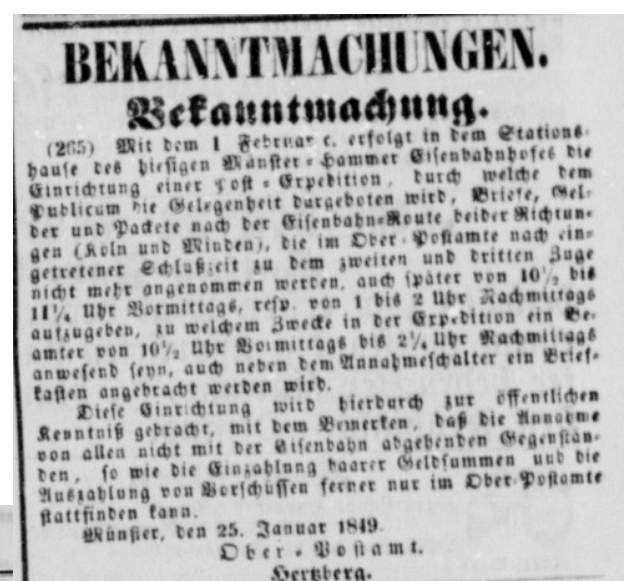
Die Anfänge der Postbeförderung per Eisenbahn in Münster

Über die Anfänge der Postbeförderung mit der Eisenbahn ist wenig bekannt. Es ist aber davon auszugehen, dass zeitnah zur Inbetriebnahme neuer Strecken dieses neue Verkehrsmittel auch für die Beförderung von Post genutzt wurde.

Bereits 1838 war mit dem Inkrafttreten des preußischen Eisenbahngesetzes zur Postbeförderung festgelegt worden: Nach „Paragraph 36 überlässt die Post der Bahngesellschaft das staatliche Postmonopol für die betriebenen Verbindungen, verpflichtet sie aber auch zur unentgeltlichen Beförderung ‚derjenigen Briefe, Gelder, und aller dem Postzwange unterworfenen Güter‘ sowie von Personen, die von der staatlichen Post der Bahngesellschaft überwiesen werden, sowie die Einstellung von Postwagen in die Züge der Bahn.“²

Nach *Weitzel*³ muss man sich in den Anfängen lediglich eine Beförderung von Post ohne jede Behandlung dieser im Zug vorstellen. Ob das zugbegleitende Personal Post an den Haltestationen entgegennehmen durfte oder nicht, ist unklar. *Weitzel* zitiert dann eine Vorschrift von 1848, die „Instruction für die Königlich Preußischen Eisenbahn-Conducteurs“, wonach die Annahme von Post am Zug nur auf den Stationen zulässig war, an denen keine Bahnhofs-Post-Expedition bestand.

Für Münster hätte dies bis Januar 1849 gegolten, da laut einer Bekanntmachung im „Westfälischen Merkur“ zum 1. Februar 1849 „in dem Stationshause des hiesigen Münster-Hammer Eisenbahnhofes“ eine Post-Expedition eingerichtet wurde.⁴ Die Post war damit gerade einmal acht Monate nach der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes zwischen Münster und Hamm an der Bahnstation vertreten.



Beilage zu No. 23 des Westfälischen Merkurs.
Münster, Sonntag den 28. Januar 1849.

² Nach Wikipedia, Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen, abgerufen Nov. 2021

³ Neue Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen, herausgegeben von der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Bezirksgruppe Münster, 1981.; *Weitzel, Hans*; Briefstempel bei der preußischen Bahnpost, dargestellt am Beispiel der Verhältnisse in Hamm, S. 161

⁴ Westfälischer Merkur, Münster, Sonntag den 28. Januar 1849

Nach einer Amtsblattverfügung Nr. 49 vom 17.3.1849 wurden per 1. Mai 1849 in Preußen acht dem Generalpostamt unterstellte „Post-Speditions-Ämter“ geschaffen, die den zukünftigen Bahnpostbetrieb regeln sollten. In den Zügen begleitete Bahnpersonal die geschlossenen Postbeutel. Mehr und mehr wurden aber auch in Abteilen, bzw. in speziellen Bahnpostwagen, „Post-Speditions-Bureaus“ geschaffen, in denen fahrendes Personal die Umarbeitung von Briefpost (Briefe, Drucksachen, Warenproben) vornahm. Fahrpostsendungen (Pakete, Geld- und Wertbriefe, Postvorschussendungen und Bareinzahlungsbriefe) durften in ihnen nicht umgearbeitet werden. Sie wurden nur zwischen den Bahnpostanstalten an der Strecke ausgetauscht.

Auf der relativ kurzen Strecke zwischen Hamm und Münster existierten solch fahrende „Post-Speditions-Bureaus“ zunächst jedoch nicht. Demzufolge ist die Beförderung von Post auf dieser Strecke nicht durch Stempel belegbar. Auf einer mir vorliegenden Kopie unbekannter Quellenangabe heißt es dazu:

Die Tätigkeit der Conducteurs auf der Münster-Hammer Eisenbahn und der Cöln-Mindener Eisenbahn hat keine erkennbaren Spuren auf den von ihnen beförderten Poststücke hinterlassen, weil sie nur für den Transport der Postsäcke zwischen den Postämtern zuständig waren. Das ändert sich erst als man bei der Preussischen Post die Bearbeitung des Postgutes während der Fahrt der Züge einführt.

Bei *Weitzel* finden wir die Erklärung: Während die von Hamm verlaufenden Strecken nach Deutz und Minden dem am 1. Mai 1849 gegründeten Post-Speditions-Amt Nr. 8 in Deutz unterstellt waren, traf das für die Stichstrecke nach Münster zunächst nicht zu.⁵ Sie unterstand den beiden Ortspostanstalten in Münster und Hamm. 1855 wurde die Strecke Hamm – Münster dann dem 1852 in Dortmund gegründeten und 1855 nach Soest verlegtem Post-Speditions-Amt Nr. 9 zugeordnet. Ihm unterstanden bereits die Strecken Hamm – Soest – Paderborn, sowie Dortmund – Unna – Soest.

Am 29. Januar 1856 wurden die Bezeichnungen der Bahnposteinrichtungen in „Eisenbahn-Post-Amt“ und „Eisenbahn-Post-Bureau“ geändert.⁶

Die Entwicklung der Bahnpost in Münster von 1867 bis zum Ende des II. Weltkrieges

Nach Inkrafttreten der Verfassung des Norddeutschen Bundes am 1. Juli 1867 trat gleichzeitig eine Neuordnung des Postwesens in Kraft. Nachdem am 1. Januar 1868 die Norddeutsche Bundespostverwaltung ihre Arbeit aufgenommen hatte, übernahm diese auch den Bahnpostdienst. Am 1. April 1868 richtete die Norddeutsche Post acht Eisenbahnpostämter ein (u.a. in Deutz). Mit Gründung des Deutschen Reichs 1871 gingen die vorher schon zu einem großen Teil im Norddeutschen Bund vereinigten deutschen Postverwaltungen mit Ausnahme von Bayern und Württemberg in der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung auf. Mit §4 des Gesetzes über das Postwesen im Deutschen Reich vom 28. Oktober 1871 blieb der Sachverhalt des §36 des Eisenbahngesetzes erhalten.

Am 1. Oktober 1870 wurde das Eisenbahn-Post-Amt Nr. 22 am Bahnknoten Rheine eröffnet, das für die Bedienung der Strecken von Rheine nach Emden, Hannover, Soest (bisher vom Amt Nr. 9 Dortmund betreut) und Oldenzaal (Niederlande, Strecke nach Amsterdam) zuständig war. Bereits per 1. Februar 1884 wurde es nach Münster verlegt.^{7,8,9} Der weitere Wechsel der Zuständigkeiten kann bei *Kasten* nachgelesen werden.

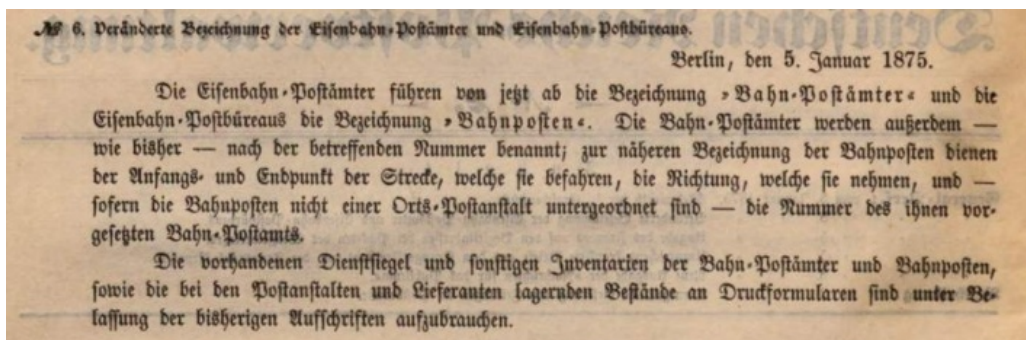
⁵ Neue Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen, herausgegeben von der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Bezirksgruppe Münster, 1981.; *Weitzel, Hans*; Briefstempel bei der preußischen Bahnpost, dargestellt am Beispiel der Verhältnisse in Hamm, S. 161/162

⁶ *Küsgen, Gerbeth, Herzog*; Handwörterbuch des Postwesens, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1927, S.54/55

⁷ *Küsgen, Gerbeth, Herzog*; Handwörterbuch des Postwesens, Verlag von Julius Springer, Berlin, 1927, S.56

⁸ *Walters, Heinrich*; Post und Telekommunikation im nördlichen Westfalen (Oberpostdirektion Münster und ehem. Oberpostdirektion Minden), Hrsg. Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., Druckhaus Tecklenborg, Steinfurt, 1990, S. 60

Am 5. Januar 1875 führte man dann die endgültigen Bezeichnungen „Bahnpostamt“ und „Bahnpost“ ein. Am 20. Dezember 1875 erschien ein neues Gesetz unter dem Titel „Gesetz, betreffend die Abänderung des §4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28.10.1871“, kurz als „Eisenbahnpostgesetz“ bezeichnet. Im aufstrebenden Kaiserreich nahmen Bahn- und Postverkehr immer mehr zu. Um 1914 waren insgesamt 2400 Bahnpostwagen in Deutschland im Einsatz, in denen etwa 8000 Mitarbeiter Dienst taten.



Amtsblatt der deutschen Reichs-Postverwaltung Nr. vom 5. Januar 1875:

Umbenennung in „Bahn-Postamt“ und „Bahnposten“.

Obwohl nicht nur die Bahnpost betreffend, sei erwähnt, dass um die Mitte des 19. Jahrhundert das Königreich Preußen in vielen größeren Städten Oberpostdirektionen als obere Verwaltungsbehörde eingerichtet hatte. Münster erhielt sie zum 1. Januar 1850. Angesiedelt war sie am Domplatz 6/7.

Am 31. März 1920 wurde zwischen dem Deutschen Reich und den acht deutschen Eisenbahnländern ein Staatsvertrag geschlossen, mit dessen Wirkung vom 1. April die Ländereisenbahnen in Reichseigentum übergangen (Deutsche Reichsbahn). Gleichzeitig kam es zur Einführung des einheitlichen Zug-Nummern-Systems nach dem Gesamtfahrplan der ehemals Preußischen Staatsbahnen.¹⁰

⁹ Kasten, Günther; BPA 22 Münster ein Abriss seine Geschichte ab 1870 bis ca. Mitte der 1960er Jahre, Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. im Bund Deutscher Philatelisten, Heft 2, 1982, S. 879

¹⁰ Nach Wikipedia: Bahnpost (Deutschland), abgerufen Nov. 2021

Die Bahnpost in Münster nach dem II. Weltkrieg

Am Ostermontag 1845 (2. April) nahmen amerikanische und britische Truppen Münster kampflos ein. Nach der Kapitulation der Deutschen Wehrmacht am 7./8. Mai 1945 übernahmen die Alliierten Militärbehörden die Hoheit auch über das Post- und Fernmeldewesen. Der gesamte Postverkehr, auch der Bahnpostdienst, war schon in den letzten Kriegstagen im April/Mai 1945 zum Erliegen gekommen. Das Reichspostministerium existierte nach dem Zusammenbruch nicht mehr. Die Reichspostdirektionen, sowie lokale Postorganisationen organisierten den Wiederaufbau.

Die Organisation des Postwesens nach dem Zusammenbruch bis zur Einstellung des Bahnpostverkehrs:

Teile der britischen Zone waren ursprünglich amerikanisch besetzt (z.B. Braunschweig und Düsseldorf). Aachen erreichte die US-Armee bereits am 15. November 1944. Für den Regierungsbezirk Aachen richtete man sogar eine eigene Postdirektion ein. In der Stadt Aachen begann der Postverkehr (auf Behördenpost und Zeitungen beschränkt) bereits am 24. Januar 1945. Ab 19. März wurden die ersten, in den USA gedruckten, Briefmarken an die Postschalter gebracht. In Münster wurden diese sogenannten AM-Postmarken ab 1. Juli 1945 verkauft.

Für die britischen Zone hatte bereits am 19. September 1945 die „British Zone Reichspost Oberdirektion“ (BZRPO) in Bad Salzuflen ihre Tätigkeit aufgenommen. Schon vorher, ab Ende Juni, organisierten die Reichspostdirektionen unabhängig voneinander einen beschränkten Postdienst von Briefen und Postkarten. Am 6. März 1947 nahm in Frankfurt die „Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes“ (HVPF) für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet (Bizone) seine Tätigkeit auf; die Behörden in Bad Salzuflen (BZRPO) und München wurden aufgelöst. Nach der Verkündung des Grundgesetzes am 23. Mai 1949 wurde am 20. September 1949 das „Bundesministerium für Angelegenheiten des Fernmeldewesens“ gegründet, ab 1. April 1950 umbenannt in „Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen“. Damit war die „Deutsche Bundespost“ geschaffen worden, auch um sich im Namen von der „Deutschen Post (der DDR)“ zu unterscheiden.

Eine weitere Umbenennung des Ministeriums erfolgte per 1. Juli 1989 in „Bundesministerium für Post und Telekommunikation“. Nach Artikel 27 des Einigungsvertrages wurde am 3. Oktober 1990 die „Deutsche Post (der DDR)“ in die „Deutsche Bundespost“ eingegliedert. Am 1. Juli 1993 führte die Bundespost im wieder vereinten Deutschland einheitliche, fünfstelligen Postleitzahlen ein. Die Postreform mit Wirkung vom 2. Januar 1995 sah die Aufteilung der „Deutschen Bundespost“ in drei privatrechtlichen Gesellschaften vor, die Deutsche Post AG, die Deutsche Telekom AG und die Deutsche Postbank AG. Das „Bundesministerium für Post und Telekommunikation“ löste man Ende 1997 auf, seine Aufgaben wurden auf andere Ministerien und Behörden verteilt.

Die Bahn trug auch unter den schwierigen Bedingungen nach Kriegsende die Hauptlast der Postbeförderung. Das galt sowohl für die Bundesrepublik mit der Deutschen Bundespost, fast noch mehr aber auch für die Deutsche Post der DDR. Innerhalb der langen Zeit bis zum Bau der Briefzentren ab 1994 kam es dabei natürlich immer wieder zu organisatorischen Veränderungen. Ein Beispiel sei die Einführung der Post InterCity-Züge der Bundespost 1980, reiner Postzüge, die schnelle Nachtverbindungen zur Postbeförderung gewährleisteten.

Zwischen 1994 und 1998 wurden die Briefzentren der Deutschen Post AG errichtet. Sie allein übernahmen nun die Briefsortierung. Teilweise besaßen sie nicht einmal einen Gleisanschluss mehr, waren aber oft in der Nähe zu Flughäfen erbaut worden. So liegt auch das „Briefzentrum 48 Münster“ in Greven nahe dem FMO – Flughafen Münster-Osnabrück. Der Bahnpostbetrieb für Briefpost wurde 1997 eingestellt. Die Verteilung der Post erfolgte einzig über Straßentransport oder über das Nachtluftpostnetz per Flugzeug.

Von der Wiederaufnahme des Bahnpostverkehrs in Münster bis zu deren Einstellung:

„In Westfalen bestanden nach dem Krieg das Bahnpostamt (BPA) 22 mit der Zweigstelle Rheine und die Bahnpoststelle in Hagen Letztere wurde am 1. Juni 1948 zum Bahnpostamt 14 umbenannt....Das BPA 22 und die Zweigstelle in Rheine übernahm wieder die Verwaltung auf den Strecken Münster – Norddeich, Münster – Kassel und Bentheim – Löhne, sowie auf den von Münster ausgehenden Nebenstrecken. Das BPA 22 bezog nach den Aufräumarbeiten zwei notdürftig hergerichtete Räume im alten Postamtsgebäude am Bahnhof....Die erste Bahnpost des BPA 22 nach dem Krieg verkehrte am 1. Juli 1945 zwischen Bent-

heim und Löhne....Es folgte am 9. Juli eine Bahnpost zwischen Gremmendorf und Warendorf (Anmerkung des Verfassers: Strecke der WLE über Neubeckum). Wegen der zerstörten Brücken musste ein Pendelverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen Münster und Gremmendorf eingerichtet werden.“¹¹

Die weiteren organisatorischen Entwicklungen können im Detail bei *Kasten* nachgelesen werden. Dabei fällt auf, dass es zu teilweisen Verlagerungen der Postbeförderung auf die Straße kam, so z.B. 1955 für die Strecken Münster – Gronau und Münster – Coesfeld. 1955 verlor das BPA 22 in Münster seine Selbstständigkeit, die Verwaltung wurde dem BPA 10 Köln-Deutz übertragen.

Im Bestreben die Postlaufzeiten immer weiter zu verringern, begann man am 1. September 1961 ein deutsches Nachtluftpostnetz aufzubauen. Zuleitungen von Post aus Münster zu den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn erfolgten per Bahnpost, später auch durch sog. Kraftpost per Straßentransport.

Auf die ständigen Veränderungen im Postaufkommen einerseits und in den Fahrplänen der Deutschen Bundesbahn musste die Bahnpost ihrerseits durch flexiblen Einsatz ihrer Bahnpostwagen und des fahrenden Personals fortwährend reagieren. Einen Einblick gibt uns *Richter*¹² für die Zeit von 1989 bis 1992. Er beschreibt auch die Einführung des Konzepts „Brief 2000“ der Post. Dessen Umsetzung ist eng mit der Einrichtung der Briefverteilzentren in Deutschland verbunden. Das für unsere Region maßgebliche Briefverteilzentrum 48 wurde am 26. April 1994 in Greven-Reckenfeld in Betrieb genommen. Damit verlor der Bahnpostverkehr am Standort Münster seine Bedeutung, der gesamte Postverkehr lief nun über Greven.



Deutsches Eisenbahnnetz 1899 (Ausschnitt), Quelle: Wikipedia, 202

¹¹ Richter, Ingo; Streckenstempel zur Bahnpost Münster 1989-1992, Berichtsheft der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. im Bund Deutscher Philatelisten, Heft 2, 2011

¹² Kasten, Günther; BPA 22 Münster ein Abriss seine Geschichte ab 1870 bis ca. Mitte der 1960er Jahre, Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. im Bund Deutscher Philatelisten, Heft 2, 1982, S. 879

Die Stempelformen der Bahnpost

Anfangs wurden Postsendungen in größeren Orten von den Bahnhofs-Postämtern angenommen. Auf kleineren Stationen gab es diese nicht, so dass wohl der „Conducteur“ die Post entgegen nahm und den Aufgabeort allenfalls handschriftlich vermerkte. Stempel kamen nicht zum Einsatz. Mit der Einführung von Briefmarken durch die Preußische Post per 15. November 1850 änderte sich das. Die Briefmarken waren mit Stempeln zu entwerten, die jedes Postamt erhalten hatte. Sie bestanden aus vier Ringen, in deren Mitte die Nummer des Amtes stand. Auch die Bahnpostämter erhielten diese Ringnummernstempel, z.B. das 1852 geschaffene Post-Speditions-Amt, das spätere Bahnpostamt Nr. 9 in Dortmund, die Nummer „1745“. Am 20. Dezember 1850 verfügte die Postverwaltung die Einführung von **Kursstempeln** (auch **Streckenstempel** genannt), mit denen die Briefmarken auf bei den „Post-Speditions-Bureaus“ aufgelieferten Poststücken zu entwerten waren. Der Aufgabeort war weiterhin handschriftlich zu vermerken. Für größere Orte mit viel Postaufkommen schaffte man auch Stempel an, die sogenannten **Stations- oder Postübernahmestempel**. Laufend änderten sich die Vorschriften, u.a. sollte ab 1855 der Kursstempel nun rückseitig aufgebracht werden (ausführliche Erläuterungen siehe¹³).



Vierringstempel des Bahnpostamtes
Nr. 9 in Dortmund

Für die Strecke Münster – Hamm kam das alles bis 1855 nicht zum Tragen, da die Strecke, wie oben ausgeführt, nicht der Bahnpost unterstand. Kursstempel Münster – Hamm können also erst ab 1855 existieren, als die Strecke (mit ihrer südlichen Erweiterung nach Soest, Paderborn und Warburg) dem Bahnpostamt Nr. 9 zugeteilt wurde. Zur Zeit davor bemerkt *Weitzel*: „In Münster hat man in den 1850er Jahren bei der Umarbeitung von Briefschaften, die aus dem Königreich Hannover kamen und über die Strecke Münster – Hamm weiter liefen eine bestimmte Type des Nierenstempels von Münster verwendet.“¹⁴

Im Laufe der Bahnpostbeförderung kam es zu verschiedenen Stempelformen. Sie enthielten meist den „Kurs“, also Anfangs- und Endpunkt des Bahnpostens und das Datum (anfangs meist ohne Jahreszahl). Wurden Strecken mehrmals täglich befahren, finden sich auch Kurs- und später die Zugnummern.

Zuerst verwendete man ab den 1850er Jahren **hufeisenförmige Bogenstempel**, die man sehr bald durch **Zeilenstempel** (auch Langstempel) ersetzte. Diese sind dreizeilig, enthalten Anfangs- und Endpunkt der Strecke, sowie Datum und Kursnummer. Sie finden sich ab Herbst 1855 für unsere nunmehr der Bahnpost zugeteilten Strecke Münster – Hamm – Soest – Paderborn – Warburg, sowie später erbaute Strecken, die von Münster ausgingen. Später folgten **Rechteckstempel** (auch Kastenstempel genannt) verschiedener Gestalt, die mit „Münster“ im Schriftbild aber nicht vorkommen. Mit Verfügung Nr. 40 vom 18. Mai 1883 dienten die Bahnpoststempel als Entwertungsstempel, die separate Notierung der Station entfiel.

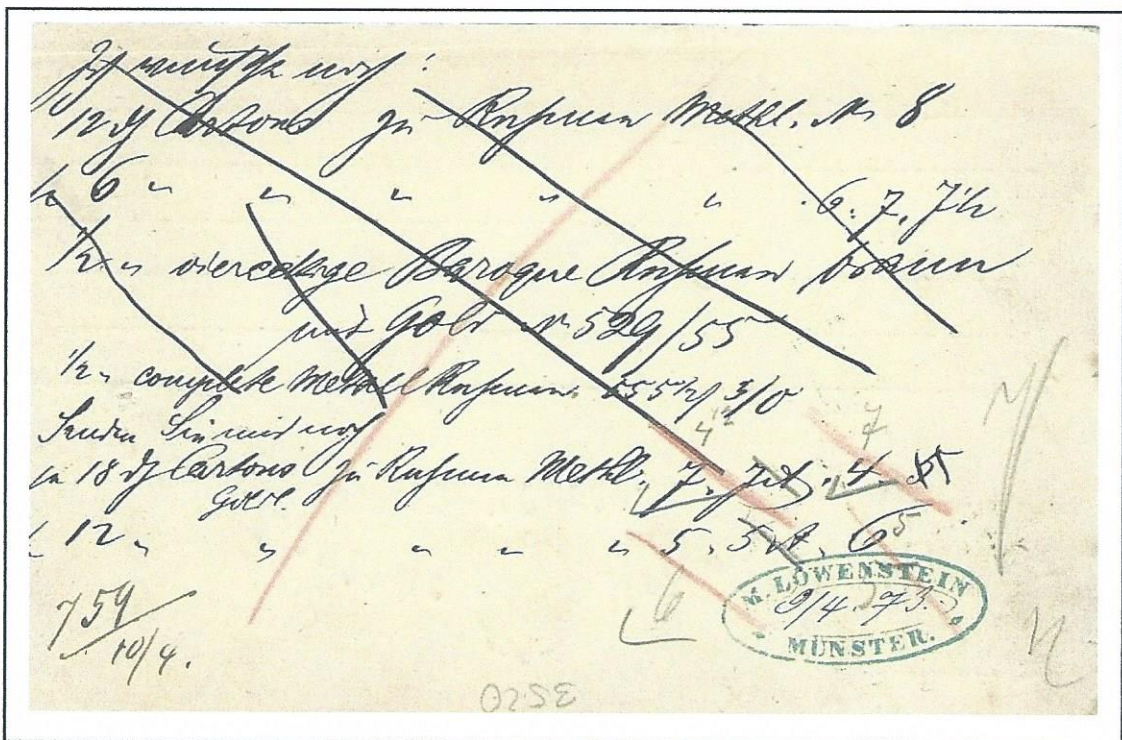
Laut der Verfügung Nr. 93 vom 21. September 1883 war zukünftig als Stempelform der **Ovalstempel** (auch Ellipsenstempel) einzusetzen. Diese Form blieb bis zum Ende der Bahnpostbeförderung erhalten.

Die Stempel der in Münster ankommenden und abgehenden Bahnposten enthalten „Münster“ im Stempelbild. Die verwendeten Stempel werden im Folgenden mit Belegen gezeigt, ohne den Anspruch zu erheben, alle Bahnpoststempel Münsters und ihre Varianten zu erfassen. Abgerundet wird die Darstellung, indem auch mit Bahnpost beförderte Belege berücksichtigt werden, die Münster als Aufgabe- oder Zielort hatten oder durch Münster befördert sein mussten, aber Bahnpoststempel ohne „Münster“ im Stempelbild zu tragen.

¹³ Ausführlicher in: Neue Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen, herausgegeben von der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, Bezirksgruppe Münster, 1981.; *Weitzel, Hans*; Briefstempel bei der preußischen Bahnpost, dargestellt am Beispiel der Verhältnisse in Hamm, S. 162/163

¹⁴ Ebenda S. 165

Stations- oder Postübernahmestempel



Scan der Briefvorderseite

Diese Postkarte nach Berlin schrieb die Fa. M. Löwenstein in Münster am 9.4.1873, wie die Rückseite zeigt. Sie wurde der Bahnpost zugeleitet, die zu dieser Zeit die Aufgabestation zu vermerken hatte. Das geschah hier per Stationsstempel, einem Rahmenstempel, der den Stationsnamen „Münster“ trug. Er wurde zweimal auf der Marke abgeschlagen, der erste Abschlag auf der Marke (2. Brustschildausgabe, Prägung „Adler mit großem Brustschild und Krone mit Bändern zu ½ Groschen) war unleserlich geblieben. Der Bahnpostbeamte brachte auf der Fahrt von Münster nach Hamm den Streckenstempel „EMDEN / 9.4. III / SOEST“ an, was ebenfalls nur schlecht gelang. Sein Fragment ist schräg über dem Namen zu sehen.

Kurs- oder Streckenstempel

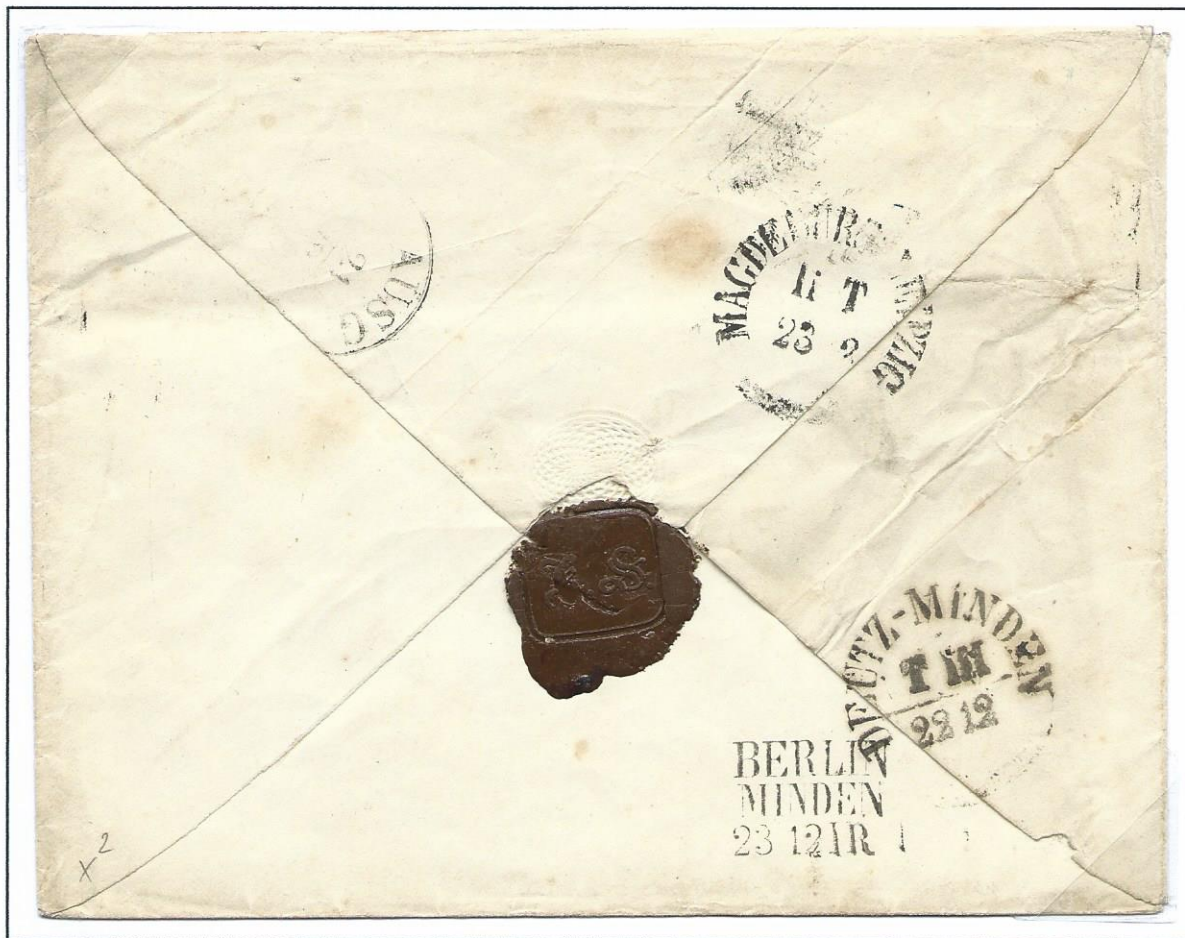
Hufeisenförmiger Bogenstempel

Die Datierung dieses preußischen Ganzsachenumschlages zu drei Silbergroschen ist nicht eindeutig möglich, da keiner der auf ihm abgeschlagenen Stempel eine Jahreszahl enthält und ein Briefinhalt, aus dem das Datum hervorgehen könnte, fehlt. Diese Umschläge wurden ab 15. September 1851 verausgabt und waren bis zum Eintritt Preußens in den Norddeutschen Bund gültig, also bis zum 31. Dezember 1867. 1853 unterlagen sie aber einer Designänderung, so dass für die Aufgabe dieses Briefes an einem 22.12. die Jahre 1851 bis 1853 wahrscheinlich sind.



Scan der Briefvorderseite

Der Brief „An Fräulein Ida Boyde Wohlgeboren Bitterfeld“ stammt also aus den Anfängen der Bahnpostbeförderung in Münster. Er wurde in Münster aufgegeben, wie der vorderseitige Einkreisstempel „Münster 22 12 12-1(Uhr)“ zeigt. Mit Sicherheit ist er per Bahn nach Hamm gelaufen. Da aber die Strecke bis 1855 nicht der Bahnpost unterstand, trägt er auch keinen Bahnpoststempel mit „Münster“ im Namen. Der weitere Laufweg ist an Hand der rückseitigen Bahnpoststempel nachvollziehbar (nächstes Blatt).



Bahnpoststempel auf der Briefrückseite des Briefes an Fräulein Ida Boyde

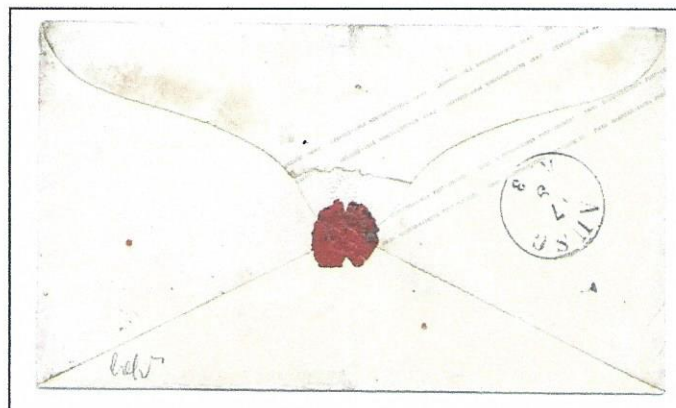
Der Beutel, der auch unseren Brief enthielt, wurde sehr wahrscheinlich von einem „Conducteur“ der „Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft“ (KWE) auf der Stichstrecke von Münster nach Hamm begleitet, dort umgeladen in den Zug der „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ (CME) und auf der Fahrt nach Minden vom Bahnpostbeamten mit dem **hufeisenförmigen Bogenstempel** „DEUTZ-MINDEN / T(our) III / 22 12“ vom gleichen Tag abgestempelt. Ein **Zeilenstempel** „BERLIN / 23.12. R / MINDEN“ (also tags darauf, R für Retour – also Richtung Berlin) belegt die Weiterbeförderung auf dieser Strecke bis Magdeburg. Ab Magdeburg lief er Richtung Leipzig wahrscheinlich bis Köthen oder Halle, der **hufeisenförmige Bogenstempel** „MAGDEBURG-LEIPZIG / II T(our) / 32 12“ vom 23.11. beweist es. Von dort ging es nach Bitterfeld per Fahrpost (Postkutsche), da Bitterfeld erst ab 1. Februar 1859 von Halle und Leipzig aus ans Bahnnetz angeschlossen wurde. Das erklärt auch das Fehlen eines Bahnpoststempels für diesen letzten Beförderungsabschnitt. Der Ausgabestempel (links oben) ist leider nicht leserlich.

Zeilenstempel (dreizeilig)

Dieser Brief, ein preußischer Ganzsachenumschlag zu zwei Silbergroschen „An Frau Sophie Lutter geb. d'Labomttot(?) Mülheim a/d Ruhr“ an einem 7.9. geschrieben, ist wiederum nicht eindeutig datierbar. Das Umschlagdesign mit Wertangabe zusätzlich schräg über dem Wertstempel, sowie Klappenprägung rückseitig war zwischen 1859 und 1861 im Verkauf, maximale Frankaturgültigkeit wieder bis zum 31. Dezember 1867. Am 22. Juli 1853 war die Strecke der „Königlich-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft“ (KWE) von Hamm über Soest – Paderborn bis Warburg fertig gestellt worden. Ab 1855 unterstand die gesamte Strecke ab Münster der Bahnpost. Die Züge liefen dann wohl von Münster aus durch bis Warburg, was der zweifach abgeschlagene dreizeilige Stempel „MÜNSTER / 7/9 / WARBURG“ vermuten lässt. Von Warburg (Westfalen) aus führte die Linie weiter nach Kassel, womit eine Verbindung bis ins preußische Halle an der Saale unter Umgehung des Königreiches Hannover realisiert war.



Der Brief dürfte bis Hamm gelaufen und dort auf der CME-Strecke Richtung Köln bis Oberhausen oder Duisburg weiter befördert worden sein. Mülheim wurde erst 1862 ans Bahnnetz angeschlossen. Rückseitig der Ausgabestempel vom 7.9. „A 3“, also dritte Ausgabe, d.h. der Brief ist sicher morgens in Münster abgegangen und wurde gleichen Tags in Mülheim zugestellt.



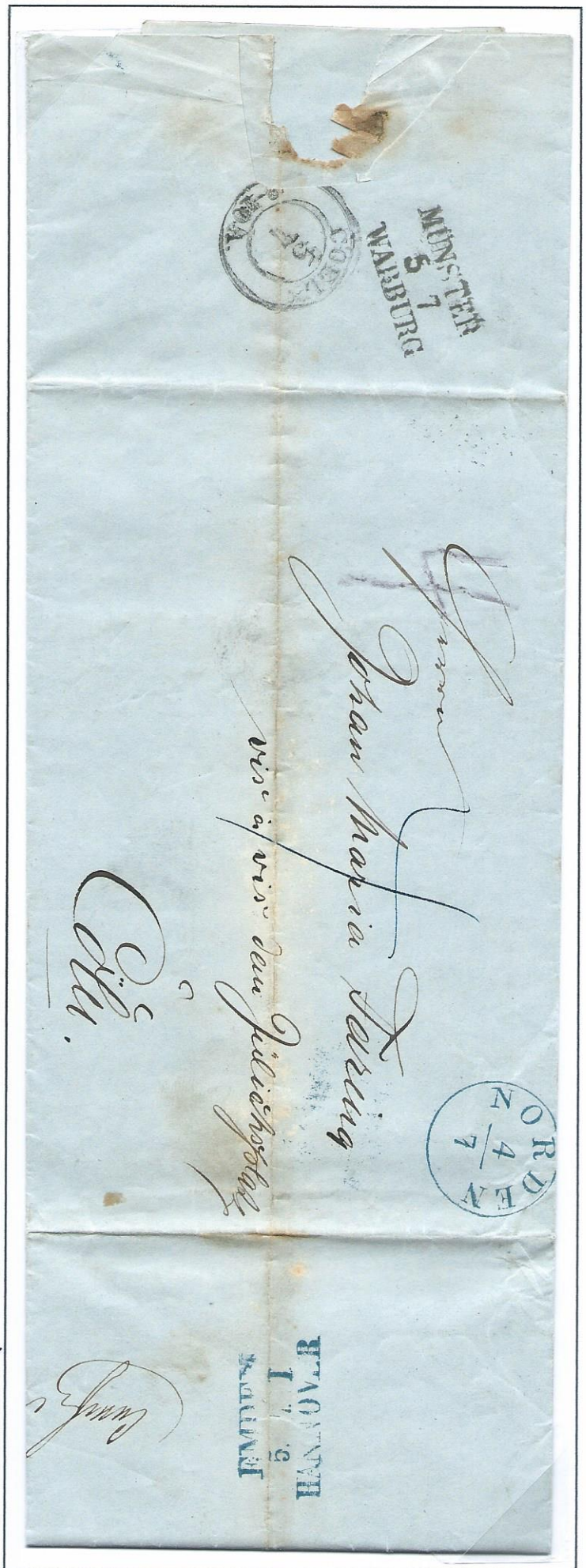
Scan der Briefrückseite (verkleinert) mit dem Ausgabestempel von Mülheim.
Die Form der Briefklappe ist ebenso wie der geprägte Klappenstempel an deren unterem Ende charakteristisch.

Dieser Faltbrief wurde am 3. Juli 1857 auf Norderney (Königreich Hannover) verfasst, so zeigt es der rückseitige Text. Der Brief ist insofern bemerkenswert, als dass er an eine berühmte Adresse gerichtet ist: Herrn Johann Maria Farina in Cöln viv a vis dem Jülich- platz. Das war die 1709 in Köln vom italienischen Parfümeur Farina gegründete Parfüm- fabrik, die bis heute das bekannte Eau de Cologne herstellt.

Möglicherweise hatte Norderney 1857 nur eine sog. „Briefsammlung“ und noch kein eigenes Postamt, denn der am Vortag geschriebene Brief wurde an einem 4.7. in Norden gestempelt, dem Ort, an dem die Fähren von Norderney noch heute am Festland anlegen. Da er nicht mit einer der ab 1850 in Hannover verausgabten Briefmarke frei gemacht war, wurde er dort auch mit einer blauen „4“ taxiert, was die Zahlung des Briefes durch den Empfänger im Ausland (Coeln gehörte zum Königreich Preußen) in Höhe von vier Silbergroschen nach sich zog.

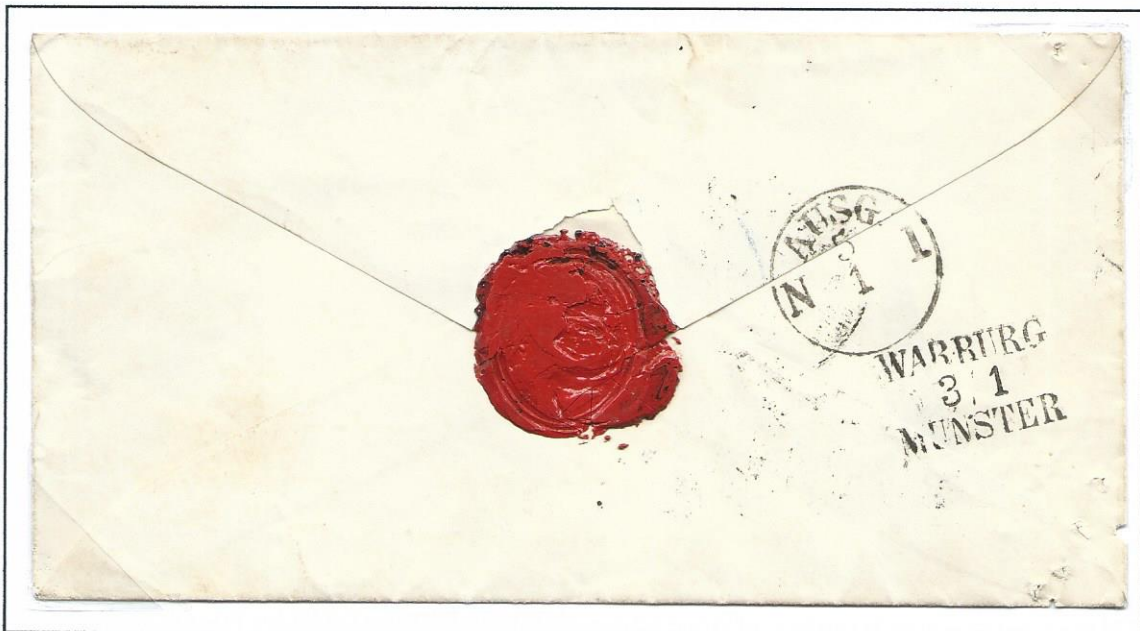
Norden hatte 1857 noch keinen Bahn- anschluss, so dass der Brief per fahrender oder reitender Post nach Emden befördert worden sein muss, wo er auf die „Hannover- sche Westbahn“ verladen wurde. Der blaue Bahnpoststempel „EMDEN / 5 7 I / HANNOVER“ besagt, dass er am 5.7. mit dem I. Kurs Richtung Rheine ging. In Rheine wurde umgeladen auf die KWE-Strecke Rheine – Münster – Soest – Warburg, auf der der Brief bis Hamm lief. Der Stempel „MÜNSTER / 5 7 / WARBURG“ belegt das. Nicht durch Stempel belegt ist die Strecke von Hamm nach Deutz (die Dom- brücke als Vorgängerin der Hohenzollern- brücke war 1857 noch im Bau; die Züge aus Minden endeten rechtsrheinisch in Deutz). Lediglich der Ankunftsstempel von „Coeln“ vom 5.7. belegt „19-20 A“ also das Eintreffen am Zielort abends 19 bis 20 Uhr.

Der Brief zeigt uns die Schnelligkeit der Post- beförderung die das im Ausbau befindliche Eisenbahnnetz in Deutschland ermöglichte. Früh mit dem ersten Zug in Emden abge- gangen, erreichte der Brief den 350 km entfernten Zielort Köln bereits am Abend. Mit Fahrpost (Kutsche) wäre der Brief wohl 1...2 Tage länger unterwegs gewesen. Heute braucht der Bahnreisende etwas über fünf Stunden für die Distanz.





Scan der Briefvorderseite mit dem Aufgabestempel von Frankfurt

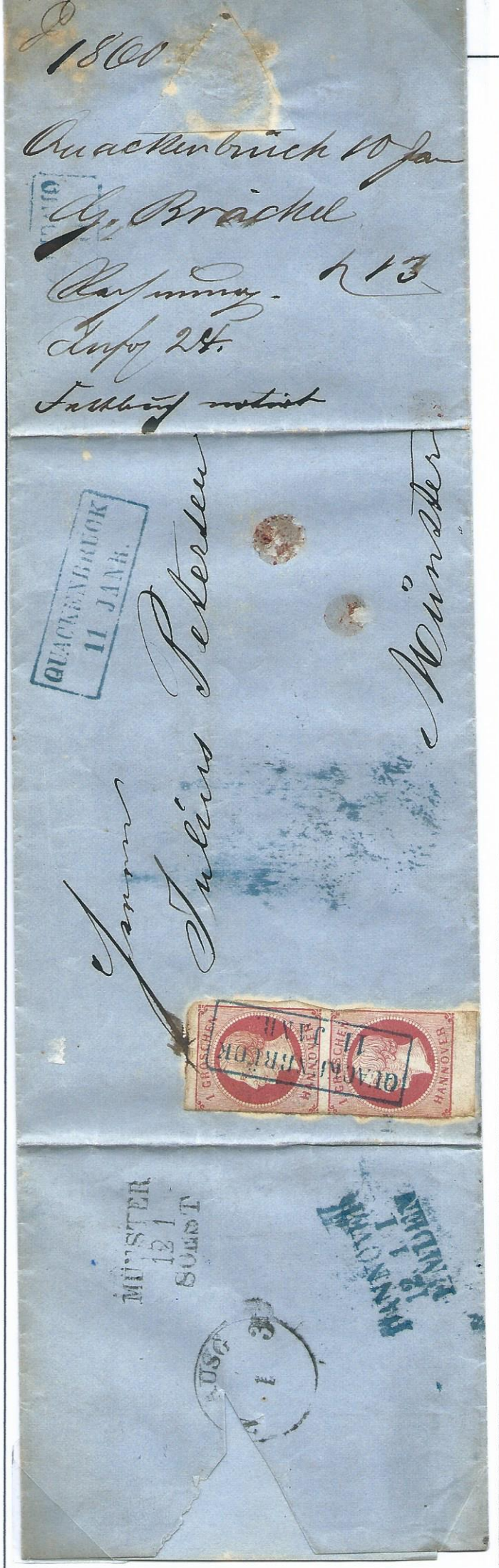


Briefrückseite mit dem Zeilenstempel der Bahnpost, sowie dem Ausgabestempel von Münster

Ein weiterer Brief trägt rückseitig den dreizeiligen Bahnpoststempel Warburg – Münster. Diesmal steht oben „Warburg“ und unten „Münster“, d.h. der Stempel wurde in einem Zug in Richtung Münster benutzt: Inschrift „WARBURG / 3/1 / MÜNSTER“. Er wurde als Portobrief (also nicht frei gemacht) in Frankfurt a.M. am 2. Januar 1861 „5 ½ N“ (17:30 Uhr Nachmittag) aufgegeben und mit „4“ (Silbergroschen als Währung des Bestimmungsortes, zu zahlen vom Empfänger) taxiert.

Die Beförderung des Briefes an „Monsieur Consulles Diericke à Münster Westfalie“ dürfte komplett per Bahn nach Kassel, dann über Warburg – Paderborn – Soest – Hamm nach Münster erfolgt sein. Auf dem letzten Abschnitt Hamm – Münster hat er den Bahnpoststempel am 3 Januar erhalten. Der Ausgabestempel der 1. Ausgabe nachmittags („N I“) verwundert, da dort „5.1.“ steht – vielleicht war der Stempel nur versehentlich einen Tag zu spät eingestellt.

Die „Freie Stadt Frankfurt“ war zwischen 1815 und 1866 ein selbstständiger Stadtstaat und gehörte postalisch bis zum 30. Juni 1867 zur Thurn und Taxisschen Postverwaltung. Die geltende Währung war in Frankfurt der Gulden zu 60 Kreuzer.



Keiner der Stempel auf dieser Faltbriefhülle trägt eine Jahreszahl, wie zu dieser Zeit in vielen deutschen Staaten üblich. Nur der Vermerk des Absenders (oder auch Empfängers) unten „1860“ gibt uns einen Hinweis. Die verklebten Freimarken des Königreiches Hannover zu je 1 Groschen sind 1859 erschienen. Das macht das Jahr 1860 plausibel.

Der Brief wurde im hannoverschen Quakenbrück am „11. JANR.“ aufgegeben, wie der dreimal abgeschlagene, blaue Rahmenstempel verrät, und an „Herrn Julius Petersen in Münster“ gerichtet. Er trägt gleich zwei Zeilenstempel der Bahnpost:

- HANNOVER / 12 1 I / EMDEN (also mit Kurs Nummer „I“) und
- MÜNSTER / 12 1 / SOEST (ohne Kursnummer)

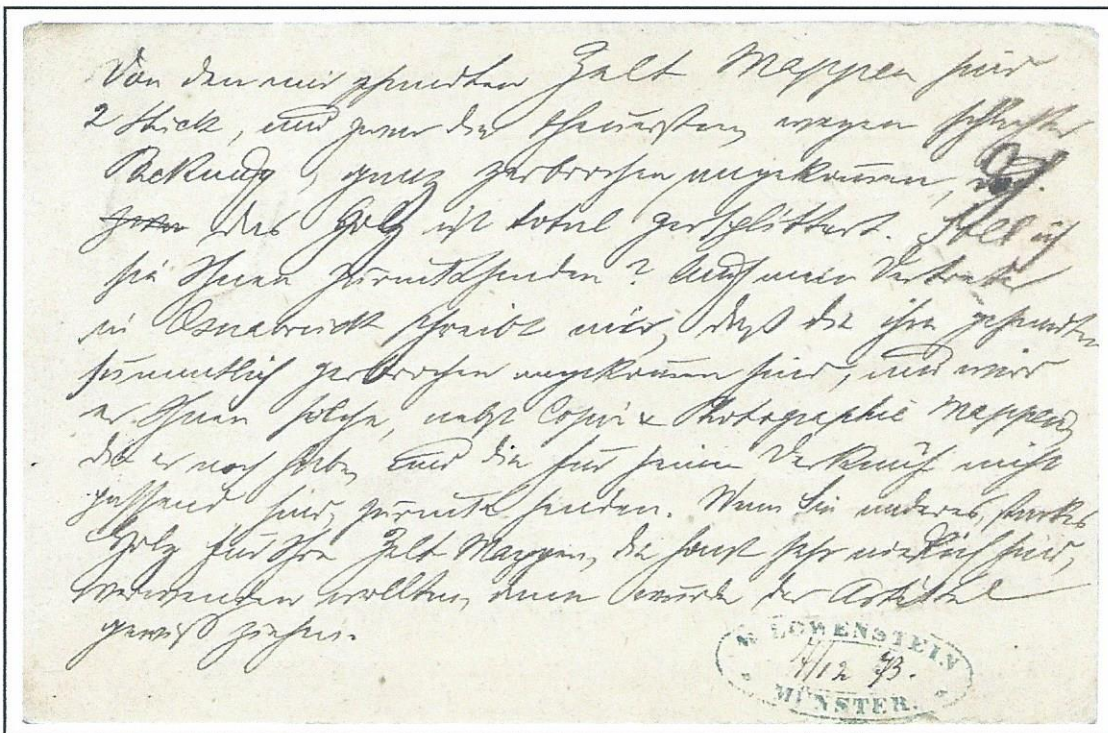
Wie wird der Brief gelaufen sein?

Quakenbrück, als Grenzort des Königreiches Hannover zum Großherzogtum Oldenburg, besaß 1860 noch keine Bahnverbindung. Die Oldenburger Südbahn (Oldenburg – Cloppenburg – Quakenbrück – Osnabrück) wurde erst 1875/76 fertig gestellt. Eine direkte Eisenbahn von Osnabrück nach Münster existierte ab 1871 und die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft (RhE) stellte ihre Strecke Duisburg – Oberhausen – Bottrop – Dorsten – Steinfurt – Rheine – Quakenbrück erst 1879 fertig. Der Brief dürfte also am 11. Januar 1860 mit der Fahrpost (Postkutsche) bis Osnabrück befördert worden sein. Dort wurde er auf die Hannoversche Westbahn verladen und lief am 12. Januar mit dem 1. Kurs („I“ im Stempel) Richtung Rheine. Vom Bahnpostbeamten erhielt er den Zeilenstempel „HANNOVER / 12 1 I / EMDEN“. In Rheine wurde auf die Strecke der KME Rheine-Münster-Hamm-Soest-Warburg verladen und er erhielt dabei am gleichen Tag den zweiten Zeilenstempel „MÜNSTER / 12 1 / SOEST“. Das ist etwas irritierend, „Rheine – Münster“ wäre schlüssig gewesen. Der Bahnposten zwischen Rheine und Soest hatte wohl keinen anderen Stempel. Der undeutliche runde Ausgabestempel von Münster dokumentiert die 3. Ausgabe am N(achmittag) in der Domstadt.

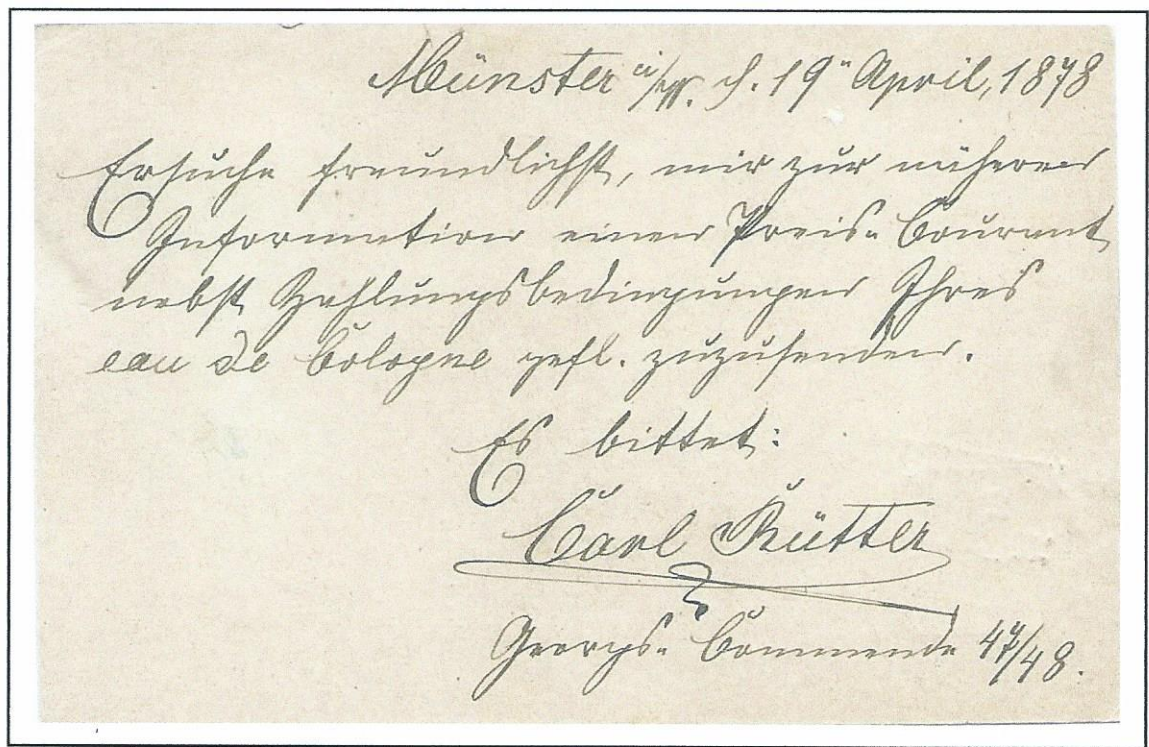
Faltbriefhülle teilweise aufgeklappt



Zeilenstempel eines Bahnpostens „EMDEN / 7 12 II / SOEST“, also Datum 7.12. und 2. Kurs. Es sind möglicherweise durchgehende Züge von Emden über Lingen – Rheine – Osnabrück – Münster nach Soest gefahren. Die Rückseite verrät, dass die Postkarten-Ganzsache zu ½ Groschen von einer Fa. Löwenstein in Münster am 7.12.1873 aufgegeben wurde. Sie wurde im Zug zwischen Münster und Hamm vom Bahnpostbeamten gestempelt. In Hamm wurde sie dann mit der Cöln-Mindener Eisenbahn (CME) Richtung Minden – Hannover und weiter nach Berlin befördert. Stempelmäßig ist das nicht belegt, lediglich wurde der Aufgabort „Münster“ in Blauschrift vermerkt.

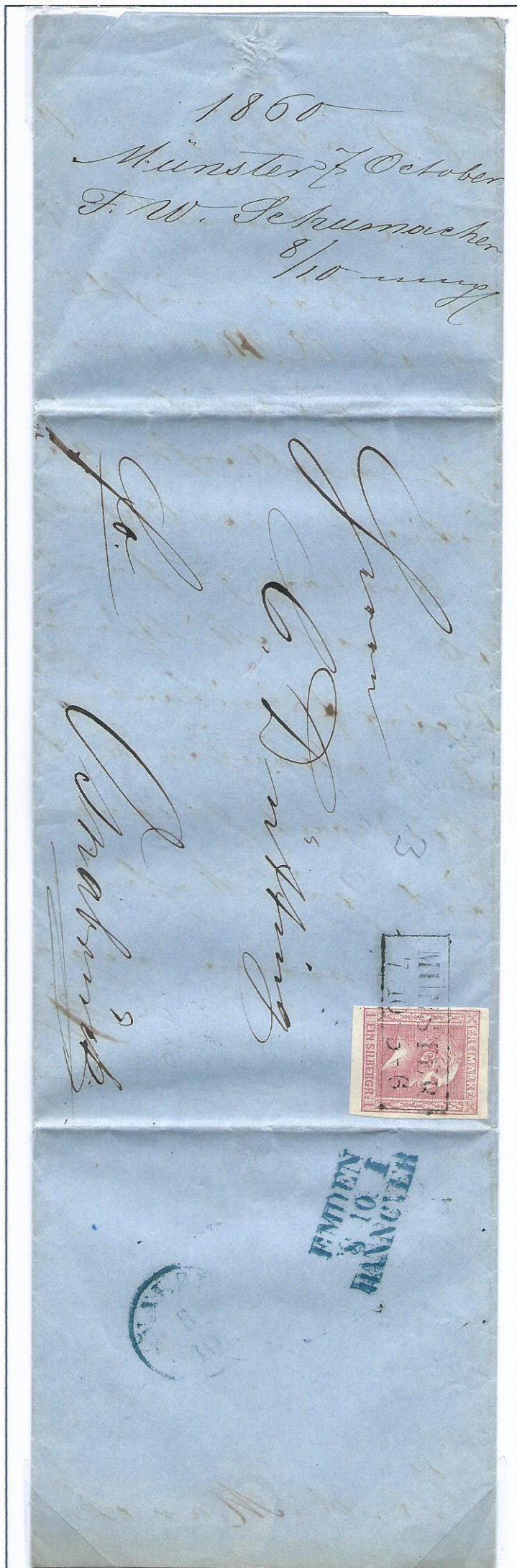


Scan der Rückseite der Postkarte



Scan der Rückseite der Postkarte

Auch diese Postkarten-Ganzsache wurde in Münster aufgegeben und, wie schon gesehen, wurde dies in Blautift vermerkt. Der Bahnposten der seit 1871 zwischen Osnabrück und Wanne fertiggestellten Hamburg – Venloer Bahn der „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ schlug den Zeilenstempel „OSNABRÜCK / 19 1 3 / OBERHAUSEN“ ab. Die Karte wurde von einem Herrn Carl Bütter in der Georgs-Commende 47/48 am 19. April 1878 aufgegeben; das verrät uns die Rückseite.



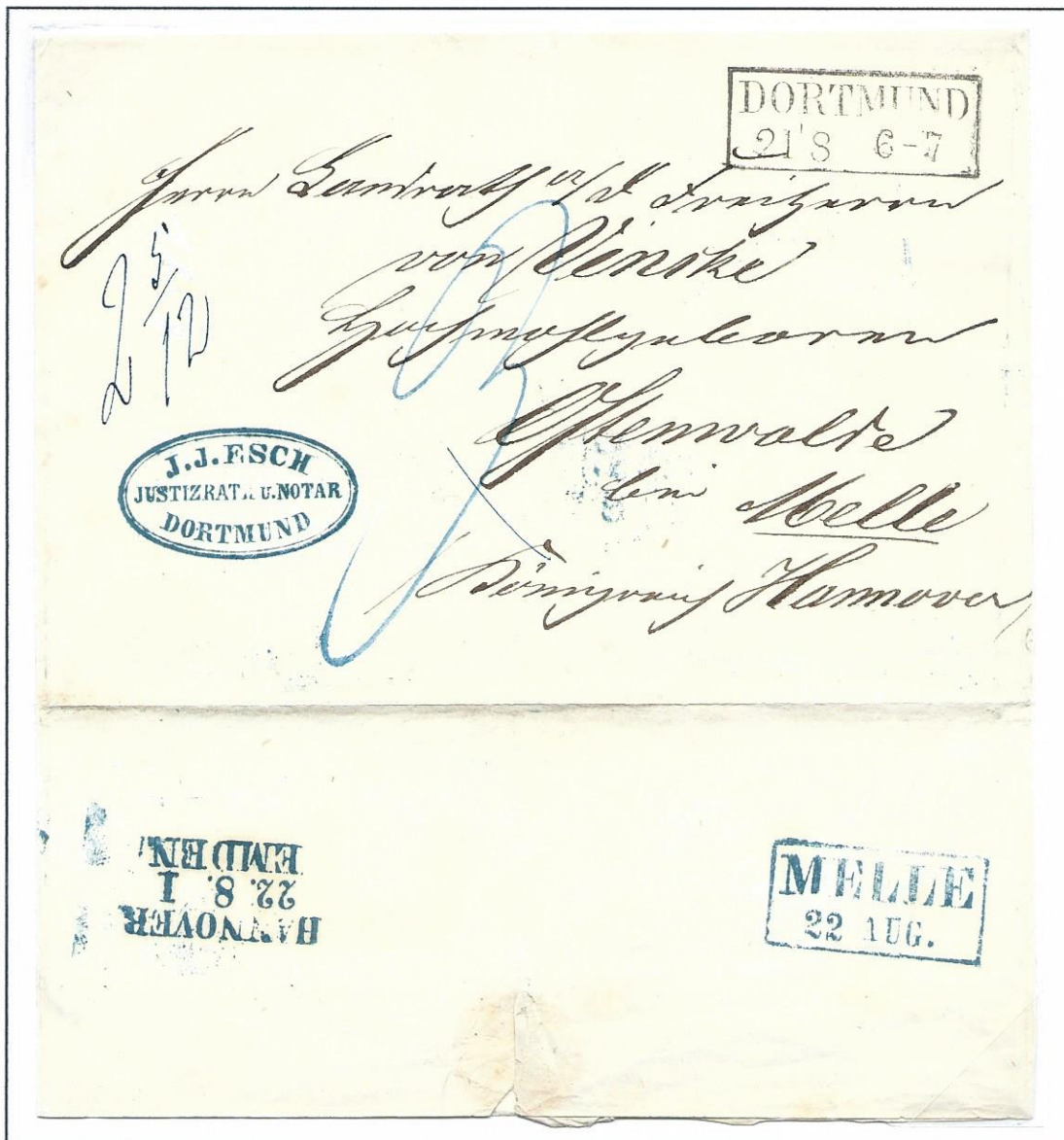
Vollständig erhaltener Faltbrief an „Herrn C. Dütting Osnabrück fo. (franko)“.

Caspar Dütting war eine Colonialwaren- und Weinhandlung in Osnabrück. Der Brief, datiert vom 7. Oktober 1860, ist portogerecht freigemacht für unter 10 Meilen mit einem Sgr. (Silbergroschen) und entwertet mit dem Rahmenstempel „MÜNSTER / 7 10 5-6“ (7. Mai, 5-6 Uhr). Der runde Ausgabestempel von Osnabrück ist unleserlich.

Warum trägt der Brief den dreizeiligen Bahnpoststempel „EMDEN / 8.10 I (1. Tour) / HANNOVER“?

Die direkte Bahnlinie zwischen Münster und Osnabrück wurde erst 1871 fertiggestellt. So lief der Brief auf der Strecke der KWE bis Rheine, wo diese auf die Hannoversche Westbahn traf, die von Hannover – Minden – Melle kommend über Lingen und Meppen nach Emden führte. Auf dieser Bahn erhielt er am 8.10 auf der I. Tour den hannoverschen Bahnpoststempel.

Faltbriefhülle teilweise aufgeklappt



Faltbriefhülle aufgeklappt

Derselbe dreizeilige Bahnpoststempel wie vorher, aber in Gegenrichtung „HANNOVER / 22. 8. I / EMDEN“ auf einer Faltbriefhülle an „Herrn Landrath a.D. Freiherrn von Vincke Hochwohlgeboren Ostenwalde bei Melle Königreich Hannover“. Der Faltbrief wurde am 21.8. 6-7 (Uhr nachmittags) in Dortmund (Rahmenstempel) unfrei aufgegeben. Mit drei Silbergroschen taxiert (Blaustift) lief der Brief über Hamm, Münster und Rheine. Einen Bahnpoststempel erhielt er dabei nicht. In Rheine wurde er mit der I. Tour am 22.8. weiter auf der Hannoverschen Westbahn bis Melle befördert und traf dort am 22.8. ein (Rahmenstempel MELLE / 22. AUG.). Der Taxvermerk wurde auf „2 5/12“ korrigiert (ein Silbergroschen hatte 12 Pfennige), wobei die 2 Sgr. für die Beförderung, die 5 Pfennige wohl das Bestellgeld gewesen sein dürften. Kein Stempel enthält eine Jahreszahl, so dass das Poststück nur indirekt datierbar ist. Rheine – Melle – Löhne war 1856 fertiggestellt worden, das Königreich Hannover bestand bis 1866. Aus den Jahren dazwischen muss also der Brief datieren.

Die Herren von Vinke sind auf Gut Ostenwalde bereits seit 1223 nachweisbar. Es wird noch heute von ihnen bewohnt und befindet sich ca. 5 km nördlich von Melle.

Ovalstempel (Ellipsenstempel)

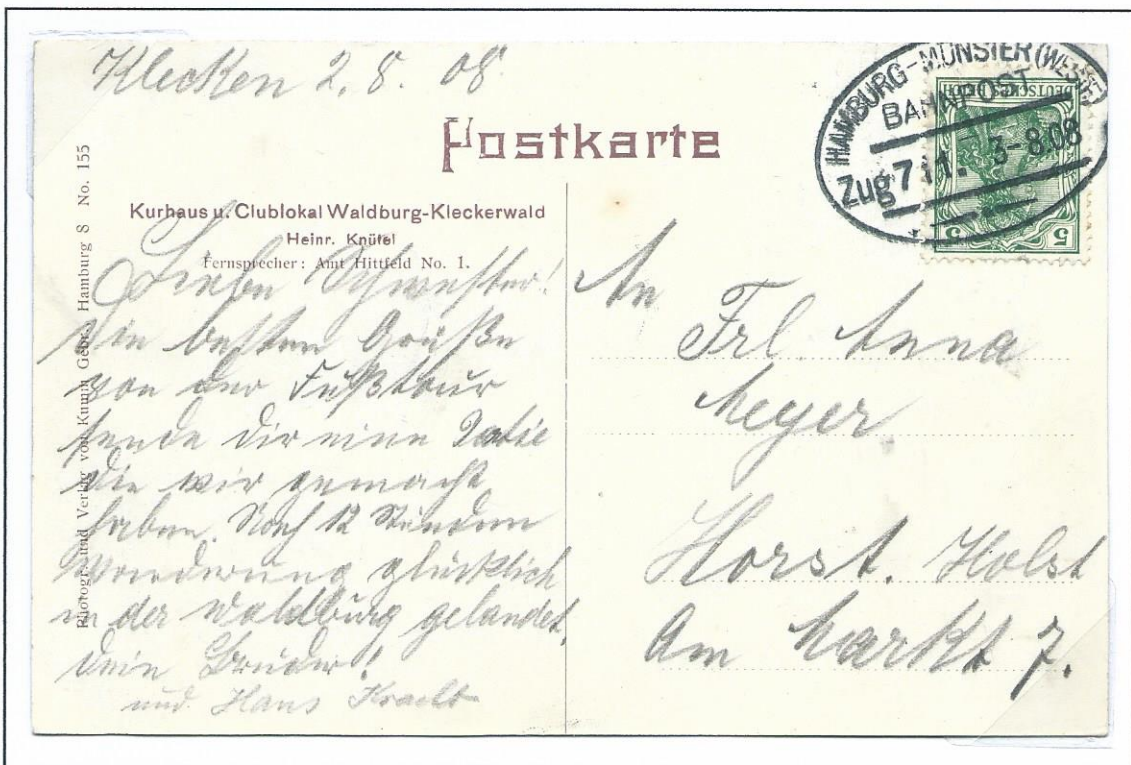
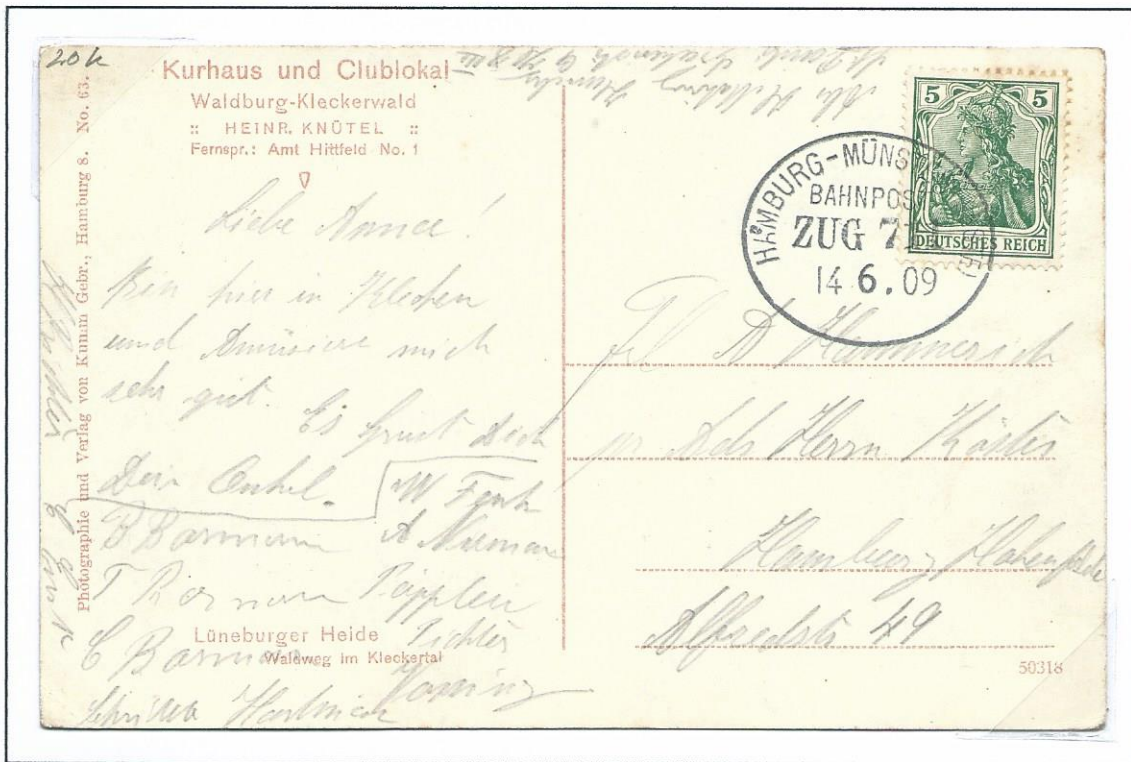
Während die Deutsche Reichspost die aus Zeiten der Länderpostanstalten und der Norddeutschen Post stammende Vielfalt der Aufgabestempel (Ortsstempel) bereits vier Jahre nach ihrer Gründung vereinheitlichte, vollzog sich das im Bereich unserer Bahnpoststempel ca. acht Jahre später. Man wollte die vielfältigen Formen durch einen weitgehend genormten Stempeltyp ersetzen. In diversen Verfügungen der Reichspost von 1883 und 1884 legte man fest, dass ab sofort nur noch dieser Stempeltyp über das Reichspostzeugamt in Berlin zu beschaffen war.

Der Stempeltyp war ein Ovalstempel, auch als Ellipsenstempel bezeichnet, der in der oberen Rundung Abgangs- und Endpunkt der Strecke des Bahnpostens angab, darunter waagrecht das Wort „BAHNPOST“ und darunter das Wort „ZUG“. Die variablen Daten Zugnummer und Datum konnten eingesteckt werden. Da die Richtung des Zuglaufs durch die Zugnummer eindeutig zuzuordnen war, brauchte man für eine Strecke nur einen Stempel. Es bedurfte also z.B. nur des Stempels „MÜNSTER – GRONAU“, der auch für die Stempelung der Züge in der Gegenrichtung Verwendung fand. Aus der Zugnummer ging laut Fahrplan hervor, in welche Richtung der Zug gelaufen war.

Ab etwa 1908 kamen Ovalstempel mit Typenrädern zum Einsatz, d.h. die Variablen für Datum und Zugnummer wurden nicht mehr eingesteckt. Wie schon bei Ortsstempeln ab 1888 konnten sie nun mit einem Typenräderwerk eingestellt werden, was die Arbeit der Bahnpostbeamten wesentlich erleichterte. Die Folge war, dass das Oval etwas verlängert werden musste und die Stempel damit in ihrer Breite zulegten. Man unterscheidet damit die bisherigen Stempel mit Einstecktypen von denen mit Typenräderwerk und nennt erstere „Kleinovalstempel“ und die moderneren „Großovalstempel“. Trotz einheitlicher Grundform gilt für beide Ovalstempel-Typen, dass sie in vielen Details variieren.



Direkter Vergleich der beiden Oval- oder Ellipsenstempel vom Bahnposten Hamburg – Münster(Westf.), **links der Kleinovalstempel**, dessen variable Daten mit Lettern eingesteckt wurden, **rechts der Großovalstempel** mit breiter gezogener Ellipse, bei dem ein Typenräderwerk die Verstellung der Daten vereinfachte. Interessant ist dabei, dass dieser auf „3-8.08“ eingestellte Stempel, sich also am 3. August 1908 im Einsatz befand, die ältere Form des Kleinovals aber offensichtlich damit nicht beiseite gelegt wurde. Er befand sich im selben Zug Nr. 711 noch ca. 10 Monate später in Verwendung, wie das Datum „14.6.09“ beweist. Ein gutes Beispiel für die Sparsamkeit der Postverwaltung; ausgesondert wurde ein Stempelgerät offenbar erst, wenn es defekt war.



Die beiden Ovalstempel der Bahnpost wurden auf dem vorherigen Blatt beschrieben. Da 1908/09 die Vorschrift, den Ort der Übernahme eines Poststücks durch einen Bahnposten auf diesem zu vermerken, entfallen war, können wir nur aus dem Text herleiten, wo ein Poststück auf die Bahn gegeben wurde.

Auf der oberen Karte mit dem Kleinovalstempel lesen wir „Liebe Anna! Bin hier in Klecken...“, die untere Karte mit dem Großovalstempel wurde ebenfalls in Klecken geschrieben. Klecken ist Bahnstation des Bahnpostens Münster – Hamburg, und zwar zwei Stationen vor Hamburg-Harburg. Gelaufen sind die Karten nach Hamburg bzw. Horst in Holstein. Horst ist eine Station auf der Strecke Hamburg – Rendsburg – Schleswig nördlich Elmshorn. Daraus resultiert, dass Zug Nr. 711 ein Zug von Münster Richtung Hamburg war - ein Kursbuch dieser Zeit würde es uns sicher bestätigen. Obwohl also „Münster“ im Stempel steht, haben beide Karten die Stadt nie gesehen.

Kleinovalstempel

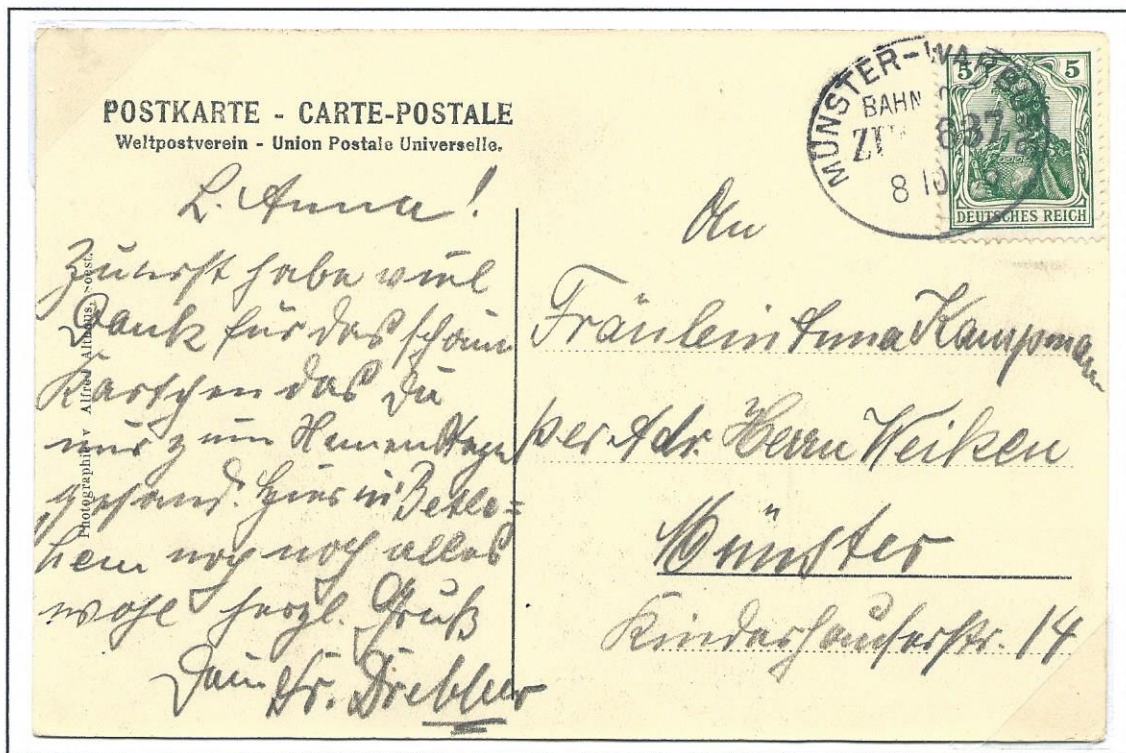
Der sog. Kleinovalstempel ist mit Stecktypen versehen. Die Erscheinung ist einheitlich, wobei dennoch viele Details für die vielen in Deutschland eingesetzten Stempel unterscheidbar sind, z.B. Schriftarten, Schriftgrößen, Maßabweichungen etc. Darauf soll hier nicht eingegangen werden, sondern die Stempel dokumentiert werden, die Münster berührende Bahnstrecken betreffen. Dabei muss „Münster“ nicht zwingend Namensbestandteil des Stempels sein, wenn die Strecke durch Münster führt.



Der früheste uns vorliegende Kleinovalstempel stammt von der Strecke „MÜNSTER-WARBURG“ vom 9.9.92, Zug Nr. 62. Abgedruckt wurde er auf einer Postkarten-Ganzsache an „Die Lehrerin Fräulein K. Falter in Bokel bei Rietberg“. Der Absender schreibt der „lieben Kousine“ aus Buke am 9. Sept. 1892 (Rückseite). Buke liegt an der Bahnstrecke von Warburg nach Hamm und Münster (südlich Altenbeken). Auf dieser ist die Karte wohl bis Lippstadt befördert worden und hat dabei den Stempel erhalten. In Lippstadt wurde sie auf die Strecke nach Rheda umgeladen (die Strecke existiert heute nicht mehr), um von dort ins zwischen Rheda-Wiedenbrück und Rietberg gelegene Bokel (ohne Bahnanschluß) befördert worden zu sein.



Kleinovalstempel der Bahnpost „MÜNSTER-WARBURG“ auf einer Postkarte ins ca. 180 km entfernte Nordhausen. Die Stempelung erfolgte im Zug Nr. 637 am 3.7.1904. Noch am gleichen Tag um 1-2N (Nachmittag) traf der Brief in Nordhausen ein (Ankunftsstempel), der von Warburg weiter nach Kassel und dann in seinen Bestimmungsort auf der Strecke Richtung Halle/Saale lief. Die Karte ist eine Ansichtskarte (Lithographie) von Altenbeken. Sie wurde am 3.7.1904 geschrieben (umseitig ist das Datum lesbar), so dass zu vermuten ist, dass sie dort aufgegeben wurde (eine Absenderangabe fehlt). Wenn dem so ist, kam sie dort in den von Münster kommenden Bahnpostwagen nach Warburg, in dem der Stempel abgeschlagen wurde. Altenbeken ist ein Bahnknoten auf der Linie Hamm-Warburg östlich von Paderborn.



Derselbe Stempel vom 8.10.1906 auf einer Postkarte nach Münster. Wieder fehlt ein Absender, allerdings zeigt die Karte umstehend einen Gasthof in Horn (heute Horn-Bad Meinberg). Der Ort liegt an der Bahnstrecke zwischen Detmold und Altenbeken. Dort dürfte sie auf den Bahnpostwagen nach Münster gelangt sein. Irritierend ist da nur, dass die Zugnummer, die gleiche ist wie oben (637), nur dort muss dieser Zug in Richtung Warburg unterwegs gewesen sein.



Der Bahnposten „MÜNSTER-EMDEN“ bediente die Emslandstrecke über Rheine – Lingen – Meppen – Leer nach Emden. Hier der Kleinovalstempel der Strecke vom 20.2.1904 vom Zug Nr. 641. Rückseitig ist zu lesen, dass die Karte am 19.2. in Meppen verfasst wurde. Der Zug nahm die Post dort auf und bereits um 7-8V(ormittags) wurde die Ankunft in Lingen per Ankunftsstempel dokumentiert (unten links).



Zwei Postkarten-Ganzsachen aus Haren (Ems), nördlich von Meppen, nach Zetel (Oldenburg) bei Varel. Obwohl die Sendungsdaten der beiden Karten nur ca. drei Monate auseinander liegen, tragen sie Klein-ovalstempel mit unterschiedlichen Ortsnamen: „MÜNSTER-EMDEN“ und „SOEST-EMDEN“. Die Frage inwieweit Bahnpostwagen von Soest nach Emden über Münster – Rheine durchliefen, ist heute nicht mehr zu beantworten. Jedenfalls liegen „MÜNSTER-EMDEN“ vom 7.12.15 und „SOEST-EMDEN“ (über Münster) vom 10.3.16 vor.

Mitten im I. Weltkrieg unterlag die Post der Zensur. Beide Karten wurden mit „Geprüft – zu befördern“ in Lingen frei gegeben, wie die blauen Zensurstempel belegen.



Zwei Kleinovalstempel, die auf der 1875 errichteten Strecke Münster – Gronau abgeschlagen wurden, zeigen diese beiden Belege.

Oben: Eine Postkarte, die am 8.8.1892 in Zug Nr. 74 den Stempel erhielt. Laut rückseitigem Briefftext wurde sie am 8. August in Gronau geschrieben. In Münster wurde sie dann Richtung Hamburg weiter befördert und traf in Hamburg am gleichen Tag „8-12N“, also zwischen 8 und 12 Uhr abends, wie es der Ankunftsstempel, ein Einkreisstempel, beweist. Die Zustellung erfolgte dann sicher am 9. August früh - eine Beförderungszeit von einem Tag wie es auch heute üblich ist!

Die untere Karte wurde in Metelen am 18.9.1901 geschrieben (umseitig) und ist nach Lingen adressiert. Sie dürfte per Boten zu den Bahnhöfen Ochtrup oder Burgsteinfurt an der Gronau – Münsterschen Strecke gebracht worden sein, erhielt im Zug Nr. 278 nach Münster unseren Kleinoval, und ging dann mit einem Zug Richtung Emden über Rheine nach Lingen/Ems weiter, wo die Ankunft am 19. August 01 morgens 7-8 Uhr per Ankunftsstempel (nun schon ein Kreissegmentstempel) bestätigt wurde.

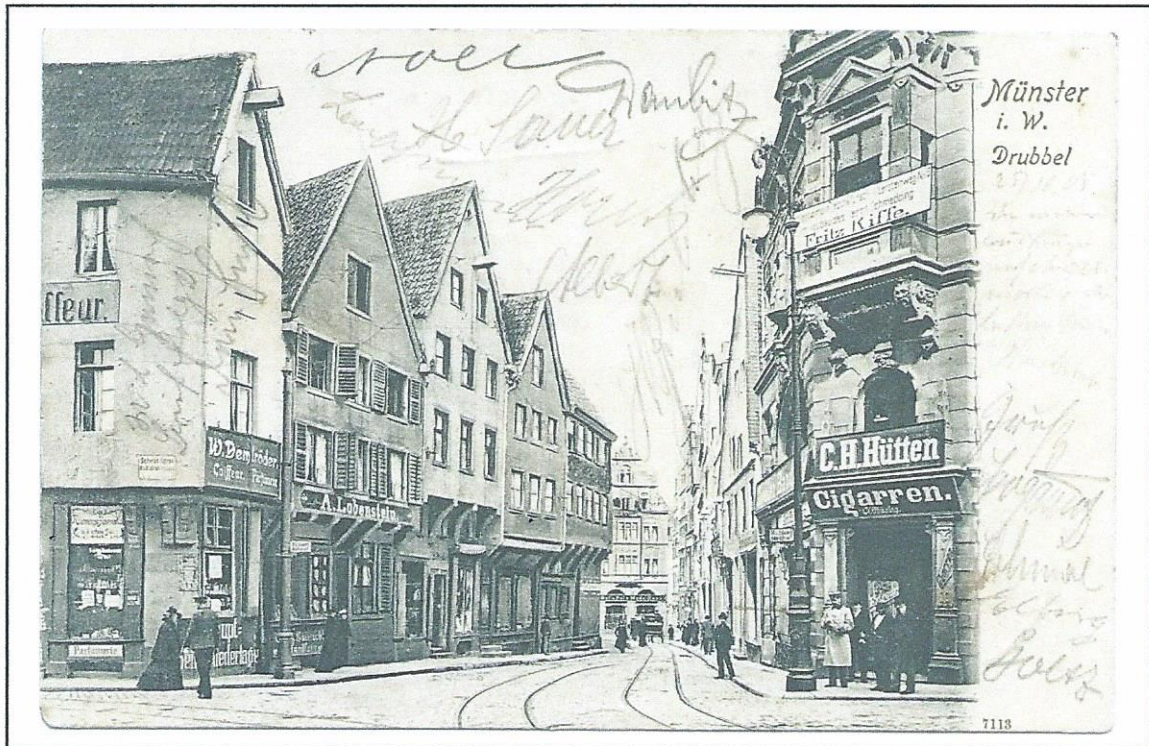


Diesen Brief schrieb der Musketier August Riese, der in Südlohn stationiert war, und schickte ihn per Feldpost einer Familie Hartmann nach Bartrup/Lippe (östlich Detmold). So geht es aus dem vollständig erhaltenen Briefinhalt hervor (innen). Wie könnte die Beförderung verlaufen sein? Der schlecht abgeschlagene Bahnpoststempel des Typs „Klein oval“ der Strecke „MÜNSTER-EMPEL“ vom 1.11. (nur die „11“ ist lesbar) lässt vermuten, dass die Karte per Boten nach Gescher oder Borken gelangte. Beide Orte lagen an der 1908 fertig gestellten Bahnstrecke von Empel – Rees nach Münster. Von Münster aus ging es wohl über Rheda – Bielefeld – Detmold ins Lippische weiter.

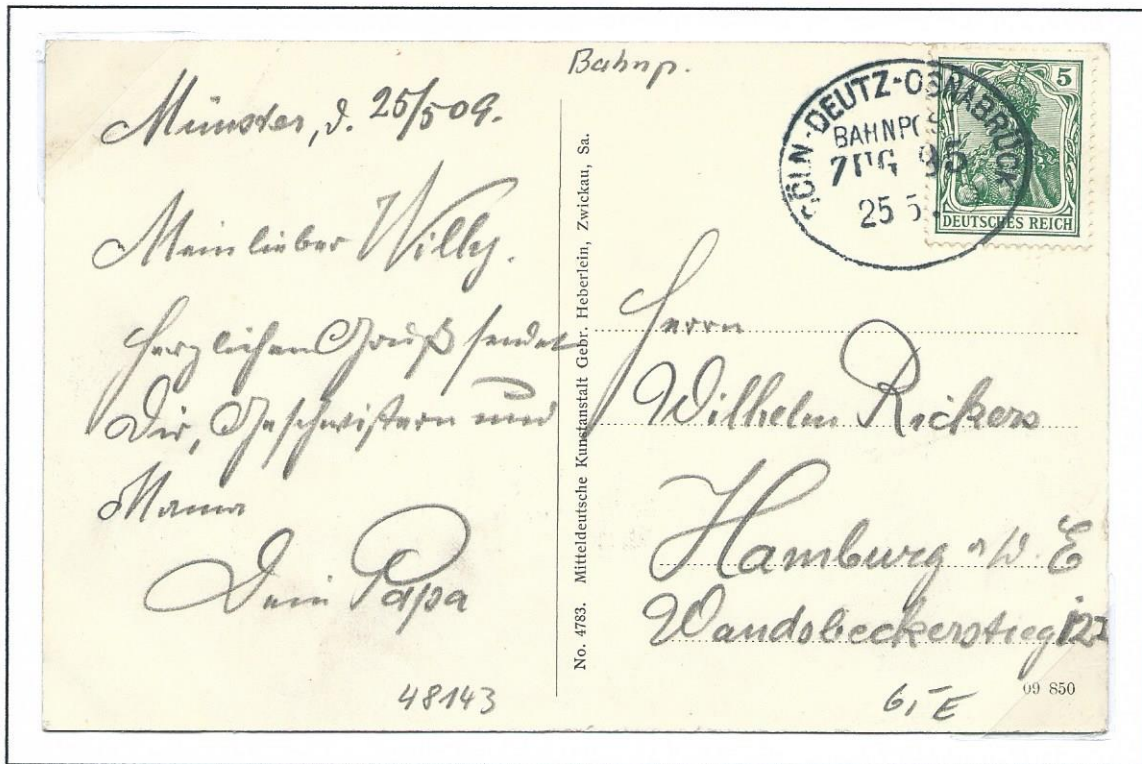
Die Stadt Rees am Niederrhein hat keinen innerstädtischen Bahnanschluss. Der Bahnhof von Rees liegt an der Hauptbahn von Oberhausen nach Arnheim (Niederlande) in einem vier Kilometer vom Zentrum entfernten Ortsteil, der Hurl hieß, aber 1962 nach dem nahen Schloss Empel benannt wurde. Der Bahnhof trug den Namen „Empel-Rees“ schon immer und tut das noch heute.



Diese Ansichtskarte vom Münsterschen Drubbel wurde möglicherweise in Warendorf aufgegeben. Auf der Strecke Rheda – Münster erhielt die Karte am 26.10.1905 den Stempel des Bahnpostens „MÜNSTER-WARENDORF“. Von Münster lief der Brief dann wohl weiter in Richtung Osnabrück oder Rheine, da der Zielort Ibbenbüren genau in der Mitte dieser beiden Orte an der Strecke Minden – Osnabrück – Rheine – Amsterdam liegt. Die Ankunft ist mit dem Kreissegmentstempel mit Gitterstrichen für den 26.10.05 mittags (12-1N = Nachmittag) dokumentiert.



Scan der Postkartenvorderseite



Diese in Münster am 25.5.1909 geschriebene Karte wurde nicht vom Bahnpostamt (BPA) 22 Münster bearbeitet. Sie wurde in Münster der Bahnpost des vom BPA Nr. 8 in Köln betriebenen Kurses „CÖLN-DEUTZ-OSNABRÜCK“ übergeben und nach Hamburg befördert. Wahrscheinlich betrieb das BPA 8 eine Nebenstelle in Münster (siehe Literaturstelle⁹ von *Kasten* in der Einführung)

Die Strecke von Köln nach Hamburg wurde von der „Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft“ (CME) als Teil der Hamburg-Venloer Bahn gebaut und war 1874 durchgängig fertig gestellt worden. Sie zweigte in Wanne von der Stammstrecke der Gesellschaft (Köln – Minden) ab und verlief über Münster – Osnabrück – Bremen – Harburg und endete im Venloer Bahnhof in Hamburg (ab 1892 Hannoverscher Bahnhof genannt). 1906 wurde der Hamburger Hauptbahnhof fertig gestellt und wurde zum Endpunkt der Strecke.



Scan der Postkartenvorderseite

Grossovalstempel

Die Einführung von Typenraderwerken auch in die Ovalstempel der Bahnpost lässt sich in Deutschland ab 1908 nachweisen. Da Zugnummer und Datum auf einer Zeile auf dem Typenräderwerk anzubringen waren, erwies sich die Breite der Ellipse der bisherigen Stempel mit den Stecktypen als zu klein. Man zog die Ellipse breiter und der nun mit Typenräderwerk ausgestattete Stempel wird nun als „Grossovalstempel“ bezeichnet.

Im oberen Teil der Ellipse ist immer die befahrende Strecke im Rund verzeichnet, darunter steht waagrecht das Wort „**BAHNPOST**“. Allerdings finden wir auch gleich aussehende Stempel, die statt „**BAHNPOST**“ das Wort „**ÜBERLANDPOST**“ zeigen. Die „ÜBERLANDPOST“ wurde auch Straenpost genannt, bzw. im Dienstgebrauch „UpU“ (Uberlandpost mit Umarbeitung). Die UpU wurde von der Bahnpost betrieben. Busse sorgten für eine Beschleunigung der Postbeförderung insbes. bei der Zuleitung von Post aus größeren Städten zu den Flughäfen. Die Busse waren umgebaut und enthielten, wie die Waggons auf der Schiene, Briefsortieranlagen, so dass die Post durch Beamte während der Fahrt zu sog. „Bündeln“ zusammengestellt werden konnte, die dann z.T. direkt an die Flugzeuge des Nachtluftpostnetzes gebracht wurden. War die Post noch nicht in den Abgangspostamtern abgestempelt, holte dies der Beamte im Bus nach, wobei er sich eines Grossovalstempels für den jeweiligen Uberlandpostkurs bediente.



Frühe Grossovalstempel der **Bahnpost** vom 3.8.1908 von der Strecke HAMBURG-MÜNSTER(WESTF.) und der **Uberlandpost** zwischen Münster und dem Flughafen Düsseldorf.

Im Steg war das Wort „Zug“ fest angebracht, danach folgten die variablen Daten Zugnummer und Datum. Unter der Zugnummer und dem Datum war ein Steg als Zierelement im unteren Teil der Ellipse vorgesehen. Später wurden auch andere Zierelemente und / oder Unterscheidungsbuchstaben für sonst gleichartige Stempelgeräte dort eingesetzt. Zusammen mit unterschiedlichen Schriftarten (Antiqua/Grotesk) ergeben sich viele Unterschiede im Detail. Das verwundert nicht, wenn man bedenkt, dass diese Stempelform bis zum Auslaufen der Postbeförderung per Bahn Mitte der 1990er Jahre bestehen blieb.

Wie schon beim Kleinovalstempel sollen hier die Stempel dokumentiert werden, die Münster berührende Bahnstrecken betreffen. Dabei muss „Münster“ nicht zwingend Namensbestandteil des Stempels sein, wenn die Strecke durch Münster führt, wie z.B. bei der vom Bahnpostamt Köln betriebenen Strecke Köln – Oberhausen – Münster – Osnabrück.

Technisches Geschäft „Westfalia“

Inhaber: Goeters & Hülshoff
Gronau in Westfalen

Firma

*Robert Schneider
Baumwollspinnerei*

Marienberg

Sachsen.



Einen Großovalstempel von der Strecke „MÜNSTER-GRONAU“ zeigt dieser Brief aus Gronau nach Marienberg im Erzgebirge. Er wurde am 1.8.1927 im Zug Nummer 278 bearbeitet. Der Stempel weist unten in der Ellipse den Ziersteg auf, der allerdings nur undeutlich zu sehen ist. Über den Beförderungsweg ab Münster kann nur spekuliert werden, denn in dieser Zeit wurden schon lange weder weitere Streckenstempel noch Ankunftsstempel auf einfachen Briefen angebracht. Das Wort „Zug“ ist im Stempel mit „Z“ abgekürzt.

Drucksache

An

H. C. Kröger A. G.
Bankgeschäft



B.

Berlin W 8

Friedrichstr. 192-193
Postfach

Am 3.2.1933 wurde diese Drucksache mit der Bahnpost auf der Strecke „MÜNSTER(WESTF.)-LIPPSTADT“ im Zug Nr. 1380 befördert. Aus der Rückseite geht hervor, dass ein Landwirt aus Langenberg zwei Lose der Volkswohl-Lotterie bestellte. Langenberg ist Bahnstation zwischen Rheda und Lippstadt an der Strecke Münster – Warendorf – Rheda – Lippstadt. Der Brief wurde also in Langenberg auf diese Linie verladen, wo er bis Rheda befördert wurde. Dabei erhielt er den Stempel. In Rheda kreuzt unsere Strecke die Hauptstrecke Hamm – Hannover – Bielefeld – Berlin (ehem. CME-Stammstrecke), die wohl für die Weiterleitung des Briefes bis Berlin diene.

Zu beachten ist, dass der Stempel „MÜNSTER(WESTF.)-LIPPSTADT“ nicht die WLE-Strecke Münster – Neubeckum – Lippstadt – Warstein betrifft, die in Neubeckum die Hauptstrecke Hamm – Hannover kreuzt.

Senden Sie mir unter Nachnahme — sofort — zum 16. Februar
(Nicht Gewünschtes bitte zu streichen)

2 Einzel
0 Doppel **- Lose der Volkswohl-Lotterie**

Glücksbrief(e) mit 5 Einzellosen sortiert aus verschied. Taus.	5 RM
Glücksbrief(e) mit 5 Doppellosen sortiert aus versch. Taus.	10 RM

Porto und 2-Gewinnlisten 50 Pfg.

Ich bestelle also insgesamt 2 Lose für zusammen 2 RM

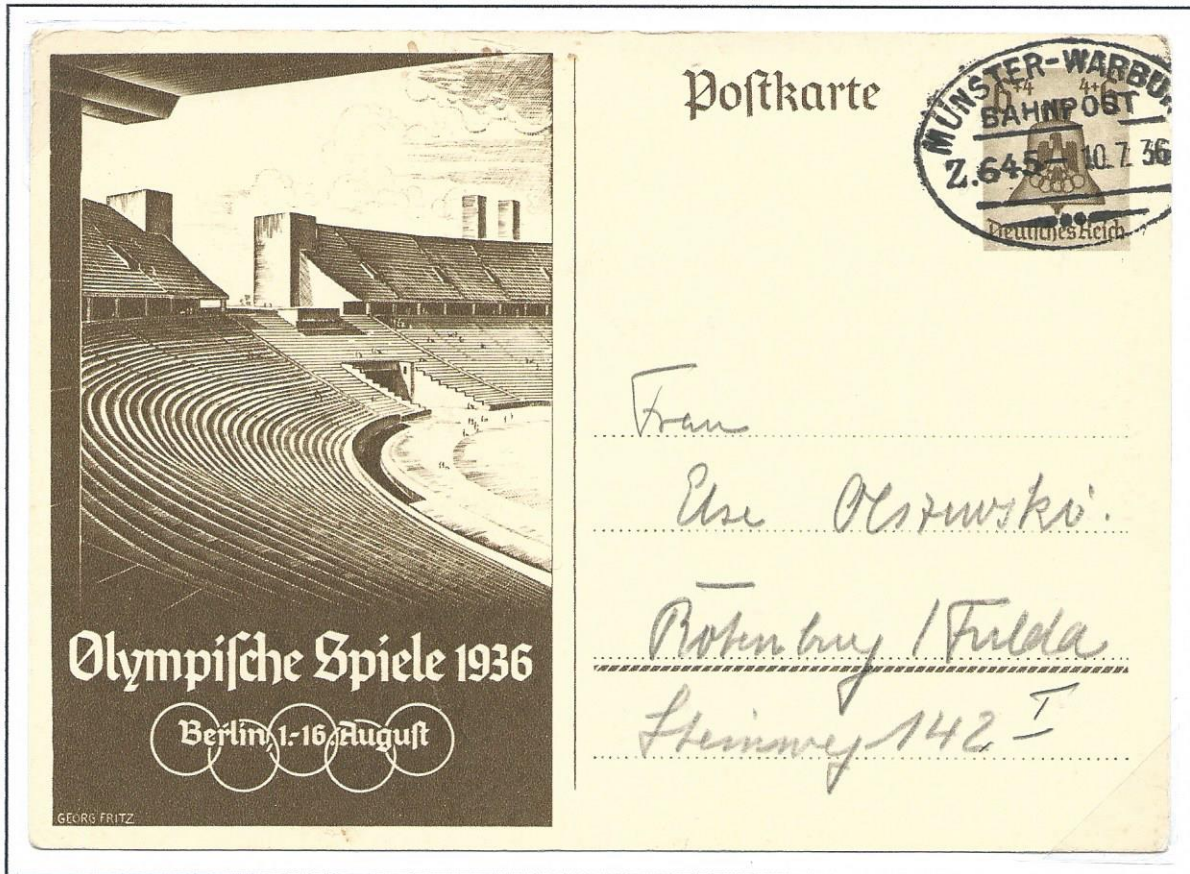
Name: Alois Fulda Beruf: Landwirt

Ort: Langenberg Kallforst 3. i. N.

Straße bzw. Postanstalt:

Wenn Zahlung durch Zahlkarte gleichzeitig erfolgt, diese Bestellkarte nicht ausfüllen, sondern Bestellung auf Zahlkartenabschnitt machen, sonst mit 3 Pfennig frankiert zur Post geben

Scan der Rückseite der Drucksache über die Bestellung von Losen zur Volkswohl-Lotterie (verkleinert).



Heidelberg, den 9. VII. 36.

Meine Lieben!

Hanka schreibt für einen Junge von Heidelberg, es ist wunderbar hier. Wir haben sehr nette Stunden in Wiesbaden verbracht, sie haben uns erst einen Tag später als vorgesehen weggelassen. Morgen weiter nach Herford, Hildesheim, falls eine deine Karte bitte wegen der Markierung.

Viele herzl. Grüsse, herzlichst
Eure Lili

Wir haben gestern ein kleines Versehen gemacht in Heidelberg, das hat sich aber schon wieder selbst erledigt. Die Postkarte ist nun in Ordnung. Ich hoffe, sie wird dir gut ankommen. Ich werde dich bald wieder sehen. Liebe Grüße von Lili

Scan der Rückseite (verkleinert)

Bei dieser Postkarten-Ganzsache zu den Olympischen Spielen in Berlin ist der Laufweg schwer nachvollziehbar. Aus der Rückseite geht nur hervor, dass sie am 9.7.1936 in Heidelberg verfasst worden ist. Sie kann aber dort nicht eingesteckt worden sein. Rotenburg an der Fulda liegt nördlich von Bebra an der Nord – Süd – Hauptbahn von Hannover – Kassel kommend nach Fulda. Südlich Fulda spaltet sie sich in die Strecken nach Frankfurt und Würzburg – Nürnberg auf. In Bebra trifft die Strecke von Berlin – Leipzig/Halle – Erfurt – Eisenach auf diese Nord – Süd – Strecke.

Im Text steht, dass der Schreiber der Karte „morgen weiter nach Herford, Hildesheim“ reisen wollte. Eine These wäre, dass er von Heidelberg Richtung Köln/Ruhrgebiet über Hamm weiter nach Norden gefahren ist und sie in Hamm eingesteckt hat, wo sie auf die Strecke Münster – Hamm – Paderborn – Warburg – Kassel gekommen ist und da den Stempel „MÜNSTER-WARBURG BAHNPOST“ erhalten hat. Der Stempel zeigt sehr schön den Ziersteg im unteren Teil der Ellipse.

An den

Vorstand der Berufsgenossenschaft der Molkerei-,
Brennerei- und Stärke-Industrie

Abfender:

Berlin = Charlottenburg 2

Berliner Straße 12

7. 33. 10 000 A.



AA

„MÜNSTER-EMPEL BAHNPOST“, ZUG 1207 am 6.2.1936 - das sind Inschriften dieses Großovalstempels. Der Umschlag trägt keinen Absender. Er muss irgendwo auf der Strecke Münster – Empel-Rees (Erläuterung zum Bahnhof Empel siehe unter „Klein ovalstempel“), die heute noch als Baumbergebahn zwischen Münster und Coesfeld existiert, dem Bahnposten zugeleitet worden sein. Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken, Velen, Gescher, Billerbeck oder Havixbeck kommen in Frage, nicht aber die Endpunkte der Strecke. Dann wäre er direkt auf den Hauptstrecken Empel-Rees – Oberhausen bzw. Münster – Hamm und von dort weiter nach Berlin gegangen und hätte den Stempel nicht erhalten. Den Ziersteg unten zeigt den Stempel unvollständig. „Zug“ ist wieder mit „Z“ abgekürzt.

zugestellt am 30. März 1940
[Signature]

Wieters
Gerichtsvollzieher

Werne a. d. Lippe



Herrn
Firma

D.-R. Nr. _____

Frei durch Ablösung Reich!

An die Betriebsverwaltung der Zeche _____

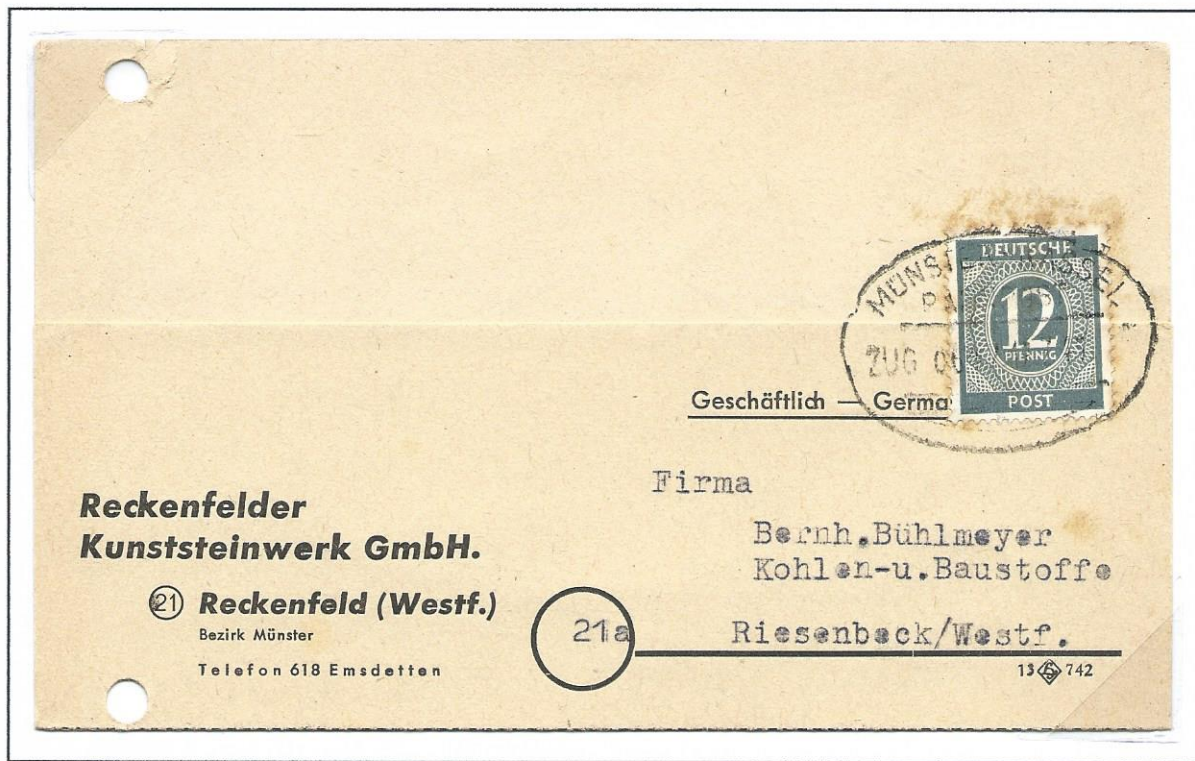
Radbod _____

Hierbei ein Vordruck
zur Zustellungsurkunde
nebst Abschrift

in Radbod bei Hamm

Die erst 1928 eingeweihte Hauptstrecke von Münster über Lünen nach Dortmund wurde ebenfalls vom Bahnpostamt Münster betrieben. Der Umschlag zeigt den Großovalstempel „MÜNSTER(WESTF)-DORTMUND BAHNPOST“ dieses Bahnpostens. Der Gerichtsvollzieher Wieters aus Werne an der Lippe sandte den Dienstbrief (pauschale Freimachung für Behördenpost „Frei durch Ablösung Reich“) nach „Radbod bei Hamm“. Werne liegt an der Bahnstrecke und hier wurde er am 28.3.1940 dem Bahnposten des Zuges Nr. 1310 Richtung Dortmund übergeben. Von dort ging es nach Hamm weiter. Der Großoval zeigt als Zierelement ein elliptisches Segment im unteren Teil.

Radbod ist kein Ortsname, sondern der einer Zeche. Sie liegt auf der Flur von Hamm - Bockum-Hövel und förderte bis 1990 Steinkohle. 1908 erlangte sie durch ein großes Grubenunglück mit 350 Toten traurige Berühmtheit.



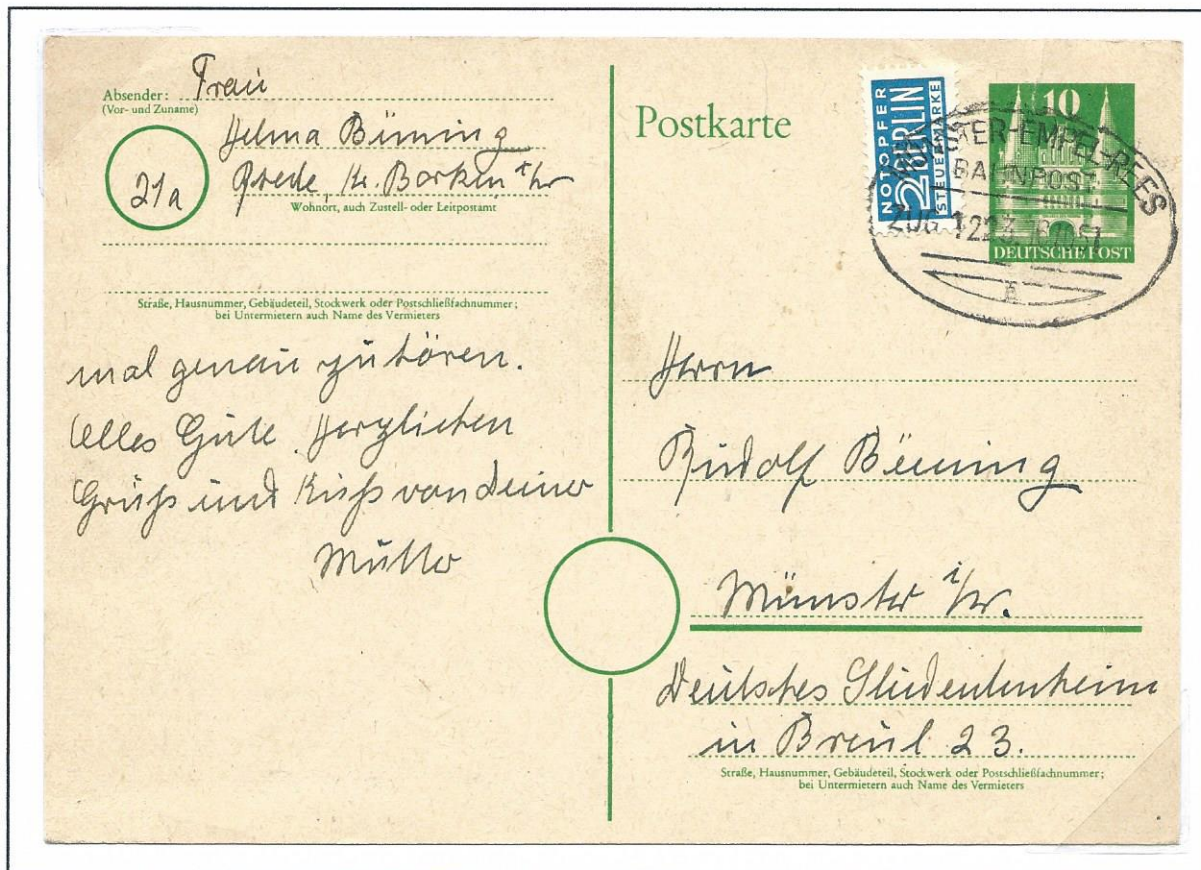
Diese Karte wurde am 12.7.1946 geschrieben, wie aus umseitigem Text hervorgeht. Der schlecht lesbare Bahnpoststempel „MÜNSTER-KASSEL BAHNPOST“ hat unten wieder das Segment als Zierelement. Wahrscheinlich bestanden durchgehende Bahnposten in Zügen von Rheine über Münster – Hamm – Paderborn nach Kassel und nutzten diesen Stempel. Frühere Stempel für diese Strecke lauteten nur auf „Münster-Warburg“, was noch auf Zeiten nach dem Bau der Strecke, bzw. die alten Ländergrenzen zurückging, denn Kassel gehörte zu Hessen.

Wie die Karte zu dem Stempel kam, kann nur vermutet werden. Der Absender ist eine Firma in Reckenfeld. Der Ort ist heute Ortsteil von Greven und liegt zwischen diesem und Emsdetten - beides Stationen der Bahnstrecke Münster – Rheine. Riesenbeck, heute Ortsteil von Hörstel, wäre am kürzesten per Straße von Reckenfeld zu erreichen gewesen. Wahrscheinlich ist aber, dass die Karte per Bahn von Emsdetten oder Greven bis Rheine befördert wurde und dann weiter im Zug Richtung Osnabrück bis Hörstel lief.

Freigemacht wurde die Karte portogerecht mit der 12 Pf. – Marke der sog. I. Kontrollratsserie, einer Gemeinschaftsausgabe für die amerikanische, britische und sowjetische Zone.



Scan der Rückseite (verkleinert)



Bei dieser Postkarten-Ganzsache mit dem Stempel „MÜNSTER - EMPEL-REES BAHNPOST“ vom 16.10.1951 ist der Beförderungsweg ganz klar. Die Absenderin aus Rhede, Kreis Borken, sandte sie nach Münster. Rhede liegt an der heute nur noch bis Coesfeld betriebenen Bahnstrecke Münster – Empel-Rees. Das Großoval ließ nun genug Platz für den vollen Namen des Bahnhofes „Empel-Rees“, während auf den früheren Kleinovalstempeln nur „Empel“ zu lesen war. Die Strecke zwischen Coesfeld und Empel-Rees wurde zwischen 1961 und 1991 stufenweise still gelegt. Der letzte Personenverkehr fand 1974 zwischen Isselburg-Anholt und Coesfeld statt. Zur Zeit der Beförderung dieser Karte mit Zug 1223 war der Gedanke an die Aufgabe einer Bahnstrecke wohl kaum vorstellbar.

Wie die meisten neueren Großovalstempel zeigt der Stempel unten das Segment mit elliptischer Unterseite. Der Unterscheidungsbuchstabe „a“ weist auf die Existenz weiterer Stempelgeräte für diese Strecke hin.



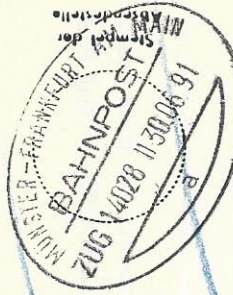
Der Bahnpoststempel im Großovalformat „MÜNSTER-EMDEN BAHNPOST“ vom 8.10.1962 zeigt unten nur den Unterscheidungsbuchstaben „d“ ohne jegliches Zierelement. Da sowohl der Absender in (Bad) Bentheim als auch der Empfänger in Hannover an Stationen an der Ost – West – Strecke Hannover – Amsterdam über Minden – Osnabrück – Rheine liegen, deutet dieser Stempel allenfalls darauf hin, dass er nicht in Bentheim sondern irgendwo an einer Station der Linie Münster – Emden aufgegeben wurde.

Auffällig ist, dass 1962, 17 Jahre nach dem Untergang des Deutschen Reiches noch immer „Reichsbünde“ existierten.

B22-10L

Ladezettel
für

5600 Wuppertal 1 Wertstelle



1	2	3	Wertpakete			7	8	9
			4	5	6			
Wertbeutel, Wertpäckchen	Luftpost- und Auslandsbeutel mit Wertfahne	Auslandspäckchen	Nach Stückzahl zu übergeben	Zahl	Wert	Einlieferungs-Nr.	Einlieferungsamt oder Absendestelle	Bestimmungsamt oder Empfangsstelle
1							BP5-14018 I	
1			1		ein			
2			1					
2			1					

J. C. Bruns 277 - 6 5 4 3 2
DIN A 5/80, Kl. 35

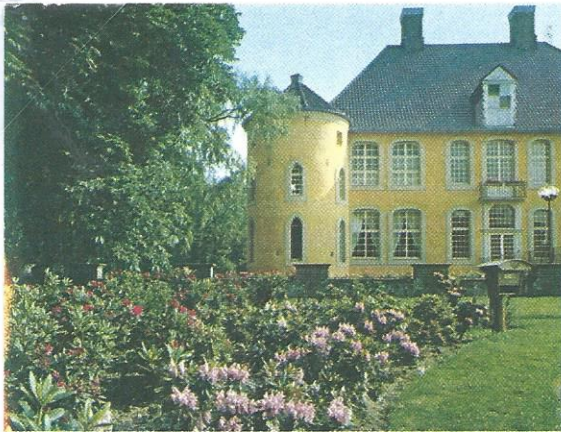
912 364 000
DAP II Anl. 509

Der Großformat der Bahnpost „MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN“ ZUG 14028 vom 30.06.1991 wurde auf einem Postformular „Ladezettel“ abgeschlagen. Dieser war für die Wertstelle in Wuppertal bestimmt. Aufgelistet werden Beutel mit Wertsendungen, die Absendestelle wird mit „BP5“ bezeichnet. Eine genaue Deutung kann hier nicht gegeben werden, so dass es möglich ist, dass der Beutel aus Richtung Frankfurt kam. Auskunft könnte nur das Kursbuch bzw. das Postkursbuch der Deutschen Bundesbahn geben. Rückseitig ist eine „Wertliste“ vorgedruckt, die handschriftlich einen Wertbeutel mit einem Wertpaket mit dem Wert „ein“ (Tausend DM?) auflistet.

Drucksache



Herrn
Gerh. Biedermann
3011 Egestorf
Runde Str. 13



4290 Bocholt
Schloß Diepenbrock aus dem 13. Jahrhundert
Stadtinformation: Verkehrsbüro, Europaplatz 22,
Tel.: (0 28 71) 95 32 98

h 111/169 40 000 1,80

(Absender)

(Postfach oder Straße und Hausnummer)

⊗ (Postleitzahl) (Ort)



Postkarte

Rudi Welter

Ravenestr.4

(Postfach oder Straße und Hausnummer)

5590 Cochem/Mosel

(Postleitzahl) (Bestimmungsort)

Zwei Großovalstempel der ÜpU, also der „**ÜBERLANDPOST**“. Oben eine Drucksache, die der ÜpU von Münster zum Düsseldorfer Flughafen zugeleitet wurde und am 22.3.1967 deren Stempel „**MÜNSTER-DÜSSELDORF FLUGHAFEN**“ erhielt. Die Postkarte unten vom 4.11.1980 stammt von der ÜpU „**MÜNSTER-KÖLN/BONN FLUGHAFEN**“. Beide Stempel sind mit dem Unterscheidungsbuchstaben „a“ im unteren Teil versehen. Es muss wohl mehrere Stempelgeräte für diese beiden ÜpU gegeben haben. Das Wort „**FLUGHAFEN**“ musste im Düsseldorfer Stempel vom oberen Rund in das Untere verlegt werden.

Literatur

Nachfolgend die zitierte Literatur, soweit sie den Autoren des Sammlungsteils von „Bahnpost in Münster“ im Original vorliegt. Literaturstellen 6 und 7 (Küsgen, Gerbeth, Herzog; Handwörterbuch des Postwesens) siehe bei „Google books“, dort teilweise kostenlos zugänglich, sowie „Wikipedia – Die freie Enzyklopädie“ im Internet.

Artikel „Briefbeförderung mit der Eisenbahn“ (letzte fünf Seiten incl. der Karten) ist der Briefmarkensammlerverein Münster (Namen der Ersteller unbekannt).

Die Autoren im März 2022

BPA 22 Münster ein Abriss seine Geschichte ab 1870 bis ca. Mitte der 1960er Jahre

Aus dem Heft der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. 1982 Heft 2

Der Verfasser, unser Mitglied
Herr Günther Kasten,
Orpethalerstr.39, 3549 Diemelstadt 2
hat unserer BARGE Bahnpost erlaubt, aus der Jubiläumsschrift
"Erinnerungen an das BPA 22" (s.a.BE 1/82 S.838) auszugsweise nachzu-
drucken, was die Geschichte des Amtes betrifft. Er hat den Auszug auch
freundlicherweise zur Korrektur gelesen. Wir danken ihm sehr herzlich
dafür.

Das BAHNPOSTAMT 22 M Ü N S T E R

Die günstige Verkehrslage an einem Eisenbahnknotenpunkt dürfte Anlaß ge-
wesen sein, am 1. Oktober 1870 in Rheine ein Bahnpostamt mit der Nummer 22
zu errichten.

Verfügung Nr.161 vom 25.Sept.1870 im Amtsblatt der Norddeutschen
Postverwaltung: Errichtung eines Bahnpostamtes in Rheine.

Vom 1. Oktober d.Jhrs.ab wird für die Leitung und Beaufsichtigung
des Postdienstbetriebes auf den Eisenbahnstrecken:

Rheine - Emden,
Rheine - Hannover,
Rheine - Soest und
Rheine - Oldenzaal

ein neues Eisenbahnpostamt in Wirksamkeit treten, welches die Num-
mer 22 führt und mit der Ortspostanstalt in Rheine vereinigt wird.

Die bisher vom BPA 16 Hannover betreute Strecke Hannover-Emden und die
vom BPA 9 Soest befahrene Strecke Rheine - Soest unterstanden nun dem
BPA 22 in Rheine.

Am 15.Okt.1876 - 1882 wurde sogar der Streckenabschnitt Soest-Holzminden
dem BPA 22 übertragen.

Bei Einrichtung standen 18 Bahnpostwagen und 54 Beamte zur Verfügung.
In Münster wurde in den Jahren 1874 bzw. 1875 eine Zweigstelle des BPA22
eingerrichtet.

Mit Verfügung vom 31.Januar 1884 im Amtsblatt Nr.6 wurde das Bahnpostamt
22 von Rheine nach Münster verlegt:

Das Postamt 1 Rheine wird in ein PA 2 umgewandelt, das BPA 22 von
Rheine nach Münster(westf)verlegt. Die Leitung des Postbetriebes
auf der Eisenbahnlinie Münster-Gronau ist vom PA 1 auf das BPA22
übergegangen.

In Rheine blieb jedoch eine Zweigstelle des BPA 22 mit 12 Kräften
bestehen.

Die Jahre 1870 - 76 waren die Zeit großer Änderungen in der Strecken-
zuteilung: als nach Eröffnung der Bahnstrecke Münster - Wanne (1870)
und Münster - Osnabrück (1871) auf diesen Strecken Bahnposten des
BPA 8 Köln eingerichtet wurden, hatte das BPA 8 Köln wahrscheinlich
eine Art Zweigstelle in Münster eingerichtet. Es scheint auch er-
wiesen, daß das BPA 8 seinerzeit schon mit Münster liebäugelte und
so konnte es nicht anders sein, als daß die gute alte Zusammenarbeit
zu einer späteren Eingliederung von Münster in das BPA 8 Köln geführt
hat.

Im Jahr 1872 wurde das BPA 9 Soest nach Köln verlegt und der größte
Teil des Personals nach dort versetzt, nur je ein Beamter kam zu
den Zweigstellen Düsselndorf und Hagen. Die Zweigstelle Hagen wurde
1872 vom BPA 9 getrennt und mit dem BPA 13 Aachen 1876 vereinigt.

Der erste Weltkrieg stellte die deutschen Bahnposten vor schwierige Aufgaben. In der Nacht vom 2. zum 3. Mohlmachungstag wurde der Friedenplan der Eisenbahn durch den Militärfahrplan ersetzt. Allgemein wurden während des Krieges erhebliche Einsparungen vorgenommen, viele Kollegen wurden zum Wehrdienst bzw. zur Feldpost eingezogen. Daß die Zahl der zur Postbeförderung benutzten Züge von 17303 im Jahre 1913 auf 12635 im Jahre 1922 zurückging, ist nicht nur auf die Kriegs- und Nachkriegszeit, sondern vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die Reichspost nach Begründung der Reichsbahn am 1.4.1922 die Leistungen der Bahn abzugelten hatte.

Außerdem kam im Jahr 1919 der Kraftverkehr auf und die Luftpostbeförderung begann.

Die Ruhrbesetzung in den Jahren 1923/24 durch französische und belgische Truppen brachte den Bahnpostdienst nicht nur in Westfalen durcheinander, sondern auch in den angrenzenden Landesteilen. Im Bereich des BPA 13 Aachen kam während der Ruhrbesetzung der gesamte Bahnpostverkehr zum Erliegen. Auf alle erdenkliche Weise suchte man Anschluß an die damals britische Besetzungszone, von wo aus der Eisenbahnverkehr normal verlief. Neben all diesen dienstlichen Schwierigkeiten wurde die deutsche Wirtschaft durch die Inflation allmählich lahmgelegt.

Die Einstellung bzw. Beschränkung des Postverkehrs im Ruhrgebiet (1923) verhalf der Bahnpostzweigstelle Rheine zu einer außergewöhnlichen Bedeutung. So wurde nach Ausfall der Strecke Aachen - Herbesthal die gesamte auf dem Schienenweg eingehende Post aus Amerika über Oldenzaal-Rheine geleitet. Sowohl die abgehende, wie die ankommende Post konnte vom vorhandenen Personal des Bahnpostamtes 22 und seiner Zweigstelle Rheine nicht annähernd bearbeitet werden. Von vielen anderen Bahnpostämtern wurde daher Personal nach Münster und Rheine abgeordnet, so von den BPA 6 Eisenach, 8 und 10 Köln, 13 Aachen und 15 Oberhausen. Weit über 100 Bahnpostbedienstete fremder Ämter wurden in Rheine beschäftigt und in Privatunterkünften untergebracht.

Zu gleicher Zeit wurde eine neue Bahnpost von Bentheim nach Frankfurt in den Zügen D 281/282 eingerichtet. Von der großen Einsparungswelle wurde das BPA 22 im Jahr 1924 nicht erfaßt. Im Gegenteil, es mußten sogar von anderen Bahnpostämtern Bahnpostwagen entliehen werden. Die Leitung der USA-Post über Hoek van Holland war ohne Konkurrenz. So kam es, daß den Rheiner Bahnposten eine schier unvorstellbare Menge an Briefbeuteln zugeführt wurde. Mindestens einmal in der Woche kamen die Amerika-Posten. Sie wurden telegraphisch angekündigt, worauf sich Bahnpostfahrer aus Münster und Rheine auf den Weg nach Bentheim machen mußten. Am späten Nachmittag oder gar erst nach Feierabend kam der Telegrammbote mit der Nachricht "Telegramm aus Vlissingen". Der Text lautete kurz und bündig "Plymouth (oder Southampton) landet ... Sack Post". Mit dem Abendzug 543 fuhren die Bahnpostfahrer aus Münster über Rheine nach Salzbergen, dort hieß es umsteigen in einen Triebwagen nach Bentheim. In Bentheim standen 3 bis 4 Bahnpostwagen mit der Amerika-Post. Zur Weihnachtszeit waren es nicht selten 3000 Sack!

Nach der Inflation und der Ruhrbesetzung folgten bittere Not. Die wöchentliche Arbeitszeit wurde für die Dauer bis Ende 1925 auf mindestens 54 Stunden festgesetzt. Ein Personalabbau größten Ausmaßes begann und wirkte sich auch beim Bahnpostdienst aus.

In den dreißiger Jahren zeichnete sich allerdings durch Neuorganisation im Bahnpostdienst wieder eine bedeutende Bahnposttätigkeit ab. Die in Hagen bis dahin bestehende Zweigstelle des Bahnpostamtes 13 Aachen wurde am 1.6.1933 aufgehoben und ihre Bahnposten mit allen Leistungen dem PA Hagen übertragen.

Der wieder einsetzende starke Verkehrsanstieg machte es erforderlich, im Jahre 1937 zur Bewältigung des Weihnachtsverkehrs einen ersten Postsonderzug von Köln nach Hannover und zurück mit Flügelzugpaar Hamm - Hamburg - Hamm einzurichten.

Als 1939 der zweite Weltkrieg ausbrach, stand der Bahnpostdienst in voller Blüte. Er verlief auch in den ersten drei Kriegsjahren noch ohne große Schwierigkeiten, obwohl eine große Zahl aktiver Bahnpostfahrer zum Kriegsdienst eingezogen waren oder zum Dienst außerhalb der Reichsgrenzen abberufen wurden. Hilfskräfte mußten eingestellt werden. Erst 1943, als die Luftangriffe zunehmen, und von den Tieffliegern bekamen die Bahnpostfahrer den Krieg aus nächster Nähe zu spüren. Der große Mangel an aktiven Kräften wurde schließlich durch eine ganze Anzahl von Frauen und holländischen Postbeamten ausgeglichen. Beim BPA 22 Münster waren es 1943 insgesamt 18 holländische Kollegen und 13 Frauen.

Mit zunehmender Kriegsdauer wurde die Personallage im Bahnpostdienst immer schwieriger. Ersatzkräfte für den Fahrdienst waren kaum noch zu haben, eine ordnungsgemäße Briefverteilung in den Bahnposten ließ sich nicht mehr sicherstellen. Im Oktober 1943 wurden daher die zweistelligen Postleitzahlen, die schon ab August 1941 zur Päckchenverteilung benutzt wurden, nun mit geringen Änderungen erweitert und für die stationäre Briefpostverteilung eingeführt (z.B. Westfalen 21a und 21b).

Alle Bahnpostdienststellen wurden 1944/45 in der Zeit des totalen Krieges zu Einschränkungen des Dienstes gezwungen. Im April 1945 kam der Bahnpostdienst dann ganz zum Erliegen.

In Westfalen bestanden nach dem Krieg das BPA 22 Münster mit der Zweigstelle Rheine und die Bahnpoststelle in Hagen. Letztere wurde am 1.6.1948 in BPA 14 umbenannt und mit dem PA Hagen vereinigt. In seiner Organisation erfuhr der Dienst bei den Bahnposten kaum eine Änderung. Das BPA 22 und die Zweigstelle in Rheine übernahm wieder die Verwaltung auf den Strecken Münster - Norddeich, Münster - Kassel und Bentheim - Löhne, sowie auf den von Münster ausgehenden Nebenstrecken.

Das BPA 22 Münster bezog nach den Aufräumungsarbeiten zwei notdürftig hergerichtete Räume im alten Postamtgebäude am Bahnhof, bezog 1947 Diensträume in der 3. Etage des Hintergebäudes und hielt im Jahr 1953 Einzug in modern und großzügig eingerichtete Arbeitsräume in der 4. Etage. Die Zahl der einsatzfähigen Bahnpostfahrer war nach Kriegsende auf eine kleine Schaar zusammengeschrunpft. Etwa 40-50 Kräfte standen im Sommer 1945 zur Verfügung. Obwohl während dieser Zeit die Personallage äußerst kritisch war, kaum noch einsatzbereite Bahnpostwagen zur Verfügung standen (40% wurden durch Kriegseinwirkung zerstört), akuter Brennstoffmangel herrschte und die Beleuchtung in den Wagen sehr zu wünschen übrig ließ, wurde der Bahnpostbetrieb Zug um Zug wieder aufgenommen.

Die erste Bahnpost des BPA 22 nach dem Krieg verkehrte am 1.7.1945 zwischen Bentheim und Löhne. Außerdem übernahm das BPA 22 vom 1.7.1945-17.7.1945 die Begleitung der Kölner Bahnpost in den Zügen Münster-Osnabrück. Es folgte am 9.7. eine Bahnpost zwischen Grenmendorf und Warendorf: wegen der zerstörten Brücken mußte ein Pendelverkehr mit Kraft-

wagen zwischen Münster und Gremmendorf eingerichtet werden. Ende Juli wurde eine Bahnpost Münster - Wesel - Hannover - Münster eingerichtet. Ab Juni 1945 wurden, soweit noch keine Züge verkehrten, zwischen Münster und Gelsenkirchen und Münster-Gronau Straßenpostverbindungen eingerichtet. Die Kraftfahrzeuge wurden von Bahnpostfahrern begleitet, die unterwegs die Ladung austauschten.

Beim Hochwasser im Münsterland im febr.1946 fielen u.a. die Bahnposten Münster-Wesel-Hannover ganz aus. Auf der Strecke Münster- Emden mußten die Bahnpostfahrer wie die Reisenden bei Hanekenfähr (Lingen) umsteigen.

Die Strecke Münster-Kassel konnte erst am 8.10.1946 wieder in ganzer Länge von Bahnposten befahren werden, als das von Bomben zerstörte Viadukt bei Altenbeken wieder hergestellt war. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte das BPA 22 einen Stützpunkt in Altenbeken eingerichtet, um die in Richtung Kassel und Holzminden bzw. Hörter fahrenden Bahnposten zu versorgen.

Die Jahre bis zur Währungsreform waren für die Bahnpostfahrer schwere Jahre. Es herrschte Mangel an fast allen materiellen Gütern und nicht selten mußten der Dienst ohne etwas Essbares in der Tasche aufgenommen werden. Nach der Währungsreform 1948 ging es spürbar aufwärts. Im Jahr 1948 hatte das BPA Münster wieder 96, im Jahr 1954 insgesamt 1510 Dienstposten. 1955 war wohl der Höchststand mit 201 Kräften erreicht. Auch die Außenstelle Rheine hatte am Aufschwung teilgenommen; am 20. Mai 1950 wurde der Auslandsverkehr mit den Niederlanden wieder aufgenommen. Der D 171/172 "Nord-West-Express" verkehrte mit Bahnpost zwischen Danabrück und Utrecht, außerdem fuhren Bahnposten von Rheine nach Oldenzaal nicht nur mit niederländischer Post, sondern auch mit Post für Großbritannien.

Im Sommer 1953 wurde vorübergehend die Begleitung einer Bahnpost im Packwagen des Zuges F 191/192 zwischen Danabrück und Hoek van Holland der Zweigstelle Rheine übertragen; später übernahm das BPA 17 Hamburg diese Bahnposten.

Dreimal täglich ging auf dem Straßenweg Post aus den Niederlanden zu.

Das Bestreben, die Eisenbahnzüge immer schneller fahren zu lassen, die Haltezeiten auf den Stationen möglichst zu verkürzen und Triebwagen statt Wegenzüge einzusetzen, führten zu einer Verlagerung des Postverkehrs von der Schiene zur Straße hin.

Die Paketbearbeitung und die Päckchenbeförderung wurde neu geregelt und dem Bahntransport entzogen. Zentralbriefabgangsetellen verminderten die Arbeit in den Bahnposten. Es kam zu Aufhebungen zahlreicher Bahnposten insbesondere im Nahverkehr.

Das Bahnpostamt 22 Münster war hart betroffen worden. Am 22. Mai 1955 wurde die seit 1875 von einer Bahnpost befahrene Strecke Münster-Gronau aufgehoben und durch eine Straßenkraftpost ersetzt. Gleiches widerfuhr am 2. Okt. dem Streckenabschnitt Münster - Coesfeld und weitere Bahnposten folgten.

1955/56 verloren mehrere Bahnpostämter ihre Selbständigkeit, so auch das BPA 22 Münster. Die Bahnpostverwaltung wurde dem BPA 10 Köln-Deutz übertragen. Die Bedeutung des Bahnpostamtes Köln wuchs dadurch, daß diesem Amt verschiedene Fernstrecken mit Expresszügen zugewiesen wurden: Köln-Hannover, Köln - Hagen, Köln - Hamburg. Das BPA Hamburg mußte mehrere Expresszüge nach Köln abgeben.

Rahnpstamt No 22 in Münster (Westf.)

[Minden—Löhne—Rheine (W.) —Oldenzaal], Emden—Soest—Altenbeken— Warburg], Norden—Emden,	[Bentheim—Neuenhaus(Havr.), Münster—Gronau, Münster—Rheda Bez. Minden— Lippstadt,	Rheine—Quakenbrück, Lippstadt—Neubeckum, Rheine—Ochtrup—Gronau, Münster—Coesfeld.
--	--	--



**Minden—Rheine—
Oldenzaal.**
Minden
Port Westphalia
Had. Oeynhausen
Löhne
(→ Soße)
Kirchlingern
Bünde
(→ Baßum)
Melle
Osnabrück
(→ Herren, Dibenbg.)
Ibbenbüren
(→ Witterloh)
Rheine
(→ Emben, Münster,
Oberhauert, Quaken-
brück)
Salzbergen
Schüttorf
Bentheim
(→ Neuenhaus)
Gildehaus
Oldenzaal (Holland).

Münster—Gronau.
Münster
Altenberge

Nordwalde
Borghorst
Burgsteinfurt
(→ Oberhausen-Rheine,
Obauß)
Ochtrup
Gronau
(→ Enschede, Soßanb,
Hauß).

**Emden—Soest—Alten-
beken—Warburg.**
Emden
Oldersum
Leer
(→ Oldenburg, Fran-
schang-Holland)
Papenburg
Aachendorf
Lathen
(→ Sloppenburg)
Meppen
(→ Perstafe)
Lingen
Salzbergen
(→ Benth., Neuenhaus,
Oldenzaal)
Rheine

(→ Oberün., Dönsbrück,
Duntenbrück)
Emdetten
Münster
(→ Haltern-Wriele,
Tenne, Gronau, Döns-
brück, Rheba)
Hilstrup
Uronsteinfurt
Hamm
(→ Fimb., Rana, Eßne)
Wolvar
(→ Dortmund)
Soest
(→ Rana, Dortmund,
Dönsbrück, Briton)
Lippstadt
(→ Rheda, Neubeckum,
Bartlein)
Geseke
(→ Wären)
Salzkotten
Paderborn
(→ Wären, Bradwebe)
Altenbeken
Warburg
(→ Holtmarfen, Goffel,
Schwerte).

Lippstadt—Neubeckum.
Lippstadt
Stift Cappell
Wadersloh
Peckum
Neubeckum
(→ Hamm, Eßne,
Wänter, Wären.)

Rheine—Quakenbrück
Rheine
Freren
Fürstenaau
Nortrup
Quakenbrück
(→ Eiben., Dönsbr.)

**Münster—Rheda Bez.
Minden Lippstadt.**
Münster
Telgte
Warendorf
(→ Neubeckum)
Rheda
(→ Hamm, Eßne)
Wiedenbrück
(→ Paderborn)
Lippstadt
(→ Soest, Altenbeken
Bartlein).

Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch die Bahnpostwagenverwaltung vom Bahnpostamt 10 Köln-Deutz übernommen (BPA-Vf. 1 E(H)2450-o v.1.12.56 und OPD-Vf. 1 D 2 2450/o-2510/o vom 31.1.1957). Der Hilfsbetrieb für die Pflege und Störbeseitigung an Bahnpostwagen wurde in eine Pflegewerkstatt umgewandelt. Somit entfiel die wirtschaftliche Nachweisung (BPM-Vf. 1 r H 1 2513-2/3 vom 25.4.1957). Einen weiteren großen Verlust erlebte die Bahnpostabteilung Münster, als durch die OPD-Vf. 1 D 1 2416-c/1 vom 5.2.1957 bekanntgegeben wurde, daß das BPM die Verwaltung der Strecke "Hamm-Siegen-Werburg" versuchsweise für das Jahr 1957 der OPD Dortmund (BPA 14) übertragen hat.

Durch die Streckenzuteilung "Herford-Altenbeken", mit Beginn des Sommerfahrplans am 22.5.1955, nachdem bereits ein Jahr vorher das BPA 22 die Begleitung der Bahnpost in den Zügen E 388 und E 373 auf dieser Strecke mit Verlängerung ab und bis Osnabrück übernommen hatte, konnte der Abbau des Personals erheblich gebremst werden.

Nach Einrichtung des deutschen Nachtluftpostnetzes am 1. Sept. 1961 genehmigte die zuständige OPD eine Überlandpost mit Umarbeitung Münster-Düsseldorf und - seitdem Düsseldorf für den Nachtflug gesperrt ist - mußte die ÜpU anstatt Düsseldorf den Flughafen Köln-Bonn anfahren.

Am 1. Juli 1965 wurde die zuschlagsfreie Beförderung von LC-Post nach verschiedenen europäischen Ländern auf dem Luftweg aufgenommen. Die übrigen Sendungen wurden jedoch weiterhin auf dem Erdweg per Bahn befördert. Auch LC-Sendungen werden mit Bahnposten weitargeliefert, wenn sich durch die Luftpostbeförderung kein Vorteil erzielen läßt, z.B. bei Briefen nach Niederlande, Belgien und Frankreich.

Nach Einführung der vierstelligen Postleitahlen im Jahr 1962 wurde nach diesem Leitzahlensystem auch in den Bahnposten gearbeitet, was wiederum personelle Einsparungen ermöglichte. Die Zeit, daß bei allen Postbediensteten und insbesondere bei den Bahnpostbesetzen bestimmte geografische Kenntnisse vorausgesetzt werden mußten, ist wohl für alle Zeit vorüber.

= = 0 = =

Post und Telekommunikation im nördlichen Westfalen

Die Oberpostdirektion Münster
und die ehemalige Oberpostdirektion Minden

Heinrich Walters

schen Westprovinzen kommen die neuen Wagen zumeist aus der Postwagen-Bauanstalt zu Düsseldorf. Die Postmeister müssen dafür sorgen, daß auch auf belebten Strecken alle Personen, die sich rechtzeitig anmelden, einen Platz erhalten. Deshalb werden von Fall zu Fall noch „Beiwagen“ aus der Remise der Posthalter zum Einsatz gebracht.

In einem weiteren Abschnitt des Kursbuches von 1841 sind die Personenposten aufgeführt. Hierfür werden durchweg schwerere Postwagen verwendet, die auch auf nicht chaussierten Straßen fahren und mit denen neben Personen zusätzlich gewichtige Frachtstücke (Pakete usw.) transportiert werden können. Für die Reisegeschwindigkeit gilt als Faustregel: 1 Meile (etwa 7,5 Kilometer) in einer Stunde!

Es folgen im Kursbuch sodann die Fahr- und Güterposten und danach die sogenannten Karriolposten. Die Fahrzeuge unterscheiden sich durch ihre Ladeflächen für Postgüter. Güterposten werden mehrspännig und Karriolposten einspännig gefahren. Fallweise werden bei den Fahrten, über die kleinere Orte Anschluß an größere Linien erhalten, auch ein oder zwei Personen mitgenommen.

Über die Tarife (Porto, Personengeld, Frachtgebühren) sollen hier keine Ausführungen gemacht werden.

Interessant ist schließlich noch der letzte Abschnitt des Anhangs 2, der sich mit den 1841 bestehenden Botenposten befaßt. Hier erkennt man, daß es um diese Zeit noch Postboten auf Wegen zwischen mehr oder weniger weit entfernten Orten gibt, die nicht nur gut auf den Beinen sind, sondern auch Briefe und andere Sendungen zu tragen haben.

Die Leiter der Postämter und Postexpeditionen sorgen vor dem Abgang der Posten für die Erfassung aller angenommenen Sendungen in Karten. Nach der Ankunft von Posten wird der Eingang der Sendungen anfänglich vor der Poststube durch Aushang öffentlich zwecks Abholung bekannt gemacht. Doch schon bald treten auch bei der Annahme durch die Anbringung der ersten Briefkästen und bei der Zustellung durch den Einsatz von Briefträgern (auch Landbriefträgern) Erleichterungen ein. Dieser Service wird aber erst nach der Einrichtung der Oberpostdirektionen ausgeweitet.

Transportumstellung auf die ersten Eisenbahnen

In diesem Kapitel soll von den ersten Eisenbahnen im nördlichen Westfalen die Rede sein. Mit Schnellposten auf chaussierten Straßen dahinzueilen, das hat sicher die Passagiere der Post wie die Menschen am Wege in hohem Maße fasziniert oder sogar wegen der nun möglichen Geschwindigkeit ein Unheil fürchten lassen. Doch just zu der Zeit, da von der schnellen Post die Rede ist, da wird beim 3. Landtag der Provinz Westfalen in Münster über den Antrag Harkorts debattiert, einen „königlichen Befehl“ zum Bau einer Eisenbahn zwischen der Lippe und der Weser zu erwirken (4. Januar 1831).

Die Antwort aus Berlin datiert vom 22. Juli 1832 und besagt, daß das zuständige Ministerium des Innern für Handel und Gewerbe mit Vorarbeiten für die Eisenbahn zur Hilfe kom-

men wird, „... wenn eine Actiengesellschaft die Ausführung des Werkes auf Privatkosten übernimmt, wozu der Staat durch Uebernahme von Actien eine angemessene Beihilfe gewähren wird. Eine weitere Zusage, sie für Rechnung des Staates entweder unmittelbar, oder durch Gewährung von Darlehen zu bewirken, kann aber nicht erteilt werden, da das jetzige Communications-Bedürfnis durch die vorhandene Chaussee gesichert ist, die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruht, und andere dringende Bauten die disponiblen Mittel in Anspruch nehmen.“

Wir wissen heute, daß die damalige Zurückhaltung des Staates nicht angebracht war. Männern, wie Harkort, Hansemann und Camphausen ist dagegen Weitsichtigkeit und mutige Entschlußkraft zu bescheinigen. Im Jahre 1835 kommt es zur Gründung der „Rheinischen-Eisenbahn-Gesellschaft“ und im Jahre 1843 zur „Cöln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft“, an deren Spitze David Hansemann steht. Am 18. Dezember 1843 wird die Konzession für den Bau der „Cöln-Mindener“ Bahn erteilt. Und – nach einigem Gezerre – kann auch die Trasse von Dortmund über Hamm und Rheda nach Bielefeld als gesichert gelten. Danach wird im Frühjahr 1845 zwischen Deutz und Minden in mehreren Abschnitten mit dem Bau der Bahnlinie begonnen.

Am 15. Mai 1847 wird die Teilstrecke von Deutz nach Hamm eröffnet. Schon nach einer Fahrzeit von nur 5 Stunden trifft der erste Festzug im „Cöln-Mindener-Bahnhof“ von Hamm ein. Und am 15. Oktober 1847 ist auch die Strecke bis Minden – gleichzeitig mit der Bahn von Hannover nach Minden – fertiggestellt. Nun kann man per Eisenbahn von Berlin aus mit durchgängiger Verbindung Köln am Rhein erreichen. Mit der neuen Reise- und Beförderungsmöglichkeit können die im vorigen Kapitel behandelten Posten nicht mehr konkurrieren!

Natürlich wird im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahn zwischen Deutz und Minden ein Anschluß der Provinzialhauptstadt Münster an die neue Linie angestrebt. Die zum Bau der Zweigstrecke gebildete „Münster-Hammer-Eisenbahn-Gesellschaft“ erhält am 4. März 1846 die erbetene Konzession. Nach der Fertigstellung kann auch die Anschlußbahn zwischen Münster und dem neuen Eisenbahn-Netzknotten Hamm am 26. Mai 1848 feierlich in Betrieb genommen werden.

Es interessiert im Zusammenhang mit der Strecke Münster-Hamm auch, wie es zu der Verbindung zwischen Hamm und Soest, Lippstadt, Paderborn und darüber hinaus bis zum Anschluß an die „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“ nahe dem kurhessischem Hueda (zwischen Hofgeismar und Trendelburg) kommt. Für diese Strecke wird zunächst eine Aktiengesellschaft tätig, die den langen Namen „Cöln-Minden-Thüringer Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft“ trägt. Die Konzession dieser Gesellschaft vom 4. Juli 1846 gründet sich auf einen Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841, in dem sich Preußen mit mehreren anderen Staaten verpflichtet hatte, eine Eisenbahnverbindung zwischen Halle an der Saale über Erfurt, Kassel und Paderborn bis zum Anschluß an die „Cöln-Mindener“ Bahn (damals war dafür noch Lippstadt vorgesehen!) zuzulassen. Die 1846 aufgenommenen Arbeiten sind bald wegen der sich auftürmenden Schwierigkeiten bei der Überwindung von Gebirgsstrecken und infolge der immens wachsenden Kosten ins Stocken geraten.

Jahre einen neuen Abschnitt in der allgemeinen deutschen Postgeschichte markiert: An diesem Tage beruft der König von Preußen auf Vorschlag des Bundeskanzlers, des Grafen Bismarck, Heinrich Stephan in das Amt des Generalpostdirektors. Stephan ist Nachfolger des seit 1862 amtierenden und nun in den Ruhestand tretenden Generalpostdirektors von Philipsborn. Er ist damit auch Mitglied des Bundesrats. 1872 wird Stephan in das preußische Herrenhaus berufen und 1873 verleiht ihm die Universität Halle die Doktorwürde ehrenhalber. Der neue Generalpostdirektor setzt zahlreiche Reformen in Gang. Unter seiner Leitung als Generalpostmeister (später Staatssekretär des Reichspostamts) werden Post- und Telegrafwesen ab 1876 vereinigt und in den folgenden Jahren nach dem neuesten Stand der Technik und Organisation weiter entwickelt.

Von Stephan und seinem Werk ist in so vielen Publikationen die Rede, daß hier ein Hinweis auf den Beginn seiner Tätigkeit als Leiter der Post des Norddeutschen Bundes genügen kann. Doch die Tage der Norddeutschen Bundespost sind bereits gezählt.

Nach der „Emser Depesche“ vom 13. Juli 1870, die Kaiser Napoleon III. als Provokation auffaßt, erklärt Frankreich den Krieg. Rasch antworten die Bundesstaaten und die verbündeten süddeutschen Länder; sie machen mobil. Im Feldzug 1870/71 sind zahlreiche Beamte des Post- und Telegrafwesens aus Westfalen den heimatlichen Dienststellen entzogen. Sie sind zu den Waffen gerufen oder sie verrichten Sonderaufgaben in den Feldpost- und Telegrafeneinheiten bis weit nach Frankreich hinein. Schon während des Krieges wird mit dem Aufbau der Postverwaltung in Elsaß-Lothringen begonnen. So ist also die Personalstruktur in den Dienststellen des Bezirks der Oberpostdirektion Münster für die Dauer des Feldzugs den Verhältnissen angepaßt und auch danach wird der Vorkriegszustand nicht wieder voll hergestellt.

Nach der Kapitulation Kaiser Napoleons III. in Sedan am 2. September 1870 gilt der Deutsch-Französische Krieg als im wesentlichen beendet. Am 18. Januar 1871 kommt es schließlich zur Gründung des Deutschen Reiches.

Mit der Reichsverfassung, die der Verfassung des Norddeutschen Bundes in den Grundzügen ähnlich ist, sind die Postverwaltung und die Telegrafverwaltung (noch!) selbständige Reichsbehörden im Ressort des Reichskanzlers, des Fürsten von Bismarck.

Einrichtung des Bahnpostamtes Nr. 22 in Rheine

In der Geschichte der Oberpostdirektion Münster ist noch auf das zum 1. Oktober des Jahres 1870 eingerichtete Bahnpostamt Nr. 22 in Rheine einzugehen. Die hierzu im Amtsblatt der Norddeutschen Postverwaltung vom 25. September 1870 unter der Nr. 161 erlassene Verfügung lautet:

„Einrichtung eines Eisenbahn-Postamtes in Rheine. Vom 1. Oktober dieses Jahres ab wird für die Leitung und Beaufsichtigung des Postdienstbetriebes auf den Eisenbahnrouden Rheine-Emden, Rheine-Hannover, Rheine-Soest und Rheine-Oldenzaal ein neues Eisenbahn-Postamt in Wirksamkeit treten, welches die Nummer 22 führt und mit der Orts-Postanstalt in Rheine vereinigt wird.“

Die Einrichtung zusätzlicher Eisenbahn-Postämter ist eine Folge der zunehmenden Verdichtung des Streckennetzes der Bahngesellschaften. Das gilt auch für die Bahnlinien im nördlichen Westfalen, deren Inbetriebnahmen bis zum Jahre 1887 der Anlage 3 entnommen werden können. Für den internationalen West-Ost-Verkehr aus England und den Niederlanden über Hannover und Berlin hinaus haben gerade die „Hannoversche Westbahn“ ab Löhne über Rheine und die 1865 von der „Almelo-Salzberger Eisenbahngesellschaft“ sowie den holländischen Staatseisenbahnen vollendeten Strecken gute Voraussetzungen geschaffen.

Nach der vollständigen Übernahme der Eisenbahnverwaltung des vormaligen Königreichs Hannover durch das siesreiche Preußen (1866), hat sich der Bahnverkehr von Berlin nach Amsterdam von der niederrheinischen Linie mehr und mehr auf die Strecke über Rheine verlagert. 1867 fährt der erste Schnellzug von Amsterdam nach Berlin über den neuen Schienenweg. Wegen der Verbindung mit den Städten an der „Westfälischen Eisenbahn“ (Münster, Hamm, Soest, Paderborn bis Warburg) und der Bahnverbindung mit dem friesischen Hafen Emden wie dem Emsland, kann Rheine nun auch als Bahnhof in der Funktion eines bedeutenden Eisenbahn-Netzknötens angesehen werden. Natürlich hat hier der Postverkehr mehr und mehr zugenommen. Die Wahl Rheines zum Sitz des Eisenbahn-Postamtes Nr. 22 am 1. Oktober 1870 ist also hinreichend begründet.

Noch während von Rheine aus der Fahrpostdienst auf mehreren Strecken – auch über den Bezirk der Oberpostdirektion Münster hinaus – gerade neu ausgerichtet wird, stehen im nördlichen Westfalen bereits weitere Schienenwege im Stadium der Planung oder schon des Ausbaus. Hier wird besonders auf die wichtige Strecke aus dem Ruhrgebiet ab Bahnhof Wanne zu den Hafenstädten Bremen und Hamburg über Münster in Zuständigkeit der „Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft“ verwiesen. Um in diesem Zusammenhang die Zukunft des Bahnpostamtes Nr. 22 anzusprechen: Dieses wird am 1. Februar 1884 nach Münster bei Nutzung eines Gebäudes in Bahnhofsnähe verlegt. Eine Zweigstelle des Amtes für den Bahnpostbetrieb auf der Linie Oldenzaal-Rheine-Löhne-Minden verbleibt weiter in Rheine.

Organisationsänderungen bei den Ämtern nach 1870

Generalpostdirektor Stephan veranlaßt schon in den ersten Monaten seiner Amtszeit etliche Neuregelungen, die das Betriebsgeschehen bei der Post sowohl kundenfreundlicher als auch rationeller gestalten. Ein Beispiel hierfür ist die Einführung der von ihm bereits 1865 angeregten „Correspondenzkarte“ (Postkarte) zum 1. Juli 1870.

Zu der im Jahr 1870 vorgesehenen Konferenz der Oberpostdirektoren ist es wegen der Kriegereignisse nicht gekommen; sie wird dann im Januar 1871 beim Generalpostamt in Berlin durchgeführt. Wir dürfen davon ausgehen, daß daran auch Oberpostdirektor Breithaupt aus Münster teilgenommen hat. Zu den Themen gehören die Personalverhältnisse (hier besonders Fragen der Ausbildung und der Besoldung der Beamten), die Erweiterung der Zuständigkeiten der Oberpostdirektionen und die Organisation des Postdienstes auf der Ebene der Postämter und Amtsstellen. Wir wenden

Neue Beiträge
zur
Geschichte der Post in Westfalen

Herausgeber:
Gesellschaft für deutsche Postgeschichte
Bezirksgruppe Münster
in Verbindung mit
der Oberpostdirektion Münster
Referat für Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion: Wilhelm Fleitmann

Copyright 1981 by
Gesellschaft für deutsche Postgeschichte
Bezirksgruppe Münster
Vorsitzer: Dr. Winfried Florian

Gedruckt mit Mitteln der
Stiftung zur Förderung von Philatelie
und Postgeschichte

Gesamtherstellung: Aschendorff Münster

INHALT

<p><i>Erwin Probst</i> Die Thurn und Taxis-Post und Europa</p>	1	<p><i>Wilhelm J. Fleitmann</i> 285 Jahre Postverbindung Münster–Zwolle. Zur Geschichte der Wagenpost Münster–Enschede–Zwolle</p>	121
<p><i>Hans-Joachim Behr</i> Quellen zur Postgeschichte im Nordrhein-Westfälischen Staatsarchiv Münster</p>	7	<p><i>Wilhelm Beck und Wilhelm J. Fleitmann</i> Eine Postexpedition für Recklinghausen. Zur Geschichte der Post in Recklinghausen von 1808–1847</p>	135
<p><i>Erwin Probst</i> Die „Territorialakten Münster“ im Fürst Thurn und Taxis Zentralarchiv Regensburg</p>	13	<p><i>Norbert Droste</i> Preußische Postmeister und Postwärter im westfälischen Raum von 1689 bis 1806</p>	143
<p><i>Alfred Bruns</i> An meinen lieben Sohn in Rom. Ein Brief von Büren in Westfalen aus dem Jahre 1497</p>	21	<p><i>Hans Weitzel</i> Philatelistische Belege von Hamm als Beispiel für Vermerke und Stempel auf Briefen sowie für Bescheinigungen bei der preußischen und bergischen Post</p>	149
<p><i>Heinrich Walters</i> Die optisch-mechanischen Telegrafienstationen Westfalens</p>	25	<p><i>Hans Weitzel</i> Briefstempel bei der preußischen Bahnpost, dargestellt am Beispiel der Verhältnisse in Hamm</p>	161
<p><i>Heinrich Walters</i> Elektromagnetische Telegrafie in Westfalen</p>	33	<p><i>Heinrich Dörries</i> Poatprobleme vor 175 Jahren. Graf Ludwig zu Bentheim-Steinfurt und die Thurn und Taxissche Reichspost</p>	169
<p><i>Heinrich Walters</i> Das Fernmeldewesen im nördlichen Westfalen nach 1880. Unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung in Münster</p>	51	<p><i>Wilhelm J. Fleitmann</i> Die Hessen-Kasseler Post im Hochstift Paderborn bis 1802</p>	173
<p><i>Karl-Heinz Kirchhoff</i> Das Dienstgebäude des Oberpostamts Münster 1722–1809. Zur Geschichte des Hauses Roggenmarkt 14 (heute: Bank für Gemeinwirtschaft)</p>	67	<p><i>Hans A. Weidlich</i> Die Fahrpost Paderborn–Holzminden</p>	183
<p><i>Wilhelm Beck und Wilhelm J. Fleitmann</i> Als die Post auf den Domplatz zog (1809)</p>	69	<p><i>Diethard Aschoff</i> Juden als Postreisende in Westfalen im 18. Jahrhundert</p>	187
<p><i>Eugen Müller und Wilhelm J. Fleitmann</i> Eduard Hertzberg, Oberpostdirektor in Münster (1843–1862)</p>	75	<p>Versuche zur besseren Einrichtung der Postwagen (1804). Das Extrapostwesen in Preußen zu Anfang des 19. Jahrhunderts</p>	193
<p><i>Heinrich Walters</i> Carl Friedrich Gottbrecht, Leiter der Oberpostdirektion Münster 1862–1869</p>	81	<p><i>Heinz Neumann</i> Eine Postzeitungsquittung von 1733. Zur Geschichte des Mindenschen Intelligenzblattes</p>	195
<p><i>Heinz Neumann</i> Die Leiter der Oberpostdirektion Minden 1850–1869 und 1876–1934</p>	85	<p><i>Wilhelm J. Fleitmann</i> Intelligenzzwang als Voraussetzung für Intelligenzblätter. Zur Geschichte des Münsterischen Intelligenzblattes</p>	197
<p><i>Wilhelm J. Fleitmann</i> Boten- und Postverbindungen Westfalen–Köln 1180–1980</p>	103	<p><i>Wilhelm J. Fleitmann</i> Posthornblasen in Westfalen. Bis 1865 bliesen preußische Postillione die Posttrompete</p>	199
<p><i>Heinz Neumann und Wilhelm J. Fleitmann</i> Die kaiserliche Reitpost Köln–Westfalen–Hamburg und die Anfänge der Post an der Porta Westfalica. Warum es in Minden keine Thurn und Taxissche Reichspost gab.</p>	107	<p><i>Johannes Hasenkamp</i> Romantische Postreise mit Eichendorff</p>	203

BRIEFSTEMPEL BEI DER PREUSSISCHEN BAHNPOST, DARGESTELLT AM BEISPIEL DER VERHÄLTNISSE IN HAMM

HANS WEITZEL

In „Beiträge zur Geschichte der Post in Westfalen“, herausgegeben 1969 von der Oberpostdirektion Münster, ist eine Arbeit von R. Drunkemühle „Zur Geschichte der Bahnpost in Westfalen“ abgedruckt. Ausgehend von dieser und ihre Kenntnis vorausgesetzt, d. h. die der allgemeinen Zusammenhänge, beschäftigt sich der vorliegende Beitrag mit der speziellen Frage der von der Bahnpost benutzten Briefstempel. Es soll im folgenden versucht werden, deren Einführung und Verwendung zu belegen, soweit über amtliche Unterlagen in der Literatur berichtet worden ist. Hier ist vor allem W. Münzberg „Preußen, Postanstalten-Poststempel 1817–1867“ (1977–1980), bisher 8 Bände, zu nennen. Dabei sollen zur Erläuterung dieser amtlichen Bekanntmachungen die Verhältnisse in Hamm durch Besprechung aller bekannten Stempel mit dem Namen „Hamm“ besonders ausführlich geschildert werden. Der Leser wird feststellen, daß die Zuordnung der Kursstempel zu den Bahnpostämtern und zu dem Streckennetz der Eisenbahn in diesem Fall nicht einfach ist und noch viele Fragen offen bleiben; letzteres gilt insbesondere auch für die Verwendungsdaten dieser Stempel.

Der Beginn der Beförderung von Postsendungen durch die Bahn dürfte jeweils etwa mit der Eröffnung von einzelnen Bahnstrecken zusammenfallen. Man darf sich darunter allerdings noch keinen Bahnpostbetrieb vorstellen, sondern lediglich eine reine Beförderung von Postsendungen ohne irgendeine Umarbeitung während der Fahrt. Es ist auch nicht sicher, ob von Anfang an das begleitende Personal von begleiteten Posttransporten zur Annahme z. B. von einfachen Briefen berechtigt war. Die „Instruction für die Königlich Preußischen Eisenbahn-Postconducteurs“ von 1848 (abgedruckt im Archiv für Postgeschichte 1/1980 S. 117–122) besagte im Abschnitt „Post-Contraventionen“: „Eben so wenig ist dem Conducteur erlaubt, Briefe, Gelder oder Packete, außer denen von den Post-Anstalten ihm vorschriftsmäßig übergebenen, anzunehmen, zu befördern und zu bestellen; selbst mündliche Aufträge darf er nicht übernehmen. Nur auf den Stationen, wo eine Bahnhof-Post-Expedition nicht besteht, darf der Conducteur sich mit der Annahme von Briefen befassen. Dergleichen Briefe hat er mit dem Namen der Station, wo er sie erhalten, zu überschreiben und sie sofort, gleich den übrigen bloßgehenden Briefen, in die betreffende Abgangs- und Eingangs-Recapitulation einzutragen.“

Weiter ausgeführt wurde die Frage des Annahmebetriebs in dieser „Instruction“ nicht. Wir müssen daher wohl annehmen, daß diese Frage damals noch nicht als wichtig erschien. Im allgemeinen wird also der Annahmehaus durch die in den Bahnhöfen existierenden Bahnhof-Post-Expeditionen besorgt worden sein. Nur wo diese fehlten, durften Briefe direkt an den Zug gebracht werden. Es ist wohl zu dieser Zeit von dieser Möglichkeit nur vereinzelt Gebrauch gemacht worden.

Der Eröffnung eines eigentlichen Bahnpostbetriebes, also eines Betriebes mit Umarbeitung von Postsachen während

der Bahnfahrt, stand u. a. noch das damals übliche, recht umständliche Expeditionsverfahren im Wege. Solange jeder Brief am Einlieferungsort, unterwegs und am Bestimmungsort einzeln in Listen einzutragen war, war an eine Umarbeitung in Zügen nicht zu denken. Erst am 1. 5. 1849 wurde dieses Verfahren fallen gelassen und damit der Weg für eine schnellere Umarbeitung, die die Benutzung der Eisenbahn voraussetzte, frei. Die Amtsblattverfügung Nr. 49 vom 17. 3. 1849 setzt diesen 1. 5. 1849 als den Beginn der Bahnpost fest. Neben der Umarbeitung von Briefpost (Briefe, Drucksachen, Warenproben) in Bahnpostwagen sah die Verfügung auch die einfache Begleitung von Briefen ohne Umarbeitung durch Postpersonal sowie den Transport von geschlossenen Beuteln durch Bahnpersonal vor. Fahrpostsendungen (Pakete, Geld- und Wertbriefe, Postvorschußsendungen und Bar-einzahlungsbriefe) durften dagegen nicht umgearbeitet, sondern nur zwischen den Postanstalten an der Bahnstrecke ausgetauscht werden. Erst ab 1868 wurde diese Bestimmung teilweise gelockert. Weitere Einzelheiten zur Einführung der Bahnpost kann man der Arbeit von H. Miosga „130 Jahre Bahnpost in Deutschland“, Archiv für deutsche Postgeschichte 1/1980 S. 5–116, entnehmen.

Die Bahnposten hießen zunächst Post-Speditions-Büreaus, später Eisenbahn-Post-Büreaus und danach erst Bahnposten. Sie waren Bahnpostämtern unterstellt, d. h. genauer Post-Speditions-Ämtern, die ab 29. 1. 1856 Eisenbahn-Post-Ämter und erst ab 5. 1. 1875 Bahnpostämter hießen. Nach der Amtsblattverfügung Nr. 54 vom 17. 3. 1849 waren 9 Bahnpostämter vorgesehen, von denen tatsächlich aber nur 8 gegründet wurden. Diesen wurden die bis 1. 5. 1849 fertigen Strecken unterstellt. In Hamm waren betroffen die Strecke Deutz–Hamm, die am 15. 5. 1847 bis Hamm eröffnet wurde, Hamm–Minden, deren Eröffnung am 15. 10. 1847 folgte, sowie die Strecke Hamm–Münster, die am 26. 5. 1848 fertig war. Dem Post-Speditionsamt 8 in Deutz unterstellte man u. a. die Kurse Deutz–Minden und Deutz–Hamm. Der Kurs Hamm–Münster unterstand nach Drunkemühle nicht der Bahnpost, sondern den Ortspostanstalten. Dabei geht aus seinem Text nicht hervor, ob der Kurs einer oder mehreren Postanstalten gemeinsam unterstand. Denkbar wäre, daß die Postanstalten von Hamm und Münster an den Endpunkten des Kurses die Umarbeitung der Briefe vornahmen.

Im Jahre 1849 wurde in Paderborn eine Direktion der westphälischen Eisenbahn errichtet, der der weitere Ausbau der westphälischen Eisenbahn über Hamm hinaus in Richtung Paderborn unterstellt war. Die als erstes neu eröffnete Teilstrecke Hamm–Paderborn–Altenbeken der „Westphälischen Eisenbahn“ fiel am 7. 10. 1850 (man liest auch 4. 10. 1850) ebenfalls dem Post-Speditionsamt 8 in Deutz zu. Am 1. 2. 1852 wurde zusammen mit der Eröffnung der Strecke Dortmund–Witten–Hagen–El-

berfeld das Post-Speditions-Amt 9 in Dortmund gegründet. Ihm unterstanden die Strecken Dortmund–Elberfeld und ebenfalls ab 1. 2. 1852 Hamm–Paderborn, letztere in Übernahme vom Amt 8 in Deutz (Abl. 2 vom 24. 1. 1852). Zusammen mit der Eröffnung der Strecke Dortmund–Unna–Soest am 9. 7. 1855 wurde am 1. 9. 1855 das Post-Speditions-Amt 9 von Dortmund nach Soest verlegt (Abl. 31 vom 29. 11. 1855); ihm waren die Kurse Dortmund–Elberfeld, Hamm–Paderborn und Dortmund–Soest unterstellt. Da man einen Kursstempel Dortmund–Soest nicht kennt, könnte statt diesem Kurs, den Drunkemühle nach Breithaupt zitiert, vielleicht ein Kurs Elberfeld–Soest existiert haben. Bei der Verlegung existierte in Hamm bereits eine Zweigstelle dieses Amtes 9. H. Lahme schreibt in „Die Poststempel von Soest“ (1979), bezogen auf den Zeitpunkt der Verlegung, „Auf der Strecke Hamm–Dortmund–Oberhausen–Deutz (Köln–Mindener-Bahn) wurden in je 2 Zügen Bahnposten des Bahnpostamtes Soest eingerichtet“. Gemeint sind wohl je zwei Züge der Hin- bzw. Rückfahrt. Übrigens existierten nach alten Fahrplänen 1859 z. B. je fünf solcher Fahrten. Der Arbeit von H. Lahme können wir auch entnehmen, daß noch 1855 zum Post-Speditions-Amt Soest die Strecke Hamm–Münster kam und damit die Zuordnung dieser Strecke zu den Ortspostanstalten aufhörte. Als am 18. 1. 1866 die Strecke Hamm–Unna eröffnet und dem Post-Speditions-Amt 9 in Soest unterstellt wurde, waren alle durch Hamm gehenden Strecken in Betrieb genommen.

Über Aufgabestempel und Strecken- bzw. Kursstempel ist am Anfang der Bahnpostzeit ab 1849 nichts bekannt. Man kann daher davon ausgehen, daß zunächst wie vor 1849 die Briefe von den Bahnhofs-Postexpeditionen angenommen und bearbeitet wurden, bzw. wo diese fehlten, von den Postconducteuren in den Zügen auf den Briefen nur handschriftliche Aufgabevermerke, d. h. der Aufgabeort und evtl. das Datum, angebracht wurden. Erst die zum 15. 11. 1850 eingeführten Freimarken brachten die ersten durch eine Verordnung nachweisbaren Bahnpoststempel, und zwar in Form der Vernichtungsstempel. Das Post-Speditions-Amt 8 in Deutz erhielt den Ringnummernstempel „317“ und hatte damit die Freimarken der mit Marken freigemachten Briefe zu entwerten (Abb. 1). Der Stempel kommt in vielen Typen vor, was nicht verwundert, da ja jedes fahrende Post-Speditions-Büreau auf jedem der vom Post-Speditions-Amt 8 in Deutz zu bedienenden Kurse einen solchen Stempel besitzen mußte. Bahnpostkurse, die durch bzw. bis Hamm liefen, waren Deutz–Minden, Deutz–Hamm und Hamm–Paderborn. Als am 1. 2. 1852 das Amt 9 in Dortmund gegründet wurde, erhielt es den Ringnummernstempel „1745“ für seine Kurse, also u. a. für den nunmehr ihm unterstellten Kurs Hamm–Paderborn; auch dieser Stempel besitzt viele Typen (Abb. 2a–d). Erwähnt sei, daß die Bahnhofs-Post-Expeditionen Ringnummernstempel mit derselben Nummer wie ihre Ortspostanstalt erhielten, wie ja auch alle Postanstalten in einem Ort dieselbe Nummer erhielten. Es gibt aber auch Ausnahmen hiervon; z. B. erhielten die Bahnhofspostanstalten in Hagen und Dortmund eigene Nummern. Die Verordnung „Nr. 238. Instruction wegen Einführung von Marken zum Frankieren der Briefe“, erschienen im

Amts-Blatt des Königlichen Postdepartements Blatt Nr. 44 unter dem 30. 10. 1850, enthält einen Abschnitt „VI. Entwerthungsstempel“. Darin wird nicht zwischen gewöhnlichen Postanstalten und den fahrenden Post-Speditions-Büreaus unterschieden. Wenn es in ihr also heißt, daß „mit Marken frankierte Briefe auch noch mit dem gewöhnlichen Ortsstempel versehen werden müssen“, so ist nicht klar, an welche Stempel das General-Postamt bezüglich der Post-Speditions-Büreaus dabei gedacht hat; denn unter Ortsstempeln dieser ja fahrenden Büreaus kann man sich nichts vorstellen. Ob das General-Postamt diesen Sachverhalt übersehen hatte oder ob es die Verfügung in dieser Form erließ, weil es eine weitere Verfügung über die Einführung von Aufgabestempeln für die Post-Speditions-Büreaus vorbereitete, braucht hier nicht geklärt zu werden. Man hat wohl ab 15. 11. 1850 mit den Ringnummernstempeln die Marken entwertet und wie bereits zuvor den Aufgabeort zusammen mit dem Datum handschriftlich hinzugefügt. Für von „Eisenbahn-Post-Conducteuren“ auf Strecken ohne Speditions-Büreaus unterwegs angenommene, durch Freimarken frankierte Briefe war eine andere Regelung getroffen worden. Es hatte die „Entwerthung der Marken von derjenigen Post-Anstalt zu geschehen, an welche die Briefe seitens der Conducteure zunächst abgegeben werden.“

Die unterschiedliche Behandlung von Postsachen durch die gewöhnlichen Postanstalten einerseits und die fahrenden Speditions-Büreaus andererseits bezüglich der Art, wie die den Brief annehmende Postanstalt auf dem Brief festzuhalten war, ist schon bald beseitigt worden. Am 20. 12. 1850 verfügte das General-Postamt die Einführung neuartiger Kursstempel für die Speditions-Büreaus zum Jahre 1851. Den Speditions-Ämtern war es überlassen worden, sich diese „in möglichst zweckmäßiger Beschaffenheit selbst anfertigen zu lassen“. Mehr im Wortlaut ist über diese Verfügung leider bisher nicht bekannt geworden. Es wird aber die noch zu belegende Vielfalt der bekannten Stempelformen von Kursstempeln erklärlich. Durch den Kursstempel waren zwar das einen Brief annehmende Speditions-Büreau und das Aufgabedatum bekannt, aber noch nicht der für die Ermittlung des Portos notwendigerweise anzugebende Aufgabeort. Man mußte ihn daher nach wie vor handschriftlich hinzufügen.

Die Vorschriften änderten sich bald. Der Ausgabe vom 2. 4. 1855 der erstmalig 1853 herausgegebenen „Dienst-Instruction für Eisenbahn-Post-Conducteure“ sind vor allem neue Bestimmungen für Posttransporte ohne Speditions-Büreaus zu entnehmen. Es heißt dort in § 29:

„Die Eisenbahn-Posttransporte müssen bis zum Augenblick des Abganges oder Weiterganges des Zuges gewöhnliche unfrankierte Briefe, in so fern sie dem Franco-Zwange unterliegen, im gleichen solche gewöhnlichen Briefe, Streif- und Kreuzbandsendungen, für welche das Porto durch aufgeklebte Post-Freimarken oder gestempelte Brief-Couverts entrichtet ist – vorausgesetzt, daß die Gegenstände in der Richtung des Zuges abzusenden sind – vom Publicum zu Beförderung annehmen; Es sind für die Einlieferung solcher Briefe usw. bei den Eisenbahn-Post-Transporten vorzugsweise die an den Eisenbahn-Postwagen befindlichen Briefkasten bestimmt. Diese Briefkasten dürfen erst mit dem Beginn der dienstlichen Verrichtungen im Eisenbahn-Postwagen für das Publi-

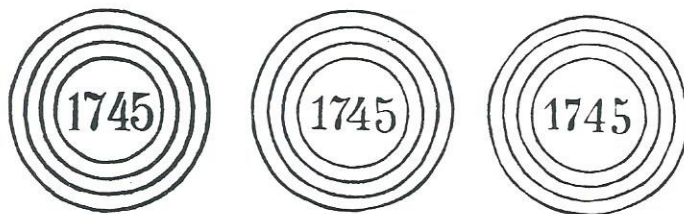


Abb. 1, 2a-2d zum Text auf den Seiten 161-167.

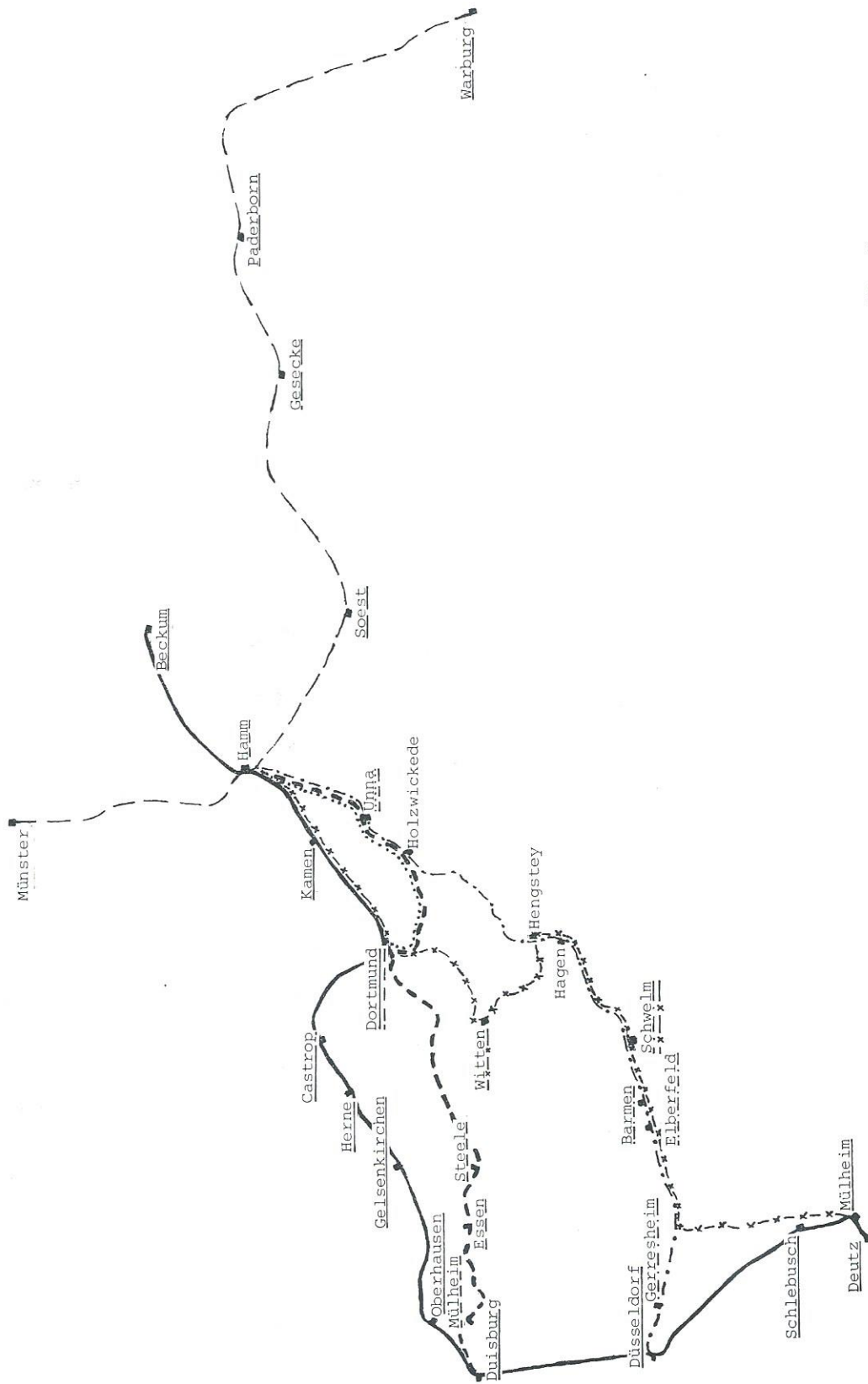


Abb. 3 zum Text auf den Seiten 161-167.

cum zugänglich gemacht werden und müssen mit dem Aufhören jener Verrichtungen für dasselbe wieder geschlossen werden. Die Leerung der Briefkasten hat möglichst vor, längstens gleich nach der Abfahrt von jeder Station zu erfolgen ...

Auf Annahme von Briefen u. s. w. gegen baare Frankirung dürfen die Eisenbahn-Post-Transporte unter keinem Vorwande sich einlassen.

Bei Eisenbahn-Post-Transporten ohne Speditions-Büreau hat der Eisenbahn-Post-Conducteur auf die Vorderseite der eingelieferten Briefe u. s. w. den Namen der Postanstalt, an deren Orte die Einlieferung stattgefunden hat, und das Datum mit Dinte zu vermerken ...

Demnächst hat bei Eisenbahn-Post-Transporten ohne Speditions-Büreau der Eisenbahn-Post-Conducteur die unfrankirten Briefe u. s. w. nach preußischen Post-Anstalten mit der Taxe zu versehen, hingegen Freimarken und Franco-Couverts mittel Dinte zu entwerthen. Bei den Freimarken erfolgt Durchkreuzen, bei den Franco-Couverts ein Durchstreichen der unteren Zahl. Hierauf muß er die auf solche Weise angenommenen Briefe u. s. w. nach den Ablieferungsstationen sortieren.

Die Ablieferung erfolgt bei den Eisenbahn-Post-Transporten ohne Speditions-Büreau durch den Eisenbahn-Post-Conducteur mittels Briefbundes, unter Vermerken der Stückzahl der Briefe in die betreffende Eingangs- oder Uebergangs-Recapitulation.

Finden sich Briefe u. s. w. im Briefkasten vor, welche

1. äußerlich mit unzulässigen Bemerkungen versehen sind
2. den Bestimmungsort nicht unzweifelhaft enthalten, oder
3. die zulässige Schwere überschreiten, oder
4. dem Frankirungs-Zwange unterliegen, aber gar nicht oder unzulänglich frankirt sind, oder
5. mangelhaft verschlossen, oder
6. mit dem Vermerk recommandirt oder mit einer Werth-Declaration versehen sind,

so hat der Eisenbahn-Post-Conducteur dieselben wo möglich noch an die Post-Anstalt am Orte der Einlieferung oder wenigstens an die nächstfolgende Post-Anstalt unter kurzer Angabe des Grundes abzuliefern.

Finden sich in dem Briefkasten am Eisenbahn-Postwagen sonstige Briefe u. s. w. vor, auf welchen

1. das Verlangen der Ab- oder Weitersendung per Estaffette enthalten, oder
2. der Frankirungsvermerk durchstrichen, radirt, oder geändert ist, oder
3. der Frankirungsvermerk zwar enthalten, die Frankirung aber durch Marken oder Couverts nicht erfolgt, oder
4. die Frankirung durch Marken oder Couverts ungenügend geschehen ist,

so hat der Eisenbahn-Post-Conducteur die Briefe u. s. w. mit dem Vermerk darüber, daß dieselben im Briefkasten vorgefunden seien, zu versehen, demnächst aber in gewöhnlicher Art nach dem Bestimmungsorte zu expediren und hierzu nach den sonstigen dabei Anwendung findenden Vorschriften zu behandeln ...“

Welche Vorschriften im Jahre 1863 bestanden, ist der „Postdienst-Instruction“ von 1863 zu entnehmen. Es heißt dort u. a. in Abschn. V, Abth. 1:

„Die Eisenbahn-Post-Transporte müssen bis zum Augenblicke des Abganges oder Weiterganges des Zuges gewöhnliche Briefschaften, welche unfrankirt od. durch Marken oder Couverts frankirt und in der Richtung des Zuges abzusenden sind, vom Publikum zur Beförderung annehmen; es sind für die Einlieferung solcher Briefe bei dem Eisenbahn-Post-Transporte vorzugsweise die an den Eisenbahn-Postwagen befindlichen Briefkasten bestimmt. ...“

Unmittelbar nach der Einlieferung muß auf die Vorderseite des Briefes der Name der Postanstalt, an deren Orte die Einlieferung stattgefunden hat, mit Dinte vermerkt werden; bei Eisenbahn-Post-Transporten ohne Eisenbahn-Post-Büreau wird mit dem Ortsna-

men noch das Datum hinzugefügt, hingegen wo Eisenbahn-Post-Büreaus vorhanden sind, statt der Angabe des Datums auf der Vorderseite, ein Abdruck des Cours-Stempels auf der Rückseite bewirkt. Geschicht die Einlieferung auf Haltestellen, welche nicht zugleich als Postort anzusehen sind, so ist zur Bezeichnung des Einlieferungspunktes der Name der Haltestelle und darunter der Name der in der Richtung des Briefes nach dem Bestimmungsorte nächstfolgenden Post-Anstalt an der Eisenbahn zu vermerken: sollte eine Preußische Postanstalt an der Eisenbahn nicht mehr folgen, so ist die nächste zurückliegende Post-Anstalt an der Eisenbahn dafür zu nehmen.

Der Cours-Stempel muß den Eisenbahnzug nach Richtung, Datum und Folgereihe bezeichnen: für das Datum ist die Abfahrt vom Abgangspunkte der Richtung, für die Folgereihe die Zahl der von Eisenbahn-Post-Büreaus begleiteten Eisenbahn-Post-Transporte, in derselben Richtung und von dem betreffenden Datum, maßgebend.

Auf Bahnhöfen, wo die Einlieferung von Briefen sehr bedeutend ist, kann an Stelle jener Bezeichnungen der Abdruck eines förmlichen Aufgabestempels, welcher den Namen des Bahnhofes und die Einlieferungszeit enthält, in Anwendung gebracht werden.

Demnächst sind unfrankierte Briefe nach Preußischen Post-Anstalten mit der Taxe zu versehen, hingegen Freimarken und Franco-Couverts durch Bedrucken mit dem Cours-resp. Aufgabestempel zu entwerthen; bei Eisenbahn-Transporten ohne Eisenbahn-Post-Büreaus erfolgt die Entwertung der Freimarken mittelst Durchkreuzung unter Anwendung von Dinte“.

Nach dieser Verfügung von 1863 sollten also bei der Bahnpost aufgelieferte Briefe die Kursstempel auf der Rückseite tragen, frankierte Briefe zusätzlich auf den Marken bzw. Wertstempeln. Tatsächlich findet man bei solchen markenlosen Briefen die Kursstempel aber genauso häufig auch auf der Briefvorderseite, bzw. wurde bei frankierten Briefen der Stempelabschlag auf der Rückseite weggelassen. Dies gilt für die ganze preußische Bahnpostzeit. Die Entwertung von Freimarken durch die Kursstempel wurde mit der Abschaffung der Entwertung durch die Ringnummernstempel eingeführt, also im Jahre 1857 bzw. 1859 für die zweite und dritte Kopfausgabe. Dagegen mußten die drei Marken der ersten Ausgabe, die auf farbigem Papier gedruckt waren, noch bis 1861 mit Ringnummernstempeln entwertet werden, durften also u. a. nicht mit Kursstempeln entwertet werden. Gelegentlich hat man aber auch diese drei Marken mit Kursstempeln entwertet.

Man findet die Kursstempel viel häufiger als in der Verwendung als Aufgabestempel in der Verwendung als Durchgangsstempel auf der Rückseite von Briefen, die von einer gewöhnlichen Postanstalt angenommen und von der Bahnpost nur umgearbeitet wurden. Solche Briefe können auf ihrer Rückseite reichlich mit Kursstempeln versehen sein, da jedes mit der Umarbeitung eines Briefes befaßte Speditions-Büreau seinen Kursstempel auf dem Brief abschlug. Man erkennt an solchen Briefen, daß man damals erhebliche Umwege in Kauf nahm, um fertige Bahnstrecken ausnutzen zu können. Briefe vom Niederrhein an den Mittelrhein, z. B. von Wesel nach Worms, liefen über Hamm-Paderborn und Kassel zurück an den Rhein. Briefe aus dem Badischen nahmen denselben Weg nach Hamm. Noch größere Umwege mit dem Ziel der Nutzung fertiger Strecken nahmen Briefe von Nürnberg nach Hamm; sie liefen über Leipzig, Magdeburg und Hanno-

ver. Erst mit der Inbetriebnahme der Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln 1858/59 konnte sich die Bahnpost diese Umwege sparen. Etwa mit dem Ende der Preußenzeit verschwinden aber solche Verwendungen der Kursstempel als Durchgangsstempel wieder. Sie treten danach nur noch auf bei der Bahnpost aufgelieferten Briefen auf.

In vielen größeren Orten, zwar nicht in Hamm, aber z. B. in Münster, Paderborn, Dortmund, Lippstadt usw., ist der Aufgabeort in den Zügen entsprechend der zitierten Verfügung von 1863 mit einem eigenen Stempel angebracht worden. Solche Stempel heißen heute Stationsstempel, wenn sie nur aus einem Ortsnamen bestehen, bzw. Eisenbahn-Post-Büreau-Stempel, wenn dem Ortsnamen noch der Text „Eisenb. Post-Bür. Nr. ...“ oder ähnlich hinzugefügt ist. Es gibt Belege, die beweisen, daß diese Stationsstempel bzw. Eisenbahn-Post-Büreau-Stempel im fahrenden Zug auf die Briefe abgeschlagen wurden, wie es die „Instruction“ vorsah. Das sind solche Briefe, die versehentlich erst einen Stationsstempel von einem falschen Aufgabeort erhielten und bei denen dieser falsche Abschlag durchgestrichen und durch einen Abschlag eines Stationsstempels des richtigen Auflieferungsortes ersetzt wurde. Es lassen sich auch Fälle belegen, in denen Stempel, die wie die Stationsstempel gestaltet sind, dennoch am Ort verblieben sind und dann eigentlich Stempel einer Ortspostanstalt darstellen. Beispiele für solche ortsfeste Stationsstempel sind abgelegte Aufgabestempel von Ortspostanstalten, die ohne eingesetztes Datum als Stationsstempel weiterverwendet wurden. Diese können nur in einem Exemplar existiert haben, das deswegen am Aufgabeort fest stationiert aufbewahrt worden sein muß. Solche Stempel sollte man trotz ihrer Gestalt zu den Stempeln der Ortspostanstalten zählen, wie dies ja auch bei den Stempeln der Bahnhofspostexpeditionen geschieht.

Für den Postaustausch am Bahnhof war die Bahnhofspostexpedition eines Ortes zuständig, in Orten ohne Bahnhofspostexpedition das Personal der Ortspostanstalt selbst. Dieses Personal hatte vor Ankunft der Züge auch den sogenannten Bahnhofsbriefkasten zu entleeren, der sich auf jedem Bahnhof nach Verfügung 292 vom 28. 11. 1848 befinden mußte. In dem Abschnitt „Leeren der Briefkasten“ finden wir in der Post-Dienst-Instruction“ von 1863 dazu ausführliche Angaben. „Briefkasten an Eisenbahn-Haltestellen, woselbst eine Post-Anstalt sich nicht befindet, müssen mit Einsatzkästen versehen sein“. Letztere durften nur durch Unterbeamte u.s.w. gewechselt werden, wobei die Unterbeamten die Einsatzkästen jedoch nicht leeren durften. Das galt für alle Einsatzkästen von Briefkästen, die irgendwo in Ortschaften aufgestellt waren. Was nun mit den Einsatzkästen der Bahnhofsbriefkästen geschah, erfahren wir aus der „Instruction von 1863“.

„Hinsichts des Leeren der Briefkasten auf Eisenbahnhöfen, auf welchen sich eine Post-Anstalt oder eine Zweigstelle derselben befindet, dient Folgendes zur Richtschnur: Bei Eisenbahn-Posttransporten, bei welchen das Abnahme- und Uebergabe-Geschäft wegen des Umfangs der Ladung ec. regelmäßig der Beaufsichtigung durch einen Beamten der Orts-Post-Anstalt bedarf, hat dieser Beamte das Leeren der Einsatzkästen zu besorgen. Ob dabei zugleich eine Abstempelung und Austaxierung der Briefe, Controllirung der Frankozeichen ec. vorzunehmen ist, richtet sich danach, inwiefern auf dem Bahnhof hinsichts des Lokals ec.

Gelegenheit geboten ist, die bezüglichen Dienstverrichtungen ordnungsgemäß auszuführen.

Wird der Uebergang der Postsendungen zwischen der Orts-Post-Anstalt und den Eisenbahn-Posttransporten lediglich durch einen Unterbeamten der Post-Anstalt vermittelt, so kommt es darauf an, ob der betreffende Eisenbahn-Posttransport durch ein vollständiges Büreau mit expedirendem Beamten oder nur durch einen Eisenbahn-Postconductor begleitet wird. Im ersteren Falle hat der Unterbeamte der Post-Anstalt den aus dem Briefkasten zu entnehmenden Einsatz uneröffnet an den Beamten des ambulanten Büreaus Behufs der Leerung zu übergeben, wonächst es diesem obliegt, die für die betreffende Cours-Richtung zu expedirenden Briefe herauszusuchen und weiter nach der Vorschrift zu behandeln. Die nach dem Orte der Post-Anstalt gerichteten Briefe, so wie diejenigen, welche für die aus diesem Orte sich abzweigenden Land-Course bestimmt sind, müssen von dem Beamten des Eisenbahn-Postbüreaus gehörig emballirt dem Unterbeamten Behufs der Abgabe an die Post-Anstalt zurückgeliefert werden. In wie fern auch solche Briefe, welche für den Eisenbahn-Cours der entgegengesetzten Richtung bestimmt sind, zuvörderst an die Orts-Postanstalt zu gelangen haben, oder von dem Eisenbahn-Postbüreau Behufs der weiteren Uebergabe an den nächsten nach jener Richtung abgehenden Posttransport einstweilen zurückbehalten, oder endlich dem Bahnhof-Postbegleiter zur Abgabe an jenen Transport einzuhandigen sind, ist nach Maaßgabe der in Betracht kommenden Verhältnisse durch die betreffende Ober-Post-Direction, in deren Bezirk der Briefkasten befindlich ist, speciell zu regeln. Sämmtliche Briefkasten auf Bahnhöfen derselben Eisenbahn-Route müssen einen übereinstimmenden Verschluss erhalten, damit bei den Eisenbahn-Postbüreaus die Aufbewahrung verschiedener Briefkastenschlüssel vermieden werde. In Fällen, wo wegen Kürze der Aufenthaltszeit oder wegen des Umfangs des Abgabe- und Uebernahme-Geschäfts die Leerung der Briefkasten von den Beamten der ambulanten Büreaus ohne Gefährdung der Ordnung und Sicherheit des Dienstes nicht regelmäßig besorgt werden kann, haben die Ober-Post-Directionen, in deren Bezirk die Briefkasten sich befinden, nach eigenem Ermessen Einrichtungen zu treffen, daß nur ein Wechsel der Einsätze während der Haltzeit auf der Station stattfinden darf, die Leerung hingegen erst während der Fahrt bewirkt werde.

Befindet sich ein Eisenbahn-Postbüreau nicht im Zuge, sondern wird der betreffende Eisenbahn-Posttransport nur durch einen Conductor begleitet, so muß die Leerung des Briefkastens, falls dieselbe nicht von der Orts-Postanstalt übernommen werden kann, von dem Bahnhof-Postbegleiter während der Haltezeit bei dem zum Posttransporte benutzten Eisenbahn-Wagenraum im Beisein des Eisenbahn-Postconducteurs vorgenommen werden. Der Eisenbahn-Postconductor nimmt die für die betreffende Coursrichtung bestimmten Briefe an sich und verfährt damit wie mit den übrigen Briefen, welche während der Haltezeit auf den Bahnhöfen unmittelbar in den am Postcoupee angebrachten Briefkasten gelegt werden. Die übrigen Briefe liefert der Bahnhof-Postbegleiter an die Orts-Postanstalt Behufs der weiteren Behandlung ab, in so fern derselbe nicht vor der Rückkehr dahin das Eintreffen eines Eisenbahn-Posttransportes der entgegengesetzten Richtung abzuwarten und an diesen einen Theil jener Briefe zu überweisen hat. Während des Transports bis zur Post-Anstalt sind die Briefe, gehörig emballirt, in der für die Cours-Papiere bestimmten Tasche aufzubewahren. Ob der Schlüssel zu den Briefkasten-Einsätzen von dem Eisenbahn-Postconductor oder dem Bahnhof-Postbegleiter aufzubewahren und wem von beiden die Oeffnung und Schließung dieser Behälter zu übertragen ist, wird nach der Lage der localen Verhältnisse in jedem Falle von den Königlichen Ober-Post-Directionen besonders geregelt.

Eben so ist von denselben die Behandlung des Briefkasten-Geschäfts in denjenigen vereinzelt Fällen besonders zu ordnen, wo

auf Eisenbahn-Haltestellen, für welche wegen des geringen Verkehrs ec. eine Verbindung mit der nächstbelegenen Post-Anstalt mittelst Boten ec. nicht besteht, die Briefkasten-Leerung anderen, dem Postdienste fremdstehenden Personen hat anvertraut werden müssen.

Werden an Eisenbahn-Haltestellen, wo besondere Post-Anstalten sich nicht befinden, von der Postbehörde Briefkasten aufgestellt, so wird die Eisenbahnbehörde auf Antrag der Postbehörde den Eisenbahnbeamten, welchem die Wahrnehmung des Dienstes an der Haltestelle obliegt, verpflichten, denselben kurz vor Durchgang jedes Zuges zu eröffnen und die darin befindlichen Briefe den Postbeamten, welche die Züge begleiten, während des Anhaltens derselben zu übergeben.

Außerdem wird die Eisenbahnbehörde auf Antrag der Postbehörde den Eisenbahnbeamten einer solchen Haltestelle auch beauftragen, die Auswechslung verschlossener Brieftaschen oder Briefpakete zwischen Post-Anstalten und solchen Personen, welche in der Nähe der Haltestelle wohnen, zu vermitteln.“

Der langen Anweisungen kurzer Sinn ist der folgende: Unterstand der Posttausch einem Beamten der Ortspostanstalt oder der Bahnhofpostexpedition, leerte dieser den Einsatzkasten. Er konnte die darin befindlichen Briefe im Bahnhofgebäude weiterverarbeiten, wenn die lokalen Verhältnisse das zuließen, mußte das aber nicht. Unterstand der Posttausch nur einem Unterbeamten der Ortspostanstalt oder der Bahnhofpostexpedition, mußte dieser den Einsatzkasten ungeöffnet dem Beamten des Eisenbahn-Postbüreaus im Zuge übergeben, sofern die Züge solch ein Büro besaßen. Nunmehr bearbeitete also die Bahnpost solche Briefe. War überhaupt kein Beamter am Posttausch beteiligt, weil der Zug kein Eisenbahn-Postbüreau besaß, und konnte die Ortspostanstalt den Bahnhofsbriefkasten nicht leeren, mußte der Bahnhofspostbegleiter, den die Ortspostanstalt stellte, den Einsatzkasten in Gegenwart des Eisenbahn-Postkondukteurs beim Zug leeren. Hier spiegelt sich das ganze Obrigkeitsdenken des preußischen Staates wider. Das ist die eine Seite, die andere ist, daß wir an dieser Stelle mit unserer an sich recht klaren Unterscheidung zwischen Belegen, die bei der Bahnpost aufgeliefert wurden, und solchen, die bei einer ortsfesten Postanstalt aufgeliefert wurden, nicht weiterkommen. Stempelmäßig kann man sie zwar trennen, aber postbetrieblich waren die Grenzen doch sehr fließend.

Es existiert eine Reihe von Kursstempeln mit der Ortsbezeichnung „HAMM“, die nunmehr aufgeführt und anhand der Abb. 3 besprochen werden sollen. Die ältesten Stempel sind die beiden Rundstempel ohne Einfassung „DEUTZ-HAMM“ (Abb. 4) und „HAMM-PADERBORN“ (Abb. 5). Der erste ist bislang von April 1851 bis Ende Mai 1852 belegt. Für die Hinfahrt setzte man den Buchstaben T = Tour, für die Rückfahrt den Buchstaben R = Retour in den Stempel ein. Es gab wohl nur eine Fahrt je Tag. Der zweite Stempel ist bisher vom März 1851 bis Ende Mai 1852 belegt. Auch hier gibt es wieder die Ergänzung „T“ und „R“. Zusätzlich wurde der Kurs des Tages angegeben, und zwar in römischen Ziffern „I“, „II“ oder „III“, die vor oder hinter den Buchstaben „T“ oder „R“ standen. Beide Stempel wurden 1852 durch neue Kursstempel abgelöst. Es erscheint zum einen ein Paar dreizeiliger Langstempel „DEUTZ-HAMM“ und „HAMM-DEUTZ“, das von August 1852 durchgehend

bis Ende 1876 belegt ist (Abb. 6a, b). Von Bahnpostbriefen her ist belegt, daß dieser Kurs den Weg über Deutz, Schlebusch, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Herne, Dortmund und Kamen nach Hamm nahm. Zum anderen erscheint das Paar dreizeiliger Kastenstempel „PADERBORN-HAMM“ und „HAMM-PADERBORN“, das von Juni 1852 bis Oktober 1855 belegt ist, und zwar wieder mit den Touren I, II und III (Abb. 7a, b). Für das Teilstück Hamm-Münster der westphälischen Bahnen waren zunächst die Ortspostämter zuständig, so daß kein Kursstempel existieren kann. In Münster hat man in den 50er Jahren bei der Umarbeitung von Briefschaften, die aus dem Königreich Hannover kamen und über die Strecke Münster-Hamm weiterliefen, eine bestimmte Type (ohne Punkt) des Nierenstempels von Münster verwendet. In Hamm ist bei der Umarbeitung von Briefen in Richtung Münster kein eigener Stempel abgeschlagen worden. Als am 21. 7. 1853 (nach P. Graebner in PG-Blätter, OPD Münster 8, 1962, 1/2) die Bahnstrecke Hamm-Paderborn bis Warburg verlängert wurde, wurde auch auf der Verlängerungsstrecke in Warburg der obige Kastenstempel eingesetzt, obwohl Paderborn kein Endpunkt dieses Kurses mehr war. Sein Verschwinden im Jahre 1855 ist daher einerseits mit dem fortschreitenden Bahnbau zu begründen, andererseits aber auch damit, daß im Herbst 1855 die Strecke Hamm-Münster der Bahnpost unterstellt wurde; dementsprechend wurde der Kastenstempel von dreizeiligen Langstempeln Münster-Warburg, Münster-Soest u. a. abgelöst.

Das nächste Paar stellen die dreizeiligen Langstempel „DÜSSELDORF-HAMM“ und „HAMM-DÜSSELDORF“ (Abb. 8a, b) dar, die nach Bahnpostbelegen zur Strecke über Gerresheim, Elberfeld, Barmen und Schwelm gehören und bislang von 1867 bis Mai 1871 belegt sind. Ein Kurs Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund sollte bereits 1849 einem in Düsseldorf geplanten Bahnpostamt 9 zugeordnet werden, doch kam es nicht zu dessen Gründung, wohl weil sich der Ausbau der Strecke zwischen Elberfeld und Dortmund teilweise noch bis zum 1. 2. 1852 hinzog. Das bereits 1849 fertige Teilstück Düsseldorf-Elberfeld-Hagen-Witten könnte zunächst Ortspostanstalten unterstanden haben. Als am 1. 2. 1852 das Post-Speditionsamt 9 in Dortmund gegründet wurde, unterstellte man ihm einen neuen Kurs Dortmund-Elberfeld. Am 1. 9. 1855 übersiedelte das Amt 9 wie geschildert nach Soest, und danach, aber noch 1855, kam nach Lahme auch die Strecke Düsseldorf-Elberfeld an das Post-Speditions-Amt 9 in Soest. Dies ist der früheste Zeitpunkt für die Eröffnung eines Kurses Düsseldorf-Hamm. Diese scheint aber noch nicht so bald erfolgt zu sein. Zunächst scheint man nach existierenden Belegen einen Kurs Düsseldorf-Dortmund über Gevelsberg und Witten eröffnet zu haben. Lahme nennt selbst diesen erst für 1866, was aber zu spät ist. Der Kurs Düsseldorf-Hamm könnte erst nach Eröffnung der Strecke Hengstey-Holzwickede, die dem Bahnpostamt Nr. 9 in Soest unterstellt war, am 1. 4. 1867 eingerichtet worden sein und über diese Orte und Unna gelaufen sein. Er könnte aber auch bereits zwischen 1860 und 1865 eröffnet worden sein, müßte aber dann den Umweg über Hagen-Witten-Dortmund genommen haben und weiter ent-

weder direkt nach Hamm oder über die ab 18. 1. 1866 fertige Strecke Unna–Hamm nach Hamm gelaufen sein. Wenn diese Überlegungen zutreffen, könnte der Kurs Düsseldorf–Hamm als eine Verlängerung des Kurses Düsseldorf–Dortmund entstanden sein, allerdings ohne daß der letzte deswegen abgeschafft wurde.

Als nächstes Stempelpaar ist das für den Kurs „DUISBURG–HAMM“ bzw. „HAMM–DUISBURG“ aufzuführen, das aus zwei dreizeiligen Kastenstempeln „rheinischer Art“ bestand (Abb. 9a, b) und bisher nur für den Zeitraum 1874–1876 belegt ist. Dieser Kurs lief nach Bahnpostbelegen über die Strecke Mühlheim a. d. Ruhr, Essen, Steele, Dortmund und Unna, von der das Teilstück Duisburg–Dortmund 1859–1862 gebaut wurde. Ein Kurs Duisburg–Dortmund unterstand dem 1862 in Oberhausen gegründeten Bahnpostamt Nr. 15, und dessen obigem Stempelpaar sehr ähnliche Stempel stammen auch aus dieser Zeit und danach. Man könnte sich das späte Auftauchen des Stempelpaares „DUISBURG–HAMM“ erklären, wenn man davon ausgeht, daß der alte Kurs Duisburg–Dortmund 1874 oder etwas früher bis Hamm verlängert wurde. Die Strecke Hamm–Unna ist am 18. 1. 1866 eröffnet worden und „vom 18. 1. 1866 ab zur Beförderung von Postsendungen jeder Art unter Begleitung von Eisenbahn-Post-Conducteuren benutzt“ worden (Abl. 3 v. 25. 1. 1866). Ein ihr zuzuordnender dreizeiliger Kursstempel „HAMM–DORTMUND“ ist erst für 1869 und 1870 belegt (Abb. 10), und zwar auf Briefen mit handschriftlich vermerkttem Aufgabeort „Unna“. Ob die Gegenrichtung existiert, ist noch nicht geklärt.

Am 8. 4. 1868 wurde die Strecke Mühlheim am Rhein – Ohligs eröffnet. Damit wurde ein nachweislich über Schwelm und Witten laufender Kurs möglich, zu dem der Dreizeiler „MÜHLHEIM A. RHEIN–HAMM i. W.“ gehört (Abb. 11). Dieser ist bisher nur für 1868/1869 belegt; die Gegenrichtung ist noch nicht bekannt. Dieser Stempel fällt aber mit Sicherheit bereits in die Zeit des Norddeutschen Postbezirks.

Sofern bei der Bahnpost ältere Stempel zur Zeit der Deutschen Reichspost nachverwendet wurden, ist das bereits erwähnt worden. Es tauchen aber auch drei neue Streckenstempel auf, die miteinander eine neu zur Verwendung gekommene, groteske Schrifttype gemeinsam haben. Von 1877 und 1878 ist für einen Kurs über Gladbach ein Dreizeiler „AACHEN–HAMM i. W.“ belegt (Abb. 12), weiterhin ein Paar von Dreizeilern „HAGEN i. W. – HAMM i. W.“ und „HAMM i. W. – HAGEN i. W.“ für einen Kurs über Westhofen von 1877 bis 1881 (Abb. 13a, b). Anstelle des handschriftlichen Aufgabeortes findet man auf einem Beleg die obere Zeile „HAMM i. W.“ des zweiten Dreizeilers als Ersatz eines fehlenden Stationsstempels noch einmal abgeschlagen. Diese Gepflogenheit ist für viele Orte wie z. B. Münster und Warburg bereits für die Preußenzeit belegt. Als neues Paar für Streckenstempel ist für 1884 und 1885 das Paar von Dreizeilern „DÜSSELDORF–HAMM (WESTF.)“ und „HAMM (WESTF.)–DÜSSELDORF“ zu nennen (Abb. 14a, b); als Aufgabeort ist erst Aplerbeck bekannt.

Es führt zu weit, die Kursstempel von Kursen aufzuführen, die durch Hamm liefen, aber nicht die Ortsbezeich-

nung Hamm trugen. Es sollen jedoch wenigstens solche Kursstempel aufgeführt werden, die auf Briefen zusammen mit der handschriftlichen Ortsangabe „Hamm“ belegt sind. Diese Stempel sind in der Preußenzeit die dreizeiligen Langstempel Münster–Soest, Münster–Warburg und Deutz–Minden, bzw. die Gegenrichtungen. Der Dreizeiler Cöln–Hannover ist mit handschriftlicher Ortsangabe „Hamm“ von 1869 und 1870 bekannt, stammt aber aus der Preußenzeit. Dasselbe gilt für den Dreizeiler Soest–Rheine, der bisher erst von 1873 zusammen mit der Ortsangabe „Hamm“ belegt ist. Schließlich seien für 1873 die Dreizeiler „EMDEN–WARBURG“ und „EMDEN–SOEST“ genannt.

Mit Verfügung Nr. 40 vom 18. 5. 1883 wurde festgelegt, daß bei der Bahnpost aufgelieferte Briefe nur noch einen Kursstempel auf der Vorderseite tragen mußten und daß dieser gleichzeitig als Entwertungsstempel dienen sollte. „Eine handschriftliche Bezeichnung des Aufgabeortes findet ... nicht mehr statt.“

Schließlich folgte eine Verfügung Nr. 93 vom 21. 9. 1883, mit der die ellipsenförmigen, meist Ovalstempel genannten Kursstempel eingeführt wurden, die statt der Kursnummer in römischen Ziffern, d. h. der Reihenfolge der täglichen Fahrten, nunmehr genau die „Nummer des Zuges nach dem Eisenbahn-Fahrplane“ enthalten. Da mittels der Zugnummer auch die Kursrichtung ermittelbar war, genügte je Kurs ein Stempel, so daß die bisherigen Stempelpaare für jeden Kurs überflüssig wurden. Man kann der Verfügung entnehmen, daß die neuen Stempel zunächst auf Nebenstrecken mit Schaffner-Bahnposten eingesetzt wurden und erst später auf Hauptstrecken mit Beamten-Bahnposten. Aus den Jahren vor 1900 ist mit der Ortsbezeichnung „HAMM“ bisher nur der Stempel „CREFELD–HAMM(WESTF.)“ bekannt geworden.

An sich ist unser Bild von der Bestempelung von Briefen durch die Bahnpost im großen und ganzen geschlossen, wenn auch im Einzelnen immer wieder Unklarheiten aufgetaucht sind. Fassen wir noch einmal zusammen, wie es aufgrund bisher bekannter Verfügungen geschildert wurde. Nicht die Eröffnung der Bahnpost im Jahre 1849 brachte die Einführung von Bahnpoststempeln mit sich, sondern erst die Einführung der Freimarken im November 1850, und zwar in Form der Ringnummernstempel ab November 1850 und ab Anfang 1851 zusätzlich in Form der Kursstempel. Die frühesten Abschlüge von Kursstempeln, die bekannt sind, stammen vom 8. 2. 1851 (Stempel Berlin–Hamburg; nach Retzlaff im Preußen-Rundbrief 4/79) und vom 18. 3. 1851 (Stempel Deutz–Minden und vier weitere auf einem Brief in Münzberg, S. E-34). Die amtliche Einführung der Stationsstempel und Eisenbahn-Post-Büreau-Stempel mit Ortsnamen ist durch die Verfügung von 1863 belegt. Sie sind aber wohl schon vorher in Gebrauch gewesen.

Die Bahnpost behandelte Briefe folgendermaßen. Von der Bahnpost umzuarbeitende Briefe erhielten seit der Einführung der Kursstempel diese auf der Rückseite abgeschlagen. Vor der Einführung der Kursstempel, belegbar z. B. von November 1850, brachte die Bahnpost keine Stempel auf solchen Briefen an. Von der Bahnpost vom Absender angenommene, also unmittelbar bei der Bahnpost aufgelie-

ferte Briefschaften erhielten, falls frankiert, den Ringnummernstempel und den Kursstempel, sonst nur letzteren, und zusätzlich einen Vermerk des Aufgabortes, und zwar handschriftlich oder mit Hilfe eines Stationsstempels bzw. Eisenbahn-Post-Büreau-Stempels mit Ortsnamen.

Wir wollen jetzt der Frage nachgehen, ob vor den Kursstempeln abgesehen von den Ringnummernstempeln schon andere Stempel bei der Bahnpost als Aufgabestempel existierten, dies vor allem, um die bereits behandelte Unklarheit im Text der Verfügung über die Einführung der Freimarken zum 15. 11. 1850 bezüglich der Ortsstempel bei der Bahnpost zu verstehen. Da kein amtlicher Text zu dieser Frage bekannt ist, soll dieser Frage nach den frühesten Aufgabestempeln der Bahnpost mit Hilfe von Briefen her bekannter Stempel der Bahnpost nachgegangen werden. Infrage kommen hierfür nicht die Kursstempel, wobei wir unter diesen Stempel verstehen, die die zwei Ortsnamen des Anfangs- und Endpunktes eines Kurses enthalten. Ganz selten ist ein Kurs nicht durch zwei Ortsnamen bezeichnet worden, sondern durch Namen wie „Ostbahn“, „K. Pr. Post=Sped. Bureau/ der Wilhelms=Bahn“ oder „Gebirgsbahn/ Goerlitz-Berlin“. Dennoch sind dies Kursstempel. Infrage kommen auch nicht die Stationsstempel, die nur einen Ortsnamen enthalten, der dabei jeweils den Aufgabeort eines Briefes bezeichnet. Auch Stempel, die neben einem Ortsnamen und dem Datum noch Text wie „Eisenb. Post-Büreau No. 8“ oder ähnlich enthalten, sind ihrem Sinne nach Stationsstempel, angebracht mit dem Zweck, den Aufgabeort auf einem Brief festzuhalten. Unter solchen Stationsstempeln, und zwar noch mit der alten Angabe „Speditions-Büreau ...“, könnten die ersten Aufgabestempel der Bahnpost zu finden sein. Gefunden wurden sie auf datierbaren Briefen der Bahnpost vor Februar 1851 bislang allerdings noch nicht und falls sie gefunden würden, müßte erst geprüft werden, ob sie ihrem Sinne nach trotz einer gegensätzlichen Bezeichnung nicht Stempel der Bahnhof-Post-Expeditionen darstellen. In Orten, insbesondere an den Endpunkten von Kursen, könnten Speditions- bzw. Eisenbahn-Post-Büreau-Stempel in den Bahnhofspostexpeditionen geführt worden sein und deswegen nicht zu den gesuchten frühen Aufgabestempeln der fahrenden Speditions-Büreaus gehören. Hierhin gehören sicher die zweizeiligen Berliner Bahnhofsstempel mit Zugnummernangabe, die schon viele Jahre vor 1849 existiert haben.

Wir müssen feststellen, daß der Nachweis von Aufgabestempeln der Bahnpost vor Februar 1851 sehr schwer zu

erbringen ist, dies insbesondere, da man bei infrage kommenden Belegen nur schwer erkennen kann, ob ihre Aufgabe tatsächlich bei einem fahrenden Post-Speditions-Büreau erfolgte. Ein Beispiel für einen Aufgabestempel, wie diese in der frühen Bahnpostzeit gestaltet wurden, kann allerdings gebracht werden; es ist der in Abb. 15 dargestellte Stempel „SPED. BÜREAU No. 8/D. WESTPH. EISENBAHN“. Er befindet sich auf einem Brief auf der Vorderseite abgeschlagen. Auf der Rückseite trägt der Brief den runden Kursstempel „HAMM-PADERBORN/III R/24. 11.“ sowie den runden Kursstempel „DEUTZ-MINDEN“. Nach unserem Kenntnisstand über die Verwendung des ersten Kursstempels muß der Brief von 1851 stammen. Zudem gehörten die Westphälischen Eisenbahnen nur bis zum 1. 2. 1852 zum Post-Speditionsamt 8. Eigentlich stellt der Stempel einen Kursstempel dar, und zwar für den Kurs Hamm-Paderborn, wenn auch einen der angesprochenen seltenen Fälle, in denen der Kurs statt durch Ortsnamen durch den Namen der Eisenbahngesellschaft benannt ist. Gleichzeitig erfüllt er aber auch die Funktion als Stationsstempel, die Station wurde handschriftlich in ein Feld des Stempels eingetragen, in dem sonst die Stundenzahl steht. Diese besondere Form einer Kombination von Kurs- und Aufgabeortsbezeichnung könnte die erste Art darstellen, wie in Preußen Briefschaften stempelmäßig bei der Aufgabe zu behandeln waren. Sie war sicherlich nicht sehr zweckmäßig, da sie zu Doppeldeutigkeiten führte, wenn Eisenbahngesellschaften große Streckennetze besaßen. Deshalb hat sie sich nicht durchgesetzt, und es folgten bald die gewöhnlichen Kursstempel. In diesem Sinne ist der angesprochene Stempel als ein Vorläufer der Kursstempel anzusprechen, und bei dem vorliegenden Beleg läge eine Spätverwendung vor.

Man kennt zwar zur Zeit nur ein zweites, leider undatiertes Exemplar eines Briefes mit dieser Kombination von Kurs- und Ortsangabe. Es stammt jedoch aus einer ganz anderen Provinz Preußens und trägt bezeichnenderweise den schon erwähnten Stempel „K. PR. POST = SPED. BUREAU/DER WILHELMS = BAHN“, bei dem handschriftlich der Ort Ratibor in ein ebensolches Feld rechts neben dem Datum eingetragen wurde (Münzberg, Seite E-70). Aus der Preußenzeit kennt der Autor nur den Stettiner Landungsstempel „Aus ... per Dampfschiff“ (Archiv f. d. Postgesch. 2 (1972) S. 146) als einen ähnlichen Stempel mit handschriftlicher Ergänzung des Aufgabortes eines Briefes. Der Stempel erinnert weiter an die Wanderstempel aus Deutsch-Südwestafrika.

DEUTZ-HAMM
I
185

Abb. 4

HAMM-PADERBORN
II T
5111

Abb. 5

DEUTZ
7 8 I
HAMM

HAMM
5 4 ■
DEUTZ

Abb. 6 a,b

PADERBORN
7 2 * III.
HAMM

HAMM
13 10 * III.
PADERBORN

Abb. 7 a,b

DÜSSELDORF
19.1 I
HAMM

HAMM
11.5. ■
DÜSSELDORF

Abb. 8 a,b

DUISBURG
HAMM
194 * II

HAMM
DUISBURG
217 * IV

Abb. 9 a,b

HAMM
22 1 ■
DORTMUND

Abb. 10

MÜLHEIM A. RHEIN
3 9
HAMM i.W.

Abb. 11

AACHEN
9 4 I
HAMM i.W.

Abb. 12

HAGEN i.W.
133 ■
HAMM i.W.

HAMM i.W.
15 ■
HAGEN i.W.

Abb. 13 a,b

DÜSSELDORF
2 9 II
HAMM (WESTF.)
HAMM (WESTF.)

Abb. 14 a,b

HAMM (WESTF.)
20 2 2
DÜSSELDORF

SPED. BÜREAUN^o8
D. WESTPH. EISENBAHN
21 11 *Paderborn*

Abb. 15

Abb. 4-15 zum Text auf den Seiten 161-167.

Streckenstempel zur Bahnpost Münster 1989-1992

Aus Berichtsheft der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. 2011 Heft 2

STRECKENSTEMPEL MÜNSTER

Streckenstempel zu Münster (W), 1989-1992

Ingo Richter, Frankfurt (Main)

Bahnpoststempel mit Inschriften **MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN**, **-STUTTGART**, **-MANNHEIM**, **-BASEL** beschaffte die Bahnpostdienststelle Köln 3 zwischen 1989 und 1992. Der Stempelkatalog der BArGe vermerkte exakte Auslieferungsdaten:

1. ● **MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN**
Ub a-h vom 17.07.1989, **Ub i, j, k** vom 07.11.1989, **Ub l-u** vom 29.04.1992
2. ● **MÜNSTER-STUTTGART**
Ub a-k vom 17.07.1989, **Ub l-o** vom 17.11.1989, **Ub r, t, in** vom 25.05.1992
3. ● **MÜNSTER-MANNHEIM**
Ub a-f vom 17.07.1989, **Ub g, h** vom 29.04.1992
4. ● **MÜNSTER-BASEL**
Ub a-f vom 29.04.1991

Die Stempel hatten alle die Typisierung 7.4.4.1. In der Datumszeile läßt sich neben der Zugnummer auch eine Wagennummer einstellen, entweder in Form eines römischen Zahlzeichens oder als Buchstaben, Zahlenkombination mit der Abkürzung „Wg“ für Wagen gefolgt von einer arabischen Ziffer.

Ein Grund für die Einführung dieser Stempel konnte in der Verlängerung der bis dahin bestehenden Bahnpostkurse

Dortmund-Frankfurt (Main)-Dortmund *Dortmund-Stuttgart-Dortmund*
Dortmund-Mannheim-Dortmund *Dortmund-Basel-Dortmund*

Richtung nach/von Münster bestanden haben. Eine Bestätigung dieser Annahme ergab ein Vergleich der Laufwege der Expres-Intercity-Züge (Expr IC) während des Winterfahrplanes 1989/90 mit denen im Sommerfahrplan 1990.

Während des Winterfahrplans 1989/90 fuhren die nachstehend aufgelisteten Bahnposten in den Expr IC-Kursen:

14018 München-Dortmund *14019 Dortmund-München*
14021 Dortmund-Nürnberg *14023 Dortmund-Nürnberg über Hagen*

ab dem Sommerfahrplan 1990 lauteten die Kurse:

14018 München-Münster *14019 Münster-München,*
14021 Münster-Nürnberg über Dortmund *14023 Münster-Nürnberg über Hagen*

In den genannten Stempeln konnten bislang folgende Zugnummern für den Zeitraum 1989-1995 nachgewiesen werden, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- **MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN** mit den Einstellungen:
 - Euro City (EC) 50 Prag-Dortmund
 - Expr IC 14018 München-Münster
 - Expr IC 14021 Münster-Nürnberg
 - Expr IC 39013 Dortmund-Stuttgart
 - Expr IC 39018/39019 München-Münster-München
 - Expr IC 39021+39023 Münster-Nürnberg
 - Expr IC 39028 Frankfurt am Main-Münster
 - Expr IC 39058/39059 Nürnberg-Mainz-Nürnberg
 - Expr D 39200 Basel-Köln
- Expr D 39227 Düsseldorf-Frankfurt am Main
- Expr D 39229 Köln-Münster

STRECKENSTEMPEL MÜNSTER



Eilbrieflaufweg Frankfurt(M)-Bonn, Aufgabe Bahnpost Frankfurt(M)-Münster, gestempelt mit:
 MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN, ZUG 50, 15.05.(19)95, Ub c, Type 7.4.4.1
 ab Frankfurt(M) 20.49 Uhr, an Bonn 22.43 Uhr, Eilzustellung Bonn morgens 16.05.
 Bahnpostwagen aus EC 50 ging in Köln über in Expr D 39239 nach Münster

• MÜNSTER-STUTTGART mit den Einstellungen:

- EC 12 Venedig – Dortmund
- Expr D 14107 Dortmund-Stuttgart
- Expr IC 14021 Münster-Nürnberg
- Expr IC 39011 Mainz-Mannheim
- Expr IC 39012 München-Dortmund
- Expr IC 39013 Dortmund-Stuttgart
- Expr IC 39018/39019 München-Dortmund-München
- Expr D 39210 Ulm-Frankfurt am Main
- Expr D 39211 Düsseldorf-München



Brieflauf Köln-Vatikan, Aufgabe Bahnpost an Sonntag, Stempel:

MÜNSTER-STUTT GART, Type 7.4.4.1
 ZUG 39019 Wg 2, 28.02.(19)93, Ub t
 ab Köln 19.16 Uhr, an München 03.00 Uhr

mögliche Weiterleitung:

werktags mit Paketbahnpost München-Innsbruck-Bolzano in Zug D 285, 17.30 Uhr ab München, 22.00 Uhr an Bolzano, täglich außer samstags München-Innsbruck-Bolzano in Zug D 289, 23.30 Uhr ab München, 03.54 Uhr an Bolzano

- *MÜNSTER-MANNHEIM* mit den Einstellungen:
 - Expr IC 39012/39013 München-Dortmund-München
- *MÜNSTER-BASEL* mit den Einstellungen:
 - Expr IC 39011 Mainz-Mannheim
 - Expr IC 39018 München-Münster
 - Expr IC 39021 Münster-Nürnberg
 - Expr IC 39078 Hamburg-Basel
 - Expr D 39271 Hamburg-Basel

Im Jahr 1994 begann die Deutsche Bundespost mit der Einführung des Betriebskonzeptes „Brief 2000“. Man errichtete neue Betriebsstätten mit der Bezeichnung „Briefzentren“. Hier war die Post aus und für eine Briefregion zu sortieren. Im Briefabgang brauchte die für eine Leitregion bestimmte Post nur auf die ersten beiden Stellen der fünfstelligen Postleitzahl sortiert werden. Die Endverteilung auf die Postorte wurde im zuständigen Briefzentrum durchgeführt. Das Verteilkonzept nannte sich „gebrochener Brieflauf“ in der Bedeutung zweier Sortiergänge: der Verteilung im Briefabgang nach den zwei Anfangsziffern der Postleitzahl und der Endverteilung im Briefeingang nach den letzten drei Ziffern der Postleitzahl. Eine Zuarbeit in Form der Unterwegsbearbeitung in der Bahnpost entfiel. Die für die Briefzentren entwickelte Logistik von Zu- und Ableitung bearbeiteter Post wurde auf den Straßentransport abgestimmt.

Am 26.10.1994 ging das Briefzentrum 48 Münsterland in Greven-Reckenfeld in Betrieb. Es lag über 15 km außerhalb von Münster. Der Postumschlag im Bahnhof Münster verlor damit an Bedeutung. Die Post mußte von dort in Autos umgeladen und zum Briefzentrum transportiert werden. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1995 verlegte man den Anfangs- und Endpunkt der zuvor in Münster beginnenden und endenden Bahnposten zurück nach Dortmund. Der Umschlag der für das Briefzentrum Münsterland noch über die Schiene ab- und zugeführten Post wurde über den Hauptbahnhof Dortmund abgewickelt.

Mit Ablauf des Winterfahrplans zog man auch die Stempel mit Inschrift *MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN* zurück und ersetzte sie durch solche mit passenden Inschriften *DORTMUND-FRANKFURT (AM MAIN)*. Die Stempel mit den Inschriften *MÜNSTER-STUTT GART* und *MÜNSTER-BASEL* blieben noch während der gesamten Fahrplanperiode 1995/96 in Verwendung. Dann tauschte man sie zu Beginn des Fahrplanzeitraumes 1996/97 aus durch die mit Stempelinschriften *DORTMUND-STUTT GART* und *DORTMUND-BASEL*. Die Gründe der Verzögerung von einem Jahr sind dem Autor unbekannt. Stempel mit den korrekten Streckeninschriften wären in ausreichender Zahl vorhanden gewesen.

Lediglich die Bahnpost im EC 12 verwendete ab Sommerfahrplan 1995 Stempel mit der Inschrift *KÖLN-STUTT GART*. Diese entsprachen dem tatsächlichen Kurs der Bahnpost. Für den Zeitraum 1995/96 waren Zugnummern der Post Inter Citys (PIC) nachgewiesen:

- *MÜNSTER-STUTT GART*
 - PIC 39010 Mannheim-Mainz
 - PIC 39018/39019 München-Dortmund-München
 - PIC 39020 Frankfurt am Main – Dortmund

STRECKENSTEMPEL MÜNSTER

• MÜNSTER-BASEL

- PIC 39018/39019 München-Dortmund-München
- PIC 39020 Frankfurt am Main-Dortmund
- PIC 39078/39079 Basel-Hamburg-Basel



Eilbrief Frankfurt(M)-CH-Adelboden, Aufgabe Bahnpost
in Mainz Hbf PIC 39019 Dortmund-München, ab 21.29 Uhr
Bahnpostwagen 39019 ging in Mannheim in PIC 39079 Hamburg-Basel
Stempel war in Mainz schon umgestellt für Weiterfahrt nach Basel mit:
MÜNSTER-BASEL, ZUG 39079 Wg 1, 18.-2.(19)96, Ub c, Type 7.4.4.1
23.55 Uhr ab Mannheim, 03.30 Uhr an Basel Badischer Bahnhof, Eilzustellung Adelboden
19.02. vor 12 Uhr

•Der Autor erinnert sich noch gut an die Szenerie im abendlichen Mainzer Bahnhof. Es war Faschingszeit. Viele Reisende hatten sich kostümiert. Einige Postler machten mit aufgesetzten Papnhasen Dienst. Die Kölner Bahnpostfahrer verbrachten ihren Rosenmontag in Basel. Dort war aber „noch nichts los“. Die Basler Fasnacht (Fasnet) begann genau eine Woche später mit dem montäglichen „Morgestraich“ punkt 4 Uhr bei Mehlsuppe und Guggemusik. Hier feierten die Protestanten die Fasnacht, Köln prägte der rheinisch-katholische Karneval. •

Die vorgestellten Stempel hatten kurze Verwendungszeiten:

MÜNSTER-FRANKFURT AM MAIN, **Ub l-u** gerade mal drei Jahre, MÜNSTER-STUTT GART, **Ub r, t, in** vier Jahre, MÜNSTER-BASEL fünf Jahre. Im Vergleich zu anderen Hauptstrecken und den dort verwendeten Stempel war es eine kurze Zeit.

Quellen:

Postkursbuch I Schiene, Winter 1989/90, Sommer 1990
Stempelkatalog Barge Bahnpost, 2010
Expr IC und Expr D Züge 1992-1995, BerBp Nr. 94/1996, Alfred Steinmann
Postbeförderung auf Eisenbahnen, Post Intercity, 28.05.1995-1997, BerBp Nr.95/1996
Beginn der Bahnposten in Expr IC und Expr D Zügen und Stempel im vereinigten Deutschland
Ergänzungen zu Bericht Alfred Steinmann, BerBp Nr. 95/1996, Manfred Markus
Wikipedia zu Eröffnungsdaten der Briefzentren der Deutschen Post AG
Belege aus Sammlung des Autors

Briefbeförderung mit der Eisenbahn in Münster

Die Geschichte der Beförderung von Post aus Münster auf der Eisenbahn beginnt mit der Eröffnung der Strecke der Münster-Hammer Eisenbahn am 25. Mai 1848.. Zu diesem Zeitpunkt war das Bahnhofsgebäude noch nicht fertig gestellt. Bis das dort vorgesehene Zweite Postamt eingerichtet werden konnte, sollte es noch bis zum 1. Februar 1849 dauern:

Behanntmachung

Mit dem 1. Februar c. erfolgt in dem Stationshause des hiesigen Münster-Hammer Eisenbahnhofs die Einrichtung einer Post-Expedition, durch welche dem Publicum die Gelegenheit dargeboten wird, Briefe, Gelder und Pakete nach der EisenbahnRoute beider Richtungen (Köln und Minden), die im Ober-Postamte nach eingetretener Schlußzeit zu dem zweiten und dritten Zuge nicht mehr angenommen werden, auch später von 10 ½ bis 11 ¼ Uhr Vormittags, resp. Von 1 bis 2 Uhr Nachmittags aufzugeben, zu welchem Zwecke in der Expedition ein Beamter von 10 ½ Uhr Vormittags bis 2 ¼ Uhr Nachmittags anwesend seyn, auch neben dem Annahmeschalter ein Briefkasten angebracht werden wird.

Diese Einrichtung wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, mit dem Bemerken, dass die Annahme von allen nicht mit der Eisenbahn abgehenden Gegenständen, so wie die Einzahlung baarer Geldsummen und die Auszahlung von Vorschüssen ferner nur im Ober-Postamte stattfinden kann.

Münster, den 25. Januar 1849

Ober-Postamt
Hertzberg.

Westfälischer Merkur, 28. Januar 1849

Über die Art, wie die Post auf der Bahn befördert worden ist führt der Oberpostdirektor Hertzberg im General-Verwaltungsbericht über die ersten 2 Jahre des Bestehens der Oberpostdirektion Münster im Jahre 1852 aus:

Die Posttransporte erfolgen auf der Eisenbahn von Münster nach Hamm in einem von der Eisenbahngesellschaft gemieteten Coupee im Sommer 4mal täglich und im Winter 3mal täglich tour und retour und werden von 2 Conducteuren begleitet. Während der Wintermonate besteht noch eine Reitpost zwischen Münster und Hamm zum Anschluß an den Köln-Berliner Schnellzug.

In Hamm hatte man nach Eröffnung der Strecke Deutz-Hamm der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft am 2. Mai 1847 im vorläufigen Bahnhofsgebäude ein *sehr beschränktes Bahnhofs-Postexpeditionen-Local* eingerichtet, das nach Fertigstellung des neu errichteten Stationsgebäudes dorthin verlegt wurde. Diese Postanstalt wird der Anlaufpunkt der münsterschen Conducteure gewesen sein.

Die Tätigkeit der Conducteure auf der Münster-Hammer Eisenbahn und der Cöln-Mindener Eisenbahn hat keine erkennbaren Spuren auf den von ihnen beförderten Poststücken hinterlassen, weil sie nur für den Transport der Postsäcke zwischen den Postämtern zuständig waren. Das ändert sich erst als man bei der Preussischen Post die Bearbeitung des Postgutes während der Fahrt der Züge einführte.

Solange ein Brief am Einlieferungsort, unterwegs und am Bestimmungsort einzeln in Listen einzutragen war, war eine Umarbeitung im Zug nicht möglich. Erst am 1. Mai 1849 wurde dieses Verfahren aufgegeben und dadurch die die Bearbeitung in Eisenbahnwagons ermöglicht.

Die bis zum 1. Mai 1849 fertiggestellten Steecken wurden acht Post-Speditions-Büreaus unterstellt. Die Strecken der Cöln-Mindener Eisenbahn wurden vom Speditionsamt 8 in Deutz betreut. Am 4. Oktober 1850 kommt mit der Eröffnung der Strecke von Hamm nach Paderborn, die von der Westfälischen Eisenbahn mit Sitz in Paderborn betrieben wird, eine weitere Bahnpost dazu. Ab 1851 werden auf den Strecken des Post-Speditions Büros 8 bei der Umarbeitung des Postgutes in den Zügen Streckenstempel eingesetzt, Mit diesen Stempeln, die auf der Rückseite der Briefe abgeschlagen wurden, ist erstmals der Nachweis der Bearbeitung im Zug nachweisbar.

Ein typisches Beispiel aus dieser Zeit zeigt Abb. 1. Der Brief (Eine Ganzsache aus Preussen, Michel Nr. 3) wurde am 22. Dezember (1851?) um 12 bis 1 Uhr (mittags) in Münster aufgegeben und durch einen münsterschen Kondukteur nach Hamm gebracht. Dort erreichte er die dritte Tour des Post-Expeditions Büreaus 8, das von Deutz nach Minden fuhr. Am darauf folgenden Tag wurde durch das Post-Expeditionsbüro 1 von Minden in Richtung Berlin weiterbefördert (Berlin-Minden Retour I). In Magdeburg übernahm das Post-Expeditionsbüro 7 die Weiterbeförderung (Magdeburg-Leipzig II Tour) Am 24. Dezember hatte der Brief seinen Bestimmungsort Bitterfeld erreicht.

Am 1. Februar 1852 wurde mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Dortmund-Elberfeld (Bergisch-Märkische Eisenbahn) das Post-Speditionsamt Nr. 9 in Dortmund eingerichtet Ihm wurde die Strecke Hamm-Paderborn (Westfälische Eisenbahn) übertragen.

Am 30. April 1855 besiegelt das Gesetz zur Erwerbung der Münster Hammer Eisenbahn die Übernahme für den Staat (Vertreten durch die westfälische Eisenbahn). Am 5. Juni 1855 erfolgte die Übergabe. Die Direktion der Westfälischen Eisenbahn wird am 1. Juli 1855 von Paderborn nach Münster verlegt.

Nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke Dortmund-Soest über Unna am 9. Juli 1855 wird das Bahnpostamt 9 nach Soest verlegt. Nun wird die seit dem 21. Juli 1853 zwischen Hamm und Warburg über Paderborn verkehrende Bahnpost bis nach Münster ausgeweitet. Diese Strecke gewinnt an Bedeutung, als am 23 Juni 1856 in Rheine die Verbindung zur hannoverschen Westbahn hergestellt wird. Hier erfolgt der Post austausch mit der hannoverschen Bahnpost.

Am 28. Mai 1866 erhält die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Konzession zur Erstellung einer Bahnlinie von Venlo/Essen bis Osnabrück und weiter nach Hamburg. Am 1. Januar 1870 nahm die Venlo-Hamburger unter dem Namen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft firmierende von Gelsenkirchen bis Münster den Bahnverkehr auf. Der zunächst als Kopfbahnhof betriebene Köln-Mindener Bahnhof befand sich unmittelbar östlich neben dem bereits bestehenden alten Bahnhof (Westfälischer Bahnhof). Auf der Strecke hat das Bahnpostamt 8 sofort Bahnposten eingesetzt. Am 1. September 1871 gab die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Strecke von Münster nach Osnabrück frei. Auch hier wurden sofort Bahnposten des Bahnpostamtes 8 eingesetzt. Am 15. Mai 1873 wird dann die Reststrecke nach Hamburg über Bremen eingeweiht.

ungerecht und läsenhaft muß
 er für sein deutsches Vater-
 land gegen die Katholiken ver-
 scheinen, weil sie nicht, bei
 der Staatstreue Bayerns
 Österreichs und durch Preußens
 Lordstock Deutschlands zu-
 mit vollkommener Ruhe un-
 terichte das schließliche Urtheil,
 ob, in Wirklichkeit gegebener
 Freiheit getragen wird. Will
 kritisch etwa den Katholiken
 der vielgelesenen Berliner Zei-
 tung: „Der protestantische Geist
 und Preußen müsse ihn ver-
 Deutschland verbreiten.“ —
 Ich trösten, schon unser Landes-
 rath, Grafbischof von Köln, hat
 hochgeachteten Widerstand ge-
 leistet, wie es damals hieß, un-
 sündlichen Partien begonnen.
 In Uebereinstimmung ehren die Katholiken
 sich, nach dem Beispiel des un-
 sündigen die Gesehe Gottes, mit
 die weltliche Obrigkeit und mit
 der das Wohl des Volkes ver-
 treuen Ausübung nicht zweifelhaft
 ist zu ächten. — Hat man in
 Jahrhunderten in absolutistisch-
 er Jugend erzogen, so wunder-
 bare gegangene Saat, die üppigste
 natürlichster Fortentwicklung in
 Manichäismus, eine Stütze, ein
 stilles Heer neuer Anhänger
 übrig und ohne Unterlaß, bis
 sie alle, den wahren Kern des
 Christentums? — Die der Kirche
 bohen, Bischöfe, Priester und
 Mönche! — Sie werde überall
 wie er ausgesprochen und der
 Orten vernehmend einbergeht, die
 abgerissen. Das, Katholik-
 schaft, keiner entziehe sich ihr,
 dazu müssen wir Wort und
 Presse nach Kräften brauchen.
 Sie wieder steigt, wird das deut-
 schen haben, dann erst wird Deutsch-
 en und seine hohe geschichtliche

Am 14. d. M.
 Die Dragoner mit ihrem Wacht-
 und etlichen Mann Infanterie
 der Regierung nach Penzance be-
 glückliche Ruhe und Ordnung wie-
 man hier jetzt allgemein glaubt,
 der Gerechtigkeit und Ordnung
 den Bestrebungen der Katholiken
 bedarf Zurückgabe ihrer in frü-
 heren und Kirchengüter mittelst
 ihnen. — Diese dem Vernehmen

Bei der am 21. d. M. angefangenen Ziehung der 1.
 Klasse 99. Königl. Klassen-Lotterie fiel 1 Gewinn von 1000
 Thlr. auf No. 31,220; 1 Gewinn von 500 Thlr. auf No.
 54,477; 1 Gewinn von 200 Thlr. auf No. 33,510. und 6
 Gewinne zu 100 Thlr. fielen auf No. 40,331. 50,897. 57,978.
 61,811 und 62,975.

Patriotischer Verein.

Wegen der am Montage den 29. d. M. statt-
 findenden Wahlen fällt die auf diesen Tag anstehende or-
 dentliche Versammlung aus.

Der Vorstand.

BEKANNTMACHUNGEN.

Bekanntmachung.

(265) Mit dem 1. Februar c. erfolgt in dem Stations-
 hause des hiesigen Rönker-Hammer Eisenbahnhofes die
 Einrichtung einer Post-Expedition, durch welche dem
 Publicum die Gelegenheit dargeboten wird, Briefe, Mel-
 der und Pakete nach der Eisenbahn-Route beider Richtun-
 gen (Köln und Minden), die im Ober-Postamt nach ein-
 getretener Schließzeit zu dem zweiten und dritten Zuge
 nicht mehr angenommen werden, auch später von 10 $\frac{1}{2}$ bis
 11 $\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags, resp. von 1 bis 2 Uhr Nachmittags
 aufzugeben, zu welchem Zwecke in der Expedition ein Be-
 amter von 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags bis 2 $\frac{1}{4}$ Uhr Nachmittags
 anwesend seyn, auch neben dem Annahmeschalter ein Brief-
 kasten angebracht werden wird.

Diese Einrichtung wird hierdurch zur öffentlichen
 Kenntniß gebracht, mit dem Bemerken, daß die Annahme
 von allen nicht mit der Eisenbahn abgehenden Gegenstän-
 den, so wie die Einzahlung baarer Geldsummen und die
 Auszahlung von Vorkäufen ferner nur im Ober-Postamt
 stattfinden kann.

Rönker, den 25. Januar 1849.

Ober-Postamt.

Herrberg.

Bekanntmachung.

(266.) Am Mittwoch den 7. künftigen Monats Mor-
 gens 10 Uhr anfänglich, sollen in dem städtischen Forste:
 „Fredebusch“ 35 Stück gefällte Eichen, 29 Stück Buchen
 Kuppelholz, 11 Klafter Eichenholz und 93 Haufen
 Wellen öffentlich und meistbietend verkauft werden.

Käuflichaber wollen sich zur besagten Stunde an
 Ort und Stelle einfinden.

Warendorf, den 24. Januar 1849.

Der Magistrat.

Holz-Verkauf.

(267 2 n.) Am Montage den 12. Februar d. J., Morgens
 9 Uhr sollen

- 1) im Forstdistricte Kottebrock, Kirchspiel Amelbüren
 25 schwere Eichen zu Schiff-, Bau- und Kuppelholz,
 theils gefällt, theils auf dem Stamme,
 12 Eichen-Abschnitte und 3 Buchen zu Bau- und
 Kuppelholz.
- 40 Eichen-, 20 Birken-, 20 Kuppelholz- und 12 Buchen-
 Klafter, worunter

1 $\frac{1}{2}$ Klafter zu Mühlenkammern und Kuppelholz,

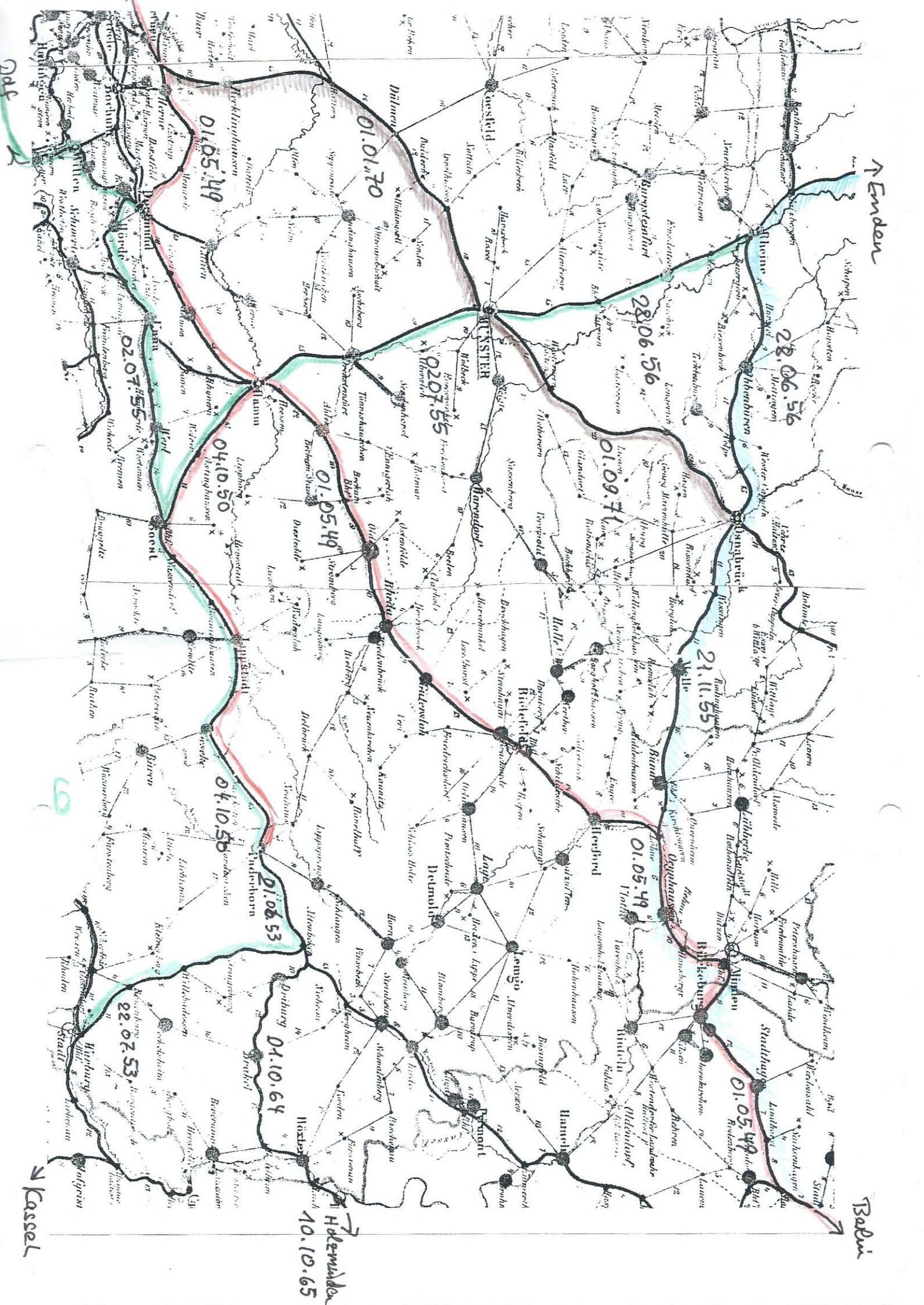
64 Haufen Wellen-Brennholz;

sodann nach Beendigung dieses Verkaufs

- 2) im Forstdistricte Amelbüren in der Nähe des Witter-
 Baumes

4 Kuppel-Klafter und

25 Haufen Wellen-Brennholz.



↑ Emden

↓ Bielefeld

→ Hamm
10.10.65

↓ Kassel

045

09

01.05.49

01.01.70

02.07.55

28.06.56

28.06.56

04.10.50

01.05.49

01.09.71

21.11.55

04.10.50

01.05.49

01.05.49

01.06.53

04.10.64

22.07.53

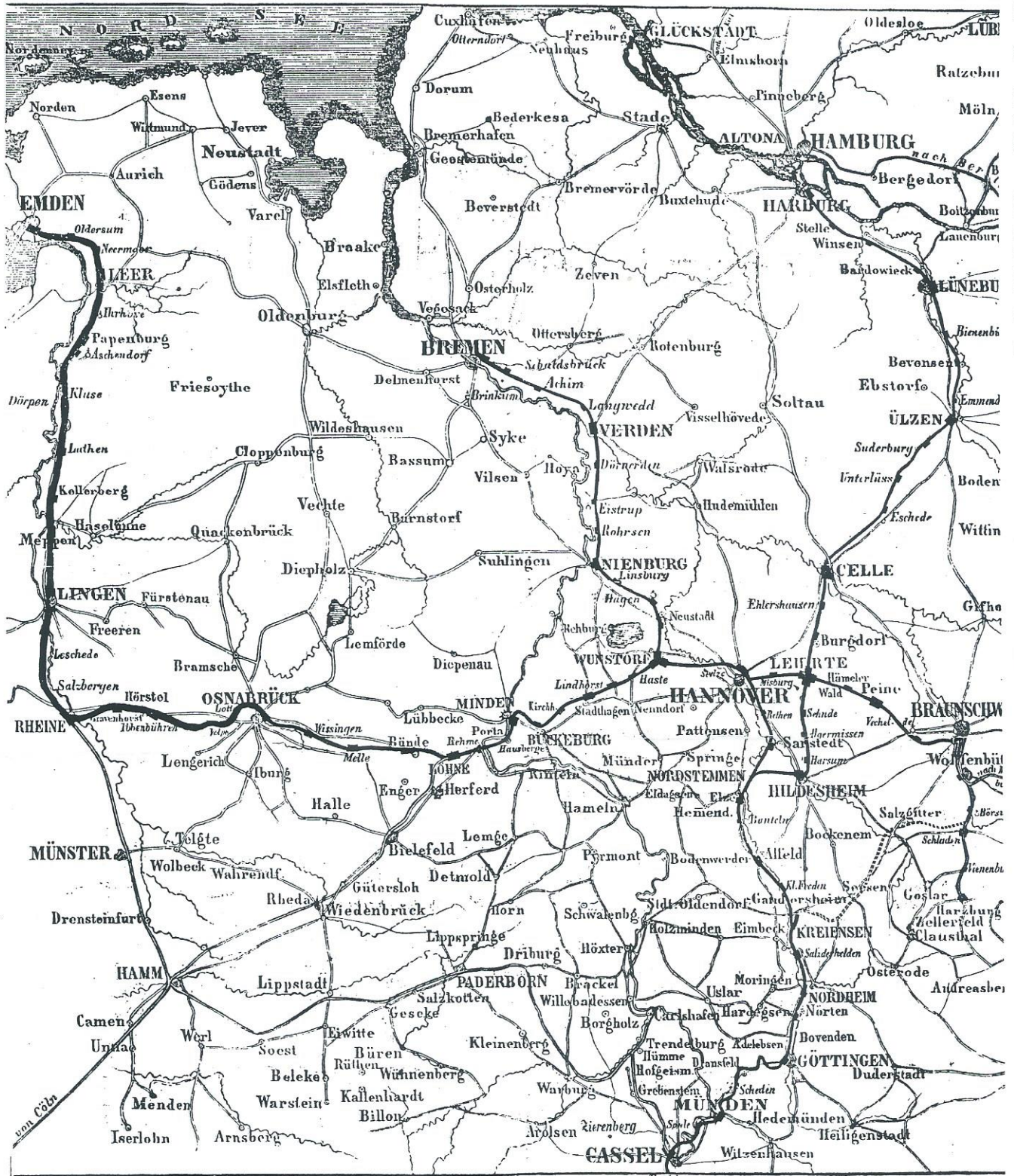


Abb. 2 Das Eisenbahnnetz des Königreiches Hannover nach der Eröffnung der Westbahn (Hannover - Emden) 1856