



# NOVIOPOSTA

## In dit nummer

Handstempels deel 6

Smalspoorwegen in de DDR



Nostalgie ten top, zo'n stoomlocomotief. Dit is een van de smalspoorlocomotieven die is afgebeeld op een serie postzegels van de DDR. In het artikel

op pagina 8 vindt u uitgebreid informatie over deze zegels en de Bahnpost stempels van de spoorlijnen. (foto J. Mulder)

*Redactie:*  
J. Mulder  
J. Spijkerman  
J.M.A.G. Stroom

*Fotografie:*  
W.A. v.d. Wagt

*Basis ontwerp:*  
L. Thijsen

*Illustraties:*  
vacature

*Expeditie:*  
F. Piers  
Tolhuis 35-17  
6537 NN Nijmegen  
Tel. 024-3444208

**NOVIO - FAIR**  
**9 & 10 maart 2019**  
Postzegelbeurs met Internationale handelaren  
Postzegeltentoonstelling categorie 3 en propagandaklasse  
KNBF - Jo Toussainttoernooi



O.C. Huisman Sporthal - Dennenstraat 25 - 6543 JP Nijmegen

Financieel ondersteund door Stichting GSE, een samenwerkingsverband van POSTNL - NVPH - KNBF



## De uitgifte smalspoorwegen in de DDR

In de periode 1980-1984 zijn er in de DDR 4 uitgiftes van elk vier zegels geweest die aandacht schonken aan de smalspoorwegen in dat land. Smalspoor is per definitie elke spoorbreedte die smaller is dan 1435 mm (normaalspoor), maar wordt vaak aangelegd in een breedte van 1000 mm of minder. Het voordeel van smalspoor is dat scherpere bochten gemaakt kunnen worden en dat de aanleg een stuk goedkoper is dan die van normaalspoor. Nadeel is dat hoge snelheden niet mogelijk zijn. We vinden smalspoor daarom vaak in bergachtige gebieden.

Voor acht trajecten in de DDR werden elk twee zegels uitgegeven. Alle zegels zijn ontworpen door Detlef Glinski. Schaars zijn ze niet, want alle uitgiften hebben een oplage van 3,5 miljoen exemplaren. Voor elk traject werden de zegels gedrukt in paren van de twee verschillende zegels met een tussensstrook. Op de linkerzegel staat een locomotief, op de rechterzegel een rijtuig en er tussenin een strook met daarop schematisch het traject. Voor elk van de acht trajecten geven we een kort historisch overzicht en een beschrijving van de locomotieven op de zegels.



Afb. 1 Locomotief en rijtuig van de Sächsische Staatsbahn op een brief naar Bad Nauheim

### 1 Mi. 2563-2565 Löbnitzgrundbahn

De lijn loopt van Radbeul Ost naar Radeburg in Saksen en heeft een spoorbreedte van 750 mm. Met de aanleg werd in 1883 begonnen en hij was in 1884 voltooid. Vanaf 1920 is de lijn eigendom van de Deutsche Reichsbahn. Halverwege de jaren '70 van de vorige eeuw is er regelmatig discussie over opheffen of behouden, o.a. voor toeristen. Verschillende mbH's (maatschappij met beperkte aansprakelijkheid) hebben zich ingezet voor het behoud van de lijn. Sinds 2007 exploiteert de SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH de lijn als museumspoorlijn.

De locomotief (afb. 1) is gebouwd door de firma Hartmann uit Chemnitz in 1899. De maximale snelheid is 30 km/uur.

### 2 Mi. 2562-2564 Molli Bahn

Aan de Oostzee loopt deze lijn van Bad Doberan naar Kühlingsborn. Heiligendamm is een badplaats aan de Oostzee vlak bij Bad Doberan. Nadat het aantal toeristen naar de Heiligendamm steeg, werd besloten om een smalspoorlijn aan te leggen. Dit deel van de lijn met een spoorbreedte van 900 mm., werd in korte tijd in 1886



Afb. 2 Maximumkaart met locomotief en rijtuig van de Molli Bahn met eerstedagstempel



Aß. 3 Brief met de uitgifte van 1981. Bovenste strook voor de Weisseritztalbahn. De onderste voor de Rügenschens Kleinbahnen

gebouwd. In 1910 werd de lijn verlengd tot Arendsee. In 1938 kreeg Arendsee de naam Ostseebad Kühlingsborn. In eerste instantie was het een private spoorlijn die al na vier jaar werd ingelijfd bij de staatspoorwegen van Mecklenburg. In 1920 volgde de overgang naar de Deutsche Reichsbahn. Na de Tweede Wereldoorlog werd in 1974 de lijn Technikdenkmal. Sinds februari 1995 is de exploitatie in handen van de Mecklenburgische Bäderbahn Molli.

De locomotief (afb. 2) is in 1932 gebouwd door de firma Orenstein & Koppel uit Berlijn en heeft een maximale snelheid van 50 km/uur.

### 3 Mi. 2629-2631 Weisseritztalbahn, Freital Hainsberg - Kurort Kipsdorf

Begin 1880 kreeg men toestemming voor de bouw van het traject Freital Hainsberg - Schmiedeberg. De lijn kreeg een spoorbreedte van 750 mm. Op 30-10-1882 werd de lijn in gebruik genomen en op 3-9-1883 was de verlenging tot Kurort Kipsdorf klaar. Door het hoogwater van de Elbe werd de lijn in oktober 2004 zwaar beschadigd en pas in oktober 2007 begon men met de wederopbouw van de lijn. Dit gebeurde in twee delen. Het eerste stuk van Freital naar Dippoldiswalde werd op 13-12-2008 heropend. Pas in augustus 2014 werd aan de verlenging naar Kurort Kipsdorf begonnen. Op 17-12-2017 werd dit laat-



Aß. 4 Brief met de uitgifte van 1983. Bovenste strook voor de Harzquerbahn. De onderste voor de spoorlijn Zittau-Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf

ste stuk geopend zodat weer over het gehele traject gereden kan worden. De lijn wordt geëxploiteerd door de SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH.

De locomotieven van dit type (afb. 3) voor deze lijn werden in eerste instantie gebouwd door de firma Hartmann. De latere exemplaren door de firma Schwarzkopff in Berlijn. De afgebeelde locomotief heeft een maximale snelheid van 30 km /uur en werd door Schwarzkopff gebouwd.

### 4 Mi. 2630-2632 Rügenschens Kleinbahnen

Tussen 1895 en 1899 werd op het eiland Rügen een spoorweg met een breedte van 750 mm aangelegd met een lengte van meer dan 100 km. Het belangrijkste traject was de lijn Putbus - Göhren. In de loop der tijden wisselde de maatschappij nogal eens van eigenaar. Sinds 2008 is de Preßnitztalbahn uit Jöhstadt de eigenaar en exploiteert de lijn Putbus - Göhren. Na de Tweede Wereldoorlog kreeg in de 50-er jaren de trein op het traject de bijnaam "Rasende Roland". Sinds 2008 heet de spoorlijn de "Rügenschens Bäderbahn".

De locomotief (afb. 3) is door de firma Vulcan uit Newton-le-Willows (Engeland) in 1914 gebouwd in Stettin, en heeft een maximale snelheid van 30 km/uur.

### 5 Mi. 2792-2793 Harzquerbahn Wernigerode-Nordhausen

Nadat al in 1886 begonnen was met de aanleg van smalspoorwegen in de Harz, werd in 1896 begonnen met de bouw van de lijn Wernigerode-Nordhausen. De Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn bouwde daarnaast de aftakking vanuit Drei Annen Hohne naar de top van de Brocken. Op 27-03-1899 was complete lijn met een spoorbreedte van 1000 mm van 79,41 km klaar. Na de Tweede Wereldoorlog



Afb. 5 Locomotief en rijtuig van de Fichtelbergbahn

zijn delen van de lijn opgebroken geweest en is op last van de Russische autoriteiten de spoorlijn naar de top van de Brocken lange tijd gesloten geweest voor personenverkeer. In 1991 wordt de Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) gesticht. In 1993 worden de andere smalspoorlijnen, zoals de Selketalbahn (zie 8), ondergebracht bij de HSB. Op de lijn van Wernigerode naar de top van de Brocken rijden dagelijks ieder uur stoomlocomotieven.

De locomotief op de zegel (afb. 4) stamt uit 1896 en heeft een maximum snelheid van 30 km/uur. De bouwer is de Mecklenburger Waggonfabrik Güstrow en de locomotief kreeg nummer 1. In 1965 is de locomotief uit dienst genomen.

#### 6 Mi 2794-2795 Zittau-Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf

Sinds 1873 lagen er al plannen voor de spoorlijn, maar pas op 24-1-1890 werd de lijn geopend. De lijn met een spoorbreedte van 750 mm werd geëxploiteerd door de Zittau-Oybin-Jonsdorf Eisenbahn (ZOJE). In de volksmond kreeg de afkorting de betekenis Zug ohne jede Eile. De particuliere spoorlijn werd in 1906 door de Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen overgenomen. Sinds 1996 is de Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOE-G) eigenaar van de lijn.

De locomotief (afb. 4) is gebouwd in 1928 door de firma Hartmann uit Chemnitz. De maximum snelheid is 30 km/uur. In 2017 is de locomotief bij



Afb. 6 Locomotief en rijtuig van de Selketalbahn

Dampfloswerk in Meiningen volledig nagekeken en aangepast zodat hij weer in originele staat is.

#### 7 Mi. 2864-2867 Fichtelbergbahn, Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal

Ook deze lijn kent evenals de vorige spoorlijn, een lange periode tussen de plannen en de bouw. Op 19-07-1897 wordt de lijn met een spoorbreedte van 750 mm geopend. Het stuk van Oberwiesenthal naar Niederschlag loopt vlak langs de grens met Tsjechoslowakije. Net als de Weisseritztalbahn, wordt de lijn sinds 1998 geëxploiteerd door de BVO Bahn GmbH. De maatschappij heet sinds 2007 de SDG Sächsische Dampfisenbahngesellschaft mbH.

De afgebeelde locomotief (afb. 5) is nog relatief nieuw en werd in 1953 bij de „Karl Marx" fabriek in Babelsberg gebouwd. De maximum snelheid is 50 km/uur.

#### 8 Mi. 2865-2866 Selketalbahn, Gernrode-Harzgerode/Hasselfelde

De Selketalbahn is de oudste smalspoorlijn in de Harz met een spoorbreedte van 1000 mm. In 1886 wordt de Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft gesticht en men kan meteen met de bouw beginnen. Binnen 10 maanden is het eerste stuk van Gernrode naar Mägdesprung klaar. Het grootste deel van het netwerk is in 1892 af. Er volgt alleen nog een verbinding naar de Harzquerbahn. In 1946 wordt op bevel van de Russische bezetter een groot deel van de lijn opgebroken en het materiaal gaat als herstelbetaling naar Rusland. In 1949 neemt de Deutsche Reichsbahn alles over en herstelt het grootste deel van het net. In 1993 wordt de Selketalbahn ondergebracht bij de Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB).



Afb. 7 (links) Het bolle ovale type van het traject Cranzahl - Oberwiesenthal met treinnummer 5475  
Afb. 8 (rechts) Het plattere type van het traject Doberan - Arendsee (Mecklb), treinnummer 704

De locomotief op afbeelding 6 stamt uit 1939 en is gebouwd bij de firma Krupp. De maximumsnelheid is 50 km/uur.

#### 9 Bahnpoststempels

Met de smalspoorwegen werd ook post vervoerd. Dat niet alleen, maar de post werd ook gestempeld en gesorteerd in de trein. Dat gebeurde in zogeheten Bahnpostwagens. Aan de buitenkant was een opening waar men de post in kon gooien. De post werd dan door de postbeambte gestempeld. Voor deze rijdende postkantoren of

Bahnpost waren speciale stempels beschikbaar. Boven in het stempel stond het traject en verder het woord Bahnpost, treinnummer met aanduiding Zug of Z. en de datum. De stempels hebben een ovale vorm.

In eerste instantie werden vanaf 1883 bolle ovale stempels door de post gebruikt. Dat was o.a. voor het traject Cranzahl - Oberwiesenthal (afb. 7). In 1906 begon men met de invoering van een platter type waarbij o.a. de datum met radertjes kon worden ingesteld i. p.v. met losse blokjes. We vinden dit type bijvoorbeeld op de lijn Bad Döberan - Arendsee (afb. 8). De stempels werden niet direct allemaal vervangen maar pas als het oude stempel versleten was. In 1918 was het oude type nog

in gebruik op de lijn Hainsberg - Kipsdorf (afb. 9). Ook op de Brockenbahn, de aftakking vanaf Drei Annen Hohne naar de top van de Brockenberg, reed een Bahnpostwagen mee (afb 10). Omstreeks 1930 waren alle Bahnpoststempels van het oude type vervangen door het nieuwe. De Bahnpoststempels zijn op alle spoorlijnen uit dit artikel in gebruik geweest.

J. Mulder

Literatuur

Michel Briefmarken-Katalog Deutschland  
Diverse nummers "Der Eisenbahn  
Motivsampler"

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnpost\\_\(Deutschland\)#](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnpost_(Deutschland)#)



Afb. 9 (links) Laat gebruik van Bahnpoststempel Hainsberg - Kipsdorf uit 1918. Het nummer van de trein is 5305

Afb. 10 (rechts) Bahnpoststempel van treinnummer 33 van de Brockenbahn afgestempeld op 8-6-1906