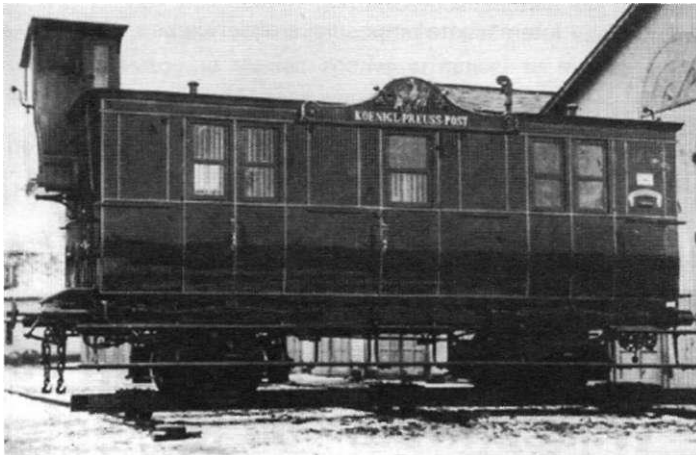


Duitse Bahnpost

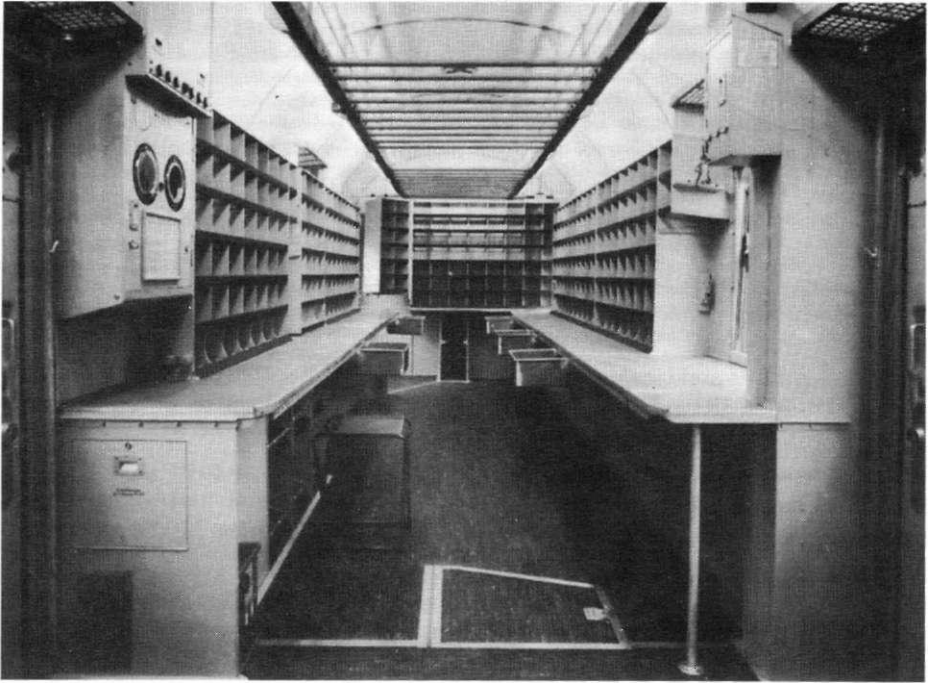
In Nederland is het sorteren en stempelen van post in de trein gestaakt, maar in Duitsland gebeurt het nog steeds. De in Duitse treinen gebruikte stempels heten Bahnpoststempels. Gezien de historie van Duitsland is het gebruik van verschillende typen nogal complex. In het eerste deel van dit artikel zullen de hoofdlijnen van het gebruik van de stempels uit de doeken worden gedaan. Daarnaast wordt gekeken naar nevenaspecten zoals aantekenstrookjes. Vanwege de vele grensverschuivingen is er een interessant gebruik van Bahnpoststempels te vinden. In het tweede deel gaan we daarop in. Daarnaast kijken we met een scheefoog naar grensoverschrijdend postvervoer.

1 Enig historisch overzicht

Nadat de spoorwegen hun intrede hadden gedaan werd, zoals eigenlijk overal, post met de trein vervoerd. Naarmate het spoorwegnet groeide sloten spoorlijnen op elkaar aan en ontstonden er knooppunten. Op deze knooppunten werd de post op het stationspostkantoor afgegeven en daar opnieuw gesorteerd. Soms werd de post van de ene naar de andere trein overgebracht. Het opnieuw sorteren kostte natuurlijk enige tijd en deze tijd nam toe naarmate het postvervoer groeide. Daardoor kon niet altijd de post met de eerst mogelijke trein mee.



af 1 Pruisische Bahnpostwagon uit ongeveer 1860



af 2 Binnenkant moderne Bahnpostwagon

De Pruisische Generalpostmeister Carl Friedrich Ferdinand von Nagler merkte dan ook op dat "reizigers tegenwoordig sneller op de plaats van bestemming zijn dan brieven". Dat kon natuurlijk niet in zijn ogen. In een schrijven aan het Preußische Eisenbahn-Kommissariat Köln in januari 1849 staat dat een goede doorzending slechts mogelijk was als de brieven reeds gesorteerd waren voor een aansluitende trein vertrok. Als de tijd daarvoor op de stationspostkantoren niet toereikend was, moest het sorteren in de trein gebeuren. De aanzet voor de Bahnpost was gedaan.

In Engeland maakte men al langer gebruik van postwagens waarin men stempelde en sorteerde en ook in België gebeurde dat. Er was al eens met een scheef oog naar België gekeken en er was enige ervaring opgedaan op het traject Verviers-Aachen. De Pruisische beampten mochten met de Belgische postwagon mee, die dan ook tot Aachen doorreed in plaats van tot de Belgische grens.

Over het getouwtrek tussen post en spoorwegen betreffende financiële vergoedingen, aanschaf van postwagens en dergelijke zullen we het hier maar niet

hebben. Dat alles geregeld werd, blijkt uit het feit dat op 1-5-1849 de eerste postwagons met beambten aan de slag gingen. Zo'n postwagon heette in eerste instantie "Post-Speditions-Bureau". Vanaf 1856 "Eisenbahn-Post-Bureau" en in 1875 werd het "Bahnpost".

In de beginperiode van de Bahnpost bestond Duitsland uit een aantal staten die elk hun eigen gang gingen. Samenwerking tussen de staten liep niet altijd van een leien dakje. Na de veroveringsoorlogen van Pruisen en de oprichting van het Norddeutscher Postbezirk op 1 januari 1868 begon er enige structuur te ontstaan in de postorganisatie. Naast het Norddeutscher Postbezirk waren er alleen nog de staten Baden, Württemberg en Beieren. Op 1 januari 1872 sloot ook Baden zich bij de Norddeutsche Bond aan en kwam het tot het Deutsche Reich.

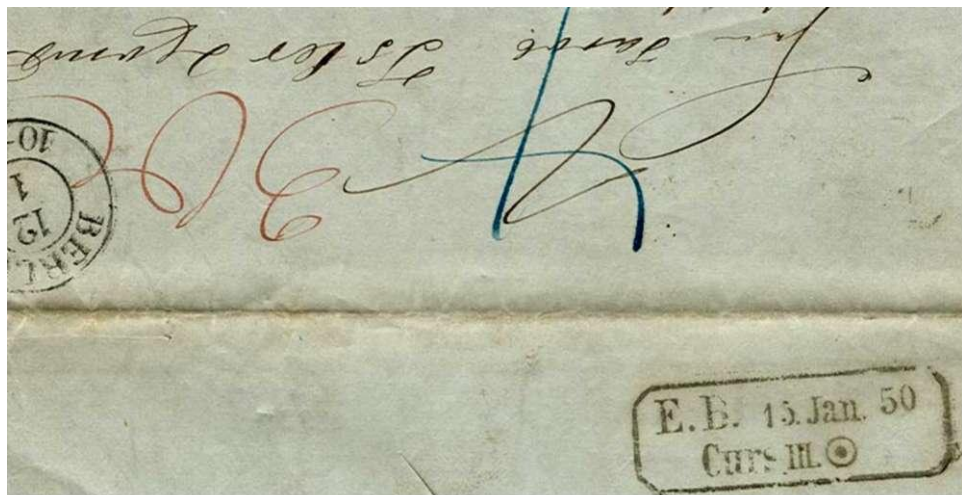
Na de Eerste Wereldoorlog werd de Weimar republiek opgericht en vanaf 1 april 1920 bestond er nog maar één postorganisatie in Duitsland. Na de Tweede Wereldoorlog werd Duitsland in twee delen gesplitst om vervolgens in 1990 weer te worden samengevoegd. Wat de toekomst voor ons in petto heeft, weten we niet, maar na het uiteenvallen van de USSR zijn er al heel voorzichtige stemmen opgegaan om het Russische deel van Oost Pruisen bij Duitsland te voegen.

2 De Duitse staten

In het vorige hoofdstuk schreven we al dat elk van de Duitse staten zijn eigen gang ging. We zullen van een paar staten wat voorbeelden bekijken om een idee te krijgen hoe men te werk ging. Daarna pakken we de draad weer op om de hoofdlijn te volgen.

2.1 Baden

In deze staat was men al vrij snel met het vervoeren, stempelen en sorteren van post in de trein. Het traject Heidelberg-Schlingen eindigde vlak bij Basel en was dus van belang voor de post naar Zwitserland. Op dit traject werd een rechthoekig stempel gebruikt (afb 3). In het stempel staan de letters E.B., een afkorting van Eisenbahnpostexpeditionen Bureau. Elke rit werd aangeduid met een Romeins cijfer achter het woord **Curs**. De tekens ⊙ en * gaven aan of het om een heen- of terugreis ging. Als er meer spoorlijnen komen, gaat men rondstempels gebruiken met daarin twee plaatsnamen, die van begin- en eindpunt van het traject.



afb 3 Brief van Berlin naar Wohlen in Zwitserland met E.B. Bahnpoststempel

2.2 Beieren

In eerste instantie gebruikte men in Beieren voor de Bahnpoststempels van het type molenrad met het nummer 406. Omdat op elk traject stempels met dit nummer werden gebruikt, is het niet mogelijk om van deze stempels het traject te bepalen. Daarna heeft men stempels gebruikt met daarin de tekst K.B. BAHNPOST (Königliche Bayerische Bahnpost). In het stempel staan tevens afgekorte plaatsnamen (afb. 4). Bij deze afkortingen is men niet consequent geweest. De letter M kan zijn München of Mühldorf terwijl München ook wordt afgekort met de letters Mchen. Omstreeks 1920 heeft men rechthoekige stempels vervaardigd met daarin de volledige plaatsnamen van het traject.



afb 4 Beiers K.B. Bahnpoststempel van het traject Lind-Agsb (Lindau-Augsburg)

2.3 Thurn und Taxis



afb 5 Bahnpoststempel
Frankfurt a M-Bingen

De postdienst van Thurn und Taxis verzorgde de post voor een aantal kleine staten in Duitsland. In andere staten was de post in handen van de regering en kon via wetten een aantal zaken worden afgedwongen. Thurn und Taxis moest echter zelfstandig met de spoorwegen gaan onderhandelen en dat viel niet mee. In sommige gevallen mocht de post van Thurn und Taxis tegen betaling met de Bahnpost wagons van andere staten, zoals Pruisen, meerijden als die door het postgebied van Thurn und Taxis gingen. Thurn und Taxis gebruikte ronde stempels met daarin het woord BAHNPOST en de plaatsnamen van het traject (afb 5).

2.4 Württemberg

Na enig experimenteren ging men in Württemberg rondstempels gebruiken met daarin de tekst K. Württ Bahn-post (afb 6). De trajecten werden aangeduid met een nummer. Soms staat dit nummer in de binnencirkel, in andere gevallen staat het achter de letter Z (van Zug) in de datumbalk.



afb 6 Bahnpoststempel Württemberg

2.5 Andere staten

In de meeste gevallen zijn er stempels gebruikt met daarin de plaatsnamen van het traject. Er zijn diverse stempelvormen zoals enkelring, dubbelring, rechthoekig, rechthoekig met afgeronde hoeken of gewoon tekst en datum.

3 Pruisen en het Norddeutscher Postbezirk

We zijn weer terug bij de eerste Bahnpost in Pruisen. Aanvankelijk werden diverse stempeltypen gebruikt. Bekend zijn de stempels bestaande uit vier ringen en in het midden een nummer. Later kwamen er rechthoekige stempels met daarin o.a. plaatsnamen van de eindpunten van het traject. In 1859 kwam er een stempeltype dat het tot 1884 zou uithouden. Het stempel bestaat uit drie regels (afb. 7). De bovenste en onderste regel zijn de plaatsnamen van de eindpunten van het traject. Op de middelste regel staat de dag, de maand en in Romeinse cijfers het ritnummer. Zoals ook bij latere stempels het geval is, geven de twee plaatsnamen alleen maar het traject aan. De richting tussen de plaatsen wordt bepaald door het ritnummer zoals in het spoorboekje vermeld.

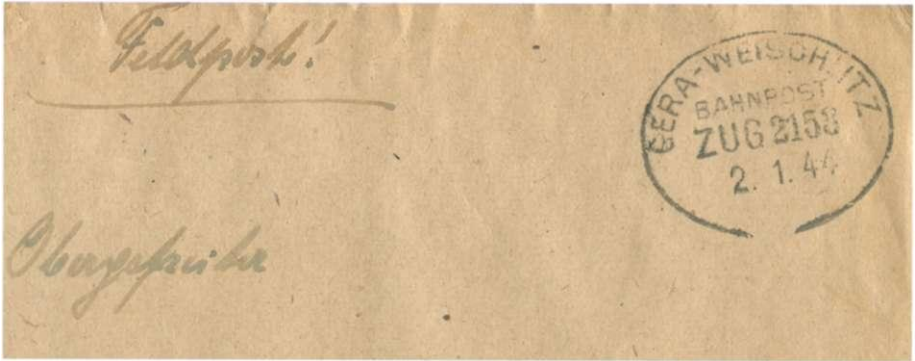


afb 7 Drie regelig Bahnpoststempel van het traject Saarbrücken - Coeln a Rhein met handgeschreven "Übernahmevermerk" Hillesheim

Nadat het Norddeutscher Postbezirk van start is gegaan, wordt dit type stempel in het gehele gebied ingevoerd. De sterke invloed van Pruisen zal daar wel een beslissende rol in gespeeld hebben.

In 1884 komt er een nieuw stempeltype in gebruik (afb 8). Het is een ovaal stempel met daarin de tekst BAHNPOST en de plaatsnamen aan de eindpunten van het traject. Onder het woord BAHNPOST staat de letter Z of het woord

ZUG met daarachter een nummer. Tenslotte daaronder de datum. Dit stempeltype blijft vrij lang in gebruik.



afb 8 Ovaal Bahnpoststempel van het traject Gera - Weischlitz gebruikt in 1944

In 1908 komt er een nieuw ovaal type (afb 9). Dit type is platter dan het voorgaande en heeft een iets andere indeling. ZUG, nummer en datum staan nu op een regel. Het stempeltype behoort tot de 'die-hards' want het heeft twee wereldoorlogen overleefd en is heden ten dage nog in gebruik. De invoering van dit stempeltype is geleidelijk gegaan. Het oude stempeltype is tot in de dertiger jaren terug te vinden. Zelfs tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft men ze nog gebruikt.

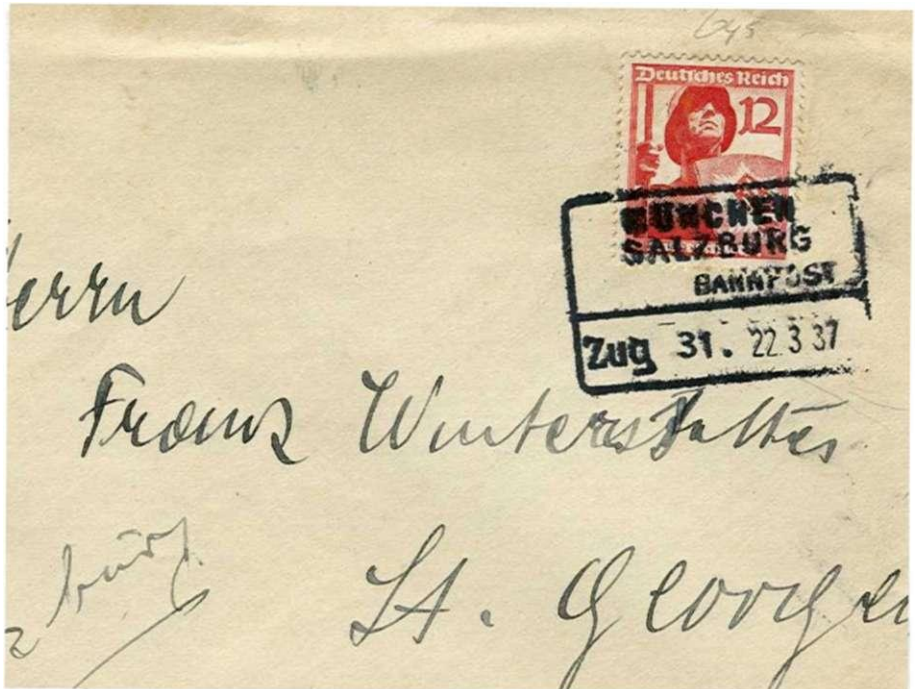


afb 9 Modern ovaal Bahnpoststempel van het traject Frankfurt(Main) - Stuttgart

Na 1945 wordt Duitsland verdeeld in een oostelijk en een westelijk deel. In beide delen is het platte ovale stempeltype in gebruik gebleven. Het grote voordeel hiervan is dat na de hereniging in 1990 de stempeltypen niet meer op elkaar afgestemd behoeften te worden.

Als Beieren in 1920 postaal tot Duitsland gaat behoren, is men net bezig voor de Bahnpost een nieuw stempeltype in te voeren. Het zijn rechthoekige stempels (afb 10), die bestaan uit twee blokken. In het bovenste blok staan de plaatsnamen aan de eindpunten van het traject en BAYERISCHE BAHNPOST. In het onderste blok staat ZUG, treinnummer en datum.

Bij de overgang in 1920 wordt het woord BAYERISCHE uit het stempel gehaald. Er zijn zelfs nog nieuwe stempels van dit type gemaakt met alleen het woord BAHNPOST. Bij het nog in gebruik zijnde oude type verdwijnt K.B. uit het stempel. Deze stempels zijn nog geruime tijd gebruikt totdat ze worden vervangen door het platte ovale type.



afb. 10 Rechthoekig Beiers Bahnpoststempel van het traject München - Salzburg

4 Afwijkingen in stempels

In het ovale stempeltype is het treinnummer een los blokje dat in het stempel kan worden gezet. De afwijkingen die ik gevonden heb zijn:

- het vergeten te plaatsen van het blokje zodat er geen treinnummer in het stempel staat (afb 11).
- het blokje is er op zijn kop ingezet zodat het treinnummer op zijn kop in het stempel staat (afb 12).

Een andere afwijking is het vergeten te plaatsen van een van de cijferblokjes van de datum.

Vanwege de Duitse "Gründlichkeit" zullen dit soort afwijkingen niet vaak voorkomen, maar de afbeeldingen tonen aan dat ook de beampten in Duitsland wel eens een fout maken.



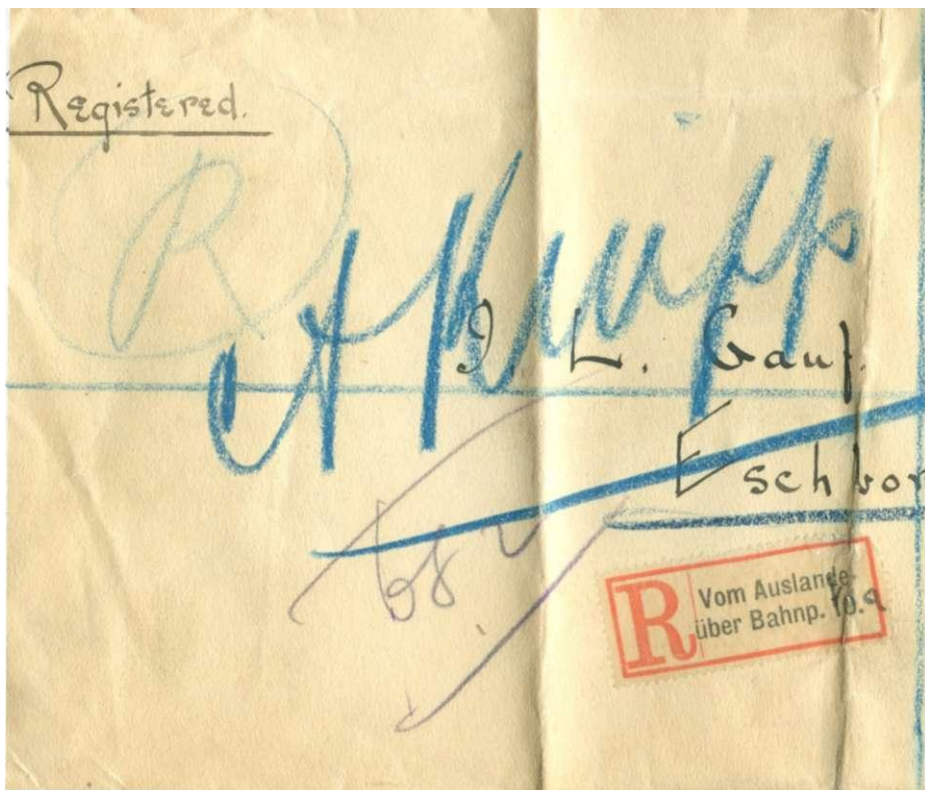
afb 11 (links) Ovaal Bahnpoststempel zonder Zugnummer. Afb 12 (rechts) Ovaal Bahnpoststempel met Zugnummer kopstaand

5 Andere sporen van Bahnpost

Elk van de Duitse Bahnposten valt onder een zogeheten Bahnpostamt. Deze Bahnpostamten hebben een nummer. Zo heeft Breslau, waaronder o.a. de spoorlijn Breslau-Oderberg valt, het nummer 5.

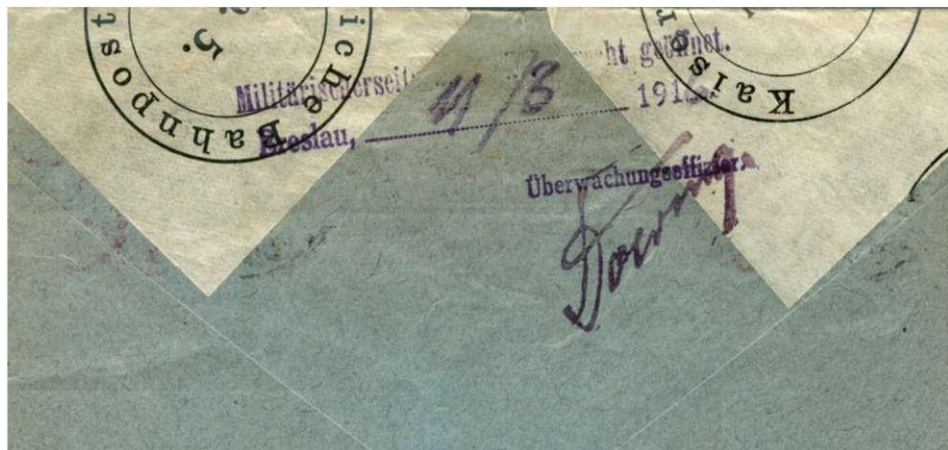
Vanuit het buitenland kan ook aangetekende post via een Bahnpost het land binnenkomen. Het is niet altijd zo dat op deze post een R-nummer staat. Vanaf 1 augustus 1875 moet op deze ongenummerde aangetekende post een aanteken-

strookje worden geplakt en een nummer worden bijgeschreven. Een voorbeeld hiervan zien we in afb. 13. Op dit poststuk uit Johannesburg, dat via de lijn Köln-Verviers binnenkwam, is zo'n aantekenstrookje geplakt. De lijn Köln-Verviers valt zo te zien onder Bahnpostamt 10 (Köln).



afb 13 Aantekenstrookje en handgeschreven nummer op een brief uit Johannesburg, binnengekomen via Bahnpost 10a (Köln - Verviers)

Tijdens de Eerste Wereldoorlog wordt de post uit het buitenland gecensureerd. In afb 14 zien we een brief uit Sofia die via de Bahnpost Breslau-Oderberg Duitsland binnenkomt. Na censuur is de brief gesloten met twee censuurlabels. Op de labels staat de tekst KAISERLICHE BAHNPOST 5. Bahnpostamt 5 was gevestigd in Breslau.



afb 14 Achterzijde van een brief uit Sofia. Na censurering in Breslau gesloten met labels voorzien van de tekst Kaiserliche Bahnpost 5

6 Grensoverschrijdend postvervoer

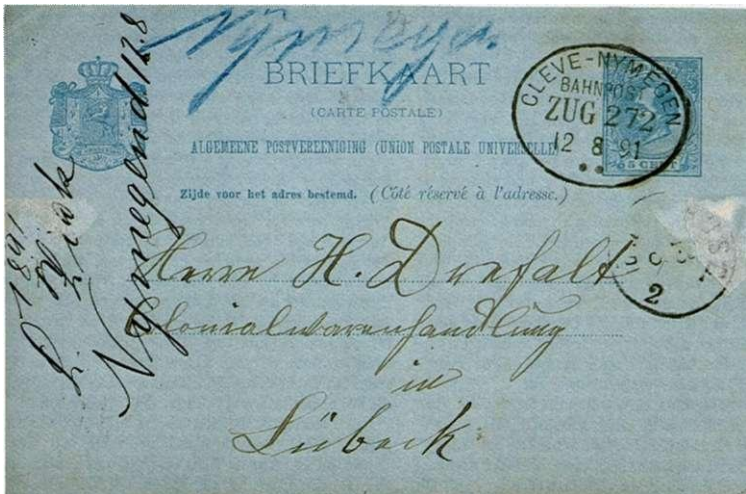
Contacten en verdragen met andere landen zorgden in de beginperiode van de Bahnpost al voor grensoverschrijdend postvervoer. De reeds genoemde lijn Köln-Verviers is daar een voorbeeld van. Bij deze grensoverschrijdende spoorlijnen zien we buitenlandse plaatsnamen in de stempels opduiken. In het volgende hoofdstuk zullen we zien dat niet iedere huidige buitenlandse plaatsnaam ook grensoverschrijdend postvervoer is.

We zullen eens een aantal lijnen onder de loupe nemen. Een belangrijke lijn was Köln-Verviers (afb. 15). Via deze lijn kwam de post binnen die met de boot in Oostende aankwam. Vanuit Oostende gaat de post met een Belgische postwagon naar Venders. Vanaf Verviers kunnen de Duitse beambten aan de slag. De hoeveelheid post wordt in de loop der tijd echter zo aanzienlijk dat zelfs meerdere postwagons niet meer helpen om alle post te stempelen en te sorteren. Van de Belgische autoriteiten krijgt men toestemming om vanaf Oostende Bahnpostwagons met Duitse beambten met de Belgische spoorwegen mee te laten rijden. Door de opkomst van de luchtpost en postvervoer via de havens van Bremen en Hamburg verliest de lijn in de loop der tijd zijn belangrijke betekenis.



afb 15 Drie regelmatig Bahnpoststempel Coeln-Verviers op de achterzijde van een brief naar Londen vanuit Wenen

Eenzelfde verhaal hoort bij de lijn die vanaf Goch via Gennepe en Boxtel naar Vlissingen liep. Ook hier reden de Bahnpostwagens over de Nederlandse rails tussen Vlissingen, waar de boot uit Engeland aankwam, en Goch.



afb 16 Bahnpoststempel op een Nederlandse briefkaart met "Übernahmevermerk" Nijmegen (handgeschreven aanduiding) van het traject Cleve - Nijmegen

Een interessant traject is de onlangs opgeheven spoorlijn Cleve-Nijmegen. Op dit traject worden Duitse Bahnpoststempels gebruikt. Een deel van het traject loopt door Nederland waar de trein in Groesbeek en Nijmegen stopt. In deze plaatsen werd Nederlandse post aan de trein afgegeven. In afbeelding 16 zien we een poststuk waarop de handgeschreven aanduiding Nijmegen en het stempel Cleve-Nijmegen staat. De handgeschreven aanduiding geeft aan dat de post in Nijmegen aan de trein is afgegeven.

Niet alleen in vroeger tijden vond grensoverschrijdend postvervoer plaats. In afbeelding 17 zien we een modern stempel van het traject Dresden-Praha.



af 17 Modern Bahnpoststempel van het traject Dresden - Praha

Het is uiteraard niet mogelijk alle spoorlijnen die in dit hoofdstuk passen te beschrijven, maar de voorbeelden laten zien dat het een interessant gebied is.

7 Trajecten buiten het huidige Duitsland

In vroeger tijden is de grens van Duitsland nogal eens gewijzigd. Stempels met plaatsnamen die niet in het huidige Duitsland liggen kunnen daardoor gezien worden als afkomstig van trajecten met grensoverschrijdend postvervoer. In dit hoofdstuk zal een overzicht gegeven worden van dit type trajecten.

7.1 Elzas-Lotharingen

Na de Frans-Duitse oorlog van 1870-1871 moet Frankrijk Elzas-Lotharingen afstaan aan Duitsland. Na de Eerste Wereldoorlog komt het gebied weer bij Frankrijk. Vele plaatsnamen in het gebied worden verduitsd en het is vaak moeilijk om de plaatsnamen uit dit gebied te herkennen. In afbeelding 18 zien we bijvoorbeeld Markirch-Schlettstadt wat in het Frans St. Maries aux Mines-Selestat is. Een ander voorbeeld staat in Novio-posta 30.



afb 18 Bahnpoststempel van het traject Markirch - Schlettstadt in Elzas-Lotharingen, thans St. Maries aux Mines - Selestat

7.2 Luxemburg

Tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt Luxemburg bij Duitsland gevoegd. Er worden Duitse postzegels gebruikt en er worden Duitse Bahnpoststempels ingevoerd. We zien een voorbeeld in afbeelding 19.



afb 19 Bahnpoststempels van het traject Ettelbrück - Echternach in Luxemburg op Duitse zegels

7.3 België

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd België bezet door Duitsland. In die periode werden er Bahnpoststempels geplaatst op de trajecten door België naar Frankrijk.

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog wordt België opnieuw bezet. De Oostkantons worden als Duitssprekend gebied bij Duitsland gevoegd. Op deze wijze wordt het stempel van het traject Aachen-St. Vikt (afb 20) een Duits traject.



afb 20 Bahnpoststempel van het traject Aachen - St Vikt

7.4 Noord-Sleeswijk

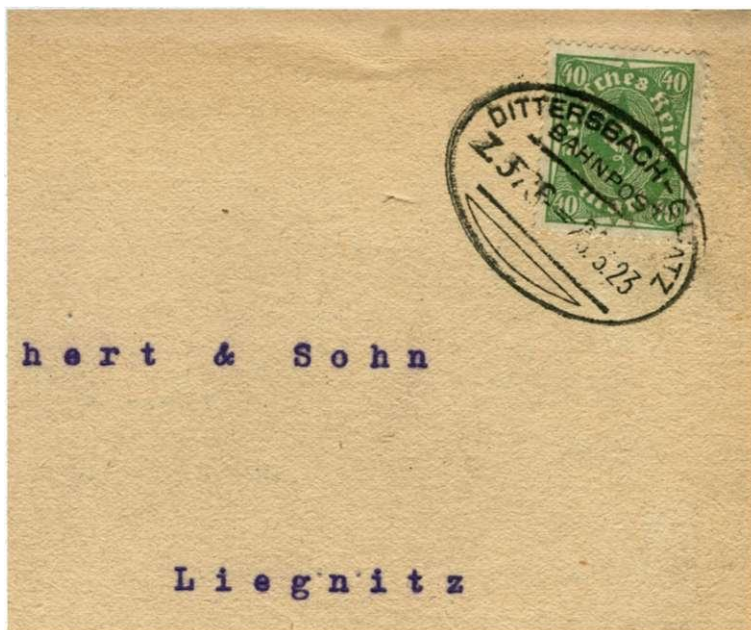
Vanwege een aantal oorlogen heeft Noord-Sleeswijk een tijd bij Duitsland behoord. Het stempel Hamburg-Vamdrup (afb 21) is in dat licht gezien dan niet meer zo vreemd. Vamdrup ligt nu midden in Denemarken maar in die tijd aan de grens net in Denemarken. Uit deze periode zijn er stempels met daarin plaatsen als Hadersleben, Apenrade en Tondern die in Duitsland lagen.



afb 21 Drieregelig Bahnpoststempel Hamburg - Vamdrup

7.5 Polen

Polen is een complex gebied omdat de grenzen van Polen nogal eens wijzigden. Na de Poolse deling in 1795 was er geen Polen meer. De plaatsen kregen Duitse namen en vanwege de grote verschillen in taal zijn de plaatsen vaak niet te herkennen als Poolse plaatsen. Na de Eerste Wereldoorlog ontstaat er opnieuw een Poolse staat maar met andere grenzen dan het huidige Polen. In het gebied dat bij Duitsland hoort tot aan de Tweede Wereldoorlog blijven uiteraard de Bahnpoststempels in gebruik. Tijdens de Tweede Wereldoorlog is Polen door Duitsland bezet, inclusief het Poolse deel dat daarna bij de Sovjet Unie hoorde en dat nu Wit-Rusland en Oekraïne is. We kunnen dus zeer interessante stempels vinden. Wat te denken van Dittersbach-Glatz (afb 22). Het is een grensoverschrijdend traject van de spoorlijn Detrichov(in Tsjechië)-Klodzko(in Polen) dat nu niet meer in Duitsland ligt. Zo hebben we trajecten als Greiffenberg-Goldberg, Posen-Genthin en Marienburg-Marienwerder die nogal Duits klinken maar zeer Pools zijn.



afb 22 Briefkaart met Bahnpoststempel Dittersbach - Glatz, thans Detrichov - Klodzko

7.6 Sovjet Unie

Over de voormalige Sovjet Unie kunnen we het een en ander zeggen. Het bekendste gebied is het Oost-Pruisische deel dat nu in Rusland ligt. De stad Königsberg was een belangrijk handelscentrum en de post uit Rusland werd vaak via deze stad geleid. In afbeelding 23 zien we een brief met het stempel Bromberg - Königsberg via Bahnpostamt 11. Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn er Bahnpoststempels gebruikt in het bezette gebied.

J. Mulder



af 23 Brief uit St. Petersburg naar Strassbourg met postverdragstempel Aus Russland Franco in kastje en Bahnpoststempel Bromberg - Königsberg Pr.

Literatuur

Registered labels of the German T.P.O.'s, H. Goldstein, T.P.O. vol. 10 no. 3 may-june 1956, pag. 63-64, 1956.

Spoor en post in Nederland, uitgave Nederlands Spoorwegmuseum Utrecht, pag. 282-287, 1979.

130 Jahre Bahnpost in Deutschland, H. Miosga, Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980, pag. 5-116, 1980.

Die Postbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen von den Anfängen bis zur Reichsgründung, Dr. K. Herrmann, Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 14/1982, pag. 7-32, 1982.

Entstehung und Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden deutschen Bahnposten, H. Körting, Archiv für deutsche Postgeschichte Sonderheft 1984, pag. 132-170, 1984.


Eisenbahnen und Postwesen in Thüringen, H. Körting, Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1988, pag. 5-102, 1988.

Les relations postales internationales via l'ambulant allemand no 10, sa filiale de Verviers et les ambulants Beiges de l'Est, J. Crustin, 1987.

Thurn und Taxis, vier eeuwen postvervoer, J. Mulder A. Bosman, pag. 28-29, 1991.

Waar ligt de grens?, J. Mulder, Novioposta 30, pag. 26-27, 1991.

Bloemenmagazijn
en Plantenkas



bv bloemisterij

AALBERS hatertseweg 275
telefoon 3550275 nijmegen