

Alter Hauptbahnhof Braunschweig

1838 - 1945

Die Lage des Bahnhofs mit seinen Betriebsanlagen.

Eine Kurzfassung über die Historie im allgemeinen.

Und ein Versuch, die Räumlichkeiten des Postamts am Bahnhof
in den stetig wechselnden Umbauphasen wiederzugeben.

Als Literatur möchte ich zwei Abhandlungen über die Eisenbahngeschichte
in Braunschweig besonders empfehlen:

**Der erste
Braunschweiger Hauptbahnhof
von Carl Theodor Ottmer**
(von Claudia A. Gronen)

sowie

Die erste deutsche Staatseisenbahn
(von Wilhelm M. Wunderlich)

Die Historie des Postamts am Bahnhof sowie der Bahnpost am Alten Bahnhof läßt sich heute schwerlich rekonstruieren. Viele Unterlagen sind in den Kriegswirren vernichtet worden. Postler und Bahnpostler, die in den letzten Jahren am Alten Bahnhof ihren Dienst verrichteten sind aufgrund ihres hohen Alters kaum noch anzutreffen. Ich danke Herrn Kurt Harenberg und ehemaligen Bahnpostfahrern der Kameradschaft Braunschweiger Bahnpostfahrer für diverse Hinweise und deren Überlieferungen aus ihrer Dienstzeit nach 1945. Der erste Teil meiner Abhandlung umfaßt den Zeitraum von 1838 bis 1945.

Bruno Räker

Stand: Januar 2019/Juli 2022

	Seite
Auswahl zur Chronologie der Braunschweiger Post und Eisenbahn ...	3 - 5
Der 1. Bahnhof 1838	6 - 8
Der 2. Bahnhof 1845	9 ff.
Postbüros im Westflügel 1845	12 - 13
Der Telegraphendienst im Ostflügel 1849	14 - 17
Herzogl. Eisenbahn- und Postdirektion 1850	18
Direktionsgebäude 1852	19 - 20
Ober-Post-Direktion (Nordd.Bund) 1868	21 - 22
Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahn 1869	23
Das Bahnhofsgelände um 1870	24
Kaiserliches Postamt 1871	25
OPD - Post- und Telegraphendienst	25
Postwagen- und Steuer-Schuppen	26 - 27
Lageplan „Holzhofgelände“	28
Neubau OPD-Gebäude 1878 – 1881	29 - 31
Post-Elektro-Fahrzeuge 1911 u. 1929	31 - 32
Reichspost u. Reichsbahn 1934	33

Anhang

Bahnpost	42
----------------	----

Zum alten (Haupt)Bahnhof in Braunschweig gibt es umfangreiche Spezialliteratur (wie z.B. oben angemerkt) und die unterschiedlichsten Bildersammlungen. Sei es aus architektonischer Sicht, oder für Eisenbahner. Mitunter geht es auch um verdiente Persönlichkeiten, die in der Stadt Braunschweig gewirkt haben.

Ich möchte im folgenden für allgemein Interessierte sowie für diejenigen, die sich insbesondere für die Postgeschichte Braunschweig interessieren, die Historie des Bahnhofs und die damit in Verbindung stehenden Funktionsbereiche im wesentlichen zusammenfassen.

Eine Auswahl zur Chronologie der Braunschweigischen Post und Eisenbahn.

1806 Durch die Folgen der napoleonischen Kriege verliert das Herzogtum Braunschweig durch den Kommissär Malraison seine Souveränität.

1807 Das Herzogtum Braunschweig geht auf im Königreich Westfalen.

Im folgenden wird die Braunschweiger Post der „Generalverwaltung der Posten, Relais und Boten“ in Kassel unterstellt.

1813 Herzog Friedrich Wilhelm („Schwarzer Herzog“) wird wieder Souverän des Herzogtums Braunschweig.

Es entsteht eine neue Braunschweigische Postbehörde. Dementsprechend findet eine Neugliederung der alten Post mit ihren Anstalten statt. Ein Jahr später, 1814, wird die Postreform mit einer neuen Postordnung über das Postwesen und der Taxen im großen und ganzen abgeschlossen.

1833 Das Hof-Postamt befand sich von 1748 bis 1867 im Hause Kohlmarkt Nr. ass. 300 (später Poststraße Nr. 7). Auch die Oberpostdirektion befand sich bis 1881 in diesem Gebäude. Anschließend wurde das Gebäude im Zuge des Ausbaus der Brabantstraße abgebrochen.



Im Land Braunschweig gibt es derzeit 33 Postanstalten mit 82 Beamten.

Beim Hof-Postamt in Braunschweig sind 36 Beamte beschäftigt.

**Bild 1: Das Hof-Postamt links vor der Ostfassade des Gewandhauses, Kohlmarkt Nr. ass. 300.
Am Eingang befinden sich zwei Gaslaternen in Form stilisierter Posthörner**

- 1838 Am 1. 12. wird die Eisenbahnstrecke Braunschweig – Wolfenbüttel eröffnet.
(Erste deutsche Staatseisenbahn).
- Das 1. Bahnhofempfangsgebäude, von Carl Theodor Ottmer entworfen - siehe Bild 2,
ist ein sehr eigenwilliger Bau mit „gotischen“ Elementen.
- 1840 Erste Bahnpost auf der Strecke Braunschweig – Wolfenbüttel.
Und 1841 auch nach Harzburg – dann ab 1843 regelmäßig.
(Siehe Bahnpost im Anhang)
- 1843 Baubeginn des 2. Bahnhofsempfangsgebäude nach Abriß des 1. (gotischen) Bahnhofs.
C. Th. Ottmer entwarf den neuen Bahnhof entsprechend neuer Anforderungen an den
Eisenbahnbetrieb.
- 1845 Fertigstellung und Eröffnung des im klassizistischen Stil errichteten Bahnhofsempfangsgebäude mit seinen Funktions-Anbauten - siehe Bild 6.
- Ottmer selbst hat die Fertigstellung nicht mehr erlebt.
- Die (Ottmer)Fassade und die ursprünglichen Grundrißabmessungen des Bahnhofempfangsgebäude sind bis heute erhalten.*
- 1846 Die Anzahl der Postanstalten im Land Braunschweig hatt einen Stand von 43 mit
115 Beamten. Im Hof-Postamt sind 50 Beamte tätig.
- 1849 Am 1.10 wird im Land Braunschweig der Braunschweiger Electromagnetischer
Telegraphendienst eingerichtet. In der Stadt das „Telegraphen-Bureau Braunschweig“.
Daneben gibt es auch eine preußische Telegraphenlinie.
- 1850 Am 19.03. werden die Herzogliche Eisenbahn-Kommission und die Postdirektion zu
einer Behörde „Herzogliche Eisenbahn- und Postdirektion“ vereinigt.
- 1852 Carl Ebeling, Bahn-Bau-Conducteur, baut das Direktionsgebäude. Es wurde später durch
Seitenflügel erweitert.
- 1856 Die Bahnstrecke Braunschweig – Kreensen wird eröffnet. In den Zügen wurden
Bahnposten eingerichtet - besondere Postabteile, begleitet von Postschirrmeistem..
- 1868 Im Zuge einer Neustrukturierung wird die neueingerichtete Ober-Postdirektion von der
Eisenbahndirektion getrennt.
- 1869 Verkauf der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn (an Preußen)
- 1871 Das Herzogliche Hof-Postamt wird in „Kaiserliches Postamt“ umbenannt.

- 1876 Die Verwaltungen der Post und der Telegraphen werden vereint.
- 1878 Beginn der Bauarbeiten für den neuen Gebäudekomplex der Oberpostdirektion an der Friedrich-Wilhelm-Straße.
- 1881 Fertigstellung und Übergabe der Gebäude an die Oberpostdirektion Braunschweig am 29.03.
- 1901 Erstmalige Ausgabe von Postsendungen durch Postschließfächern.
- 1911 Einführung von Elektromobilen für die Briefkastenleerung.
- 1919 Erster Postflug: Linie Berlin - Braunschweig - Hannover - Gelsenkirchen.
- 1929 Elektro-LKW für Pakete
- 1944 Im März Luftangriff der Alliierten: Die Paketumschlagstelle am Bahnhof wird völlig zerstört.
- 1945 Zwischen 1944 und 1945 erfolgen mehrere schwere Luftangriffe, die unter anderem auch Dienststellen der Post stadtübergreifend schwer beschädigen bzw. völlig zerstören.
- 1945 Von den 39 Bahnpostwagen des Braunschweiger Bezirks sind 12 völlig zerstört, 10 stark beschädigt, und 7 vermißt. Nur 10 Bahnpostwagen sind noch betriebsfähig.
- 1945 Am 10.04. gegen Mittag wird der gesamte Post-Dienstbetrieb eingestellt.

Der erste Bau des Hauptbahnhofs.

Am 01. März 1837 erhielt die Herzogl. Eisenbahn-Commission den Auftrag, die Leitung für den Bau der Eisenbahnstrecke von Braunschweig über Wolfenbüttel zu übernehmen.

Der erste Bau des Hauptbahnhofs wurde nach den Plänen vom Architekten und braunschweigischen Hofbaumeister Carl Theodor Ottmer errichtet. Dieser Bahnhofsbau war von 1838 bis 1843 in Betrieb. Er wurde dann komplett abgerissen und durch einen neuen Bahnhof, ebenfalls von Ottmer entworfen, ersetzt. Unterlagen für den ersten Bau sind rar. Allgemein bekannt ist die Ansicht des Empfangsgebäudes (Bild 2) und der Lageplan des Bahnhofsgeländes (Bild 4).

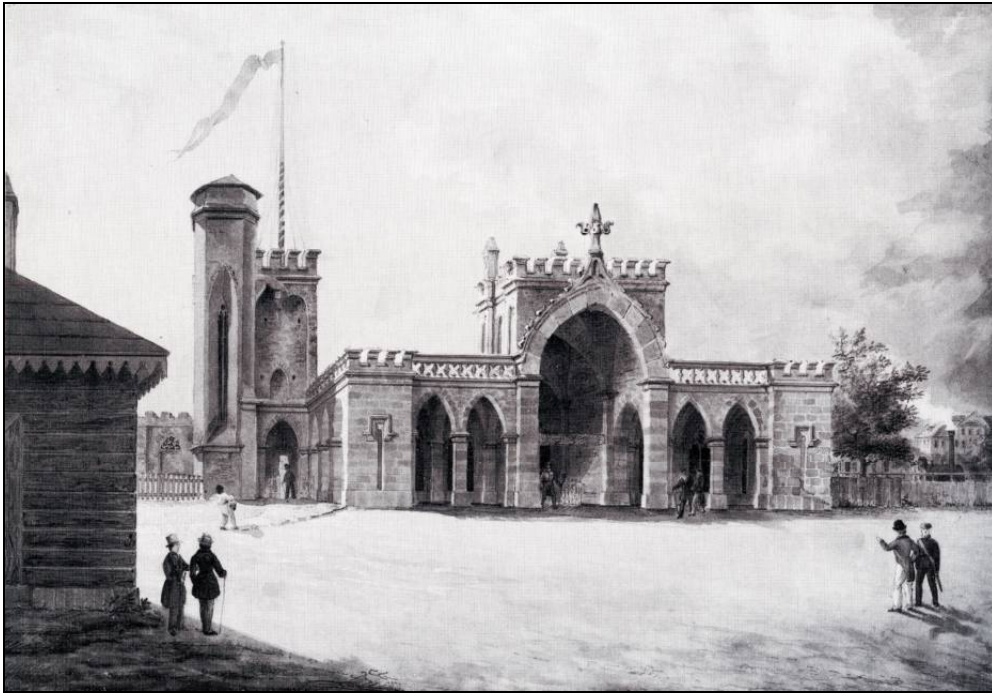


Bild 2: Das Empfangsgebäude des 1. Bahnhofs nach Carl Theodor Ottmer im Jahre 1838. (nach einem Aquarell)

Dieses Bahnhofsgebäude war westlich und seitlich parallel zur Gleisanlage, die in nord-südlicher Richtung angeordnet war, errichtet worden. Dem eigentlichen Zweckbau wurde nach dem Geschmack seiner Zeit ein sogenannter Torbau vorgesetzt, der bildlich übertragen ein „Tor zur Welt“ symbolisieren sollte.

Im Braunschweigischen Adreß-Buch von 1838 wird die Herzogl. Eisenbahn-Commission noch nicht erwähnt. Dies verwundert nicht, da ein Adreß-Jahrbuch in der Regel Institutionen und Adressen eines zurückliegenden Jahres wiedergibt. Es werden jedoch ausführlich alle Herzogl. Post-Anstalten, wie: Post-Direktion, Hof-Postamt, die gesamten Post-Ämter im Herzogtum sowie die Post-Verwaltungen, -Expeditionen, und Post-Wärtereien gelistet.

(Post-Expeditionen entsprechen heutigen Post- Agenturen - also im Namen der Post)

(Post-Wärtereien sind kleine Poststellen am Ende der Zuständigkeitskette -sie sind einem Postamt unterstellt)

Des weiteren sind ausführlich alle täglich eingehenden und abgehenden Brief- und Personenposten am Hof-Postamt mit den festgelegten Uhrzeiten aufgeführt. Ebenso die Entfernungen der Poststationen untereinander (Meilenzeiger).

Das Braunschweigische Adreß-Buch von 1839 enthielt nun die Angaben bezüglich der Zuständigkeiten in der Herzogl. Eisenbahn-Commission:

F. Herzogl Eisenbahn-Commission.	
(Dieselbe ist, zufolge der höchsten Verordnung vom 1. Mai 1837, mit der Leitung des Baues der von Braunschweig über Wolfenbüttel führenden Eisenbahn beauftragt.)	
Aug. Phil. Chr. Th. von Arnberg, Finanzdirector und geheimer Legationsrath.   Ritter des Königl. Preuß. rothen Adlerordens 2ter Classe, Commandeur 2ter Classe des Kurhess. goldenen Löwenordens, und Ritter des Königl. Sächs. Civil-Verdienstordens, Vorsitzender.	
Aug. von Geyso, Kreisdirector, zu Wolfenbüttel.	Mitglieder.
Theodor Mahner, Cammerath.	
Johann Schneider, Professor.	
Fr. von Unger, Rittmeister, zu Wolfenbüttel, Commissarius für die Expropriation. 	
I. Bau-Personal.	
W. Märtens, Kreisbaumeister, leitet Bau und Betrieb der Bahn. 	
Albert Steigerthal, Bau-Conducteur.	
Eduard Mittendorff, Baueleve.	
Hermann Wilhelms, Bauaspirant.	
II. Vermessungen.	
Müller, Geometer.	
Mittendorff, Geometergehilfe.	
III. Bureau und Betriebs-Casse.	
Gustav Falck, Commissair.	
IV. Betrieb.	
Philipp Bergmann, Einnehmer zu Braunschweig.	
Arnold Meier, Lieutenant, Einnehmer zu Wolfenbüttel.	
John Blenkfop, Maschinist.	
James Black, Maschinist.	
Heinrich Grobe, Wagenführer-Gehülfe.	
Martin Guers, Wagenführer-Gehülfe.	
Carl Gerhard Becker, Schaffner.	
David Wischmann, Schaffner.	
Friedrich Helms, Schaffner.	
Wilhelm Huch, Gehülfe.	
Christian Löpfe, Gehülfe.	
Carl Eggers, Aufseher.	
Johann Appel, Thürsteher.	
Christoph Meyerding, Thormäster.	

Über die Raumaufteilung im Gebäude liegen mir keine Angaben vor. Die erste Teilstrecke der Staatsbahnlinie Braunschweig-Harzburg verlief von Braunschweig nach Wolfenbüttel. Am 1. Dezember 1838 wurde der Bahnbetrieb aufgenommen. Die einfache Fahrt dauerte ca. eine Viertelstunde.

Zunächst fand nur der Personenverkehr statt. Erst nach und nach konnten Wirtschaftsbetriebe von den Vorteilen eines Güterverkehrs per Bahn überzeugt werden. Es mußte hierfür zunächst auch die Infrastruktur geschaffen werden - Umschlagsplätze, Transportwesen etc.

Auch die Braunschweigische Post war nicht sofort an einem Postverkehr mittels Eisenbahn interessiert. Erst ein Jahr später, 1839, wurden die ersten Postsendungen nach Wolfenbüttel befördert. 1842 wurde dann bereits im ersten Bahnhofsgebäude eine Postexpedition mit einer Postpackkammer eingerichtet. Dann ab 1843 erfolgte der Postverkehr regelmäßig mittels Bahn auch nach Harzburg^{*)}, und weiterhin ab 1865 nach Holzminden.

^{*)} Erst ab 27. Mai 1892 staatlich anerkanntes Heilbad „Bad Harzburg“.

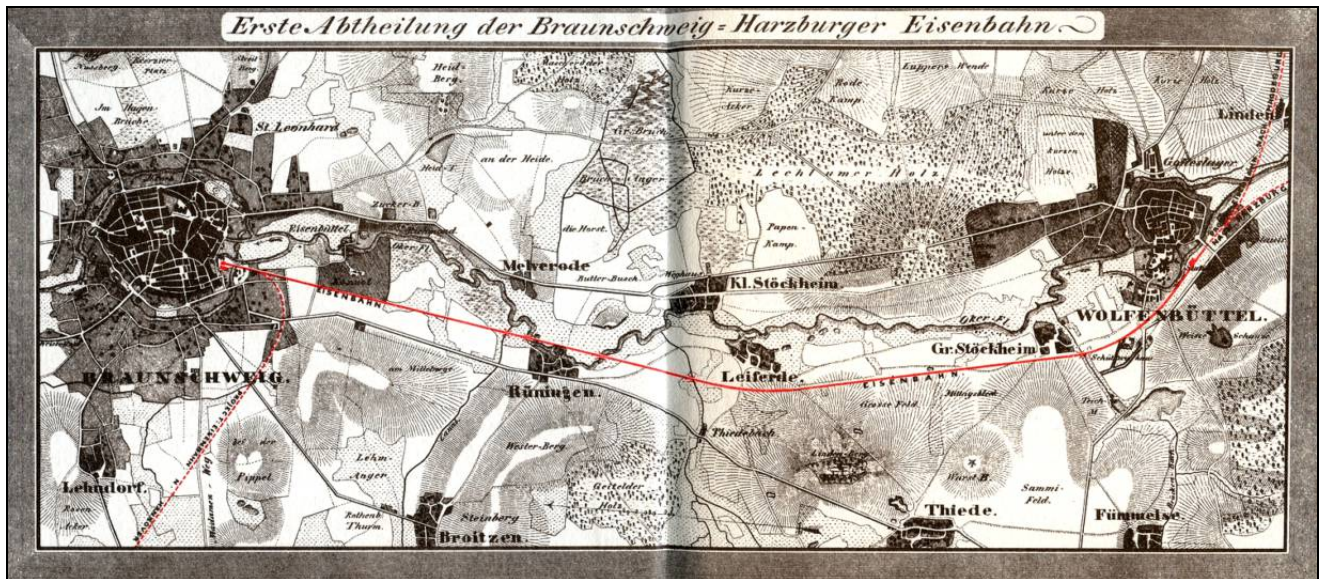


Bild 3: Die erste Strecke von BS nach WF - eine zeitgen. Lithographie von A. Werth

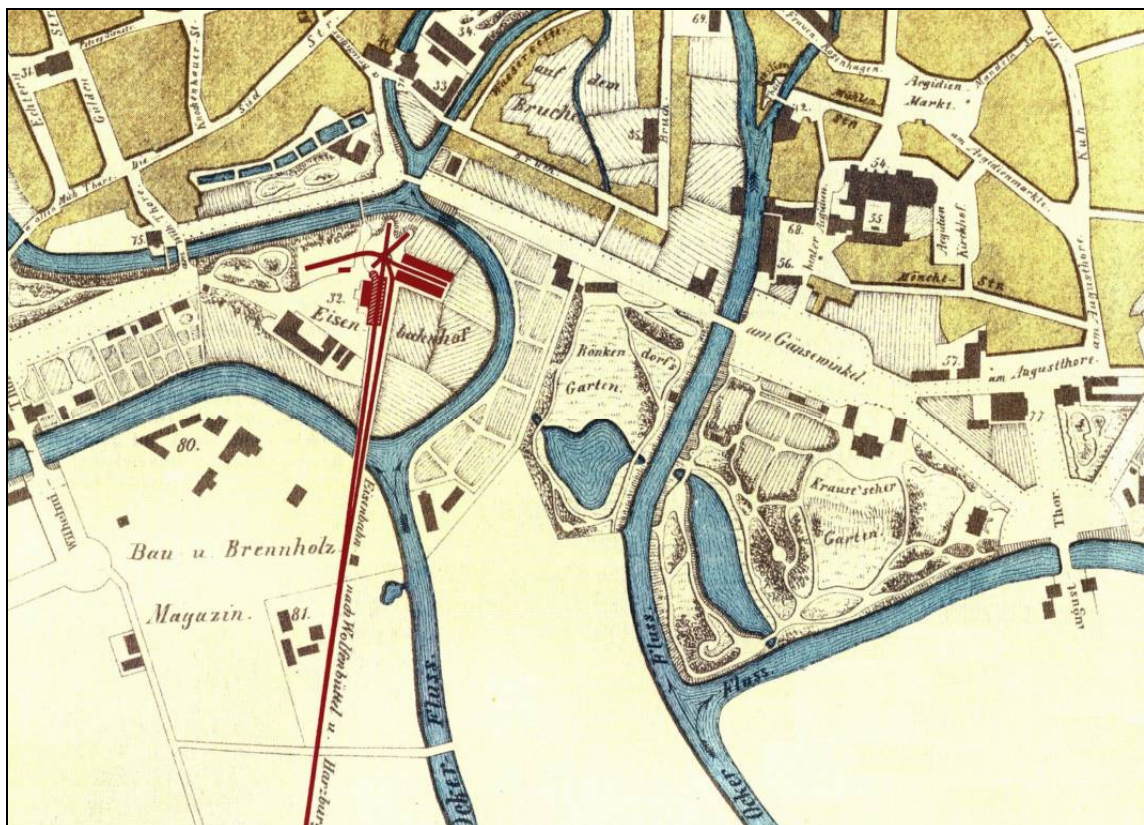


Bild 4: Lageplan des Bahnhofsgelände - Karte von 1841.

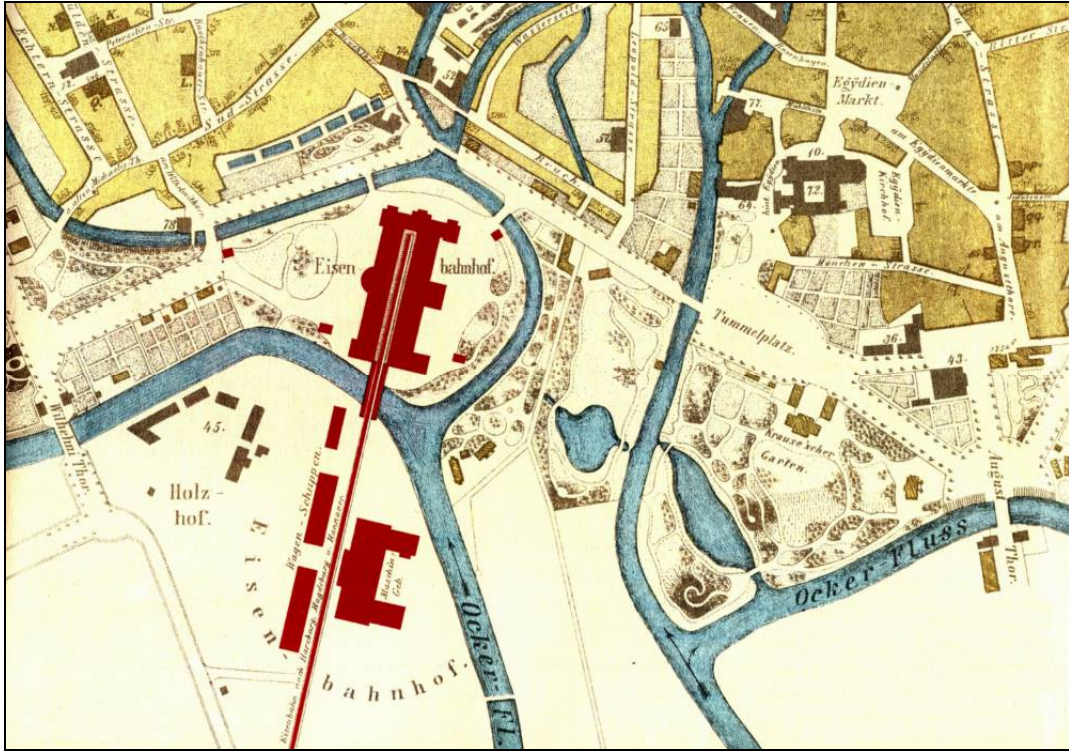
Der erste Bahnhof wurde auf einer Halbinsel (Küsters Insel) gebaut. Er war umgeben vom Okerarm und Okerschleife. Gut zu erkennen ist das Bahnhofsgebäude parallel zum Gleisbett. Hinter dem Bahnhof befindet sich die zur damaligen Zeit übliche Drehscheibe mit den Rangiergleisen und dem Maschinen- und Wagenschuppen.

Der zweite Hauptbahnhof.

Auf Grund der enormen Steigerung des Bahnverkehrs wurde der 1. Bahnhof bald zu klein. Des weiteren entwickelte sich neben dem Personenverkehr auch der Güterverkehr in nicht vorhersehbarem Umfang.

So wurde bereits 1843 mit dem Bau des ebenfalls von Ottmer entworfenen zweiten Bahnhof begonnen.

Aufzeichnungen für den Zeitraum des Übergangs, vom Abriß des 1. Bahnhofs hin zum Neubau des größeren „Ottmerbaus“ an gleicher Stelle konnte ich noch nicht einsehen. Fest steht, daß der Eisenbahnbetrieb insgesamt weiterlief, und Neu- und Erweiterungsbauten an den Strecken vorgenommen wurden. Auch an Streckenerweiterungen wurde gearbeitet.



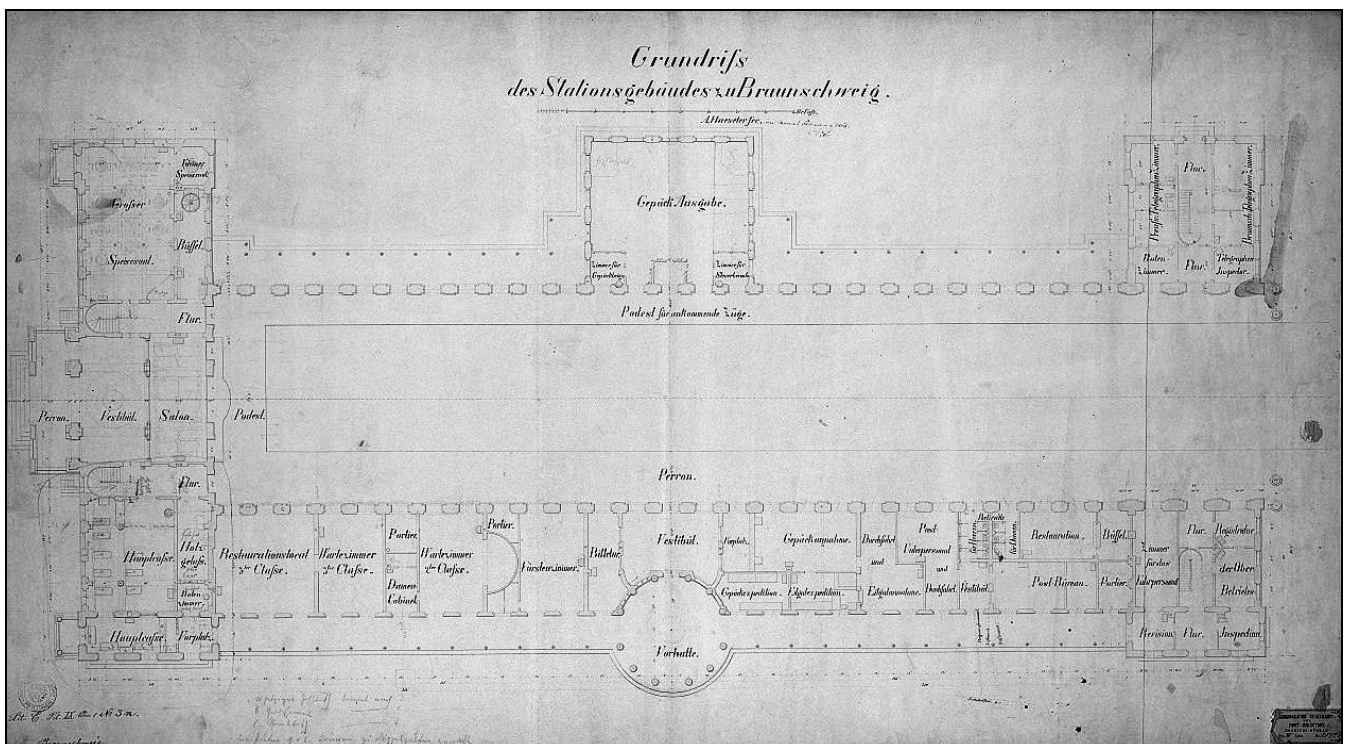
**Bild 5: Lageplan des Bahnhofsgelände mit dem zweiten Bahnhofsgebäudes,
Karte von 1846.**

Bild 4 und 5 zeigen die Verläufe der Oker mit ihren damaligen Okerarmen. Die später teils umgeleitet, teils unterirdisch verlegt wurden. Der Bereich des heutigen Friedrich-Wilhelm-Platzes war noch mit Burgmühlengraben umgeben. Der Burgmühlengraben folgte dem ehemals natürlichen Verlauf der Oker.

Ottmer hat die Fertigstellung des Bahnhofs nicht mehr erlebt. Er starb am 22. August 1843 viel zu früh mit 43 Jahren.



**Bild 6: Das zweite Bahnhofsgebäude
(Herzog Anton Ulrich-Museum)**



**Bild 7: Grundriß Bahnhofsgebäude 1843 - Zeichnung von A. Haeseler
(Nieders. Staatsarchiv Wolfenbüttel - K 13244)**

Links im Hauptgebäude befanden sich die Speisesäle, in der Mitte das Vestibül und der Salon, und rechts die Hauptkassenräume, Botenzimmer und diverse andere Räume.

Im Ostflügel befanden sich die Gepäckausgabe und die Telegraphenbüros.

Im Westflügel befanden sich u.a. Restaurationslokale und Wartezimmer 2. und 3. Klasse, das Fürstenzimmer, ein Vorhalle (Rotunde mit anschließendem Vestibül), Gepäckannahme, Eilgutannahme, Expeditionsräume, Postbüros, Revisions- und Registraturräume sowie die technische Oberinspektion.

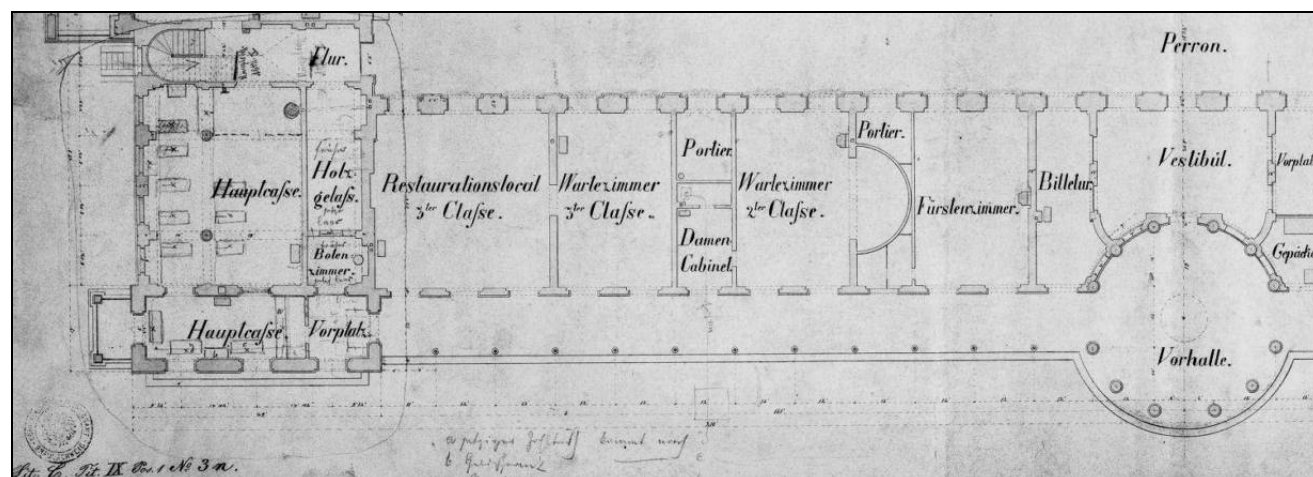


Bild 8: Teil des Westflügels

Die nähere Beschreibung einzelner Räumlichkeiten mit Bezug zur Post bzw. Bahnpost erfolgt weiter unten.

Das Postamt am neuen Bahnhof.

III. Herzogl. Hof-Postamt.	
J. C. A. Ribbentrop, Post-Director, Chef des Postamts. ✠	Friedrich Nachwig, Postaspirant. Friedrich Corvinus, Postaspirant.
1. Abtheilung in der Stadt.	Zeitungs-Expedition.
Theod. Niemeier, Postmeister.	Carl Heinr. Ferd. Heise, Postsecretair.
Aug. Büffius, Postsecretair.	Estafetten-Expedition.
Gustav Frohwein, Postsecretair.	Hr. Wilhelm Ludw. Rosenbaum, Postsecretair.
Carl H. Ferd. Heise, Postsecretair.	
Hr. Wilh. Ludw. Rosenbaum, Postsecretair.	Briefträger.
Ad. Damköhler, Postschreiber.	J. B. Ch. Hingst, Oberbriefträger. ☉
Albert Lindau, Postschreiber.	Friedrich Mönenck. ☉
E. W. H. Schellbach, Postschreiber.	Joh. Heinr. Ferd. Meinede. ✠
Ernst Wolpert, Postaspirant.	Wilhelm Hr. Theodor Herbit.
2. Abtheilung auf dem Eisenbahnhofe.	Joh. Conrad Weinhausen. ☐
Ferdinand Albrecht, Postsecretair.	Heinrich Wöhler. ☐
Wilhelm Gorges, Postsecretair.	Carl Schäfer, Gehülfe.
Wilh. Aug. Emil Harms, Postschreiber.	Heinr. Bolm.)
Carl Dankworth, Postschreiber.	Postwagenmeister.
	A. W. H. Bähr. ☐

1846 wird das Postamt am Bahnhof erstmals im Braunschweigischen Adreß-Buch bekannt gegeben.

Das Hof-Postamt in zwei Abteilungen:

1. Abteilung in der Stadt,
2. Abteilung auf dem Eisenbahnhofe.

Die Bezeichnungen Postamt 1 und Postamt 2 wurden später eingeführt.

Postbüros und Expeditiionsräume im Westflügel.

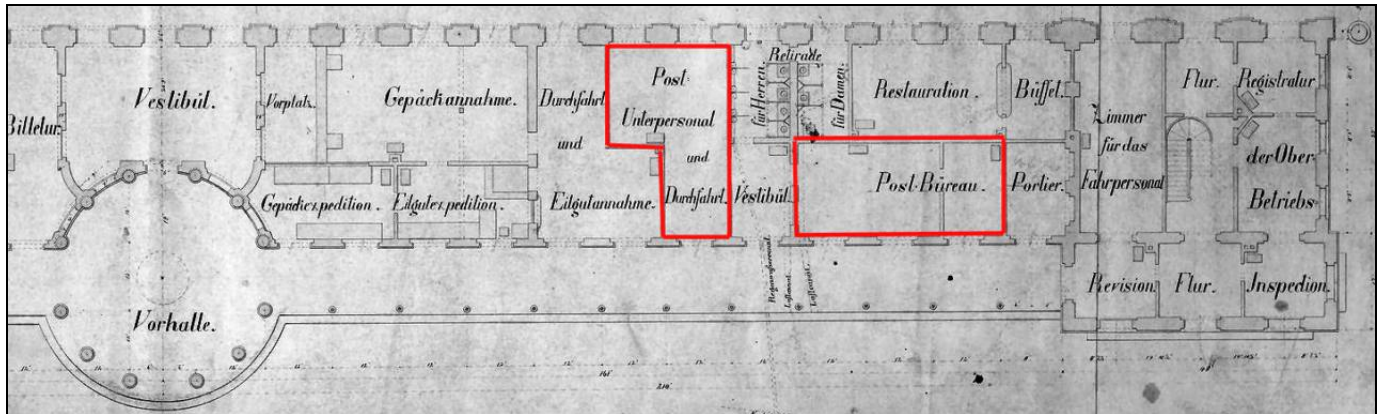


Bild 9: Die ersten Posträume im südlichen Westflügel hinter der Vorhalle (Rotunde) - Grundriß von 1843 (Nieders. Staatsarchiv Wolfenbüttel - K 13244)

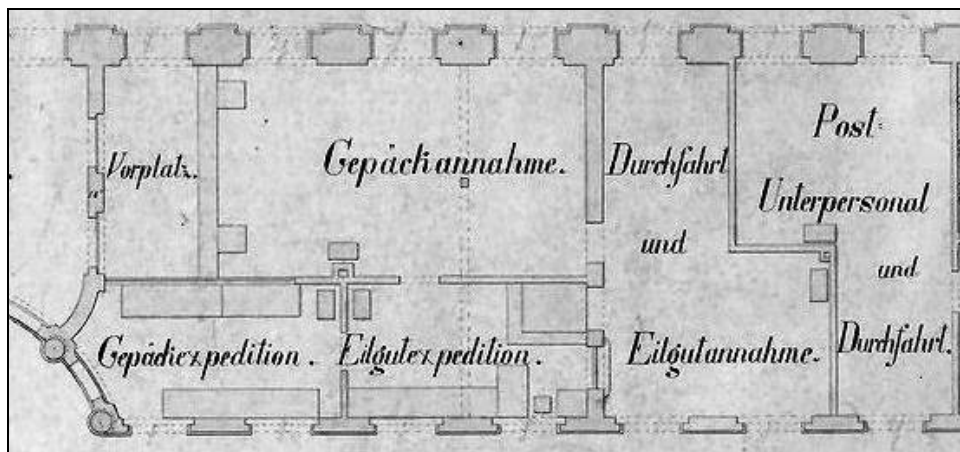


Bild 10: Expeditiionsräume

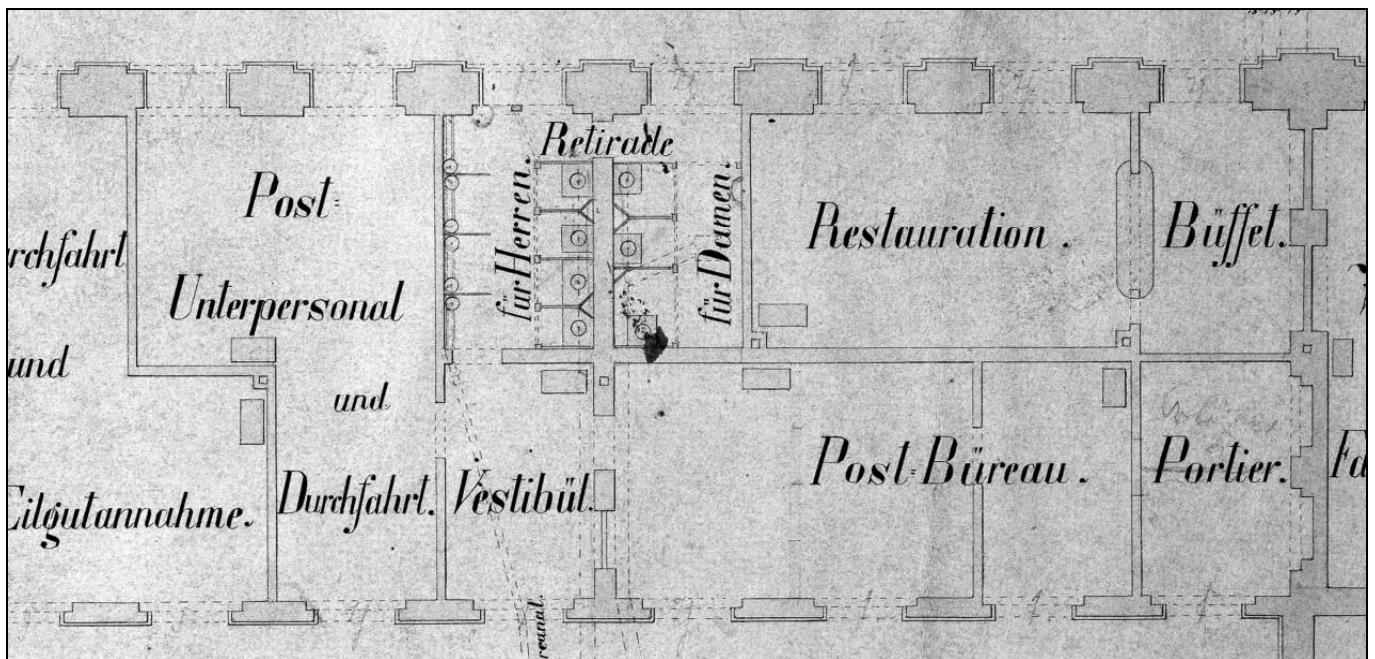


Bild 11: Ausschnitt Posträume

Ein Braunschweiger Fuß entspricht 28,536 cm. - aufgerundet 28,54 cm.

Die Umrechnungen für die Grundflächen ergeben somit ca.:

Post Unterpersonal und Durchfahrt	15,6 m²
Vestibül	14,8 m²
Post-Büro großer Raum	35,0 m²
Post-Büro kleiner Raum	14,8 m²

Insgesamt sind es 80,2 m².

Eine Postexpedition ist nicht ausgewiesen. Vermutlich wurden die Räume der Eisenbahn, die Gepäckexpedition neben der Eilgutannahme, bei Bedarf mit benutzt.

Änderungen ?

Es existieren noch zwei Teilgrundrisse vom Westflügel mit einer modifizierten Raumaufteilung der Posträume, ohne Datum und ohne weitere Bemerkungen.

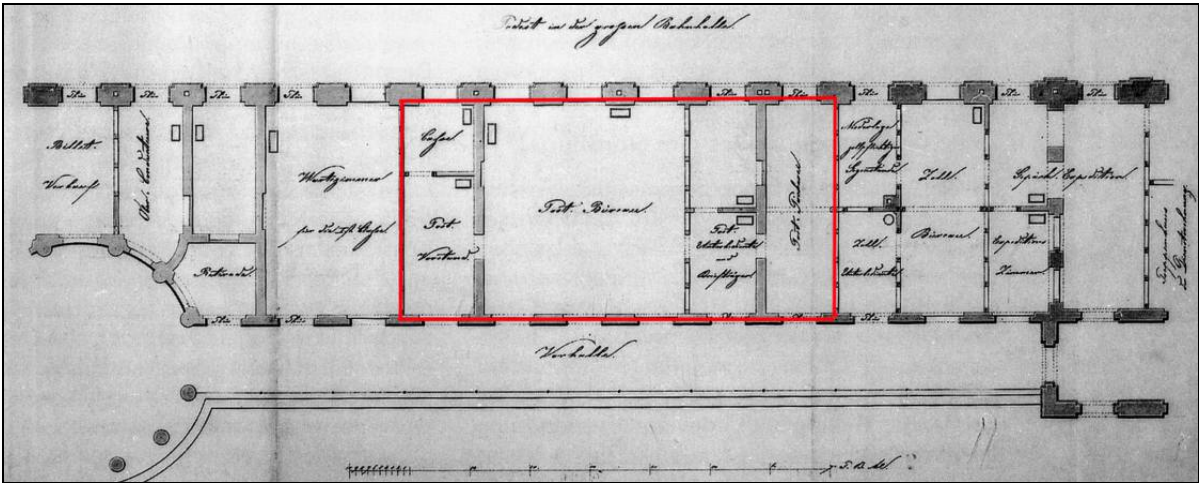


Bild 12: Ein Teilgrundriß des südlichen Westflügel hinter der Vorhalle (Rotunde) mit Posträume, nicht datiert (Niedersächsisches Staatsarchiv Wolfenbüttel)

Die Posträume haben hier andere Abmessungen. Es gibt einen Bereich für den Postvorstand, für die Briefträger und eine Postpackkammer und weiter Büroräume. Das Vestibül, die Retirade und die Restauration fehlen dagegen.

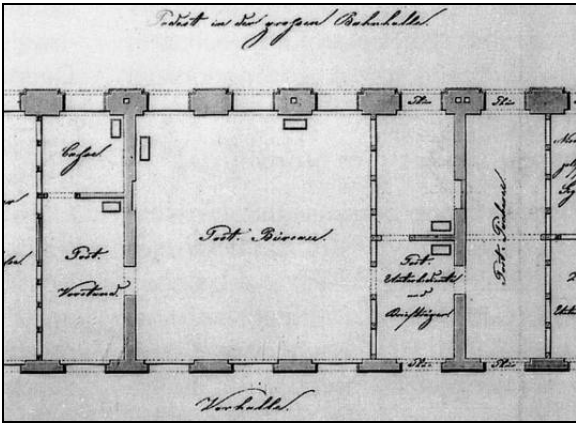


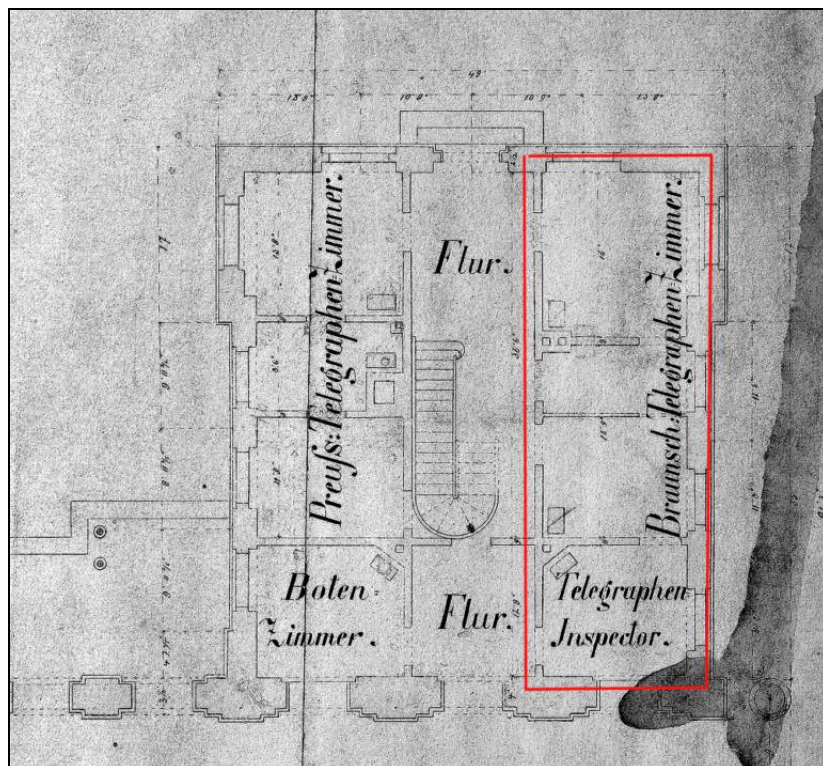
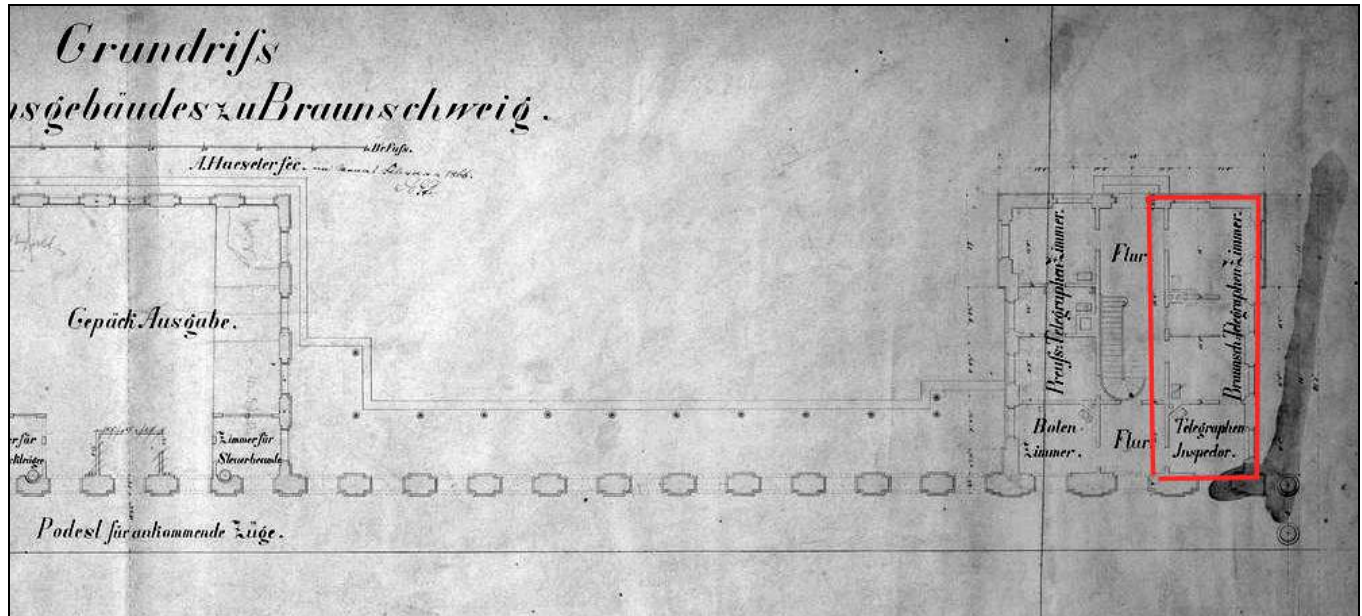
Bild 13: Posträume

Wann und ob diese Umbauten tatsächlich stattgefunden haben, ist mir nicht bekannt.

Der Telegraphendienst am Bahnhof.

Am 1.10.1849 wird im Land Braunschweig der „Braunschweiger Elektromagnetischer Telegraphendienst“ eingerichtet. Das Braunschweiger Büro befand sich im Eckpavillon*) des Ostflügels.

*) Die beiden Eckpavillons (vorstehende Gebäudeteile), je einer am Ost- und Westflügel, schließen das Bahnhofsgebäude im Süden ab.



Gegenüber den Büroräumen des Braunschweigischen Telegraphendienstes befand sich eine Dependance des Preußischen Telegraphendienstes. Beide waren de jure unabhängig von einander.

Es ist aber davon auszugehen, daß sich die Beamten aufgrund der neuen Technik untereinander ausgetauscht und unterstützt haben.

Die vier Räume des Braunschweiger Büros hatten je eine Grundfläche von ca.:

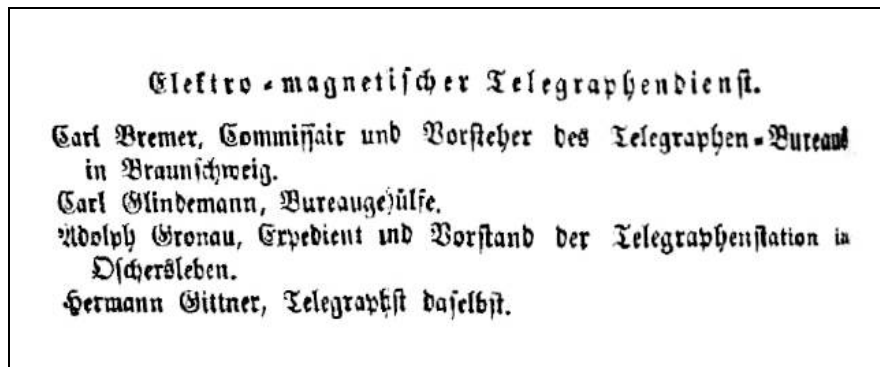
1 x 18,8 m²
1 x 15,0 m²
1 x 14,0 m²
1 x 7,80 m²

Insgesamt ca. 55,6 m².

Bild 14 u. 14a: Räume der Telegraphen-Dienststelle

Die Gesamtquadratmeterzahl der Preußischen Telegraphen-Büros war gleichgroß. Jedoch waren die Räume bis auf zwei etwas anders geschnitten.

Der Telegraphendienst war der Herzogl. Eisenbahn-Kommission unterstellt. Somit erschien im Jahre 1849 im Braunschweigischen Adreß-Buch unten stehende Bekanntmachung unter der Rubrik der Eisenbahn-Kommission.



Adreß-Bucheintrag von 1849

Im Braunschweiger Telegraphenbüro waren anfangs 4 Bedienstete zugegen. Darunter war Adolph Gronau, der Leiter der Telegraphenstation in Oschersleben.

Zur Technik.

Der Telegraphendienst war zunächst der Eisenbahn-Kommission unterstellt. Dies ist auch nachvollziehbar. Wenn die Eisenbahner damaliger Zeit kaum mit Elektrotechnik zu tun hatten, so boten sie jedoch eine hervorragende Infrastruktur an. Die Telegraphenleitungen konnten parallel zum Schienen-Streckennetz verlegt werden.

Der „Elektro-Magnetische Telegraphendienst“ im Herzogtum verwendete die neueste Technik. Die Telegraphen Bau-Anstalt Siemens & Halske in Berlin brachte 1846/47 einen neuen Zeigertelegraphen heraus.

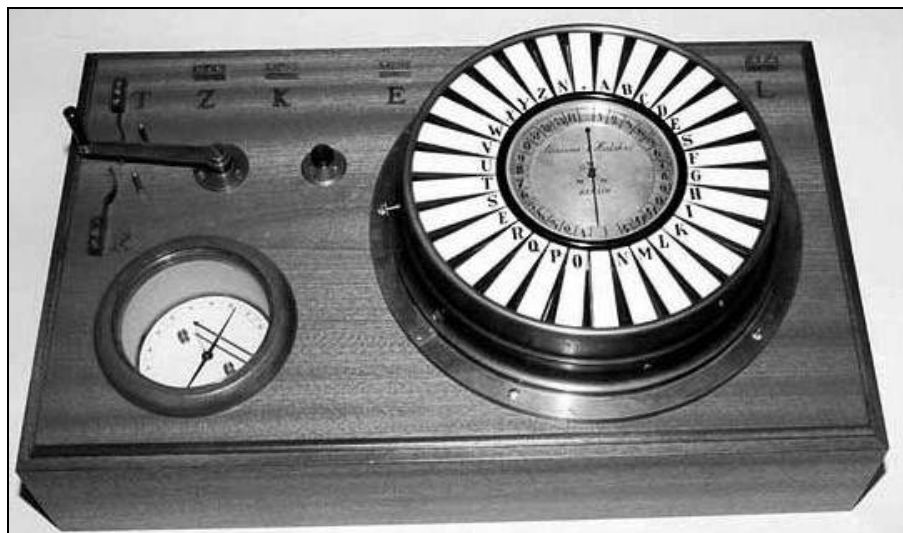
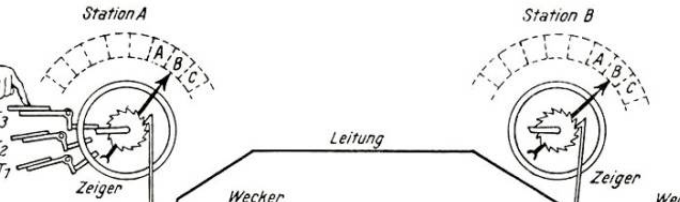


Bild 15: Der Zeigertelegraph von Siemens & Halske 1849

Es war ein Zeigertelegraph mit Selbstunterbrechung. Ohne im einzelnen auf die Technik weiter einzugehen, hier einige Spezifikationen:

- Die Selbstunterbrechung ermöglichte die Synchronisierung vom Sender- und Empfangsgerät,
- Sender und Empfänger sind identische Geräte,

- 
- The diagram illustrates a Siemens signaling telegraph system, specifically a current flow diagram (Stromlaufzeichnung) from 1847. It shows two stations, Station A and Station B, connected by a line (Leitung). Each station features a circular dial with letters A, B, and C, and a hand (Zeiger) pointing to them. The circuit includes a battery, a switch, and a bell (Wecker). The diagram is labeled "Zeigertelegraph von Siemens (1847). (Stromlaufzeichnung)."

The diagram illustrates the setup of a telegraph station, specifically a switching device (Wechsel Apparat) used for routing messages between different stations. The central component is the Wechsel Apparat, which is connected to two station devices (Stationen-Apparate) labeled I and II. The diagram shows the three possible positions of the switching device: Stations-Stellung (station position), Circular-Stellung (circular position), and Directe-Stellung (direct position). The diagram also shows the Herzoglich Braunschweigischer electro-magnetischer Telegraph auf einer Zwischenstation (Duchess of Brunswick's electro-magnetic telegraph at an intermediate station). The diagram is signed 'Gez. v. C. Glindemann.' and 'Lith. u. Druck v. F.R. Lange'.

Der Alte Hauptbahnhof - BS

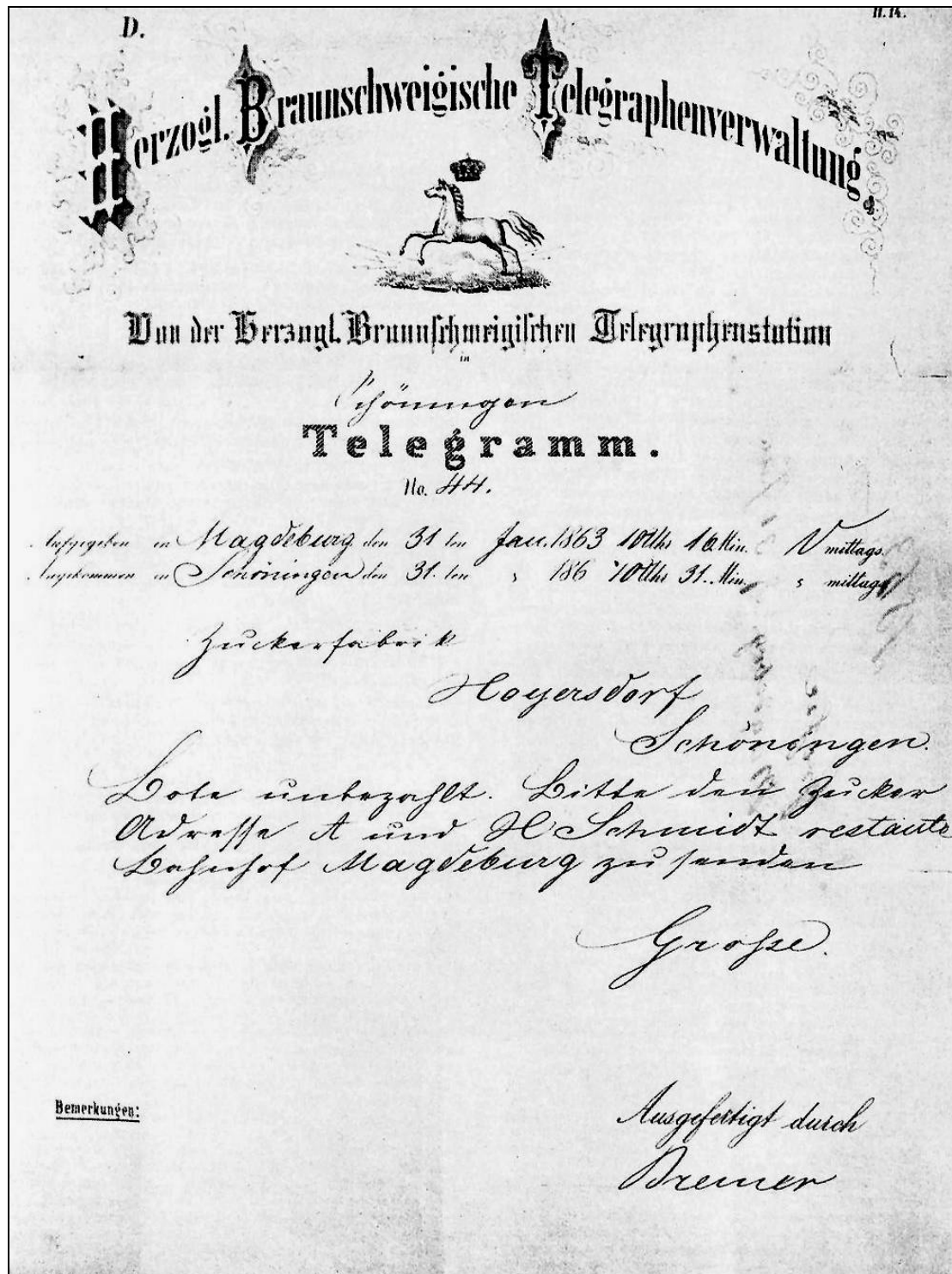


Bild 18: Ein Telegramm der Telegrammstation Schöningen aus dem Jahr 1863

Im Bahn- und Postamt Schöningen waren 1863:

Ludwig Wolf, Lieutenant a.D. , als Vorstand, Heinr. Conr. Schmalhoff, als Postexpident, und Albert Bremer, als Bahn- und Postexpident tätig.

Am 1.10.1850 wurden die Herzogl. Eisenbahn-Kommission und die Herzogl. Postdirektion zu einer Behörde, der „Herzogl. Eisenbahn- und Postdirektion“ vereinigt.

Im Braunschweigischen Adreß-Buch 1851 lautet der Eintrag:

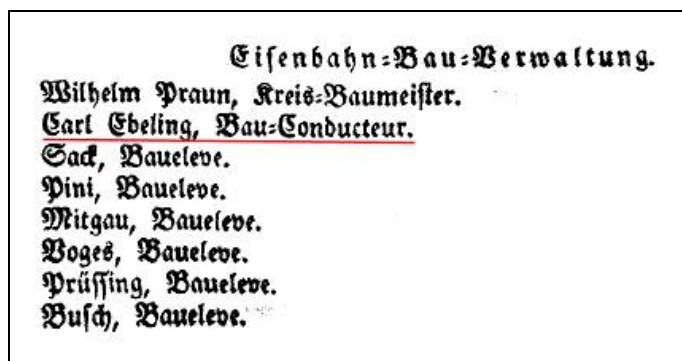
101
E. Herzogl. Eisenbahn- und Post-Direction.
[Dieselbe ist mit der Verwaltung des Landes-Eisenbahn- und Postwesens beauftragt. Verordnung vom 13. August 1832 und Gesetz vom 19. März 1850, No. 10.]
Director.
August Philipp Christian Theodor von Arnberg, Finanz-Director und Geheimer Legationsrath.  Ritter des Kön. Preuss. rothen Adlerordens 2ter Cl. mit dem Sterne, Commandeur 2ter Cl. des Kurhess. goldenen Löwenordens, und Ritter des Kön. Sächsl. Civil-Verdienstordens, Vorzüglicher.
Mitglieder.
Friedrich Carl August Ribbentrop, Geheimer Finanzrath.   Carl Friedrich von Weltheim auf Deseedt, Cammerath und Probst. Theodor Mahner, Cammerath. Johann Schneider, Professor. Carl Meißner, Professor, Ritter des Königl. Preuss. rothen Adlerordens 4ter Cl. August Wilhelm Kungen, Finanzrath.
Secretariat.
Ferdinand Wilhelm Weinberg, Bahn-Secretair und Bureauchef. Hermann Scheppler, Bau-Conducteur.
Revision.
August Peters, Revisor. Eduard Lehmann, Calculator. Carl Fischer, Calculator. Ludwig Höfer, Calculator. Carl Lüdtke, Revisionsgehülfe. Carl Hildebrand, Revisionsgehülfe. Theodor Petersen, Revisionsgehülfe. Friedrich Pothmann, Postschreiber. Albert Lunica, Bureauarbeiter. Albert Studte, Bureauarbeiter. Carl Lüdtke, Bureauarbeiter. Eberhard Böhlken, Bureauarbeiter. Carl Ziermann, Bureauarbeiter.
Registratur und Kanzlei.
Friedrich Wilhelm Wolff, Registrator. Eduard Saragnon, Registraturgehülfe.

102
Wilhelm van Deyn, Bahncopist. Theodor Friedrich Rosenkranz, Hülfsocopist. Hermann Gehrke, Hülfsocopist. Albert Lauenstein, Hülfsocopist.
Pedellen und Boten.
Heinrich Meyerding, Pedell. Friedrich Kemmer, Bote. Julius Giesecke, Stempler.
Eisenbahn- und Post-Haupt-Casse.
Friedrich Heers, Rentmeister. Gustav Beste, Cassencontroleur. Christian Philipp Theodor Schütte, Cassenschreiber. Friedrich Lehmann, Bote.
Betriebs-Verwaltung.
a. Hinsichtlich des Eisenbahnwesens.
Albert Steigertahl, Bahndirector.  Eduard Mittendorf, Bau-Conducteur. Joseph Schillingworth, Ingenieur. Carl Reidemeyer, Bahn-Commissair. Friedrich Siburg, Bahn-Buchhalter. Wilhelm Kessel, Calculator. Carl Viedt, Revisionsgehülfe. Carl Rast, Revisionsgehülfe. Fridolin Lucius, Bureauarbeiter. Christian Meyer, Bureauarbeiter. Carl Jahn, Hülfsocopist.
Carl Friedrich Noje, Ober-Commissair in Dirschleben. 
b. Hinsichtlich des Postwesens.
Rudolph August Emil Schottelius, Post-Inspector.

Electro-magnetischer Telegraphen-Dienst.
Carl Bremer, Telegraphen-Commissair und Vorsteher des Telegraphen-Bureau in Braunschweig.
Carl Glindemann, Telegraphist in Braunschweig.
Friedrich Carl Müller, Einnehmergehülfe in Wolfenbüttel, Telegraphist.
Hermann Gittner, Einnehmergehülfe in Schöppenstedt, Telegraphist.
Achilles, Telegraphengehülfe in Vertheim.
Carl Füllkrug, Unteraufsicht in Wegerleben, Telegraphist.
Friedrich Wilhelm Henking, Telegraphengehülfe, in Dirschleben.

1868 wurde die „Herzogl. Eisenbahn- und Postdirektion“ wieder in zwei selbständige Direktionen aufgeteilt.

Direktionsgebäude - 1852 (Carl Ebeling).



Links: Auszug aus dem Adreß-Buch 1853.

Im Jahre 1852 beginnt der Eisenbahn-Bau-Conducteur Carl Ebeling mit dem Bau des Direktionsgebäudes. Den er über weitere Jahre betreute und erweiterte. Er wechselte 1855 in die 4te Sektion des Bahn-Hochbaus.

Einschub:

Kreis- oder Bahnbau-Meister und Bau-Condukteure waren meist Beamte im mittleren Dienst. Ein Condukteur ist nach unseren heutigen Maßstäben ein Architekt bzw. ein Bau-Ingenieur. Baumeister konnte man nur nach mehrjähriger Tätigkeit als Condukteur werden. Ein Baueleve ist zuvorderst ein Gehilfe des Condukteurs.

Das Direktionsgebäude wurde parallel zur Ostfassade des Ottmerbaus in der linksläufigen Okerschleife errichtet. Zunächst als dreigeschossiger Bau, der später ebenfalls durch Carl Ebeling mit zwei Seitenflügel erweitert wurde. Die Entfernung zum Bahnhofsgebäude beträgt ca. 50 m.



Bild 19: Direktionsgebäude (Claudia A. Gronen)



Bild 20: Direktionsgebäude (Claudia A. Gronen)

Das Bild 19 zeigt den Bahnhof mit dem Direktionsgebäude -oben links- um 1865/1870. Unten rechts steht die von Peter Josef Krahe erbaute Villa von Amsberg. In der Mitte befindet sich ein Arm des Burgmühlengraben. Der zweite war zu der Zeit bereits verdolt. Zwischen Graben und Villa von Amsberg verläuft in Richtung Bahnhof die Straße/der Weg „Am Bruchthor“.

Das Direktionsgebäude wurde im Laufe der Zeit an der Haupt-Eingangsseite mit einem Scheingiebel geschmückt, siehe Bild 20.

In den Folgejahren wird auch der noch offen fließende Burgmühlengraben verdolt (abgedeckt; und in unterirdische Kanäle verlegt). Es entstehen nach und nach der Friedrich-Wilhelm-Platz sowie die Friedrich-Wilhelm-Straße.

Hierzu gibt das Buch „Braunschweigs Unterwelt Band 1“, herausgegeben von der Stadtentwässerung Braunschweig GmbH, umfassend Auskunft..

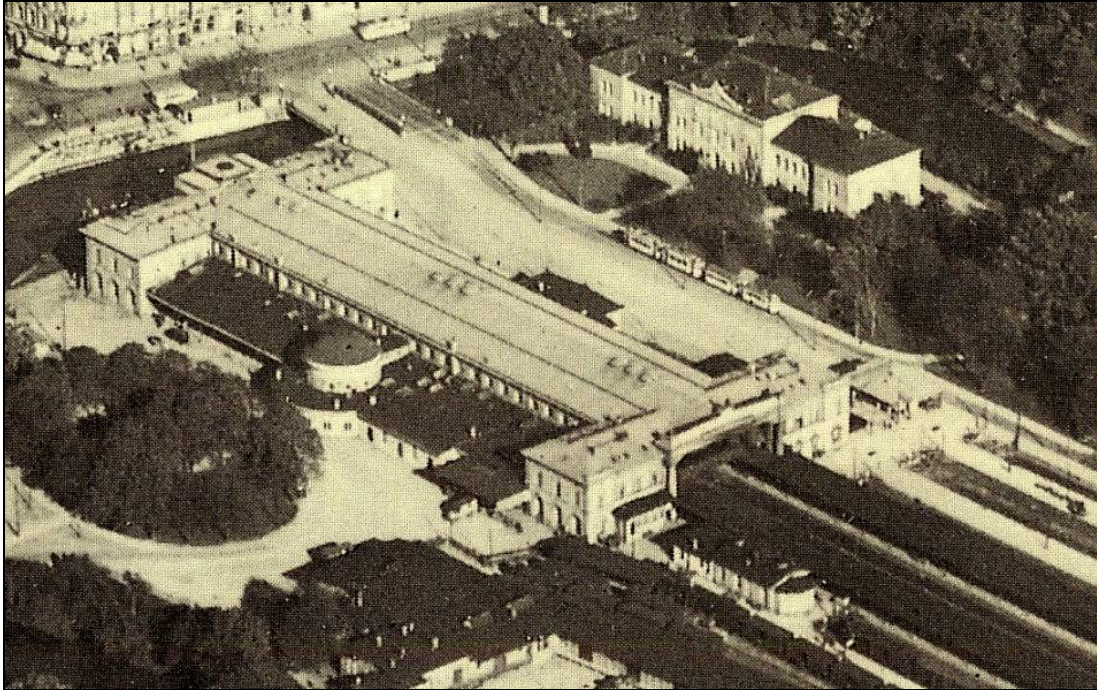


Bild 21: Luftbild vom Bahnhof mit dem Direktionsgebäude von Westen

Die auf Seite 14 benannten Eckpavillons als Abschluß des südlichen Bahnhofsgebäudes sind gut zu erkennen. Das Telegraphenbüro befindet sich in dem Direktionsgebäude zugewandten Eckpavillon.



Bild 21a: Luftbild vom Bahnhof mit dem Direktionsgebäude von Osten

c. Hochbau.

Carl Ebeling, Eisenbahn-Baumeister. (Braunschweig.)
Eduard Sack, Bauconducteur. (Braunschweig.)
Hermann Meersmann, Bahnexpedient. (Braunschweig.)
Wilhelm Fischbach, Ingenieurassistent. (Braunschweig.)
Philipp Becker, Ingenieurassistent. (Braunschweig.)
Ehrig, Ingenieurassistent. (Braunschweig.)
Wunderlich, Baueleve. (Schöningen.)
Hugo Lindvurm, Baueleve. (Helmstedt.)
Albert Fuldner, Ingenieurassistent. (Kreiensen.)

Links Adreß-Buch 1858.

1857 wurde Carl Ebeling, in der Abteilung c der Eisenbahn-Bauverwaltung tätig, zum Eisenbahn-Baumeister ernannt.

Das Bahnhofsgelände wurde stetig den zeitlichen Anforderungen angepaßt . Es wurden neue Gebäude errichtet und das Gleisbett wurde erweitert. In den Jahren 1852 bis 1856 wurden auch noch weitere Korrekturen am Verlauf der Oker vorgenommen.

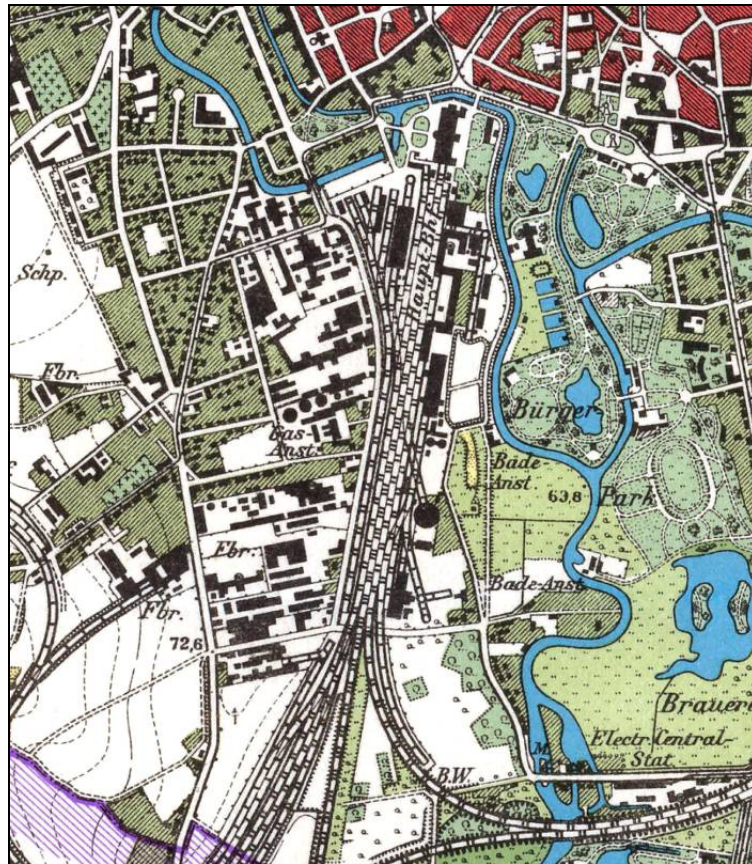


Bild 22: Lageplan des Bahnhofsgelände mit dem Verlauf der Oker im Jahr 1899.

1868 - Neustrukturierung des Post- und Eisenbahnwesens. (infolge des Norddeutschen Bundes)

Infolge des Zusammenschlusses deutscher Kleinstaaten nördlich der Mainlinie zum Norddeutschen Bund, trat das Herzogtum Braunschweig dem Bündnis mit dem 18. August 1866 bei. Die Bundesverfassung trat am 1. Juli 1867 in Kraft. Ohne hier weiter auf die Gründe für das Zustandekommen des Norddeutschen Bundes, und ohne die staatsrechtlichen Konsequenzen für die einzelnen Beitrittsstaaten einzugehen, sei bemerkt, daß das Herzogtum Braunschweig dem Vorläufer dieser Vereinigung dem Zollverein bereits angehörte. Der Norddeutsche Bund war letztlich der Wegbereiter für die Reichsgründung im Januar 1871.

Bundespräsident war der König von Preußen (Wilhelm I.).
Bundeskanzler war Otto von Bismarck (der spätere Reichskanzler).

Der Norddeutsche Bund hatte keine Ministerien wohl aber eine oberste Bundesbehörde: Das Bundeskanzleramt.

Das Bundeskanzleramt verfügte u.a. über eine Zentralabteilung für das Postwesen, das Generalpostamt und die Generaldirektion für Telegraphen. Das Postwesen in den einzelnen Bundesstaaten wurde dieser neuen Hierarchie entsprechend angepaßt.

VIII. Bundes-Post-Verwaltung.

[Das Postwesen bildet für das gesammte Gebiet des Norddeutschen Bundes eine einheitliche Staatsverkehrs-Anstalt. Die Verwaltung des Postwesens des Bundes wird unter Leitung des Bundeskanzlers von dem General-Postamte des Norddeutschen Bundes geführt, welches die Abtheilung I. des Bundeskanzler-Amtes bildet. Zur speciellen Ausübung des Postverwaltungsdienstes für das Herzogthum Braunschweig besteht zu Braunschweig eine Ober-Post-Direction.]

Ober-Post-Direction Braunschweig.

Director.

Rudolph August Emil Schottelius, Ober-Post-Director. ✕

Aufsichtsbeamte.

Hermann Ribbentrop, Bezirks-Post-Inspector.
Benjamin Gottgetreu, Bezirks-Cassen-Controleur.

Bureaubeamte.

Friedr. Lohmann, Ober-Post-Secretair.
Otto Sonnenburg II., Post-Secretair.
August Weib, Post-Secretair.
August Glenerwinkel, Post-Assistent.
F. Biel, Post-Cleve (von Neustadt-Eberswalde).

Registratur und Kanzlei.

L. Hahne, Hüttenfchreibgehilfe a. D. (mit den Registraturgeschäften commissarisch beauftragt).
Wilh. Bernhard, Post-Expeditent.
Otto Förster I., Post-Expeditions-Gehilfe.
Friedrich Pfennig, }
Hugo Förster II., } Kanzlei-Gehülfe.
Louis Schmalzke, }

Ober-Post-Kasse.

Wilhelm Götges, Rendant.
Adolph Schilling, Buchhalter.

Bureaubediener.

Friedr. Wahlberg, Post-Waagemeister. ✕
Conrad Sievers.

Bezirks-Post-Anstalten.

A. Postamt I. Cl.

1. Hof-Post-Amt Braunschweig. (Poststraße 7.)

Wilhelm Harmes, Post-Director, Vorstand.
Wilhelm Schenkopf, Orts-Postcassen-Controleur.
Hermann Otto, Ober-Post-Secretair.
Robert Wilhelm, Ober-Post-Secretair.
Friedrich Mackwig I., Ober-Post-Secretair.
Fritz Corvinus, Ober-Post-Secretair.
Emil Mackwig II., Ober-Post-Secretair.
Eberhard Böhken, Ober-Post-Secretair.
Julius Breen, Post-Secretair.
Ernst Wolpers, Post-Secretair.
Gustav Fuhmann, Post-Secretair.
Adolph Grimme, Post-Secretair.
Carl Fritzsche, Post-Secretair.
Rob. Benckendorf, Post-Secretair.
Julius Wellner, Post-Secretair.
Heinrich Wolters, Post-Secretair.
Carl Niemeier I., Post-Secretair.
Martin Paul, Post-Secretair.
Wilh. Lohmann, Post-Secretair.
Carl Belleno, Post-Secretair.
Otto Niemeier II., Post-Secretair.
Moris Schucht, Post-Secretair.
Hermann Kettig, Post-Secretair.
Friedr. Rosenthal, Post-Assistent.
Adolph Grundner, Post-Assistent.
Chr. Jürgens, Post-Assistent.
Wilh. Schade, Post-Assistent (von Straßburg).

Links: Adreß-Buch 1869.

Im Herzogtum Braunschweig nimmt die „Ober-Post-Direktion Braunschweig“ 1868 als unterstehende Behörde des General-Postamtes im Bundeskanzleramt ihre Aufgaben für den Postverwaltungsdienstes wahr.

Für die Verwaltung der Eisenbahn ist die „Herzogl. Generaldirektion der Eisenbahnen“ zuständig. Ihr ist weiterhin die „Telegraphen-Verwaltung“ unterstellt.

für das Herzogthum
Borge Göbel, Wwe.
Borger Sägemühle Rosemeyer.

E. Herzogl. Generaldirection der Eisenbahnen.

(Bahnhof.)

[Dieselbe ist mit der Verwaltung der Landes-Eisenbahnen beauftragt.]

Direction.

A. V. Ch. Th. v. Amsberg, Generaldirector.
✕ I. (PRA2*) (HGL2) (SV3) (BL3) (PK2*)
Th. Georg Aug. Mahner, Geh. Cammerath. ✕
August Wilh. Kunzen, Finanzrath. ✕ (PK3)
Dr. phil. A. Ch. W. G. Scheffler, Raurath.
(OH4) (PRA3)
Friedrich Wilhelm Wolf, Finanzrath.
Carl Schrader, Assessor.

Bernhard Oberbeck, Revisionsgehilfe.
August Jungesbluth, Bahngehilfe.
Julius Ulmer, Revisionsgehilfe.
Carl Jürgens, Revisionsgehilfe.
Carl Dehlmann, Bahngehilfe.
Wilhelm Brandt, Bahngehilfe. ✕
Georg May, Bahngehilfe.
Hermann Karries, Bahngehilfe.
Theod. Martin, Bahngehilfe.
Heinr. Mette, Finanzcanzlist.
Hermann Peters, Gehülfe.
Fritz Kauffel, Gehülfe.
Carl Katterfeldt, Gehülfe.
Franz Wilhelms, Gehülfe.
Otto Buckendahl, Gehülfe.
Hermann Pagendarm, Gehülfe.
Gustav Lampe, Gehülfe.
Edmund Spengler, Gehülfe.
Friedr. Bauer, Gehülfe.
Hermann Gerke, Gehülfe.
Robert Arents, Gehülfe.

Das Herzogtum behielt die Eisenbahn als Länderbahn sowie ihr Verwaltungs- und Betriebspersonal. Der Bund übte aber das Gesetzgebungsrecht und die Vollzugsaufsicht aus. Eigenes Eisenbahnpersonal hatte der Norddeutsche Bund nicht.

Dies galt für alle Mitgliedsstaaten des Nordd. Bundes.

Wilhelm Schulz, Canzleigehilfe.
Wilh. Biel, pens. Feldwebel.
Otto Blumenbaum, pens. Kriegscanzlist.
Elias Herschelmann, pens. Brigadeschreiber.
Hermann Gronau, pens. Kriegscassenschreiber.
Julius Bock, Canzleigehilfe.
Wilh. Sommer, Canzleigehilfe.
Hilmar Bernstorff, Canzleigehilfe.
Hermann Meier, Canzleigehilfe.

Pedellen und Boten.

Christoph Schulze, Pedell.
Carl Bormann, Pedell.
Heinrich Behrens, Pedell.
August Wahlberg, Bureaubote.

1. Eisenbahnbetriebs-, Eisenbahnbau- und Telegraphen-Verwaltung.

Ober-Betriebsinspection.

Albert Steigertahl, Bahndirector. ✕ (RSt3) (OFJ3) (PRA4)
Wilhelm Praun, Kreisbaumeister.
Eduard Mittendorf, Eisenbahnbaumeister.
Carl Ebeling, Eisenbahnbaumeister.
Carl Bremer, Telegrapheninspector.
Wilhelm Koch, Betriebsinspector.
Carl Lübbcke, Betriebsinspector.
Ludwig Wolff, Betriebsinspector.

Bureaupersonal.

1869 - Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn.

1869 leitete von Amsberg den Verkauf der Braunschweigischen Staatsbahn an Preußen ein. Das Herzogtum Braunschweig hatte hohe Schulden, die u.a. durch den Ausbau der Eisenbahn entstanden waren.

Im März 1870 wurden mit Wirkung vom 1. Januar 1869 die Braunschweigische Staatsbahn eine Privatgesellschaft, die „Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft“. Preußen kaufte die Aktien dieser Gesellschaft von 1879 bis 1882 auf. Die Eisenbahn-Gesellschaft wurde als Preußische Staatsbahn betrieben und 1886 der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg unterstellt.

XV. Institute und Anstalten zu gemeinnützigen Zwecken.	
Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft.	Herm. Buchter, Particulier.
W. H. Gravenhorst, Geheime Finanzrath, Hrzgl. Regierungs-Commissarius. 	Friedr. Seitzig, sen., Kaufmann, Vorfigender der Handelskammer.
Aufsichtsrath.	Rudolph Löhnefinke, Banquier.
W. Schöttler, Fabrikant, Vorfigender.	Gustav Seeliger, Banquier (Wolfenbüttel).
Otto Häusler, Obergerichtsadvocat, Stellvertreter des Vorfigenden.	Carl Danco, Geheime Regierungsrath (Eilberf.).
Otto Lohbecke, Commerzienrath.	Eduard Brandhoff, Regierungsrath (Eilberfeld).
Ab. Oppenheimer, Commerzienrath.	Walther Büchtemann, Regierungssaffessor (Eilberf.).
Ab. Schmidt, Kaufmann. (PK4)	August Hausmann, Stadtrath (Brandenburg).
Eberhard Mendt, Kaufmann.	Theodor Krönig, Regierungsrath (Berlin).
	Johannes Miquel, Ober-Bürgermeister (Berlin).
	Julius Schwabach, Banquier (Berlin).
	Jacob Loh. Elsbacher, Banquier (Köln).
	8

Das Bahnhofsgelände (Holzhof) um 1870.

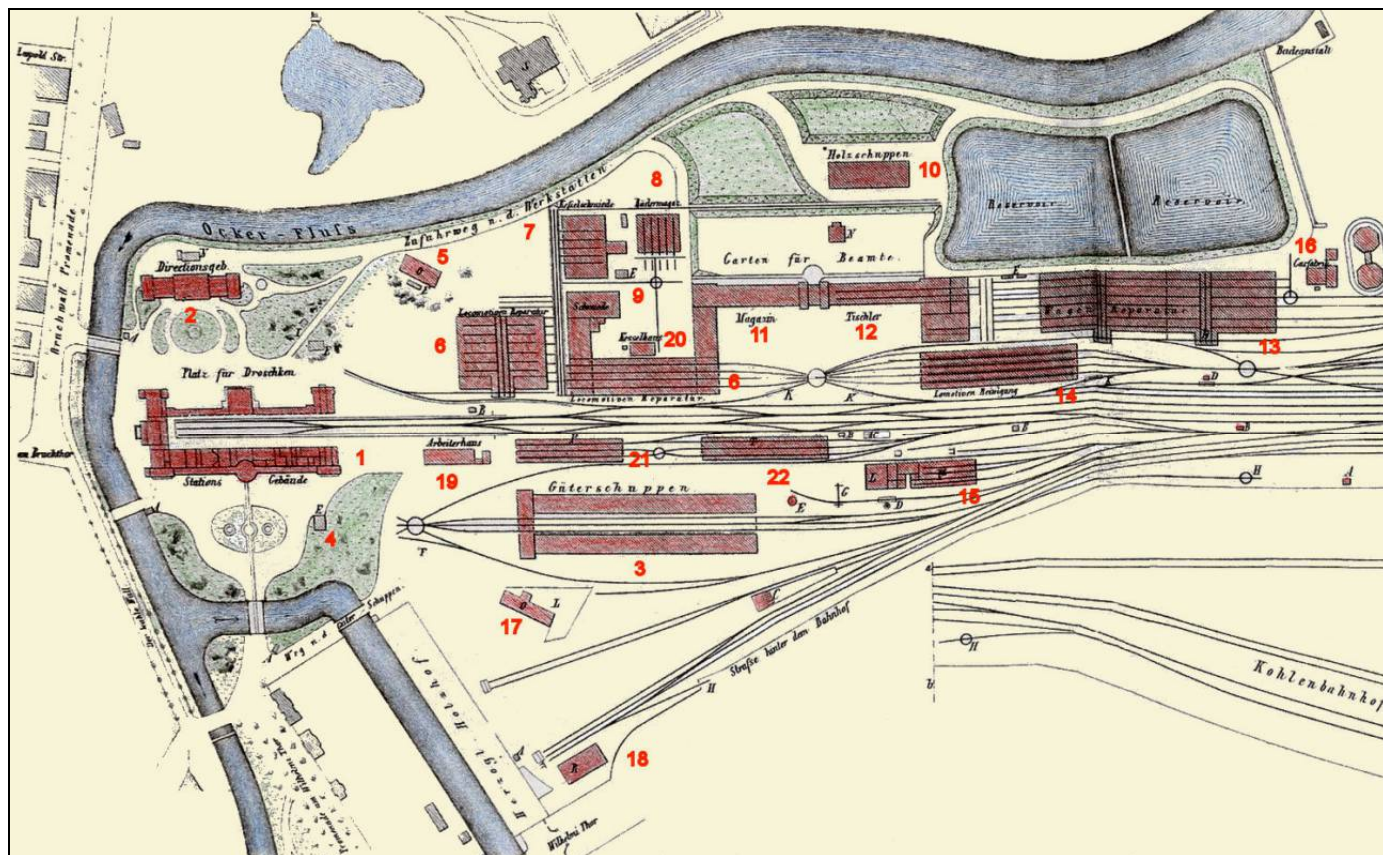


Bild 23: Bebauung um 1870

- | | | | |
|----|-------------------------------|----|--------------------------|
| 1 | Bahnhofsgebäude | 13 | Wagen Reparaturschuppen |
| 2 | Direktionsgebäude | 14 | Lokomotivenreinigung |
| 3 | Großer Güterschuppen | 15 | Geräteschuppen |
| 4 | Retirade | 16 | Gaswerk |
| 5 | Büros | 17 | Büros mit Gerätehof |
| 6 | Lokomotiven Reparaturschuppen | 18 | Spritusschuppen |
| 7 | Kesselschmiede | 19 | Arbeiterhaus |
| 8 | Rädermagazin | 20 | Kesselhaus |
| 9 | Schmiede | 21 | Kesselschmiede Reparatur |
| 10 | Holzschuppen | 22 | Lokomotivschuppen |
| 11 | Magazin | | |
| 12 | Tischlerei | | |

Bis 1895 wurden erneut bauliche Veränderungen vorgenommen. Der Holzschuppen **10** wurde zum Magazin. Links vom Holzschuppen auf der Grünanlage stand ein zweites Magazin gleicher Größe. Anstatt Gebäude **17** und Gerätehof, stand dort nun der große Steuerschuppen. Zwischen Steuerschuppen und Spiritusschuppen befand sich der Noltemeyer-Schuppen. Neben der Retirade **4** war mittlerweile ein Eilgutschuppen errichtet.

IX. Reichs-Post-Verwaltung.

[Nach Maßgabe der bezüglichen Bestimmungen der Reichsverfassung bildet das Postwesen für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches eine einheitliche Staats-Verkehrsanstalt. Dem Kaiser gehört die obere Leitung des Postwesens an. Unter dem Reichskanzler wird die Verwaltung des Reichs-Postwesens von dem Kaiserlichen General-Post-Amt in Berlin geführt, welches die Abteilung I. des Reichskanzler-Amtes bildet. Zur speziellen Ausübung des Post-Verwaltungsdienstes für das Herzogthum Braunschweig besteht zu Braunschweig eine Kaiserliche Ober-Post-Direction, deren Geschäftsbereich, in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 14. März 1871 — f. Bundes-Blatt Nr. 16 vom Jahre 1871 — auch die übrigen Gebiete der Königlich Preussischen Provinz Hannover seit dem 1. Juli 1871 sich erstreckt: Amt Volle, Stadt Bodenwerber, Kreise Dierode, Göttingen, Einbeck und Bellerfeld, Kreise Liebenburg und Böttingerode und die Stadt Goslar.]

Kaiserliche Ober-Post-Direction.

(Postfr. Nr. 7.)

Ober-Post-Director.

Rudolph August Emil Schottelius, Ober-Post-Director. (PRA4)

Rath.

Rudolph Theodor Emanuel Lambrecht, Post-rath. (EK2) (PRA4) (KM) (PE66) (KD) (D2) (BMV4) (WF3 schw.) (SA4) (SEH3)

Aufsichtsbeamte.

Benjamin Gottgetreu, Bezirks-Post-Inspector. (EK2) (AB2) (KD)

Bureaubeamte I. Classe.

Hermann Ribbentrop, Post-Inspector.
Wilh. Carl Eduard Meine, Ober-Post-Commissair.
Friedrich Lohmann, Ober-Postdirections-Secret.
Otto Sonnenburg, Ober-Postdirections-Secretair.

Bureaubeamte II. Classe.

Carl Glenewinkel, Bureau-Assistent.

Diätarische Bureaubeamte.

J. Piel, Post-Praktikant (von Neustadt-Eberwalde).

Registratur und Kanzlei.

L. Hahn, Hütten-schreibgehilfe a. D. (mit den Registraturgeschäften commissarisch beauftragt.)
Carl Lindhorst, Post-Anwärter (EK2) (FM) (X)

Schmalhoff, Kanzleigehilfe.

Detmar, Kanzleigehilfe.

Ragel, Kanzleigehilfe.

Steinmann, Kanzleigehilfe.

Bedellen.

Friedr. Dahlberg, Bedell. (PE)

Conrad Sievers, Bureau-diener.

Carl Koch, Hülf-Bureau-diener.

Kaiserliche Ober-Post-Casse.

Wilhelm Görgeß, Rendant.

Adolph Schilling, Buchhalter.

Post-Anstalten

im Herzogthume Braunschweig.

A. Post-Aemter.

1. Kaiserl. Postamt zu Braunschweig.

Wilhelm Harnes, Post-Direct., Vorstand (PRA4)

Wilhelm Dschenkopf, Post-Inspector.

Hermann Otto, Ober-Post-Commissair.

Robert Wilhelm, Ober-Post-Commissair.

Ernst Buhle, Ober-Post-Commissair.

Friedrich Mackwiz I., Ober-Post-Secretair.

Emil Mackwiz II., Ober-Post-Secretair.

Eberhard Böhlken, Ober-Post-Secretair.

Julius Preen, Post-Secretair.

Carl Wenzel, Post-Secretair.

Adreß-Buch 1872

Mit der Gründung des Deutschen Reiches am 01.01.1871 ging die Post vom Norddeutschen Bund in die Reichspost über.

Die Ober-Post-Direktion wurde umbenannt in die „Kaiserliche Ober-Post-Direktion“. Die Postämter erhielten ebenfalls den Zusatz „Kaiserliches“ - Kaiserliches Postamt.

X. Reichs-Telegraphen-Verwaltung zu Braunschweig.

[Das Telegraphenwesen bildet für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches eine einheitliche Staatsverkehrs-Anstalt. Die Verwaltung des Reichs-Telegraphenwesens wird unter Leitung des Bundeskanzlers von der General-Telegraphen-Direction des Deutschen Reiches geführt. Zur speziellen Ausübung des Telegraphen-Verwaltungsdienstes für das Herzogthum Braunschweig besteht zu Braunschweig eine Telegraphenstation. (Guldenstraße 81.)]

Vorsteher.

Heinrich Ahrens, Telegraphen-Secretair.

Beamte.

Heinrich Behrens, Ober-Telegraphist. (D3)(HZD)

Emil Brunert, Ober-Telegraphist.

Ernst Schlamm, Ober-Telegraphist. (PE66)

Heinrich Renurich, Telegraphist. (D3) (HL)

Louis Lindau, Candidat. (D3)(ME2)(PE66)(KD)

Christian Heinrichs, Candidat. (D2)

Friedrich Lümml. (D2) (ME2) (EK66) (FM)

Boten.

Friedrich Schulz. (D3)

Christian Krüde.

Conrad Unbescheiden. (ME) (HL)

Hermann Behl, Hülfsbote.

Die „Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft“ blieb unberührt.

Für die Telegraphen-Verwaltung des Nord-Deutschen Bundes gilt gleiches wie für die Post.

Sie wurde lediglich umbenannt in Reichs-Telegraphen-Verwaltung, blieb aber eine Abteilung der Eisenbahn-Gesellschaft.

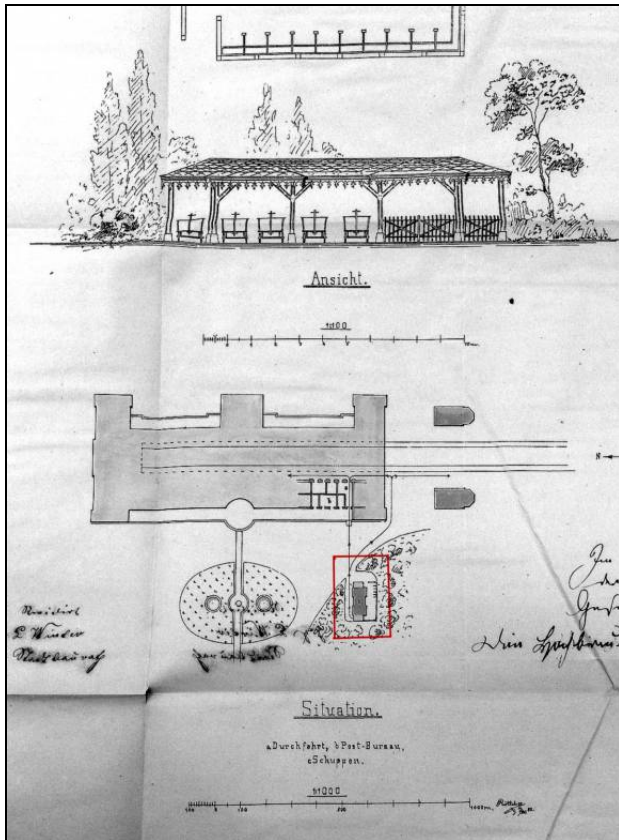


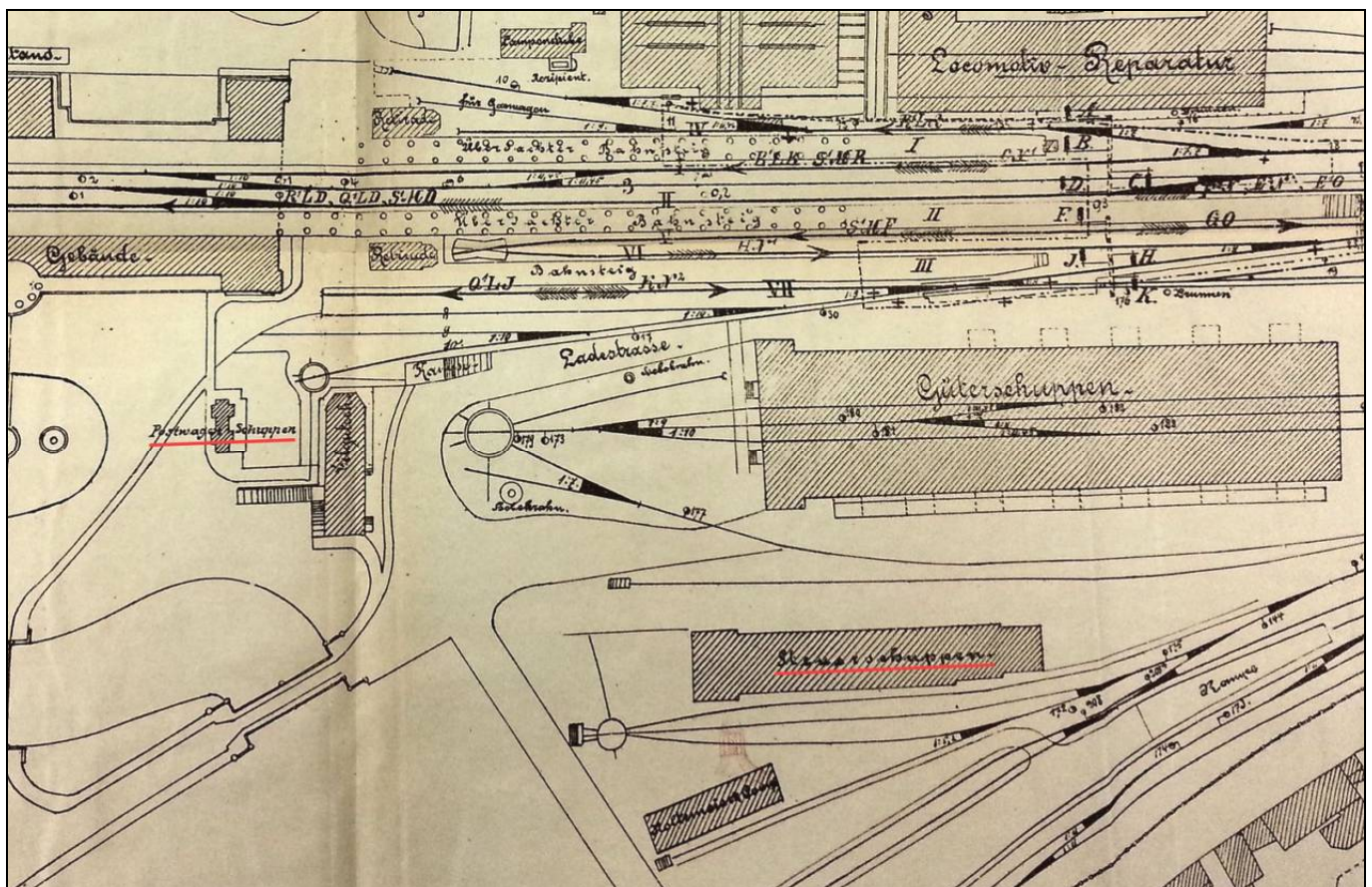
Bild 24: Post- und Perronwagen-Schuppen - 1882
(Stadtarchiv Braunschweig E 63 II B Nr. 4b)

Neben der Retirade **4** (Bild 23) wurde 1882 ein Postwagen-Schuppen errichtet.

Von den Postbüros im Westflügel des Bahnhofs führte eine gerade Durchfahrt direkt zum Postwagen-Schuppen. Des weiteren wurden die Perronwagen hier abgestellt. Deren Weg führte rechtsseitig am südwestlichen Eckpavillon vorbei zu den Bahnsteigen (Perron) - wie in der Bauzeichnung skizziert.

Bild 25: Übersichtsplan Bahnhofsgelände - 1895
(Stadtarchiv Braunschweig E 63 II B Nr. 4b)

Im Bild 25 sind die Zufahrten zum Postwagen-Schuppen und zum benachbarten Eilgutschuppen abgebildet.



Steuerschuppen

Der in Bild 25 gekennzeichnete Steuerschuppen, zwischen dem großen Güterschuppen und dem Noltemeyerschuppen, soll besonders erwähnt werden. Hat er doch indirekt mit der Post und Bahnpost zu tun. Die Bezeichnung Steuerschuppen verleitet zur Annahme, daß etwas (technisch) gesteuert wird. Dies ist hier nicht der Fall! Der Name Steuerschuppen ist eine Abkürzung für die korrekte Benennung „Steuergüterschuppen“. In diesem ca. 100 m langen Gebäude war der Zoll und die Accise (Akzise) mitsamt deren Verwaltung untergebracht. Zoll und Akzise sind also zu zahlende Steuern. Somit ist die Benennung „Steuer...“ zu verstehen.

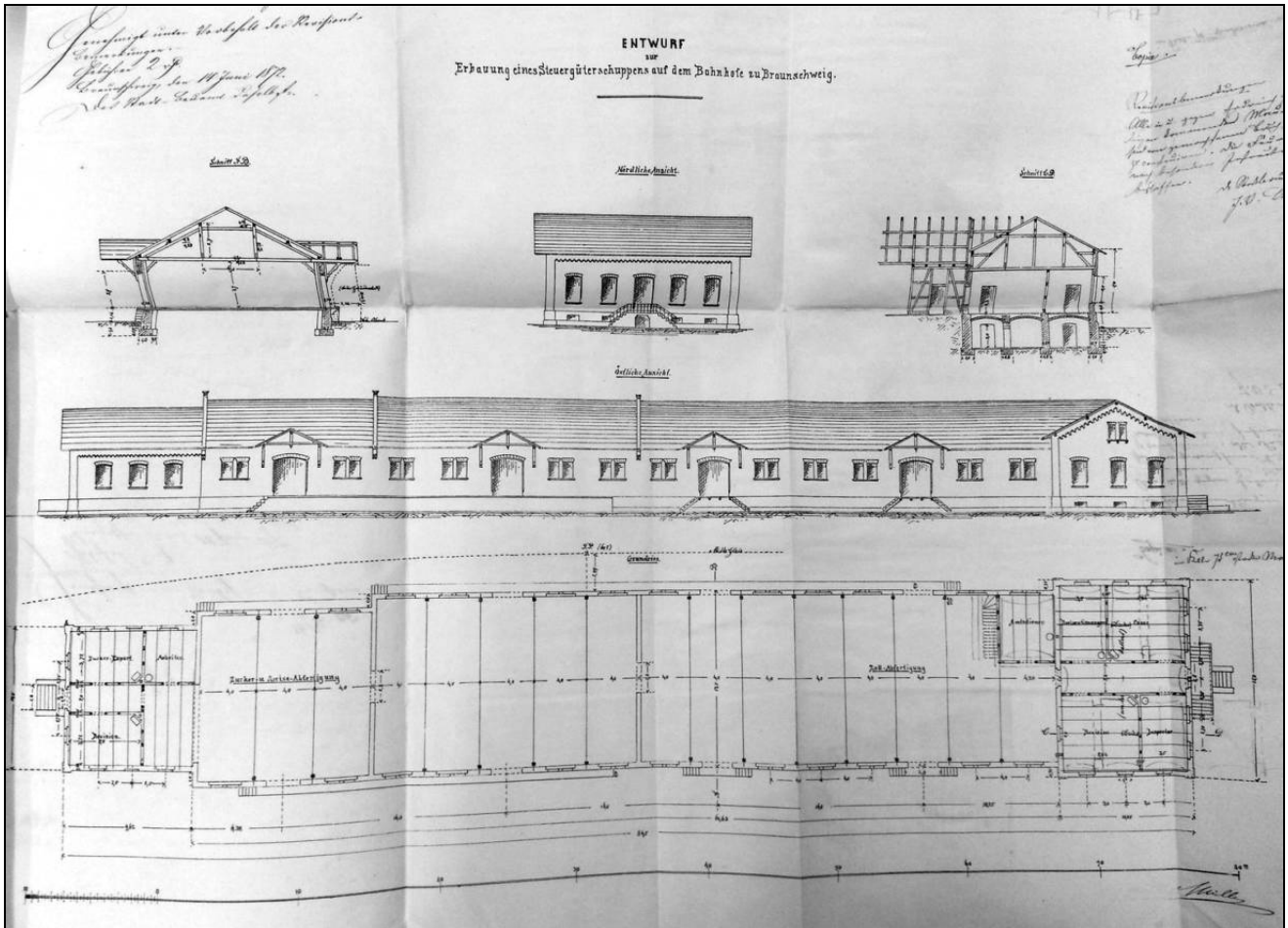


Bild 26: Steuergüterschuppen - 1872 (Stadtarchiv Braunschweig E 63 II B Nr. 4a)

Das Gebäude war in fünf Funktionsabschnitten unterteilt. Linksseitig war die Zucker- und Accise-Abteilung, rechtsseitig der Zoll. An den Stirnseiten befanden sich die Verwaltungsräumlichkeiten.

Wenn die Aufgaben des Zolls (z.B. Überwachung des grenzüberschreitenden Warenverkehrs) allgemein bekannt sein dürften, so ist der Begriff Accise (Akzise) nicht so geläufig.

Unter Akzise (indirekte Steuer) bezeichnet man den Binnenzoll: Akzisen auf Grundnahrungsmittel - wie z.B. Getreide, Hopfen,.... ; auf Lebensmittel - wie z.B. Zucker, Salz, Fette, Fleisch....; auf Genußmittel - wie z.B. Tabak, Kaffee, Tee, Bier und Sekt.....; aber auch auf Vieh und exotische Lebewesen allgemein.

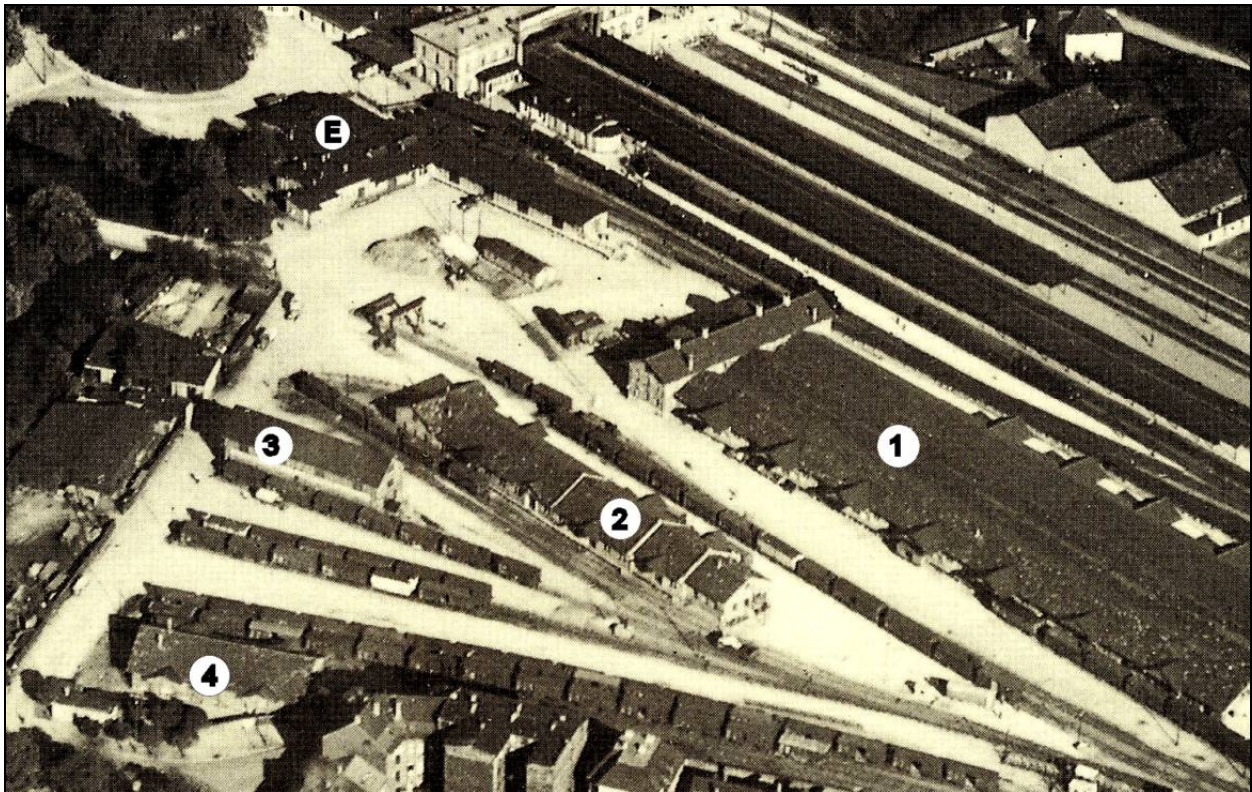


Bild 27: Die Güterschuppen auf dem Holzhofgelände

Der Grundriß des Gebäudes von Bild 26 ist um 180 Grad gedreht. Links befindet sich der Zoll mit dem größeren Verwaltungstrakt.; rechts in Richtung Gleise die Accise (Akzise).

Die Gesamtanordnung der Gebäude Bild 27:

Oben linke Bildseite unter ⑤ befindet sich der Komplex Eilgüterschuppen mit vorgelagertem Postwagen-Schuppen.

Des weiteren:

- ① Der große Güterschuppen
- ② Steuerschuppen
- ③ Noltemeyerschuppen
- ④ Güterschuppen Louis Fricke

IX. Kaiserlich Deutsche Reichs-Behörden.

A. Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung.

[Nach Maßgabe der bezüglichlichen Bestimmungen der Reichsverfassung bezw. der Allerhöchsten Verordnung vom 22. December 1875 bildet das Post- und Telegraphenwesen für das gesammte Gebiet des deutschen Reiches eine einheitliche Staats-Verkehrs-anstalt. Unter Verantwortlichkeit des Reichskanzlers gehört dem General-Postmeister die Leitung des Post- und Telegraphenwesens an. Unter der Leitung des General-Postmeisters werden die Angelegenheiten der Postverwaltung von dem General-Postamte, die Angelegenheiten der Telegraphenverwaltung von dem General-Telegraphen-Amte bearbeitet. Zur speciellen Ausübung des Post- und Telegraphen-Verwaltungsdienstes für das Herzogthum Braunschweig besteht zu Braunschweig eine Kaiserliche Ober-Post-Direction, deren Geschäftsbereich, in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 14. März 1871 — s. Bundesgesetzblatt Nr. 16 vom Jahre 1871 — auch auf folgende Gebiettheile der königlich Preussischen Provinz Hannover seit dem 1. Juli 1871 sich erstreckt: Amt Volke, Stadt Bodenwerder, Kreise Osterode, Göttingen, Einbeck und Zellerfeld, Kemter Liebenburg und Wöttingerode und die Stadt Goslar.]

Kaiserliche Ober-Post-Direction.
(Poststraße Nr. 7.)

Ober-Post-Director.

Rudolph August Emil Schottelius, Ober-Post-Director.  (PRA3 schl.)

Rath.

Rudolph Theodor Emanuel Lambrecht, Post-rath. (EK2) (PRA4) (KM) (PE66) (KD) (D1) (BMV4) (WF3 schw.) (SA3) (SEH3)

Theodor Spude, Ober-Postdirections-Secretair (commiff. Telegraphen-Inspector).

Bureau-Beamte I. Classe.

Hermann Ribbentrop, Post-Inspector.
Friedrich Lohmann, Ober-Postdirections-Secret.
Otto Sonnenburg, Ober-Postdirections-Secret.
Heinrich Wolters, Ober-Postdirections-Secret.
Hermann Rettig, Ober-Postdirections-Secret.
Karrasch, Telegr.-Secret., comm. Ober-Postdirect-Secretair.

Bureau-Beamte II. Classe.

Carl Glenewinkel, Bureau-Assistent.
Carl Lindthorst, Bureau-Assistent. (EK2) (FM)

 Hermann, Ober-Telegraphist, Leitungs-Revisor.
Wilh. Ehler, Bureau-Assistent.

Registratur und Canzlei.

Nagel, Postassistent.
Emil Nigte, Post-Assistent.
Detmar, Canzleigehilfe.

Pedellen.

Alb. Billmann, Postschaffner. 
Conrad Sievers, Postschaffner. (FM)
Carl Koch, Postschaffner.

Kaiserliche Ober-Post-Casse.

Ferd. Hoffmann, Rendant.
Wilh. Lohmann, Buchhalter.
Martin Paul, Buchhalter.

Post- und Telegraphen-Anstalten im Herzogthume Braunschweig.

A. Post-Aemter I.

Links: Adreß-Buch 1877

Die vorher getrennten Verwaltungen der Post und des Telegraphendienstes wurden 1876 zusammengelegt.

Sie sind nun Abteilungen der Oberpostdirektion Braunschweig.

Neubau der Oberpostdirektion an der Friedrich-Wilhelm-Straße 1887 – 1881.



1887 wird mit dem Bau der neuen Oberpostdirektion begonnen.

1881 wird am 29. 03. das fertiggestellte Gebäude seiner Bestimmung übergeben.

Das gesamte Grundstück von 2833 m² wurde von der Reichspost vom Bankhaus Lehmann, Oppenheim & Sohn für 140 000 Mark (Goldmark) erworben.

Bild 28: OPD-Baugrube an der Friedrich-Wilhelm-Straße 3 - 1887
(Stadtarchiv Braunschweig H XVI: E V 1 / Format 3)



**Bild 29: OPD-Gebäude, in der
Friedrich-Wilhelm-Straße ca. 1880/81**

Die Baukosten betrugen
730 000 Mark.

Nötige Umbauten erfor-
derten 25 800 Mark.

Die Gesamtkosten ein-
schließlich Kaufpreis be-
liefen sich somit auf

895 800 Mark.

Das OPD-Gebäude an der Friedrich-Wilhelm-Straße konnte die mit der Zeit erforderlichen Dienststellen nicht mehr aufnehmen. Ab ca. 1900/1904 wurden Nachbargrundstücke am Kattreppeln und vom Johannishof gekauft, um hier die erforderlichen Gebäude im Hofbereich zu errichten.

Seit 2017 ist die Deutsche Post nicht mehr in dem Gebäude. Bereits einige Jahre zuvor war sie nur noch als Mieter in der ehemaligen OPD vertreten. Das ganze ehemalige Postgelände einschließlich der Bebauung ist in den Händen eines privaten Investors.

Die Geschäfte der Post (Postdienst mit Publikumsverkehr), werden heute stellvertretend von der Postbank angeboten. Eine große Fläche im Erdgeschoß ist von der Postbank für Bankgeschäfte angemietet. Der Postdienst läuft am Rande mit.



Bild 30: Haupteingang - 2017



Bild 31 u. 32: Gebäude auf dem Hof der ehemaligen OPD - 2018

1929 - Elektro-LKWs für den Brief- und Paketdienst.

Ab April 1929 wurden für den Postdienst Elektro-LKWs der Fa. Bergmann, Berlin, in den Dienst gestellt. Mit diesen kettengetriebenen Fahrzeugen wurden auch die Sendungen vom Bahnhofsgelände in die Innenstadt befördert.



**Bild 33: Bergmann-Fahrzeuge Hof OPD – 1929
(S. Peschke)**



Bild 34: Das Gebäude links - 2018

Die Elektro-LKW stehen aufgereiht im Posthof der OPD vor der Paketzustellung. In den oberen Etagen war der Telegraphen- und Fernsprechkdienst untergebracht. Rechts der Turm, siehe Bild 42 - Seite 33, diente als Treppenhaus. Später wurde zusätzlich ein Aufzug eingebaut.



**Bild 35: Fahrer Karl Passow – rechts
(S. Peschke)**



**Bild 36: Bergmann Post-LKW
(Museumsstiftung Post in Heusenstamm)**



Bild 37: Werkstatt u. Ladestation Elektro-LKWs

Die Ladestation und Reparaturwerkstatt für die Bergmann Post-LKWs befand sich am Madamenweg.

Ende Am Hohen Tore gleich rechts; auf dem Gelände steht heute das Augustinum, eine Seniorenresidenz.

Einige Bergmann Fahrzeuge waren so robust und zuverlässig, daß sie noch bis ca. 1960 im Postdienst eingesetzt wurden.

1911 wurden bereits die ersten Elektrofahrzeuge angeschafft. Es waren dreirädrige Wagen der B.E.F. (Berliner Elektromobilfabrik), kurz Bef genannt.

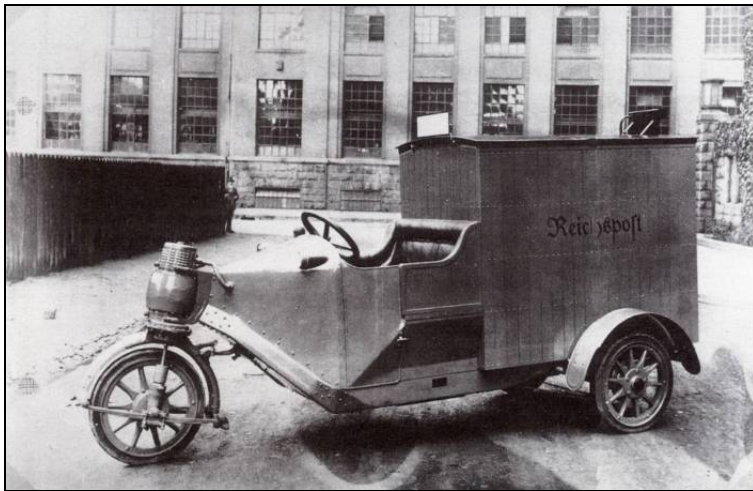


Bild 38: Ein Bef-Elektro-Dreirad mit 500 kg Nutzlast (Museum für Post und Kommunikation)



Bild 39: Ladestation für Bef-Fahrzeuge

Die Bef-Fahrzeuge wurden zunächst von der Fa. Berg & Sohn, Kalenwall 2, gewartet und instand gesetzt. Nach zwei Jahren richtete die Berliner Elektromobilfabrik eine eigene Ladestelle auf dem Posthof der OPD ein. Sie befand sich hinter der Doppeltür – siehe Bild 39 Mitte rechts. 1918 übernahm die Post die Ladestation. Bald aber stellte sich heraus, daß der Raum zu klein war. Zudem waren die beim Laden entstehenden Schwefelsäuredämpfe gesundheitsschädlich.

Es wurde eine neue Werkstatt mit Ladestation auf dem Hinterhof der Wendenstraße 29 eingerichtet. Hier wurden dann auch die Batterien der Bahnpostwagen geladen.



Bild 40 u. 41: Hof OPD Fachwerkhäuser - 2018

Neben der Ladestation befanden sich seinerzeit in den Fachwerkhäusern Pferdeställe und eine Kutscherstube.

Die Oberpostdirektion wird in „Reichspostdirektion“ umbenannt.

Deutsche Reichspost.
Reichspostdirektion.
Friedrich-Wilhelm-Str. 3. II (Eing: neben der Loreinfahrt.)
Präsident: Voeller, H.
Sachbearbeiter:
Wobig, Oberpoststrat, Dirigent, Vertret. des Präsid.
Wittenberg, Oberpoststrat; Janede, Oberpoststrat;
Hörstel, Poststrat; Wegner, Postbaurat; Reinecke,
Poststrat; Sennwald, Poststrat; Voehning, Post-
rat; Kührt, Postassessor.
Oberpostkasse: Friedrich-Wilhelm-Str. 3. II (Eing:
neben der Loreinfahrt.)
Post- und Telegraphen-Amt.
Postamt 1 (Hauptpostamt):
Friedrich-Wilhelm-Str. 3 u. Rattreppeln 22.
Möhl, Oberpoststrat (für das Postamt): Haupt-
eingang Schalterhalle links.
Auskunftsstelle: daselbst u. Schalter 8.
Postamt 2: Hauptbahnhof 2. } Zweig-
Postamt 3: Wendenstr. 32. } stellen
Postamt 4: Helmstedter Str. 111. } des
Postamt 5: Celler Str. 125. } Haupt-
Postamt 6: Hagenring 37. } postamts.
Telegraphenamt:
Friedrich-Wilhelm-Str. 3 (Eing: Johannisstr.).
Endrich, Dr., Poststrat (für das Telegraphenamt):
Telegraphengebäude 2. Stock.



Bild 42: Im 2. OG befand sich der Fernsprechdienst und die Telegraphenstation. Im Turm das Treppenhaus.

Eisenbahnen.
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.
Geschäftsst. im Winter 7¹/₂—13 u. 15—18¹/₂ Uhr,
am Sonnabend 7¹/₂—13¹/₂ Uhr; im Sommer 7—13
u. 15—18 Uhr, am Sonnabend 7—13 Uhr.
Reichsbahn-Ausbesserungswerk
Braunschweig.
Vorfigstr. 2. **№ 4154 u. 4155.**
Locomotivausbesserungswerk.
Werkdirektor: Poppe, Reichsbahnoberrat. [**№ 310.**]
Leiter der Verwaltungsabteilung: Kössig, Reichs-
bahnoberrinspektor. [**№ 312.**]
Leiter der Allgem. technischen Abteilung: Kobbé,
Reichsbahnbaumeister, zugleich Vertreter des
Werkdirektors. [**№ 313.**]
Leiter der Stoffabteilung: Plaeß, Reichsbahn-
amtmann. [**№ 316.**]
Leiter der Betriebsabteilung für Locomotiven: Doe-
ring, techn. Reichsbahnoberrinspektor. [**№ 314.**]
Leiter der Betriebsabteilung für Kesselschmiede:
Volk, techn. Reichsbahnoberrinspektor. [**№ 317.**]
Reichsbahn-Betriebsamt Braunschweig.
Hauptbahnhof 1. **№ 4154 u. 4155.**
Vorstand: Dr. Meyer, Reichsbahnrat.
Vertreter: Lorenz, techn. Reichsbahn-Oberinspektor
(Betriebsingenieur).
Büro: Frädrich, Reichsbahninspektor.

Reichsbahn-Betriebsamt Braun-
schweig 2.
Hauptbahnhof 1. **№ 4154 u. 4155.**
Vorstand: Lempe, Reichsbahnoberrat.
Vertreter: J. Jt. unbelegt.
Büro: Willgerodt, Reichsbahnoberrinspektor.
Reichsbahn-Maschinenamt Braun-
schweig.
Hauptbahnhof 1. **№ 4154 u. 4155.**
Vorstand: Gerbold, Reichsbahnrat.
Görlich, Reichsbahn-Betriebsingenieur, Vertreter.
Büro: Goebede, Reichsbahnoberrinspektor.
Reichsbahn-Reubauamt Braunschweig.
(Bearbeitung des Umbaus der Bahnanlagen in
Braunschweig.)
Hauptbahnhof 1. **№ 4154 u. 4155.**
Vorstand: Otto, Reichsbahnrat. [**№ 823.**]
Büro (Verwaltungsangelegenheiten): Filtthuth,
apl. Reichsbahninspektor.
Reichsbahn-Verkehrsamt Braunschweig.
Hauptbahnhof 1. **№ 4154 u. 4155.**
Vorstand: Feldmann, Reichsbahnrat, Regierungs-
rat a. D.
Vertreter: Biegand, Reichsbahnoberrinspektor.
Büro: Brasch, Reichsbahninspektor.
Braunschw. Landes-Eisenbahngesellschaft.
Am Nordbahnhof 9. **№ 5940—5945.**
Bk Reichsb., C.u.Frb., D.D-Bank, Staatsb. u.
Lbb., P 9680.

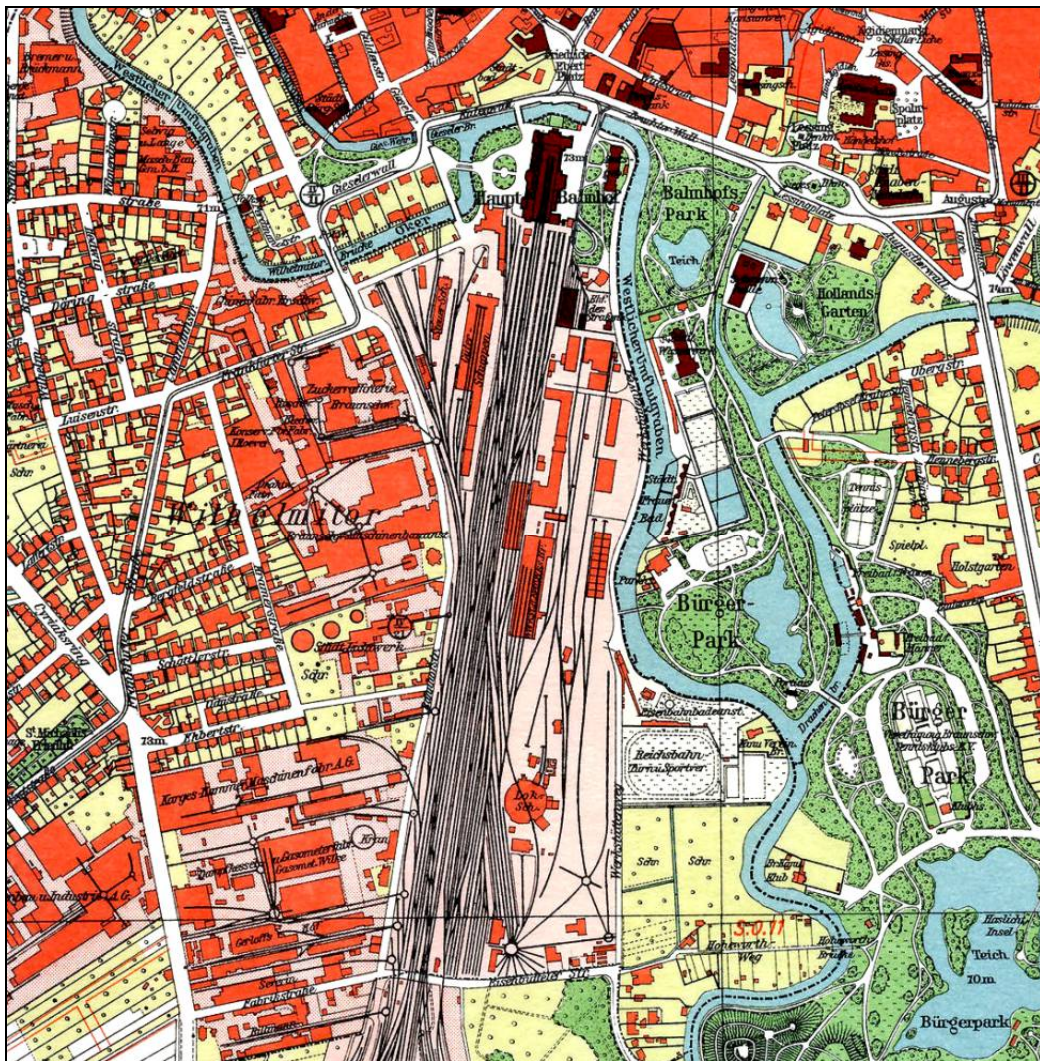
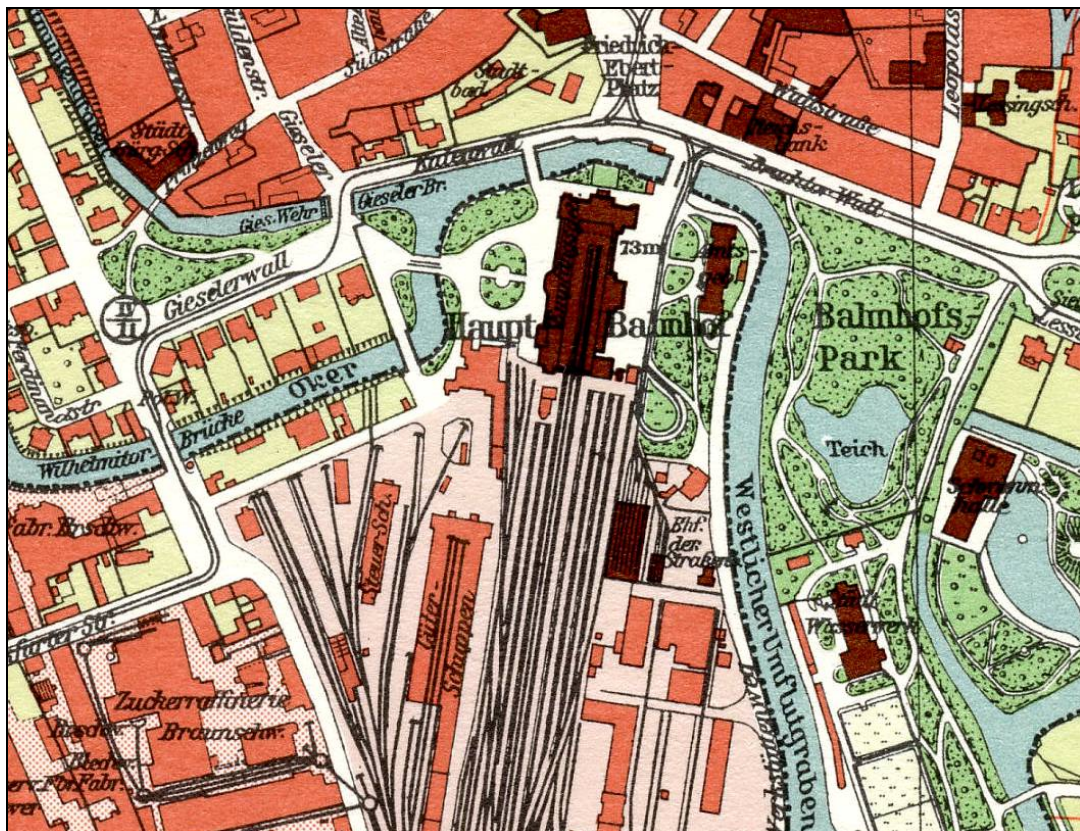


Bild 43 u. 44: Bahnhofsgelände um 1932



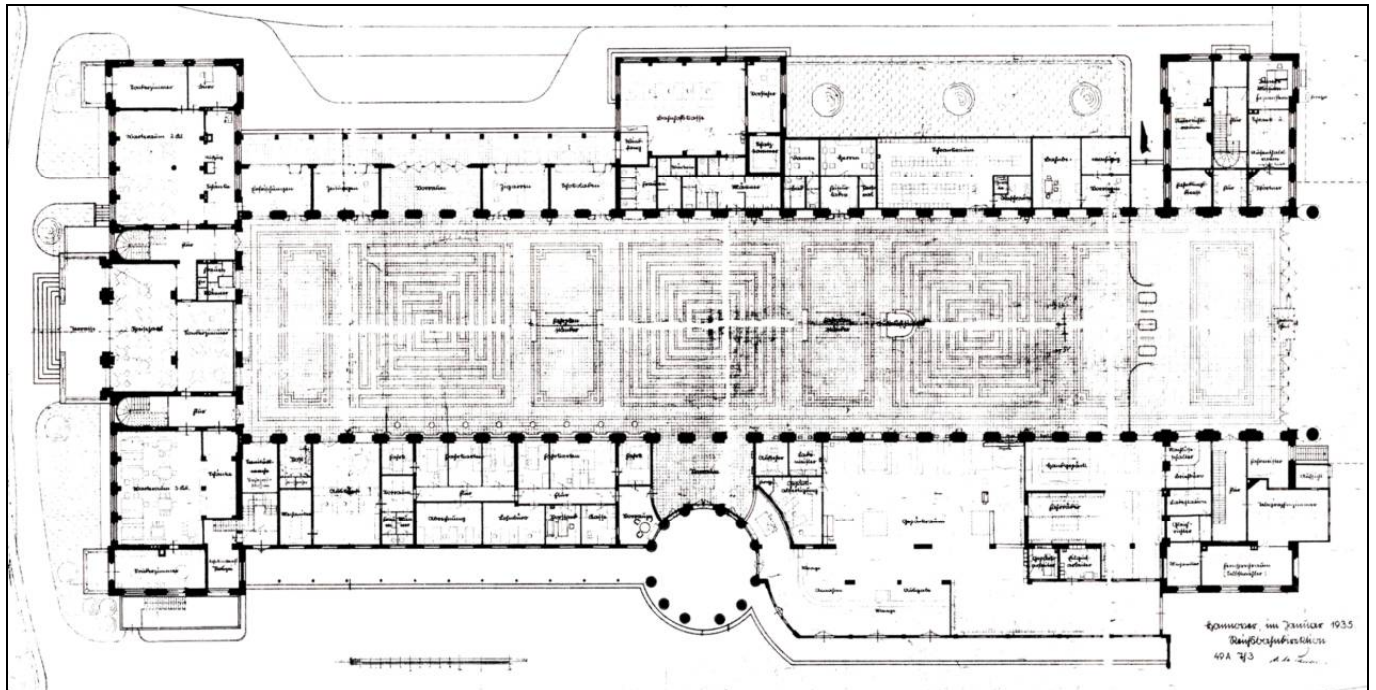


Bild 45: Grundriß 1935 - Reichsbahn Direktion Hannover (Claudia A. Gronen)

Werte Leser/innen und Betrachter dieser Website, bis 1935 habe versucht die Chronologie der Ereignisse halbwegs einzuhalten. Für die Zeit von 1935 bis 1945 muß ich noch einiges recherchieren.



Bild 46: Bahnhof Ostseite mit Pferde-Droschken - ca. 1890 -1900



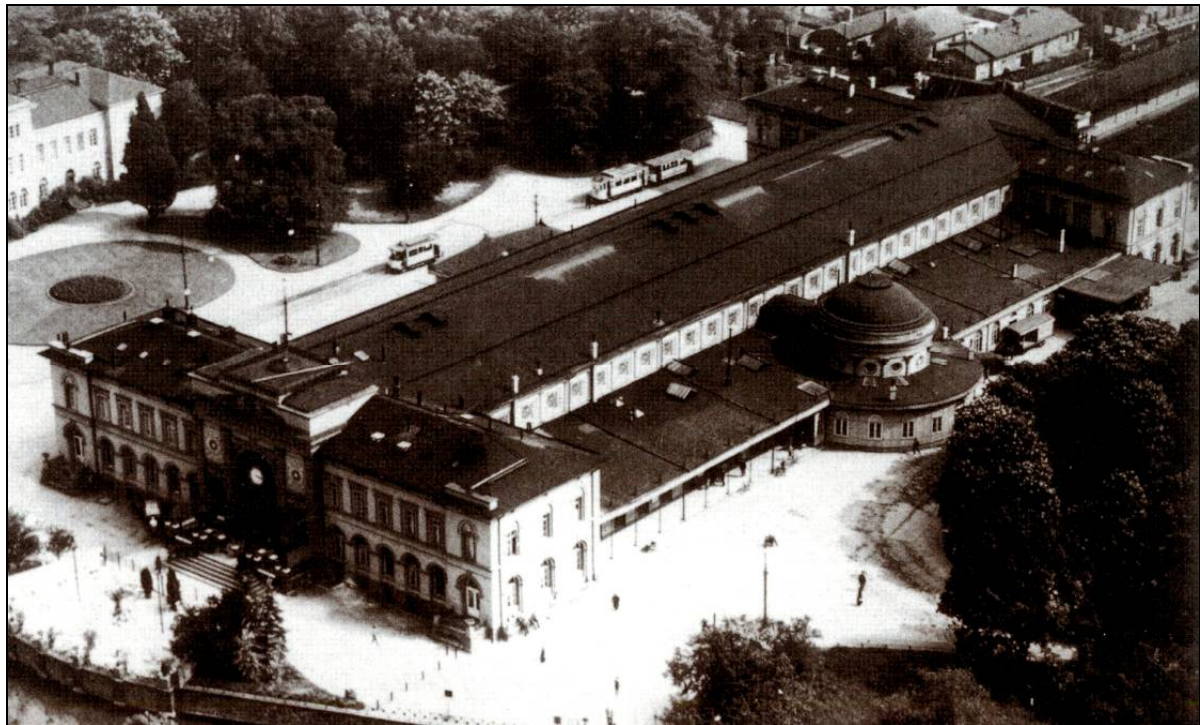
Bild 47: Bahnhof Ostseite mit Straßenbahnhaltestelle und KFZ-Droschken - ca. 1920

Bahnhof Westseite mit den Postbüros und Expeditionspackkammern.

Die bereits erwähnte Postexpedition und die Postpackkammern von 1842 im ersten Bahnhofsgebäude waren im zweiten Bahnhofsgebäude von Anfang an bis zum Schluß im westlichen Flügel des Bahnhofs untergebracht. Durch mehrere Um- und Erweiterungsbauten verlagerten sich die Räume jedoch innerhalb des Gebäudes.



Bild 48: Bahnhof Westseite mit offener Rotunde - ca. 1889



**Bild 49: Bahnhof Westseite mit geschlossener Rotunde (um 1910)
Oben links das Direktionsgebäude (Foto ca. 1920 - H. Meier)**



Bild 50: Die Gleis- und Bahnsteighalle um die Jahrhundertwende

1933/43 erfolgten Rück- und Umgestaltungsmaßnahmen des Bahnhofs. Die Gleise aus der Gleis- und Bahnsteighalle wurden rückgebaut. Es entstand eine reine Wandelhalle. Der Haupteingang wurde auf die Ostseite verlegt. Er befand sich nun in der Mitte zwischen dem Hauptgebäude und dem vorspringenden Seitenanbau, in dem die Bahnhofskasse untergebracht war.



Bild 51: Die neue Wandelhalle - vorne links unten befindet sich der neue Haupteingang

Das Hauptgebäude ist nunmehr ein Restaurationsgebäude. Der ehemalige Eingang wurde zu einer vorgelagerten Terasse zum anschließenden Speisesaal umfunktioniert. Im linken und rechten Flügel des Gebäudes wurden die Wartesäle der 2. und 3. Klasse eingerichtet.

Im Westflügel unmittelbar hinter dem Hauptgebäude gab es nur noch ein kleines Postbüro bzw. ein Postschalter. Hinter der Rotunde befand sich vergrößert ausgebaut die Gepäckannahme und –abgabe. Die gesamte Raumaufteilung der sonstigen amtlichen Büros und der Wirtschaftsräume änderte sich grundlegend wie in Bild 16 gezeigt.

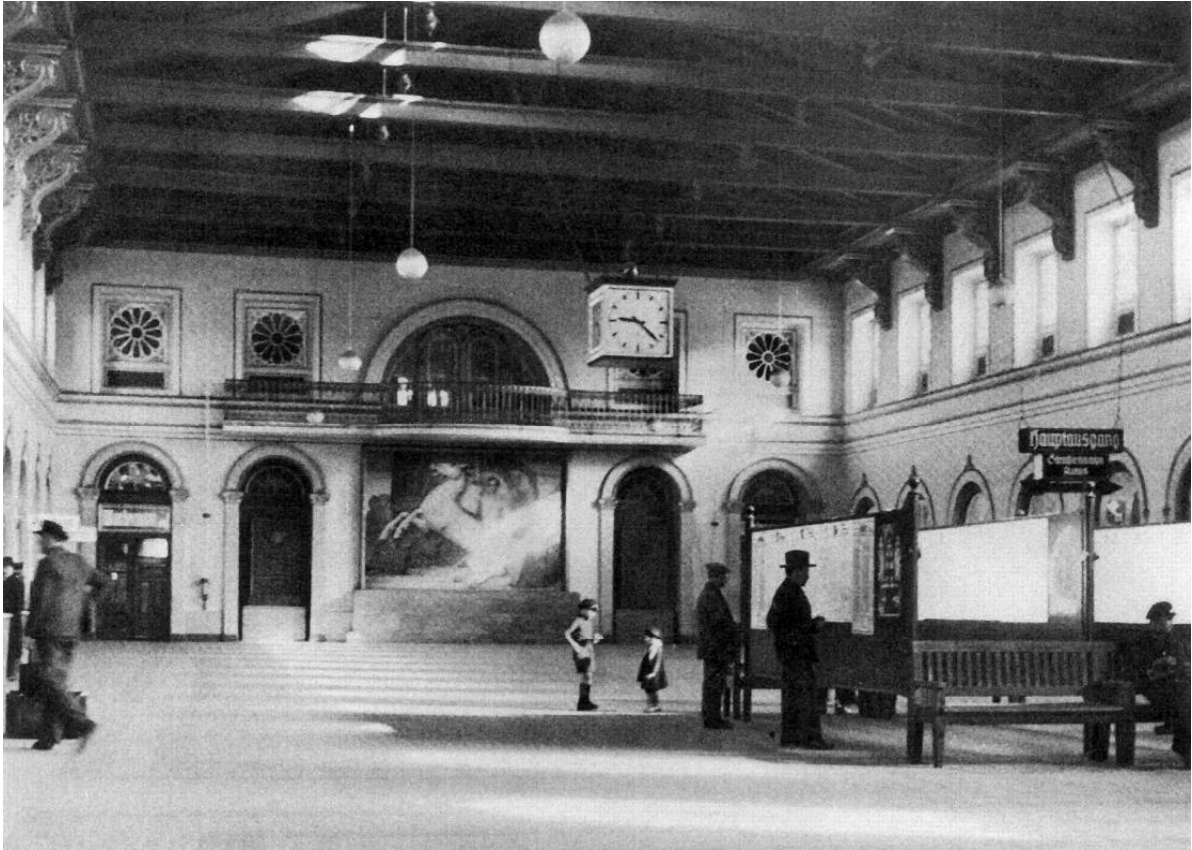


Bild 52 u. 53: Weitere Ansichten der Wandelhalle nach dem Umbau (Claudia A. Gronen)



Das Direktionsgebäude nach dem Zweiten Weltkrieg.



Bild 54: Zerstörtes Direktionsgebäude (Claudia A. Gronen)

Es wurde im Bombenhagel der Alliierten ebenfalls stark beschädigt. Nach dem Krieg wurde es zunächst wieder aufgebaut, und später abgerissen - es existiert heute nicht mehr.

Anhang.

Die Bahnpost - Ihr Auftrag und Organisation (Ein Überblick).

Bahnposten sind Einrichtungen, die in Eisenbahnzügen Brief-, Zeitungs- und Paketsendungen befördern und während der Fahrt deren Verteilung (Umarbeitung) vornehmen. Es sind also bewegliche Dienststellen, die einen Teil der sonst von den Ortspostämtern wahrgenommenen Geschäfte verrichten.

Das Einsammeln (Auflieferung) von Sendungen und die Ausgabe von Sendungen obliegt den örtlichen Postanstalten. Eine Ausnahme sind die in den Bahnpostwagen integrierten Briefkästen.

Der Bahnpostdienst wird von Beamten ausgeübt.

Die ersten BPÄ in Deutschland entstanden in Preußen 1849.

Bahnpostämter leiten den Postbetrieb in den Eisenbahnzügen. Sie sind aber nicht zwingend notwendig. Im Herzogtum Braunschweig war die Bahnpost nicht einem Bahnpostamt unterstellt. In den Anfängen war die Postdirektion (Hof-Postamt) bzw. die Eisenbahndirektion -zeitweise auch beide zusammen- zuständig. Später wurde die Leitung durch eine Abteilung der Oberpostdirektion Braunschweig wahrgenommen.

Jedem Bahnpostamt sind bestimmte Strecken zugewiesen. Gleiches gilt für die Bahnposten, die einer OPD unterstellt sind.

Ist ein Bahnpostamt (BPA) nicht mit einem örtlichen Postamt (PA) vereinigt, so hat es eine eigene Briefverteilstelle, die nur zu bestimmten Tageszeiten besetzt ist. Hier werden die Sendungen auf die Bahnposten verteilt. Auf anschließenden Neben- und Kleinstrecken sind dann die Orts(PÄ) für den Postbetrieb zuständig.

Die Braunschweigischen Eisenbahnstrecken und somit die Bahnposten führten von Anfang an teilweise durch Hannoversches Staatsgebiet. Der Betrieb war nicht immer einfach. Auch mußten vielfach Kompromisse eingegangen werden, die durch langwierige Verhandlungen festgeschrieben wurden. Hannover hatte als Eisenbahnknotenpunkt im Reichsgebiet und später das BPA Nr. 16.

Ab 1989 wurde die klassische Bahnpost eingestellt. Ein Grund dafür waren auch die neuen Briefverteilzentren mit automatischen Briefverteilanlagen. Gleichfalls stieg in der Zeit die Beförderung mit der Luftpost. Heute transportiert die Deutsche Bahn meist nur noch Pakete in Containern.