

Bahnpost in Braunschweig

Hofpostamt - OPD - (RPD) - OPD

1838 - 1971

Da es in Braunschweig und im Braunschweiger Land kein eigenständiges Bahnpostamt (BPA) gab, waren in den Anfängen des Eisenbahnwesens die Übergänge der Stadt- /Land- und Bahnpost fließend.

Die Bahnpost war zunächst eine Abteilung innerhalb des Hofpostamtes, und später eine Dienststelle der Oberpostdirektion (OPD) Braunschweig - zwischenzeitlich der Reichspostdirektion Braunschweig (RPD).

In der Regel gab es im Braunschweiger Land an den Bahnhöfen oder in deren unmittelbaren Nähe ein Postamt am Bahnhof.

Die Entwertungstempel der Braunschweiger Bahnpost
Das Braunschweiger Postamt am Bahnhof hatte in der Stempelnomenklatura für Balken-Zahlenstempel ab 1856 die Ziffer 9. Später auch den Schriftzug „Bahnhof“ oder die Kennung (UB) „2“ für Postamt 2.

Das Postamt 2 befand sich am alten Hauptbahnhof.

Die Bahnpostdienststelle mußte jedoch nicht zwangsläufig im Postamt am Bahnhof angesiedelt sein. So wurde z.B. in Braunschweig nach 1945 bis 1960 Bahnpost im Postamt 2 umgearbeitet, die Bahnpostdienststelle befand sich jedoch in einem anderen Gebäude auf dem alten Bahnhofsgelände. Am neuen Bahnhof, ab Oktober 1960, befand sich die Bahnpostdienststelle im Postbahnhof. Ein Postamt 2 gab es nicht mehr. Die gesamte Bahnpost wurde in der neuen Hauptpost umgearbeitet.

Die Streckenführungen der braunschweigischen Bahnposten durchliefen anfangs aufgrund der Topografie des Herzogtums auch fremde Hoheitsgebiete. Andererseits kreuzten auch fremde Bahnposten das Hoheitsgebiet Braunschweig.

Es folgt nun der Versuch in groben Zügen den Werdegang der braunschweigischen Bahnpost von 1838 bis zum Ende (1972) chronologisch darzustellen. Siehe auch Alter Hauptbahnhof vor und nach 1945.

In „Braunschweig's Eisenbahnen und Straßenbahnen“ von Dieter Höltge wird die Geschichte der Braunschweigischen Eisenbahn ausführlich behandelt.

Ich danke insbesondere Herrn Kurt Harenberg für seine stets freundliche Unterstützung bei meinen Recherchen. Er stellte mir außerdem eine Skizze über die Strecken der Braunschweiger Bahnpost für den Zeitraum 1953 -1961 zur Verfügung. Des weiteren eine Niederschrift über die Aufgabenbereiche der Fahrgruppen (Dienstpersonal auf den Zügen) während dieser Zeit.

Bruno Räker

Stand: September 2022

Diese Abhandlung habe ich nach Auflösung meiner philatelistischen Belege-Sammlung und Schließung der zugehörigen ehemaligen Website neu überarbeitet und zusammengestellt. Damit wird sie für den Laien verständlicher. Die im folgenden angeführten Sammler-Belege sind nicht mehr in meinem Besitz.

Inhaltsverzeichnis Bahnpost (Stand 09/2022)	Seite
Einleitung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Allgemeines, Postanstalten im Herzogtum und nach 1945	3 - 7
Bahnpost Strecken Postamt BS, Fahrgruppen (Harenberg)	8 - 11
Bahnpostwagen (Bpw)	12
Bpw-Nr.: 3220	15 - 17
Bpw-Nr.: 50 80 00 - 43605 - 7	17 - 19
Bpw - Innenausbau	20
Bpw-Nr.: 50 80 00 – 12827 - 4	21 - 22
Bpw-Nr.: 6238	23 - 24
Gesamtmusterzeichnung Bpw-Nr.: 3220	25
Kohleofen	26
Dampf-/Elektroheizung	27
Gesamtmusterzeichnung PTZ C 31 (post m-b/26)	27
Bpw Unterbau	29
Prinzip Lüftung/Heizung/Entstaubung	30
Laufwerk und Bremssystem	31 - 33
Längsschnitt D-Zug Bpw Reihe 1973	34
Instandhaltungsdienst - Ausbesserungswerk	35 - 36
Dampflok Vorplatz Hbf BS	37
Luftbild Bahnanlagen BS	38
Instandhaltungsdienst Borsigstraße	39
Bestandsliste der Bpw im OPD-Bezirk BS 1947	40 - 43
Bahnpoststempel, Stempel Postamt am Bahnhof	44 - 50
Bahnpost-Eilboten-Durchgangsstempel	51 - 56
Streckennetz (Deusing 1979)	57
Bahnpost Braunschweig 1921 - Beschaffung Batterien	58 - 59

Die Zeit der Braunschweiger Bahnpost begann 1880 im Geltungsbereich der Reichspost und endete unter der Posthoheit der Deutschen Bundespost 1971.

Eine umfassende lückenlose Dokumentation über die Historie der Bahnpost Braunschweig ist schwierig zu erstellen und nicht durchgehend zu belegen.

Wurde doch die erste Deutsche Staatseisenbahn Braunschweig-Wolfenbüttel - gegründet 1838 – bereits 1870 an eine Handelsbank in Darmstadt verkauft. Diese gründete eine Aktiengesellschaft, an der sich weitere Banken und zwei Eisenbahngesellschaften aus Berlin und Elberfeld beteiligten. Das neue Konstrukt nannte sich zwar „Braunschweigische Eisenbahngesellschaft“, die Braunschweiger hatten aber nicht mehr das sagen. 1882 kam dann die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft in den Besitz Preußens. 1885 wurde die Gesellschaft mit der Königlich-Preussischen Eisenbahnverwaltung (KPEV) verschmolzen. Die Direktion Braunschweig wurde wenig später auf die Bezirke Hannover und Magdeburg aufgeteilt.

Dieser kurze Abriss zeigt die vielen Umbrüche auf, die gleichfalls die Braunschweigische Bahnpost betrafen. Es soll hier nicht weiter darauf eingegangen werden. Es würde letztlich auch den Rahmen dieser Abhandlung sprengen.

Kurzfassung von den Anfängen der Bahnpost bis 1971

(siehe auch Alter Bahnhof vor 1945 und nach 1945).

Ab 1839 wurden bereits Postsendungen vom ersten Bahnhof (ein Ottmerbau von 1838) per Bahn nach Wolfenbüttel befördert.

Längere Braunschweiger „Bahnpost“-Strecken folgten: Braunschweig - Bad Harzburg (1841), und Braunschweig - Oschersleben (1843).

1845 erhielt die Post in dem von Karl Theodor Ottmer entworfenen zweiten Bahnhofsgebäude drei Betriebsräume im Westflügel des Neubaus. Die Richtlinien des Herzogtum Braunschweig gaben die Größen (Flächen und Raumhöhen) für die Betriebsräume im Bahnhofsgebäude vor. Es betraf somit auch die Postexpedition, Postpackkammer und das Telegraphenzimmer.

Die Postexpedition wurde von 1871 an bis 1875 zu „Kaiserliche Postexpedition Braunschweig“ umbenannt; anschließend als „Postamt Braunschweig 2“. Die Braunschweiger nannten die Post schlicht Bahnhofspostamt bzw. Bahnpostamt.

Im Postamt 2 versahen 5 Beamte (einschließlich Vorsteher) und 11 Unterbeamte ihren Dienst. In besonders eingerichteten Bahnwaggons wurde der Postdienst und Posttransport vorgenommen. Während der Bahnfahrt wurden die Sendungen sortiert und vom begleitenden Postpersonal an bestimmten Bahnhöfen übergeben und/oder auch neue Sendungen übernommen. Von nun an konnte von der eigentlichen Bahnpost gesprochen werden.

Die Bahnpost vor dem Zweiten Weltkrieg.

Der Bahnpostdienst war Teil des Postamts Braunschweig 2 auf dem Bahnhofsgelände. Das Postamt war wie folgt gegliedert:

- Schalter- und Annahmehdienst
- Briefverteilstelle
- Päckchenstelle
- Paketumschlag
- Bahnpost-Fahrdienst

Der Fahrdienst war unterteilt in drei Gruppen:

- 1. Dienstleiter im Bahnpostwagen (Bpw), Aufsicht am Bahnsteig, bei Be- und Entladen der Bpw
-
- 2. Einmann-Bahnposten auf kleinen Strecken und Dienst in der Paketumschlagstelle
- 3. Jüngere Beamte für den Paketdienst im Bpw und Hilfsdienste, Einsatz in der Päckchen-Verteilstelle

Stellenvorsteher der Bahnpostdienststelle war Oberpostinspektor Wohlgemuth.

Folgende Strecken wurden vom Postamt Braunschweig bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges befahren:

- Braunschweig - Oschersleben
- Braunschweig - Bad Harzburg
- Braunschweig - Uelzen
- Braunschweig - Oebisfelde
- Braunschweig - Kreiensen und Kreiensen - Altenbeken

Die Bahnpost nach dem Zweiten Weltkrieg.

Der Bahnpostfahrbetrieb wurde bald nach der Kapitulation im Mai 1945 wieder aufgenommen. Mir lagen vom Juli 1945 Braunschweiger Bahnpostbelege vor – siehe Anhang. Der Fahrdienst gehörte zu dieser Zeit zur Dienststelle XIII des Postamts Braunschweig. Er befand sich in der Paketumschlagstelle (eine provisorisch errichtete Holzbaracke) auf dem Bahnhofsgelände. Stellenvorsteher war Oberpostinspektor Pietruck, ein Flüchtling aus Ostpreußen.

1946/47 wurde die Dienststelle geteilt:

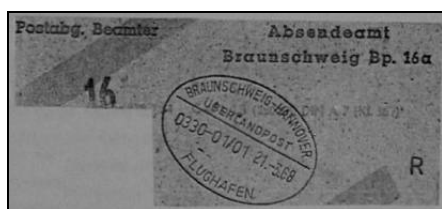
- XIIIa war der Paketumschlag, zu dem auch der Schalter des Postamts Braunschweig 2 gehörte
- XIIIb war der Bahnpost-Fahrdienst (zuständig die Herren Witte und Hagedorn)

Der Bahnpostfahrdienst wurde mit den Jahren zunehmend umfangreicher und wurde dann eine eigene Dienststelle mit der Bezeichnung XIX. Stellenvorsteher wurde Oberpostinspektor Oska Gärtner.

Von Braunschweig wurden folgende Strecken befahren: Kreiensen, Göttingen, Altenbeken, Vorsfelde, Velpke (vor dem Krieg bis Oebisfelde), Schöningen (vor dem Krieg bis Oschersleben), Derneburg, Bad Harzburg, Löhne, Kassel, Uelzen, im Weihnachtsverkehr als Päckerei-Bahnpost nach Kiel.

Bei der Braunschweigischen Bahnpostdienststelle waren zu Höchstzeiten ca. 150 Mitarbeiter beschäftigt. Nachfolger von Stellenleiter Gärtner wurden K.-H. Wall und danach H. Eichelmann.

Vor 1970 erfolgte eine Zusammenlegung der Bahnpostdienststelle Braunschweig mit dem **Bahnpostamt 16 Hannover**. Auf der Strecke nach Hamburg fuhr man bereits einige Jahre zuvor mit gemischter Besatzung. Die Braunschweiger Bahnpostdienststelle erhielt die Bezeichnung **Bp 16 a**.



Die immer kürzeren Haltezeiten der Züge und der 1961 eingeführte innerdeutsche Nachtluftpostdienst verdrängten die Bahnpostwagen aus den Reisezügen.

Am 4. Juni 1971 wurde mit dem Sommerfahrplan die Braunschweiger Bahnpostdienststelle aufgelöst.

Postanstalten im Herzogtum Braunschweig 1671 – 1867

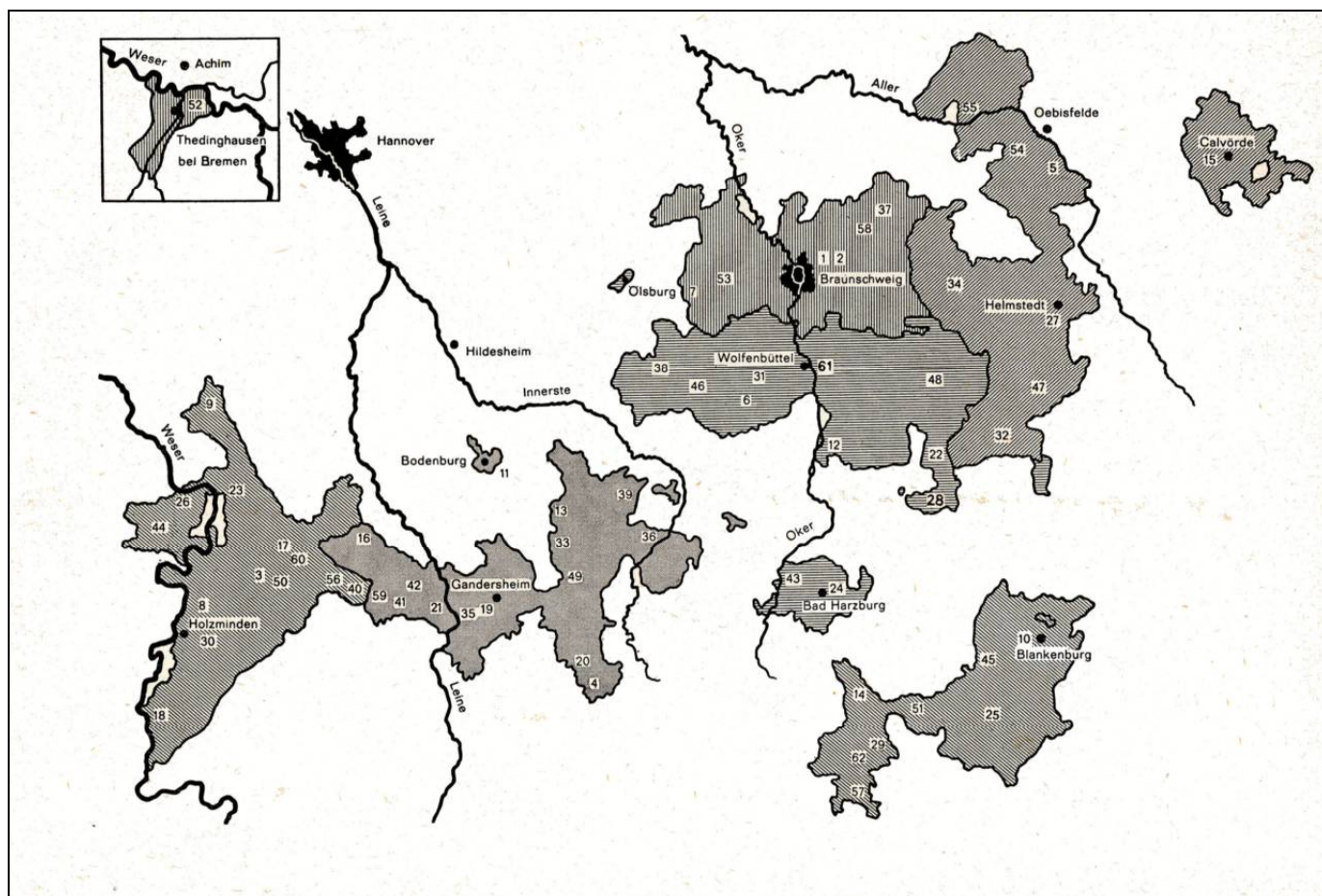


Bild 1: Postanstalten im Herzogtum Braunschweig in der Zeit von 1671 – 1867
(333 Jahre Braunschweigische Post - von Henri Bade)

Legende zu Bild 1: Postanstalten mit Bahnanschluß in rot.

- | | | |
|--|-------------------------|------------------------|
| 1 Braunschweig Hofpostamt | 22 Groß-Winningstedt | 43 Oker |
| 2 Braunschweig Postamt am Bahnhof | 23 Halle an der Weser | 44 Ottenstein |
| 3 Amelunxborn | 24 Harzburg | 45 Rübeland |
| 4 Badenhausen | 25 Hasselfelde | 46 Salder |
| 5 Bahrdorf | 26 Hehlen | 47 Schöningen |
| 6 Barum | 27 Helmstedt | 48 Schöppenstedt |
| 7 Bettmar | 28 Hessen | 49 Seesen |
| 8 Bevern | 29 Hohegeiß | 50 Stadtoldendorf |
| 9 Bisperode | 30 Holzminden | 51 Tanne |
| 10 Blankenburg | 31 Immendorf (Barum) | 52 Thedinghausen |
| 11 Bodenburg | 32 Jerxheim | 53 Vechede |
| 12 Börßum | 33 Klein-Rühden | 54 Velpke |
| 13 Bornum bei Seesen | 34 Königslutter | 55 Vorsfelde |
| 14 Braunlage | 35 Kreiensen | 56 Vorwohle |
| 15 Calvörde | 36 Langelsheim | 57 Walkenried |
| 16 Delligsen | 37 Lehre | 58 Wendhausen |
| 17 Eschershausen | 38 Lesse | 59 Wenzen |
| 18 Fürstenberg | 39 Lutter am Barenberge | 60 Wickensen |
| 19 Gandersheim | 40 Mainzholzen | 61 Wolfenbüttel |
| 20 Gittelde | 41 Mühlenbeck | 62 Zorge |
| 21 Greene | 42 Naensen | |

Bild 1 gibt die topografische Struktur des Herzogtums wieder. Das braunschweigische Staatsgebiet (bis Ende des Freistaates Braunschweig) war kein zusammenhängendes Staatsgebiet. Es war durchzogen von hannoverschen (preußischen) Gebieten. Gegenseitige Verträge regelten den Postverkehr und somit auch die Bahnposten. Inhaltlich soll hier nicht weiter darauf eingegangen werden. Festzuhalten bleibt, daß die braunschweigische Bahnpost fremdes Territorium durchfuhr, und umgekehrt fremde Bahnposten das braunschweigische Hoheitsgebiet. Während des Norddeutschen Bundes und seit der Reichsgründung 1871 wurden durch korrigierende Maßnahmen bezüglich der OPD-Bezirke vereinzelt Postämter sowie Bahnposten grenzübergreifend neu zugeteilt.

Hofpostamt und Bahnpost (1838 - 1868)

1838 wurde die erste Eisenbahnstrecke der Staatsbahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel in Betrieb genommen. Und der Zugverkehr nach Harzburg 1840. Die regelmäßige Bahnpost fuhr 1840 nach Wolfenbüttel und 1843 nach Harzburg.

Das Streckennetz im Braunschweiger Land und in den Nachbargebieten wurde dann nach und nach erweitert - siehe Bade:

1840	Wolfenbüttel - Schladen	
1841	Schladen - Vienenburg	
1843	Wolfenbüttel - Jerxheim	
1843	Jerxheim - Oschersleben - Magdeburg	(Anschluß an Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn)
1843	Hannover - Lehrte - Peine	(Anschluß an Hannoversche Staatsbahn)
1844	Braunschweig - Peine	(bis Vechede)
1845	Hildesheim - Lehrte - Celle - Harburg	(Kreuzungsbahn Teilstück Vechede - Landesgrenze)
1847	Hannover - Minden	
1856	Wolfenbüttel - Kreiensen	
1858	Helmstedt - Schöningen - Jerxheim	
1864	Büddenstedt - Trendelbusch	
1865	Kreiensen - Holzminden	
1868	Jerxheim - Börßum	

Von 1838 bis 1868 wurde die Braunschweigische Staatsbahn und somit die Bahnpost von der „Herzogl. Eisenbahn-Kommission“, und nach einer Neustrukturierung des Post- und Eisenbahnwesens von der „Herzogl. Eisenbahn- und Postdirektion“ verwaltet und geleitet. Näheres hierzu siehe unter „Alter Hauptbahnhof vor 1945“.

OPD - Bahnpost und Postamt 2 (1868 - 1870)

Durch den Beitritt des Herzogtums zum Norddeutschen Bund erfolgte eine erneute Umstrukturierung. Die „Herzogl. Eisenbahn- und Postdirektion“ wurde wieder in einzelne Direktionen umgewandelt. Nämlich in die „Herzogl. Generaldirektion der Eisenbahnen“ und in die „Ober-Post-Direktion Braunschweig“.

RPD - Bahnpost und Postamt 2 (1871 - 1945)

Mit der Reichsgründung 01.01.1871 ging die „Ober-Post-Direktion Braunschweig“ in die „Kaiserliche Ober-Post-Direktion“ über.

1872 Braunschweig - Königslutter
1872 Königslutter - Helmstedt

OPD - Bahnpost und Postamt 2 (1947 – 1977)

Folgende Postanstalten waren zeitweise mit der Wahrnehmung des Postbetriebes auf folgenden Bahnstrecken befasst:

- Postamt 1 in Blankenburg a. H. für die Bahnstrecke: Blankenburg-Halberstadt,
- Postamt 1 in Braunschweig für die Bahnstrecken: Braunschweig-Oschersleben, sowie Braunschweig-Harzburg, Goslar-Vienenburg,
- Postamt 1 in Clausthal für die Bahnstrecke: Clausthal-Grauhof,
- Postamt II in Seesen für die Bahnstrecken: Herzberg a. H.-Seesen, sowie Langelsheim-Seesen,
- Postamt 1 in Einbeck für die Bahnstrecke: Einbeck-Salzderhelden.

Diese List kann sicher verlängert werden.

Verschiedene Bahnpoststempel

Die Bahnpoststempel (Streckenstempel) dienten hauptsächlich für dienstliche Beurkundungen und darüber hinaus auch als Einlieferungs- und Entwertungsstempel.



Bild 2 u. 3: Die am meisten verwendeten Entwertungsstempel hatten anfangs eine Ovalform. Später eine Ellipsenform,

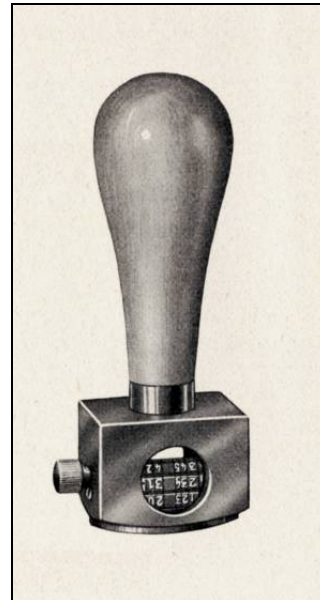


Bild 4: Ein Streckenstempel

Im Anhang zeige ich eine Auswahl von Belegen mit Bahnpoststempeln aus meiner ehemaligen Belegesammlung.

Strecken der Bahnpostdienststelle des Postamts Braunschweig im Zeitraum 1953-1961

sowie die Dienststellenbeschreibung der einzelnen Fahrgruppen auf den Bahnpostzügen

Im folgenden werden einzelne Streckenabschnitte zwischen angefahrenen Bahnhöfen im Streckenplan dargestellt. Des weiteren Angaben über die Post-Züge, z.B. ob Brief-Bahnpost, Paket Bahnpost oder nur Beutetransport ohne Umarbeitung bearbeitet oder beaufsichtigt wurde. Es folgt eine ausführliche Auflistung und Beschreibung bezüglich der Diensthabenden auf den Zügen (Fahrgruppeneinteilung).

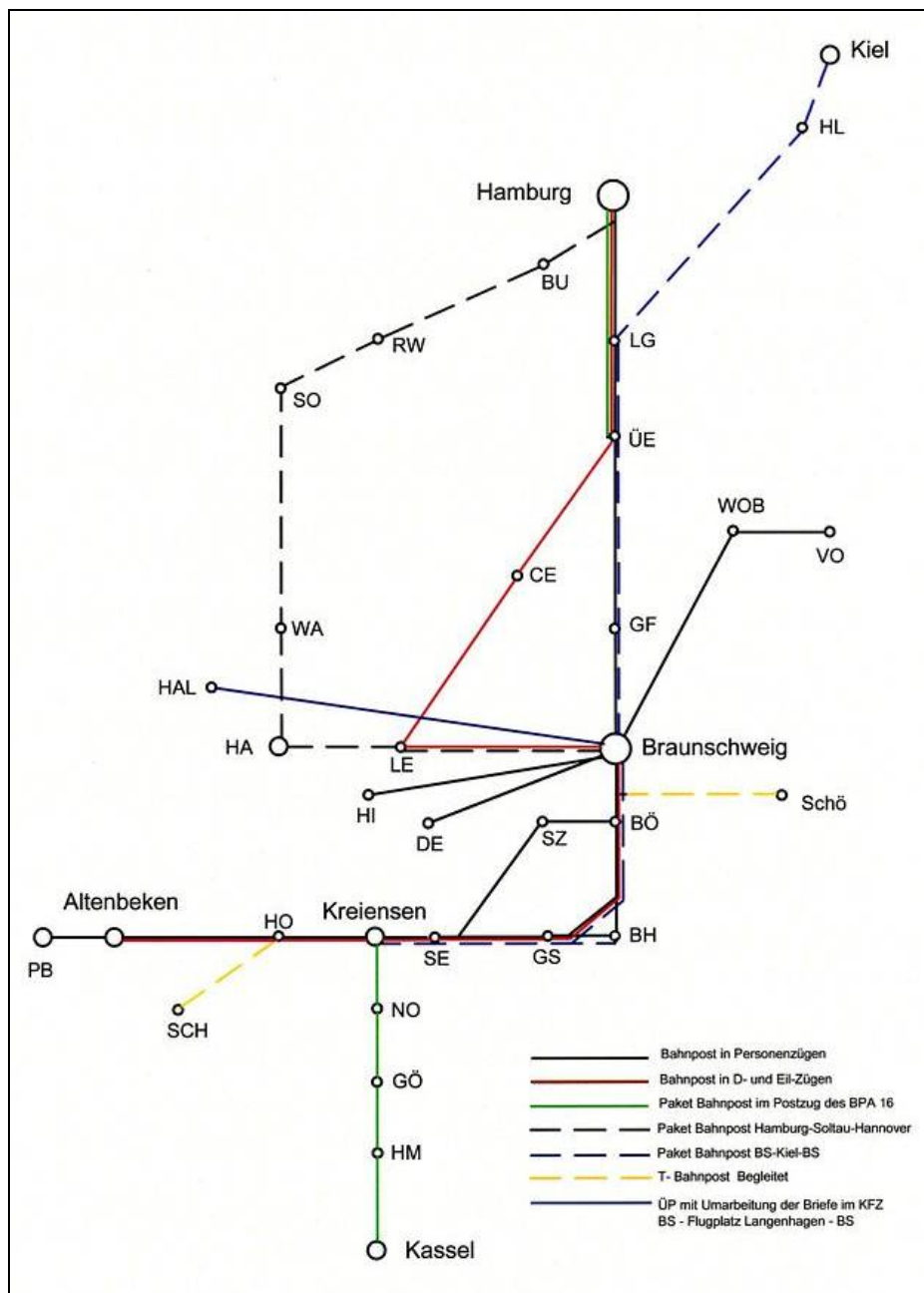


Bild 5 : Strecken der Bahnpostdienststelle des Postamts Braunschweig im Zeitraum 1953 – 1961 (K. Harenberg).

AL	Altenbeken Start- und Zielbahnhof
BH	Bad Harzburg Start- und Zielbahnhof
BO	Börßum Bhf
BS	Braunschweig Hbf, Start- und Zielbahnhof
BU	Buchholz (Nordheide)
CE	Celle
DE	Derneburg Bhf Start- und Zielbahnhof
GF	Gifhorn
GO	Göttingen
GS	Goslar
HA	Hannover Hbf
HAL	Hannover Langenhagen Flugplatz Ziel
HH	Hamburg Hbf, Hamburg-Altona Start- und Zielbahnhof
HI	Hildesheim Bhf Start- und Zielbahnhof
HL	Lübeck Hbf
HM	Hannoversch Münden
HO	Holzminde Bf, StartBhf

Kiel	Kiel Hbf
KR	Kreienzen Bhf Ziel- Start- und Durchgangsbhf
KS	Kassel Hbf Start- und Zielbahnhof
LE	Lehrte Bhf
LG	Lüneburg Hbf
NO	Northeim
PB	Paderborn Startbahnhof
RW	Rotenburg (Wümme)
SCHE	Scherfede Zielbahnhof
SCHÖ	Schöningen Bhf Zielbahnhof
SE	Seesen
SO	Soltau
SZ	Salzgitter Bad
UE	Uelzen Hbf Ziel- oder Durchgangsbhf
VO	Vorsfelde Start- und Zielbahnhof
WA	Walsrode
WOB	Wolfsburg

Die Diensthabenden und deren Aufgabenbereiche auf den Bahnpostwagen des Postamts Braunschweig wurden nach „Fahrgruppen“ eingestuft bzw. bewertet.

Die im folgenden gelisteten Fahrgruppen beziehen sich ebenfalls für den Zeitraum 1953 - 1961. Es werden die Voraussetzungen (Dienstgrade), Tätigkeitsmerkmale und die Einteilung der Züge benannt .

Im Zeitraum 1953 -1961 waren die Herren Gärtner und später Wall die StV (Stellenvorsteher, also „Chefs“ der Bahnpostler).

Fahrgruppe 1

Mitarbeiter des mittleren Dienstes.	Viele ältere Kollegen des ehemaligen BPA 5 (Breslau)
Aufgaben:	Dienstleiter in allen begleiteten Zügen. Arbeitsbereich Kurssortierung Kurzbriefe Arbeitsort Stirnspind des Bpw
Welche Züge:	Alle D- und E-Züge sowie den PersZg 1866/2466 BS-Goslar-Kreiensen. Altenbeken u. z.k. sowie ÜP BS-Hannover-BS

Fahrgruppe 2

Beamte des mittleren Dienstes, Vertreter des Dienstleiters.	
Aufgaben:	Sortieren der Kurz- und Langbriefe der anderen Bereiche Arbeitsort. Seitenspind rechts vom Dienstleiter
Welche Züge:	Alle Züge außer BS-Uelzen, BS-Hildesheim, BS-Derneburg und T-Bp sowie ÜP BS-Hannover-BS

Fahrgruppe 3

Überwiegend ältere Beamte des mittleren Dienstes.	
Aufgaben:	Fahrpost, Bearbeitung aller Wertsendungen, Einschreibsendungen und Eilbotenbriefe Fertigung der Wertbeutel, Listen und Ladezettel Dienstleiter in den Zügen BS-Uelzen, BS-Hildesheim, BS -Derneburg, BS-Kreiensen über SZ Briefsortierung in diesen Zügen und Ladungsaustausch an Tür 1.
Welche Züge:	Alle Züge, außer T- und P-Bp sowie ÜP BS-Hannover-BS

Fahrgruppe 4

Mitarbeiter des einfachen Dienstes mit längerer Dienstzeit.	
Aufgaben:	Aussack- Verwerf- und Sortiertätigkeiten für Orts- und Streckenbriefbeutel Tätigkeit in allen Zügen außer BS-Uelzen, BS-Hildesheim, BS-Derneburg T- und P-Bp sowie in der ÜP BS-Hannover-BS

Fahrgruppe 5 und 6

Beamte des einfachen Dienstes

Aufgaben Hilfe beim MA der Fahrgruppe 4, ggf. bei allen anderen Fahrgruppen,
Ladungsaustauschhilfe an Tür 1 und 2

Tätigkeit in allen Zügen außer BP BS-Uelzen, Bp BS-Hildesheim, BP BS-Derneburg
sowie in der ÜP BS-Hannover-BS.

Fahrgruppe 7

Junge Beamte, Neulinge. Genannt: Paketmaxen!

Aufgaben: Reservedienst und Mithilfe bei Ladungsübernahme in BS von 03:00 - 08:30 Uhr
Mitfahrt bei ungeplantem Personalausfall in der jeweiligen Bp.
Tätigkeit in allen genannten Zügen außer BP E577/E578 (BS-Lehrte-Hamburg-Altona-BS),
Pakete sortieren, stapeln und am Bestimmungsort oder BP Wechsel entladen.
Zeuge bei Wertlistenfertigung, Abbinden der Briefbunde.
Abholung der Briefbeutel beim 80638 (Dusty Train) auf dem ehemaligen Ostbahnhof BS,
dazu P-Bp BS-Goslar-Kreiensen-Kassel, P-Bp BS-Uelzen-Hamburg,
P-Bp Hamburg-Buchholz-Soltau-Hanover-BS und P-Bp BS-Uelzen-Lüneburg-Kiel-BS
BP BS-Bad Harzburg, BP BS-Vorsfelde und T-BP BS-Schöningen
T-Bp Holzminden-Scherfede sowie ÜP BS-Hannover-BS.

Die Fahrgruppen 3 und 7 übernahmen den Zug Altenbeken-Kreiensen-BS bereits in Paderborn zur
Ladungsübernahme.

Der 80638 (Dusty Train) war ein amerikanischer Militärzug aus dem amerikanischen Sektor in Berlin
nach Frankfurt am Main mit einem Bahnpostwagen, der von Ostzonen Behörden nicht kontrolliert
werden durfte. Lediglich russische Behörden durften den Zug unter Aufsicht der MP betreten.

Zug: Personenzug
D-Zug: D-Zug
E-Zug: Eilzug
Postzug: Zug bestehend nur aus Postwagen unter der Leitung des Dienstleiters vom BPA 16
BP: Allesbahnpost
P-Bp: Paketbahnpost 1 oder 2 Mitarbeiter im Bpw, ab Kreiensen bzw. Uelzen im Postzug des BPA 16
T-Bp: Beuteltransport im Packwagen der Bahn durch Post-Mitarbeiter
ÜP: Überlandtransport Bearbeitung der Nachtpostbriefsendungen bis zum Flugplatz
Hannover-Langenhagen. Zurück nach Braunschweig Bearbeitung der Briefe
aus den gelandeten Flugzeugen des Nachtluftpostnetzes für die Zustellung
der Briefsendungen am gleichen Morgen in der Region Braunschweig

Bahnpostwagen (Bpw) im OPD-Bereich Braunschweig von 1918 bis 1972



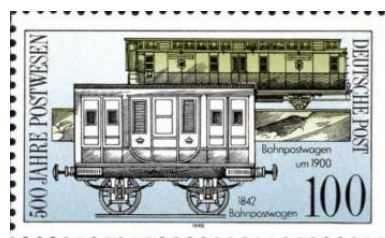
Bild 6: Bahnpostler beim Beutel verladen am Alten Hauptbahnhof in Braunschweig

Bahnpostwagen.

Die Deutsche Post (DP) in der DDR würdigte die Bahnpost mit drei Briefmarken; 1978 und 1990 unter unterschiedlichen Aspekten.



Ausgabe der Deutschen Post in der DDR, Februar 1978, (Posttransport früher und heute)



Ausgabe der Deutschen Post in der DDR, August 1990, (500 Jahre internationale Postverbindungen in Europa)

Die Deutsche Bundespost (DBP) gab eine Marke zur Bahnpost heraus.



Ausgabe Deutsche Bundespost Berlin, September 1990,
(Geschichte der Post und Telekommunikation)

Jeder Normalbürger hat sicherlich schon einmal ein Postamt in der Stadt oder auf dem Lande aufgesucht. Dort z. B. Briefe oder Pakete aufgegeben, Zahlungen vorgenommen oder erhalten, oder einfach telefoniert. Einen Bahnpostwagen kennt er allenfalls vom Hörensagen. Im folgenden werde ich einige Bahnpostwagen vorstellen, die u. a. den Postbahnhof Braunschweig zwischen 1962 und 1969 angefahren haben oder dort stationiert waren.

Vorab möchte ich insbesondere Herrn Joachim Deppmeyer danken, daß er mich bei meinen Recherchen unterstützt hat. Er hat mir Dokumente und die Aufnahmen der Bahnpostwagen zur Verfügung gestellt; mit der Erlaubnis, diese hier zu veröffentlichen.

Die Bezeichnungen bzw. Begriffe Bahnpost sowie Bahnpostwagen wurden 1875 von der Deutschen Reichspost eingeführt.

Bahnpostwagen dienen zur Beförderung und Umarbeitung von Postsendungen, z.B. Brief- und Paketsendungen, in besonderen dem postbetrieblichen Erfordernissen ausgestatteten Spezialfahrzeugen der Eisenbahn.

Diese Waggons befanden sich überwiegend im Besitz der Post und/oder wurden durch sie bewirtschaftet. Es sei noch angemerkt, daß die Bahnpostwagen nur von Bahnpostpersonal betreten werden durften. Das Personal der Eisenbahn hatte keinen Zutritt. Die Verträge zwischen Bahn und Post bezüglich unentgeltlicher Beförderung der Bahnposten und des Bahnpostpersonals bleiben hier unberührt.

Eine Auswahl Bahnpostwagen aus einer großen Typenvielfalt.

Wie sahen nun diese Bahnpostwagen aus und wie waren sie eingerichtet?

Einschub

Die Bahnpostwagen waren so unterschiedlich eingerichtet wie die Postämter in der Stadt und auf dem Land. Je nach Anforderungen waren Briefraum, Paketraum bzw. Packraum, Aussackraum etc. im jeweiligen Waggon angeordnet. Wenn zu den Anfängen der Bahnpostwagen noch beheizbare Öfen und Gaslicht vorherrschten, so wurden diese Einrichtungen dem allgemeinen Stand der Technik nach und nach angepaßt. Dies galt auch für den Abort - heute WC. Einwurfbriefkästen gab es ebenso; so konnten das Publikum oder die Fahrgäste vom Bahnsteig aus Briefe einwerfen. Jeder Bahnpostwagen wurde von der Bahnpostverwaltung mit einer postinternen Nummer versehen. Diese Nummern wurden nach einem bestimmten Schema vergeben. Das Posttechnische Zentralamt in Darmstadt (PTZ) war im Geltungsbereich der Deutschen Bundespost die technische Oberbehörde für die Bahnpostwagen. Sie überwachte Entwurf und Bau der Waggons, und führte die Endabnahmen durch.

Es gibt eine große Anzahl unterschiedlicher Typen von Bahnpostwagen. Sie sind umfassend im Buch „Das Bahnpostwagen-Buch“ von Rudolf Werner und Hans-Jochen Hölzer katalogisiert. Des weiteren wird im Buch „Kleine Typenkunde deutscher Bahnpostwagen“ von Deppmeyer/Kirsch und Wagner umfangreich Bezug zur Technik genommen.

Vier Bahnpostwagen, die bei der Braunschweiger Bahnpost stationiert waren bzw. den Postbahnhof in Braunschweig angefahren haben werden nun näher betrachtet. Zwei Bahnpostwagen aus der Zeit der Reichspost und zwei zur Zeit der Deutschen Bundespost. Die Fotos stammen aus den Jahren 1962 und 1969. Darüber hinaus führe ich auch Technik und Bilder an, die nur indirekt mit der hier betrachteten Bahnpost Braunschweig in einem Zusammenhang stehen.

Ein Bahnpostwagen preußischer Bauart mit der Wagen-Nr.: 3220 (Han) - Baujahr 1918



Bild 7: Aufnahmeort Braunschweiger Postbahnhof am 29.07.1962 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 3220 (nach Deppmeyer):

Baujahr:	1918	
Gattung:	Post – a/10	(a = Wageninneres nur als Briefraum, ggf. Raumteiler)
Umbau:	1936	
Gattung:	Post3 – b/10	(Umbenennung) (3 = Achsen) (b = kleiner Briefraum, großer Packraum)
LüP:	11,7 m	(Länge über Puffer)
Max. Ladegew.:	7,0 t	
Hersteller:	Düsseldorfer Waggonfabrik	
Ausgemustert:	07.07.1965	

Der Waggon hatte ein genietetes Untergestell mit einem hölzernen Wagenkasten, der mit Blech verkleidet war. Das Dach trug einen Oberlichtaufbau. Die Beleuchtung erfolgte anfangs mit Gas-Leuchten später mit elektrischer Beleuchtung. Im Laderaum war der Abort eingebaut sowie ein klappbares Waschbecken.

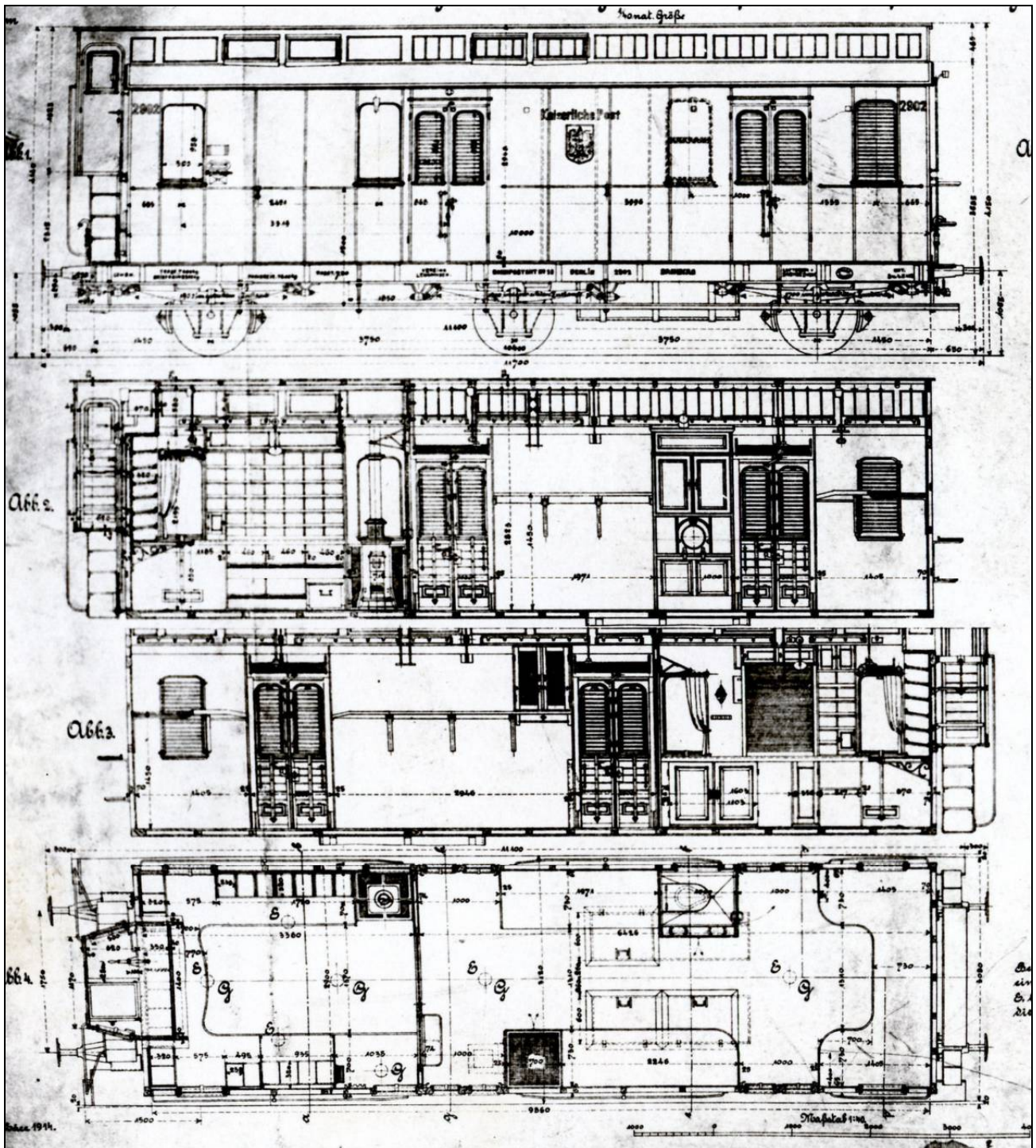


Bild 8: Ausschnitt aus Musterzeichnung zum Bahnpostwagen-Nr.: 3220 – Baujahr 1918

Bild 3 zeigt einen Ausschnitt von der Musterzeichnung der preußischen Staatsbahn zum Bahnpostwagen 3220. In Bild 2, Foto Postbahnhof Braunschweig, ist erkennbar, daß die 3. mittlere Achse fehlt. Diese wurde vermutlich schon zur Zeit der Reichspost während des Umbaus 1936 entfernt. Abb. 2 zeigt links den Briefraum mit den Briefverteilfächern und mit dem ursprünglichen handbefeuelten Ofen vor der Trennwand zum Laderaum. In Abb. 4 ist im Laderaum, ca. mittig oben, der Abort eingezeichnet. In Abb. 1 oben links erkennt man den rechts neben dem Fenster befindlichen Briefeinwurf. In Bild 2 befindet er sich spiegelbildlich versetzt auf der anderen Seite des Fensters.

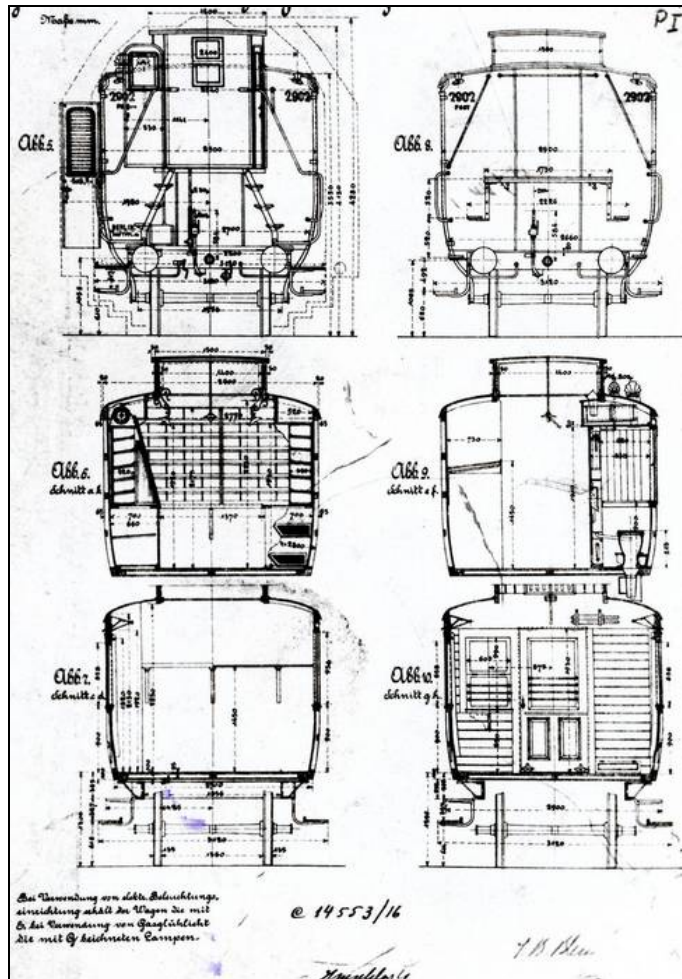
Bild 9: 2. Ausschnitt aus Musterzeichnung zum Bahnpostwagen Nr.: 3220.

Abb. 5 (oben links) zeigt das höher gelegte Bremserhaus mit der Handfeststellbremse.

Der Kastenaufbau hatte eine Länge von 10 m. Der Briefraum war ca. 3,4 m lang. Der Laderaum hatte eine begehbare Länge von ca. 5,90 m.

Die 140 Briefverteiltächer waren seitlich und stirnseitig angebracht. Daneben gab es noch 5 Briefkörbe. Der handbefeuerte Ofen wurde mit dem Umbau gegen eine Dampfheizung ersetzt.

Bild 8 u. 9 füge ich im Anhang als Gesamtabbildung Bild 19 nochmals an.



Ein Bahnpostwagen Baureihe 1954 mit der Wagen-Nr.: 50 80 00-43 605-7 (KIn)



Bild 10: Aufnahmeort im Braunschweiger Postbahnhof am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: **50 80 00-43 605-7** *) (ex 6107) (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1954
Gattung: Post4mg - a/26 (4 = Achszahl)
(m = Länge über Puffer größer als 24 m)
(g = Wagen mit geschlossenen Stirnwandübergängen und Gummiwulstabdichtung)

Umbau: etwa 1961 bis 1967
Gattung: Postmr – b/26 (Umbenennung) (r = Hochleistungsbremse mit automatischer Lastabbremmung)
(b = vorher a)

LüP: 26,4 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 20,0 t

Hersteller: Waggonfabrik Uerdingen AG
Beschaffung: Zentrale Beschaffung durch das PTZ
Ausgemustert: 24.08.1981

*) Seit dem 1.10.1966 führte die Deutsche Bundesbahn das internationale Codenummernsystem für Reisezugwagen ein. Die Bahnpostwagen gehörten zu dieser Gruppe. Der Codeschlüssel lautet in diesem Fall:

50 = Inlandverkehr
80 = nicht eigener DB-Wagen
00 = Bpw (Bahnpostwagen)
43 = 4achsiger Wagen mit 26 m Kastenlänge, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h, Dampf und/oder Elektroheizung 1000 V , 16 2/3 Hz

605 = lfd. Numerierung
7 = Selbstkontrollziffer

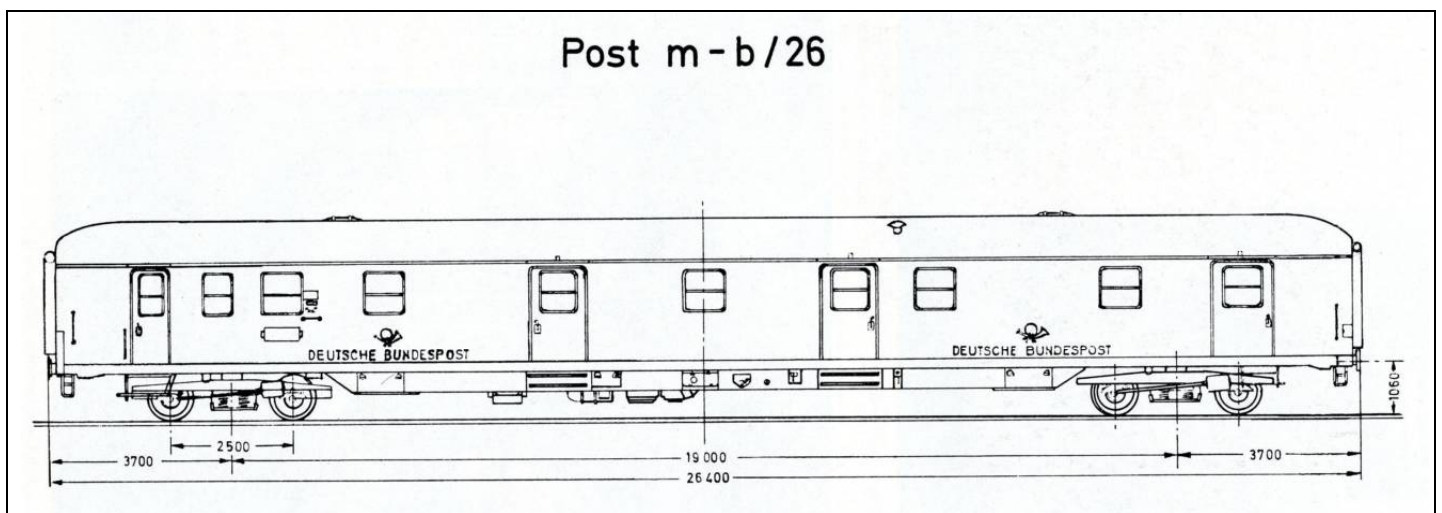


Bild 11-1: Musterzeichnung C 31 des PTZ

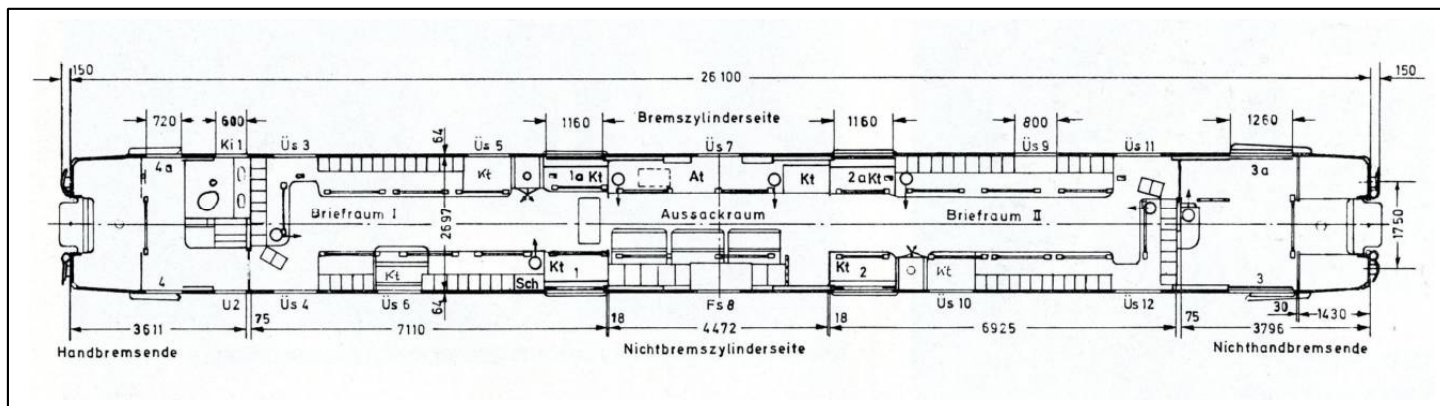


Bild 11-2: Musterzeichnung C31 des PTZ

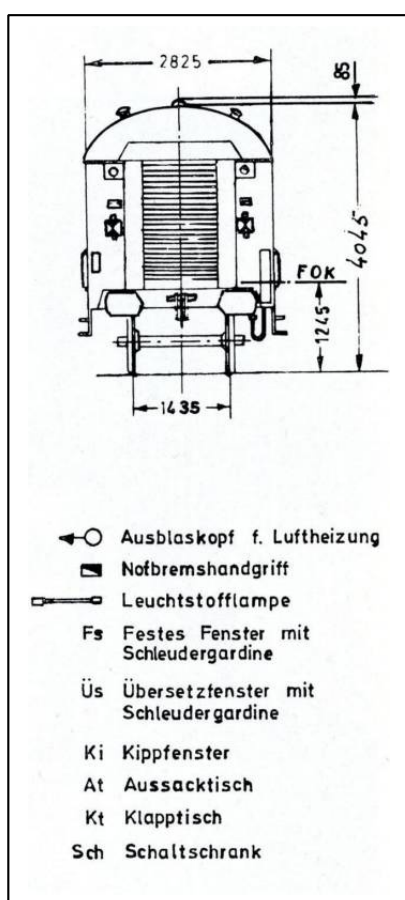


Bild 11-3: Musterzeichnung C 31 des PTZ mit Legende.

Diese Baureihe 1954 der vierachsigen Waggon war ausgelegt für Brief und Wertsendungen. Der Wagenkastenrohbau blieb unverändert. Nur kleinere Veränderungen im Arbeitsbereich wurden vorgenommen.

Im WC wurde eine zweite Waschegelegenheit eingebaut. Die ursprüngliche Luftheizung mit Wasser als Wärmeträger wurde gegen eine mit direkter Luftheizung ausgetauscht.

Die alte Druckluftbremse mit einfachen Bremsklötzen wurde gegen eine Hochleistungsbremse ausgetauscht.

Bild 11-1 bis 11-3 füge ich im Anhang als Gesamtabbildung Bild 21 nochmals an.

Die beiden Briefräume nahmen ca. 75 % des Wagenraumes ein; mit insgesamt 446 Briefverteilfächern. 25 % entfielen auf den Aussackraum.

Für die Beleuchtung waren zunächst ein Gleichstromgenerator 24/30 V, 120 A, später ein leistungstärkerer mit 150 A eingebaut. Er wurde mittels einem Kegelantrieb mit Gelenkwelle angetrieben. Über einen Turbowechselrichter wurden 27 Leuchtstofflampen zu 24 W betrieben. Und ein besonderer Steckdosenstromkreis mit 4 Steckdosen (24 V).

Im WC befand sich eine Hauptdampfleitung und eine elektrische Durchgangsheizung (1000 V, 16 2/3 Hz).

In den unteren Bildern 12 u. 13 sind die Briefräume und der Aussackraum dargestellt. Die Technik in einem Beispiel vom Unterbau und als Prinzip im Anhang 2a und 2b. Im Anhang 3 werden Laufwerke und ein Bremssystem gezeigt. Des weiteren eine Schnittzeichnung eines Bahnpostwagen der Baureihe 1973.



Bild 12 u. 13: Informationsblatt PTZ. Oben: der Briefraum 1, unten: Aussackraum mit dahinterliegendem Briefraum 2



Ein Bahnpostwagen Baureihe 1930 mit der Wagen-Nr.: 50 80 00-12 827- 4 (Han)



Bild 14: Aufnahmeort am Braunschweiger Postbahnhof am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: **50 80 00-12 827-4** (ex Post4 – a/20, 4373)
(nach Deppmeyer):

Baujahr:	1930	(PINT-Nr.: 4373)
Gattung:	Post4 - a/20	(4 = Achszahl) (a = Wageninneres nur als Briefraum)
Umbau:	etwa 1957	
Gattung:	Post - p/20	(Umbenennung) (p = Paketpostwagen - PBp)
LüP:	21,32 m	(Länge über Puffer)
Max. Ladegew.:	max. 16,0 t	
Hersteller:	Gebrüder Credé & Co. , Kassel	
Beschaffung:	Umbau über PTZ	
Ausgemustert:	24.07.1969	

Codenummernsystem - Codeschlüssel:

50 = Inlandverkehr
80 = nicht eigener DB-Wagen
00 = Bpw (Bahnpostwagen)
12 = 4achsiger Wagen mit 22,2 m Wagenlänge, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, Dampf und/oder Elektroheizung 1000 V , 16 2/3 Hz

827 = lfd. Numerierung
4 = Selbstkontrollziffer

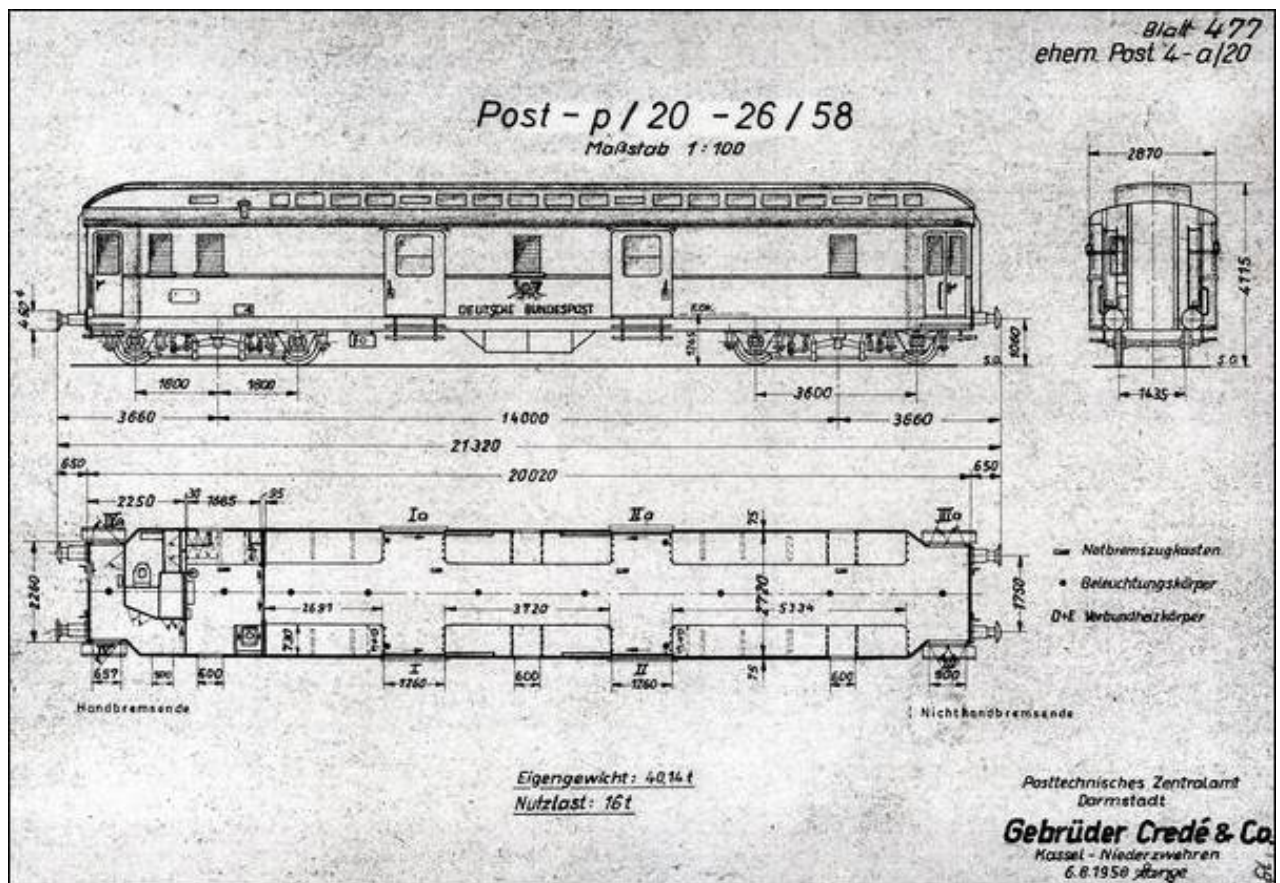


Bild 15: Musterzeichnung des PTZ

Das Erkennungszeichen diesen Typs von Bahnpostwagen waren die eingerückten Eingangstüren jeweils am Wagenende. Die Waggons hatten an den Enden Stirnwandübergänge. Beim Umbau wurde im Anschluß am Vorraum des Handbremsraumes (HBRe) ein Begleitraum mit Arbeitsplatte, Schränken und Fächern eingerichtet. Der Schutzraum am NHBrE wurde in den Packraum integriert. Die ehemals doppelten Ladetüren wurden durch einteilige Schiebetüren ersetzt. Das untere Bild 16 zeigt den Bahnpostwagen vor dem Umbau.

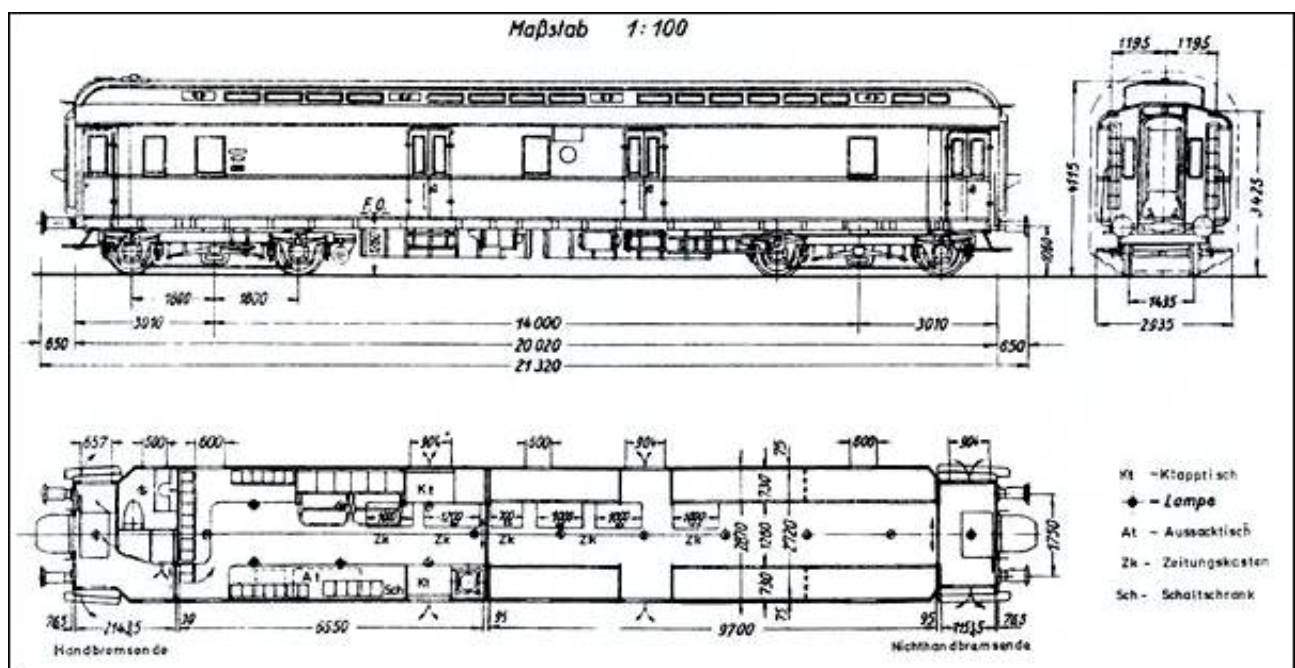


Bild 16: Musterzeichnung Post 4 - a/20 des PTZ

Ein Bahnpostwagen Baujahr 1955 mit der Wagen-Nr.: 6238 (Han)



Bild 17: Aufnahmeort Braunschweiger Postbahnhof am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: Post - p/13 (ex Post - c/13) (nach Deppmeyer):

Baujahr:	1955	
Gattung:	Post - p/13	(p = vorher c, für Paketpostwagen PBp)
Gattung:	ex Post - c/13	(Umbenennung nach p/13)
LüP:	14,25 m	(Länge über Puffer)
Max. Ladegew.:	max. 13,5 t	
Hersteller:	Westwaggon Werk Mainz-Mombach	
Ausgemustert:	16.07.1976	

Hier haben wir es mit einem reinen Päckchen-/Paketwagen zu tun. Dieser Typ wurde bereits 1954 gebaut. Der Wagenkastenrohbau wurde in Stahleleichtbauweise ausgeführt.

Die Raumaufteilung: Einstieg, Aussackraum mit WC, hinter der Trennwand befand sich der Packraum. Die Beleuchtung erfolgte mit Glühlampen.

Der Waggon war für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ausgelegt.

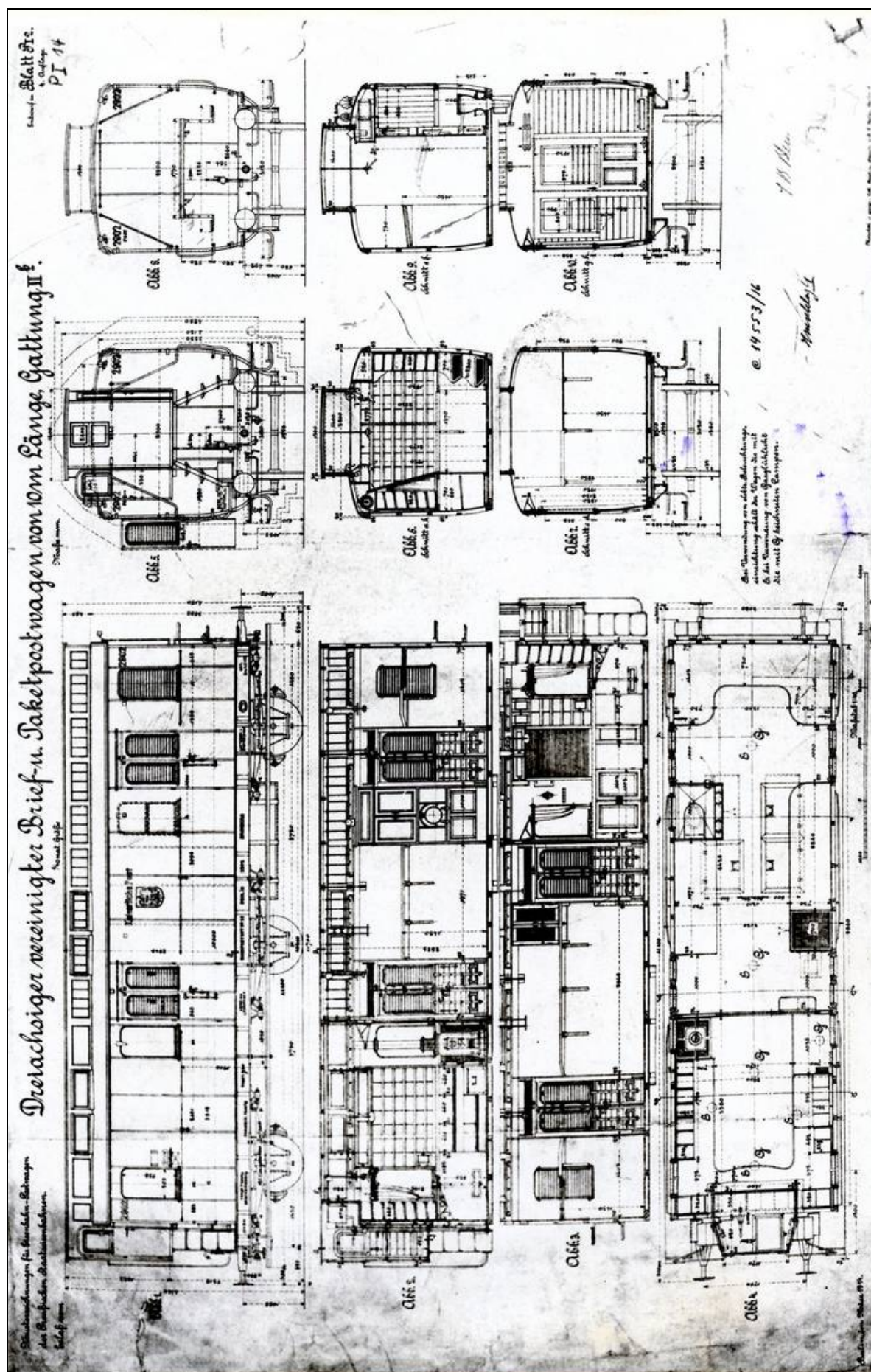
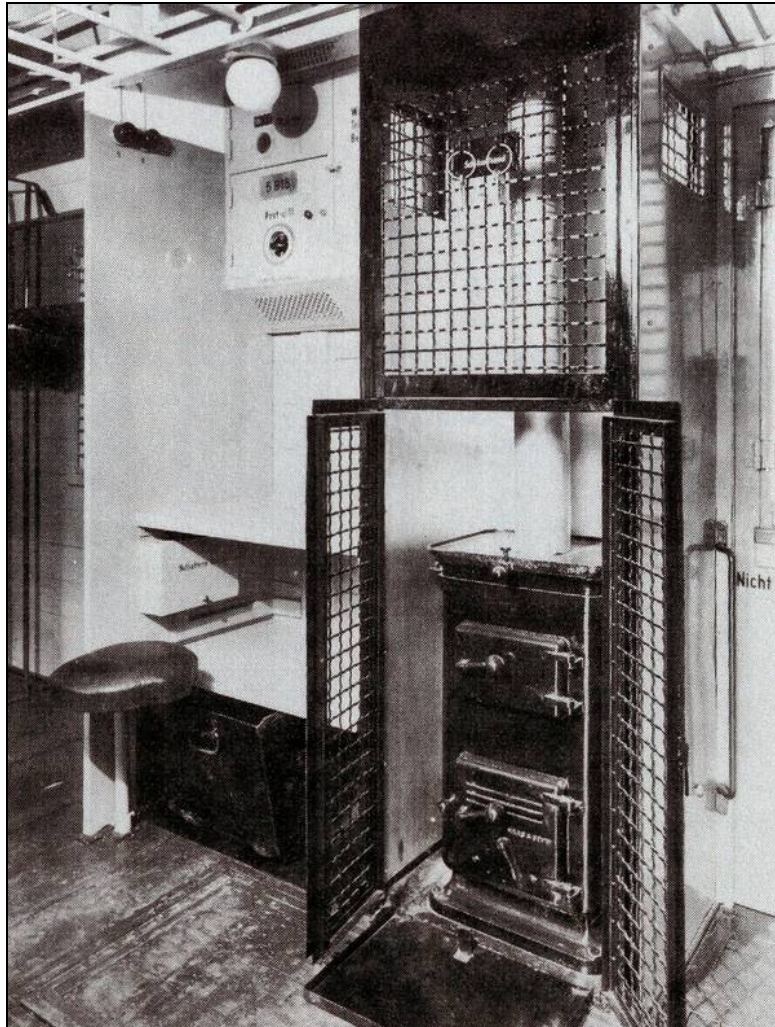


Bild 19

Kohleöfen.

Die anfänglichen Kohleröfen wurden nach dem damaligen Stand der Technik bestmöglich gegen Feuergefährdung geschützt.

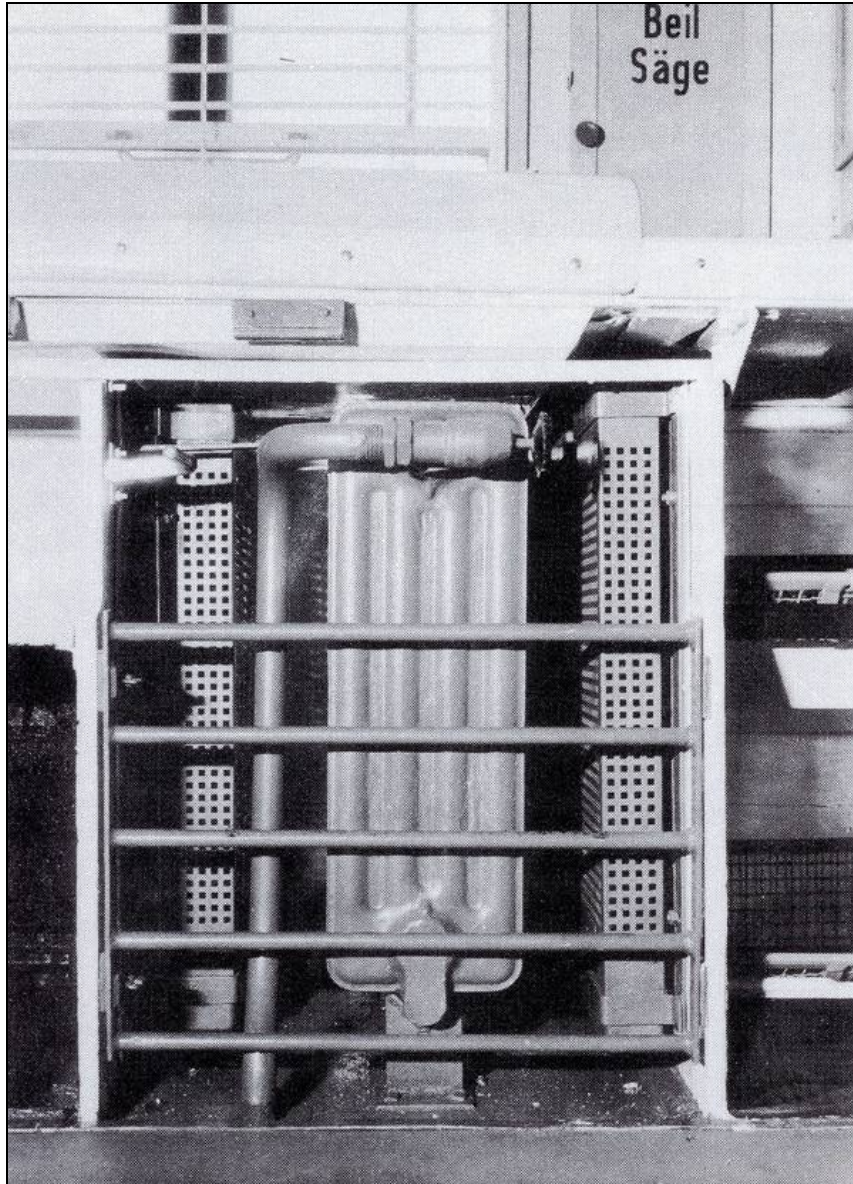


**Bild 20: Werksfoto Maschinenfabrik Esslingen
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980**

Die Kohleöfen taten bis in die Nachkriegszeit des Zweiten Weltkrieges in einzelnen Bahnpostwagen noch ihren Dienst.

Dampf-/Elektroheizung.

Bereits ab Ende 1870 wurden Dampfheizungen in die Bahnpostwagen eingebaut.



**Bild 20: Dampfkörper (Niederdruck-Umlaufdampfheizung) mit zusätzlichem Elektroheizkörper. Davor ein schwenkbares Schutzgitter.
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980**

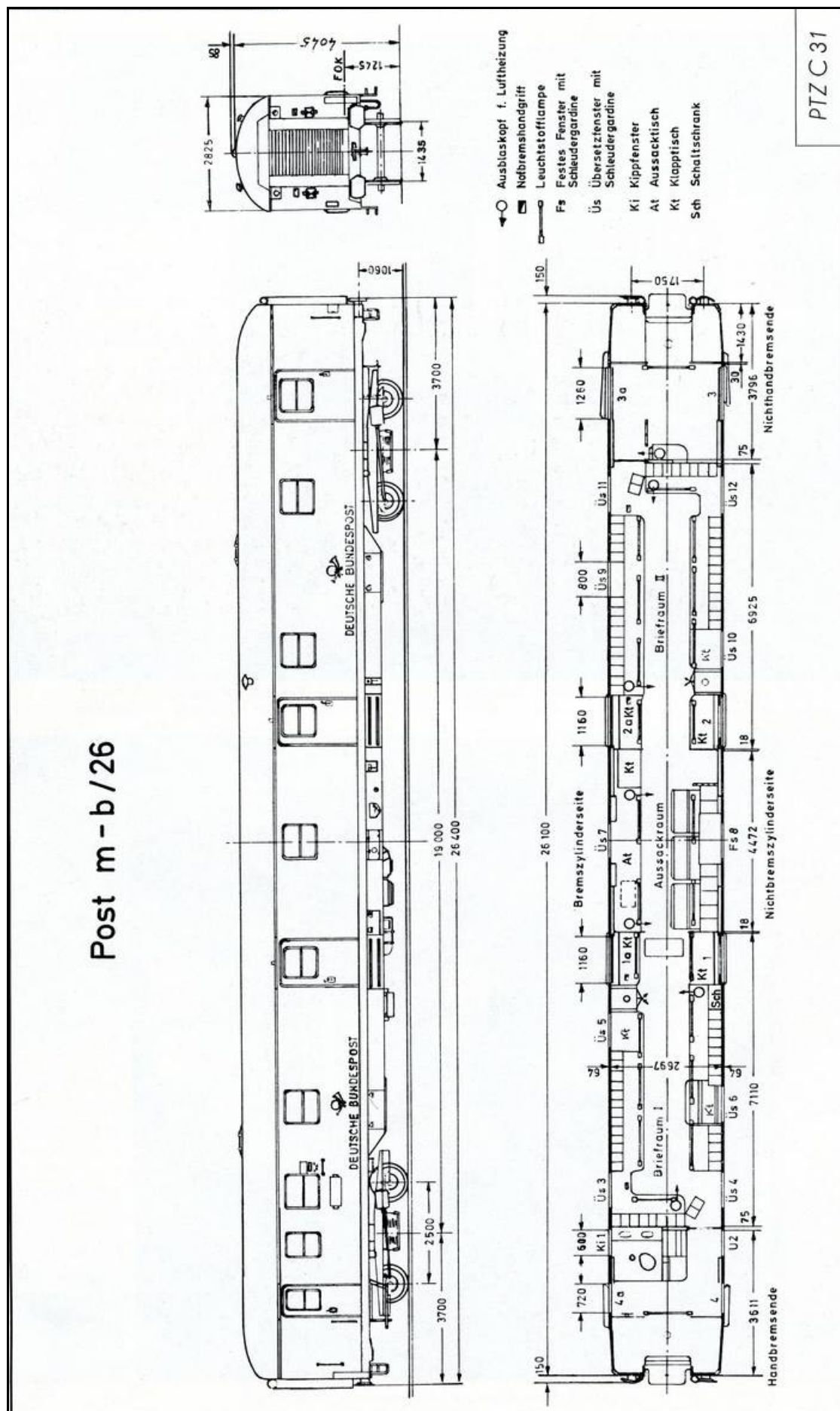
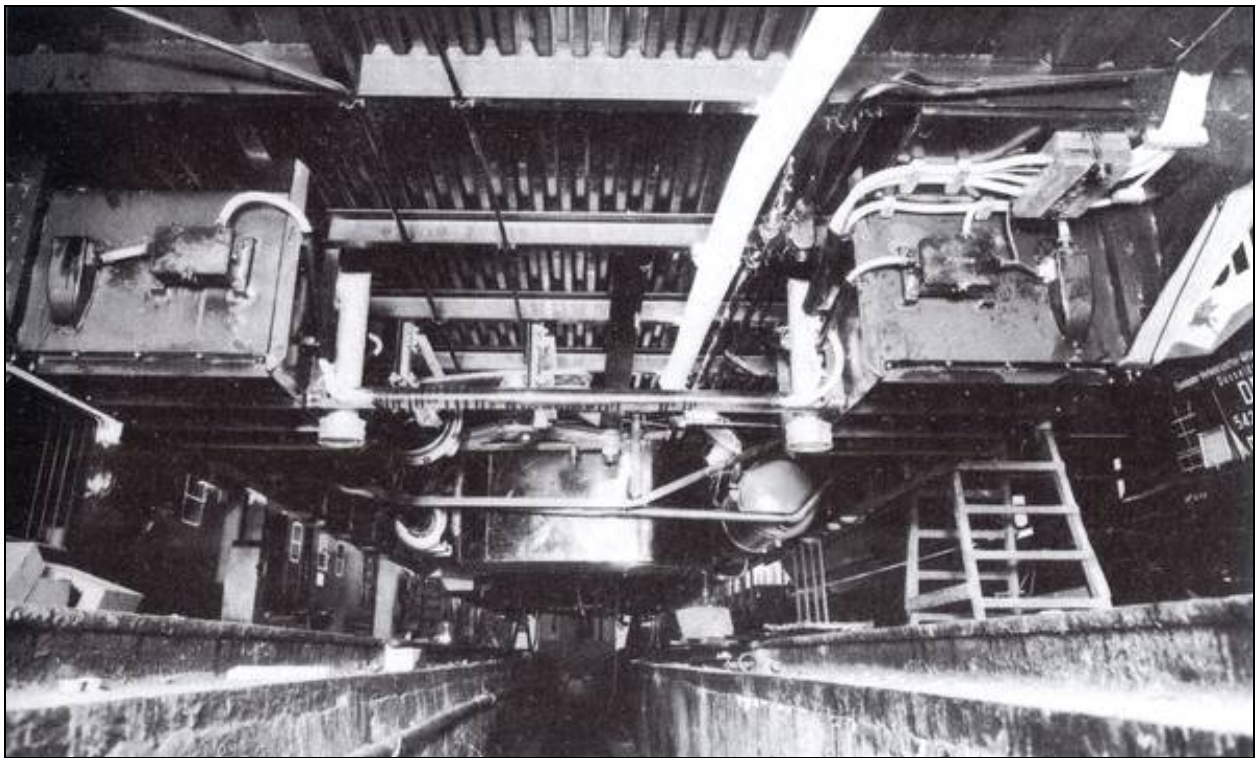


Bild 21

Unterbau eines Bahnpostwagen.



**Bild 22: Blick aus der Arbeitsgrube auf den unteren Wagenkasten (Untergestell), hier Gattung m-a/26, Baureihe 1958. Werksfoto WAG Uerdingen.
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980**

Hier ist an einem Beispiel zu sehen, wie die Aggregate: Energieversorgung, Bremse und Heizungsanlage am Unterbau des Bahnwaggon angeordnet sind. In der oberen Bildmitte ist die isolierte Hauptdampfleitung zu erkennen.

Prinzip Lüftungs-/Heizungs- und Entstaubungsanlage.

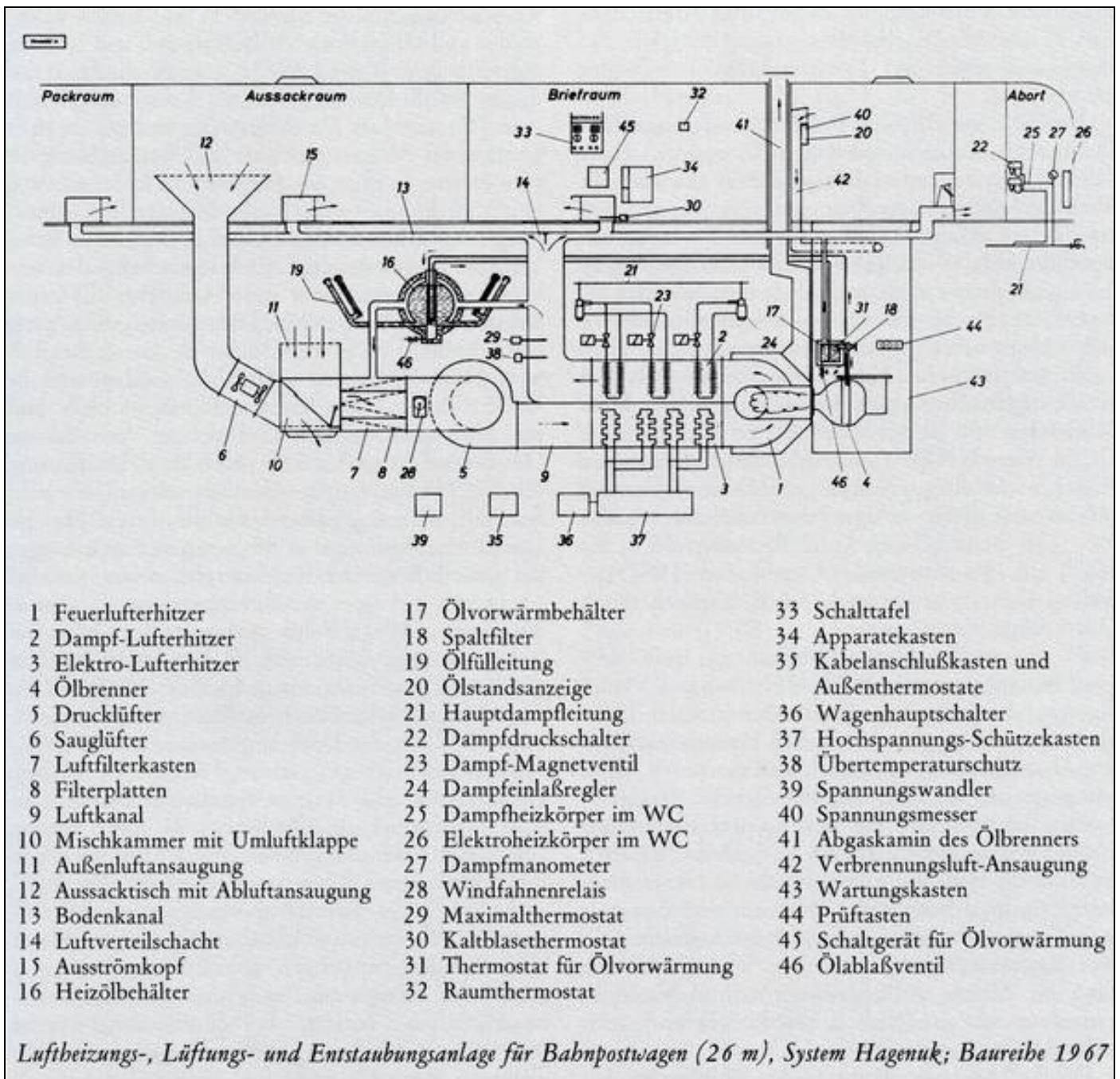


Bild 23: Prinzip-Anlagenkonfiguration Heizung – Lüftung und Entstaubungsanlage, System Hagenuk, Baureihe 1967

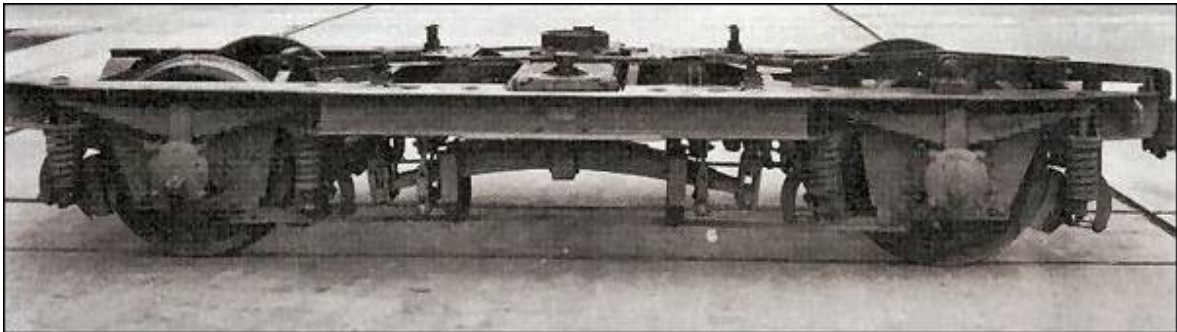
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980

Dies ist ein Beispiel für einen Bahnpostwagen von 26 Meter Länge. Näheres zur Technik kann im Heft 1/1980 „Archiv für deutsche Postgeschichte“ nachgelesen werden. Dies gilt ebenfalls für alle anderen gezeigten Bildern aus diesem Heft.

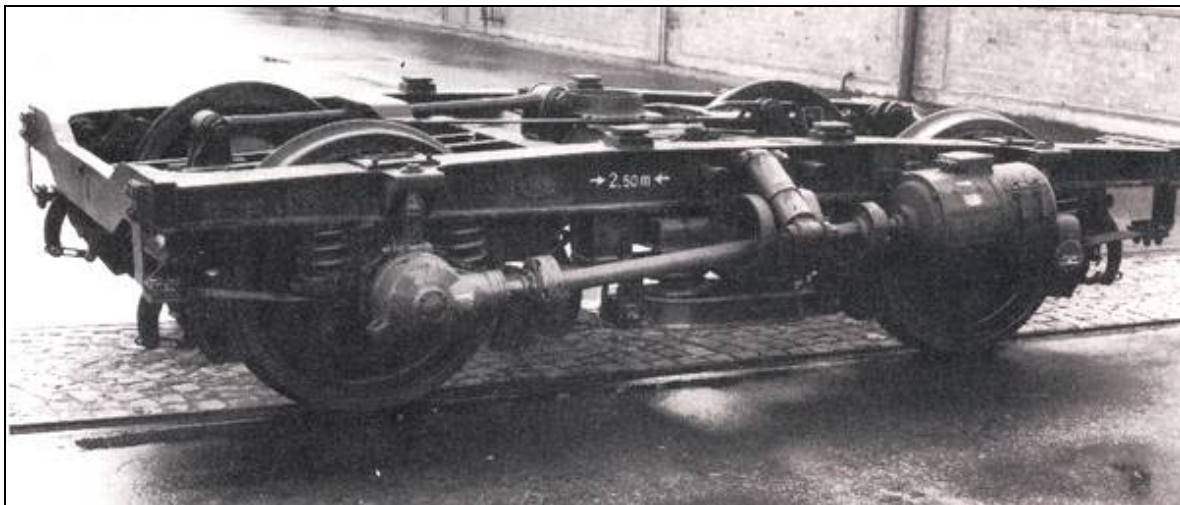
Technik Laufwerk und Bremssystem sowie Schnittzeichnung Bahnpostwagen

Die ersten Achsen mit den Laufrädern waren starr am Waggonunterbau befestigt. Somit war auch die Baulänge der Bahnpostwagen begrenzt. Vor allem durch die Vorgabe der Gleisbögen im Schienennetz der Eisenbahnen.

Bereits 1909 wurden Drehgestelle bei der Preußisch-Hessische-Staatseisenbahn eingeführt. Diese Drehgestelle und deren Weiterentwicklungen mit den sogenannten Drehpfannen und zusätzlicher Federung ermöglichten den Bau längerer Waggonen. Und verbesserten zugleich den Fahrkomfort; auch den der Bahnpostbediensteten im Bahnpostwagen.



**Bild 24: Drehgestell Bauart Görlitz III. Foto OPD Frankfurt am Main
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980**



**Bild 25: Drehgestell Bauart Minden-Deutz.
Vorn ist der Gleichstromgenerator mit Kegelradantrieb und Gelenkwelle zu erkennen. An jedem Achslager befindet sich ein Achsstoßdämpfer. In der Mitte die Drehpfanne mit Wiege und den schräggestellten Wiegenstoßdämpfer. Werkfoto WAG Uerdingen.
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980**

In den Bildern 24 u. 25 sind die Fortschritte vom einfachen Drehgestell zu den technisch weiterentwickelten gut zu erkennen. Das obere einfache Rahmengestell ist geschweißt, der untere aus Profilen zusammengesetzt. Durch die schräggestellten Wiegenstoßdämpfer wurde der Fahrkomfort wesentlich verbessert.

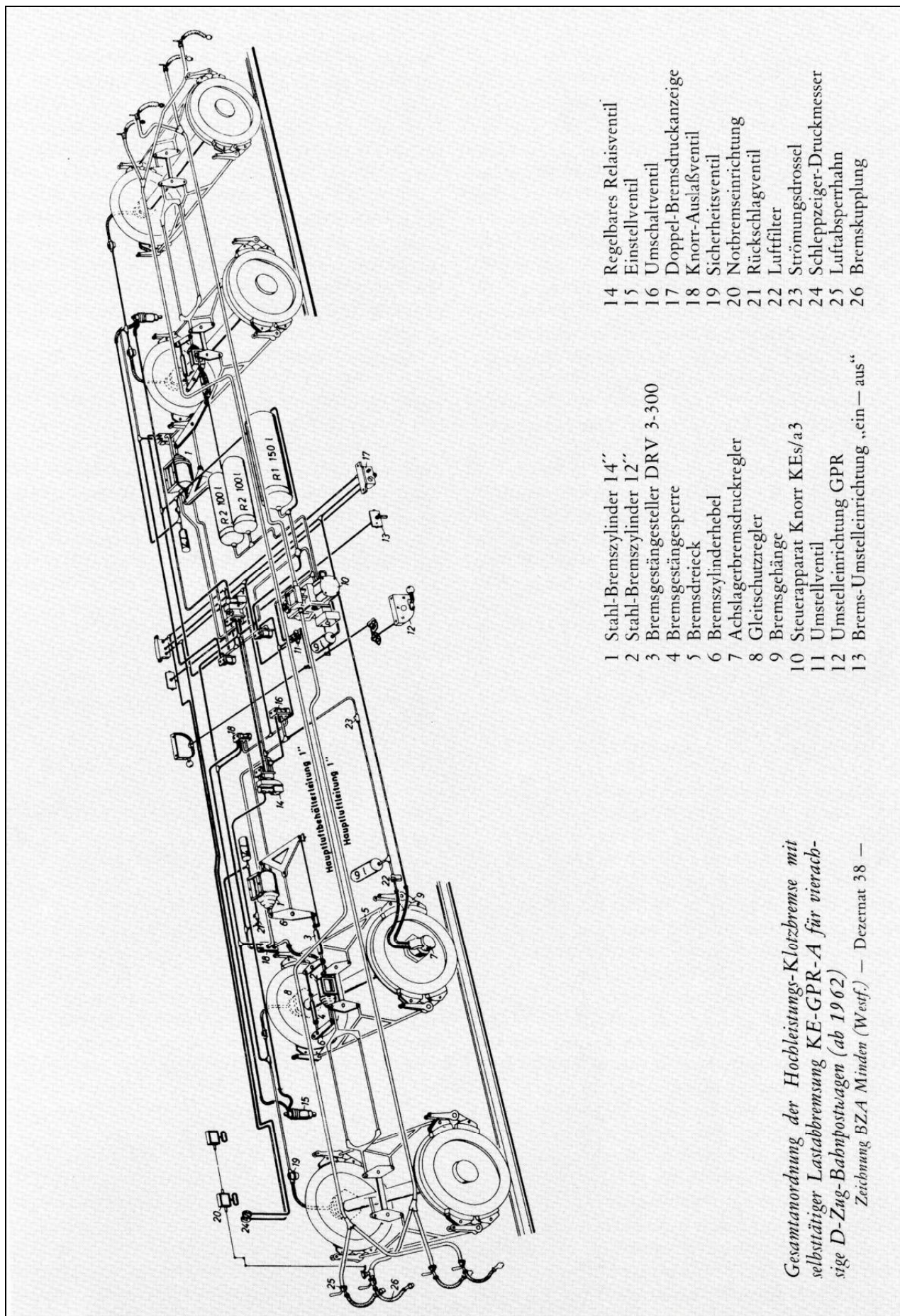


Bild 26: Das Prinzipbild einer Hochleistungs-Klotzbremse mit selbsttätiger Lastabbremseung für D-Zug-Bahnpostwagen ab 1962 . Zeichnung BZA Minden (Westf.) - Dezernat 38 - Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980

1960 wurde die damalige Höchstgeschwindigkeit der Schnellzüge von 120 km/h auf 140 km/h angehoben. Die bis dahin verwendeten Bremsanlagen genügten den erhöhten Anforderungen nicht mehr. Der Grund lag in der zum Eigengewicht von z.B. ca. 40 t sehr hohe Verkehrslast von ca. 20 t. Um den leeren Wagen nicht zu stark, den vollbeladenen aber ausreichend sicher abzubremsen mußten für Bahnpostwagen neue lastabhängige Bremsen konstruiert werden. Die technische Bremsausrüstung wird im o. b. Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980 ausführlich beschrieben. Erwähnenswert sei noch, daß die ersten Scheibenbremsen bei der Deutschen Bundesbahn versuchsweise 1966 eingeführt wurden. Die Höchst-Geschwindigkeit betrug auch hier nur 140 – 143 km/h.

Für höhere Geschwindigkeiten wurden später noch die Magnetschienenbremsen entwickelt. Die ersten Bahnpostwagen wurden 1973 nachträglich mit diesem Bremssystem ausgerüstet.

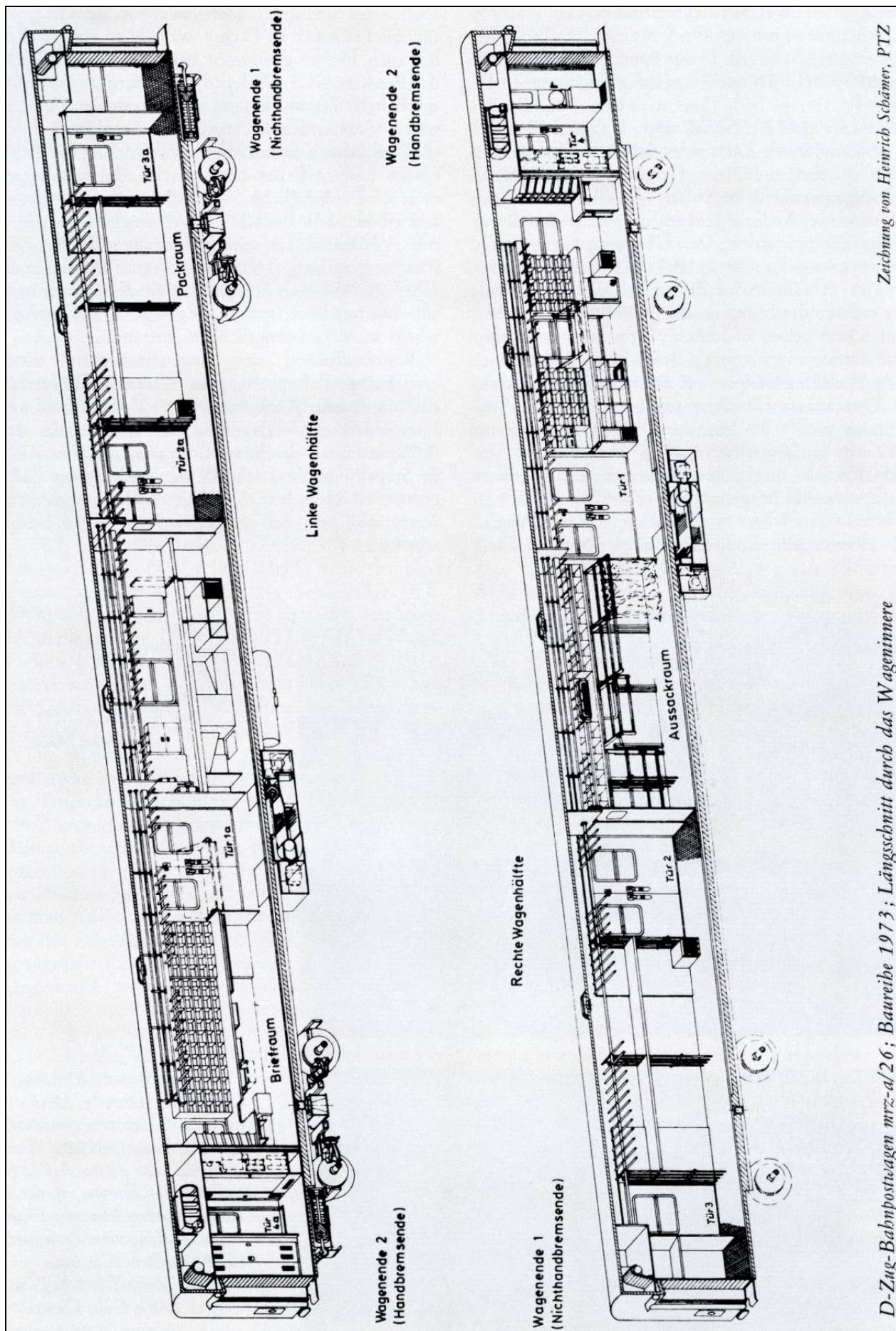


Bild 27: Ein D-Zug-Bahnpostwagen der Baureihe 1973 – Längsschnitt durch das Wageninnere.
Aus Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 1/1980

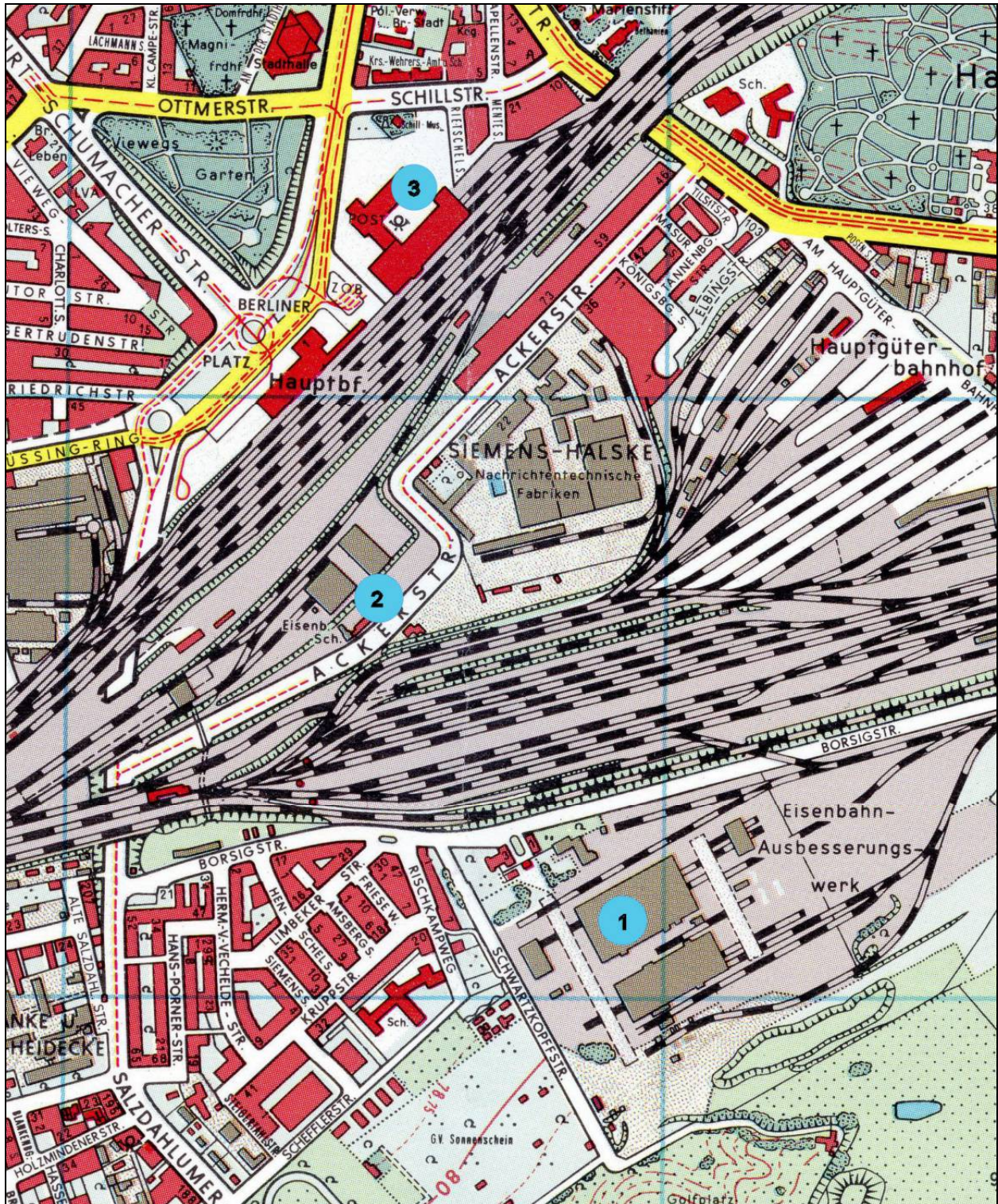


Bild 28: Übersichtsplan Bahnanlagen 1967 (Vermessungsamt Stadt Braunschweig)

Punkt ① Ausbesserungswerk an der Borsigstraße. Punkt ② Lokschruppen 1 + 2 sowie Heizkraftwerk. an der Ackerstraße. Punkt ③ Postbahnhof + Postbetriebsgebäude Einfahrt Rietschelstraße.

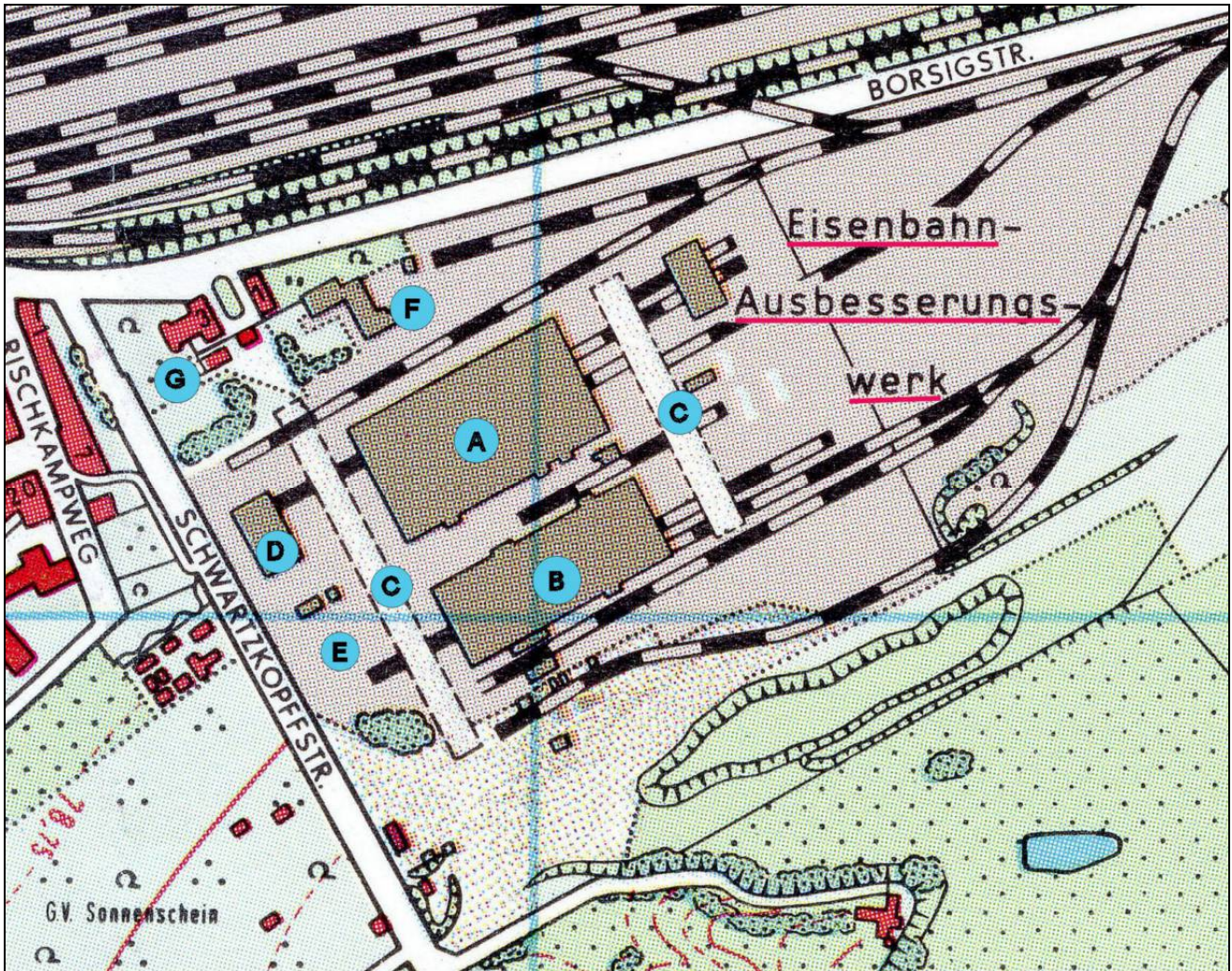


Bild 29: Ausbesserungswerk Borsigstraße - Auszug Bild 28

A - Die Lokrichthalle, B - Die Kesselschmiede, C - Die Schiebebühnen, D – Kesselhaus und Anheizschuppen, E - Gasanlagen, F - Verwaltungsgebäude, G – Kantine.

Das Ausbesserungswerk an der Borsigstraße wurde bereits im Mai 1927 als Reichsbahn-Ausbesserungswerk in Betrieb genommen. Es war als Werkstätten für Dampflok konzipiert. Die Werkstätten am Alten Hauptbahnhof, zum größten Teil aus der Gründerzeit stammend, genügten den technischen Ansprüchen kaum noch. Von der Inbetriebnahme bis zur Einstellung des Betriebes 1977 hat sich das Werk in seiner Größe und seiner Anlagenkonfiguration kaum verändert. Ab 1974 war es im übrigen das letzte Ausbesserungswerk seiner Art bei der Deutschen Bundesbahn. Die letzten Jahre wurden hauptsächlich Dampflok verschrottet. 1991 wurde das Ausbesserungswerk unter Denkmalschutz gestellt. Es bleibt somit überwiegend im Originalzustand erhalten.



Bild 30: Dampflokomotive als technisches Denkmal auf dem Vorplatz des Hbf in Braunschweig

Die letzte Aufarbeitung einer Dampflokomotive im Ausbesserungswerk Braunschweig: Es ist eine 1940 in Dienst gestellte Dampflokomotive der Baureihe 01.10 - die (01 1063). Sie wurde im April 1977 als technisches Denkmal auf dem Vorplatz des Hbf-Braunschweig aufgestellt.



**Bild 31: Luftbild Gesamtansicht Bahnanlagen ca. 1959/1960
(Hauptbahnhof Braunschweig 1960 - Stadt Braunschweig)**

- ① Eisenbahn Ausbesserungswerk
- ② Zwischen Ausbesserungswerk und Salzdahlumer Straße wurde ebenfalls in den 1920er Jahren eine Eisenbahnersiedlung gebaut: Die „Lämmchenteichsiedlung“. Hier wohnten hauptsächlich die Arbeiter des Ausbesserungswerks. Heute heißt dieses Wohnquartier „Bebelhof“.
- ③ Bahnbetriebswerk an der Ackerstraße mit zwei Lokschuppen I und II für Reise- und Güterzug-Dampflokomotiven. Ebenso für Triebwagen, Schienenomnibusse und Dieselloks. Für die Diesellok V 60 war es zudem ein Mutterbetriebswerk, d.h. es wurden auch z.B. Motor und Getriebe ausgetauscht. Und einem Heizkraftwerk. Des weiteren ein Verwaltungstrakt sowie eine Kantine.
- ④ Der bereits fertiggestellte Postbahnhof. Das Packum befindet sich im Bau. Der Posthof ist noch eine Baustelle. Die Gruben für die Fundamente für das Postbetriebsgebäude und die Ortspackkammer sind noch nicht ausgehoben.
- ⑤ Neuer Hbf - Vorplatz mit gesamten Berliner Platz noch eine Baustelle.
- ⑥ Siemens & Halske – Telegraphen- und Eisenbahnsignaltechnik.

Instandhaltungsdienst.

Die Bahnpostler meldeten Störungen und/oder Beschädigungen in deren Arbeitsbereich Bpw an die zuständige Dienststelle (Abteilung) des technischen Dienstes. Hier wurde alles weitere veranlaßt.

Sämtliche Reparaturen und Wartungsarbeiten wurden vom Personal des technischen Dienstes ausgeführt. In Bezug zur Bahnpost gibt es den eisenbahntechnischen Teil, wie z.B. Fahrwerk (Unterbau) mit Bremsanlagen, und den eisenbahnspezifischen, haustechnischen, wie z.B. Beleuchtung, Heizung und Belüftung (Entstaubung). Für den letzteren war auch der technische Dienst der Post mit zuständig. Die Inneneinrichtungen der Bpw unterschieden sich zum Teil erheblich von denen der normalen Reisezüge.

Großreparaturen.

Umfangreichere Instandhaltungen bzw. Reparaturen an den Bpw fanden im Ausbesserungswerk an der Borsigstraße statt.

Hierzu wurden bei Bedarf Fachkräfte der Hersteller des jeweiligen Bpw hinzugezogen. Nötigenfalls mußten die reparaturbedürftigen Bpw direkt zum Hersteller gefahren/transportiert werden.

Kleinreparaturen.

Nachweis für die Hauptverwaltung (HV) des Post- und Fernmeldewesens in der Bizone.

1947 wurde für die britische und amerikanische Besatzungszone eine Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen eingerichtet. Sie hatte ihren Sitz in Frankfurt am Main.

Die nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eingerichteten regionalen OPDn waren der HV Post- und Fernmeldewesen in Frankfurt berichtspflichtig.

Die OPD Braunschweig sendete u.a. im Juli 1947 ihren Nachweis-Bericht zum Stand der Bpw im OPD-Bezirk an die HV.

Deppmeyer
Oberpostdirektion
I & 1 2510-2
Braunschweig, den 24. Juli 1947

**Kopie des Nachweises
für Post- und Fernmeldewesen
vom 28. Juli 1947
des OPD-Bereichs
Braunschweig**

An Hauptverwaltung für Post- und Fernmeldewesen
des amerikanischen und britischen
Besatzungsgebietes
(16) Frankfurt (Main) 2
Auf die VZ vom 15.7. I & 1 2510-2
Erlassung aller Bahnpostwagen

Nachweis
Über den Bestand an Bahnpostwagen im OPD-Bezirk Braunschweig
-Stand vom 1. August 1947-

Wagen-Nr.	Gattung	Baujahr	Heimat-OPD	Standort	im Dienst stehend bzw. nicht betriebsfähig	Schadengruppe	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8
1) Liste abschaltbarer							
2820	b/3,5	1910	Bswg	Bswg	a		
X 1240	"	1911	Bswg	Bswg	a		
X 1078	"	1917	Bswg	Bswg	a		
X 4096	"	1928	Bswg	Northeim	a		
2610	c/2,5	1908	Bswg	Bswg	b	III	
2842	"	1912	Bswg	Bswg	a		
X 5183	c/8,5	1916	Bswg	Bswg	b	III	
X 3184	"	1921	Bswg	Bswg	b	IV	
X 3506	"	1924	Bswg	Bswg	b	III	
X 3768	"	1926	Bswg	Bswg	a		
X 1560	b/10	1888	Bswg	Seesen	a		
X 3155	"	1916	Bswg	Bswg	a		
Y 2540	"	1918	Bswg	Bswg	a		
X 3032	"	1925	Bswg	Weslar	a		
X 2419	b/12	1906	Bswg	Bswg	a		
X 2485	"	1907	Bswg	Bswg	a		
X 1298	3 b/10	1886	Bswg	Bswg	b	V	
Y 1319	"	1887	Bswg	Bswg	a		
Y 1833	"	1894	Bswg	Bswg	a		

Deppmeyer
Oberpostdirektion
I & 1 2510-2
Braunschweig, den 24. Juli 1947

**Kopie des Nachweises
für Post- und Fernmeldewesen
vom 28. Juli 1947
des OPD-Bereichs
Braunschweig**

Wagen-Nr.	Gattung	Baujahr	Heimat-OPD	Standort	im Dienst stehend bzw. nicht betriebsfähig	Schadengruppe	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8
1881	3 b/10	1895	Bswg	Bswg	a		
X 1931	"	1896	Bswg	Northeim	a		
X 1951	3 b/10	1896	Bswg	Northeim	a		
X 2571	3 b/12	1908	Bswg	Bswg	a		
X 5078	4 b/15	1944	Bswg	Bswg	a		
2. Aus anderen Zonen							
1899	3 b/10	1895	Kgb	Bswg	a		
2172	"	1899	Kgb	Bswg	a		
3573	3 b/12,5	1924	Kgb	Bswg	a		
4118	3 c/12,5	1928	Kgb	Bswg	a		
4734	4 b/15	1944	Kgb	Bswg	a		
4734	c/8,5	1916	Bswg	Bswg	a		
2389	b/12	1905	Bswg	Bswg	a		
3572	b/12,5	1924	Bswg	Bswg	a		
1834	3 b/10	1894	Bswg	Bswg	a		

In Vertretung
Engelhardt

4/15 M

Kopien des Nachweis-Berichts der OPD Bswg vom 24. Juli 1947 an die HV in (16) Frankfurt am Main..
(Ich danke Herrn J. Deppmeyer für die Zurverfügungstellung von Kopien der benannten Nachweise)

Im Nachweis werden angeführt:

Wagen-Nr.	z.B. 2820,
Wagengattung	b/8,5
Baujahr	1910
Heimat-OPD	Bswg
Standort	Bswg
Im Dienst stehend	a
Nicht betriebsfähig	b
Schadengruppe	z.B. (III, IV, V, vermisst)
Bemerkungen	

Im Anhang dazu:

Lieferjahr

Beleuchtungsart

Achszahl

Bpw aus anderen Zonen

Bemerkungen

z.B. S, M: S (Ladb.-Batterie) M (Generator)

z.B. 2, 3, 4

z.B. Früher PA Breslau, jetzt PA Bswg

Wagen-Nr.	Gattung	Baujahr	Heimat-OPD	Standort	a= im Dienst b= nicht be- triebsfähig	Schadens- gruppe	Bemerkungen
2820	b/8,5	1910	Bswg	Bswg	a		
2840	b/8,5	1911	Bswg	Bswg	a		
4028	b/8,5	1927	Bswg	Bswg	a		
4096	b/8,5	1928	Bswg	Northeim	a		
2610	c/8,5	1908	Bswg	Bswg	b		
2949	c/8,5	1912	Bswg	Bswg	a		
3180	c/8,5	1916	Bswg	Bswg	b	III	
3194	c/8,5	1916	Bswg	Bswg	b	IV	
3360	c/8,5	1921	Bswg	Bswg	b	IV	
3506	c/8,5	1924	Bswg	Bswg	b		
3768	c/8,5	1926	Bswg	Bswg	a		
1360	b/10	1888	Bswg	Seesen	a		
3155	b/10	1960	Bswg	Bswg	a		
3655	b/10	1925	Bswg	Goslar	a		
2419	b/12	1906	Bswg	Bswg	a		
2485	b/12	1907	Bswg	Bswg	a		
1298	b/10	1886	Bswg	Bswg	b	V	
1349	b/10	1887	Bswg	Bswg	a		
1833	b/10	1894	Bswg	Bswg	a		
1881	3 b/10	1895	Bswg	Bswg	a		
1931	3 b/10	1896	Bswg	Northeim	a		
1951	3 b/10	1896	Bswg	Northeim	a		
3622	3 c/10	1925	Bswg	Bswg	b	IV	
2571	3 b/12	1908	Bswg	Bswg	a		
5078	4 b/15	1944	Bswg	Bswg	a		

Zum Stichtag 24. Juli 1947 befanden sich nach obiger Liste innerhalb des OPD-Bezirks Braunschweig noch 25 eigene Bpw.

Die Listen wurde lfd. ergänzt, soweit weitere Bpw in noch vorhandenen Trümmern bzw. im z.T. zerstörten Streckennetz ausfindig gemacht wurden.

Wagen-Nr.	Gattung	Baujahr	Heimat-OPD	Standort	a= im Dienst b= nicht be- triebsfähig	Schadens- gruppe	Bemerkungen
1899	3 b/10	1895	Mgb	Bswg	a		
2172	3 b/10	1899	Hal	Bswg	a		
3973	3 b/12,5	1927	Mgb	Bswg	a		
4118	3 c/12,5	1926	Mgb	Bswg	a		
4764	4 b/15	1939	Mgb	Bswg	b	IV	

Liste der Bpw aus anderen Zonen im OPD-Bezirk Bswg.

Wagen-Nr.	Gattung	Baujahr	Heimat-OPD	Standort	a= im Dienst b= nicht be- triebsfähig	Schadens- gruppe	Bemerkungen
2389	b/12	1905	Bswg	Bswg			vermißt
3972	b/12,5	1926	Bswg	Bswg			vermißt
1834	3 b/10	1894	Bswg	Bswg			vermißt

Liste von vermißten Bpw der OPD Bswg.

Anhänge zu den Nachweisen.

Zu den Bpw-Nachweisen wurden Anhänge angefügt, die weitere Angaben enthielten, wie:

Lfd.-Nr.	Wagen-Nr.	Gattung	Liefer- jahr	Beleuchtung	Schad- gruppe	Bemerkungen
1	4764	4 b/15	1939	M	IV	Früher BPA 7 Magdeburg Jetzt PA Braunschweig
2	5078	4 b/15	1944	M		Früher BPA 33 Posen Jetzt PA Braunschweig

Ausschnitt Nachweis über 4-achsige Bpw.

Lfd.-Nr.	Wagen-Nr.	Gattung	Liefer-jahr	Beleuchtung	Schad-gruppe	Bemerkungen
1	1298	3 b/10	1886	S	V	Früher BPA 5 Breslau Jetzt PA Braunschweig
3	1931	3 b/10	1896	S		Früher PA Nordhausen Jetzt PA Northeim
5	2172	3 b/10	1899	S		Früher BPA 29 Halle Jetzt PA Braunschweig
7	4118	3 c/12,5	1928	S		Früher BPA 7 Magdeburg Jetzt PA Braunschweig

Ausschnitt Nachweis über 3-achsige Bpw.

Nach gleichem Muster gab es Anhänge für die 2-achsigen Bpw.

Bahnamtliche Untersuchungen (BU).

Die Schadgruppeneinteilung erstreckte sich von 0 bis V:

- 0 Schnellausbesserung außerhalb der Reihe von Wartungsintervallen,
- 1 Bahnamtliche Zwischenuntersuchung,
- 2,3,4 Bahnamtliche Untersuchungs- und Instandsetzungsgrößen,
- 5 Vollaufarbeitung

Zur damaligen Zeit wurde die Lebensdauer der Eisenbahnwagen und somit auch der Bpw mit ca. 40 Jahren angesetzt. Ab 1961 wurde diese Marke auf 32 Jahre reduziert. Diese Fristen konnten bei jeweils günstigem Untersuchungsbefund auch verlängert werden. Die Höchstgrenzen der möglichen Fristverlängerungen durften nicht überschritten werden.

Außer diesen Zeitgrenzen gab es Laufweg-Grenzwerte für Drehgestellwagen, die keinesfalls überschritten werden durften. Waren es vor 1932 von Untersuchung zur Untersuchung 75 000 km, so erhöhte sie sich bis auf 450 000 km - seit 1966.

Anhang

Eine Auswahl Braunschweig - Hand-Stempel Bahnposten bis 1945

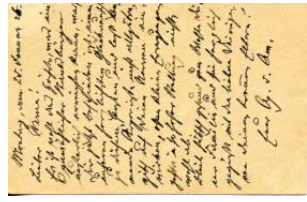
1886		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-GOSLAR ZUG 211 9 7 .86 .I.	Ellipsen- Stempel Typ 6.1.1 7.1.1.4	
1894		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-SEESEN ZUG 5 26 1 94	Typ 6.1.2 7.1.2.0	
1901		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-HARZBURG ZUG 500 23/ 6. 01	Typ 6.1.1 7.1.1.0	
			Okertal, Mausefalle	
1923		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-SEESEN ZUG 8 17 8 .23	Typ 6.1.2 7.1.2.0	
1940		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-HOLZMINDEN Zug 478 -- 10.8.40	Typ 6.3.6 7.3.6.0 Brief mit Inhalt	

Braunschweig - Hand-Stempel Bahnposten abgeschlagen nach dem Zweiten Weltkrieg

1945		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-ALTENBEKEN ZUG 00105 28.7.45	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	
1948		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-HOLZMINDEN ZUG - 466 23.2.48	Typ 6.3.6 7.3.6.0	
1952		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-SCHÖNINGEN ZUG 3588 11.6.52 -a-	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	
1958		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-UELZEN ZUG 1745 -5-7.58 -b-	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	
1959		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-UELZEN ZUG 1745 20.11.59 - b -	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	
1962		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-ALTENBEKEN ZUG 00615 05.3.62 - c -	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	
1968		BAHNPOST BRAUNSCHWEIG-KASSEL ZUG 0569 20.6.68 - a -	Typ 6.3.4.1 7.3.4.1	

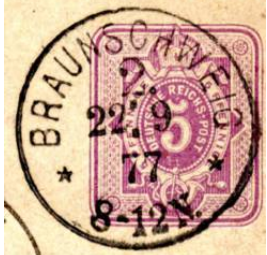
Hand-Stempel Bahnposten über/bis Braunschweig (aber keine Bahnpost Braunschweig!)

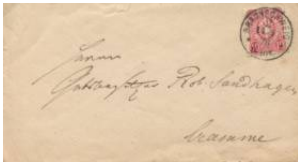
Züge, die das Braunschweiger Streckennetz durchliefen; aber nicht zur Bahnpost Braunschweig gehörten.

1915		BAHNPOST HILDESHEIM- BRAUNSCHWEIG ZUG 285 23/ 6 .15	Typ 6.1.1 7.1.1.0	
		Feldpostkarte		
1926		BAHNPOST HANNOVER- BRAUNSCHWEIG- CASSEL Zug 335. 25.1.26	Typ 6.2.6 7.3.4.0	
				
1931		BAHNPOST Berliner Stempel HOLZMINDEN- BRAUNSCHWEIG- Zug 357 -- 19.2.31	Typ 6.3.3 7.3.6.0	
1938		BAHNPOST HILDESHEIM- BRAUNSCHWEIG ZUG 663 – 18.7.31	Typ 6.3.4 7.3.4.0	

1978		BAHNPOST über Braunschweig HANNOVER- BRAUNSCHWEIG- HELMSTEDT ZUG 05701 -5.-6.78 -?-	Abschlag rückseitig Typ 6.4.2 7.4.4.1	
		Brief Eilsendung aus 9381 Hetzdorf DDR	weiter rückseitig Ankunft- stempel BS (33) (-5.6.78 - 7) - k - Stempel 16 Zustellbezirk	

Braunschweig - Stempel Postamt am Bahnhof

1856		Postamt am Bahnhof in Braunschweig Balken- Zahlenstempel mit der Ziffer 9. ab 1856		Hier ist auf den Punkt hinter der Zahl zu achten! Die Zahl 6. steht für die Postanstalt in Börßum. Also nicht für das Postamt am Bahnhof.
1874		Postamt am Bahnhof K2-Stempel BRAUNSCHWEIG (10 SEP 1874) 11 - 11 1/2	Deutsches Reich Streifband	
1877		Postamt am Bahnhof Postamt 2 2. 22. 9 * 77 * 8-12 N.		
1878		Postamt 2 2. 6 / 2 * 78 * 8-12 N.		

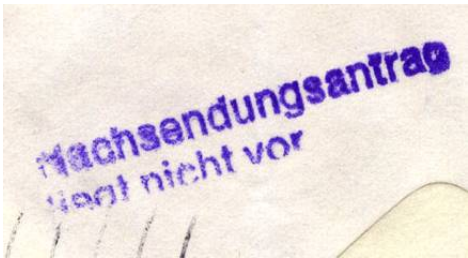
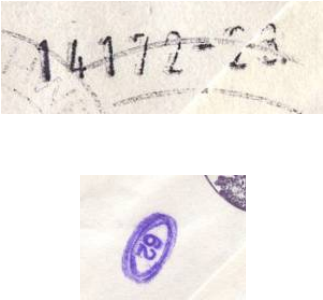
1878		Postamt 2 2. 14 5 * 78 * 9-10 V.		
			Rückseite: Ankunft- Stempel Barum	
1879		Postamt 2 2. 23/ 10 * 79 * 12-1 N.		
1880		Postamt 2 2. 22/ 2 * 80 * 8-12 N.		
1891		Postamt 2 14.7.91 10-11 N. * 2 a		
1927		Postamt 2 -2.1.27 10-11 N * 2 d		
1939		Postamt 2 25.3.39 - 2 - g -		

1942		Postamt 2 23.7.42 - 17 - ? -		
1950		Am alten Bahnhof Postamt 2 (20b) (01.12.50 - 19) - m -		
1955		Am alten Bahnhof Postamt 2 (20b) (24.7.55 - 24) - n -		
1956		Am alten Bahnhof Postamt 2 (20b) (08.11.56 - 22) - n -		

Braunschweiger Land

1898		GITTELDE 1 (BAHNHOF) 27.4.98 10-12 Als Ankunststempel	Es gibt auch den Stempel GITTELDE 2 (ORT)	
------	---	--	---	---

Diverse Stempel nach 1972

1973		Briefpoststempel Deutsche Bundesbahn Bahnbetriebswerk BS (11.4.73) Freistempler	
1981		Eilbbrief Ffm nach BS: (23.11.81) Stempel rückseitig: Nachsendungsantrag liegt nicht vor (bl.)	
		Weiter rückseitig: BS 1 Handrollen-Ankunfts- stempel (24.11.81) - bl -	
		14172 - 23. Bahnpost Durchgangstempel Eilboten Zustellbezirk 62 (bl.)	

Einzeilige Bahnpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel

im Bereich der OPD Braunschweig

Allgemeines.

Die einzeiligen Stempel in Kombination mit Zahlen, Strichen und Buchstaben oder nur mit Zahlen und Strichen wurden auf Briefsendungen oder Päckchen abgeschlagen, die durch Eilboten zugestellt wurden. Es waren der Bedeutung nach Kontrollstempel - im Fachterminus der Post heißen sie Eilboten-Durchgangs-Stempel. Sie dienten hauptsächlich dazu bei eventuellen Verzögerungen im Beförderungs- und Zustelldienst die Laufwege und -zeiten nachvollziehen zu können. Sie hatten nicht die Aufgabe eines Tagesstempel, z. B. um Freimarken zu entwerten.

Diese Stempel wurden meist rückseitig auf die Briefsendungen abgeschlagen. Seltener vorderseitig, wie z. B. auf Postkarten. Der Postkunde nahm kaum Notiz davon. Was sollte er sich auch darunter vorstellen?



Bild 32 - 34: Beispiele einzeiliger Eilboten-Durchgangs-Stempel der Bahnpost auf zwei Briefsendungen von 1966 und 1967. Die Ziffer vor dem Teilungsstrich ist die Zugnummer, dahinter das Tagesdatum. Der Monat und das Jahr wurden nicht angegeben. Diese Stempel wurden ausschließlich im Bahnpostwagen abgeschlagen. Die Stempelfarbe konnte rot, schwarz oder auch blau sein; bei der Briefpost wurden diese Stempel grundsätzlich in schwarz abgeschlagen.

Aufgrund von Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung der Eilbotensendungen veranlaßten zuerst die Bahnpostämter die Einführung der Kontrollstempel. Die OPD Hamburg begann damit 1952. Nach und nach übernahmen die übrigen OPDn die Kontrollstempel für ihre Bahnposten. Und darauf folgend auch die Briefpost. Diese Stempel oblagen nicht einer strengen Typenpflicht in Bezug auf Materialien und Abmessungen. Sie wurden meist von den ortsansässigen Stempelherstellern angefertigt. Die Nomenklatur für die Kennzeichnung der OPDn und der einzelnen Direktionen der Deutschen Post (DDR) waren durch Kombinationen mit Zahlen und/oder Buchstaben festgelegt.

Nicht alle Bahnposten und Postämter waren mit Eilboten-Durchgangs-Stempel ausgerüstet.

Eine komplette Analyse der Briefe mit einzeiligen Eilboten-Durchgangs-Stempel ist nur unter Zuhilfenahme der Kursbücher der Deutschen Bundesbahn aus der jeweiligen Zeit zu bewerkstelligen. Des weiteren benötigt man die entsprechenden Amtskennzeichen (AKZ) der OPDn, auch die der jeweiligen OPD unterstellten einzelnen Bahn- und Briefposten.

Vieles muß daher unbeantwortet bleiben.

Einige Belege aus meiner ehemaligen Belegsammlung.

Ein Eilbrief von Budapest nach Braunschweig – 1966.



Bild 35: Ein Eilbrief von BUDAPEST nach Braunschweig © (66 IX. 16.11.) - s 4 s -

Die Brieffrückseite



Bild 36: Es wurden ein BS-Tagesstempel als Ankunftstempel abgeschlagen sowie vier einzeilige Eilboten-Durchgangs-Stempel und ein Zustellbezirk-Stempel 26 in blau.

Die Bahnpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel:

0051 / 19. |

0073 / 19. | > alle drei Eilboten-Durchgangs-Stempel kann ich nicht zuordnen

0533 / 19. |

Zustellbezirk BS:

hier 26

Briefpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel Zustellamt Braunschweig:

I 6/ 19. -12 16 ist AKZ von Braunschweig und wurde bis zum 2.4.1965 auf PLZ „ 33 “, umgestellt.
19 ist jeweils der Tag (9.66) Monat und Jahr wurden nicht angegeben
12 ist die Uhrzeit (immer volle Stunde)

In größeren Postämtern, wie z.B. PA Braunschweig, wurden neben dem einzeiligen Durchgangs-Stempel meistens auch noch ein Tages-Ankunftstempel abgeschlagen, hier:

© BRAUNSCHWEIG 1 (33) (19.-9.66 -20) - bm -

Nun ein Brief, den ich komplett bestimmen kann.

Ein Einschreiben als Eilsendung von Leipzig nach Braunschweig – 1967.



**Bild 37: Einschreiben und Eilbrief von Leipzig (DDR) nach Braunschweig,
© (7033) (-8.8.67 -12) - i -**

Auf dem R-Zettel ist die AKZ : L3 für Leipzig zu erkennen. Vorderseitig weist nichts auf eine Beförderung durch die Bahnpost hin.

Die Briefrückseite.



Bild 38: Es wurden zwei Leipziger Tagesstempel zur Entwertung und ein BS-Tagesstempel als Ankunststempel abgeschlagen sowie drei einzeilige Kontrollstempel.

Die Bahnpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel:

0562 / -9.

Zugnummer 0562 (mit Bp Bebra-Kassel) / Tag -9. (8.67) - (Monat und Jahr wurden nicht angegeben).

0569/ -9.

Zug E 559 (mit Bp Kassel-Braunschweig) / Tag -9.

Briefpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel Zustellamt Braunschweig:

33/ 10 --- 1

Das vormalige AKZ von Braunschweig „16 “ wurde bis zum 2.4.1965 auf PLZ, hier „ 33 “, umgestellt.

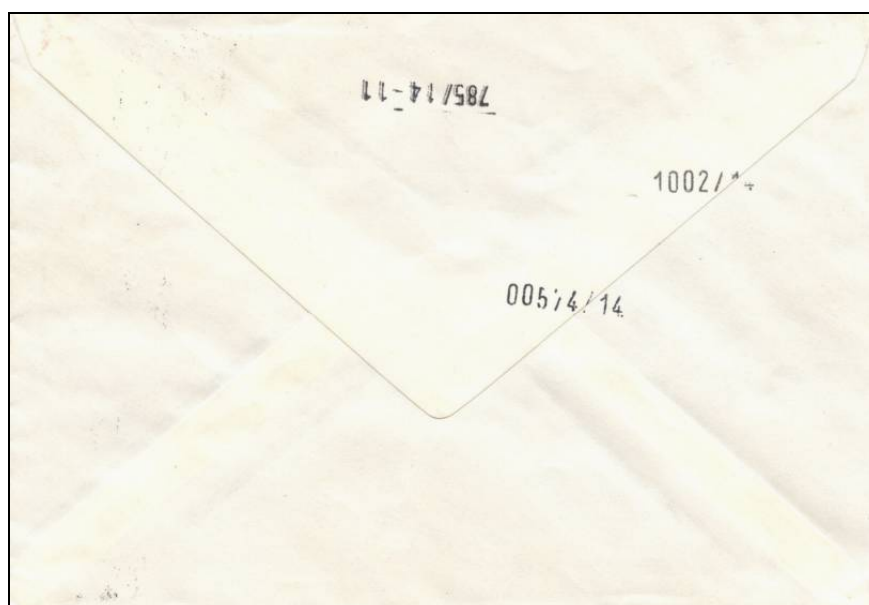
10 ist der Tag (8.67)

1 ist die Uhrzeit (immer volle Stunde)

Der Tages-Ankurstempel:

© BRAUNSCHWEIG 1 (33) (10.8.67 --5) - k -

Ein Eilbrief von Schopfheim nach Berlin-Köpenick (DDR) – 1971.



**Bild 39 u. 40: Ein Eilbrief von Schopfheim nach Berlin-Köpenick (DDR),
© SCHOPFHEIM (786) (14.-8.71 --6) - h -**

Dieser Brief lief nicht über das Postamt Braunschweig. In der Regel lief die Briefpost in die DDR über das Braunschweiger Postamt, und wurde dort maschenverteilt, auch die Briefpost verschiedener westlicher und nördlicher Auslandsposten. Briefe, die mit der Bahnpost befördert wurden wichen hin und wieder von dieser Regel ab. So gab es auch Postläufe in die DDR über Büchen, Wolfsburg, Bebra und Hof.

Der Bahnpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel:

00574 / 14 Dieser Bp-Stempel ist höchstwahrscheinlich Bp 2 des BPA Hmb im Zug Ffm-Hmb zuzuordnen, die den Eilbrief in Bebra in Richtung DDR abwies.

Briefpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel Zustellamt Lörrach:

785/ 14 --11

Briefpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel: 1002 / xx nicht bestimmbar

Ein Einschreiben als Eilsendung von Prag nach Braunschweig – 1987.

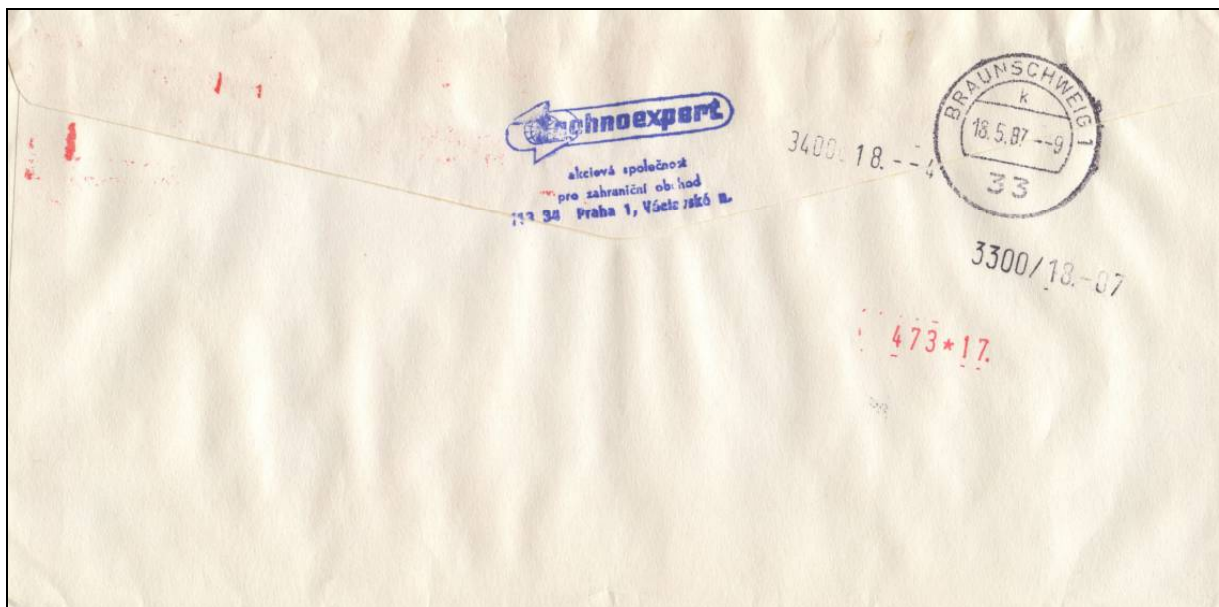


Bild 41 u. 42: Vorder- und Rückseite Einschreiben und Eilbrief von Prag nach Braunschweig am 15.5.1987

Der Bahnpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel:

473 * 17. Diesen Bp-Stempel kann ich noch nicht zuordnen.

Briefpost-Eilboten-Durchgangs-Stempel Zustellämter Göttingen und Braunschweig:

3400 18. - 4 vermutlich Zustellamt Göttingen am 18. (5.87) um 4 Uhr

3300 / 18 -07 Zustellamt Braunschweig am 18. (5.87) um 7 Uhr

Ankunftstempel BS: Interessant ist, daß der BS-Eilboten-Durchgangs-Stempel bereits auf die PLZ 3300 umgestellt war, der Ankunftstempel BS mit der alten PLZ 33 weiterhin eingesetzt wurde.

Eine weitere Skizzierung des Streckennetzes der Braunschweiger Bahnposten.

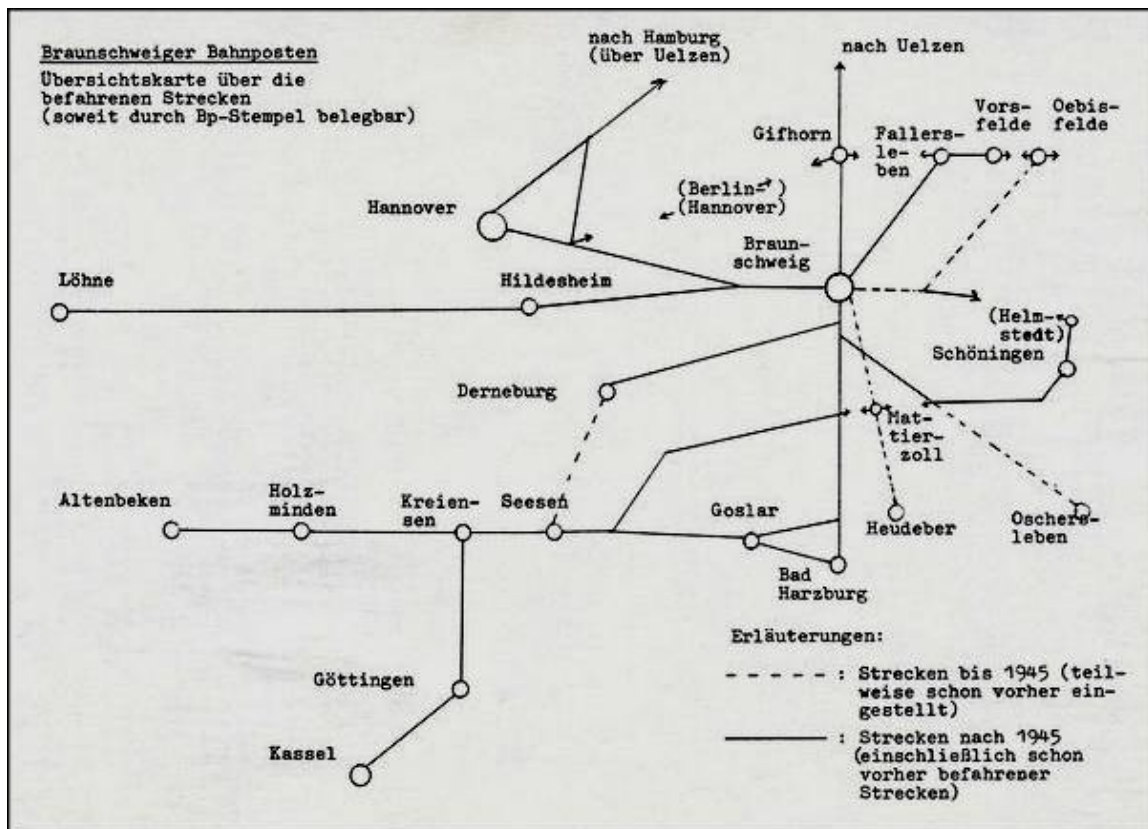


Bild 43: Streckennetz Braunschweiger Bahnposten - nach Rudolf Deusing aus „Bahnposten in Braunschweig“ 1979

Bahnpost Braunschweig 1921 – Beschaffung Batterien.

Die Sonderstellung der Braunschweigischen Bahnpost ohne Bahnpostamt (BPA) wird hier an einem Beispiel zur Beschaffung von Batterien deutlich. Die OPD Braunschweig mußte Bewilligungen für Anschaffungen zur Bahnpost vom Reichspostministerium (R.P.Min.) einholen.

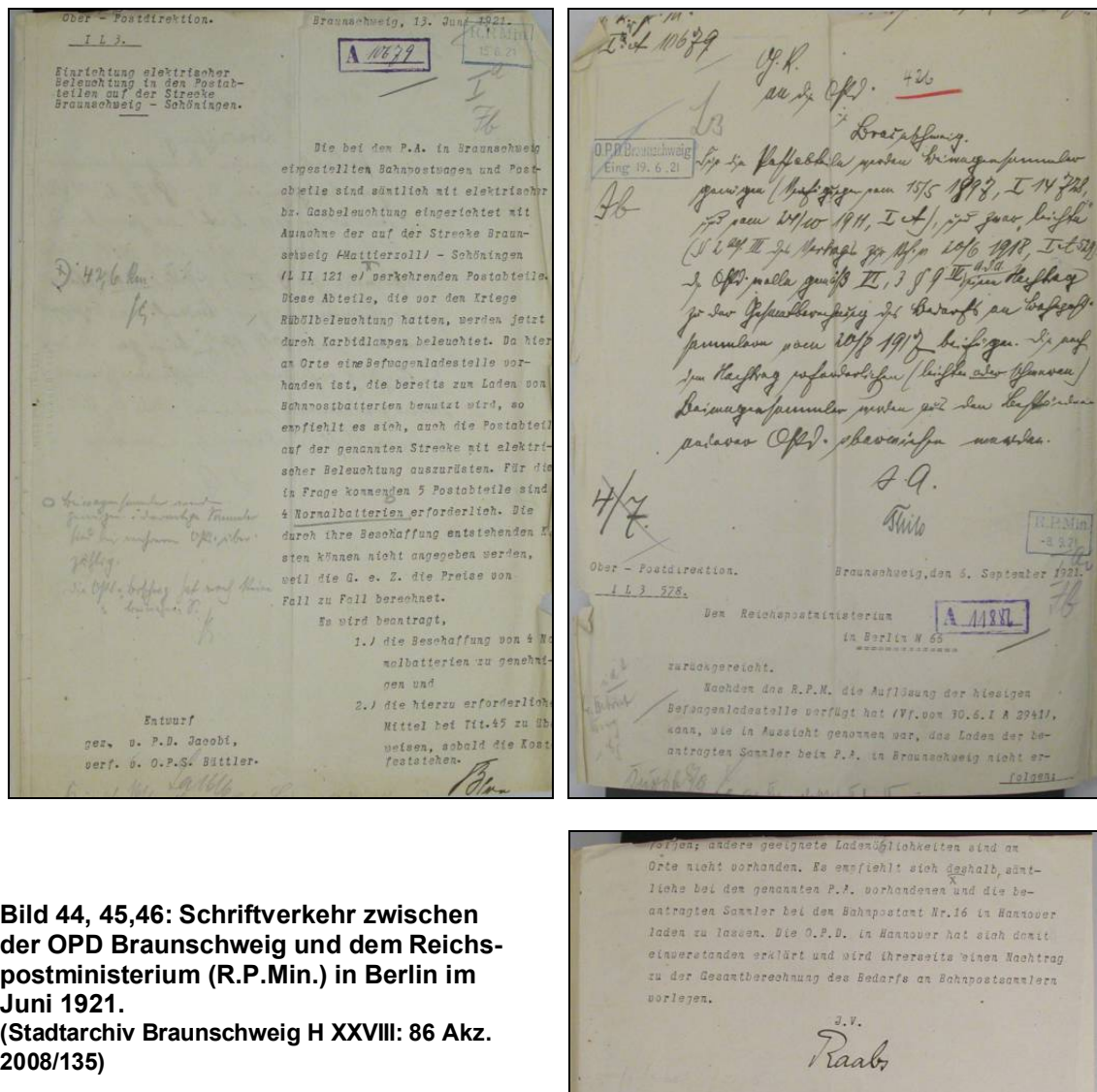


Bild 44, 45, 46: Schriftverkehr zwischen der OPD Braunschweig und dem Reichspostministerium (R.P.Min.) in Berlin im Juni 1921.
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)

Bedarf und Antrag auf Genehmigung.

Am 13. Juni 1921 beantragt die OPD Braunschweig die Beschaffung von 4 Normalbatterien. Die Begründung lautete:

Die bei dem P.A. Braunschweig eingestellten Bahnpostwagen und Postabteile sind sämtlich mit elektrischer bzw. Gasbeleuchtung eingerichtet mit Ausnahme der auf der Strecke Braunschweig (-Mattierzell-) - Schöningen verkehrenden Postabteile. Diese Abteile, die vor dem Kriege¹⁾ Rübölbeleuchtung hatten, werden jetzt durch Karbitlampen beleuchtet usw. ... empfiehlt es sich, auch die Postabteile auf benannter Strecke mit elektrischer Beleuchtung auszustatten, da eine am Ort vorhandenen Befwagenladestation²⁾ vorhanden ist. Für die in Frage kommenden 5 Postabteile sind 4 Normalbatterien erforderlich. Die durch ihre Beschaffung entstehenden Kosten können nicht angegeben werden

Es wird beantragt, 1.) Die Beschaffung von 4 Normalbatterien zu genehmigen und 2.) die hierzu erforderlichen Mittel bei Tit. 45 zu überweisen, sobald die Kosten feststehen.

¹⁾ gemeint der 1. Weltkrieg, ²⁾ meint die Ladestation für die Elektrokarren im OPD-Bereich - der Berliner Elektrofahrzeug Fabrik (B.E.F.)

Am 19. Juni 1921 kam eine handschriftlich Antwort vom R.P.Min.:

Für die Postabteile würden „leichte“ Beiwagensammler genügen. In einem Nachtrag sind auf verschiedene Verfügungen von 1898, 1911, 1918 einzugehen bzw. anzufügen.

Eine handschriftliche Bemerkung weiterhin, daß die Beiwagensammler in einer anderen OPD überzählig sind; die OPD Braunschweig aber noch keine hat.

Am 6. September 1921 antwortet die OPD Braunschweig:

Nachdem das R.P.M. die Auflösung der hiesigen Befwagenladestation verfügt hat (Vf. Vom 30.6. I A 8941) Kann das Laden der beantragten Sammler in Braunschweig nicht erfolgen, da andere Ladungsmöglichkeiten am Ort nicht vorhanden sind.

Es empfiehlt sich deshalb sämtliche bei dem genannten P.A. vorhandenen und die beantragten Sammler Bei dem Bahnpostamt Nr. 16 in Hannover laden zu lassen. Die OPD Hannover hat sich damit einverstanden erklärt und wird ihrerseits einen Nachtrag zur Gesamtberechnung des Bedarfs vorlegen.

Anmerkung vom Autor: Siehe auch „Alter Hauptbahnhof vor 1945“

Die Befwagenladestation befand sich auf dem Hof der OPD Braunschweig. Sie erwies sich bald als zu klein und zugleich als gesundheitsgefährdend. Offensichtlich wurde die Schließung der Ladestation kurz nach der Beantragung für die 4 Normalbatterien von dem R.P.Min. beschlossen - eine Überschneidung. Später wurde eine neue Ladestation an der Wendenstraße errichtet.

Erläuterung zu den benannten Batterien bzw. Beiwagensammler.

Im Bahnpostdienst wurden folgende Batterien eingesetzt: Normalbatterien, schwere und leichte Beiwagenbatterien.

Eine Blei-Akku-Zelle hat eine Normalspannung von 2 V (Entlade-/Ladezustand ca. 1,75 bis 2,4 V). Die Ladespannung der Befwagen-Ladestation betrug 45 V. Damit wurden die Normalbatterien bis auf 38,4 V aufgeladen. Beim Ladevorgang wurden die Ladeeinheiten parallel geschaltet und überwacht. Die Bleiakkumulatorenzellen waren beim Laden offen. So konnte das beim Laden entstehende Knallgas (HHO) in die Ladestation entweichen. Es bestand bei nicht ausreichender Belüftung der Räumlichkeiten Explosionsgefahr!

Die Normalbatterien bestanden aus 4 Einheiten je 16 Elementen in Zelluloidkästen oder in Hartgummigefäßen. Eine Einheit hatten einen Entladestrom von 6 Ampere und eine (Lade-)Kapazität von mind. 82 Amperestunden bei Zelluloidkästen; bei Hartgummigefäßen mind. 78 Amperestunden. Das Gewicht betrug demnach 186 oder 194 kg. Die Betriebsdauer beim dauerhaften Entladestrom von 6 Ampere betrug 13,7 Stunden bzw. 13 Stunden.

In Bahnpostpackwagen (Beiwagen) mit geringem Lichtbedarf wurden meist Batterien mit 16 V Betriebsspannung eingebaut (sogenannte schwere Beiwagenbatterien oder auch –sammler) deren Elemente alle in einem Kasten angeordnet waren. Jede Batterie bestand aus 8 Zelluloidzellen. Bei einem Entladestrom von 0,9 Ampere betrug die Ladekapazität 16 Amperestunden und die Betriebsdauer max. 17,7 Stunden. Sie wog 20 kg und speiste eine Lampe mit 10 HK dauerhaft etwa 20 Stunden. Was auf einen Lampen-Nennstrom von ca. 0,6 bis 0,7 A hinweist.

Die leichte Beiwagenbatterie bestehend aus 8 Zellen hatte einen Entladestrom von 0,7 Ampere und eine Kapazität von mind. 5,6 Amperestunden. Die max. Betriebsdauer bei max. Entladestrom betrug 8 Stunden. Sie wog 9,7 kg.

Die Helligkeit einer damaligen 50 Watt-Lampe betrug in etwa 40 HK. Die Größe HK war eine Angabe über die Lichtstärke; z.B. ein Dienstabteil im Schlafwagen mit einer Grundfläche von bis 1,9 m² wurde mit einer Leuchte von 10 HK (2 m über dem Boden) ausgestattet. Postwagen in der Regel mit 16 Lampen zu 50W, dies entsprach 11,7 HK/m². Gepäck- und Postwagen mit 8 Lampen zu 50 W, dies entsprach 5,8 HK/m².