

Bahnpost in Braunschweig

Die Gebäude und Gleise im neuen Postzentrum

(1959 – 1996)

Unter

„Alter Hauptbahnhof vor 1945“ - „Alter Hauptbahnhof nach 1945“ - „Bahnpost OPD Braunschweig“

und

„Das Postzentrum Berliner Platz – vom Bau bis zum Abriß“

wird die ehemalige Bahnpost in Braunschweig ausführlich beschrieben. Teilweise gibt es durch die Themenwahl und historische Abläufe bedingt Überschneidungen. Hier werden nun ausschließlich Gebäude und Anlagen der Bahnpost im Postzentrum am Berliner Platz behandelt, ohne näher auf betriebliche Abläufe einzugehen.

Ich bedanke mich bei Herrn K. Tasche für die zur Verfügung gestellten Bilder sowie bei den Herren H. Krause und G. Stobbe für ergänzende Hinweise und Erläuterungen.

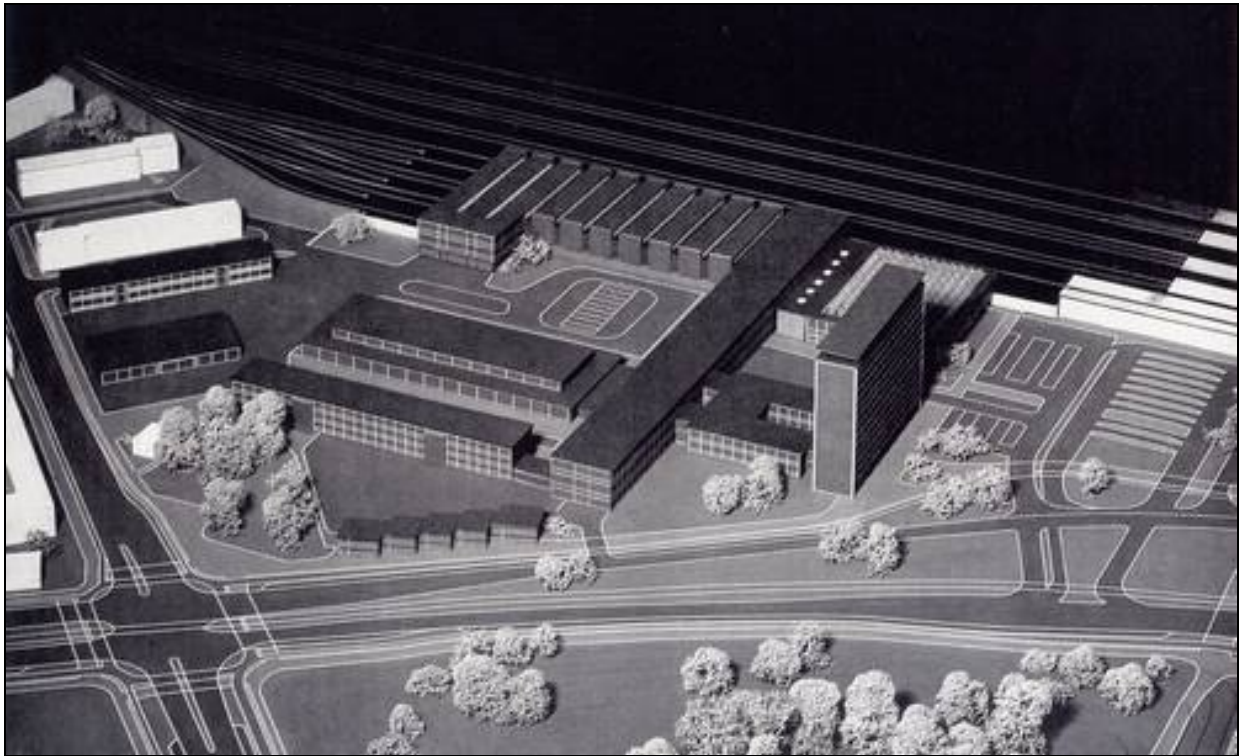
(wird nach und nach weitergeschrieben)

Bruno Räker

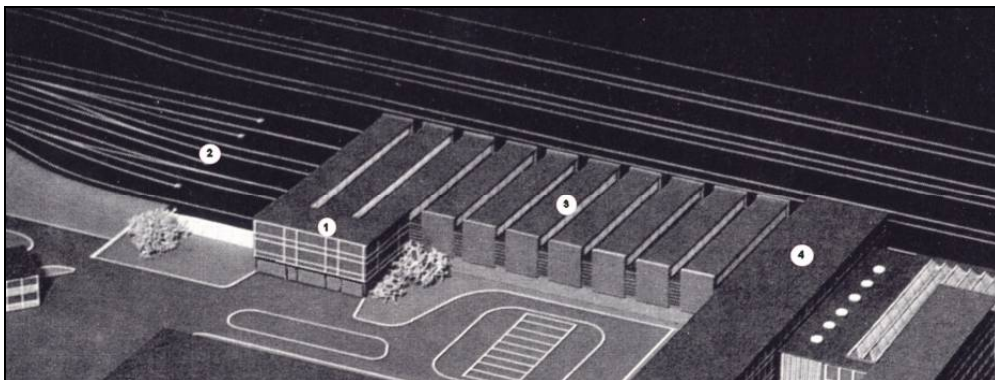
Stand: September 2022

Inhaltsverzeichnis Bahnpost (Stand 08/2022)	Seite
Einleitung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Neues Zentralpostamt Berliner Platz - Modell bis Fertigstellung	3 - 4
Einfahrt der ersten Bahnpostwagen	5
Grundsteinlegung, Gleisplan und Bahnpostdienstgebäude	6 - 10
Ein-/ Ausfahrt Verladehalle Postbahnhof	10 - 11
Postbahnhof Verladehalle	12
Rollbehälter - Rollbehälter-Kippanlage.....	13 - 14
Ent-/ Beladen der Bahnpostwagen von Hand	15 - 16
Konfiguration Paketzuführungstrecke zum Pakum	16
Auswahl Bahnpostwagen (Typen)	17 - 25
 Demontage und Abriß	 26 - 27
Luftbild Gesamtansicht Bahnanlagen ca. 1959/1960	28
Straßenplan rund um Hbf und Postzentrum mit Postbahnhof	29

Ein neues Zentralpostamt am Berliner Platz (mit Bahnpostbahnhof).



**Bild 1: Das Modell der neuen Postdienstgebäude am neuen Hauptbahnhof.
(Hauptbahnhof Braunschweig 1960 - Stadt Braunschweig)**



**Bild 2: ① Bahnpostdienstgebäude, ② Ein-/Ausfahrgleise,
③ Postbahnhof, ④ Kopfbahnsteighalle**

Rechts neben der Kopfbahnsteighalle ④ befand sich das Pakum. Die Pakete wurden von den Zügen im Postbahnhof ③ über ein durch die Kopfbahnsteighalle geführtes Beförderungsband ins Pakum geleitet.

Links vom Postbahnhof ② befanden sich die Einfahr- und Ausfahrgleise des Postbahnhof sowie ein Pflegegleis für die Bahnpostwagen (Bpw). Auch kleinere Reparaturen an den Bpw konnten hier durchgeführt werden.

Das Bahnpostdienstgebäude ① konnte sowohl vom Posthof als auch vom Postbahnhof aus betreten werden - es bildete baulich mit dem Postbahnhof eine Einheit.



Bild 3: Das Postzentrum im Endausbaustadium. ① Bahnpostdienstgebäude, ② Ein-/Ausfahrgleise, ③ Postbahnhof, ④ Kopfbahnsteighalle



Bild 4: Ausschnitt Bild 3 ① Bahnpostdienstgebäude, ② Ein-/Ausfahrgleise, ③ Postbahnhof, ④ Kopfbahnsteighalle

Einfahrt der ersten Bahnpostwagen in den neuen Postbahnhof am 2.10.1960



Bild 4: Die Honoratioren (Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)



Bild 5: Die Bahnpostler (Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)

Die Grundsteinlegung erfolgte am 16. April 1959.

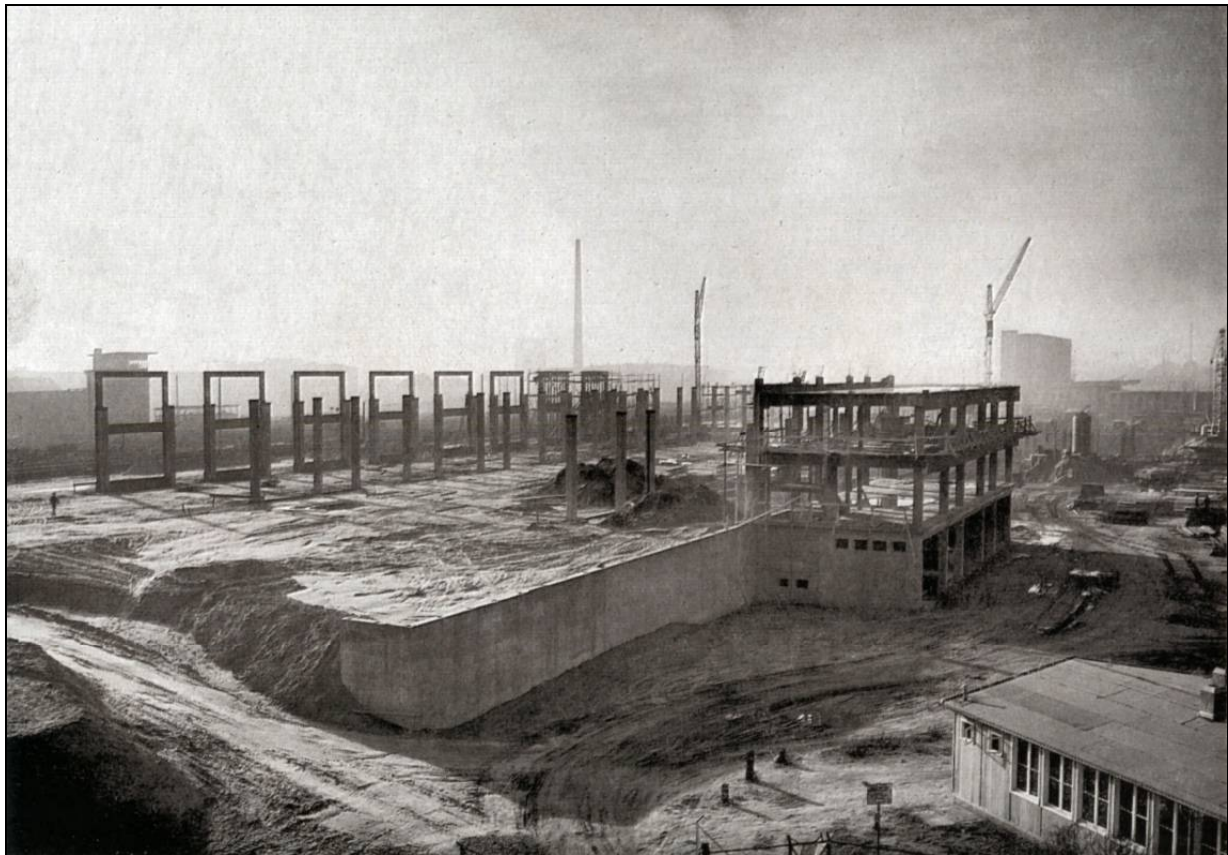


Bild 6: Der Postbahnhof mit dem Bahnpostdienstgebäude bei Baubeginn

Eine Sicht aus Höhe des späteren Einfahrtstor zum Posthof. Die Zufahrt erfolgte über die Schillstraße - Rietschelstraße.

Im Horizontbereich sind zu erkennen: links ein Stellwerk, in der Mitte der Lokschuppen mit Schornstein, und rechts neben dem Kran der neue Hauptbahnhof.

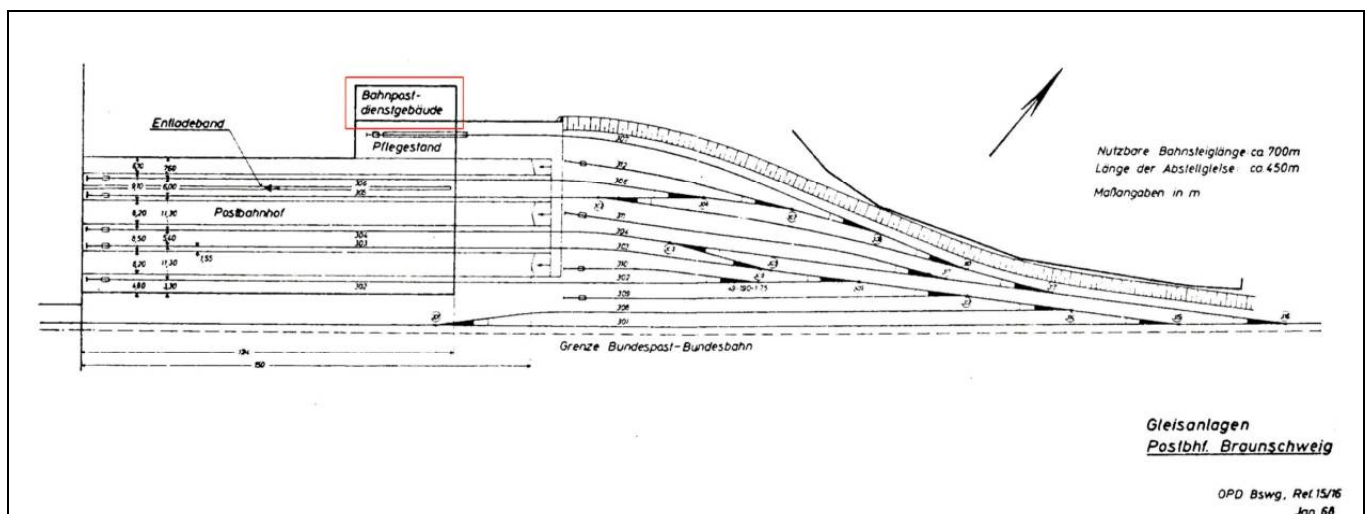


Bild 7: Postbahnhof mit zugehörigem Gleisbereich und Weichenanordnung

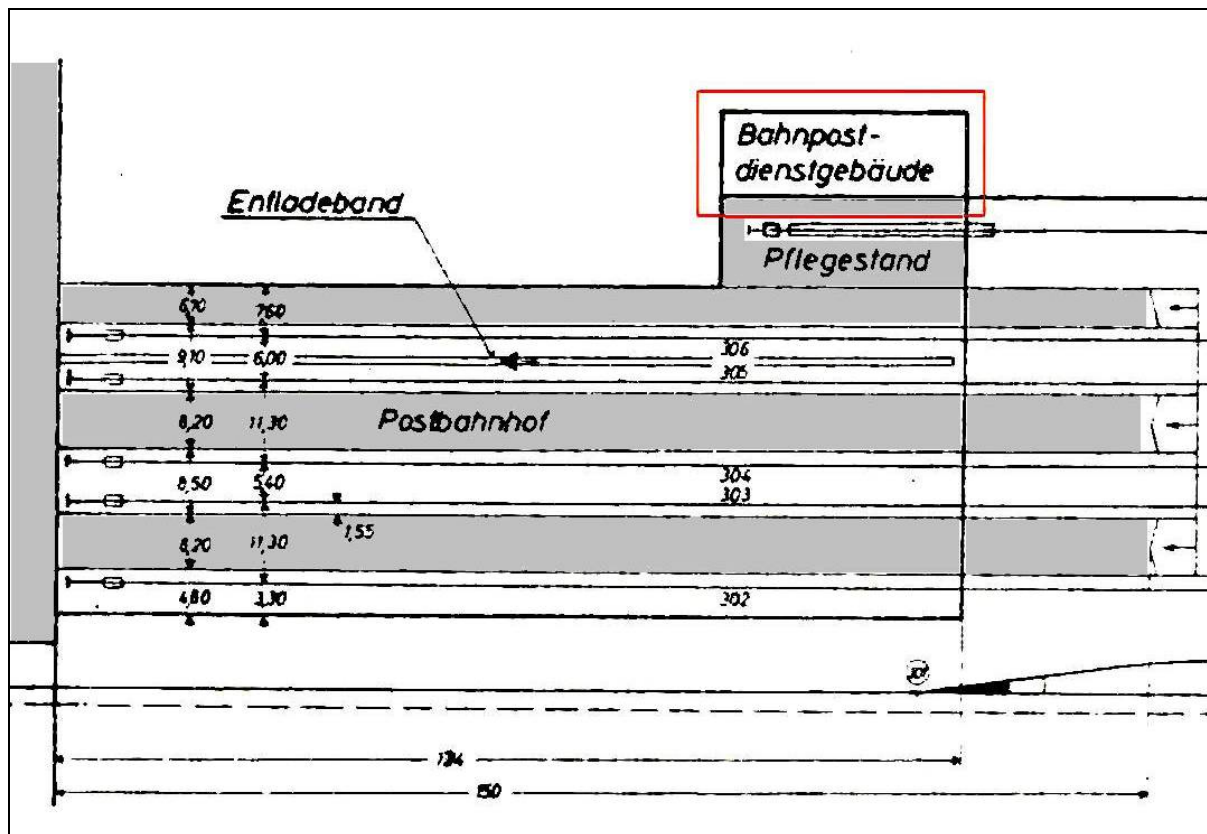


Bild 8: Auszug Bild 7 - Gleise in der Postbahnhof-Halle

Die DB-Gleiszuordnung vom Kopfbahnsteig aus gesehen in Richtung Einfahrt:

Pflegestand:	Gleis 307
1. Entladegleis	Gleis 306
2. Entladegleis	Gleis 305
1. Beladegleis	Gleis 304
2. Beladegleis	Gleis 303
3. Beladegleis	Gleis 302

Zwischen den Entladegleisen 306 und 305 lief das Entladeband. Die Pakete aus den Waggons wurde auf das Band geworfen (teils auch über Rutschen umgeladen - siehe Bild 17) und der Bearbeitungsstelle in Richtung Pakum zugeführt. Die Gleise 304 bis 302 wurden für den Abgang genutzt. Die Pakete und Beutel wurden anfangs lose in die Bahnpost- bzw. Güterwagen geladen.

Später wurden die Bahnsteige zwischen den Gleisen 305 u. 304 sowie 303 u. 302 für den Rollbehälter-Verkehr angehoben. Die Rollbehälter aus den Wagen von Gleis 306 mußten mit Gabelstapler entladen werden.

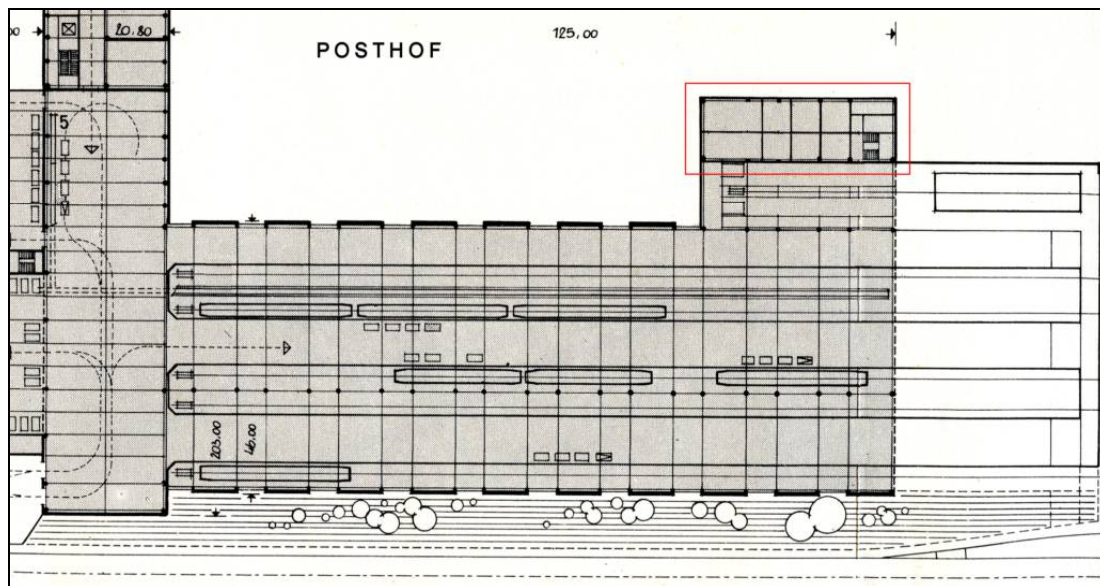


Bild 9: Ebene Postbahnhof mit Bahnpostdienstgebäude - Grundriß

Das Postbahnhofsdiensgebäude hatte eine Länge von 34 m und eine Breite von 10 m. Es war parallel zum Pflegegleis ausgerichtet. Der Pflegestand war mit den Postbahnhofsgleisen zusammenhängend überdacht, mit einer Fläche von 34 m Länge und 11,5 m Breite. Das Gebäude bestand aus dem EG auf Posthofniveau mit zwei aufgesetzten Stockwerken.

Die Verladehalle des Postbahnhofs hatte eine Länge von 125 m, die Breite betrug 46 m. Die Kopfbahnsteig-halle hatte eine Länge von 71 m und eine Breite von 20,80 m. Sie war quer zur Verladehalle ausgerichtet. Die Gesamtbreite der Ein- und Ausfahrgeleise einschließlich Pflegegleis betrug 58 m.

Mir liegen keine offiziellen Raumaufteilungen des Bahnpostdienstgebäudes vor. Ich danke Herrn G. Stobbe für die Skizzen der Innenraumaufteilung, die er aus dem Gedächtnis angefertigt hat. Sie sind nicht maßstabs-gerecht; dürften jedoch kaum von der tatsächlichen Einteilung abweichen.

Im folgenden die Grundrisse der drei Ebenen:

Das Erdgeschoß - Ebene Posthof.

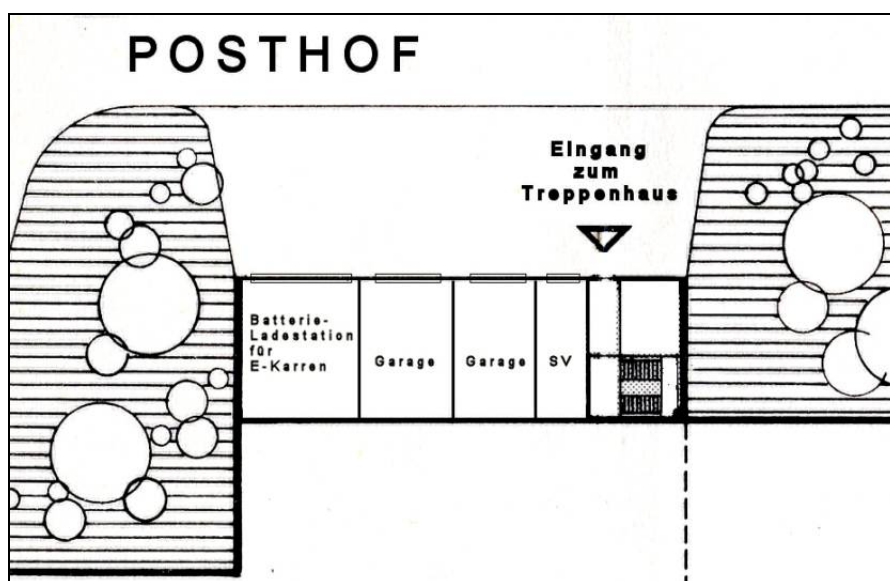


Bild 10: Das Erdgeschoß des Dienstgebäudes, von links: Batterieladestation für die E-Karren, 2 Garagen, Schalraum für die Stromversorgung, ganz rechts der Eingang zum Treppenhaus

1. OG - Ebene Postbahnhof.

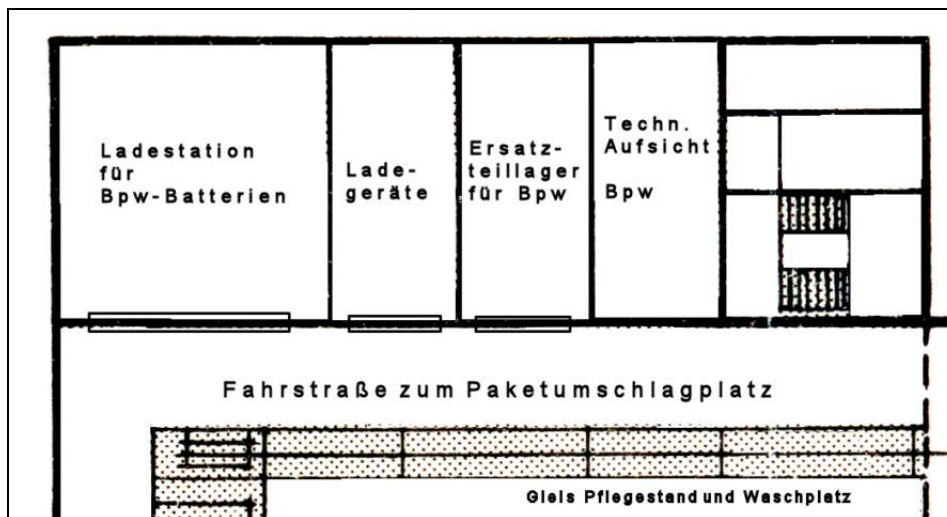


Bild 11: Das 1. OG auf Ebene des Postbahnhofs, von links: Ladestation für Bpw-Batterien, Ladegeräte, Ersatzteillager für Bahnpostwagen, rechts die Technische Aufsicht für Bpw.

2. OG Bahnpostdienststelle

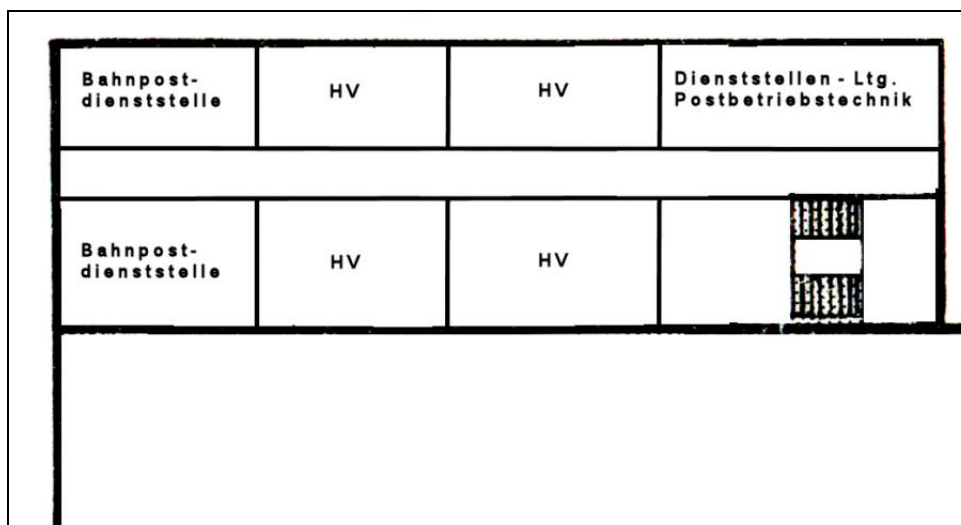


Bild 12: Das 2. OG mit der Hauptverwaltung und der Bahnpostdienststelle, rechts die Dienststellen-Ltg. der Postbetriebstechnik

Im 2. OG befand sich die Bahnpostdienststelle sowie weitere Postverwaltungen: Die Hauptverwaltung und die Dienststellenleitung der Postbetriebstechnik.



**Bild 13: Das Bahnpostdienststellengebäude vom Post-Betriebsgebäude aus gesehen
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)**



**Bild 14: Einfahrt Verladehalle Postbahnhof, rechts oben Bahnpostdienststelle
(Foto K. Tasche)**



**Bild 15: Ausfahrt Verladehalle Postbahnhof
Haus links Rietschelstraße, zweite und dritte von links Mentestraße, Haus ganz rechts am
Bildrand zur Schillstraße (Foto K. Tasche)**

Postbahnhof: Verladehalle - und eine Auswahl Bahnpostwagen.



Bild 16: Das Entladegleis 306, rechts neben dem Gleis ist das Entladeband zu erkennen, es befindet sich zwischen Gleis 306 und 305 (Foto K. Tasche)

Über dem Endladeband befanden sich drei verschieb- und ausklappbare Pakettrutschen, über denen die Pakete aus dem Waggon auf das Förderband geschoben wurden. Die Vorrichtung konnte vom Gleis 306 und/oder vom Gleis 305 bedient werden.



Bild 17: Postbahnhof Entlade-Förderstrecke zwischen Gleis 306 u. 305

Entladung mit Hilfe einer Rutsche auf das Förderband,

Blickrichtung in Richtung
Einfahrt Postbahnhof
(Stadtarchiv Braunschweig
HXXVIII: 87 Akz. 2008/135)



Bild 18: Postbahnhof Paket-Förderband zwischen Entladegleis 306 u. 305, mit Steigeband als Zuführung zum Pakum (Foto K. Tasche)

Bild 18 zeigt vermutlich einen Instandsetzungszustand, in dem ein neuer Fördergurt aufgelegt und gespannt werden mußte.

Mit der bundesweiten Einführung der Rollbehälter für den Paketdienst, wurde eine Doppelt-Rollbehälter-Kippanlage über dem Gleis 306 montiert. Die Pakete kamen nun überwiegend in Rollbehälter im Postbahnhof an. Um eine zügige Ent- und Beladung der Bahnpostwagen zu ermöglichen, mußten die Bahnsteige der Gleise 302 bis 305 um etwa 75 cm angehoben werden. Dies ist im Bild 20 am Gleis 305 gut zu erkennen. Gleichermäßen mußte eine Niveaueinrichtung vom Kopfbahnsteigniveau zu den Bahnsteigen erfolgen. Denn die Abgangspakete aus dem Pakum wurden ebenfalls in Rollbehältern zu den (Belade-)Zügen befördert.



Bild 19: Der Postbahnhof nach der Außerbetriebnahme.
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)

In diesem Bild von 1999 ist die Niveaueinrichtung vom Kopfbahnsteigboden zu den erhöhten Bahnsteigen (hier Bahnsteig 306-305 und rechts 302-303) zu erkennen. Mitte der erhöhten Bahnsteige befand sich eine Auffahrtrampe von ca. 20 m Länge - passend für die Rollbehälterbreite.

Einige wichtige Maße der Bahnpostwagen: Die mittlere Pufferhöhe aller Bahnwaggons betrug 1060 mm ab unteren Radkranz (auf Schienenkopf). Die lichte Höhe FOK, die Höhe vom Schienenkopf bis zum Boden der Bahnpostwaggons, betrug 1200 bis 1245 mm. So mußten auch nach Erhöhung der Bahnsteige mobile Ausgleichsrampen aus Metall für die Be- und Entladung mit Rollbehälter verwendet werden. Vor allem aber, um den Zwischenraum Waggon/Bahnsteig zu überbrücken.

Die Höhe des Bahnsteigs 306 wurde nicht verändert. Das lichte Maß zwischen Schienenkopf und Bahnsteighöhe dürfte etwa 495 bis 500 mm betragen haben.



Bild 20: Entladegleis 306 mit später installierter Rollbehälter-Kippanlage, vom Pakum aus gesehen. Rechts Paket-Förderband mit Reparaturbühne, rechts unten: Paket-Förderband von Einlieferer und Selbstbucher – Kundenhof (Foto K. Tasche)



Bild 21: Rollbehälter-Doppel-Kippanlage (Foto K. Tasche)



**Bild 22: Bahnsteig Postbahnhof zwischen Gleis 302 u.303 - Entladung von Hand, Blickrichtung zur Durchgangspackkammer
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 86 Akz. 2008/135)**



**Bild 23: Bahnsteig Postbahnhof zwischen Gleis 306 u. 305 - Entladung mit Hilfe einer Förderstrecke, Blickrichtung in Richtung Einfahrt Postbahnhof
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 87 Akz. 2008/135)**



Bild 24: Blick vom Kopfbahnsteig in Richtung Einfahrt
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 87 Akz. 2008/135)

Bild 24 zeigt links den Bahnsteig zum Entlade-Gleis 306. Daneben das Paketförderband zwischen den Gleisen 306 u. 305. In Höhe des Rammbockes werden die Pakete über ein Steigeband dem Zuführband zum Pakum befördert. Dieses horizontale Band verlief unter der Decke des Kopfbahnsteigs.

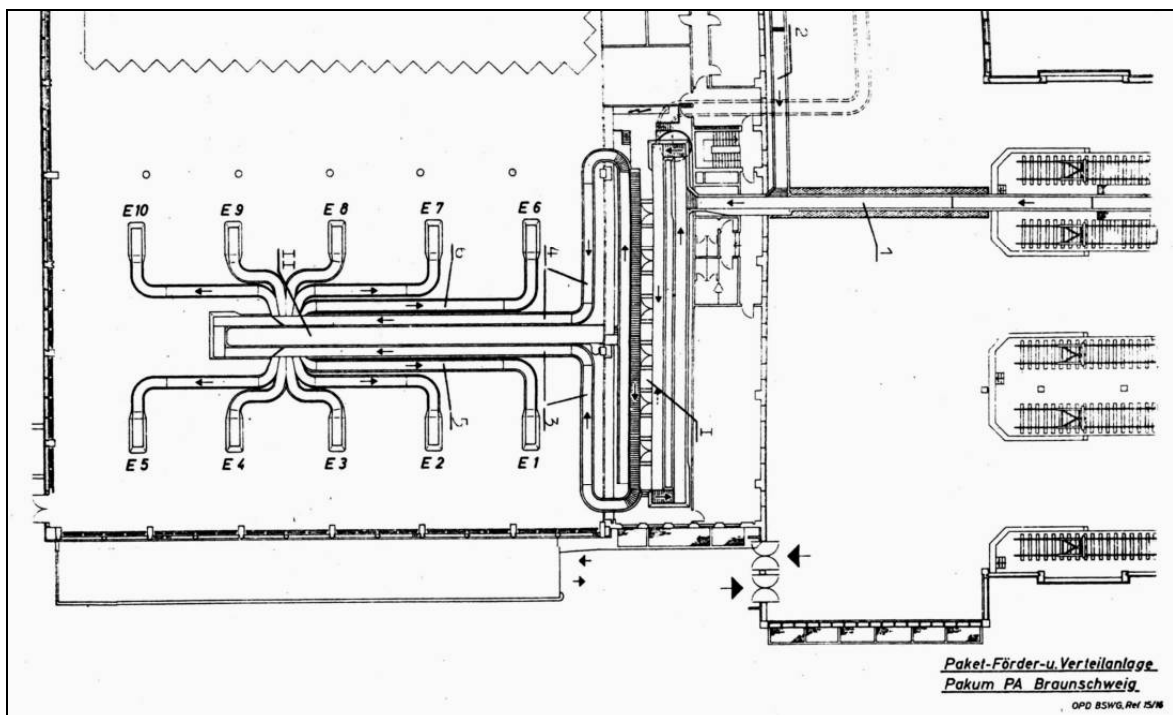


Bild 25: Paketzuführungsstrecke vom Bahnsteig zum Pakum - Nr. 1
(Stadtarchiv Braunschweig H XXVIII: 87 Akz. 2008/135)

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



Bild 26: 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 Lastabbremung) (b = vorher a)
a:	Wageninneres nur Briefraum	
b:	kleiner Briefraum, großer Packraum	
LüP:	26,4 m	(Länge über Puffer)
Max. Ladegew.:	max. 20,0 t	
Höchstgeschwindigkeit:	120, 140 km/h	
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 (kein RIC)
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

Bahnpostwagen Baureihe 1967/68 mit der Wagen-Nr.: 50 80 00-43 091-0



Bild 27: Aufnahmeort im Braunschweiger Postbahnhof am 15.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: **50 80 00-43 091-0** (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1968
Gattung: Postmr - a/26 (4 = Achszahl)
(m = Länge über Puffer größer als 24 m)
(r = Hochleistungsbremse mit autom. Lastabbremung)

a: Wageninneres nur Briefraum

LüP: 26,4 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 20,0 t
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h

Hersteller: Talbot in Aachen, Fabrik.Nr.: 117 024
Beschaffung: Zentrale Beschaffung durch das PTZ
Ausgemustert: 1997

Bahnpostwagen Baujahr 1952 mit der Wagen-Nr.: 5972 Han



Bild 28: Aufnahmeort Postbahnhof Ein-/Ausfahrgleise am 03.06.1967 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 5972 (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1952
Gattung: Post4e - p/21.6 (4 = Achszahl)
(e = mit elektrischer Heizung)
(p = Paketbahnpostwagen)

e: Achsgetrieben Generatoren
p: Wageninneres nur Packraum

LüP: 22,9 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 20,0 t
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Hersteller: Linke-Hofmann-Busch (LHB) Salzgitter

Bahnpostwagen Baujahr 1952 mit der Wagen-Nr.: 4272 Han



Bild 29: Aufnahmeort Postbahnhof Ein-/Ausfahrgleise am 03.06.1967 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 4272 (nach Deppmeyer):

Baujahr:	1929/52	(1929 gebaut als Postkühlwagen, Umbau 1950/52)
Gattung:	Post e - p/10.8	(e = mit elektrischer Beleuchtung und Heizung) (p = Paketbahnpostwagen)

e:	Batterien
p:	Wageninneres nur Packraum

LüP:	12,1 m	(Länge über Puffer)
Max. Ladegew.:	max. 11,3 t	

Hersteller:	Waggonfabrik Wismar, Umbau durch Hansa Waggonbau GmbH Bremen
Ausmusterung:	1969

Ein Bahnpostwagen vor und nach dem Umbau.

Bahnpostwagen Baureihe 1928/35 mit der Wagen-Nr.: Post a/20 4373



Bild 30: Brief-Bahnpostwagen 4373 vor dem Umbau zum Paketwagen - Bild von J. Deppmeyer

Obiger Bahnpostwagen wurde 1957 beim Hersteller Credé vom Briefpostwagen zum reinen Paketwagen umgebaut.

Bahnpostwagen Baureihe 1957 mit der Wagen-Nr.: 50 80 00-12 827-4 Han nach Umbau



Bild 31: Aufnahmeort Postbahnhof Ein-/Ausfahrgleise am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 50 80 00-12 827-4 nach Umbau (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1930/57 (1930 gebaut als Briefpostwagen, Umbau 1957 zum Paketwagen)
Gattung: Post4 - p/20 (4 = Achszahl)
(p = Paketbahnpostwagen)

a: nur Briefraum vor Umbau
p: Wageninneres nur Packraum

LüP: 21,3 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 15,5 t
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Hersteller: Credé bis 1967 in Kassel , Neu- und Umbau (in genieteter Ganzstahlbauweise)
Ausmusterung: 1969



Bild 31a: Aufnahmeort Postbahnhof - gleicher Wagentyp (andere Wagenseite) in der Verladehalle.

Hersteller: Credé in Kassel oder Waggonbau Görlitz (v. 1847)

Bahnpostwagen Baureihe 1948 mit der Wagen-Nr.: Post a/13 5690 (Nahverkehr und Nebenstrecken)



Bild 32: Aufnahmeort Postbahnhof Ein-/Ausfahrleise am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 5690 (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1950/51 (1950 auch gebaut als b)
Gattung: Post e - p/10.8 (e = mit elektrischer Beleuchtung und Heizung)
(a = nur Briepost)

b: kleiner Briefraum, großer Packraum
a: Wageninneres nur Briefraum

LüP: 14,3 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 8,5 t
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h

Hersteller: Rathgeber in München, Fabriknr.: 481
Ausmusterung: 1969 - 78

Bahnpostwagen Baureihe 1954 mit der Wagen-Nr.: 50 80 00-11 155-1 HG 100 Han



Bild 33: Aufnahmeort Postbahnhof Ein-/Ausfahrgleise am 06.07.1969 - Foto J. Deppmeyer

Einige technischen Angaben zur Wagen-Nr.: 50 80 00-11 155-1 (nach Deppmeyer):

Baujahr: 1954/55 (1955 Bremsen und Beleuchtung wurde umgebaut , ex b/14)
Gattung: Post2 - a/14 (2 = Achszahl)
(a = Briefpostwagen)

a: nur Briefraum vor Umbau
b: Wageninneres nur Packraum

LüP: 15,6 m (Länge über Puffer)
Max. Ladegew.: max. 10,5 t
Höchstgeschwindigkeit: 100km/h

Hersteller: Linke-Hofmann-Busch (LHB) Salzgitter
Ausmusterung: 1985



Bild 34: Aufnahmeort Postbahnhof Gleis 302 Handentladung

Den Bahnpostwagen in Bild 34 kann ich nicht zuordnen. Das Baujahr dürfte zwischen 1938 bis 1944 liegen. Mit dem Gattungszeichen c.

c: Großer Packraum/Laderaum mit Begleiterabteil. Hersteller ?



Bild 35: Aufnahmeort Postbahnhof Gleis 304 Handentladung (Güterwagen)

Gedekte Güterwagen mit 8 Lüftungsklappen als Bahnpostwagen

Baujahr: 1938 -1945 (Entwurf Deutsche Reichsbahn) Hersteller ?
Gattung: Gs 210 (Gs Oppeln) 2 Achsen

LüP: 14,2 m.

Max. Ladegew.: max. 10,5 t

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h Hersteller: ?



Bild 36 : Kopfbahnsteighalle (Foto K. Tasche)



Bild 37: Kopfbahnsteighalle (Foto K. Tasche)



Bild 38: Kopfbahnsteighalle (Foto K. Tasche)

Bahnanlagen: Hbf - Postbahnhof - Rangierbahnhof (Verschiebebahnhof)



**Bild 39: 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-Dampf-lokomotiven. 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.
- ⑦ Rangierbahnhof mit: Einfahrgruppe (unten) - Richtungsgruppe - Ausfahrgruppe (oben)

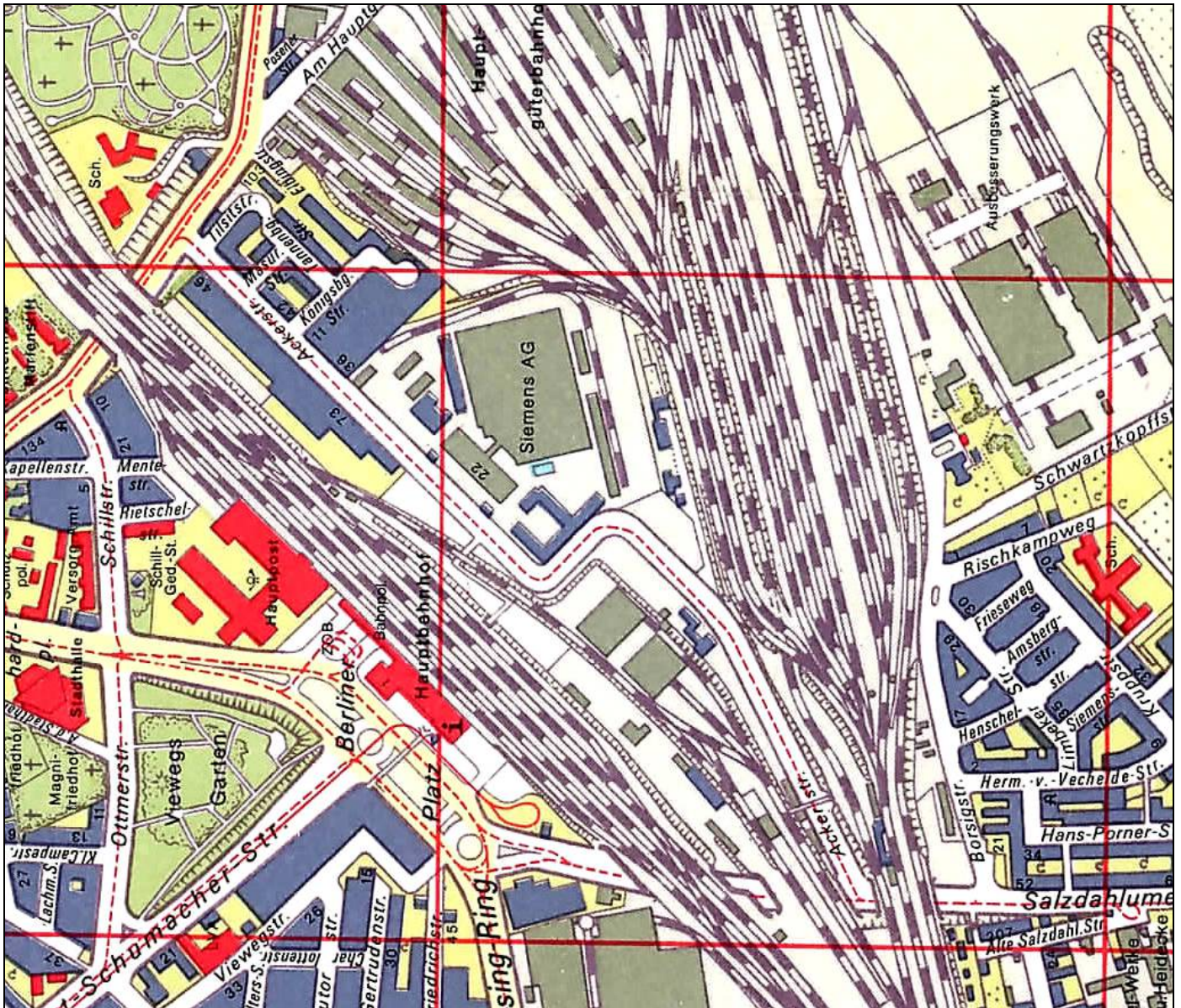


Bild 40: Stadtplan Hbf - Postzentrum mit Postbahnhof - Bahnanlagen ca. 1959/1960