

Johannes KOHLSTRUNG

Die Bahnpost und die Eisenbahnstrecken in der Grafschaft Glatz

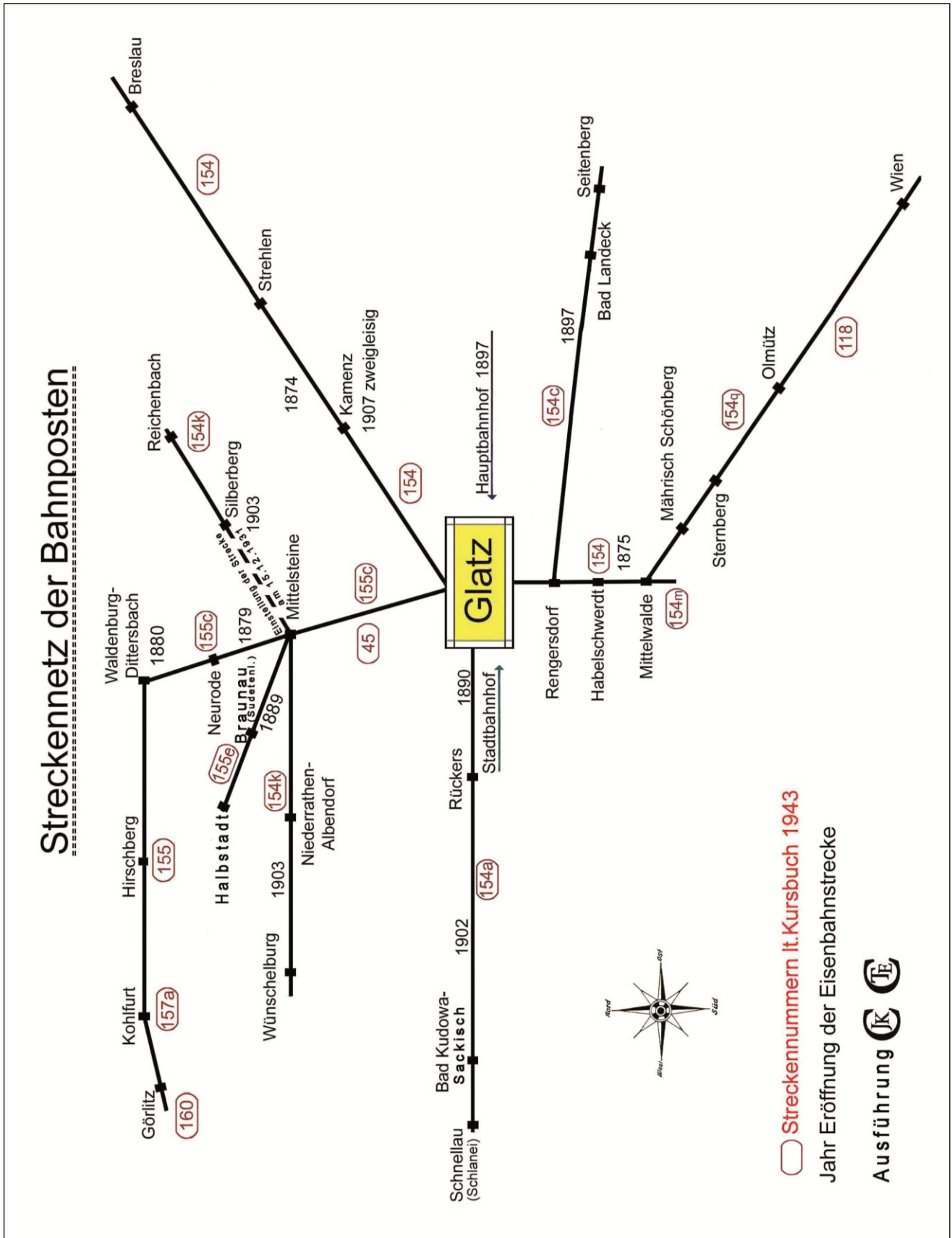
Einleitung

Die Grafschaft Glatz ist auch für Heimatsammler und Postgeschichtler ein interessantes Gebiet. Es lohnt sich, die Quellen und die Literatur über die Entwicklung und Gestaltung der Eisenbahn und Bahnpost mit ihren Strecken und Verbindungen zu erforschen und zu beschreiben.



Ein Blick auf die Bahnhöfe und auf einzelne Bauwerke, die für den Streckenausbau notwendig waren, sind auch für den Eisenbahnfreund und Bahnpostsammler interessant und wichtig. Bei der Auswahl und der Zusammenstellung der einzelnen Belege (Stempel, Ansichtskarten), wollte ich

dem Leser und Sammler einen Einblick in die Schönheit und in die Natur der Grafschaft Glatz geben. Auf die Angabe der Zugnummer habe ich im Text verzichtet. Wichtig war für mich die Abbildung eines Beleges, der klar und deutlich die Strecke angibt.





Glatz - Blick auf die Stadt im Winter

Um eine gute Übersicht und Gliederung zu erreichen, habe ich das Streckennetz meinen Ausführungen vorangestellt. Der Sammler und Heimatfreund kann die Fahrplan-Nummer und das Eröffnungsjahr der Eisenbahnstrecke dem Schema-Plan entnehmen. Die Fertigstellung und Eröffnung waren oft an verschiedenen Monaten. Einzelne Ablichtungen aus dem Fahrplan der Deutschen Reichsbahn 1943 können dem Heimatsammler und Bahnpostfreund manchen Hinweis für die eigenen Forschungen und Sammlungen geben und sind wichtige Quellen.

Meine Ausführungen und Zusammenstellungen habe ich mit Ansichtskarten und den passenden Postwertzeichen „aufgelockert“, ist doch die Anschauung wichtig und auch anregend, sich an eigene Erlebnisse zu erinnern. Durch diese Darstellung und Zusammenstellung hofft der Verfasser weitere Sammler anzuregen, sich der Geschichte der Bahnpost zu widmen und ihre Erkenntnisse im Rundschreiben zu publizieren. So könnte eine umfangreiche und interessante Geschichte der Bahnpost in den ehemaligen deutschen Ostgebieten entstehen und zu einer guten Übersicht zusammengestellt werden.

Bereits der geniale und berühmte Organisator und Reformator des deutschen Postwesens Heinrich von Stephan (1831-1897) sagte: „Die Eisenbahn-Postwagen bergen in ihrem Inneren ein ganzes Postamt“. Kaum eine Einrichtung hat das Postaufkommen, die Schnelligkeit, die Zuverlässigkeit und Sicherheit des Postwesens so beeinflusst und gefördert wie die Bahnpost. Es lohnt sich immer wieder, einen Blick auf die Geschichte und die Entwicklung der Bahnpost zu werfen, die einzelnen Strecken zu verfolgen, die Stempeltypen zu untersuchen und durch Illustration die einzelnen Strecken darzustellen, über Planung und Ausführung der einzelnen Trassen zu forschen und einen Blick auf die Fahrpläne zu werfen.

Die folgende Zeittafel möchte einen kurzen Überblick über die Geschichte der Bahnpost vermitteln. Weitere Jahreszahlen sind bei den jeweiligen Streckenbeschreibungen eingefügt.

Zeittafel

- 1837 Vertrag zwischen dem preuß. Generalpostamt und der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. Fr. Karstadt richtet in England die ersten Bahnposten ein.
- 1838 9. November - preuß. Eisenbahngesetz. Die Eisenbahn wird zur kostenlosen Postbeförderung verpflichtet.
- 1845 Das erste Kursbuch erscheint.
- 1848 1. April - erste Bahnpost auf deutschem Boden im Großherzogtum Baden.

Verordnungs-Blatt

der

Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen.

Carlsruhe, den 8. März 1848.

Nro. 3,448.

Die Einrichtung eines Briefpostdienstes auf der Eisenbahn betreffend.

Mit höherer Genehmigung wird mit dem 1. April l. J. anfangend zum Behufe einer vermehrten, beschleunigteren und regelmäßigeren Beförderung der Correspondenz ein besonderer Briefpostdienst auf der Eisenbahn eingerichtet.

Zu diesem Zwecke werden täglich zwischen Heidelberg und Schliengen mit vier Eisenbahnzügen besondere, zu Postbüreaux eingerichtete Transportwagen hin und her befördert, in welchen von einem Postbeamten, dem ein Büreaudiener beigegeben ist, die Briefe von Ort zu Ort, wo sich Postanstalten an der Eisenbahnlinie befinden, abgefertigt und mit welchen zu diesem Behufe diese Postanstalten in unmittelbaren Briefpaketwechsel gesetzt werden.

Die Bewegung dieses Dienstes findet in nachstehender Weise statt:

I. Richtung von Heidelberg nach Schliengen.

Curs I. Abgang von Heidelberg mit dem Eisenbahnzug VI 8 Uhr 45 Minuten Morgens bis Schliengen.

Curs II. Abgang von Heidelberg mit dem Eisenbahnzug VIII um 12 Uhr Mittags bis Freiburg und am folgenden Tag mit dem Eisenbahnzug I b bis Schliengen

Curs III. Abgang von Heidelberg mit dem Eisenbahnzug X um 3 Uhr 5 Minuten Nachmittags bis Offenburg und am folgenden Tag mit dem Eisenbahnzug II bis Schliengen.

Curs IV. Abgang von Heidelberg mit dem Eisenbahnzug XII um 6 Uhr 45 Minuten Abends bis Carlsruhe und am folgenden Tag mit dem Eisenbahnzug IV bis Schliengen

E. B. 21 Sep. 50

CURS IV. ©

E. B. 5. Jul. 52

CURS II. *

1. April 1848-14. April 1858
mit Jahreszahl und Richtungssymbol

- 1849 1. Mai - Einführung der Bahnpost im Königreich Preußen.
Eröffnung des Postexpeditionsamtes Breslau V, später zuständig für die Grafschaft Glatz.
- 1851 5. Juni - Preußisches Postgesetz
- 1859 Postwertzeichen müssen durch einen Kursstempel entwertet werden.
- 1867 Auf der Pariser Weltausstellung wird der preuß. Bahnpostwagen bewundert. Viele ausländische Postverwaltungen bitten um Genehmigung eines Nachbaus.
- 1875 1. Januar - Die Bezeichnungen Bahnpost, Bahnpostwagen, Bahnpostamt werden eingeführt.
20. Dezember - Reichsgesetz über das Eisenbahn-Postwesen.
- 1883 Die Bahnpoststempel erhalten die Ellipsenform.
- 1924 Gesetz über die Deutsche Reichsbahngesellschaft.
- 1931 Verfügung Nr. 155 über die Stempelnormung im Amtsblatt Nr. 29 des RPM
- 1945 Februar Verlagerung des Bahnpostamts Breslau V nach Görlitz.
- 1997 31. Mai - Ende der Bahnpost in der Bundesrepublik.
Die Bahnpost bestand 146 Jahre.

Die Grafschaft Glatz

Für den Ausbau der Eisenbahnstrecken, auf denen ja die Bahnpost befördert wurde, war es wichtig, einen Blick auf die geographischen Gegebenheiten zu werfen.

Die Planung und der Ausbau der einzelnen Streckenabschnitte, die Anlage der Bahnhöfe und Rangieranlagen erforderten eine erhebliche Arbeit der Ingenieure und Gleisbauer.



Glatz - Hauptbahnhof

In der Grafschaft Glatz, die ja ein Teil des europäischen Mittelgebirges ist und durch geologische Gegebenheiten zu einem Kessel gestaltet wurde, war der Ausbau stellenweise sehr schwierig!

Schwierige Tunnelbauten, große Gleiskehren und mächtige Brücken und ein großartiges Viadukt erschwerten den Bau. Die Pässe von Wartha und Mittelwalde und von Bad Reinerz-Nachod sorgten für gute Anbindung an den Oder - Donau und Moldau Raum. Berlin, Wien und Prag waren gut erreichbar.

Die den Gebirgskessel umgebenden Gebirgs-Ketten haben eine Gesamtlänge von 265 km. Im Zentrum des Kessels liegt eine der ältesten Städte Schlesiens: Glatz.

Die einzelnen Eisenbahnstrecken und ihre Bahnposten

1. Breslau - Mittelwalde 129,9 km

Bereits um 1860 tauchten Pläne auf, eine Eisenbahnstrecke von Breslau über Münsterberg - Kamenz nach Glatz zu legen.

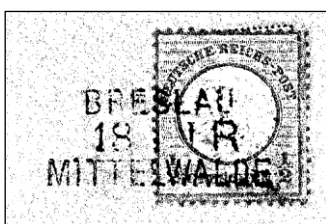
Der Bau beginnt 1868 und am 21.09.1874 erreicht der erste Zug den Glatzer Hauptbahnhof.



Glatz - Stadtbahnhof

Der weitere Streckenausbau nach Mittelwalde erfolgte über Habelschwerdt und wurde besonders von W. Hagedorn, einem Habelschwerdter Spediteur gefördert. Er ließ auch eine zweigleisige Weiche und einen Doppelgleisanschluß auf eigene Kosten anlegen. Die Stadt besaß 2 Bahnhöfe. Der Stadtbahnhof war für den Güterverkehr zu schmal und zu klein, so mußte ein 2. Bahnhof gebaut werden, um den doch durch die Streichholzfabrik und die Spanschachtelindustrie erhebliches Frachtgut zu befördern.

Der Eisenbahnknotenpunkt Mittelwalde wurde am 5. September 1875 erreicht und 14 Tage später erreichte die kgl. preuß. Eisenbahn die österreichisch-ungarische Eisenbahn. Jetzt konnte man über Olmütz Wien erreichen und die viel befahrene Strecke Ratibor - Oderberg - Wien entlasten.

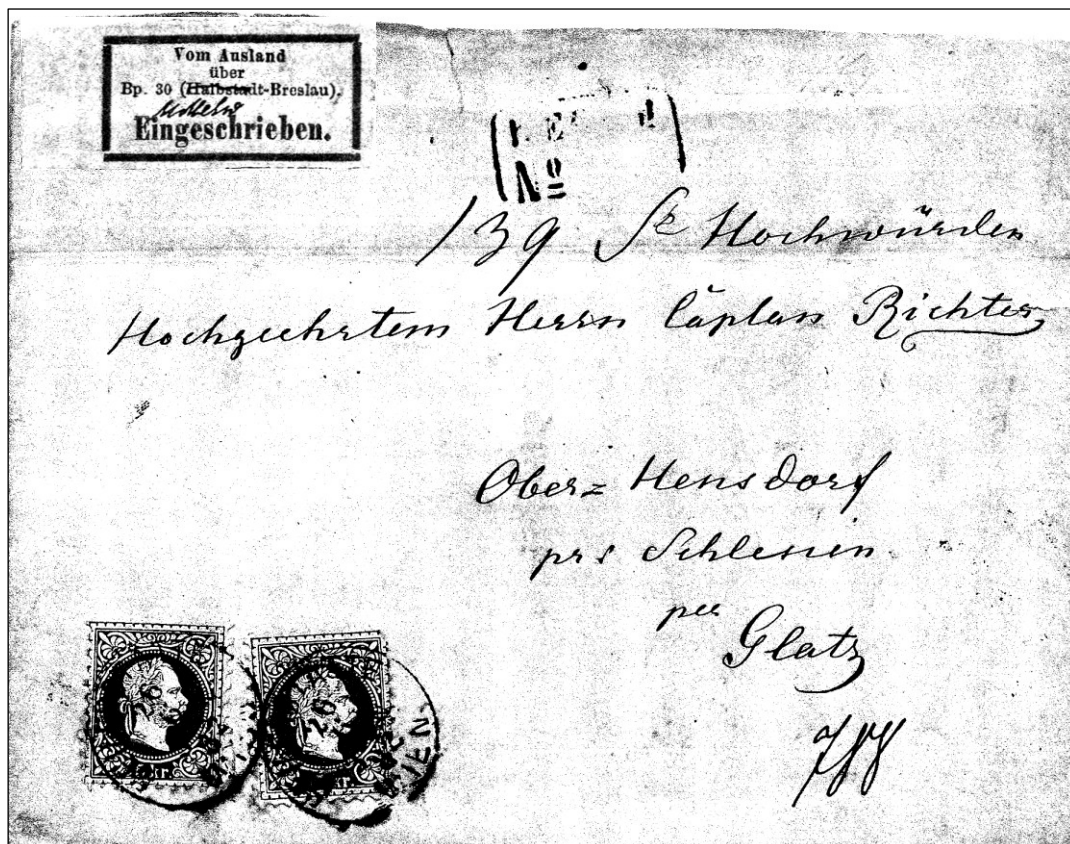


Bahnpoststempel
Breslau - Mittelwalde



Bahnhof Mittelwalde

Der Eisenbahnknotenpunkt Mittelwalde wurde am 5. September 1875 erreicht und 14 Tage später erreichte die kgl. preuß. Eisenbahn die österreichisch-ungarische Eisenbahn. Jetzt konnte man über Olmütz Wien erreichen und die viel befahrene Strecke Ratibor - Oderberg - Wien entlasten.



Einen besonderen Hinweis verdient dieser Einschreibzettel:

Vom Ausland über Halbstadt - Breslau Bp (Bahnpstamt) 30 - handschriftlich eingefügt: Mittelw (=Mittelwalde). Der Bahnpostler hat handschriftlich Mittelwalde eingefügt und Halbstadt durchgestrichen. Der Einschreibbrief wurde in Wien, Postamt Seilerstätte, aufgegeben und erreichte den Empfänger in Oberhansdorf. In der Grafschaft Glatz gab es keinen Ort mit dem Namen: Oberhensdorf.

2. Breslau - Mährisch Schönberg 165,2 km

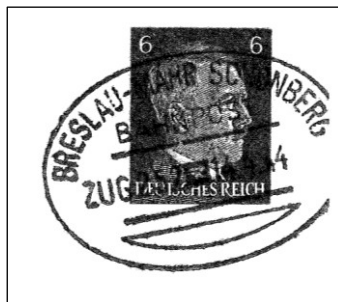
3. Breslau - Sternberg 209,0 km

Diese Bahnpoststrecken wurden 1939 eröffnet und eingerichtet. Breslau wurde über Strehlen - Kamenz - Glatz - Mittelwalde bis Mährisch Schönberg „verbunden“ und dann bis Sternberg weitergeführt. Hier fand eine Paß- und Zollkontrolle statt, bevor die Züge weiter in das Protektorat Böhmen und Mähren fuhren. Am 6. Februar verkehrte die letzte deutsche Bahnpost auf dieser Strecke. Es gibt aber einen Beleg vom 28.4.45, des Kurses Breslau - Olmütz.

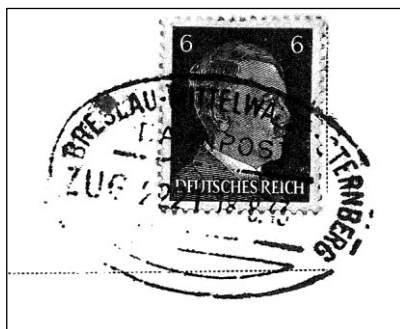
Breslau - Mähr. Schönberg

154 m (Breslau-) Mittelwalde-Nieder Lipka-Hannsdorf-Mährisch Schönberg

Breslau		Mittelwalde		Nieder Lipka		Hannsdorf		Mährisch Schönberg	
ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an
5.50	11.13	14.37	16.27	18.24	20.47	23.39	25.51	28.03	30.15
6.03	11.26	14.50	16.40	18.37	21.00	23.52	26.04	28.16	30.28
6.05	11.30	14.54	16.43	18.41	21.03	23.55	26.07	28.19	30.31
6.12	11.38	15.02	16.49	18.49	21.11	24.02	26.14	28.26	30.38
6.19	11.44	15.08	16.56	18.56	21.18	24.09	26.21	28.33	30.45
6.30	11.56	15.22	19.07	21.29	24.41	26.53	29.05	31.17	33.29
6.37	12.04	15.29	19.14	21.36	24.48	27.00	29.12	31.24	33.36
6.44	12.11	15.36	19.21	21.42	24.55	27.07	29.19	31.31	33.43



Breslau - Mittelwalde - Sternberg



Eisenbahndurchgangsverkehr durch das Protectorat Böhmen und Mähren

Bei Reisen von und nach dem Protectorat Böhmen und Mähren ist im allgemeinen der Grenzübertritt nur Personen gestattet, die neben den nach den allgemein geltenden Bestimmungen notwendigen Grenzübertrittspapieren (Paß oder Paßersatz mit dem etwa erforderlichen Sichtvermerk) eine besondere Erlaubnis in Form eines vorgeschriebenen Durchlaßscheines haben.

Zur Durchreise durch das Protectorat Böhmen und Mähren werden in einzelnen Zügen besonders kenntlich gemachte Wagen für Reisende ohne Durchlaßschein geführt. Diese Züge sind in den Fahrplänen durch einen Vermerk kenntlich gemacht.

4. Breslau - OlmütZ

223,3 km

OlmütZ, die Regionalstadt Mährens war für das Deutsche Reich ein wichtiger Industrieort, ein Zentrum für die Verwaltung und Mährens kultureller Mittelpunkt.

Das Postaufkommen war nicht unerheblich. 4 Kursstempel mit den Kennbuchstaben a c d e kamen zum Einsatz. Die Strecke führte über Hannsdorf (March) nach OlmütZ.



154 m (Breslau-) Mittelwalde-Nieder Lipka-Hannsdorf-Mährisch Schönberg

Alle Züge 2. 3.Klasse

		5.54 9.32 13.06 13.58 16.10		1016		2214 2216 E 152 2220 2222		1014		km Zug Nr RBD Breslau Zug Nr		2501 2205 2209 E 149 2211 1011 2217 2221 1015	
...	5.50	...	...	11.13	14.37	16.27	18.24	20.47	...	...	0.0	ab	Mittelwalde
...	6.03	...	...	11.26	14.50	16.40	18.37	21.00	...	...	8.8	an	Nieder Lipka 154 n. p.
...	6.05	...	...	11.30	14.54	16.43	18.41	21.03	...	...	12.5	an	Mittel Lipka
...	6.12	...	...	11.38	15.02	...	18.49	21.11	...	...	14.9	an	Rothfloß
...	6.19	...	...	11.44	15.08	...	18.56	21.18	...	...	25.9	an	Grumberg
...	6.30	...	...	11.56	15.22	...	19.07	21.29	...	...	25.9	an	Blaschke
...	6.37	...	...	12.04	15.29	...	19.14	21.36	...	...	23.39	an	Hannsdorf 151 v.
...	6.44	...	...	12.10	15.36	17.14	19.21	21.42	...	...	...	...	...

154 q Mährisch Schönberg-Sternberg-OlmütZ

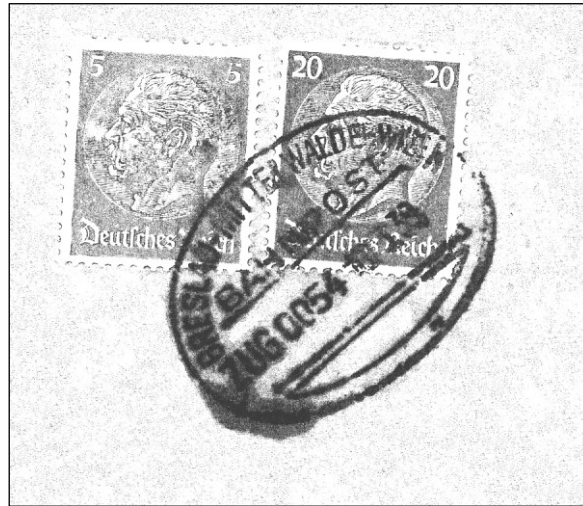
Alle Züge 2. 3.Klasse

		1010		2202 2204 2208 1004 2214 2216 2606		2218 2220 2610		1006		km Zug Nr RBD Breslau Zug Nr		2603 2207 2605 2209 E 149 2211 1003 2217 2223 2607		2227 1005 2611	
...	4.49	5.53	7.59	...	13.42	16.46	17.40	18.44	21.00	...	0.0	ab	Mährisch Schönberg 154 m an	...	...
...	5.00	6.04	8.10	...	13.53	16.57	17.50	18.55	21.11	...	5.8	an	Frankstadt	...	...
...	5.10	6.14	8.21	...	14.03	17.07	17.59	19.05	21.21	...	10.6	an	Rabersdorf	...	...
...	5.20	6.21	8.29	...	14.13	17.14	18.05	19.13	21.28	...	14.8	an	Deutsch Liebau	...	...
...	5.29	6.30	8.38	...	14.21	17.22	...	19.22	21.36	...	20.5	an	Markersdorf	...	...
...	5.36	6.43	8.45	...	14.33	17.29	...	19.29	21.43	...	24.5	an	Traubnitz-Meedl	...	...
...	5.44	6.51	8.57	...	14.41	17.37	...	19.40	21.51	...	28.7	an	Mährisch Neustadt	...	...
...	5.52	6.59	9.05	...	14.49	17.45	...	19.48	21.59	...	33.7	an	Augezd b Mähr Neustadt	...	...
...	5.59	7.06	9.12	...	14.56	17.52	...	19.55	22.06	...	37.9	an	Bladowitz	...	...
...	6.07	7.14	9.20	...	15.04	18.00	...	20.03	22.14	...	43.8	an	Sternberg (EO OlmütZ)	...	...
...	6.17	7.24	9.30	...	15.14	18.09	...	20.14	22.23	...	50.5	an	Sternberg	...	...
...	6.21	7.30	9.37	...	15.15	18.14	...	20.21	22.29	...	57.9	an	Bornau	...	...
...	6.30	7.35	9.44	...	15.21	18.19	...	20.27	22.34	...	60.3	an	Beniowitz	...	...
...	6.36	7.41	9.50	...	15.24	18.24	...	20.33	22.39	...	63.1	an	Hlissowitz	...	...
...	6.43	7.48	9.57	...	15.31	18.30	...	20.40	22.45	...	68.1	an	OlmütZ Hbf	...	...

5. Breslau - Mittelwalde - Wien

421 km

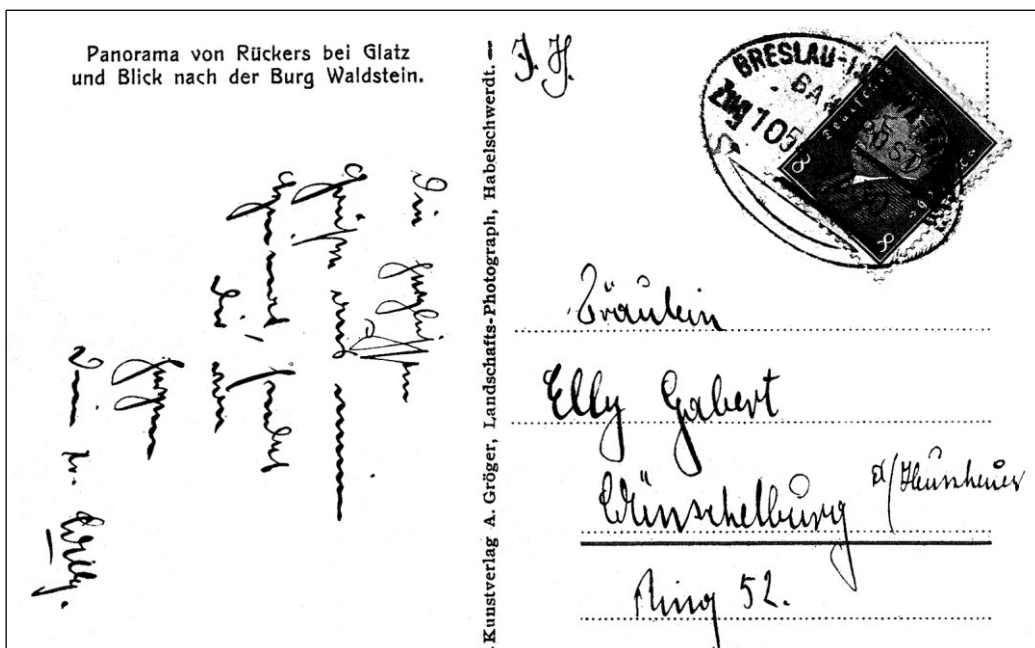
Nach der Eingliederung Österreichs 1938 in das Deutsche Reich und die Abtretung des Sudetenlandes gab es den zweiten durchgehenden Bahnpostkurs nach Wien. Neben der Strecke Breslau - Ratibor - Oderberg - Lundenburg - Wien, war die Strecke Breslau - Mittelwalde - Zwittau - Wien wichtig. Dieser Kurs entlastete die Strecke über Ratibor - Oderberg, die vor allem durch die Güterzüge aus dem oberschlesischen Industriegebiet ausgelastet war. Breslau war also mit dem Wiener Ostbahnhof über Glatz verbunden.



6. Breslau - Kudowa - Sachisch

138 km

Die Geschichte dieses Bahnpostkurses ist interessant; zerfällt doch diese Strecke in einige Teilabschnitte, die durch die entsprechenden Kursstempel belegt werden können. Erst nach dem I. Weltkrieg wird dieser Postkurs eingerichtet, der bis 1945 bestand. Doch zunächst wurde diese Teilstrecke eingerichtet:

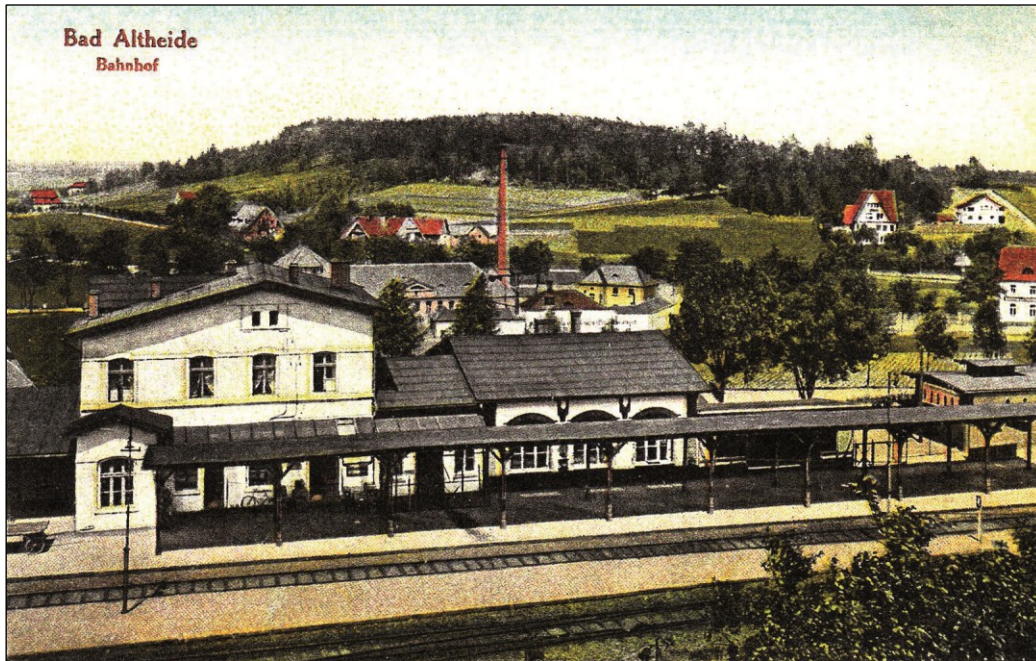


Bahnpost-Stempel Breslau-Kudowa-Sachisch, Zug 1054, vom 9.2.30

7. Glatz - Rückers

20,0 km

Um die 3 Bäder (Altheide, Reinerz, Kudowa) im Westen der Grafschaft Glatz besser zu erschließen und den Kurgästen eine günstige und problemlose Anreise zu bieten, baute man zunächst die Strecke von Glatz nach Rückers. Der Bau wurde ohne größere Schwierigkeiten ausgeführt. Das Höllental zwischen Bad Altheide und Rückers war für den Bahnbau kein großes Hindernis.



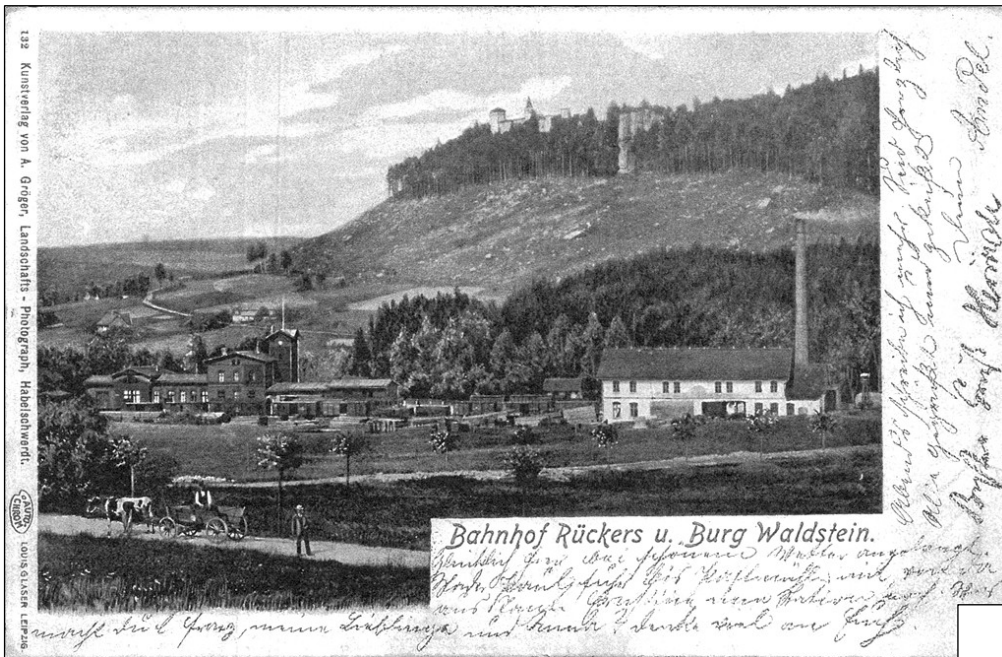
Bahnhof Bad Altheide - Strecke Glatz - Kudowa.



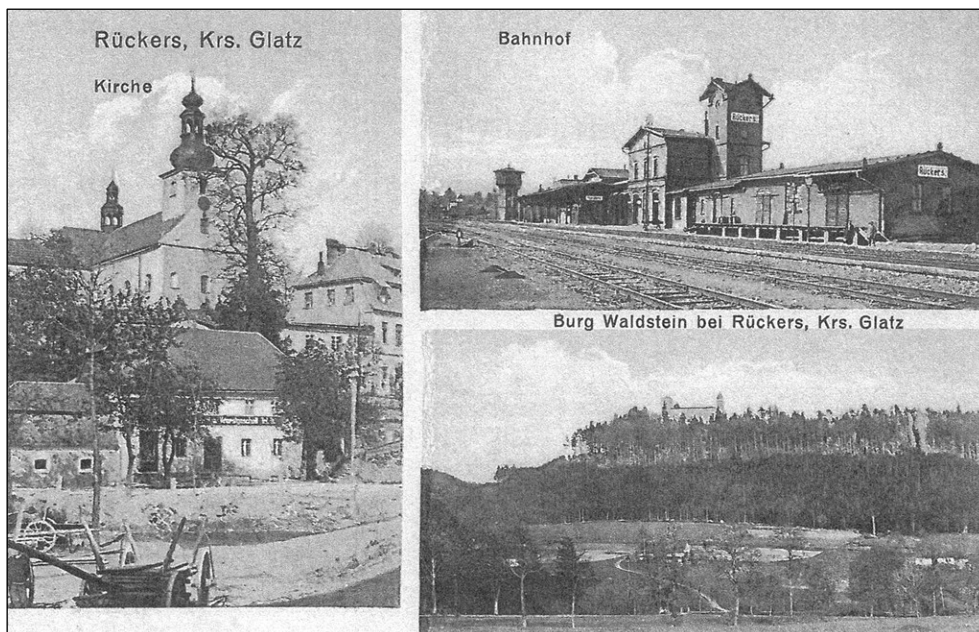
Eisenbahnstrecke zwischen Bad Altheide - Rückers.

Der neue Bahnhof in Rückers erhielt den Namen Rückers - Bad Reinerz. Die Bahnanlagen mit einem massiven Lokschuppen wurden großflächig angelegt, um Verlademöglichkeiten für den begehrten Sandstein und für die Abfuhr der Kristallwaren zu gewährleisten. Nachdem die Strecke 1902 weitergebaut wurde, wurde der Lokschuppen versteigert, die Ziegel und die Fenster für einen Neubau in Rückers wiederverwendet.

Am 15.12.1890 wurde die 20 km lange Strecke eröffnet. Bei diesem Termin ist er manchmal schwierig, ob die Fertigstellung der Strecke oder die Eröffnung für die Reisenden angegeben ist.



Bahnpoststempel Glatz - Rückers.



8. Glatz - Kudowa - Sackisch

43,9 km

Vier große Probleme mußten die Streckenbauer lösen, sollte die Eisenbahn Bad Kudowa erreichen. Eine Steigung von 120 m mußte überwunden werden, um nach Bad Reinerz zu kommen. Eine große Schneise und ein langer Tunnel wurden ausgeführt, um den kleinen Bahnhof Keilendorf zu erreichen und die Ausführung eines Viaduktes mit sieben Bögen bei Lewin / Hummelstadt, ausgeführt von Italienern.



Bahn bei Keilendorf mit Tunnel und Bahnstrecke.



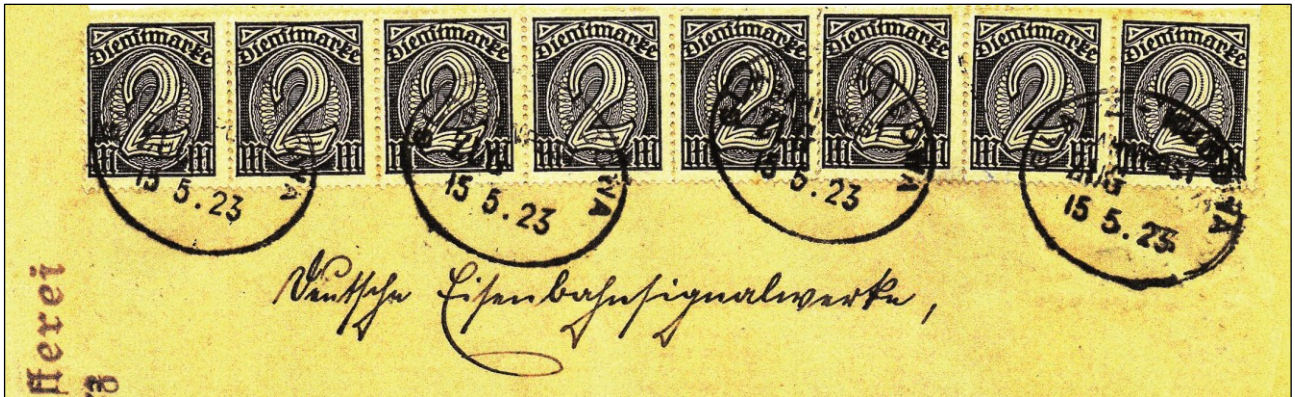
154 a - c

154 a Glatz-Altheide Bad-Bad Reinerz-Bad Kudowa-Sackisch

Alle Züge
2. 3. Klasse

9376	1042	1044	w	1046	1048	1050	w	1052	1054	km	Zug Nr	RBD Breslau	Zug Nr	1041	w	1043	1045	1047	w	1055	9377	1049	1051	1053
7.11	7.24	9.57	(13.01)	13.50	17.10	19.27	21.50	0.0	ab	Glatz Hbf	154.	154 c.	an	6.55	(8.30)	12.28	14.05	(15.21)	17.59	19.09	(21.00)	23.20		
7.17	7.29	10.02	(13.07)	13.56	17.15	19.32	21.55	1.7	v	Glatz Stadt	155 c			6.51	(8.27)	12.25	14.02	(15.18)	17.55	19.06	(20.57)	23.17		
7.23	7.36	10.09	(13.14)	14.03	17.22	19.39	22.02	4.8		Pfaffenmühle				6.46	(8.19)	12.17	13.55	(15.11)	17.48	18.59	(20.50)	23.10		
7.29	7.41	10.14	(13.19)	14.08	17.27	19.44	22.07	6.9		Ndr Altwilmsdorf				6.39	(8.14)	12.12	13.50	(15.06)	17.44	18.54	(20.45)	23.05		
7.35	7.48	10.21	(13.26)	14.15	17.34	19.51	22.14	9.7		Altwilmsdorf				6.33	(8.08)	12.06	13.44	(15.00)	17.19	18.48	(20.39)	22.59		
7.54	7.58	10.32	(13.38)	14.25	17.45	20.02	22.25	14.3		Altheide Bad				6.25	(7.59)	11.57	13.35	(14.51)	17.11	18.40	(20.30)	22.50		
8.10	8.13	10.46	(13.53)	14.40	17.59	20.19	22.39	20.0		Rückers				6.14	(7.44)	11.45	13.22	(14.39)	16.30	18.29	(20.18)	22.38		
8.50	8.31	11.04	(14.07)	14.57	18.17	20.36	22.56	26.1		Bad Reinerz				6.00	(7.30)	11.31	13.08	(14.22)	15.39	18.15	(20.04)	22.22		
9.05	8.43	11.20	an	15.11	18.29	20.48	23.08	31.4		Kellendorf				5.48	(7.18)	11.19	12.55		15.13	18.00	(19.50)	22.10		
9.24	8.58	11.36		15.25	18.44	21.03	23.23	40.1		Hummelstadt				5.26	(6.53)	10.54	12.30		14.37	17.35	(19.24)	21.45		
9.32	9.05	11.43		15.32	18.51	21.10	23.30	43.9	an	Bad Kudowa-Sackisch				5.18	(6.44)	10.45	12.21		14.24	17.26	(19.15)	21.36		

Bahnpoststempel Glatz - Kudowa



BP-Stempel vom 15.5.23 mit aptierter Zug-Nummer.

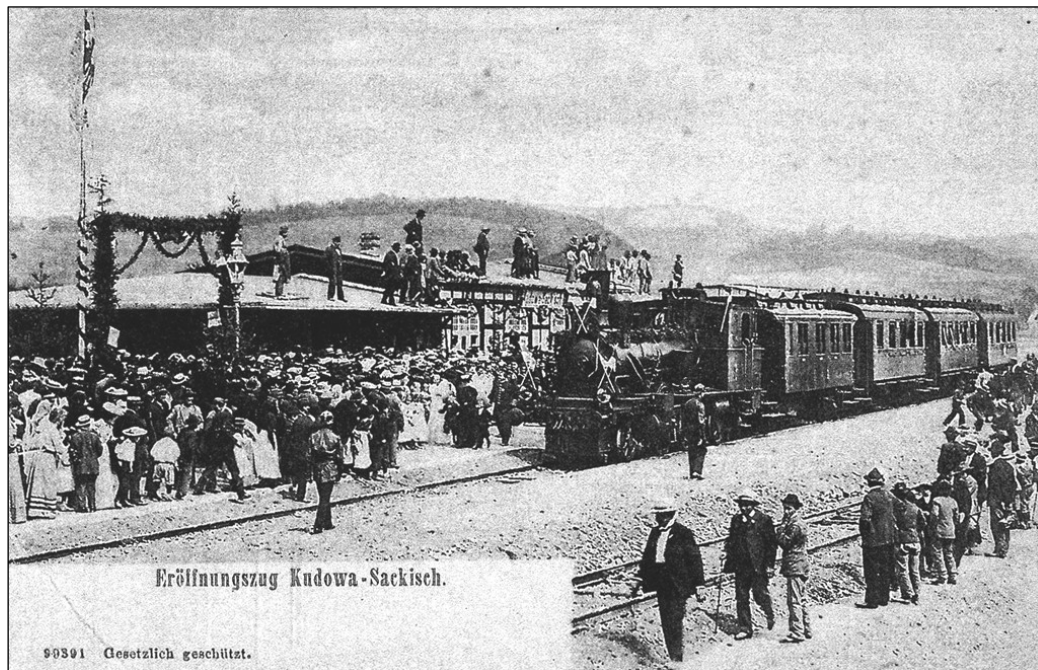


BP-Stempel vom 14.10.12 und 15.9.30

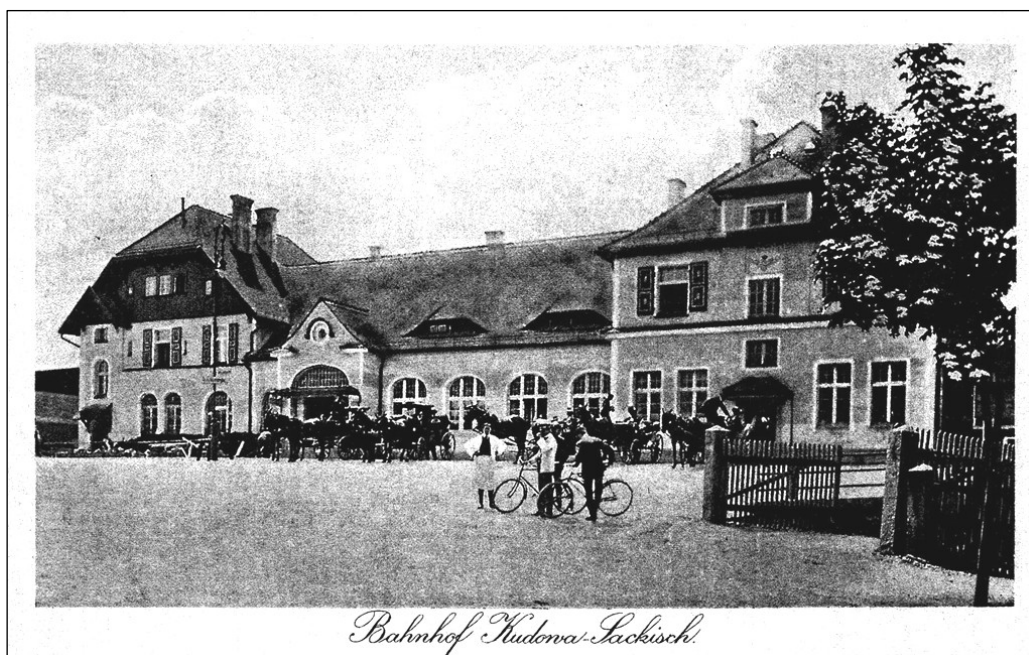


Bereits 1890 erschien eine Denkschrift, die einen Weiterbau der Strecke bis Nachod forderte.

Im Sommerfahrplan 1939 verkehrte noch ein Personenzug auf der 3,5 km langen Strecke bis Schnellau / Schlaney; aber um 1943 wurde der Bahnhof stillgelegt, um im Februar 1945 erneut eröffnet zu werden. Jetzt hatte man über die Mettau eine Behelfsbrücke gebaut, um Rüstungsgüter in das Protektorat zu schaffen. Doch das war von kurzer Dauer.



Eröffnungszug Kudowa - Sackisch



Bahnhof Kudowa Sackisch

9. Glatz - Seitenberg

30,9 km

Auch für das Radiumbad Landeck mußte eine Bahnverbindung geschaffen werden. Einige größere Steinbrüche und die umfangreiche Glasindustrie verlangten die Verlängerung der Strecke um 5 km bis Seitenberg. Im Jahre 1896 zweigte man die Nebenbahn ab von der Hauptstrecke Glatz - Mittelwalde bei Rengersdorf und führte die Strecke bis nach Seitenberg.



BP-Stempel vom 13.6.13 - Glatz - Seitenberg

154 c Glatz-Seitenberg (Grafsch Glatz)

Alle Züge 2. 3. Klasse

9362	1002	1004	Sa	1009	1008	w	1010	1012	1014	km	Zug Nr	RBD	Breslau	Zug Nr	1003	1005	1009	1011	Sa	1011	1013	w	1015
4.46	7.06	9.44	(12.58)	13.30	(17.18	...	19.35	21.58	...	0,0	ab	Glatz Hbf	154.154a.155c	on	6.49	8.19	...	12.20	...	(14.10	18.50	(20.42	...
4.52	7.11	9.49	(13.01)	13.35	(17.23	...	19.40	22.03	...	1,7	Glatz Staat	154.154a.155c	A	...	6.46	8.16	...	12.17	...	(14.07	18.47	(20.39	...
5.31	7.21	9.57	(13.09)	13.44	(17.31	...	19.46	22.11	...	6,9	Rengersdorf	(Nr Glatz) 154	...	...	6.37	8.07	...	12.08	...	(13.58	18.38	(20.30	...
6.05	7.35	10.09	(13.20)	13.57	(17.43	...	20.00	22.23	...	10,1	Eisersdorf	...	...	...	6.31	8.01	...	12.02	an	(13.52	18.32	(20.24	...
on	7.45	10.18	an	14.06	(17.52	...	20.09	22.32	...	13,4	Ullersdorf	(Biele)	...	...	6.25	7.55	...	11.56	(13.41	(13.42	18.26	(20.18	...
...	7.51	10.24	...	14.12	(17.58	...	20.15	22.38	...	18,8	Kunzendorf	(Biele)	...	...	6.17	7.47	...	11.48	(13.34	...	18.18	(20.10	...
...	8.01	10.34	...	14.22	(18.12	...	20.25	22.46	...	21,9	Reyersdorf	...	...	...	6.11	7.38	...	11.42	(13.28	...	18.12	(20.00	...
...	8.08	10.41	...	14.29	(18.19	...	20.32	22.53	...	25,3	Bad Landeck	(Schles)	...	...	6.04	7.31	...	11.35	(13.22	...	18.06	(19.54	...
...	8.13	10.46	...	14.34	(18.24	...	20.37	22.58	...	27,6	Olbersdorf	...	...	...	5.57	7.24	...	11.28	(13.15	...	17.55	(19.36	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30,9	an	Seitenberg	(Grafsch Glatz)	ab	5.50	7.17	...	11.21	(13.08	...	17.48	(19.29	...

10. Glatz - Kohlfurt

174,0 km

Diese Bahnstrecke führte über Hirschberg - Waldenburg - Dittersbach nach Glatz.

11. Reichenbach - Mittelsteine (= Silberberg)

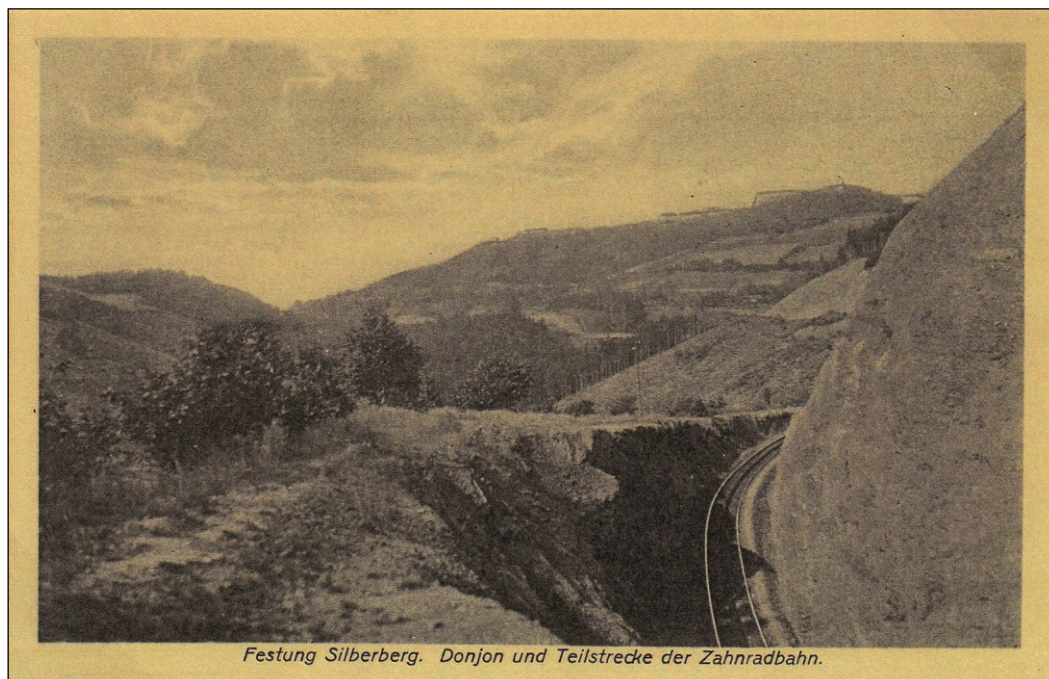
Eulengebirgsbahn

26,2 km

Diese Bahnstrecke und die Strecke von Mittelwalde nach Wünschelburg waren Privatbahnen der Firma Lenz und Co., Berlin-Wilmersdorf.

Zunächst planten die Ingenieure den Streckenabschnitt Reichenbach - Oberpeterswaldau. Dann begannen die schwierigen Arbeiten bis Mittelsteine. U.a. mußten Viadukte gebaut werden, tiefe Schneisen in die Bergrücken gegraben und gesprengt werden. Ein 90 m langer Einschnitt bei Silberberg wurde durch ein Pionierregiment ausgeführt. Erst eine Typhusepidemie beendete die schwere Arbeit der Soldaten. Die restlichen Arbeiten wurden dann von Privatfirmen ausgeführt.

Um bei Silberberg die erforderliche Höhe zu erreichen, wurde eine Zahnstange in das Gleisbett eingearbeitet. Es gab also in Schlesien ein Stück Zahnradbahn, und die Firma Lenz mußte 2 besondere Lokomotiven anschaffen.



Dieser Streckenabschnitt Silberberg - Neudorf wurde stillgelegt am 15.12.1931. Die Kosten der Brückenrevision und -Restaurierung standen in keinem Verhältnis zum Verkehrsaufkommen. Die Reststrecke bis Mittelsteine benutzte die Baptisto Grube, um Kohlen zum Mittelsteiner Elektrizitätswerk zu bringen.



BP-Stempel vom 15.6.08 - Reichenbach - Mittelsteine.

154 k - r

November 1913

154 k Eulengebirgsbahn

Reichenbach (Eulengeb.) - Silberberg (Eulengeb.)

W 20	17	S 22	14	W 24	16	km	Zug Nr	Zug Nr	11	W 21	S 13	S 23	W 13
W 6.03	7.15	11.25	13.23	17.30	19.30	0,0	ab Reichenbach (Eulengeb) 156 on		6.25	7.23	10.26	12.30	W 12.30
X 6.06	7.22	11.31	13.29	17.36	19.36	3,2	ab Peterswaldau Mdbf		6.21	7.23	10.21	12.24	W 12.24
6.17	7.29	11.37	13.35	17.42	19.42	6,6	ab Peterswaldau Mittelbf		6.16	7.16	10.16	12.19	W 12.19
6.21	7.33	11.41	13.39	17.46	19.46	5,9	ab Peterswaldau Station		6.11	7.13	10.11	12.13	W 12.13
6.24	7.36	11.44	13.43	17.49	19.49				6.07	7.08	10.07	12.09	W 12.09
6.25	7.40	11.46	13.45	17.51	19.51	7,1	an Peterswaldau Oberbf		6.05	7.07	10.05	12.07	W 12.07
W 6.32	7.47	11.53	13.52	17.58	19.58				5.58	7.00	9.58	11.56	W 11.56
	7.51		13.54		20.00	10,8	an Langenbielau Oberstadt						
			13.54		20.00		an Kleinbf 156		5.53		9.53		W 11.53
	X 7.58		X 13.59		X 20.05	13,0	ab Steinhäuser		X 5.48		X 9.48		X 11.38
	8.05		14.04		20.10	14,5	ab Neubiellau		5.43		9.43		W 11.33
	8.18		14.13		20.17	17,5	ab Weigelsdorf (Schles)		5.36		9.36		W 11.26
	8.27		14.21		20.24	20,4	ab Lampersdorf (fr Frankest)		5.29		9.29		W 11.17
	8.38		14.31		20.32	24,1	ab Raschdorf		5.21		9.21		W 11.09
	8.48		14.37		20.37	26,2	an Silberberg (Eulengeb) 154 ab		5.15		9.15		W 10.52

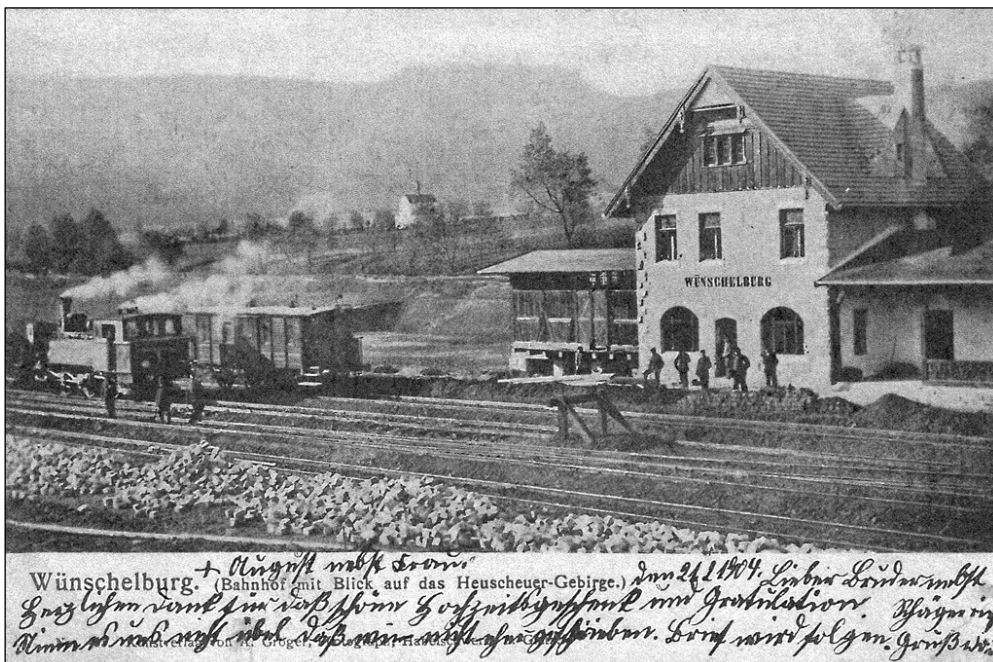
Mittelsteine - Wünschelburg (Heuscheuer)

54	W 56	58	60	62	km	Zug Nr	Zug Nr	51	W 53	W 55	57
6.50	W 10.40	14.30	18.40	20.54	0,0	ab Mittelsteine Kleinb 155 on		5.39	W 6.15	W 9.28	12.00
X 6.57	X 10.47	X 14.37	X 18.46	X 20.42	2,4	ab Steine-Albendorf		X 5.32	X 6.09	X 9.22	X 11.52
7.05	X 10.55	14.45	18.53	X 20.50	5,0	ab Rothen-Albendorf		5.25	X 6.03	X 9.17	X 11.47
X 7.09	X 10.59	X 14.49	X 18.57	X 20.54	6,3	ab Ober Rothen		X 5.20	X 5.58	X 9.12	X 11.42
7.17	W 11.05	14.57	19.05	21.02	9,5	an Wünschelburg (Heuscheuer) ab		5.12	W 5.50	W 9.10	11.40

12. Mittelsteine - Wünschelburg

9,5 km

II. Teil der Eulengebirgsbahn



Bedeutender war der 2. Streckenabschnitt der „Eule“, der 1903 feierlich eröffnet wurde, um die bedeutenden Sandsteinbrüche der Heuscheuer auszubeuten, war für die Eulengebirgsbahn die Normalspur geplant und wurde auch auf der gesamten Strecke Reichenbach - Mittelsteine - Wünschelburg ausgeführt. Neben dem Sandsteintransport war die Bahn auch für die Wallfahrer wichtig.

Der Wallfahrtsort Albendorf lag an der Strecke nach Wünschelburg.

Der Sandstein wurde für das Reichstagsgebäude in Berlin und für das Hamburger Rathaus verbaut. Erst 1974 wurde der Betrieb der Eulengebirgsbahn eingestellt und die Gleisanlage abgebaut.

Ein wichtiger Knotenpunkt für die Eisenbahn war der Bahnhof Mittelsteine. Hier trafen sich 2 Staatsbahnen (Deutsche Reichsbahn, österr.-ungar. Staatsbahn und die Privatbahn der Firma Lenz - „Eule“). Das in der Nähe liegende Elektrizitätswerk Mittelsteine lieferte die nötige Energie für die schles. Gebirgsbahn und auch für die Industrie der Grafschaft Glatz.



BP-Stpl. vom 16.2.12

13. Mittelsteine - Halbstadt

24,3 km

Ein Bahnpostkurs Mittelsteine - Halbstadt ist nicht sicher. Dem Verfasser haben weder deutsche noch tschechische Bahnpostbelege vorgelegen. Vielleicht hat der eine oder andere Sammler Stempel in seiner Sammlung. Für eine Meldung oder eine Ablichtung wäre ich dem Einsender dankbar.

Im Fahrplan der Reichsbahn 1943 hat die Strecke die Nr. 155 e. Im April 1889 wurde diese Strecke zunächst bis Braunau eröffnet; später erfolgte dann die Verlängerung bis Halbstadt und der Anschluß nach Nieder Salzbrunn.

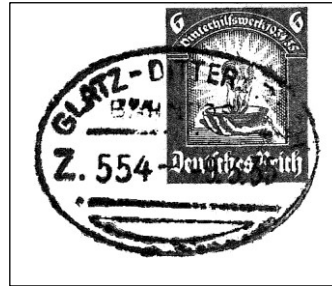


14. Glatz - Dittersbach

52,7 km

Für diesen Streckenabschnitt, der um 1880 eröffnet wurde, gab es einen eigenen Bahnpostkurs. Die Strecke führte über Neurode. Zwei verschiedene Bahnpoststempel sind bekannt.

Glatz - Dittersbach (= Hinfahrt)
 Dittersbach - Glatz (= Rückfahrt).



Diese zweifache Ausführung ist nicht so häufig. Die Bahnpoststempel gliedern sich in gerade und ungerade Zugnummern:

Hinfahrt = Gerade Zugnummer
 Rückfahrt = ungerade Zugnummer

Hier wurden 2 Stempel für die jeweilige Richtung eingesetzt.

124 c Waldenburg-Dittersbach - Glatz und zurück **124 c-e**
Alle Züge 2. 3. Klasse

Breslau Freib Hbf 124 ... ab		22.50	0.30											13.52	14.24	14.24	16.11	17.15	21.53	19.19						
Hirschberg (Rsgb) 124 ab		21.50											4.14	5.54	5.54	7.39	8.18	11.17	11.23	12.23	13.40	13.46	13.51	18.34	21.50	20.11
km	RBD Breslau Zug Nr	575	551	553	563	555	9383	1183	557	557	1181	553	577	139	579	9385	567	177	561	1251	565	569	1571	629	1573	
0,0	Waldenburg-Dittersbach ab	0.40	2.34	...	5.104	2.21	...	7.06	7.12	7.27	8.30	9.35	11.15	12.03	12.18	13.52	14.33	15.48	16.52	17.03	17.32	19.23	19.23	18.21	21.34	
3,3	Steingrund (124) V	0.45	2.39	...	5.154	3.2	...	7.11	7.16	7.42	8.36	9.40	11.21	12.09	12.23	14.01	14.39	15.53	17.09	17.37	19.28	23.23	23.23	21.34	21.34	
6,0	Bad Charlottenbrunn ab	0.48	2.33	...	5.195	3.5	...	7.12	7.19	7.46	8.36	9.44	11.24	12.12	12.26	14.00	14.39	15.57	16.59	17.13	17.40	19.31	23.26	21.42	21.42	
	Schweinitz Hbf 125c ab	0.52	2.40	...	5.234	4.0	...	7.13	7.20	7.47	8.37	9.45	11.25	12.13	12.27	14.02	14.41	15.58	17.01	17.14	17.45	19.32	23.27	21.46	21.46	
6,0	Bad Charlottenbrunn ad	0.49	2.34	...	5.104	2.21	...	7.13	7.20	7.47	8.37	9.45	11.25	12.13	12.27	14.02	14.41	15.58	17.01	17.14	17.45	19.32	23.27	21.46	21.46	
8,7	Wüstegiersdorf (125c) w	0.53	2.39	...	5.154	3.2	...	7.13	7.20	7.47	8.37	9.45	11.25	12.13	12.27	14.02	14.41	15.58	17.01	17.14	17.45	19.32	23.27	21.46	21.46	
11,0	Ober Wüstegiersdorf	0.58	2.43	...	5.204	4.6	...	7.13	7.20	7.47	8.37	9.45	11.25	12.13	12.27	14.02	14.41	15.58	17.01	17.14	17.45	19.32	23.27	21.46	21.46	
15,8	Nieder Königswalde	1.08	2.50	...	5.28	5.53	7.28	...	7.29	7.55	...	10.01	11.33	12.39	14.11	14.18	16.03	17.23	17.55	19.41	23.35	21.55	21.55	21.55	21.55	
17,8	Nieder Königswalde	1.08	2.54	...	5.32	5.57	7.34	...	7.29	7.55	...	10.05	11.37	12.43	14.15	14.22	16.06	17.26	17.58	19.44	23.38	21.59	21.59	21.59	21.59	
21,7	Ludwigsdorf	1.13	3.00	...	5.37	6.02	7.42	...	7.29	7.55	...	10.10	11.42	12.48	14.20	14.27	16.11	17.31	18.03	19.49	23.42	22.01	22.01	22.01	22.01	
23,9	Centnerbrunn	1.17	3.04	...	5.41	6.06	7.46	...	7.29	7.55	...	10.14	11.46	12.52	14.24	14.31	16.15	17.35	18.07	19.53	23.45	22.04	22.04	22.04	22.04	
29,3	Neurode	1.26	3.12	...	5.46	6.11	7.51	...	7.37	8.03	...	10.18	11.50	12.56	14.28	14.35	16.20	17.40	18.12	19.58	23.48	22.07	22.07	22.07	22.07	
36,9	Mittelteine 130 c	1.34	...	...	6.25	6.50	8.30	...	7.45	8.11	...	10.22	11.54	13.00	14.32	14.39	16.24	17.44	18.16	20.02	23.51	22.10	22.10	22.10	22.10
43,4	Möhnten	1.41	...	...	6.32	6.57	8.37	...	7.45	8.11	...	10.26	11.58	13.04	14.36	14.43	16.28	17.48	18.20	20.06	23.54	22.13	22.13	22.13	22.13
46,3	Birgwitz	1.45	...	...	6.36	6.61	8.41	...	7.45	8.11	...	10.30	12.02	13.08	14.40	14.47	16.32	17.52	18.24	20.10	23.57	22.16	22.16	22.16	22.16
51,0	Glatz Hbf	1.50	...	...	6.42	7.07	8.47	...	7.57	8.23	...	10.34	12.06	13.12	14.44	14.51	16.36	17.56	18.28	20.14	24.00	22.19	22.19	22.19	22.19
52,7	Glatz Stadt	1.58	...	...	6.50	7.15	8.55	...	8.05	8.31	...	10.42	12.14	13.20	14.52	14.59	16.44	18.04	18.36	20.22	24.07	22.22	22.22	22.22	22.22

• = Weitere Züge zwischen Glatz Hbf und Glatz Stadt siehe Abt 125 a, 125 b u 125 d a = nS u am 29. V. b = nS u am 29. V. c = Zug 3181 u Zug 3180 von Wekeisdorf d = S bis 30. IX.

15. Görlitz - Dittersbach - Glatz

177,5 km

Vom Berliner Ostbahnhof aus führte die Strecke über die Strecke über Cottbus nach Görlitz. Hier begann der Bahnpostkurs. Hirschberg wurde erreicht, dann fuhr der Zug am Riesengebirge entlang und erreichte über Waldenburg - Dittersbach die alte Stadt Glatz.

Über die Einrichtung des Postkurses und sein Ende ist dem Verfasser nichts bekannt.

16. Berlin - Glatz

386,0 km



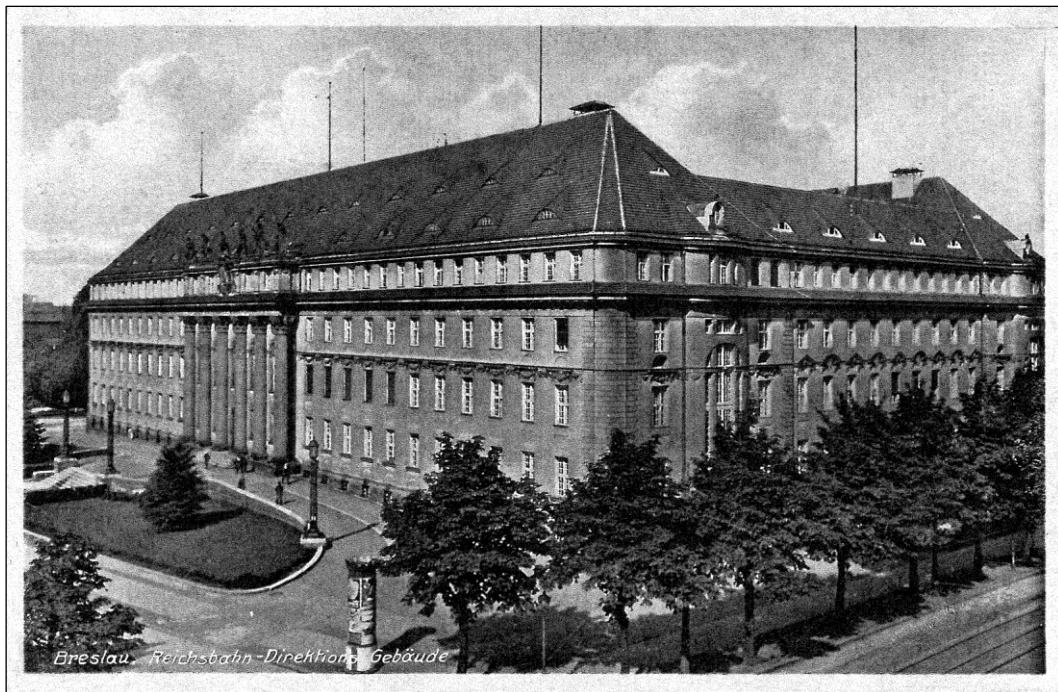
Der Stempel dieses Bahnkurses ist dem Katalog der Arbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V. entnommen.

Das Stempelgerät wurde am 25. Juni 1940 ausgeliefert.

Bis heute ist kein Beleg mit diesem Abschlag bekannt. Vielleicht wurde dieser Kurs gar nicht eingerichtet.

Ob der Stempel für den Bahnpostkurs Berlin - Görlitz - [Hirschberg - Glatz - Neiße - Ziegenhals - Troppau] eingesetzt werden sollte, ist nicht bekannt. Diese Strecke entstand dem Bahnpostamt Nr. 4, Berlin C2.

Die Klammern [] bedeuten den Einsatz nur in einzelnen Zügen.



Breslau. Reichsbahn-Direktions-Gebäude

Ausklang

Das Thema Bahnpost bietet dem Heimatsammler ein weites Feld für interessante Forschungen und bemerkenswerte Entdeckungen.

Das Zusammentragen der Streckenstempel ist für den Sammler besonders reizvoll.

Doch bei all dem Sammeln und Sichten wollen wir nicht die Menschen vergessen, die schon in Friedenszeiten einen schweren und anstrengenden Dienst versahen und im II. Weltkrieg unter Lebensgefahr die verantwortungsvolle Arbeit ausführten (vgl. Rundschreiben Nr. 246). Die Berichte der einzelnen Beamten und Angestellten der Reichspost, die dem Bundesarchiv vorliegen, sind ein beredtes Zeugnis für diese Männer und Frauen der Bahnpost, die zuverlässig und gewissenhaft in den engen und manchmal recht unbequemen Bahnpostwagen für kurze Laufzeiten der Post sorgten. Auch die philatelistischen Belege erinnern an die schwere Arbeit.

Blickt man auf die Geschichte der Bahnpost, sieht man auf großartige Leistungen und zahlreiche Opfer, die die Mitarbeiter brachten, wird man traurig und blickt voll Wehmut auf eine zuverlässige und pünktliche, sichere und gut organisierte Einrichtung, die in der Bundesrepublik am 31. Mai 1997 eingestellt wurde.



Literatur

I. Quellen:

- Deutsche Reichsbahn: Kursbuch 1943
 Deutsche Reichsbahn: Amtliches Bahnhofsverzeichnis 1944
 Nachdruck 1998, Pürgen 1998
 Reichspost - Zentralamt: Ortsverzeichnis Berlin 1944

II. Literatur:

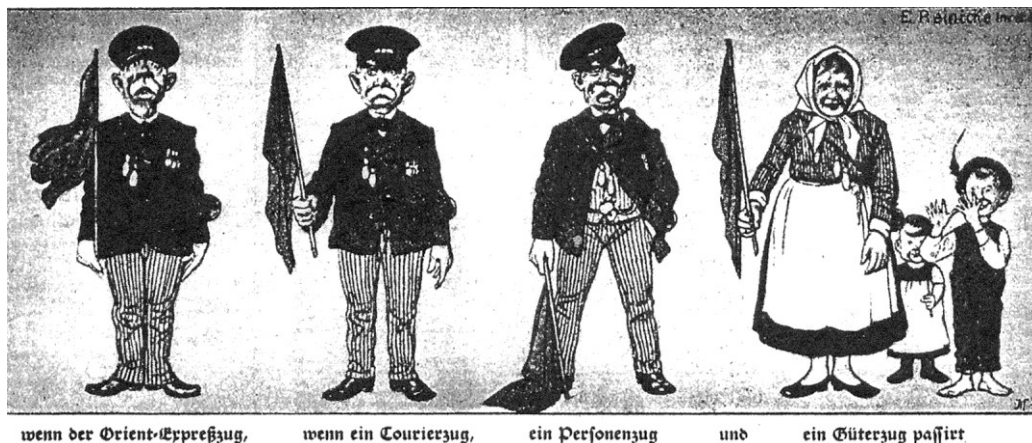
- Bernatzky, Aloys: Landeskunde der Grafschaft Glatz, Leimen/Heidelberg 1988
 Bernatzky, Aloys: Lexikon der Grafschaft Glatz, Leimen/Heidelberg 1984
 Baedeker, Karl: Schlesien 1938, o. O.
 Fogger, Josef: Beiträge zur Wirtschaftskunde der Grafschaft Glatz, Kierspe 1952
 Grallert, Wolfram: Lexikon der Philatelie, Schwalmthal 2000
 Rackow, Hans: Handwörterbuch des Postwesens, Frankfurt/Main 1953
 Schmelzle, Peter: Die Post auf der Schiene, Bonn 2006
 Simon, Klaus: Die Post in Breslau, Bd. 6 - Bahnpost, Arnstadt 2010
 Simon, K., Kohlstrung, J. Titz, E.: Die Post in Hindenburg, Essen, Hamburg, Arnstadt 2008
 Veredarius: Das Buch von der Weltpost, Reprint 1885
 Wallmann, Peter: Bahnpostwesen in Baden, Schriftreihe: Bahnpost Nr. 4, o.O. 2006

III. Karten:

- Postleitkarte 3 Berlin 1939
 Der Reichsbahndirektionsbezirk Breslau 1934,
 Nachdruck einer Übersichtskarte 1934, Düsseldorf 2017

IV. Zeitschriften:

- Wenzel, Hansjürgen, Groß Gerhard: Die Eisenbahn in Schlesien,
 Eisenbahn-Kurier Spezial 78, Freiburg/Breisgau 2005
 Grafschafter Bote Lüdenscheid o.J. Einzelne Hinweise



wenn der Orient-Expresszug, wenn ein Courrierzug, ein Personenzug und ein Güterzug passiert