



## Die Feldeisenbahnmarken



Der Michel-Deutschland-Spezial-Katalog führt unter "Besetzte Gebiete-Generalgouvernement" die Feldeisenbahnmarken mit und ohne Jahreszahl-Aufdruck 1944 auf.

Diese Marken sind im Vorlagebuch der Reichsdruckerei in Berlin unter November 1942 mit folgenden Farben vermerkt:

Grau, hellbraun, blaugrau, grün, violett, rotorange, dunkelbraun, karmin, rotbraun, russischgrün, blau und fahlbraun gleich 12 Marken. Die Ausgabe sollte ab Januar 1943 erfolgen.

Im November 1943 wurden in gleicher Zeichnung jedoch mit Aufdruck 1944 mit folgender Farbfolge in der Reichsdruckerei Berlin hergestellt:

Grau, hellbraun, schwarzgrau, dunkeloliv, violett, rotorange, dunkelbraun, rot, russischgrün, blau und fahlbraun.

Bei beiden Ausgaben konnte der Auftraggeber bzw. deren Verwendung bisher nicht ermittelt werden.

Bevor ich mich weiter über diese Marken äußere, möchte ich einige Mutmaßungen über die Bedeutung bzw. Verwendung der Marken wiedergeben.

Laut Clement-Handbuch, Seite 29 unter Nr. 549 wurden die Marken als Kontrollmarken für Dienstpakete der Feldeisenbahn im Gen.Gouv. benutzt.

Martin Erler "Arbeitsgemeinschaft Fiskalmarken" schreibt über die Feldeisenbahnmarken u.a. .... diese Marken waren Evidenzmarken für die Ausweise der Feldeisenbahner.

Ablichtung einer Stellungnahme von Herrn Alfred Wagner, Wien. Siehe Anlage 1.

Laut RdBf "Deutsche Ostgebiete" Nr. 76/77 von 1977 meint ein Leser, daß es sich um Paketkontrollmarken handelt, die es dem polnischen Hilfspersonal ermöglichen sollten, eine Stückzahlkontrolle der Dienstpakete durchzuführen.

Andere Äußerungen von Sammlern sind ähnlicher Natur.

Über diese mir vorliegenden verschiedenen Meinungen möchte ich wie folgt Stellung nehmen:

Die Feldeisenbahnmarken wurden nie als Kontrollmarken für Dienstpakete der Feldeisenbahn und besonders nicht im Gen.Gouv. benutzt.

Denn die Feldeisenbahn-Dienststellen bzw. -Einheiten waren militärische Einheiten. Sie wurden auch als "feldgraue Eisenbahner" benannt. Die Angehörigen der Feldeisenbahn-Einheiten hatten keine "Dienstausweise", sondern wie alle Soldaten anderer Truppen innerhalb der Wehrmacht "Soldbücher".

Dienstpakete und Päckchen von Dienststellen/Einheiten durften nur als "Feldpost" nach den Bestimmungen der Feldpost versandt und nur von Reichsdeutschen Personal behandelt werden.

In den besetzten Ostgebieten wurden nie Angehörige der deutschen Reichsbahn kriegsdienstverpflichtet. Diese "blauen Eisenbahner" waren aus dienstlichen Gründen entweder von ihren Heimatdirektionen auf Dauer des Krieges in die besetzten Ostgebiete versetzt oder abgeordnet worden.

Diese Angehörigen der Deutschen Reichsbahn hatten Dienstausweise wie bei der Deutschen Reichsbahn im Reich.

Im Gen.Gouv. unterstanden die "blauen" Eisenbahner der Generaldirektion der Ostbahn. Die Reichsdeutschen, wie die im Dienst der Deutschen Reichsbahn Polen im Gen.Gouv. stehenden Eisenbahner hatten Dienstausweise. Siehe Anlage 2.

Außerdem wurden neben den Dienstausweisen im Gen.Gouv. noch Personenausweise -siehe Anlage 3- bzw. Kennkarten -siehe Anlage 4-5- ausgegeben. Siehe auch die Verordnungen der Generaldirektion der Ostbahn dazu.

Anlagen 6, 6a u. 6.1 - 6.3

Anlage 1

**Feldeisenbahn-Zulassungsmarke**

Eine Information, die uns Herr Alfred Wagner aus Wien dankenswerter Weise zukommen ließ, setzt uns in die Lage, das Wesentliche über diese „Marken“ zu erkennen, wengleich einige Detailfragen weiterer Untersuchungen bedürfen.

Während des zweiten Weltkrieges wurde der frontnahe Eisenbahnbetrieb, wie bei allen Armeen der Welt üblich, durch Heeresangehörige, gegliedert in u. a. Eisenbahnpionierabteilungen, besorgt (sog. „feldgraue Eisenbahner“). Postsendungen dieser Wehrmachtsangehörigen waren natürlich feldpostberechtigt, da die Abteilungen Feldpostnummern hatten.

In den besetzten Ostgebieten jedoch wurden zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in der Etappe Angehörige der Deutschen Reichsbahn kriegsdienstverpflichtet, wobei diese in ihren gewöhnlichen blauen Uniformen Dienst machten („blaue Feldeisenbahner“). Sie verfügten

über keine Feldpostnummer, so daß die Reichsbahn diesen Personen monatlich eine oder zwei Zulassungsmarken zur Verfügung stellte. Sicher ist, daß die Marken zur Paketbeförderung verwendet wurden; ob sie jedoch zur Beförderung gewöhnlicher „Eisenbahn-Feldpost“ diente, kann noch nicht beantwortet werden. Auch die Bedeutung der verschiedenen Farben der Feldeisenbahnmarken ist unklar.

Demnach waren diese Feldeisenbahnmarken auf jeden Fall Paketzulassungsmarken und sind gestempelt auf Paketausschnitten zu finden.

S-K



Ärmelabzeichen  
der  
Reichsbahnverkehrsdirktion  
Dnjepropetrowsk

- blaue Eisenbahner -  
Fp.-Nr. 45 885

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	Seite	1	
Einleitung, Danksagung .....	Seite	2	
Eisenbahntruppen, Erläuterungen .....	Seite	3 -	4
Verzeichnis der Zeiträume lt. Fp.Ü.....	Seite	5	
Abkürzungsverzeichnis .....	Seite	6	
Die Rb.GKAMot- bzw. Rb.GKMot-Werke .....	Seite	7 -	9
Belege dazu .....	Seite	10 -	12
Feldeisenbahn .....	Seite	13 -	20
Belege dazu .....	Seite	21	
Die Feldeisenbahnmarken .....	Seite	22 -	35
Eisenbahn- bzw. Reichsbahn- Einheiten .....	Seite	36 -	86
dazu die Sammelfeldpostnummern .....	Seite	87 -	91
dazu Belege .....	Seite	92 -	93
Eisenbahn-Einheiten der verbündeten Länder .....	Seite	94	
Die Ostbahn-Direktion Warschau während des War- schauer-Aufstandes vom 1.8.-2.10.1944 .....	Seite	95	
Eisenbahn-Propaganda und Bekanntmachungen .....	Seite	96 -	97

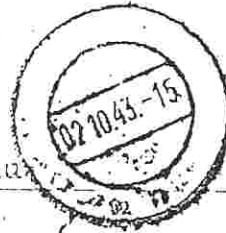
Eisenbahntruppen

(Eisenbahnpioniere und Feldeisenbahn-  
Einheiten/Eisenbahnbetriebstruppen  
und  
Reichsbahn-Dienststellen/-Einheiten)

- A) Der bei Mobilmachung aufgestellte Befehlshaber der Eisenbahneinheiten im OKH (Bedeis) wurde am 17.12.1940 in Befehlshaber der Eisenbahntruppen umbenannt; am 19.1.1944 erhielt die Dienststelle die Bezeichnung: General der Eisenbahntruppen im OKH. Weiter waren in den Heeresgruppenbereichen Gruppenkommandeure der Eisenbahntruppen (Grukodeis) und in den Armeebereichen Kommandeure der Eisenbahntruppen (Kodeis) vorgesehen. Die entsprechenden Befehlsbefugnisse wurden jedoch nicht besonderen Stäben, sondern von Fall zu Fall bereits bestehenden Regiments-, bzw. Bataillonsstäben der Eisenbahnpioniere übertragen. Infolgedessen wurde ab 1941 von der Verwendung der Bezeichnung Grukodeis und Kodeis abgesehen. Ein Kommandeur der Eisenbahntruppen z.B.V. wurde 1940 in Eisenbahn-Pionierstab 18 umbenannt.
- B) An Eisenbahnpionieren bestanden vor Kriegsbeginn das Eisenbahn-Pionier-Regiment 68 mit 8. Kompanien und das Eisenbahn-Pionier-Bataillon 56 mit 4 Kompanien. Bei Mobilmachung wurden die Eisenbahn-Pionier-Regiments-Stäbe z.B.V. 1 und 2, dazu die Bataillons-Stäbe 1 und 698 aufgestellt. Am 1.4.1940 wurden aus diesen Stäben, dem Regiment 68 und dem Bataillon 56 sowie den Eisenbahn-Bau-Kompanien 31-45 die Eisenbahn-Pionier-Regimenter 1-4 zu je zwei Bataillonen errichtet. Ihnen folgten 1940/41 die Regimenter 5-8. Zu ihrer Aufstellung wurden die bei Mobilmachung aufgestellten Eisenbahn-Baustäbe 1-6 (1940 in Eisenbahn-Pionierstäbe 11-16 umbenannt und um 17-20 verstärkt) verwandt. Von den 8 Eisenbahn-Pionier-Regimentern wurden das 7. und 8. am 1.7.1942 aufgelöst; sie bildeten die Eisenbahn-Pionier-Regiments-Stäbe 7 und 8, die Eisenbahn-Pionier-Bataillons-Stäbe 9-12 (teilweise ausgetauscht) und die Eisenbahn-Pionier-Kompanien 51-66. Die Eisenbahn-Pionier-Brigade-Stäbe 1-3 entstanden am 10.12.1942 und 1943 für die Heeresgruppen Süd, Mitte und Nord. (Im Frankreichfeldzug hatten die Regimenter 1-3 die Aufgaben der Grukodeis A, C und B wahrgenommen). 1943 wurden die Eisenbahn-Pionier-Bataillons-Stäbe 13-16 aufgestellt. 1943 entstanden Eisenbahn-Pionier-Kompanien: 49 (aus einem Seilbahn-Kommando z.B.V. 601), 50, 67-76 (aus den Feldebahn-Kompanien 301-308, 351 und 352), 77-80 (aus dem Eisenbahn-Brückenbau-Bataillon 501), 81-107 (aus den Eisenbahn-Bau-Kompanien 101-125) und 619 (aus der Betriebs-Kompanie der Murmansk-Seilbahn).
- C) Am 1.4.1940 wurde das Brückenbau-Bataillon 638 als Eisenbahn-Brückenbau-Bataillon 501 in die Eisenbahntruppe übernommen; gleichzeitig erfolgte die Übernahme der Bau-Bataillone 207, 212 und 251-253 als Eisenbahn-Bau-Bataillone 511-515. Die später übernommenen Bau-Bataillone 2, 12, 15, 83, 106, 111, 139, 404 und 408 behielten auch als Eisenbahn-Bau-Bataillone ihre Nummer; 12 wurde Eisenbahn-Brückenbau-Bataillon. Das Bataillon 501 wurde am 26.7.1943 aufgelöst; die übrigen wurden am 19.8.1943 - bei Überführung der Bautruppe zu den Pionieren - in Eisenbahn-Baupionier-Bataillone umbenannt. Nur vorübergehend hatten die Bataillone 139 und 515 die Bezeichnung Eisenbahn-Oberbaustäbe Mitte und Süd geführt.



Feldpost.



Frau

Gustl Josten

Saulin über

Lauenburg (Pommern) Land.

N. v. Landschnitt v. Georg Shyferman v. Langeweyde

Fp.-Nr. 48 277 = Zentralstelle der Rb.GKMot-Oberltg.  
in Warschau

Durch Deutsche Post Osten

ABSENDER

Rb. GKMot-N-Werk 7

Dienststelle

Feldpostnr. 00903

POSTKARTE



Herrn

ROI W. Schreiber

Reichsbahn-G.K.Mot.  
Zentralstelle

Warschau C 1

Postabholer

Querverbindung

SidW. II. 44

Abs.Fp.-Nr. 00 903 = Rb.GKMot-Nebenwerk 7 an Rb.GKMot-  
Zentralstelle-Oberltg. Warschau über Fp. Querverbindung