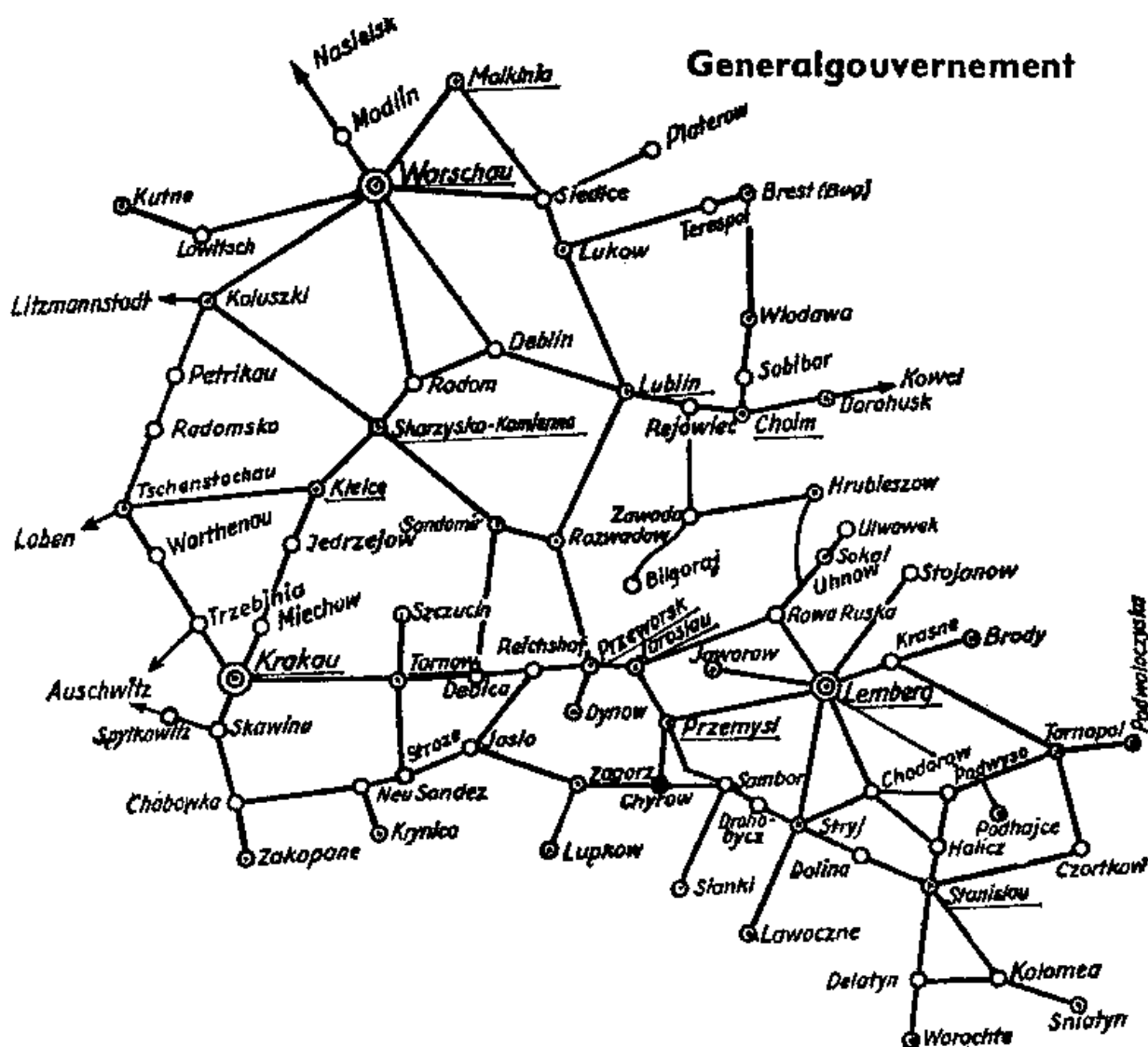
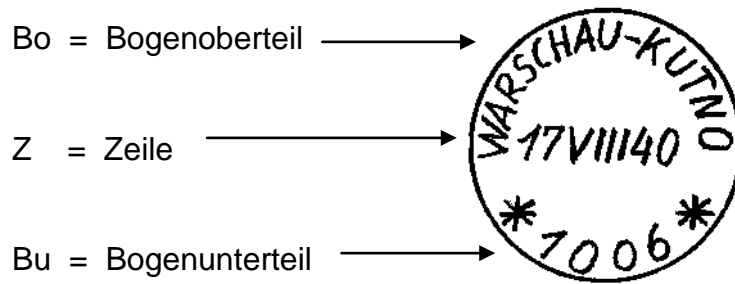


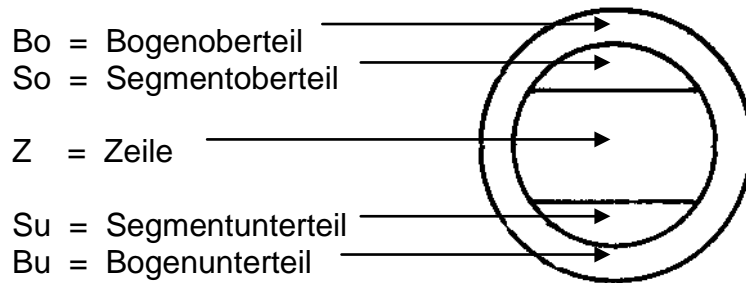
Das Gebiet der Deutschen Reichspost umfaßte im letzten Friedensjahr (1938) rund 586 000 qkm mit rund 80 Millionen Einwohnern. Mehr als 50 000 Ämter und Amtsstellen des Postdienstes standen im Dienst des Nachrichtenverkehrs. Die Gesamtzahl der beförderten Briefsendungen betrug rund 8 Milliarden, die der Pakete 350 Millionen und die der Zeitungsnummernstücke 1,6 Milliarden. Ende März 1939 wurden täglich rund 16 000 Eisenbahnzüge zur Postbeförderung benutzt und täglich 18 Millionen Briefe befördert. Zu diesem Zweck standen fast 4 000 Bahnpostwagen und 2 000 gemietete Postabteile in Eisenbahnwagen zur Verfügung. Für die Postbeförderung wurden rund 660 Millionen Wagenachskilometer bei rund 80 000 km Poststrecken auf den Eisenbahnen geleistet.



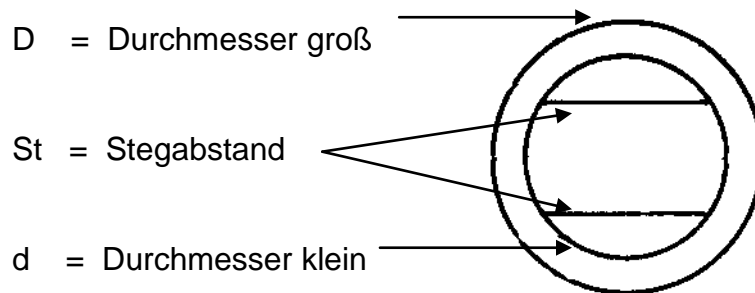
Beschreibung der Stempelteile zur Gruppe D.



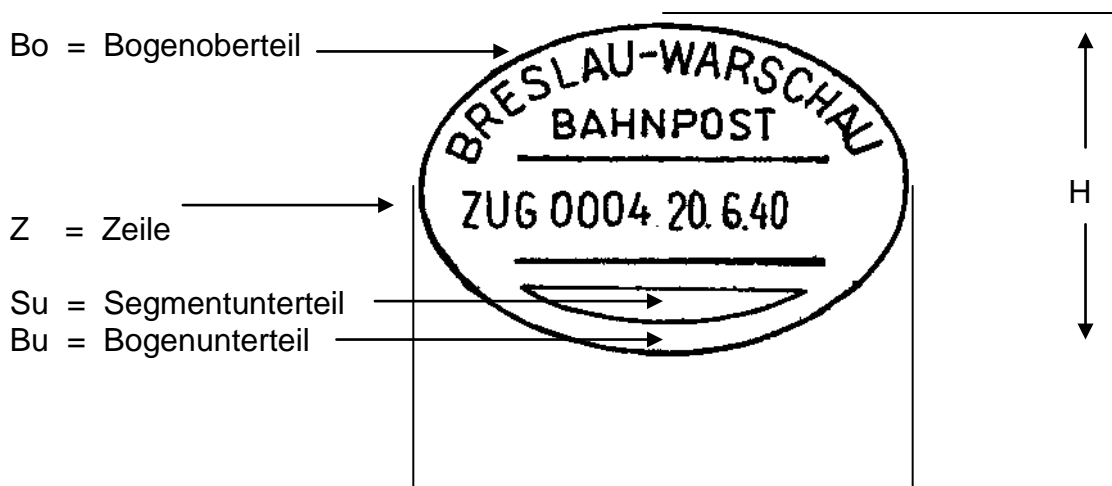
Beschreibung der Stempelteile zur Gruppe E.



Beschreibung der Stempelteile zur Gruppe D + E.

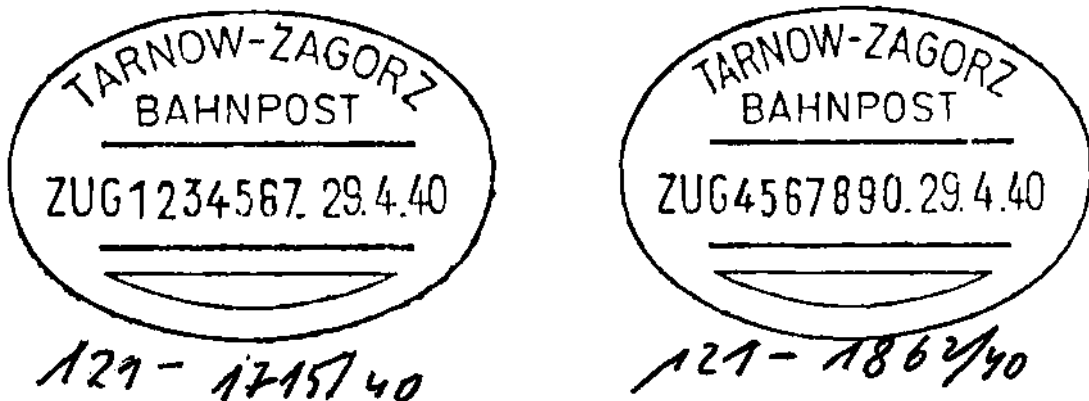


Beschreibung der Stempelteile zur Gruppe C, F + G.

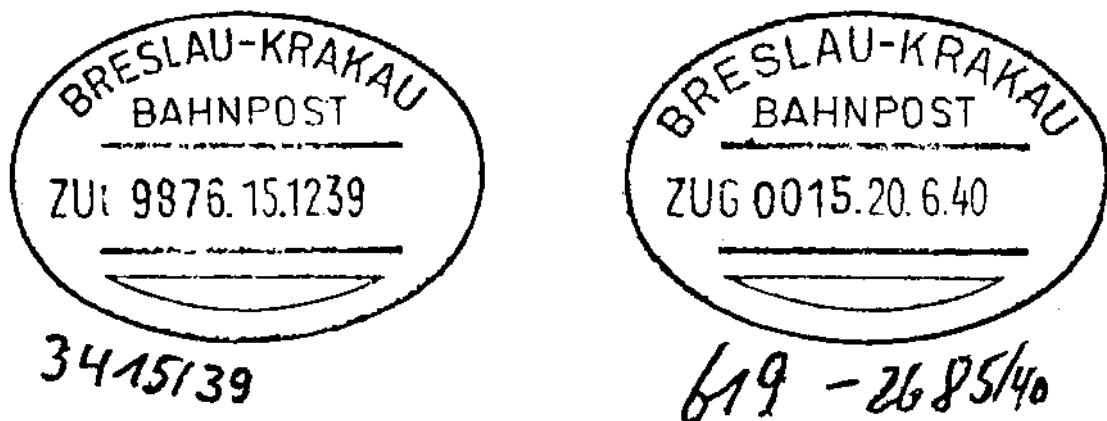


← L →
Anmerkungen zur Gruppe F.

Bei den Ellipsenstempeln DEUTSCHER - NORM, gibt es von einigen Strecken offensichtlich 2 oder mehrere gleicher Art. Diese unterscheiden sich nicht durch Buchstaben, da sie entweder keine haben oder den gleichen Buchstaben tragen. Die Abbildung **TARNOW-ZAGORZ** zeigt, daß der gleiche Hersteller zwei verschiedene Schrifttypen verwandt hat. Der Stempel zeigt keinen ÜB.



Der Stempel **BRESLAU-KRAKAU** wurde bei zwei Firmen angefertigt. Er zeigt auch zwei verschiedene Schrifttypen. An Hand der Zahlen unter der Abbildung ist ersichtlich, daß die eine Firma nur die laufende Stückzahl und das jeweilige Jahr angab, während die Andere noch Ihre Firmen-Nummer 619 davor setzte.



Bei der nun folgenden Abbildung (BRESLAU-KRAKAU mit ÜB "a") ist ein unterschied auf den ersten Blick nicht möglich. Da die Post dem Hersteller dieser Stempel die Lage und die Schrifttype für das Wort **BAHNPOST** Millimeter genau vorschrieb, hat die ArGe Bahnpost ein System ermittelt um einen Unterschied heraus zu filtern. Die Verschiedenheit wird durch die Verlängerung der Buchstaben in dem Wort

BAHNPOST ermittelt. Hierzu verlängert man die Buchstaben **B N T**. Die durch diese Verlängerung getroffenen Buchstaben im Bogen oberteil ergeben somit die Untergruppe.

Die Stempel finden sie auf der folgenden Seite, sie stammen von einem Hersteller.



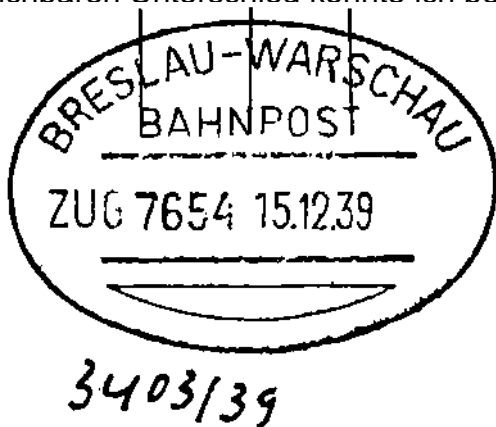
Typ F2 S U R



Typ F2 S - R

Bei meiner Ausarbeitung bin ich aber auf zwei verschiedene Stempel von zwei verschiedenen Herstellern gestoßen, die dieses System in Frage stellen. Ich habe die Buchstaben verlängert und bin in beiden Fällen auf den gleichen Buchstaben gekommen.

Einen sichtbaren Unterschied konnte ich beim Buchstaben R in Warschau ausmachen



Deshalb habe ich bei meiner Aufstellung nur einen Typ festgehalten.

Da es in unserem Sammelgebiet des Generalgouvernements sowieso nicht so leicht ist Bahnpoststempel zu bekommen, dürfte es schon für jeden Sammler schwer genug sein aus jeder Gruppe einen Stempel zu bekommen. Ferner wurde gerade in unserem Sammelgebiet sehr " MISERABEL" gestempelt, dies belegt mehrfach das:

ANORDNUNGSBLATT

des Leiters der Deutschen Post Osten

Stempeln der Sendungen.

11.10.1941

Dem Stempeln der Postsendungen wird nicht überall der Wert beigelegt, den das An-sehen der Deutschen Postverwaltung fordert. Sehr viele Aufgabestempel sind derart undeutlich ausgeführt, daß ein Entziffern weder des Einlieferungsorts, noch der Ein-lieferungszeit möglich ist.

ANORDNUNGSBLATT

des Leiters der Deutschen Post Osten

Stempeln von Postsendungen.

2.06.1942

Deutliche Stempelabdrucke sind für die Aufrechterhaltung eines geordneten Postdienstes unerlässlich. Trotz meiner wiederholten Verfügungen über die Überwachung des Stempel-dienstes und trotz der Herausgabe des "Merkblattes über die Behandlung der Stempelgeräte" -DPO 405 -, das über oder neben dem Stempeltisch auszuhängen ist, lassen die Beschwerden über unleserliche oder völlig unzureichende Abstempelungen der Postsendungen bei vielen Ämtern nicht nach. Nach den Beobachtungen meiner Beauftragten liegen hierfür folgende Gründe vor:

Im Stempeldienst werden Kräfte verwendet, die in diesem Dienstzweig keine genügende Ausbildung haben. Dem Stempeldienst wird von den Postamtsleitern, Abteilungsleitern, Stellenvorstehern und aufsichtsführenden Beamten nicht die ständig notwendige und ausreichende Auf-merksamkeit zugewendet. Dieser Dienstzweig wird als unwesentlich angesehen. Der richtigen Behandlung der Stempel und Stempelgerätschaften wird kaum Bedeutung beigemessen.

Es wird vielfach nicht die richtige Stempelfarbe benutzt. Es besteht Unkenntnis über das Einfärben der Stempelgerätschaften. Die Stempeltische und ihre Stempelunterlagen sind völlig unzureichend. Das Stempeln erfolgt oft bei stoßweise übereinandergelegten Briefsendungen anstatt jede Sendung einzeln auf die Stempelfläche zu ziehen. Es fehlen vielfach die schrägen Abgleitflächen für Briefsendungen zur Stempelfläche.

Bei den meisten Ämtern fehlen Rollstempel. wenn nach der Art der vorhandenen Stempel - auch mit Rollstempel - und der Art der Sendung der Abdruck eines einwandfreien Stempels von vornherein ausgeschlossen ist, wird von der Möglichkeit des Aufklebens weißer gummierter und vorgelochter Klebezettel nach Aufdruck des Tagesstempels kein Gebrauch gemacht. Saubere und einwandfreie Stempelabdrucke werden immer erzielt, wenn die Arbeitsgeräte in Ordnung sind und der Stempeldienst gut geleitet wird.

Alle angeführten Nachlässigkeiten und Fehlerquellen ist sogleich nach-zugehen. Sie sind mit größter Beschleunigung abzustellen. Die in den Anlagen gemachten Ausführungen über den Ausbau des Stempelkastens im Stempeltisch, die "Beschreibung des großen Stempelfärbegerätes für Hammerstempel und Anweisung über die Behandlung der Stempelgerätschaften" und die Vorschriften über die Verwendung von Stempelfarben sind genauestens zu beachten. Ich behalte mir die laufende Überprüfung der Einrichtungen und der Dienstgeschäfte in den Stempelstellen bei den Ämtern vor. Um der unzulänglichen Arbeitsweise nunmehr strengstens zubegegnen, habe ich die Zustell-postämter in den Distrikthauptstädten und die Durchgangspostämter Krakau 2 und Warschau C 2 angewiesen, alle beobachteten Verstöße im Stempeldienst dem Ab-gangspostamt (bei Verstößen der Zweigpostämter, Postbüros und Postagenturen dem Abrechnungspostamt) zu melden und darüber Aufzeichnungen zurückzubehalten. Diese Aufzeichnungen lasse ich mir in bestimmten Zeitabständen zur Einsichtnahme vorlegen.

Künftig werde ich bei Vernachlässigungen im Stempeldienst die schuldigen Beamten zur Rechenschaft ziehen. Aus den Stempelprüfungsbüchern muß künftig der stempelnde ein-heimische Bedienstete und der für den Stempeldienst verantwortliche deutsche Beamte zu ersehen sein.

Dr Lauxmann

Weitere Ermahnungen erfolgten am 24.12.1942 und am 11.10.1943
ANORDNUNGSBLATT
des Leiters der Deutschen Post Osten

Mitfahrt in Bahnpostwagen

vom

04.02.1941

Die Mitfahrt im Bahnpostwagen ist nur den Beamten und Kräften der Deutschen Post Osten gestattet, die mit dem Bahnpostdienst wirklich Befassung haben. Hierzu gehören nur die Prüfbeamten des Postamtes, dem die Bahnpost unterstellt ist, sowie die Beauftragten der Distriktpostverwaltungen und der Hauptverwaltung, die im Besitz eines von der Deutschen Post Osten ausgestellten Eisenbahn-Postausweises sind, der sie für die Mitfahrt im Bahnpostwagen, Postbeiwagen und Postabteil ausdrücklich berechtigt. Alle anderen Personen sind von der Mitfahrt ausgeschlossen.

Wer einen Bahnpostwagen außergewöhnlich begleiten will, muß so frühzeitig an ihn herantreten, daß sein Ausweis noch vor der Abfahrt durch den Dienstleiter ordnungsgemäß geprüft werden kann. Im Bahnpostnachweis ist Name, Dienststellung und Dienststelle des Mitfahrenden zu vermerken, auch wenn er sich nur auf einer Teilstrecke im Wagen befindet.

Das vorgesetzte Amt hat die Berechtigung zur Mitfahrt nachzuprüfen. Verstöße gegen diese Anordnung sind zu verfolgen.

Merkblatt für den Post austausch

vom

08.02.1941

Bei den Dienstreisen der Aufsichtsbeamten ist immer wieder beobachtet worden, daß der Postladedienst, insbesondere aber der Postaustausch am Bahnpostwagen unrichtig gehandhabt wird. Da die Austauschbeamten für etwaige Verluste verantwortlich sind, ist es notwendig, daß sie die nachstehenden Bestimmungen genau beachten. Das gilt vor allen Dingen für die einheimischen Hilfskräfte, die z.T.überhaupt nicht wissen, wie sie sich beim Ein-und Ausladen zu verhalten haben.

1. Schonende Behandlung.

Das Werfen der Pakete ist verboten. Durch das Werfen wird sehr oft der Inhalt beschädigt. Es ist aber die Aufgabe aller Angehörigen der Deutschen Post Osten, daß ihnen anvertraute Gut vor Minderung und Verderb zu bewahren. Packsäcke und sonstige Beutel dürfen nicht geschleift werden, weil sie dadurch zerstört werden. Außerdem werden die Sendungen beschmutzt. Auf Pakete und Beutel darf nicht getreten werden. Aufforderungen zu schonender Behandlung, die sich auf den Sendungen befinden, z.B. Vorsicht! Inhalt Glas! oder Nicht in der Nähe des Ofens lagern! sind stets zu beachten.

2. Aufsicht und Sicherung der Ladung.

Immer wieder kann festgestellt werden, daß sich die Verladebeamten aus irgendwelchen Gründen von der ihnen anvertrauten Ladung entfernen und sie ohne Aufsicht lassen. Das verlockt zum Diebstahl. Auch gewöhnliche Pakete dürfen nicht unbeaufsichtigt bleiben. Beutel oder Pakete auf offenen Wagen oder Karren sind durch Decken oder Planen gegen Regen und Schnee zu schützen. Unbefugte Personen sind unter allen Umständen von den Landestellen fernzuhalten.

3. Sendungen mit hoher Wertangabe.

Besonders sorgfältig muß auf Ladegut mit hoher Wertangabe geachtet werden, namentlich in der Dunkelheit und auf Bahnsteigen mit lebhaften Reiseverkehr. Die Sendungen sind immer in Ladesäcke und wenn irgend möglich in verschließbare Deckelwagen aufzunehmen. Beim Postaustausch hat stets ein zweiter Beamter zugegen zu sein. Es ist nichts dagegen einzuwenden, wenn einer der beiden Beamten oder auch beide bewaffnet sind. Schußwaffen haben nur deutsche Beamte zu führen.

Einzel sendungen im Wert von 400 000 Zloty und mehr und Wertbriefbeutel mit einem Gesamtwert von mehr als 600 000 Zloty sind anzeige pflichtig. Der Zugang anzeige pflichtiger Wertsendungen ist dem Bestimmungsamt oder der Übergangsstelle oder beiden telegraphisch mitzuteilen u. zwar:

- a) vom Einlieferungs- an das Bestimmungsamt, wenn beide durch die übernehmende Bahnpost bedient werden,
- b) vom Einlieferungs- an das nächste Übergangsamt und das Bestimmungsamt an einer von der Übergangsstelle abzweigenden Strecke liegt,
- c) sonst vom Einlieferungsamt an das nächste Übergangsamt. Die Übergangsstelle hat dann nach den für das Einlieferungsamt maßgebenden Bestimmungen unter a) und b) zu verfahren.

Die Telegramme sind in folgender Form abzufassen:

SS PA an PA
Zug 1351 bringt hohe Werte für

Unterschrift

Bei der Beförderung hoher Barbeträge auf Landstraßen sind nach Bestimmung des Amtsvorstehers und nach den örtlichen Verhältnissen Begleiter zu stellen. Allgemein muß bei Beträgen über 10 000 Zloty ein polnischer Bediensteter und bei Beträgen über 50 000 Zloty ein oder zwei bewaffnete reichsdeutsche Beamte als Begleiter gestellt werden. Dies gilt auch bei der Beförderung hoher Beträge zum Bahnhof und Ablieferung hoher Beträge zur Emmissionsbank.

4. Bahnsteigwagen.

Es muß nunmehr dafür gesorgt werden, daß die Bahnsteigwagen in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht werden. Die Wagen sind nicht zu hoch zu beladen, damit die Übersicht bei ihrer Fortbewegung nicht erschwert wird. Kleine Pakete sind in Paketsäcke aufzunehmen. Das erleichtert und beschleunigt die Übergabe. Einzel verladene Pakete sind so zu packen, daß ihre Anschrift von vorbeigehenden Personen nichtgelesen werden kann. Die Wagen sind möglichst zu schieben, nicht zu ziehen und auf dem Bahnsteig so zu sichern, daß sie durch ein- und ausfahrende Züge nicht in Bewegung gesetzt werden können. Beim Überqueren von Gleisen ist wegen bestehender Lebensgefahr besondere Vorsicht geboten.

5. Post austausch am Bahnpostwagen.

Am Anfangspunkt der Bahnstrecke hat der Bahnpostschaffner, wo es geht die Gegenstände beim Postamt zu übernehmen, zum Bahnpostwagen zu begleiten zu verladen oder das Verladen verantwortlich zu beaufsichtigen. Mit nur einem Beamten besetzten Bahnposten dürfen am Abgangsort Ladungsgegenstände nur übergeben werden, wenn der Begleiter dem übergebenden Beamten bekannt ist oder sich durch seinen Eisenbahn-Postausweis ausweisen kann.

Die Beamten der Postämter an der Strecke müßten bei Ankunft des Zuges da, wo der Bahnpostwagen für gewöhnlich hält, zum Austausch bereit sein. Der Austausch beginnt mit der Abnahme von der Bahnpost, Reihenfolge: Bahnhofsbriefe und Bahnhofszeitungen, Ladungsgegenstände laut Ladeliste Spalte 1,2,4,5 und 3, Beutel ohne Ladeliste, dringende Pakete. In derselben Reihenfolge erfolgt nun die Übergabe der genannten Gegenstände an die Bahnpost. Ist sie erfolgt, so werden zuerst die gewöhnlichen Eilpaketsendungen, die Sendungen mit lebenden Tieren das Postzeitungsgut und die übrigen gewöhnlichen Paketsendungen von der Bahnpost abgenommen und ihr dann zugeführt. Die Übergabe erfolgt in der Weise, daß der Übergebende laut die einzelnen Gegenstände vorzählt und ansagt. Um die Aufmerksamkeit Außenstehender nicht auf die Wertladung zu lenken und keinen Anreiz zu Raubüberfällen zu geben, ist das früher übliche Verfahren in der Form "Zweimal Brief, viermal Geld" usw. verboten. Folgende Ausdrücke sind zu verwenden:

- a) für Briefbeutel mit Ladeliste "Spalte 1";
- b) Wertbriefbeutel mit Ladeliste "Spalte 2";
- c) nach Stückzahl zu behandelnde Wertpakete mit "Bis";
- d) einzeln zu behandelnde Wertpakete mit "Über";
- e) Gegenstände mit hoher Wertangabe "Anzeigepflichtig". Beispiel:

"3 Spalte 1, 1 Spalte 2 anzeigepflichtig, 5 bis, 1 über, 1 anzeigepflichtig".

Der Übernehmende hat mitzuzählen und die Gesamtzahl laut anzusagen. Das Verfahren ist mit den deutschen und den einheimischen Kräften zu üben. Die einheimischen Kräfte haben bei der Übergabe deutsch zu zählen und die deutschen Ausdrücke zu gebrauchen.

Das Betreten des Bahnpostwagens ist den Beamten der Postämter verboten, sofern es nicht von Amtswegen vereinbart worden ist. Die beim Ein- und Ausladen gern angewandte Grätschstellung, bei der ein Bein im Bahnpostwagen, daß andere im Handwagen oder gar auf dem Badkranz des Handwagens steht ist wegen der großen Unfallgefahr beim Anfahren oder Anrucken des Zuges streng untersagt. Diese Stellung hat schon zu Todesfällen geführt. Dem Zuruf des Bahnpersonals, das Ladegeschäft abzubrechen, ist sofort zu entsprechen. Dann sind die Türen des Bahnpostwagens zu schließen.

Bei Zugverspätungen und Zeitmangel ist im Benehmen mit dem Zugabfertigungsbeamten dafür zu sorgen, daß wenigstens die Beutel, Begleitpapiere und Zeitungen übergeben werden. Zugverspätungen sollen durch den Post austausch nicht verursacht werden. Ist die Aufenthaltszeit eines Zuges für den Post austausch zu knapp, so hat das Postamt einem Antrag auf Verlängerung der Haltezeit des Zuges bei seiner vorgestzten Dienststelle einzureichen. Bei aller gebotenen Eile auf den Bahnsteigen darf doch die nötige Vorsicht und die Schonung des Ladeguts nicht vernachlässigt werden. Durch Umsicht wird sich beides meist erreichen lassen.

6. Post austausch aa Wagen auf Landstraßen.

Es ist sinngemäß nach Ziffer 5 zu verfahren.

7. Fehlende Ladungsgegenstände, fehlende Begleitpapiere.

Bei der Übernahme ist darauf zu achten, daß die in die **Ladeliste** eingetragenen Gegenstände wirklich vorhanden und übergeben worden sind. Es ist ferner zu prüfen, ob die zu erwartenden Posten auch zugegangen sind. Unklarheiten sind sofort auf zu klären. Der übergebende Beamte hat fehlende Ladungsgegenstände auf der Ladeliste genau anzu geben und das Anerkenntnis mit seinen Namen zu unterschreiben. Fehlt die Ladeliste, so hat er eine Ersatzladeliste auszufertigen. Wird das Fehlen einer Ladeliste erst nach der Übernahme bemerkt, so hat der Übernehmende möglichst sofort einen Zeugen hinzuzu ziehen und eine Befundliste auf zustellen, in die die vorhandenen Ladungsgegenstände aufzunehmen sind. Jeder Fall eines Fehlens von Ladungsgegenständen oder Begleitpapieren ist sofort dem nächsten Dienstvorgesetzten, möglichst dem Postamtsleiter zu melden.

8. Beschädigte Beutel und Sendungen.

Beschädigte Brief- und Wertbriefbeutel, z.B. solche mit Einschnitten oder beschädigten Verschuß, rechtfertigen im allgemeinen die Annahme, daß mit ihnen eine unerlaubte Handlung vorgenommen worden ist. Ist nur ein übernehmender Beamter vorhanden, so hat er die Übernahme abzulehnen, sofern nicht der Übergebende eine Sicherung des Gegenstandes vor Beraubung usw. durch Einlegen, in einen leeren Beutel und durch Anbringung eines neuen Verschlusses vornimmt. Sind mehrere übernehmende Beamte vorhanden, so haben sie die nach Lage des Falles notwendigen Maßnahmen zu treffen, um Änderungen am Stand des Gegenstandes zu verhindern. Der Übergebende hat die Beschädigung in der Ladeliste anzuerkennen. Beschädigte Sendungen sind in einen Beutel aufnehmen zu lassen, den der Übergebende zu verschließen hat. Beschädigungen von Wertsendungen hat der Übergebende in der Ladeliste anzuerkennen. In allen derartigen Fällen ist dem Postamtsleiter oder seinem Vertreter Meldung zu erstatten.

