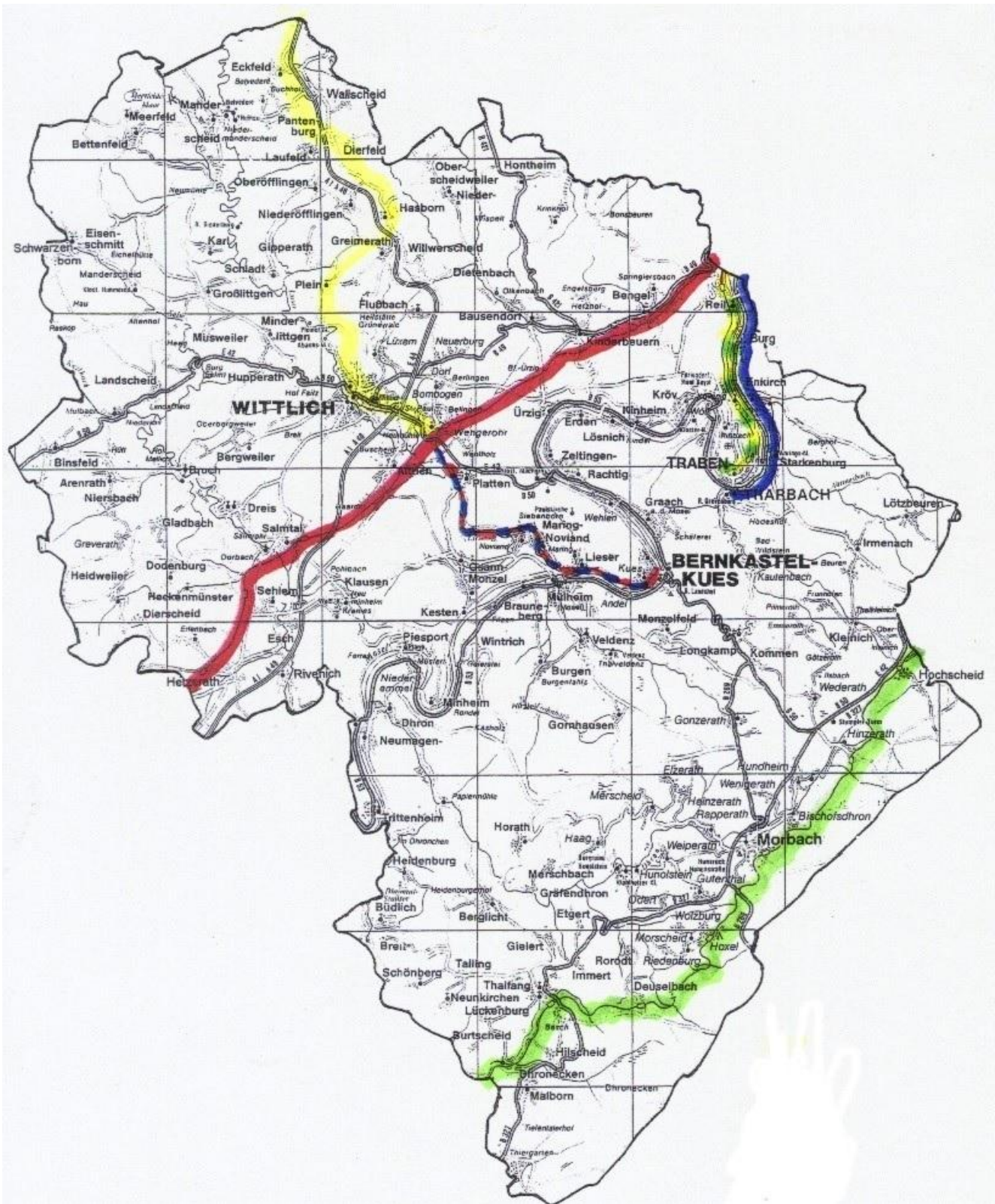


Der Kreis Bernkastel-Wittlich mit seinen Bahnlinien
Landkarte



1. Die Entwicklung des Bahnwesens im Landkreis Bernkastel–Wittlich–Daun und Trier – Wengerohr - Koblenz

Der siegreiche Krieg gegen Frankreich (1870-1871) brachte mit der Überzeugung von der strategischen Notwendigkeit einer Moselbahn auch die Mittel, diese durchzuführen. Preußen begann 1872 mit den Vorarbeiten und von 1872 bis Ende 1878 wurde der Bau vollendet, der sechs meist größere Tunnel, fünf Brücken und einige sehenswerte Viadukte nötig machte. Die Kosten des Cochemer Tunnels beliefen sich auf 8860000 Mark, die Gesamtkosten der Strecke Perl – Coblenz auf 57153000 Mark. Von Pünderich an verlässt sie die Mosel mit starker Steigung (1:100) in die Eifel. Vom Bahnhof Ürzig ab senkt sie sich allmählich wieder dem Moseltale zu, das sie bei Schweich erreicht.

22.12.1878 Schlussstein im Tunnelgewölbe „Cochemer Tunnel“

15.05.1879 Feierliche Eröffnung

21.03.1883 Eröffnung Pünderich – Traben-Trarbach

01.06.1883 Eröffnung Wengerohr – Bernkastel

12.04.1885 Eröffnung Wengerohr – Wittlich

Teilstrecken der folgenden Bahnlinien befinden sich im Landkreis:

15.05.1895 Eröffnung Gerolstein – Daun – Mayen

01.12.1909 Eröffnung Daun – Gillenfeld

01.05.1910 Eröffnung Gillenfeld – Manderscheid – Pantenburg

01.07.1910 Eröffnung Pantenburg – Wittlich

Die Westdeutsche Kleinbahngesellschaft baute eine Sekundärbahn, die Moseltal-Kleinbahn, von Trier über Bernkastel bis Bullay, die auf dem rechten Ufer dem Flusslauf folgte. Am 23.01.1890 beantragte die Handelskammer Trier in Berlin den Bau einer Eisenbahn von Trier über Neumagen nach Lieser – Mülheim.

1900 Baubeginn

Schließung

02.04.1903 Eröffnung Trier Moselbahnhof – Leiwien

28.05.1903 Eröffnung Leiwien – Niederremmel – Piesport

31.01.1968

29.12.1903 Eröffnung Niederremmel – Piesport – Andel

31.12.1962

15.03.1904 Eröffnung Andel – Bernkastel

31.12.1962

19.08.1905 Eröffnung Bernkastel – Bullay

31.12.1962

2. Rechtliche Grundlagen zwischen Post und Eisenbahn.

Ein erster gesetzlicher Niederschlag fand sich bereits im § 36 des Preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. *„Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nötig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbesaufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen zu benutzen.“* Allgemein war durch dieses und folgende Gesetze festgelegt worden, dass der Eisenbahnbetrieb in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postbetriebes zu bringen war. Von der Post dagegen konnte die Einlegung besonderer Züge zum Zwecke des Postdienstes nicht beansprucht werden. Sämtliche Leistungen der Eisenbahn waren durch die Post zu vergüten, da die Beförderung der Postwagen kein Frachtgeschäft der Eisenbahn war, sondern die Erfüllung einer gesetzlichen Vorschrift.

3. Stempelformen:

Am 21. September 1883, durch die Verfügung Nr. 93 des Reichspostamtes, wurden die eingeführten ovalen Kursstempel mit der Zugnummer nach dem Eisenbahnfahrplan versehen. Jede Bahnpost hatte für beide Zugrichtungen nur noch einen Kursstempel zur Verfügung, mit den erforderlichen Zugnummertypen, aus denen die Fahrtrichtung zu ersehen ist. Ab 1906 kamen nach und nach neue ovale Kursstempel mit Typenrädern zur Verwendung, die im unteren Bogenteil entweder ein Zierstück oder ein Segment aufwiesen. Im Amtsblatt Nr. 20 / 1931, Verfügung Nr. 155 (Stempelnormung), wird der bei Bahnposten gebrauchte Stempel als Streckenstempel bezeichnet. Lt. Mitteilung des Reichspostzentralamtes 09/1933 werden alle Stempel, die eine Streckenangabe beinhalten, also auch die Luftpost-, Seepost- und die Schiffspoststempel, als Streckenstempel bezeichnet. Der bei den Bahnposten gebräuchliche Streckenstempel wird nun speziell als „Bahnpoststempel“ benannt.

Kursstempel

BERNKASTEL - WENGEROHR

Zugnummern

13.02.1886 - 11.04.1928 337,339,345,617,822,825,1209,1213,1216

Kursstempel

WENGEROHR - BERNKASTEL

Zugnummer

02.01.1937 - 00.00.1942 1204,1209,1217

Kursstempel

WENGEROHR - DAUN

Zugnummer

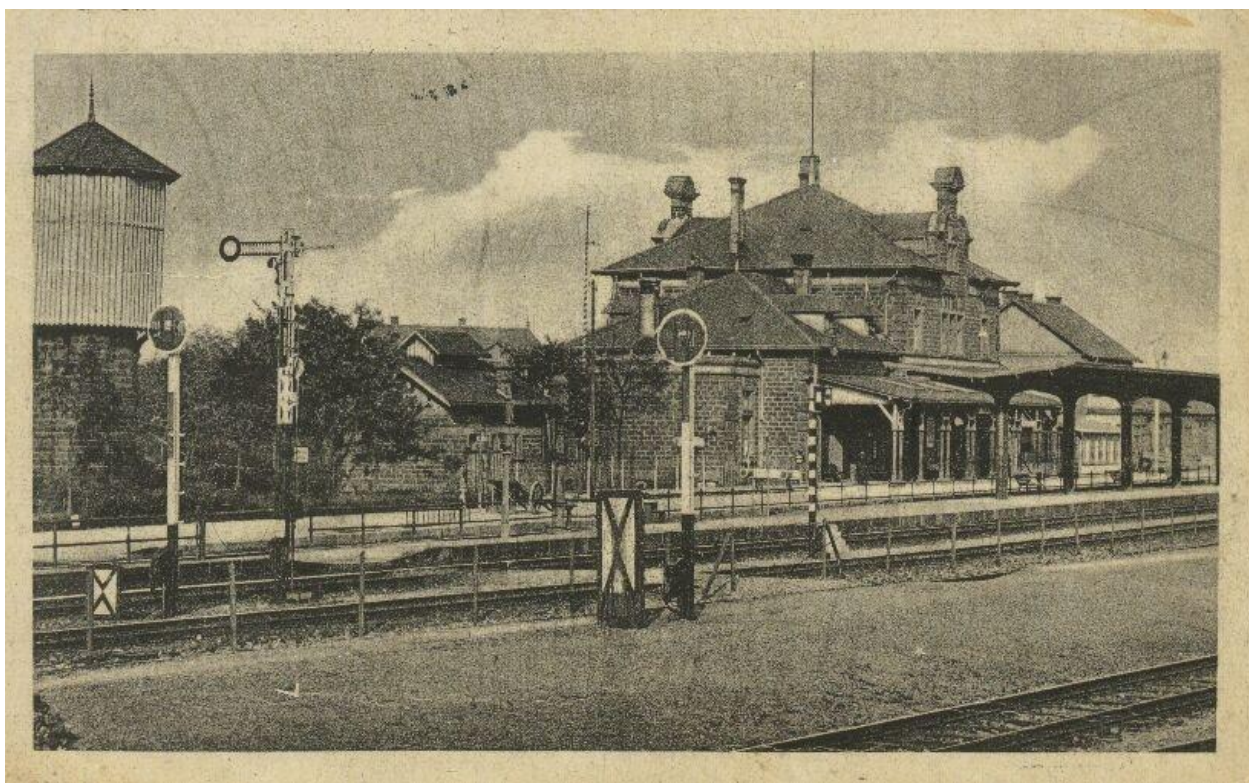
05.08.1910 - 01.12.1942 970,1301,1305,1326,3122,8623,8624,8625

Kursstempel

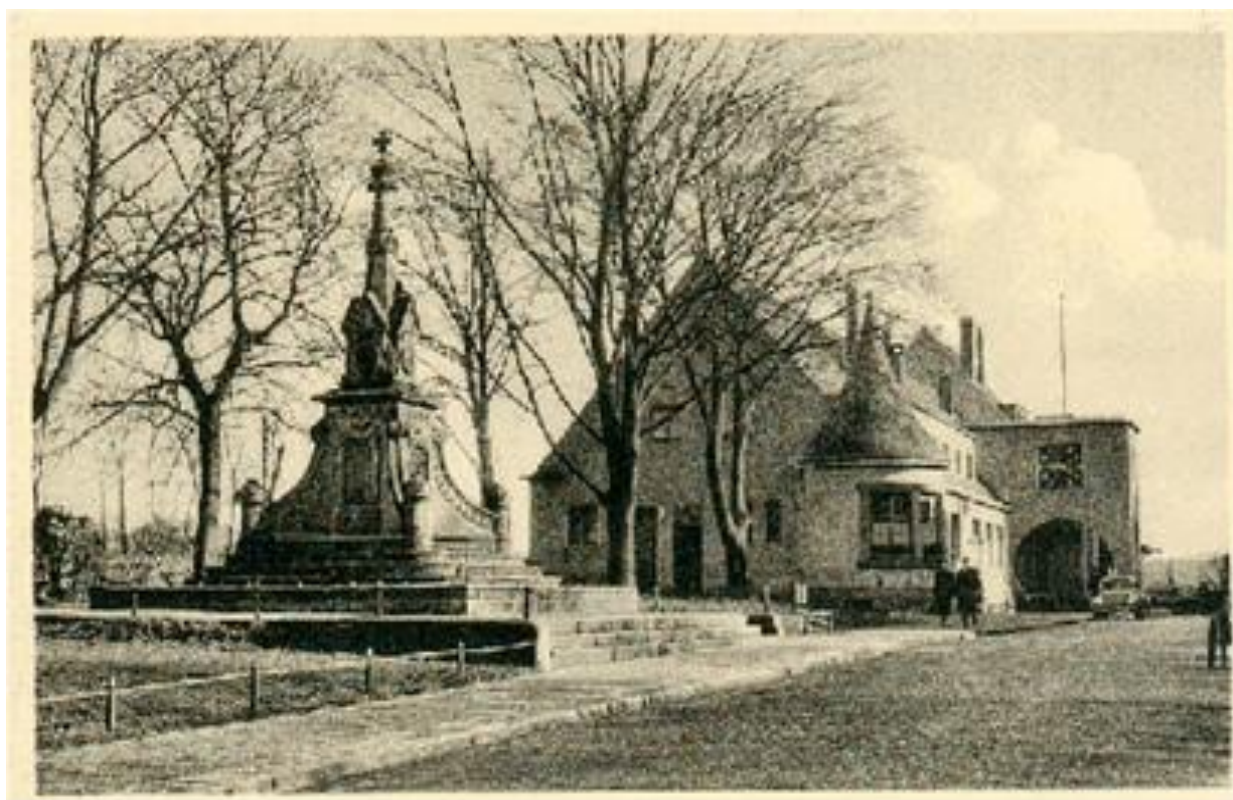
BINGERBRÜCK – MORBACH

Zugnummer

27.10.1908 - 22.08.1915 611,618,811,4613



Bahnhof Wengerohr ca. 1900



Bahnhof Wittlich ca. 1950

Entwertungsstempel der Bahnhofspostexpedition
 Traben–Trarbach
 Pündericher Bahnhof
 24.07.1883

Chronologischer Ablauf der bis heute bekannten Stempeldaten:

Kursstempel

TRABEN – PÜNDERICH

	Zugnummer
07.04.1886 - 07.04.1896	321, 329
14.05.1896 - 19.08.1900	609, 613

Kursstempel

TRABEN–TRARBACH - PÜNDERICH

	Zugnummer
22.06.1905 - 17.10.1912	804,805,809,812,813
29.03.1915 - 25.09.1916	1257,1260
27.09.1926	887

Kursstempel

TRABEN–TRARBACH - BULLAY

	Zugnummer
07.04.1912 - 20.08.1912	803,805

Streckenstempel

TRABEN–TRARBACH - BULLAY

	Zugnummer
17.11.1928 - 14.08.1941	1253,1259,1267,1289,1291
02.11.1948 - 07.12.1948	1273
10.01.1952 - 03.03.1959	8325,8329
13.06.1961	1279

Kursstempel

TRIER – BERNKASTEL

	Zugnummer
20.06.1904 - 25.06.1920	3
25.05.1920	13

Quellen:

Preußische Jahrbücher

Entwicklung der Eisenbahnen im Trierer Raum (S. Schnitzius) 1984

Griegen und Baedeker Reiseführer

Sammlung Moseltalbahn: Manfred Simon Pünderich

Archiv für deutsche Postgeschichte 1/88

Philastempel