



ArGe
ESTLAND
im BDPH.
e.V.

Mitteilungsblatt Nr. 13/19 92

Inhaltsverzeichnis

Handakte

Vorwort

Artur Menzen

Bahnposten und Posttransport
auf den Estnischen Eisenbahnen

Elmar Ojaste, Harold Osi

Ein neues "Machwerk"

Dr. Hubert Schrödinger
Artur Menzen

Die estnische Post in Nordlettland

Heinz Lukaschewitz

Aus der Arbeitsgemeinschaft

Vorwort zum Heft 13. " EESTI POST " der
Arbeitsgemeinschaft ESTLAND im BDPH e.V.

Liebe Sammlerfreunde,

fast 10 Monate war
ich beruflich im Beitrittsgebiet tätig.
Aus diesem Grunde war es mir nicht möglich,
dieses Heft im 2. Halbjahr 1991 herauszu-
bringen.

Bitte entschuldigen Sie dieses Vorkomm-
nis; aber der Beruf ist vorrangig.

Mit diesem Heft erhalten Sie auch das Heft
Nr. 14, sodaß wir wieder im zeitlichen
Ablauf sind.

Artur Menzen

Elmar OJASTE und Harold OSI

Bahnposten und Posttransport
auf den Estnischen Eisenbahnen
1918 - 1940

Die EESTI POSTI - Estnische Philatelistische Zeitschrift in Schweden brachte einen sehr aufschlußreichen Beitrag über das estnische Bahnpostwesen in estnischer Sprache und eine Zusammenfassung in englischer Übersetzung.

Wir sind dem Schriftleiter, der uns den Nachdruck der Arbeit bereitwillig in deutscher Sprache erlaubt hat, sehr dankbar, da die Studie von wissenschaftlicher Genauigkeit und so tiefschürfend, wie sie wohl kaum mehr geleistet wird.

Der Arbeit über die estnischen Bahnpoststempel ist ein Beitrag über die Eisenbahnen in Estland zwischen den zwei Kriegen vorangestellt. Diese Einführung erscheint mir zum Verständnis des vorgesehenen Bahnpost-Artikels sehr nützlich.

Ich habe ihn ins Deutsche übersetzt und bringe ihn nachfolgend zum Abdruck:

Die estnischen Eisenbahnen waren das Rückrat der Postbeförderung in Estland. Als Erbe des kaiserlichen Rußlands übernahm die estnische Republik insgesamt 1070 km Strecke mit Personenteförderung. Diese Zahl beinhaltet 700 km Weitspurstrecken (1524 mm) und 370 km Schmalspurbahnen (750 mm). Nach dem Abzug der deutschen Besatzungstruppen im November 1918 kam nach Estland die Sowjetarmee herein. Die Eisenbahnlinien waren in denkbar schlechtem Zustand und es war eine außerordentliche Knappheit an rollendem Material und Brennstoffen. Es gab keine Möglichkeit, einen regelmäßigen Eisenbahnbetrieb aufzunehmen. Anfangs wurde - als Vorläufer für einen Bahnpostdienst - Post von Tallin und anderen Zentren mit unregelmäßig verkehrenden Güter- und Personenzügen versandt. Beutel und Bunde mit Post waren von Postschaffnern (Kurieren) begleitet worden. Im allgemeinen verwendeten die Schaffner verfügbare Abteile oder auch gewöhnliche Personenabteile. An den Bahnhöfen tauschten sie Post aus. Ein regelmäßiger Bahnpostdienst begann von Mitte 1919 ab auf der Strecke Tallin - Pärnu und kurz darauf folgte die Linie Tallin - Valk, der dann andere Strecken folgten. Auf einigen Nebenstrecken wurden aus wirtschaftlichen Gründen Bahnposten nie eingerichtet und die Post wurde hier durch den Expreßgutdienst der Bahn oder durch die oben erwähnten Postkurierere befördert.

Von Beginn der frühen 30er Jahre an wurde mit dem Zweck weitere wirtschaftliche Einsparungen zu erzielen und um einen wirkungsvolleren Betrieb zu erreichen ein Abkommen zwischen Post- und Bahnverwaltung getroffen. Danach wurde für Post- und Expreßgutdienst auf den Eisenbahnen eine Verschmelzung herbeigeführt. Bahnpostwagen wurden so umgebaut, daß sie gleichzeitig sowohl Post-, als auch Reisegepäck und

Expressgut befördern konnten. Der Post austausch zwischen den Großstädten wurde durch Versand von Postbeuteln als Expressgut beschleunigt; in diesen Fällen wurde dies durch Eisenbahnbedienstete besorgt. Zum Beispiel tauschten 1939 die Großstädte des Landes - Tallin und Tartu - 6 mal in 24 Stunden Post aus.

Von den ca 720 Postämtern und Zweigpostämtern waren 1939 über 120 in Eisenbahnhöfen eingerichtet und mit Eisenbahnpersonal besetzt. Gleichzeitig fungierten eine Anzahl Landpoststellen als Eisenbahn-Expressgut-agenturen. Für ihre besondere Arbeit wurde den Bediensteten solcher Stellen Frei-Fahrkarten zugestanden.

Nachdem das Übereinkommen von Eisenbahn- und Postverwaltung über die Zusammenarbeit 1934 in Kraft getreten war, wurden die von Bahnposten befahrenen Eisenbahnlinien auf 16 reduziert. Die Tafel gibt die Strecken an und ihre Nummern wieder, sowie das Kontrollamt. Die erwähnte Aufstellung schließt nicht die Bahnpoststrecken ein, die inzwischen als unwirtschaftlich eingestellt oder eingerichtet wurden, als Folge neu erbauter Eisenbahnlinien.

Nach einer Schätzung überstieg die Zahl der Postbediensteten, die tatsächlich als fahrendes Personal eingesetzt waren kaum 60. Im Jahr 1938 beschäftigte die Estnische Post- und Verkehrsverwaltung 698 Männer u. Frauen. Die Mitglieder des BpTeams hatten sich wenigstens eine Stunde vor Zugabfahrt beim Kontrollamt zum Dienst zu melden. Sie mußten Post sortieren und diese absacken helfen. Der älteste Beamte bekam den Tagestempel, Briefkastenschlüssel usw. Für Postbeutel mußte er quittieren. Die Post aus den Bahnsteigbriefkästen mußte sofort sortiert werden. Oft mußte Post, nachdem sie gestempelt und sortiert war, schon beim nächsten Halt hinausgegeben werden, so daß sie offenbar ihr Ziel mit dem anderen Bahnpostwagen in entgegengesetzter Richtung schneller erreicht hätte. Alle Beutel mußten verschlossen werden und die mit Einschreibepost sogar versiegelt. Die Instruktionen betreffend genauer Sortierung und Leitung waren sehr kompliziert. Jede vorgekommene Fehlleitung wurde gemeldet und die betroffenen Beamten hatten schriftlich dazu Stellung zu nehmen.

Die aus den Briefkästen entnommenen Postsendungen enthielten oft Briefe, die vom Absender mit Einschreiben gekennzeichnet waren. Diese waren, wenn sie richtig mit Marken frankiert waren, in eine besondere Liste aufzunehmen und mit Einschreibezettel und -nummer zu kennzeichnen. Zur Erleichterung für die Allgemeinheit und für eine schnelle Auflieferung der Fernbriefe waren Briefkästen nicht nur an den Bahnpostwagen, sondern auch auf den Bahnsteigen. Letztere wurden durch die Postbediensteten vorbeifahrender Züge geleert. In Ergänzung zu den Postwagen hatten ab 1939 einige Personenzüge besondere Auflieferungskästen. Diese Kästen wurden dann an den Zielbahnhöfen der Züge geleert.

Während der 20 Jahre der Unabhängigkeit erfuhr das Eisenbahnnetz allmählich eine erhebliche Ausweitung. Insgesamt 400 km neue Hauptstrecken wurden gebaut. Die Gesamtlänge der estnischen Eisenbahn-Hauptstrecken im Jahr 1940 war 1480 km. Der durchschnittliche Abstand zwischen den einzelnen Stationen ging von 9 km im Jahr 1919 auf 5 km in 1939 herunter.

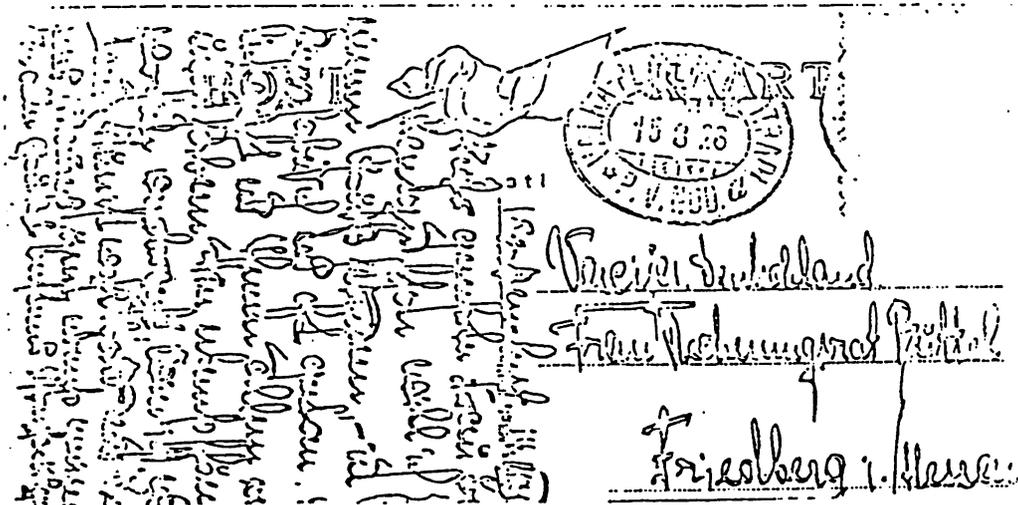
Zu Beginn der Unabhängigkeit waren die Landpostämter beim Austausch von Post an der nächsten Eisenbahnstation hauptsächlich von ländlichen pferdebespannten Kutschen abhängig. 1922 wurde ein erster estnischer Motor-Bus-Dienst eingerichtet. Diese private Motorbus-Gesellschaft übernahm

nach und nach alle Pferdegespanne und als Kontrahent mit der Postverwaltung übernahm die Gesellschaft den Posttransport auf ihren Linien. Mit der Bahn wurde die Post im Bahnpostwagen oder in gewöhnlichen Personenzügen im Packwagen oder Expressgutwagen befördert. Postwagen fuhr normalerweise auch in Nachtzügen; in den Fahrplänen erschienen sie als Postzüge.

In Übereinstimmung mit der Estnischen Postordnung bildeten die Bahnposten keine unabhängige postalische Einrichtung, sondern war eine Abteilung des sog. Kontrollamtes, d. i. des Hauptpostamtes an den Bahnknotenpunkten mit Posttransportabteilungen. Im allgemeinen bestand ein Team eines Postwagens aus zwei Mann - Postbeamter und Postschaffner. Auf den vielbeschäftigten Routen Tallin - Valga waren die mit drei Mann besetzt - dem älteren Beamten und zwei Postschaffnern.

Nach der Rückkehr von der Fahrt zum Heimatpostamt bzw. Kontrollamt wurden die Postsäcke, Schlüssel, Siegel, Entwertungsstempel zurückgegeben. Der Bahnpostbeamte übergab seinen schriftlichen Report, worinnen er insbesondere Verspätungen vermerkte oder ob ein Austausch nicht stattgefunden hat und anderes mehr.

Der zweite Teil dieses Beitrages befaßt sich sowohl mit estnischer Abstempelungen - provisorischen und regulärer - als auch mit Einschreibekennzeichnungen.



Nachdem das Übereinkommen der Eisenbahn- und Postverwaltung über die Zusammenarbeit 1934 in Kraft trat, wurden die von Bahnposten befahrenen Eisenbahnlinien auf 16 reduziert.

Nach einer Schätzung überstieg die Zahl der Postbeamten, die tatsächlich als fahrendes Personal auf den Bahnposten eingesetzt waren, kaum die Zahl 60. Im Jahr 1938 beschäftigte die Estnische Post- und Verkehrsverwaltung 1698 Männer und Frauen.

Die Mitglieder des Bahnpostteams hatten sich wenigstens eine Stunde vor der Abfahrt ihres Zuges beim Kontrollamt zum Dienst zu melden. Sie mußten Post sortieren und diese absacken helfen. Der älteste Beamte bekam den Tagesstempel, Briefkastenschlüssel usw. ausgehändigt. Für erhaltene Postbeutel mußte er quittieren. Die Post aus den Bahnsteigbriefkästen mußte so gleich sortiert werden. Oft mußten Sendungen, nachdem sie gestempelt waren, schon beim nächsten Halt hinausgegeben werden, so daß sie offensichtlich ihr Ziel mit dem anderen Postwagen in entgegengesetzter Richtung schneller hätten erreichen können (?).

Alle Beutel mußten verschlossen werden und die mit Einschreibepost sogar versiegelt. Die Anweisungen betreffend das genaue Sortieren und die Ableitung der Sendungen waren sehr kompliziert. Jede vorgekommene Fehlleitung wurde gemeldet, der betr. Beamte hatte schriftlich dazu Stellung zu nehmen.

Die aus den Briefkästen entnommene Post erthielt oft Briefe, die vom Absender mit "Einschreiben" gekennzeichnet waren. Diese wurden, wenn richtig frankiert, in eine besondere Liste aufzunehmen und mit Einschreibezettel und -nummer zu kennzeichnen.

Nach der Rückkehr von der Fahrt zum Heimatpostamt bzw. Kontrollamt wurden die Postsäcke, Schlüssel, Siegel und der Tagesstempel zurückgegeben. Der Bahnpostbeamte übergab auch seinen schriftlichen Bericht, worinnen insbesondere Verspätungen vermerkt waren oder ob ein Posttausch nicht stattgefunden hat und anderes mehr.

Der zweite Teil dieser Arbeit befaßt sich mit den estnischen Bahnpoststempeln - provisorischen als auch regulären - und mit der Kennzeichnung von Einschreibesendungen.

Wir werden auch diese Arbeit in deutscher Übersetzung abdrucken.

= = 0 = =

Haben Sie den

J A H R E S B E I T R A G

überwiesen ???

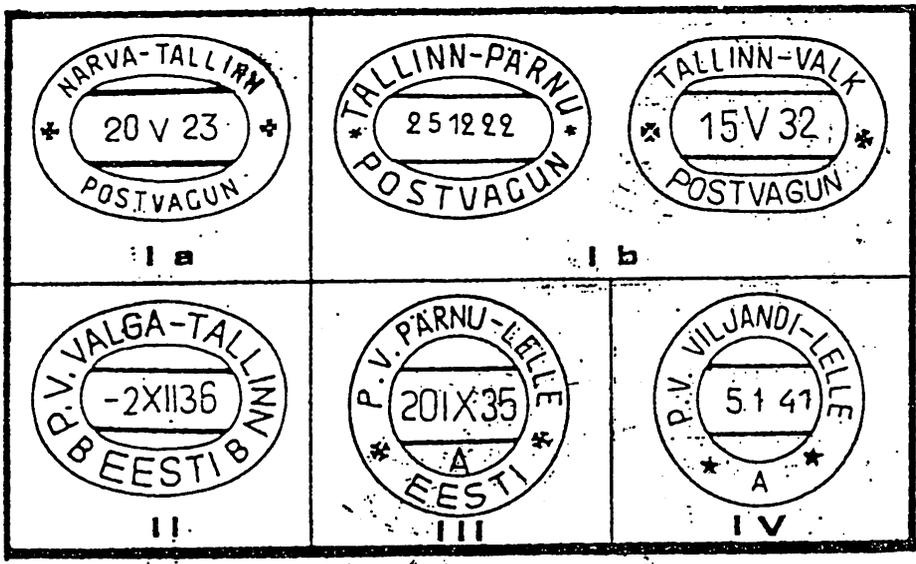
Bitte bald erledigen.

Danke

Form wurde von der Estnischen Postverwaltung im Jahr 1919 übernommen, ab 1925 wurden jedoch einige neue runde Entwertungsstempel bei Bahnposten in Gebrauch genommen, jedoch zu gleicher Zeit auch mehrere neue Ovalstempel hergestellt. Der Grund für diesen allmählichen Wechsel von der ovalen zur runden Stempelform ist nicht bekannt. Es war offenbar keine Notwendigkeit mehr, die Bahnpost von der anderen Post zu unterscheiden. Die Beschriftung der Rundstempel war einfacher und billiger; saubere Stempelabdrucke zu erhalten erforderten weniger Geschicklichkeit der Beamten im fahrenden Zug.

An dieser Stelle ist es auch von Interesse, die Aufmerksamkeit der Leser auf eine Tatsache zu lenken, nämlich daß das Abmessen von Bahnpoststempeln auf Postlegen zu verschiedenen Resultaten führen kann: es sind bis zu 2 mm Differenz möglich und mit der Bewegung des fahrenden Zuges zu erklären. Die Maße in den (nachfolgenden) Tafeln können deshalb nur annähernd sein.

Die regulären Bahnpoststempel können in folgende Typen eingeteilt werden:

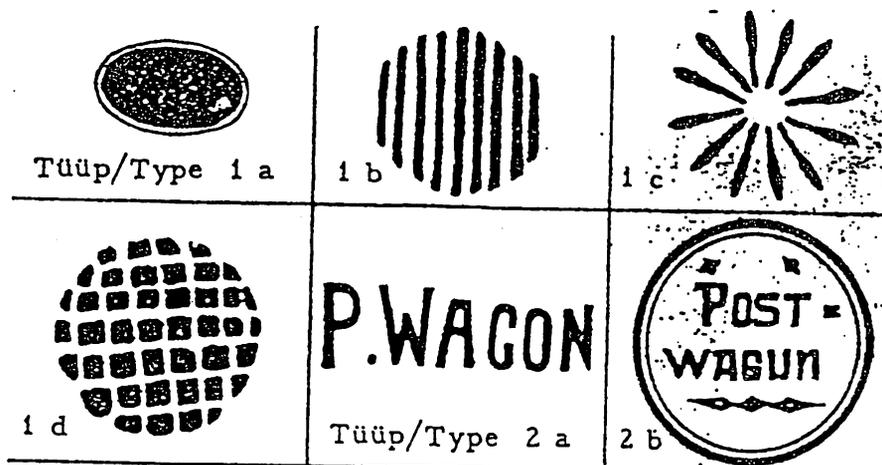


Type I Doppelbrückenstempel -Oval : Im unteren Teil des Ovals das Wort "Postvagon" (=Postwagen), rechts und links seitlich kleine Sterne oder Kreuze in verschiedenen Formen, keine Unterscheidungsbuchstaben, Größe 33 - 34 1/2 zu 23 - 24 1/2 mm, Monate in arabischen oder römischen Ziffern

Untertype I a: Höhe der Buchstaben 2 1/2 - 3 mm, Beschriftung gleichmäßig ung. klar

I b: Höhe der Buchstaben 3 - 4 mm, Beschriftung oft unregelmäßig und nicht klar

Die provisorischen Bahnpostentwertungen lassen sich in folgende Typen einteilen:



a P.w. Tallinn-Walk

Tüüp
Type

c P.v. PETSERI-VALK

b P.w. Walk-Tallinn

3

d P.v. VALK-PETSERI

Some typical Early Estonian TPO Provisional Postmarks

I - Stumme Entwertungsstempel in verschiedenen Formen -
Sterne, Kreise, Linien usw.

Diese wurden in der Arbeit von Schönherr, Weiner und Eichenthal bereits erfaßt. Mit großer Wahrscheinlichkeit wurden diese auf der Strecke Tallinn -Pärnu getätigt.

II - Stumme Stempel aus denen ihre Verwendung bei der Bahnpost hervor-
geht

a) gradlinige Stempel, etwa 38 mm, Text "P.Wagon" oder "P.Wagun"
=Postwagen

b) runde Stempel, Durchmesser etwa 38 mm, gradliniger Text "Post-
Wagun", verwendet auf der Linie Tallinn - Pärnu

III - Gradlinige Stempel mit Angabe des Abgangs- und Zielbahnhofes "P.
w. Tallinn - Walk" und "P.w. Walk -Tallinn"

Diese gibt es in verschiedenen Farben
"P.v. Valk - Petseri" und "P.v. Petseri - Valk"

IV - Handschriftliche Entwertungen mit unauslöschlicher Tinte oder
Stift "P.v.", "P.w.", "P.Wagun" daneben Datum und Strecke

V - verschiedene Gummistempel der Eisenbahnverwaltungen, Text in
Estnisch oder Russisch
Verwendungszweck ist nicht geklärt und insoweit nicht sicher, ob
tatsächlich bei einer Bahnpost verwendet.

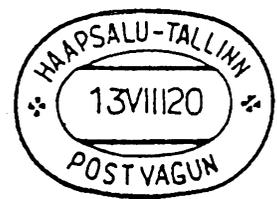
REGULÄRE ABSTEMPELUNGEN

Um Bahnpoststempel leichter erkennen zu können, wechselten die russi-
schen Bahnpoststempel ab 1903 von der runden zur Ovalform. Dieselbe

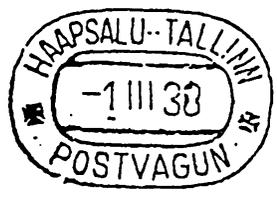
- Type II Doppelovalbrückenstempel, "Eesti" im unteren Teil des Ovals, "P.V." (=Bahnpostwagen) vor der Abgangsstation. Einzige Ausnahme ist "Sonda - Mustvee", hier fehlt "P.V." Unterscheidungsbuchstabe A oder B vor oder nach "Eesti", Maße der Stempel 32 - 34 mm zu 24 1/2 - 25 1/2 mm, Beschriftung im allgemeinen klar, aber unregelmäßig.
- Type III Doppelkreisbrückenstempel. Im unteren Teil des Stempels "Eesti", unter der Brücke Unterscheidungsbuchstabe A oder B, "P.V." (= Postwagen), Durchmesser 29 mm, vor und nach Eesti kleine Kreuze, Beschriftung klar und gleichmäßig.
- Type IV Doppelkreisbrückenstempel, Unterscheidungsbuchstabe "A", "B" oder "I" im unteren Teil des Kreises mit schmalen Sackigen Sternen links und rechts, Durchmesser 27 1/2 - 28 mm, Beschriftung klar und regelmäßig.

Es folgt eine Liste aller bekannter Bahnpoststempel sowie deren Abbildungen: (Stempelinschrift immer in großen Buchst.)

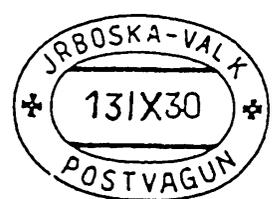
(1) Nr.	(2) Bahnpost-Nr. 1934 P.V.	(3) Bahnpostlinie, ersten und letzter Verwendungstag, Stempelinschrift	(4) Type	(5) Bemerkungen
1	6	Haapsalu - Tallinn 1921.4.18 - 1941.3.15 a) Haapsalu - Tallinn b) Haapsalu - Tallinn	I a I b	Maltaserkreuz
2		Irbeska - Valk 1922-5-16 - 1931-9-31 a) Irbeska - Valk b) Irbeska - Valk	I a III	P.V.
3	9	Lelle - Pärnu a) P.V. Lelle - Pärnu	III	Buchstabe A
4		Lelle - Viljandi 1941-1-27 a) P.V. Lelle - Viljandi	IV	Buchstabe A
5	16	Mustvee - Sonda 1937-3-24 - 1940-5-7 a) P.V. Mustvee - Sonda	III	Buchstabe A
6		Narva - Tallinn 1926-1-26 - 1927-4-28 a) Narva - Tallinn b) Narva - Tallinn	I a I a	35 x 24,5 mm 34 x 24,5 mm -auch in blauer Farbe



1 a

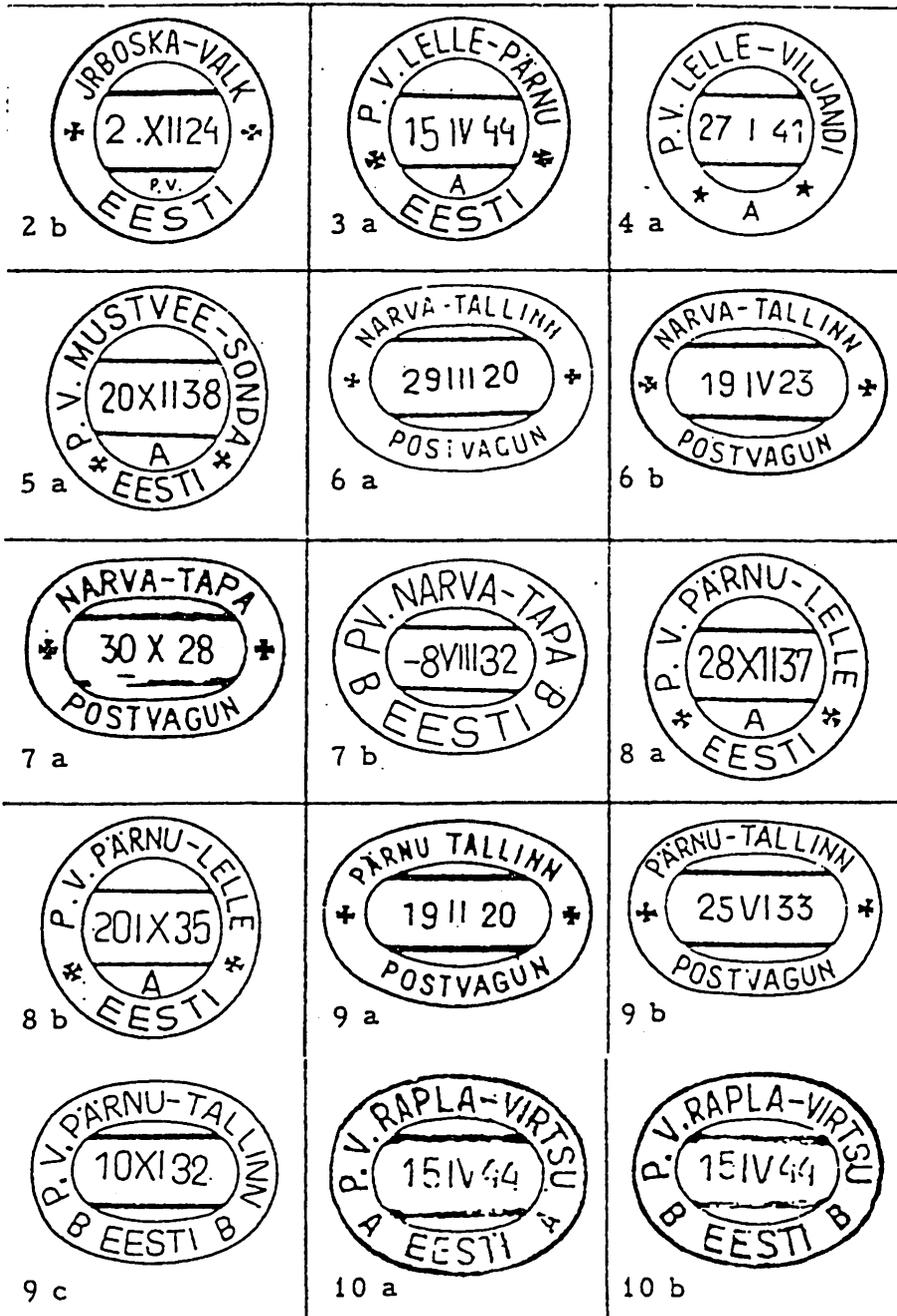


1 b



2 a

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
9	4	Pärnu - Tallinn 1920-2-14 - 1941-5-29 a) Pärnu Tallinn b) Pärnu - Tallinn c) P.V.Pärnu - Tallinn	I a I a II	Buchst. B
10	13	Rapla - Virtsu 1932-12-23 - 1940-12-29 a) P.V. Rapla - Virtsu b) P.V. Rapla - Virtsu	II II	Buchst. A Buchst. B
11	15	Sonda - Mustvee 1929-10-25 - 1938-6-5 a) Sonda - Mustvee b) P.V. Sonda - Mustvee	II III	Buchst A
12	5	Tallinn - Haapsalu 1923-12-25 - 1932-6-8 a) Tallinn - Haapsalu b) Tallinn - Haapsalu	I a I b	Malteserkreuz
13		Tallinn - Narva 1920-5-19 - 1925-12-24 a) Tallinn - Narva	I a	
14	3	Tallinn - Pärnu 1919-11-10 - 1938-10-21 a) Tallinn - Pärnu b) Tallinn - Pärnu c) P.V.Tallinn - Pärnu	I a I b II	arab.Ziffern Sternchen Buchstabe B
15	1	Tallinn - Valga 1934-10-13 - 1940-3-13 a) P.V.Tallinn - Valga b) P.V.Tallinn - Valga c) P.V.Tallinn - Valga	II II IV	Buchstabe A " B U-zeichen I
16		Tallinn - Valk 1920-3-12 - 1932-5-15 a) Tallinn - Valk b) Tallinn - Valk c) Tallinn - Valk	I a I b I b	arab.Ziff., auch blau " mit Sternchen mit Malteserkreuz
17		Tallinn - Viljandi 1933-10-11 a) P.V.Tallinn - Viljandi	IV	Buchstabe A
18		Tamsalu - Türi 1928-3-15 - 1929-6-7 a) P.V.Tamsalu - Türi	III	Buchstabe A
19	7	Tapa - Narva 1932-1-14 - 1939-8-2 a) Tapa - Narva b) P.V.Tapa - Narva	I b II	arab.Ziffern Buchstabe B



(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7	8	Narva - Tapa 1927-11-3 - 1941-5-19	I a	
		a) Narva - Tapa	II	Buchstabe B
		b) P.V.Narva - Tapa		
8	10	Pärnu - Lelle 1928-12-29 - 1941-2-11	III	Buchst. A 2,5mm
		a) P.V.Pärnu - Lelle	III	" 4,0 mm
		b) P.V.Pärnu - Lelle		



11 a



11 b



12 a



12 b



13 a



14 a



14 b



14 c



15 a



15 b



15 c



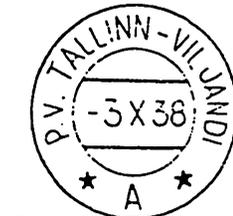
16 a



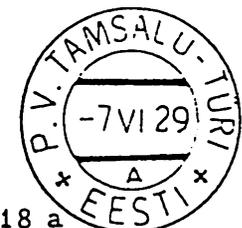
16 b



16 c



17 a



18 a



19 a

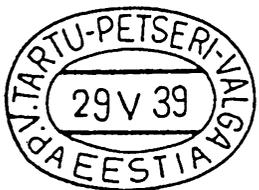


19 b

Aus EESTI FILATELIST 1979/ 24-25
mit freundlicher Genehmigung des Verfassers

ESTNISCHE BAHNPOST ¹⁹¹⁸ 1940

Abbildung:		Stempelinschrift immer große Buchst.		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Nr.	Bahnpost-Nr.	Bahnpostlinie, ersten u. letzter Verwendg. Tag	Type	Bemerkungen
P.V.		Stempelinschrift		
20	P.v. 11	Tartu - Petseri - Valga 1936-11-30 - 1939-05-29		
		a) P.V. Tartu - Petseri - Valga	II A	33,5x24,8
		b) P.V. Tartu - Petseri - Valga	II B	33 x 24
21		Tartu - Petseri - Valk 1932-03-02 -		
		a) P.V. Tartu - Petseri - Valk	II A	34 x 24
22		Türi - Tamsalu 1926-04-08 - 1931-10-26		
		a) P.V. Türi - Tamsalu	III A	ø 29,5
23	P.v. 17	Valga - Petseri - Tartu 1933-12-22 - 1941-01-07		
		a) P.V. Valga-Petseri-Tartu	II A	34 x 25
		b) P.V. Valga-Petseri-Tartu	II B	34x25,5



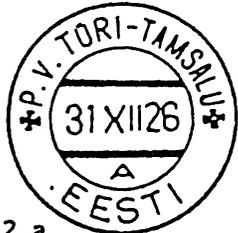
20 a



20 b



21 a



22 a



23 a



23 b



24 a

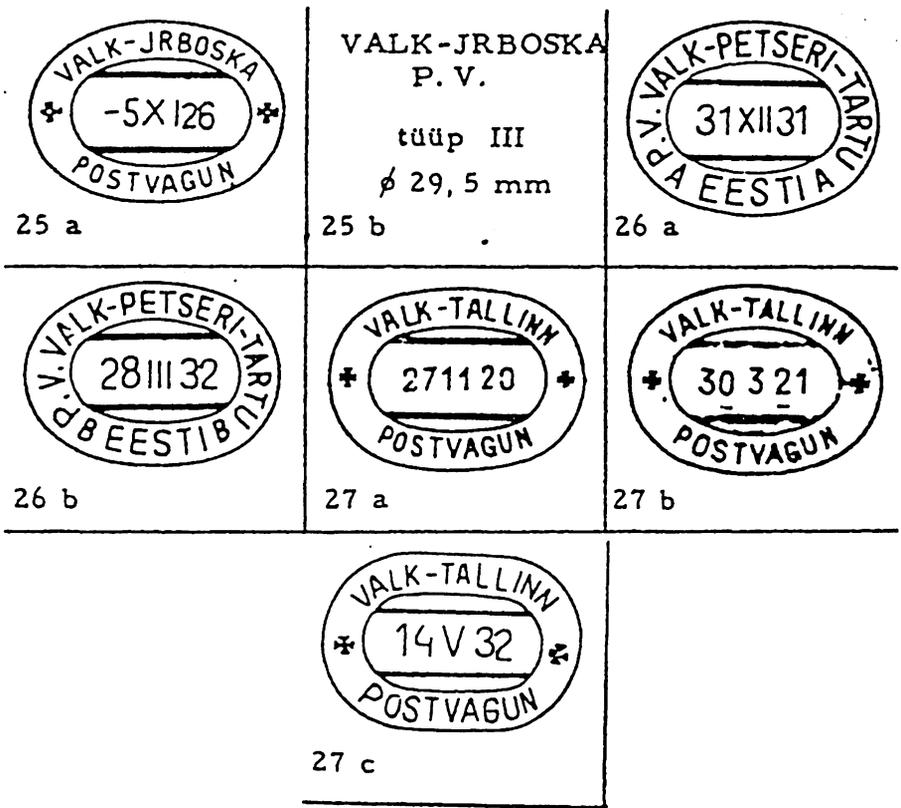


24 b

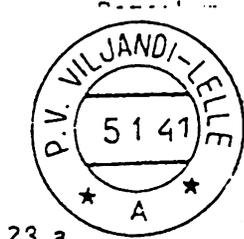


24 c

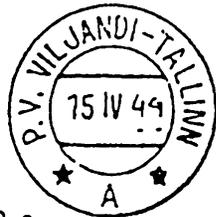
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
24	P.v. 2	Valga - Tallinn 1933-12-01 - 1943-12-27 a) Valga - Tallinn b) P.V.Valga - Tallinn c) P.V.Valga - Tallinn	I b - 34x 25,5 II A 34 x 25 II B 34 x 25	
25		Valk - Jrboska 1925-12-31 - 1931-05-23 a) Valk - Jrboska b) Valk - Jrboska	I a - 34 x 24 III P.V. ø 29,5	
26		Valk - Petseri - Tartu 1931-12-31 - 1933-c2-18 a) P.V.Valk-Petseri-Tartu b) P.V.Valk-Petseri-Tartu	II A 34x25 II B 34x25,5	
27		Valk-Tallinn 1920-c5-21 - 1933-c3-15 a) Valk - Tallinn b) Valk - Tallinn c) Valk - Tallinn	I a - 34x25,5 a. + 2 I a - 34x24,5 a. +3mm I b. - 34 x 24 Maltas.+	



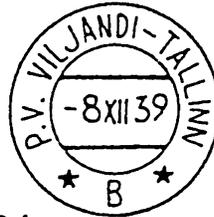
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
28		Viljandi - Lelle 1940-05-21 - 1941-01-05 a) P.V. Viljandi - Lelle	IV A	ø 27,5
29		Viljandi - Tallinn 1939-12-08 - 1941-01-05 a) P.V. Viljandi - Tallinn b) P.V. Viljandi - Tallinn	IV A IV B	ø 27,5 ø 27,5
3c	P.v.14	Virtsu - Rapla 1933-12-23 - 1937-06-15 a) P.V. Virtsu - Rapla b) P.V. Virtsu - Rapla	II A II B	33,5x 24 33,5x 24



23 a



29 a



29 b



30 a

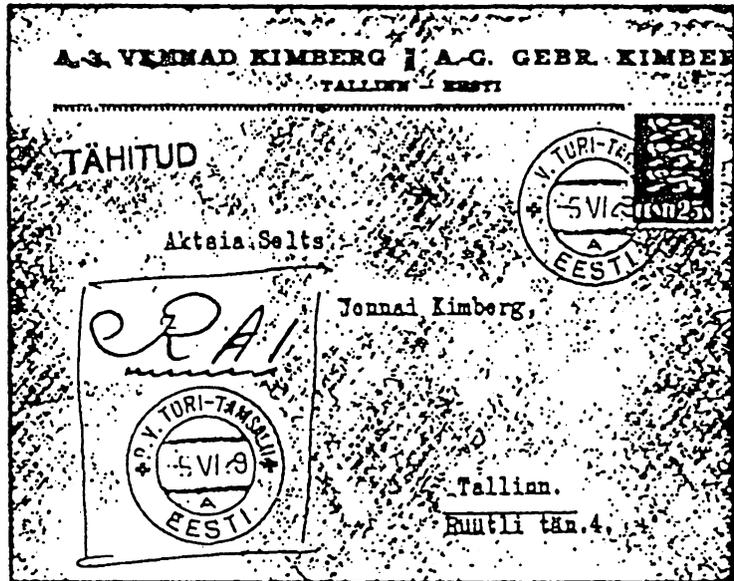


30 b

Zwei Bahnpoststempel, die nur auf teilweise estnischen Strecken vorkommen:



Wegen der Ortsbezeichnungen WALK - VALGA - VALK - VALKA sei für nicht-estnische Leser eine Erklärung gegeben:
 Im ehemals Russischen Nordwest-Eisenbahn-Netz war Valk (russisch: BA Kb) ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt mit Werkstätten. Nachdem Estland und Litauen die Selbständigkeit erlangten, wurde die Stadt geteilt. Der estnische Teil bekam die Bezeichnung Jalk oder Valk, der litauische wurde Valka genannt. Im Jahr 1925 wurde der estnische Teil aufgrund einer Sprachkorrektur Valga genannt. Sowohl der estnische, als auch der litauische Teil hatte seine eigenen Postämter und Eisenbahnstationen.

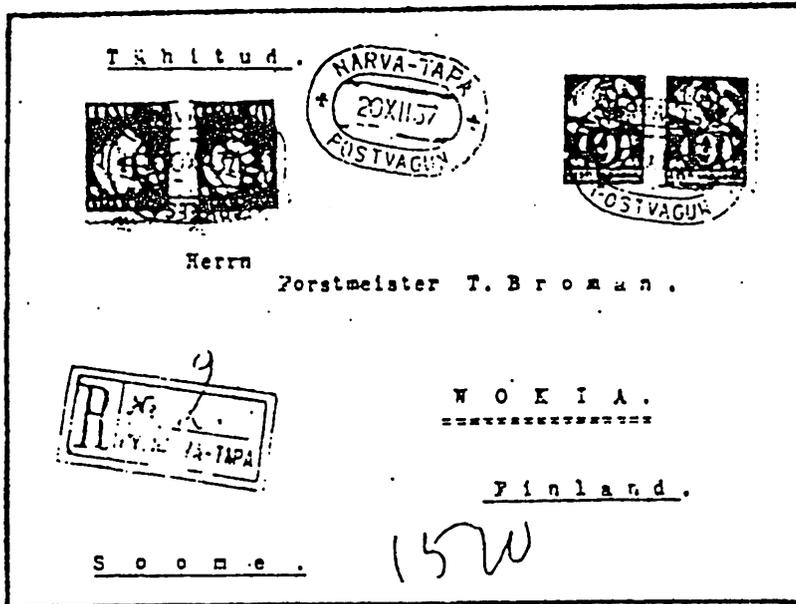


Stempel für Einschreibetriefe von Bahnposten

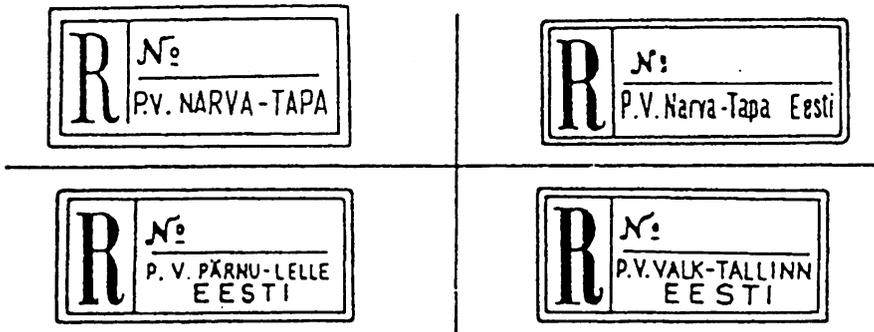
Im allgemeinen wurde Einschreibepost bei den Bahnposten handschriftlich gekennzeichnet. Eigene Gummistempel, die zu diesem Zweck extra geschaffen wurden, waren den bei den gewöhnlichen Postämtern benutzten sehr ähnlich.

Diese Stempel hatten die Bezeichnung der Bahnpost in beiden Richtungen wie auch auf den Bahnpoststempeln. Trotzdem Stempel zur Kennzeichnung von Einschreibepost verfügbar waren, wurde die handschriftliche Kennzeichnung noch bis 1940 angewandt.

Nachfolgend wird ein Einschreibebrief mit estnischem Einschreibestempel einer Bahnpost



und einige Typen von Bahnpost-Einschreibestempeln gezeigt:



ZUSAMMENFASSUNG

Diesen Artikel zu schreiben war nur möglich durch weltweite Zusammenarbeit von Sammlern und Posthistorikern. Nicht nur das Durchforschen der Literatur, sondern auch des tatsächlichen Materials in vielen Privatsammlungen machte es möglich, diese Arbeit zu vollenden. Allen Helfern sind wir sehr dankbar.

Die estnische Zeitungen in der freien Welt rückten eine Notiz ein, welche Zuschriften von früheren estnischen Postbeamten einbrachten, die heute in England, Schweden und Canada leben. Der Briefwechsel mit diesen Herren brachte uns eine Anzahl wertvoller "Innen-Informationen", die oft nicht in Dienstabweisungen zu finden waren. Ihre Hilfe war einmalig!

Anmerkung der Schriftleitung:

Die Überschrift S. 516 gibt zu Mißverständnissen Anlaß. Der Artikel ist nicht aus dem Estnischen ins Deutsche übersetzt worden. Es handelt sich um die Übertragung des englischen Textes ins Deutsche.

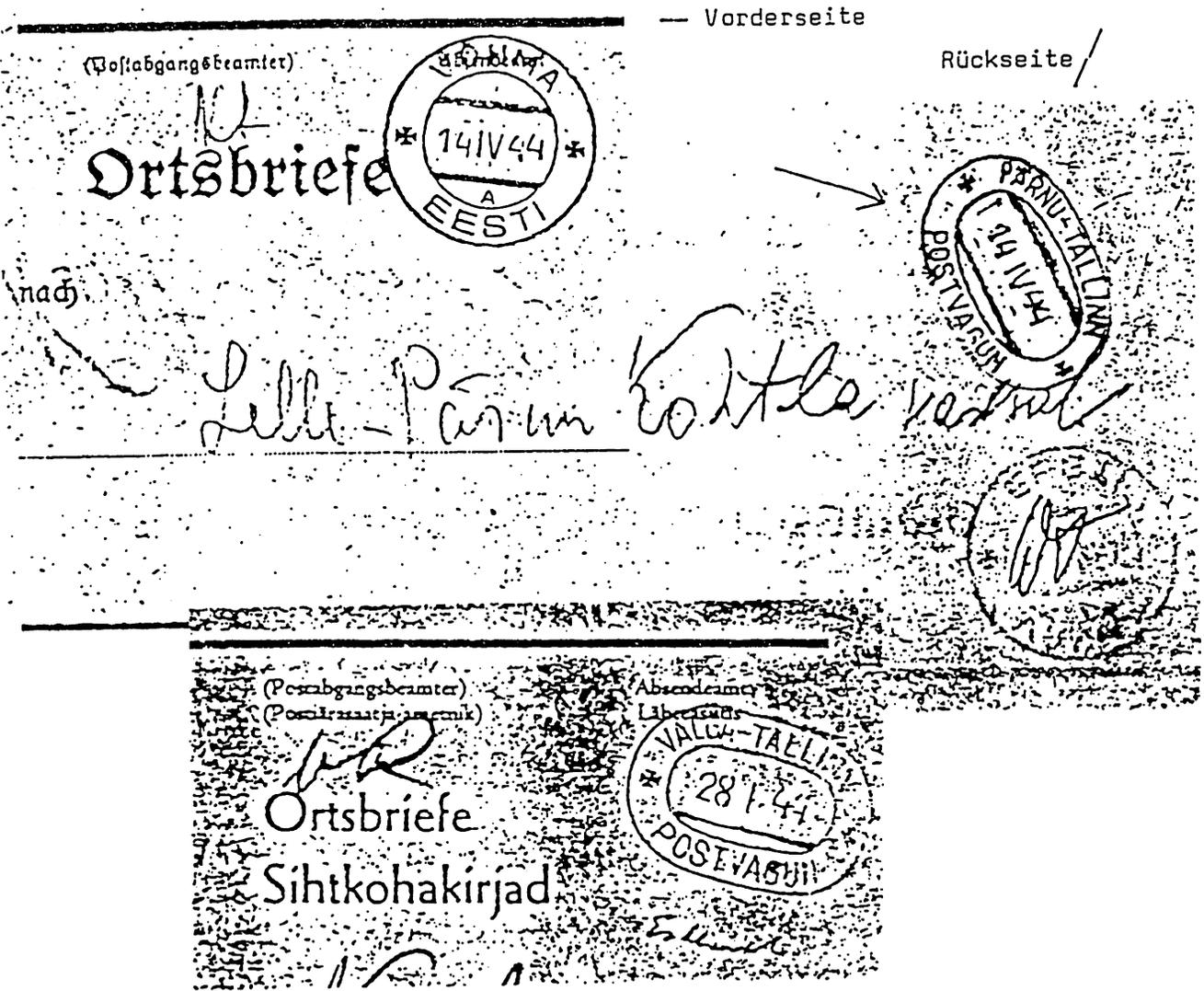
-Aus EESTI FILATELIST 1979-24/25

Elmar Ojaste ja Harold Osi

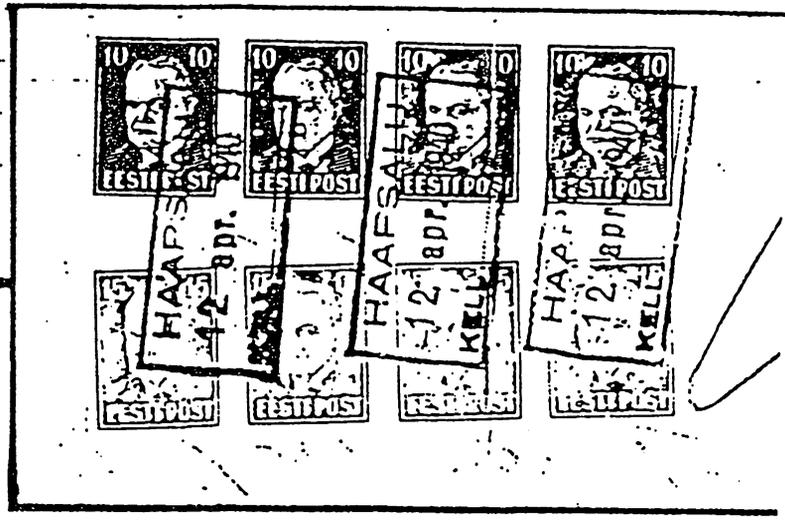
ESTNISCHE BAHNPOSTEN 1918 / 1940

auszugsweise aus dem Englischen ins Deutsche übertragen mit freundl. Genehmigung der Verfasser

Aus Kopenhagen sandte ein Leser einige "Richtungsaufkleber" (gemeint sind wohl Verbindzettel aus der Zeit der deutschen Besetzung von 1941-44, die infolge akuter Papiernot wiederverwendet wurden. Sie tragen estnische Bahnpoststempel:



Um Reisenden entgegenzukommen, nahmen in Zusammenarbeit zwischen Bahn und Post die Eisenbahnstationen auch Privattelegramme entgegen. Der Telegrammtext wurde durch das Bahnhofspersonal an das nächste Postamt per Telefon durchgegeben und von dort erst telegrafisch übermittelt. Die Telegrammgebühr wurde auf der Rückseite der Vordrucke in Briefmarken verklebt und mit dem rechteckigen Tagesstempel des Stationsvorstandes abgestempelt. Ein solches Telegramm ("Ich werde um 8 h abends heimkommen") ist mit seiner Rückseite -ausschnittsweise - abgebildet.



Ein deutscher Leser, so schreibt der Verfasser, sandte eine interessante Rechnung eines privaten Stempellieferanten an die Estnischen Postbehörden für gelieferte Gummistempel. Auf der Rückseite dieser Rechnung sind die Abdrucke der an diesem Tag gelieferten Stempel aus Gummi, u.a. auch zweizeilige Stempel für die Bahnpost Valga - Petseri-Turku und umgekehrt. Solche Stempel wurden für internationale Korrespondenz und zur Kennzeichnung von Vorbindezetteln verwendet.

Valga-Petseri-Tartu
postvagun.

Tartu-Petseri-Valga
postvagun

Es erscheint auch wichtig, klarzustellen, daß gemäß der Bekanntmachung in der Staatszeitung vom 1. September 1933 von diesem Tag ab die amtliche Bezeichnung von Valk in "Valga" geändert wurde. In derselben Rechnung ist ein vollständiger Satz von Gummistempeln für die Post in Paldiski gezeigt, das zur selben Zeit seine Bezeichnung Baltiski in richtig Paldiski geändert hat.

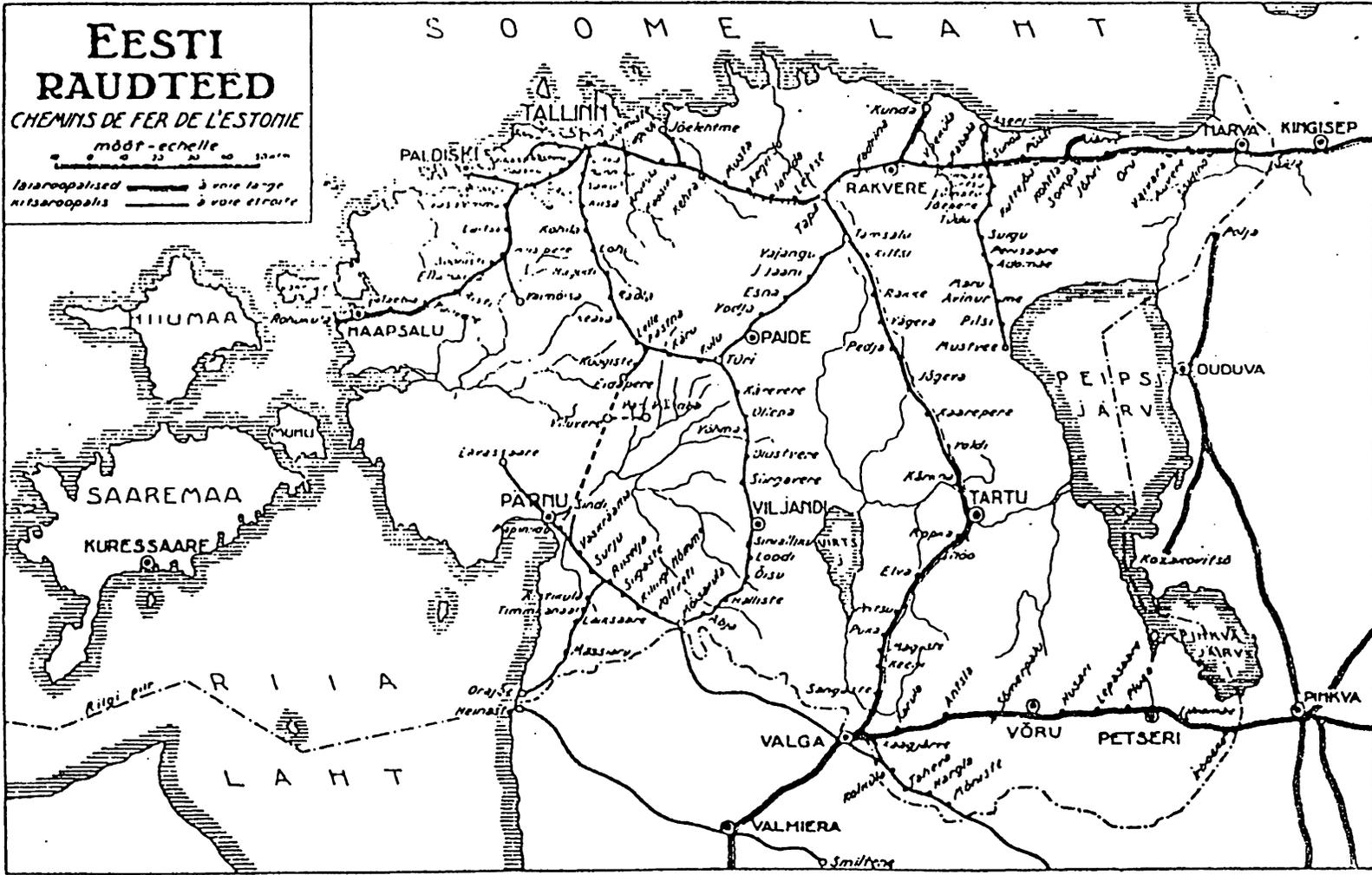
Verschiedene Stempel wurden auch in blauer, einige auch in violetter Farbe bekannt. In der Sammlung des Verfassers befinden sich eine Anzahl unadressierter Postkarten, deren mit Ostland überdruckte Hitlermarken mit Daten vom 14. oder 15. April 1944 abgestempelt sind. Offenbar handelt es sich um Abstempelungen, die für das Postmuseum oder bei der Zentralverwaltung angefertigt wurden, nachdem die Stempel zurückgezogen worden waren.

Es ist beabsichtigt, im Anschluß an diesen Beitrag einen Artikel über die deutschen Bahnpoststempel dieses Gebietes zu bringen. Auf der nächsten Seite sehen Sie die Wiedergabe einer estnischen Eisenbahnkarte aus dem Jahr 1927.

**EESTI
RAUDTEED**
CHEMINS DE FER DE L'ESTONIE

mõõt-echelle
0 10 20 30 40 50 km

laiaroopalised ————— à voie large
nitsaropalis ————— à voie étroite



ESTONIAN RAILWAYS 1927

- 29 -

- 14 -

aus EESTI FILALETIST

ESTNISCHE BAHNPOSTEN

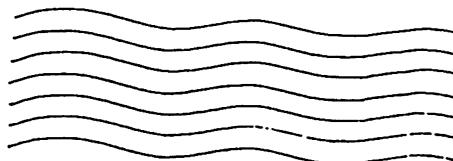
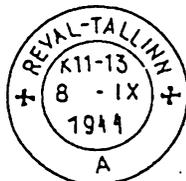
zur Zeit der deutschen Besatzung

während des 2. Weltkrieges

von Elmar Ojaste

Ehe wir mit der Darstellung der Bahnpoststempel aus den Jahren 1941-1944 beginnen, wären noch Streckenstempel nachzutragen, die estnischer Herkunft sind und in der "deutschen" Zeit weiterverwendet wurden:

Es handelt sich um einen Maschinenstempel REVAL - TALLIN mit dem Durchmesser von 23mm und Wellenlinien. Herr Ojaste belegt ihn mit dem Datum 1944-08-01



Bp. RIGA - REVAL (Postivagun) mit Unterscheidungsbuchst. "a" mit Datum 10.1.1942

dto. mit Unterscheidungsbuchstabe "c" vom 30.3.42



Die Arbeit sei mit dem nun folgenden Verzeichnis der in Estland 1942-1944 verwendeten "deutschen" Streckenstempel abgeschlossen:

lfd.Nr. nach Herrn Ojaste	Postzug/ Stempelinschrift Unterscheid.Buchst.	Type nach Abbildungen	Frühestes Verwendungsdatum
201 a	RIGA - REVAL BAHNPOST DEUTSCHE DIENSTPOST OSTLAND a	IV a	27.5.1943
b	"	b IV a	29.9.1942
c	"	c IV a	18.7.1943



201 d	RIGA - REVAL BAHNPOST			
	DEUTSCHE DIENSTPOST OSTLAND d	IV a		-keine Angabe-
202 a	TAPS - NARWA BAHNPOST			
	DEUTSCHE DIENSTPOST OSTLAND a	IV a		9.5.1944
	b "	b	IV a	5.1.1943
203 a	REVAL - BALTISCHPORT BAHNPOST			
		a	IV b	1.1.1943
204 a	REVAL - NARWA BAHNPOST			
		a	IV b	1.1.1943
	b "	b	IV b	1.1.1943



205 a	REVAL - RUJEN BAHNPOST	a	IV b	19.4.1944
206 a	REVAL - TAMSAL BAHNPOST	a	IV b	23.6.1944
	b "	b	IV b	1.1.1943
207 a	WALK - PLESKAU BAHNPOST	a	IV b	31.10.1943
	b "	b	IV b	13.11.1943



208 a	RIGA - WALK (OSTLAND)	a	IV c	5.9.1944
	b "	b	IV c	23.12.1943
209 a	RIGA - HAPSAL (TALLINN-HAAPSALU) BAHNPOST	a	IV d	-keine Angabe-
	b "	b	IV d	15.5.1944

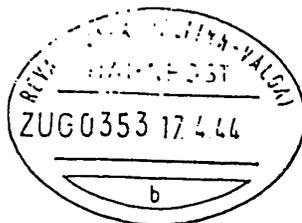
210 a	REVAL - PERNAU (TALLINN-PÄRNU)			
	BAHNPOST	a	IV d	-keine Angabe-
b	"	b	IV d	"
c	"	c	IV d	8.6.1944
d	"	d	IV d	15.1.1944
211 a	REVAL - WALK (TALLINN-VALGA)			
	BAHNPOST	a	IV d	18.4.1944
b	"	b	IV d	17.7.1944
212 a	REVAL - WERDER (TALLINN-VIRTSU)			
	BAHNPOST	a	IV d	24.5.1944



IV c



IV d



== 0 ==

Das nächste Treffen der ESTLAND - Philatelisten findet am 3. + 4. Okt. 1992 in Soest / Westf. statt.

Einzelheiten entnehmen Sie dem nächsten Heft.

BITTE VORMERKEN _ _ _ BITTE VORMERKEN

Elmar Ojaste

Bahnpoststrecken und -stempel Estlands in den Jahren 1942-44

Zu Beginn der Estnischen Sozialistischen Sowjetrepublik (ESSR) im August 1940 sah das gesamte Netz der estnischen Eisenbahnen wie folgt aus:

	km	Hauptlinien	Nebenlinien
Weitspur 1,524 mm		772	460
Schmalspur 750 mm		675	234

Während der Besetzung durch die Sowjetunion (1940/41) vollzogen sich keine Veränderungen hinsichtlich der estnischen Eisenbahn, mit Ausnahme, daß sie der zentralistischen "All-Union" - Eisenbahnverwaltung unterstellt wurden.

Der Umlauf der Postwagen und Bahnposten auf den estnischen Eisenbahnen blieb wie sie zu den Zeiten der Estnischen Republik war bis zum Ausbruch der Feindseeligkeiten mit Deutschland im Sommer 1941. In dem gesamten Zeitraum wurden die früheren estnischen Entwertungstempel weiterverwendet. Soweit bekannt, arbeiteten keine direkten Bahnposten bis in die Sowjetunion hinein oder umgekehrt.

Im Sommer 1941 schon zu Beginn des Monats Juli, drangen deutsche Truppen in Süd-Estland ein und verkehrten die Eisenbahn von Valga nach Petseri. Mit dem Fall des Eisenbahnknotenpunktes Tapa in deutsche Hand am 4. Aug. 1941 hatte die sowjetische Besatzungsverwaltung eine Menge rollenden estnischen Eisenbahnmaterials zu evakuieren, darunter auch Postwagen. Die Verluste an rollendem Material von den Schmalspurbahnen waren nur gering, da keine direkte Verbindung zum Russischen Eisenbahnnetz bestand. Ende August 1941 wurde das gesamte estnische Hauptgebiet durch deutsche Streitkräfte kontrolliert und man begann sogleich im Interesse von Militärtransporten die estnischen Bahnen mit weiter Spur der westlichen zentraleuropäischen Spurweite anzugleichen. Zuerst wurde dies auf den Strecken Valga - Petserie, Valga - Narva, Tapa - Tallinn vorgenommen, andere folgten später. Die insgesamt 683 km Hauptstrecken und 316 km Nebenlinien mit weiter Spur wurden dem deutschen Eisenbahnnetz angeglichen.

Das rollende Material setzte sich vorwiegend sowohl aus alten deutschen Wagen und Lokomotiven, als auch aus Beutegut der belgischen, holländischen und französischen Bahnen zusammen.

Ab 1. Jan. 1942 wurde eine direkte Postwagenverbindung zwischen Riga und Reval (Riga und Tallinn) aufgenommen. Auf den anderen Strecken versahen Postwagen mit estnischen Postbeamten den Dienst und benützten frühere estnische Bahnpoststempel.

Wie man aus vorliegenden Postbelegen schließen kann, wurden frühere Strecken wieder eingerichtet und / oder deutsche Bahnpoststempel mit der Inschrift BAHNPOST in Gebrauch genommen, die die estnischen Stempel abgelöst haben.

Zu Beginn des Jahres 1943:

Reval - Baltischport	Tallinn - Paldiski - neue Bahnpost
Reval - Narva	Tallinn - Narva " "
Reval - Tamsal	Tallinn - Tamsalu " "
Taps - Narva	Tapa - Narva

Im letzten Vierteljahr 1943

Riga - Walk	Riga - Valga (Esti)	ehem.litauisch.8p
Walk - Pleskau	Valga - Psko.	neue Bahnpost
Reval - Pernau	Tallinn - Pärnu	

Im April 1944

Reval - Hapsal	Tallinn - Haapsalu	
Reval - Rujen	Tallinn - Rujiena	neue Bahnpost
Reval - Walk	Tallinn - Valga	
Reval - Werder	Tallinn - Viimsu	neue Bahnpost

Vom Jahresbeginn 1943 an wurde die gesamte Tätigkeit der Bahnkosten im Gebiet "Ostland" dem in Riga eingerichteten Bahnkostamt Riga unterstellt. Deutsches Postpersonal übernahm Riga - Reval (Riga - Tallinn) ganz und teilweise Reval - Narva (Tallinn - Narva) und Walk - Pleskau (Valga - Pskov). Die anderen Strecken blieben von estnischem Personal besetzt.

Im Herbst 1944 rollte die Front wieder über Estland hinweg - in umgekehrter Richtung - und Sowjettruppen besetzten wieder das Land. Mit dem Abzug der deutschen Verwaltung im August/September 1944 ging die Verwendung der deutschen Bahnpoststempel auf estnischen Strecken zu Ende.

Während der Kämpfe fremder Truppen auf estnischem Boden litten die Eisenbahnen schwer. Über 40% aller Hauptstrecken waren zerstört, ebenso die Werkstätten. Von insgesamt 227 Eisenbahnstationen waren 108 ganz oder schwer beschädigt. Es waren auch 169 Eisenbahnbrücken verschiedener Größe zerstört worden.

Quellen: Elmar Ojaste und Harold Osi, Bahnposten und Posttransport auf estnischen Eisenbahnen 1918 - 1940 EESTI FILATEST No. 22-23, 1978 Anhang No 24-25, 1979

Dr. Hermann Schultz, Deutsche Dienstpost 1939 - 1945 Handbuch und Stempelkatalog, Teil 4, Düsseldorf 1957

Sada aastat Eesti raudteed 100 Jõud (Estnische Eisenbahnen) Tallinn 1970 in Estnisch.

EIN NEUES MACHWERK

Dr. H. Schrödinger, Artur Menzen

Das unten abgebildete " Machwerk " wurde kürzlich zur Versteigerung angeboten. Die Beschreibung lautet:

" 4er Block mit Überdruck: MARGISLID suvi 91 "

Ausruf DM 130,--

" 2 Einzelmarken dito

Ausruf DM 60,--

Aufgrund der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Estland im BDPH e.V. zog der Auktionator die Machwerke zurück.



Die estnische Post in Nordlettland

In das, durch den Rückzug der deutschen Armee, im November 1918 entstehende Machtvakuum, stieß die Rote Armee Lettlands vor. Sie erreichte am 3.1.1919 Riga und besetzte danach das ganze Land, bis auf einen kleinen Streifen mit Libau als Zentrum.

Im Norden wichen die wenigen lettischen bürgerlichen Truppen nach Südestland aus. Dort unterstellte sich Oberstleutnant Zemitans dem estnischen Kommando und baute die lettische Nordarmee auf. Im April/Mai 1919 begann der Gegenangriff und die vereinten Streitkräfte (Esten, Letten, Finnen, Balten u.a.) warfen die Rote Armee bis über Rujen (Rujiena), Smilten (Smiltene) und Wolmar (Valmiera) zurück.

Die Hintergründe, warum es in Nordlettland zur Verwendung estnischer Wertzeichen kam, sind in (1) beschrieben und wurden in der Zeitung TAUTAS BLASS vom 24.4.1919 veröffentlicht. Danach wurde die estnische Regierung vom lettischen Finanzministerium gebeten in Nordlettland, für die einheimische Bevölkerung, Postverbindungen herzustellen, da sich diese, zur damaligen Zeit, in privaten Händen befanden. Die Poststücke sollten mit estnischen Briefmarken frankiert und durch die estnische Post befördert werden.

Mir liegen 3 Karten aus einer Familienkorrespondenz vor, die alle aus Rujen nach Dorpat (Tartu) adressiert sind.

1. Karte am 6.5.1919 in Rujen geschrieben, frankiert mit 1x Mi-Nr.2 von Estland. Am 9.5. in Pernau, mit dem alten russischen Stempel, Handbuch Nr. 105:2 (223), entwertet.
2. Karte am 29.5. in Rujen geschrieben, frankiert mit 1x Mi-Nr.2, am 31.5. in Walk, mit dem provisorischen estnischen Stempel, Handbuch Nr. 144:3 (315), entwertet.
3. Karte, Abb.1, geschrieben am 9.6. in Rujen, frankiert mit 3x Mi-Nr.1, entwertet am 12.6. in Tallinn mit dem neuen estnischen Stempel TALLINN, ESTI, Kennbuchstabe a. Dieser Stempel ist im Handbuch nicht aufgeführt, entspricht aber, bis auf den Kennbuchstaben, der Nr. 644:1 (193)

Da aus diesen 3 Einzelstücken keine Rückschlüsse auf den Transportweg o.ä. ziehbar sind, möchte ich Sie bitten, Ihre Bestände durchzusehen und ggf. Mitteilung zu machen.

Aus den 3 Karten sind aber auch sehr interessante zeitgeschichtliche Fakten zu entnehmen:

6.5.... Seit gestern sind wir wieder in Rujen und fanden hier im Haus alles unversehrt und ungeplündert vor und alle Menschen im Hof unverletzt.... Die estnischen Soldaten sollen die Roten schon hinter Ranzen zurückgeworfen haben und gehen auf Wolmar vor..... Hier ist der Kirchenvorsteher Kike ermordet (erschossen, erstochen und in den Fluß geworfen) worden, von den Roten.....

29.5.....Ich war garnicht in der Stimmung zu schreiben, hatten 120 Mann Einquartierung, lettische Soldaten. Jeder Winkel war voll..... und requirierten schließlich Droschke und Wagen... Gerhard ist ins Baltenbatallion eingetreten..... wie herrlich, daß Riga endlich befreit ist. Ich arbeite viel im Garten und vermisse Jahn sehr, der heute nach Wolmar abmarschierte....

9.6.Ich muß Dir heute von dem neuen Schweren, das uns betroffen hat , schreiben. Gestern Morgen wurde unser lieber Vater arretiert vom hiesigen Kommandanten und sitzt jetzt hier im Gefängnis..... er sei immer auf der Seite der "Barone" gewesen und habe die Leute zur Versöhnlichkeit gegen sie zu bereden versucht und da wir jetzt Krieg mit der "Baronsbande" hätten, mußte man ihn natürlich arretieren...

Da in unruhigen Zeiten der Informationsbedarf besonders hoch ist, existieren sicher etliche Belege aus diesem Gebiet und dieser Zeit. Die Zuordnung ist jedoch nur bei Briefen und Karten mit Absenderangabe oder dem erhalten gebliebenen Briefinhalt möglich.

In wieweit man die Ausgaben von Smilten und Wolmar mit in eine Estlandsammlung aufnehmen sollte, muß wohl jeder selbst entscheiden. Nähere Angaben zu beiden Ausgaben sind sowohl aus dem Estland-Handbuch als auch aus (1) zu entnehmen.

Abb.2 zeigt einen in Königsberg kontrollierten Brief aus Wolmar mit dem in (1) genannten aber nicht gezeigten Stempeltyp. Anhand weiterer Belege sollte überprüft werden ob es zwei verschiedene Typen sind, oder nur ein mit Stempelfarbe verschmiertes Ornament.

(1) N.Jakimovs, V.Marcilger : The postal and monetary history of Latvija.

ПОЧТОВАЯ КАРТО

Tartu

Herrn Georg Baer

Stern-Str. No 22. Dojat

Eröffnung, die mit dem 1. April
 Es ist schon in den Postämtern
 bekannt, die nach dem 1. April
 für die Briefe die Briefmarken
 die nach dem 1. April sind
 nicht mehr zu verwenden sind.
 Die Briefmarken sind nur in
 den Postämtern zu verwenden.
 Die Briefmarken sind nur in
 den Postämtern zu verwenden.



Abbildung 1

Värsja
 Deutschland
 Firma

WALMEER
 25 8 19

Gebüder Senf
Leipzig

LEIPZIG
 1918

LEIPZIG
 1918

Abbildung 2

Abbildung 2

Aus der Arbeitsgemeinschaft

In tiefer Trauer nehmen wir Abschied von
den Sammlerfreunden



UUNO K U U S I K

Präsident des estn. Philatelistenverbandes

und



TOOMAS L A N N E S

EESTI- Post ist das Mitteilungsblatt der Arbeitsgemeinschaft ESTLAND im Bund Deutscher Philatelisten.

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft und verantwortlich für den Inhalt: Artur Menzen, Von-der-Goltz-Str. 5
4600 Dortmund 1, Telef. 0231/523946.

Der Jahresbeitrag zur Arbeitsgemeinschaft beträgt
DM 20,--. Zahlungen sind nur auf das Konto 271474-
466, Artur Menzen, Sonderkonto, Postgiroamt Dortmund
(BLZ 440 100 46.) zu leisten.

Dieses Mitteilungsheft wird nur an die Mitglieder der
Arbeitsgemeinschaft ESTLAND im BDPH e.V. kostenlos
abgegeben. Der Abgabepreis pro Heft beträgt DM 10,--
und Porto.