

Briefverschlusßmarken für Eisenbahndienstsaachen

„Normale“ Briefmarkensammler schenken ihnen vielleicht kaum Beachtung, aber für Eisenbahnsammler stellen sie durchaus ein schönes kleines Nebengebiet des Sammelns dar. Sie dienten nicht als Frankatur für Briefpost, sondern als Verschlusßmarken für wiederverwendbare Briefumschläge aller Größen.



Das *Flügelrad* durfte dabei natürlich nicht fehlen. Hinzu kamen Werbeträger der Deutschen Bundesbahn für den Güter- wie für den Personenverkehr: „Beförderung zuverlässig!“ „Sicher und schnell!“ Auch die BZAL „*Bahnzentralstelle gegen die Alkoholgefahren*“ ließ eigene Aufklebermarken drucken. Das BSA *Bundesbahn-Sozialamt Frankfurt (Main)* gab Briefverschlusßmarken mit verkleinerten Unfallverhütungsbildern heraus: „Eigene Vorsicht bester Unfallschutz!“





Vor dem auf dem Gleis drohenden Tod, dem Knochenmann, warnen eindringlich die Unfallverhütungsmarken.



Vorsicht walten zu lassen und sicher nach Hause zurückzukommen, damit die Kinder nicht vergeblich auf den Vater warten, daran appellierten die Marken u.a. mit der Skeletthand, die den Eisenbahner in die Zange nehmen will.

In späteren Jahren gab es statt gummierter Marken der DB „Fahr lieber mit der Bundesbahn!“ oder „Sicher und geborgen“ wie der SBB „Ihr Wagen“ auch Selbstklebelemente wie „Laß mal die Bahn ran!“



Die *Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH in Kassel* veröffentlichte moderne Triebfahrzeuge, wobei natürlich die Dampflokomotive fehlte. Selbst die modernsten Baureihen wie 10, 23, 65 und 82 sollten nicht dabei sein. Für den Nichteisenbahner kostete ein kompletter Bogen Briefverschlößmarken 1,20 DM, auf Postscheckkonto zu überweisen. Bei den Marken der DEVK *Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse* waren allerdings Dampfloks vertreten. Die DEVK spannte den Bogen vom Adler von 1835 bis zum TEE von 1964.



In den 1980er Jahren gab das BSA neue selbstklebende Marken mit Unfallverhütungsmotiven heraus.



Die BZAL *Bundesbahnzentralstelle* gegen die *Alkoholgefahren* zeigte hingegen einen Querschnitt historischer deutscher Eisenbahnuniformen.



Gelegentlich wurden auch Briefverschlusssmarken der *Berufsgenossenschaft* in Form verkleinerter Plakate zur Unfallverhütung z.T. mit Comic-Motiven verwendet:



Briefverschlusssmarken wie die gezeigten dienten, wie der Name bereits sagt, zum Verschließen der Briefumschläge, die aber leicht zu öffnen und wiederzuverwenden waren.

EDS

Bei der Bahn gab es zahllose Abkürzungen, bis 1996 wußte jeder Eisenbahner was eine *EDS* ist: Eisenbahndienstsache. Darunter verstand man Dienstsendungen aller Art in Form von Karten, Briefen, Paketen, Beuteln, Taschen und Geldbehältern. Die Deutsche Bundesbahn (und bereits ihre Vorläufer, wie auch viele Privatbahnen) hatte ihren eigenen internen Postbeförderungsdienst, in der Regel transportierten Reisezüge die Post von Dienststelle zu Dienststelle. Die hausinterne Beförderung fiel somit nicht unter das Postmonopol. „Der innerdienstliche Schriftverkehr unter den Behörden und Dienststellen sowohl einer und derselben Eisenbahnverwaltung als auch der verschiedenen miteinander in Geschäftsbeziehung stehenden Eisenbahnverwaltungen fällt nicht unter den Bahnpostverkehr, wird vielmehr durch das Eisenbahnzugspersonal als Eisenbahndienstsache vermittelt“ (vgl. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd.1). Auch die *Sparda* (Spar- und Darlehenskasse), sozusagen eine Privatbank der Eisenbahner, die Bahnärzte und die Deutsche Eisenbahnversicherungskasse *DEVK* nahmen am EDS-Verkehr teil. Eisenbahn-Dienstsachen wurden am Bahnhof abgegeben und vom zuständigen Bahnhofspersonal dem Zugpersonal (früher Fahrladeschaffner) übergeben. Nur Züge mit Gepäckabteil oder Gepäckwagen, die Ladegut wie Gepäck oder Expreßgut transportierten, übernahmen auch EDS-Sendungen.

Selbst nach Gründung der Deutsche Bahn AG am 01.01.1994 lief die EDS zunächst noch kurze Zeit, der bahninterne Postdienst hörte aber bald auf. Danach benötigte jede Poststelle der Bahn eine eigene Postanschrift. Zahllose Briefkästen der Bundespost wurden montiert. Seit 1928 bis 1997 verfügte die Bahn mit ihrer Bahnselbstanschlußanlage (BASA) über ein eigenes Telefonnetz. Das BASA-Netz wurde anlässlich der Umstrukturierung der Deutschen Bahn ebenfalls ausgegliedert und an Arcor verkauft, jedoch 2001 zurückgefordert, nachdem die jährlichen Gebühren für die ehemals bahneigenen Kommunikationsanlagen den

Kaufpreis bei weitem überschritten hatten. Die EDS wurden allerdings noch nicht „wiederbelebt“, was sich bei dem immer weiter ausgedünnten Schienennetz auch schwierig gestalten würde.

Die Reichsbahn der DDR hatte ebenfalls ein EDS-System, die Umschläge (allerdings ohne Werbung) waren gleich aufgebaut und wurden mehrfach genutzt. Die alte Adresse wurde einfach nach Benutzung durchgestrichen oder überklebt und die neue eingetragen, bevor der Umschlag wieder auf Reisen ging. Die Bahn schonte Ressourcen.

Die EDS wurde zum 31.12.1996 eingestellt und erhielt sogar einen eigenen „Nachruf“, daß sie bereits mindestens seit Gründung der Deutschen Reichsbahn den Eisenbahnern gute Dienste geleistet hätte. Wer noch über alte EDS-Umschläge verfügt, mag sich wundern über die Reisen auf dem in- und ausländischen Schienennetz, die so ein Umschlag zurückgelegt hat.

©P. Dr. Daniel Hörnemann