



*Briefmarkensammler Verein von 1901 Göttingen e.V.*



# *P*ersonen, *P*ost und *P*akete auf schmaler Spur

- Mit der Göttinger Kleinbahn durch das Gartetal -

Dr. Klaus-Peter Hermann

Göttingen 2022



DDR 1981, Mi.-Nr. 2631/32



DDR 1980, Mi.-Nr. 2564/65

Die **Göttinger Kleinbahn** hatte eine Spurweite von 750 mm. Alle Bahnen, deren Spurweite kleiner als die 1822 eingeführten Normalspurweite von 1.435 mm ist, bezeichnet man als **Schmalspurbahnen**.



DDR 1983, Mi.-Nr. 2792/93



DDR 1984, Mi.-Nr. 2866/67

Die Bezeichnung **Kleinbahn** hat nichts mit der Spurweite zu tun, sondern weist darauf hin, dass es sich um eine Bahn handelt, die wegen ihrer **geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr** nicht dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen von 1838 unterliegt.

# Daten zur Geschichte der Gartetalbahn

Die Göttinger Kleinbahn AG wurde 1896 gegründet.

Beteiligt waren der Landkreis und die Stadt Göttingen, die Gemeinde Rittmarshausen sowie die Bahnbau- und Betriebsunternehmung Lenz & Co GmbH, die bis 1938 auch den Betrieb führte. Anschließend lag die Betriebsführung beim Niedersächsischen Landeseisenbahnamt.

Die Gesellschaft eröffnete am 19. Dezember 1897 eine Kleinbahn von Göttingen durch das Gartetal nach Rittmarshausen. Zehn Jahre später, am 1. Juli 1907 verlängerte man die Bahn sogar bis zur Kreisstadt des Nachbarkreises Duderstadt, die bereits 1889 an das Staatsbahnnetz angeschlossen worden war.



# Daten zur Geschichte der Gartetalbahn

Der Teilabschnitt Duderstadt–Rittmarshausen wurde wegen geringer Nachfrage schon nach knapp 15 Jahren ab April 1922 wieder stillgelegt.

Dagegen bestand der Personenverkehr zwischen Göttingen und Rittmarshausen bis zum 30. Oktober 1957; Güterzüge – vor allem zum Transport der Zuckerrüben – fuhren sogar bis zum 1. März 1959. Danach wurde die Strecke abgebrochen.

Die Gesellschaft nannte sich seit 1946 Gartetalbahn AG und war ab 1957 ein Eigenbetrieb des Landkreises Göttingen, der noch bis 1983 eine Buslinie entlang der ehemaligen Bahntrasse betrieb.





# GÖTTINGEN-SÜD

0,0 km

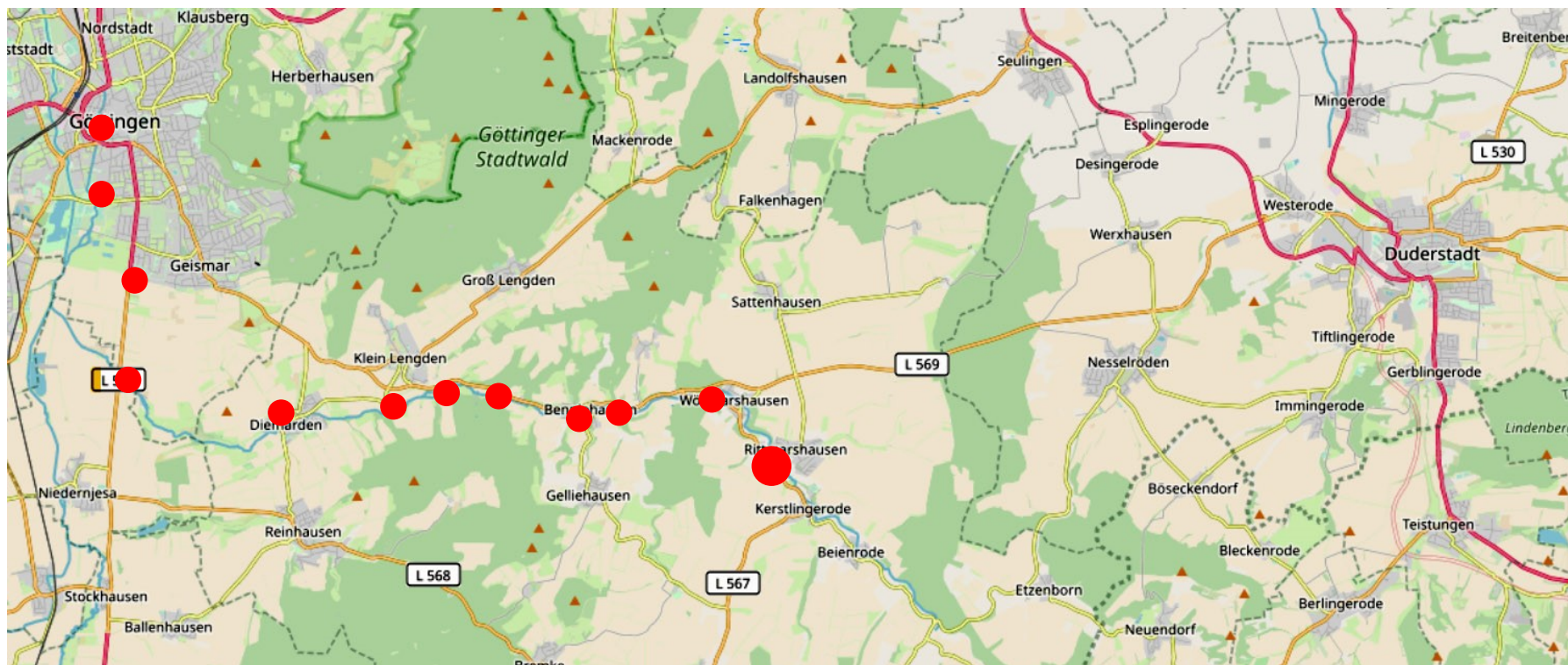
0:00 h



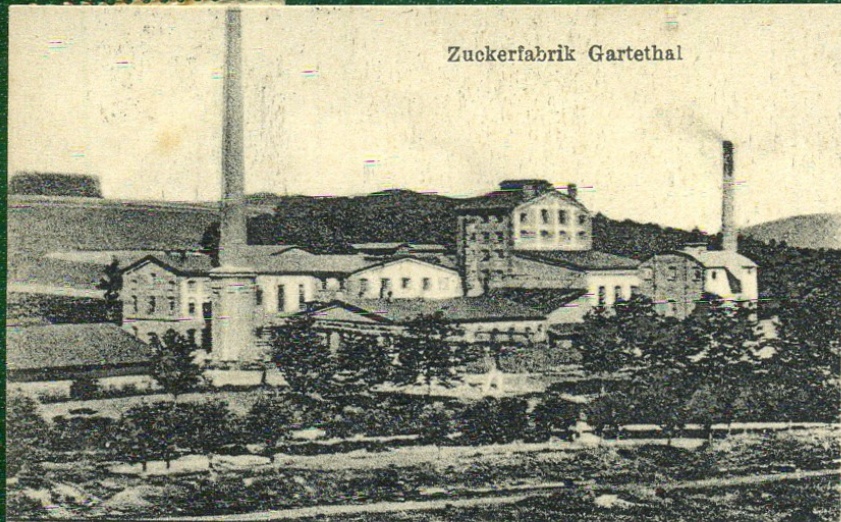
# RITTMARSHAUSEN

17,6 km

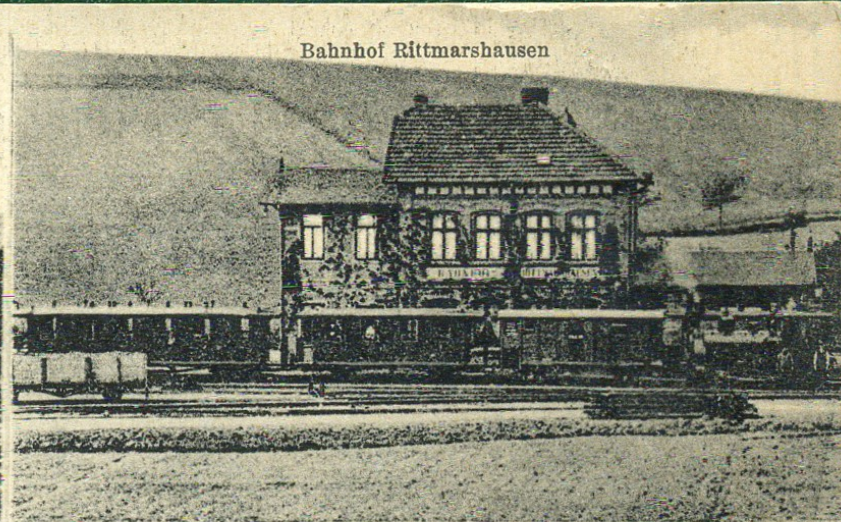
1:16 h



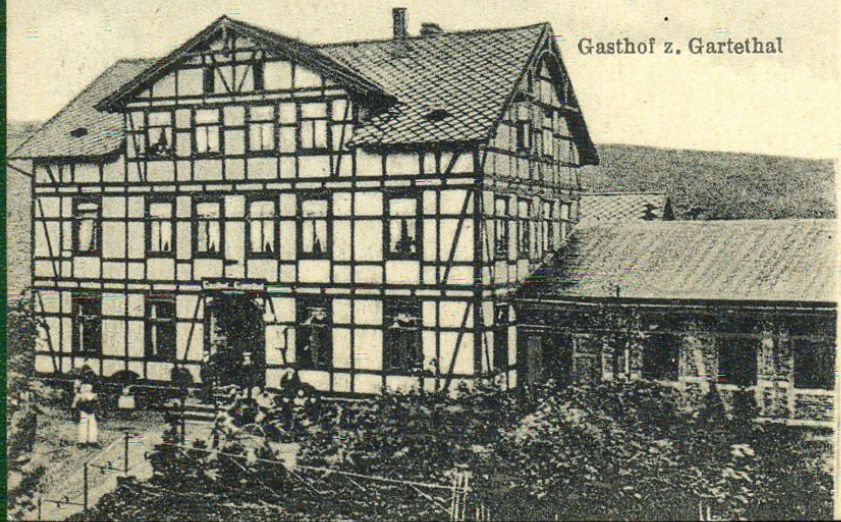
Zuckerfabrik Gartetal



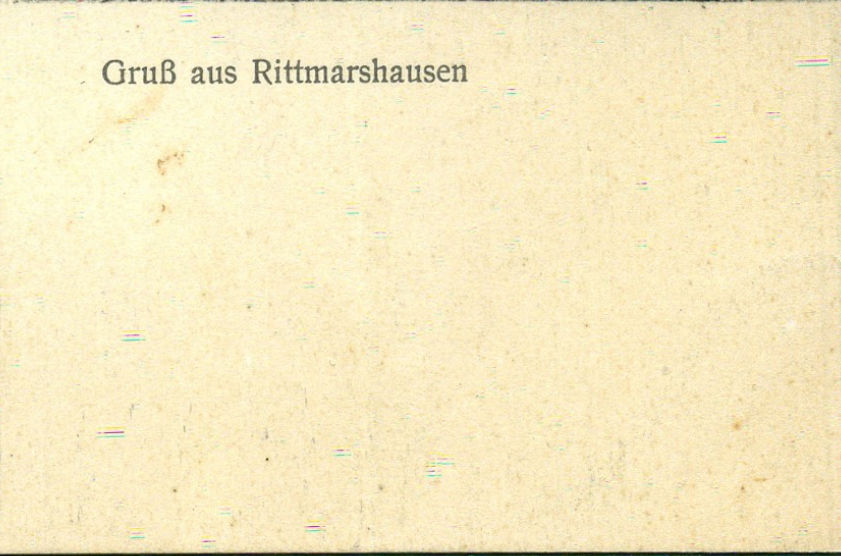
Bahnhof Rittmarshausen



Gasthof z. Gartetal



Gruß aus Rittmarshausen

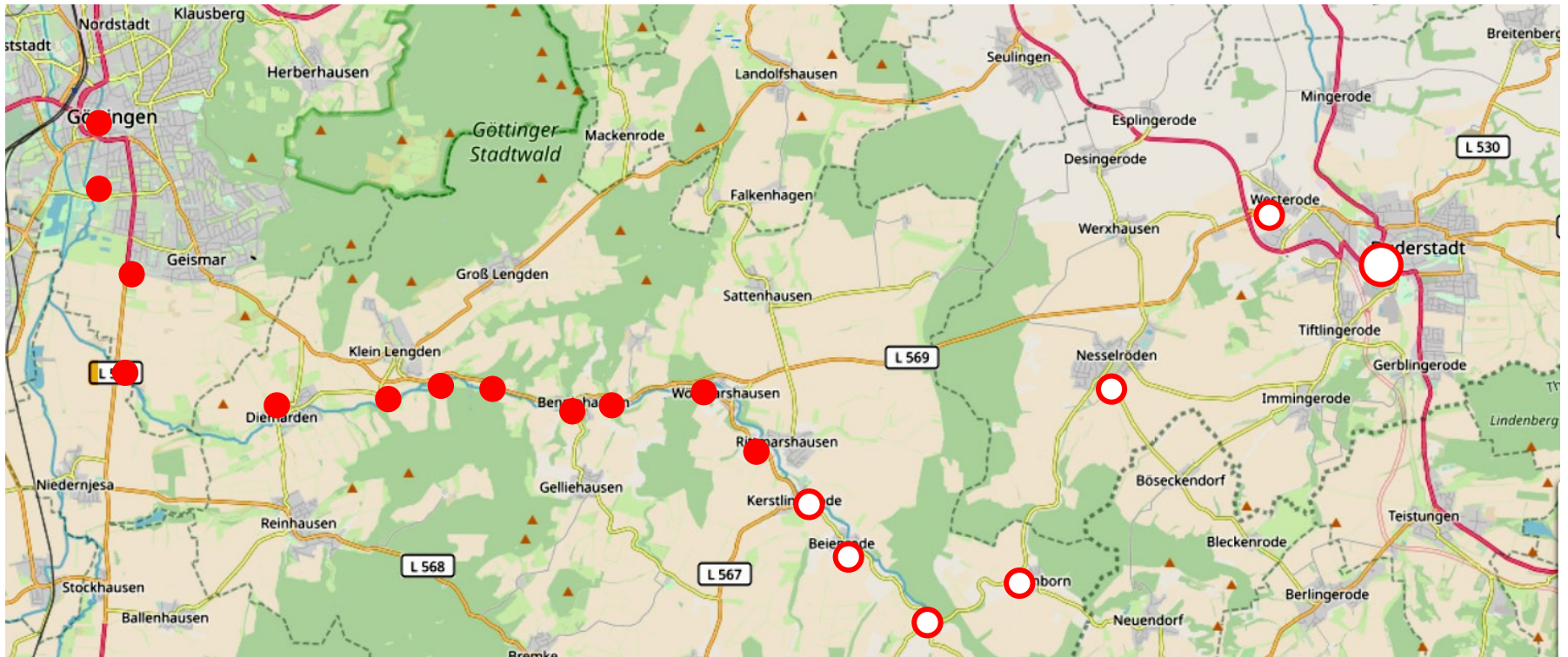




# DUDERSTADT

35,0 km

2:18 h



**Göttinger Anzeiger** vom 26.11.1897

„Am Tage der Eröffnung des Betriebes der Gartetalbahn tritt in dem zum Landbestellbezirke der **Postagentur** in Klein-Lengden gehörigen Orte Benniehausen, unter gleichzeitiger Aufhebung der **Posthülfstelle** daselbst, eine Postagentur in Wirksamkeit, deren Verwaltung dem Posthülfstellen-Inhaber, Gastwirt Otter in Benniehausen, übertragen worden ist.

Der Landbestellbezirk der neuen Postagentur umfasst die bisher zum Bestellbezirke der Postagentur in Klein-Lengden gehörigen Ortschaften Gelliehausen, Wittmarshof, Eichenkrug, Waterloo-Schenke, Helleberg und Niedeck.“

Braunschweig, 26.11.1897

Der Kaiserliche Oberpostdirektor  
gez. Graefe



DDR 1990, Mi.-Nr. 3304/3305

**Göttinger Anzeiger** vom 3.12.1897

„Es werden aufgehoben die **Personenposten** von Göttingen nach Kerstlingerode und von Göttingen nach Bremke, die **Botenposten** von Göttingen nach Reinhausen und nach Bremke, von Bremke nach Reinhausen und die Strecke Klein-Lengden – Diemarden – Reinhausen, schließlich die **Landpostfahrt** von Göttingen nach Kerstlingerode.

Neu eingerichtet werden ein **Postomnibus** von Bremke nach Diemarden sowie eine Personenverbindung von Kerstlingerode nach Rittmarshausen, und zwar in unmittelbarem Anschluß an die Personenpost Duderstadt – Kerstlingerode.“

# Bahnpost

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts trat in Deutschland die Bahnpost vermehrt an die Stelle der Beförderung von Postsendungen durch Postreiter und Postkutschen.

Mit dem Gesetz zur „Verpflichtung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für die Zwecke des Postdienstes“ vom 28. Mai 1879 wurde die Bahnpost auch auf Nebenstrecken eingeführt



DDR 1978, Mi.-Nr. 2301/02



Berlin (West) 1990, Mi.-Nr. 876

# Bahnpoststempel

Seit 1883 gab es in Deutschland einheitlich **ovale Bahnpoststempel**, die den **Kurs**, die **Zugnummer** sowie das **Datum** der Aufgabe des Briefes anzeigen.

Für einen postgeschichtlich interessierten Heimatsammler sind natürlich genau diese Stempel, die bei der Postbearbeitung in Bahnpostwagen oder Postabteilen abgeschlagen wurden, von besonderem Interesse.

# Bahnpost auf der Gartetalbahn

Zum Betriebsbeginn der Gartetalbahn wurde ein zweiachsiger kombinierter Pack- und Postwagen beschafft, in welchem Postbeamte die aufgelieferte Post sofort behandeln konnten.

Vom Dezember 1897 an wurde dieser Postwagen zunächst in die Züge Nr. 2 und 4 (Hinfahrt nach Rittmarshausen) und in die Züge Nr. 3 und 5 (Rückfahrt nach Göttingen) eingestellt.

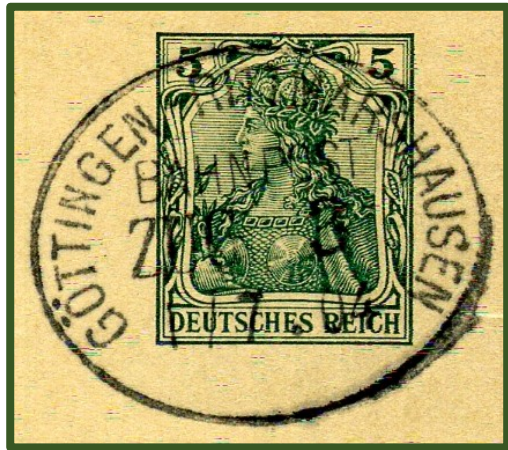


Sammlung Detlev Luckmann

zweiachsiger PPostwagen (Nr. 441) mit einer offenen Plattform von der Waggonfabrik Beuchelt in Grünberg (Schlesien)



Einsatzzeit: 01.01.1898 – 01.10.1907







Landwehr bei Gott



Gruss vom Eichenkrug  
Gartenthal.

H. LANGER, GÖTTINGEN

Gasthaus „Zum Bahnhof“.



Gasthaus Waterloo, von links



G. A. Burger



Burger-Grotte



Seufzer-Allee

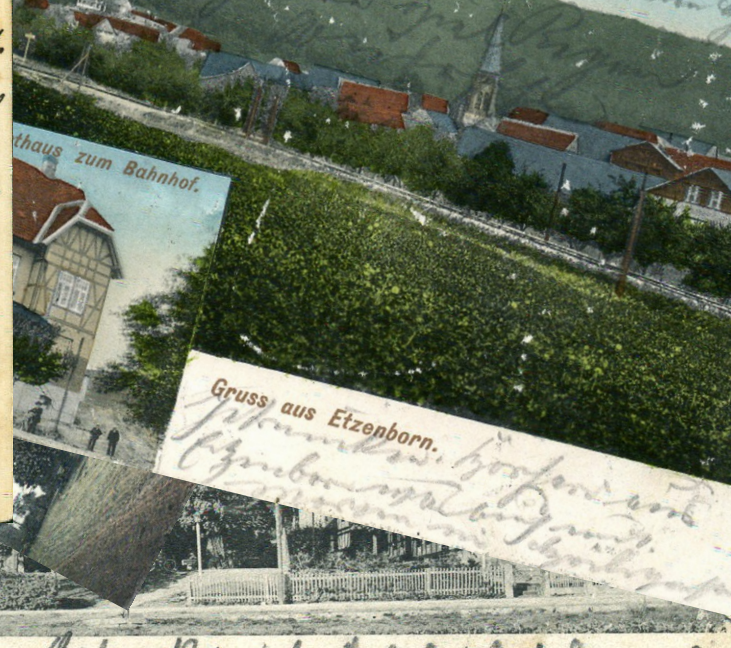
Waterloo  
GRUSS aus

8. 9. 99

Wiederbildl., Göttingen

*Mit ganzem Herzen begrüßen wir  
die Gäste in Gartenthal  
Göttingen. Ich wünsche Ihnen  
gute Nacht und einen  
guten Morgen.*

Totalansicht.



Gasthaus zum Bahnhof.

Gruss aus Etzenborn.



Eichenkrug

Waterloo

Bahnhof Etzenborn

Die Gleichen.

GRUSS aus  
dem  
GARTENTHAL.

Ruine Gleichen, den 3. 12. 1901.

*Sehr lieben Eltern  
mit der Liebe  
senden an Euch  
in Liebe ganz  
Eure  
Bernhard &  
Elsie Focke.  
Lina Wähmann.  
Meta Hartwig*

*H. Langer & Sohn, Pöcking.*

*Heute mit Herrn  
hier oben gewesen  
heute komme ich  
nach Hameln*

H. LANGER, GÖTTINGEN



Gruss vom Eichenkrug

*Herbert Heinrich! Guten Morgen! Ich wünsche Ihnen  
gute Nacht und einen guten Morgen.*

Ge. Schöningen

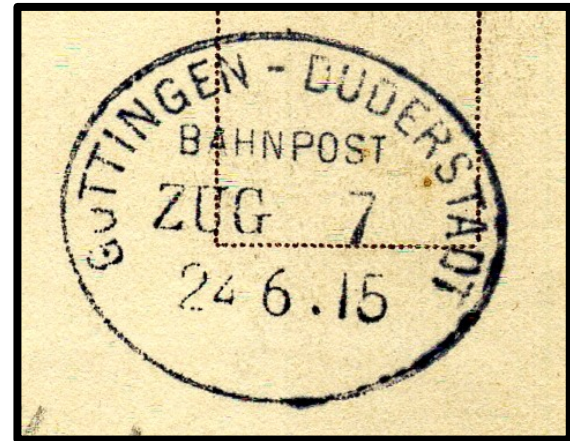


## **Streckenverlängerung**

Nach der Verlängerung der Strecke zum 1. Juli 1907 stimmte natürlich die Kursangabe des Stempels nicht mehr, neuer Endbahnhof war jetzt Duderstadt. Tatsächlich kam umgehend ein neuer Bahnpoststempel mit der Inschrift GÖTTINGEN – DUDERSTADT zum Einsatz.



Einsatzzeit: 19.08.1907 – 07.12.1921

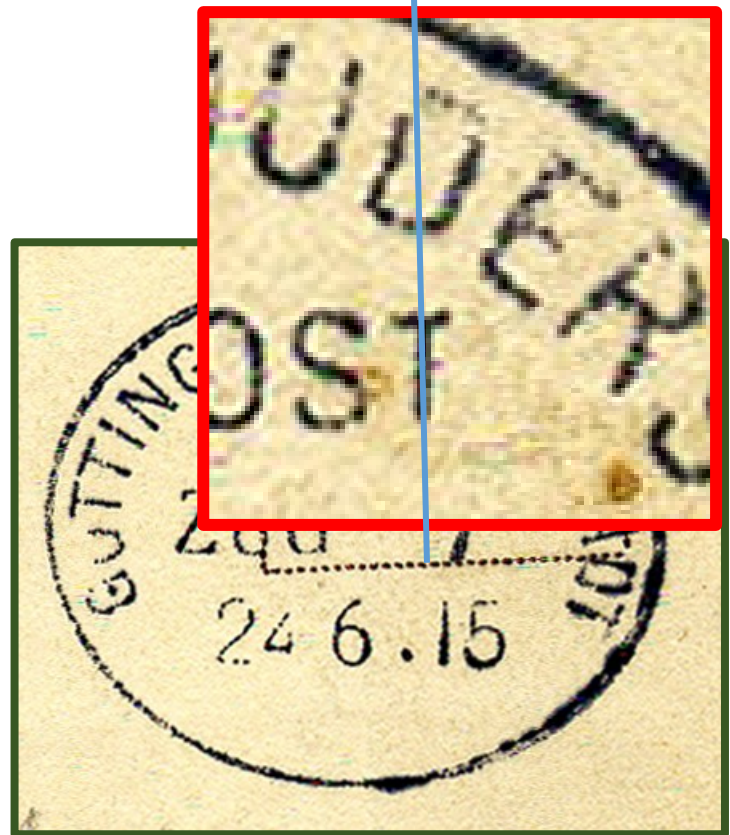
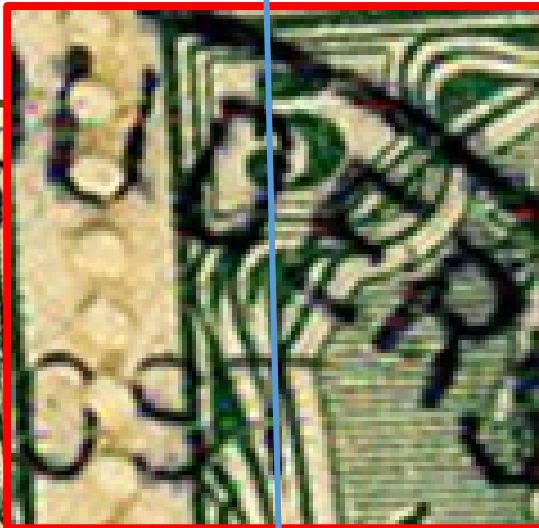


## Ein zweiter Stempel

Gleichzeitig mit der Verlängerung der Strecke wurde 1907 der Wagenpark der Gartetalbahn durch einen zweiten Post- und Packwagen ergänzt. Dadurch waren auch zwei Bahnpostausrüstungen erforderlich und in der Tat gab es zwei unterschiedliche Stempel mit der Inschrift GÖTTINGEN – DUDERSTADT.



zweiachsiger PPostwagen (Nr. 442) mit einer offenen Plattform von der Waggonfabrik Beuchelt in Grünberg (Schlesien)



# Das Ende der Bahnpost im Gartetal

Mit der Stilllegung der Teilstrecke Rittmarshausen – Duderstadt zum 1.4.1922 hatte auch der zweite Stempel seine Existenzberechtigung verloren. Es ist keine nach diesem Zeitpunkt in der Gartetalbahn bearbeitete Postsendung bekannt.

Die bereits 1920 eingeführte Kraftpost (später Landkraftpost) im Raum Göttingen, das war der kombinierte Personen- und Posttransport durch die Deutsche Reichspost in Bussen, wurde die private Gartetalbahn von der Post nicht mehr benötigt.

Zwischen 1947 und 1949 wurde noch einmal Post auf der Strecke Göttingen – Rittmarshausen mitgenommen, allerdings ohne den Einsatz von Postbeamten. Es ging lediglich um den Transport der mit Briefpost gefüllten und verschlossenen Briefbeutel der Post.





**Expressgut** war in Deutschland bis in die späten 1970er Jahren eine Form der Beförderung von Gütern mit der Eisenbahn. Expressgut wurde **wie das Reisegepäck in Personen- bzw. Reisezügen** befördert. Im Gegensatz dazu wurde **Frachtgut in Güterzügen** befördert.

Angenommen wurden alle Gegenstände, die sich nach Art, Gewicht und Verpackung zur Mitnahme in den Reisezügen mitgeführten **Gepäckwagen** eigneten. Es wurde während der gesamten Dienstzeit der Bahnhöfe angenommen, auf größeren Bahnhöfen am Gepäckschalter, auf kleineren Stationen am allgemeinen Fahrkartenschalter.

Nachdem sich die Verwendung von (Brief-)Marken als Beleg zur Vorausentrichtung einer Beförderungsgebühr bewährt hatte, entschlossen sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch die Eisenbahnen in vielen Staaten der Welt zur Einführung des Markenverfahrens bei der Beförderung ihrer Stückgüter.

Eisenbahnmarken sind demnach keine Briefmarken, auf denen ein Eisenbahnmotiv zu finden ist, sondern Marken, die von einer Eisenbahn(-gesellschaft) ausgegeben worden sind. Solche Marken konnten an den Bahnhöfen gekauft werden. Sie wurden auf den Frachtbrief (Expressgutkarte) geklebt und mit dem Bahnhofstempel entwertet.

**Eisenbahnmarken** sind also **keine Briefmarken**, sie konnten nicht zur Postbeförderung genutzt werden. Eisenbahn- oder Expressgutmarken werden innerhalb der Philatelie zum Sammelgebiet **Fiskalmarken** gezählt.

Die bis 1899 in Stettin, danach in Berlin ansässige **Firma Lenz & Co GmbH** betrieb nicht nur – wie anfänglich bereits erwähnt – die Göttinger Kleinbahn, sondern war überhaupt eine der größten Betriebsführungsgesellschaften der deutschen Privat-eisenbahnen.

Schon vor der allgemeinen Einführung von Eisenbahnmarken in Deutschland hat sie 1903 für den Expressgutverkehr bei vier von ihre betriebenen Kleinbahnen (**Alsener Kreisbahnen, Bleckeder Kreisbahn, Göttinger Kleinbahn** und **Kleinbahn Kiel-Schönberg**) Marken in eigenem Muster eingeführt.



GKlb 1903, Erl.-Nr. 1



GKlb 1903, Erl.-Nr. 2

Das Deutsche Reich, dem damals nur die **Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen** gehörten, wählte für seine Eisenbahnmarken 1905 ein Muster, das bald als „Reichsmuster“ von vielen anderen Bahnen übernommen wurde.

Das obere Drittel der Marke enthält die Bahnbezeichnung; in dem darunter verbleibenden Quadrat das durch verschnörkelte Striche von dem Kopfteil getrennt ist, ist ein Flügelrad über verziertem Untergrund abgebildet. Darüber befindet sich die Wertangabe.



RbE-L 1905, Erl.-Nr. 2

1905 führte die Firma Lenz bei allen vier von ihr betriebenen Kleinbahnen Expressgutmarken ein, die sie von einer Lübbener Druckerei in der preußischen Variante des Reichsmusters drucken ließ.



GKlb 1905, Erl.-Nr. 3



GKlb 1905, Erl.-Nr. 4

Bei Neuauflage ab 1910 setzte die Druckerei auf den oberen Ecken des Firmenfeldes zusätzlich die Wertziffern ein.



GKlb 1910, Erl.-Nr. 5b (gez. 11 ½)



GKlb 1910, Erl.-Nr. 6



GKlb 1910, Erl.-Nr. 7



GKlb 1910, Erl.-Nr. 8



GKlb 1910, Erl.-Nr. 9



GKlb 1910, Erl.-Nr. 10

Für 1923 führt der Erler-Katalog für die Göttinger Kleinbahn noch ein Inflationsprovisorium auf; die 50 Pf. - Marke Nr. 8 wurde dabei mit einem 20 M[ark] Überdruck versehen.



GKlb 1923, Erl.-Nr. 11

Das Expressgutmarkensystem endete bei den Lenz'schen Kleinbahnen vor der Währungsreform des Jahres 1924.

## **Literatur:**

*K. Burmeister: Göttinger Kleinbahn A.G. Chronik der Gartetalbahn  
Göttinger Tageblatt, 1987*

*G. Wolff: Deutsche Klein- und Privatbahnen,  
Band 11: Niedersachsen 3 – Südlich des Mittellandkanals  
EK-Verlag, Freiburg 2009 (S. 190 - 208)*

*P. Joost: Die Bahnpost der Gartetalbahn  
Ausstellungskatalog GÖTTINGA'88 - Philatelie und Geschichte  
Philatelisten-Club Göttingen, Göttingen 1988 (S. 61 – 69)*

*F. Jünke: Die Deutschen Eisenbahnmarken (Teil I und II)  
ArGe Fiskalphilatelie 2012, Heft 53 (S. 12 – 24)  
ArGe Fiskalphilatelie 2012, Heft 54 (S. 2 – 14)*

*M. Erler und F. Jünke: Katalog der Stempelmarken von Deutschland XVII: Frachtmarken,  
Zeitungspaketmarken, Platzkartenmarken und Steuerausgleichsmarken  
Icking 1998 [626 Seiten]*

*Böhmenphila Horst Engel, Landshut  
Eisenbahnmarken-Angebot zu 144 deutschen Bahnen (2008)*



Die Geschichte der Göttinger Kleinbahn endete vor 65 Jahren



**Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit**