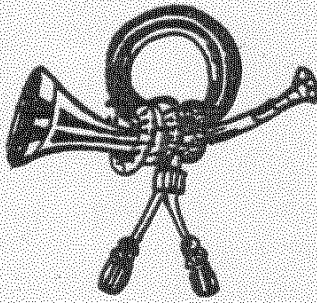


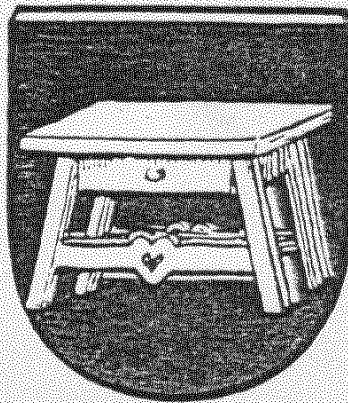
*Die Geschichte des
Postamtes Ebenrode/Ostpr*



von

Erich Breslein , 6100 Darmstadt

Wappen



der Kreisstadt



Inhaltsverzeichnis

<i>Titel</i>	<i>Seite</i>
<u>Allgemeines zur Stadtgeschichte</u>	
Die Entstehung des Ortsnamens	1
Stallupönen im Spiegel seiner geschichtlichen Entwicklung	2 - 4
Anderung von Städte- und Ortsnamen	5 - 6

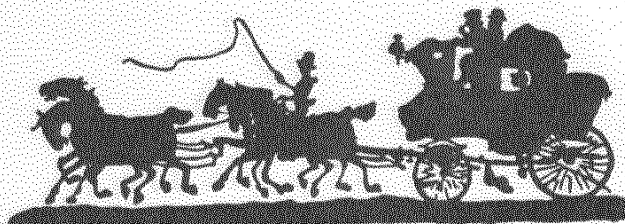
<u>Geschichtliche Entwicklung der Post von 16.. - 1914</u> (Post- und Fernmeldedienste)	
Vorwort	7
Geschichtliche Entwicklung der Post	8 - 22
<u>Abbildung von Verfügungen</u>	
Erste Beilage zu Nr. 35 des Amtsblatts des K. Post-Departements vom 23. Juli 1851 -Direkte Entfernungen für die Porto-Taxe der Postexpedition Lesgewanminen für den Umkreis von 10 Meilen	10
Auszug aus dem Amtsblatt Nr. 44 vom 23. 11.1853-Maßnahmen zur Personaleinsparung	11

Erste Beilage zu Nr. 13 des Amtsblatts des K. Post-Departements vom 7.Mai 1860 -Direkte Entfernungen	15



Inhaltsverzeichnis

<i>Titel</i>	<i>Seite</i>
für die Porto-Taxe der Postexpedition in Eydtkuhnen für den Umkreis von 10 Meilen -----	15
Auszug aus der Amtsblattverfügung vom 30. April 1860 zur Porto-Taxe der Postexpedition Eydtkuhnen -----	16
Auszug aus dem Amtsblatt Nr. 11 vom 2. November 1860 -Dienstbetrieb der an der Eisenbahn zwischen Stallu- pönen und Eydtkuhnen gelegenen Postexpedition Eydt- kuhnen -----	17
Daten über die geschichtliche Entwicklung einiger Poststellen - von G. Brandtner -----	23 - 24
<u>Der I. Weltkrieg und die Zeit danach bis 1935</u> -----	25 - 31
Das Postamt Stallupönen (Ebenrode) in der Zeit von <u>1935 bis zum 17. Oktober 1944</u> -----	32 - 34
Allgemeines	35
Raumskizze des Postamts	35
.....	



Inhaltsverzeichnis

<i>Titel</i>	<i>Seite</i>
Verwaltungsdienststellen, Auskunftsstelle für Postwurfsendungen, Rückbriefstelle	36 - 37
Gliederungsschaublatt	38
<u>Personalübersicht</u>	
Personalliste der Dienstanfänger	39
Personalliste des aktiven Personals	40 - 43
Personalzusammenstellung	43
Personalnachweisung der Oberpostdirektion Hamburg, Namen der beim Suchdienst erfaßten Postangehörigen des Postamts Ebenrode	44 - 45

Annahmendienste	46 - 47
Abbildung von Tagesstempelabdrucken	46a

<u>Zustelldienste</u>	
Allgemeines und Ortszustellung	47 - 48
Ländzustellung	49 - 51
Paketzustellung	52 - 53

.....	



Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite
Briefabgangsstelle und Innendienst	54
Abbildung Postleitgebietskarte	55

<u>Verkehr mit den Amtsstellen</u>	56 - 58
Amtsgebietsskizze	59
Alphabetisches Verzeichnis der Amtsstellen	60
Verzeichnis der Posthalter	61

<u>Verkehrsverbindungen</u>	
Verbindungen und Postverkehr an der Ostbahn	62 - 63
Bahnpoststrecken Stallupönen-Tilsit und Stallupönen - Goldap	63 - 68
Deutsche Postkurskarte - 1921-Nördliches Ostpr.	69
Kraftpostlinie (Reisedienst) Stallupönen- Schirwindt	70
Kraftpostlinie (Reisedienst) Stallupönen -Kat - tenau	71
Kraftpostlinie (Reisedienst) Trakehnen 1 - Stallupönen	72
-----



Inhaltsverzeichnis

<i>Titel</i>	<i>Seite</i>
Der Bahnhofsdienst	73 - 74
Skizze vom Bahnhof und der Bahnhofspackkammer	75
Skizze über den Verbindungsweg vom Postamt zur Bahnhofspackkammer	76

<u>Fernsprechdienste</u>	
Aufbau und Dienst der Fernmeldedienste	77 - 78
Auszüge aus dem Amtlichen Fernsprechbuch (AFeB)	79 - 81
Linientechnik und Vermittlungsdienst	82 - 85

Der Postschutz	86
Die Postfahne	86 - 87
Gemeinschaftsveranstaltungen	87
Das Postamt Ebenrode während des Dritten Reiches	87 - 88

Der gehobene Dienst; Liste der früheren Amtsvor- steher	89



Inhaltsverzeichnis

Titel	Seite
Das Postamt während des Krieges	90 - 93

Bilder aus Ebenrode	94 - 98

Anhang 1 -Liste über den Wegfall von Ortsnamen durch Eingliederung	99
Anhang 2 -Liste über die Feststellung der Schreibweise von Ortsnamen	100
Anhang 3 - Liste über die Änderung von Ortsnamen	100 - 101

<u>Anlagen</u> (Auszüge)	
Postleitheft I- Sommerausgabe 1940 -Nördliches und Ostliches Deutschland	102 - 106
Postleitheft I- Sommerausgabe 1944 -Nördliches und Ostliches Deutschland	107 - 113
Kraftpost-Kursbuch -Sommer 1938	114 - 115
Kraftpost-Kursbuch-Winter 1938 / 1939	116
Stedtplan-Skizze mit Erläuterungen	117 - 118
Ostproußen - Karte	119
Karte über die Verwaltungsgliederung im Nördlichen Ostproußen (Dokumentation Ostmitteleuropa)	120
Quellenhinweise , Post- Raritäten	121 -132

Die Entstehung des Ortsnamens

Das Gebiet um Ebenrode ist verhältnismäßig spät erschlossen und besiedelt worden. Es war in der Zeit vom 13. bis 16. Jahrhundert kaum bewohnt. Es war eine Landschaft, die als Wildnisgebiet galt und in seinem Urzustand sich mehr oder weniger überlassen war.

Die Erschließung setzte nach überlieferten Aussagen im 16. Jahrhundert ein. In einer Steuerliste von 1539 wird das Dorf Stallupönen (1539 und 1540) sowie 1542 als Stallupen (= Stallupönen) wohl erstmals genannt. Die Schreibweise der Ortsbezeichnung ist litauisch. Interessant ist, daß 1539 neun Wirte und ein Bänder, 1540 sogar 10 Wirte und 1542 bereits 11 Wirte im Register verzeichnet waren.

Die Entstehung des Ortsnamens ist nicht gesichert nachzuweisen. Es gibt zwei völlig verschiedene Deutungen und Versionen hierüber. Glaubhaft erscheint die folgende Deutung nach Pfarrer Moszek:

lit. stalas = Tisch, upe = Fluß.

Demnach würde Stallupönen "Tischflußort" bedeuten. Auch gegen diese Deutung erscheinen Zweifel angebracht, weil sie nicht beweisbar ist.

Das Dorf Stallupönen hatte als Marktflecken sich einen Namen gemacht und wirtschaftlich in diesem Raum eine große Bedeutung gewonnen. Am 06.04.1722 wurde Stallupönen das Stadtrecht verliehen, am 01.IX. 1818 in den Rang einer Kreisstadt erhoben. Aufgrund seiner geographischen Lage konnte der Standort der neuen Kreisstadt gar nicht besser sein. Der Standort der neuen Kreisstadt lag im Mittelpunkt des gleichnamigen Landkreises. Für die Landbevölkerung waren Behörden, Handel, Banken und Handwerksbetriebe Anziehungspunkte in dieser ungekrönten Residenzstadt, wie sie oft liebevoll mit Stolz von den Landbewohnern genannt wurde.

Mitte der 30-iger Jahre wurde zunächst in Ostpreußen die Schreibweise vieler Orte neu festgelegt. Eine zweite Aktion, die die Umbenennung vieler Städte- und Ortsnamen zum Ziel hatte, wurde am 16.07.1938 durchgeführt. An diesem Tage wurde der Name Stallupönen im Städteregister gelöscht und durch den neuen Namen Ebenrode ersetzt. Auch der neue Stadtname läßt einen geschichtlichen Rückblick zu, wie aus folgender Deutung erkennbar wird:

e ben = ebene Landschaft, rode = Wildnis gerodet.

So kann man die neue Namensgebung ableiten.

Die Stadt Ebenrode wurde bei den schweren Kämpfen durch Kriegshandlungen im Oktober 1944 fast völlig zerstört. Nur wenige Gebäude blieben erhalten. Die Stadt wurde am 25. Oktober 1944 von russ. Truppen besetzt. Sie mußte erneut ihren Namen wechseln und heißt heute Nesterow. Nesterow ist eine rayonzugehörige Stadt und gehört zum gleichnamigen Rayon (Kreis). Sie hat keine eigene Verwaltung. Diese Aufgabe wird vom Rayon (Kreis) wahrgenommen. Einwohnerzahl: unbekannt, Größe des Stadtgebiets: 7,3 qkm.

Stallupönen im Spiegel seiner geschichtlichen Entwicklung

1422	Nach dem Frieden am Melnosee wurde die Grenze zwischen dem Kreis Stallupönen und Litauen festgelegt. Sie war eine der ältesten und stabilsten Grenzen Europas.
1539	Erste urkundliche Erwähnung des Dorfes Stallupönen, 1542 Stallupönen (=Stallupönen). Beginn der Erschließung der Wildnis.
1665	Am 14. August 1665 wurde Stallupönen das Jahrmarktrecht verliehen.
1709-1711	Ausbruch der Pest. Im Landkreis fallen etwa 85% der Bevölkerung, in Stallupönen ebenfalls viele Menschen dieser Seuche zum Opfer.
1719	Die Stadt und die Ev. Kirche wurden durch ein Großfeuer vernichtet. Schuld an dem Ausbruch des Großfeuers soll die Fahrlässigkeit eines Schmieds gewesen sein.
1722	Am 06.04.1722 erhielt Stallupönen das Stadtrecht.
1711-1740	Beginn der Ansiedelung von Personen mehrerer deutscher Volksstämme, von Schweizern, Salzbergern und Hugenotten
1726	Einweihung der neuen "Ev. Kirche". Sie wurde 1944 bei den Kämpfen um Ebenrode zerstört.
1757	Stadt und Landkreis wurden durch russische Truppen besetzt.
1807-1812	Durchmarsch französischer Truppen nach Rußland. Teile des Korps Ney lagen 1807 länger als vier Wochen im Raum Stallupönen.
1818	Am 01.IX.1818 erhielt Stallupönen den Rang einer Kreisstadt.
1835	Fertigstellung der Kunststraße Stallupönen-Eydtkuhnen (Anbindung Eydtkuhnen an die Reichsstraße 1).
1860	Eröffnung der zweigleisigen Teilstrecke der Ostbahn Königsberg-Stallupönen am 4. Juni 1860.
1860	Am 5. August 1860 wurde die Endstrecke der Ostbahn von Stallupönen nach Eydtkuhnen für den Reise- und Güterverkehr freigegeben.
1892	Eröffnung der Bahnstrecke Stallupönen-Pillkallen.
1893	Mit der Inbetriebnahme der Teilstrecke Pillkallen-Rauteberg wurde die durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Stallupönen-Tilsit fertiggestellt. Sie wurde am 1.11.189 dem Verkehr übergeben.
1901	Eröffnung der Eisenbahnlinie Stallupönen-Goldap im Jahr 1901. Stallupönen wurde ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt.
1901	Installierung eines stadt eigenen Stromversorgungsnetzes. Die elektrische Energie (Gleichstrom) erzeugte und lieferte die Dampfmaschine Lepenies für das städtische Netz.

1914	Besetzung der Stadt am 17.08.1914 durch russische Truppen, Rückeroberung durch deutsche Truppen unter starker Beteiligung von Kasseler Verbänden am 13.09.1914.
1914	Übernahme der Patenschaft für den Landkreis und die Stadt durch Kassel. Neben den Städten Höchst und Hildesheim leistete insbesondere Kassel finanzielle Hilfe beim späteren Wiederaufbau.
1914/ 1915	Am 8. November 1914 ging Stallupönen erneut in russ. Hand über. Die Rückeroberung der Stadt erfolgte am 10. Februar 1915. Die fliehenden russischen Soldaten hinterließen eine verwüstete, brennende und völlig zerstörte Stadt.
1920/ 1924	Abschluß der Wiederaufbauphase der Stadt. Aus den Ruinen entstand ein neues, wesentlich moderneres Stadtbild mit breiten Straßen.
1926	Einstellung der städteigenen Stromversorgung und Anschluß an das Stromversorgungsnetz des Überlandwerkes (Ostpreußen-Werke).
1927	Inbetriebnahme der zentralen städtischen Wasserversorgung (Wasserleitung), die aus fünf Brunnen gespeist wurde.
1938	Am 16.07.38 wurde Stallupönen in Ebenrode umbenannt.
1939	Kriegsausbruch am 01.09.1939.
1940/ 1941	Im Herbst begann der große Truppenaufmarsch an der russ. Grenze (früher litauischen Grenze). Am 6.6.1941 marschieren deutsche Truppen in Rußland ein.
1944	Ende Juli 1944 begann die Evakuierung der Stadt. Nach vorübergehender Stabilisierung der Front kehren viele Behörden wieder in die Stadt zurück.
1944	Am 25. Oktober 1944 früh verließen die letzten Bewohner Ebenrode. Die Stadt wurde im Laufe des gleichen Tages nach erbitterten Kämpfen von russischen Truppen erobert.
1945/	Eingliederung Nordostpreußens in die UdSSR, endgültiger Verlust der Heimat. Ebenrode wurde von der russ. Verwaltung in Nesterow umbenannt. Die Stadt erhält den Rang einer rayonzugehörigen Stadt. Rayon bedeutet Kreis. Rayonzugehörige Städte werden vom Rayon (Kreis) verwaltet. Nesterow (Ebenrode) hat demnach keine eigene Stadtverwaltung.
1948	Heimkehrer berichten, daß die Stadt durch die Kämpfe im Oktober 1944 fast völlig zerstört wurde. Große Schäden sind außerdem durch Plünderungen und Brände entstanden. Nur wenige Häuser haben den Krieg unbeschädigt überstanden. Der russ. Verwaltung gelang es bis zum Oktober 1948 nicht, die Strom- und Wasserversorgung der Stadt wieder in Betrieb zu setzen.
1954	Kassel erneuerte die 1914 übernommene Patenschaft für die Stadt und den Landkreis Ebenrode (Stallupönen) am 15. Mai 1954.
1975-	Das Stadtgebiet soll nach sowjetischen Angaben 7,3 qkm groß sein. Über die Einwohnerzahl von Nesterow liegen

keine Angaben vor. Augenzeugen berichteten, daß die Straßen der Stadt in einem guten Zustand seien. Neubauten waren in Nesterow (Stallupönen/Ebenrode) nicht zu sehen. Aufgefallen ist den betr. Besuchern, daß lediglich einige der beschädigten Häuser instandgesetzt worden sind. Nach sowjetischen Angaben befindet sich in Nesterow (Ebenrode) die viertgrößte Butterfabrik Nordostpreußens. Informationen über den Standort dieser Produktionsstätte liegen nicht vor.

Übersicht über die Entwicklung der Einwohnerzahlen
- Stallupenn, Stallupen - Stallupönen - Ebenrode -Nesterow -

Jahr	Einwohner	Quelle	Bemerkungen
1542	11 Bauern	H. Müller	Die Einwohnerzahl dürfte zwischen 25 bis 35 Bewohne betragen haben.
1722	2 900	Dr. Grenz	
1860	5 135	H. Müller	
1860 - 1914	ansteigend auf 5 600	H. Müller	
1922	6 500	H. Müller	
1939	6 608	Ebenroder Heimatbrief	

Quellenangaben:

Dr. Grenz im Ebenroder Heimatbuch, H. Müller im 16. Heimatbrief 79/80 auf Seite 64.

Aenderung von Städte- und Ortsnamen

Die Ortsnamen vieler ostpreußischer Städte und Dörfer waren ein Erbe und Bestandteil der geschichtlichen Entwicklung dieser östlichen Provinz. Sie entstanden vor oder während der Zeit, als dieses Land "Preußisch-Litauen" genannt wurde. Aus der geographischen Lage des Kreises Ebenrode ergab sich, daß ein großer Anteil der Ureinwohner litauischer Abstammung war. Der einstmals überwiegende Bevölkerungsanteil der Ureinwohner wurde durch Kriege, insbesondere aber durch die Pest, stark dezimiert. Nach der Pest waren weite Gebiete im Raum Ebenrode fast menschenleer. Durch eine geschickte Siedlungspolitik gelang es Friedrich Wilhelm dem I., neue Siedler ins Land zu rufen. Seinem Ruf folgten Franken, Thüringer, Magdeburg-Halberstädter, Salzburger, Hugenotten und weitere Landsleute aus anderen Provinzen Deutschlands, die hier eine neue Heimat fanden. Aus dem bunten Stammesgemisch der deutschen Zuwanderer und den Resten der Ureinwohner setzte sich die neue Bevölkerung zusammen, aus der letztlich durch Verschmelzung mit- und untereinander der "Ostpreuße" als Menschenschlag entstand. Der Preußenkönig unterstützte den Aufbau in dieser Region durch wirksame Hilfen und Steuererleichterungen. Auch wirkte sich das Seßhaftwerden der Salzburger besonders motivierend und impulsgebend auf den langsam einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung aus. Die neuen Bewohner nahmen an den Ortsbezeichnungen keinen Anstoß. Sie behielten sie bei, weil sie einfach zu diesem Landstrich paßten und gehörten.

Mehrere Jahrhunderte lang blieben die Ortsnamen unverändert. Dies sollte sich ändern, als Ende Januar 1933 die NSDAP die Macht in Deutschland übernahm. Die neue Regierung des "Dritten Reiches" brauchte nur wenige Jahre, um sich über die in Ostpreußen geschichtlich gewachsenen Ortsnamen hinwegzusetzen. Sie erreichten ihr Ziel mit folgenden Maßnahmen:

- Wegfall von Orten durch Eingliederung in andere Gemeinden während der Zeit vom 01.04.37 - 01.10.39 (siehe auch Anhang 1).

Die Zusammenlegung kleinerer Gemeinden zu einer neuen politischen Gemeinde (Gemeinde mit Bürgermeister und Verwaltung) erscheint heute aus verwaltungsmäßigen und auch wirtschaftlichen Gründen gerechtfertigt zu sein. Diese Maßnahme läßt heute einen Vergleich mit der in der Bundesrepublik in einem größeren Rahmen in den 70-zigern Jahren durchgeführten Gemeindersform zu.

- Feststellung der Schreibweise von Ortsnamen am 17.09.36 und 16.07.38 (siehe auch Anhang 2).

Für die Feststellung der Schreibweise ostpreußischer Ortsnamen lagen keine verwaltungsmäßigen und kommerziellen Gründe vor. Eine Begründung hierfür kann nur im politischen Bereich der Regierung liegen. Nach dieser Aktion behielten die Orte ihre Namen bei, nur ihre Schreibweise wurde deutschifiziert.

- Änderung von Ortsnamen am 16.07.38 (siehe auch Anhang 3).

Mit der Änderung der Ortsnamen erfolgte der stärkste Eingriff aus politischen Gründen. Geschichtlich gewachsene Städte- und Ortsnamen wurden in den Registern gestrichen und durch mehr oder willkürlich gewählte neue ersetzt. Diese Germanisierung von Städte- und Ortsnamen läßt auf ein gestörtes Verhältnis der damaligen Regierung

zur geschichtlichen Entwicklung schließen. Alle Brücken zur Vergangenheit wurden bewusst zerstört.

Nach der Eingliederung Nordostpreußens in die UdSSR beschritt Rußland einen ähnlichen Weg. Eine Russifizierung deutscher Ortsnamen wurde bewusst vermieden. Alle Hinweise auf die deutsche Vergangenheit Nordostpreußens wurden ausgelöscht. Die ostpreussischen Städte und Orte - soweit sie den Krieg überstanden haben und noch bestehen erhielten völlig neue Namen. Zur Namensfindung wurden russ. Dichter und Schriftsteller, Sowjethelden und Generale der Roten Armee, Generale aus der zaristischen Zeit und Politiker aus der sowjetischen Geschichte berücksichtigt.

Die vollzogene Änderung der Ortsnamen war ein tiefer Einschnitt im Leben vieler Ostpreußen. Er führte zu Konsequenzen in allen Bereichen, insbesondere bei Behörden und sonstigen Verwaltungskörperschaften, in Schulen, bei Handel und Handwerk. Alle Unterlagen, beispielsweise Verzeichnisse, Landkarten, Karteien, Formblätter usw. sowie der gesamte Schriftwechsel mußten umgestellt und dem neuen Stand angeglichen werden.

Besonders betroffen von den Umstellungsmaßnahmen wurden die Deutsche Reichsbahn und Deutsche Reichspost. Beide Verwaltungen mußten sehr schnell auf die geschaffenen neuen Verhältnisse reagieren. Das Betriebspersonal der Post im gesamten Reichsgebiet wurde kurzfristig mit den eingetretenen Änderungen vertraut gemacht. Vorläufige Verzeichnisse zur Unterrichtung des Personals wurden gedruckt. Keine Verzögerung konnte sich die Post bei den Verteilfächern in den Briefabgangsstellen und Bahnposten leisten. Sie waren sogleich den Änderungen entsprechend neu zu beschriften. In einer weiteren Arbeitsphase wurde zentral der Druck neuer Postleitgebietskarten, Fahrpläne, Fernsprechbücher, Ortsverzeichnisse I und sonstiger Arbeitsunterlagen eingeleitet. Trotz der damit verbundenen Erschwernisse lief der Dienstbetrieb bei der Reichspost störungsfrei weiter.

Die kostenmäßigen Auswirkungen werden bei derartigen Aktionen in der Regel nicht erwähnt. Bei Reichspost und Reichsbahn, bei Landes-, Kreis- und Ortsbehörden sowie bei Handel und Handwerk entstanden aufgrund der notwendigen Folgeleistungen recht erhebliche Mehrkosten für Personal- und Sachausgaben.

Hinweis:

Soweit heute noch erfaßbar, sind die betroffenen Orte listenmäßig in den Anhängen 1 - 3 verzeichnet.

Anhang 1 = Seite 99
Wegfall von Orten durch Eingliederung in andere Gemeinden.

Anhang 2 = Seite 100
Feststellung der Schreibweise von Ortsnamen.

Anhang 3 = Seite 100 * 101
Änderung von Ortsnamen.

Die Geschichte des Postamtes Stallupönen (Ebenrode)
 von Erich Breslein

Vorwort

Die Geschichte eines Postamtes zu schreiben, das seit 38 Jahren nicht mehr besteht, ist eine schwierige, ja eine zunächst unlösbar erscheinende Aufgabe. Schwierig insbesondere deshalb, weil alle dienstlichen Unterlagen während der Flucht verloren gingen. Ältere Kollegen, die aufgrund ihrer langjährigen Zugehörigkeit zum Ebenroder Amt und aufgrund ihres Wissens diese Lücken hätten schließen können, leben nicht mehr.

Meines Wissens ist mein Vater Gustav Breslein der einzige lebende Angehörige des älteren Stämmpersonals. Mein erster Kurzbeitrag, den ich nach Befragung meines Vaters am 20.06.80 geschrieben habe, bildete die Grundlage und den Rahmen für diesen ausführlichen Bericht. Der erste Kurzbeitrag wurde 1982 im Ebenroder Heimatbuch irrtümlich unter einer falschen Verfasserangabe veröffentlicht. Auch zum erweiterten Bericht hat mein 90-jähriger Vater nach Befragung viele wertvolle Detailangaben beigesteuert. Ohne seine Mithilfe wäre es nicht möglich gewesen, diesen Beitrag in seiner ausführlichen Form zu schreiben.

Aufschlußreich und informativ zugleich waren Informationen und Aufzeichnungen, die Herr Reicherdt aus Gumbinnen über den Ausbau des Liniennetzes und den Aufbau des Vermittlungsdienstes zur Verfügung stellte. Sie wurden verwertet und waren eine wesentliche Hilfe zur Darstellung der Fernsprechdienste.

Neben mehreren heimatgeschichtlichen Quellen, die für den landeskundlichen Hintergrund herangezogen wurden, sind u.a. Fotos und eine briefliche Mitteilung von Werner Lepenie Hamburg, verwertet worden.

Hilfestellung bei der Quellensuche kam von Herrn Ministerialrat Gerhard Brendtner, Broichstr. 54, 5300 Bonn 3, der für eine umfassende Dokumentation des Oberpostdirektionsbezirks Gumbinnen wesentliche Teile des Materials gesammelt und für die Ausarbeitung zur Verfügung gestellt hat.

Der Dank gilt allen Beteiligten, die zum Gelingen beigetragen haben.

Geschichtliche Entwicklung der Post

Die Entwicklung der Post in Stallupönen ist eng verbunden mit der Erschließung dieses Gebiets. Bis zum 16. Jahrhundert war der Raum Stallupönen eine Wildnis und dazu fast menschenleer. Die Erschließung und Besiedelung setzte erst im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zögernd ein. Im Jahre 1539 wird Stallupönen erstmals in einer Urkunde erwähnt und nachgewiesen. Die Entwicklung verlief langsam ansteigend, über einen Zeitraum von mehreren Jahrhunderten recht kontinuierlich. Sie weicht vollkommen von der Entwicklung Eydtkuhnens ab, das 1860 aus dem Dornröschenschlaf erwachte und bis 1922 einen goldgräberähnlichen Boom erlebte, danach einen ebenfalls stürmisch verlaufenden Abstieg bis Oktober 1944 nicht mehr überwinden konnte.

Bedeutungsvoll war, daß Stallupönen aufgrund seiner guten geographischen Lage ein bedeutender Marktflecken wurde. Bereits 1665 wurden dem Ort die Marktrechte übertragen.

Mit der langsamen aber stetigen Bevölkerungszunahme ergab sich die Notwendigkeit, die Infrastruktur zu verbessern und auszubauen. U.a. gehörte dazu auch ein Ausbau der Landwege. Der Ausbau der Landwege und Fahrstraßen war eine der Grundvoraussetzungen für das spätere Einrichten von Fahrposten. Wesentlich beeinflusst und unterstützt wurde die Einrichtung von Fahrposten in Ostpreußen durch den Staat. Eine überlieferte Akten-Randnotiz Wilhelm I. hatte folgenden Inhalt:

" Ich will haben ein landt, das kultiviert ist, höret Post dazu. Dies war vermutlich das eigentliche Startsignal für den beginnenden Aufbau von Fahrposten in Ostpreußen.

Vorreiter der Fahrposten waren die Postreiter in anderen Landesteilen Deutschlands. Unter Fahrposten ist kein organisch gewachsenes Netz von Gemeinde-Postanstalten zu verstehen. Zu den Fahrposten gehörten Postkutschen, die auf Landwegen zwischen bestimmten Orten verkehrten.

Im Landkreis bestanden Postverbindungen (Fahrposten) zwischen Stallupönen - Pillupönen - Mehlkehmen - Szittkehmen und zwischen Stallupönen - Sodargen - Schirwindt. Obwohl die Trassenführung des Weges nach Szittkehmen später geändert wurde, bezeichnete man diese Strecke als "Alte Poststraße" weiter.

Im Weitverkehr war Stallupönen als Endpunkt an die Reichsstraße 1 Berlin- Königsberg- Insterburg- Gumbinnen angebunden. Wie bereits erwähnt, wurde das fehlende Verbindungsstück nach Eydkuhnen erst 1835 fertiggestellt.

Wichtige Aufschlüsse vermitteln einige Amtsblattverfügungen des damaligen Königlichen- Post-Departements. So enthielt das Amtsblatt Nr. 35 des K.-Post-Departements vom 23. Juli 1851 in der ersten Beilage eine Übersicht über direkte Entfernungen für die Porto-Taxe der Post-Expedition in Lesgewangminnen für ein Gebiet im Umkreis von 10 Meilen. Dieses festgelegte Gebiet umfaßte 42 Städte und Orte. Stallupönen war auch in dieser Beilage verzeichnet. Einige Beispiele mit den festgelegten Entfernungen tragen zur Erläuterung bei. U. a. waren Stallupönen mit einer Entfernung von 5 Meilen, Trakehnen ebenfalls von 5 Meilen, Goldap mit 8,5 und Gumbinnen mit 4,5 Meilen in der erwähnten Übersicht vermerkt. Die betreffende Verfügung enthielt die Anweisung, daß die über 10 Meilen entfernten Postanstalten die Taxe von Lasdehnen anzuwenden haben. Lesgewangminnen gehörte ab 1893 als Poststelle dem Postamt Stallupönen an.

Im Amtsblatt Nr. 44 des K.-Post-Departements vom 23.11.1853 sind interessante Ausführungen über notwendige strengere Maßnahmen zur Personaleinsparung enthalten. Die Anweisung bezieht sich darauf, daß eine rechtzeitige Feststellung und etwaige Beschränkung des Personals nicht immer sorgsam und entschieden genug wahrgenommen wurde, wenn Verkehrsleistungen von Postanstalten sich verringerten. Gleichzeitig wurden die Amtsvorsteher auf die Einhaltung ihrer Dienstpflicht hingewiesen und angewiesen, möglich erscheinende Personaleinschränkungen sogleich den Königlichen Ober-Post-Directionen und den für den Aufsichtsdienst im Bezirk bestimmten Organen zu melden. Die übergeordneten Behörden waren verpflichtet, mit Sorgfalt und Ausdauer ihre Aufgaben zur Erzielung richtiger Sparsamkeit wahrzunehmen. Diese Verfügung zeigt, daß die Post bereits 1853 Methoden einer wirtschaftlichen Personalführung entwickelte und in die Praxis umsetzte. Das Suchen nach der wirtschaftlichsten Form der Verwaltungsführung ist bis heute ein aktuelles Thema geblieben. Es besitzt gerade in der heutigen Zeit einen besonders großen Stellenwert bei der Deutschen Bundespost.

Die Amtsblattverfügungen Nr. 35 und Nr. 44 sind auf den beiden folgenden Seiten abgebildet.

Ausschnitt aus "AMTS-BLATT des Königl. Post-Departements"

Ausgabe von 1851

465

Erste Beilage zu Nr. 33. des Amtsblatts des K. Post-Departements vom 23. Juli 1851

Directe Entfernungen

für die Porto-Taxe der Post-Expedition in Lesgewangmünzen im Umkreise von 10 Meilen.

(Die über 10 Meilen entfernten Post-Anstalten wenden die Taxe von Laddehnen an.)

Post-Anstalten.	Meilen.	Post-Anstalten.	Meilen.	Post-Anstalten.	Meilen.	Post-Anstalten.	Meilen.
Aufodhnen	4½	Kraupischten	1½	Pillfallen	3	Sjiltefeynen	9
Bengheim	10	Kumeynen	7½	Rognit	3	Tayfaken	8½
Bubainen	6½	Kuffen	2½	Ruß	9½	Tiffit	4½
Darfehnen	7½	Labiau	10	Schillefeynen	4	Trafefhen	5
Gosbay	8½	Laddehnen	2½	Schirwindt	5½	Tremyen	7½
Gumbinnen	4½	Laugezergen	5	Schmaleningfen	4	Wehtau	9½
Heinrichswalde (Reg. Bez. Gumbinnen)	5½	Wallwischten	2½	Sedenburg	8	Werdenberg	9½
Insterburg	5½	Weslaußen	6½	Eksigieren	5½	Wittschfen	3½
Kelmienen	4½	Weylawischten	6	Stallupönen	5	Wischwil	3
Kaufehnen	7½	Weyfemen	7	Sjillen	3		
		Norkitten	7½				

193. Beschränkung des Beamten-Personals bei den Post-Anstalten.

Die Beschränkung oder Veränderung im Gange der Posten oder Eisenbahnzüge läßt es zuweilen zu, daß auf umfangreichere Geschäfte oder schwierigeren Verhältnisse berechnete und gewöhnliche Personal bei den Post-Anstalten angemessen zu verringern: es bezieht sich dies sowohl auf die Arbeitskräfte an der postirenden Beamten als auch auf die Unterbeamten und auf contractliche Diener, z. B. die Postkutschknechte auf Bahnhöfen.

Jeine vorerwähnte neue Zustellung und etwaige Beschränkung des Personals ist jedoch nicht immer sorgsam und entschieden genug wahrgenommen worden, wie ein vorliegender Fall aus neuester Zeit unabweislich beweist.

Ich sehe mich daher veranlaßt, nicht nur die Herren Vorsteher der Post-Anstalten auf ihre desfallige Diensthilfe, dergleichen zulässige Einschränkungen sofort und unheiter zur Sprache zu bringen, hierdurch aufmerksam zu machen, sondern auch den Königl. Ober-Post-Directionen und den für den Aufsichtsdienst im Bezirke speciell bestimmten Organen derselben dringend anzurathen, diesen Gegenstand mit der größten Sorgfalt und Ausdauer wahrzunehmen und dadurch zur Erzielung richtiger Sparsamkeit wirksam beizutragen.

Berlin, den 19. November 1853.

b) des General-Post-Amtes.

196. Einrichtung einer Post-Expedition II. Klasse in Hohenmücke, Ober-Post-Directions-Bezirk Serrin.

Mit dem 1. d. M. ist in Hohenmücke, Ober-Post-Directions-Bezirk Serrin, eine Post-Expedition II. Klasse in Wirksamkeit getreten, welche den Einwanderungsschempel Nr. 553 der aufgehobenen Bahnhofs-Post-Expedition zu Braunsberg erhalten hat. Bei der Tarirung von Postsendungen zwischen Hohenmücke und den im Umkreise bis einschließlich 10 Meilen von dort belegenen Post-Anstalten kommt die hier beigefügte Porto-Taxe zur Anwendung. Bei weiteren Entfernungen gilt für Perren Gebühungen nach und von Hohenmücke im Inlande die Taxe von Demmin.

Berlin, den 14. November 1853.

197. Einrichtung von Post-Expeditionen II. Klasse in Lengweihen und Rautenberg im Ober-Post-Directions-Bezirk Gumbinnen, und Aufhebung der Post-Expeditionen in Lesgenangminnen und Ruffen.

Die mit dem 1. Januar 1851 aufgehobene Post-Expedition in Lengweihen wird mit dem 1. d. M. wieder in Wirksamkeit treten. Zugleich wird in Rautenberg, zwischen Lengweihen und Pilsballeu (Ober-Post-Directions-Bezirk Gumbinnen), eine Post-Expedition II. Klasse mit Station eingerichtet werden. Auch in Lengweihen wird eine Station hergestellt werden.

Dagegen treten die Post-Expeditionen zu Lesgenangminnen und Ruffen außer Wirksamkeit. Für Lengweihen tritt die frühere Porto-Taxe wieder in Kraft. Rautenberg erhält die Porto-Taxe von Lesgenangminnen. Der Einwanderungsschempel Nr. 775 von Ruffen geht auf Lengweihen und der Einwanderungsschempel Nr. 551 von Lesgenangminnen auf Rautenberg über.

Berlin, den 18. November 1853.

Ein Amts-Kat. Nr. 44 vom 23. 11. 1853

✓ Lesgenangminnen - Lengweihen (Gumbinnen)
 ✓ Kärnen (Serrin)
 ✓ Lengweihen = Braunsberg (Serrin)
 ✓ Rautenberg (Gumbinnen)

Zentraler Mittelpunkt der beiden Fahr-Posten war die Posthalterei in Stallupönen. Sie lag an der damals recht bedeutenden großen Handelsstraße Berlin- Petersburg. Stallupönen war Haltepunkt und zugleich Station für Pferdewechsel. Zum Bestand der Posthalterei gehörten 15 Pferde. Auch zu damaliger Zeit gab es schon unverhofft auftretende und sporadisch wiederkehrende Verkehrsspitzen. An solchen Tagen reichte der vorhandene Pferdebestand nicht aus. Es gab Tage, da wurden zwischen 60 und 70 Pferde benötigt. Die fehlenden Zugtiere mußten kurzfristig auf eine andere Art und Weise beschafft werden. Die Post hatte das Recht, kurzfristig die fehlenden Pferde von den städtischen Pferdebesitzern zu beschlagnahmen. Derartige Aktionen wurden nicht immer widerspruchslos hingenommen, zumal die Pferdebesitzer ihre Tiere oft für Ernte- oder andere Gespannarbeiten benötigten. Ihre Position war allerdings in der Regel zu schwach, um sich gegen die Staatsgewalt durchzusetzen.

Die Postkutschen wurden von vier Pferden gezogen. Auf dem Bock der Kutsche saß ein Postillon, der eine farbenträchtige Uniform trug. Die Uniform wurde von der Posthalterei zur Verfügung gestellt. Zu seiner weiteren Ausrüstung gehörten u. a. ein Posthorn, ein Schleppsäbel und eine Pistole. Bei Erreichen einer Dorfgemarkung kündigte er seine baldige Ankunft mit einem Hornsignal an. Die Ankunft der Fahr-Post war immer eine willkommene Abwechslung für die Dorfbewohner, zumal sie zu damaliger Zeit recht isoliert und weit entfernt von anderen Ortschaften wohnten. Dem Hornsignal kam in Notfällen eine besondere Bedeutung zu. Sobald es ertönte, waren die in der Nähe liegenden Ortschaften zur Hilfeleistung verpflichtet. Dies kam besonders im Winter vor, wenn die Postkutsche in hohen Schneewehen steckenblieb. Zur Hilfspflicht gehörten Hand- und Spanndienste.

Nach Eydtkuhnen bestand offensichtlich von Stallupönen aus keine Fahr-Post, zumal die Kunststraße zwischen beiden Orten erst 1835 fertiggestellt wurde.

Für den Fernverkehr bedeutungsvoll war die Fahr-Post in Richtung Sodargen. Sie brachte viele Fahrgäste aus Petersburg und auch aus der Gegenrichtung Berlin in die Stadt. Unter ihnen sollen sich auch Fürsten, Könige und Staatsmänner befunden haben, die hier eine vorübergehende Pause einlegen mußten. Die Gäste benutzten Zeit und Gelegenheit, um sich vor der strapaziösen Weiterfahrt etwas auszuruhen. Manche Gäste mögen hier auch einen oder mehrere Ruhetage eingelegt haben, bevor sie die Weiterfahrt antraten.

Bedeutungsvoll für die weitere wirtschaftliche Entwicklung von Stallupönen und Eydtkuhnen war der Bau der Ostbahn. Zwar verlor die Reiseroute Berlin-Petersburg sowie Petersburg-Berlin über Stallupönen vom Tage der Eröffnung der Ostbahn vollkommen ihre Bedeutung. Die Reiseroute dieser Route verlagerten sich auf die bessere, schnellere und bequemere neue Eisenbahnverbindung. Das Postkutschenzeitalter wurde durch ein moderneres Transportsystem abgelöst.

Mit der Inbetriebnahme der zweigleisigen Ostbahnstrecke Königsberg-Stallupönen am 4. Juni 1860 brach für die Stadt und den Landkreis ein neues Zeitalter an. Die Verbindung zu anderen Teilen Ostpreußens und des übrigen Deutschlands wurde hergestellt. Dies wirkte sich auf den Reise- und Güterverkehr positiv aus. Die Wirtschaft und der Handel blühten auf. Postalisch wurde die neue Verkehrsverbindung ebenfalls genutzt. Das letzte Verbindungsglied der Eisenbahn zur Grenzstation Eydtkuhnen und zum Nachbarland Rußland konnte erst zwei Monate später dem Verkehr übergeben werden. Am 5. August 1860 war es endlich soweit. Die Endstrecke der Ostbahn Stallupönen - Eydtkuhnen wurde eröffnet. Dies war für den ganzen Grenzkreis ein feierliches Ereignis. Staatlich erfuhr die Eröffnung der letzten Ostbahn-Teilstrecke eine große Würdigung. Der Prinzregent Wilhelm, der spätere Kaiser Wilhelm I., besuchte aus diesem Anlaß in einem Sonderzug Stallupönen. Er wurde am Bahnhof durch den Magistrat der Stadt und vielen Ehrengästen aus dem Kreis willkommen geheißen.

Durch den Bahnbau und den Zuzug entsprechenden Personals stieg die Einwohnerzahl beträchtlich an und erhöhte sich auf 5 135 Bewohner. Sie stieg weiter bis zu Beginn des 1. Weltkrieges auf 5 600 Personen und pendelte sich bis 1922 auf 6 500 Einwohner ein. Vollkommen abweichend und viel stürmischer wurde die Entwicklung Eydtkuhnens durch den Bahnbau gegenüber Stallupönen beeinflusst und geprägt. Die Einwohnerzahl Eydtkuhnens betrug 1860 300 Bewohner. Sie erhöhte sich bis 1923 auf etwa 10 500 Personen und sank danach auf etwa 6 500, 1942 sogar auf 5 100 Einwohner ab.

Der Endpunkt Eydtkuhnen gab den Reisenden Gelegenheit, sich von den Strapazen der langen Reise etwas auszuruhen und auf die bevorstehende lange Weiterfahrt vorzubereiten. Der Aufenthalt in Eydtkuhnen war durch die etwas breitere Spurweite der

russischen Schienen bedingt. Die Weiterfahrt nach Rußland traten die Reisenden vom Bahnhof Kybarti, den sie zu Fuß erreichten, in russischen Zügen an. Die Züge wirkten sehr breit und stabil. Die russischen Lokomotiven wurden nicht mit Kohlen, sondern mit mächtigen Holzkloben geheizt.

Aufschlußreich ist eine Beilage zum Amtsblatt Nr. 13 des K.-Post-Departements vom 7. Mai 1860. In dieser Beilage werden die direkten Entfernungen für die Porto-Taxe der Post-Expedition in Eydtkuhnen für einen Umkreis von 10 Meilen festgelegt. Für weiter als 10 Meilen entfernte Orte war gemäß dieser Beilage die Taxe von Stallupönen anzuwenden. Einige in dieser Beilage aufgeführten Orte sollen anschaulich das Gefühl für die festgelegten Entfernungen vom Tax-Ort Eydtkuhnen ausgehend vermitteln, beispielsweise nach Kattenau = 3, Mehlekenen = 3,5, Pillkallen = 3, Ragnit = 8,5, Rautenberg = 5, Schirwindt = 2,5, Sodargen = 1,5, Stallupönen = 1,5, Tilsit = 10, Tollmingkenen = 4, Trakehnen = 3, Trakehnen-Bahnhof = 3,5 Meilen. Insgesamt sind in der betreffenden Übersicht 55 Städte und Orte mit den festgelegten Entfernungen aufgeführt.

Die Amtsblatt-Verfügung Nr. 95 vom 2. November 1860 regelt den Dienstbetrieb der an der Eisenbahn zwischen Stallupönen und Eydtkuhnen gelegenen Post-Expedition in Eydtkuhnen. Die Anordnung weist auf die Bedeutung folgender Dienstvorschriften hin:

"Postdienst-Instruktion, Abschnitt V, Abteilung 1 § 173 und 191; Dienst-Instruktion für Post-Expediture, Abschnitt V, Abteilung ... § 162 und 179.

Die Ausführungsbestimmungen heben folgenden Wortlaut:

Die an der Ostbahn jenseits von Stallupönen belegene (gelegene) Post-Expedition in Eydtkuhnen hat mit der in der Post-Instruktion des Abschnittes V, Abteilung 1 § 173 sub. 2. (Dienst-Instruktion für Post-Expediture, Abschnitt V, Abteilung 1 § 162 sub. 2.) bezeichneten Eisenbahn-Postanstalten nach Maßgabe des Bedürfnisses direkte Fahrkartenschlüsse zu wechseln. Sowohl an den angeführten Stellen, als auch im Abschnitt V, Abteilung 1 § 191 sub. e. der Postdienst-Instruktion, respektive im Abschnitt V, Abteilung ... § 179 sub. e. der Dienst-Instruktion für Post-Expediture ist die obige Eisenbahnstrecke nachzutragen. Eine Stallupöner Post-Tabellen-Übersicht liegt nicht vor. Verfügungsabbildungen sind auf den zwei folgenden S. enthalten.

Beilage zu Ver. 25. des Ministerrats, des k. Post-Departements d. v. Mai 1866.

Directe Entfernungen

die Porta-Laxe der Post-Expedition in Gydstrassen im Umraufe von 10 Meilen.

(Die weitere Entfernung lohnt die Laxe von Stallupönen in Anwendung.)

Ab von	Meilen	Nach und von	Meilen	Nach und von	Meilen	Nach und von	Meilen
hau ..	19	Dachfen	64	Mierandfen	7	Sodehnen	74
u	61	Dachfen	7	Nemmersdorf	6	Stallupönen	74
h	91	Zaltenau	3	Neunischfen	74	Saubinen	8
t	54	Kellmen	10	Delowen	10	Syllen	8
ren	74	Miedowen	7	Pillupönen	10	Syllsteden	24
noten (N. D.)		Kowallen	74	Pillwallen	3	Tilff	10
hinnen)	9	Kraupsteden	33	Pillupönen	2	Tollmingsteden	4
haken	54	Kuffen	9	Ragnis	84	Trolehnen	8
h	10	Krekehnen	5	Rautenberg	5	Trolehnen Bahnhf.	34
h	64	Kraggspergen	10	Schiffsteden	4	Krempen	84
h	74	Kongsworpen	7	Schirwinde	24	Walterssteden	74
h	5	Waltsteden	44	Schmaltingen	64	Waltsteden	9
h	8	Wägggrabowen	9	Stalgieren	10	Wäggsteden	24
h	10	Wegsteden	34	Sodargen	14	Wischwill	7

Da Briefe nach Braßlau und den Garverdischen Inseln auch über England befördert so ist der Aufgeber zu veranlassen, auf der Adresse anzugeben auf welchem der beiden Wege förderung erfolgen soll. Werden unfrankirt oder durch Freimarken unzureichend frankirt die Briefe am 22. im Briefkasten vorgefunden, so sind dieselben als Neuankömmlinge zu behandeln, reichender Frankirtung aber — wenn nicht ein Expeditionsweg auf der Adresse angegeben ist dem Wege zu streben, auf welchem sie den Bestimmungsort am schnellsten erreichen.

Berlin, den 30. April 1860.

Nachrichten.

Post-Anstalten.

In Epsteluhnen (Carquadrat Nr. 29 a.) im Ober-Post-Directions-Bezirk Gumbinnen, in Gassebiele (Carquadrat Nr. 238) im Ober-Post-Directions-Bezirk Frankfurt, haupt in Osterfeld (Carquadrat Nr. 402) im Ober-Post-Directions-Bezirk Halle und in Albern (Carquadrat Nr. 394) im Ober-Post-Directions-Bezirk Minden sind Post-Expeditionen II. Klasse eingerichtet worden.

Bei Porto-Berechnungen im Auslande von 10 Meilen zeiten für Epsteluhnen, Gassebiele, Osterfeld und Albern die beiliegenden Entfernungs-Tabellen a., b., c. und d.

Die Station in Dormagen, die Station für ordinäre Posten in Berl, sowie die Post-Expedition in Berga sind aufgehoben worden.

Entfernungen.

Es ist festgesetzt worden die Entfernung

von Heiligenstadt nach Altonen (Kur- hessen) per Altonen auf.....	14 Meilen,
von Braul nach Gerichshausen (Kurhessen) per Derungen und Gerich auf	4 „
von Gallenberg nach Frankenberg (Kur- hessen) auf	24 „
von Meise nach Mühlh (Kurhessen) per Warenhof auf.....	24 „
von Warburg (Stadt) nach Wolfmagen (Kurhessen) direct auf.....	14 „
von Syrota nach *Wallung auf	1 Meile,
von Bunzlau nach *Korenzort per Rüschdorf auf.....	3 Meilen,
von Schwelm nach *Pütterlinghausen direct per Spierling, und Eisen- stein auf.....	14 „
von Raunburg a. S. nach *Osterfeld per Biedra auf.....	24 „

von Witzgen nach *Gassebiele per Neu-
Lenn auf.....
von Hirschberg nach *Maywalbau auf
von Lischberg nach *Maywalbau auf
In der mit einem Stern * bezeichneten Ort
ist keine Station.

Verpflichtung

des Versports-Lariffs.

Pag. 68, 143, 164 ff. hinzuzufügen:
III. Verpflichtung auf dem Wege über
(vermittelt Braunschwer Dampfschiffe) in
ad IV. A., B., C., D.

Verpflichtung.

In dem Verzeichniß der Post-Anstalten an
sich selbst abfertigungsfähig Steuerstellen nicht bestet
zum Amtsblatt Nr. 28 vom Jahre 1854, sind
berg, Salt Galan, Altonenwerda, Spremberg die
punkte Cottbus und Altonenwerda einzutragen.

Ausland.

In dem Aus-Land in Gannow, Carquadrat
bei Jburg, tritt am 1. Mai d. J. eine Post-Ansta-
kunft. Auf Entfernungen bis zu 20 Meilen ist
Karr Abrechnungs-Post-Anstalt nach der beilieg-
fernungstabelle zu bemessen.

Verordnungen.

Dem Ober-Post-Directions-Direktor Kanaler
wird es hiermit anzuordnen die Verwaltung der
Post-Anstalt bei dem Post-Conte in Weimern
werden.

Der Post-Direktor Meent in Magdeburg,
Verfügung zu den höheren Dienststellen der Post-
bestanden hat, ist unter Ernennung zum

Holm nach Stettin, und am Dienstag den 20. November zum letzten Male von Stettin nach Holm abgeht.

Der Schluss der diesjährigen Post-Dampfschiffahrt zwischen Stralsund und Stadt er-
in der Weise, daß die letzte Abfertigung des Schiffs von Stadt am Dienstag den 27. Novem-
und von Stralsund am Donnerstag den 29. November stattfindet.

Die Post-Anstalten werden hiervon mit Bezug auf die General-Verfügung vom 12. Nov.
(Post-Anschl. Nr. 11) in Kenntniß gesetzt.

Berlin, den 2. November 1860.

- N 95.** Dienstbericht der an der Eisenbahn zwischen Stallupönen und Lyditshöfen belegenen Post-Expedition in Lyditshöfen.
(Pöndienst-Inst. Abschn. V. Abth. 1 §§. 173 und 191; Dienst-Inst. für Post-Expediteure Abschn. V. Abth. 1 §§. 162 und 179).

Die an der Eisenbahn jenseit Stallupönen belegene Post-Expedition in Lyditshöfen hat mit
in der Postdienst-Instruction Abschn. V. Abth. 1 §. 173 sub. 2. (Dienst-Instruction für Post-Expediteure
Abschn. V. Abth. 1 §. 162 sub. 2.) bezeichneten Eisenbahn-Post-Anstalten nach Maßgabe
Verursachtes directe Frachtkartenschlüsse zu wechseln. Sowohl an den angeführten Stellen, als
im Abschn. V. Abth. 1 §. 191 sub. e. der Postdienst-Instruction, resp. im Abschn. V. Abth. 1
§. 179 sub. e. der Dienst-Instruction für Post-Expediteure ist die obige Eisenbahnstrecke nach-
tragen.

Berlin, den 2. November 1860.

Verscheidung des General-Post-Amtes.

- N 10.** Verfügung an die Ober-Post-Direction in V. betreffend die Dienstführung eines zum Post-Adjunkten angemeldeten
Post-Expedienten. (Pöndienst-Inst. Abschn. X. §. 20.)

Nach dem mit dem Berichte der Königlich-Ober-Post-Direction vom 27. September c. vorgelegten, hierbei
erfolgenden Akten hat die bisherige Dienstführung des Post-Expedienten N. N. in N. N., welche die Ober-Post-Direc-
tion selbst als eine nur im Allgemeinen gute bezeichnet, zu so vielfachen Ausstellungen Veranlassung gegeben, daß es nicht
rechtfertigt erscheint, denselben bis nur für besondere Dienstkräftigkeit vorbehaltene Genehmigung zur Ablegung des
Adjunkten-Examens zu ertheilen.

Die Ober-Post-Direction wird demnach veranlaßt, den N. N. auf die hier wieder beigefügten Eingabe
11. c. M. ablehnen zu befehlen.

Berlin, den 20. October 1860.

Ein Auszug aus der historischen und topographisch - statistischen Studie über den Regierungsbezirk Gumbinnen enthält kurze Ausführungen über den Postbetrieb im Jahre 1879 des Kreises Stallupönen.

Wörtliche Wiedergabe:

Seite 253, Kreis Stallupönen.

Text: Der Postverkehr ist ziemlich rege und sind im Kreise 8 Postanstalten vorhanden. Die Zahl der Telegraphen-Stationen beträgt 3.

Quelle:

Preußisch-Littauen und Masuren. Entworfen von Dr. Albert Weiß, Königl. Regierungs- und Medicinal-Rath, Rudolstadt, Buchhandlung der F. priv. Hofbuchdruckerei G. Froeschel. (Standort des Buches = Bundespostministerium XIII Aa 150).

Eine weitere Verbesserung des Verkehrsnetzes der Bahn brachte 1892 die Eröffnung der Bahnstrecke Stallupönen-Pillkallen. Eine durchgehende Verbindung nach Tilsit bestand 1892 noch nicht, weil zwischen Pillkallen und Rautenberg die fehlende Anschlußverbindung fehlte. Sie wurde 1893 fertiggestellt, so daß am 1. November 1893 die Verbindung Stallupönen-Tilsit dem Verkehr übergeben werden konnte. Das Postamt Stallupönen wurde gemäß Amtsblatt Nr. 63 vom 7. November 1893 mit der Betriebsleitung der Bahnpost Stallupönen-Tilsit betraut. Es war eine sogenannte Schaffnerpost, die mit einem Beamten des einfachen Postdienstes besetzt war. Mit dieser Bahnpost wurden sowohl in abgehender als auch in ankommender Richtung Postsendungen jeder Art befördert. Kurios war, daß die nördlich von Pillkallen gelegenen Poststellen I Drozwalde, Lesgewangminnen, Löbegallen, Rautenberg und Schorellen personal- und abrechnungsmäßig zum Postamt Stallupönen gehörten. Die Gründe für diese vom Regelfall abweichende Organisationsform sind nicht überliefert worden. Es gilt als sicher, daß die Ursache für die organisatorische Zuordnung dieser fünf kreisfremden Poststellen zum Postamt Stallupönen in enger Verbindung mit der Eisenbahnlinie Stallupönen-Pillkallen - Tilsit zu suchen ist. Mit zu dieser Entscheidung mag dazu beigetragen haben, daß dem Postamt Stallupönen die Dienstleitung und Betriebsführung der Bahnpost Stallupönen-Tilsit oblag.

Stallupönen besaß postalisch den Rang eines Postamts 1. Klasse. Für die Poststellen Löbegallen, Schorellen und Drozwalde

waren bei deren Einrichtung zollpflichtige Sendungen nach Pillkallen zu leiten. Mit der Amtsblattverfügung Nr. 97 vom 30.12.1910 wurde festgelegt, daß ab sofort zollpflichtige Sendungen dieser dreigenannten Poststellen sowie des Postamts Pillkallen nach Stallupönen zu leiten seien.

Bis zum Bau der Ostbahn hatte Stallupönen als Grenz-Postanstalt zu Rußland bei der Bearbeitung von zollpflichtigen Sendungen eine größere Bedeutung. Ein Auszug aus dem Amtsblatt Nr. 10 vom 12.3.1852 enthält hierzu folgende Ausführungen: "Im Zusammenhang mit den Ausführungsbestimmungen zum Additimal-Postvertrag mit Rußland wird Stallupönen als deutsche Grenz-Postanstalt für die russische Grenz-Postanstalt Wirballen erwähnt".

Die Funktion als Grenz-Postanstalt wurde 1860 nach Vollendung der Ostbahn dem Postamt Eydtkuhnen übertragen.

Stallupönen wird 1901 ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt im Grenzbereich des nördlichen Ostpreußen. Der Zugverkehr auf der neuen Eisenbahnlinie Stallupönen-Goldap wird 1901 aufgenommen. Auch hier wird dem Postamt Stallupönen die Aufsicht und der Betrieb der Bahnpost Stallupönen -Goldap übertragen. Auf dieser Strecke wurden ebenfalls Postsendungen jeder Art in beiden Fahrtrichtungen befördert. Den Dienst nahm ein Schaffner wahr (Schaffnerpost). Mit der Inbetriebnahme der Bahnpost trat eine merkliche Verbesserung der Postversorgung für die an der Strecke Stallupönen-Goldap liegenden Orte ein. Die Dienstleitung von zwei Bahnpoststrecken trug sicherlich zu einer Aufwertung des Postamts bei.

Mit der Inbetriebnahme der Strecke Stallupönen- Goldap hatte der Eisenbahnausbau im Stallupöner Raum seine Endstufe erreicht. Nennenswerte Veränderungen traten bis 1944 nicht mehr ein. Dies mag ein Indiz dafür sein, daß die Vorschauplanung der Bahn sehr großzügig ausgelegt und von fähigen Leuten ausgeführt wurde.

Weitere Informationen und Unterlagen über die Postgeschichte Stallupönens bis zum Beginn des I. Weltkrieges liegen nicht vor.

welch ein Glück, daß der Irrtum eine der menschlichsten Eigenschaften ist. Neue Informationen und Aufzeichnungen, die Herr Reichardt vom früheren Telegraphenbauamt Gumbinnen insbesondere über das Fernmeldewesen beisteuerte, machen es notwendig, Ergänzungen für die Zeit ab 1875 einzufügen. Mit Hilfe dieses Hintergrundmaterials ist es möglich, auf die Entwicklung der Fernmeldedienste im Stallupöner Raum näher einzugehen. Die Thematik entbehrt nicht einer gewissen Spannung, denn sie zeigt anschaulich den Sprung der Postverwaltung in das beginnende technische Zeitalter. Auch die Postkunden wurden mit dieser für damalige Zeiten unwälzenden neuen Technik konfrontiert. Wie stark die Bewohner sich neuen Gewohnheiten und Lebensformen anpassen mußten, läßt sich nur erahnen, wenn man die bestehenden Lebensverhältnisse bis 1860 betrachtet. Im Jahre 1860 kam die Eisenbahn hinzu und bereits 15 Jahre später begann der Auf- und Ausbau eines Telegraphennetzes in Stallupönen.

Reste der Postkutschenromantik blieben den Stallupönern auch nach 1875 noch erhalten. Beim Postamt bestand weiterhin eine Posthalterei. Von der Posthalterei Stallupönen fuhren Personenposten nach Schirwindt und nach Szittkenmen (Wehrkirchen). Die Fahrpost nach Szittkenmen dürfte erst ihren Betrieb 1901 nach Eröffnung der Eisenbahnlinie Stallupönen-Goldap eingestellt haben. Darüber hinaus fuhren Privatpersonen-Fuhrwerke nach Fillkallen. Die Orte Kattensau und Sodargen wurden zu dieser Zeit mit Botenposten versorgt. Es ist nicht überliefert, ob die Postboten diese Strecken zu Fuß bzw. per Pferd zurücklegten. Aufgrund der nicht geringen Entfernungen zu diesen beiden Zielorten muß davon ausgegangen werden, daß die Botenposten von berittenen Boten (Postreitern) wahrgenommen wurden, zumal das Pferdeland Ostpreußen hierfür die besten Voraussetzungen bot. Die vorstehenden Ausführungen sind durch einen Vermerk belegt.

Nach Herrn Reichardt bestand in Stallupönen bereits 1875 eine Eisenbahn-Telegraphenstation. Ein Vermerk hierzu sagt folgendes aus:

" 1876 war in Stallupönen eine PAT I = Eisenbahn-telegraphenstation. Sie beförderte auch Privattelegramme."

In den beiden voranstehenden Jahreszahlen liegt ein gewisser

Widerspruch, der heute nicht mehr aufgeklärt werden kann. Für eine Betrachtung und Würdigung erscheint die geringe Abweichung der beiden Jahreszahlen unerheblich.

Bis 1876 waren die Post- und Telegraphenverwaltung getrennt. Sie wurden 1876 aus betrieblichen Gründen zusammengeführt und zu einer Verwaltung vereinigt. Seit dieser Zeit befand sich beim Postamt Stallupönen (Postamt I) eine Telegraphenbetriebsstelle, die mit einem Morseapparat (Telegraphenapparat) ausgestattet war. Das Verkehrsaufkommen an Telegrammen war 1876 recht bedeutsam. So wurden in Stallupönen 1876 2 390 Telegramme mit einem Gebührenaufkommen von 2 055,-Reichsmark aufgegeben, während im gleichen Zeitraum 2 976 Telegramme für Stallupöner Bewohner eingingen. Zahlen, die aus der heutigen Sicht recht imposant erscheinen und zugleich aufschlußreich sind. Unterlagen über die Anzahl der im Stallupöner Telegraphendienst beschäftigten Bediensteten liegen nicht vor.

Die begonnene stürmische Entwicklungszeit setzte sich rasch fort mit dem Aufbau und Ausbau neuer Telegraphen-Linien. Mit wahrscheinlicher Sicherheit wurde zwischen 1876 bis 1877 die Telegraphenlinie Stallupönen-Pillkallen-Lasdehnen gebaut, die 1877 nach Hautenberg-Neu-Eggleningken-Ragnit-Tilsit weitergeführt wurde. Sie erhielt die Streckennummer 523 ebenso wie die folgende Fernleitung ab Königsberg.

Nach den Unterlagen von 1881 geht hervor, daß die Telegraphenbetriebsstelle Stallupönen in/(an) die Telegraphenleitung Nr. 523 eingeschleift (angeschlossen) war. Die Linie hatte folgende Streckenführung:

Königsberg-Underwangen-Wehlau-Insterburg-Gumbinnen-Trakehnen-Eydtkuhnen-Stallupönen und nach Gumbinnen zurück.

Diese Art der Linienführung wurde auch als Omnibus-Leitung bezeichnet.

In der rasch fortschreitenden Entwicklung gab es keine Unterbrechungen oder gar einen Stillstand. Der nächste Schritt war die betrieblich notwendige Einrichtung einer Sprechvermittlung (SpV) beim Stallupöner Amt. Von dieser neuen Vermittlung aus wurden Telegramme der Postagentur (späteren Poststelle I) Kattenau zugesprochen und von dort eingelieferte Depeschen aufge-

nommen.

Die Verpflichtung der Post und das Gebot der Daseinsvorsorge führten zu einer Erweiterung des Streckennetzes. Als neue Verbindung kam die Telegraphenleitung Stallupönen-Pillupönen (Kr. Stallupönen)-Mehlkehmen- Szittkehmen-Dubeningken (Kr. Goldap)-Goldap dazu. Diese Linie wurde 1877 zunächst nur bis Szittkehmen gebaut. Der Telegraphenbetrieb bei den PAT III Pillupönen und Mehlkehmen wurde am 1.9.1877, bei der PAT I Szittkehmen am 16.9.1877 aufgenommen. Der weitere Ausbau der Linie über Dubeningken nach Goldap muß 1880 erfolgt sein.

Die Anzahl und der Ausbaugrad der vorgenannten Telegraphenlinien läßt konkrete Rückschlüsse auf die technische Ausstattung der Stallupöner Telegraphenbetriebsstelle zu. Es gilt als sicher, daß das Amt mit mindetsens 3 Morseapparaten (Telegraphenapparaten) und einer Sprechvermittlung ausgerüstet war. Mit einer geringeren technischen Ausstattung wäre die Durchführung des Telegraphenbetriebs nicht möglich gewesen. Über die Höhe des Verkehrsvolumens und die Anzahl der dort tätig gewesenen Telegraphiebeamten liegen keine Unterlagen vor.

Von der Jahrhundertwende ab begann das Telefon seinen Einzug bei der Post. Es wurde zu einem übermächtigen Konkurrenten des Telegraphendienstes. So war es nicht verwunderlich, daß der Telegrammverkehr gegenüber dem Fernsprechverkehr immer mehr zurückging und seine einstmals dominierende Position einbüßte. Diese neue Entwicklung führte zu einer Umorientierung des Linienbaus. Das bestehende Telegraphennetz war als Übertragungsweg für den Fernsprechdienst ungeeignet. Bereits 1883 wurde die erste oberirdische Doppelleitung von Berlin nach Magdeburg gebaut. Nach und nach erfolgte ein Umbau der Telegraphen-Einzelleitungen in Doppelleitungen, um so den Erfordernissen des Fernsprechbetriebs gerecht zu werden. Soweit es notwendig erschien, wurde eine anzahlmäßige Erweiterung der neuen Doppelleitungen entsprechend dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis durchgeführt.

Daten über die geschichtliche Entwicklung einiger Poststellen

Aus dem Bereich der Poststellen liegen nur wenige Informationen vor. Hilfreich und aufschlußreich sind Ausführungen von Herrn MinR Gerhard Brandtner, Bonn, die wie folgt sich darstellen:

Drozwalde

Die Postagentur wurde mit der Amtsblattverfügung Nr. 68 vom 21.11.1893 eingerichtet. Es war die Portotaxe von Rautenberg (Bez. Gumbinnen) anzuwenden (Tq 68). Gemäß Amtsblattverfügung Nr. 44 vom 08.07.1895 wurde eine Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst (per Fernsprecher) eröffnet. Der Ortsname erhielt 1915 den Zusatz " (Kr. Pillkallen) -AmtsblVfg Nr. 105 vom 30.07.1915, 1929 gemäß Ortsverzeichnis I Drozwalde (Kr. Pillkallen), danach wie vorher.

Löbegallen

Einrichtungsdatum der Postagentur ist der 14.08.84 gemäß AmtsblVfg Nr. 41. Mit der gleichen Vfg wurde die Portotaxe von Rautenberg (Bez. Gumbinnen), Tq 86, festgelegt. Eine Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst per Fernsprecher nahm am 20.06.1892 gemäß AmtsblVfg Nr. 21 ihren Dienst auf. Löbegallen (ab 1938 Löbenau) lag nicht an der Bahnstrecke. Bis 1897 erfolgte der Post austausch per Botenpost in der 9 km entfernten Bahnstation Drozwalde (Post-Leitkarte 1); ab 1898 bis 1911 in der ebenfalls 9 km entfernten Bahnstation Schorellen (Adlerswalde) und ab 1912 bis 1945 im 8 km entfernt gelegenen Bahnhof Rautenberg. Der Post austausch wurde ab 1898 per Privatpersonen-Fuhrwerk ausgeführt (siehe Ortsverzeichnis I und Post-Leitkarten der einzelnen Jahre).

Lesgewangminnen

Am 1.8.1851 wird eine Postexpedition 2. Klasse eingerichtet. Es ist die Portotaxe von Lesdehnen anzuwenden. Der Entwertungsstempel 551 der aufgehobenen Postexpedition Grünhof wird der PExp II Lesgewangminnen übergeben (AmtsblVfg Nr. 35 vom 23... 1851). Zwischen Lesgewangminnen und Ragnit wird eine Kariolpost eingerichtet gem. AmtsblVfg Nr. 37 vom 6.8.1851 (Beförderungszeit = 3 1/4 Std.). Eine weitere Kariolpost wird am 1.1.1852 (Beförderungszeit = 2 1/2 Std.) nach Lesdehnen eingerichtet, die nach Pillkallen gehende Kariolpost verkehrt ab diesem Zeitpunkt nur noch zweimal wöchentlich (AmtsblVfg Nr. 59 vom 24.12. 1851). Die PExp Lesgewangminnen wird 1853 aufgehoben, der Entwertungsstempel 551 ist an die neue PExp II Rautenberg abzugeben (AmtsblVfg Nr. 44 vom 23.11. 1853). Am 9.4.1895 wird gemäß AmtsblVfg Nr. 22 erneut eine Postagentur in Lesgewangminnen eingerichtet. Maßgebend ist die Portotaxe von Rautenberg (Bez. Gumbinnen). Eine Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst nimmt am 7.5.1896 gemäß AmtsblVfg Nr. 24 den Dienst auf. Der Ortsname wird 1938 in Lesgewangen (Ostpr) umbenannt.

Rautenberg

Einrichtung einer PExp II am 23.11. 1853 (AmtsblVfg Nr. 44). Rautenberg erhält den Entwertungsstempel 551 von Lesgewangminnen. Daneben besteht eine Station mit Postfuhrwerk (für alles) gemäß AmtsblVfg Nr. 47 vom 24.12.1853. Am 22.9.1878 (AmtsblVfg Nr. 55) wird eine Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst eröffnet. Die Heraufstufung in ein Postamt 2. Klasse ist nicht belegbar, doch die Hinsbstufung des PA II in eine PAg wird mit der AmtsblVfg Nr. 52 vom 1.10.1894 nachgewiesen (unter Hinzufügung des Zusatzes " Bez. Gumbinnen). Ab 1940 wird

in ein Zweigpostamt M umgewandelt (vgl. Ortsverzeichnis I - Ausgabe 1940 - Z (M) dA Ebenrode).

Schorellen

Die Postagentur wurde am 15.7.1879 laut AmtsblVfg Nr. 47 eingerichtet. Mit gleicher Verfügung wurde Schorellen die Anwendung der Portotaxe von Rautenberg, Tq 86, zugewiesen.

Eine Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienst nahm gemäß AmtsblVfg Nr. 33 vom 19.6.1886 den Dienst auf-

Der Ort Schorellen wurde 1938 in Adlerswalde umbenannt.

Für die Poststellen Löbegallen, Schorellen und Drozwalde waren bei deren Einrichtung zollpflichtige Sendungen nach Pillkallen zu leiten. Mit der AmtsblVfg Nr. 97 vom 30. 12. 1910 wurde angeordnet, daß ab sofort die zollpflichtigen Sendungen dieser drei Poststellen sowie des Postamts Pillkallen nach Stallupönen zu leiten seien.

Das Zweigpostamt Rautenberg (Ostpr) lag im südlichsten Teil des Kreises Tilsit/Ragnit, unmittelbar am Kr. Schloßberg (Pillkallen). Es war die einzige unter den kreisfremden Postagenturen, die nicht dem Kreis Schloßberg, sondern dem Kreis Tilsit/Ragnit angehörte.



Tor zur Königin-Luisen-Brücke in Tilsit, heute Sowjetsk

Der I. Weltkrieg und die Zeit danach bis 1935

Unterlagen über den Postdienst und Aussagen Postbediensteter über diesen Zeitabschnitt liegen nicht vor.

Bereits vor Ausbruch des I. Weltkriegs hatte der Bahnhof Stallupönen eine wichtige Funktion als Bahnknotenpunkt zu erfüllen. Hauptträger des Bahnverkehrs blieb die Ostbahn, die seit 1860 in Betrieb war. Im Jahre 1893 wurde die wichtige Querverbindung Stallupönen - Tilsit fertiggestellt, 1901 kam die Linie Stallupönen - Goldap dazu.

Die Inbetriebnahme dieser beiden neuen Strecken führte verkehrsmäßig und postalisch zu neuen Organisationsformen. Die an den beiden Eisenbahnlinien Goldap und Tilsit liegenden Orte und Städte konnten besser in das postalische Versorgungsnetz integriert werden. Dem Postamt Stallupönen wurde sehr früh die Dienstleitung über diese beiden neuen Bahnpoststrecken übertragen.

Bei Ausbruch des I. Weltkriegs 1914 war das grenznahe Stallupönen von den ersten Stunden des Krieges an besonders gefährdet. Die wenigen Kilometer bis zur Grenze waren für eine starke feindliche Armee kein unüberwindbares Hindernis. Es dauerte gar nicht lange, da entbrannten in der Nähe Stallupönens mehrere harte und verlustreiche Gefechte. Die deutschen Truppen waren gegenüber der russischen Übermacht zu schwach und mußten sich zurückziehen. Offenbar kam der Rückmarsch zu schnell und unvermutet, so daß es einem Teil der Stallupöner Bevölkerung nicht gelang, zu fliehen. Die Stadt fiel erstmals am 17.8.1914 in russ. Hände. Bei den Kämpfen um die Stadt wurden u.a. der Bahnhof und auch das Postamt bis auf die Grundmauern zerstört. Wie sich später herausstellte, hatte die zurückgebliebene Bevölkerung unter der russ. Besatzung sehr zu leiden.

Erst am 13. September 1914 gelang es, die russ. Truppen aus der Stadt zu vertreiben. Bei ihrem Rückmarsch haben die russ. Soldaten viele Häuser geplündert und in Brand gesteckt. Die sehr zaghaft zurückkehrenden Bürger fanden eine verwüstete Stadt vor. Der Aufenthalt, das wußte zu der Zeit niemand, sollte nur von begrenzter Dauer sein. Im November 1914 rollte die russische Kriegswalze erneut auf Stallupönen zu. Am 8. November 1914 ging die

die kleine Kreisstadt erneut in russischen Besitz über. Die Bevölkerung hatte aufgrund der leidvollen Erlebnisse keine andere Wahl, als geschlossen vor den heranrückenden feindlichen Soldaten zu fliehen. Die Stadt blieb diesmal etwas länger in russ. Hand. Erst am 10. Februar 1915 gelang es den deutschen Truppen, die Stadt zurückzuerobern.

Die zurückkehrende Bevölkerung fand ein Bild des Grauens vor. Durch den mehrmaligen Besitzerwechsel wurde die Stadt noch stärker zerstört. Zeit zum Nachdenken blieb nicht, weil der Winter vor der Tür stand. Jeder versuchte so gut wie er konnte, den Winter zu überleben. Erleichtert bzw. etwas gemildert wurde diese Zeit durch einsetzende Hilfsaktionen. Nach dem Winter war es ganz natürlich, daß die Bevölkerung mit den Aufräumarbeiten begann. Der Wiederaufbau wurde zielstrebig eingeleitet und angepackt. Die großen Zerstörungen machten den Weg frei, für das Stadtbild ein neues Konzept zu bilden. Die Gedanken der Architekten wurden vorbildlich verwirklicht. So entstand aus den Ruinen städtebaulich ein neues, viel moderneres Stadtbild.

Innerhalb von wenigen Jahren wurde der Neubau Stallupönens förmlich aus dem Boden gestampft. Diese imposante Aufbauleistung wäre allerdings ohne die große Hilfe der Patenstadt Kassel und einiger anderer westdeutscher Städte in den wenigen Jahren kaum möglich gewesen. Anfang der 20-iger Jahre war der Aufbau abgeschlossen.

Der Neubau des Postamts wurde 1922 feierlich eingeweiht und seiner Bestimmung übergeben. Für das Personal ging ein mehrjähriger Notzustand zu Ende. Das Postamt war bis zu seinem Wiederaufbau im Grundstück Wischnat in der Goldaper Straße / Ecke Hindenburgstraße untergebracht. Die Diensträume im neuen Postamt waren modern konzipiert und für damalige Verhältnisse recht großräumig. Die zentrale Lage des Neubaus am alten Standort in der Goldaper Straße 22 war eine bürgernahe und zugleich auch kundenfreundliche Lösung. Der Neubau wurde fast zwei Jahrzehnte lang allen postalischen Anforderungen gerecht. Erst in den Jahren 1939 - 1941 ergab sich aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsvolumens die Notwendigkeit zur Schaffung eines größeren Raumbedarfs.

Das Zusammengehörigkeitsgefühl der Stallupöner Postler muß bereits vor dem I. Weltkrieg sehr ausgeprägt gewesen sein. Nach G. Breslein besaß das Amt bereits zu dieser Zeit eine eigene Postfahne. Die Gründe, die zur Anschaffung einer postalischen Banners geführt haben mögen, sind nicht bekannt. Fahnen hatten seinerzeit im Leben der Menschen eine sehr große Bedeutung, ja fast eine Symbolkraft. Sie symbolisierten das Gefühl der Treue, Verbunden- und Zusammengehörigkeit. Die Postfahne ging im August 1914 verloren. Sie soll von russ. Truppen erbeutet und mitgeführt worden sein.

Der Verlust dieser Fahne schmerzte sehr. Gedanklich beschäftigte sich das Personal in den 20-ziger Jahren in Gesprächen immer wieder damit. Irgendwann Ende der 20-ziger Jahre wurde der Entschluß gefaßt, wieder eine neue Postfahne zu beschaffen. Anfang der 30-ziger Jahre hat das Postamt diesen Entschluß in die Tat umgesetzt.

Amtsvorsteher in Stallupönen war von 1919 bis etwa 1927/1928 der Oberpostinspektor Kussat. Als sein Vertreter fungierte der Personalstellenleiter Neumann, während für die Hauptkassenerführung Herr Held, der später nach Gumbinnen versetzt wurde, verantwortlich war. Nachfolger des Amtsvorstehers Kussat wurde 1927/1928 (das genaue Datum ist nicht bekannt) Herr Postdirektor Wolf. Er wurde wiederum als Nachfolger von Herrn Postamtmann Kirchner abgelöst.

Der Annahmedienst des Amtes Stallupönen war auch in den 20-ziger Jahren recht besetztlich. Dem Publikumsverkehr standen täglich zwei geöffnete Annahmeschalter und ein Paketschalter zur Verfügung. Insgesamt entsprach der Zustelldienst in etwa gliederungsmäßig dem an anderer Stelle geschilderten Stand in den Jahren 1935 - 1944. Eine gewisse Ausnahme bildete die Paketzustellung. Sie wurde damals im Stadtgebiet von einem Zusteller per Handkarren ausgeführt. Im Weihnachtsmonat nahmen aufgrund des immer stark angestiegenen Paketeingangs in den 20-ziger Jahren zwei Zusteller diese Tätigkeit wahr. Die Zustellung per Handkarren war oft Anlaß zum Spott von Postkunden. Immer wieder wurden die braven Paketzusteller gefragt, woher sie kämen und ob sie noch zur deutschen Postverwaltung gehören würden. Damit sollte sicherlich die in den Augen der Bürger

als rückschrittlich empfundene Zustellform kritisiert werden. Ende der 20-iger Jahre wurde in Stallupönen die Paketzustellung vom Handkarren- auf Pferdebetrieb umgestellt.

Die Bahnpoststrecken Stallupönen-Goldap und Stallupönen-Tilsit unterstanden auch nach dem I. Weltkrieg dienstleitungsmaÙig dem Stallupöner Amt. Interessant ist die Klärung der Frage, wie es zu dieser Zuordnung der Aufsichtfunktion und der Zuordnung von kreisfremden Poststellen nach Stallupönen gekommen sein mag. Ein Gespräch, das der Verfasser mit dem früheren Bahnpostfahrer Gustav Breslein im Oktober 1982 geführt hat, trägt dazu bei, die bereits vor der Jahrhundertwende erfolgte Reglung kritisch zu untersuchen und zu würdigen.

Der Leitweg für Postsendungen, die für Orte und Poststellen der betreffenden beiden Bahnpoststrecken bestimmt waren, war über Stallupönen aufgrund seiner Lage an der Ostbahn der schnellste und wirtschaftlichste. Eine Betrauung der Ämter Goldap und Tilsit mit der Aufsicht der Bahnpoststrecken nach Stallupönen wäre für die Reichspost und Postbenutzer sehr nachteilig gewesen. Zutreffendenfalls hätten die Sendungen in Insterburg und Tilsit sowie in Gumbinnen und Goldap zweimal umgearbeitet (höherer Aufwand, mehr Personalkosten, längere Laufzeiten) werden müssen. Aufgrund der Verkehrsanbindung der Städte Goldap und Tilsit hätten die Bahnpoststrecken erst nachmittags in Richtung Stallupönen bedient werden können. Dies hätte eine Übernachtung des Bahnpostpersonals in Stallupönen zur Folge gehabt, was wiederum mit weiteren Verwaltungskosten verbunden gewesen wäre. Die Rückfahrt von Stallupönen aus hätte erst am nächsten Morgen in aller Frühe erfolgen können. Der direktere Leitweg über Stallupönen war für den Lauf der Postsendungen 1-2 Tage schneller. So gesehen ist die Entscheidung der Reichspost aus kommerzieller und postalischer Sicht 1893 richtig gewesen. Dies ist gleichermaßen auch für die Zuordnung der kreisfremden Poststellen aus den Kreisen Pillkallen und Tilsit/Ragnit zum Stallupöner Amt maßgebend gewesen.

Mit letzter Aussagekraft blieb vor der Jahrhundertwende ungeklärt, ob die Botenposten nach Kattenau und Sodargen zu Fuß bzw. per Pferd ausgeführt wurden. Nach G. Breslein liegen für die Zeit kurz vor Ausbruch des I. Weltkriegs

bis in die 20-ziger Jahre hinein konkrete Aussagen vor.

Vor 1914 verkehrte bereits von Stallupönen über Patilschen, Noruschuppen, Kattenau nach Tutschen täglich eine Kariolpost. Sie beförderte Postsendungen und nahm auch Einzelpersonen als Fahrgäste gegen Entgelt mit. Die Reisenden nahmen auf dem Kutschbock neben dem Kutscher Platz. Die tägliche Fahrt begann um 6,00Uhr früh von Stallupönen aus. Fuhrunternehmer war der Kaufmann und Bauer Dörfer, Kutscher Herr Matschulat. Es wurde ein gelber Kastenwagen, der von der Post gestellt wurde, benutzt. Im vorderen Teil des Wagens befand sich ein eingebautes abschließbares Wertgelaß. Mit der Kariolpost wurden zum Monatsende die Rentengelder nach Kattenau und Tutschen befördert. Aus Sicherheitsgründen nahm an diesen Tagen ein Postbediensteter als Begleitperson an der Fahrt teil. Tutschen war die Endstation der Kariolpost. Dort wurde eine mehrstündige Pause eingelegt. Das Pferd wurde ausgespannt, in einem Mietstall untergestellt und versorgt. Frisch gestärkt trat der Kariolfahrer nachmittags die Rückfahrt an. Zu seinen Aufgaben gehörte, unterwegs die an der Strecke liegenden Briefkästen zu leeren. Gegen 15,30 Uhr war das Ziel Stallupönen wieder erreicht. Die Kariolpost wurde mit der Einrichtung der Kraftpostlinie nach Kattenau eingestellt.

Die Botenpost nach Sodargen wurde auch in den 20-ziger Jahren weitergeführt. Den Hin- und Rückweg von insgesamt 30 km legte der Bote zu Fuß zurück. Es wurden nur Briefsendungen befördert. Lagen Paketsendungen für Empfänger in Sodargen vor, überbrachte der Bote der Poststelle eine Benachrichtigung. Die Poststelle veranlaßte die Abholung der Pakete durch einen privaten Fuhrhalter beim Stallupöner Amt. Posthalter in Sodargen war seinerzeit der Gastwirt Sodeikat. Die Botenpost Sodargen wurde nach der Einrichtung der Kraftpostlinie Stallupönen-Groß Degesen- Sodargen- Schirwindt eingestellt.

Die genauen Daten über die Einrichtung der Kraftpostlinien nach Kattenau und Schirwindt sind nicht bekannt. Die Umstellung dürfte in den Jahren zwischen 1925 und 1929 erfolgt sein.

Das Fernamt Stallupönen war eine Dienststelle des dortigen Postamts. Es wickelte den Nah- und Weiterverkehr des Fernsprechdienstes ab und nahm den Telegraphendienst (später Fernschreibdienst) wahr. Für die Durchführung seiner Aufgaben standen dem Fernamt 1922/1924 insgesamt folgende zwölf Fernleitungen zur Verfügung:

- unmittelbare Fernleitungen

E 63 34 Pillkallen- Stallupönen, B 64 10 Eydtkuhnen-Stallupönen, D 63 36 Eydtkuhnen -Stallupönen, D 63 55 Goldap - Stallupönen, D 63 46 Gumbinnen - Stallupönen, D 63 42 Gumbinnen - Stallupönen, M 45 82 Gumbinnen - Stallupönen (die Nr. der benutzten Stammleitungen sind nicht bekannt) und M 17 36 Insterburg - Stallupönen (zwischen Gumbinnen und Stallupönen wurde diese Leitung unter der Bezeichnung D 63 39 geführt)

- Leitungen, in denen noch weitere Vermittlungsstellen eingeschaltet waren (Sp-Leitungen)- Ausgangspunkt für diese Leitungen war Stallupönen

B 63 35 Stallupönen - Sodargen - Schirwindt (an diese Leitung wurde später auch die Vermittlungsstelle (VSt) Bilderweitschen angeschlossen),

B 63 37 Stallupönen - Göritten -Matzkutschen - Szittkehmen,

B 63 38 Eydtkuhnen - Stallupönen - Wyszupönen - Szittkehmen (Stallupönen war in die von Eydtkuhnen ausgehende Leitung eingeschaltet)

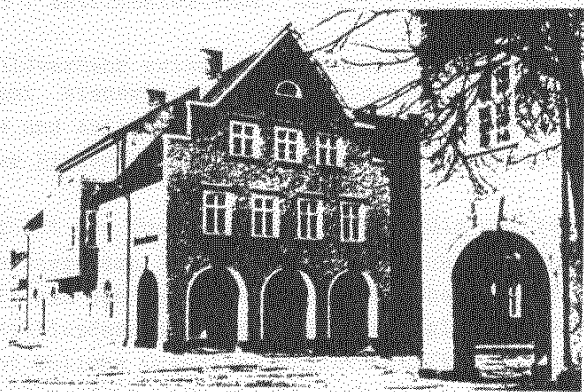
Der Leitungspark, der Stallupönen für die Abwicklung des Nah- und Fernverkehrs zur Verfügung stand, war recht beachtlich. Er war jedoch nur dann voll wirtschaftlich nutzbar, wenn eine auch ausreichende Kapazität an Vermittlungseinrichtungen vorhanden war. Im Fernamt sollen zu damaliger Zeit zunächst zwei, später sogar drei Fernschränke mit der Typenbezeichnung ZB 10 vorhanden gewesen sein. Jeder Fernschrank hatte zwei Bedienungsfelder für Vermittlungskräfte, so daß im Fernamt vier bis sechs Kräfte ihren Dienst versehen konnten.

Zahlen über den Umfang des Fernsprechverkehrs und über die Anzahl der seinerzeit vorhandenen Betriebskräfte liegen nicht vor. Auch ist nicht bekannt, wieviel Fernsprechteilnehmer 1923/1924 an die Ortsvermittlungsstelle angeschlossen waren.

Die Ortsvermittlungsstelle Stallupönen wurde etwa 1927/1928 auf Wahlbetrieb umgestellt. Doch bevor es soweit war, mußten zunächst einmal die technischen Voraussetzungen für den Wahlbetrieb geschaffen werden. Dazu waren Umbauten und die Installierung einer Wählanlage erforderlich. Es wurde eine Wählanlage mit der Bezeichnung VStW 22 (Autoabag) mit etwa 400 Anrufeinheiten (AE) aufgebaut. Mit der Inbetriebnahme erfolgte eine wesentliche Entlastung der Vermittlungskräfte, da ab sofort Vermittlungen im Ortsnetz wegfielen. Die Fernsprech-Teilnehmeranschlüsse waren auf die Anrufeinheiten Nr. 200 - 598 verteilt. Für den Laien bedeutete diese Aufteilung folgendes:

200 = niedrigste im Ort vergebene Fernsprechnummer,

598 = höchste im Ort vergebene Fernsprechnummer.



Stallupönen (Ehrenrik): Am Neustädtischen Markt nach dem Wiederaufbau (nach E. Götter 1928).

Das Postamt Stallupönen (Ebenrode) in der Zeit von 1935 bis zum 17. Oktober 1944

Stallupönen, eine Kleinstadt in Nordostpreußen, war Kreisstadt des gleichnamigen Land- und Grenzkreises. Hinter der Landesgrenze begann das Nachbarland Litauen. Die Entfernung nach Eydtkuhnen betrug 12 km, nach Gumbinnen 22 km, nach Goldap und Insterburg je etwa 45 km sowie nach Pillkallen ca. 17 km.

Stallupönen hatte sehr gute Verkehrsverbindungen. Es verfügte im städtischen Bereich sowie im Landkreis über ein gut ausgebautes Straßennetz. Wirtschaftlich bedeutungsvoll war die Verkehrsanbindung an die Haupteisenbahnstrecke (Ostbahn) Berlin-Schneidemühl-Dirschau-Königsberg-Insterburg-Gumbinnen-Stallupönen-Eydtkuhnen. Darüber hinaus war die Stadt in diesem Gebiet ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Von hier aus wurden Eisenbahnzüge für den Personen- und Güterverkehr auf den Bahnstrecken Stallupönen - Goldap und Stallupönen - Tilsit eingesetzt. Postalisch waren diese beiden Eisenbahnstrecken ebenfalls interessant. Nach der Einrichtung von Bahnposten wurden die Bahnpoststrecken nach Goldap und Tilsit hinsichtlich der Betriebsführung und Leitung dem Postamt Stallupönen übertragen. Die von der Reichspost betriebenen Omnibuslinien Stallupönen-Kattenau und Stallupönen-Schirwindt waren für den Reise- und Postverkehr des ländlichen Umlandes wichtig. Eine weitere Bus-Verbindung der Reichspost bestand zwischen Trakehnen- Stallupönen. Für diese Linie war Trakehnen 1 betriebsleitendes Amt.

Der Bargeldverkehr zwischen den zugehörigen Poststellen und dem Postamt steuerte das Amt Stallupönen als Giro-Postamt. Barzuschüsse und Ablieferungen wurden mit der Reichsbank-Nebenstelle die in der Hindenburgstr. ihren Sitz hatte, abgewickelt.

Das Amtsgbiet des Postamts war flächenmäßig und von der Zahl der zu versorgenden Orte groß. Postgeschichtlich interessant ist, daß 8 Orte aus den Nachbarkreisen Schloßberg und Tilsit dem Postamt Stallupönen als Poststellen angegliedert waren. Diese an sich nicht übliche Organisationsform dürfte aus der engen Verkehrsanbindung dieser Poststellen an die Bahnpost Stallupönen-Tilsit entstanden und zu begründen sein, da für die Betriebsleitung dieser Bahnpoststrecke das Amt in Stallupönen zuständig war.

Anfang des Krieges (1942) erwarb die Deutsche Reichspost das angrenzende Anwesen Kramer (früher Gudlat) käuflich. Zu den Liegenschaften des neuen Anwesens gehörten ein Gebäude und ein großer Innenhof. Der Posthof und der Innenhof des Grundstückes Kramer lagen räumlich nebeneinander. Im Erdgeschoß des neuen Gebäudes befanden sich ein Lokal und andere Wirtschaftsräume, im Obergeschoß Wohnungen und Fremdenzimmer.

Der Ankauf des neuen Grundstückes war aus dienstlichen Gründen dringend erforderlich, weil das Dienstgebäude in der Goldaper Straße dem gestiegenen Verkehrsvolumen nicht mehr gewachsen war und deshalb erweitert werden sollte. Mit der geplanten Erweiterung sollten die Probleme einer arbeitgerechteren Unterbringung der Dienststellen und des Personals gelöst werden. Aufgrund der bestehenden damaligen Verhältnisse war vorgesehen, die Realisierungsphase bis zum Kriegsende zurückzustellen.

Ein weiteres Motiv für den Erwerb des Grundstückes Kramer (Gudlat) ergab sich aus der planerischen Neuorganisation der postalischen Versorgung der Landorte, die nach dem Kriege beabsichtigt war. Die Bildung von Landkraftpostlinien und der Einsatz von Landkraftwagen hätte mit Gewißheit zu einer völligen Umstrukturierung des Amtsgebietes und der Einrichtung vieler neuer Poststellen geführt.

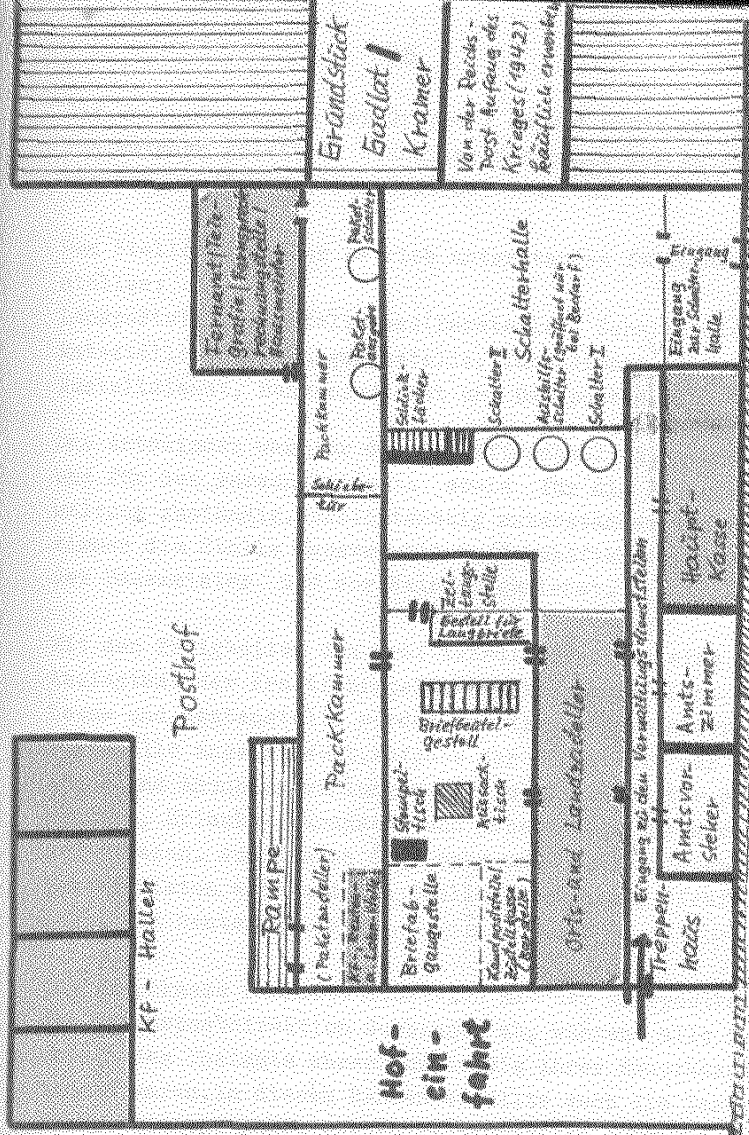
Der Name der Stadt Stallupönen wurde am 16. Juli 1938 im Städteregister gestrichen und durch die neue Bezeichnung Ebenrode ersetzt. Mit dem Inkrafttreten dieser Umbenennung änderte sich die Bezeichnung des Postamts gleichermaßen.

Auf der nachfolgenden Seite ist eine Raumskizze des Postamts abgebildet. Diese Skizze ist nicht maßstabgerecht. Sie ist nach den Aufzeichnungen von Werner Lepenies und Erich Breslein vom Verfasser dieses Beitrags neu erstellt worden.

Postamt Eberstadt
 Skizze - Erdgeschoss
 (nicht maßstabgerecht)
 nach
 Erick Braslein, Darmstadt
 Werner Lepenies, Hamburg

22. 08. 82

Zocheimer Klärung
 gleich Eingang des Tier



Eberstadt
 Richtung Bahnhof
 Richtung Markt Ev. Kirche
 Richtung Straße

Eberstadt
 Gassen
 Kramer

Von der Reichs-
 Post-Aufsicht als
 Krages (1942)
 Rückf. (1942) erworben

Das Postamt gehörte der Gruppe F an und wurde von einem Postamtmann geleitet. Ständiger Vertreter des Amtsvorstehers war der Stellenvorsteher Betrieb.

Dem Stellenvorsteher Betrieb unterstanden folgende Dienststellen:

Landpoststelle/Zustellkasse(Barstelle), Schalterdienste, Amtsstellen, Briefabgangsstelle, Innendienst (Betrieb), Zustelldienst, Bahnhofsdienst und Bahnposten.

Das Amtszimmer war für den Schriftwechsel (Ein- und Abgänge) und für den Personaleinsatz sowie für die Personalverwaltung zuständig. Aufsichtsmäßig unterstanden dem Amtszimmer die Stelle Hausverwaltung/Geschäftsbedürfnisse, der Hausmeister und der Reinigungsdienst.

Mit den Tätigkeiten des Kraftfahrdienstes war eine volle Auslastung der Kraftfahrstelle nicht zu erreichen. Die Lohn- und Rentenstelle wurden aus diesem Grunde der Kraftfahrstelle angegliedert. Aufgabe der Lohnstelle war es, die Löhne und Abschlagszahlungen der Postfacharbeiter zu berechnen, Urlaubs-, Kranken- und Arbeitstage karteimäßig zu erfassen. Aus diesen drei sehr unterschiedlichen Aufgabengebieten entstand die Stellenbezeichnung "Kraftfahr-, Lohn- und Rentenstelle".

Die Hauptkasse rechnete monatlich mit der Oberpostkasse der Reichspostdirektion Gumbinnen ab, während alle Zweigkassen des Postamts abrechnungsmäßig ihrer Hauptkasse verbunden waren. In diesem Rahmen erfüllte auch die Landpoststelle die ihr zugewiesenen kassenmäßigen Aufgaben im Verkehr mit den Amtsstellen. Die Landpoststelle nahm auch die Aufgaben einer Zustellkasse wahr. In dieser Stelle nahmen morgens die Landzusteller und Ortszusteller das notwendige Bargeld zum Auszahlen von Post- und Zahlungsanweisungen in Empfang und rechneten nach beendetem Zustellgang mit dieser Stelle ab. Die Barstelle gehörte aufgabenmäßig zur Landpoststelle. Unter dem veralteten Begriff Barstelle ist nach der heutigen Auffassung die Bezeichnung "Geldsammelstelle" zu verstehen. Diese Stelle regelte den Giro-Verkehr (Bargeldverkehr) mit der Reichsbank-Nebenstelle Ebenrode, die in der Hindenburgstr. ihren Sitz hatte. Die notwendigen

dienstlichen Kontakte mit der Reichsbank-Nebenstelle liefen immer mit einer sich wiederholenden Zeremonie ab. Der Leiter dieser Behörde war offensichtlich ein sehr vorsichtiger und auch pflichtbewußter Mann. Bevor der Bankkassierer Ablieferungen entgegennehmen bzw. Auszahlungen an die Post leisten durfte, holte der Vorsteher eine geladene Pistole aus seinem Schreibtisch und behielt sie demonstrativ in der Hand. Sobald diese heilige Handlung vollzogen war, nahm der Kassierer seine Arbeit auf.

Der Rundfunkstelle oblag es, An- und Abmeldungen von Teilnehmern entgegenzunehmen. Zu ihren Aufgaben gehörte, den Teilnehmerkreis karteimäßig zu verwalten und die monatliche Einziehung der Rundfunkgebühren vorzubereiten. Die Rundfunkquittungen sortierte die Rundfunkstelle zustellbezirkswise und übergab sie den einzelnen Zustellern am Monatsende gegen eine Empfangsbescheinigung. Damals gehörte die Rundfunkgebühr noch zu einer sogenannten Holschuld. Heute wird diese Verwaltung von den Rundfunk- und Fernseh-Anstalten in eigener Zuständigkeit ausgeführt. Aus der Holschuld ist zwischenzeitlich eine Bringschuld geworden.

Den Zeitungsdienst für den Amtsbereich nahm die Zeitungsstelle wahr. Sie nahm An- und Abmeldungen der Bezieher entgegen und führte den Schriftwechsel mit Verlegern und Herstellern aus. Das Einziehen der fälligen Zeitungsgebühren wurde von dieser Stelle vorbereitet und über den Zustelldienst vollzogen. Da es vor dem Kriege beim Postamt noch keine Adrema-Maschinen gab, mußten alle Zeitungen mit den Namen der Bezieher beschriftet und danach von dieser Stelle verteilt werden. Diese Stelle war arbeitsmäßig stark ausgelastet, zumal Druck- und Verlagszeugnisse vor dem Kriege bereits Massenerzeugnisse waren.

Für die Einlieferung von Postwurfsendungen bestand für den Reichspostdirektionsbezirk Gumbinnen eine zentrale Auskunftsstelle. Sie war dem Postamt Gumbinnen angegliedert. Anfragen der Versender über die Zahl der Angehörigen einer Berufsgattung waren an das Postamt Gumbinnen zu richten.

Zentrale Aufgaben im Reichspostdirektionsbezirk Gumbinnen nahm die Rückbriefstelle für den Bereich des Direktionsbezirks wahr. Sie hatte ihren Sitz bei der RPD Gumbinnen. Unzustellbare Sendungen ohne Empfänger- und Absenderangaben führte das Postamt dieser Stelle zur weiteren Bearbeitung zu.

(Gliederungsschaublatt s. folgende Seite)

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Personalliste Dienstanfänger

Kri. Nr.	Name	Amtsbez.	Wehr- dienst	jetzige Amtsbez.	Anschrift
1	Ulleweit	PIAw	ja	unbekannt	unbekannt
2	Ulleweit (Bruder)	"	ja	"	"
3	Robbert	Pjb	ja	POI	aus dem Postd. ausgeschieden
4	Haller	Pjb	ja	PBetrI + Z	Timmendorfer Strand
5	Jähneke	Pjb	ja	-----	gefallen
6	Bacher	Pjb	nein	-----	1941 verstorben
7	Führer	Pjb	ja	-----	gefallen
8	Lepenies	Pjb	ja	FOAR	OPD Hmb
9	Breslein	Pjb	ja	FAR	PTZ Dmst
10	Schlage	Pjb	ja	PBetrI	Raum Köln
11	Wilkat	Pjb	ja	-----	gefallen
12	Voigt	Pjb	nein	-----	ausgeschieden, wohnh. Seesen
13	Gindler	Pjb	ja	PHS	PA Wiesbaden
14	Simmat	Pjb	ja	unbekannt	unbekannt
15	Hartmann	Pjb	nein	"	"
16	Lapschies	Pjb	nein	"	Herten (Westf)
17	Regnert	PIAw	---	"	"
18	Fritzkat	Pjb	unbek.	-----	Osterholz-Scharm
19	Schneider	PIAw	ja	POAR (?)	OPD Ffm
20	Mowra	PIAw	ja	POAR	PTZ Dmst
21	Lorenscheit	PIAw	ja	POAR (?)	BPM o. OPD Köln

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Personalliste

Lfd. Nr.	Name und Amtsbezeichnung	Dienststelle/Funktionsbezeichnung
1	Schattauer, Postamtmann	Amtsvorsteher
2	Trost, August, OPI	Stellenvorsteher Betrieb
3	Boenke, PI (etwa 1942 verst)	Amtszimmer/Personalstelle
4	Gudath, Siegfried, apl PI	n. Verw.-Prüfung Kriegsdienst
5	Schlösser, Fritz, apl PI	" " "
6	Mirbach, Franz, OPS	ab 1942 Amtszimmer/Personalstelle
7	Nitsch, OPS	Hauptkasse
8	Schröder, OPS	Kf-, Lohn- und Rentenstelle
9	Bergau, Passn	" (Mitarbeiterin)
10	Irrtief, PI	Zeitungsstelle
11	Schimmelpfennig, Ang w	" (Mitarbeiterin)
12	Belusa, Passn	Rundfunkstelle
13	Zuwachs, PS	Landpoststelle/Zustellkasse (Barst.)
14	Reiß, Willi, PS	" "
15	Werner, PS	" "
16	Führer, Eva, Passn	" "
17	Sellogat, Pass	Schalterdienst
18	Winkler, Ang w	"
19	Thurau, Pass	"
20	Wilkat, Ang w	"
21	Christokowitz, Pass	"
22	Kögler, Pass	"
23	Ewert, Ang w	"
24	Brandt, Heinrich, Betr Ass	Paketschalter
25	Schwirblat, Fritz, PSch	"
26	Korsch, Ang w	Hausverwaltung/Geschäftsbedürfn.
27	Schmidtke, Max, PSch	Hausmeister

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Personalliste

Lfd. Nr.	Name und Amtsbezeichnung	Dienststelle/Funktionsbezeichnung
28	Hewisch, PBetrW	Briefabgangs-Stelle/Vertr.Schalt
29	Stanat, PBetrW	2 " "
30	Motzkus, Heinrich, PBetrW	" "
31	Balczulat, Gustav, PBetrW	" "
32	Hagen, PSch	Innen-u. Nebendienst/Kastenleerung
33	Meinekat, August, PSch	" "
34	Sauskat, Otto, PSch	" "
35	Tutat, PSch	" "
36	Reuter, OPSch	" "
37	Raudonat, Franz, PSch	Bahnhofsaufsicht
38	Lauks, Fritz, PSch	Bahnhofs- und Verladendienst
39	Eckert, PSch	" "
40	Bernards, Pfarb	" "
41	Grau, Pfarb	" "
42	Name n. bekannt, Pfarbn (Bln)	" "
43	Name nicht bekannt, Pfarbn	" "
44	Paschkewitz, Pfarb	" "
45	Wallat, Wilhelm, PSch	Bahnpostfahrer
46	Hammer, PSch	"
47	Breslein, Gustav, PSch	"
48	Kallweit, Friedrich, PSch	"
49	Voigt, Pfarb	Päckchenverteilstelle (Bahnhof)
50	Thuleweit, PSch	Zustellung
51	Eichberger, Karl, PSch	"
52	Dietrich, Pfarb	"
53	Kruck, PSch	"
54	Konrad, Pfarb	"

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Personalliste

Lfd. Nr.	Name und Amtsbezeichnung	Dienststelle/Funktionsbezeichnung
55	Heinrich, Pfarbn	Zustellung
56	Runz, Pfarb	"
57	Wohlgemuth, Pfarb	"
58	Oppermann, Friedrich, Pfarb	"
59	Jakubeit, Pfarb	"
60	Clemenz, Pfarb	"
61	Richert, Paul, Pfarb	"
62	Lauks, jun., Pfarb	"
63	Zander, Pfarb	"
64	Robbert, PSch	Paketzusteller
65	Hausmann, Pfarb	Eil- und Telegrammzusteller
66	Schlick, PSch	Kf-Fahrer (Omnibus)
67	Borchert, Walter, PSch	" "
68	Stein, PSch	" "
69	Lemke, Rudolf, PI	Leiter des Fernamts
70	Wurm, PAssn	Fernamt
71	Lehraus, PAssn	Telegraphie
72	Schneider, Ang w	"
73	Führer, Ang w	Fernamt
74	Arend, Margarethe, PAssn	"
75	Winkler, Ang w	"
76	Schmidtke, Gerda, Ang w	"
77	Brandstädter, Ursula, Ang w	"
78	Köhn, Erna, PAssn	"
79	Recklies, Robert, PSch	Leitungsaufseher/ Entstörer
80	Hartmann, Walter, PSch	" "
81	Bartel,	Bauntruppführer

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Personalliste

Lfd. Nr.	Name und Amtsbezeichnung	Dienststelle/Funktionsbezeichn.
82	Störmer, Erich, PSch	Fahrer des Bautruppwagens
83	Schirrwagen, PSch	Bautrupp
84	Hartmann, PSch	"
85	Hartmann, Pfarb	"
86	Hartmann, Herbert, TBHandw	"
87	Flötemeyer, TBHandw	"
88	Labeschautski, Heinz, TBHandw	"
89	Müller, Bruno, PI	Hauptkasse; nach Gumbinnen versetzt
90	Armenat, Pfarbn	Reinmachefrau

Personalzusammenstellung

- Postamt

Aktives Personal = 90 Kräfte
 Dienstanfänger = 21 Kräfte
 Su. = 111 Kräfte

- Amtsstellen

ZwPA (M) = 20 Kräfte
 Poststellen I = 36 Kräfte
 Poststellen II = 5 Kräfte
 Su. = 61 Kräfte

Personalstärke insgesamt: Postamt 111 plus Amtsstellen 61 = 172 Kr.

Unter Berücksichtigung etwaiger Plus-/Minustoleranzen betrug die Personalstärke des Postamts etwa 100 bis 110 Dienstkräfte, mit dem Personal der Amtsstellen zusammen etwa insgesamt 161 bis 171 Bedienstete.

Mit letzter Gewisheit ist die genaue Personalstärke nicht zu ermitteln, weil während des Krieges durch Einberufungen zum Wehrdienst häufig Personaländerungen eintraten.

Die Namen der bei den Amtsstellen tätigen Bediensteten sind nicht bekannt. Einige Namen sind in der folgenden Liste des Suchdienstes enthalten.

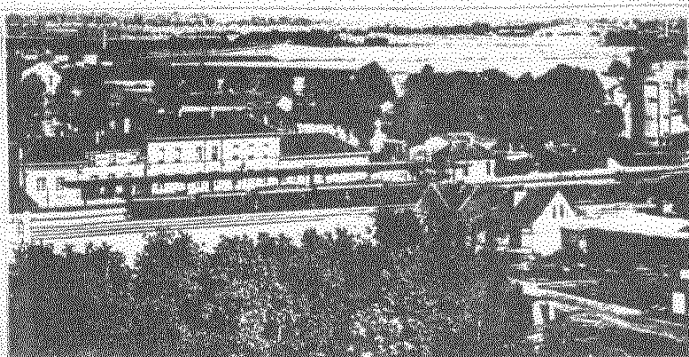
der bei der Auskunfts- und Suchstelle der Oberpostdirektion gemeldet, im Frühjahr 1945 beim Postamt Ebersdorf (Ostpr.) beschäftigten Postangehörigen

Frühere Dienststellung	Name und Vorname	Geburtsjahrgang	Jetziges Beschäftigungs- oder Betreuungsamt, ggf. Anschrift
PFarb	Albrecht, Franz	1918	Hansen
FAass	Areni, Margaretha	1899	FA Kiel
FBetrW	Balcaust, Gustav	1886	Leonberg (Württ)
FSch	Behrend, Kurt	1909	Gamm (Westf)
PFarf	Borchert, Walter	1903	FBA Hamburg
FBetrass	Brandt, Heinrich	1879	Hof (Saale)
FANG	Brandstädter, Ursula	1922	Neumünster
FSch	Brenlein, Erich	1927	(20b) Seesen
FSch	Brenlein, Gustav	1892	(20b) Seesen
PFarb	Bruder, Heinz	1923	Flensburg
FSch	Eichberger, Karl	1896	Frankfurt (Main) 9
FSch	Freatz, Emil	1904	Karl, Kr. Becklinghausen
FAass	Führer, Eva	1917	Lauterbach (Hessen)
FSch	Gindler, Wilhelm	1929	Wiesbaden
apl PI	Gudath, Siegfried	1923	Göppingen
FSch	Gurk, Arthur	1902	Karl, Kr. Becklinghausen
PV	Haller, Kurt	1916	Wiesdorf (Ostsee)
PL	Hartmann, Walter	1896	FBA Kiel - Wik
FSch	Hempel, Karl	1899	Bremershaven
FSch	Jakubait, Albert	1908	Lüneburg
FSch	Jakubait, Franz	1896	(23) Schüttorf
Pln I	Juckel, Waltraud (in Adlerswalde)	1920	Burg (Ostha)
FBetrass	Kellweit, Friedrich	1888	Alfeld (Leine)
FANG	Klein, Hildegard	1922	Lüneburg
FAass	Köhn, Ernst	1898	FA Kiel
FBetrass	Lebeschautski, Heinz	1929	FBA Oldenburg (Oide)
FSch	Lapschies, Werner	1926	Herten (Westf)
FSch	Lauke, Fritz	1893	Wittlingen (Han)
PI s.d.B.	Lenke, Rudolf	1873	Hendsburg
FSch (jetzt POI)	Lepensies, Werner	1925	OPD Hamburg
FSch	Lorat, Paul	1907	Sörrup (Angeln)
FBetrass	Mainekat, August	1892	Hannover 1
OPS	Mirbach, Franz	1895	Norden
OPS	Mitsch, Josef	1900	Braunschweig
PFarb	Oppersmann, Friedrich	1912	Uelzen (Han)
SPSch	Fritakat, Otto	1928	Osterrholz-Scharbeck
FBetrW	Necklies, Robert	1882	FEA Braunschweig
PFarb	Reinhardt, Otto	1920	Remscheid
FS	Reiß, Willi	1907	(28) Buderich
PFarb	Richert, Paul	1855	Bad Gandersheim
FANG	Robbert, Heinz	1918	Braunschweig
FBetrPluss	Sauskat, Otto	1890	Hannover
PFarb	Schattner, Karl	1924	Moers, Bez. Düsseldorf
apl PI	Schlosser, Fritz	1922	OPD Braunschweig
FSch	Schmidtke, Max	1891	Lübeck
FANG	Schmidtke, Gerda	1924	FA Lübeck
PLaw	Schmelzer, Fritz	1925	Erta (Holst)
FSch	Schwertlitz, Fritz	1878	Anschrift unleserlich

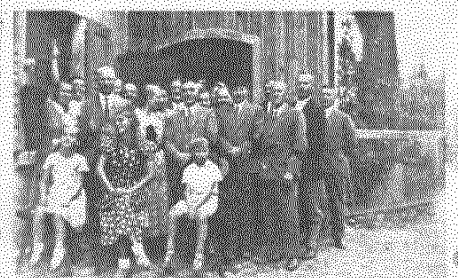
Nachweisung
der bei der Ankunfts- und Suchstelle der Oberpostdirektion gemeldeten, im Frühjahr beim Postamt
Eberrode (Ostpr) beschäftigten Postangehörigen

Frühere Dienst- stellung	Name und Vorname	Geburts- jahrgang	Jetzige Beschäftigungs- oder Betreuungsamt, ggf. Anschrift
PHn	Soldeikat, Martha	1888	Verden (Aller)
PKwF	Störmer, Erich	1905	(24a) Otterndorf
Pang	Trikojus, Edith	1926	(20a) Obernkirchen (Grafsch. So)
PSch	Wallat, Wilhelm	1895	KGla
PIw	Worra, Horst	1926	PTZ Darmstadt

Die Suchliste wurde von Herrn Minß Brandtner, Bonn, zur Verfügung gestellt.



Blick auf den Bahnhof in Eberrode (Ostpr) .



Betriebsausflug
nach Jöhren

Annahmedienste

Die Lage des Postamts in der Goldaper Straße war recht zentral. Es war von allen Postkunden innerhalb des Stadtgebiets leicht und bequem zu erreichen. Der Innenstadtkern mit dem Altstädtischer Markt lag nur etwa 300 Meter entfernt. Rund um den Altstädtischer Markt und in der Goldaper Straße befand sich die Mehrzahl der Geschäfte. Viele Postkunden verbanden ihren Einkaufsbummel mit einem Besuch des Postamts zur Erledigung ihrer postalischen Angelegenheiten.

Die Schalterhalle war von der Goldaper Str. 22 aus zu erreichen. Der Zugang lag ebenerdig. Nach dem Durchschreiten der äußeren Eingangstür, dem Durchqueren des Windfangs und dem Überwinden der hier vorhandenen Treppenstufen betrat man durch eine weitere Tür den Schaltervorraum.

Der Neubau des Postamts stammte aus dem Jahre 1922. Er war für damalige Verhältnisse modern konzipiert. Der Bau und die Anordnung der Schalteranlagen entsprachen voll dem Verkehrsaufkommen. Der Annahmedienst verfügte über drei Schalter, einen Paketschalter und einen Ausgabeschalter für Pakete. Der dritte Schalter wurde nur wenig genutzt und deshalb überwiegend geschlossen. Er wurde als Reserveschalter nur Bedarf, beispielsweise im Weihnachtsverkehr, genutzt. Zu Beginn des großen Truppenaufmarsches im Herbst 1940 bis wenige Tage nach Beginn des Rußlandfeldzuges erfüllte er die Funktion eines Feldpostschalters. Truppenverbände, die im Umfeld von Ebenrode in Bereitschaft lagen, wickelten an diesem Schalter ihren Postverkehr ab. Einzelheiten über die Zusammenarbeiten zwischen der Reichspost und der Wehrmacht sind in den Ausführungen unter "Das Postamt Ebenrode während des Krieges" enthalten.

Die Postkunden wurden über die Öffnungszeiten der Schalter durch einen Aushang im Schaltervorraum und einen Aushang an der äußeren Eingangstür informiert.

Öffnungszeiten der Schalter:

- Schalter 1 und 2

Mo - Sa von 8,00 - 12,00 und von 14,00 - 18,00 Uhr

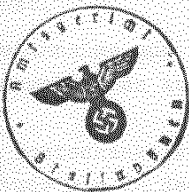
Schalter 1 am Sonntag von 8,00 - 9,00 Uhr (keine Annahme)

Der Schalter 1 wurde sonntags nur zur Ausgabe von Postsendungen geöffnet.

Sendungsart: Frei durch Ablösung Reich, Tagesstempel Stallupönen

Absender: Geschäftsstelle 3
des Amtsgerichts
Stallupönen

Frei durch Ablösung Reich



Herrn

Karl Dankweit
Ulanenstraße 12g

Ebenrode

Sendungsart: Absenderfreistempler der Kreisverwaltung
mit Tagesstempelabdruck Ebenrode

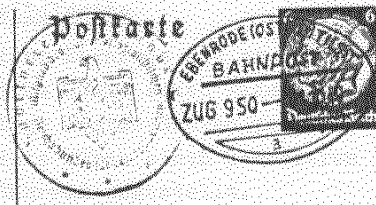


Kreisverwaltung
in Ebenrode (Ostpr.)

An den



Herrn
Postschaffner/Gustav Breslein
in Ebenrode



Tagesstempelabdruck der
Bahnpost Ebenrode-Tilsa

- Schalter 3

Er wurde nur bei Bedarf, beispielsweise im Weihnachtsverkehr, geöffnet. Ab Herbst 1940 bis etwa Mitte Juni 1941 hatte er vorübergehend die Funktion eines Feldposthalters.

- Paketannahme / Paketausgabe

Mo-Fr von 8,00- 12,00 Uhr und von 14,00 - 18,00 Uhr

Sa von 8,00 Uhr - 12,00 Uhr (kein Nachmittagsdienst)

An Samstagnachmittagen und an Sonntagen ruhte der Paketannahme- dienst.

Paketannahme und Paketausgabe wurden in Personalunion des Paket- annahmebeamten ausgeübt.

Der Postscheckdienst hatte vor dem Kriege noch nicht die Be- deutung wie in der heutigen Zeit erreicht. Den Postscheckdienst für den Bereich der Provinz Ostpreußen nahm das Postscheckamt Königsberg wahr. Es betreute die Postscheckteilnehmer und Post- scheckkunden in den Reichspostdirektionsbezirken Gumbinnen und Königsberg. Die selbständigen Postämter, u.a. auch die Postämter Ebenrode, Eydtkau und Trakenen 1 im Nahbereich, arbeiteten auf das Postscheckamt Königsberg zu.

Eine wichtige postalische Neuerung brachte 1938 die politische Eingliederung Österreichs in das Deutsche Reich. Die Deutsche Reichspost übernahm von der " Österreichischen Postverwaltung " als neuen Dienstzweig den Postsparkassendienst. Sitz des Post- sparkassenamtes für das Reichsgebiet war Wien. Es übte diese zentrale Aufgabe bis zum 8. Mai 1945 aus. Die Postsparbücher hatten einen roten Umschlagdeckel.

Die Zustelldienste

Beim Postamt Ebenrode gab es fünf Ortszustell- und sieben Landzu- stellbezirke sowie einen Paketzustellbezirk. Telegramme, Briefe und sonstige Postsendungen per Eilboten wurden innerhalb des Stadtgebiets durch einen besonderen Eilzusteller zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zugestellt.

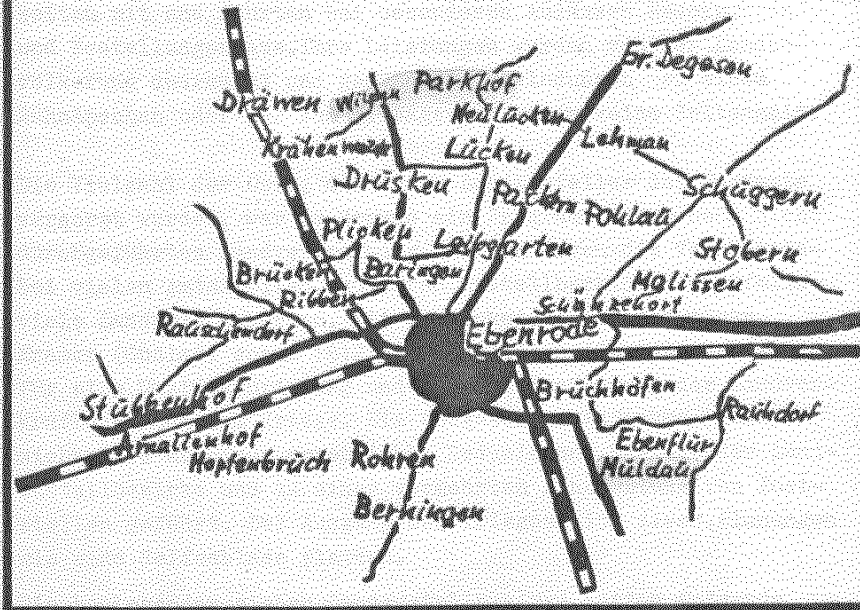
Über die Ortszustellung ist nur sehr wenig zu berichten. Sehr umfangreich war vor und während des Krieges der Post - und Zahlungsanweisungsverkehr. Der starke Anweisungsverkehr hing u.a. damit zusammen, daß viele Menschen aufgrund von Dienstver- pflichtungen, beispielsweise zu Arbeiten an der neuen Reichs -

autobahn, am Westwall oder durch die Einberufung zum Wehrdienst, als Ernährer ihrer Familien einen anderen Wohnsitz nehmen mußten. Die Arbeitgeber und Behörden nahmen zur Überweisung von Löhnen und Bezügen gern die Postbardienste in Anspruch. Auch das Kindergeld wurde den Empfängern von den staatlichen Stellen per Zahlungsanweisung überwiesen. Diese Verfahrensweise blieb nicht ohne Auswirkungen auf den Zustelldienst. In den Tagen um den Monatsersten herum stieg der Eingang von Post- und Zahlungsanweisungen sprunghaft an. Es gab mehrere Tage monatlich, an denen ein Zusteller neben seiner normalen Arbeitsbelastung Geldbeträge von mehr als 40 Anweisungen täglich auszuzahlen hatte. Diese enorme Mehrarbeit konnte nur durch eine Mehrleistung der einzelnen Zusteller aufgefangen werden. An den bewußten Tagen dauerte der Zustellgang eben etwas länger. Einen besonderen Geldzusteller gab es beim Postamt bis zum 17. Oktober 1944 nicht.

Die Fluktuation des Personals war während des Krieges aufgrund von Einberufungen zum Kriegsdienst besonders groß. Personalabgänge konnten nicht immer kurzfristig ersetzt werden. Besonders schwierig wurde es, wenn Personal urplötzlich ausfiel. Es mußte sofort gehandelt werden, obwohl es kaum personelle Alternativen gab. Das Lösungskonzept war einfach und wirksam zugleich. Man übertrug einfach vorübergehend einem Zusteller zusätzlich zu seiner noch die Arbeit eines zweiten Zustellbezirks. Ähnlich wurde in Notsituationen auch in anderen Bereichen verfahren. Einen recht interessanten Einblick vermittelt die Organisation des Landzustelldienstes. Die Größe des Landzustellgebiets wird durch die folgende Skizze erkennbar:

Skizze siehe nächste Seite.

Landorte im Landzustellbereich des PA Ebenrode



Auf den ersten Blick erscheint das Konzept des damaligen Landzustelldienstes halbfertig, noch nicht ausgereift. Doch dieser erste Eindruck trügt. Die vorhandene Organisationsform war das Ergebnis einer jahrzehntelang gewachsenen Entwicklung.

Die postalische Präsenz in den Landorten wurde zum überwiegenden Teil von den Landzustellern wahrgenommen. Sie versahen ihren Dienst häufig bei schlechten Witterungsverhältnissen. Besonders schwierig war es für sie in den Wintermonaten, wenn eisige Kälte, Schnee, Glatteis oder der eiskalt wehende Ostwind den Zustellgang erschwerte. Die weiten Wegeleistungen mußten unter der vollen körperlichen Belastung, wie das Tragen der schweren Zustelltasche und das Mitführen von Päckchen, vollbracht werden. Die Benutzung des Fahrrads war vor dem Kriege für den Zustellgang nicht erlaubt. Dieses Verbot wurde mit stillschweigender Duldung oft durchbrochen. Der Kriegsausbruch zog zwangsläufig eine Aufhebung dieser strengen Regel nach.

Zwischen den Landzustellern und der ländlichen Bevölkerung hatte sich im Laufe der Zeit ein besonders herzliches Verhältnis entwickelt. Die Landzusteller waren ein Bindeglied zwischen Dorf und Stadt. Sie kamen täglich, brachten Neuigkeiten mit und führten bei besonderen Anlässen Besorgungen und Bestellungen aus. Ihre Leistungen wurden von der Landbevölkerung anerkannt und gewürdigt. Einladungen zu einem Schnäpschen oder gar zum Mittagessen waren keine Seltenheit.

Die Vielzahl der Orte, die durch Landzusteller des Postamts versorgt wurden, war im Grunde ein Programm einer noch nicht durchgeführten Landverkräftung. Ähnlich lagen die Verhältnisse bei vielen Amtsstellen, zu deren Zustellbereiche ebenfalls viele Landorte gehörten. Mit dem Ankauf des Grundstücks Kramer (Gudlat) schuf 1942 die Reichspost die Voraussetzungen für eine Umstrukturierung und für die Einführung der Landverkräftung nach dem Kriege. Die vorgesehene Maßnahme hätte sicherlich zu einer erheblichen Reduzierung bestehender Landzustellbezirke und zu einer vermehrten Einrichtung von Poststellen geführt. Der Ausgang des Krieges ließ diese Planungen wie eine Seifenblase platzen.

Die bestehenden sieben Landzustellbezirke hatten folgende Einteilung:

Landzustellbezirk 1

Baringen (Bareischkehmen), Abbau Sinnhöfer, Plicken, Krähenwald (Kischen), Brücken (Patilschen), Rauschendorf (Emskehmen), Ribbe

Landzustellbezirk 2

Stadtfelde (Lawischkehmen) mit Abbauten, Ribben Abbauten, Amalienhof Abbauten, Kerin (Gut), Amalienhof, Abbauten der Bahnwärter von Amalienhof bis Ebenrode

Landzustellbezirk 3

Ebenrode Abbauten (am Güterbahnhof), Rohren (Groß Wannagupchen) mit Abbauten, Pabeln (Paballen) mit Abbauten, Berningen (Berninglauken)

Landzustellbezirk 4

Bruchhöfen (Bahnwärterhaus), Bruchhöfen (Uschballen)-Ort-, Ebenflur (Skarullen) mit Abbauten, Rauhendorf (Raudonen) mit Bahnwärterhaus, Malissen

Landzustellbezirk 5

Schirwindter Straße Abbauten, Dobel (obere Hälfte), Pohlau mit Abbauten, Schuggern (Schöckstuppen), Stobern, Schützenort (Petrikatschen)

Landzustellbezirk 6

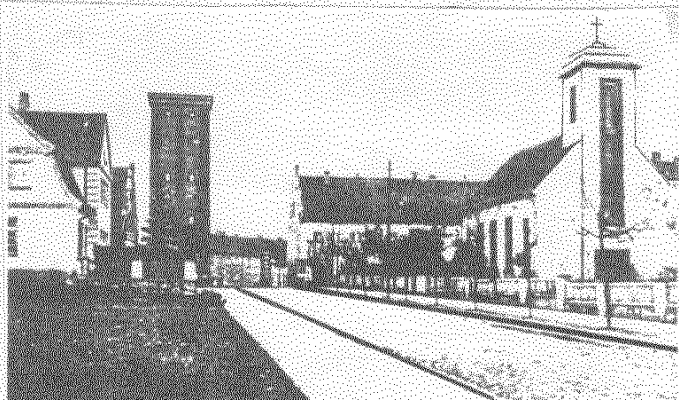
Schirwindter Straße 4-5 (Abbauten), Dobel (untere Hälfte), Packern mit Abbauten, Lucken mit Abbauten, Klein Degesen, Groß Degesen, Neu Lucken (Lukoschen) mit Abbauten

Landzustellbezirk 7

Baringen (Bareischkehmen), Drusken mit Abbauten, Abbau Herling in Wilpen (Wilpischen), Leibgarten



Ebenode, Riefhiller-Platz mit Kirche



Ebenode, Katholische Kirche (rechts) und Wasserturm

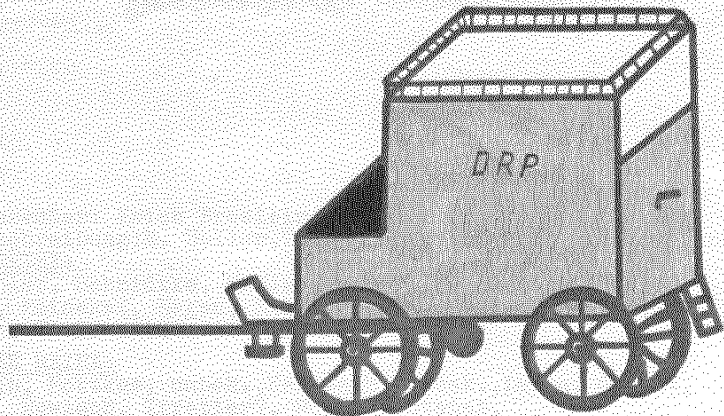
Ostproußen wurde nach dem I. Weltkrieg durch den polnischen Korridor vom Reichsgebiet getrennt. Für den Waren-, Güter-, Post- und Reiseverkehr zwischen dem Mutterland (Reich) und der Provinz Ostproußen gab es zwei Verkehrswege, den Schienenweg der Reichsbahn und den Seeweg. Die Straße als Träger des Autoverkehrs war damals noch fast ohne Bedeutung. Die zur Verfügung stehenden Verkehrsverbindungen wurden von Handel, Industrie, Post, usw. sowie von der Bevölkerung besonders intensiv genutzt. Aus der geschilderten Entwicklung heraus ist es zu verstehen, daß dem Postpaket bis 1944 eine viel größere Bedeutung als heute für den Warenversand zukam. Darüber hinaus war der Pakettendienst der Reichspost zuverlässig, schnell und preiswert.

Der tägliche Fosteingang an Paketen und Päckchen für alle Empfängergruppen in Ebenrode war dementsprechend hoch. Insbesondere Büchersendungen, Textilerzeugnisse, Schuhe und viele andere Industrieprodukte erreichten per Post ihr Ziel. Die eingegangenen Päckchen- und Paketsendungen wurden im Postamt nach Abhol- oder Zustellsendungen vorsortiert.

Die Paketzustellung im Stadtgebiet führte ein Paketzusteller aus. Paketzustellungen fanden werktäglich von montags bis samstags statt. Nur in der Vorweihnachtszeit wurden auch an Sonntagen aufgrund des erhöhten Verkehrsvolumens Päckchen und Pakete zugestellt.

Die tägliche Arbeit des Paketzustellers begann mit dem Einsortieren der Sendungen. Päckchen und Pakete wurden straßenweise in der Reihenfolge des Zustellganges ausgelegt. Für diese Arbeiten stand der Raum der Packkammer des Postamts, der sehr geräumig und deshalb gut geeignet war, zur Verfügung. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen waren, lud der Paketzusteller die Sendungen geordnet in den Paketzustellwagen ein. Danach konnte die Zustellfahrt beginnen. Gewöhnlich verließ der Paketzustellwagen in der Zeit zwischen 8,00 bis 8,50 Uhr das Postamt. Die Zustellung endete in der Regel täglich zwischen 13,00 bis 14,50 Uhr. Nach der Übergabe der Belege und erfolgter Abrechnung war seine Tagesarbeit vollbracht.

Skizze des Paketzustellwagens



Wie aus der Skizze ersichtlich, wurde die Paketzustellung im Stadtgebiet Ebenode mit einem Pferdewagen, im Winter mit einem Schlitten ausgeführt. Der Wagen wurde von einem Pferd gezogen. Halter des Pferdegespannes war Herr Seborowski, der mit der Reichspost einen Dienstleistungsvertrag abgeschlossen hatte. Herr Seborowski fuhr den Wagen selbst oder stellte bei Verhinderung einen Kutscher zur Verfügung, so daß der Paketzusteller sich voll seinen dienstlichen Aufgaben widmen konnte. Erwähnenswert ist, daß der Halter des Pferdegespannes für den Transport der ein- bzw. abgehenden Paketsendungen zwischen dem Postamt zur Bahnhofspackkammer und zurück herangezogen wurde. Immerhin betrug die Entfernung zwischen diesen beiden Zielpunkten etwa 500 bis 600 m.

Die nachfolgende Aufnahme wurde am 01.05.1934 nach dem Maiaumzug auf dem Posthof vor der Laderampe gemacht. Deutlich zu erkennen ist am linken Bildrand die Fahne des Postamts Ebenode (Stallupönen).



Bildeinsender: Erich Breslein

Bildbeschreibung: K. Heller, Timmendorfer Strand (v.li. beginnend)

OBERE REIHE:

Schwarblat, Schmidtke, Wallat, unbek., Lickschat, Arnold, unbek., Meinekat, Hegen, Zähring, unbek., Tutat, Heller, Robbert, Thuleweit,

MITTLERE REIHE:

Breslein, Motzkus, unbek., Kallweit, unbek., Lemke, Gutzat, Brandt, Hewisch, Irretier?, Robbert, Stanat,

UNTERE REIHE:

Recklies, Raudoat, Kirchner, Trapp, Mirsch, Müller, Liebe, ...
Pötschke

Briefabgangsstelle und Innendienst

Die Briefkastenleerung innerhalb des Stadtgebiets wurde dreimal täglich durchgeführt, und zwar morgens, mittags und abends. Im Stadtgebiet gab es 10 Briefkästen. Der Briefkastenleerer führte seine Leerungstouren per Fahrrad aus. An der Außenfront des Postamts und in der Schalterhalle befanden sich zwei weitere Briefkästen. Diese beiden Kästen wurden halbstündlich geleert. Postkunden mit eiligen Sendungen hatten Gelegenheit, zwischen den Leerungszeiten bzw. nach Ende der letzten Leerung der Stadtbriefkästen ihre Post am Postamt einzuwerfen. Insgesamt standen den Bewohnern Ebenrodes 12 Briefkästen zur Einlieferung ihrer Briefpost zur Verfügung.

Die Briefabgangsstelle und der Innendienst waren rund um die Uhr, also Tag und Nacht besetzt. Von vielen Bewohnern Ebenrodes unbenutzt, ging der Dienstbetrieb auch nachts weiter. Das Postamt war nachts ständig mit zwei Kräften besetzt, und zwar mit je einem Briefabgangs- und Innendienstbeamten. Die beiden Nachtdienstbeamten wurden wirkungsvoll durch weitere Kräfte der Spät- und Frühdienstschichten unterstützt. Die Spätschicht endete gegen 24,00 Uhr, während die Frühschicht bereits um 4,30 Uhr begann. Aufgabe des Nacht- und Schichtdienstes war es, Fernzüge in ankommender und abgehender Richtung zu bedienen, die Postabgänge und -einträge zu bearbeiten, die Bahnpost Ebenrode-Tilsit in aller Frühe mit Post zu versorgen. Nacht-, Spät- und Frühdienste schafften die Voraussetzungen für reibungslose Betriebsabläufe des kommenden Tages.

Die Briefabgangsbeamten wurden im Rahmen ihres Dienstplans an den Nachmittagen als Annahmebeamte des Schalters 3 eingesetzt.

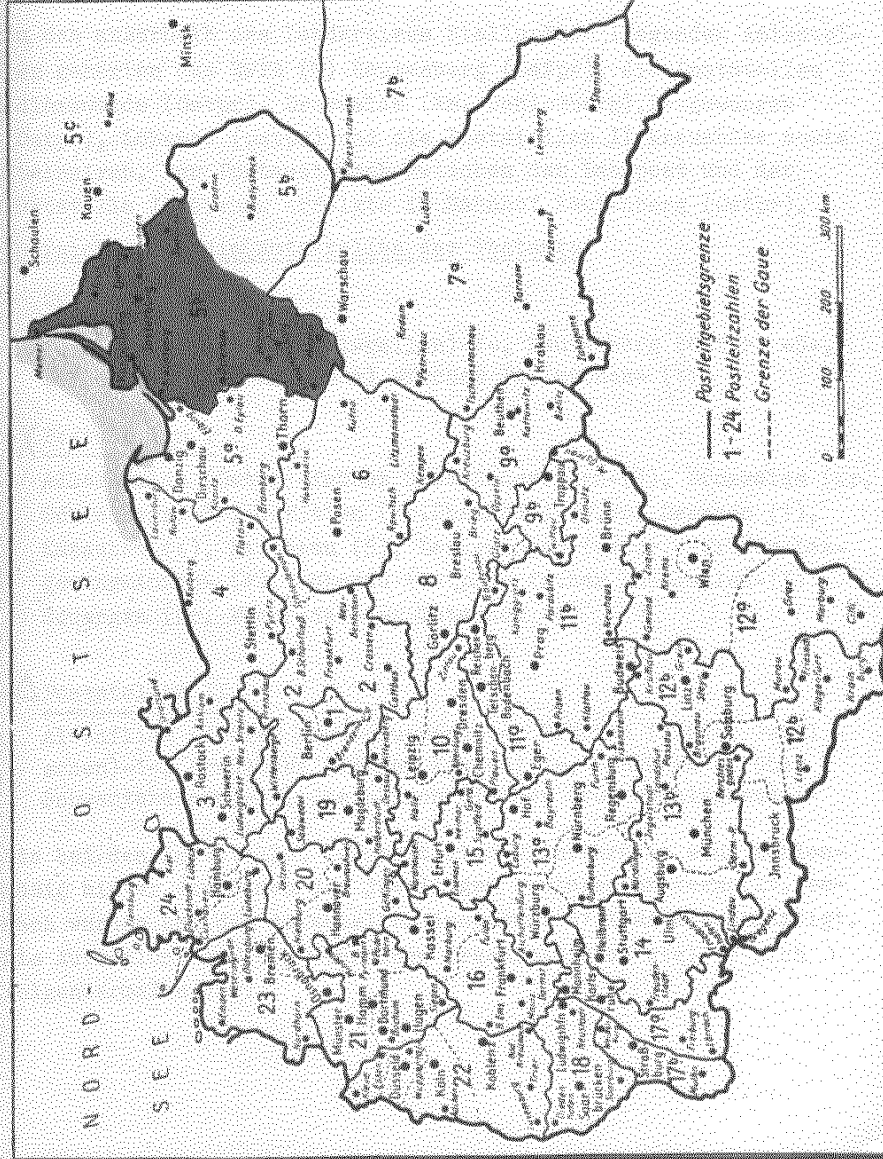
Eine wesentliche Hilfe für die Verteilung, Leitung und Beförderung von Postsendungen war mit der Einführung der Postleitzahlen verbunden. Dem Gau bzw. der Provinz Ostpreußen wurde die Postleitzahl 5b zugeordnet.

Einen Überblick über die seinerzeit gültigen Postleitzahlen vermittelt die folgende Leitgebietkarte, die auf der nächsten Seite abgebildet ist.

Postleitgebiete und
Postleitzahlen
nebst Gaueinteilung

Auszug

Orts-Verz. I
-Ausgabe
Mai 1944 -



Verkehr mit den Amtsstellen

Zum Postamt gehörten als Außendienststellen 3 ZwPA (M), 10 Pst I und 5 Pst II, also insgesamt 18 Amtsstellen. Davon lagen innerhalb des Kreises Stallupönen 11 Amtsstellen, während die restlichen 7 Amtsstellen in den Kreisen Schloßberg und Tilsit lagen. Postalisch wurden diese 7 Außenstellen über die Bahnpost Stallupönen - Tilsit versorgt. Die erwähnten Außenstellen waren auch kassen- und abrechnungsmäßig dem Postamt Stallupönen unterstellt.

Zu den außerhalb des Landkreises Stallupönen liegenden Amtsstellen gehörten das ZwPA (M) Rautenberg (Ostpr), die Poststellen I Adlerswalde (Ostpr), Drozwalde (Kr. Schloßberg), Lesgewangen (Ostpr), Löbenau (Ostpr) und die Poststellen II Kreuzhöhe sowie Steinkirch. Der Postaustausch zwischen der Bahnpost und der Poststelle I Löbenau erfolgte im Bahnhof Rautenberg (Ostpr).

Übersicht über die Amtsstellen des Postamts- ZwPA (M)

Eichhagen (früher Schwirgallen)-4-, Rautenberg (Ostpr) -5-,
Schloßbach (Kr. Ebenrode) -früher Pillupönen- (11)

- X Poststellen I

Adlerswalde (Ostpr)-früher Groß-Schorellen-(3), Drozwalde (Kr. Schloßberg)-3-, Göritten (Kr. Ebenrode)-5-, Gr. Degesen (1),
Kassuben (4), Kattenau (5), Lesgewangen (Ostpr)-früher Lesgewangminnen- (4), Löbenau (Ostpr)-früher Löbegallen-(3),
Sodargen (Kr. Ebenrode)-4-, Tutschen (4)

- Δ Poststellen II

Altenfließ (früher Noruschuppen)-1-, Brücken (früher Patilschen)-1-, Kreuzhöhe (früher Kusmen)-1-, Schwanen (früher Schwentakenen)-1-, Steinkirch (früher Groß Warningken)-1-

Die bei den Amtsstellen beschäftigten Dienstkräfte sind zahlenmäßig hinter dem Namen der jeweiligen Postagentur vermerkt. Demnach wurden bei den Amtsstellen insgesamt 61 Kräfte beschäftigt. Die Aufteilung auf die einzelnen Organisationen stellte sich folgendermaßen dar:

Tätig waren bei den ZwPA (M) = 20, bei den Poststellen I = 36 und bei den Poststellen II = 5 Bedienstete. Mithin waren 61 Kräfte bei den Amtsstellen des Postamts eingesetzt.

Die Poststelle I Gr. Degesen nahm nur den Annahmedienst wahr. Die Zustellung in Gr. Degesen wurde durch den Landzustellbezirk 6 des Postamts Ebenrode ausgeführt.

Die zu den Amtsstellen in den Kreisen Schloßberg und Tilsit zugehörigen Landorte sind heute nicht mehr erfaßbar, weil die entsprechenden Unterlagen fehlen (nur Amtsstellen die zum PA Ebenrode gehörten).

Organisation der zum Postamt gehörenden Amtsstellen innerhalb des Landkreises Ebenrode:

- △ PSt II Altenfließ/über Ebenrode (Ostpr)
Krausen, Sonnenmoor
- △ PSt II Brücken/über Ebenrode (Ostpr)
ZwPA (M) Eichhagen (Ostpr), < 26 Tilsit-Ebenrode > /SB...
Amalientau, Burgkampen, Brandrode, Föhrenhorst, Grieben, Kögsten, Klein-Schellendorf, Raineck, Schellendorf, Stehlau, Parkhof, Wilpen
- X PSt I Görritten (Kr. Ebenrode, Ostpr), 22k < Goldap-Ebenrode] >
Alexbrück, Fuchshagen, Gawehnen, Grenzen, Grünweide, Haldenau, Hellbrunn, Hornbruch, Jogeln, Klein-Haldensu, Muldau, Neuplaten, Platen, Pötlau, Scharfeneck, Schleuwen
- X PSt I Gr. Degesen/über Ebenrode (Ostpr), , SB
(ohne Landorte, nur Annahmedienst)
- X PSt I Kassuben, SB, 22k < Goldap-Ebenrode (Ostpr)] >
Andersgrund, Disselberg, Hohenfried, Jürgenrode, Kickwieden, Kinderfelde, Kischen, Klein-Weidenkreuz, Klimmen, Leegen, Martinsort, Schöppendorf, Tennenmühl, Urfelde, Weidenkreuz, Wohren
- X PSt I Kattenu über Ebenrode (Ostpr), SB 3, ,
Altpreußenfelde, Kummeln, Michelsdorf, Mildenheim, Neu - Kattenu, Neu-Trakehnen, Seehausen, Willdorf

ZwPA (M) Schloßbach (Kr. Ebenrode, Ostpr.), < 22k Goldap- Ebenrode
SB ...

Almen, Bredau, Buschfelde, Datzken, Ellerau, Erlenhagen,
Finkenschlucht, Grundhausen, Haselgrund, Hochtann, Hohen-
schanz, Hügenberg, Kleinschloßbach, Matten, Norweden, Oblau,
Freußenwall, Sannen, Schuckeln, Semmetimmen, Steinhalde, Tal-
friede, Tauern, Wenzbach, Wickenfeld

△ FSt II Schwänen/über Ebenrode (Ostpr)
Quellbrück

X FSt I Sodargen (Kr. Ebenrode, Ostpr), , Ebenrode, SB
Antonshain, Barzthal, Gutweide, Krebsfließ, Kornfelde, Lauken,
Luisenhof, Neuenbach, Rauschmünde

X FSt I Tutschen/über Ebenrode (Ostpr), SB 3
Bersbrüden, Eimental, Heimfelde, Randau, Ströhlen, Seekampen,
Teichacker, Wittkampen

Benachbarte Postämter und Amtsstellen

Eydtkau, , SB 3 ...

X FSt I Bilderweiten/über Eydtkau, SB 3

Trakehnen, ,
nach Anhang 1, Ortsverzeichnis I - Ausgabe Mai 1944 -
Trakehnen 1 (Ort), Postamt

X Trakehnen 2 (Bhf), , FSt I

X FSt I Mühlengarten (Kr. Ebenrode), ,  Trakehnen 1 ,
SB

Übersichtskarte über das Amtsgebiet des Postamts Ebenrode
siehe nächste Seite.

Postamt Ebenrode (Stallupönen)

Alphabetisches Verzeichnis der Amtsstellen

Lfd.	N a m e	früherer N a m e	Art der
1	Adlerswalde (Ostpr)	Groß-Schorellen	X
2	Altenfließ	Noruschuppen	△
3	Brücken	Patilschen	△
4	Drozwalde(Kr.Schloßberg)	-----	X
5	Eichnagen	Schwirgallen	ZwPA (M)
6	Goritten (Kr.Ebenrode)	-----	X
7	Groß Degesen	-----	X
8	Kassuben	-----	X
9	Kattenau	-----	X
10	Kreuzhöhe	Kusmen	△
1	Lesgewangen (Ostpr)	Lesgewangminnen	X
2	Löbenau (Ostpr)	Löbegallen	X
3	Rautenberg (Ostpr)	-----	ZwPA (M)
4	Schloßbach(Kr.Ebenrode)	Fillupönen	ZwPA (M)
15	Schwenen	Schwentakehnen	△
6	Sodargen(Kr.Ebenrode)	-----	X
7	Steinkirch	Groß-Warningken	△
18	Tutschen	-----	X

Zeichenerklärung

ZwPA (M) = Zweigpostamt

X = Poststelle I

△ = Poststelle II

Verzeichnis der früheren Posthalter

Stand: 1944

Lfd. Nr.	Poststelle	Art der Amtsstelle	Posthalter
1	Adlerswalde (Ostpr)	PSt I	unbekannt
2	Altenfließ	PSt II	unbekannt
3	Brücken	PSt II	Sinnhöfer
4	Drozwalde (Kr. Schloßb.)	PSt I	unbekannt
5	Eichhagen	ZwPA(M)	Schäfer, letzter P?
6	Göritzen Kr. Ebenrode	PSt I	Scheidereiter
7	Groß Degesen	PSt I	Grübner
8	Kassuben	PSt I	Noreikat
9	Kattenau	PSt I	Steiner
10	Kreuzhöhe	PSt II	unbekannt
11	Lesgewangen (Ostpr)	PSt I	unbekannt
12	Löbenau (Ostpr)	PSt I	unbekannt
13	Rautenberg (Ostpr)	ZwPA(M)	unbekannt
14	Schloßbach Kr. Ebenrode	ZwPA(M)	Waltereit
15	Schwanen	PSt II	unbekannt
16	Sodargen Kr. Ebenrode	PSt I	Eschment
17	Steinkirch	PSt II	unbekannt
18	Tutschen	PSt I	Börsch

Verkehrsverbindungen

Bedeutungsvoll für Ebenrode war seine Lage an der Haupteisenbahnstrecke (Ostbahn) Berlin-Schneidemühl-Dirschau-Königsberg-Insterburg-Gumbinnen-Ebenrode-Eydtkau. Die ehemalige Ostbahn war die Hauptschlagader für alle wirtschaftlichen Bereiche, für die Post und alle sonstigen Behörden, nicht zuletzt auch für die Bevölkerung des Landkreises. Diese Bahnstrecke war das Verbindungsglied und Tor zum übrigen Ostpreußen und zu den anderen Provinzen des Reiches.

Es war eigentlich ganz natürlich, daß die Reichspost die Bedeutung dieser Streckenführung sehr früh erkannte und für ihren Betrieb nutzte. Das Schwergewicht der postalischen Versorgung für den Landkreis Ebenrode lief über die Bahnpost Marienburg-Eydtkau, später Dirschau-Eydtkau. Die Betriebsleitung lag in den Händen des Bahnpostamts Dirschau.

Die Züge der o.a. Hauptstrecke hielten im Bahnhof Ebenrode. Den Fernzügen waren Bahnpostwagen angeschlossen. Während der recht kurzen Haltezeiten fand der Ladungsaustausch mit der Bahnpost in beiden Fahrtrichtungen statt. Täglich wurden etwa je 6 - 7 Fernzüge in beiden Fahrtrichtungen, insgesamt also 12 - 14 Fernbedient.

Das Postleitheft I der Sommerausgabe 1944 - Nördliches und Östliches Deutschland - , Eisenfahrpläne Nr. 1 - 94e, gibt u.a. gewisse Aufschlüsse über die Abfahrtszeiten der Züge im Bahnhof Ebenrode. Zum besseren Verständnis sind in der Aufstellung die An- und Abfahrtszeiten von Königsberg-Eydtkau und zurück ausgewertet worden. Die Anschlußverbindungen Königsberg-Berlin und Insterburg-Posen-Berlin wurden nicht dargestellt, weil sie über den Rahmen dieses Beitrags hinausgehen.

Ein Auszug des Postleithefts I ist als Anlage abgebildet (siehe im letzten Abschnitt unter Anlagen) abgebildet.

Gemäß den Angaben im Postleitheft I verkehrten auf der betr. Haupteisenbahnstrecke folgende Züge:

-Abfahrtszeiten von Königsberg in Richtung Eydtkau

Zug-Nr.	205	217	235	SFR 31	W 255	D 1	249	251	D 7
Königsberg an	---	---	---	---	---	---	---	19,53	5,45
ab	---	10,23	13,15	13,53	---	18,00	---	20,00	6,35
Insterburg an	---	12,16	15,10	15,36	---	19,32	---	---	7,5
ab	6,46	12,26	15,20	15,38	---	19,44	20,15	21,47	7,5
Gumbinnen an	7,15	12,55	15,50	16,03	---	20,10	20,50	22,02	8,20
ab	7,19	13,01	15,53	16,04	17,18	20,13	20,54	22,32	8,22
Trakehnen ab	7,36	13,17	16,30	---	17,25	---	21,14	22,51	---
Ebenrode ab	7,55	13,32	16,25	16,34	17,46	20,40	21,29	23,05	8,48
Eydtkau an	8,05	13,43	16,36	16,47	17,56	20,53	---	23,16	9,01

-Abfahrtszeiten von Eydtkau nach Königsberg

Zug-Nr.	D 10	204	SFR 131	232	240	W 254	250	D 8	252
Eydtkau ab	5,14	6,04	9,57	12,02	14,46	---	17,48	18,54	---
Ebenrode ab	5,30	6,30	10,14	12,20	15,04	16,15	18,34	19,11	19,23
Trakehnen an	---	6,44	---	12,34	15,16	16,26	18,20	---	19,27
Gumbinnen an	5,54	7,02	10,35	12,52	15,35	16,44	18,37	19,35	19,55
ab	5,57	7,07	10,41	12,53	15,36	---	18,42	19,39	19,57
Insterburg an	6,24	7,39	11,08	13,35	16,06	---	19,42	20,06	20,25
ab	6,30	7,43	11,20	13,45	16,17	---	19,24	20,14	---
Königsberg an	7,30	8,32	12,36	15,43	18,10	---	21,19	21,20	---
ab	8,05	---	---	---	---	---	---	21,34	---

Der Zug W 256 verkehrte nur zwischen Eydtkau und Ebenrode. Abfahrts- und Ankunftszeit: Eydtkau ab 18,14 Uhr, Ebenrode an 18,25 Uhr.

Entfernung in Bahnkilometern: (ausgehend vom Bahnhof Eydtkau)

Eydtkau 0, Ebenrode 10,5 km, Trakehnen 22,5 km, Gumbinnen 35,8 km, Insterburg 61,4 km, Königsberg 150,5 km

Entfernung in Bahnkilometern: (ausgehend vom Bahnhof Ebenrode)

bis Eydtkau 10,5 km, bis Trakehnen 12,0 km, bis Gumbinnen 25,3 km, bis Insterburg 50,9 km, bis Königsberg 140,0 km

Die Entfernung zwischen Ebenrode und Berlin betrug 741,0 Bahnkilometer.

Ein Auszug des Postleitheftes I ist gesondert im Abschnitt Anlagen abgebildet.

Die direkte Anbindung Ebenrodes an die Ostbahn trug u.a. entscheidend dazu bei, daß der dazugehörige Bahnhof ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt im nördlichen Ostpreußen wurde. Vom Knotenpunkt Ebenrode zweigten die Eisenbahnverbindungen nach Goldap und nach Tilsit ab. Dieser Konzentrationsschwerpunkt der Bahn mag dazu beigetragen haben.

vielleicht auch entscheidend gewesen sein, daß dem Postamt Ebenrode die Betriebsleitung über die Bahnposten Ebenrode-Goldap und Ebenrode - Tilsit übertragen wurde.

Beide Bahnposten waren Schaffnerposten, die mit je einem Beamten des einfachen Dienstes besetzt waren. Insgesamt führten drei Schaffner die Bahnposttätigkeit dienstplanmäßig im Wechsel aus. Sie gehörten personell und weisungsmäßig dem betriebsleitenden Amt Ebenrode an.

Interessant war die unterschiedliche Größe der auf beiden Strecken eingesetzten Bahnpostwagen. Sie läßt gewisse Rückschlüsse auf den Umfang der beförderten Postsendungen zu. So kam auf der Strecke nach Tilsit ein zweilachsiger, auf der Strecke nach Goldap jedoch nur ein einachsiger Bahnpostwagen zum Einsatz. Der einachsige Wagen war ein kombinierter Bahnpostwagen (Post)/Packwagen (Bahn). Die Post konnte zur Beförderung ihrer Sendungen nach Goldap nur eine Achse, d.h. die Hälfte eines Eisenbahnwagens belegen und nutzen.

Die Postsendungen (Pakete und Briefe) wurden auf beiden Strecken von den Bahnpostfahrern umgearbeitet. Da die Haltestellen oftmals nur wenige Fahrtminuten voneinander entfernt lagen, verlief der Dienstbetrieb nicht ohne Hektik; insbesondere auf der Strecke nach Tilsit. Aus Tradition wickelten die Viehhändler ihren Geldverkehr mit Wertbriefen ab. Der Zugang vieler Wertbriefe machte den Bahnpostfahrern oft arg zu schaffen, weil sie besonders zu behandeln und nachzuweisen waren. Die Briefverteilfächer mußten bis zu den Endpunkten der Bahnpostlinie geleert, Briefbunde und Kartenschlüsse gefertigt sein.

Nach Ankunft am Zielort Tilsit betrug die Überlagerungszeit bis zur Rückfahrt am Nachmittag mehrere Stunden. Diese Freizeit wurde bis 1938 von unseren Bahnpostfahrern intensiv für Besuche im Memelland genutzt. Das Memelland gehörte bis zum Wiederanschluß 1938 dem Agrarland Litauen an. Litauen war zu damaliger Zeit ein armes Land mit einem geringen Brutto-Sozial-Einkommen und einer großen Zahl von Arbeitslosen. Aufgrund des geringen Volkseinkommens waren die Preise für Lebensmittel im Vergleich zu Deutschland sehr gering. Aufgrund dieses Preisvorteils war es beliebt, zum Frühstück das Memelland aufzusuchen. Für einen Groschen (10 Rp.) bekamen sie

ein gutes Frühstück serviert. Oft wurde der Besuch auch zum Einkauf preiswerter Lebensmittel genutzt. Das Memelland erreichte man bequem von Tilsit aus nach dem Überschreiten der Königin-Luise-Brücke, die die beiden Landesteile miteinander verband.

Nach Werner Lepenies, der als junger Bahnpostfahrer auf beiden Strecken dienstlich tätig war, wurde die Strecken Ebenrode-Goldap auf dem Abschnitt Tollmingen - Hardteck während des Krieges immer dann unterbrochen, wenn der Reichsmarschall Hermann Göring geruhte, in seinem Jagdschloß zu verweilen. Seine Anwesenheit brachte für die Reisenden und auch Bahnpostler Unannehmlichkeiten. An den bewußten Tagen mußten sie den Zug in Tollmingen verlassen. Der Zug mußte vollkommen geräumt werden. Ein Bus brachte die Reisenden, den Bahnpostfahrer mit seinen Postsendungen zur übernächsten Haltestelle. Dort durften sie den Zug, der zwischenzeitlich leer dieses Ziel erreicht hatte, wieder besteigen. Für die Bahnpost bedeutete das, ausladen und einladen, weil auch die Sendungen nicht im Bahnpostwagen bleiben durften.

Eine besondere Regelung bestand im Postverkehr zwischen den Postämtern Ebenrode und Schloßberg. Täglich sandte das Postamt Schloßberg Pakete und Briefbeutel (ohne Kartenschluß) abends in einem Packwagen der Bahn nach Ebenrode. Die Sendungen wurden mit dem Zug Nr. 1073, Schloßberg ab 20,04 Uhr, Ebenrode an 20,32 Uhr, befördert. Desgleichen gingen von Ebenrode aus im Packwagen der Bahn entsprechende Sendungen nach Schloßberg. Abfahrt des Zuges Nr. 1074 war in Ebenrode um 19,56 Uhr, die Ankunft in Schloßberg um 20,31 Uhr.

An der Bahnpoststrecke Ebenrode -Tilsit lagen folgende Bahnstationen:

Ebenrode (Stallupönen), Eichhagen (Schwirgallen), Schloßberg (Pillkallen), Adlerswalde, Drozwalde, Rautenberg, Lesgewangen (Lesgewangminnen), Neusiedel (Naujeningken), Angerwiese (Klathathen), Ragnit, Girschunen, Tilsit

Der Postaustausch zwischen der Bahnpost und der PSt I Löbenau (Löbegallen) fand in Rautenberg statt.

Die Bahnpostwagen nach Tilsit und zurück waren Bestandteil der Züge Nr. 1052 (Hinfahrt) und Nr. 1055 (Rückfahrt). Ein Auszug aus dem Postleitheft I der Sommerausgabe 1944 vermittelt einen Überblick über die Abfahrts- und Ankunftszeiten.

Hinfahrt Zug-Nr. 1052

Rückfahrt Zug-Nr. 1055

	ab	Km		Km	an	
	5,07	76,2	Ebenrode	0		15,44
	5,24	66,0	Eichhagen	10,2	↑	15,29
	5,37	58,6	Schloßberg	17,6		15,15
	5,52	49,2	Adlerswalde	27,0		14,58
	5,59	45,2	Drozwalde	31,0		14,45
	6,10	39,8	Rautenberg	36,4		14,36
	6,17	35,2	Lesgewangen	41,0		14,29
	6,24	30,4	Neusiedel	45,8		14,22
	6,41	20,2	Angerwiese	56,0		14,03
	6,53	13,2	Hagnit	63,0		13,52
	7,00	8,7	Girschunen	67,5		13,43
	7,11	0,0	Tilsit	76,2	ab	13,31

Über den Zugverkehr auf der Eisenbahnstrecke nach Tilsit gibt der Auszug aus dem Postleitheft I gewisse Aufschlüsse.

Versteht sich auf besondere Anordnung

26. 1935p. Tilsit - Ebenrode

Hinfahrt Zug-Nr. 1052				Rückfahrt Zug-Nr. 1055			
ab	an	Km	Station	ab	an	Km	Station
7,00	7,11	8,7	Girschunen	13,31	13,43	67,5	Girschunen
7,00	7,11	13,2	Hagnit	13,31	13,52	63,0	Hagnit
7,00	7,11	20,2	Angerwiese	13,31	14,03	56,0	Angerwiese
7,00	7,11	30,4	Neusiedel	13,31	14,22	45,8	Neusiedel
7,00	7,11	35,2	Lesgewangen	13,31	14,29	41,0	Lesgewangen
7,00	7,11	39,8	Rautenberg	13,31	14,36	36,4	Rautenberg
7,00	7,11	45,2	Drozwalde	13,31	14,45	31,0	Drozwalde
7,00	7,11	49,2	Adlerswalde	13,31	14,58	27,0	Adlerswalde
7,00	7,11	58,6	Schloßberg	13,31	15,15	17,6	Schloßberg
7,00	7,11	66,0	Eichhagen	13,31	15,29	10,2	Eichhagen
7,00	7,11	76,2	Ebenrode	13,31	15,44	0	Ebenrode

Ein persönliches Erlebnis ist in meiner Erinnerung besonders haften geblieben. Im Sommer 1942 wurde ich durch einen Boten morgens früh um 2,00 Uhr aus dem Bett geklingelt und zum Dienst geholt. Was war geschehen? Ein Bahnpostfahrer war plötzlich erkrankt und mußte ersetzt werden. Der mir gegebene Auftrag war lakonisch einfach und klar. Er lautete:

"Sie übernehmen als Bahnpostfahrer die Strecke Ebenrode-Tilsit."

Guter Rat war teuer. Da ich einen Bahnpostwagen noch nicht von innen gesehen hatte, stieg ich voller Furcht und Beklemmung in den Wagen ein. Zum Nachdenken blieb mir keine Zeit, weil die Kräfte des Bahnhofsdienstes sogleich mit dem Einladen der Pakete und Briefbeutel begannen. Kurze Zeit danach setzte sich der Zug in Bewegung. Bis zur ersten Haltestation in Elchnagen sollte die Post für den Austausch aufgearbeitet sein. Etwa eine Woche lang war der Bahnpostwagen für mich ein einziger Alptraum. Innerhalb einer Woche hatte ich nach dieser einfachen und zugleich wirkungsvollen Methode meine Lektion gelernt, so daß der Dienstbetrieb in der Bahnpost wieder seinen normalen Lauf nahm.

Die Streckenführung der Bahnpost Ebenrode - Goldap verlief wie folgt:

Ebenrode (Stallupönen), Görritten, Schloßbach (Pillupönen), Kassuben, Tollmingen (Tollmingkehmen), Hohenwaldeck, Herdteck (Rominter Heide), Goldap

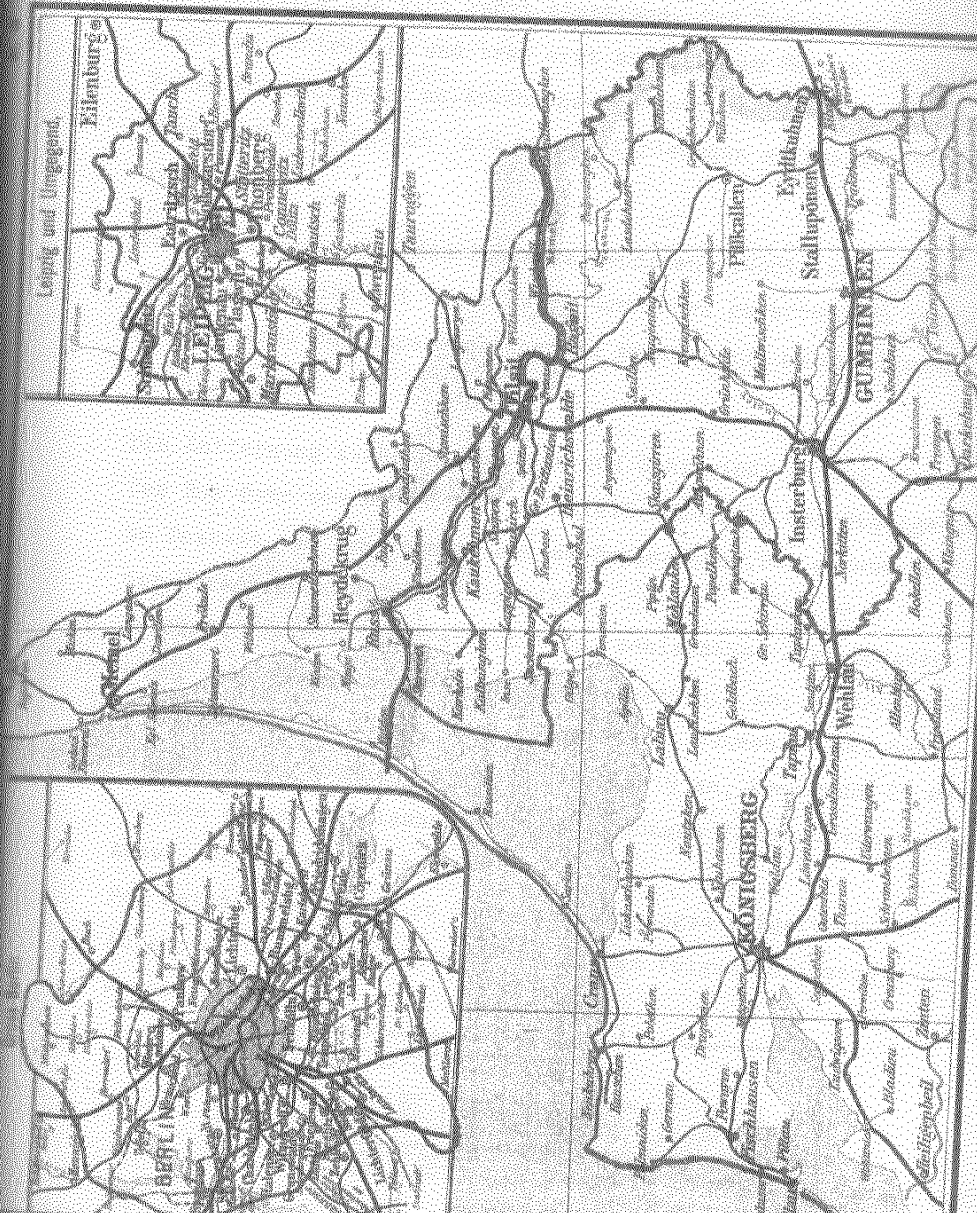
Die Entfernung zwischen Ebenrode und Goldap betrug 50,7 Bahnkilometer. In Tollmingen erfolgte während der Hin- und Rückfahrt ein Kartenaustausch (Postausch) mit der Bahnpost Gumbinnen - Goldap. Dienstleitendes Amt der Bahnpoststrecke Gumbinnen - Goldap war das Postamt Gumbinnen.

Nördliches Ostpreußen

W. Ruhnstruck:
Deutsche Postkarte
Nr. 16
Maßstab: 1 : 900 000

Atlas der Postgeographie -1921-

Volksverlag für Wirtschaft und Verkehr,
Stuttgart



Der Postreisedienst auf den Strecken Ebenrode-Schirwindt und Ebenrode-Kattensau wurde vom Postamt Ebenrode aus betrieben. Neben der Personenbeförderung nahmen beide Buslinien die Versorgung der an diesen Strecken liegenden Poststellen wahr. Der Bus nach Kattensau verkehrte zweimal täglich, während nach Schirwindt täglich nur eine Fahrt stattfand. Der Bus blieb über Nacht in Schirwindt und trat erst am nächsten Morgen in aller Frühe die Rückfahrt an. Erwähnenswert ist, daß die PSt I Tutsche ihre Post werktäglich mit einem Pferdewagen am Bus in Kattensau abholte.

Zum Fahrzeugbestand des Postamts gehörten ständig zwei Reisebusse. Sie wurden bei der BwKw in Gumbinnen gewartet und instand gesetzt. Drei Busfahrer versahen im Wechsel auf beiden Linien ihren Dienst.

Die Entfernung zwischen Ebenrode und Schirwindt betrug 31 km. Der Bus fuhr vom Bahnhof ab und hielt innerhalb des Stadtgebietes am Postamt, am Landratsamt und am Schlachthof. Der genaue Verlauf der Streckenführung war folgender:

Bahnhof, Postamt, Landratsamt 1 km, Schlachthof 2 km, Peckern 4 km, Abzw. nach Lucken 5 km, Klein-Degesen 6 km, Groß-Degesen 8 km, Sommerkrug 11 km, Krebsfließ 13 km, Kühnen 14 km, Schillingen 17 km, Abzw. nach Ladmannsfelde 19 km, Kreuzhöhe 21 km, Wöschchen 24 km, Nicklashagen 25 km, Jodungen 27 km, Parschen 28 km, Abzw. nach Gubern 29 km

Der Reisedienst wurde an Sonn- und Werktagen ausgeführt. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten können dem folgenden Auszug entnommen werden:

S

Stallupönen-Schirwindt (Kf. Pölkeden) ☺									
[Stallupönen, P 134 --- SPD Gumbinnen ---]									
S	W	2041	km	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post
1	11:30	12:45	3	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post
2	12:15	13:30	3	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post
3	14:15	15:30	3	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post
4	14:45	16:00	3	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post	Stallupönen	Post

1. Stallupönen-Ladmannsfelde 7 km, Schlachthof 8 km, Peckern 4 km, Abzw. nach Lucken 5 km, Klein-Degesen 6 km, Groß-Degesen 8 km, Sommerkrug 11 km, Krebsfließ 13 km, Kühnen 14 km, Schillingen 17 km, Abzw. nach Ladmannsfelde 19 km, Kreuzhöhe 21 km, Wöschchen 24 km, Nicklashagen 25 km, Jodungen 27 km, Parschen 28 km, Abzw. nach Gubern 29 km.

Auch die Buslinie nach Kattenau wurde am Bahnhof eingesetzt. Haltestationen innerhalb des Stadtgebiets waren das Postamt, der Neue Markt und angrenzend Stadtfelde. An der Strecke gab es folgende Haltestationen: Postamt, Neuer Markt 1 km, Stadtfelde 2 km, Ribben 4 km, Brücken (Ostpr.) 6 km, Schwanen 8 km, Altenfließ 9 km Willdorf 10 km, Kattenau 12 km.

Der Bus fuhr an Sonntagen nur einmal, an Werktagen zweimal.

Abfahrts- und Ankunftszeiten:

- an Sonntagen

Ebenrode ab 8,08 Uhr, Kattenau an 8,36 Uhr; Rückfahrt Kattenau ab 8,53 Uhr, Ebenrode an 9,20 Uhr

- an Werktagen

1. Fahrt = Ebenrode ab 5,56 Uhr, Kattenau an 6,10 Uhr; Rückfahrt Kattenau ab 6,40 Uhr, Ebenrode an 7,20 Uhr

2. Fahrt = Ebenrode ab 13,30 Uhr, Kattenau an 14,04 Uhr; Rückfahrt Kattenau ab 14,40 Uhr, Ebenrode an 15,15 Uhr

Ein Auszug aus dem Postleitheft bestätigt die o.a. Fahrtzeiten.

Ebenrode (Ostpr.)-Kattenau 129, Ebenrode (Ostpr.) 134 - RPD Gumbinnen -/											
W			S			W			S		
Ab	An	Post	Ab	An	Post	Ab	An	Post	Ab	An	Post
129	134	134	134	129	134	134	129	134	134	129	134
1. Ebenrode (Ostpr.) Neuer Markt 1 km, Stadtfelde 2 km, Ribben 4 km, Brücken (Ostpr.) 6 km, Schwanen 8 km, Altenfließ (Ostpr.) 9 km, Willdorf 10 km											

Aus kriegsbedingten Gründen mußte die Buslinie nach Kattenau 1943 eingestellt werden. Die Versorgung der Poststellen wurde durch eine Pferdepost gewährleistet. Halter des Pferdefuhrwerks war der Fleischermeister Droßmann, der mit der Deutschen Reichspost einen Dienstleistungsvertrag abgeschlossen hatte. Herr Droßmann fuhr in der Regel selbst oder stellte als Fahrer einen kriegsgefangenen Franzosen, der aus der Umgebung von Toulon stammte. Der Wagen wurde von einem Bediensteten des Postamts begleitet.

Das Postamt Trakennen 1 wurde von der Bahnpost Dirschau-Eydtkau Sydtkau-Dirschau mit Post versorgt. Nach Ebenrode unterhielt das Postamt Trakennen 1 eine Buslinie, die personell und dienstleitungsmäßig Trakennen 1 unterstand. Neben der Personenbeförderung wurden auch Postsendungen mit dieser Linie transportiert. Vom Postamt Ebenrode wurden werktäglich dem Trakenner Bus Briefbeutel und Pakete mitgegeben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten enthält der folgende Auszug aus dem Postleitheit:

Trakennen - Töllingkehnen - Stadtpönnen										
Postamt Trakennen 1 - RPD Gumbinnen										
Nr.	Linie	Ab	1	2	3	4	5	6	7	
1	Trakennen 01 21	Ab	149	9 9	10 5	120 9	130 9	150 9	170 9	190 9
2	Trakennen 01 21	Ab	150	10 0	10 5	120 9	130 9	150 9	170 9	190 9
3	Trakennen 01 21	Ab	151	10 1	10 6	121 0	131 0	151 0	171 0	191 0
4	Trakennen 01 21	Ab	152	10 2	10 7	122 1	132 1	152 1	172 1	192 1
5	Trakennen 01 21	Ab	153	10 3	10 8	123 2	133 2	153 2	173 2	193 2
6	Trakennen 01 21	Ab	154	10 4	10 9	124 3	134 3	154 3	174 3	194 3
7	Trakennen 01 21	Ab	155	10 5	11 0	125 4	135 4	155 4	175 4	195 4
8	Trakennen 01 21	Ab	156	10 6	11 1	126 5	136 5	156 5	176 5	196 5
9	Trakennen 01 21	Ab	157	10 7	11 2	127 6	137 6	157 6	177 6	197 6
10	Trakennen 01 21	Ab	158	10 8	11 3	128 7	138 7	158 7	178 7	198 7
11	Trakennen 01 21	Ab	159	10 9	11 4	129 8	139 8	159 8	179 8	199 8
12	Trakennen 01 21	Ab	160	11 0	11 5	130 9	140 9	160 9	180 9	200 9
13	Trakennen 01 21	Ab	161	11 1	11 6	131 0	141 0	161 0	181 0	201 0
14	Trakennen 01 21	Ab	162	11 2	11 7	132 1	142 1	162 1	182 1	202 1
15	Trakennen 01 21	Ab	163	11 3	11 8	133 2	143 2	163 2	183 2	203 2
16	Trakennen 01 21	Ab	164	11 4	11 9	134 3	144 3	164 3	184 3	204 3
17	Trakennen 01 21	Ab	165	11 5	12 0	135 4	145 4	165 4	185 4	205 4
18	Trakennen 01 21	Ab	166	11 6	12 1	136 5	146 5	166 5	186 5	206 5
19	Trakennen 01 21	Ab	167	11 7	12 2	137 6	147 6	167 6	187 6	207 6
20	Trakennen 01 21	Ab	168	11 8	12 3	138 7	148 7	168 7	188 7	208 7
21	Trakennen 01 21	Ab	169	11 9	12 4	139 8	149 8	169 8	189 8	209 8
22	Trakennen 01 21	Ab	170	12 0	12 5	140 9	150 9	170 9	190 9	210 9
23	Trakennen 01 21	Ab	171	12 1	12 6	141 0	151 0	171 0	191 0	211 0
24	Trakennen 01 21	Ab	172	12 2	12 7	142 1	152 1	172 1	192 1	212 1
25	Trakennen 01 21	Ab	173	12 3	12 8	143 2	153 2	173 2	193 2	213 2
26	Trakennen 01 21	Ab	174	12 4	12 9	144 3	154 3	174 3	194 3	214 3
27	Trakennen 01 21	Ab	175	12 5	13 0	145 4	155 4	175 4	195 4	215 4
28	Trakennen 01 21	Ab	176	12 6	13 1	146 5	156 5	176 5	196 5	216 5
29	Trakennen 01 21	Ab	177	12 7	13 2	147 6	157 6	177 6	197 6	217 6
30	Trakennen 01 21	Ab	178	12 8	13 3	148 7	158 7	178 7	198 7	218 7
31	Trakennen 01 21	Ab	179	12 9	13 4	149 8	159 8	179 8	199 8	219 8
32	Trakennen 01 21	Ab	180	13 0	13 5	150 9	160 9	180 9	200 9	220 9
33	Trakennen 01 21	Ab	181	13 1	13 6	151 0	161 0	181 0	201 0	221 0
34	Trakennen 01 21	Ab	182	13 2	13 7	152 1	162 1	182 1	202 1	222 1
35	Trakennen 01 21	Ab	183	13 3	13 8	153 2	163 2	183 2	203 2	223 2
36	Trakennen 01 21	Ab	184	13 4	13 9	154 3	164 3	184 3	204 3	224 3
37	Trakennen 01 21	Ab	185	13 5	14 0	155 4	165 4	185 4	205 4	225 4
38	Trakennen 01 21	Ab	186	13 6	14 1	156 5	166 5	186 5	206 5	226 5
39	Trakennen 01 21	Ab	187	13 7	14 2	157 6	167 6	187 6	207 6	227 6
40	Trakennen 01 21	Ab	188	13 8	14 3	158 7	168 7	188 7	208 7	228 7
41	Trakennen 01 21	Ab	189	13 9	14 4	159 8	169 8	189 8	209 8	229 8
42	Trakennen 01 21	Ab	190	14 0	14 5	160 9	170 9	190 9	210 9	230 9
43	Trakennen 01 21	Ab	191	14 1	14 6	161 0	171 0	191 0	211 0	231 0
44	Trakennen 01 21	Ab	192	14 2	14 7	162 1	172 1	192 1	212 1	232 1
45	Trakennen 01 21	Ab	193	14 3	14 8	163 2	173 2	193 2	213 2	233 2
46	Trakennen 01 21	Ab	194	14 4	14 9	164 3	174 3	194 3	214 3	234 3
47	Trakennen 01 21	Ab	195	14 5	15 0	165 4	175 4	195 4	215 4	235 4
48	Trakennen 01 21	Ab	196	14 6	15 1	166 5	176 5	196 5	216 5	236 5
49	Trakennen 01 21	Ab	197	14 7	15 2	167 6	177 6	197 6	217 6	237 6
50	Trakennen 01 21	Ab	198	14 8	15 3	168 7	178 7	198 7	218 7	238 7
51	Trakennen 01 21	Ab	199	14 9	15 4	169 8	179 8	199 8	219 8	239 8
52	Trakennen 01 21	Ab	200	15 0	15 5	170 9	180 9	200 9	220 9	240 9
53	Trakennen 01 21	Ab	201	15 1	15 6	171 0	181 0	201 0	221 0	241 0
54	Trakennen 01 21	Ab	202	15 2	15 7	172 1	182 1	202 1	222 1	242 1
55	Trakennen 01 21	Ab	203	15 3	15 8	173 2	183 2	203 2	223 2	243 2
56	Trakennen 01 21	Ab	204	15 4	15 9	174 3	184 3	204 3	224 3	244 3
57	Trakennen 01 21	Ab	205	15 5	16 0	175 4	185 4	205 4	225 4	245 4
58	Trakennen 01 21	Ab	206	15 6	16 1	176 5	186 5	206 5	226 5	246 5
59	Trakennen 01 21	Ab	207	15 7	16 2	177 6	187 6	207 6	227 6	247 6
60	Trakennen 01 21	Ab	208	15 8	16 3	178 7	188 7	208 7	228 7	248 7
61	Trakennen 01 21	Ab	209	15 9	16 4	179 8	189 8	209 8	229 8	249 8
62	Trakennen 01 21	Ab	210	16 0	16 5	180 9	190 9	210 9	230 9	250 9
63	Trakennen 01 21	Ab	211	16 1	16 6	181 0	191 0	211 0	231 0	251 0
64	Trakennen 01 21	Ab	212	16 2	16 7	182 1	192 1	212 1	232 1	252 1
65	Trakennen 01 21	Ab	213	16 3	16 8	183 2	193 2	213 2	233 2	253 2
66	Trakennen 01 21	Ab	214	16 4	16 9	184 3	194 3	214 3	234 3	254 3
67	Trakennen 01 21	Ab	215	16 5	17 0	185 4	195 4	215 4	235 4	255 4
68	Trakennen 01 21	Ab	216	16 6	17 1	186 5	196 5	216 5	236 5	256 5
69	Trakennen 01 21	Ab	217	16 7	17 2	187 6	197 6	217 6	237 6	257 6
70	Trakennen 01 21	Ab	218	16 8	17 3	188 7	198 7	218 7	238 7	258 7
71	Trakennen 01 21	Ab	219	16 9	17 4	189 8	199 8	219 8	239 8	259 8
72	Trakennen 01 21	Ab	220	17 0	17 5	190 9	200 9	220 9	240 9	260 9
73	Trakennen 01 21	Ab	221	17 1	17 6	191 0	201 0	221 0	241 0	261 0
74	Trakennen 01 21	Ab	222	17 2	17 7	192 1	202 1	222 1	242 1	262 1
75	Trakennen 01 21	Ab	223	17 3	17 8	193 2	203 2	223 2	243 2	263 2
76	Trakennen 01 21	Ab	224	17 4	17 9	194 3	204 3	224 3	244 3	264 3
77	Trakennen 01 21	Ab	225	17 5	18 0	195 4	205 4	225 4	245 4	265 4
78	Trakennen 01 21	Ab	226	17 6	18 1	196 5	206 5	226 5	246 5	266 5
79	Trakennen 01 21	Ab	227	17 7	18 2	197 6	207 6	227 6	247 6	267 6
80	Trakennen 01 21	Ab	228	17 8	18 3	198 7	208 7	228 7	248 7	268 7
81	Trakennen 01 21	Ab	229	17 9	18 4	199 8	209 8	229 8	249 8	269 8
82	Trakennen 01 21	Ab	230	18 0	18 5	200 9	210 9	230 9	250 9	270 9
83	Trakennen 01 21	Ab	231	18 1	18 6	201 0	211 0	231 0	251 0	271 0
84	Trakennen 01 21	Ab	232	18 2	18 7	202 1	212 1	232 1	252 1	272 1
85	Trakennen 01 21	Ab	233	18 3	18 8	203 2	213 2	233 2	253 2	273 2
86	Trakennen 01 21	Ab	234	18 4	18 9	204 3	214 3	234 3	254 3	274 3
87	Trakennen 01 21	Ab	235	18 5	19 0	205 4	215 4	235 4	255 4	275 4
88	Trakennen 01 21	Ab	236	18 6	19 1	206 5	216 5	236 5	256 5	276 5
89	Trakennen 01 21	Ab	237	18 7	19 2	207 6	217 6	237 6	257 6	277 6
90	Trakennen 01 21	Ab	238	18 8	19 3	208 7	218 7	238 7	258 7	278 7
91	Trakennen 01 21	Ab	239	18 9	19 4	209 8	219 8	239 8	259 8	279 8
92	Trakennen 01 21	Ab	240	19 0	19 5	210 9	220 9	240 9	260 9	280 9
93	Trakennen 01 21	Ab	241	19 1	19 6	211 0	221 0	241 0	261 0	281 0
94	Trakennen 01 21	Ab	242	19 2	19 7	212 1	222 1	242 1	262 1	282 1
95	Trakennen 01 21	Ab	243	19 3	19 8	213 2	223 2	243 2	263 2	283 2
96	Trakennen 01 21	Ab	244	19 4	19 9	214 3	224 3	244 3	264 3	284 3
97	Trakennen 01 21	Ab	245	19 5	20 0	215 4	225 4	245 4	265 4	285 4
98	Trakennen 01 21	Ab	246	19 6	20 1	216 5	226 5	246 5	266 5	286 5
99	Trakennen 01 21	Ab	247	19 7	20 2	217 6	227 6	247 6	267 6	287

Der Paketumschlag war bezogen auf die Amtsgröße recht erheblich. In der Regel gingen täglich zwei bis drei Sackwagen mit Paketen ein, die auf einem Nebengleis abgestellt und von Kräften des Bahnhofsdienstes entladen wurden. Nach Entnahme der für das Ebenroder Amt bestimmten Sendungen wurde der Sackwagen mit den darin befindlichen Schloßberge Sendungen nach dort weitergeleitet.

Unter den ankommenden Sendungen war während des Krieges der Anteil an Paketen für französische und englische Kriegsgefangene sehr hoch. Diese Pakete wurden besonders gelagert und im Laufe des Vormittags von einem Arbeitskommando des Kriegsgefangenenlagers direkt am Bahnhof abgeholt.

Erschwerend für den Bahnhofsdienst wirkte sich aus, daß die Bahnhofspackkammer mit dem dazugehörigen kleinen Nebenraum zu klein war, um alle Paketsendungen und Päckchenbeutel aufzunehmen. Dies warf Probleme auf und wirkte sich insbesondere in den Wintermonaten nachteilig aus. Die Verweildauer bzw. Lagerzeit der Pakete in der Bahnhofspackkammer mußte so kurz wie möglich gehalten werden. So wurden die für den Ort bestimmten Sendungen vom Postfuhrhalter Sabrowski mit einem Ein- bzw. Zweispanner-Fuhrwerk zum Postamt transportiert, während die Sendungen für die Strecken Ebenrode-Goldap und Ebenrode-Tilsit vorübergehend in der Bahnhofspackkammer gelagert wurden. Aufgrund der engen Raumverhältnisse sind diese Sendungen am Nachmittag in die Bahnpostwagen eingeladen worden.

Die beim Amt im Laufe des Tages eingelieferten Pakete sind täglich gegen 17,00 Uhr von hier per Pferdefuhrwerk vom Postfuhrhalter Sabrowski zum Bahnhof gefahren worden. Sie wurden dort gegen 18,00 Uhr dem in Richtung Königsberg fahrenden Zug zugeführt.

Die Haltezeiten der Fernzüge im Bahnhof Ebenrode waren sehr kurz (zwischen zwei bis drei Minuten). Das Verladegeschäft mußte deshalb besonders schnell abgewickelt werden. Mit den wenigen Kräften des Bahnhofsdienstes war diese Arbeit in der kurzen Zeit nicht zu bewältigen. Aus diesem Grunde fanden

sich vor der Abfahrt von Fernzügen zusätzliche Kräfte des Postamts auf dem Bahnhof ein, um möglichst viele Sendungen in den Bahnpostwagen einzuladen.

Im Weihnachtsverkehr wurde täglich, an den übrigen Werktagen nur bei Bedarf, ein Sackwagen in abgehender Richtung gefertigt. Es wurden nur Pakete eingeladen, die für Berlin bzw. für hinter Berlin liegende Orte bestimmt waren. Das Einladen und Stapeln der Pakete erfolgte grobmaschig vorsortiert. Sortiert wurde nach Richtungen (Bahnpoststrecken) und nach Postleitzahlen. Die Leitwege bzw. Leitbezeichnungen wurden über den einzelnen Paketstapeln mit Kreide an die Innenwände der Sackwagen geschrieben.

Eine Skizze über die Bahnhofspostkammer und die Örtlichkeiten des Bahnhofs ist auf der folgenden Seite abgebildet.

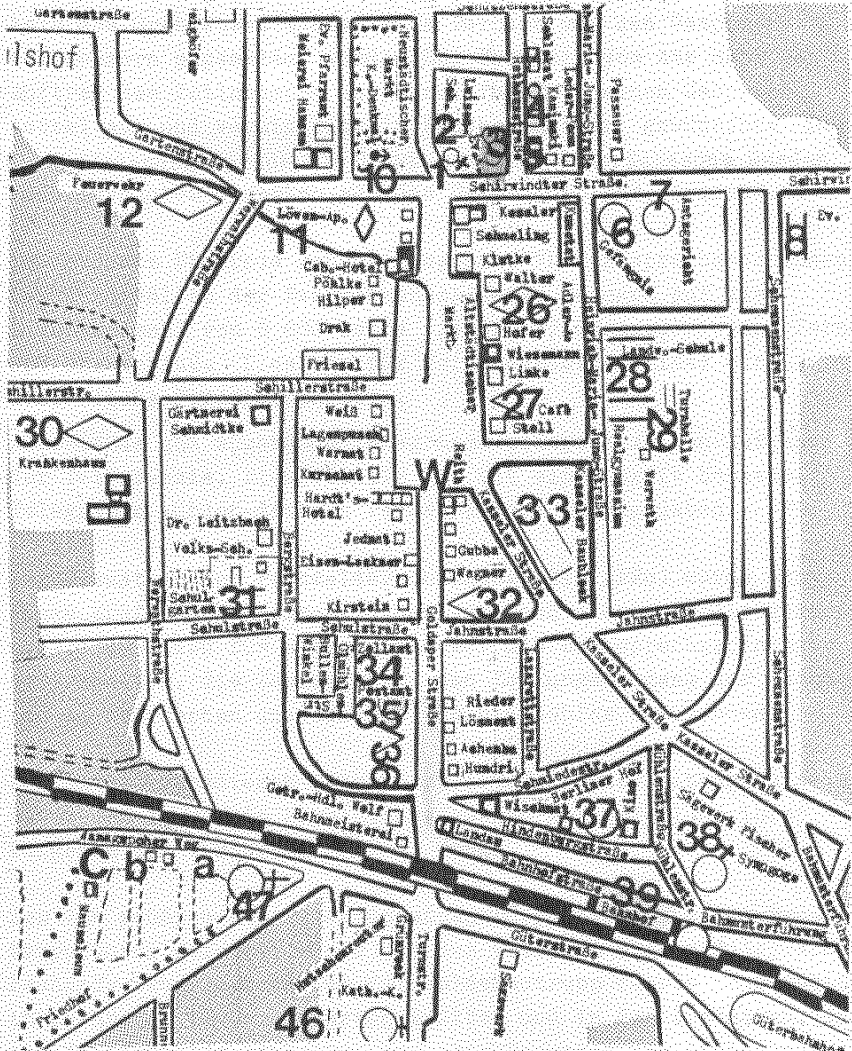


Ebenrode - Blick auf die Goldaper Straße.

Skizze über den Verbindungsweg vom Postamt zur Bahnhofspackkam-
mer. Der Weg bzw. die Streckenführung ist gelb markiert.

Lage wichtiger Gebäude:

- 35 = Postamt
39 = Bahnhof mit Bahnhofspackkammer
3 = Landratsamt
4 = Stadtverwaltung



Fernsprechdienste

Das Fernamt gehörte als Dienststelle dem Postamt an. Leiter dieser Dienststelle war Herr PI Lemke. Ihm unterstanden folgende Dienststellen:

die Wahlvermittlung im Ortsverkehr, die Handvermittlung für Ferngespräche nach dem In- und Ausland, die Fernmelderechnungsstelle (FRE), die Telegraphie, die Entstörungsstelle, 1 Fernmeldebaustrupp

Der Fernsprechverkehr im Ortsnetz Ebenrode wurde über eine Wahlvermittlung automatisch abgewickelt. Ferngespräche außerhalb des Ortsnetzes mußten beim Fernamt von den Gesprächsteilnehmern angemeldet werden. Das Fräulein vom Amt nahm den Auftrag des Teilnehmers entgegen, fertigte einen Gesprächszettel aus und vermittelte im Handbetrieb das gewünschte In- bzw. Auslandsgespräch. Die Dauer und die Gesprächszone wurden nach beendetem Gespräch auf das Gesprächsblatt vermerkt.

Im Ortsnetz Ebenrode gab es insgesamt 390 Fernsprechanschlüsse (einschließlich der Behördenanschlüsse). Bezogen auf die Einwohnerzahl von 6 600 hatte jeder 17. Ebenroder einen Fernsprechanschluß. Dies war für Vorkriegsverhältnisse eine beachtliche Fernsprechdichte.

Ankommende und abgehende Telegramme gehörten zu den Aufgaben der Telegraphie. Diese Stelle war mit einer Kraft besetzt. Telegramme wurden mittels Fernschreiber durchgegeben.

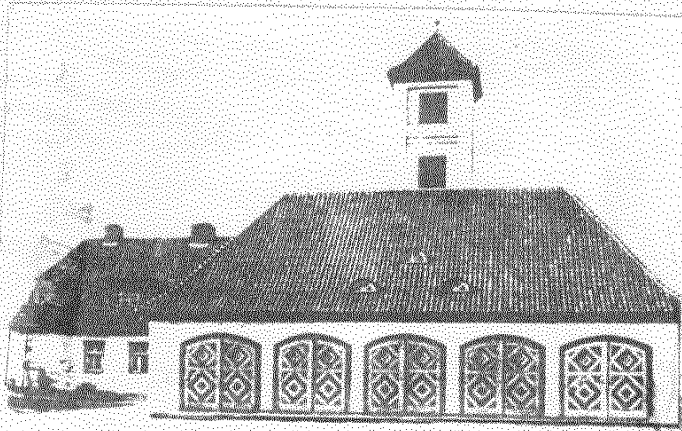
Der Dienst in der Fernmelderechnungsstelle (FRE) wurde von einer Kraft wehrgenommen. Zu den Aufgaben dieser Stelle gehörte u. a., monatlich für alle Teilnehmer die Fernsprechrechnungen zu erstellen, die Zahlung bzw. den Zahlungseingang der Gebühren zu überwachen und säumige Gebührendzahler anzumahnen.

Den Entstörungsdienst führten zwei Telegraphenleitungsaufseher aus. Ihnen stand ein Personenkraftwagen zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung.

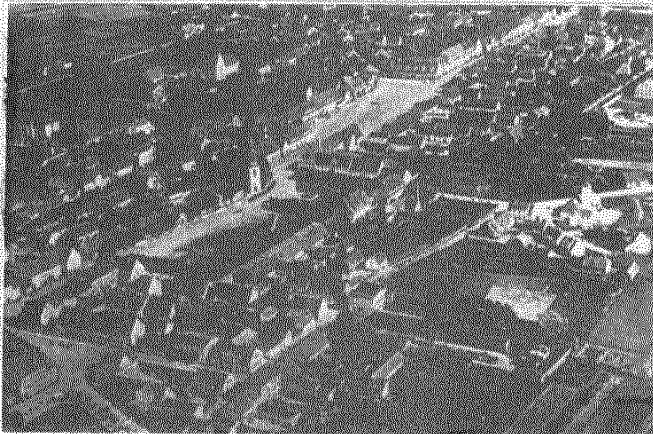
Zum Amt gehörte ein Telegraphenbaustrupp, der von einem Bautruppführer geleitet wurde und aus weiteren sieben Telegraphenbauhandwerkern bestand. Der Fernmeldebaustrupp führte Bauarbeiten in Ebenrode, im benachbarten Eydtkau und in den Landorten, die zum Amt Ebenrode gehörten, aus. Die Bauweise des Linienbaus

war bis zum Kriegsende überwiegend oberirdisch, d.h., es wurden Telegraphenmaste gesetzt und Drähte gezogen. Eine unterirdische Verkabelung, wie sie heute üblich ist, gab es zu der Zeit in dieser Maße noch nicht. Dem Baupersonal zur Erfüllung seiner Aufgaben ein Lastkraftwagen mit Anhänger zur Verfügung. Die nächste größere Baudienststelle der Deutschen Reichspost war das Telegraphenamt in Gumbinnen.

Drei Fotokopien aus dem "Amtlichen Fernsprechverzeichnis" (AFsB) sind auf den folgenden drei Seiten abgebildet. Die Unterlagen wurden freundlicherweise von Herrn MinR Brendtner, Bonn, zur Verfügung gestellt. Sie sind ein Zeitdokument.



Feuerwache (Feuerwehrhaus) in Ebenrode.



Luftaufnahme
von Ebenrode.

Über den Aufbau des Leitungsnetzes und der Vermittlungsanlagen im Stallupöner Raum lagen bisher keine Informationen vor. Die bestehende Lücke konnte durch wertvolle Informationen und Aufzeichnungen, die Herr Reichardt vom Telegraphenbauamt Gumbinnen zur Verfügung stellte, geschlossen werden. Dank seiner Mitarbeit war es erst möglich, die Bereiche Linientechnik und Vermittlungstechnik erschöpfend darzustellen.

Bei der Umgestaltung des Fernleitungsnetzes wurde Stallupönen (Ebenrode) in den Rang eines Endfernams (EF) erhoben. Gleichzeitig übernahm das Fernamt die Funktion eines Überweisungsfernams (UF) für neun Vermittlungsstellen, die keinen Ferndienst abwickelten (VStoF).

Dem Fernamt Ebenrode (früher Stallupönen) stand 1942/1943 zur Erledigung der Fernsprechdienste folgender Leitungspark zur Verfügung:

- Fernleitungen

Fk 127 Ebenrode - Insterburg (Diese Leitung wurde 1941 geschaltet. Sie verlief zwischen Insterburg - Gumbinnen unterirdisch im Fk 270, von Gumbinnen - Ebenrode oberirdisch.)

D 69 10 (ab 1940) Ebenrode-Königsberg (Die Leitung wurde 1941 aufgehoben und durch das Fernkabel 84 00 ersetzt)

Fk 84 00 Ebenrode - Königsberg (zwischen Instberburg - Gumbinn im unterirdisch laufenden Fk 270 geschaltet, zwischen Gumbinn - Ebenrode oberirdisch laufend)

Fk 35 27 Ebenrode - Königsberg (ab 1941)

- Leitungen im Nahverkehr, deren Zahl und Nr. nicht bekannt sind
Ebenrode-Eydtkau, Ebenrode-Goldap, Ebenrode-Gumbinnen, Ebenrode-Insterburg, Ebenrode-Schloßberg

- Überweisungsleitungen

Auch diese Zahl der Leitungen ist nicht bekannt. Sie kann deshalb nur geschätzt werden.

AE = Anrufeinheit (en)

Überweisungsleitungen bestanden zu folgenden Vermittlungsstellen ohne Fernamt (VStoF):

VStoF und Zahl der belegten Anrufeinheiten (AE)

Göritten 62 AE, Schloßbach 68 AE, Birkenmühle 72 AE, Kattenau 50 AE, Eichhagen 50 AE

VStwoF, die mit Zweitausgängen an das Überweisungsfernamt Ebenrode angeschlossen waren sowie Zahl der belegten Anrufeinheiten (AE)

Wehrkirchen 98 AE, Schirwindt 81 AE, Trakehnen (Ort) 90 AE

VStoF und Zahl der belegten Anrufeinheiten (AE)

Kaltensee 22 AE, Kassuben 40 AE, Sodargen 43 AE, Bilderweiten 30 AE

Im Ortsnetz Ebenrode gab es am 1.10.1942 363 Fernsprechan-
schlüsse (= belegte Anrufeinheiten in der Ortsvermittlungs-
stelle -OVSt-).

Sie gliederten sich wie folgt auf:

- 335 AE mit Teilnehmeranschlüssen. In dieser Zahl waren 36 Nebenstellenanlagen (NStAnl) enthalten.
- 16 AE mit Postdienstanschlüssen
- 12 AE mit Öffentlichen Sprechstellen.

Mit der VStw Göritten bestand der volkstümlich so bezeichnet "10 Pf-Verkehr". Teilnehmer des Ortsnetzes Ebenrode erreichten ihre Göritter - Gesprächspartner mit der Vorwahlziffer neun (9).

Zusammenfassend ist zu erwähnen, daß das Fernamt Ebenrode mit den Teilnehmern des Ortsnetzes und den Teilnehmern der angeschlossenen VStwoF/VStoF (siehe unter Überweisungsleitung Gespräche von insgesamt 1 069 Fernsprechteilnehmern (Fernsprechteilnehmer = belegte Anrufeinheiten) zu vermitteln hatt. Eine Sonderstellung im Gesprächsverkehr nahmen die VStn Wehrkirchen, Schirwindt und Trakehnen (Ort) ein, die mit Zwei- ausgängen an das Fernamt Ebenrode angeschlossen waren. Lediglich die von diesen drei Vermittlungsstellen ausgehenden Ferngespräche, die für den UF- Bereich Ebenrode bestimmt waren, wurden vom Überweisungsfernamt Ebenrode vermittelt. Alle anderen Ferngespräche, die für den Weitverkehr bestimmt waren wurden nicht über Ebenrode abgewickelt.

Die einzelnen Post- und Fernmeldedienststellen waren tele-
fonisch wie folgt zu erreichen:

Fernmeldedienste

Ferndienst (Fernamt), Auskunft, Fernsprechauftrags-D.	0
Auskunft über Ortsgespräche u. F-Angelegenheiten	8

noch Fernmeldedienste

Fernsprechdienststelle	517
Entstörungsstelle	7
Telegrammaufnahme und Zeitangabe	515

Fostdienststellen

Postamtsvorsteher	230
Amtszimmer, Auskunftsstelle über Post-Angel.	231
Hauptkasse	232
Annahme- und Ausgabegeschäft	233
Kraftpost- und Rentenstelle	234
Brief- und Paketabfertigung	235
Zeitungsstelle	236
Bahnhofs-Packkammer	237
Barstelle und Landabfertigung	510
Telegraphen-Bautrupp	519
Paketausgabe	543
Anmeldestelle für Fernsprecheinrichtungen	517
Fernsprechrechnungsstelle	516
Rundfunkentstörungsstelle	8

Rundfunkstörungsmeldungen waren nach Gumbinnen weiterzuleiten. Der Fernsprechentstörungsdienst ist bereits an anderer Stelle behandelt worden. Neu ist, daß der im Postamt untergebrachte Bautrupp die Bezeichnung III C führte und zum Telegraphen-Baubezirk III Gumbinnen gehörte. Die Fernämter Ebenrode und Eydtkau sowie die VStn des U -Bereichs Ebenrode gehörten zum Amterpflgebezirk III C (Ebenrode) des Telegraphenbauamtes Gumbinnen. Sie wurden von Gumbinnen aus gewartet.

Zum Anschlußbereich der Ortsvermittlungsstelle Ebenrode gehörten zahlreiche Landorte. Es sind nachstehend nur die Orte aufgeführt, in denen mindestens ein Fernsprechanschluß vorhanden war:

Ort	Post bzw. PSt	Ö	GÖ
Alexbrück	Göritten		
Baringen	Ebenrode	Ö 527, Um x	
Berningen	Ebenrode		
Bruchhöfen	Ebenrode		
Brücken	PSt II	Ö 524, Um x	
Drusken	Ebenrode		
Ebenflur	Ebenrode		

Ort	Post bzw. PSt	Ö	GO
Gr. Degesen	PSt I	Ö 520, Um x	
Hopfenbruch	Ebenrode		
Klein Lucken	Ebenrode		
Kornfelde	Sodargen	Ö 529, Um x	
Krähenwalde	Ebenrode		
Leibgarten	Ebenrode		
Lengfriede	Mühlengarten	Ö 527, Um x	
Malissen	Ebenrode	Ö 536, Um x	
Muldau	Göritten		
Neu Lucken	Ebenrode		
Parkhof	Eichhagen	Ö 533, Um x	GO
Pohlau	Ebenrode		
Rauschendorf	Ebenrode		
Ribben	Ebenrode		
Röhren	Ebenrode	Ö 521, Um x	
Schützenort	Ebenrode	Ö 530, Um x	
Stadtfelde	Ebenrode	Ö 522, Um x	
Stadtfelde Abbau	Ebenrode	Ö 523, Um x	
Stubbenhof	Ebenrode		
Wilpen	Eichhagen		

Folgende Poststellen wurden vom Postamt Ebenrode (über Ebenrode) fernsprechmäßig bedient:

PSt II Altenfließ	VSt Kattenau
PSt II Brücken	VSt Ebenrode
PSt I Groß Degesen	VSt Ebenrode
PSt II Kreuzhöhe	VSt Willuhnen
PSt I Kattenau	VSt Kattenau
PSt I Tutschen	VSt Kattenau
PSt II Schwanen	VSt Kattenau
PSt II Steinkirch	VSt Sodargen

Der Postschutz

Auf Weisung des damaligen Reichspostministers wurde in den Jahren 1937/1938 bei allen selbständigen Postämtern der Postschutz gebildet. Er sollte folgende Aufgaben erfüllen:

- Schutz der Gebäude und Anlagen,
- Einsatz in Notfällen.

Zu den Notfällen gehörte die Verhinderung von Überfällen, Sabotage- und Terrorakten sowie ein aktiver Brandschutz in Friedens- und Kriegszeiten.

Die Organisation des Postschutzes und die Ausbildung der Postschutzleute entsprach militärischen Regeln. Der zum Ausdruck gebrachte militärische Anstrich dieser Organisation wurde durch die feldgraue Uniform besonders unterstrichen. Zur uniformmäßigen Ausrüstung gehörten u.a. ein schweres Koppel, ein Paar schwarze Schnellenstiefel und eine Schirmmütze. Die Uniform wurde nur bei Übungen getragen. Sie ging - ähnlich wie bei der Schweizer Miliz - in die Obhut der Träger über. Die Waffen (Karabiner und Pistolen) wurden gesichert aufbewahrt, das heißt unter Verschluss gehalten.

Die Berufung zum Postschutz war Pflicht und Ehrendienst zugleich. Auch beim Postamt Ebenrode bestand eine Postschutzeinheit (Zug). Führer des örtlichen Postschutzes war zunächst Herr Franz Mirbach, später Herr Wellat. In sporadischen Abständen wurden Einsatz- und Schießübungen abgehalten. Diese Übungen fanden während der Freizeit der Bediensteten statt. Die Führungsaufgabe des örtlichen Postschutzleiters war eine ehrenamtliche. Er mußte neben dieser Sonderaufgabe voll seinen Dienst erfüllen.

In Heilberg (Ostpr) und in Zeesen bei Berlin (zentrale Postschutzschule für das ehemalige Reichsgebiet) bestanden Postschutzschulen. Die Postschutzleiter und einzelne Kräfte wurden zur Ausbildung an die Postschutzschulen entsandt.

Die Postfahne

Das Postamt Ebenrode besaß eine eigene Postfahne. Sie wurde Anfang der 30-iger Jahre von den Damen des Fernsats und der Telegraphie gestickt. Das Fahnentuch und das Stickgarn steuerten die Angehörigen des Postamts bei. Der hierzu notwendige Geldbetrag wurde von den Bediensteten in einer Sammlung aufgebracht.

Beschreibung der Postfahne:

Leicht glänzendes Fahnentuch im Farbton beige. In der Mitte des Fahnentuchs war ein dunkelbraunes Schild (Schildform) gestickt. Auf dem Schild waren folgende Symbole enthalten: - in der unteren Hälfte ein gelbes Posthorn, in der oberen Hälfte ein Blumenstrauß (vermutlich Nelkenstrauß). Die Seitenflächen enthielten verschiedene Blumen und Zeichen, die mit der Post in eine gewisse Beziehung gebracht werden konnten. Das Schild war mit grünen Eichenblättern umrahmt. Eine genaue und exakte Beschreibung ist heute aus verständlichen Gründen nicht mehr möglich.

Die Fahne wurde bei offiziellen Anlässen und Veranstaltungen als Banner des Postamts mitgeführt. Es ist heute nicht mehr feststellbar, ob auf der Fahne die Jahreszahl der Herstellung eingestickt war.

Die Fahne ist bei der Flucht verlorengegangen.

Gemeinschaftsveranstaltungen

Die zwischenmenschlichen Beziehungen wurden beim Postamt Ebenrode für damalige Verhältnisse sehr gepflegt. Auf diesem Nährboden entwickelte sich ein gutes Betriebsklima. Ausdruck dieses guten Klimas waren zahlreiche Betriebsausflüge der Postbediensteten mit ihren Angehörigen. Vor dem Kriege führte das Postamt u. a. folgende Betriebsausflüge aus:

an den Marinowo-See, an den Wytiter-See, in die Rominter Heide nach Pillau (Ostsee) mit der Reichsbahn, nach Pöhrenhorst und an die Scheschuppe über Lassdennen (Haselberg).

Das Postamt Ebenrode während des "Dritten Reiches".

Ein düsteres Kapitel der Deutschen Geschichte soll nicht übergangen werden. Irgendwie wurden alle Menschen mit dieser Zeit konfrontiert. Wir Ostpreußen gehörten später zu den Hauptleidtragenden dieses Regimes.

Am 30. Januar 1933 übernahm die NSDAP die Macht in Deutschland. Hitler war der Führer dieser Partei und der neue Reichskanzler unseres Vaterlandes. Unter seiner Führung griff die Partei in das Leben aller Bürger ein. Es fand in allen Bereichen im Sinne der NSDAP eine gewollte und zentral gesteuerte Gleichschaltung statt.

Wie wirkten sich diese starken Eingriffe und Reglementierungen auf den Postdienst aus? Verbindliche und allgemeingültige Aussagen können hierzu nicht gemacht werden, weil mit Sicherheit die Verhältnisse bei einzelnen Postämtern, unter Umständen auch regional bedingt, sich unterschiedlich entwickelten und darstellten. Die Deutsche Reichspost konnte in ihrer Gesamtheit sich nicht immer diesem starken politischen Druck entziehen. Sichtbar zum Ausdruck kam dies, als sie nach 1933 die traditionelle Postfarbe aufgab und durch den neuen Farbton "Rot" ersetzte. Alle Briefkästen und Postfahrzeuge wurden mit dieser nicht posttypischen Farbtonung versehen. Eine Rückkehr zum traditionellen "Postgelb" erfolgte erst nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Jahre 1945.

Wie wirkte sich diese Zeit auf die Bediensteten beim Postamt Ebenrode (Stallupönen) aus? Das Personal mußte der neuen Berufsorganisation, dem NS-Beamtenbund beitreten. Bei wichtigen Gemeinschaftsveranstaltungen und Ummärschen in den 30-ziger Jahren, beispielsweise am 1. Mai, war es Pflicht, Abordnungen des Postpersonals unter Mitführung einer Hakenkreuzfahne zu entsenden. Die Bedeutung dieser Veranstaltungen nahm im Laufe der Jahre ab und kam bei Kriegsausbruch zum Erliegen. Auch in den Betrieb zog der neue Geist nicht dominierend ein und wirkte sich in der Alltagspraxis des Dienstbetriebs nicht erkennbar aus. Neben der Mentalität des ostpreußischen Menschenschlags spielte u.a. der abgeschlossene Arbeitsbereich der Postbediensteten, die im gewissen Sinne konservativ dachten und in Gesprächen unter sich dies auch zum Ausdruck brachten, eine nicht unerhebliche Rolle. Ich selbst erinnere mich an Diskussionen und Gespräche älterer Kollegen, die offen, freimütig und leuthals über Hitler und den Krieg schimpften. Aus diesem geschlossenen Kollegenkreis drang nichts nach draußen, so daß die NSDAP keine Gelegenheit erhielt, korrigierend oder gar reglementierend einzugreifen. Dies bedeutet nicht, daß es beim Postamt nur weiße und keine schwarzen Schafe gab. Bei den wenigen Kollegen, die sich mit der Partei etwas stärker verbunden fühlten, war bei deren Anwesenheit eine merkliche Zurückhaltung in der Themenauswahl der Gespräche festzustellen. Übergriffe und Denunzierungen hat es m.W. keine gegeben. Ähnlich dürften auch die Kollegen des Postamts Eydtkau diese Zeit erlebt haben.

Interessant war die Struktur des gehobenen Dienstes. Nur der Amtsvorsteher und der Stellenvorsteher Betrieb waren Laufbahnbeamte des gehobenen Dienstes. Alle übrigen Beamten des gehobenen und auch mittleren Dienstes waren ehemalige Berufssoldaten, die als Militäranwärter in den Postdienst eintraten.

Beim Postamt waren einige Stellen laufbahnfremd mit Beamten des mittleren Dienstes besetzt. Die Liste des Suchdienstes der OPD Hamburg sagt aus, daß die apl PI Schösser und Gudatb zum Personal des Postamts gehörten. Sie dürften nach abgelegter Verwaltungsprüfung zum Wehrdienst eingezogen und dem Postamt zugeordnet worden sein. Hier war u.U. der Ansatz zu einer Laufbahnbereinigung erkennbar.

Amtsvorsteher, die beim Postamt Ebenrode tätig waren:

Name und Amtsbe- zeichnung	von	bis	Bemerkungen
Kussat, OPI	1919	1927/28	Versetzung in den Ruhestand
Wolf, PDir	vor 1933	----	Versetzung in den Ruhestand
Kirchner, PAm	1933	----	bereits 1933 nach Tilsit versetzt
Neumann, PAm	1933	----	wurde 1933 durch den PAm Trapp abgelöst
Trapp, PAm	1933	1934	nach Königsberg versetzt
Bartsch, PAm	1934	1942	Versetzung in den Ruhestand
Schattauer, PAm	1942	1944	AV bis zur Flucht; er soll nach dem Kriege noch beim PA Neu Ulm tätig gewesen sein

Das Postamt während des Krieges

Der Kriegsausbruch am 1. September 1939 wirkte sich auf die dienstlichen Obliegenheiten nicht nennenswert aus. Der Dienstbetrieb lief normal weiter. An den Krieg wurde man immer dann erinnert, wenn Postangehörige ihre Einberufung zum Kriegsdienst oder zur Feldpost erhielten. Dieses friedliche Bild der Normalität änderte sich im Herbst 1940, als der große Truppenaufmarsch entlang der russ. Grenze (früher litauischen Grenze) begann. Färsen und Gerüchte gingen um und verunsicherten die Bevölkerung.

Nach Werner Lepenies wurden im Sommer 1940 viele Arbeitsdienstlager in den grenznahen Raum verlegt. Gerüchte sagten, daß ein Ostwall gebaut werden solle, nachdem die UDSSR das Nachbarland Litauen besetzt hatte.

Die Reichsarbeitsdienstmänner (RAD-Männer) kamen überwiegend aus dem Reich, oft sogar nur aus bestimmten Großstädten. Es war üblich, daß die Einberufenen nach ihrer Einkleidung ihre Zivilsachen nach Hause schicken mußten. Die Maßnahme löste stets einen Einlieferungsboom an Paketen aus. Die Paketannahme war diesem Ansturm nicht gewachsen. Diese Massenauflieferungen, in der Mehrzahl waren es Pappkoffer, hätte zu einer Blockade des Paketannahmeschalters geführt. Die RAD-Abteilungen wurden deshalb gebeten, mit ihren Lastkraftwagen gleich weiter zur Bahnhofspackkammer zu fahren. Dort wurden die Pakete gewogen und mit Einlieferungs-Nr. beklebt. Für diese Pakete war eine Einheitsgebühr von 50 Rpf festgesetzt. Sie wurde als Nachgebühr auf den Paketkarten ausgeworfen (vermerkt).

Im Herbst 1940 begann dann der Aufmarsch von Truppenverbänden. Viele Truppenteile lagen in Ebenrode bzw. in der näheren Umgebung der Stadt. Sie wickelten ihren Postverkehr über das Postamt ab. Das Postamt sah sich genötigt, einen Feldpost-Ausgabeschalter (Schalter 3) einzurichten. Es wurden Verteilfachwerke bereitgestellt, in denen die Briefpost für die einzelnen Feldpostnummern bis zur Abholung aufbewahrt wurden. Durch die Verlegung weiterer Truppenverbände nahm Anfang 1941 die Verkehrsmenge an Sendungen aller Art erheblich zu. Die Berge an Postsendungen waren mit den eigenen Kräften kaum zu bewältigen. Um die Versorgung der Truppen mit Post sicherzustellen, stellte das Heer vorübergehend Soldaten für den Einsatz im Bahnhofsdienst zur Verfügung. In der Bahnhofspackkammer wurde eine

Päckchenverteilstelle eingerichtet, die aufgrund der engen Raumverhältnisse und des hohen Päckchenaufkommens zum Teil die Beutelgestelle auf den Bahnsteig aufbaute. Hinzu kamen zwei Feldpostämter, die ihre Post vom Postamt abholten.

Große Sorgen bereitete die Bearbeitung der Briefpost. Viele Soldaten gaben ihre Briefe nicht bei den Feldpostämtern auf, sondern warfen sie einfach in die Briefkästen in Stadt und Land. Die Folge war, daß die Briefkästen ständig überfüllt, oft sogar verstopft waren. Die Briefabgangsstelle des Postamts konnte diesen Massenverkehr nicht bewältigen. Obwohl zeitweilig auch Postjungboten im 1. Lehrjahr zur Feinverteilung von Briefen eingesetzt wurden, war dieses übergroße Aufkommen von Sendungen nicht mehr geordnet zu bearbeiten. Die Reichspost entschloß sich deshalb, in Insterburg eine Briefleitstelle einzurichten. Dieser Stelle durften dann Briefe unsortiert zur weiteren Bearbeitung zugeführt werden.

Wenige Tage nach Beginn des Rußlandfeldzuges entspannte sich die Situation. Nur noch zwei bis drei Tage danach holten Truppenteile ihre Post beim Postamt Ebenrode ab. Die weitere Postversorgung übernahmen danach die zuständigen Feldpostsammelstellen.

Erwähnenswert ist, daß das Postamt während dieser Zeit Vorsorge für Notfälle getroffen hatte. So wurden die Fenster aller Räume bei Einbruch der Dämmerung verdunkelt. In allen Räumen standen Sandsäcke und Eimer zur Brandbekämpfung. Bis zum Beginn des Rußlandfeldzuges war das Amt mit einer zusätzlichen Feuerwache, insbesondere an Sonn- und Feiertagen, besetzt. Diese Aufgabe wurde überwiegend den Dienstanfängern übertragen.

Ab Mitte Juni 1941 nahm der Dienstbetrieb wieder seinen normalen Verlauf. Es trat ein fast friedlicher Zustand ein. Verpflegungs- und Versorgungsengpässe besonderer Art gab es kaum. An das fürchterliche Kriegsgeschehen erinnerten immer wieder Kriegstote, Verwundete und Angehörige, die ihren Einberufungsbefehl erhielten. Durch die Einberufungen war auch bei der Post die Personalfluktuation besonders groß. Mit zunehmender Kriegsdauer wurde es immer schwieriger, fehlendes Personal zu ersetzen.

Ostpreußen war von Mitte Juni 1941 bis Mitte Juli 1944 eine Oase der Ruhe und Geborgenheit. Dieses Bild änderte sich im Sommer 1944 rasch, als die deutsche Front in Mittelrußland zusammenbrach. Einzelne Heeresverbände stürmten panikartig unter erkennbaren Auflösungserscheinungen im Juli 1944 in unser Grenzgebiet ein. Zum gleichen Zeitpunkt wurden Hitlerjugend-Einheiten nach Wilkowischken (Litauen) zum Ausbau einer neuen Hauptkampflinie entsandt. Dies war auch die Zeit, als der Volkssturm begann sich zu formieren. Inzwischen war die Front der ostpreußischen Grenze bedrohlich nahegerückt. Die Zivilbevölkerung wurde unruhig, Angst kam auf. Evakuierte aus anderen deutschen Gebieten durften zuerst die Stadt verlassen, während die einheimische Bevölkerung weiter ausharren mußte. Ende Juli 1944 kam dann auch das Aufbruchzeichen für die Ebenroder. In Sammeltransporten ging die Reise zunächst bis in den Raum Pr. Eylau. Dies sollte nur ein Zwischenaufenthalt von wenigen Monaten sein, der dann seine Fortsetzung durch die weitere Flucht fand.

Auch die Belegschaft des Postamt mußte Anfang August 1944 die Stadt verlassen. Sie wurde für etwa 14 Tage in die Nähe von Gumbinnen evakuiert. Nachdem eine Stabilisierung der Front eintrat, erfolgte die Rückverlegung des Personals nach Ebenrode. Dort wurde der Dienstbetrieb wieder aufgenommen, der normal ohne nennenswerte Störungen verlief. Während dieser Zeit waren die Stadt und überwiegend der Bahnhof wiederholten Luftangriffen ausgesetzt, die jedoch keine größeren Schäden anrichteten.

Die Stadt wurde am 25. Oktober 1944 in den Morgenstunden geräumt. Sie ist noch im Laufe des Tages nach erbitterten Kämpfen von russischen Truppen besetzt worden.

Im Zuge der allgemeinen Räumung wurde auch das Personal des Postamts nach Pr. Eylau evakuiert. Dort bildete sich eine Abwicklungsstelle, die das Bargeld, die Postwertzeichen und alle sonstigen beweglichen Gegenstände dem dortigen Postamt übergab. Die Abwicklungsstelle des Postamts Ebenrode löste sich Anfang Januar 1945 auf. Die Auflösung war zugleich das Ende des Postamts. Das Personal wurde angewiesen, nach der weiteren Flucht sich an den neuen Wohnorten sogleich bei einem Postamt zu melden.

Ergänzende Angaben fließen nach Herrn Reichhardt zur Flucht ein.

Demnach fielen die Städte Wirballen am 17.10.1944, Eydtkuhen am 18.10.1944 und Ebenrode am 25.10.1944 in russische Hand. Am 25. Oktober 1944 meldete die Reichspostdirektion Gumbinnen dem Reichspostministerium folgendes:

Infolge Räumung ist der Post- und Fernmeldedienst in den Städten Ebenrode, Eydtkau, Goldap und Gumbinnen eingestellt worden. Nach der am 21.10.1944 erfolgten Räumung der Stadt Gumbinnen wurden Teile der Reichspostdirektion nach Bromberg, der Schlußtrupp der RPD nach Insterburg verlagert. Ob aus den Städten Goldap und Gumbinnen Fernmeldeeinrichtungen von Kräften der Deutschen Reichspost bzw. von Angehörigen der Wehrmacht ausgebaut und verlagert wurden, kann mit Sicherheit nicht positiv beantwortet werden. In den Städten Ebenrode und Eydtkau war dies aufgrund der sich überstürzenden Ereignisse mit Gewißheit nicht möglich.

Die im Oktober 1944 kriegsbedingte Flucht der Ebenroder Bewohner wurde zu einem Weg ohne Wiederkehr. Heute gehört das Heimatland Nordostpreußen zum Staatsgebiet der UdSSR. Auch 38 Jahre nach der Flucht ist es noch immer nicht erlaubt, die alte Heimat zu besuchen. Etwas bleibt allen Ostpreußen für immer erhalten, die innere Liebe zu ihrem Land.

Einige Bilder, die der Rückbesinnung dienen, sollen eine gedankliche Brücke zu Ebenrode (Stallupönen) und zum Postamt bilden.

Die Bildabbildungen sind auf den fünf folgenden Seiten enthalten.

Darmstadt, den 05.11.82

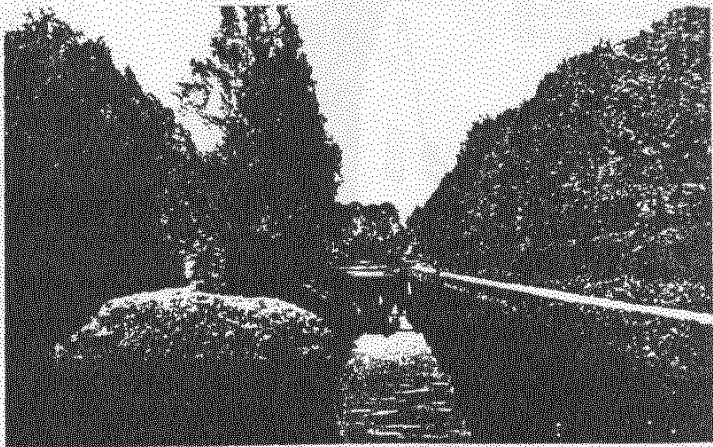
Erich Breslein

(Erich Breslein)

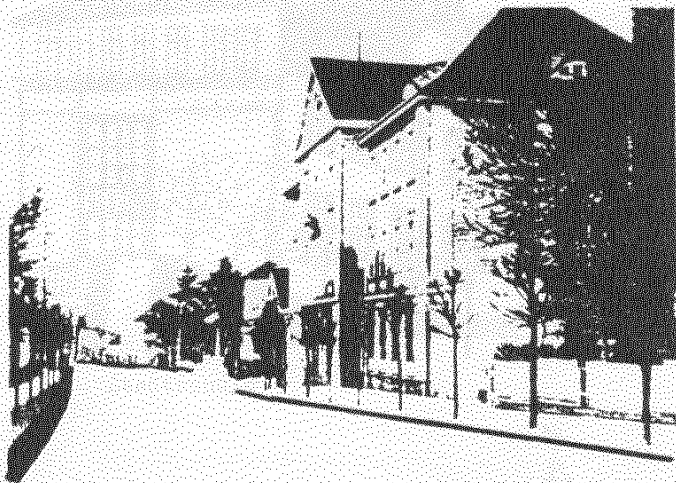
Augenzeugen, die nach dem Kriege mehrere Jahre als Kriegsgefangene in der alten Heimat verbringen mußten, berichteten, daß die Stadt Ebenrode durch die Kriegshandlungen fast völlig zerstört wurde. Nur wenige Häuser überstanden die Furie des Krieges. Nichts erinnert mehr an die ostpreußische Kreisstadt Ebenrode. Selbst ihren Namen hat sie wechseln müssen. Sie heißt heute Nesterow. Nesterow verfügt über keine eigene Stadtverwaltung. Der Ort hat den Rang einer rayonzugehörigen Stadt und wird vom Rayon (Kreis) verwaltet. Das Stadtgebiet ist nach sowjetischen Angaben 7,3 qkm groß. Die jetzige Einwohnerzahl ist nicht bekannt.

Das Postamt wurde durch die Kriegshandlungen am 17. Oktober 1944 völlig zerstört. Es brannte bis auf die Grundmauern aus. Bis zum Oktober 1948 ist es von der russischen Verwaltung weder aufgebaut oder sonst in einer anderen Form genutzt worden.

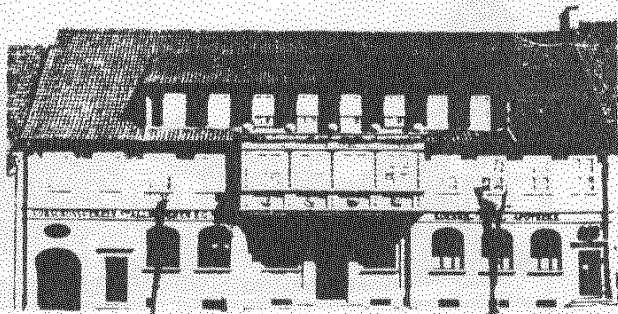
Nach dem Zusammenbruch bestand von 1945 -1948 eine russische Postverwaltung in Nesterow (Ebenrode). Sie hatte ihren Sitz im Haus der Schmiede Palfner am Kleinen Markt und war mit zwei weiblichen Kräften besetzt. Eine Ortszustellung gab es in den Nachkriegsjahren in Nesterow nicht. Die Postkunden (auch kriegsgefangene Deutsche) holten ihre Post vom russ. Postamt ab. Die Dienstauffassung der russ. Angestellten war ziemlich lasch. So durfte jeder Abholer seine Post aus den Briefstapeln selbst raussuchen. Über die postalischen Verhältnisse Nesterows nach Oktober 1948 liegen keine Informationen vor.



Schützenpark

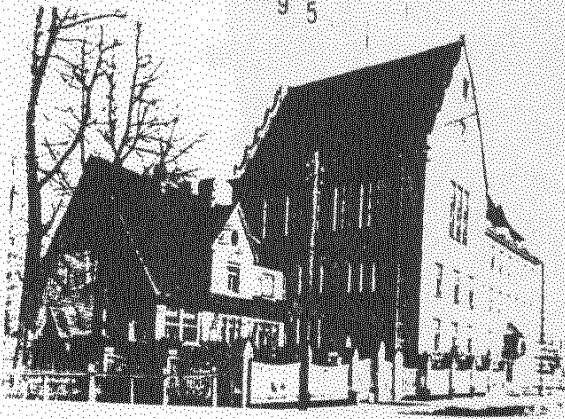


Amtsgericht

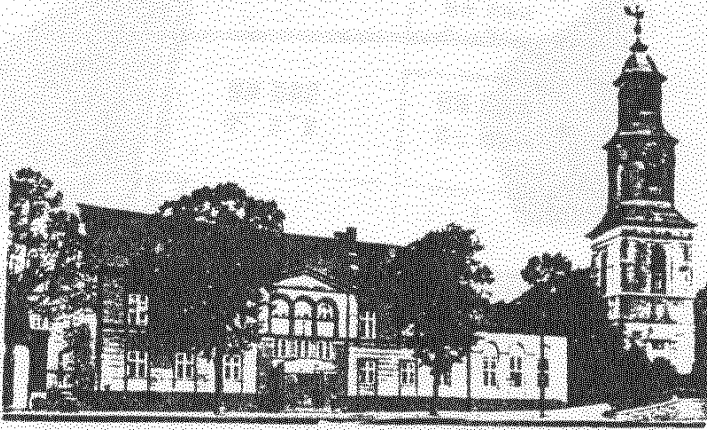


Apotheke Keil

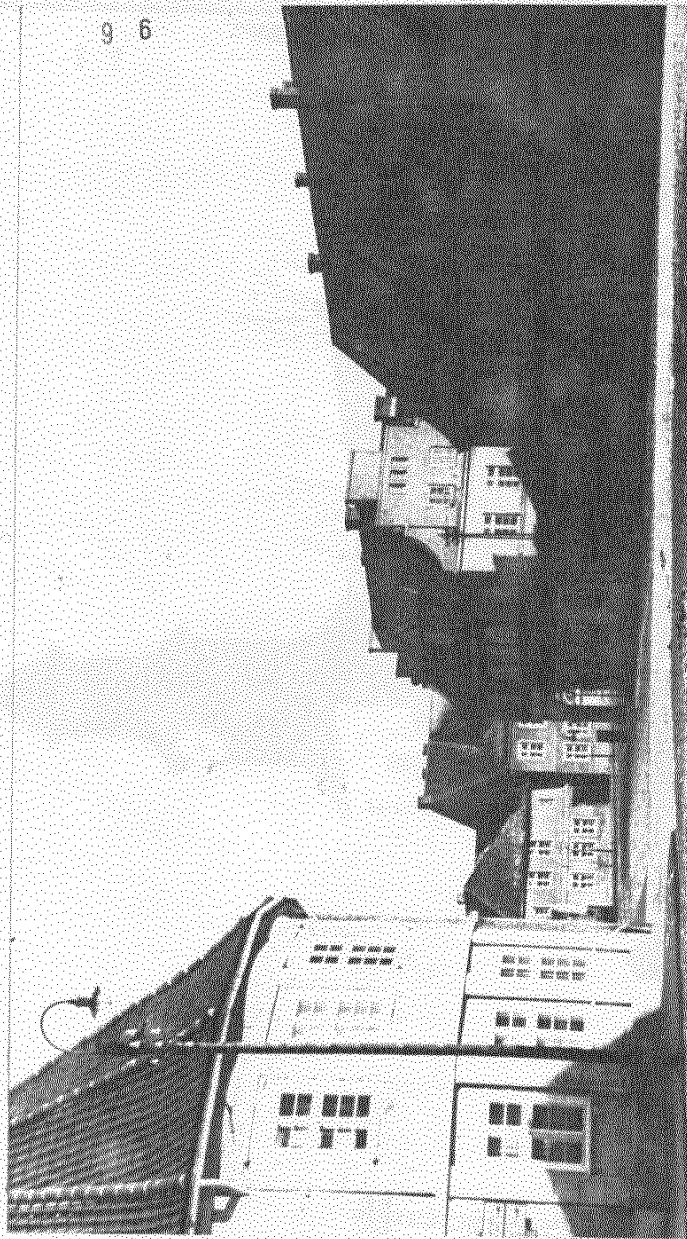
Oberschule
für Jungen/
Realgymnasium



Stadtschule



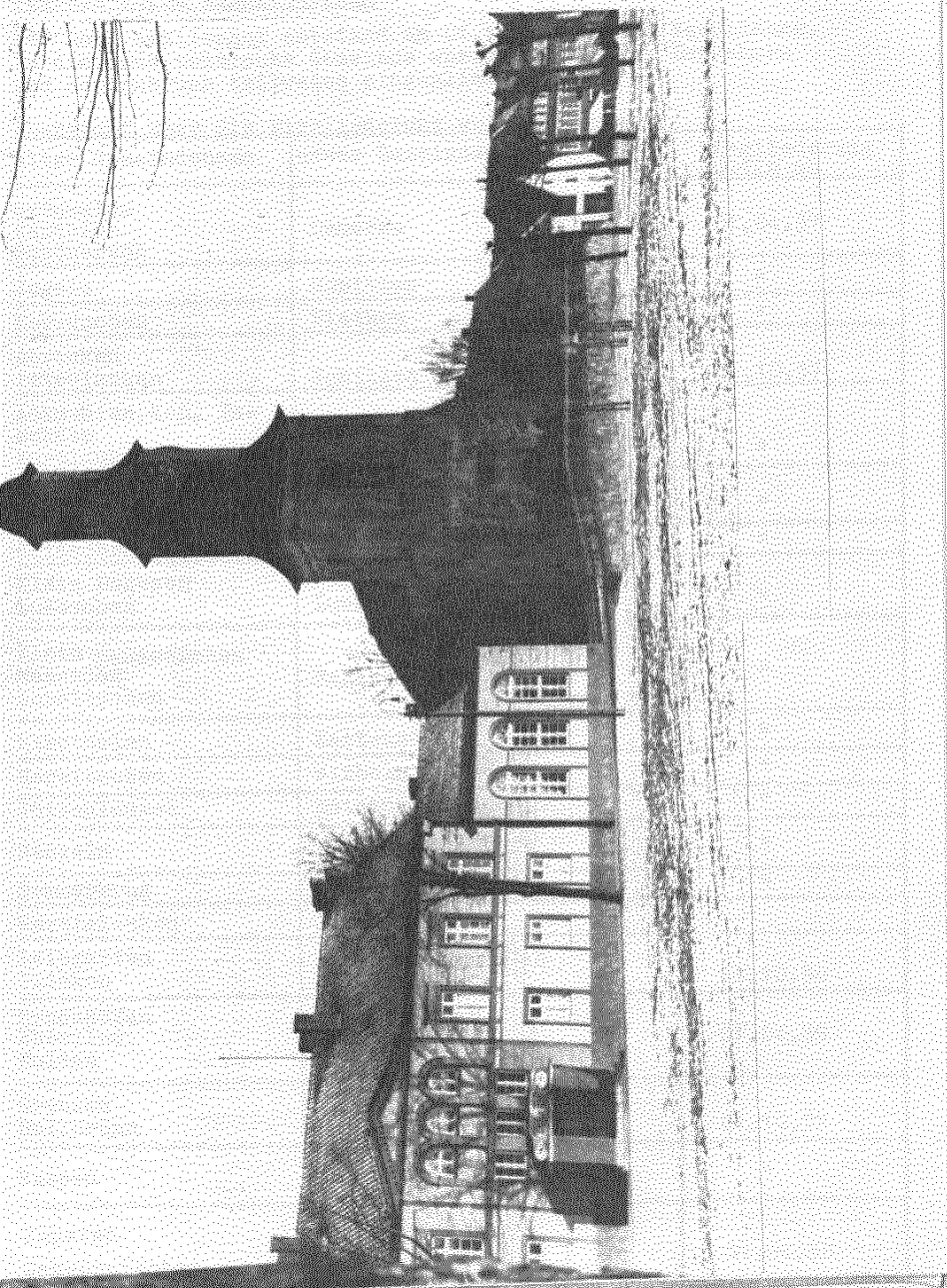
Oberschule für Mädchen/Lyzeum (Luisen-Schule), Ev. Kirche



Einsender:
Erich Breslein
Fischer Markt
(auch Ferkel- bzw.
Schweinemarkt
genannt).



Einsieden:
Erich Preslein
-St. Kirche-



Anhang 1Wegfall durch Eingliederung

Das Dorf Amalienhof entstand am 01.10.1934 durch Neubildung.
In die neue politische Gemeinde wurden die Dörfer Ensköhmen
und Hopfenbruch teilweise eingegliedert.

Übersicht über die Eingliederung weiterer Orte

alter Gemeindename	neuer Gemeindename	Eingliederung gültig ab
Grünwalde Neuteich Schönbruch	Damerau	01.04.37
Jogeln	Göritten	"
Norudschen	Plathen	"
Abracken Peterlauken	Schillen	01.10.37
Ackmonien, Ksp. En- zühnen Kurplauken	Schluidsen	"
Ackmonien, Ksp. Pillu- pönen	Pillupönen	"
Gaidschen	Benullen	"
Klein Degesen Lukoschen	Lucken	"
Klein Lengmeseken Messeden Sobeitschen	Mehlkehmen	"
Mikuthelen	Kattenau	"
Noreitschen	Wirbeln	"
Pötschlauken	Matzkutschen	"
Reckeln	Scharfeneck	"
Sommerkrug	Groß Degesen	"
Wertimlauken	Jucknischken	"
Leibgarten Flicker	Baringen	01.10.38
Bruchhöfen Ebenflur Muldau	Bruchhöfen	01.04.39
Grenzen Hellbrunn	Hellbrunn	01.10.39
Russen	Sandau	"
Kupsten Scheppetschen	Neu: Hohenfried (Zusammenschluß)	01.04.38

Feststellung der Schreibweise

Die Schreibweise vieler Orte wurde neu festgestellt, d.h. der deutschen Schreibweise angeglichen.

Übersicht

alter Gemeindegname	neuer Gemeindegname	alter Gemeindegname	neuer Gemeindegname
<u>Gültig ab 17.09.36</u>			
Bugdzen	Bugdchen	Szabojeden	Schabojeden
Doblendzen	Doblendschen	Szameitkehmen	Schameitkehmen
Eszerkehmen	Escherkehmen	Szaptzen	Schaptzen
Gaidzen	Gaidchen	Szeskehmen	Scheskenmen
Jodzen	Jodschen	Szillehlen	Schillehlen
Kryszullen	Kryschullen	Szillen	Schillen
Norudzen	Norudschen	Szinkuhnen	Schinkuhnen
Noruszuppen	Noruschuppen	Szuggern	Schuggern
Osznaggern	Oschnaggern	Urbszen	Urbschen
Patilszen	Patilschen	Uszdeggen	Utschdeggen
Podszohnen	Podschohnen	<u>Gültig ab 16.7.38</u>	
Radszen	Radschen	Plathen	Platen
Rudzen	Rudschen	Romeyken	Romeiken
Schluidzen	Schluidschen	Wagohnen	Wagonen
Skrudzen	Skrudschen		

Anhang 3Anderung der Ortsnamen

alter Gemeinde - name	neuer Gemeinde - name	alter Gemeinde - name	neuer Gemeinde - name
<u>Gültig ab 16:07.38</u>			
Adlig Budweitschen	Grundhausen	Dozühnen	Muldau
Alexkehmen	Alexbrück	Dräweningken	Dräwen
Ambraskehmen	Krebsfließ	Egglenischken	Tannenmühl
Anderskehmen	Andersgrund	Enzühnen	Rodebach
Antanischken	Antonshain	Escherkehmen	Seebach(Ostpr)
Antsodehnen	Almen	Eydtkuhnen	Eydtkau,Stadt
Aschlauken	Kalkhöfen	Eymenischken	Eimental
Bäuerlich Budweitschen	Finkenschlucht	Gallkehmen	Hohenschanz
Bareischkehmen	Baringen	Germingkehmen	Germingen
Bartzkehmen	Barztal	Girnischken	Lichtentann
Baubeln	Windberge(Ostpr)	Groß Grigalischken	Ellerbach/Ostpr.
Benullen	Weidenkreuz	Groß Lengmeschken	Lengen
Berninglauken	Berningen	Groß Sodehnen	Grenzen/Ostpr.
Bilderweitschen	Bilderweiten	Groß Wannagupphen	Rohren/Ostpr.
Bisdohnen	Blocksberg	Gudellen	Freußenwall
Bugdchen	Klimmen	Gudweitschen	Gutweide/Ostpr.
Datzkehmen	Datzken	Jentkutampen	Burgkampen
Deugelischken	Pfeifenberg	Jocknen	Jocken
Disselwethen	Disselberg	Jodringkehmen	Sinnhöfen
Doblendschen	Parkhof	Jodschen	Hollenau/Ostpr.
Dopönen	Grünweide Kr. Ebenrode	Jucknischken	Föhrenhorst
		Jurgeitschen	Jürgenrode

NÖRDLICHES
UND ÖSTLICHES
DEUTSCHLAND

Eisenbahnfahrplan Nr. 42
Eisenbahnfahrpläne Nr. 1—94e
Schiffsverbindungen Nr. 95—101d
Klein- und Straßenbahnen Nr. 102
Pferdepersonalposten Nr. 103
Landpoststrecken Nr. 105



II A 45
1

BEARBEITET IM
REICHSPOSTZENTRALAMT
AUSGEGEBEN BERLIN-TEMPELHOF
IM APRIL 1940

1. Die Eisenbahnfahrpläne sind insgesamt in 100 Bänden zu veröffentlichen. Die Bände sind in 10 Klassen eingeteilt. Die Klassen sind: 1. Eisenbahnfahrpläne Nr. 1—94e, 2. Schiffsverbindungen Nr. 95—101d, 3. Klein- und Straßenbahnen Nr. 102, 4. Pferdewagenposten Nr. 103, 5. Landpoststrecken Nr. 105, 6. Eisenbahnfahrpläne Nr. 106—110, 7. Eisenbahnfahrpläne Nr. 111—115, 8. Eisenbahnfahrpläne Nr. 116—120, 9. Eisenbahnfahrpläne Nr. 121—125, 10. Eisenbahnfahrpläne Nr. 126—130.

Besondere Bemerkungen über die Benutzung des Postleitheftes

- 1. Die Eisenbahnfahrpläne sind insgesamt in 100 Bänden zu veröffentlichen. Die Bände sind in 10 Klassen eingeteilt. Die Klassen sind: 1. Eisenbahnfahrpläne Nr. 1—94e, 2. Schiffsverbindungen Nr. 95—101d, 3. Klein- und Straßenbahnen Nr. 102, 4. Pferdewagenposten Nr. 103, 5. Landpoststrecken Nr. 105, 6. Eisenbahnfahrpläne Nr. 106—110, 7. Eisenbahnfahrpläne Nr. 111—115, 8. Eisenbahnfahrpläne Nr. 116—120, 9. Eisenbahnfahrpläne Nr. 121—125, 10. Eisenbahnfahrpläne Nr. 126—130.
- 2. Die Eisenbahnfahrpläne sind insgesamt in 100 Bänden zu veröffentlichen. Die Bände sind in 10 Klassen eingeteilt. Die Klassen sind: 1. Eisenbahnfahrpläne Nr. 1—94e, 2. Schiffsverbindungen Nr. 95—101d, 3. Klein- und Straßenbahnen Nr. 102, 4. Pferdewagenposten Nr. 103, 5. Landpoststrecken Nr. 105, 6. Eisenbahnfahrpläne Nr. 106—110, 7. Eisenbahnfahrpläne Nr. 111—115, 8. Eisenbahnfahrpläne Nr. 116—120, 9. Eisenbahnfahrpläne Nr. 121—125, 10. Eisenbahnfahrpläne Nr. 126—130.

ZUR BEACHTUNG

1. Die **Postleithefte** sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Die **Postleithefte** sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Die **Postleithefte** sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

1. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:	2. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
3. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:	4. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Besondere Bemerkungen über die Benutzung des Postleitheftes

- 1. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 2. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 3. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 4. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 5. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 6. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 7. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 8. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 9. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:
- 10. Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

Die Postleithefte sind in allen den Monographien in der ersten Reihe von 1944 und von 1945 mit der Bezeichnung der Sachverhalte versehen, die unter der Bezeichnung der Sachverhalte veröffentlicht sind, wie folgt:

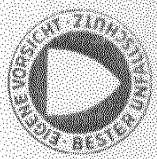
POSTLEITHEFT I
SOMMERAUSGABE 1944

NÖRDLICHES UND ÖSTLICHES DEUTSCHLAND

Eisenbahnfahrpläne Nr. 1—94e
Kleinbahnen Nr. 102



BEARBEITET IM REICHSPOSTZENTRALAMT
AUSGEGEBEN BERLIN-TEMPELHOF
IM JULI 1944



Beachtet die Unfallverhütungsvorschriften!

221 (150) Nienburg - Okerburg		222 (150) Sersburg - Ams - Vdk		223 (150) Sersburg - Angsb - Osdn - Gausenb - O	
195	196	195	196	195	196
197	198	197	198	197	198
199	200	199	200	199	200
201	202	201	202	201	202
203	204	203	204	203	204
205	206	205	206	205	206
207	208	207	208	207	208
209	210	209	210	209	210
211	212	211	212	211	212
213	214	213	214	213	214
215	216	215	216	215	216
217	218	217	218	217	218
219	220	219	220	219	220
221	222	221	222	221	222
223	224	223	224	223	224
225	226	225	226	225	226
227	228	227	228	227	228
229	230	229	230	229	230
231	232	231	232	231	232
233	234	233	234	233	234
235	236	235	236	235	236
237	238	237	238	237	238
239	240	239	240	239	240
241	242	241	242	241	242
243	244	243	244	243	244
245	246	245	246	245	246
247	248	247	248	247	248
249	250	249	250	249	250
251	252	251	252	251	252
253	254	253	254	253	254
255	256	255	256	255	256
257	258	257	258	257	258
259	260	259	260	259	260
261	262	261	262	261	262
263	264	263	264	263	264
265	266	265	266	265	266
267	268	267	268	267	268
269	270	269	270	269	270
271	272	271	272	271	272
273	274	273	274	273	274
275	276	275	276	275	276
277	278	277	278	277	278
279	280	279	280	279	280
281	282	281	282	281	282
283	284	283	284	283	284
285	286	285	286	285	286
287	288	287	288	287	288
289	290	289	290	289	290
291	292	291	292	291	292
293	294	293	294	293	294
295	296	295	296	295	296
297	298	297	298	297	298
299	300	299	300	299	300
301	302	301	302	301	302
303	304	303	304	303	304
305	306	305	306	305	306
307	308	307	308	307	308
309	310	309	310	309	310
311	312	311	312	311	312
313	314	313	314	313	314
315	316	315	316	315	316
317	318	317	318	317	318
319	320	319	320	319	320
321	322	321	322	321	322
323	324	323	324	323	324
325	326	325	326	325	326
327	328	327	328	327	328
329	330	329	330	329	330
331	332	331	332	331	332
333	334	333	334	333	334
335	336	335	336	335	336
337	338	337	338	337	338
339	340	339	340	339	340
341	342	341	342	341	342
343	344	343	344	343	344
345	346	345	346	345	346
347	348	347	348	347	348
349	350	349	350	349	350
351	352	351	352	351	352
353	354	353	354	353	354
355	356	355	356	355	356
357	358	357	358	357	358
359	360	359	360	359	360
361	362	361	362	361	362
363	364	363	364	363	364
365	366	365	366	365	366
367	368	367	368	367	368
369	370	369	370	369	370
371	372	371	372	371	372
373	374	373	374	373	374
375	376	375	376	375	376
377	378	377	378	377	378
379	380	379	380	379	380
381	382	381	382	381	382
383	384	383	384	383	384
385	386	385	386	385	386
387	388	387	388	387	388
389	390	389	390	389	390
391	392	391	392	391	392
393	394	393	394	393	394
395	396	395	396	395	396
397	398	397	398	397	398
399	400	399	400	399	400
401	402	401	402	401	402
403	404	403	404	403	404
405	406	405	406	405	406
407	408	407	408	407	408
409	410	409	410	409	410
411	412	411	412	411	412
413	414	413	414	413	414
415	416	415	416	415	416
417	418	417	418	417	418
419	420	419	420	419	420
421	422	421	422	421	422
423	424	423	424	423	424
425	426	425	426	425	426
427	428	427	428	427	428
429	430	429	430	429	430
431	432	431	432	431	432
433	434	433	434	433	434
435	436	435	436	435	436
437	438	437	438	437	438
439	440	439	440	439	440
441	442	441	442	441	442
443	444	443	444	443	444
445	446	445	446	445	446
447	448	447	448	447	448
449	450	449	450	449	450
451	452	451	452	451	452
453	454	453	454	453	454
455	456	455	456	455	456
457	458	457	458	457	458
459	460	459	460	459	460
461	462	461	462	461	462
463	464	463	464	463	464
465	466	465	466	465	466
467	468	467	468	467	468
469	470	469	470	469	470
471	472	471	472	471	472
473	474	473	474	473	474
475	476	475	476	475	476
477	478	477	478	477	478
479	480	479	480	479	480
481	482	481	482	481	482
483	484	483	484	483	484
485	486	485	486	485	486
487	488	487	488	487	488
489	490	489	490	489	490
491	492	491	492	491	492
493	494	493	494	493	494
495	496	495	496	495	496
497	498	497	498	497	498
499	500	499	500	499	500

224 (150) Lych - Gndsp - Ebenode - Sersburg		225 (150) Kngsthen - Treburg - Sntaten Hof - Vrburg	
195	196	195	196
197	198	197	198
199	200	199	200
201	202	201	202
203	204	203	204
205	206	205	206
207	208	207	208
209	210	209	210
211	212	211	212
213	214	213	214
215	216	215	216
217	218	217	218
219	220	219	220
221	222	221	222
223	224	223	224
225	226	225	226
227	228	227	228
229	230	229	230
231	232	231	232
233	234	233	234
235	236	235	236
237	238	237	238
239	240	239	240
241	242	241	242
243	244	243	244
245	246	245	246
247	248	247	248
249	250	249	250
251	252	251	252
253	254	253	254
255	256	255	256
257	258	257	258
259	260	259	260
261	262	261	262
263	264	263	264
265	266	265	266
267	268	267	268
269	270	269	270
271	272	271	272
273	274	273	274
275	276	275	276
277	278	277	278
279	280	279	280
281	282	281	282
283	284	283	284
285	286	285	286
287	288	287	288
289	290	289	290
291	292	291	292
293	294	293	294
295	296	295	296
297	298	297	298
299	300	299	300
301	302	301	302
303	304	303	304
305	306	305	306
307	308	307	308
309	310	309	310
311	312	311	312
313	314	313	314
315	316	315	316
317	318	317	318
319	320	319	320
321	322	321	322

Stadtplan - Skizze

Eberode (. Stallupönen)

Gezeichnet von: Ulrich Kreslein
1900 Darmstadt
Datum: 16.05.82

Acker- und Weideland

Acker- und Weideland

nach Gumbinnen

Gartenland

Schützenpark

Acker- und Weideland

14
Städtische Badeanstalt

Acker- und Weideland

Schlachthof-Stellung

Acker- und Weideland

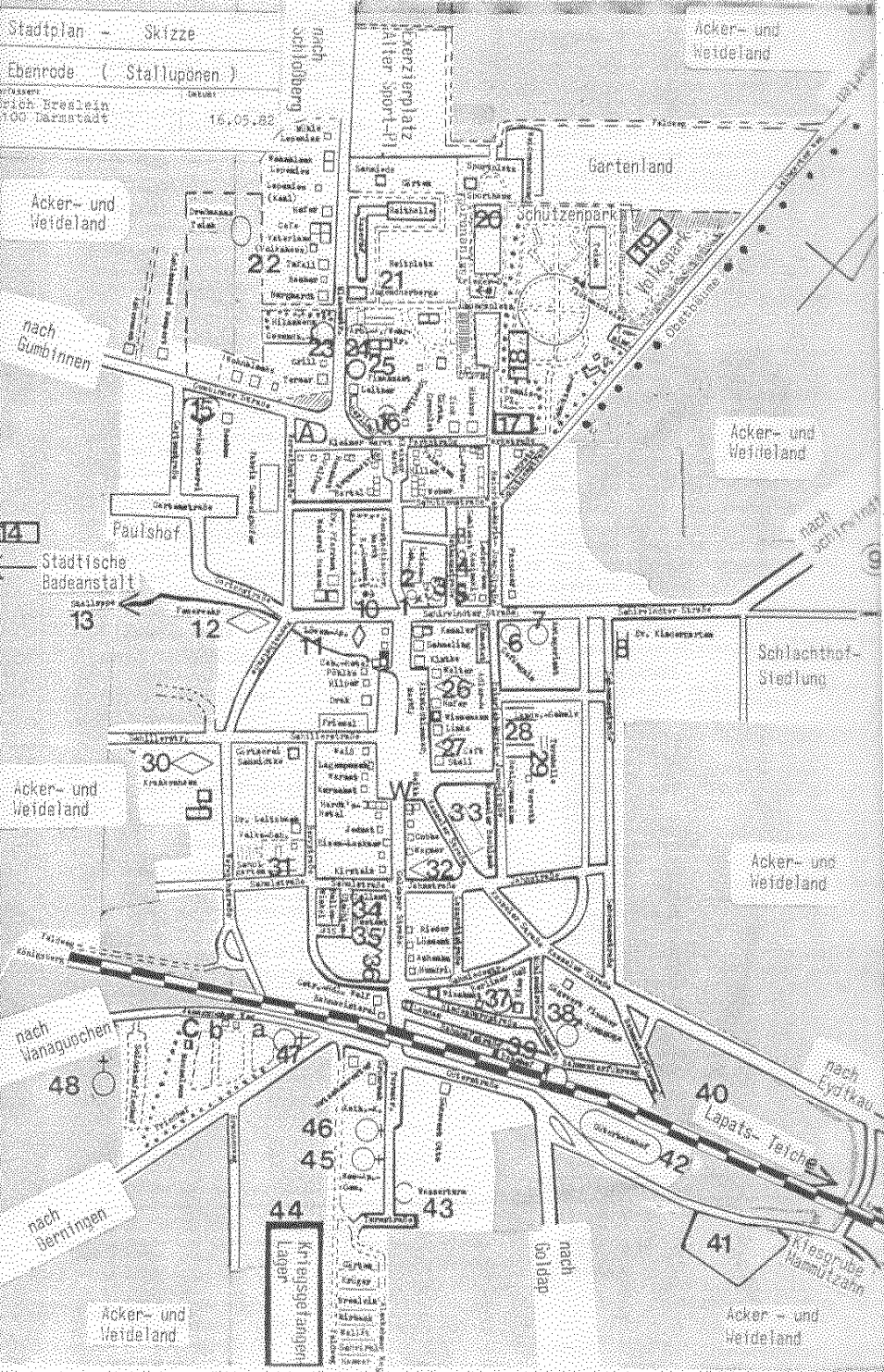
nach Wangenuchen

nach Berningen

Acker- und Weideland

nach Soldap

Acker- und Weideland



Erläuterungen zur Stadtplan-Skizze

Behörden

- 7 Amtsgericht (im 2. Weltkrieg war das Hochbauamt im gleichen Gebäude untergebracht)
- 24 Arbeitsamt (das Wehrmeldeamt war im gleichen Gebäudekomplex untergebracht)
- 39 Bahnhof
- 25 Finanzamt
- 6 Gefängnis
- 23 Gesundheitsamt
- 42 Güterbahnhof
- 7 Staatliches Hochbauamt (siehe auch unter Amtsgericht)
- 5 Katasteramt (im Erdgeschoss war das Wiener Café untergebracht)
- 3 Kreisverwaltung (2 Gebäude)
- 35 Postamt
- 37 Reichsbank-Nebenstelle (davor Berliner Hof, danach Kino)
- 4 Stadtverwaltung/Polizei
- 24 Wehrmeldeamt (siehe auch unter Arbeitsamt)
- 34 Zollamt

Notdienste

- 26 Adler-Apothek (im gleichen Gebäude auch Volksbank)
- 12 Feuerwehr
- 4 Polizei (siehe auch unter Stadtverwaltung)
- 30 Kreiskrankenhäuser
- 11 Löwen-Apothek
- Versorgungsbetriebe
- 15 Kreislärnerei
- 16 Oestr.-Werk (Strom)
- 9 Schlachthof
- 43 Wasserturm

Schulen

- 8 Evangelischer Kindergarten
- 28 Landwirtschaftsschule (nur Winterschule)
- 2 Luise-Schule (Lyzeum)
- 29 Realgymnasium
- 31 Stadtschule (Volks- und Berufsschule nebst Fortbildungsschule)

Sport und Freizeit

- 14 Städtische Badeanstalt
- 21 Jugendherberge (frühere Wache) gehörte zur Ulanen-Kaserne mit Reitplatz, Reithalle und Schmiede
- 37 Kino (siehe Reichsbank-Nebenstelle)
- 41 Lapeta-Teich (beliebter Badeteich)
- 18 Schützenpark mit Teich (Wintereislaufbahn), Schützenhaus u. Denkmal
- 20 Sportplatz mit Sporthaus, Ulanen-Denkmal, Übungplatz, Geräte-/Übkleinhaus für Schulen
- 17 Tennisplatz
- 19 Volkspark

Kirchen und Friedhöfe

- 1 Evangelische Kirche
- 47 Friedhof mit a) Friedhofskapelle, b) Friedhofshaus des Friedhofsverwalters nebst Bestattungskammer mit Bestatteraum, c) Junger Mann
- 46 Katholische Kirche
- 45 Neu-Apostolische Gemeinde
- 48 Soldatenfriedhof (Ehrenfriedhof der Soldaten des 1. Weltkrieges)
- 38 Synagoge

Denkmäler

- 18 Denkmal mit Flütenspieler(u. Schützenpark)
- 10 Krieger-Denkmal 1870/71
- 20 Krieger-Denkmal des Ulanen-Regiments (Sportplatz)

Banken

- 27 Bank der Ostpreussischen Landschaft
- 32 Kreissparkasse
- 36 Raiffeisen Spar- und Darlehenskasse
- 26 Volksbank (siehe Adler-Apothek)

Kwähnenwertes

- 13 Verlauf der Stallupenerstraße war vor dem Krieg fast versiegt (unter dem Altstädtischen Markt unterirdisch)
- 18 Schützenhaus (siehe Schützenpark)
- 21 Ulanen-Kaserne mit Reitplatz, Reithalle, Schmiede (siehe Jugendherberge, ff. Schmiede)
- 22 Ostr. Vaterland (Volkshaus der KFD)
- 33 Kasseler Hausböck
- A Geschäfte Haackel und Falmer (Kl. Markt)
- W Warenhaus Werwath am Altst. Markt
- 44 Kriegsgefangenenlager, 41 Kiesgrube Hauptstr.

Straßenverzeichnis

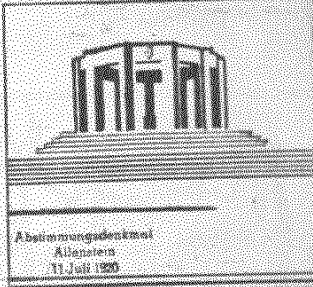
- Altstädtischer Markt (vor dem Krieg 17.10.44 Adolf-Hitler-Platz)
- Bainhoferstraße
- Bergstraße
- Braunerweg
- Dobbelweg
- Gartenstraße
- Soldaper Straße
- Sunbimer Straße
- Güterstraße
- Heinrich-Maria-Jung-Straße
- Hindenburgstraße
- Jahnstraße
- Kasseler Straße
- Kleiner Markt (im Volksmund auch Schweine- oder Ferkelmarkt genannt)
- Lazarettstraße
- Leibartter Weg
- Mühlenstraße
- Neustädtischer Markt (im Volksmund auch Heuer Markt oder Pferdemarkt genannt)
- Olmühlensstraße
- Parkstraße
- Rathausstraße
- Schumannstraße
- Schillersstraße
- Schirwindter Straße
- Schneidestraße
- Schulstraße
- Schützenstraße
- Turmstraße
- Ulanenstraße (früher Schloßberger-, davor Pflkeller Straße)
- Werwathstraße
- Wanruppher Weg

- Zeichenerklärung
- Feld- und Parkwege
 - ////// Grünanlagen
 - Bäume
 - o Behörden
 - ◇ Notdienste
 - Versorgungsbetriebe

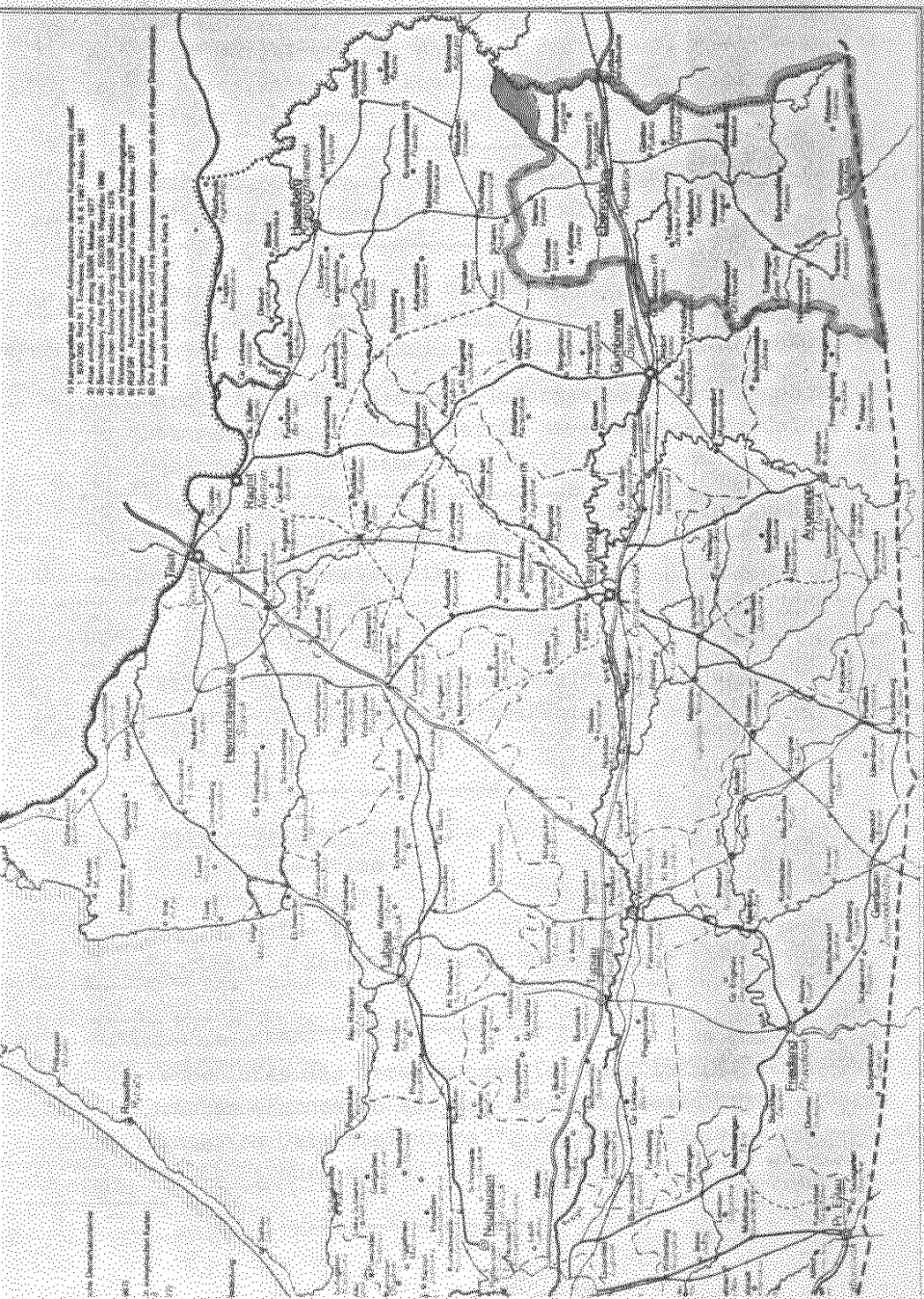
- Schulen
- Sport- u. Freizeit
- ⊕ Kirchen u. Friedhöfe
- ⊕ Denkmäler
- < Banken

- Weitere Straßen- u. Wohnbezirksbezeichnungen
- Danziger Straße
 - Dobel
 - Dobbelstraße
 - Ottinger Weg
 - Schweiz

Ostpreußen



1) Hauptverkehrsstraßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen)
 2) Nebenverkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 3) Verkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 4) Nebenverkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 5) Verkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 6) Nebenverkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 7) Verkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 8) Nebenverkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 9) Verkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)
 10) Nebenverkehrsstraßen (Kreisstraßen, Gemeindestraßen)



Quellenhinweise

Brandtner, Gerhardt, Ministerialrat, Bonn, Postgeschichtliche Unterlagen und sonstige postalische Unterlagen, die im Zusammenhang mit Ebenrode (Stallupönen) und den zum Postamt gehörenden Poststellen stehen.

Breslein, Gustav, An den Teichen 9, 3370 Seesen - Postdienst 1919-1948, -Informationen nach Befragung.

Ebenroder Heimatbriefe und Ebenroder Heimatbuch -Geschichtliche Daten / einige Bildabbildungen -.

Werner Lepenies, Hamburg, Informationen zum Bahnhofs- und Bahnpostdienst (Sperrung der Bp-Strecke Ebenrode-Goldap bei Besuchen des Reichsmarschalls).

Reichardt, früher Gumbinnen, Informationen über die Linien- und Vermittlungstechnik.

Verlag der Deutschen Bundesanstalt für Landeskunde, Amtl. Gemeinde- und Ortsnamenverzeichnis der Deutschen Ostgebiete, Band I und II .

Weitere Quellen:

Posterdkunde-Atlas

Ortsverzeichnis I

Postleithefte I

Kraftpost - Kursbuch Sommer 1938, winter 1938 / 1939

Karte über die Verwaltungsgliederung im nördlichen Ostpreußen -Entnommen aus der Zweimonatszeitschrift " Dokumentation Ostmitteleuropa ", Johann-Gottfried-Herder -Institut in Marburg an der Lahn.

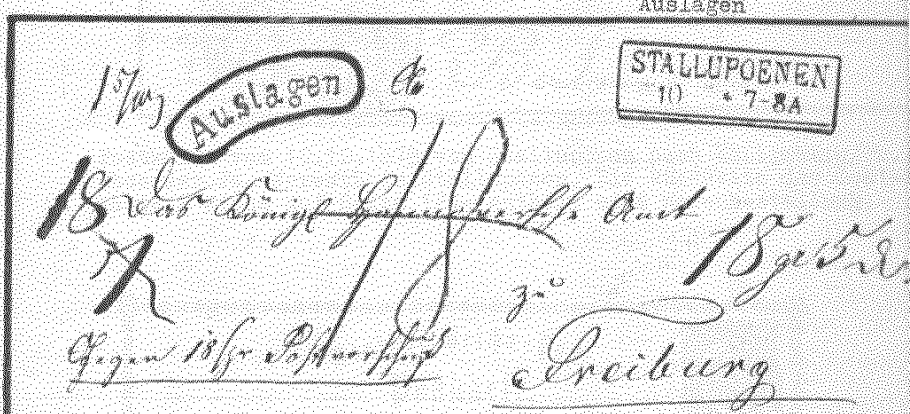
Stallupöner/Ebenroder Post-Raritäten



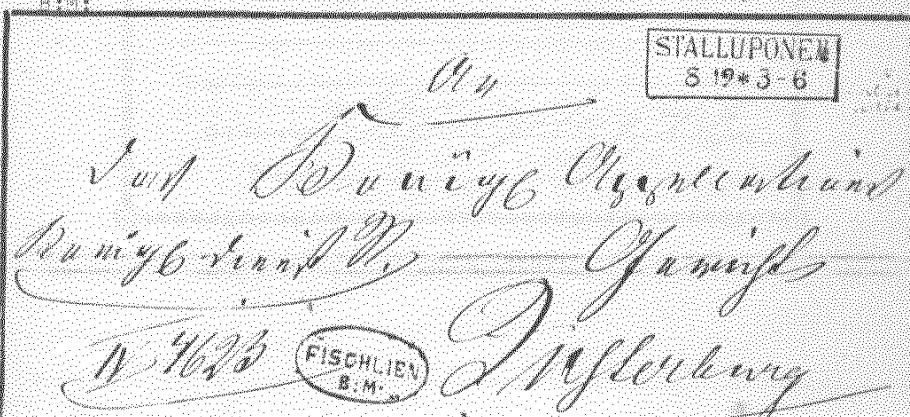
Brief aus dem Jahr 1846; Abs. war wohnhaft in G8ritten

Besonderheit: Aufbau des Tagesstempels
Aufgabedatum: 19.04.1846

Brief vom 14.11.1866 gegen Postvorschuss von 18 Groschen Auslagen



Brief von 1863 nach Insterburg; Empf. Königl. Gericht, Fischlien



Wertbrief von Stallupönen nach Berlin, Aufgabedatum etwa 1896
Inhalt = 93 Banknoten



Postkarte vom 10.10.1896 von Stallupönen nach Königsberg/Pr.,
Absender Fa. Werwath in Stallupönen. Die Rückseite der Post-
karte - siehe auf Seite 124- enthält eine Warenbestellung.



Brief per Einschreiben aus St Petersburg vom 24. März 1881 bei der Bahnpost 11 Eydtkuhnen- Dirschau umgearbeitet und mit einer EinlieferungsNr. der Bahnpost vervollständigt worden. Eingangsdatum in Rostock = 28.5.1881 lt. Tagesstamp abdruck auf der Rückseite des Briefes.



Brief vom 15.5.1896 nach Zinten, weitergesandt nach Heiligenbeil. Besonderheit: Freivermerk = Frei lt. Amtsverfügung No. Egl. Pr. Amtsanwalt.

