

Die letzte Bahnpost

Abenteuer Eisenbahn anno 1945:
Wackere Bahnpostler kämpften sich bis nach Königsberg durch, mit dem Geschützdonner als stetem Begleiter.

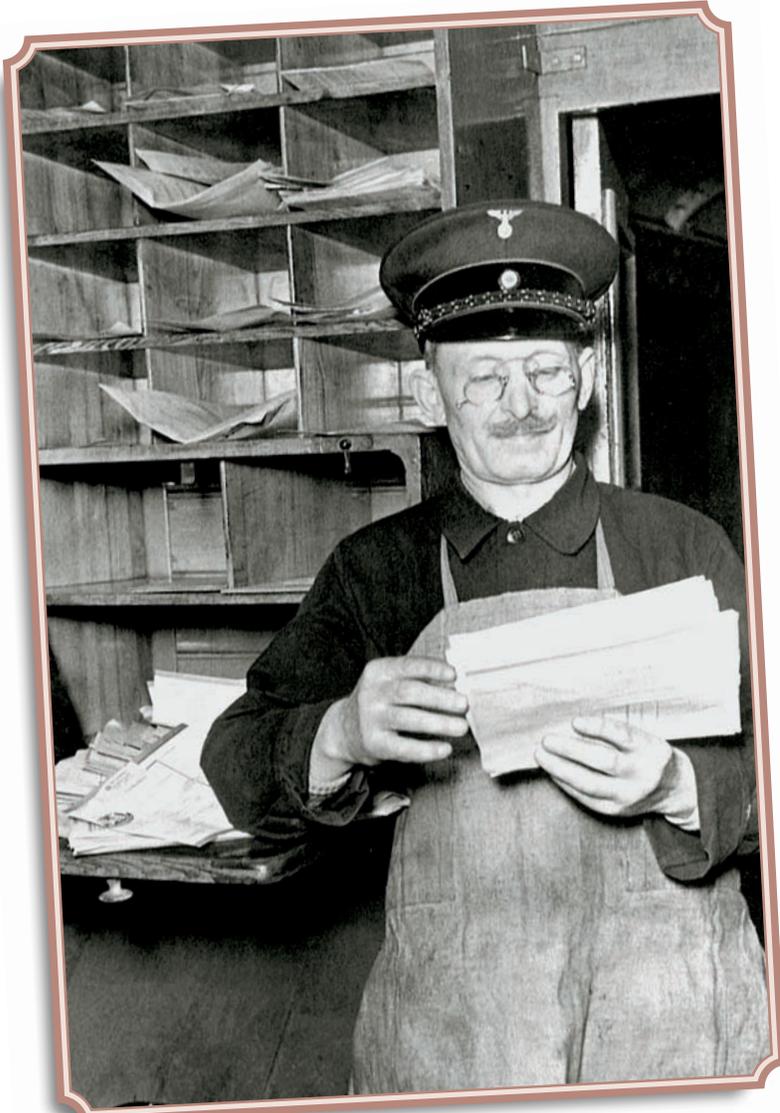


Foto: Slg. Schulz

Anfang 1945 eroberte die Rote Armee Ostpreußen. Am 22. Januar fuhren tapfere Postler in den sich bildenden Kessel. Es war die Fahrt der letzten deutschen Bahnpost nach Königsberg im allerletzten Zug nach Ostpreußen vor dem Kriegsende.

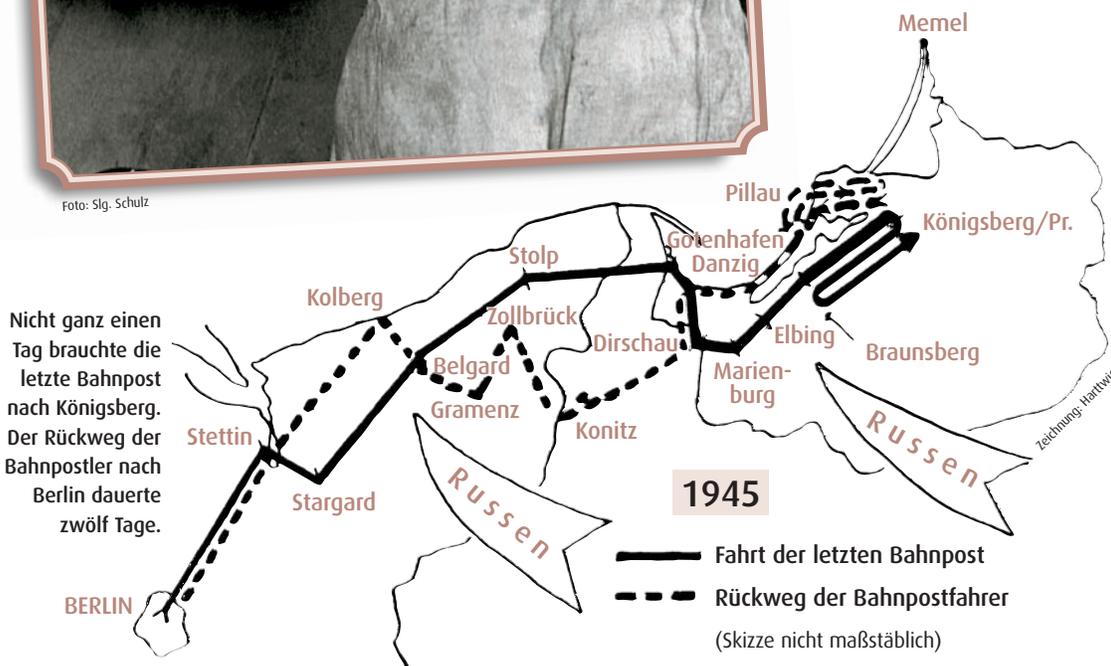
Die fachlichen Grundlagen des nachfolgenden Berichts wurden bereits vor mehr als einem Vierteljahrhundert zusammengetragen. Heute wäre

dies nicht mehr möglich, da inzwischen alle Beteiligten verstorben sind. Die Original-Unterlagen stellte Herr Neumann jun. zur Verfügung, dessen Vater die damalige Bahnpost in Dirschau leitete.

Im Januar 1945 war der Zweite Weltkrieg in Europa in seine letzte Phase getreten. Die Ostfront verlief von Eyd-

Verteilung der Sendungen in die Fächer während der Zugfahrt: Die Aufgaben von Packmeister und Bahnpostler glichen sich.

Foto: Busch, Slg. Schulz



Nicht ganz einen Tag brauchte die letzte Bahnpost nach Königsberg. Der Rückweg der Bahnpostler nach Berlin dauerte zwölf Tage.



kau/Trakehnen im Osten Ostpreußens nach Süden über Ostrolenka bis westlich Warschau. Am 13. Januar begann die sowjetische Großoffensive. Am 21. Januar eroberten die Russen Insterburg, Osterode und Allenstein. Die Besetzung Allensteins ging so schnell vonstatten, dass noch zwei Stunden nach Einnahme des Bahnhofs Züge aus Königsberg und Marienburg einliefen. Noch einen Tag später fertigte die Bahnpost Briefbunde nach Allenstein ab.

Vom 22. bis 26. Januar tobten über Ostpreußen schwere Schneestürme. Die Temperatur sank auf weit unter minus 20 Grad Celsius. Die deutsche Verteidigung brach innerhalb dreier Wochen fast vollständig zusammen. Am 31. Januar wurden nur noch einige Landesteile südwestlich Königsbergs und das Samland gehalten; ansonsten war die Wehrmacht bis zur

Weichsel und Nogat zurückgewichen.

An jenem eiskalten 22. Januar 1945 fuhr der D 23 gegen 11.11 Uhr in Berlin am Stettiner Bahnhof ab. Der D 23 war der Schnellzug Berlin – Danzig – Königsberg. Im Zug lief an diesem Tag der Bahnpostwagen Nr. 5194. Er gehörte zu den modernsten Wagen, welche die Reichspost einzusetzen vermochte. Die Wagen hatten die Bezeichnung 4ü-bl/21,6 (alt) beziehungsweise 4ü-al/21,6 (neu). Die Wagen 5186 bis →

Foto: Sfg. Gottwaldt



Lokomotiven der BR 17, hier 171017 um 1938 im Stettiner Bahnhof in Berlin, bespannten D- und E-Züge gen Osten.

Berlins Stettiner Bf war am 22. Januar 1945 Ausgangspunkt der letzten Bahnpost, die Ostpreußen erreichte.



Foto: Heep, Sfg. Gottwaldt

Mit der Zerstörung der Dirschauer Eisenbahnbrücke war im ersten Kriegsjahr die Ostbahnstrecke nur kurzzeitig unterbrochen.





Foto: Sig. Schult

5200, heute als Schürzenwagen bekannt, waren am 17. September 1940 durch die Reichspost bestellt und bis 1943 geliefert worden. 5194 (siehe auch Abbildung des baugleichen 5188 auf Seite 44), von MAN in Nürnberg gebaut, hatte die Reichspost am 1. Februar 1943 in Betrieb genommen. Der Wagen war der Reichspostdirektion Berlin unterstellt.

Am 22. Januar 1945 arbeitete im Wagen 5194 die Bahnpost Berlin – Danzig, welche dem Bahnpostamt 3 in Berlin unterstand und den Streckenstempel Berlin – Stolp – Danzig verwandte.

Von Berlin fuhr der D23 mit seiner Bahnpost über Stettin,

Die Fahrt ins Ungewisse mit dem D23

Stargard, Belgard und Gotenhafen nach Danzig. Er benutzte also nicht die direkte und klassische Ostbahnstrecke, über die 1857 die ersten Bahnposten von Berlin nach Königsberg/Pr. gefahren waren, sondern lief über die ehemalige Stettiner und Hinterpommersche Eisenbahnstrecke.

In Danzig verließen, sicher erleichtert, die Berliner Bahnpostler den Wagen, nachdem sie ihn an die Beamten des Bahnpostamts (BPA) 11 aus Dirschau übergeben hatten, die ihn auf dem zweiten Abschnitt bis Königsberg begleiten sollten.

Von dieser letzten Etappe einer deutschen Bahnpost nach Königsberg im letzten Zug überhaupt, der vom Reich nach Ostpreußen durchkam, sollte es keine Rückleistung mehr geben. Vorgesehen waren sieben Begleiter vom BPA 11 in Dir-

Mit der Dirschauer Notbrücke, hier ein Bild von der Einweihung, wurde der Weichselübergang umgehend wiederhergestellt.



Foto: Slg. Gottwaldt

Der 1929 eröffnete Königsberger Hauptbahnhof galt seinerzeit als architektonisches Meisterwerk im Stil der neuen Sachlichkeit.

Marienburg 21.25 Uhr, erfolgt war.

Aus dem Bericht über die „Überzähligen Kartenschlüsse“ ist zu entnehmen, was nicht mehr ausgetauscht werden konnte, weil einige Züge mit Bahnpost nicht mehr fahren konnten. Am 22. Januar waren tagsüber sämtliche Züge und Bahnposten ab Dirschau Richtung Königsberg ausgefallen, so der D 7, der D 17 und der Personenzug 117. Auch die noch verkehrende Bahnpost im Zug 770 Simonsdorf – Tiegenhof, ab Simonsdorf 6.48 Uhr, war betroffen, konnte sie doch ihre Ladung nicht mit dem P 117 austauschen. Alle Kartenschlüsse, welche für ausgefallene Bahnposten beziehungsweise Züge bestimmt waren, übernahm der D 23.

schau. Da der Geschützdonner von der Front bereits ununterbrochen zu hören war, stiegen zwei Bahnpostler in Dirschau aus. Je einer folgte in Marienburg und Elbing. Es verblieben die Herren Eisenblätter, Horka II und der Leiter der Bahnpost, Postassistent Neumann. Sie fuhren in treuer Pflichterfüllung in den sich bereits bildenden Kessel.

Reichskursbuch von 1944/45 vorgesehen, den Königsberger Hauptbahnhof nach Berlin verließ.

Der D24 profitierte dabei wie auch der letzte D23 davon, dass die Strecke im Frontgebiet abends mühsam zusammengeklückt werden konnte. Im Verlauf des 23. Januars durchbrach die Rote Armee endgültig die deutschen Linien und erreichte bei Tolkemitt das Haff. Damit war die Bahnstrecke Elbing – Königsberg unterbrochen. Alle nach dem D 24 gestarteten Züge mussten nach Königsberg zurückkehren, was auch die Bahnpostbegleiter des D 23 vom 22. Januar betreffen sollte.

Beachtenswert ist, dass auf deren letzter planmäßigen Fahrt am Vortag der Postaus-tausch auf den Unterwegsstationen bis zuletzt funktionierte. Die Postdienststellen wie auch die Eisenbahner arbeiteten buchstäblich, bis die Russen vor der Haustür standen. Das zeigen die von den Ortspostämtern kommenden Ladezettel der Bahnpost im D23.

Über den Austausch von Briefbunden gibt es zwar keinen Nachweis, aber der erhaltene Wertnachweis belegt, dass in Marienburg beispielsweise noch der Abgang für die Bahnpost im Zug 909 Marienburg – Allenstein (I), ab Marienburg 20.30 Uhr, und der Abgang der Bahnpost im Zug 1008 Marienburg – Eylau, ab

In Königsberg angekommen, schliefen die Bahnpostler des D23 in den Übernachtungsräumen des Bahnpostamts 25, das im Postamt 5 in unmittelbarer Nachbarschaft des Hauptbahnhofs unterge- →

Der Zug war schon mit erheblicher Verspätung, plangemäß wäre 19.28 Uhr gewesen, in Danzig abgefahren. Hinter Elbing hatte D23 einen längeren Halt. Auch auf der Weiterfahrt nussten immer wieder Halte eingelegt werden. Nach Fahrplan hätte der Zug Königsberg um 22.46 Uhr erreichen müssen. Tatsächlich kam er erst weit nach Mitternacht, in den frühen Morgenstunden des 23. Januars 1945 an.

Es grenzt an ein Wunder, dass der D 23 überhaupt noch bis nach Königsberg gelangte. Es ist sicher vor allem der Dunkelheit und dem Wetter zu verdanken.

Der letzte Zug, welcher entgegengesetzt von Königsberg nach Westen durchkam, war am 22. Januar der D 24, der morgens um 7.01 Uhr, wie im



Der allerletzte Bahnpoststempel: D24 kam am 23. Januar nur noch bis Braunsberg.



Foto: Slg. Hartwig

135 Memel – Tilsit – Insterburg – Königsberg (Pr) – Dirschau (– Berlin)												
RBD Königsberg	ZugNr	544	102	106	0 34	110						
Klasse		2. 3.	1. 2.	2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.						
235 Königsberg (Pr) Hal	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
237 Königsberg-Ponarth	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
241 Codrinen	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
246 Seepoth	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
251 Kobelbude	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
261 Pärskiken	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
264 Ludwigsort	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
272 Weiltinick	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
277 Groß Hoppenbruch	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
284 Heiligenbeil 135 h	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
296 Braunsberg 135 e	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
301 Böhmenhöfen	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
309 Tiedmannsdorf	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
314 Kurau	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
319 Mülhausen (Ostpr)	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
326 Schlobitten 135 a	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
330 Steegen (Ostpr)	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
339 Güttenboden	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
343 Kömmerdorf	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
351 Elbing 135 b c	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
RBD Danzig	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
361 Grunau (Westpr)	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
369 Altfeide	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
380 Marienburg (Wpr) 132.135 a	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
382 Kallhof	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
389 Simonsdorf 135 e	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
396 Liebau (Westpr)	ob				7.01		8.05				9.12	10.06
397 Dirschau 131.131 a	ob				7.01		8.05				9.12	10.06

Im Postamt Königsberg (Pr) 5 direkt neben dem Hauptbahnhof übernachteten die Bahnpostler in Räumen des Bahnpostamts 25.



Foto: Hartwig

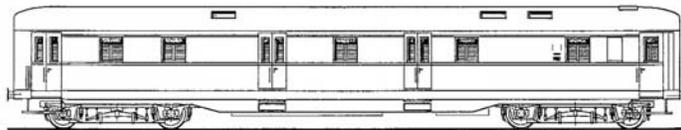
Sechs Jahrzehnte später ist das Postamt 5 noch immer die Post, allerdings in russischen Diensten.



Foto: Slg. Deppmeyer



Bahnpostwagen 5194 wurde von MAN in Nürnberg gebaut und 1943 in Dienst gestellt.



Zeichnung: Hartwig

Die Schürzenwagen, bis 1943 geliefert, waren die modernsten Fahrzeuge der Reichspost: 5188 (lks.) war baugleich mit 5194, der in Königsberg verbrannte.

Am 29. Januar fuhren die beiden Bahnpostler mit dem Zug von Danzig über Dirschau nach Konitz und von dort am 30. Januar per Bahn weiter bis Zollbrück in Pommern. Da die sowjetischen Truppen inzwischen im Süden Pommerns angriffen und nach Norden vorrückten, wichen Horka II und Neumann ebenfalls nach Norden aus und erreichten mit Zug, Auto und zu Fuß über Pollnow, Gramenz, Belgard und Kolberg am 1. Februar Stettin.

bracht war. Es wurde eine unruhige und kurze Nacht, denn die Rückfahrt sollte schließlich mit dem nächsten D 24, Königsberg ab 7.01 Uhr, beginnen.

Inzwischen waren sie nur noch zu zweit: Horka II und Neumann. Trotz des Chaos rundum arbeitete Postamt 5 noch immer einwandfrei. Die Bahnpost wurde ordnungsgemäß übernommen und der D 24 verließ Königsberg am 23. Januar Richtung Berlin. Er kam freilich nur noch bis Braunschweig, wo er angehalten wurde, weil die sowjetischen Truppen bereits weiter westlich die Bahnlinie erreicht hatten.

Der D 24 kehrte nach Königsberg zurück, wo die geladene Post – Ordnung musste bis zuletzt sein – an das Postamt 5

zurückverwiesen wurde. Ebenfalls zurückverwiesen wurden die vom Zug 302 Königsberg – Dirschau übernommenen Wertsendungen. Dieser Zug hatte es schon am Vortag nicht mehr geschafft, seinen Bestimmungsort zu erreichen. Den beiden Bahnpostlern, Horka II

Zu Fuß, per Schiff und Bahn zurück

und Neumann, wurde freigestellt, sich auf eigene Faust nach Westen durchzuschlagen.

Sie fuhren abends um 20.10 Uhr mit dem Zug nach Pillau. Da es von dort aber kein Weiterkommen mehr gab, kehrten sie am 24. Januar unverrichteter Dinge nach Königsberg zurück. Am 25. Januar versuchten sie es noch einmal. Um 6.10 Uhr fuhren sie erneut mit dem Zug nach Pillau; unvorstellbar, aber auch die Eisenbahner hielten bis zuletzt den Verkehr aufrecht!

Das Königsberger Postamt 5 hatte Horka II und Neumann mehrere Wertsendungen übergeben, die die beiden in einem Postbeutel mitführten. Dieser Umstand half ihnen und so konnten sie mit der Fähre von Pillau nach Neutief auf der Frischen Nehrung übersetzen. Zu Fuß schlugen sie sich bis Kahlberg durch, wo sie abends gegen 23 Uhr ankamen. Schon eine Stunde später ging's erneut zu Fuß nach Stutthof weiter, wo die beiden am übernächsten Tag, dem 27. Januar 1945, morgens um 6 Uhr anlangten.

Die Angst vor den Russen im Nacken und die Sorge, abgeschnitten zu werden, wenn die Rote Armee bei Danzig durchbrechen könnte, spornte die zwei Bahnpostler zu ihren enormen Fußmärschen an. Von Neutief bis Stutthof waren es immerhin rund 70 Kilometer, bei Temperaturen um minus 20 Grad und starkem Schneefall!

Am Nachmittag hatte das Duo Glück, konnte sich mit einem Auto bis nach Danzig durchschlagen. Dort erfuhren sie, dass das Bahnpostamt 4 in Berlin als Sammelstelle für alle aus dem Osten geflüchteten Bahnpostfahrer bestimmt sei. Zugleich teilte man ihnen mit, dass ihre Familien aus Dirschau in Bahnpostwagen, die man an irgendwelche Züge in Richtung Westen angehängt hatte, geflüchtet seien. Sammelpunkt sollte der Raum Leipzig sein.

Von Stettin gab es noch eine direkte Zugverbindung nach Berlin. Morgens um 5.30 Uhr kamen die zwei Bahnpostbegleiter am Stettiner Bahnhof in der Reichshauptstadt an. Es war der 3. Februar. Als sie sich beim BPA 4 meldeten, erfuhr Postassistent Neumann, dass seine Frau nach Zeithain bei Riesa geflüchtet war. Er bekam eine Reisegenehmigung und konnte schließlich am 18. Februar seine Frau wieder in die Arme schließen.

Das Abenteuer der letzten Bahnpostfahrt fand somit ein glückliches Ende: Die Heimat verloren, aber Leib und Leben gerettet.

Und was geschah mit dem in Königsberg zurückgelassenen Bahnpostwagen 5194?

Am 25. Dezember 2002 strahlte der Fernsehsender Arte die Dokumentation „300 Jahre Preußen“ aus. In diesem Beitrag wurde auch über die Einnahme Königsbergs durch die Rote Armee berichtet. Es wurden dabei auch historische Filmaufnahmen gezeigt, die ein russischer Kameramann gedreht hatte. Ein Schwenk über den Bahnhof zeigte die unzerstörten großen Bahnhofshallen, an einem Bahnsteig einen vollständig ausgebrannten Zug und an dessen Ende, außerhalb des Hallenbereichs gut zu erkennen, einen ausgebrannten Schürzen-Bahnpostwagen!

Werner Hartwig/hc



Königsbergs alte Oberpostdirektion, heute Sitz des Generalstabs der baltischen Flotte.



Braunschweig 2004: Bis hierhin kamen 1945 die tapferen Bahnpostbegleiter.

Fotos (2): Hartwig