

Briefmarkensammler - Club „Hallensia“ 1899 e.V.



Briefmarkenfreunde Halle - Süd e.V.



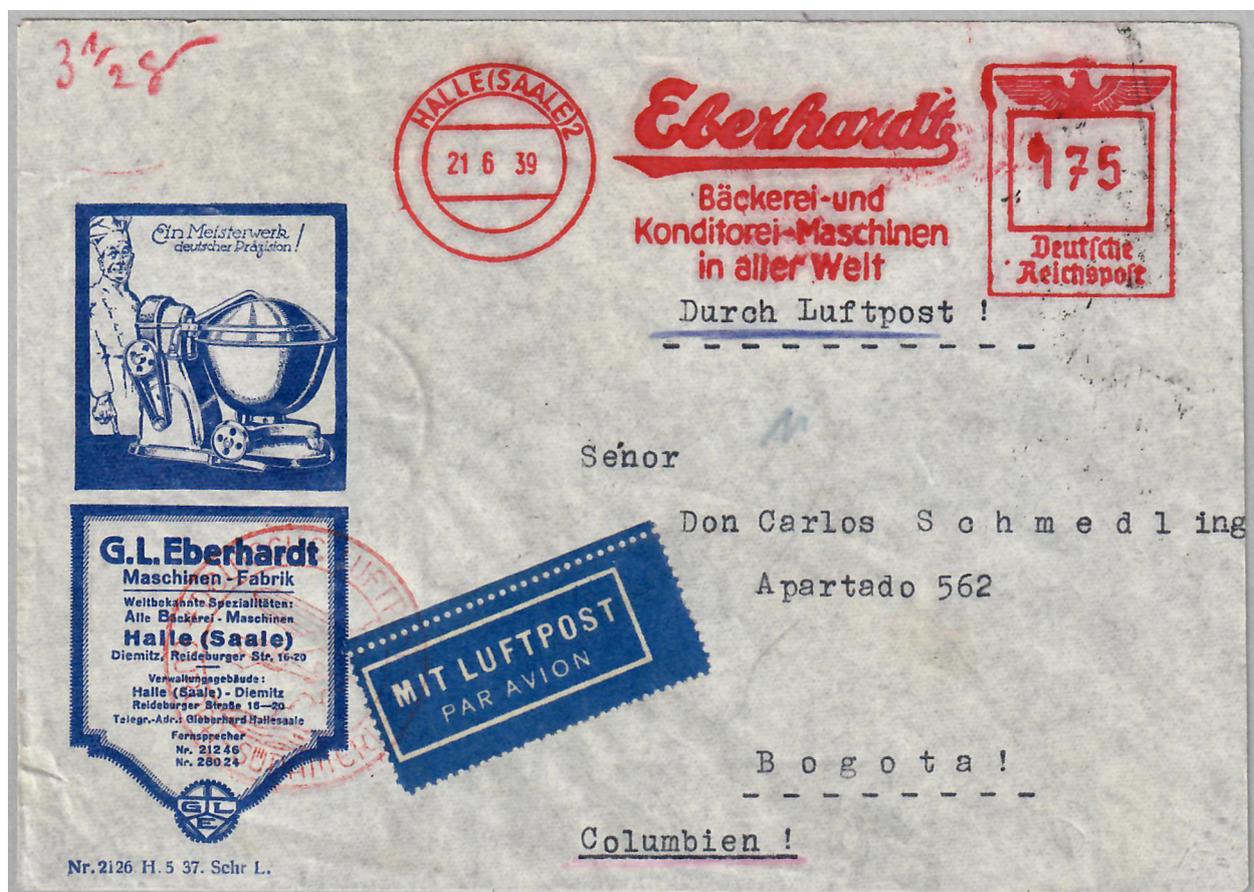
Mitglied im Landesverband Thüringer Philatelisten e.V.
im Bund Deutscher Philatelisten e.V.



Mitteilungen

Heft 42 / 2024 21. Jahrgang

Die Bäckereimaschinenproduktion in Halle an der Saale



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis, Impressum	Seite 2
Leitartikel	Seite 3
Abenteuer in Ulm – Abschluss des Teamwettbewerbs auf der Internationalen Briefmarkenbörse Ulm 2024	Seite 4
Die Bäckereimaschinenproduktion in Halle an der Saale	Seite 12
Ein Bahnpostfahrer berichtet	Seite 27
Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V. – in eigener Sache	Seite 39

Mitteilungsheft 42-2024 (02)

Gemeinschaftsausgabe Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V. und BSC „Hallensia“ 1899 e. V.

Impressum

Herausgeber:

Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V. Vereinsnummer: 14046 / VR 20544
1. Vorsitzender: Ralph Placke, Emil-Abderhalden-Str. 32, 06108 Halle (Saale)

Webseite: <http://www.briefmarkenfreunde-halle.de>

Email: briefmarkenfreunde-halle@web.de

Bankverbindung: Volksbank Halle: IBAN: DE03 8009 3784 0001 1564 89
BIC: GENODEF1HAL

Briefmarkensammler-Club „Hallensia“ 1899 e. V. Vereinsnummer: 14049 / VR 20592
1. Vorsitzender: Rainer Trebst, Wickenweg 11, 06118 Halle (Saale)

Bankverbindung: Volksbank Halle: IBAN: DE46 8009 3784 0001 0339 80
BIC: GENODEF1HAL

Gestaltung und Redaktion:

Alfred Seiler, Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.

Druck:

WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

Namentlich gezeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers und der Redaktion dar. Anzeigenaufträge und redaktionelle Beiträge können ohne Begründung abgelehnt werden. Die Redaktion behält sich das Recht vor, Beiträge zu überarbeiten und zu kürzen. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet.

Hinweis:

Wir bitten alle Vereinsmitglieder bei Umzug ihre neue Anschrift und andere Veränderungen mitzuteilen.



Leitartikel

Ralph Placke

1. Vorsitzender der Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

Liebe Vereinsmitglieder unserer beiden Vereine,

schon wieder ist ein Jahr fast herum und die dunkle Jahreszeit hat uns wieder fest im Griff. So manch einer nutzt die kurzen Tage und langen Nächte verstärkt zum Sichten seiner Schätze – den kleinen gezackten Dingern namens Briefmarke. Die Gartensaison ist vorbei, aber auch die aktive Saison der Sammlerbörsen, von denen es auch in diesem Jahr wieder 5 an der Zahl gab – die letzte auch wieder gut besuchte am 16.11. bei der Volkssolidarität in Halle – Neustadt. Dieser Ort wird auch künftig der Austragungsort der Sammlerbörsen der Briefmarkenfreunde Halle- Süd sein – die geplante Terminserie für 2025 finden Sie am Ende dieses Mitteilungsheftes. Etabliert hat sich weiterhin auch der Briefmarkenstammtisch jeden letzten Dienstag in den Berliner Bierstuben – seien Sie hiermit zu diesen Stammtischen als auch zu den Sammlerbörsen herzlich eingeladen!

Das vergangene Halbjahr hatte immerhin noch drei philatelistische Höhepunkte zu bieten, an denen Mitglieder unserer Vereine aktiv beteiligt waren.

Zum ersten war das die Beteiligung der Briefmarkenfreunde Halle- Süd am Jubiläumsfest 60 Jahre Halle- Neustadt am 07.09.24. Der Verein hatte dazu auch 5 Pluskarten individuell aufgelegt nebst passendem Sonderstempel, der an dem eigens dafür aufgebautem Stand des Event- Teams abgeschlagen werden konnte. Parallel zeigte der Verein eine gut besuchte Ausstellung von Ansichtskarten von Halle-Neustadt im soziokulturellem Zentrum „Pustebume“.

Als zweites ist der diesjährige Tag der Briefmarke zu nennen, der am 12.10. im Stadtmuseum Halle veranstaltet wurde. Anlass dafür war das 125jährige Bestehen des Briefmarkensammlerclubs Hallensia 1899 e.V., der demzufolge auch Ausrichter dieses feierlichen Tages war. An dieser Stelle auch nochmals der Glückwunsch zu diesem Jubiläum an die Hallensia! Es war eine gelungene Veranstaltung im halleschen Stadtmuseum, wozu neben der Briefmarkenausstellung sicher auch die Gastvorträge beigetragen haben, vor allem der von Sammlerfreund Thomas Uhl von den Briefmarkenfreunden Halle-Süd zum Thema Postwaggons bei der Deutschen Reichsbahn. Wie es mit dem Verein Hallensia jetzt weitergeht wird die nahe Zukunft entscheiden oder hat es möglicherweise mit Erscheinen dieses Heftes schon getan – der langjährige Vorsitzende Rainer Trebst hat definitiv seinen Rücktritt erklärt – ein herzliches Dankeschön für seine geleistete Arbeit in den vergangenen Jahren sei ihm hiermit ausgesprochen!

Last but not least ist die Teilnahme von 5 Vereinsmitgliedern der Briefmarkenfreunde Halle- Süd am 3. und abschließenden Teil des Teamwettbewerbs des BDPh im Rahmen der internationalen Briefmarkenbörse vom 23. - 26. Oktober in Ulm zu nennen. Das Team „Hallenser von der Saale“ belegte den 6. Rang unter 9 Ausstellungsteams – herzlichen Glückwunsch und Dank allen Teilnehmern nochmals.

Liebe Sammlerfreunde,

ich wünsche Ihnen allen auch weiterhin viel Freude an unserem Hobby, eine schöne Adventszeit und ein frohes besinnliches Weihnachtsfest!

Kommen Sie gut und gesund ins neue Jahr, auf dass wir uns an der einen oder anderen Stelle wieder sehen!

Ihr Ralph Placke

1. Vorsitzender

Abenteurer in Ulm –

Abschluss des Teamwettbewerbs auf der Internationalen Briefmarkenbörse Ulm 2024



„Wer eine Reise macht, kann hinterher viel erzählen.“ Dieses Sprichwort traf auch auf das Abenteuer Internationale Briefmarkenmesse in Ulm zu, welches der komplette Vorstand und ein weiteres Vereinsmitglied der Briefmarkenfreunde Halle-Süd vom 23.10. bis 26.10. erlebte. Dazu hat auch die Deutsche Bahn ihren Beitrag geleistet – sie hat kurzerhand einen schon gebuchten und bezahlten Zug für die Rückfahrt von Ulm nach Halle aus ihrem Fahrplan...gestrichen. Das sorgte wenige Tage vor Fahrtantritt schon für Aufregung und Bewegung hin zum Bahnhof zwecks Umbuchung der Platzreservierungen auf einen späteren Zug mit längerer Fahrtzeit und anderer Streckenführung. Und auch die Zimmerreservierung war nicht ganz so einfach, hatte doch die Hautevolee der Spitze des BDPH und weiterer Landesverbände schon die besten Hotels ausgebucht, sodass für das „Fußvolk“ noch Hotels wie die von der Ibis- Kette übrigblieben, für die 5 Vorstandsmitglieder der Briefmarkenfreunde Halle- Süd das (sehr low...) Budget Ibis City Ulm...

Am 23.10. ging es aber erst mal pünktlich los Richtung Ulm und nach etwas über 4 Stunden ward die Stadt auch ziemlich pünktlich erreicht. Der Charme dieser Stadt, die in einem Ranking eines Instituts 2024 zur lebenswertesten Stadt Deutschland erkoren wurde, erschließt sich nicht sogleich, wenn überhaupt wohl erst auf einem 3. oder 4. Blick. Immerhin liegt das Budget Ibis City Ulm- Hotel fußläufig in Nähe des Bahnhofs. Nachdem wir erst mal die Koffer dort unterstellen konnten, ging es gleich raus zu den Messehallen zum Einlegen unserer Beiträge der Wettbewerbsausstellung (Abb.1a bis 1f).



Abb. 1a, Unser Vorstellungsrahmen Team „Hallenser von der Saale“



Abb. 1b, Exponat Alfred Seiler Die Entwicklung der Luftpost in Leipzig und Halle bis zum gemeinsamen Flughafen in Schkeuditz



Abb. 1c, Exponat Ralf Rodewald
Hallesche Feldpost im I. Weltkrieg



Abb. 1d, Exponat Ralph Placke
Des Kaisers neue „Kleider“ – die Brustschildmarken
von 1872 – 1874



Abb. 1e, Exponat Heike Huth
Das postalische Halle



Abb. 1f, Exponat Thomas Uhl
Städtepartnerschaft Halle/Saale - Deutschland
Gyumri – Armenien

Danach begann dann das spannende Einchecken in unserem Hotel. Schon nach einer knappen Stunde

Ausgabe
05/2024

Herrenkeller

SPEISEKARTE



Der Herrenkeller – eine der ältesten Gaststätten in Ulm

Anno 1377, als mit dem Bau des Münsters begonnen wird, ist das damalige Gasthaus zur Vest eine öffentliche Gaststube am Ulmer Rathaus. Wenige Jahre später, 1386, erwirbt das damalige Benediktinerkloster Wiblingen das Anwesen, auf dem der heutige „Herrenkeller“ steht. Etwa um 1395 entsteht dort das Gebäude, wie es uns auf alten Blättern überliefert ist, genannt „Wiblinger Hof“.

Schon zu Anfang des 16. Jahrhunderts hat das Bierwirthshaus zur „Vest“ Baurecht und ist seit 1615 eine „rechte Herberge, Brauerei und Wirtschaft“. Bald darauf muß die Brauerei jedoch eingegangen sein, denn 1628 erwägt der Rat der Stadt, erneut eine eigene städtische Brauerei zu errichten, um den vielen privaten Bierbrauerei ein Vorbild zu sein, auf dass sie das Bier besser siedeln möchten. 1636 schließlich wird die vom Rat der Stadt Ulm (die Herren) 1512/1513 eingerichtete, ehemalige Ratsbrauerei neben dem Rathaus samt Ausschank in die Herrenkellergasse 4, den damaligen „Wiblinger Hof“ verlagert und eine neue Brauerei eröffnet. Zu dieser Zeit liegt der Bierkeller noch unter der Valentinskirche am Münsterplatz.



Schwäbisches Grundgesetz

1. Schaffa, schaffa, Häusle baua
2. Wemmer gebat, geba mir gern und reichlich – aber mir gebat nix!
3. Kehrwoch isch emmer.
4. S'Leba isch koin Schlotzer
5. Mir kömmed alles, außer Hochdeutsch.
6. Ned brüddlad isch gnug globt
7. A guade Supp'hot no koin Domma gschadet
8. Mir kaufet nix, mir guggat bloß!
9. S'Haus verliert nix
10. Spätzle, Porsche, Benz – mir Schwoba hen's

Schlangezeit am Check-Inn-Schalter schien dann für jeden das richtige Zimmer gefunden zu sein - nicht jedoch für Familie Seiler, welche zwei weitere Anläufe brauchte, um auch ein Zimmer mit Licht und Strom zu bekommen...Und für Frau Huth war es eine Nacht mit „Untermietern“ in Form von kleinen Kakerlaken ähnlichen Tierchen...Dafür durfte sie dann am nächsten Tag ein anderes Zimmer im qualitativ besseren Nachbarhotel der IBIS- Kette beziehen...Den Abendklang vom Anreisetag gab es dann in der Ulmer Innenstadt im altherwürdigen „Herrenkeller“, einer der ältesten Gasthäuser Ulms.

Der Donnerstag, 24.10., stand vormittags im Zeichen der Eröffnung der Internationalen Briefmarkenbörse Ulm inklusive der diversen

Ausstellungen, darunter eben auch dem 3. Teil des Teamwettbewerbs des BDPH (Abb. 2). Für die Vorstandsmitglieder war es der erste Besuch einer solch großen internationalen Briefmarkenbörse, wo neben zahlreichen Händlern und Auktionshäusern aus dem In- und Ausland auch diverse Postverwaltungen europäischer Länder vertreten waren. Es gab so manche Begegnung mit bekannten Sammlern und Verbandsfunktionären und viele individuelle Gespräche. So konnten wir in Ulm auch Familie Keller begrüßen – treue Stammkunden unserer Sammlerbörse in Halle



Abb. 2, Eröffnung der Internationalen Briefmarkenbörse Ulm durch den BDPH-Vorsitzenden Alfred Schmidt



– hier am Stand der ArGe Schweiz, denn auch viele ArGen nutzten die Gelegenheit, sich in Ulm zu präsentieren. Natürlich war auch ein Event-Team Philatelie der Deutschen Post mit vor Ort, wo es die passenden Sonderstempel zur Internationalen Briefmarkenbörse Ulm 2024 gab (Abb. 3).

Anstehen beim Event-Team Philatelie der Deutschen Post, v.l.n.r. Ralf Rodewald, Alfred Seiler, Ralph Placke

Am Nachmittag gab es einen kleinen Stadtbummel sowie den Abschluss im Restaurant „Zur Brezel“ (Abb. 4).



Am Freitag, 25.10., ging es dann erst mal vormittags auf einen Museumsbesuch und Altstadtbummel. Den Anfang machte ein Bummel durch das wirklich interessante „Brotmuseum“, welches man aber doch nicht so bezeichnen sollte („don't call me Brotmuseum“ – ich heiße richtig „Museum Brot und Kunst“ (Abb. 5 u. 6).

Abb. 4, Heike Huth vor dem Restaurant „Zur Brezel“ beim Studieren der Speisekarte

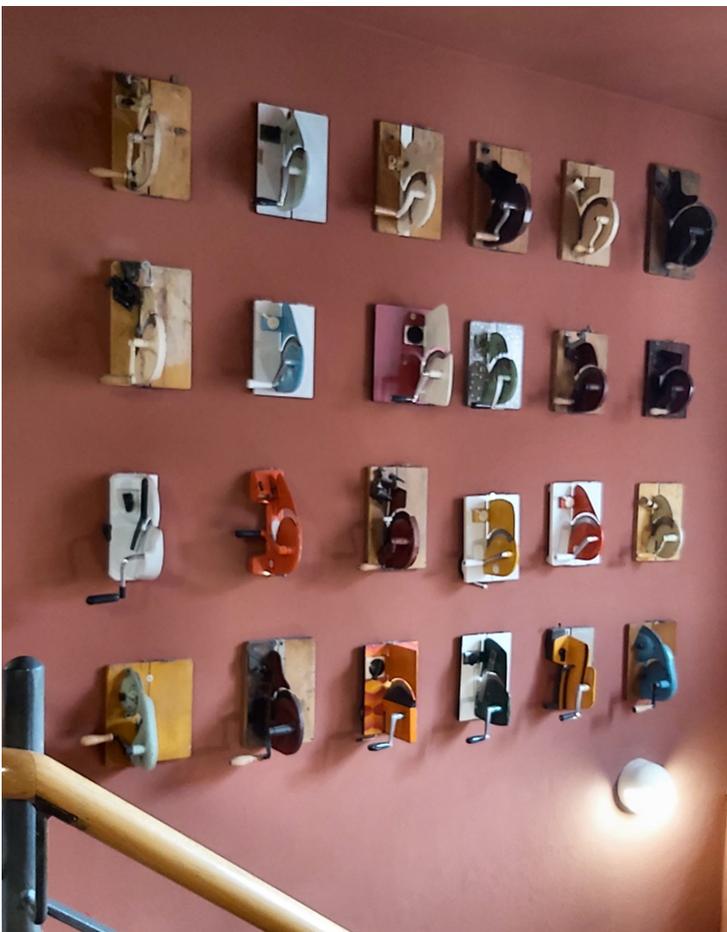


Abb. 5, Handbrotschneidemaschinen im Wandel der Zeit



Abb. 6, Knetmaschine Typ Triumph von ERKA, Winnenden um 1935

Es schloss sich der obligatorische Besuch des Ulmer Münsters an, einer Kirche mit dem immer noch höchsten Kirchturm der Welt (Abb. 7 u. 8). Dann ging es zum „Schiefen Hotel“ in die wirklich schöne



Abb. 7, Ulmer Münster mit dem welthöchsten Kirchturm (161,53 m)

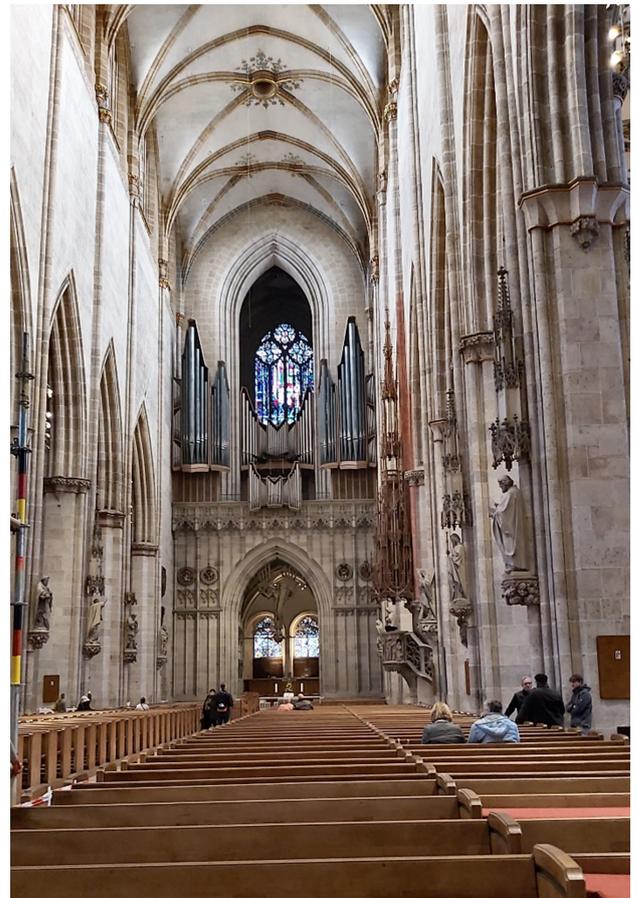


Abb. 8, Chorgestühl des Ulmer Münster

verwinkelte Altstadt – sie ist sicherlich auch ein Grund, warum Ulm zur lebenswertesten Stadt Deutschlands 2024 erkoren wurde (Abb. 9).



Abb. 9, Das „Schiefe Haus“ im Fischerviertel, laut Guinness-Buch der Rekorde das schiefste Hotel der Welt

Am Nachmittag ging es dann zur Sache - es fanden die Jurygespräche statt, wo den Teilnehmenden



Abb. 10, Hallenser-Team beim angeregten Gespräch, v.l.n.r. Ralph Placke, Ralf Rodewald, Thomas Uhl und Alfred Seiler

der Wettbewerbsausstellung die Einschätzungen und Hinweise der Jurymitglieder offeriert wurden (Abb. 10). An dieser Stelle schon mal mein herzlicher Dank an unsere 5 Teilnehmer im Team „Hallenser von der Saale“ – wir haben uns redlich geschlagen und dieses Mal den 6. Platz unter 9 Mannschaften belegt! Jeder konnte sich mit seinem Exponat steigern, das macht Mut und Hoffnung für eine eventuelle Teilnahme am nächsten Teamwettbewerb. Dennoch hatte die Ver-

kündigung der Einschätzung der einzelnen Exponate durch die zwei Jurymitglieder zumindest einmal doch einen etwas bitteren Beigeschmack. Es betraf das Exponat unseres Schatzmeisters, Herrn Ralf Rodewald, welches von allen 5 Exponaten auch die höchste Punktzahl erreichte. So hob denn in seinen Ausführungen zum Exponat der



Abb. 11, Es wird ernst, Juror Dr. Wolfgang Leupold, rechts, eröffnete die Jurygespräche beginnend mit unserem Team „Hallenser von der Saale“

ehrwürdige erfahrene Juror Dr. Wolfgang Leupold (Abb. 11 u. 12) schon ganz hoffnungsvoll an...“wie gut sich das Exponat entwickelt habe...“und fuhr dann im Weiteren mit den Worten fort „daher haben wir uns entschlossen...doch kein Gold zu vergeben“. Eigentlich hatten wir mit dem



Abb. 12, Wir sind durch mit den Jurygesprächen. Ralf Rodewald, hinten, mit enttäuschem Blick auf sein Exponat, doch kein Gold

hoffnungsvollen Beginn der (im Nachgang dann doch eher etwas merkwürdigen) Laudatio auf genau



dieses Prädikat gehofft – umso deutlicher war Herr Rodewald dann die Enttäuschung ins Gesicht geschrieben...Da nutzten dann im Nachgang auch die Hinweise seitens der Jury auf doch andere härtere Bandagen in einem regulären Wettbewerb nicht viel, die Stimmung war erst mal etwas getrübt...

Sei es wie es sei, das Leben ging weiter und trotz der besagten „Ansprache“ unseres Ober- Jurors Dr. Wolfgang Leupold verbrachten wir den Abend dann einträchtig gemeinsam im Restaurant...(Abb. 13).

Abb. 13, Im Restaurant „Zur Zill“, mitten im Ulmer Fischerviertel ließen wir gemeinsam mit Juror Dr. Wolfgang Leupold den Abend ausklingen

Dann kam schon der letzte Tag, Samstag, 26.10.24 – der Rückreisetag. Nach dem Frühstück sollte es dann zunächst mit den Koffern zwecks Schließfach zum Bahnhof gehen und dann zu den Messehallen. Nicht jedoch so für Herrn Rodewald. Schon mental geprüft durch seine Exponatbewertung, stand nun die nächste Nervenprobe an – er kam nach dem Frühstück nicht mehr in sein Zimmer! Auch der herbeigerufene Empfangsservice vermochte die Tür nicht zu öffnen, sodass wir erst mal ohne Herrn Rodewald unsere Koffer am Bahnhof unterbrachten und zur Messe fuhren. Dort



Abb. 14, Ralph Placke, stellvertretend für unser Team, nahm die Urkunde in Empfang

wurden vormittags die Ergebnisse der Ausstellungen bekannt gegeben (Abb. 14 u. 15). In der Wettbe-

werbsausstellung belegte unser Team den 6. Platz, wir konnten jeweils folgende Bewertungen erreichen: 1 x Silberbronze, 1 x Silber und 3 x Vermeil. Die 3 mit Vermeil ausgezeichneten Exponate wurden von der Jury für gut befunden auch an einer ordentlichen nationalen Rangausstellung teilzunehmen. Der nunmehr 3. Teamwettbewerb des



Abb. 15, Gruppenbild der beteiligten Team-Mitglieder

BDPh war somit abgeschlossen – offensichtlich so erfolgreich, dass der BDPh sich entschlossen hat, gleich im nächsten Jahr den 4. Teamwettbewerb folgen zu lassen. Hier dann mit der Änderung, dass es für ein komplettes Team nur noch 4 Aussteller braucht – das müsste doch für die Hallenser von der Saale machbar sein! (wie eine parallele Rangausstellung gezeigt hat, kann man auch reine Ansichtskartenexponate ausstellen – und damit sogar Gold gewinnen...)

Leider erst nach Ende der Preisverleihungen (Abb. 16) schaffte es auch Herr Rodewald noch in die



Messehallen – für das Öffnen seiner Hoteltür musste extra ein Schlüsseldienst geholt werden – und dieser eigentlich in Ulm ansässige Schlüsseldienst war gerade in Ingolstadt zu Gange, er musste also aus Bayern „zurück“ beordert werden. Dann konnte es zum Glück auch frühzeitiger als vom BDPh „angedroht“ mit dem Abbau der Exponate beginnen, sodass wir doch früher als gedacht zum Bahnhof konnten. Das wiederum war auch gut so, denn der schon mal ersatzweise gebuchte Zug für die Rückfahrt war bereits mit erheblicher Verspätung avisiert, sodass wir unser Folgean-

Abb. 16, Angeregte Gesprächsrunde nach Ende der Preisverleihungen, v.l.n.r. Maike Seiler, Ralph Placke, noch ganz geschafft Ralf Rodewald und Thomas Uhl

schlüsse nicht mehr geschafft hätten! Zum Glück fuhr ein anderer früherer Zug (Abb. 17), sodass wir unsere Anschlusszüge noch erreichten und noch vor Mitternacht erschöpft, aber glücklich in den Heimathafen Halle einfuhren – und nicht wie unser anderes Vereinsmitglied Thomas Uhl, welcher den verspäteten Zug nahm, auch noch eine Nacht in Augsburg verbringen musste (wenigstens im Hotel, und nicht auf dem Bahnhof...).



Abb. 17, Rechtzeitig den ICE von Augsburg nach Erfurt erreicht

Ja, wer eine Reise macht, kann hinterher viel erzählen....

Ralph Placke

1.Vorsitzender

Briefmarkenfreunde Halle- Süd e. V.

Die Bäckereimaschinenproduktion in Halle an der Saale, Teil 1

Von Ralf Rodewald und Alfred Seiler, Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.

Am 16. Oktober ist der Welttag des Brotes. Dieser internationale Aktionstag soll den Fokus der Weltöffentlichkeit auf die Bedeutung des Brotes (Abb. 1) für die globale Ernährung lenken. Deutschland gilt dank seiner vielfältigen, 2014 sogar von der UNESCO-Kommission in die Liste der immateriellen Kulturgüter aufgenommenen Brotkultur (Abb. 2) als Spitzenreiter in Sachen Brot. Verantwortlich dafür sind vor allem die Mitglieder des Zentralverbandes des Deutschen Bäckerhandwerks



Abb. 1, Zwei Brote mit dem Konterfei des Hallensers Felix Graf von Luckner, 2024



Abb. 3, Briefmarke Für die Jugend, Bäcker, BRD 1986

zur Dekoration ihres Verkaufsraums oder als Augenfänger vor dem Geschäft. Betrachtet man diese



Abb. 4, Drehhebelknetmaschine von F. Herbst & Co. in einem Nebengelass der Bäckerei Mundt, Weißenfels, um 1995

e. V., die in knapp 10 000 Backstuben (Abb. 3) ihrem Tag- (oder besser Nacht-) werk nachgehen.

Viele dieser in privater Hand befindlichen Bäckereien in Deutschland und seinen Nachbarländern verfügen noch über Bäckereimaschinen, die bereits Generationen zuvor beschafft wurden. Man findet diese in Kellern oder Nebengelassen (Abb. 4), nicht wenige Bäckermeister nutzen sie auch

zur Dekoration ihres Verkaufsraums oder als Augenfänger vor dem Geschäft. Betrachtet man diese Maschinen eingehender, fällt der häufig an prominenter Stelle darauf angebrachte Herkunftsort Halle an der Saale auf (Abb. 5). Was hat es damit auf sich? Nun, das lässt sich leicht erklären: Bäckereimaschinen aus Halle hatten bei der potentiellen Kundschaft einen ähnlich guten Ruf wie etwa Klingen aus Solingen. Dies bescherte den hier produzierten Teigteilmaschinen, Teigknetmaschinen, Mehlsiebmaschinen, Semmelmühlen und Sackausstäube-Maschinen einen stetigen Absatz. Diese Entwicklung begann damit, dass der Bäckermeister Franz Herbst aus Halle seinen Bruder, den Schmied und Maschinenbauer Friedrich Herbst, zu einer Fachausstellung (Abb. 6) nach Magdeburg mitnahm. Derartige Veranstaltungen wurden von berufsständischen Organisationen wie dem **Verband gewerbtreibender Bäckermeister der Provinz Sachsen, Thüringen und Anhalt** (Abb. 7) oder dem **Germania Zweigverband der Bäckerinnungen der Provinz Sachsen, Anhalt und Thüringen** (Abb. 8) regelmäßig organisiert, damit ihre Mitglieder sich über



Abb. 5, Teigteilmaschine von Kaufmann & Krüger, Halle a. S. um 1920

Magdeburg mitnahm. Derartige Veranstaltungen wurden von berufsständischen Organisationen wie dem **Verband gewerbtreibender Bäckermeister der Provinz Sachsen, Thüringen und Anhalt** (Abb. 7) oder dem **Germania Zweigverband der Bäckerinnungen der Provinz Sachsen, Anhalt und Thüringen** (Abb. 8) regelmäßig organisiert, damit ihre Mitglieder sich über



Abb. 2, Briefmarke Deutsche Brotkultur, BRD 2018

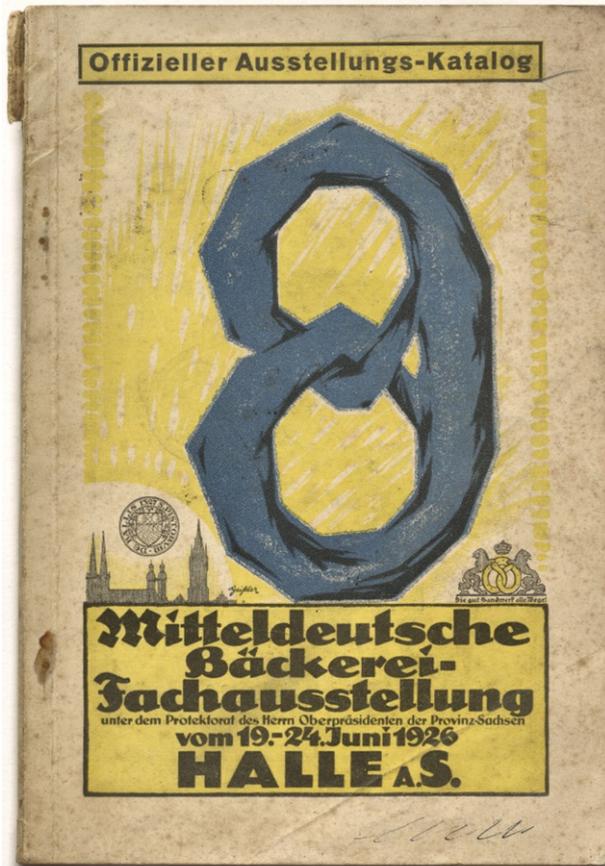


Abb. 6, Ausstellungskatalog der Mitteldeutschen Bäckerei-Fachausstellung, Halle a. S. 1926



Abb. 7, Urkunde für die Zuerkennung einer goldenen Denkmünze auf der Bäckerei-Fachausstellung, Halle a/S. 1877

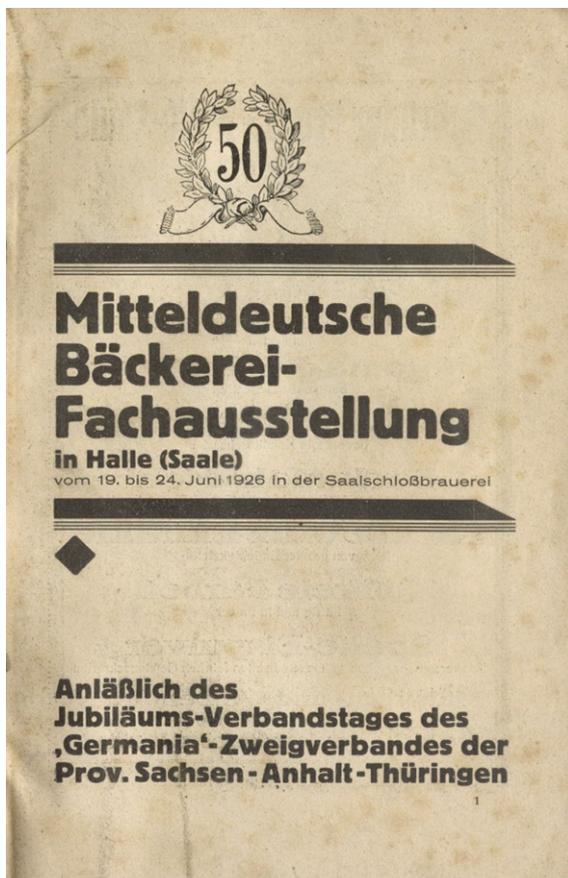


Abb. 8, Ausstellungskatalog der Mitteldeutschen Bäckerei-Fachausstellung, Halle a. S. 1926

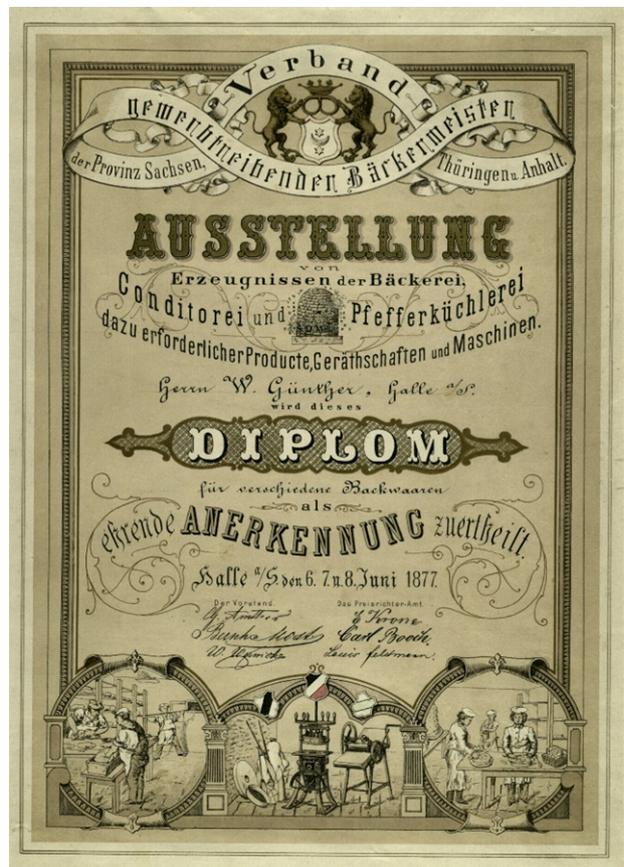


Abb. 9, Diplom für die Anerkennung auf der Bäckerei-Fachausstellung, Halle a/S. 1877

Neuerungen in der Branche ein Bild machen konnten. Hervorragende Aussteller wurden mit Diplomen (Abb. 9) oder Medaillen (Abb. 10, 11) ausgezeichnet. Friedrich Herbst informierte sich in Magdeburg u. a. über eine dort vorgeführte Teigteilmaschine des Wiener Bäckereimaschinenbauers Carl Hailfinger, deren Wirkungsprinzip er in der



Abb. 10, Medaille für beste Leistungen auf der Bäckerei-Fachausstellung mit Etui, Halle a/S. 1901

folgenden Zeit wesentlich weiterentwickelte. Es dürften wohl insbesondere die versenkbaren Messer (Abb. 12) gewesen sein, die seiner Maschine den ersten Platz auf der Beliebtheitsskala unter den Bäckermeistern einbrachte. 1874 gründete er gemeinsam mit dem Ober-Werkführer Friedrich Brüning die



Abb. 11, Medaille für hervorragende Leistungen auf der Bäckerei-Fachausstellung, Halle a/S. 1926

Maschinenfabrik **Herbst & Brüning** (Abb. 13), welche die Produktion der neuen Teigteilmaschine übernahm. Damit war die Grundlage für den Einzug der Mechanisierung in das Bäckerhandwerk geschaffen. Im folgenden Jahr trennten sich die beiden Kompagnons bereits wieder, so dass mit **F. Herbst & Co.** (Abb. 14, 15) und **Fr. Brüning & Co.** (Abb. 16) bereits zwei Firmen der Bäckereimaschinenindustrie in Halle existierten. Insbesondere die Firma von Friedrich Herbst entwickelte sich äußerst erfolgreich. In den ersten fünfzig Jahren ihres Bestehens (Abb. 17) lieferte sie rund 30 000 Teigteilmaschinen an die Kundschaft aus. Später ergänzte die „Original Herbst Drehebel-Knetmaschine“ (Abb. 18) das Firmen-Portfolio. Beide Maschinen wurden auch auf internationalen Fachmessen vielfach ausgezeichnet. Zu ihrer rasanten Verbreitung dürfte in nicht unerheblichem Maße beigetragen haben, dass der Antrieb durch Elektromotoren erfolgte. Friedrich Brüning war ebenfalls sehr erfolgreich. Er verlegte seine Fabrik später in die Lindenstraße 70, wo er sich 1895 rühmte, bereits 52 Auszeichnungen wie Staatspreise, Goldene Medaillen etc. (Abb. 19) errungen zu haben. Nach seinem Tod führte die Witwe Auguste das Unternehmen weiter. 1929 wurde die Firma ein letztes Mal unter der Adresse Merseburger Straße 155 erwähnt – dies ist allerdings eine verräterische Adresse!



Abb. 12, Teigteilmaschine mit versenkbaren Messern von Kaufmann & Krüger, Halle a. S. um 1920

1880 begann **Wilhelm Kaufmann** in der Blücherstraße 10 mit der Produktion von Bäckereimaschinen. Er tat sich zwei Jahre später mit Franz Krüger zu **Kaufmann & Krüger** zusammen. Dieser war 1881 in

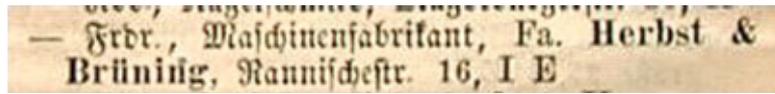


Abb. 13, Adressbucheintrag Herbst & Brüning, 1875

der Maschinenfabrik **Knappe & Krüger** in der Königstraße 20 b tätig, deren Spezialität sämtliche Hilfsmaschinen für Bäcker und Backofenarmaturen waren. Spätestens ab 1893 firmierte er als **Franz Krüger, vormals**

Kaufmann & Krüger, bis 1903 **Kaufmann & Krüger** (Abb. 20) Auferstehung feierte, inzwischen in der Thüringer Straße 21, wo sie 1926 das letzte Mal erwähnt wurden. Zwischen 1924 und 1939 gab es daneben noch **Franz Krüger & Co.** in der Merseburger Straße 155.

1881 begann **Franz Tretrop** mit der Produktion von Bäckereimaschinen am Großen Berlin 10. Er hatte zuvor bei F. Herbst & Co. als Meister gearbeitet. 1888 verlegte er die Fabrik in die Sophienstraße 23 (Abb. 21). Später übernahm sein Sohn **Hugo Tretrop** deren Leitung. Das Unternehmen wurde 1941 letztmalig erwähnt.

Der zunächst als Modelltischler bei F. Herbst & Co. tätige **Hermann Bertram** entschied sich 1884 für die Selbständigkeit und gründete eine Bäckereimaschinenfabrik am Standort Böllberger Weg 3. Bereits zwei Jahre später verlegte er sie in den Böllberger Weg 5a, was die räumliche Situation der Firma jedoch nur kurzfristig verbesserte, sodass ihr Inhaber schließlich ein Grundstück in der späteren Torstraße 61



Abb. 14, Blick vom Franckeplatz in die Rannische Straße, Foto von Gottfried Riehm um 1890



Abb. 15, Rannische Straße 14/15, 2024

erwarb. Dort ließ er eine neue Fabrik und ein Wohnhaus errichten und nahm 1888 die Produktion auf. Die Firma entwickelte sich überaus erfolgreich, so dass ein Teil der Maschinen auch in einer zweiten Fabrik in der Beesener Straße 30 hergestellt wurden. 1906 war Hermann Bertram der Bäckereimaschinenfabrikant, der die meisten Steuern zahlte. Im folgenden Jahr benannte er seine Firma **Hallesche Dampfbackofen-Fabrik, Hallesche Misch- und Knetmaschinen-Fabrik Hermann Bertram** (Abb. 22) um. Die steigende Nachfrage nach den Erzeugnissen der Firma führte das Werk bald wieder an seine Kapazitätsgrenzen, so dass der Erwerb eines Grundstücks in der Diemitzer Otto-Stomps-Straße notwendig wurde. Dort übernahm später sein Sohn Otto Bertram die Führung des Unternehmens.

1885 stieg **Albert Heber** ins Maschinenbaugeschäft ein, zunächst in der Delitzscher Straße 6 d, wo zuvor die Maschinenbaufirma Chr. Kind zu finden war. 1889 nannte sich die Firma dort **Heber &**

Streblow (Abb. 23), wobei letzterer noch ein Phantom bleiben muss, da er unter den Einwohnern Halles nicht zu finden ist. Zum Firmen-Portfolio zählten auch Bäckereimaschinen. 1891 zogen Heber & Streblow in die Delitzscher Straße 16, die spätere 22, um. Dort existierte die Firma bis 1913.

Die Eisengießerei Magdeburg & Prinzler wurde 1889 in der Turmstraße 3 von Christian Prinzler sen. und Oswald Magdeburg gegründet. Nach ihrem Ausscheiden 1890 bzw. 1894 firmierte das Unterneh-

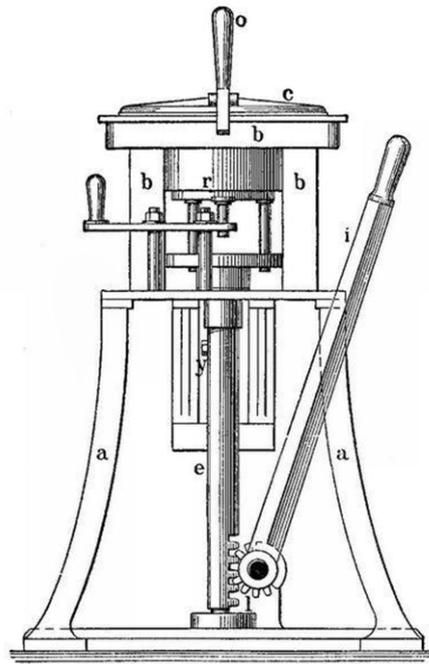
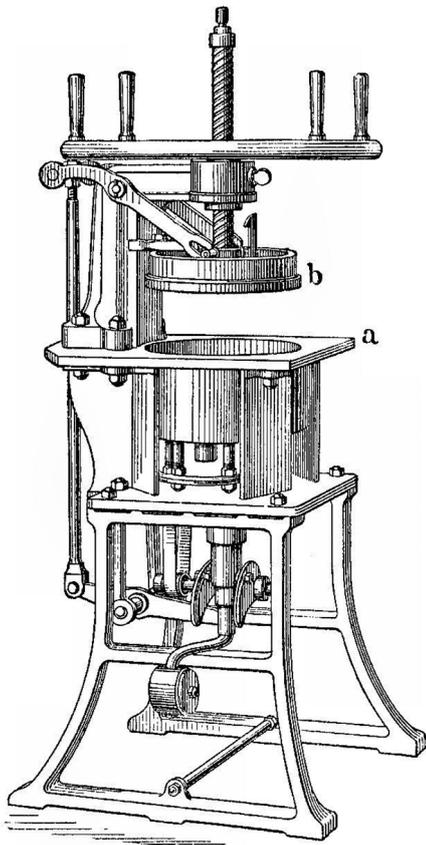
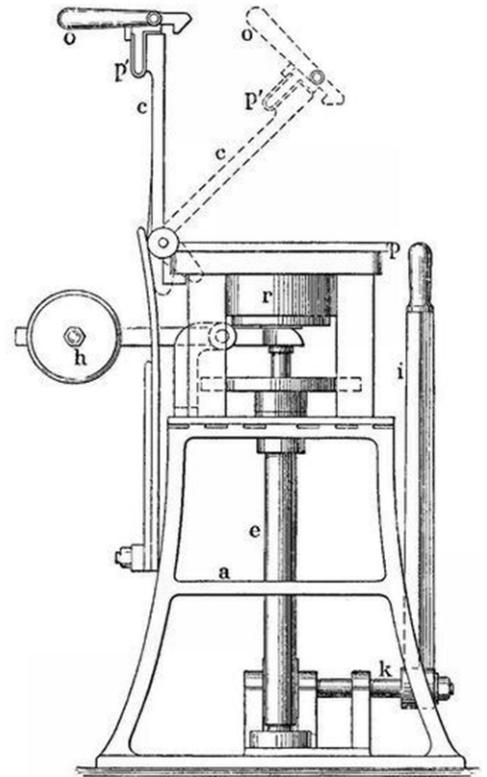


Abb. 16, Teigteilmaschine von Fr. Brüning & Co., um 1885



men als **Chr. Prinzler & Söhne Eisengießerei und Maschinenfabrik**. Die Firma erwarb in Büschdorf ein Grundstück am Delitzscher Weg und produzierte dort zunächst u. a. Bauteile für die Bäckereimaschinenfabriken, ehe sie schließlich selbst in das Geschäft mit den Bäckereimaschinen einstieg. Das 1918 in eine Aktiengesellschaft (Abb. 24) umgewandelte Unternehmen wurde 1925 von Gotthilf Leberecht Eberhardt erworben, führte seinen Firmennamen jedoch weiter.

F. Herbst & Co.
1874 50 JAHRE 1924

HALLESCHER TEIGTEIL-KNET- UND MISCHMASCHINEN-FABRIK.

SPEZIALITÄT:
MASCHINEN FÜR BÄCKEREIEN, CONDITOREIEN,
HOTELS, TEIGWARENFABRIKEN, CHEM. INDUSTRIE,
DAMPFBÄCKÖFEN.

Draht-Adresse: Knehterbst Hallesaal.
A.B.C. Code Sthe Edition.
Rudolf Mosse Code.

Reichsbank-
Giro-Konto-Halle n/5.
Postscheck-Konto:
Leipzig Nr.: 15070.

FABRIK UND VERWALTUNGSGEBÄUDE HALLE-DIEMITZ, REIDEBURGERWEG
AUSCHRIFT FÜR BRIEFE, EIL- u. PAKETSSENDUNGEN: F. HERBST & CO. HALLE a.S.
AUSCHRIFT FÜR WAGGONSSENDUNGEN: F. HERBST & CO. HALLE (SAALE) ANSCHLUSSGLEIS NORDENDE
AUSCHRIFT FÜR STÜCKGUTSENDUNGEN: F. HERBST & CO. HALLE (SAALE)

6 STAATSMEDAILLEN

Abb. 17, Briefkopf von F. Herbst & Co., 1924

1890 trat der Maschinenfabrikant **Otto Necke** in der Schützengasse 20 in den Kreis der Bäckereimaschinenproduzenten. Zwei Jahre später verlegte er die Fabrik in die Streiberstraße 13a. Später übernahm sein Sohn **Albert Necke** die Firma, die bis Kriegsende in der Südstraße 21 (Abb. 25) bestand.

Der nächste Bäckereimaschinenbauer wurde 1891 **Paul Feller** im Steinweg 26a, der zuvor eine Maschinenbauwerkstatt in der Friesenstraße 5 betrieben hatte. 1895 zog er in die Streiberstraße 35/36 (Abb. 26) um. Der neue Standort gehörte dem Kaufmann Bruno Dietrich, der als Kompagnon in die Firma eintrat. 1907 arbeitete Paul Feller offensichtlich mit Albert Lange und Franz Geilen zusammen, deren Firma **Lange & Geilen** (Abb. 27) bereits 1894 kurzzeitig unter den Bäckereimaschinenfabriken aufgeführt worden war. Neben Fellers Fabrik für Shaping- sowie Teigteilmaschinen, die sich inzwischen in der Berliner Straße 4 befand, existierte auch noch **Paul Feller & Co. GmbH (Lange & Geilen)** (Abb. 28) bzw. **Lange & Geilen (Paul Feller & Co. GmbH), Maschinenfabrik** (je nachdem, welchen Eintrag im Adressbuch man zur Kenntnis nahm) mit dem gleichen Firmenprofil in der Raffineriestraße 43. Ihre Produkte wurden nicht nur in Deutschland vertrieben, sondern auch in das Ausland exportiert, vor allem nach Russland, Belgien, Italien, Österreich und in die Niederlande. Franz Geilen schied im folgenden Jahr bereits wieder aus der gemeinsamen Firma aus, um die Geschäftsführung seiner

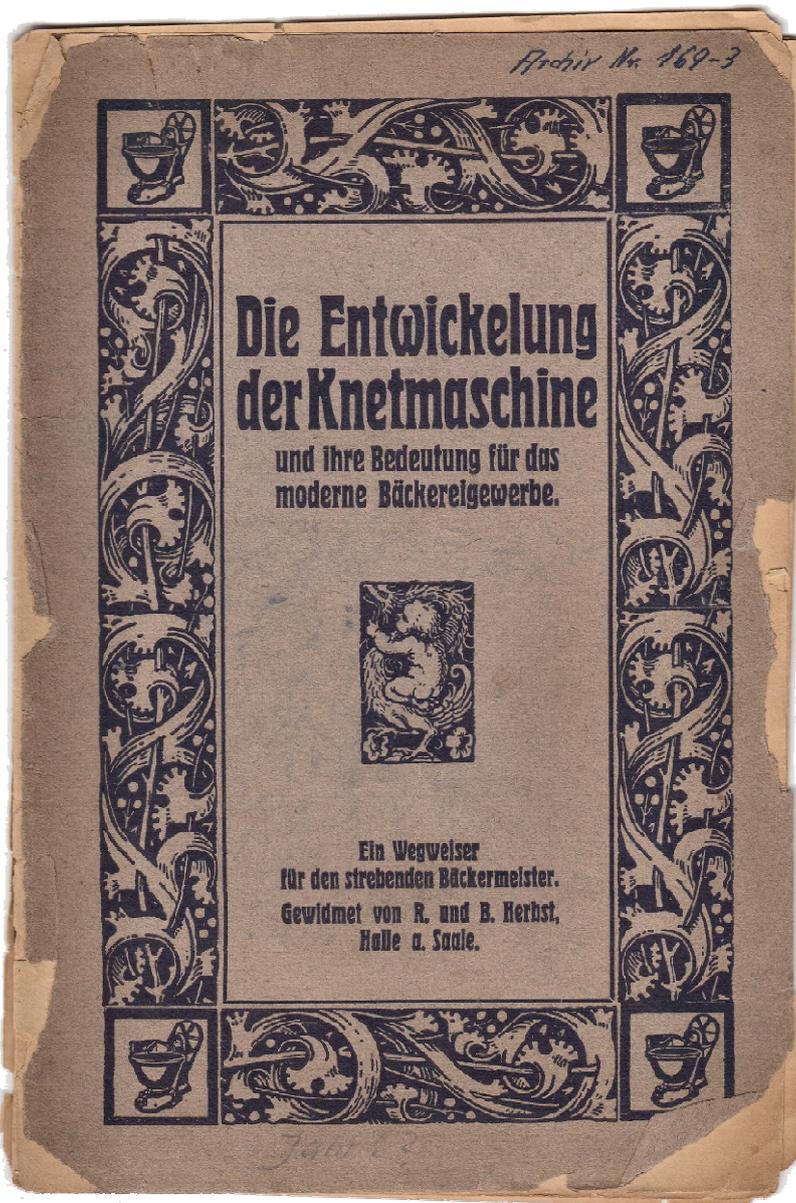


Abb. 18, Broschüre über die Knetmaschine der Firma F. Herbst & Co., um 1910

Waschanstalt und Färberei Union in der Barbarastraße 2 zu übernehmen. Der Firmenname lautete jedoch weiter Lange & Geilen, unter welchem sie bis 1909 unter den Bäckereimaschinenproduzenten aufgeführt wurden. In diesem Jahr endete auch die Zusammenarbeit zwischen Paul Feller und Albert Lange. Paul Feller & Co. bestand bis 1939, wurde allerdings gleich nach dem I. Weltkrieg von G. L. Eberhardt übernommen.

1891 stellte Maschinenbauer **Hermann Lindemann** seine Fabrik im Böllberger Weg 15 auf Bäckereimaschinen um, die er 1893 in die Ludwigstraße 1, die spätere Nummer 3, verlegte. Dort befand sie sich bis 1899, dann kehrte Hermann Lindemann in den Böllberger Weg zurück, diesmal in die Nummer 59 (Abb. 29). 1919 trat der



Abb. 19, Adressbucheintrag F. Brüning, 1895

Kaufmann Gustav Geiler in die Firma ein, die sich fortan **Lindemann & Geiler**, vormals **Hermann Lindemann** (Abb. 30) nannte und bis 1924 Bestand hatte. Dann übernahm G. L. Eberhardt das Unternehmen, das noch bis 1939 am Standort Merseburger Straße 155 Erwähnung fand.



Abb. 20, Teigteilmaschine von Kaufmann & Krüger, Halle a. S., um 1920

1893 trat **Theodor Franz** in den Kreis der Bäckereimaschinenfabrikanten. Begonnen hatte er seine berufliche Selbständigkeit 1862 als Bäckermeister. 1873 erweiterte er sein Geschäft um eine Hefenhandlung. Die Tätigkeit als Bäckermeister gab er 1877 auf, um ausschließlich mit Hefen zu handeln, seit 1881 wirkte er als Kaufmann und Hefenfabrikant. Das brachte ihm bei den Hallensern den Namen „Hefenfranz“ ein, den er später als Depeschendresse nutzte. Seine Brüder Otto und Richard führten seit 1902 unter dem Namen Gebrüder Franz eine Fabrik für Holzfaser-Fabrikate, aus der Richard Franz jedoch ein Jahr später bereits wieder ausschied. Otto Franz erweiterte das Firmen-Portfolio 1904 indes um Metall- und Siebwaren und 1908 um Backgeräte. Seit 1909 wurde **Gebrüder Franz**

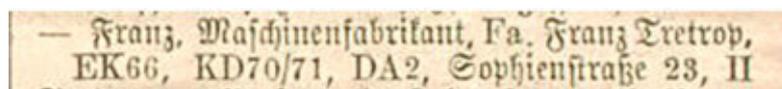


Abb. 21, Adressbucheintrag Franz Tretrop, 1888

gemeinsam von Otto und Theodor Franz geführt, später von Otto Franz allein (Abb. 31). Ihre Backgerätefabrik befand sich in der Großen Märkerstraße 23/24 (Abb. 32) und produzierte Maschinen, Geräte, Formen und Werkzeuge für Bäckereien, Konditoreien, Brotfabriken und Mühlen. Daneben existierte die Firma Theodor Franz in der Großen Märkerstraße 25 weiter. Die Fabrik wurde später in die Rainstraße / Ecke Burgstraße verlegt. Gebrüder Franz wurden seit 1937 nicht mehr unter den Bäckereimaschinenfabrikanten aufgeführt, schalteten jedoch bis 1939 (Abb. 33) noch entsprechende Anzeigen in den Adressbüchern.

Ebenfalls 1893 gründete der gelernte Schlosser und als Werkmeister bei Hermann Bertram tätige **Albert Mohr** im Steinweg 25 eine Bäckereimaschinenfabrik (Abb. 34). Zwei Jahre später verlegte er die Firma in die Magdeburger Straße 27 (Abb. 35), um 1912 schließlich das Grundstück Delitzscher Straße 30



Abb. 22, Briefkopf von Hermann Bertram, um 1910

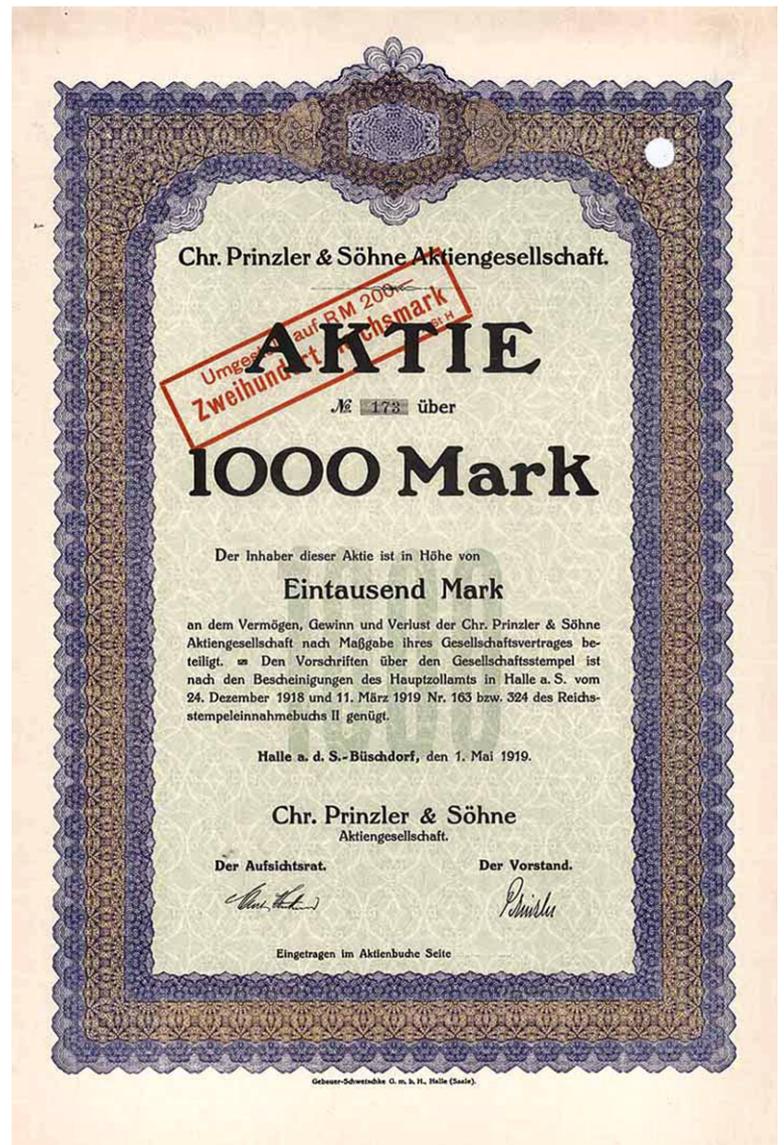


Abb. 23, Postkarte von Heber & Streblow, 1907

37) in der Merseburger Straße 13. Später verlegte er diese nach Ammendorf, wo sie bis 1905 bestand. 1895 erweiterte der Backofenbauer **Franz Fleischer** in Schwetschkestraße 4 (Abb. 38) sein Firmen-Portfolio um die Herstellung von Bäckereimaschinen, konzentrierte sich allerdings im folgenden Jahr schon wieder auf seine angestammte Tätigkeit.

Der Maschinenbauer **Fritz Siegfried Heller** begann 1896 mit der Produktion von Teigteilmaschine im Steinweg 50 (Abb. 39). 1903 übernahm Eduard Heller die Firma, die nun den Namen **F. E. Heller** führte und bis 1908 unter den Bäckereimaschinenproduzenten genannt wird. Als neuer Inhaber fungierte ab 1905 der Schlossermeister Eduard Koch. Inwieweit der unter derselben Adresse genannte Schlosser Siegfried Heller, der sich 1907 dem Viktualienhandel zuwandte, in die Bäckereimaschinenproduktion involviert war, muss noch offenbleiben. Ebenfalls 1896 begann der Maschinenbauer **Robert Kluge** in der Jacobstraße 48, später in der Jacobstraße 18 (Abb. 40) mit der Produktion von Bäckereimaschinen. Die Firma wurde bis 1899 von seiner Witwe **Klara Kluge** weitergeführt.

Abb. 24, Aktie der Chr. Prinzler & Söhne AG, 1919



vom Zimmermeister Friedrich Knappe zu erwerben (Abb. 36). Dem späteren Inhaber Adolf Mürrmann gelang es nicht, das Unternehmen durch die Weltwirtschaftskrise zu steuern, so dass es 1930 als Abteilung in die **Hallesche Maschinenfabrik und Eisengießerei** unter Fabrikdirektor Fritz Herbst eingegliedert wurde. 1938 erfolgt seine letzte Erwähnung unter den halleschen Bäckereimaschinenproduzenten. Ab 1894 produzierte Moritz Mollnau Bäckereimaschinen. Ihm gehörte die **Hallesche Brückenwaagen- und Windenfabrik** von M. M. Mollnau (Abb.

37) in der Merseburger Straße 13. Später verlegte er diese nach Ammendorf, wo sie bis 1905 bestand.

1896 begann zudem die Firmengeschichte von **G. L. Eberhardt** (Abb. 41). Gotthilf Leberecht Eberhardt



Abb. 25, Adressbucheintrag Otto Necke, 1910

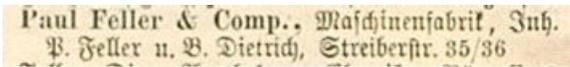


Abb. 26, Adressbucheintrag Paul Feller & Co., 1895



Abb. 28, Adressbucheintrag Paul Feller & Co. (Lange & Geilen), 1907

ter machte er sich selbständig und Dezember 1896 die „Maschinenfabrik G.

Belegschaft bestand anfangs nur aus einem Werkmeister und drei Schlossern, den Vertrieb der Teigteilmaschinen übernahm der Firmenchef selbst. Die kontinuierliche Steigerung der Produktion machte 1904 eine Vergrößerung der Fabrik erforderlich, weshalb Eberhardt von Richard Kathe das Grundstück Halberstädter Straße 12 erwarb, wo 1907 ein Neubau errichtet wurde. Zugleich begann die Entwicklung der ersten Drehhebel-Knetmaschine von Eberhardt, die 1911 unter der Typenbezeichnung „Viktoria“

trat im Jahre 1894 in die Firma F. Herbst & Co. ein, wo er als Vertreter für Teigteilmaschinen arbeitete. Seine gewerbliche Maschinenhandlung befand sich in der Rathausstraße 3. Bereits zwei Jahre später gründete am 12. L. Eberhardt“.

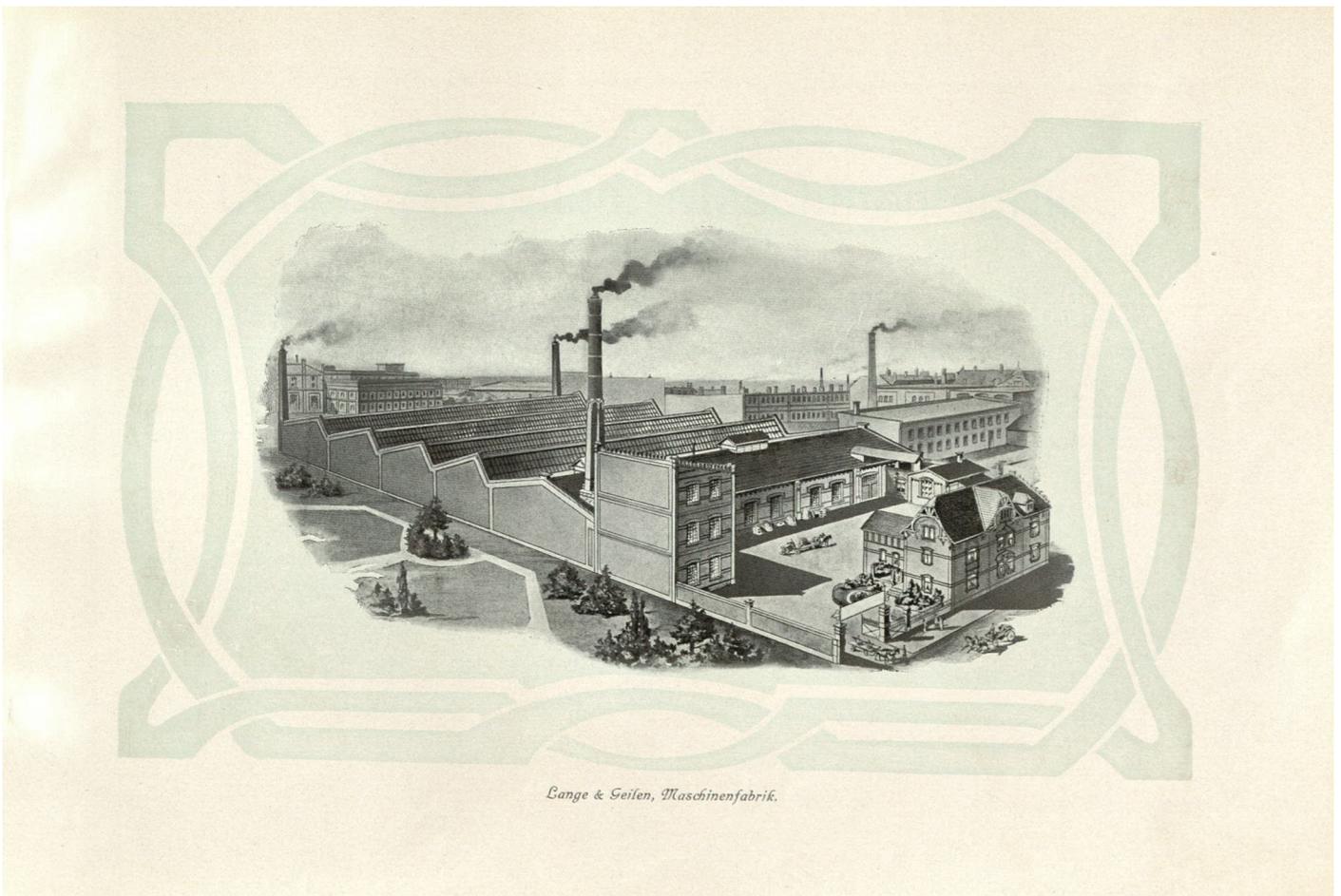


Abb. 27, Ansicht der Maschinenfabrik Lange & Geilen, 1907

(Abb. 42) auf den Markt kam. Eine längere Amerikareise des Firmengründers im Jahre 1909 führte zum Export von mehreren hundert Teigteilmaschinen (Abb. 43) in die USA. Da das Fabrikgelände sich erneut als zu klein erwies, erwarb Eberhardt noch im selben Jahr das Grundstück Merseburger Straße 155 (Abb. 44) neben der Halleschen Maschinenfabrik vom Bankhaus Lehmann, was eine Ausweitung der Belegschaft auf über 100 Arbeiter und Angestellte erlaubte. Den I. Weltkrieg überstand die Firma,

weil sie die Produktion von Teigknetmaschinen wiederaufnehmen durfte und zudem fahrbare Bäckereien für die Heeresverwaltung lieferte. Andere Bäckereimaschinenbauer hatten da weniger Glück.

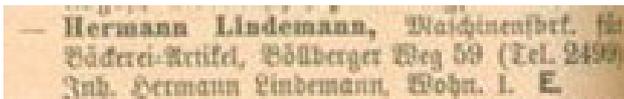


Abb. 29, Adressbucheintrag Hermann Lindemann, 1915



Abb. 30, Adressbucheintrag Lindemann & Geiler, 1920

Nach und nach übernahm G. L. Eberhardt die Firmen F. Brüning & Co., Paul Feller & Co., F. Krüger & Co., H. Lindemann und W. Ritter Bäckereimaschinen- und Backofenbau. 1925 erwarb Eberhardt die Gießerei Chr. Prinzler & Söhne in Büschdorf bei Halle und 1930 schließlich die in Konkurs gegangene Firma von Friedrich Herbst, bei der er einst seine Karriere im Bäckereimaschinengeschäft begonnen hatte. Alle diese Firmen führten ihren ursprünglichen Namen weiter, die Adresse Merseburger Straße 155 gab jedoch Auskunft über die wahren Besitzverhältnisse. Ihrer Verwaltung diente zwischen 1928 und 1939 (Abb. 45, 46) der **Eberhardt-Konzern**.

Der Kaufmann Wilhelm Elbel, der zuvor eine Maschinenanstalt und eine Netzmanufaktur geführt hatte, begann 1899 in der Schwetschkestraße 8 unter dem Firmennamen **W. u. M. Elbel** (Abb. 47), Bäckereimaschinen herzustellen. Die Firma wird bis 1907 unter den diesbezüglichen Produzenten aufgeführt.



Abb. 31, Anzeige von Otto Franz im Ausstellungskatalog der Mitteldeutschen Bäckerei-Fachausstellung, Halle a. S. 1926



Abb. 32, Große Märkerstraße 23/24, 2024



Abb. 33, Adressbucheintrag Gebrüder Franz, 1938

1900 gründete **Wilhelm Ritter** seine Bäckereimaschinenfabrik in der Bernhardtstraße 3, später in der Niemeyerstraße 2 (Abb. 48), die dann sein Sohn **Richard Ritter** weiterführte, bis sie von G. L. Eberhardt geschluckt wurde. 1928 begann Richard Ritter, mit Otto Schöbbel zusammenzuarbeiten.



Abb.34, Briefkopf der Firma Albert Mohr, um 1925

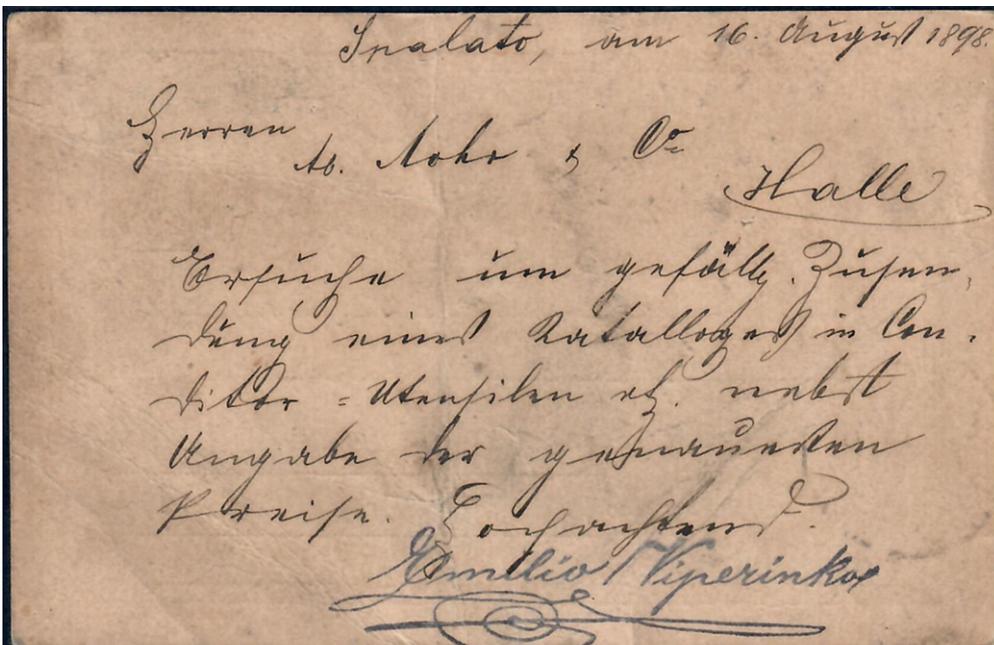
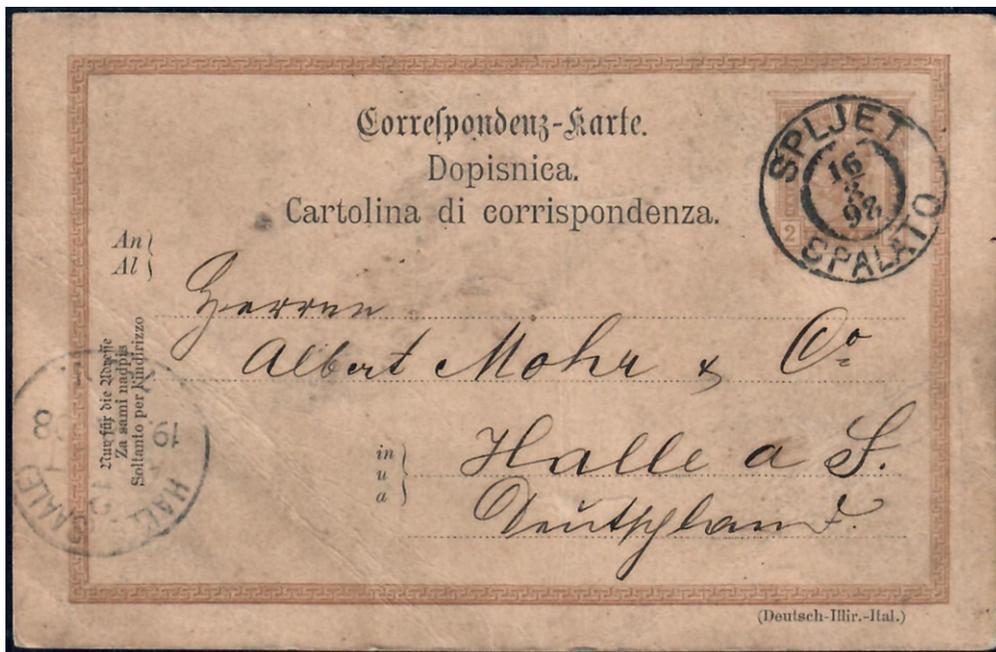


Abb. 35, Postkarte an Albert Mohr & Co. aus Spljet / Spalato (Split, Kroatien), 1898

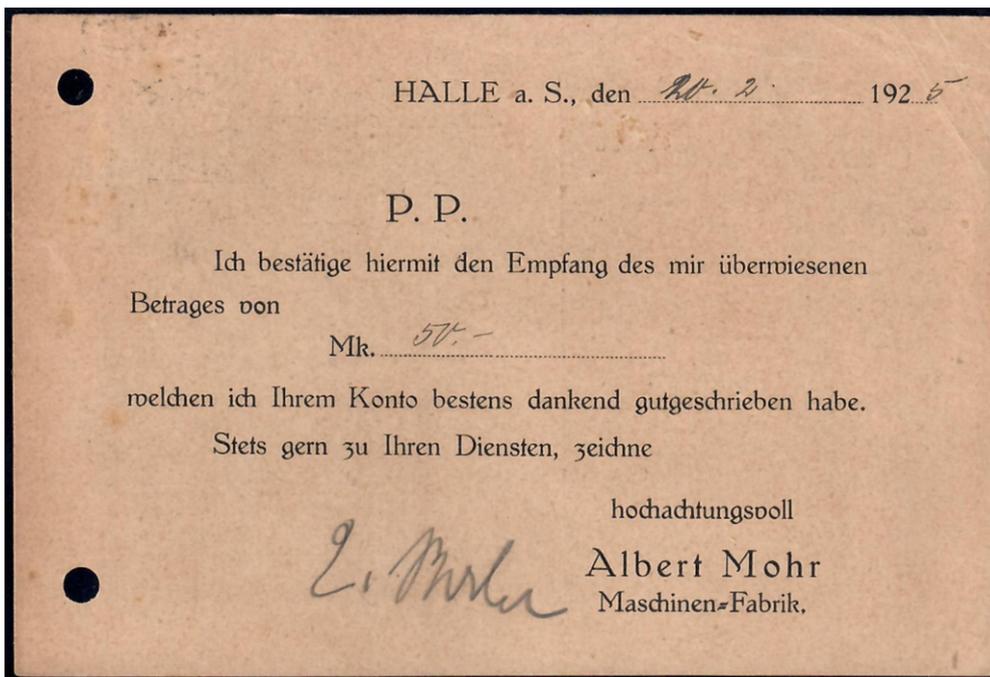


Abb. 36, Postkarte der Maschinenfabrik Albert Mohr, 1925

Hallesche Brückenwaagen- und Winden-Fabrik, M. M. Mollnau, Inh. W. W. Mollnau, Merseburgerstr. 13, B. 8-1, N. 3-6, (☎ 486)
Waggonwaagen mit u. ohne Gleisunterbrechung, mit u. ohne Billetdruck-Apparat, Fuhrwerkswaagen, Viehwaagen, Decimalwaagen, Winden, Aufzüge, Wurst-Stopfmaschinen, Sackkarren, Eisenkonstruktionen. Teigtheilmaschinen.

Abb. 37, Adressbucheintrag der halleschen Brückenwaagen- und Windenfabrik M. M. Mollnau, 1894

— Franz, Backofenbauer, Schweisefstr. 4, Eg
 Erstes Specialgeschäft für Backofenbau u. Feuerungsanlagen, für Bäckerei- u. Conditorei-Maschinen und -Geräthe.

Abb. 38, Adressbucheintrag von Franz Fleischer, 1896

— F. Siegfried, Maschinenbauer, Spezialität: Teigtheilmaschinen, Steinweg 50, H.G., pt.

Abb. 39, Adressbucheintrag von Fritz Siegfried Heller, 1898

— Robert, Maschinenbauer, Jakobstr. 18, pt.

Abb. 40, Adressbucheintrag von Robert Kluge, 1897

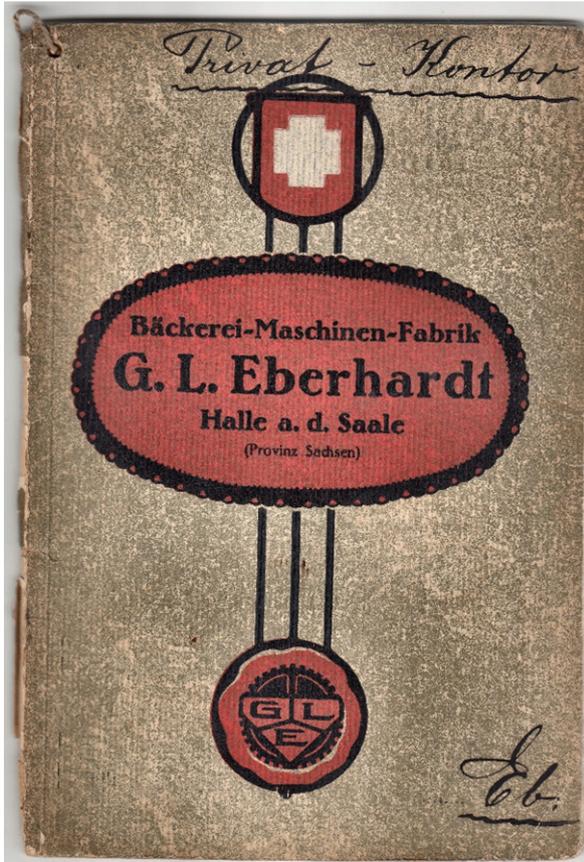


Abb. 41, Katalog der Bäckerei-Maschinen-Fabrik G. L. Eberhardt, um 1915

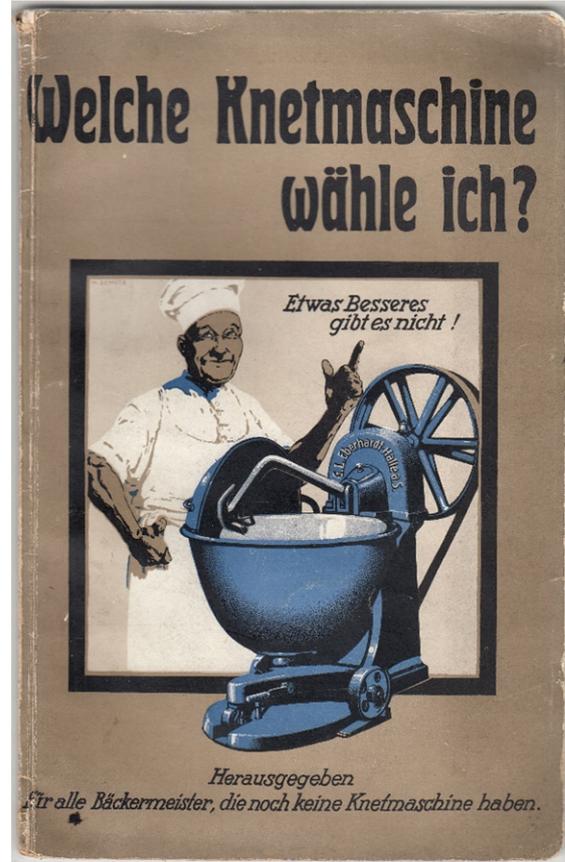


Abb. 42, Broschüre über die Knetmaschine der Firma G. L. Eberhardt, um 1920



Abb. 43, Broschüre über die Teigteilmaschine der Firma G. L. Eberhardt, um 1910

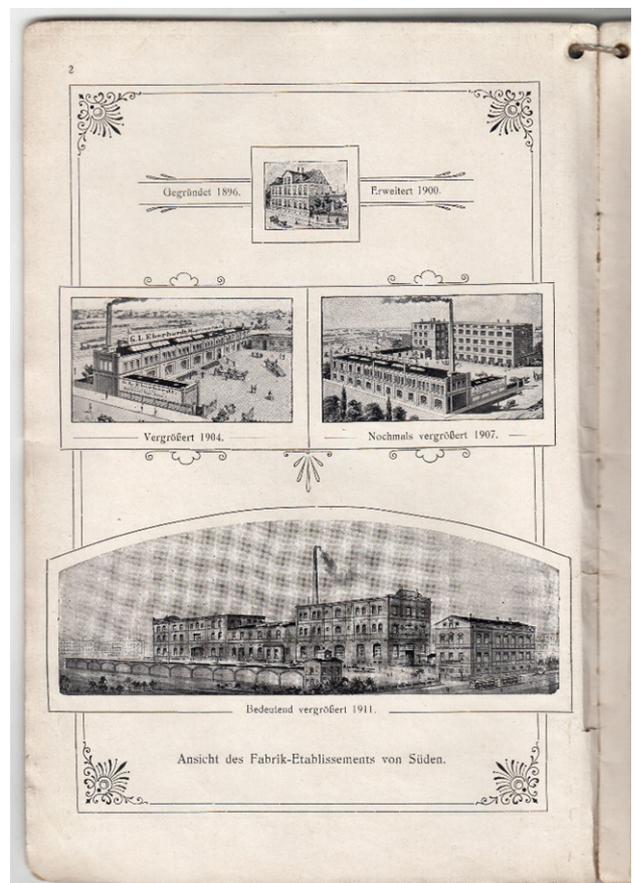


Abb. 44, Fabrikansichten von G. L. Eberhardt, um 1915

Eberhardt

Großbetrieb für Bäckerei- und Konditorei-Maschinen

Fabrikation und Verwaltungsgebäude: Halle (Saale)-Diemitz, Reideburger Straße 16-20

G. L. EBERHARDT

Maschinen-Fabrik

HALLE (SAALE)

An den
Herrn Amtsvorsteher,
Diemitz b.Halle.

VERWENDET
DIEMITZ
20. MARZ 1936
3067



Abt.: 2 Mappe (mit anzugeben): 1093 Dikt.: Wss. Geschr. Ex. Ihre Nachricht vom: Ihr Zeichen:

Offt: Halle (Saale)-Diemitz, Schließfach Nr.120 Halle (Saale) 2, den 21. März 1936.

In der Einlage übersende ich Ihnen die Reise-Legitimationskarte meines Reisenden, Herrn Erich Aderhold, Hannover, Boedekerstr. 84, für das Jahr 1935 und bitte um Erneuerung der Karte auf 1936.

Die angeheftete Fotografie ist das Bild meines Reisenden Aderhold, der mich bittet, ihm das Bild aus der alten Karte zurückzusenden. Ich weiss nicht, ob Sie das tun wollen oder nicht. Ich möchte nur diese Bitte hiermit anschliessen.

Mit deutschem Gruss

G. L. Eberhardt
G. L. Eberhardt

1 Reise-Legitimationskarte !
1 Bild !



Anschrift für Briefe, Eil- und Paketsendungen: Halle (Saale) 2, Schließfach Nr. 120. Anschrift für Waggonsendungen: Halle (Saale), Anschlußgleis Nordende. Anschrift für Stückgutsendungen: Halle (Saale). Fernruf Nr. 21246 und 28024. Telegramm-Adresse: Gieberhard Hallesaaale. A.B.C. Code used 5th Edition. Postscheckkonto für Deutschland: Nr. 8727, Postscheckamt Leipzig. Postscheckkonto für Österreich: Nr. 55979, Postsparkasse in Wien. Postscheckkonto für Ungarn: Nr. 18411, ungarische Postsparkasse in Budapest. Postscheckkonto für Tschecho-Slowakai: Nr. 500791, Postsparkasse Prag. Bank-Konten: Reichsbank, Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft, Dresdner Bank, sämtlich in Halle (Saale).

Goldene Ehren-Medaille der Großen Bäckerei-Fachausstellung in Breslau

Abb.45, Schreiben von G. L. Eberhardt, 1936

1903 begann die Geschäftstätigkeit von **Wilhelm Marx** in der Ludwigstraße 5, dessen Firma später in die Merseburger Straße 103 (Abb. 49) umzog und 1928 den ersten Brötchenautomaten entwickelte, gegen Ende des II. Weltkriegs jedoch einging.

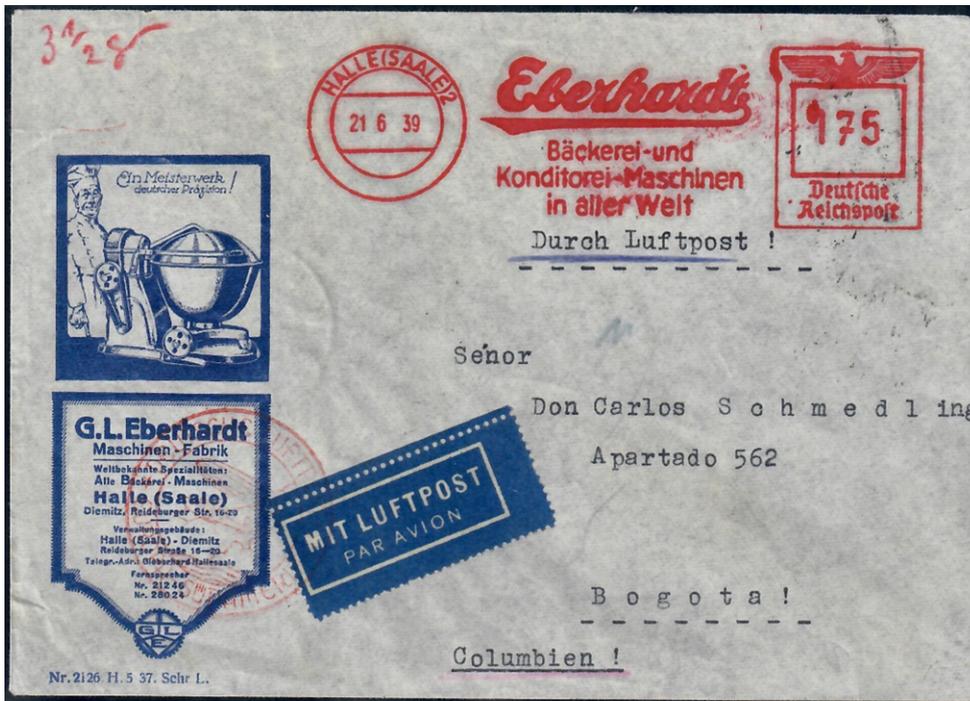


Abb. 46, Luftpostbrief mit Absenderfreistempel von G. L. Eberhardt, 1939

Schmidt & Spiegel, Magdeburger Straße 59, wurden 1903/04 auch unter den halleischen Bäckereimaschinenfabrikanten geführt. Deren Spezialität lag aber eigentlich bei der Produktion von landwirtschaftlichen Maschinen (Abb. 50), worauf sie sich auch bald wieder konzentrierten.

Joseph Ballhause betrieb die **J. Ballhause & Co., Maschinenfabrik und Metallgießerei** im Advokatenweg 25 (Abb. 51), wo er 1904 auch unter den Bäckereimaschinenfabrikanten erwähnt wurde.

Deutlich länger bestand die Fabrik von **Alfred Lutze** in der Lindenstraße 58 (Abb. 52), die sich von 1904 – 1943 nachweisen lässt. Er produzierte u. a. eine automatische Teigteil- und Wirkmaschine, die für den

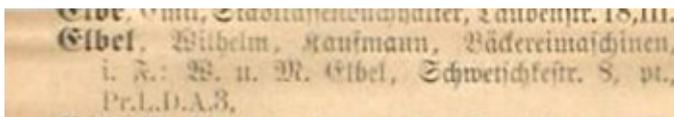


Abb. 47, Adressbucheintrag von Wilhelm Elbel, 1900



Abb. 48, Adressbucheintrag von Wilhelm Ritter, 1905



Abb. 49, Adressbucheintrag von W. Marx & Co., 1905

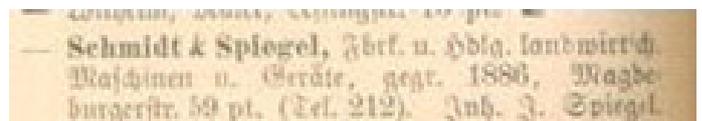


Abb. 50, Adressbucheintrag von Schmidt & Spiegel, 1905

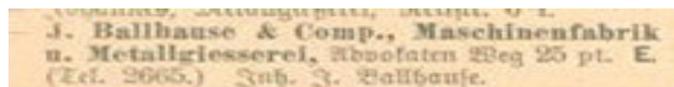


Abb. 51, Adressbucheintrag von J. Ballhause & Co. Maschinenfabrik und Eisengießerei, 1905



Abb. 52, Adressbucheintrag von Alfred Lutze, 1905



Abb. 53, Adressbucheintrag von Felix Böhm, 1905

Einsatz in Brotfabriken besonders geeignet war. Der Kaufmann **Felix Böhm**, Wörlitzer Straße 100 (Abb. 53), fungierte u. a. als Generalvertreter für Spezialmaschinen, Kontrollkästen, Glasbuchstaben und Glasschilder. 1905/06 wurde er auch unter den halleischen Bäckereimaschinenfabrikanten genannt.

Ein Bahnpostfahrer berichtet

Von Thomas Uhl, Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.

Den früheren Bahnpostbegleiter und langjährigen Postmitarbeiter Gustav Bröckl, Jahrgang 1934, lernte ich kennen, als er durch die Gewerkschaft ver.di für 75 Jahre Mitgliedschaft geehrt wurde. Er beendete 1952 seine Lehre und begann bald danach im Bahnpostamt Halle im fahrenden Dienst. 1955 wurde er Fachschulungsleiter im selben Postamt. Danach arbeitete er lange Jahre in der Betriebsschule und späteren Postschule der Bezirksdirektion der Deutschen Post Halle in Halle-Neustadt, deren stellvertretender Leiter er nach 1990 wurde. Als ich Herrn Bröckl besuchte, empfing er mich mit einem Modell eines Bahnpostwagens und einer ganzen Reihe von Belegen, die er aus seiner Zeit als Bahnpostmitarbeiter aufgehoben hatte. Dabei entstand das folgende Interview.

Wie wurden Sie Bahnpostfahrer?

Zufällig hatte ich durch einen Aushang mitgekriegt, dass die Oberpostdirektion Bahnpostbegleiter suchte. Die älteren Kollegen gingen nach und nach in Rente. Die hatten schwer was drauf. Doch waren sie mitunter an die 60 Jahre alt. Jedenfalls habe ich mich beworben. Nach dem Weihnachtsverkehr im Postamt habe ich 1953 bei den Bahnposten angefangen. Natürlich erst als Paketfahrer, und dann bin ich anschließend nach vorn gerutscht, so nach und nach, bis ich schließlich auch bei den Briefverteilern gewesen bin.

Wie war das Bahnpostamt Halle strukturiert, als Sie dort Mitte der 1950-er Jahre arbeiteten?

Der Bahnpostdienst, zu dem ich gehörte, war die Abteilung I, und der Paketumschlag bildete die Abteilung II. Das Bahnpostamt befand sich in der Ernst-Kamieth-Straße. (Abb.1 und 2) Wir waren etwa 200 Mann, einschließlich Bahnpostfahrer.



Abb. 1, Postkarte um 1920 mit Gebäude und Vorplatz des Hauptbahnhofs Halle, seinerzeit durch einen Tunnel verbunden mit dem nahen Bahnpostamt Halle, nach Karl von Thielen (1832 – 1906) auch Thielenpost genannt. Von Thielen war preußischer Minister für das Eisenbahnwesen.

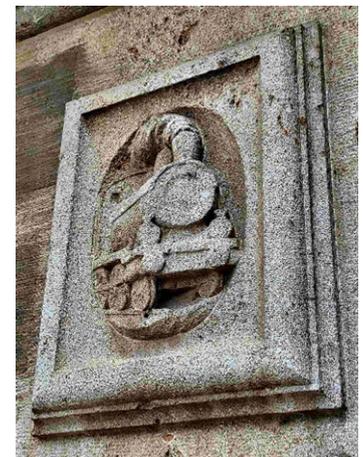


Abb. 2, Bauplastik an der Vorderfront, Sinnbild für den ursprünglichen Zweck des Gebäudes. Foto: Chr. Rost

Wie war die Arbeit organisiert?

Der Stellenleiter machte die Fahrgruppen-Dienstpläne, und diese basierten auf den Umlaufplänen und letztlich dem Fahrplan der Deutschen Reichsbahn. Aus dem ergaben sich die Züge, an die ein Postwagen angehängt werden konnte. Für uns als Bahnpostbegleiter gab es sogenannte Fahrgruppen, also meist eine feste Belegschaft auf den jeweiligen Umlauf-Bahnposten. Daraus ergaben sich die Mitfahrten und wann man auswärts übernachten musste. Im Allgemeinen führen die Bahnposten abends los. Die Post, die aus allen Richtungen kam, wurde im Bahnpostamt vorsortiert, in Beuteln an die Bahnpostwagen verteilt und dort weiterbearbeitet. Bis zuletzt erfolgten Leerungen der Briefkästen um das

Bahnpostamt herum. Ziel war E+1, also eine Brieflaufzeit von nur einem Tag nach Einwurf. Man konnte damals sogar noch am Bahnpostwagen Sendungen einwerfen.

Bitte sagen Sie etwas zur Aufteilung eines Bahnpostwagens und der Arbeit darin.

Hinten waren die sanitären Anlagen, also die Toilette und so weiter. Vorne ging es los mit der Briefverteilung (Abb. 3). Dann kam in der Mitte die sogenannte Aussackstelle, wo man die Beutel öffnete, und anschließend der Paketraum. Die Beutel wurden ausgeschüttet und die Briefbündel daraus den Briefverteilern nach vorne gegeben. (Abb. 4) Wenn fertig verteilt war, kam die Post zurück in die Aussackstelle und wieder in die Beutel. Dazu gehörte eben das Fachwissen, bis wann muss ich meine Post verteilt, Bunde abgebunden und Beutel zugemacht haben. Wenn der Zug hält,



Abb. 3, Briefverteilterbereich in einem Bahnpostwagen.

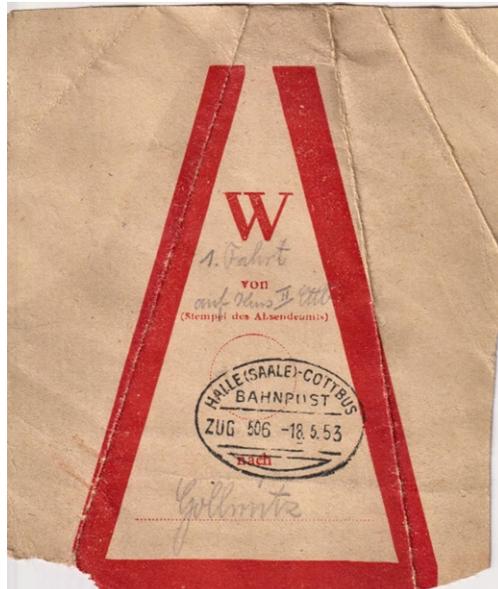


Abb. 4, Wertbeutel Fahne von der ersten Fahrt von Hr. Bröckl auf Kurs 2 nach Cottbus am 18.05.1953.

geht der Beutel raus. Du hast Beutel rausgegeben, wenn du an der Station warst und auch Beutel wieder reinbekommen. Um ein Beispiel zu nennen: Bei der Paradestrecke Halle – Leipzig – Cottbus konnten an den größeren Orten neben noch zu sortierender Post auch schon fertige Beutel dabei gewesen sein, die unterwegs aufgenommen wurden und in Cottbus auszuladen waren. Das war der Post austausch. Beutel gab es für Drucksachen, Briefbunde, Wertsendungen, Verwaltungspost und so weiter. Die Farbe braun stand für Bearbeitung, Briefbunde mit Eilpost bekamen den „Schlips“ um (Abb. 5). Beutel mit Eilpost wurden mit dem Aufkleber Eilpost gekennzeichnet.



Abb. 5, Sogenannter „Schlips“ zur Kenntlichmachung von Eilpost-Briefbunden.

Gab es weitere Formulare beim Transport?

Es gab Wertnachweise, in die alle nachzuweisenden Beutel eingetragen wurden (Abb. 6). Dazu kam eine Ladeliste. Es gab auch Reiseberichte vom Bahnpostdienstleiter für den Stellenleiter Bahnpostdienst auf einem Formular, jedoch nur bei besonderen Anlässen. Zum Beispiel, wenn ein neuer Kollege beurteilt werden sollte, bei einem Unfall der Reichsbahn oder wenn falsch rangiert wurde, also bei Verspätungen. Der typisch ovale Bahnpoststempel mit der Zugnummer kam auf einen solchen

	Planmäßig	Wirklich	Wertnachweis		
Abfahrt ..	22,25	22,25	der Bahnpost 29		
Ankunft ..	3,25	3,25	Halle - Leipzig - Cottbus		
Gerätekorb Nr.	11	Handfeuerlöcher Nr.	77 und 91	Bahnpostwagen Nr.	11 739
Sammler Nr.	-	Verbandskasten Nr.	15	von/nach	Begleiter
Plombierzange Nr.	2429	Notbeleucht.-Kasten Nr.	-		

Abb. 6, Wertnachweis, hier für verschiedene Einrichtungsgegenstände an Bord.

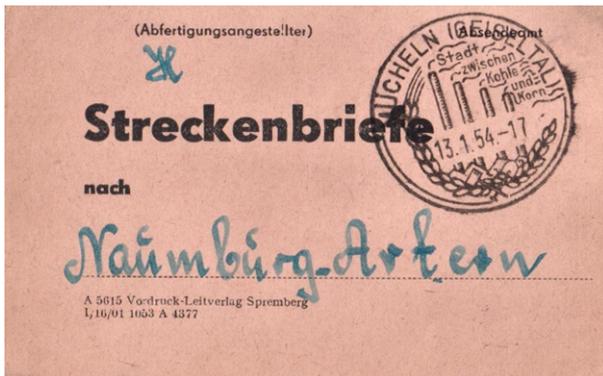


Abb. 7, Vorbindezettel Streckenbriefe vom Postamt Mueheln (Geiseltal) für Naumburg-Artern, Sonderstempel vom 13.01.1954 „Stadt zwischen Kohle und Korn“.

ruckzuck. Die Briefbunde kamen in einen Beutel. Die Fahne kam um den Hals des Beutels drumherum, dazu Bindfaden und bei Wertbeuteln eine Plombe mit der Plombenzange. Letztlich waren das alles Urkunden. Die Wertbeutel-Plombe wurde später durch selbstklebende Siegel ersetzt (Abb. 8). Übrigens befand sich unter anderem der Dienststempel in einer abgeschlossenen Kiste der jeweiligen Bahnposten.

Was war noch in der Kiste?

Da war anfangs sogar ein Gummiknüppel mit drinnen, damit die Bahnpostenfahrer sich eventuellen Posträubern zur Wehr setzen konnten. Die Dinger waren aber bald „verschwunden“. In dem Kasten waren außerdem auch Leitübersichten. Wenn ich als Neuling hereinkomme und keine Ahnung habe, welche Stationen werden bedient, dann muss ich das durchlesen. Und dann habe ich es.

Welchen Anteil hatten die Bahnposten an der Postbeförderung?

Lange Zeit waren im Fernverkehr die Bahnposten bestimmend. Kraftgüterposten waren nicht die dolle Konkurrenz dazu. Später wurden Bestrebungen unternommen, von der Schiene verstärkt auf die Straße zu wechseln, wenn das für die Laufzeit günstiger war.

Wie groß war die Besatzung auf den Bahnpostwagen?

Vollkommen unterschiedlich. Es kam darauf an, welche Bedeutung die Strecke hatte. Zum Beispiel bin ich als junger Kerl bis zur Staatsgrenze nach Wartha gefahren. Da waren wir zu sechst drinnen. Das



war die Interzonen-Bahnpost, der Zug Berlin – Frankfurt/M (Abb. 9). An der Grenze wurde dann die Übergabe gemacht. Das Kuriose daran war, dass wir beim Rangieren dabei zeitweise auf dem Gebiet der Bundesrepublik gewesen sind. Das ist aber ganz wenig ausgenutzt worden für Republikflucht. Man hatte dabei Kontakt zu den westdeutschen Kollegen, die eine Unterschrift für die Übergabe ihrer Beutel haben wollten. Das war ein ganz normales Verhältnis. Da gab es weder West noch Ost.

Abb. 9, Vorbindezettel Ortsbriefe Osnabrück, Interzonenzug Halle - Frankfurt (Main) 07.10.1954.

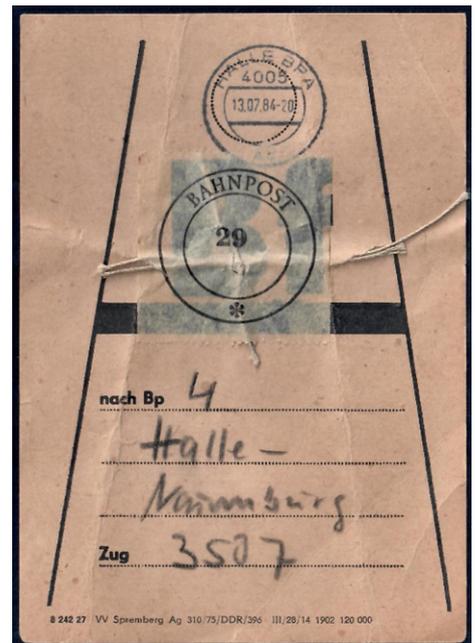


Abb. 8, Siegelmarke Bahnpostamt Halle 29 auf einer Beutelfahne mit Tagesstempel 13.07.1987.

Wie war die Arbeitsaufteilung unter den sechs Kollegen?

Vorne fuhr der Dienstleiter. Drei, vier Mann waren die Briefverteiler. Dazu kam der Aussacker, der die Beutel zu öffnen und zu verschließen hatte. Hinten war der Paketbearbeiter.

Wie schwer durften damals Pakete sein?

Zu meiner Zeit war laut der Postordnung bei 20 Kilogramm Schluss. Das war schwer genug. Pakete für die folgende Station zu stapeln, wollte auch gelernt sein. Wenn Du dann Halle-Naumburg fuhrst und hast das nicht richtig gemacht, dann fiel dir der Paketstapel in Ammendorf schon zusammen (Abb. 10). Es war eine körperlich schwere Arbeit. Wahrscheinlich waren meine Knochen als 19-jähriger noch zu weich und ich bekam ein Überbein an einer Hand. Der Doktor, der mir in Aken die Fäden gezogen hat, sagte zu mir: „Nicht so schlimm. Das macht bei Ihnen in Halle der Pförtner“. Damals war es noch ein weiter Weg bis zur späteren Beförderung von Paketen in Postgutrollbehältern, die durch Gabelstapler in die Bahnpost gehoben worden.



Abb. 10, Vorbindezettel für Ortsbriefe Naumburg (Saale) vom Bahnposten Dresden - Reichenbach - Hof, 05.06.1954.

Gab es Kollegen, die schon älter waren, und gab es auch Frauen?

Wir hatten viele ältere und erfahrene Kollegen, vor allem die Dienstleiter und Briefverteiler. Die alten Kollegen sind im Krieg bis nach Sagan und Breslau gefahren (Abb. 11). Eine Standardbahnpost war früher Halle-Saalfeld. Da wurden auch die Neulinge angelehrt. Dort gab es auch Frauen, zum Beispiel zwei Dienstleiterinnen. Wir haben die Frauen geachtet.

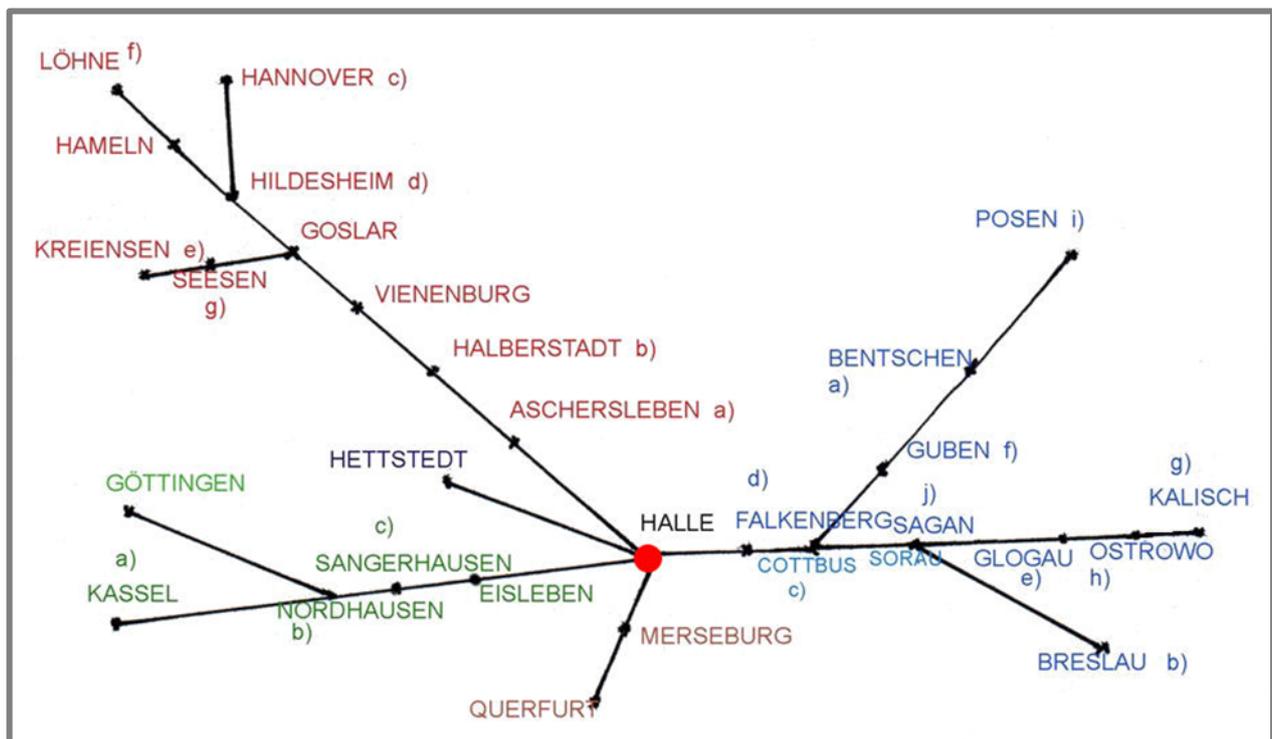


Abb. 11, Vom Bahnpostamt 29 Halle befahrene Strecken von vor 1918 bis 1945 (nicht alle Strecken im ganzen Zeitraum), Skizze aus Harry Kolpe, Die amtlichen Stempel der halleschen Postanstalten von 1807 bis zum Ende der Deutschen Post 1990, Teil 1 / 2, 2002.

Wie viele Bahnpostwagen waren der Bahnpost Halle zugeordnet?

Das kann ich nicht sagen, sicher mehr als zehn Wagen, große für Transitverbindungen, z. B. nach Stockholm und Trelleborg und kleinere z. B. Halle-Saalfeld. Für die Organisation war eine eigene Dienststelle zuständig, die Wagenstelle. Die musste auch dafür sorgen, dass die Dienstkleidung und alles, was im Bahnpostwagen drin sein musste, vollständig und einsatzbereit gewesen ist. Scherzhaft wurden die Kollegen, die diese Arbeit verrichteten, „Beutelwanst“ genannt.

Nennen Sie bitte einige Streckenbeispiele.

Halle-Leipzig-Cottbus war eine Schlüsselbahnpost. Sie begann mit dem Übergang Halle/Leipzig. Dann sind wir umgekoppelt worden an einen Eilzug nach Cottbus. Das war schon etwas für die Feinschme-



Abb. 12, Vorbindezettel Streckenbriefe nach Falkenberg - Horka auf der Strecke Halle - Leipzig - Cottbus, 19.02.1954.

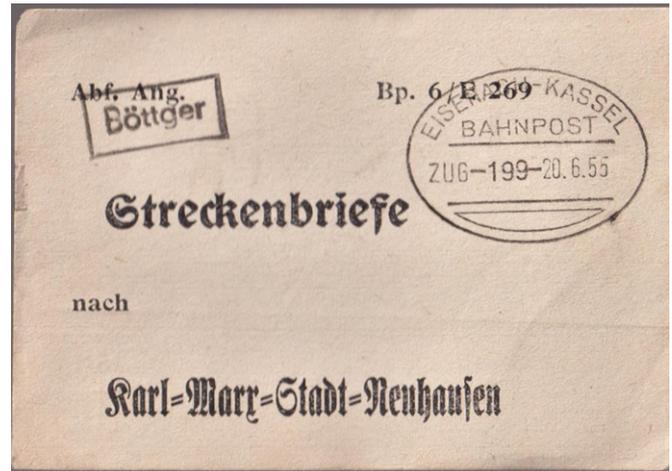


Abb. 13, Vorbindezettel Eisenach - Kassel für Streckenbriefe Karl-Marx-Stadt-Neuhausen, 20.06.1955.

cker. Wenn eine Unmenge Bunde waren, hat man erstmal die rausgefischt, die vor Falkenberg verteilt wurden mussten. Falkenberg liegt auf der Mitte der Strecke (Abb. 12). Halle-Berlin war auch eine wichtige Strecke. In Berlin übernahmen die Berliner. Es gab etliche Bahnpostämter, zum Beispiel Berlin, uns, Dresden und Erfurt mit bestimmten Streckenbereichen. Übernachtet wurde bei den Strecken Halle-Berlin, Halle-Halberstadt, und der Interzonenbahnpost Halle-Arenshausen, weiter Richtung Kassel und Halle-Eisenach (Abb. 13). An der Grenze war dann natürlich Schluss.



Abb. 14, Bahnpoststempel D-Zug 215 Halle - Frankfurt (Oder) vom 29.06.1956, Lieblingsstrecke von Herr Bröckl.

Im Weihnachtsverkehr wurden manche Strecken verlängert, zum Beispiel nach Horka über Hoyerswerda und Niesky und auch nach Görlitz. Da warst du alleine im ganzen Wagen als Paketschaffner. Mit dem vollen Wagen bist du in Halle losgefahren. Unterwegs bis Falkenberg hast du dann schon immer Pakete herausgegeben. Das war schwierig in der Weihnachtszeit. Da blieb es manchmal nicht bei der pfleglichen Behandlung. Wenn du dann an der Türe aufgebaut hattest, und der da vorne piff, musste es schnell gehen.

Dann ging es von Falkenberg über Hoyerswerda bis nach Horka. In Görlitz war dann Schluss, und du wurdest wieder vollgepackt für Halle. Das waren Einzelbahnposten, sogenannte Päckereien. Mein Lieblingsseilzug war der E 215 – da gab es auch einen Stempel Halle – Frankfurt/Oder (Abb. 14). Eine kurze Bahnpost wäre zum Beispiel Merseburg-Querfurt.

Sind Sie auch auf der Halle-Hettstedter Bahn gefahren?

Ja, es wurden nur Beutel befördert. Da bin ich mit der Straßenbahn bis zum Hettstedter Bahnhof in der Mansfelder Straße gefahren. Dort war die Übergabe der Beutel. Und dann ging es bis nach Gerbstedt und Hettstedt. Gleise liegen ja noch da.

Gab es auch lustige Erlebnisse?

Ja, denn meine älteren Kollegen waren alles andere als humorlos. Zum Beispiel gab es im Sommer öfters mal beliebte "Wasser-Duelle" zwischen sich kreuzenden Bahnposten beim Halt in bestimmten Bahnhöfen, wie zum Beispiel in Weißenfels oder Naumburg. Man wusste genau, ob die Bahnpostwagen sich kurzzeitig in A-Stellung (ganz vorne) oder C-Stellung (Schlussteil) im Bahnhof direkt gegenüberstanden oder nicht, und welche halleschen Kollegen die Kontraleute waren. Flugs wurde dann an der Tür das Fenster runtergelassen und eine volle Kanne Wasser ins ebenfalls offene Fenster der anderen Besatzung auf dem Nachbargleis gekippt. Die revanchierte sich unter entsprechendem Gebrüll und Gelächter. Alles geschah natürlich blitzschnell, denn beide Züge fuhren ja sofort entgegengesetzt aus dem Bahnhof. Dieser derbe Spaß war eine sehr beliebte „Gaudi“. Diese nahm aber eines Tages ein unrühmliches, jähes Ende. Als der Gegenzug einmal zu schnell abzog, das andere Gleis plötzlich leer war, aber der „Rotmützig“, also der Stationsvorsteher, mit der Kelle in der Hand noch ahnungslos dastand, bekam er die volle Wasserladung ab! Unsere Übeltäter erhielten natürlich vom (heimlich schmunzelnden) Stellenleiter einen „Verweis“, und dann war aber Ruhe.

Noch ein Wort zu den Interzonenbahnposten



Ja, zum Beispiel Halle-Frankfurt am Main. Durchgefahren ist niemand mehr. Der Stempel hier ist vom D-Zug Nr. 1. (Abb. 15). Es war schon verwunderlich, dass die westdeutschen Kollegen uns sogar die Hand geben konnten. Da waren sie noch nicht so verrückt wie später.

Abb. 15, Ortsbriefe nach Elsterwerda im Interzonenzug D 1 nach Frankfurt/Main, 07.11.1953.

Wie war das Arbeitsklima auf den Bahnpostwagen?

Es gab Kollegen, die dir was beibringen wollten, und welche, wo du zusehen musstest, wie du klarkommst. Überwiegend habe ich die Kollegen als sehr hilfsbereit kennengelernt, gerade die erfahreneren Älteren. Vor Ihnen hatte ich einen fast ehrfurchtsvollen Respekt. Sie kannten anscheinend fast jeden Ort in Deutschland und befragten ganz selten mal das Ortsverzeichnis, zum Beispiel wenn sogenannte „faule Sendungen“ mit unklaren Bestimmungsorten auftauchten. Damals galt ja die „Kursgeographie“, sprich Streckenkunde. Postleitzahlen gab es zu dem Zeitpunkt noch nicht.

Gab es Zeitnot?

Das konnte passieren, wenn man keine anständigen Wickel bekam. Auf manchen Vorbindezetteln stand nicht Cottbus Stadt, Ort oder Abgang, sondern Görnitz Durchgang. Der das bekam, wusste, das musst du zuerst aufmachen, denn da war alles Mögliche drin. Wenn alle Stränge rissen, wenn du in Calau oder Finsterwalde nicht alles losgeworden bist, konntest du das nicht dem nächsten Ort andrehen und musstest das bis Cottbus aufheben. Dort wurde dann der eventuell entstandene Schaden behoben. Es gab

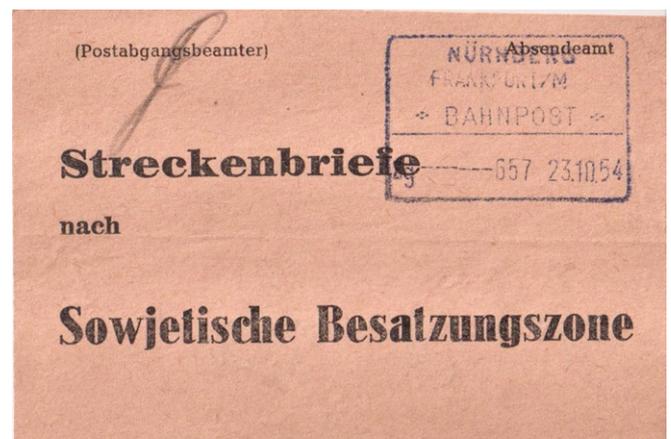


Abb. 16, Verwendeter Vorbindezettel „Sowjetische Besatzungszone“ aus D 657 Nürnberg – Frankfurt/Main, 23.10.1954.

feingeschnittene und grobgeschnittene Bunde. Unsere liebe Bundespost lebte viel von diesen groben Bunden. Da stand nicht Halle Abgang, sondern Sowjetische Besatzungszone, Ostpreußen, Freistaat Thüringen oder Freistaat Sachsen (Abb. 16 und 17). Oder wenn es ganz Freche waren, die haben nur zwei X draufgemacht für „Bearbeitung“. Dann war die Zeit oft sehr knapp. Spätestens in Halle musstest du alle Himmelsrichtungen bedient haben. Solche Wickel hatten die uns reingedreht. Dann waren auch unsere Bünde größer. Es gab auch Vorarbeit.

Abb. 17, Verwendeter Verbindenzettel „Ostpreußen“.



Was ist damit gemeint?

Wir hatten mitunter zwei Stunden vor Abfahrt Dienstbeginn, auf dem Abstellgleis. Wir konnten mit den Beuteln vom Briefverteilamt vorarbeiten. Dann hatten wir einen festen Stand (Abb. 18).



Abb. 18, Beutel zur Vorarbeit vom 23.07.1954.

Apropos fester Stand – wie war das bei der Fahrt mit dem Sortieren?

Das war Routine. Ich kann mich nicht erinnern, dass ich jemals irgendwo hingeknallt bin. Es sei denn, es hätte eine Notbremse gegeben.

Wie war es mit der Verpflegung an Bord?

Wenn das mit der Reichsbahn abgestimmt war, konnte man gegen Bezahlung in eine Kantine gehen. Ansonsten musstest du dein Zeug selbst mitbringen. Du kamst zum Frühstück, wenn die Arbeit es ermöglichte. Weiter nichts.

Bitte sagen Sie etwas zur Pünktlichkeit der Züge und ob Sie im Dienst übernachtet haben.

Also in dem Maße, wie heute Verspätungen vorkommen, ist es mir damals nie aufgefallen. Bei den längeren Strecken war eine Übernachtung gang und gäbe, z. B. in Cottbus, in Eisenach. In Saalfeld hatten wir ein Quartier gleich neben der „Schokoladenbude“ bei der Familie Schneider (Abb. 19). Die Wirtsleute haben uns auch geweckt, dass wir wieder rechtzeitig zum Zug kamen. In Berlin haben wir im Bahnpostamt übernachtet, sozusagen bei der Konkurrenz. In Halle war es spartanisch. Es gab nur ein, zwei Liegen für die Kollegen von auswärts.

Abb. 19, Schlagersüßtafel, der kultige Schokoladenersatz, bekanntestes Erzeugnis der Schokoladenfabrik „Rotstern“ aus Saalfeld, die aus der nach 1945 enteigneten „Mauxion“ Fabrik hervorging.



Haben Sie etwas mit dem Prüfen des Portos zu tun gehabt.

Im Wagen war dafür keine Zeit. Wenn wir stationär im Bahnpostamt aushalfen, dann war das etwas anderes.

Gab es Bahnpostwitze?

Ja, aber die waren nicht stubenrein. Die kann ich hier nicht erzählen. Es gab einen eigenen Jargon, was mich am Anfang immer etwas peinlich berührt hat. Die Fachausdrücke kannte ich als 18-Jähriger nicht. Da waren gestandene Leute dabei. Die hatten Ihre Sprüche drauf. Ob sie die nun überall an passender Stelle angebracht haben, sei dahingestellt.

Können Sie sich an eine kuriose Postsendung auf dem Bahnpostwagen erinnern?

Zum Beispiel bei der Beförderung von Tieren. Da war alles dabei, vom Füttern bis zum Ausbruch. Den Affen durch den Waggon jagen und wieder einfangen. Wehe, Sie haben nicht alles beachtet, was auf dem Paket stand – zum Beispiel „Lebende Bienen“.

Welche Berührungen hatten Sie mit der Gewerkschaft?

Mit dem Antritt als Lehrling wurden wir automatisch Gewerkschaftsmitglieder (Abb. 20). Da wurden wir nicht gefragt. 1953 wurde ich dann zu einer Schulung der Gewerkschaft nach Blankenburg geschickt, weil niemand wollte. Es hieß: Du hast ja Zeit. Du kannst da hinfahren. Das nannte sich „Innerbetriebliche Schulung“, Arbeitsschutz und all diese Sachen. Dort war ich erstmals unter Gewerkschaftsmitgliedern. Was noch interessant ist für die Historiker: ich musste meine Lebensmittelkarte abmelden und mich dort anmelden (Abb. 21).



Abb. 20, Plakat der Dachgewerkschaft FDGB in der DDR.

Eine Reisekostenrechnung ist nicht einzureichen.
Die entstandenen Fahrtauslagen werden vom PA
Blankenburg(Harz) ausgezahlt.
Eine G-Abmeldebescheinigung für die Zeit vom
.....29.10. bis ...11.11. hat der Teilnehmer
vom dortigen Ernährungsamt vorzulegen.
Bettwäsche ist mitzubringen.

Abb. 21, Ausschnitt Anmeldung zur Gewerkschaftsschulung, 1951.

Wie war die Bezahlung des rollenden Personals?

Die Bahnpostfahrer konnten sich finanziell besserstellen - durch das Abwesenheitsgeld genannte Kilometergeld für die Fahrten auf dem Postwagen. Dadurch war der Beruf attraktiv. Als ich dann Fachschulungsleiter wurde, bekam ich nun 405 Mark brutto im Monat und hatte weniger netto als vorher! Paketsortierer bekamen 254 Mark und Briefverteiler 305 Mark brutto.

Sie haben 1955 die Ausbildung der Bahnpostmitarbeiter im Amt Halle übernommen. Wie kam es dazu?

1955 war ein entscheidendes Jahr. Da hauten wieder viele vom Bahnpostamt ab, und zwar nicht nur so kleine Leute, sondern auch solche, die was zu sagen hatten. Zum Beispiel ging der Überwachungsbeamte, der aufpasste, dass nichts geklaut wurde, in den Schwarzwald. So ist auch mein Vorgänger als Fachschulungsleiter, der die Bahnpostmitarbeiter geschult hat, in den Westen gegangen. Er hatte einen guten Ruf, war Fachmann Nummer eins. Über Nacht war er weg. Inzwischen hatte ich schon mein erstes Fernstudium bei der Deutschen Post begonnen. Dann hieß es: Wenn du studierst, dann kannst du das auch machen. Die Personalabteilung sagte: Probiere es doch mal. Wenn man jung ist, dann sieht man nicht so die Schwierigkeiten.

Wie gelang Ihr Start als Schulungsleiter für die Bahnposten?

Es begann gleich mit einer Hiobsbotschaft. Es war ja alles politisch untermalt. Da wurde man verrückt

in Berlin. Über Nacht gab es die postalische Trennung in der Briefbearbeitung von Berlin Ort und Vororte sowie Berlin Nahverkehr. Ostberlin musste das Umland von Berlin selbst verteilen. Die Bahnpostfahrer sollten sofort geschult werden. Da habe ich mich eine Nacht hingesetzt. Ich lernte das Ganze auswendig, damit ich am nächsten Morgen alles den Kollegen in einer Besprechung beibringen konnte. Es gab große Karten von Ostberlin und Westberlin. Wir haben so lange trainiert, bis das gesessen hat. Nach und nach haben wir alle in einem sogenannten Lernaktiv Berlin geschult. Irgendwie lag mir die

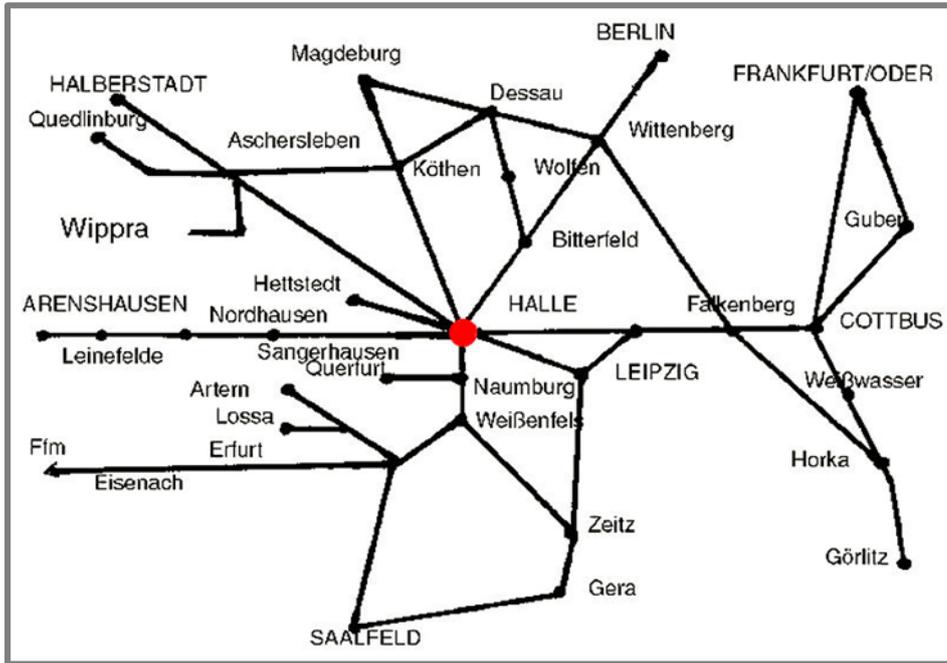


Abb. 22, Streckennetz des Bahnpostamtes Halle bis 1993, Skizze aus Harry Kolpe, Die amtlichen Stempel der haleschen Postanstalten von 1807 bis zum Ende der Deutschen Post 1990, Teil 1 / 2.

Verkehrsgeographie schon immer (Abb. 22).

Was kam noch neues auf Sie zu?

Anschließend ging es weiter mit dem Weihnachtsverkehr. Das war wieder eine Bewährungsprobe für

mich. Leute vom Saalkreis, also vom Lande, die von der Post keine Ahnung hatten, mussten geschult werden für den Paketverkehr. Der Weihnachtsverkehr war damals enorm. In einer Halle im Hafenspeicher von Halle Trotha stapelten sich die Pakete fünfzehn, zwanzig Meter hoch. Wir bekamen zugweise Westpakete. Da mussten die sogenannten „Beschreiberinnen“ geschult werden. Die schrieben die Postleitzahlen-Vorläufer auf die Pakete, bevor sie über die Bahnposten und Kraftposten verteilt wurden (Abb. 23 und 24). Nach diesen Schulungen bekam ich Lob und eine Prämie. Im Hauptbahnhof gab es unterirdisch

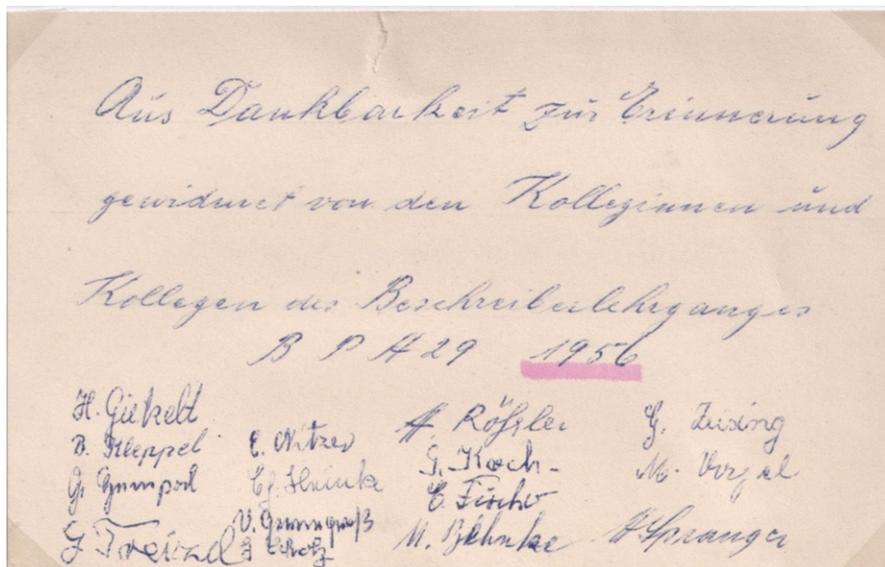


Abb. 23, Dank der Frauen des Paket-Beschreibe-Lehrgangs 1956 am Bahnpostamt 29, Halle, an Herrn Bröckl.

eine Pakethalle (Durchgangspackkammer der Dienststelle II B) und Tunnel zu den Bahnsteigen mit Ihren Güterfahrstühlen. Die Leute sind vom Land gekommen und haben gerne bei der Post gearbeitet und haben uns praktisch gerettet. In Trotha sind wir auf die Stapel geklettert, bis wir an der Spitze waren. Es quoll alles über. Auf dem Güterbahnhof Halle hatten wir nur ein paar kleine Schuppen für die eiligen Güterzüge. Die haben uns überschwemmt mit Paketen. Was wir nicht schaffen konnten, landete

alles im Hafen. Andere Züge wurden direkt zum Hafen geleitet. Es gab dort einen extra Stellenleiter, verantwortlich für die Entladung und den Einsatz der Kräfte. Im Interzonenverkehr gab es reine Paketzüge zur Weihnachtszeit. Der Zoll konnte nur Stichproben nehmen.



Abb. 24, Die Frauen des Paket-Beschreiber-Lehrgangs und Herr Bröckl 1956 am Bahnpostamt 29, Halle.

Welcher Weihnachtsverkehr ist Ihnen in besonderer Erinnerung geblieben?

Es ist der vom Dezember 1955. Ein Kollege und ich waren damals Schichtleiter auf der sogenannten Ausweiche am Güterbahnhof, Landsberger Straße. In fast endloser Reihe kamen damals Güterwagen, voll mit Westpaketen auf unser Gleis und wurden von den fleißigen Frauen über Transportbänder entladen. Am 21.12.1955 bekam ich vom Dispatcher mitten in der postalischen Hektik Bescheid: „Ihre Tochter Bianca ist soeben auf die Welt gekommen. Mutter und Kind sind wohlauf!“

Nennen Sie bitte einige Aufgaben, die Sie als Schulungsleiter für die Bahnpost hatten.

Es gab regelmäßig Prüfungen zur korrekten Postsortierung anhand von 300 Beispielsendungen aus dreizehn Verteilgebieten. Das

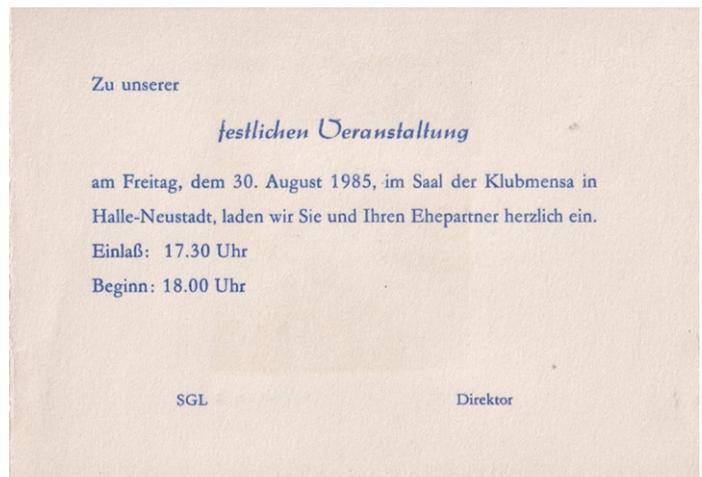
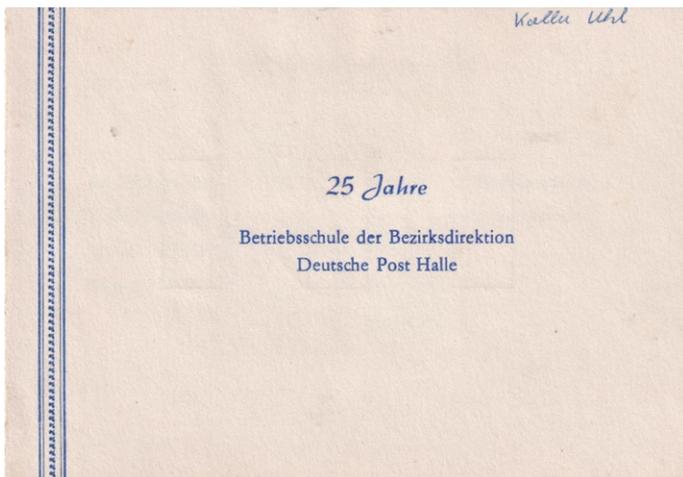


habe ich erst einmal auswendig gelernt. Auch die alten Kollegen haben die Prüfungen akzeptiert. Nun mussten manche Kollegen, die zuvor auf mich hinuntergeschaut haben, zu mir kommen, um eine Gehaltszulage zu erhalten. Die gab es für die richtige Probesortierung. Dann musste ich die Paketbeschreibung schulen. Es gehörte auch zu meinen Aufgaben, gelegentlich eine Kontrollfahrt bei meinen früheren Kollegen zu machen. Vereinfacht gesagt, bin ich mitgefahren und habe geguckt, ob sie Ihre Arbeit richtig machen. Daher stammt auch mein letzter Eisenbahnpostausweis von 1957, mit dem ich Zu-

Abb. 25, Eisenbahnpostausweis des Bahnpostamts Halle von Herrn Bröckl, 1957.

gang zu den Bahnanlagen und Bahnposten hatte (Abb. 25). Dazu kamen die Fachlehrgänge, Briefverteil-Lehrgänge für die ganze Republik und Fachkundeunterricht Postbeförderung. Ab 1965 wurden die

Betriebsschulen der Deutschen Post eingerichtet. Bis dahin gab es im Hauptpostamt Halle und im Bahn-



postamt Halle jeweils eine „Ausbildungsstelle“. Die Schulungen für das Bahnpostamt Halle und den Bezirk Halle wurden weitergeführt. 1965 kam ich schließlich in die neu errichtete und neu eingerichtete Betriebsschule der Bezirksdirektion Halle in Halle-Neustadt in die neu eingerichtete Abteilung „Aus- und Weiterbildung der Werktätigen im Post- und Zeitungswesen“ (AWW)(Abb. 26-28).

Abb. 26-28, Einladung zu 25 Jahre Betriebsschule der Bezirksdirektion der Deutschen Post Halle.

Als Sie in den Ruhestand gingen, erhielten Sie ein besonderes Geschenk.

Es ist ein Modell eines modernen Bahnpostwagens. Er besitzt einige Vorteile gegenüber denen, die wir



vorher in Benutzung hatten (Abb. 29 –31). Ich habe mich natürlich sehr gefreut über dieses besondere Geschenk, das ich bis heute in Ehren halte.

Abb. 29, Bahnpostwagen aus jugoslawischer Produktion, Anschaffung von 40 Wagen zwischen 1966 und 1969, Foto Verkehrsministerium DDR.



Abb. 30, Modell des Bahnpostwagens von Herrn Bröckl. Foto Christian Rost



Abb. 31, Bahnposten im Wandel der Zeit, Wertzeichen der Deutschen Post der DDR.

Ich bedanke mich für Ihre Antworten.

Das Bahnpostamt Halle wurde 1849 als eines von acht in Preußen als königlich preußisches Postspeiditionsamt Nr. 6 eröffnet. Es war der Oberpostdirektion Halle unterstellt. Gleichzeitig wurden vier Speditionsämter in Berlin und je eines in Breslau, Magdeburg und Köln eingerichtet. Wahrscheinlich gab es bereits seit 1838 Postbeförderung auf der Schiene. Für Halle sprachen mehrere Fernbahnen, die die Stadt zum Knotenpunkt machten. Das waren Magdeburg-Köthen-Halle-Leipzig, Leipzig-Riesa-Dresden, Köthen-Dessau-Berlin und Halle-Weißenfels-Eisenach. Privatbahnen waren per Gesetz zur Beförderung der Post verpflichtet. Mit der Gründung des Deutschen Reiches 1871 wurde aus dem Amt in Halle das Kaiserliche Bahnpostamt Nr. 29. Nun wurden auch die meisten privaten Eisenbahnen wegen ihrer militärstrategischen Bedeutung in die Reichsbahn überführt. Deren Name lebte in der DDR fort. Nach dem Zweiten Weltkrieg lief der Bahnverkehr relativ schnell wieder an. Zerstörte Brücken, wie die Saalebrücke auf der Strecke Eisenach-Großkorbetha konnten instandgesetzt werden. Wurden anfangs im Bereich des Bahnpostamtes Halle Briefbeutel den Zugführern mitgegeben, sind wegen des schnell steigenden Postaufkommens rasch wieder Bahnpostwagen eingesetzt worden. Die verwendeten Bahnpoststempel wurden den durch die Gebietsverluste entsprechend kürzeren Strecken erst später angepasst. Die Postämter Naumburg und Wittenberg fungierten bis 1952 als Außenstellen des Bahnpostamtes Halle. Das Bahnpostamt Halle wurde 1993 aufgelöst, die Bahnpostbeförderung 1997 bundesweit eingestellt. Momentan gibt es aus Umwelt- und Kostengründen ein Umdenken. Post soll wohl in Containern wieder per Zug transportiert werden. Doch haben die auf der „grünen Wiese“ errichteten Briefzentren zumeist keinen Bahnanschluss. Pakettransport erfolgt bereits auf dem Gleis. DHL-Container in Güterzügen zeugen davon.

- Sammlung Gustav Bröckl
- Abb. 1, 2, 3, 19, 20, 26 – 28, 30 und 31, Thomas Uhl
- Abb. 8, Alfred Seiler



Börsen und Großtauschveranstaltungen sowie weitere Veranstaltungen der Briefmarkenfreunde Halle - Süd e. V. im Jahr 2025

Die Börsen finden weiterhin im Saal der Stiftung Volkssolidarität, Hettstedter Str. 1 in 06124 Halle (Saale) statt.

Die Jahreshauptversammlung sowie die Weihnachtsfeier werden durchgeführt in den Berliner Bierstuben, Berliner Str. 247, 06112 Halle (Saale). In den Berliner Bierstuben wird auch der monatliche „Briefmarken- Stammtisch“ abgehalten.

Jeden letzten Dienstag im Monat, 18:00 – 21:00 Uhr, Briefmarken- Stammtisch

Samstag 01.02.2025	10:00 - 12:00 Uhr	Jahreshauptversammlung
Samstag 15.02.2025	09:00 – 13:00 Uhr	Börse mit Großtausch
Samstag 26.04.2025	09:00 – 13:00 Uhr	Börse mit Großtausch
Samstag 21.06.2025	09:00 – 13:00 Uhr	Börse mit Großtausch
Samstag 20.09.2025	09:00 – 13:00 Uhr	Börse mit Großtausch
Samstag 15.11.2025	09:00 – 13:00 Uhr	Börse mit Großtausch
Samstag 06.12.2025	14:30 – 18:00 Uhr	Weihnachtsfeier

Nachtrag Geburtstagsgratulation - 2025:

Helmut Ast	05.12.1950	75 Jahre
Karl-Heinz Schaaf	06.08.1955	70 Jahre
Dr. Rainer Sprengel	02.06.1960	65 Jahre
Ralf Rodewald	08.06.1960	65 Jahre
Uwe Rohn	17.12.1960	65 Jahre

Auszeichnungen - 2025:

Hans- Jürgen Kurz	Treuenadel für 25 Jahre Mitgliedschaft
Wolfgang Lange	Treuenadel für 15 Jahre Mitgliedschaft



Die Volksweise „O Tannebaum“ stammt aus dem 16. Jahrhundert, doch erst im 19. Jahrhundert kam der heutige Text dazu. Zwei Textdichter waren dazu am Werk: Der Theologe und Pädagoge Joachim August Zarnack hat 1919 die erste Strophe geschrieben, der Lehrer und Komponist Ernst Anschütz 1924 die zweite und dritte.

O Tannenbaum

1. O Tan-nen-baum, o Tan-nen-baum, wie grün sind dei - ne Blät - ter! Du
 grünst nicht nur zur Som-mers-zeit, nein, auch im Win - ter, wenn es schneit. O
 Tan - nen-baum, o Tan - nen-baum, wie grün sind dei - ne Blät - ter!

2. O Tannenbaum, o Tannenbaum,
 Du kannst mir sehr gefallen!
 Wie oft hat schon zur Winterszeit
 Ein Baum von dir mich hoch erfreut!
 O Tannenbaum, o Tannenbaum,
 Du kannst mir sehr gefallen!

3. O Tannenbaum, o Tannenbaum,
 Dein Kleid will mich was lehren!
 Die Hoffnung und Beständigkeit
 Gibt Mut und Kraft zu jeder Zeit!
 O Tannenbaum, o Tannenbaum,
 Dein Kleid will mich was lehren!



*Die Vorstandschaft des BSC „Hallensia“
 und der Briefmarkenfreunde Halle - Süd
 wünscht allen Mitgliedern einen guten Start
 ins Jahr 2025.*

bleiben Sie gesund!