

Die Internationale Eisenbahnverbindung zwischen Arnheim und Oberhausen von 1856

Erling Berger, DK Fredensborg, Übersetzung von Heinz Ohler, Heidenheim

Mitglieder bei Internationale Vereinigung für Postgeschichte

Deutscher Altbrief-Sammlerverein e.V.

Die private Neder Rijn Spoorweg Company hatte 1843 die Eisenbahnlinie von Amsterdam nach Utrecht gebaut und 1845 bis Arnheim erweitert. Rotterdam wurde 1855 mit Utrecht verbunden. Der nächste Schritt folgte 1856, als diese Bahnlinie bis Oberhausen in Preußen verlängert wurde (Siehe Abb. 1).

Amsterdam wurde durch diese Bahn mit den meisten Teilen Deutschlands verbunden. Die internationale Post bevorzugte wegen der Geschwindigkeit die Züge. Ein Postbote kam zu Fuß etwa 5 Km weit pro Stunde, ein schneller Reiter schaffte maximal 10 Km, während der Zug 40 Km zurücklegte.

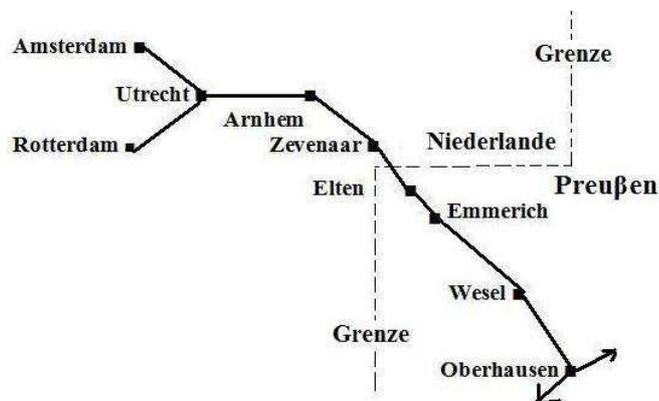


Abb. 1: 1856 wurde die Amsterdam – Arnheim Bahnlinie mit Oberhausen in Deutschland verbunden.

Die erste Vereinbarung für diese Bahnlinie war in französischer Sprache verfasst und 1851 unterzeichnet. Der Text wurde in die niederländische Sprache übersetzt und im Netherlands Staatsblad veröffentlicht. Damit war erwiesen, dass alle niederländischen Autoritäten den Text akzeptiert hatten.

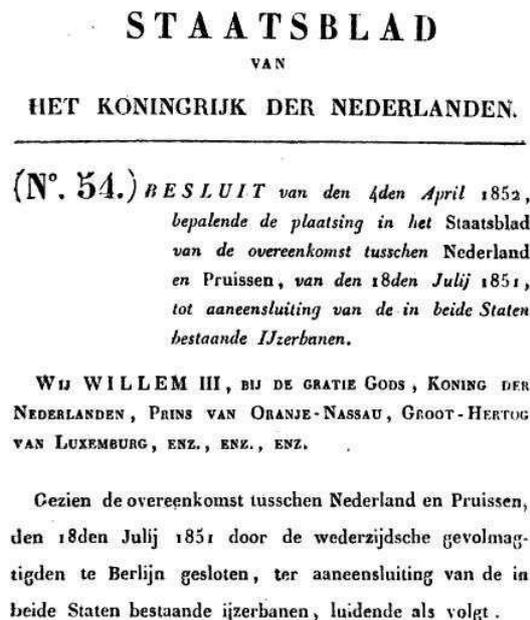


Abb. 2: Die Vereinbarung von 1851 wurde 1852 in den Niederlanden veröffentlicht.

Art. 7.

De hooge contracterende partijen zijn overeengekomen aan de maatschappij, met de onderneming van den spoorweg tusschen Arnhem en Emmerik belast, de verplichting op te leggen om kosteloos, met iederen trein, waarvan het geregeld vertrek bepaald is bij aanplakbiljetten, te vervoeren de rijtuigen van den brievenpost, met de ambtenaren met de dienst van den post belast en de vervoerde brieven. Zij zullen evenzeer trachten de dienst op den ijzeren spoorweg van Amsterdam en Rotterdam naar Oberhausen volgens de behoeften van den post der beide landen te regelen.

Abb. 3: Der Artikel 7 besagt, dass die Eisenbahngesellschaft die kostenfreie Beförderung der Post in speziellen Eisenbahnwagen akzeptieren muss und zwar zu Stunden, die vorher bekannt gemacht werden müssen.

Bij de, op den 28sten November 1845, op het terrein gedane opneming der voorgestelde rigtingen voor den ijzeren spoorweg van Arnhem naar Emmerik, werd het punt van aansluiting aan de grenzen tusschen de Nederlanden en Pruissen bepaald op eenen afstand van negentig (90) Nederlandsche ellen, of 23.9 Rhijnlandsche roeden, gemeten langs de grenslijn, ten noorden van de Nederlandsche grenspaal, bij den weg van Didam naar Elten.

Abb. 4: Im Anhang der Vereinbarung finden wir folgenden Satz: Am 28. November 1845, also 11 Jahre bevor die Bahnlinie gebaut wurde, wurde entschieden, an welcher Stelle die Bahnlinie die Grenze passieren sollte.

Die niederländische Spurbreite war ursprünglich breiter als normal (fast 2 Meter), deshalb wurde diese auf den britischen Standard von 4 Fuß und 8½ Inches reduziert. Beide Königreiche hatten nun dieselbe Spurbreite, was den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfachte. Es wurde entschieden, dass die Niederlande den ganzen Weg bis nach Emmerich unterhielt, dass sich bereits 10 Km von der Grenze entfernt auf preußischem Staatsgebiet befand, und dazu noch den preußischen Bahnhof Elten. Darüber hinaus erhielten verschiedene niederländische Orte zwischen Arnhem und der Grenze eine Bahnstation, z.B. Zevenaar (Siehe Abb. 6).

STAATSBLAD

VAN HET

KONINGRIJK DER NEDERLANDEN.

(N^o. 127.) **BESLUIT** van den 29sten October 1855, betreffende de daarstelling van een kantoor van expeditie voor de dienst der brievenpost op den Nederlandschen Rijnspoorweg.

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRACIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Abb. 5: Am 29. Oktober 1855 wurde auf dieser neuen Bahnlinie ein fahrendes Postbüro eingeführt.

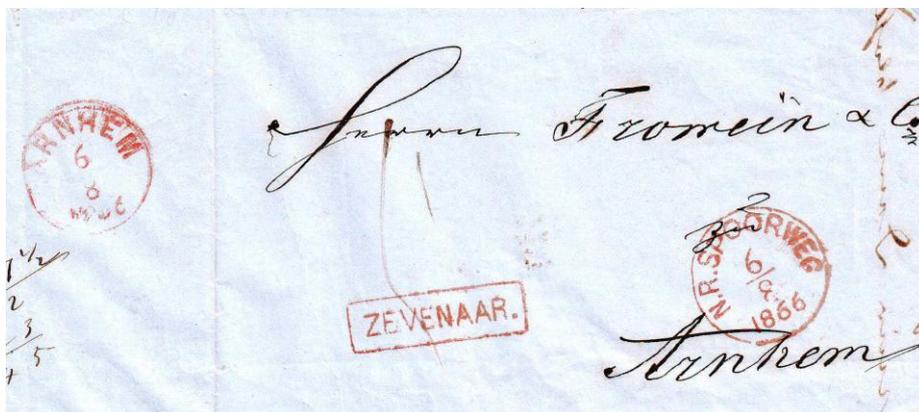


Abb. 6: 6. August 1866 Brief von Zevenaar nach Arnheim. Der Postbeamte des fahrenden Postbüros des N.R. Spoorweg erhielt diesen Brief auf dem Bahnhof von Zevenaar. Er stempelte diesen mit dem Namen der Station und dem der Eisenbahnlinie.



Auf der Rückseite:

EMMERICH
OBERHAUSEN
23 11 65 I

Abb. 7: 23. November 1865 Brief von Rotterdam nach Stettin/Preußen. Der Postbeamte verwendete 3 Stempel: Den Rahmenstempel **ROTTERDAM** für den Aufgabsort, für die Eisenbahnlinie (**N.R.SPOORWEG**) und den Rahmenstempel **FRANCO** als Entwertung. Auf der Rückseite sehen wir den preußischen Stempel **EMMERICH/OBERHAUSEN**, den wir auf allen Briefen dieser Art finden. Es ist interessant, Bahnpoststempel von zwei Ländern auf ein und demselben Brief zu sehen.



Abb. 8: 9. Mai 1867 Frankobrief von Amsterdam nach Wien. Auf der Rückseite befindet sich der Stempel Emmerich/Deutz.



Abb. 9:
4. Juni 1870 Brief von Amsterdam nach Mainz, aufgeliefert direkt am Zug in Amsterdam. Wir sehen den „Takje“ Stempel, der die beiden Endpunkte der Bahnlinie zeigt: Amsterdam und Emmerich. Der Stempel 136 ist typisch für diese Eisenbahnlinie.



Abb. 10: 18. Dezember 1870 Brief von Amsterdam nach Mühlheim/Ruhr, aufgegeben im normalen Postamt in Amsterdam. Dieser Brief befand sich in einem geschlossenen Briefbündel nach Deutschland, wurde der Bahn übergeben, wo keine speziellen Stempel abgeschlagen wurden. Dieser Brief wurde in Amsterdam zwischen 16,00 und 20,00 Uhr gestempelt und erreichte Emmerich zwischen 20,00 und 24,00 Uhr. Offensichtlich stand kein deutscher Zug zur Übernahme bereit, deshalb kam der Brief im Bahnhof Emmerich an (siehe Stempel EM-MERICH/BAHNHOF). Dies ist ein ziemlich ungewöhnlicher Vorgang.



Abb. 11: 9. Juni 1870 Brief von Rotterdam nach Emmerich, aufgegeben im normalen Postamt Rotterdam.

Dieser Brief befand sich in einem geschlossenen Briefbündel nach Deutschland und wurde der Bahn übergeben, wo keine speziellen Stempel abgeschlagen wurden.
 Siehe Stempel
EMMERICH/BAHNHOF.

Abb. 12: Anzeige in einer niederländischen Zeitung. Die Bahnstrecke von Amsterdam nach Oberhausen wurde am 20. Oktober 1856 eröffnet.

**NEDERLANDSCHE
 RHIJN-SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.**

Op den 20sten dezer Maand wordt de daargestelde Verbinding van den
Köln-Mindener met den Ned. Rhyjn-Spoorweg,
 onder de navolgende nadere bepalingen,
VOOR HET PUBLIEK GEOPEND.

I. Vervoer van Personen, Bagage, Rijtuigen, Paarden en Honden.

1^o Onmiddellijke aansluiting van en naar de Stations des Nederlandschen Rhyjn-Spoorwegs AMSTERDAM, ROTTERDAM, UTRECHT, ARNHEM, naar en van de Stations van des Keuzischen Mindener-Spoorwegs, WESSEL, OBERHAUSEN, DUISBURG, DUSSELDORP, DEUTZ (Keuz.), DORTMOND, HAMM, BIELEFELD en MINDEN.

2^o Onmiddellijke aansluiting van en naar de Stations van des Nederlandschen Rhyjn-Spoorwegs AMSTERDAM, ROTTERDAM, UTRECHT, AKNEM, naar en van de Stations van het Noord-Duitsche Spoorweg-Verbond, BREMEN, HANNOVER, HAMBURG, BRUNSWIK, MAASTRICHT, BRELLIN, LEIPZIG, DRESDEN.

II. Vervoer van Goederen en Vee.

a. SPEDYEREISCHEDE GOEDEREN (die met Personen-Treinen moeten vervoerd worden) ROOFMANSGOEDEREN en VEE.

1^o Onmiddellijke aansluiting van en naar AMSTERDAM, ROTTERDAM, UTRECHT, ARNHEM, naar en van WESSEL, ESSEN, DORTMOND, HAMM, GUTERLEHN, BIELEFELD, MINDEN, SÜDRHEI, DUISBURG, DUSSELDORP, DEUTZ (Keuz.), EMMERICH.

2^o Onmiddellijk vervoer van Goederen tusschen EMMERICH en de aan de andere zijde van MINDEN gezetste Stations van het Noord-Duitsche Spoorweg-Verbond.

b. STEENKOLEN en COKE VERVOER.
 van DORTMOND, HERNH-BOCHUM, ESSEN, BERGE-BOSBEKE en OBERHAUSEN, voorloopig slechts naar ELLEN, ZEVENAAR, ARNHEM, UTRECHT, AMSTERDAM, GOUDA, ROTTERDAM.

De Regtmenten en Tarieven voor het Vervoer van Personen, Goederen en Vee, zijn op de verechthijnde Stations ter insage voortaan en treens tegen betaling van 25 Centa verkrijgbaar.

De Directie der Nederlandsche Rhyjn-Spoorweg Maatschappij,
 Amsterdam,
 16 October 1856. (9244)
C. W. HESLEBEN, Waarn. President.
J. C. S'JACOB, Secretaris.

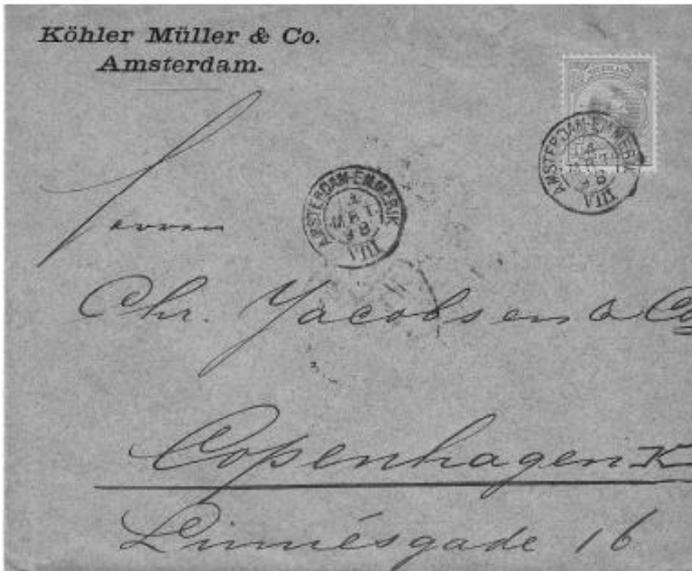


Abb. 13:
14. März 1898 Brief von Amsterdam nach Kopenhagen, direkt am Zug aufgegeben. Der Streckenstempel ist jetzt ein kleiner Doppelkreisstempel.



Abb. 14: Anlässlich des 125-jährigen Jubiläums im Jahr 1981 gab die Deutsche Post diese beiden Sonderstempel heraus