

Rinteln – Stadthagener Eisenbahn (1900 – 1956)

Heinz K. Selig

Vorbemerkung

Ziel dieses Artikels ist es am Beispiel einer norddeutschen Privatbahn die Verwendung von Eisenbahnfracht- und Fiskalmarken zu zeigen. Es soll der Versuch gemacht werden, die Verwendung dieser Marken in einen allgemeinen heimatgeschichtlichen und postgeschichtlichen Zusammenhang zu stellen. Den Schwerpunkt bildet die Präsentation der Eisenbahnfrachtmarken der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn in der Zeit zwischen 1905 und 1921.

Zur Geschichte der Rinteln- Stadthagener Eisenbahn

Als erste großflächige regionale Nebenbahn in der Region Schaumburg (Grafschaft Schaumburg in der Provinz Hannover und im Land Schaumburg-Lippe) nahm die Rinteln- Stadthagener Eisenbahn (RStE) im Jahr 1900 am 3. März ihren Betrieb auf. Diese Strecke verband die zwei wichtigen überregionalen Strecken Hannover-Minden und Hameln-Löhne miteinander.

Die RStE verbindet auf einer Länge von 20,4 km als Privatbahn die Orte Stadthagen, Nienstädt, Obernkirchen, Bad Eilsen, Steinbergen und Rinteln. In Stadthagen hatte die RStE Anschluss an die Strecke Hannover-Minden, in Rinteln an die Strecke Hameln-Löhne.

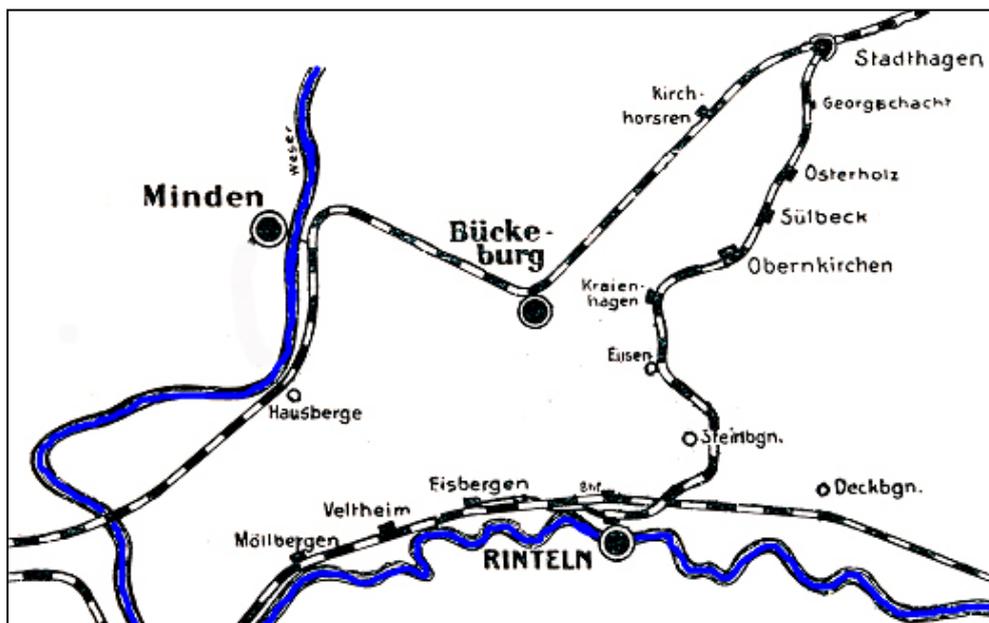


Abb. 01: Streckenführung der Rinteln- Stadthagener Eisenbahn als Bindeglied zwischen den Staatsbahnstrecken Hannover-Minden und Hameln-Löhne.

Die Bahnstrecke wurde als Normalspur eingleisig ausgebaut. Die Staatsbahn hatte kein Interesse am Bau dieser Strecke, so wurde diese von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG) Köln gebaut und betrieben. Grundlage des Baus war ein Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Fürstentum Schaumburg-Lippe, der am 18. April 1898 abgeschlossen wurde. Damit kam man den Forderungen der Glasfabriken Heye und Stoevesandt, dem Oberbergamt Obernkirchen, dass das Gesamtbergamt der Bergbaugruben in der Region innehatte, sowie dem Betreiber der Sandsteinbrüche nach, die mit ihrem Frachtaufkommen die wirtschaftliche Grundlage neben dem Personenverkehr bildeten.

Diese späteren Kunden der RStE versuchten im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung bereits Mitte des 19. Jahrhunderts ihre Waren und Rohstoffe über einen geeigneten Bahnanschluss

transportieren zu lassen, denn die Transportwege in Schaumburg waren unzureichend. Erkennbare Ergebnisse ließen aber lange auf sich warten, bis nach 1890 genügend Geldgeber gefunden wurden um die Pläne zu verwirklichen.

Fahrplan

| Rinteln—Stadthagener Eisenbahn. | | | | | | | | | | | | |
|--|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|---------------------|------------|-------------------|-----|-------------|------------|------------|----|
| Fahrplan. | | | | | | | | | | | | |
| Gültig vom Tage der Betriebseröffnung. | | | | | | | | | | | | |
| Rinteln—Stadthagen. | | | | | Stadthagen—Rinteln. | | | | | | | |
| Entfernung Kilom. | Zug 1 | Zug 3 | Zug 5 | Zug 7 | Zug 9 | Stationen: | | | | | | |
| | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | 2-3 | |
| | Kil. | Kil. | Kil. | Kil. | Kil. | Ab | Rinteln N. St. | St. | Steinbergen | Wald Eifen | Stadthagen | Ab |
| — | 6 ⁴³ | 10 ⁰⁴ | 1 ⁵⁰ | 6 ³⁵ | 9 ³³ | Ab | Rinteln N. St. | St. | Steinbergen | Wald Eifen | Stadthagen | Ab |
| 3,78 | 7 ⁰² | 10 ²² | 2 ⁰⁰ | 6 ⁴⁵ | 9 ⁴⁴ | " | " | " | " | " | " | " |
| 7,56 | 7 ⁰⁷ | 10 ²⁷ | 2 ¹⁰ | 6 ⁵⁵ | 9 ⁴⁵ | " | " | " | " | " | " | " |
| 9,11 | 7 ¹⁶ | 10 ³⁴ | 2 ¹⁵ | 7 ⁰⁰ | 9 ⁵¹ | " | " | " | " | " | " | " |
| 11,60 | 7 ²⁴ | 10 ³⁸ | 2 ²² | 7 ⁰⁷ | 9 ⁵⁹ | " | " | " | " | " | " | " |
| 14,49 | 7 ³² | 10 ⁴² | 2 ³⁰ | 7 ¹⁵ | 10 ⁰³ | " | " | " | " | " | " | " |
| 16,99 | 7 ³⁷ | 10 ⁴⁷ | 2 ³⁵ | 7 ²⁵ | 10 ⁰⁸ | " | " | " | " | " | " | " |
| 20,42 | 7 ³⁸ | 10 ⁵⁵ | 2 ⁴⁴ | 7 ³² | 10 ¹⁴ | Ab | Stadthagen N. St. | St. | Stadthagen | N. St. | Ab | |

Der Fahrplan kann bei den beteiligten Stationen sowie bei der Bahnbetriebsverwaltung in Rinteln eingesehen und von letzterer käuflich bezogen werden.

Rinteln, den 27. Dezember 1899.

Der Vorstand.

Abb. 02: Fahrplan der RstE in „Anzeigen des Fürstenthums Schaumburg-Lippe“ (Nr. 1 vom 3. Januar 1900)



Abb. 03: Kursstempel „RINTELN STADTHAGEN / BAHNPOST / ZUG 2 / 25 / 7 05“ auf einer Postkarte nach Clausthal-Zellerfeld. Zug Nr. 2 fuhr von Stadthagen (ab 6.05 Uhr) nach Rinteln (an 7.25 Uhr). Die Post wurde von den Postbeamten vom RStE-Bahnhofsgebäude in Rinteln abgeholt, im Postamt Rinteln umgearbeitet und mit der Bahnpost Löhne- Hameln weitergeleitet.

Bahnpost

Nach Fertigstellung der Bahnstrecke Rinteln-Stadthagen wurde ab 1. März 1900 auf dieser Bahnlinie eine Bahnpostverbindung aufgebaut. Die angrenzenden Haltepunkte und Bahnstationen wurden zum Posttausch benutzt. Als Kursstempel wurden ovale Bahnpoststempel mit 27 mm Höhendurchmesser und 32mm Breitendurchmesser, entsprechend der Reichs-Postverfügung vom 18. Mai 1883, eingesetzt. Der Schriftzug lautete „**RINTELN - STADTHAGEN / BAHNPOST / ZUG Nr. / Datum**“. Für die Dienstpost verwendete die Eisenbahngesellschaft eigene Aufgabestempel.



Abb. 04: Kursstempel „**RINTELN STADTHAGEN / BAHNPOST / ZUG / 22 9 15**“ auf einer Feldpostkarte nach Minden. Die Zug Nr. wurde während des Ersten Weltkrieges aus Gründen der Geheimhaltung nicht in den Stempel eingesetzt.

Der erste verwendete Kursstempel auf dieser Strecke wurde nach der Verfügung Nr. 93 über die Form eines Ovalstempels die in der „Allgemeinen Dienstanweisung von 1894, § 15“ vom 21. September 1883 ausgeführt. Die Zugnummern und das Datum wurden in zwei Zeilen unter dem Schriftzug **BAHNPOST** angegeben (Abmessungen 32 X 27 mm). Die Zugnummern lassen sich aus dem Fahrplan (siehe Abbildung 02) zuordnen.

Während einer bestimmten Zeit des Ersten Weltkrieges wurde die Zugnummer aus Gründen der Geheimhaltung im Stempel nicht eingesetzt. So kommen zwischen 1915 und 1918 keine Zugnummern vor, so dass lediglich im Stempelabschlag „**ZUG ___**“ zu erkennen ist.

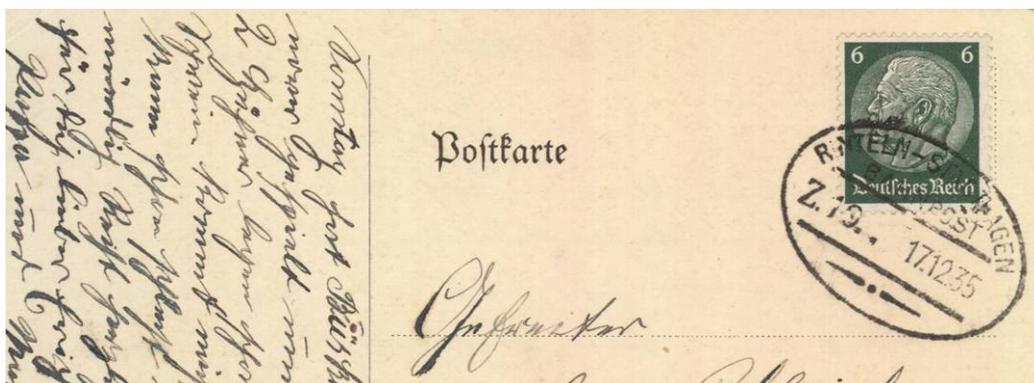


Abb. 05: Kursstempel „**RINTELN STADTHAGEN / BAHNPOST / Z. 19. / 17.12.35**“ auf einer Postkarte

Durch einen Langovalstempel mit den Abmessungen 38 X 27 mm wurden bisherige Streckenstempel abgelöst. In dieser Langovalstempelform ist die Bezeichnung Zug mit „Z“ abgekürzt, die Zug_Nr._ Datumzeile durch zwei parallel verlaufende Linien herausgehoben und mit einem Zierstück im unteren Bogen ausgestattet. Beide Stempel werden für Hin- und Rückfahrt in der Schreibform „RINTELN – STADTHGEN“ verwendet. Das zuständige Leitpostamt der Strecke war das Postamt Rinteln in der Klosterstraße in Rinteln.

| | | | | | |
|----|--|-----------------------------------|----------------------------|-------------|---------|
| 1a |  | oval | Höhe 27 mm Breite 32 mm | 1900 - 1918 | schwarz |
| 1b |  | oval jedoch ohne Zug_Nr. | Höhe 27 mm Breite 32 mm | 1915 - 1918 | schwarz |
| 2 |  | oval | Höhe 27 mm Breite 38 mm | 1919 - 1954 | schwarz |

Dienstpost

Für die interne Dienstpost wurden Frachtstempel als Aufgabestempel zur Kennzeichnung der Aufgabebahnstation verwendet. Dienstbriefe, die gebührenfrei versendet werden sollten, mussten mit „E.D.S.“ (= Eisenbahndienstsache) gekennzeichnet werden und waren nur gemeinsam mit dem Aufgabestempel der RStE-Bahnhofstation gültig. Die Gebührenfreiheit innerhalb der Privat- und Staatsbahnen wurde nur so auf Gegenseitigkeit anerkannt. Da die RStE keinem Aversionalverfahren angeschlossen war, mussten Dienstbriefe, die in das öffentliche Netz verschickt wurden, mit den normalen Gebührensätzen frankiert werden.

Stempelformen – Auswahl

| | | | | | |
|-----|---|--------|----------------------------|----------|--------------|
| D 1 |  | Rahmen | Höhe 17 mm Breite 39 mm | - 1903 - | graugrünblau |
| D 2 |  | Rahmen | Höhe 17 mm Breite 39 mm | - 1903 - | graugrünblau |

Anwendungsbeispiele für Dienstbriefe der RStE.

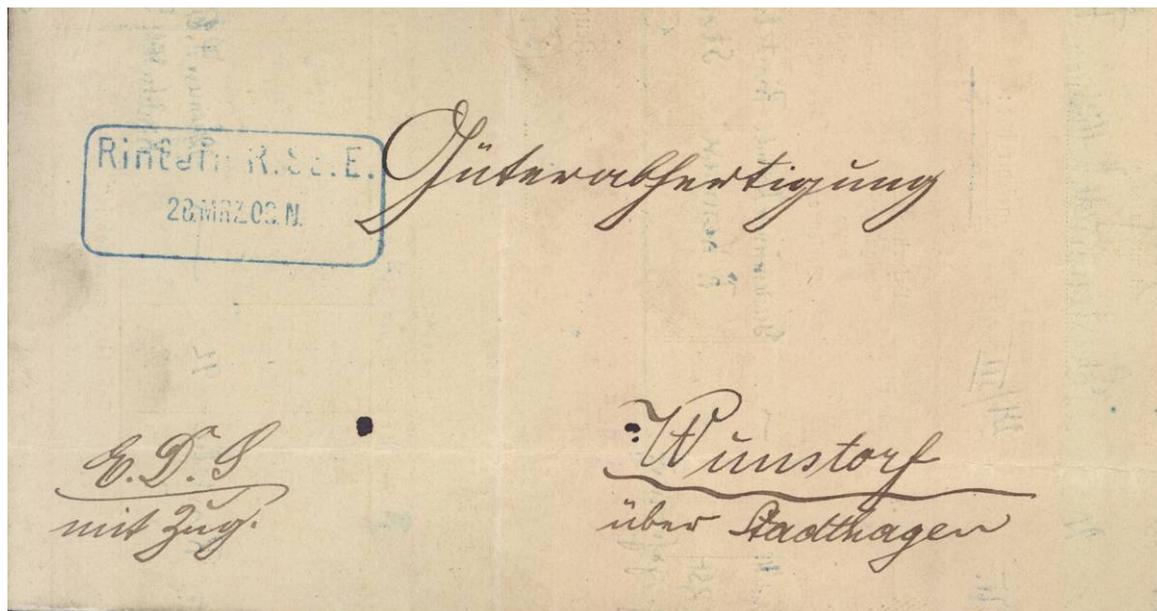


Abb. 06: Stationsstempel „RINTELN RStE / 28. MRZ 03 N“ (vom 28. März 1903 – N = Nachmittag) auf einem Dienstbrief nach Wunstorf über Stadthagen. Handschriftliche Kennzeichnung mit „E.D.S.“ (= Eisenbahndienstsache). Hinzugefügt der handschriftliche Hinweis „mit Zug“ (d.h. mit dem Zug zu befördern). Inhalt: Meldung über fehlende Güter ausgestellt auf einem Vordruck ausgefüllt.

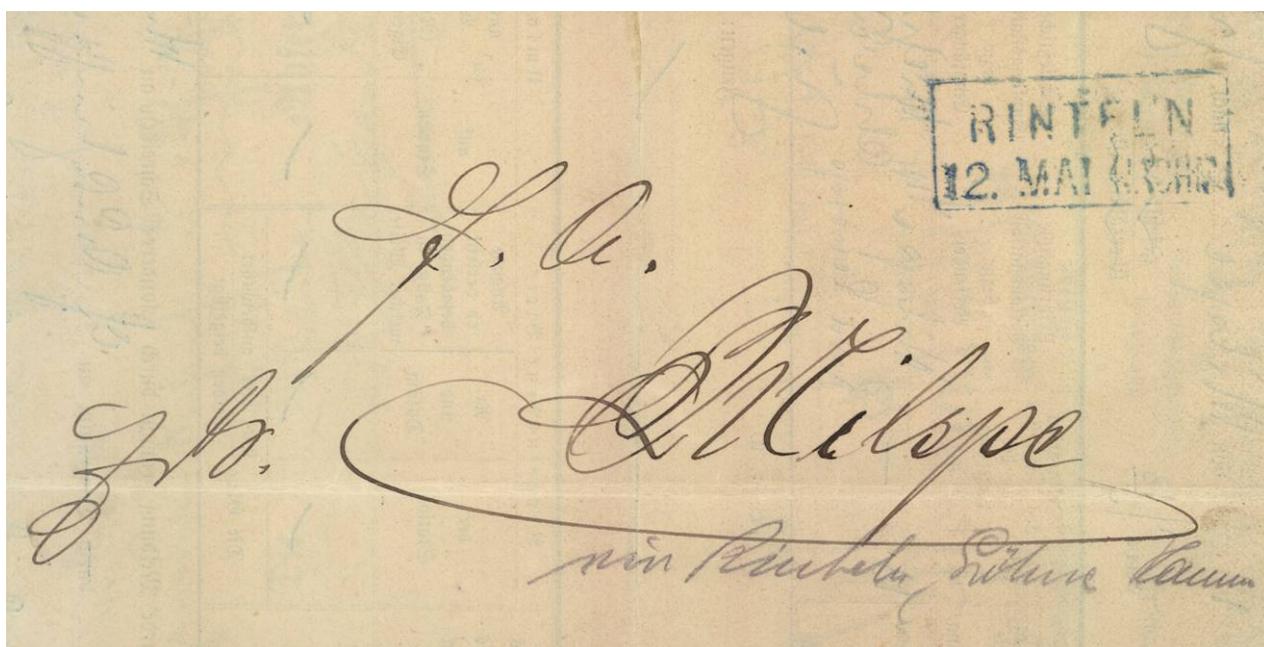


Abb. 07: Stationsstempel „RINTELN / 12. MAI “ auf einem Dienstbrief nach Milspe (heute Ennepetal). Handschriftliche Kennzeichnung mit „E.D.S.“ (= Eisenbahndienstsache). Hinzugefügt der handschriftliche Hinweis „ein Rinteln, Löhne, Hamm“ (d.h. mit dem Zug Strecke Hameln – Löhne bis Hamm zu befördern). Inhalt: Meldung über fehlende Güter ausgestellt auf einem Vordruck ausgefüllt.

Hinweis: Der Bahnhof Ennepetal ist ein 160 Jahre alter Haltepunkt an der Stammstrecke der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Bahnstrecke Elberfeld– Dortmund.

Frachtbriefe

Nach dem Reichsstempelsteuergesetz vom 1. Juli 1881, vielfach erhöht und ergänzt, wurden neben Gesellschaftsverträgen, Renten- und Schuldverträgen, Gewinnanteilen und Zinsbögen, Kauf- und sonstigen Anschaffungsgeschäften, Lotterielosen, Personenfahrkarten, Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge, Schecks, Grundstücksübertragungen und anderem mehr auch **Frachtbriefe** mit einer Reichsstempelsteuer belegt.

Es handelte sich hierbei um eine Verkehrsteuer, die vom Absender der Ware entrichtet werden musste.



Abb. 10: Reichsstempelgesetz in der Fassung von 1914 (Staatssteuern und Staatsabgaben) - Auszug Reichsstempelsteuer – Nr. 6 Frachturkunden.

Zur Vereinfachung des Steuererhebungsverfahrens wurden ab 1. Juli 1900 **Frachtstempelmarken** eingeführt. Diese Fiskalmarken wurden neben die Eisenbahnfrachtmarken, die zur Begleichung der Frachtgebühr dienten, auf die Frachtbriefe geklebt. Sie galten als Beleg für die zu entrichtende Stempelgebühr (Verkehrssteuer). Die Frachtstempelmarken wurden einheitlich in allen Ausgaben bis zum Ende der Verwendungszeit 1. April 1923 in der Reichsdruckerei in Berlin gedruckt. Da die Steuer sowohl bei Staatsbahnen als auch bei Privatbahnen erhoben wurde, kommen diese auf Frachtbriefen aller Eisenbahngesellschaften einheitlich vor. Die Reichsdruckerei druckte Marken in den Pfennigstufen 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50, 75 Pfennig und in den Markstufen 1, 1 ½, 2, 3, 4, 5, und 10 Mark. Die erste Ausgabe zum 1. Juli 1900 in den Stufen 10 Pfg. (karmin) und 1 Mark (grün, Karmin) enthielt noch kein Wasserzeichen. Ab der Ausgabe 1. Juli 1906 erschien das Wasserzeichen „Vierpaß“ bei gleichem Markenbild auf allen Ausgaben der Ergänzungswerte und Farbvarianten.

Die Entwertung der Marken erfolgte in der Regel durch die Güterabfertigungsstempel der Bahnverwaltung auf dem Aufgabebahnhof.

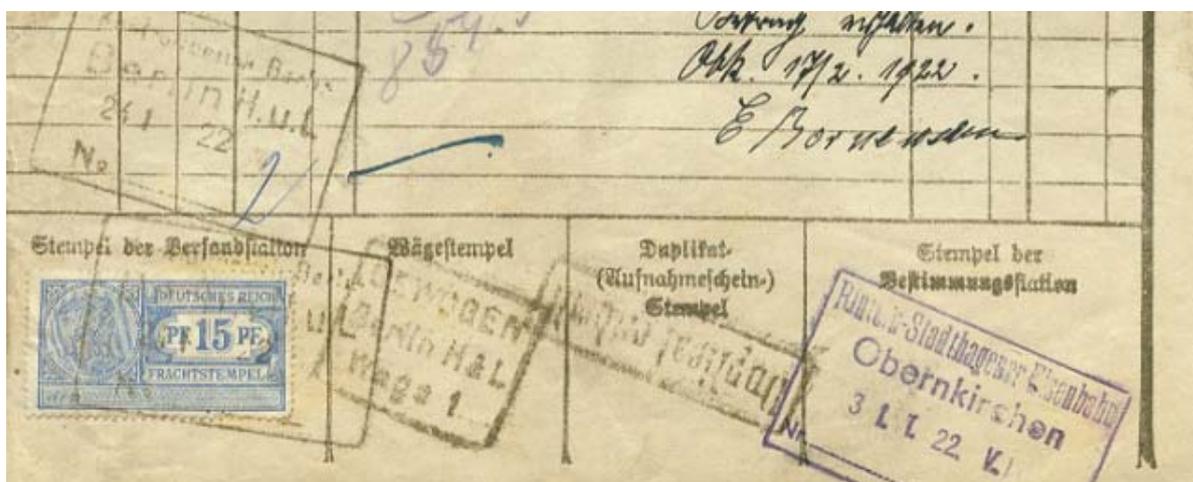


Abb. 11: Frachtstempelmarke auf einem Frachtbrief nach Obernkirchen. Frachtstempelmarke 15 Pfennig (fahl violett).

Frachtstempelmarken



Abb. 12: Frachtstempelmarken mit Güterabfertigungsstempel der Rinteln- Stadthagener Eisenbahn entwertet. Dabei 10 Pfennig (rosarot und fahl orangebraun), 20 Pfennig (fahlgraublau), 25 Pfennig (gelb und gelborange), 40 Pfennig (hellgrau), 50 Pfennig (rosalila und hellgraubraun), 75 Pfennig (verblasstes blaugrün), 1 Mark (olivgrün / rosa und hellolivgrün / rosa), 1 ½ Mark (rotbraun / lila), 2 Mark (blau / ocker), 3 Mark (fahlolivbraun / grau), 4 Mark (fahlviolettblau / braungrau). Die oben gezeigten Farbvarianten resultieren aus der Verwendung von Sicherheitsfarben, deren Qualität infolge der Materialknappheit im Laufe des ersten Weltkrieges abnahm. Daraus resultieren zahlreiche Farbvarianten, wie an einigen Beispielen in der Abb. 12 gezeigt - ein Eldorado für Spezialisten.

Eisenbahnmarken der Rinteln- Stadthagener Eisenbahn

Nachdem 1903 die preußischen Staatseisenbahnen in ihrem Geltungsbereich zur Vereinfachung der Gebührenerhebung von kleinen Frachtraten bis 1,- Mark Gebühr Eisenbahnmarken eingesetzt haben, wurde dieses Verfahren ein Jahr später auf den gesamten Eisenbahnverkehrsverband in gegenseitiger Anerkennung der Raten ausgedehnt. Grundlage waren die preußischen Güterabfertigungsvorschriften, nach denen die Verrechnung entsprechend dem Gegenseitigkeitsprinzip galt.

Nach und nach wurden auch Privatbahnen in dieses System mit einbezogen, da dieses Verfahren auch ihnen einen Verwaltungsvorteil bot. Bei der privaten Rinteln- Stadthagener Eisenbahn, Mitglied des Vereins der Privatbahnen, kam es 1905 zum Einsatz von Frachtmarken.

Da nicht alle Sendungen durch Eisenbahnfrachtmarken frankiert waren (meist Kleinsendungen bei den Stückgutfrachten gegenüber Wagenladungen), wurde eine prozentuale Abrechnung der Markensendungen ermittelt um einen Ausgleichsschlüssel zu haben.

Die Frachtmarken wurden an den Schaltern der Güterabfertigung verkauft, auf die Güterkarten bzw. Frachtbriefe geklebt und mit dem Stations-, Güterabfertigungs- oder Verwaltungsstempel entwertet. Einheitsmarken und ein freier Verkauf an das Publikum war nicht gestattet, weil so die Möglichkeit bestanden hätte, die Marken bei anderen Verwaltungen und Abfertigungsbahnhöfen zu verwenden.

Für die Rinteln- Stadthagener Eisenbahn fertigte die **Kölnische Druckerei** 1905 die ersten Marken. Diese Marken wurden für die Privatbahnen nach dem sogenannten „Reichsmuster“ hergestellt.

Die erste Ausgabe der Frachtmarken der RStE sind in 4 Druckdurchgängen entstanden: zunächst wurde das Markenbild in Steindruck hergestellt, dann die Inschrift „Rinteln- Stadthagener Eisenbahn“ einschließlich „Pfennig“ in Buchdruck und schließlich die Wertziffer ebenfalls in Buchdruck.



Abb. 13: Die Rinteln- Stadthagener Eisenbahn nahm das Angebot der Gemeinschaftsausgabe für die Privatbahnen an und verwendete das sogenannte Reichsmuster der Privatbahnen mit Flügelrad einer Dampflokomotive als Grundmuster für ihre Eisenbahnfrachtmarken. Das Beispiel zeigt deutlich den Versatz bei den drei Überdruckdurchgängen bei denen zunächst die Inschrift, hier „Rinteln- Stadthagener Eisenbahn“, dann „Pfennig“ und schließlich die Wertziffer, hier „40“, in Buchdruck gedruckt wurde.



Abb. 14: Die erste Ausgabe der Eisenbahnfrachtmarken der RStE umfasste die Werte 5 Pfennig (rotorange), 30 Pfennig (smaragdgrün) – hier nicht gezeigt, 40 Pfennig (ziegelrot) und 50 Pfennig (rosa).

1906/1907 folgte ein Nachdruck der ersten Ausgabe bei der **Kölnischen Druckerei** in Steindruck. Diese Auflage enthielt das gleiche Markenbild, jedoch wurden die Marken in zwei Druckdurchgängen hergestellt, zunächst das Urbild und danach die Inschrift mit der Wertangabe.



Abb. 15: Beim Nachdruck 1906/07 lässt sich bisher beim 5 Pfg., 30 Pfg. und 40 Pfg. Nachdruck ein Kehrdruck (kopfstehender Unterdruck) nachweisen. Dieser Druck zeigt bei unterschiedlichen Ausgaben auch Farbvarianten.

1908/09 wurden Marken mit einer geänderten Zeichnung ausgegeben. Der Buchdruck erfolgte bei der Druckerei Wilhelm E. Pigge in Bodenwerder (sog. **Bodenwerder Druck**). Die Frachtmarken der Bodenwerder Druckerei sind gekennzeichnet durch zahlreiche Druckbesonderheiten und Varianten. Auffallend ist der breite Markenrand und der trapezförmige Durchstich zur Markentrennung. Die Ausgabe 1908 zeigt einen Druck mit breiten, weißen Markenrändern, die trapezförmig weiß/farbig durchgestochen sind. Bei der Ausgabe 1909 ist der Durchstich schwarz/farbig. Die Wertstufen und Farben der Ausgabe 1908: 5 Pfennig (karminrot); 30 Pfennig (blaugrün); 40 Pfennig (orange) und 50 Pfennig (violett).



Abb. 16: Ausgabe 1908
Durchstich weiß / farbig in der Farbe der Marke;



Abb. 16a: Ausgabe 1909
Durchstich waagrecht schwarz / farbig in der Farbe der Marke.

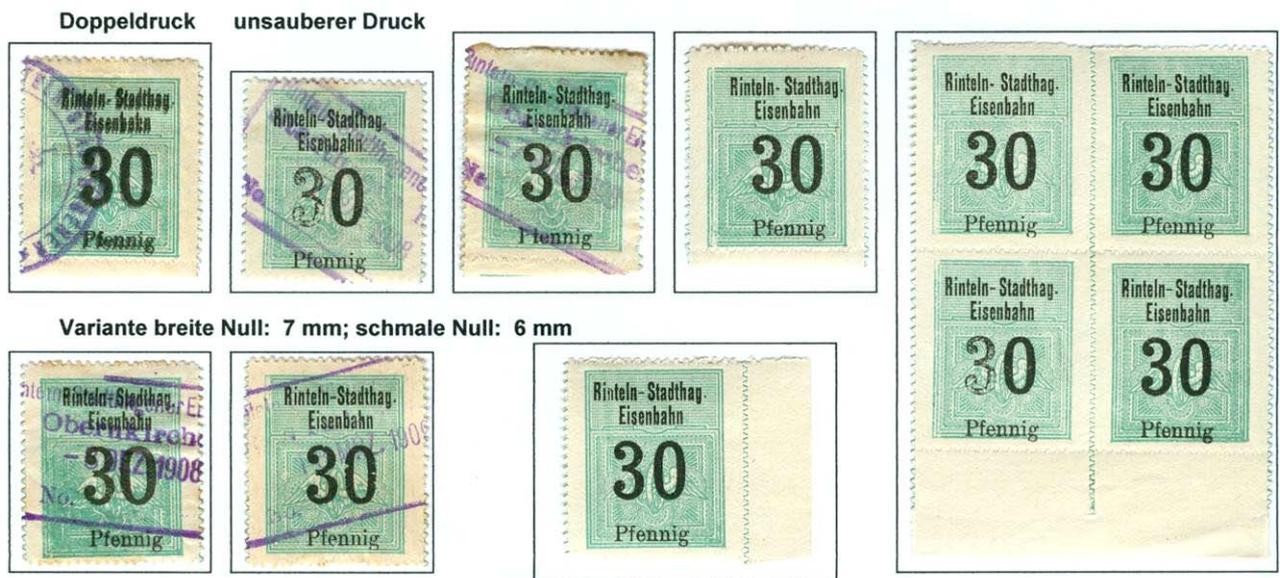


Abb. 17: Ausgabe 1908 (Bodenwerder Druck) 30 Pfennig (blaugrün) – breite weiße Markenränder – trapezförmig durchgestochen waagrecht weiß / senkrecht blaugrün. Doppeldruck, Farbvarianten, schmale und breite Null.



40 40 40 40



Abb. 18: Die Wertstufen und Farben der Ausgabe 1909: 5 Pfennig (violett); 30 Pfennig (grün); 40 Pfennig (orange) und 50 Pfennig (violett). Die Ausgabe bei der 40 Pfennig Marke zeigt vier unterschiedliche Zahlentypen.

1910 kam ein **Steindruck der Kölner Druckerei** zur Ausgabe. Die Wertstufen und Farben waren für 5 Pfg. -gelborange, 10 Pfg. - violettbraun, 40 Pfg. - ockergelb, 50 Pfg. – violettbraun bzw. rosa, für 1,00 Mark - rosa und für 2,00 Mark - blaugrau. 1910 entschloss man sich die seitherige Wertgrenze von 1,- Mark zu erhöhen. So war es erforderlich entsprechende Marken herzustellen zunächst 2,- Mark; später dann 4,- und 5,- Mark.

Die Eisenbahnverwaltung legte wenig Wert auf die Druckqualität der Eisenbahnfrachtmarken. so kam es zu zahlreichen Typen- und Farbunterschieden, hervorgerufen durch die oft unter Zeit- und Preisdruck hergestellten Marken. Kopfstehende Textdrucke, Kehrdrucke, Doppeldrucke, verschmierte Andrucke bieten Spezialisten ein weites Feld Besonderheiten herauszufinden. Zum Teil wurden auch die Farben, die vom Verkehrsverband festgelegt waren, nicht genau ausgeführt. Es wurden Farben verwendet, die in der Druckerei vorrätig waren.

Da die meist in Steindruck hergestellten Marken zwei Druckdurchgänge durchliefen, ist es nachvollziehbar, dass der Wertdruck nicht immer an der gleichen Stelle erfolgte.



Abb. 19: Ausgabe 1910 (Kölner Druck) 50 Pfennig (rosa und violettbraun). Das rosa Druckbild sollte für den Druck der 1,00 Mark Wertangabe verwendet werden.

1910 / 1920: Fehldrucke 100 Pfennig

Bei der Marke 1,00 Mark ist der Kölner Druckerei ein Fehler unterlaufen. Irrtümlich wurde statt 1,00 Mark auf dem vorgesehenen Markenbild in rosa als Überdruck **1,00 Pfennig** gedruckt.

Beim Nachdruck der Marken 1920 wurde der Fehler wiederholt. Um diese Marken nicht zu Makulatur werden zu lassen wurden sie unter Überdruck des Kommas als 100-Pfennig-Marken verwendet.

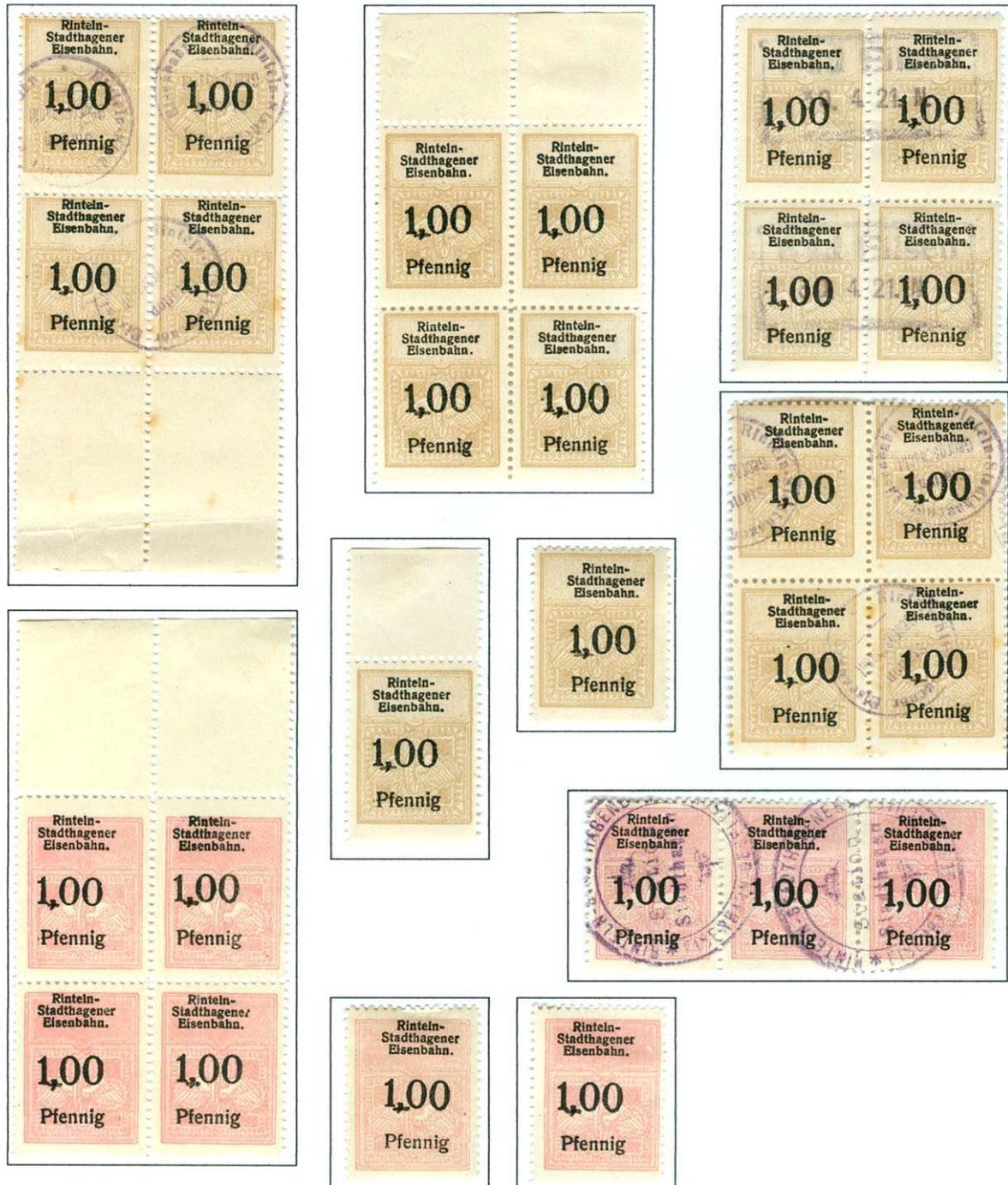


Abb. 20: Ausgabe 1910 und Nachdruck 1920 (Kölner Druck) 1,00 Mark Fehldruck in Verwendung. Markenbild der Ausgabe 1910 (rosa) und Markenbild der Ausgabe 1920 (hellbraun) mit falschem Überdruck 1,00 Pfennig. (Unterscheidungsmerkmal der Druckausgabe 1910 und 1920: Änderung des Markenbildes im oberen Markenfeld von schräg geriffelt in senkrecht liniert)



Abb. 21: Ausgabe 1910 (Kölner Druck) 2,00 Mark (blaugrau). – Teilweise unsauberer Farbdruck oder Doppeldruck.

Ab 1920 wurden als Eisenbahnfrachtmarken die der „Preußisch-Hessischen Eisenbahn“ bei der RStE verwendet. Um Kosten zu sparen wurden diese lediglich mit einem Gummihandstempel mit dem Schriftzug „Rint.-Stadth. / Eisenbahn.“ überstempelt.



Abb. 22: Ausgabe 1920. Die RStE verwendete die Eisenbahnfrachtmarken der „Preußisch-Hessischen Eisenbahn“. Folgende Werte: 10 Pfg. (blaugrau), 30 Pfg. (dunkelgrün), 40 Pfg. (rotorange), 50 Pfg. (violett). Hinweis: Bisher wurde in der Literatur die Verwendung der 30-Pfennig-Marke (dunkelgrün) nicht erwähnt.

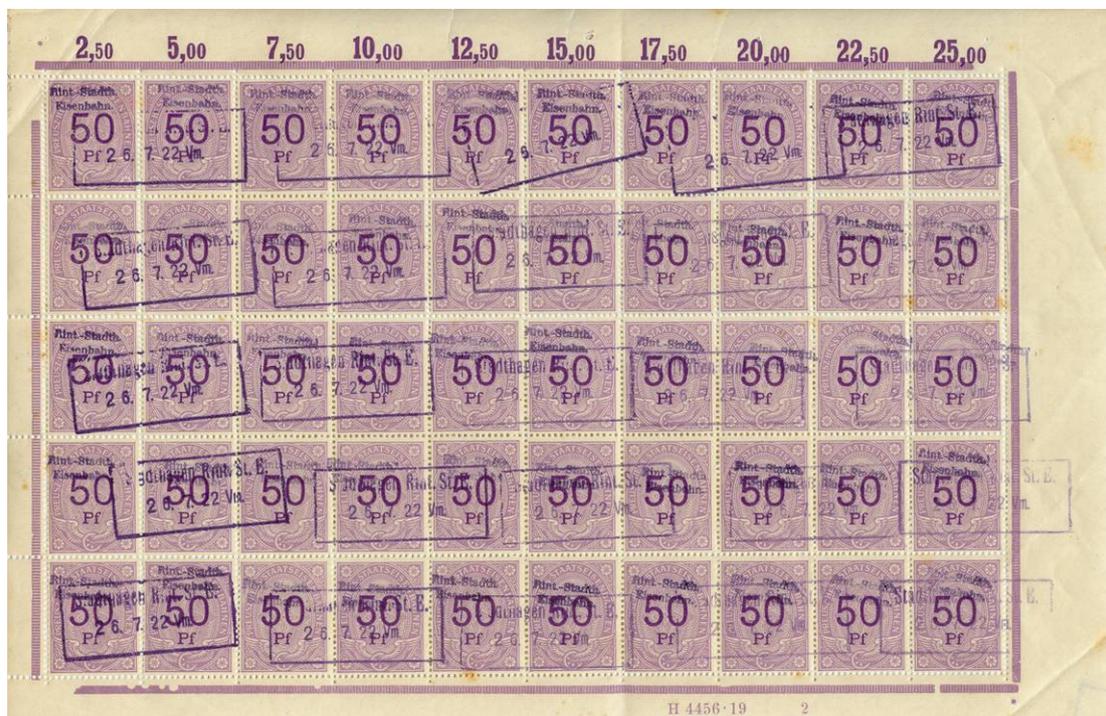


Abb. 23: Ausgabe 1920. Die RstE verwendete die Eisenbahnfrachtmarken der „Preußisch-Hessischen Eisenbahn“. Bogen der 50-Pfennig-Marken (violett). Die Entwertung des Bogens lässt den Schluss zu, dass es sich um Gefälligkeitsentwertung handelt.

Gefälligkeitsentwertungen entstanden oft um den Wünschen der Sammler entgegen zu kommen. Wie solche Marken zu bewerten sind, mag jeder Sammler für sich entscheiden. Sammelwürdig sind sie in jedem Fall, da auch Gefälligkeitsentwertungen Zeitdokumente der Markenverwendung sind. Zu dieser Kategorie gehören auch kopfstehende Abschläge von Gummistempeln, die neben „richtig“ gestempelten Abschlügen im Bogen zu finden sind (siehe hierzu z.B. Abb.22 und 24).



Abb. 24: Ausgabe 1920. Die RstE verwendete die Eisenbahnfrachtmarken der „Preußisch-Hessischen Eisenbahn“. 1 Mark (grau), 2 Mark (grün), 4 Mark (rotbraun) und 5 Mark (orange).



Abb. 25: Ausgabe 1920 Ergänzungswerte. Für die Zeit nach 1920 konnten erneut Eisenbahnfrachtmarken mit dem Markenbild des Kölnischen Drucks nachgewiesen werden. Der Unterschied zu der Ausgabe von 1906 und 1910 ist das veränderte Markenbild im oberen Markenfeld von schräg geriffelt in senkrecht liniert bei der Ausgabe 1920.

| | | |
|------------------------|--|-------------------------------|
| für Pakete | | bei Entfernungen |
| von | | bis 100 km: über 100 km: |
| $\frac{1}{2}$ bis 7 kg | | 20 Pfg. 40 Pfg. |
| über 7 bis 17 kg | | 40 Pfg. 80 Pfg. |
| über 17 bis 30 kg | | 80 Pfg. 160 Pfg. |

Abb. 26: Frachtraten für die Eisenbahnpaketbeförderung zwischen den in den Tarifen aufgenommenen Abfertigungsbahnhöfen. Es wurden nur Pakete nicht unter $\frac{1}{2}$ Kg bis 30 kg angenommen.

Eine von der Reichsdruckerei in Berlin angefertigte Markenserie auf der Basis Sächsischer Eisenbahnmarken kam nicht mehr zur Verwendung. Aufgrund der zunehmend steigenden Inflationsrate konnten die Frachtraten nicht mehr mit Marken sinnvoll dargestellt werden. Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahndirektionen wurde ab 1. Mai 1921 die Verwendung der Eisenbahnfrachtmarken ausgesetzt. Die Bestände wurden anderweitig, z.B. als Platzkarten aufgebraucht.



Abb. 27: 1920 endete die Verwendung der Eisenbahnfrachtmarken bei der RStE. Bekannt sind Marken mit den Werten 10 Pfg. (hellgrün), 40 Pfg. (orangerot), 50 Pfg. (blauviolett), 1 M (grau), 2 M (grün), 4 M (rotbraun) und 5 M (orange).

Zollstempelmarken im Gebrauch der RStE

„... zur Entrichtung der staatlichen Gebühr dienende Stempelmarken werden zum Preise des Stempelbetrages, auf welchen dieselben lauten, bei den Postanstalten verkauft...“

„... Die Stempelmarken sind mit der Umschrift „Deutsches Zollgebiet, Statistische Gebühr“ und Angabe des Betrages, zu welchem sie gelten, nämlich für die Werthbeträge von 5, 10, 20 und 50 Pfennig ... bezeichnet“ /aus: Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über den Warenverkehr vom 20. Dezember 1896/



Abb. 28: Die Stempelmarken (Zoll) in den Wertstufen 5 und 10 Pfennig sind entwertet mit dem Frachtstempel der RStE.

Stempelmarken auf Dienstverträgen



Abb. 29: Dienstvertrag der RStE mit einem Mitarbeiter zur Anstellung als Schaffner vom 24. Januar 1921. Preußische Stempelmarke 3 Mark. Handschriftlicher Vermerk: „Für die Hauptausfertigung sind 3,- Mark Stempelgebühr entrichtet.“



Abb. 30: Dienstvertrag der RStE mit einem Mitarbeiter zur Anstellung als Schaffner vom 18. Dezember 1924. Preußische Stempelmarke 3 Goldmark. Vermerk: „Stempelvermerk: ..sind Haupt- und Nebenausfertigung mit je 3,- M zu verstempeln, da das Jahreseinkommen 1500 Gmk übersteigt...“

Besonderer Dank gilt Herrn Hans Renn, der mich mit Zuspruch und Hintergrundmaterial versorgt hat. Ohne seine Unterstützung wäre dieser Artikel nicht zustande gekommen.

Verwendete Literatur/Quellen:

- /1/ Düsterbehn, H. Geschichte und Katalog der deutschen Eisenbahnmarken 1918, Oldenburg i. Gr.
- /2/ Düsterbehn, H. Katalog der deutschen Eisenbahnmarken, Blankenburg 1950
- /3/ Erler, Jünke: Katalog der Stempelmarken von Deutschland Nr. 17; 1999
- /4/ Ingrid Schütte: Die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, 1993
- /5/ NN: Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, Wikipedia (15.06.2007)
- /6/ N.N.: Staatssteuern und Staatsabgaben, Seite 302 ff., in Reichsgesetz in Kurzform, 1914
- /7/ N.N.: Verordnungs- und Anzeige-Blatt für die Königlich Bayrischen Verkehrsanstalten, No. 81, No. 82.
- /8/ Rogl, K.W. Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, Broschüre 10 Blätter
- /9/ Selig, Heinz www.schaumburgerpostgeschichte.de
- /10/ Selig, Heinz Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, in: <http://www.japhila.cz/hof/0357/index0357a.htm>
- /11/ N.N.: Fahrplan der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, in Anzeigen des Fürstenthums Schaumburg-Lippe, 3. Januar 1900.
- /12/ M. Erler: Die deutschen Frachtstempelmarken; in Arbeitsgemeinschaft Fiskalmarken, Heft 1 / 1990, Seite 25 ff.
- /13/ N.N.: Fahrplan der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, in Anzeigen des Fürstenthums Schaumburg-Lippe, 3. Januar 1900.