

Von der Postkutsche bis zum Streetscooter

Über 150 Jahre Postgeschichte in Rheinbreitbach und Umgebung

1. Botengänge im Mittelalter

Es war im Jahre 1246 als ein Bote des Domstiftes Köln eine versiegelte Papyrusrolle an Randolph von Breitbach bezüglich des Weinzehnten in Rheinbreitbach auslieferte. Auf seinem Weg von Köln nach Rheinbreitbach hatte der Bote schwierige Wegestellen passiert, kleine Bäche durchquert und Räuberbanden überstanden. Zur Verteidigung von Leib und Leben hatte er stets auf seinem Weg ein Schwert bei sich getragen. Erfahrungen mit diesem hatte er schon bei anderen Botengängen und kleineren Auseinandersetzungen gesammelt. Zum Schutz der Botschaft vor Dieben hatte er diese in seinem hohlen Wanderstock versteckt gehabt. Langsam und beschwerlich war sein Weg gewesen.

Früher als die Römer noch in Köln herrschten waren die Wege zumindest besser ausgebaut und ein schnelles Vorankommen von einem Punkt zum anderen gegeben. Doch mit dem Einfall der Goten, der Hunnen und vielen anderen Völkern in das römische Reich zerfiel das gut organisierte und kostenintensive Straßen- und Botensystem. Hinzu kam die räumliche Abgeschlossenheit der verschiedenen Siedlungsregionen, die viele Nutzwaren des täglichen Bedarfs selbst herstellen konnten und somit wenig Interesse an einem wirtschaftlichen sowie kommunikativen Austausch besaßen.[Anm. 1]

Erst im Spätmittelalter sollten in den Städten sich die ersten (Handels-)Bürger etablieren und das Interesse an einem regeren Handel mit anderen Städten und Wirtschaftsregionen antreiben. Die Übermittlung von wirtschaftlichen Nachrichten sowie Waren wurden immer wichtiger. Die verschiedenen Stände hatten im Mittelalter ihre eigenen Botendienste, um sich von den anderen Ständen abzugrenzen. Somit gab es Universitätsboten, die Boten der Städte und Ämter, des Deutschen Ordens oder die Metzgerboten (Viehankäufer). Ein Bote diente dabei häufig nicht nur als Übermittler einer Nachricht, sondern auch als Gesandter mit gewissen Befugnissen.[Anm. 2]



Abb. 1: Postreiter nach dem Dreißigjährigen Krieg

Im 15. Jahrhundert ließ Maximilian I., Sohn Kaiser Friedrichs III., einen festen Postdienst zwischen Innsbruck und Mecheln einrichten. Grund waren die räumlichen Ausdehnungen seines Reiches, die

Besitzungen in Österreich, der Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol, der Niederlande und die Grafschaft Burgund umfassten. Verantwortlich für die Einrichtung und das Betreiben dieser Postverbindung war Janetto de Tassis. In dieser Zeit übernahmen die Boten auch von den Metzgerboten das (Post-) Ochsenhorn, um auf sich aufmerksam zu machen. Hierbei nahmen die reitenden sowie zu Fuß gehenden Boten gegen eine Gebühr Gegenstände von einer Stadt zur anderen mit. Gerade die aufkommende Privatpost, die sich die Familie Thurn und Taxis bezahlen ließen, machte dieses Adelsgeschlecht reich und mächtig.[Anm. 3]

Neben dem Postdienst der Familie Thurn und Taxis gab es jedoch auch weiterhin regionale Landboten der verschiedenen Fürstentümer und waren eine ernstzunehmende Konkurrenz. Rheinbreitbach wurde vorrangig von der Adelsfamilie Thurn und Taxis mit Nachrichten versorgt. Die Poststation lag dabei bis zum Einmarsch der Franzosen 1794 auf dem linken Rheinufer in Remagen. [Anm. 4]

2. Die Post im Fürstentum Nassau-Usingen

Nach der von den Franzosen gewollten Übernahme der Ortschaften Unkel, Rheinbreitbach, Erpel und Bruchhausen durch das Fürstentum Nassau-Usingen (Frieden von Ludeville 1801/Reichsdeputationshauptbeschluss 1803), ließen die Verantwortlichen von Nassau-Usingen in Linz am Rhein anfragen, ob es dort eine Möglichkeit zur Einrichtung einer fahrenden oder einer reitenden Post gebe. Die Verbindung sollte dabei von Neuwied aus bis nach Köln Deutz gehen. Die Antwort des Stadtschreibers von Linz lautet dahingehend, dass eine reitende Post möglich sei. Eine fahrende Post sei hingegen (vermutlich auf Grund der schlechten Straßenverhältnisse) nicht zu empfehlen. Der Empfehlung folgend beauftragte das Fürstentum Nassau-Usingen die Adelsfamilie Thurn und Taxis einen Reiterdienst von Neuwied nach Deutz einzurichten. Dieser unterstand der Postdirektion in Deutz.

Nach der Überführung des Fürstentums Nassau-Usingen in das Herzogtum Nassau (1806), wurde ein Jahre später die Familie Thurn und Taxis offiziell mit der Poststrecke zwischen Neuwied und Deutz belehnt.[Anm. 5]

3. Einrichtung der Post in preußischer Zeit

Nach den Freiheitskriegen gegen Frankreich fiel Rheinbreitbach nach den Beschlüssen des Wiener Kongresses 1815 an Preußen. Die Aufteilung des Unkeler Gebietes erfolgte hierbei in den Kreis Linz, der aus der Bürgermeisterei Unkel, Linz und Leutesdorf bestand und von 1816 bis 1822 existierte. Der Amtssitz des Kreises Linz war zeitweise im Erpeler Rathaus untergebracht.[Anm. 6]

Unter preußischer Herrschaft existierten ab 1816 in Königswinter und in Linz am Rhein eine Postdirektion, die im selben Jahr in das preußische Postwesen übernommen wurden. Hierdurch verbesserten sich auch die Beförderungsbedingungen der Post, da durch die „Neue Postordnung“ vom 18. November 1782 jeder Reisende anhand der festgelegten Meilen ausrechnen konnte, wie viel eine

Reise kosten würde. Zudem gab es harte militärische Strafen für rüpelhafte Postillione, was zu einer Verbesserung des Postservices beitrug.[Anm. 7]

Unter der preußischen Herrschaft wurde ab 1819 dienstags und sonnabends eine Postkutsche von Neuwied (Abfahrt 4 Uhr) über Linz und Königswinter nach Bonn eingerichtet. Grund für die Einrichtung dieser Postkutschenverbindung dürfte auf der einen Seite die langsame Verbesserung der Straßen unter preußischer Herrschaft, aber auch eine bessere Federtechnik bei den Kutschwagen sein. Bisher waren die Reisekutschen sehr einfach gebaut, hatten ein offenes Verdeck und Sitze ohne Lehnen. Der Kutscher saß auf einem Kasten, in welchem die Briefe, Wertgegenstände und Pakete aufbewahrt wurden. Ab der französischen Revolution setzten sich dann zunehmend Neuerungen im Wagenbau durch. Leinwandvorhänge schützten die Passagiere vor Regenwetter, Schneegestöber und Sturm und die Sitze wurden mit Polstern ausgestattet.



Abb. 2: Postkutsche zur Jubiläumsfeier in Bad Honnef.[Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach 6B10]

Hinzu kam die aufkommende Reiselust des aufstrebenden Bürgertums, die den eigenen Geist erweitern, Wirtschaftskontakte knüpfen und erste kleine Urlaubsreisen unternehmen wollten. Bisher waren solche Bildungs- und Geschäftsreisen nur den Adligen vorbehalten gewesen. [Anm. 8]

Doch neben der aufkommenden Reiselust der Menschen spielte auch die Versendung von Paketen, Geschäfts- und Privatpost eine zunehmende Rolle im Postsystem und machten somit eine Poststrecke rentabler.

Nachdem im April 1822 die Kreise Linz und Neuwied zusammengelegt wurden, wurde der Postkutschenverkehr von Neuwied nach Bonn ein Jahr später eingestellt. Einer der Hauptgründe hierfür dürfte die nicht ausreichende Auslastung der Postkutsche gewesen sein. Obwohl die Preußen versuchten die Straßenverhältnisse zu verbessern und die Postkutschen bessere Federn besaßen, war eine Reise mit der Postkutsche immer noch unkomfortabel, beschwerlich und gefährlich. Jederzeit musste mit einem Unfall oder einer Räuberbande gerechnet werden. Hinzu kam die schlechte Unterkunft und das schlechte Essen an den zahlreichen Poststationen, die das Ganze unterfangen zu einer einzigen Strapaze werden ließen.[Anm. 9]

Die Möglichkeit des Reisens und der sicheren Versendung von Waren wurde erst 1844 durch den Bau der Eisenbahnstrecke zwischen Köln und Bonn verbessert. Die Bonn-Cölner Eisenbahngesellschaft (BCE) baute ab 1842 eine Eisenbahnstrecke von Bonn nach Köln, die am 15. Februar 1844 eröffnet wurde. Mit Genehmigung des preußischen Staates wurde die Strecke nach Rolandseck von Bonn aus erweitert. Ursprünglich war geplant, die Strecke bis nach Koblenz fortzuführen. Doch hierfür reichte das Geld nicht aus, sodass am 21.01.1856 die Eisenbahnstrecke von Köln bis zum Bahnhof Rolandseck fertiggestellt wurde. Ein Vorteil dieser Strecke lag darin, dass die Passagiere in Rolandseck auf das Dampfschiff oder Kutschen umsteigen konnten.[Anm. 10]

In dieser Zeit (16.08.1845) wurde die Postzustellung in Rheinbreitbach jedoch noch nicht über den Bahnhof Rolandseck abgewickelt, sondern mit Schubkarren von Linz aus nach Rheinbreitbach geschafft. Am 01.02.1846 wurde in Unkel eine Postexpedition der preußischen Post eingerichtet, die dem Postamt in Bonn unterstellt war. Der Landzusteller nach Rheinbreitbach und Erpel trat seinen Weg nun von Unkel anstatt von Linz aus an. 1847 gibt das Postamt in Bonn bekannt, dass in Unkel eine wöchentliche Landbriefzustellung (an 6 Tagen) für das platt Land eingerichtet wurde. Zwei Jahre später wird bekannt gegeben, dass in Bad Honnef eine Postexpedition errichtet wird, die dem Postbereich in Königswinter untersteht. Mit der Einrichtung der Oberpostdirektion in Koblenz im Jahre 1850 wird die Postexpedition Unkel vom Postamt in Bonn dem in Koblenz unterstellt. Von Koblenz geht auch die Anweisung aus, dass in Rheinbreitbach am 12.08.1852 der erste Briefkasten in Rheinbreitbach aufgestellt wird. Dieser wird täglich um 14 Uhr geleert. Weitere Briefkästen stehen in Leubsdorf (Leerung um 11 Uhr), Rheinbrohl (Leerung um 10 Uhr), Gladbach (Leerung 12 Uhr), Heimbach (Leerung 13 Uhr), Rengsdorf (Leerung 7 Uhr morgens und 6 Uhr), Großmaischeid (Leerung 3-4 Uhr nachmittags), Puderbach (Leerung um 6 Uhr) und Urbach (Leerung um 8:30 Uhr).[Anm. 11]



Abb. 3 Gasthaus zur Post in Rheinbreitbach. Erste Postexpedition in Rheinbreitbach. [Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach 6 B10]

Im selben Jahr wird im November 1852 abermals der Versuch unternommen, eine Postkutschenverbindung zwischen Linz und Beuel einzurichten. Der Grund liegt hierfür in der Fertigstellung einer gepflasterten Straße zwischen Beuel und Rheinbreitbach. Die Haltestelle für die Postkutsche liegt beim ehemaligen „Hotel zur Post“. [Anm. 12]

Mit der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke von Rolandseck nach Koblenz im Jahre 1858 wird die Post für Rheinbreitbach ab diesem Zeitpunkt über die Bahnhofsexpedition Rolandseck abgewickelt. Fünf Jahre später bekommt Rheinbreitbach am 01.06.1863 eine eigene Postexpedition II. Klasse und einen eigenen Briefträger. In Erpel wird es noch weitere 4 Jahre dauern bis dort eine eigene Postexpedition eingerichtet wird.

Die Postexpedition II. Klasse in Rheinbreitbach wird in der Gastwirtschaft Menden (Ecke Hauptstraße/Rheinstraße) eingerichtet, die ab diesem Zeitpunkt „Hotel zur Post“ heißt. Im März desselben Jahres bekommt Linz eine eigene Telegrafenstation, sodass nun wichtige (geschäftliche) Nachrichten auch schnell von einem zum anderen Ort gesendet werden können. [Anm. 13]

4. Die Postzustellung in der Reichsgründung

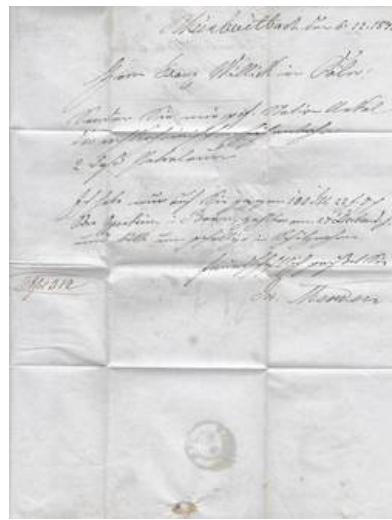


Abb. 4: Geschäftspost von Josef Menden nach Köln betreffend Einkäufe. [Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach 6 B10]

In den Jahren der Reichsgründung um 1870 trat in Rheinbreitbach eine weitere Verbesserung der Postversorgung ein. Der Postbote Leonhard Thelen setzte mit einem kleinen Nachen zweimal täglich über den Rhein nach Rolandseck, um von dort direkt die Lokalpost zu holen. Dies war nötig, da die Postkommunikation vor allem für die lokale Wirtschaft wichtig war und eine zügige Zustellung an die entsprechenden Haushalte und Unternehmer in Zeiten der Industrialisierung sichergestellt werden musste. Die Abholung der Post per Nachen gestaltete sich jedoch vor allem bei Hochwasser oder Eisgang als schwierig. Hierfür bekam Thelen einen Monatslohn von 120 Thalern. [Anm. 14]

Obwohl bereits im Jahre 1870 (am 11.06.) eine weitere Teilstrecke der rechtsrheinischen Eisenbahn von Neuwied nach Oberkassel durch die Rheinische Eisenbahn Gesellschaft fertiggestellt wurde und die Bürgermeisterei Unkel mit Koblenz und Neuwied verbannt, wurde erst ein Jahr später, am 15.07.1871 die Postabholung in Rolandseck per Nachen aufgehoben. Grund für diese Verzögerung könnte der gleichzeitig stattfindende deutsch-französische Krieg (19. Juli 1870 – 10. Mai 1871) gewesen sein, in welchem die Eisenbahn allgemein eine nicht unerhebliche Rolle für den Truppentransport und Militärwaren hatte. Zivilwaren wurden hier zweitrangig befördert.[Anm. 15]

Im Laufe der nächsten Jahre wurde die Zuweisung der Postexpedition Rheinbreitbach zur Bahnhofsexpedition Rolandseck aufgelöst. In Rheinbreitbach wurde in diesem Rahmen eine eigenständige Postagentur (01.01.1872) eingerichtet und bekam einen Postassisten (Bewer). Die offizielle Ernennung zur Postagentur erfolgte jedoch erst 1873. Unkel sollte erst drei Jahre später im Oktober 1876 zum Postamt 3. Klasse erhoben werden. Das Postamt Rheinbreitbach verlor somit seine Eigenständigkeit und wurde Unkel unterstellt.

Eine Verbesserung der schnellen Kommunikation in der Bürgermeisterei Unkel brachte die Einrichtung einer Telegrafenstation im Postamt Unkel im März 1878. Die Menschen mussten somit nicht mehr nach Linz fahren, um von dort aus Telegramme abzusenden, sondern konnten dies nun vom näher gelegenen Unkel erledigen.[Anm. 16]

Entgegen der positiven Wirtschaftsentwicklung des deutschen Kaiserreichs ging es in Rheinbreitbach ab den 1880er Jahren bergab. Mit der Schließung des örtlichen Bergwerkes verloren zahlreiche Menschen ihre Arbeit. Auch die Einrichtung einer Seilbahn, die den Basalt vom Asberg an den Rhein transportierte, konnte den Bevölkerungsschwund bis 1910 nicht aufhalten. Die Menschen ernährten sich daher im Wesentlichen von Ackerbau, Kleinviehzucht und Weinbau oder nahmen kleinere Beamtenposten bei der Bahn an. Rheinbreitbach besuchten zu dieser Zeit zahlreiche Touristen, die sich vom Stadtleben erholen wollten und über die mittlerweile fertiggestellte rechte Eisenbahnstrecke oder dem Dampfschiff anreisten.[Anm. 17]

Umso beeindruckender ist die Zusammenstellung aus dem Jahre 1904, die anzeigt, wie viele Briefe im Postbereich Unkel zugestellt bzw. aufgegeben wurden.

Umsatz Briefe und Pakete für das Postamt Unkel

Artikel	Anzahl
Eingegangene Briefe	51.376
Aufgegebene Briefe	38.870
Eingegangene Pakete	3.988
Aufgegebene Pakete	2.598
Postanweisungen	1.652
Postanweisungen aufgegeben	4.043
Telegramme(abgehende)	381
Telegramme (ankommende)	494



Abb. 5: Neues Postgebäude in der Hauptstraße 18.
[Bild: Heimatverein Rheinbreitbach]

Nach dem Tod des Postagenten Menden übernahm seine Witwe Margarethe Menden die Postagentur in Rheinbreitbach. Da es im Kaiserreich als Frau unschicklich galt unternehmerisch tätig zu sein, gab sie vermutlich aus diesem Grund ein Jahr später am 01.07.1907 die Postagentur an ihren Sohn Wilhelm Menden weiter. Dieser verlegte die Postagentur im Jahre 1914 von der Gastwirtschaft „Zur Post“ in ein neueres Gebäude in die Hauptstraße 18. Die Post wurde zu dieser Zeit 3x wöchentlich ausgetragen.[Anm. 18]



Abb. 6: Im Karneval wurde die elektrische Straßenbahn von Linz nach Bad Honnef bereits gefeiert. [Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach]

Neben dem Versenden von Briefen und Paketen nahm in dieser Zeit auch die Reiselust der Menschen auf dem Lande zu. Geschäftliche Erledigungen oder Kontaktpflege trieben die Menschen in die Stadt, sodass in der Bürgermeisterei Unkel darüber diskutiert wurde eine elektrische Straßenbahn zu bauen. Diese hätte sicherlich für die Auslieferung des Postverkehrs im Rheintal eine erhebliche Erleichterung bedeutet, da die örtliche Post immer noch aus Unkel für Rheinbreitbach abgeholt werden musste. Der Bau der elektrischen Eisenbahn wurde jedoch nie umgesetzt, da der 1. Weltkrieg dieses Vorhaben verhinderte. Gleichzeitig entwickelte sich jedoch in Bad Honnef 1913 ein Fahrdienst, der Touristen oder Geschäftsleute zum Bahnhof oder zu anderen Orten brachte.[Anm. 19]

Nach dem 1. Weltkrieg stieg die Zahl der Menschen in Rheinbreitbach wieder an. Weitere Versuche eine Anbindung an die Städte Bonn und Koblenz zu bekommen wurden ebenfalls unternommen, wie ein Zeitungsbericht von der Einrichtung einer Haltestelle in Rheinbreitbach aus der Honnefer Volkszeitung zeigt.[Anm. 20]

Als die Separatisten das Rheinland vom Reste Deutschlands abspalten wollten, wurden auch die Postbeamten angehalten den Separatisten keine Unterstützung zukommen zu lassen. Gleiches galt in der Zeit des Ruhrkampfes. Die Postagentur Rheinbreitbach bat in dieser Angelegenheit auch um Unterstützung (Hilfsdienst) von Kollegen aus Erpel. Um was für eine Hilfe es sich dabei handelte, lässt sich nicht erschließen.



Abb. 7: Kraftpostbus vor der Poststation in der Hauptstraße.[Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach]

Ein großer Fortschritt für die Anbindung des Ortes Rheinbreitbach an die Städte Bonn und Koblenz wurde durch die Einrichtung einer Kraftpostverbindung im Jahre 1924 getätig. Die Abfahrt des Postbusses wurde dabei von der Hauptstraße 18 vorgenommen. Der Bus verkehrte zwischen Aegidienberg und Bad Honnef sowie Linz und Bad Honnef. Das letzte Exemplar des hier verkehrenden Postbusses steht heute im Museum für Kommunikation in Frankfurt.[Anm. 21]

Im Jahre 1933 verstarb dann der Besitzer der Post Rheinbreitbach. Seine Witwe führte die Agentur fort. Im selben Jahr wurde die Poststelle dem Postamt Bad Honnef unterstellt. Ein Grund hierfür lag wohl in der besseren Postverbindung durch die nahe Bahnstation. Ein weiterer Grund könnte die emotionale Nähe der Rheinbreitbacher zu Bad Honnef hin gewesen sein.[Anm. 22]



Abb. 8: Das hier fotografierte Zollhäuschen stand am heutigen Kriegerdenkmal. [Bild: Heimatarchiv Rheinbreitbach]

Während des 2. Weltkrieges kommt es ab 1943 zu Unterbrechungen in der Auslieferung von Paketen. Vermutlich haben Militärgüter Vorrang und zivile Pakete nehmen bei der begrenzten Kapazität der (Post)Züge nur Platz weg. Mit dem Einmarsch der Amerikaner in Rheinbreitbach am 07.03.1945 und der darauf folgenden Trennung in eine französische und eine britische Besatzungszone wird Rheinbreitbach (nicht nur postalisch) von Bad Honnef abgetrennt. Die Grenze der Besatzungszone verläuft dabei am heutigen Kriegerdenkmal, wo ein Wachhäuschen stand. Zahlreiche Geschichten aus dieser Zeit erzählen, mit welchem Einfallsreichtum die damaligen Bewohner Waren und Lebensmittel am Zoll vorbeigeschmuggelt haben. [Anm. 23]

5. Die Wirtschaftswunderjahre



Abb. 9: Die neue Post an der Stelle des ehemaligen Margarethenhofes 1975. [Bild: Heimatverein Rheinbreitbach]

Im Oktober 1946 wechselt nach über 80 Jahren die Verwaltung der Poststelle von der Familie Menden zum Posthauptverwalter Bernhard Profitlich. Dieser verlegt die Postagentur aus der Hauptstraße 18 in die Rheinstraße 9. Im April 1951 wird festgesetzt, dass die Poststelle in Rheinbreitbach in ein Zweigpostamt mit Schalterzeiten umgewandelt wird. Unterstützend wirkt hier die Tatsache, dass in den Wirtschaftswunderjahren Rheinbreitbach von der Bevölkerung her stark anwächst. Durch den weiteren Einwohneranstieg bedurfte es bereits 7 Jahre später neuer Räumlichkeiten, um den Postverkehr für Rheinbreitbach abzuwickeln. Die Zweigstelle zog daher 1958 in einen Neubau in die Hauptstraße 14. Um den Neubau zu errichten wurden Teile des alten Margarethenhofes am Kirchplatz bereits abgerissen. [Anm. 24]

Am 01.06.1963 feierte die Zweigstelle der Post 100jähriges Bestehen. Bei dieser Gelegenheit wurde noch einmal festgehalten, dass die jetzigen Räumlichkeiten einem weiteren Bevölkerungs- und Verkehrszuwachs nicht standhalten könne. Aus diesem Grund wurde im März 1975 an der Stelle des heutigen Margarethenhofes am Kirchplatz eine fast doppelte so große Zweigstelle der Post eingerichtet. Die Post umfasste zu diesem Zeitpunkt 5 Zusteller, wovon 2 motorisiert unterwegs waren. Die Einwohnerzahl zu dieser Zeit lag hierbei bei rund 4000 Einwohnern.

Nach Einrichtung der Poststelle am Kirchplatz sollte es nur noch 7 Jahre dauern bis der damalige Inhaber der Postzweigstelle in Rheinbreitbach Bernhard Profitlich am 01.07.1982 in Ruhestand gehen sollte.[Anm. 25]

6. Wegzug aus dem Innerort

Ab den 1990er Jahren zerfiel der Innerort von Rheinbreitbach zusehends. Immer mehr Geschäfte schlossen oder zogen in die Industriegebiete. Einzig die Postzweigstelle hielt sich im Innerort von Rheinbreitbach am Kirchplatz. Doch die Änderung der Kommunikation per Mail oder Social-Media-Diensten und u.a. das Ausdrucken der Briefmarken am eigenen PC setzten der Wirtschaftlichkeit der Poststelle in Rheinbreitbach zu. Die Motorisierung der Zusteller änderte sich. Fahrräder wurden zum Austeiln der Briefe im Innerort an die Zusteller ausgegeben. Weiter entfernte Bereiche (Breite Heide, Rheinblickstraße etc.) wurden bzw. werden mit dem Postauto oder zukünftig dem Streetscooter angefahren.

Doch durch die sinkende Laufkundschaft im Innerort und den Wandel in der Kommunikation musste auch die Postzweigstelle darauf reagieren. Aus diesem Grund bezog die Zweigstelle Rheinbreitbach im Jahre 2008 in den neu gebauten Räumlichkeiten am LIDL in Rheinbreitbach eine neue Geschäftsstelle. Hierbei verkleinerte sich die Poststelle und erweiterte jedoch das Angebot um Zeitungen, Tabakwaren uvm.[Anm. 26]

Abschließend gilt es zu erwähnen, dass wesentliche Quellen zur örtlichen Postgeschichte von dem leidenschaftlichen Heimatkundler und Ehrenbürger Bernhard Profitlich stammen, dem die Geschichte seines Ortes bis zu seinem Tod stets am Herzen gelegen hat. Diese ergänzte Zusammenstellung der Postgeschichte Rheinbreitbachs soll daher seinem Andenken gewidmet sein.

Nachweise

Verfasser: Thomas Napp

Literatur und Quellenverzeichnis:

General Anzeiger (19.03.1975): Das neue Rheinbreitbacher Postamt öffnete fast 4000 Bürgern die Tore.

General Anzeiger (06.06.2007): Mainz sagt Ja zum LIDL in Rheinbreitbach.

Glaser, Hermann/Werner, Thomas (1990): Die Post in unserer Zeit: Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation. Heidelberg.

Graumann, Sabine, 1794 bis 1815 - Aufbruch in die Moderne. Die "Franzosenzeit", in: Internetportal Rheinische Geschichte, abgerufen unter: rheinische-geschichte.lvr.de/Epochen-und-Themen/Epochen/1794-bis-1815---aufbruch-in-die-moderne.-die-%2522franzosenzeit%2522/DE-2086/lido/57ab23d29508f8.06009224 (abgerufen am 19.02.2020)

Honnefer Volkszeitung (09.05.1921): General Anzeiger Archiv, Rheinbreitbach Haltestelle.

Honnefer Volkszeitung (1913): General Anzeiger Archiv, Anzeige Fahrdienst.

Honnefer Volkszeitung (13.12.1912): General Anzeiger Archiv, Bau der Elektrischen zwischen Linz und Bad Honnef.

Honnefer Volkszeitung (20.06.1924): General Anzeiger Archiv, Einrichtung Kraftpostverbindung.

Müller, Helmut M. (2007): Schlaglichter der deutschen Geschichte. Bonn.

Profitlich, Bernhard: Sammlung Postgeschichte Rheinbreitbach. Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6 B10.

Rönz, Andrea (2016): Der preußische Kreis Linz 1816 – 1822. Linz am Rhein.

Seite „Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie.

Bearbeitungsstand: 2. Dezember 2019, 19:21 UTC. URL: de.wikipedia.org/w/index.php (Abgerufen: 19. Februar 2020, 16:51 UTC)

Seite „Preußisches Postwesen“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 19. Mai 2018, 21:41 UTC. URL: de.wikipedia.org/w/index.php (Abgerufen: 19. Februar 2020, 16:53 UTC)

Seite „Rechte Rheinstrecke“. In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 17. Februar 2020, 08:14 UTC. URL: de.wikipedia.org/w/index.php (Abgerufen: 19. Februar 2020, 16:55 UTC)

Erstellt am: 19.02.2020

Anmerkungen:

1. Vgl. Glaser (1990, S. 14)
2. Ebd.
3. Vgl. Glaser (1990, S. 19-20)
4. Vgl. Graumann (2020)
5. Vgl. Müller (2007, S. 136 ff.)
6. Vgl. Rönz (2016, S. 1 ff.)
7. Vgl. wikipedia „preußisches Postwesen“ (19.02.2020)
8. Vgl. Glaser (1990, S. 23ff.)
9. Ebd.
10. Vgl. wikipedia „Bonn Cölner Eisenbahngesellschaft“ (19.02.2020)

11. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6B10)
12. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6 B10)
13. Ebd.
14. Ebd.
15. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6B10); wikipedia „Rechte Rheinstrecke“ (19.02.2020)
16. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6B10);
17. Ebd.
18. Ebd.
19. Vgl. HVZ (13.12.1912)
20. Vgl. HVZ (09.05.1921)
21. Vgl. HVZ (20.06.1924)
22. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6B10)
23. Ebd.
24. Vgl. Profitlich (Heimatarchiv Rheinbreitbach, Bestand 6B10)
25. Vgl. General Anzeiger (19.03.1975)
26. Vgl. General Anzeiger (06.06.2007)