

Portfolio 2

der
Arbeitsgemeinschaft Bayern (klassisch)
im BDPH e.V.

Dietmar Schmitz

Vorläufer der Postablagen: Die bayerischen Briefablagen ab 1851

Der entsprechende Beitrag von mir erschien im Rundbrief 61 der Arbeitsgemeinschaft Bayern (klassisch) vom September 2013. Er wird jetzt im Rahmen eines Portfolios veröffentlicht, damit auch die als Grundlage für den Beitrag erstellte und im Anhang beigefügte Ortsliste eine größere Verbreitung findet.

Diese Liste ist nach wie vor nicht vollständig, weil die Hinweise auf Eröffnungen oder Schließungen häufig nur in der zeitgenössischen lokalen oder regionalen Presse zu finden sind. Archivrecherchen würden vermutlich noch einiges beitragen können, müssten aber in *allen* bayerischen Regierungsbezirken durchgeführt werden, weil für die Einführung der Briefablagen die Mittelbehörden zuständig waren – und deren Überlieferung ist in den jeweiligen Staatsarchiven angesiedelt.

Ich würde mich darüber freuen, wenn aus der Leserschaft noch Hinweise kämen, etwa mit Verweis auf heimatkundliche Veröffentlichungen, von denen mir längst nicht alle bekannt sein können.

Dankbar wäre ich auch für Hinweise, an welchen Orten bestehende Briefablagen in Postablagen oder gar Expeditionen umgewandelt wurden. In der entsprechenden Spalte der Tabelle sind insbesondere Postablagen bisher nur dann erwähnt, wenn tatsächlich von einer lückenlosen Kontinuität ausgegangen werden kann.

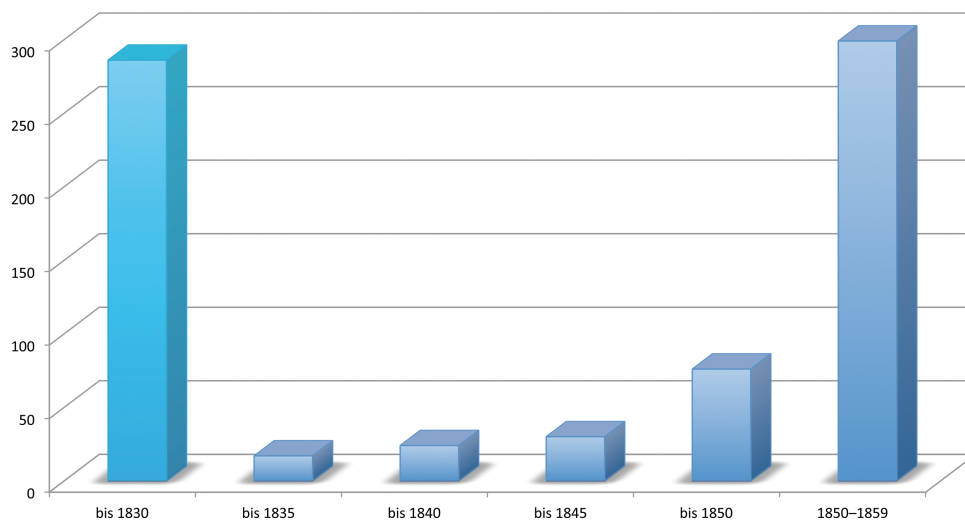
© 2013/2022 für die Einleitung und die Tabelle: Dietmar Schmitz

Briefablagen – eine vergessene Einrichtung der bayerischen Post?

Als König Maximilian II. im unruhigen Jahr 1848 seinem abgedankten Vater Ludwig I. auf den bayerischen Thron folgte, markierte dies den Beginn eines grundlegenden Wandels. Eine der Hauptaufgaben der neuen Führung stellte die Auflösung des Modernisierungsstaus dar, der Bayern wirtschaftlich lähmte. Die Umsetzung der Reformen war in der Bevölkerung umstritten. Ein Feld, auf dem sich die Interessen jedoch trafen und auf dem man Neuerungen zügig anging, stellte die Post dar.

Schon während der Regentschaft Ludwigs I. wurden Anstrengungen unternommen, die Anbindung des flachen Landes an die Poststrassen auszubauen. Während die Summe der Postanstalten bis 1830 nur langsam über den Stand von 1808 hinaus wuchs, stieg die Zahl neuer Expeditionen und Briefsammlungen nach 1830 stetig. Die seit 1842 erscheinenden *Verordnungs- und Anzeige-Blätter* wiesen für jede neue Expedition umfangreiche Zustellbezirke aus. Das 1848 veröffentlichte *Geographische Post-Lexikon* zählte auf 630 Seiten Tausende von Orten auf und nannte ihre Zugehörigkeit zu einem Bestellbezirk bzw. zu Verwaltungssprengeln, was eine genauere Adressierung erlaubte.

Die Infrastruktur blieb jedoch hinter der Papierform zurück und litt aufgrund der sparsamen, um nicht zu sagen geizigen Haushaltspolitik des Königs unter gravierenden Defiziten. Der schlechte Zustand vieler Straßen in Bayern rief laute Kritik hervor; in manchen Gegenden fehlten ausgebaute Verkehrswege überhaupt. Expeditoren und Poststallinhaber handelten in der Regel als Subunternehmer, die den Staat kaum etwas kosteten; ihr Personal mussten sie auf eigene Rechnung unterhalten und dabei zusehen, wie sie ihre Interessen wahrten. Die Postverbindung mit „Seitenorten“ lag vielfach in den Händen privater Fuhrunternehmer und fand oft nur einmal, höchstens zweimal wöchentlich statt. Die Betonung lag in diesem System auf der Zustellung – das Problem, wie die Briefe vom Aufgeber auf dem Land zur nächstgelegenen Expedition kamen, blieb weitgehend ungelöst.



Postanstalten in Bayern bis 1830 und der Zuwachs danach¹

¹ Nach Winkler, *Handbuch der bayerischen Poststempel*, Nürnberg 1951. Durch zwischenzeitliche Schließungen und Verlegungen können sich Abweichungen ergeben, die aber an den Zahlenverhältnissen insgesamt kaum etwas ändern.

Nach dem Thronwechsel kam Zug in die Reformen, im wahrsten Sinne des Wortes. Sinnvollerweise vereinigte man Post und Eisenbahn in einer Sektion des neugeschaffenen Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten. Alte Forderungen aus dem Landtag und der Wirtschaft fanden endlich Gehör, und der Staat begann ins W egenetz und die straßengebundene Beförderung zu investieren. Ablesbar wird dies an der Eröffnung neuer Expeditionen: Allein im Jahrzehnt 1850 bis 1859 kamen mehr Postanstalten zum Bestand hinzu, als im sehr viel längeren Zeitraum von 1808 bis 1830 von der Taxis-Post übernommen bzw. danach errichtet worden waren! Dabei spielten auch die Möglichkeiten eine Rolle, die die neuen Eisenbahnlinien eröffneten. Auch auf den nichtstaatlichen Strecken genoss die Post ein Transportrecht, während an den Haltepunkten neben dem Betriebsdienst mit geringem Kostenaufwand postalische Leistungen angeboten werden konnten. Dazu gesellte sich als völlig neues Medium noch die Telegraphie mit eigenen Trassen und Stationen.

Der größte Fortschritt war, in der Verkehrsbehörde nicht mehr den Goldesel zu sehen, sondern den Übergang zum Dienstleister für Bevölkerung und Wirtschaft einzuleiten; dieses Umdenken machte den Beitritt zum revolutionären Deutsch-Österreichischen Postvertrag möglich. Hier hatte Bayern noch vor dem Thronwechsel die Initiative ergriffen. Die großen Investitionen, der Fortfall von Transiteinnahmen und die Ermäßigung der Tarife im Binnenland ließen sich im Staatshaushalt am ehesten auffangen, wenn es gelang, brachliegende Potenziale beim Briefversand und dem Zeitungsbezug zu erschließen und breiten Bevölkerungsschichten einen besseren Zugang zu postalischen Leistungen zu verschaffen. Die Möglichkeit, Briefe mittels Freimarken bequem frankieren zu können, ohne sich an einem Schalter anstellen zu müssen, war eine Voraussetzung. Dass dies nun auch über die engeren Landesgrenzen hinaus möglich wurde, bildete einen zusätzlichen Anreiz.

Eine echte Neuerung: Briefablagen

In der 76. Sitzung des Landtages von 1849 am 2. März 1850 hatte der Abgeordnete Kolb während der Debatte über die Rechnungslegung der Post folgenden Antrag gestellt: „**Es möge die Einrichtung getroffen werden, daß täglich in jede Gemeinde ein Postbote komme, um die Briefe daselbst abzuliefern und resp. in Empfang zu nehmen.**“ Dieser wurde auch mehrheitlich angenommen, im Gegensatz zu einem weiteren des Abgeordneten v. Lerchenfeld, der die Ruralpostgänge auf zweimal wöchentlich beschränkt hätte.²

Die Reaktion der Postverwaltung erfolgte nicht unmittelbar; bevor sie in die Tiefe gehen konnte, musste sie erst ihre Basis verbreitern. Wer zu den aufmerksamen Lesern des bereits zitierten *Verordnungs- und Anzeige-Blatts* gehörte, stellte fest, dass das offizielle Mitteilungsorgan im Jahr 1851 von neu eröffneten Postexpeditionen und Aufzählungen ihrer Zustellbezirke geradezu überquoll. Parallel dazu stellte man Überlegungen an, wie man die vom Landtag gestellte Aufgabe verwirklichen konnte.

² *Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten des Bayerischen Landtages 1849/50*, München 1850, 111f. Dazu auch Oskar Benl, Briefablage – Postablage, in: *Fränkische Postgeschichtsblätter* 4 (1956), 7–9, hier 7.

Der *Nürnberger Kurier* berichtete im April 1851 aus München³, dass sich die Post angesichts der Konkurrenz durch die Eisenbahn aus unrentabel gewordenen Eil- und Fahrpostkursen zurückziehen und dafür stärker in der Landpost engagieren wollte: „... man hat seit der Einführung der ermäßigten Portotaxen mittelst der Briefmarken die Bemerkung gemacht, daß die sog. Landbriefe sich bedeutend mehren. Es soll demnach auf jedem nur einigermaßen sich als passend durch Größe oder Lage herausstellenden Dorfe etc. eine Briefablage eingerichtet werden; ein alle Tage zur bestimmten Stunde von der betreffenden Postexpedition, die mit dem Sammeln und Weiterbefördern der Briefe beauftragt ist, abgeschickter Postbote macht die Ronde in dem bestimmten Bezirk und holt die Briefe ab, die dann auf die frühere Weise per Felleisen durch reitende Postillone von Station zu Station bis an die Haupttrouten gebracht werden. Es wäre durch diese Einrichtung ... der so ärgerliche Uebelstand des unter den jetzigen Verhältnissen nicht zu vermeidenden Liegenbleibens eines Briefes, der an einen von der Postexpedition entfernter wohnenden Adressaten gerichtet ist, beseitigt, und den Postexpeditoren würde ihr knapp zugemessenes Einkommen durch den Anfall der Landposttantieme in etwas aufge bessert.“

Ab Oktober 1851 erschien in verschiedenen lokalen und regionalen Amts- und Wochenblättern die folgende Bekanntmachung⁴:

Das k. b. Oberpostamt München an das k. Landgericht Freysing.

Um der Bestellung der Korrespondenz auf dem Lande die möglichste Ausdehnung und Regelmäßigkeit zu gewähren, wurde durch die General-Direktion der k. Verkehrs-Anstalten entsprechende Regulirung der dormaligen Bestellungs-Gelegenheiten und wo ein Bedürfnis hiernach besteht, die Herstellung neuer Verbindungen mittelst regelmäßiger Botengänge, so wie die Errichtung von Briefablagen in solchen Gemeinden angeordnet, in welchen sich keine eigene Postexpedition befindet.

Die aufzustellenden Boten haben sich nicht nur mit der Bestellung der angekommenen, sondern auch mit dem Einsammeln der von Seitenorten abgehenden Korrespondenz zu befassen und wo möglich in den Orten, von denen sie ausgehen, zugleich die Briefablage zu übernehmen.

Als Vergütung für ihre Bemühung dürfen sie

- 1) für jeden zur Bestellung gekommenen oder an die nächste Postexpedition abgelieferten Brief mit Ausnahme der amtlichen Schreiben von dem Adressaten oder beziehungsweise Absender einen Kreuzer erheben, und
- 2) für die Bestellung der Zeitungen,
 - a) wenn sie wöchentl. 1 — 5mal erfolgen, 30 fr. pr. Jahr,
 - b) wenn sie 5 — 7mal in der Woche zu geschehen hat, 1 fl. pr. Jahr,
 - c) bei einer mehr als siebenmaligen Bestellung, oder wenn täglich mittelst eines Ganges mehrere Zeitschriften bestellt werden, 1 fl. 30 fr. bis 2 fl. pr. Jahr vom Abonnenten verlangen.

Mit den Briefablagen kann auch der Verschleiß von Franko-Marken verbunden werden, wofür der Uebernehmer 2½ % des Werthes der abgefehten Marken von der nächst gelegenen Postexpedition, von der die zu verkaufenden Marken abzunehmen sind, zu beziehen hat.

Um nun verlässige Kenntniß davon zu erhalten, in welchen Orten des jenseitigen Gerichtsbezirkes ein Bedürfnis nach neuen Botenverbindungen oder nach Errichtung von Briefablagen besteht, sieht man sich zu dem ergebensten Ansuchen veranlaßt, verehrliche Behörde wolle sämtliche untergebenen Gemeinden, in denen sich gegenwärtig keine Postexpedition befindet, von den beabsichtigten neuen Einrichtungen mit der Aufforderung verständigen, in unmittelbaren Eingaben an das diesseitige Oberpostamt bekannt zu geben:

- a) zwischen welchen Orten regelmäßige Botengänge zum Zwecke der Korrespondenzbestellung als nothwendig erscheinen;
- b) welchen Personen die Unterhaltung dieser Botengänge übertragen werden wolle;
- c) in welchen Orten die Errichtung von Briefablagen mit oder ohne Verschleiß von Frankomarken wünschenswerth sey, und
- d) welche Personen zur Uebernahme dieser Briefablagen bereit und geeignet seyen.

Um möglichst schleunigen Erlaß dieser Aufforderung ergebenst ersuchend besteht hochachtungsvoll

Der

Egl. Oberpostsrath und Oberpostmeister
Waldmann.

Über eine Art Umfrage sollte also ermittelt werden, wo Bedarf bestand und wie man ihm abhelfen könnte. Dabei mussten die Gemeinden von sich aus tätig werden und einen Antrag stellen (ohne administrative Umwege, durch „unmittelbare Eingaben“) – ein echtes Novum, wenn man bedenkt, dass die Oberpostämter sogar hartnäckige Interventionen von Landgerichtsvorständen früher erfolgreich abgewehrt hatten. Auch mit der in Aussicht genommenen Zustellfrequenz und dem Vorhalten und Verkauf von Freimarken auf

³ *Nürnberger Kurier*, Nr. 104, 14.4.1851 (S. 2). Diese Meldung wurde von zahlreichen anderen Presseorganen aufgegriffen.

⁴ Hier ein Beispiel aus dem *Freysinger Wochenblatt* Nr. 43 vom 26.10.1851

dem Land betrat die Post Neuland. Der Markenverkauf blieb mit einer Tantieme verbunden, die aber bei der Hälfte dessen lag, was ein Expeditor beanspruchen konnte; dieser verdiente am zusätzlichen Absatz mit, weil er die Filiale auf eigene Rechnung belieferte. Die Zustellgebühren wurden nicht nur vereinheitlicht, sondern reduziert, wie man in der Presse dankbar hervorhob.⁵

Inhaltlich entsprachen zwei Drittel dieser Bekanntmachung den Verordnungen 14198 und 14844, die am 26. September 1851 im *Verordnungs- und Anzeige-Blatt* erschienen waren. Im Gegensatz zur positiv gestimmten Mitteilung an die breitere Öffentlichkeit wurde darin aber in gewundenen Formulierungen ausgesprochen, dass ein **„Mangel an regelmäßiger Gelegenheit“** bei der Briefbestellung und **„Anstände über die Größe der ... Bestellgebühren“** vorlagen. Die Ämter und Expeditionen sollten über die **„diesbezüglichen Einrichtungen“** an die vorgesetzte Stelle berichten.

Die praktische Umsetzung

Bei der Briefablage in Großostheim können alle Briefe, sowohl frankirt wie unfrankirt, abgegeben werden. Auch sind daselbst franko-Marken zu haben.

Aus der Aschaffener Zeitung,
31. Dezember 1852

Die ersten Briefablagen nahmen möglicherweise schon im Herbst 1851 ihre Tätigkeit auf. In einer Quelle wird jedenfalls der Vertrag mit dem Betreiber der Briefablage Wildberg auf den 11. Oktober 1851 datiert, also parallel zur offiziellen Ausschreibung.⁶ Das waren wohl Ausnahmen, wie das Generalkomitee des landwirtschaftlichen Vereins feststellen musste. Es hatte naturgemäß großes Interesse daran, dass die eigenen Mitteilungen größere und vor allem schnellere Verbreitung unter seinen Mitgliedern fanden. Es beklagte im Dezember 1851, dass die erhoffte baldige Umstellung des monatlich erscheinenden **„Centralblattes in ein Wochenblatt [...] auch für das nächste Jahr unmöglich geworden“** sei, **„weil erst bis zum 1. Januar 1852 die Berichte der Postämter über die Einrichtung von Ruralposten erwartet werden.“** Wenig befriedigend war für die Organisation auch die Auskunft des Ministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten, wonach die Umsetzung der Maßnahmen den Oberpostämtern übertragen war, **„welche hienach sowohl zur Errichtung von Briefablagen, als im Bedürfnisfalle zur Aufstellung eigener Postboten ermächtigt und angewiesen sind“.**⁷ Für entsprechende Auskünfte musste man sich also mit jeder Mittelbehörde einzeln in Verbindung setzen.

⁵ *Donau-Zeitung* Nr. 274, 5.10.1851

⁶ *Zeitschrift für Gesetzgebung und Rechtspflege des Königreichs Bayern* 4 (1858), S. 172–176. Leider rechtfertigte der Gemeindediener Markus Fiederer das in ihn gesetzte Vertrauen nicht; 1855 unterschlug er zwei Wertsendungen und wurde zu acht Jahren **geschärfem Arbeitshaus** verurteilt.

⁷ Antwort des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeit an das Generalkomitee des landwirtschaftlichen Vereins, zit. nach *Centralblatt des landwirthschaftlichen Vereins in Bayern* 61 (1851), S. 507f.

Die Auswertung der zu Jahresbeginn 1852 eingelaufenen Berichte und die Eröffnung von Ablagen zogen sich dann noch einige Zeit hin: Das Oberpostamt der Oberpfalz und von Regensburg wandte sich erst im Juni 1852 an die Landgerichte in seinem Bezirk⁸ mit der Bitte um Mitwirkung, „um [die Briefablagen] in ihrem Bestande zu sichern und andererseits den beabsichtigten Zweck zu erreichen, sowie das Institut zu vervollkommen“. Sie übersandte ein Verzeichnis der bereits bestehenden Briefablagen zur allgemeinen Einsicht. Die Gemeinden im Gerichtsbezirk wurden ersucht, „der königl. Postanstalt entgegen“ zu kommen, um „den Vollzug der bezüglich des Postbotendienstes bestehenden Anordnungen zu sichern“. Hierzu lieferte man gleich Vorschläge mit, was im Einzelnen getan werden müsste:

1) Von einigen der bedeutenderen Orte des Gerichtsbezirkes soll wöchentlich wenigstens dreimal, und zwar an bestimmten Tagen, ein Postbote die benachbarten Ortschaften begehen, dort die zu befördernden Briefe ic. abholen und solche an die königl. Postverwaltung Sulzbach überliefern.

2) Die Vorstände der bedeutendsten Orte sollen sich mit den Vorständen der umliegenden Orte über die Auswahl eines zum Postbotendienste geeigneten, verlässigen Individuums in's Benehmen setzen und zugleich bestimmen, an welchen Tagen derselbe seine Botengänge zu verrichten, welche Ortschaften er zu begehen, und welche Bestell-Gebühren er für die zu befördernden oder auf der Post abzuholenden Aufgabstücke erheben dürfe.

3) Da dem Postboten nicht zugemuthet werden kann, daß er in jedem einzelnen Orte von Haus zu Haus gehe, um die Briefe ic. abzuholen, so ist es zweckdienlich, daß in jeder Gemeinde sich die Gemeindeglieder dahin einigen, ihre abzusendenden Korrespondenzen ic. bei einem im allgemeinen Vertrauen stehenden Gemeindegliede bis zur Ankunft des Postboten zu hinterlegen, wozu sich wohl am besten die Gemeindevorsteher oder Bevollmächtigten eignen.

4) Für den Fall des Zustandekommens einer derartigen Postboten-Verbindung zwischen mehreren Ortschaften hat der Gemeinde-Vorstand des Hauptortes, von wo der Postbote abgeht, das unten beigedruckte Formular auszufüllen.

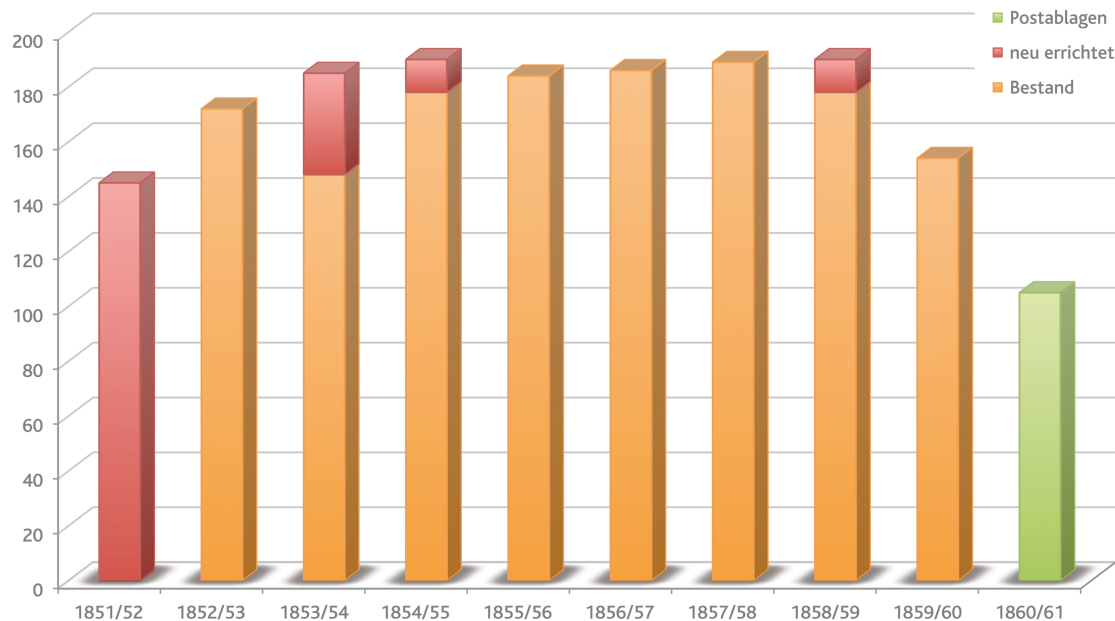
Name der Briefablage.	Name des Postboten.	Zahl der Botengänge und welche?	Orte, welche der Postbote zu begehen sich ver- pflichtet.	Jahr: Aerar: Zus- schüsse			Bemerkungen.
				a. für Ab- lage	b. für Bo- tengänge	Summa	
				fl. Kr. fl. Kr. fl. Kr.			

Möglicherweise hatte die Post die Eigeninitiative der Gemeinden, die sie in ihrem Aufruf vom Herbst 1851 anzusprechen versuchte, überschätzt und beabsichtigte daher nun, die Nachfrage gezielt anzuregen. Es reichte nicht, eine Maßnahme anzuordnen und darauf zu warten, welche Resonanz sie erzeugte. Deshalb nahm man die Hilfe der Distriktpolizeibehörden in Anspruch, die ihren Gemeinden eine Frist bis zum Monatsende setzten. Man warb regelrecht um die Gemeinden. Aus dem neuerlichen Vorstoß spricht das Bedürfnis der Post, ihre Leistungen dauerhaft auszubauen und ihre Wirkung zu verbessern. Sicherlich verfügte man nach einigen Monaten schon über erste Erkenntnisse, was praktikabel war und was nicht. Wären diese nicht positiv ausgefallen, hätte man das Projekt nach der Anlaufphase zweifellos gestoppt. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang die Erläuterung, „daß Aussicht dafür gegeben ist, daß das königl. Post-Aerar nach Umständen für Ablage und für Botengänge einen verhältnißmäßigen jährlichen Zuschuß gewähren werde“. Vermutlich war man ursprünglich davon ausgegangen, das neue System würde

⁸ Wochenblatt der Stadt Sulzbach Nr. 28, 14.7.1852, S. 219f.

sich finanziell von selbst tragen, musste aber feststellen, dass ohne Anreize nichts ging.⁹ Sehr hoch fielen die Zuwendungen allerdings nicht aus; die jährliche Vergütung dürfte 12 Gulden kaum überschritten haben. Eine seltene Ausnahme war wohl der Inhaber der Briefablage in Weisendorf, der für einen täglichen Botengang zur Postverwaltung in Erlangen 48 fl. Zulage erhielt.¹⁰

Geht man nach den Meldungen im *Verordnungs- und Anzeige-Blatt*, scheinen nur wenige Briefablagen eröffnet worden zu sein: 1852 werden einzig die Orte Ainring, Allach, Heiligenstadt, Meckenheim, Möttingen und Waldkirchen genannt.



Die Anzahl der Briefablagen, dargestellt anhand der jährlichen amtlichen *Nachweisungen*

Anhand der seit 1853 jährlich erscheinenden statistischen *Nachweisungen über den Betrieb der K. Bayer. Verkehrsanstalten* kann man das tatsächliche, sehr viel höhere Wachstum ablesen: für den ersten Berichtszeitraum 1851/52 wird die Zahl von 145 neu errichteten Briefablagen genannt. Der Bestand pendelte sich danach zwischen 180 und 190 ein, um erst gegen Ende des Jahrzehnts zu sinken. (Dies hing mit dem Wechsel zum Landpostboteninstitut zusammen, das man 1858 erst in der Pfalz und 1860 dann im rechtsrheinischen Bayern einführte.) Offiziell wurden die Briefablagen nicht zu den Postanstalten gezählt. Vielleicht auch deshalb veröffentlichte man entsprechende Nachrichten nur ausnahmsweise im Zentralorgan der Verkehrsbehörden, gewöhnlich im Zusammenhang mit Änderungen bei Zustellbezirken oder Auf- und Abwertungen im Status einer Postanstalt. Für den praktischen Postdienst besaßen diese Informationen kaum Gewicht, denn es handelte sich um bloße Filialen von Expeditionen, deren Orte auch über das *Post-Lexikon* zu ermitteln waren. Eher noch wählte man den Weg über die Tages- und Wochenpresse, um das Publikum auf Neueröffnungen in seiner näheren Umgebung aufmerksam zu machen.

⁹ Für Botengänge und Briefablagen wiesen die veröffentlichten Statistiken der Post zwischen 1852/53 und 1858/59 rund 16.000 Gulden Kosten aus, einen der kleinsten Posten im Personaletat, wobei etwa drei Viertel davon für reguläre Botengänge z.B. an Oberpostamts- und Postamtssitzen angefallen sein dürften; der Posten fiel ab 1859/60 wieder auf die Ausgangshöhe von 1851/52, rund 12.000 Gulden, zurück.

¹⁰ Benl (Anm. 5), 7.

(Errichtung einer Relais-Poststation nebst Briefablage in Pörnorf betr.)

Mit dem 1. I. Mtö. ist in dem Orte Pörnorf zwischen Wilshofen und Eichendorf eine Relaispoststation mit Briefablage bestellt worden, was man zur allgemeinen Kenntniß bringt.

Landshut den 3. September 1852.

Königliches Oberpostamt für Niederbayern.
Böttinger.

Unger.

Beilage zum Intelligenz-Blatt von Niederbayern,
8. September 1852

Im Wirtschaftsjahr 1853/54 kamen 37 neue Briefablagen hinzu, während 24 aufgehoben und größtenteils durch Expeditionen ersetzt wurden. Sie hatten sich offensichtlich bewährt und genügend Publikumsverkehr und Umsatz vorzuweisen. Das war beispielsweise im niederbayerischen Waldkirchen der Fall, wo die seit Juli 1852 bestehende Briefablage der Expedition Röhrenbach schon im Oktober 1853 selbst zur Expedition aufstieg¹¹. Auch im oberpfälzischen Luhe schaffte man den Sprung in relativ kurzer Zeit¹², ebenso im oberfränkischen Heiligenstadt¹³. Einen Standortvorteil genossen die Haltestellen und Stationen entlang der Bahnlinien. So meldete die *Neue Würzburger Zeitung* 1853, dass am „1. Oktober I. Js. ... an allen Anhaltstellen der Eisenbahn Briefablagen errichtet und dadurch letzteren der durch das Bahnpostinstitut gebotene Vortheil in der Korrespondenzbeförderung gleichmäßig zu Theil“ würde.¹⁴ Ab dem 1. Mai 1854 wurden auf den Strecken der Ludwigs-Süd-Nord- und der Ludwigs-West-Bahn die neuen Eil- ebenso wie die gewohnten Personenzüge von Bahnpostwagen begleitet. „Zur Aufnahme und Abgabe der Correspondenz bei den an den Anhaltstellen der Bahn errichteten Briefablagen [werden] in der Regel die Morgens oder Vormittags von [den] Hauptorten abgehenden Personenzüge [benützt].“¹⁵ Die Briefablagen entlang der Bahnstrecken dürften sich wohl auf Briefkästen beschränkt haben; da man auch an bloßen Haltepunkten Fahrбилетts kaufen konnte, müsste hier auch der Briefmarkenverkauf stattgefunden haben, der bei Briefablagen auf dem Land bei einem Beauftragten des Expeditors oder in der Hand des Boten lag.

¹¹ *Landshuter Zeitung* Nr. 233, 1.10.1852, S. 936 bzw. *VOAB* Nr. 55, 29.9.1853, S. 260ff.

¹² Im *VABl* Nr. 39, 6.7.1853, S. 189 wird Luhe als bestehende Briefablage erwähnt; Erhebung zur Expedition *VOAB* Nr. 46, 25.9.1854, S. 245ff.

¹³ *VABl* Nr. 55, 29.9.1853, S. 260

¹⁴ *Neue Würzburger Zeitung* Nr. 258, 17.9.1853, mit Bezug auf neue Expeditionen in Oberfranken. Unklar ist, ob sich dies auf alle Haltestellen oder nur die in Oberfranken gelegenen bezog.

¹⁵ *VABl*, Nr. 21, 28.4.1854, S. 106

Wohnung-Vermietung.

In Nordendorf an der Eisenbahn zwischen Augsburg und Donaauwörth gelegen, zugleich Haltestelle und Briefablage, in sehr gesunder Luft und einer hübschen Gegend, ist im ehemaligen Herrscholts-Berichts-Gebäude für Freunde des Landlebens eine schöne und große Wohnung, bestehend aus sechs Zimmern, meist tapeziert, einem Salon im I. Stock und zwei hellen Zimmern mit Fernsicht im II. Stock, dann mit schöner Küche, Speisekammer und mit Garten, sowohl für den bloßen Sommeraufenthalt, wie auch für immer, zu vermieten. [5338]

Nordendorf im August 1856.

Johann Schweyer,
Oekonomiebesitzer.

Standortvorteil Briefablage: Anzeige im
Augsburger Anzeigblatt, 4. August 1856

Wohl aufgrund mangelnder Publikumsfrequenz wurde hin und wieder selbst eine bestehende Post- und Bahnexpedition in eine Haltestelle mit Briefablage umgewandelt, also zurückgestuft, wie dies im unterfränkischen Bergrheinfeld nach fast dreijährigem Bestehen zum 1. Juni 1857 geschah.¹⁶ Umgekehrt kam man dem Publikum bei Bedarf sehr weit entgegen. In einigen Kurorten bestanden nämlich saisonal betriebene Einrichtungen, so in Steben, wo 1855 während der Badesaison vom 1. Juni bis 14. September eine Postomnibus-Verbindung mit Hof sowie eine Briefablage eingerichtet wurden.¹⁷ Das

Dienstleistungsangebot überstieg jenes gewöhnlicher Briefablagen wohl deutlich: Im Stahlbad Bocklet bei Kissingen „[wird] die Beförderung der Correspondenz der Badgäste ... von der in dem nahen Marktflecken *Aschach* seit einigen Jahren errichteten k. Brief-Postexpedition ... genau gehandhabt. Zur Bequemlichkeit der verehrlichen Badgäste ist aber zugleich auch eine besondere *Briefablage am Kurorte Bocklet* selbst errichtet, welche die von den Kurgästen abgegebenen Briefe und Packete täglich ein Mal zu einer bestimmten Stunde nach der bezeichneten Post-Expedition in *Aschach* abliefern, und von dort alle für Kurgäste in *Bocklet* bestimmten Gegenstände zurückbringt, und den titl. Adressaten einhändig. Das Bureau dieser *Briefablage* befindet sich dormalen im sogenannten *Neubaue* zur ebenen Erde, wo täglich von früh 8 bis 11 Uhr, und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr Briefe und Packete abgegeben werden können. Zur Erleichterung der verehrlichen Badgäste ist zugleich im Vorplatze dieses Bureau ein Briefkasten angebracht, in welchen zu jeder Stunde jedoch nur *frankirte Briefe* abgelegt werden dürfen. Ebenso sind auch die Verzeichnisse über die Ankunft und den Abgang der Briefposten und der Eilwagen in Kissingen und ihrer Anschlüsse an die Eisenbahnen im bezeichneten Vorplatze angeheftet.“¹⁸

Rund um den malerischen Starnberger See, damals noch Würmsee genannt, der sich gerade zu einem Naherholungsgebiet der Haupt- und Residenzstadt entwickelte, bestanden im Juni 1855 gar sechs Briefablagen der Expedition Starnberg, in Possenhofen, Tutzing, Bernried, Allmannshausen, Leoni und Seeshaupt.¹⁹

¹⁶ *VABl* Nr. 28, 3.6.1857, S. 135

¹⁷ *Neue Münchener Zeitung* Nr. 122, 23.5.1855, S. 1313

¹⁸ Ferdinand Kirchgeßner, *Das Stahlbad Bocklet bei Kissingen, ein Taschenbuch für Kurgäste und Aerzte*, Würzburg 1859, S. 83f.

¹⁹ Ludwig Willkofer, Postgeschichte von Starnberg, in: *Archiv für Postgeschichte in Bayern* 2/1965, 181–191, hier 185.

Weniger gut lief es im pfälzischen Bellheim; die Zustände dort erlauben einige Einblicke in die Postverhältnisse auf dem Land in dieser Zeit. In der bevölkerungsreichen Gemeinde bestand seit März 1852 eine Briefablage als Filiale von Germersheim. Schon wenige Wochen nach Eröffnung wurde beklagt, dass die Existenz der Einrichtung kaum bekannt gemacht worden sei, **„so daß es bis dahin Niemandem einfiel seine Briefe auf dem Sammelplatz abzugeben, sondern dieselben immer noch wie früher entweder durch expresse Boten [!] und gute Gelegenheiten oder direkt durch den zurückkehrenden Briefboten gegen die übliche Vergütung eines Groschens nach Germersheim geschickt wurden“**, was auch für die hereinkommende Post aus dem Umland galt. Örtliche Kaufleute seien durch längerfristige Verträge verbunden, **„ihre Briefe gegen eine gewisse dem Briefboten zugesicherte Aversalsumme durch diesen ... zur Post zu schicken“**. Wenig verwunderlich also, dass die Briefablage im Herbst 1854 wieder geschlossen wurde, vordergründig, **„weil die Remuneration für den Inhaber derselben [infolge allzugroßer Sparsamkeit] so sehr herabgesetzt wurde, daß weder dieser noch irgend sonst Jemand sich diesem Geschäft, das eine beständige Anwesenheit erfordert, unterziehen wollte“**. Die Folge davon sei, dass **„Jeder, welcher nicht zufällig den Briefboten gewahr wird, eine Ausgabe von 8 - 12 kr. hat, um seinen Brief zur nächsten Expedition zu bringen“**. Nicht aus Sparsamkeit sei die Aufhebung erfolgt, hieß es bald darauf in einer „Berichtigung“ (wohl von amtlicher Seite), **„sondern als die natürliche Consequenz der äußerst geringen, kaum nennenswerthen Benützung durch das Publikum“**. Der schwarze Peter wurde zurückgereicht: **„Wenn die geringe Bedeutung der vormaligen Briefablage zu Bellheim der Postanstalt die Verpflichtung auferlegen mußte, dieselbe auch hinsichtlich des Vergütungssatzes an den Briefsammler in die Klasse der unbedeutendsten Briefsammlungen einzureihen, so liegt dies ebenfalls wieder an der Theilnahmlosigkeit der Gemeinde an einer Einrichtung, deren Verlust jetzt nach dem Aufhören beklagt wird, während sie bei ihrem Bestehen unbeachtet geblieben war.“**²⁰

Mancherorts standen unterschiedliche Interessen dem Fortschritt im Weg. Während die Gendarmeriestation im niederbayerischen Hutthurm im Hinblick auf eine zuverlässige Beförderung ihrer Dienstpost für die Errichtung einer Briefablage dort oder in Leoprechting plädierte, wehrten sich die betroffenen Gemeinden dagegen. Der Brieftransport war nämlich einer privaten Botin übertragen, deren Erwerb nicht eingeschränkt werden sollte, damit sie nicht der Verarmung anheim (und damit der Gemeinde zur Last) fiel.²¹

Die Post kämpfte auch mit einem weiteren Manko: ihrer mangelnden Öffentlichkeitsarbeit. Nur so lässt es sich wohl erklären, dass auch bei regelmäßigen Kunden zum Teil krasse Missverständnisse aufkamen, eventuell sogar genährt von interessierter Seite (Expeditoren oder Bote): Ein Einsender mit nach eigener Angabe jährlich großem Briefwechsel zwischen Augsburg und Lechhausen beschwerte sich in einem Leserbrief an die Lokalpresse darüber, dass er in der einen Richtung Briefe mit 3 Kreuzern frankieren könne, in der Gegenrichtung aber **„eine 6 kr.-Marke anheften“** müsse, **„widrigenfalls der Brief auf dem Postamt in Lechhausen nicht angenommen“** würde. Die Antwort dürfte ihn in mehr als einer Hinsicht unangenehm überrascht haben: **„Ein einfacher Brief von Augsburg nach Lechhausen und umgekehrt kostet im Frankofalle 1 kr., im Portofalle 3 kr., wozu bei den Briefen nach Lechhausen 1 kr. Bestellungsgebühr für**

²⁰ Beilagen zur Nr. 74 der *Pfälzer Zeitung*, 27.3.1852, sowie zur Nr. 266, 7.11.1854 und zur Nr. 270, 11.11.1854. Man beachte die Verwendung des Wortes „Briefsammlung“ in der offiziellen Gegendarstellung.

²¹ Josef Kreutner, *Die Postablagen im unteren Bayerischen Wald bis zum Ende der bayerischen Posthoheit*, Riedhütte o.J., S. 17

den Postboten kommt. – Die Frankirung in Lechhausen geschieht durch die Aufgeber, nicht durch den zur Beförderung der Briefe zwischen Lechhausen und Augsburg aufgestellten Boten, dem lediglich der Markenverschleiß obliegt. Das sogenannte Postamt Lechhausen reducirt sich auf eine in einer Briefboite bestehende Brief-Ablage. – Dieß der gewünschte Aufschluß, dem man nur die Frage beifügen möchte, ob solcher nicht am besten von der betreffenden Behörde zu erholen gewesen wäre, die gewiß die nöthige Aufklärung gerne gegeben und etwaige Mißstände beseitigt hätte.“²²

Erfolg oder Misserfolg?

Die offizielle Geschichtsschreibung der bayerischen Post²³ fällt ein halbes Jahrhundert später ein ebenso knappes wie klares Urteil über die Briefablagen: Sie konnten „**dem Bedürfnis der Landbevölkerung nach Gelegenheit zur Aufgabe der Postsendungen nicht gerecht werden**“. Um diese Aussage gewichten zu können, muss man sich die Ausgangslage vor Augen halten: Die Post zeigte eine ungewohnte Kundenorientierung und Konzilianz. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des Hinterlands sollte sie nun die mangelnde räumliche Durchdringung wettmachen, allerdings verfügte sie kaum über praktische Erfahrungen und Ansprechpartner, nachdem man das Feld jahrzehntelang der Privatinitiative überlassen hatte. Aus Letzterer hatten sich eigene Verfahrensweisen und Gewohnheiten entwickelt, die man nicht von heute auf morgen ändern konnte, wie die Beispiele Bellheim oder Hutthurm zeigen. Die Landpost war auch nicht die einzige Baustelle: Parallel dazu musste die Post ein für ihre Verhältnisse gewaltiges Expansionsprogramm stemmen, das administrative Veränderungen und – nicht zu vergessen – Mengen von neuen Berichtspflichten und Abrechnungen nach sich zog.

Wenn es nicht gelang, die Briefablagen dauerhaft zu etablieren, so gingen doch aus dem Experiment einige Dutzend neuer Postexpeditionen in bisher abgeschiedenen Regionen hervor. Zugleich dürften viele Erfahrungen aus der 1860/61 abgeschlossenen Phase in die Vorbereitung der nächsten eingeflossen sein: Im Gegensatz zur Briefablage diente die Postablage ausschließlich der Aufgabe, und sie besaß den Status einer regulären Postanstalt. Die Zustellung wurde davon getrennt aufgebaut. Der Vorteil der Postablage – und ein wesentlicher Unterschied zur Briefablage – bestand für den Kunden darin, dass nun auch Basisleistungen der Fahrpost (also neben dem Paketdienst auch Geldverkehr) verfügbar waren. Die über fast ein Jahrzehnt hinweg relativ hohe Anzahl von Briefablagen (rund 200, obwohl jedes Jahr welche durch Aufwertung oder Schließung aus der Statistik fielen) spricht vielleicht nicht für einen durchschlagenden, aber doch für einen angemessenen Erfolg. Die Gesamtzahl der Postablagen in der Kreuzerzeit überstieg übrigens nur unwesentlich die der früheren Briefablagen – und es spricht einiges dafür, dass der Übergang zwischen beiden Anstaltsarten an mehr als einem Ort so fließend verlief wie etwa in Hutthurm, wo der Betreiber der Briefablage ab dem 1. März 1861 lückenlos auch die Postablage weiterführte²⁴.

²² *Augsburger Anzeigblatt* Nr. 68 vom 9.3.1858, S. (2), Nr. 71, 12.3.1858, S. (1)

²³ *Rückblick auf das erste Jahrhundert der K. Bayer. Staatspost*, ND München 1982, S. 73

²⁴ Kreutner, *Postablagen*, S. 18. In einer auffallend langen Reihe von Orten, die zum 1. Juli 1861 als Postablagen benannt wurden, gab es vorher Briefablagen: Abenberg, Absberg, Altenmuhr, Arnstorf, Arzberg, Beratzhausen, Breitenbrunn, Deisenhofen, Diethofen, Dollnstein, Ebnath, Gädheim, Großostheim, Hallstadt, Harsdorf, Heilbrunn, Himmelkron, Kleinphilippseuth, Kronheim, Laaber, Mauth, Memmelsdorf, Merkendorf, Möttingen, Nordendorf,

Der Postgeschichtler von heute denkt zuerst an das Landpostboteninstitut ab 1858/60 und die Schaffung von Postablagen, wenn er von der Postzustellung und -annahme auf dem Land in der bayerischen Kreuzerzeit spricht. Die noch heute beeindruckende Arbeit von Erich Stenger²⁵ über die bayerischen Postablagen setzte einen Akzent, der das Bild in Zukunft bestimmen sollte. Dass es bereits frühere Ansätze gab, war und ist wenig bekannt. Die unterschiedliche Wahrnehmung hat wohl auch damit zu tun, dass die Briefträger und Briefablagen kaum sichtbare Zeichen in Form von Bestellkreuzer-Vermerken und vor allem keine handbuchbekannten Stempel auf den Belegen hinterlassen haben²⁶. Ebenso wenig liegt eine Aufstellung der eröffneten Briefablagen, ihrer übergeordneten Expeditionen und der Dauer ihres Bestehens vor, was die sichere Zuordnung von Belegen denkbar erschwert. Wo Sammler mit dem Thema konfrontiert werden, stehen sie ihm mangels Quellen bzw. Literatur begreiflicherweise ein wenig hilflos gegenüber.²⁷

Diese Faktoren haben dazu beigetragen, dass die bayerischen Briefablagen allenfalls beiläufig wahrgenommen wurden und weitgehend in Vergessenheit geraten sind. Wenn wir sie jetzt wieder etwas ins Licht rücken konnten, dann ist das vor allem den Recherchemöglichkeiten im Internet zu verdanken – und besonders der Bayerischen Staatsbibliothek in München, die durch die Digitalisierung von *Verordnungs- und Anzeigen-Blättern* (1842–1870), der *Nachweisungen*, von lokalen und regionalen Wochen- und Amtsblättern bis hin zu ganzen Zeitungsjahrgängen des 19. Jahrhunderts wertvolles Material für diesen Beitrag geliefert hat.

In philatelistischer Hinsicht wäre jetzt vor allem noch zu klären, an welchen Orten und wie lange Briefablagen bestanden. Archivalisch dürften vor allem die Bestände der ehemaligen Oberpostämter infrage kommen, denn die gedruckte Überlieferung ist eher fragmentarisch. Die ortsgeschichtlichen Bestände des ehemaligen Postmuseums in Nürnberg sind bekanntermaßen so gut wie unzugänglich (vielleicht kommt unter der neuen Leitung etwas Bewegung in die Verhältnisse). Bisher konnte ich eine Liste von gut 150 Orten erstellen, von denen aber höchstens ein Drittel einigermaßen gesichert ist, ein gutes Drittel beruht auf Erwähnungen in zeitgenössischen Nachschlagewerken und der Literatur²⁸, das letzte Drittel basiert auf der Annahme, dass ab einem gewissen Zeitpunkt an allen Haltestellen der Eisenbahn auch Briefablagen existierten. Wenn wir die Aufwertungen und ersatzlosen Schließungen von Briefablagen in Rechnung stellen, müssten wir angesichts eines permanenten Grundbestands von etwa 180 von einer Gesamtzahl von rund 250 ausgehen können – möglicherweise sogar noch etwas mehr.

Obertheres, Parkstein, Pfaffenberg, Plech, Reichelsdorf, Schönram, Schweinau, Steben, Thüingersheim, Wendelstein, Wernfeld, Windisch-Eschenbach und Wolframs-Eschenbach. Eine lückenlose Kontinuität ist allerdings nur in wenigen Fällen beweisbar.

²⁵ Erich Stenger/Ludwig Sauter, *Die Postablagen-, Landpostboten- und Posthilfsstellen-Stempel von Bayern*, Berlin 1915

²⁶ Winkler, *Handbuch*, S. 46. Winkler rechnete die Briefablagen pauschal zu den Postablagen und meinte dass sie „ohne eine zunächst schon einheitliche Allgemeinregelung“ entstanden wären.

²⁷ Vgl. Kreutner, *Postablagen*, S. 2, ähnlich wie Winkler: „[Aus dem Bedürfnis der Expeditionen nach Stützpunkten] entwickelte sich wie von selbst [!] an einigen Orten die sogenannte Briefablage, für deren Namen vielleicht schon die zur Zeit von Thurn & Taxis ähnliche Briefsammlung Pate stand.“

²⁸ Michael Englam, *Das Postwesen in der Rheinpfalz seit 1816*, Kaiserslautern 1913, nennt auf S. 202 einige Briefablagen – damit ist dieses Werk die große Ausnahme, wie auf vielen anderen Feldern der bayerischen Postgeschichte. Eine wertvolle Ergänzung stellt auch die kleine Arbeit von Benl (Anm. 5) dar, der sich allerdings auf Ober- und Mittelfranken beschränkt und angab, dass seine Aufstellung wohl nicht vollständig sein konnte.

Für sachdienliche Hinweise bin ich dankbar. Es wäre erfreulich, in folgenden Rundbriefen Belege zum Thema sehen zu können. Gar nicht selten wird es sich eher um Verdachtsfälle handeln, was der bereits erwähnten schwierigen Zuordnung geschuldet ist. Infrage kommen zunächst einmal Briefe mit Bestellkreuzervermerken zwischen 1851 und 1860.

Ort	Regierungs- bezirk	Eröffnung	Zur Postexpedition	Schließung	Fortführung	Quelle	Zusätzliche Informationen <i>Rote Ortsnamen</i> = Bahnhaltstellen, vermutl. Ablagen
Abenberg	Mfr.	1.1.1852	(Roth)		1.7.1861 PA	Benl 7	
Absberg	Ofr.	1854 genannt	(Gunzenhausen)		1.7.1861 PA	Benl 7	
Ainring	Obb.	19.5.1852 als errichtet genannt	Freilassing	?		VOAB 35, 22.5.1852, 180	
Allach	Obb.	15.1.1852	München		1867 PA	VOAB 4, 21.1.1852, 16	
Allmannshausen	Obb.	6.6.1855	Starnberg			Willkofer, Starnberg, 185	
Altdorf	Ndb.	(1859 genannt)	(Landshut ?)		1.7.1861 Exp.	Knauer, Niederbayern (1859)	
Altenmuhr	Mfr.	1854 genannt	(Gunzenhausen)		1.7.1861 PA	Benl 7 Wikipedia	Zweigbahn der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn, Streckenabschnitt Gunzenhausen/Ansbach 1.7.1859 eröffnet; Haltestellenwärter übernimmt Briefablagendienst, vgl. Wosch, 9
<i>Altbegnenberg</i>	Obb.	(1.10.1853?)	Nannhofen		1.7.1861 PA 1.10.1862 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Arnbruck	Ndb.	1.10.1856	(Bodenmais ?)		1.7.1861 Exp.	Passauer Zeitung Nr. 270, 30.9.1856	Karriolpost zwischen Regen und Kötzing über Bodenmais und Arnbruck
Arnstorf	Ndb.	(1859 genannt)	(Simbach ?)		1.7.1861 PA 1.10.1861 Exp.	Knauer, Niederbayern (1859)	
Arzberg	Ofr.	(1852 genannt)	(Thiersheim ?)		1.7.1861 PA	Keyser/Stoob 57	in der Apotheke
Aufhausen	Opf.	(1858 genannt)		?		Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Balderschwang	Schw.	vor 1864 (?)	Abholung in Sonthofen Hittisau/Österreich		1875 (?)	Wiedemann, Postgeschichte, 147	
Bechhofen	Mfr.	1.1.1852			10/1853 Exp.	Winkler 80; Benl 7	
Bellheim	Pfz.	März 1852	Germersheim	Nov. 1854		Pfälzer Zeitung 27.3.1852, Beilage zu Nr. 74 Pfälzer Zeitung 7.11.1854, Beilage zu Nr. 266 bzw. 11.11.1854, Beilage zu Nr. 270	Schließung nach Herabsetzung der Remuneration wegen zu geringen Postaufkommens
Beratzhausen	Opf.	(1858 genannt)	(Hemau ?)		1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Begrheinfeld	Ufr.	1.6.1857	Weigoldshausen			VOAB 28, 3.6.1857, 135	Zum 1.6.1857 von einer Post- und Bahnexpedition (1.7.1854) in eine Haltestelle mit Briefablage umgewandelt
Bernried	Obb.	6.6.1855	Starnberg		1.1.1862 PA	Willkofer, Starnberg, 185	
<i>Betzigau</i>	Schw.	(1.10.1853?)	(Wildpoldsried ?)			Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt 1.4.1852 eröffnet
Birnbach	Ndb.	1856			1.10.1861 Exp.	Knauer, Niederbayern (1859) Lindl	
Bocklet	Ufr.	1.7.1851	Aschach		1.1.1862 PA	Kirchgeßner, 83f.	Nähe zu Kissingen Täglich einmalige Verbindung mit Aschach. »Das Bureau dieser <i>Briefablage</i> befindet sich dermalen im sogenannten <i>Neubau</i> zur ebenen Erde, wo täglich von früh 8 bis

						11 Uhr, und Nachmittags von 2 bis 6 Uhr Briefe und Pakete abgegeben werden können. Zur Erleichterung ... ist zugleich im Vorplatze dieses Bureau ein Briefkasten angebracht, in welchen zu jeder Stunde jedoch nur <i>frankirte Briefe</i> abgelegt werden dürfen.«
Breitenbrunn	Opf.	(1858 genannt)	(Dietfurt ?)	1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
<i>Breitengüßbach</i>	Ofr.	(1.10.1853?)			Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Brennberg	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
<i>Bruckmühl</i>	Obb.	(1.11.1857?)		1.5.1859 Exp.	Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 1.11.1857 eröffnet
Burgpreppach	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
Dachsbach	Mfr.	30.5.1857 als errichtet genannt	Ühlfeld	1.7.1861 Exp.	VOAB 30, 6.6.1857, 143 Benl 7	
Deisenhofen	Obb.	(1.11.1857?)	Großhesselohe	1.7.1861 PA 1.4./1.7.1862 Exp.	VOAB 43, 24.8.1858, 270	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 1.11.1857 eröffnet
Denkendorf	Mfr.	1860 genannt	(Kipfenberg)	1.1.1862 PA	Benl 7	
Dietenhofen	Mfr.	1854 genannt	(Rügland)	1.7.1861 PA	Benl 7	
Dietfurt	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Dittenheim	Mfr.	1854 genannt	Gunzenhausen	1.8.1867 Exp.	Benl 7	Inhaber dieser Briefablage war von 1854 bis 1867 Michael Goppelt, Gastwirt und Gemeindepfleger, vgl. Wosch, 11
Dollnstein	Mfr.	1854 genannt	(Eichstätt)	1.7.1861 PA	Benl 7	
<i>Dürrenzimmern</i>	Schw.	(1.10.1853?)			Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Ebnath	Opf.	(1858 genannt)		1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
<i>Edesheim</i>	Pfz.	(18.7.1855?)			Deutschlands Eisenbahnen, 237f.	Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 18.7.1855 eröffnet
Egglham	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
<i>Eggolsheim</i>	Ofr.	(1.10.1853?)	(Forchheim ?)	1.7.1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Eglofsheim	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Eichau	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
<i>Einöd</i>	Pfz.	(7.5.1857?)			Deutschlands Eisenbahnen, 281ff.	Pfälzische Ludwigsbahn, Zweigbahn nach Zweibrücken, Streckenabschnitt am 7.5.1857 eröffnet
Erling	Obb.	1858	Von Bayerdießen nach		VOAB 10, 28.3.1858, 42	Briefsammlung zusammen mit Andechs, Mühlfeld, Ramsee

			Starnberg		Bayerischer Kurier Nr. 88, 30.3.1858, 593 Schwarz, Oberpfalz (1858)	bisher bei Bayerdießen, jetzt Starnberg zugeteilt
Eschelkam	Opf.	(1858 genannt)				
Euschersfurth	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
Falkenberg	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
Fischen	Schw.	07/1858			Wiedemann, Postgeschichte, 145	
Flachslanden	Mfr.	1854 genannt	(Ansbach)	1.7.1864 PA	Benl 7	
Frankenstein	Pfz.			1.1.1864 Exp.	Deutschlands Eisenbahnen, 281ff.	Pfälzische Ludwigsbahn, Streckenabschnitt am 2.12.1848 eröffnet
Fürther Kreuzung	Mfr.	(1.10.1853?)		1.10.1859 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Gabelbach	Schw.	(1.5.1854?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29, 34 f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 1.5.1854 eröffnet
Gädheim	Ufr.	(1.10.1853?)	Schonungen	1.7.1861 PA	Beschreibung der Ludwigs- West-Bahn	Streckenabschnitt am 3.11.1852 eröffnet
Gaugrehweiler	Pfz.	29.11.1854 als eröffnet genannt	Alsenz		VOAB 59, 5.12.1854, 313	
Gauting	Obb.	(16.7.1854?)	Planegg (?)	1.7.1862 PA	Deutschlands Eisenbahnen, 228	München-Starnberg, Streckenabschnitt 16.7.1854 eröffnet
Geigant	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Geisenhausen	Ndb.	1. Juli 1856			Kurier für Niederbayern. Tagblatt aus Landshut Nr. 165, 18. Juni 1856, 659	„soll im Markte <i>Geisenhausen</i> eine Postablage ins Leben treten“
Gersthofen	Schw.	(1.10.1853?)		15.11.1864 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	1.3.1846–1.5.1847 Expedition Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Grabenstätt	Obb.	(7.5.1860?)	Übersee	1.7.1861 PA	Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 7.5.1860 eröffnet
Grafenwöhr	Opf.	(1858 genannt)	Pressath		Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Großaitingen	Schw.	(1.10.1853?)	(Bobingen?)		Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Großhesselohe	Obb.	(24.6.1854?)		1.9.1857 Exp.	Deutschlands Eisenbahnen, 29, 34 f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 26.9.1853 eröffnet
Großostheim	Ufr.	(1852 genannt)		1.7.1861 PA	Aschaffener Zeitung 359, 31.12.1852	
Großweismannsdorf	Mfr.	1860 genannt		Nov. 1860 Exp.	Benl 7	
Haag	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Hallstadt	Ofr.	1.7.1852	Bamberg	1.7.1861 PA	Tag-Blatt der Stadt Bamberg Nr. 177, 30.6.1852	
Harsdorf	Ofr.	1.4.1854	Neuenmarkt	1.7.1861 PA	VOAB 3, 24.1.1854, 25 (zum	

					Bestellbezirk Neuenmarkt) Benl 7	
Haspelmoor	Obb.	(1.10.1853?)	Nannhofen	1.4.1855 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Hauptstubl	Pfz.				Deutschlands Eisenbahnen, 281ff.	Pfälzische Ludwigsbahn, Streckenabschnitt am 1.7.1848 eröffnet
Heilbrunn	Obb.	22.6.1860 als errichtet genannt	Tölz	1.7.1861 PA	VOAB 28, 27.6.1860, 204	
Heiligenstadt	Ofr.	27.8.1852 als errichtet genannt	Ebermannstadt	1.10.1853 Exp.	VOAB 67, 30.8.1852, 375	
Heimenkirchen	Schw	?	Röthenbach?	?		Kempten–Lindauer Bahn; Verdachtsbrief von 1854
Herbolzheim	Mfr.	1860 genannt			Benl 7	
Himmelkron	Ofr.	15.4.1855 (29.4.1855 als errichtet genannt)	Neuenmarkt	1.7.1861 PA	Benl 7 VOAB 22, 9.5.1855, 125	
Hösbach	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
Hohenfels	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Hundsbach	Ufr.	20.4.1855 als „Errichtung“	Arnstein		VOAB 19, 24.4.1855, 109	
Hüttenbach	Mfr.	1860 genannt	(Schnaittach)	1.1.1862 PA	Benl 7	
Hutthurm	Ndb.	1.9.1859	Freyung	1.3.1861 PA	Kreutner, S. 17f.	
Immingen	Schw.	(1.10.1853?)	(Göggingen?)		Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Kahl	Ufr.	1.10.1854?	Seligenstadt?		Beschreibung der Ludwigs-West-Bahn	Streckenabschnitt am 1.10.1854 eröffnet; letzte Station vor der Landesgrenze
Kallmünz	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Kinding	Mfr.	1.10.1854		1.1.1855 Exp.	Benl 7	
Kleinstheim	Ufr.	(1.10.1853?)		1.10.1859	Beschreibung der Ludwigs-West-Bahn	Streckenabschnitt 1.10.1854 eröffnet 1852 Briefablage in Großostheim belegt
Kleinphilippsreuth	Ndb.	1.2.1857	Freyung (?)	1.7.1861 PA	Landshuter Zeitung Nr. 28, 5.2.1857	Zwischen Freyung und Kuscharwa
Kleinwallstadt	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
Klesheim	Obb.	(1.8.1860?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 1.8.1860 eröffnet
Knöringen	Pfz.	(18.7.1855?)			Deutschlands Eisenbahnen, 237f.	Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 18.7.1855 eröffnet
Kolbermoor	Obb.			1.10.1862 Exp.	Nachweisung 1858/59, 9	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 1.11.1857 eröffnet
Kronheim	Mfr.	(1.10.1853?)	Gunzenhausen (?)	1.7.1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd-	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet

		1860 genannt			Nord-Bahn Benl 7	
Krugzell	Schw.	Beleg mit Bestellkreuzer vermerk 13.7.1854	Dietmannsried	–	Sammlung Volker Reuschenbach	
Kunnersreuth	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Laaber	Opf.	(1858 genannt)		1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Langlau	Mfr.	(1.10.1853?) 1860 genannt	(Gunzenhausen?)		Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn Benl 7	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Lauter	Obb.	(7.5.1860?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 7.5.1860 eröffnet
Lechhausen	Schw.	1858 genannt	Augsburg	1.4.1861 Exp.	Augsburger Anzeigblatt 71, 12.3.1858, S. (1)	
Lehrberg	Mfr.	1854 genannt		1.10.1861 Exp.	Benl 7	
Leoni	Obb.	6.6.1855	Starnberg		Willkofer, Starnberg, 185	
Lindenberg	Schw.	1857?	Weiler		Wiedemann, Postgeschichte, 147	Nach Auflassung Eilwagenkurs Kempten–Immenstadt–Lindau und Beginn der Karriolpost Röthenbach Bahnhof–Weiler
Lixenried	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Lochhausen	Obb.	(1.10.1853?)	Pasing	1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Luhe	Opf.	3.7.1853 als bestehend erwähnt	Von Wernberg nach Weiden	1.10.1854 Exp.	VOAB 39, 6.7.1853, 189	
Mähring	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Maikammer-Kirrweiler	Pfz.	(18.7.1855?)			Deutschlands Eisenbahnen, 237f.	Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 18.7.1855 eröffnet
Markt Berolzheim	Mfr.	1.6.1852			Benl 7	
Marquartstein	Obb.	2.7.1860 als errichtet genannt	Übersee	1.7.1862 PA	VOAB 29, 4.7.1860, 211	
Massing	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
Mauth	Ndb.	(1859 genannt)		1.7.1861 PA	Knauer, Niederbayern (1859)	
Meckenheim	Pfz.	16.6.1852 als errichtet genannt	Haßloch	Vor 1875 PA	VOAB 42, 18.6.1852, 219	
Memmelsdorf	Ofr.	12.4.1859		1.7.1861 PA	Schrott, 157ff.	
Merkendorf	Mfr.	1860 genannt	(Triesdorf Bhf.)	1.7.1861 PA	Benl 7	
Michelfeld	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	

Mintraching	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Mittersendling	Obb.	(24.6.1854?)		1.4.1859 Exp.	Deutschlands Eisenbahnen, 29, 34 f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 26.9.1853 eröffnet
Mödenhofen	Schw.	(1.10.1853?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29, 34 f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 26.9.1853 eröffnet
Mögeldorf	Mfr.	1852 genannt	Nürnberg	1.10.1862 Exp.	Benl 7	
Möttingen	Schw.	28.10.1852 als errichtet genannt	Nördlingen	1.7.1861 PA 1.4.1863 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn VOAB 83, 28.10.1852, 467	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Moosham	Opf.	(1854 als „bestehend“ g enannt, 1858 genannt)			Protokoll über die Verhandlungen des Landrates der Oberpfalz und von Regensburg 1854, 12.5.1854, 29–30 Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Mosbach	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Mühlthal	Obb.	(15.12.1854?)	Starnberg (?)	1868 PA	Deutschlands Eisenbahnen, 228	München-Starnberg, Streckenabschnitt 16.7.1854 eröffnet
Muggenhof	Ofr.	?			Deutschlands Eisenbahnen, 250	Zweigbahn nach Fürth seit 15.10.1844
Mußbach	Pfz.			1.4.1861 Exp.	Englram 202	
Nassenfels	Mfr.	1854 genannt		1.6.1866 Exp.	Benl 7	
Neidenfels	Pfz.				Deutschlands Eisenbahnen, 281ff.	Pfälzische Ludwigsbahn, Streckenabschnitt am 6.6.1849 eröffnet
Neualbenreuth	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Neuhaus	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Neustadt a. W.	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Nordendorf	Schw.	(1.10.1853?) (1856 genannt)	Meitingen (?)	1.7.1861 PA 1.10.1864 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn Augsburger Anzeigblatt Nr. 213, 4.8.1856	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Oberferrieden	Mfr.	1860 genannt		Nov. 1860 Exp.	Benl 7	
Oberhaid	Ofr.	(1.10.1853?)	Bamberg (?)	1.1.1868 Exp.	Beschreibung der Ludwigs- West-Bahn	Streckenabschnitt am 1.8.1852 eröffnet
Oberkotzau	Ofr.	(1.10.1853?)	Hof (?)	1.7.1861 PA 1.10.1865 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Oberlangenstadt	Ufr.	(20.2.1861?)	Hochstadt/Main	1.7.1861 PA 1.5.1871 geschlossen	Nachweisung 1860/61, 10 Wikipedia	Hochstadt–Gundelsdorf, Streckenabschnitt 20.2.1861 eröffnet
Oberreitnau	Schw.	(1.3.1854?)			Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt 1.3.1854 eröffnet
Obertheres	Ufr.	(1.10.1853?)	Haßfurt	1.7.1861 PA	Beschreibung der Ludwigs-	Streckenabschnitt am 3.11.1852 eröffnet

							West-Bahn
<i>Olching</i>	Obb.	(1.10.1853?)	Maisach	1.7.1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	1.3.1846–1.5.1847 bereits Expedition	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Ornbau	Mfr.	1860 genannt			Benl 7		
Parkstein	Opf.	(1858 genannt)		1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)		
Pfaffenberg	Ndb.	(1859 genannt)		1.7.1861 PA	Knauer, Niederbayern (1859)		
<i>Pforzen</i>	Schw.	(1.10.1853?)	(Kaufbeuern?)		Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn		Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Plech	Ofr.	1.3.1854	(Leupoldstein)	1.7.1861 PA	Benl 7		
Pleistein	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)		
Pörndorf	Ndb.	1.9.1852			K. B. Intelligenzblatt von Niederbayern 8.9.1852, Beilage zu Nr. 71		Relaisstation mit Briefablage zwischen Vilshofen und Eichendorf
Pointen	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)		
<i>Poppenreuth</i>	Mfr.	(1.10.1853?)			Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn		Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Possenhofen	Obb.	6.6.1855	Starnberg		Willkofer, Starnberg, 185		
<i>Raubling</i>	Obb.	(5.8.1858?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.		Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 5.8.1858 eröffnet
<i>Redwitz</i>	Ufr.	(20.2.1861?)	Hochstadt/Main	1.7.1861 PA 1.5.1871 geschlossen	Nachweisung 1860/61, 10 Wikipedia		Hochstadt–Gundelsdorf, Streckenabschnitt 20.2.1861 eröffnet
Reichelsdorf	Mfr.	(1.10.1853?) 1860 genannt	Schwabach (?) Nürnberg (?)	1.7.1861 PA 1.10.1867 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn Benl 7		Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Reicholzried	Schw.	Beleg vom 13.6.1856	Dietmannsried	–	Rauss & Fuchs 151, #554		
Reisbach	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)		
<i>Rohrbach</i>	Pfz.	(26.11.1855?)			Deutschlands Eisenbahnen, 237f.		Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 26.11.1855 eröffnet
<i>Ruderatshofen</i>	Schw.	(1.10.1853?)	Aitrang (?)	1.7.1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn		Streckenabschnitt 1.4.1852 eröffnet
Rügland	Mfr.	1852 genannt		20.11.1861 Exp.	Benl 7		
Schaidt	Pfz.	(26.11.1855?)	Zuständigkeit 6.12.1856 von Langenkandel nach Winden	1.7.1863 Exp.	Englram 202 Deutschlands Eisenbahnen, 237f. VOAB 62, 6.12.1856, 390		Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 26.11.1855 eröffnet
Scheidegg	Schw.	1857?	Weiler		Wiedemann, Postgeschichte, 147		Nach Auflassung Eilwagenkurs Kempten–Immenstadt–Lindau und Beginn der Karriolpost Röthenbach Bahnhof–Weiler
Scheinfeld	Mfr.	1854 genannt		April 1858 Exp.	Benl 7		
Schierling	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)		

Schirnding	Ofr.	1.12.1852		Okt. 1853 Exp.	Benl 7	
Schlammersdorf	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Schönau	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
Schönram	Obb.	3.12.1854 als errichtet genannt	Teisendorf	1.7.1861 PA	VOAB 59, 5.12.1854, 312	
Schorndorf	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Schwarzhofen	Opf.	(1858 genannt)		1.1.1862 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Schweinau	Mfr.	1860 genannt	Nürnberg	1.7.1861 Exp.	Benl 7	
Seeshaupt	Obb.	6.6.1855	Starnberg		Willkofer, Starnberg, 185	
Staffelbach	Ofr.	(1.10.1853?) 7.3.1854 als errichtet genannt	Zuständigkeit von Eltmann nach Ebelsbach		VOAB 12, 13.3.1854, 64	Streckenabschnitt am 1.8.1852 eröffnet
Stammbach-Ort	Ofr.	1.10.1851	Stammbach-Bhf. ab 1.1.1854		Benl 7; Nittel, Postorte;	
Steben	Ofr.	1.6.1855	Hof	1.7.1861 PA 15.8.1861 Exp.	Neue Münchener Zeitung 122, 23.5.1855, 1313	Briefablage vom 1.6.–14.9. während der Badesaison
Stein	Mfr.	1860 genannt	Nürnberg		Benl 7	
Steinweiler	Pfz.	1.9.1852	Ingenheim		VOAB 47, 28.8.1852, 225	
Stephanskirchen	Obb.	(7.5.1860?)	Rosenheim		Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 7.5.1860 eröffnet
Stockenweiler	Schw.	(1.3.1854?)		Haltestelle 1858/59 aufgehoben	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn Nachweisungen 1858/59, 10	Streckenabschnitt 1.3.1854 eröffnet
Sünching	Opf.	„demnächst errichtet“			Protokoll über die Verhandlungen des Landrathes der Oberpfalz und von Regensburg 1854, 12.5.1854, 29–30	
Tännersberg	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Thierstein	Ofr.	1.7.1860		1889 PA	Benl 7	
Thüngen	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
Thüngersheim	Ufr.	1.9.1859	Retzbach	1.7.1861 PA	Nachweisung 1858/59, 9 Würzburger Abendblatt Nr. 200, 23.8.1859	
Thulba	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)	
Thundorf	Opf.	(1858			Schwarz, Oberpfalz (1858)	

Thyrnau	Ndb.	genannt 1.1.1857			Landshuter Zeitung Nr. 302, 31.12.1856	Zwischen Passau und Hauzenberg
Tiefenbach	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Titting	Mfr.	1854 genannt		Nov. 1860 Exp.	Benl 7	
Trausnitz	Opf.	(1858 genannt)			Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Treuchtlingen	Mfr.	1.1.1852 genannt	Dietfurt	15.10.1853 Exp.	Benl 7	
Tutzing	Obb.	6.6.1855	Starnberg	1.1.1862 PA	Willkofer, Starnberg, 185	
Ulmet	Pfz.				Enggram 202	
Untergünzburg	Schw.	(1.10.1853?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29, 34 f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 26.9.1853 eröffnet
Unternerzbach		1.7.1852	Gleußen	15.2.1853 geschl.	Burkard, 8	
Vachendorf	Obb.	(7.5.1860?)			Deutschlands Eisenbahnen, 29 u. 34f.	Maximiliansbahn, Streckenabschnitt 7.5.1860 eröffnet
Velden	Mfr.	1851 genannt	Hersbruck	Okt. 1853 Exp.	Benl 7, Ulmer 65	
Waldkirchen	Ndb.	7.1852	Röhrnbach		Landshuter Zeitung 233, 1.10.1852, 936	Lt. Winkler im Okt. 1853 Expedition
Wallhalben	Pfz.	1852	Pirmasens (?)	1.4.1855 Exp.	Enggram 202 Gölter, 86	
Waltenhofen	Schw.	(1.10.1853?)	Kempton (?)	1.7.1861 PA	Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt 1.5.1853 eröffnet
Wassermungenau	Mfr.	1854	Spalt (?)	1861 PA	Winkler, 311; Benl 7	
Weidenthal	Pfz.	(1852?)		1.4.1861 Exp.	Enggram 202	Pfälzische Ludwigsbahn, Streckenabschnitt 6.6.1849 eröffnet
Weihmichl	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)	
Weiltingen	Mfr.	1852 genannt			Benl 7	
Weisendorf	Ofr.	1852 genannt	Erlangen	Okt. 1853 Exp.	Benl 7	
Wendelstein	Mfr.	1860 genannt	(Schwabach)	1.7.1861 PA	Benl 7	
Wernfeld	Ufr.	1.10.1854?	Gemünden	1.7.1861 PA	Beschreibung der Ludwigs- West-Bahn	Eröffnung Teilstrecke 1.10.54
Westererringen	Schw.	(1.10.1853?)	(Schwabmünchen?)		Ortszeiger Ludwigs-Süd- Nord-Bahn	Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet
Wildberg	Schw.	Okt. 1851 (?)			Zeitschrift für Gesetzgebung und Rechtspflege des Königreichs Bayern 4 (1858), 172–176	Vertrag 11.10.1851 mit Gemeindediener Markus Fiederer Unterschlagungsfall!
Wilgartswiesen	Pfz.				Enggram 202	
Winden	Pfz.	(26.11.1855?)			Deutschlands Eisenbahnen, 237f.	Pfälzer Maximiliansbahn Neustadt/H.-Weißenburg (F), Streckenabschnitt am 26.11.1855 eröffnet
Windisch-Eschenbach	Opf.	(1858 genannt)		1.7.1861 PA	Schwarz, Oberpfalz (1858)	
Winterschneidbach	Mfr.	1852 genannt	(Ansbach ?)		Benl 7	Zweigbahn der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn, Streckenabschnitt Gunzenhausen/Ansbach 1.7.1859 eröffnet

Wipfeld	Ufr.	1862 genannt			Grübel, Amts-Handbuch Unterfranken und Aschaffenburg (1862)
Wittelshofen	Mfr.	1852 genannt		1.4.1855 Exp.	Benl 7
(Wolframs-) Eschenbach	Mfr.	1860 genannt	(Triesdorf)	1.7.1861 PA	Benl 7
Woringen	Schw.	15.5.1859	Grönenbach (?)		Grönenbacher Wochenblatt 21.5.1859, Beilage zu Nr. 21
Wurmansquick	Ndb.	(1859 genannt)			Knauer, Niederbayern (1859)
Zapfendorf	Ofr.	(1.10.1853?)		1.7.1862 Exp.	Ortszeiger Ludwigs-Süd-Nord-Bahn Streckenabschnitt vor 1851 eröffnet

Literatur

- Oskar Benl, Briefablagen – Postablagen, in: Fränkische Postgeschichtsblätter 4 (1956), 7–9
- Beschreibung der Ludwigs-West-Bahn von Bamberg über Würzburg, Aschaffenburg bis an die Bayerische Grenze bei Kahl. Mit Angabe der Entfernung der Stationen, Nürnberg [ca. 1855]
- Josef Burkard, 100 Jahre Post in Untermerzbach, in Fränkische Postgeschichtsblätter 15, 1962, 7–9
- Ernst Gölter, Der Pirmasenser Wirtschaftsbezirk. Geschichte und Struktur, Rockenhausen 1932
- Erich Keyser/Heinz Stoob (Hg.), Bayerisches Städtebuch
- Ferdinand Kirchgeßner, Das Stahlbad Bocklet bei Kissingen, Würzburg 1859
- J. P. Knauer, Adreß-Handbuch für den Regierungs-Bezirk Niederbayern des Kgr. Bayern, Landshut 1859
- Josef Kreutner, Die Postablagen im unteren Bayerischen Wald bis zum Ende der bayerischen Posthoheit, Riedhütte o.J.
- Hans Lindl, Die Postgeschichte in der Hofmark Birnbach ab 1856. Von der Briefablage bis zur Postagentur mit Telegraphen- und Telephonbetrieb, in Bad Birnbacher Heimatheft 16 (2006), 164–210
- Julius Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen. Ein Handbuch für Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten (...), Leipzig ²1859
- Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten, 1851/52–1858/59
- Artur Nittel, Postorte und Poststempel aus dem Kreise Münchberg, in: ???
- Ortszeiger für Reisende auf der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von München bis Hof und von Augsburg nach Lindau. Mit Angabe der Entfernung und Fahrzeit der Stationen, Nürnberg ²[1854]
- Konrad Schrott, Memmelsdorf. Ortsgeschichte eines ehemaligen hochstiftisch-bambergischen Amtssitzes, Memmelsdorf 1975
- Jacob Heinrich Schwarz, Adreß-Handbuch für den Regierungsbezirk der Oberpfalz und von Regensburg, Regensburg 1858
- Theodor Wilhelm Ulmer, Chronik der Königlich Baierischen Stadt Hersbruck, Nürnberg 1872
- M. Wiedemann, Zur Postgeschichte der Stadt Lindau (Bodensee) und des westlichen Allgäus (Schluss), in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 2/1933, 131–159
- Ludwig Willkofer, Postgeschichte von Starnberg, in: Archiv für Postgeschichte in Bayern 2/1965, 181–191
- Waldemar Wosch, Zwei Postanstalten im Amtsbereich Gunzenhausen feiern 100. Geburtstag, in: Fränkische Postgeschichtsblätter 25, 1968, 9–12
- http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Treuchtlingen-Würzburg
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Frankenwaldbahn>