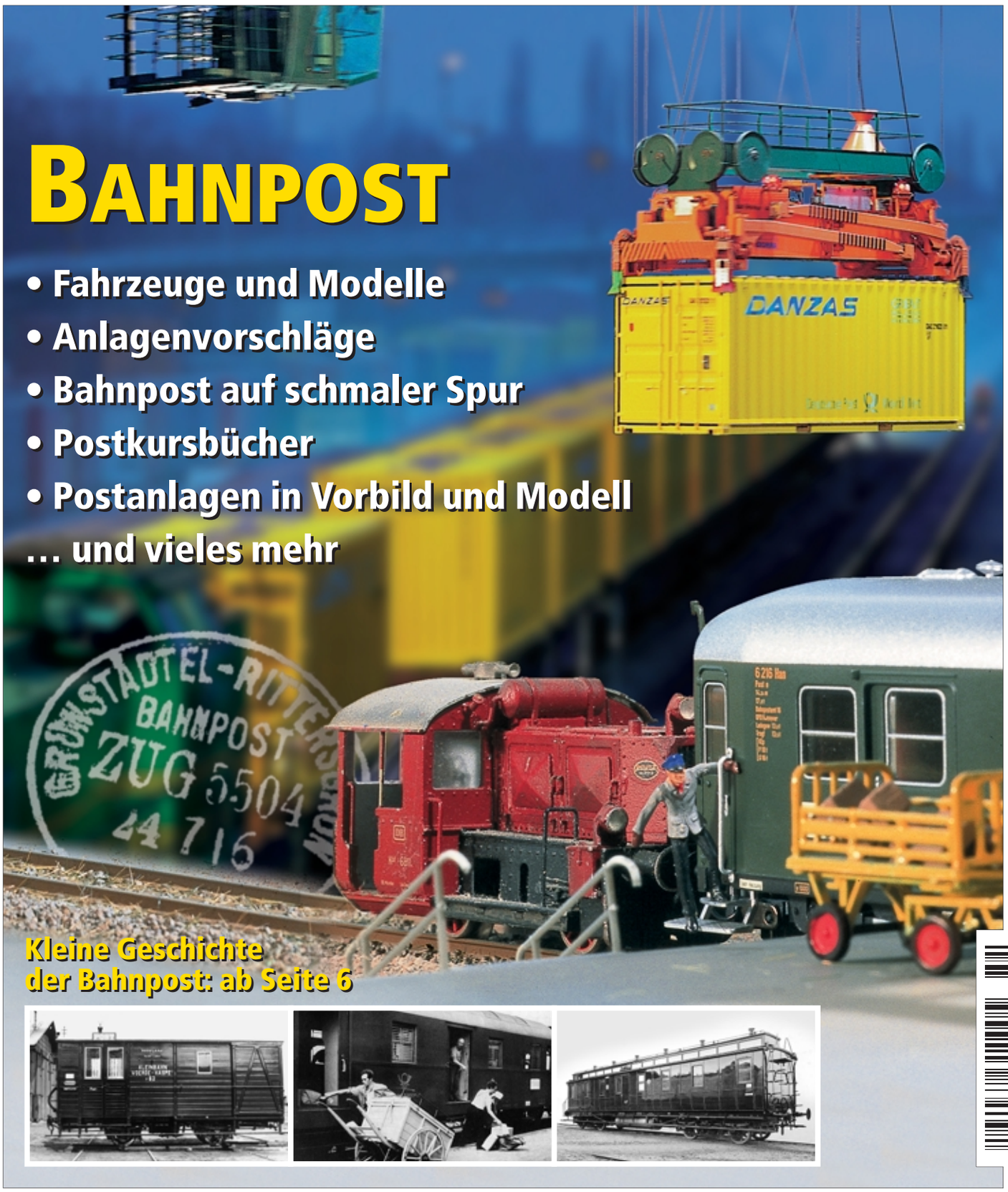
BAHNPOST MIBA SPEZIAL 51
MIBA SPEZIAL 51

MIBA SPEZIAL 51

MIBA-Spezial 51 • Februar 2002
J 10525 F • www.miba.de
Deutschland € 10,– DM 19,56
Österreich € 11,50 S 158,20 · Schweiz sFr 19,80
Niederlande € 11,60 hfl 25,56 · Portugal € 13,50 Esc 2707
Italien € 12,40 Lit 24 010 · Luxemburg € 11,60 lfr 468,–



BAHNPOST

- Fahrzeuge und Modelle
- Anlagenvorschläge
- Bahnpost auf schmaler Spur
- Postkursbücher
- Postanlagen in Vorbild und Modell

… und vieles mehr

Kleine Geschichte
der Bahnpost: ab Seite 6

4 194038 310005 51

Bahn Post Moderne

Sommerfahrplan 1997, eine Ära ging zu Ende. 149 Jahre Bahnpost – das wars. Kein rundes Jubiläum, keine Feier, nichts – oder vielleicht doch? Na ja, vielleicht eine Träne im Knopfloch der Betroffenen.

Wir befinden uns sozusagen in der Postmoderne der Bahnpost. Aber ist er wirklich so modern, der Zustand nach der Bahnpost? Unter „Postmoderne" definiert der Duden die (umstrittene) Bezeichnung für verschiedene Strömungen der gegenwärtigen Architektur, Kunst und Kultur. „Quatsch!", merkt der Kollege Kuhl (immerhin einst als Student an der Kunstakademie Düsseldorf eingeschrieben) nicht ganz zu Unrecht an. „Moderne ist immer der gegenwärtige Zustand, Post-Moderne kann also nach der Gegenwart nur die Zukunft meinen." Aha. Eine Zukunft also, in der die Post ohne die Bahn auskommt? Offensichtlich, denn von den neuen, auf die jetzt nicht mehr grüne Wiese gestellten Briefpostzentren hat nur ein einziges einen Gleisanschluss. Alle anderen sind „verkehrsgünstig" in Autobahnnähe angesiedelt.

Aber: Wir müssen unterscheiden zwischen Briefpost und Paketpost. Letztere wird nämlich sehr wohl per Bahn transportiert, allerdings nicht in der Regie der Bahn, sondern durch die schnellen Parcel InterCitys der Posttochter Danzas. Mit deren Nachtsprung kommen Pakete in der Regel am nächsten Tag an – E+1 als magische Formel „Einlieferung und Zustellung am nächsten Tag" scheint hier endlich – oder sollte man sagen: wieder – erreicht zu werden. Und Briefe? Im Prinzip auch E+1 – wenn nicht gerade Montag ist. Denn durch das Sonntagsfahrverbot kommen die großen Brummies erst ab 22 Uhr los. Etwas spät für die eine oder andere Verbindung.

Dennoch ist dies aber immer noch schneller als eine Bahnverbindung, um die es längere Zeit Verhandlungen zwischen Deutscher Bahn und Deutscher Post gegeben hat, bis die Post schließlich den Vertrag kündigte. Folgen: siehe oben. Zum Bedauern vieler Bahnpostler, die als „fahrendes Volk" gern eine Sonderstellung unter den Postbediensteten einnahmen.

Was aber beim Vorbild der Vergangenheit angehört, muss für uns Modellbahner nicht aus der Welt sein. Insbesondere durch die rührigen Aktivitäten von Post Museums Shop und Deutsche Post Philatelie, Abt. Collection, wurde das Angebot an Bahnpostwagen in den letzten Jahren ständig größer. Die Modelle sind – zumindest wenn es sich um Neukonstruktionen handelt – authentisch bis zum i-Tüpfelchen. Postexperten haben hier mit ihrem „geballten" Fachwissen für beeindruckende Fehlerlosigkeit bei Konstruktion und Beschriftung gesorgt. Eine Mühe, die vom Markt dankbar angenommen wird: In tausenden von Exemplaren gehen die Wagen weg wie warme Semmeln, Formkosten der Hersteller amortisieren sich in kürzester Zeit und der Modellbahner kann endlich vollständige Zuggarnituren bilden. Ergebnis: Alle sind glücklich – und das ist auch gut so.

Das nötige Hintergrundwissen vermittelt vorliegendes Spezial. Es taucht ein in die ganz eigene Welt der Bahnpost mit ihren für Außenstehende undurchschaubaren Abläufen, stellt Wagen und Lokomotiven in Vorbild und Modell vor und vergisst auch die Betriebsanlagen nicht. Denn wo ließen sich die vielen neuen Modelle von Bahnpostwagen besser versammeln als in einem Postbahnhof mit eigener Verladehalle?

Aber selbst wer die Bahnpost nicht zum Hauptthema von Betrieb oder Vitrine machen will, sollte doch diesen wichtigen Bestandteil des Bahngeschehens nicht einfach ignorieren. 149 Jahre lang gehörte die Bahnpost einfach dazu und nur das zählt. Sparen wir uns also die sentimentale Träne im Knopfloch, für den Modellbahner hat die Ära der Bahnpost gerade erst begonnen!

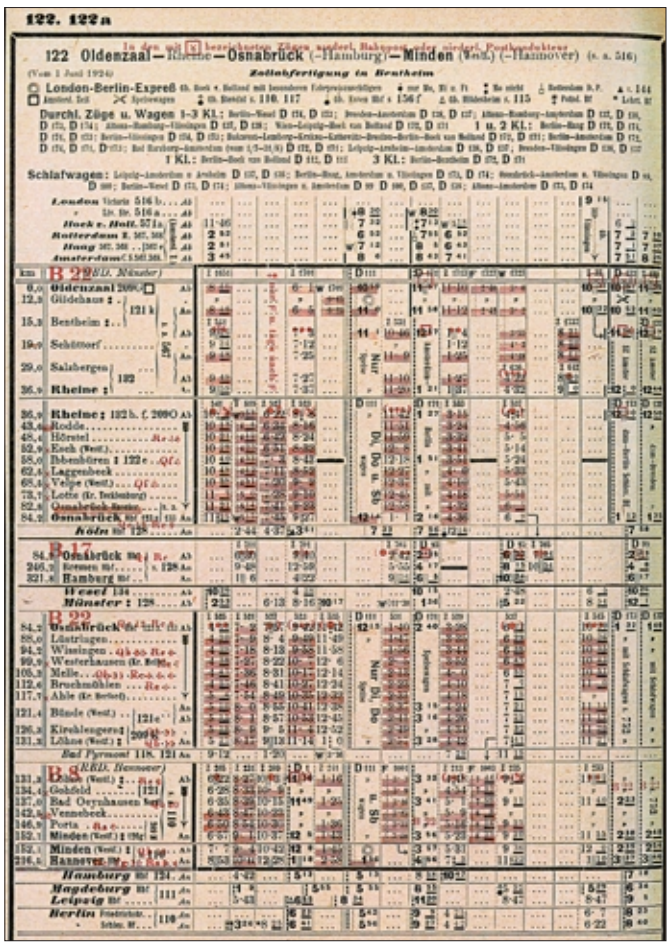
Martin Knaden

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte – in einem „Composing" zusammengefasst von unserer Grafikerin *Katja Raithel*. Die Titelmotive steuerten *Danzas Deutschland Holding GmbH, Bruno Kaiser* und das Archiv *Michael Meinhold* bei.

Postlokomotiven. Dass die Post Wagen als mobile Dienststellen hatte, ist bekannt. Aber dass sie auch eigene Rangierlokomotiven in größeren Postbahnhöfen einsetzte, wie diese drei Lokomotiven des Hauptpostamtes Berlin, wissen nur wenige. Dr. Günther Scheingraber und Klaus Kirsch stellen die Postlokomotiven von den alten preußischen Typen bis zu modernen ex-V 60 vor. Seite 62. *Foto: Slg. Rudolf Werner*

Das Postkursbuch. Postkursbücher waren Kursbücher, die in Rotdruck besondere Angaben zum Lauf der Bahnpostwagen enthielten. Das ausgeklügelte System dieser „Geheimschrift" im Zusammenhang mit Zugbildungsvorschriften erläutert Michael Meinhold ab Seite 52. *Foto: Slg. Buddensieg*

Postverladung unter Dach und Fach. Machen Sie die Postverladung und den hochinteressanten Betrieb mit Bahnpostwagen aller Epochen zu Ihrem Hauptanlagenthema! Als Anregung dazu baute Bruno Kaiser eine Halle in H0, wie sie typischerweise von der Bahnpost verwendet wird. Was man dazu alles braucht und welche Größe eine solche Halle sinnvollerweise in H0 haben muss, beschreibt sein Beitrag ab Seite 80. *Foto: Bruno Kaiser*


122. 122a

122 Oldenzaal — Rheine — Osnabrück (–Hamburg) — Minden (Westf.) (–Hannover) (s. a. 516)

Zollabfertigung in Bentheim

London-Berlin-Expreß

Durchl. Züge u. Wagen 1–3 Kl.

Schlafwagen:

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte. Die Geschichte der Bahnpost umfasst genau 149 Jahre. Ein langer Zeitraum, in dem sich von den ersten Änfängen über die Blütezeit zwischen den Kriegen bis zum Niedergang einer ganzen Ära viel ereignete. Wolfram Buddensieg umreißt die Geschichte der Bahnpost in seinem Grundlagenbeitrag ab Seite 6. *Foto: Slg. Kirsch*

MIBA SPEZIAL

Thema mit Variationen. Seit Mai 1997 ist die Bahnpost sozusagen ein „abgeschlossenes Sammelgebiet". Nicht jedoch im Modell. Auch wenn das Angebot von Großserienherstellern ständig zunimmt, bestehen doch noch große Lücken an Bahnpostwagen im Modell. Grund genug für Gerhard Krauth zu diversen Eigenbauten in der Nenngröße H0, deren Bauweise er ab Seite 48 ausführlich beschreibt. *Foto: MK*

Ein PwPost in 2m. Den PwPost der P.St.B. aus den Werkstätten von van der Zypen und Chalier baute Gerhard Peter in Gartenbahngröße 2m nach. Als Material kam ausgefrästes Polystyrol zur Anwendung. Seite 92. *Foto: gp*

INHALT

ZUR SACHE
Bahn Post Moderne 3

GRUNDLAGEN
Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte 6
Wo die Post abgeht 68

VORBILD
Alle treibt die Uhr 14
Geschichte deutscher Bpw 20
Der Bpw Berlin 1419 32
Das Postkursbuch 52
Umlaufende Posten 60
Postlokomotiven 62
Bahnpost-Romantik 88
Der Parcel InterCity 98

MARKTÜBERSICHT
Ein Hoch auf den grünen Wagen 36

MODELLBAHN-GESCHICHTE
Postwagenmodelle von 1950 – 1975 44

FAHRZEUGBAU
Thema mit Variationen 48
Ein PwPost in 2m 92

ANLAGENPLANUNG
Umschlagstelle Postbahnhof 72

MODELLBAHN-PRAXIS
Postverladung unter Dach und Fach 80

ZUM SCHLUSS
Vorschau/Impressum 106

Schon der erste Bahnpostwagen, 1838 auf der englischen Strecke Birmingham–Liverpool eingesetzt, verfügte über die typischen Fang- und Abwurfapparate, die Be- und Entladung während der Fahrt ermöglichten. ***Abb.: Slg. Buddensieg***

Unten: Frankreichs erster Bahnpostwagen verkehrte ab 1845 auf der Strecke Paris–Rouen. Das Bild zeigt ein Modell. ***Abb.: Slg. Buddensieg***

Die Geschichte der Bahnpost in Deutschland

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte

Seit dem 1. Juni 1997 rollt kein Bahnpostverkehr mehr auf den Strecken der Deutschen Bahn AG. 149 Jahre hatte sich dieser Postdienstweg bewährt, bedeutete eine zuverlässige, schnellstmögliche Nachrichtenübermittlung – in Verbindung seiner Bahnpostwagen und der Menschen, die in ihnen arbeiteten. Wolfram Buddensieg lässt die Geschichte der Bahnpost Revue passieren.

Der Beginn des Eisenbahnzeitalters in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs brachten ungeahnte Reisemöglichkeit und vielfältigen Güteraustausch. Die Postverwaltungen der Deutschen Länder (Altdeutsche Staaten) entdeckten für ihre Zwecke die sich bietenden Möglichkeiten unmittelbar. Sie nutzten das neue Verkehrsmittel Eisenbahn für eine Postbeförderung auf der Schiene und – als nächsthöhere Stufe – auch für eine Bearbeitung der Postgegenstände während der Fahrt in speziell eingesetzten Eisenbahnfahrzeugen (Bahnpostwagen). Botenposten und Postkutschen konnten durch die einschneidende Veränderung abgelöst werden, zugunsten einer Postdienstleistung, die nun einen höchst erreichbaren Wert für den Postbenutzer darstellte. Der Begriff Bahnpost fand erstmals 1851 in postamtlichen Blättern Bayerns Erwähnung und galt ab 1875 als allgemeingültiger Fachausdruck der Postsprache in Deutschland bis zur Einstellung dieses Dienstes.

Die Geburtsstunde eines ersten Bahnpostdienstes der Welt schlug in England. Am 15. September 1830 eröffnete man auf der Insel den Eisenbahnpersonenverkehr auf der Strecke Liverpool–Manchester und der Januar 1838 sah erstmals den Einsatz eines umgebauten Pferde(transport)wagens als Bahnpostwagen zwischen Birmingham und Liverpool vor.

Belgien führte als erstes Land auf dem Kontinent diesen Postdienst ein. Hier gab es den beginnenden Eisenbahnpersonenverkehr zum 5. Mai 1835 auf der Strecke Malines–Bruxelles (Mechelen–Brüssel) und am 15. September 1840 fuhr die erste Bahnpost von Brüssel nach Antwerpen. Es folgte Frankreich mit seinem ersten Eisenbahnpersonenverkehr 1832 auf den Strecken

Paris–Saint Germain–en-Laye (Le Pecq) und Saint Étienne–Andrézieux. Die erste Bahnpost lief in Frankreich am 1. März 1845 von Paris nach Rouen.

Beispiele von Bahnposteröffnungen setzten sich 1850 fort in den Ländern Österreich (mit der Linie Wien–Oderberg), Ungarn 1856, Schweden 1863, USA 1864 (mit der Linie Washington–New York), Japan 1892 und Argentinien 1916 (mit der Linie Buenos Aires–Mendoza).

Die Anfänge in Deutschland

Ein Ergebnis des Wiener Kongresses von 1815 war der Deutsche Bund. In ihm fanden sich 17 selbstständige Postverwaltungen wieder. Sie mussten untereinander ein sich gestaltendes Bahnpostverkehrsnetz verhandeln, gerade bei grenzüberschreitender Fortführung. Am 7. Dezember 1835 nahm die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth ihren Betrieb auf. Schon 1836 kamen die Königlich Privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft und das Königliche Oberpostamt Nürnberg in Absprache, „täglich zwei Briefpaquete mittels Eisenbahn auf der Strecke“ zu befördern.

Baden eröffnete 1840 bis 1855 in Etappen seine Haupteisenbahnlinie von Heidelberg nach Basel und legte zum 1. April 1848 den Grundstein für die erste deutsche Bahnpost, worunter nicht nur Beförderung, sondern auch die Umarbeitung der Postsendungen zu verstehen ist. Verfügt wurde ein Briefpostdienst auf der Strecke Heidelberg–Schliengen (vor Basel gelegen) in zu Postbureaux eingerichteten Transpostwagen und mitgeführt in täglich vier Eisenbahnzügen.

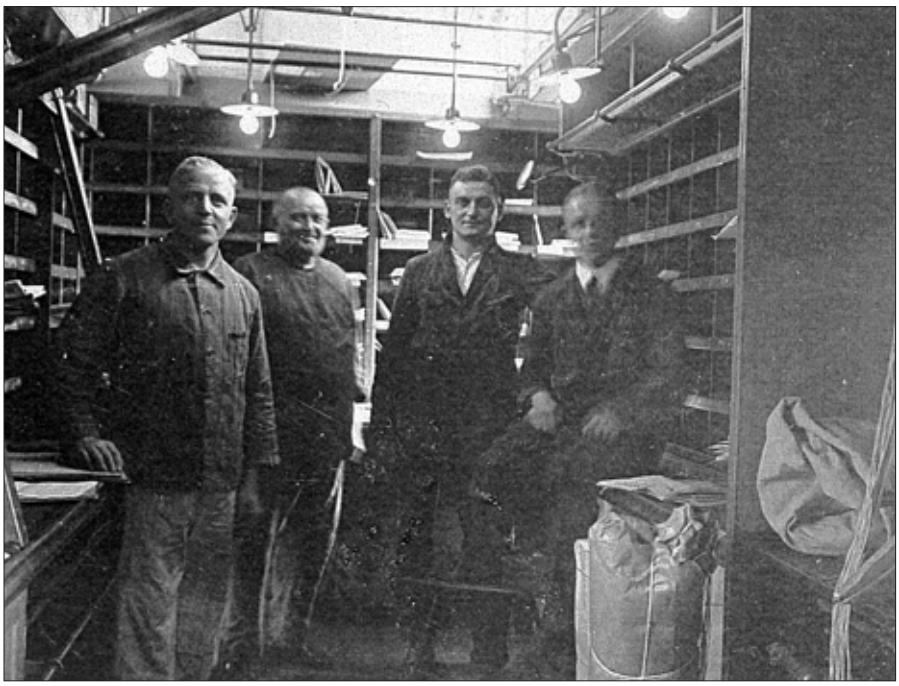
Preußen folgte mit der Einrichtung von Bahnposten am 1. Mai 1849. Die zu verwaltenden Bahnpoststrecken im Land oblagen acht so genannten Post-Speditions-Ämtern (Versandverwaltungen) in Berlin (vier), Breslau, Eisenach, Magdeburg und Köln. Die Schienenfahrzeuge als bewegliche Dienststellen nannte man Post-Speditions-Bureaux. Schon im preußischen Gesetz über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 war eine unentgeltliche Beförderung von Postgütern und Postwagen durch die Eisenbahngesellschaften geregelt, ergänzt durch eine Entscheidung vom 18. September 1848, auch die die Postsachen begleitenden Postbeamten einzubeziehen.

In Bayern (Strecke München–Nürnberg–Hof), Sachsen und von Mecklen-

Dieses Beispiel einer Postkarte von 1925 zeigt die ovalen Stempel, wie sie in der Bahnpost Berlin–Hannover verwendet wurden. Die Postkarte wurde in Mieste bei Oebisfelde am Bahnpostwagen abgegeben, Zugnummer war 220.

Berlin, Anhalter Bahnhof um 1900, Postaustausch an einer Bahnpost. Gemälde von Otto Antoine, Original im Museum für Kommunikation Frankfurt/Main. *Repro: E. Müller*

Eine Feldpostkarte vom November 1915 zeigt den von rund 100 Sprengstücken einer Fliegerbombe getroffenen Bahnpostwagen. *Foto: Slg. Buddensieg*



Umgeben von Briefsortierfächern stellt sich die Besatzung der Bahnpost Leipzig–Hof des Bahnpostamtes 32 Leipzig im Jahr 1932 dem Fotografen. ***Foto: Hans Geese***

burg nach Schwerin begann der Bahnpostdienst 1851, Württemberg auf der Strecke Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen 1852, Hannover 1853, Thurn & Taxis 1861. Einen Bahnpostdienst gab es auch in den Deutschen Kolonien, in Ostafrika auf der Usambarabahn 1903 und der Tanganjikabahn 1912, in Kamerun auf der Manengubabahn 1911 und in Kiautschou auf der Schantungbahn 1904.

Bei Gründung des Deutschen Reichs 1871 gingen die zum Teil schon vorher im Norddeutschen Bund vereinigten deutschen Postverwaltungen mit Ausnahme Bayerns und Württembergs in der Reichspost- und Telegraphenverwaltung auf. Wie erwähnt, galt ab dem 5. Januar 1875 die einheitliche Bezeichnung Bahnpost für die ambulanten Dienststellen und Bahnpostamt für deren Verwaltung.

Der 1. Weltkrieg brachte deutsche Bahnposten im Westen von Köln auf innerbelgische Strecken (1915 Gründung eines Bahnpostamtes Brüssel) und nach Laon und Lille in Nordfrankreich. Im Osten fuhren deutsche Bahnposten von Königsberg nach Wilna, Posen nach Lodz und Breslau nach Pinsk.

Die Bahnpost zur DRB-Zeit

Vor und nach dem 1. Weltkrieg erlebten die Bahnposten eine Blütezeit. Doch der krisenhafte Zustand der Inflationszeit 1923 ließ schon Gedanken zur Einsparung von Bahnposten, deren Personal und Fahrzeugen aufkommen – ein Umstand, der die Bahnposten bis zu ihrer Aufgabe 1997 begleitete.

Hinzu kam, dass mit dem Reichsbahngesetz von 1924 das Eisenbahnpostgesetz von 1875 in seinen Bestimmungen aufgehoben wurde, wonach die Reichsbahn unentgeltliche Leistungen für die Reichspost zu erbringen hatte. Beide Verwaltungen trafen 1925 die Vereinbarung zu einer Achskilometervergütung. Alle Postbeförderungskosten waren damit abgegolten.

Die Bahnpost trug die Hauptlast der Postbeförderung auf 70 000 km Eisenbahnstrecken; in täglich 14 000 Zügen, mit 4000 Bahnpostwagen und 10 000 Bahnpostfahrern regelte und bewältigte die Post das Postsendungsaufkommen.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden in den besetzten Ländern deutsche Postverwaltungen eingerichtet, ebenso kamen deutsche Bahnposten zum Einsatz, z. B. in Osteuropa in den baltischen Staaten und der Ukraine.

Die Bahnpost nach 1945

Nach 1945 machten die kriegsbedingten Zerstörungen nahezu des gesamten Eisenbahnverkehrsnetzes und 40% des Bahnpostwagenbestandes einen grundlegenden Neuaufbau notwendig. Nur mühsam entwickelte sich der Bahnpostdienst. Annähernd 1000 Bahnpostwagen der Vorkriegszeit konnten bis 1948 nur bedingt genutzt und notdürftig instand gehalten werden.

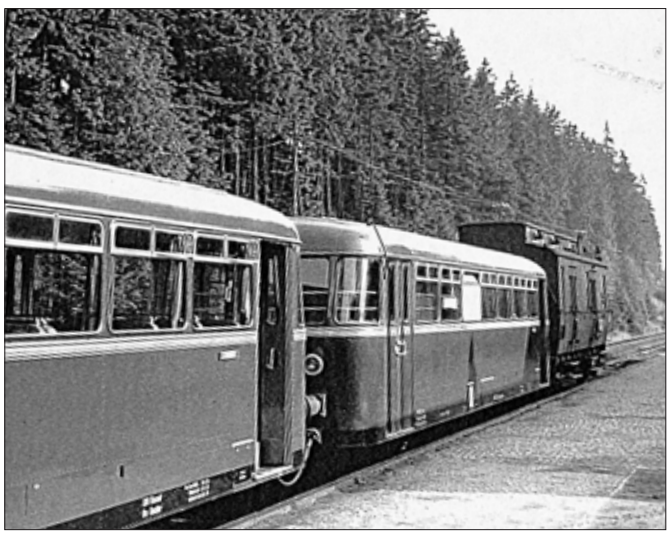
1949 kam es zur Auslieferung neu gebauter Fahrzeuge in der Grundform von 1936, ebenso einer Sonderanfertigung von 22 m Länge. Bis zum Jahre 1951 betrug der Neubau von Bahnpostwagen etwa 350 Stück.

Die Aufteilung Deutschlands in alliierte Besatzungszonen, in welchen amerikanische, englische, französische, belgische und sowjetische Streitkräfte ihre Militär-Bahnposten einrichteten, wirkte sich auch auf die Bahnpost aus. Deren Wagenpark bestand aus deutschen Bahnpostwagen und zum Teil aus Packwagen mit Postabteil (Pw-Post).

Ein Ergebnis des Krieges war die Bildung zweier deutscher Staaten. Bundesrepublik und DDR organisierten ihren jeweiligen Bahnpostdienst neu, der sich in Form, Ablauf und Verwaltung nicht wesentlich unterschied, gingen aber in Bau und Verwendung neuer Typen von Bahnpostwagen getrennte Wege.

Im Westen Deutschlands gestalteten sich Leitweisen der Postsendungen und Leitmaterialien, wie Postkursbücher und Ortsverzeichnisse, mit den Bahnposten neu; geänderte Hauptverkehrs-

Gut zwei Jahrzehnte später hat sich an den Bahnpostwagen kaum etwas, ansonsten aber sehr viel geändert. Die Bahnpost Goslar–Altenau (Oberharz) ist hier im Schlepp eines VT 98. ***Foto: H. Eichelmann***



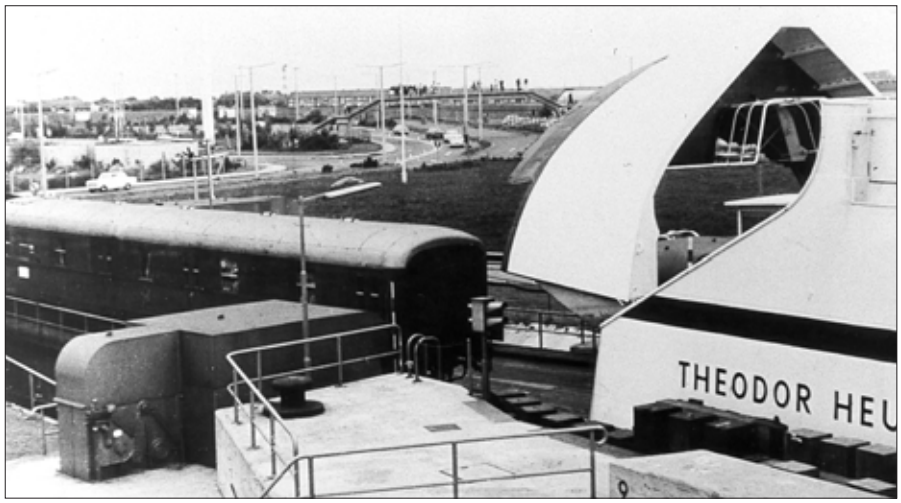
Ende der 50er-Jahre verlässt ein Personenzug den Haltepunkt Heinzenberg/Taunus. Am Zugschluss läuft Bahnpost Frankfurt–Usingen–Weilburg des Bahnpostamtes 19 Frankfurt am Main. Es handelt sich um den Wagen 4441, -b/12,5-a, Baujahr 1931, ausgemustert 1967. ***Foto: Slg. Buddensieg***

ströme machten entsprechende Streckenplanungen notwendig. Verliefen die Vorkriegsausdehnungen in der Hauptsache in West-Ost-West-Richtung, so wandelten sich die Verkehrsstrukturen jetzt in Nord-Süd-Nord-Richtung.

Bahnpostfernstrecken verwalteten ab 1955 die Bahnpostämter Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, München, Nürnberg und Stuttgart. Die Postversorgung Berlins über die innerdeutsche Grenze hielt man unter anderem aufrecht mit dem Postzugumlauf 5093/5096 Köln–Hannover–Helmstedt–Berlin, mit den Bahnposten in amerikanischen Militärzügen 80637/80638 Bremerhaven–Helmstedt–Berlin und 80609/80610 Frankfurt am Main–Berlin. Um die Ableitung der aufkommenden Paketmassen zu bewältigen, wurde in den 50er-Jahren unter Beteiligung der Bundesbahn ein Postzugnetz eingerichtet. Durchgangseilgüter- (De)- und Expressgüter(Expr)züge ergänzten den Bahnpostverkehr.

Die Planungen einer Postversorgung über die Schiene waren nun stets begleitet von deren Abkehr. In der Fläche schienen so genannte Straßenposten mehr Wirtschaftlichkeit und vor allem mehr Unabhängigkeit von der Bahn zu bringen. Der Trend ließ sich auch nicht aufhalten mit dem Einsatz einer Unterwegsbearbeitung in Postbussen (Überlandpost mit Umarbeitung), deren Strecken den Bahnpostämtern zugeteilt waren.

Gab es 1955 noch 46 Bahnpostämter



Die Bahnpost ist auch grenzüberschreitend, wie hier 1963 in Puttgarden. Bahnpost Hamburg–Rœdby (Dänemark) wird auf das Fährschiff „Theodor Heuss" geschoben. ***Foto: Rolf Stschepin***
Unten: Sommer 1967, Basel SBB. Während der Vorarbeitezeit nimmt die Besatzung des Wagens 6341 Ffm vom Bahnpostamt 19 Frankfurt am Main Aufstellung für ein ***Foto: Manfred Rogalla***

Die Fotocollage lässt uns teilhaben an Arbeiten in und an den Würzburger Bahnposten in den Jahren 1960 bis 1980. Sie vermittelt einen guten Eindruck von der Tätigkeit: bei fahrendem Zug im Stehen zu verrichten, insbesondere in der Vorweihnachtszeit in großer räumlicher Enge und das alles mit höchster Konzentration!
Foto: Alfred Mais

Darunter: Umarbeitung der Posten gab es auch im Straßenverkehr. Das Foto zeigt einen Überlandbus mit Umarbeitung (Postbus), der 1976 zugelassen wurde. Der Blick fällt vom Aussackplatz zu den Sortierspinden. Das Fahrzeug ist heute beim Museum für Kommunikation, Frankfurt am Main zu Hause.
Foto: Wolfram Buddensieg

oder Dienststellen der Bahnpost, so sank die Zahl bis 1987 auf acht Verwaltungen. Die Bahnpostwagenumläufe verringerten sich von 1842 Einheiten 1955 auf deren 692 im Jahr 1987. 7456 Bahnpostfahrer machten 1955 ihren Dienst, 1987 fuhren in den Bahnposten noch 1995 Postler.

Doch nicht alle Formen der Bahnpost wurden abgebaut, es gab auch neue Einrichtungen. Zwischen 1980 und 1982 führte man einen Post-Inter-City(PIC)-Verkehr ein auf dem Nachtbahnpostnetz der Magistralen Hamburg–Basel bzw. München, Köln–Hannover bzw. Hamburg, Dortmund–Stuttgart bzw. Nürnberg/München mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h. Vorausgesetzt es gab keine bahntechni-

Das typische Bild der Bahnpost während der Epoche IV: Ein vierachsiger, blaubeige lackierter 26-m-Wagen mit zwei Doppelschiebetüren im Bahnhof Lichtenfels. Der Postaustausch der Bahnpost Hof–Nürnberg der Bahnpostdienststelle Nürnberg erfolgt am Zug E 3766.
Foto: Ulrich Treuner

Aber auch mit hochwertigem Reiseverkehr war die Bahnpost unterwegs. Nach der Wende lief sonntags die Bahnpost Dresden–Frankfurt am Main im IC 654 mit. Die Aufnahme datiert vom 23.April 1995. ***Foto: Ingo Richter***

schen Unterbrechungen, erreichten die Sendungen ihren Bestimmungsort in den Regionen der angefahrenen Endpunkte nach der Brieflaufformel E+1, also Einlieferung einer Sendung, die der Empfänger am nächsten Tag in den Händen hielt. Hier erwies sich selbst das bestehende Nachtluftpostnetz innerhalb der Bundesrepublik in der Beförderung als nicht schneller.

Das Jahr 1989 brachte auch die politische Einheit der beiden deutschen Staaten, das Zusammenführen beider Postbehörden und einen gemeinsamen Bahnpostdienst. Erstmals seit Jahrzehnten fuhren Bahnpostfahrer unterschiedlicher Bahnpostämter gemischt auf den Strecken Hamburg–Berlin/Leipzig–Hamburg, Köln–Leipzig/Berlin–Köln, Frankfurt am Main–Leipzig/Dresden/Berlin–Frankfurt am Main, Nürnberg–Leipzig–Nürnberg und München–Dresden–München.

Das Ende der Bahnpost

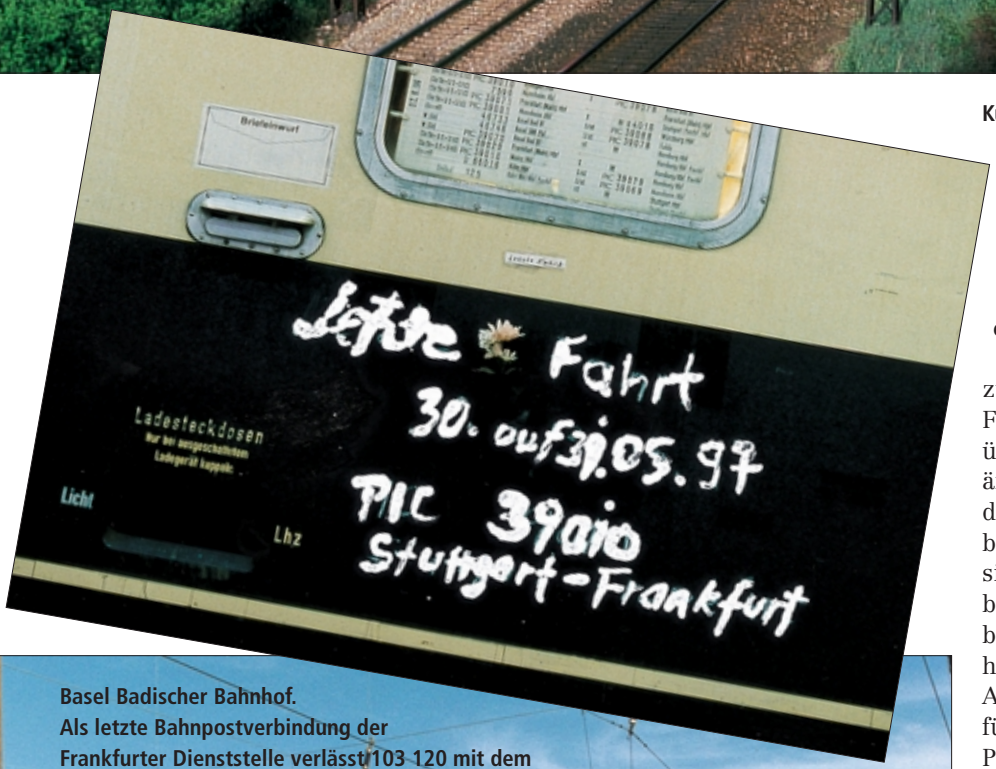
1990 trennten sich die Dienste Gelbe Post, Fernmeldedienst und Postbank in private Unternehmen auf. Das bedeutete das Planen und Ausführen von neuen Konzepten in der Postbeförderung. Eingerichtete Brief- und Frachtzentren standen über einen Straßentransport in Verbindung. Dem Bahnpostdienst schlugen die letzten Stunden.

Im Osten Deutschlands löste man 1995 die Bahnpostleistungen auf, im Westen gingen sie zum 31. Mai 1997 zu Ende. Nur 111 Bahnpostwagenumläufe waren zum Schluss noch im Einsatz. Die Deutsche Bahn, Verhandlungspartner der Deutschen Post um Für und Wider eines Schienentransportes, karikierte das Scheitern um die Weiternutzung ihres Schienennetzes mittels einer bundesweiten Plakataktion.

Heute, fünf Jahre nach Beendigung des Bahnpostdienstes in Deutschland, vertrauen Länder wie England, Schweiz, Österreich, Polen oder Russland nach wie vor einer Postbeförderung auf der Schiene. Lediglich die Historie deutscher Bahnpost kann heute noch nachempfunden werden – vermittelt durch die Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e. V. mit ihrem Bahnpostmuseum bei dem Museumseisenbahnclub Losheim am See im Saarland. Zwei historische Bahnpostwagen der Baujahre 1955 und 1967 können in ihrer originalen Innenausstattung vorgeführt und bei Dampfsonderfahrten eingesetzt werden.

In eigener, fast 40jähriger Bahnpostkenntnis spielten viele Faktoren eine Rolle um einen Bahnpostwagen auf Reisen zu schicken und die Besatzung mit dem Dienst beginnen zu lassen. Die jeweiligen Bahnpostämter regelten den Postbetrieb, den notwendigen Einsatz des Personals mit zum Teil über 20 Fahrern in einer Fernbahnpost. Angeschlossene Wagenstellen sorgten für die Lauffähigkeit der Fahrzeuge, für ihre Ausstattung mit Heizöl, einer Wasserversorgung, Rettungsgeräten, Notfallkästen, Notbeleuchtungen, Richtungsschildern an Briefkästen, Wagenumlaufschildern, mit besonderen Stempeln

Umlaufschild und Richtungsangabe am Briefeinwurf verraten den Weg, den der Wagen zu nehmen hat: werktags außer montags Hamburg–Frankfurt–Hamburg im PIC 39075/39074, sonntags/montags Hamburg–Frankfurt–Hamburg im PIC 39079/39078 und Dortmund–Frankfurt–Dortmund im PIC 39019/39018. ***Foto: Wolfram Buddensieg***



Kurz vor der Einstellung des Bahnpostverkehrs wurde am 19. Mai 1997 der Post-InterCity (PIC) 39019 auf der Strecke München–Augsburg abgelichtet. ***Foto: Christian Voegtlen***

Nicht ohne Wehmut vermerkt die Aufschrift auf dem Bahnpostwagen das Ende einer Ära. ***Foto: Stefan Borik***

Basel Badischer Bahnhof.
Als letzte Bahnpostverbindung der Frankfurter Dienststelle verlässt 103 120 mit dem PIC 39070 nach Frankfurt am Main den Schweizer Grenzbahnhof.
Foto: Eberhard Knobloch

zur Dokumentation (z. B. in ovaler Form und nicht zu vergleichen mit den üblichen Rundstempeln der Ortspostämter) und Plombenzangen (Verschluss der Beutel mit Plomben) in verschließbaren Behältnissen. Die Fahrer hatten sich vor Dienstantritt mit den gebräuchlichen Formblättern, wie Vorbindezetteln, Beutelfahnen, Anwesenheits- und Wertpapieren vorzubereiten. Am Endpunkt ihrer Dienstreise musste für Übernachtungen, privat oder in Postwohnheimen, gesorgt sein. Der Dienstherr setzte für den Bahnpostbeamten geistige Regsamkeit, schnelle Auffassungsgabe und Entschlusskraft voraus, die Inkaufnahme eines unregelmäßigen Dienstablaufs, überwiegend nachts, eine mehrtägige Abwesenheit von Wohnort und Familie. Zu Letzterem standen dem Bahnpostfahrer zusätzlich zum Gehalt Abwesenheitsentschädigungen zu.

Anderthalb Jahrhunderte Bahnpostdienst in Deutschland konnten bei der Vielfalt der Fakten nur in aller Kürze aufgezeigt werden. Es war ein Gang mit Siebenmeilenstiefeln durch die Postgeschichte. Für einen ersten Überblick mag dies jedoch genügen.

Wolfram Buddensieg

Deutsche Post AG

Generaldirektion

Deutsche Post AG Generaldirektion 53105 Bonn

Deutsche Bahn AG
Geschäftsbereich
Ladungsverkehr

Postfach 15 69
55005 Mainz

Ihr Zeichen
Unser Zeichen 7200-3 TVB/KÜ
Telefon 7293
Datum 22.11.96
Betrifft Geschäftsbeziehungen Post/Bahn; hier: Kündigung Transportvereinbarung Briefpost - TVB -

Sehr geehrter Herr

wie Ihnen sicher bekannt sein dürfte, befindet sich unsere Sparte Brief/National derzeit mit der sukzessiven Einführung des Briefkonzeptes in großem Wandel, der sich - den Bedürfnissen unserer Kunden entsprechend - in einer gänzlichen Netzumstellung verbunden mit einer Anpassung der verschiedenen Verkehrsträger widerspiegelt.

Danach bitten wir um Ihr Verständnis, daß wir diesem Wandel mit der fristgerechten Kündigung der Transportvereinbarung Briefpost - TVB - **zum 31.05.1997** gemäß Oz. 9 i.V.m. Oz. 4 des Vertrages Rechnung tragen müssen und demnach ab 01.06.97 den Bahnpostverkehr auf allen Strecken der DB AG einstellen werden.

Mit freundlichen Grüßen

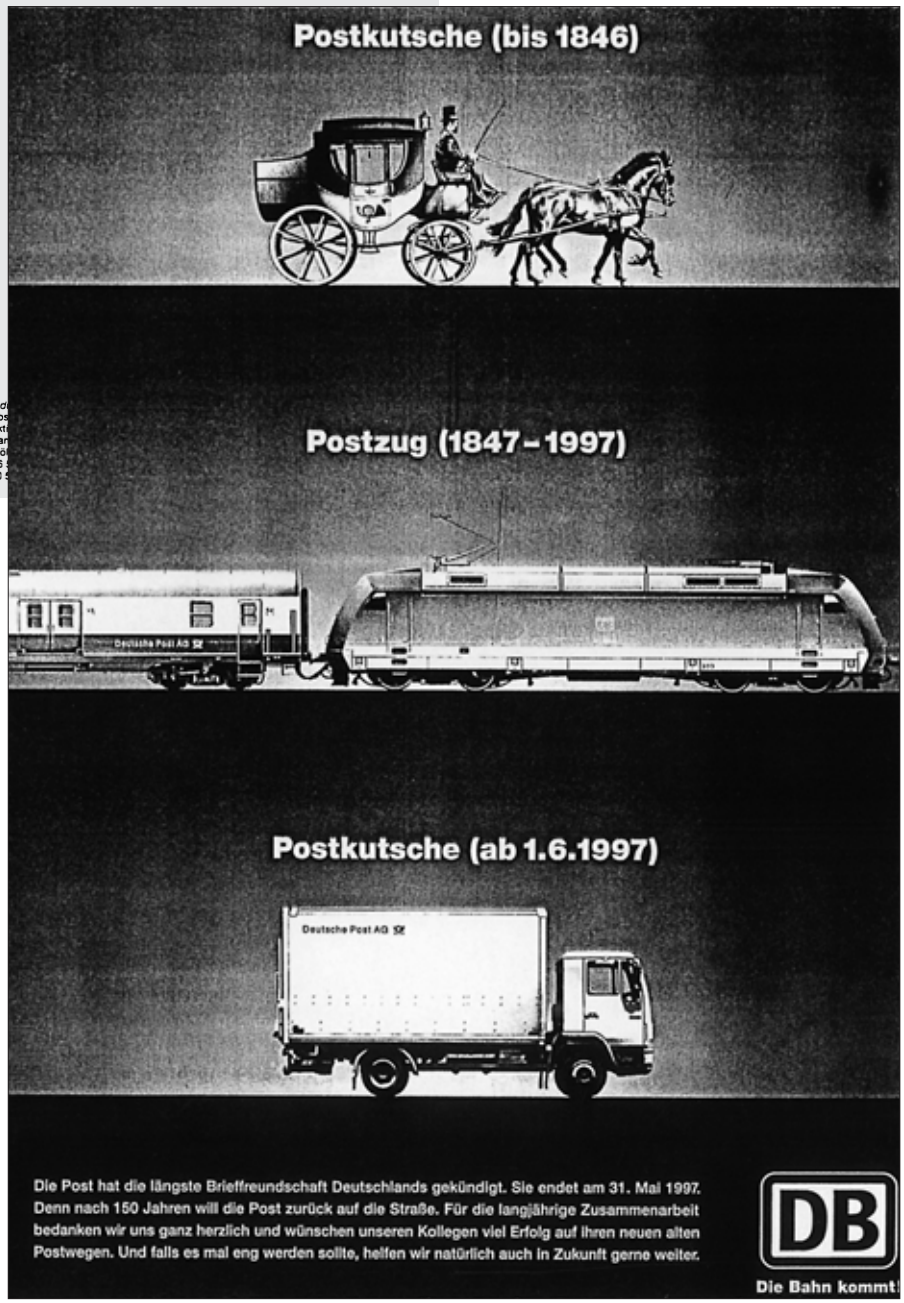
Hausadresse
Heinrich-von-Stephan-Str. 1
53175 Bonn

Besucheradresse
Robert-Schuman-Platz
Bonn-Bad Godesberg

Telefon (02 28) 1 82-0
Telefax (02 28) 1 82-70 99
T-Online 0228 1 82-1
Telex 885650 gdp d

Kontoverbind.
Deutsche Post
Generaldirekt.
Zentrale Finan.
Postbank Köl.
Konto-Nr. 16 5
BLZ 370 100 5

Mit diesem lapidaren Schreiben kündigte die Deutsche Post AG die Transportvereinbarung Briefpost mit der DB AG. Hinter dem „Briefkonzept in großem Wandel" verbarg sich die Einführung der Briefpostzentren – vielfach ohne Gleisanschluss – und damit scheinbar zwangsläufig die Umstellung der Transportwege von der Schiene auf die Straße. Ob dies jedoch in allen Punkten „den Bedürfnissen unserer Kunden" entsprach, darf bezweifelt werden, denn zum einen gilt das LKW-Fahrverbot an Sonntagen auch für Postfahrzeuge, zum anderen hätten die Postkunden sicherlich auch gern montags ihre Postzustellung. Die vorhersehbaren Schwierigkeiten …



… veranlassten die DB daraufhin zu dieser süffisanten Anzeige in überregionalen Tageszeitungen. Der Wunsch nach viel Erfolg lässt einige Ironie erkennen und das Angebot, bei Engpässen auszuhelfen, wurde schneller als vermutet angenommen (s. gesonderten Beitrag ab Seite 98).
Abb.: Slg. Buddensieg

Tempo, Tempo: Hochbetrieb herrscht auf den Postbahnsteigen im Weihnachts- und Neujahrsverkehr, denn Millionen von Päckchen und Paketen sollen pünktlich den Empfänger erreichen. ***Foto: Slg. Gerd Neumann***

Im Bahnpostwagen unterwegs – damals

Alle treibt die Uhr

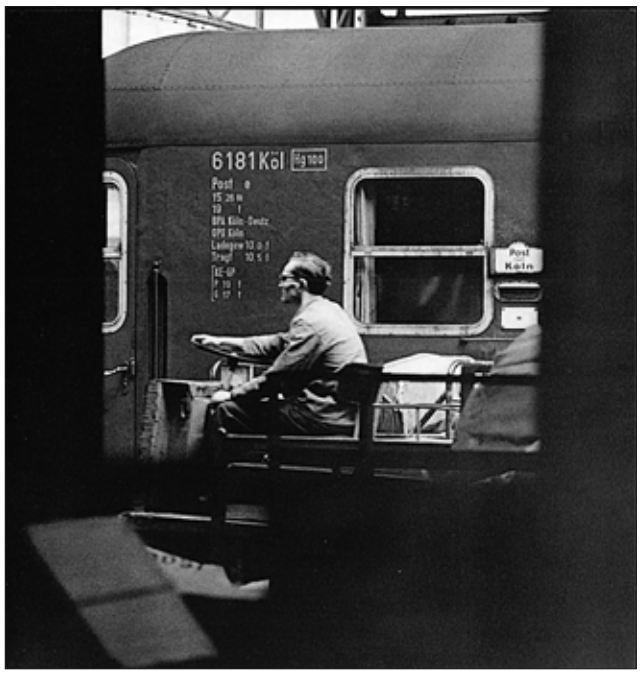
Seit dem 31. Mai 1997 ist der Bahnpostverkehr in Deutschland Geschichte. Unvergessen aber bleiben die Bahnpostfahrer und ihre Epoche: Michael Meinhold hat eine zeitgenössische Reportage wieder entdeckt und mit Bildern und Dokumenten aus seinem Archiv illustriert.

Er verstand es wie kaum ein anderer, die harte Arbeitswelt des so genannten Wirtschaftswunders in packenden Reportagen zu schildern, die Welt der Eisenbahn zumal: Franz Ludwig Neher, dessen legendäres Jugendbuch „F 21 – Rheinpfeil“ noch heute als Markstein gilt. Immer vor Ort und immer mit spürbarem Respekt vor den Menschen im Räderwerk des Betriebs, war ihm kein Dampflok-Führerstand zu rußig – und kein Bahnpostwagen zu staubig, wie die Reportage „Der Brief an Dich – Ein Lob auf unsere Post“ aus dem Jahr 1952 zeigt. *mm*

„Ein Brief wird aufgegeben. Das will besagen, daß eine Nachricht, die nur Absender und Empfänger und sonst keinen Menschen auf der Welt etwas angeht, gegen Erlag einer Pfenniggebühr zehn, hundert oder zehntausend Kilometer weit befördert wird. Das will, wenn wir nur unsere Deutsche Bundespost betrachten, besagen, daß wir unseren Brief einer Armee von in etwa 5000 Postämtern und Amtsstellen beschäftigten 350 000 Bediensteten anvertrauen. Für die Beförderung eines Briefes stehen im Bundesgebiet heute, morgen und alle kommenden Tage 12 000 Eisenbahnzüge, 2 000 Bahnpostwagen, 17 000 Postfahrräder (ohne Krafträder und Kraftwagen!), um nur einige Zahlen zu nennen, zu Verfügung, und auf diesen Brief warten 150 000 saubere gelbe, mit dem Posthorn geschmückte amtliche Briefkästen. Der Brief an Dich wird auf das Jahr gerechnet einer sein unter 6 800 000 000 von unserer Post beförderten Briefen, in Worten: einer unter sechsmilliardenachthundertmillionen Briefen!

In den Großstädten wird auch der entlegenste Briefkasten täglich fünfmal geleert. Die Briefe der letzten zwischen 18 und 20 Uhr angegebenen Leerung erreichen alle, ganz gleich nach welchem der 50 000 Zustellpostämter in nach allen Richtungen der Windrose im Bundesgebiet verstreuten Orten sie bestimmt sein mögen, noch die Nachtschnellzüge, und es muß der Empfänger eines an ihn z.B. aus Dortmund geschickten Briefes schon im Hochgebirge wohnen, wenn er ihn nicht allerspätestens 24 Stunden nach Aufgabe zugestellt erhält. Daß das möglich ist, ist ein Wunder einheitlicher Organisation und Ergebnis höchster Aufmerksamkeit, Pflichterfüllung und glatter Zusammenarbeit aller Postbeamten über Hunderte Kilometer Entfernung – und, nicht zu vergessen, auch der Bahn, die ihrerseits für ihre Transportleistungen jährlich von der Bundespost 80 Millionen D-Mark erhält! Für jeden Kilometer Beförderung eines vierachsigen Bahnpostwagens erhält die Bahn gerade eine D-Mark. [...]

Sieh da, mein Freund, Du wohnst in Kälberau. Geh' nun einmal in München auf die Straße und frage die Leute, wo Kälberau liegt. Man wird Dich verständnislos anblicken und für leicht geistesgestört halten. Geh' einmal in ein Briefpostamt und rufe zwischen 17 und 19 Uhr in den Saal „Kälberau!" Die Antwort kommt rasch wie ein Echo und wird erstaunlich sein, „Kurs Würzburg! Michelbach Abstoß!"



Ladungsaustausch in Windeseile, denn nur kurz hält der Schnellzug. ***Foto: Slg. Gerd Neumann***

Reihungsplan des Nachtschnellzuges München–Dortmund im Reportage-Jahr 1952. An dritter Stelle der Post4 als Umlauf 12 des Bahnpostamts München (33). Nebenbei von Interesse: der C-Wagen Würzburg–Dortmund „für Bergarbeiter". ***Archiv Michael Meinhold***

D 363 **München** (21.40)—Ingolstadt—Würzburg—Frankfurt (M)—Mainz—Bonn—
2. 3. Köln—Düsseldorf—Essen—**Dortmund** (10.10)
**
102%
Gbl West

575 t, ab Wüb 600 t

ab Mü

(1), S/nS	MPw	(Hof—) Wüb—Dortm		3063	364	Reg	4740
(2), S/nS	MPw	(Nür—) ,, ,,	(—Hagen)	3001	3588	Nür	4564
S/nS	Post 4	München—Dortmund		364	364	33	12
	MPw	,, ,,		170		Esn	133
	WLAB 221	,, ,,		364	,,	DSG	6301
	WLC 321	,, ,,		,,	,,	,,	,,
	B 1	,, ,,		170	,,	Esn	133
	C 2	,, ,,		,,	,,	,,	,,
	C 3	,, ,,		,,	,,	,,	,,
	C	,, ,,		,,	,,	,,	,,
Mi (3)	C	Wüb— ,,		404	404	Nür	4617
	WLAB 282	(Pass—) Wüb ,,		57	364	DSG	6452

ab Frankfurt (M)

(¹) Exk Reg 55
(²) Exk Nür 214
(³) für Bergarb

Das ist alles, sonst nichts, und jeder wahre Briefpostamtler weiß Bescheid und wird mechanisch aus dem Gedächtnis erklären, daß der Brief an Dich mit dem D-Zug 363 ab München 21 Uhr 40, Frankfurt an 3 Uhr 57 reise, und daß die Sendung nach Kälberau von Aschaffenburg oder Hanau über Kahl am Main geleitet werden und auf der Nebenstrecke Kahl–Schöllkrippen in Michelbach ausgeladen werden müsse.

Und nun, wo ist jetzt der Brief an Dich? Höchst einfach, wenn man es weiß – im Fach Aschaffenburg oder Hanau der Grobverteilung. Wenig später wird der Brief in der Feinverteilung in ein Fach und schließlich in einen Briefbund wandern, der dann seinerseits in einen Postsack fliegt [...].

Aufzüge bringen die mit Briefsäcken beladenen Handwagen auf die Gepäckbahnsteige und zu den Bahnpostwagen. Es gibt da vornehme Säcke mit rotgeränderten Halbkartonfahnen in der Verschnürung, auf denen die Empfangsstelle des Sackes angeben ist und die vom Annahmebeamten des Bahnpostwagens nur nach einer Ladeliste übernommen werden: So reisen die

„Rund fünfzig offene Sackmäuler": die Ruhe vor dem Sturm. „Blick in einen modernen Bahnpostwagen" wurde dieses Bild in den Sechzigerjahren betitelt. ***Foto: Slg. Gerd Neumann***

Angespannte Konzentration bei 100 km/h: Blick in den Briefraum, vorn die Bearbeitung der Einschreibsendungen. ***Foto: Joachim Claus***

„Die Sortierung im Bahnpostwagen ist schon Feinstsortierung" – von bis zu 1800 Briefen in der Stunde. ***Foto: Archiv Michael Meinhold***

Einschreibbriefe! Die anderen Säcke mit eiliger Briefpost haben braune Fahnen – aber jede Fahne trägt einen Poststempelabdruck mit Aufgabeort- und Zielangabe. Die Beutel mit diesen braunen Fahnen müssen im Bahnpostwagen sogleich geöffnet werden, denn sie enthalten ja die Sendungen für die ersten Orte an der Strecke und damit Bunde, deren Inhalt noch verteilt werden muß. [...]

Wovon soll nun die Rede sein, vom Brief an Dich oder von den Bahnpostbeamten und ihrem Dienst? Der Brief an Dich ruht noch in einem Bund in einem Sack, wir werden ihn sicher finden. Ja, es ist so, daß man einem dieser stillen und unheimlich scharf beobachtenden Oberpostinspektoren, die unvermutet im Bahnpostwagen erscheinen, die Frage stellen könnte, „wo ist der bewußte Brief, ich habe ihn um 18 Uhr in München da und da in den Kasten gesteckt oder um 17 Uhr 30 in Herrsching im Postamt aufgegeben oder um 16 Uhr 45 in Mittenwald in den Briefkasten des Bahnpostwagens geworfen, er geht nach Kälberau, wo ist er jetzt?" Lachend und seiner Sache sicher wird der Oberpostinspektor die im Bahnpostwagen des D 363 bis zur Decke gestapelten Säcke mustern und antwortend auf einige Briefsäcke deuten, „da muß er dabei sein!" und richtig – aber greifen wir nicht vor, es muß erst vom Bahnpostdienst die Rede sein.

Der Dienst eines Bahnpostbeamten beginnt nicht erst kurz vor Abfahrt eines Zuges. Drei, vier Stunden vor der Abfahrt werden dem vielleicht auf einem Gleisstutzen stehenden einsamen Bahnpostwagen, der zum Zeichen, daß er besetzt ist, eine gelbe Flagge zeigt, die Briefsäcke zugefahren. Wer das kann: acht oder zehn Stunden in einem fahrenden Zug zu stehen und dabei mit äußerster Konzentration in der Stunde 1600 bis 1800 – es stimmt schon – bis achtzehnhundert Briefe in der Stunde in nach Orten aufgeteilte Fächer zu legen, ohne sich auch nur einmal zu irren oder zu versehen, der hat eine Vorbedingung für den Bahnpostdienst erfüllt. Nun muß er nur noch jedes Nest in den Landen links und rechts der Bahnstrecke wissen. Und wenn er diese weiß, dann muß er nur noch wissen, auf welch kürzestem oder vielmehr schnellstem Wege die Post dorthin kommt. Wenn er das alles gelernt hat und dazu blitzfixe Hände besitzt, dann erst haben wir es mit einem richtigen Bahnpostbeamten zu tun.

Es arbeiten da zwischen Regalen, schmalen Tischen und einem allmächtigen, die offenen Säckemäuler zeigenden Wurfgestell unter einem Dienstleiter mit etwa 35 Dienstjahren, einem gerissenen Postverkehrsfuchs, ihrer 12 bis 14 Beamte. Pausen gibt es nicht. Legt die Eisenbahn etwa Pausen ein? Nein. So ein D-Zug hält da und dort genau eine Minute. In diesen 60 Sekunden fliegen Briefsäcke durch die offenen Doppeltüren auf die herangefahrenen Handwagen, fliegen durch eine andere Doppeltüre andere Briefsäcke herein, Schnellpakete, Wertsendungen, Einschreibbriefe, Päckchen, es werden Listen ausgetauscht, während des Anfahrens fliegen Türen zu, und der Inhalt der eben hereingekommenen Säcke, Bunde und Bunde, ergießt sich mitsamt Staub und Sackfusseln auf den Aussacktisch, wobei jeder Sack umgedreht wird – das ist Vorschrift –, Bunde werden gelöst, Ortsbunde entstehen und Streckenbunde, die Sortierung im Bahnpostwagen ist schon Feinstsortierung. Bunde, die Eilbriefe enthalten, bekommen obenauf einen mit einem auffälligen roten Muster bedruckten Papierstreifen, der geradezu schreit; was sortiert und wieder gebündelt ist, fliegt auf den Tisch des am Wurfgestell arbeitenden Dienstleiters, und dieser jongliert Bund um Bund, Päckchen um Päckchen mit tödlicher Sicherheit in die etwa rund 50 offenen Sackmäuler. Stundenlang.

Ladungsaustausch von Bp	nach Bp	Die auszutauschenden Ladungsgegenstände sind gerichtet nach :	Bemerkungen
1	2	3	4
	Austauschbahnhof Giessen (9,3o - 9,5o)		
Freiburg-Kssl - Hagen und den anderen Wagen, sofern erforderlich	Stgt - Hagen	Giessen-Siegen-Hagen	
	Giessen	Giessen Ort und Land mit Giessen - Fulda Giessen - Gelnhausen a Sa/So Gelnhn-Bebra(a)	Sa/So auf Ffm 9 sofort bei Ankunft übergeben, Sa/So auf Giessen
	Gssn - Limb Zug 1458	Giessen - Limburg, Westerwald, ohne Wetzlar mit Land a Sa/So Limb-Hofheim(a)	Sa/So auf Ffm 9
	Gssn - Köln Zug 1621	Haiger-Betzd - Kln (a) Wetzlar mit Land	Sa/So auf Giessen
	Gssn - Kssl Zug 1731	Gssn - Kssl (a) (soweit nicht direkt gefertigt)	sofort bei Ankunft übergeben. Sa/So Gssn-Treysa(a) auf Gssn, Kssl-Treysa(a) auf Kassel
	Austauschbahnhof Marburg(Lahn) (1o,18 - 1o,26)		
Freiburg - Kassel und den anderen Wagen, sofern erforderlich	Marburg(Lahn)	Marburg mit Land Marburg-Kreuztal (a) Marburg-Korbach (a) Frankenberg-Bestwig auf 14/2680 in Kssl	
	Ffm - Brm E 451	Frankenberg-Brilon Paderborn-Bielefeld	unbedingt bes.übergeben
	Austauschbahnhof Treysa (11,o6 - 11,o8)		
Freiburg - Kassel und allen anderen Wagen sofern erforderlich	Treysa	Treysa mit Land Ziegenhain, Jesberg Frielendorf	
	Austauschbahnhof Wabern (11,35 - 11,4o)		
Freiburg - Kassel und allen anderen Wagen sofern erforderlich	Wabern(Bez Kassel)	Wabern mit Land Wabern-Korbach (a) Homberg (Bez Kassel) mit Land, Gensungen	

„Sofort bei Ankunft übergeben“: nur ein kleiner Ausschnitt aus einer Ladungsaustausch-Liste, hier des De 5195 (siehe MIBA 2/01, Seite 62). *Slg. Joachim Claus*

Eine Minute Aufenthalt: „In diesen 60 Sekunden fliegen Briefsäcke durch die offenen Türen auf die herangefahrenen Handwagen, Schnellpakete, Wertsendungen …“ *Foto: Archiv Michael Meinhold*

Bahnpostfahrer-Weihnacht: „Nacht vom 24./25.12.1954 im D 276 Hamburg–Frankfurt/M. Es gab keine Feiertage für uns", hat *Joachim Claus* (vorne rechts) auf diesem Foto vermerkt.

Unten: „Die Post erreicht Dich" – am Ende einer weiten, schnellen Reise im Bahnpostwagen. Postbote Sparbier läßt grüßen …
Foto: Archiv Michael Meinhold

Und eng ist es in den allmächtig langen Wagen. Zu Häupten auf einem Gestänge liegen die Schnellpakete, und unter den Füßen hat der Bahnpostwagen sogar noch einen „Keller", Behälter zur Aufnahme von eiligen Paketen mit Bestimmung Endbahnhof. Jeder Zentimeter ist ausgenützt. Wer weiß schon, daß die Post auch Tiere befördert? Natürlich keine Löwen oder Bernhardiner, aber kleine Tiere. Hunde etwa bis zur Größe eines Foxls oder eines Dackels. Erfahrenere Hundeherrschaften sollen sogar eine Vorliebe für Bahnpostwagenreisen haben, es ist dort immer warm, es herrscht kein Luftzug und als Schnellpaket, Inhalt ‚Hund', reist man als Hund gewissermaßen 1. Klasse; von Küken, Kanarienvögeln und Exoten weiß jeder Bahnpostbeamte zu berichten.

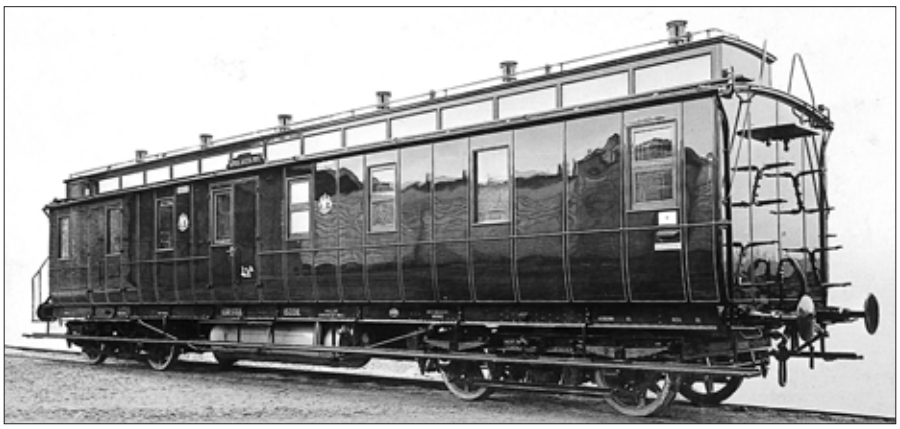
Blickt man während des vollen Betriebes durch den Wagen, so sieht man nur Bewegung und Bewegung und geredet wurde gar nichts, höchstens daß der Dienstleiter um Arbeitsfutter ruft „… wo sind die Langbriefe für Ansbach? Wo bleiben die Bunde für Aschaffenburg!" Ihn treibt die Uhr und das 100-Kilometertempo des Zuges! Während das Eisenbahnpersonal noch etwas von der durchfahrenen Landschaft hat, sieht der Bahnpostbeamte gar nichts. Er sieht nur vor Geschäftigkeit lärmende Bahnsteige und Postbeamte und auf den Bahnhöfen etwa nachts um 2 Uhr kritisch den Verladebetrieb beobachtende Herren in Zivil, Postinspektoren, Posträte, Dienststellenleiter! Alles für den Brief an Dich!

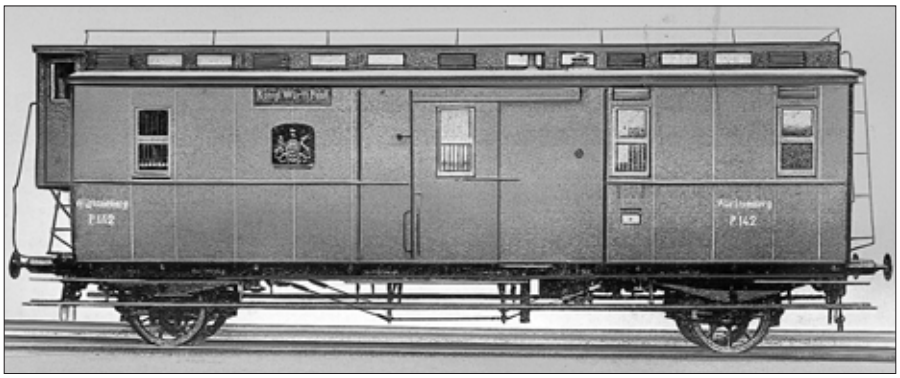
Und der Zug fährt weiter. Und während die Türen zuschlagen und eine Meldevorrichtung anzeigt, daß tatsächlich alle Türen zu sind, kann da ein Mann vor ihm auftauchen, ein Zivilist, der aussieht wie der Großinquisitor Torquemada des Dominikanerordens und seinen Ausweis vorzeigt, oha, ein Oberinspektor! Torquemada kennt alle Bahnpostkurse auswendig. Was tut er? Er kontrolliert Bunde, Schnellpakete, Paketkarten und sucht schweigend und grimmig nach Verspätungen. Wehe, wenn er eine entdeckt! Es setzt dann Meldungen an das Einlieferungspostamt, und das Einlieferungspostamt gibt die Meldungen weiter an alle Ämter, die mit dem verspäteten Brief, Paket oder Päckchen zu tun hatten, und wehe dem Schuldigen! Er wird vorgeladen und muß sich rechtfertigen. Torquemada sieht alles, er sieht, wie die Besatzung des Wagens zusammenarbeitet. Er kannte jeden seiner Kollegen, und keiner der an den Stellen A-G oder a-f im langen Bahnpostwagen verteilten Leute kann ihm etwas vormachen.

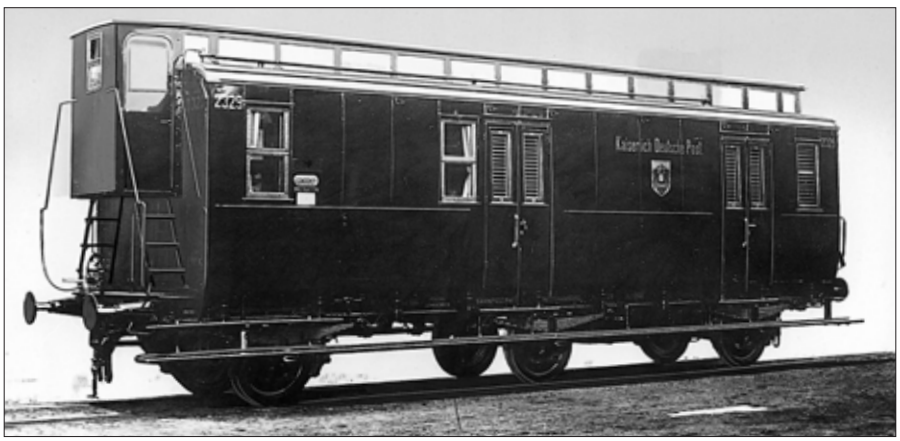
Und der Brief an Dich? Eben hat ihn der noch junge Beamte der Stelle „C" in ein Fach geworfen. Der Inspektor greift, um zu Gefallen zu sein, den ganzen Inhalt des Faches heraus. Was findet er? Er findet Briefe nach Schöllkrippen, Kahl, Alzenau, Schimborn, Großblankenbach und Kälberau und den Brief an Dich! Da ist er. Jetzt eilt der Brief an Dich mit 90 km/h Dir zu. Willst Du mehr?

Gegen Ende der Reise hat sich im Bahnpostwagen eine Veränderung vollzogen. Die Fächer haben sich zusehends geleert. Immer weniger Fächer sind belegt. Alle Briefbunde sind in Säcke gewandert – alle Fächer sind leer. Über Augenhöhe liegende Fächer haben Glasböden. Kein Brief kann liegenbleiben, es kann sich nicht einmal eine abgelöste Briefmarke verstecken. […]

Und nun kommt der Brief an Dich an Deinem Wohnort an. Er ist während der Reise im Bahnpostwagen schließlich in einen Ortsbund gewandert, der obenauf einen Zettel mit dem Namen „Kälberau" trägt. Die Schnellverschnürungen werden gelöst, die Zusteller, gemeinhin Briefträger genannt, beginnen mit dem Verteilen auf Zustellbezirke. Sodann ordnen sie die Briefe nach Straßen und Hausnummern, und wenn kein Brief mehr übrig ist, dann werden die Taschen gepackt, die Päckchen umgehängt, dann geht es zu Fuß oder mit dem Fahrrad los. Die Post erreicht Dich."







Das Rückgrat der Postbeförderung für 150 Jahre

Geschichte deutscher Bahnpostwagen

Der Bahnpostdienst bildete die traditionelle Grundlage für Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, auch wenn dieser Dienstzweig niemals so im Blickfeld der Öffentlichkeit stand wie etwa der Annahme- oder Zustelldienst. Sein entscheidendes Arbeitsmittel waren die Bahnpostwagen, die dem postalischen Verwendungszweck und den Anforderungen der Eisenbahnen entsprechend gebaut, umgebaut, modernisiert und immer wieder durch neue Wagen mit höherem technischem Niveau ersetzt wurden. Ein Überblick von Klaus Kirsch und Rudolf Werner.

Die Postverwaltungen (PV) sicherten sich früh die postseitige Benutzung der Eisenbahnen, so z. B. in England 1838, in Belgien 1841, in Baden 1843, in Bayern 1836 und in Preußen 1838. Die PV mussten ihr bis dahin alleiniges Recht zur Beförderung von Personen und Sachen („Postregal“) schrittweise an die Eisenbahnen abgeben. In Preußen sicherte sich die PV im Eisenbahngesetz von 1838 die unentgeltliche Beförderung der Postsachen, der dazu notwendigen Wagen und des erforderlichen Personals auf dem Schienenweg, indem daran das Erteilen einer Eisenbahnkonzession gebunden wurde.

Am 1. Mai 1849 richtete die preußische PV in den Eisenbahnzügen auf den wichtigeren Strecken „Speditionsbureaus“ ein, die die Sendungen während der Fahrt zu bearbeiten hatten. Sie waren den am gleichen Tage eingerichteten „Speditionsämtern“ unterstellt. Aus diesen Speditionsämtern gingen später die „Bahnpostämter (BPA, BPÄ)“ hervor. Die Speditionsbureaus nannte man dann „Bahnposten (Bp)“. Somit gilt das Jahr 1849 als das Geburtsjahr des Bahnpostwesens in Deutschland, das in seinen Grundzügen noch bis zum Jahre 1990 bestand.

Nach anfänglichen Versuchen, die Postkutschen auf Eisenbahnuntergestelle zu verladen, wurden dann Bahnpostwagen (Bpw) eingesetzt, zum Teil schon mit Begleitung. Da jedoch noch keine Bearbeitung der Postsendungen während der Fahrt stattfand, war die Ausstattung der Wagen sehr einfach. Es folgte jedoch bald der Einsatz von begleiteten Bp mit Unterwegsbearbeitung von Postsendungen.

Bahnpostwagen der Länderpostverwaltungen

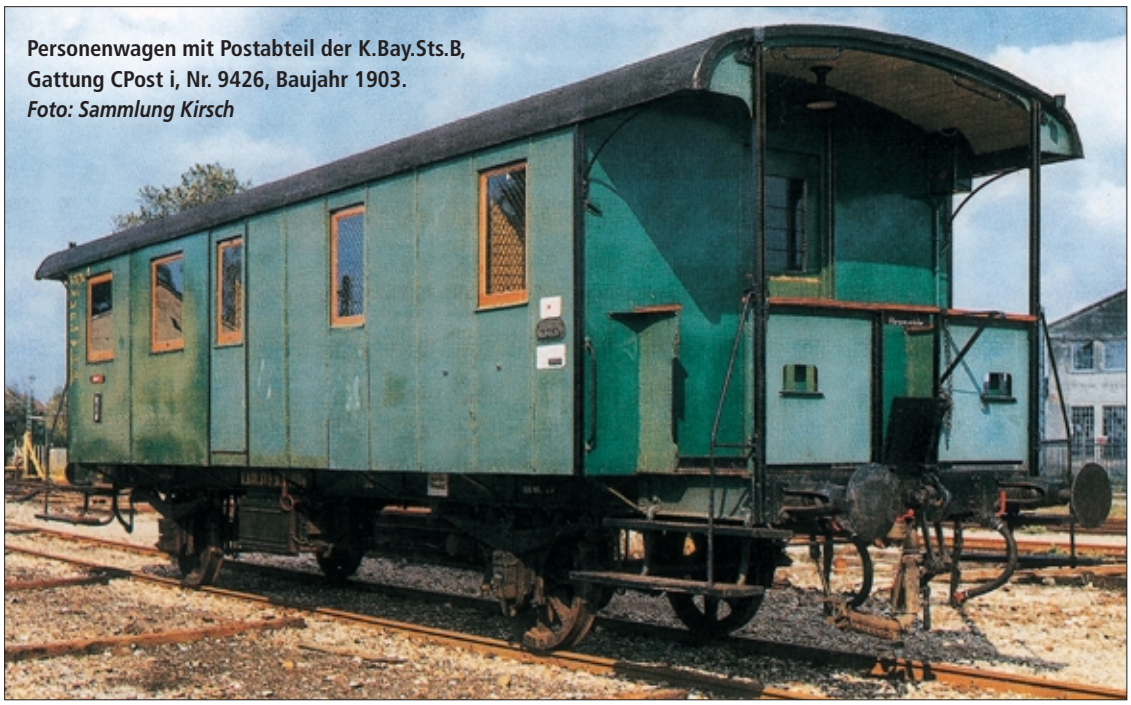
Nach der Reichsgründung 1871 wurden die Bpw von der Kaiserlich Deutschen Post (KDP) – später Reichspost – als ihr Eigentum beschafft und verwaltet. Eigene Landespostverwaltungen gab es danach nur noch in Bayern und Württemberg. Weil dort jeweils Post und Bahn unter einer gemeinsamen Verwaltung standen, waren deren Bpw Bahneigentum.

Der Bahnpostdienst wurde in Bayern 1851 auf zwei Kursen mit 9 Bpw eröff-

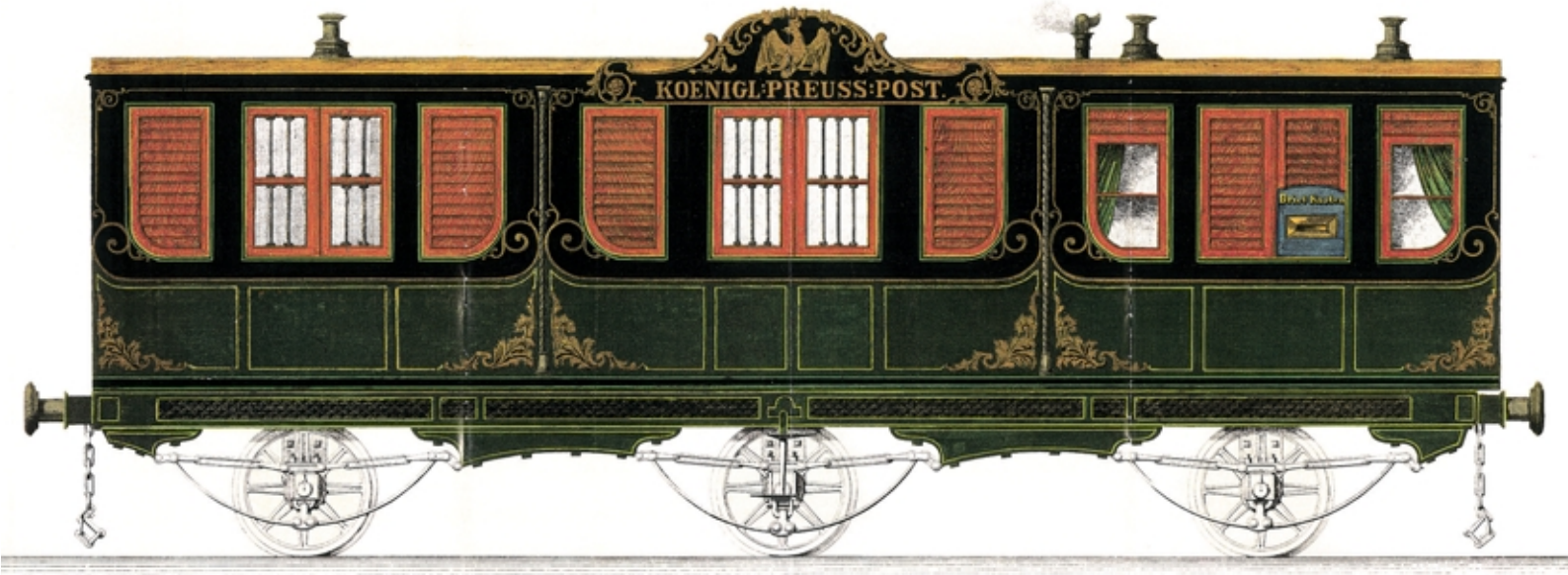
Links oben ein Bahnpostwagen der K.Bay.Sts.B., Gattung b, Nr. 15 338, Baujahr 1901. ***Foto: Sammlung Deppmeyer***

Darunter ein württembergischer Bpw Gattung b, Nr. P 142, Baujahr 1905. ***Foto: Sammlung Wagner***

Ganz unten links ein Bahnpostwagen der Kaiserlich Deutschen Post mit hölzernem Wagenkasten mit Blechbekleidung, Gattung IIb, Nr. 2329, Baujahr 1902. ***Foto Sammlung Kirsch***



Personenwagen mit Postabteil der K.Bay.Sts.B, Gattung CPost i, Nr. 9426, Baujahr 1903. ***Foto: Sammlung Kirsch***

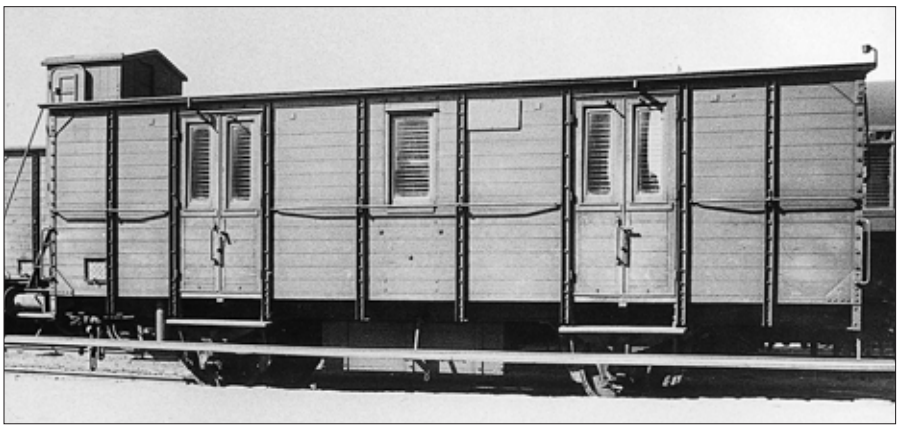


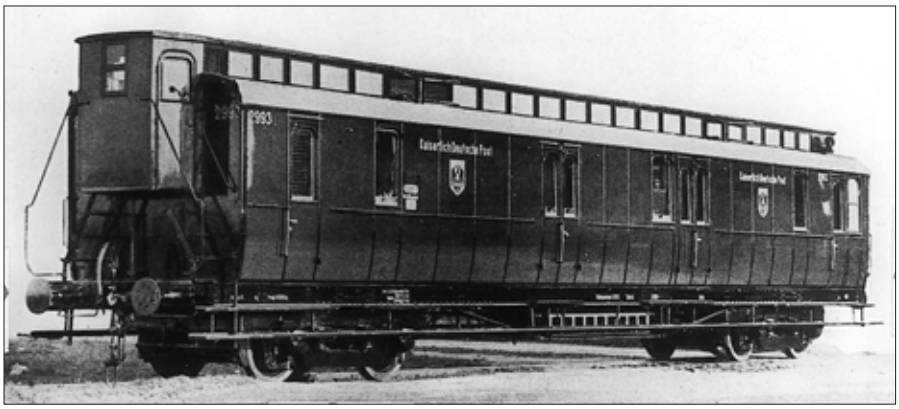
Der dreiachsige Bahnpostwagen mit Briefraum und Packraum wurde 1867 auf der Internationalen Industrieausstellung in Paris gezeigt (Königlich Preussische Post, Baujahr 1859). ***Zeichnung: Sammlung Kirsch***

net. 1860 sind es bereits 34 Kurse mit 41 Bpw. Eigene Bpw hatte auch die Bayerische Ostbahngesellschaft, die 1875 verstaatlicht wurde. Ihre Bpw übernahmen die Königlichen Bayerischen Staats-Eisenbahnen. Bis 1883 kamen weitere 206 Bpw mit Kastenlängen von 7,0 m, 7,2 m, 7,4 m und 8,5 m hinzu. Diese hatten bereits eiserne Langträger und Heberleinbremse. Mit 10 m Kastenlänge, Oberlichtdächern und verschiedener Ausstattung, z.T. auch mit Bremserhäusern, wurden 1883 die ersten Dreiachser eingestellt, ab 1909 dann solche mit 12 m Kastenlänge. Außerdem wurden 12-m-Wagen auf Drehgestellen (1905/07) und 15-m-Wagen (1891/1915) beschafft. Alle diese Wagen waren mit Brief- und Packräumen (Gattung b) ausgestattet. Zwischen 1909 und 1914 kamen dann zwanzig 17 m lange reine Briefpostwagen (Gattung a) dazu. Die privaten Pfälzischen Eisenbahnen betrieben ab 1853 ebenfalls Bp mit eigenen Bpw, die im Jahre 1909 auf den bayerischen Staat übergingen.

Nachdem in Württemberg die PV seit 1852 sog. fahrende Postämter mit Postpersonal in besonderen Abteilen der Eisenbahn betrieb, kamen erstmals 1861 Bpw zum Einsatz, die den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.) gehörten. Bis 1865 waren 28 Bpw im Einsatz, darunter 14 Vierachser. Schon 1869 kamen 40 zweiachsige Wagen mit 7 m Kastenlänge dazu. Von 1871 bis 1878 folgten 28 zweiachsige Bpw in drei weitere Lieferungen mit Kastenlängen von 7,8 m, 8,0 m und 8,5 m. 1887 wurden erstmals dreiachsige Bpw und zwar mit 11 m Kastenlänge eingesetzt, denen 1891 solche mit 12 m Kastenlänge folgten. Letztere gehörten zu den wenigen reinen Briefwagen, die die württembergische Post nutzte. Diese Entwicklung ging weiter mit dreiachsigen 12,4-m-Wagen (1892/96) und 12,5-m-Wagen (1902). Eine Serie 9,7 m langer Zweiachser wurde 1898 gebaut, der vierachsige Bpw mit Kastenlängen von 12 m (1906), 15 m (1908/10) und endlich 17 m mit Schutzabteilen (1914) folgten.

In Preußen brachte man 1841 zunächst dreiachsige Bpw zum Einsatz, ein Jahr später auch zweiachsige mit





Bahnpostpackwagen der Güterwagenbauart, Kaiserlich Deutsche Post (KDP), Gattung Ic, Baujahr 1908 (links). ***Foto: Sammlung Kirsch***

Links Mitte ein Bpw mit 2 m langen Schutzabteilen an jedem Wagenende, KDP, Gattung IVa, Nr. 2993, Baujahr 1917. ***Foto: Sammlung Wagner***

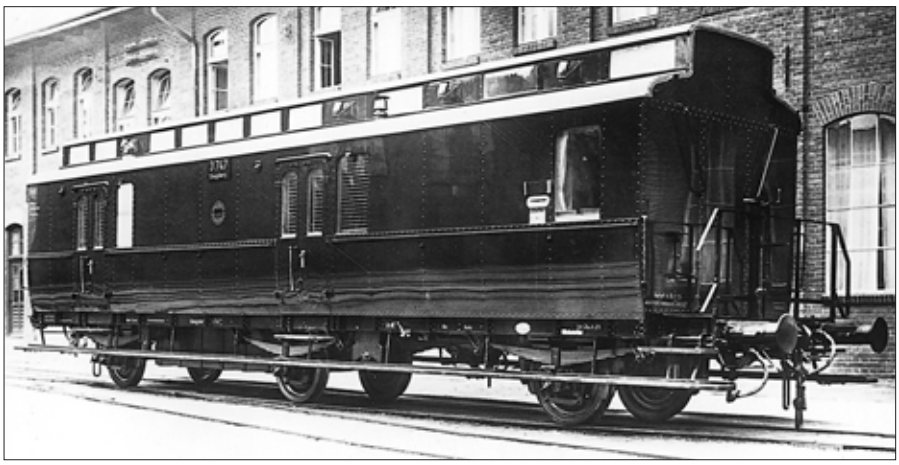
Rechte Seite oben: Bahnpostwagen mit genietetem Stahlwagenkasten und Untergestell mit Doppellangträgern der DRP, Gattung 3-b/12,5, Nr. 3747, Baujahr 1925. ***Foto: Sammlung Kirsch***
Darunter ein Postkühlwagen für den Transport von Butterpaketen vom Erzeuger zum Einzelhandel, DRP, Gattung -c/10,8, Nr. 4107, Baujahr 1928. ***Foto: Sammlung Kirsch***
Rechte Seite unten: Windschnittiger Bpw der DRP, Gattung 4e-b/15, Nr. 4744, Baujahr 1940. ***Foto: Sammlung Kirsch***

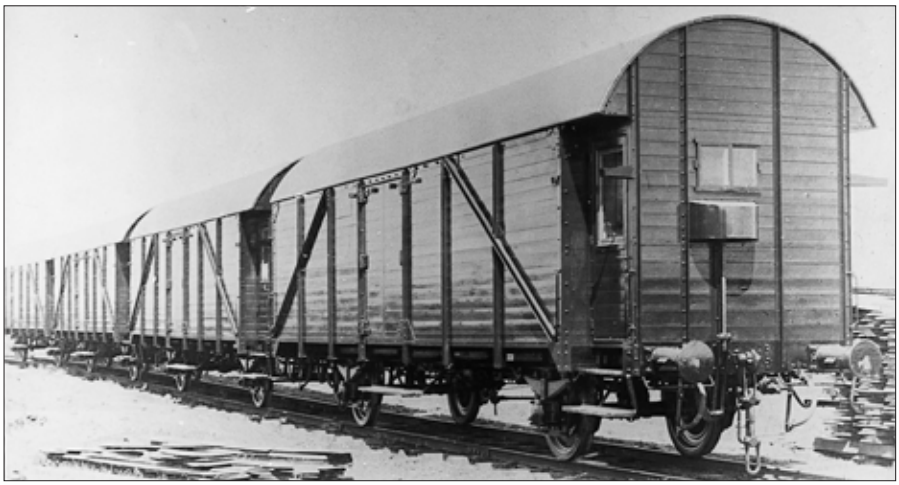
Unten: Bpw in genieteter Stahlbauart mit Holzdach der Deutschen Reichspost (DRP), Gattung D IV (M), Nr. 3440, Baujahr 1922. ***Foto: Sammlung Kirsch***

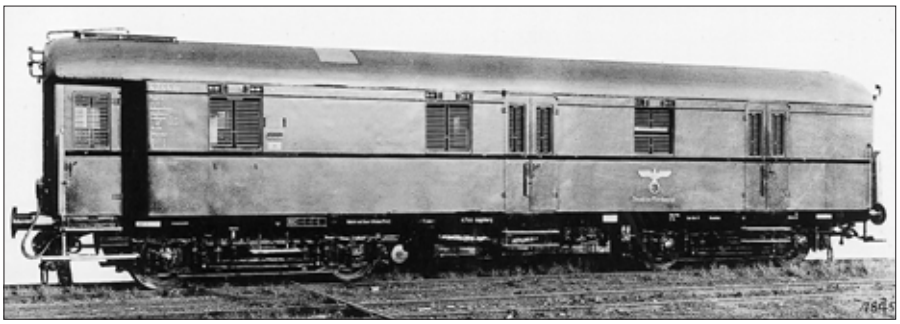
Kastenlängen von ca. 5 m, die sich jedoch wegen starken Schwankens während der Fahrt nicht bewährten. Es wurden vorerst nur noch dreiachsige mit 8,5 m Kastenlänge gebaut.

So wie das Eisenbahnnetz wuchs, wurden auch die Bahnpostkurse erweitert. Entsprechend den Besonderheiten der zu befahrenden Strecken, der Häufigkeit der Unterwegshalte mit Ladungsaustausch, der Masse der zu befördernden Sendungen, dem Umfang der Unterwegsbearbeitung und den von der Eisenbahn vorgegebenen technischen Bedingungen wurden die Wagen weiterentwickelt und beschafft. Seit 1852 wurden die preußischen Bahnpostwagen durchlaufend nummeriert. Ab 1859 wurden neue Wagen nach einheitlichen Beschreibungen und Zeichnungen (außer Untergestell) in Auftrag gegeben. Trotzdem entwickelte sich sehr rasch eine kaum noch zu überschauende Typenvielfalt.

Die PV Sachsens war an den 1841 durchgeführten Versuchsfahrten mit dreiachsigen Eisenbahn-Postwagen auf der Strecke zwischen Berlin und Leipzig beteiligt. Auch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie besaß 1843 bereits vierachsige kombinierte Gepäck- und Postwagen. Die ersten sächsischen Bpw waren zweiachsig bei Kastenlängen zwischen 6,2 und 7,5 m. Ab 1865 wurden auch Dreiachser mit Kastenlängen von 7,7 m bis 9,9 m beschafft. Die Wagennummern der in Sachsen verkehrenden Bpw befanden sich nach 1871 in Übereinstimmung mit dem Nummernsystem im „Verzeichnis der reichseigenen Eisenbahn-Postwagen“, zu denen sie auch gehörten. Besondere Anforderungen, die die Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen (K.Sächs.St.E.B.) an Bpw stellten, führten dazu, dass diese gesondert verwaltet wurden. Als die 12 m langen Bpw eingeführt wurden, mussten sie für Sachsen mit drei Achsen geliefert werden, während im übrigen Reichsgebiet schon solche mit Drehgestellen fuhren. Die weitere Beschaffung geschah auf der Grundlage der Normalien, die die Reichspostverwaltung für die Wagenkästen aufgestellt hatte. Eine Besonderheit bei den K.Sächs.St.E.B. war, dass sie seit den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl von Strecken in einem 750-mm-Schmalspurnetz betrieben, die weitgehend postseitig benutzt wurden. Neben PAbt kamen dort auch reichseigene zwei- und vierachsige Bpw zum Einsatz.







Die allgemeine Entwicklung der Bpw und ihrer Ausstattung ging sehr rasch vonstatten. Brieffachwerke, Tischplatten und alle für den Dienstbetrieb erforderlichen losen Ausstattungsgegenstände fanden sich in ähnlicher Form bei den Bpw aller PV wieder. Diese waren auch darauf bedacht, den Begleitern die Arbeit im Bpw zu erleichtern. Teilweise wurden Wagen mit Polstersesseln ausgestattet. Großer Wert wurde auf einen ruhigen Lauf der Wagen und gut isolierte weiche Fußböden gelegt. Doppelte Abfederung des Wagenkastens durch Blatt- oder Evolutfedern, Gummi- oder Filzzwischenlagen sollten vor allem vertikale Störbewegungen während der Fahrt dämpfen.

Die Ölbeleuchtung der ersten Bpw war nicht ausreichend und wurde 1872 in Bayern, 1874 in Preußen und 1890 in Württemberg durch Gasbeleuchtung ersetzt. Elektrische Sammlerbeleuchtung folgte bei den reichseigenen Bpw 1893 und Achsgeneratoren ab 1901, in Bayern ab 1904. Belüftet wurden die Wagen durch öffnungsfähige Fenster, Kiemenlüfter über den Fenstern oder Klappen im Oberlichtdach. Koks- und Kohleöfen dienten der Beheizung der Bpw. Die ab 1874 bei reichseigenen Wagen verwendete Gasheizung bewährte sich nicht. Nach Versuchen mit einer einfachen Dampfrohrheizung wurde 1878 bei den reichseigenen Bpw und 1891 in Bayern und Württemberg die Dampfheizung eingeführt. Bremsen führte man 1852 allgemein ein, Druckluftbremsen ab 1877.

Für Postkurse mit geringerem Sendungsaufkommen ließen die PV Postabteile (PAbt) in Reisezugwagen einrichten. Die Räume der PAbt waren zweckentsprechend kleiner als in Bpw, verfügten aber im Prinzip über die gleiche Ausstattung. Auch auf Klein- und Nebenbahnen kamen Bp und damit z.T. auch Bpw zum Einsatz, hauptsächlich jedoch PAbt in Personen- und Gepäckwagen oder sogar in Triebwagen.

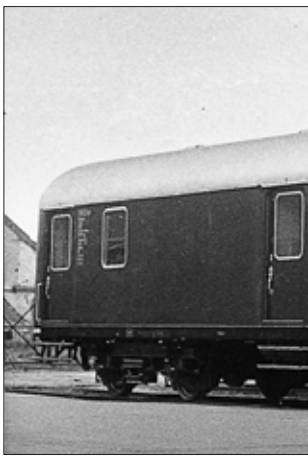
Am 01.04.1920 wurde die bayerische und württembergische PV mit der Reichspostverwaltung vereinigt. Damit gingen deren Bpw in das Eigentum der Deutschen Reichspost über. Die nun in München eingerichtete Abteilung VI des Reichspostministeriums nahm die Zuständigkeiten für den Bau und die Verwaltung der Bpw für das Verkehrsgebiet noch bis zum 01.01.1933 wahr.

Bpw der Kaiserlichen Post und der Deutschen Reichspost

Die preußische PV hatte bereits im Jahre 1859 verbindliche Zeichnungen und Beschreibungen für neu zu beschaffende Wagen herausgegeben, die weiter vervollkommnet wurden und die ab 1871 für das ganze Reichsgebiet Gültigkeit erlangten. Ab 1881 erließ die Königliche Eisenbahndirektion Berlin zahlreiche Vorschriften, auf deren Grundlage in Verbindung mit den „Normalien für die Eisenbahn-Postwagen der Preußischen Staatsbahnen“ (Gesamtübersichtszeichnungen der verschiedenen Bpw-Gattungen) die Bpw gebaut wurden. Um den ständigen Platzmangel in den Bpw zu überwinden, wurden ab 1881 99 Wagen mit 3,15 m Breite beschafft, die an den Längsseiten keine Laufbretter und Griffstangen hatten. Auch sie reichten bald nicht mehr aus. Als die Eisenbahn ihre Einsatzmöglichkeiten einschränkte, wurden dann (ab 1883) 12 m lange Bpw mit Drehgestellen gebaut.

Bestand an Bpw am 31.12.1932

	2-achs.	3-achs.	4-achs.	zusammen
im alten Reichsgebiet	810	1369	710	2889
in Bayern	132	77	206	415
in Württemberg	123	52	36	211
Summe	1065	1498	952	3515



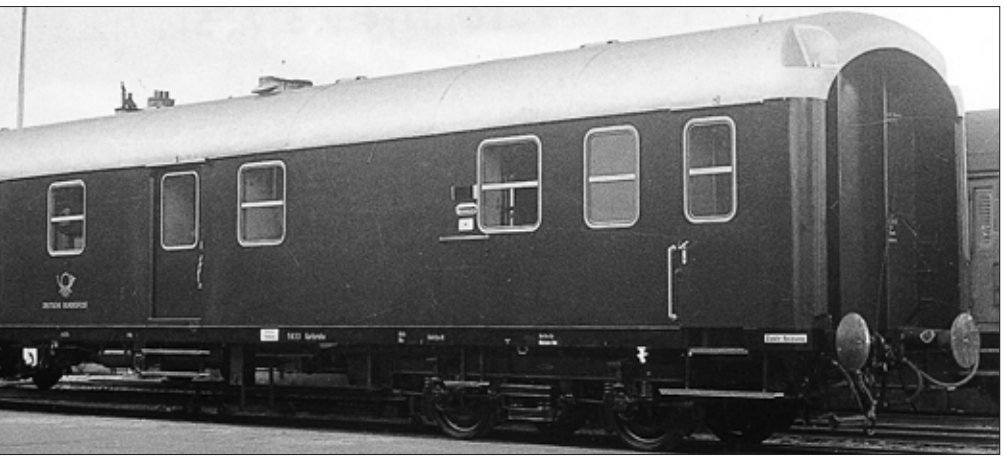
Oben ein windschnittiger Bpw der DRP, Gattung 4e-c/15, Nr. 5245, Baujahr 1944. *Foto: Sammlung Kirsch*. Darunter noch ein windschnittiger Bpw mit Ruheabteil in Stahlleichtbauweise, DRP, Gattung 4ü-a/21,6, Nr. 4786, Baujahr 1941. *Foto: Sammlung Kirsch* Rechts oben: Bpw in Stahlleichtbauweise Bundespost, DBP, Gattung 4-bl/21,6, Nr. 5932, Baujahr 1952 (BR 51) *(Foto: Sammlung Werner)*. Darunter die letzte Serie zweiachsiger Bpw mit Briefraum der DBP, Gattung –b/14,5, Nr. 6183, Baujahr 1955 (BR 54). *Foto: Sammlung Werner*

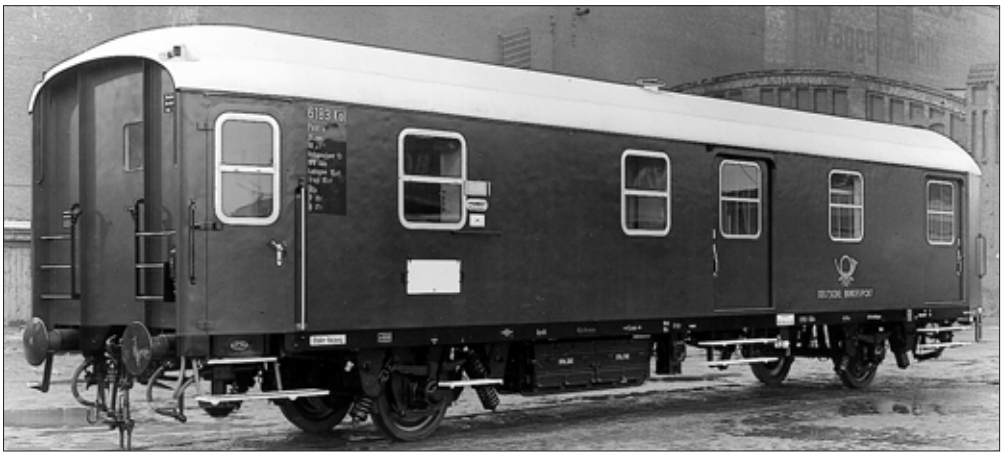
Nach erfolgreichen Versuchen im Jahre 1883 wurden bis Ende 1884 bereits 400 der 1600 reichseigenen Bpw mit elektrischen Beleuchtungseinrichtungen ausgestattet. Nach einer Serie tragischer Unfälle 1905/06 wurden 17 m lange Bpw mit zwei Schutzabteilen an den Wagenenden gebaut (ab 1908). Gleichzeitig wurde mit dem Bau vierachsiger Bpw mit ebenen Seitenwänden, mit Mittel- oder Seitengang und mit Übergangseinrichtungen begonnen. Diese Wagentypen wurden jeweils als reine Brief-Bpw und als kombinierte Brief- und Paketwagen beschafft. Ebenfalls 1908 erschienen die ersten Bahnpostpackwagen in zwei Varianten. Sie waren gedeckten Güterwagen ähnlich, hatten flache Dächer, hochgesetzte Bremserhäuser und waren zweiachsig (8,5 m lang) oder dreiachsig (10 m lang). Ihre Innenausstattung bestand aus Stapelwänden bei den Ladetüren und Packbrettern. Die ersten hatten noch keine Begleiterabteile. Ende 1914 verfügte die Reichspostverwaltung über insgesamt 2371 Bpw und etwa 2500 PAbt in Eisenbahnwagen.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg wurden 17 m lange Versuchswagen mit stählernen Wagenkästen hergestellt. Mindestens einer dieser Wagen besaß einen geschweißten Wagenkasten. Eine große Serie dieser Wagen wurde von 1918 bis 1925 mit genieteten Wagenkästen hergestellt. Das Oberlichtdach bestand noch aus Holz mit Bitumendecke, ebenso bei der nachfolgenden Serie 20 m langer Wagen. Wegen der abgeschrägten Wagenenden nannte man sie allgemein „Hechtwagen". Während die 12-m-Wagen mit Drehgestellen der preußischen Regelbauart ausgestattet waren, verwendete man nun Drehgestelle amerikanischer Bauart (Schwanenhalsdrehgestelle). Einige der 20 m langen Hechtwagen besaßen Drehgestelle der Bauart Görlitz II schwer. Während die zwei- und dreiachsigen Bpw noch die einlösigen Bremsen der Bauarten Knorr und Westinghouse hatten, kamen jetzt mehrlösige Bremsen der Bauart KK und KKs (Kunze-Knorr) zur Anwendung.

Mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1920 wurden einheitliche Trends auch in der eisenbahntechnischen Entwicklung der Bpw möglich. Ab 1922 wurden die Bpw der Güterwagenbauart mit Kastenlängen 8,5 und 10 m mit Doppellangträgern, verstärktem Wagenkasten, mit Oberlichtdach und Handbremsbühnen gefertigt. Die letzten dreiachsigen Bpw wurden zwischen 1924 und 1931 in zwei Serien geliefert, als Gattung 3-b/12,5 in Personenwagenbauart und als 3-c/12,5 in Güterwagenbauart.

Mit der Privatisierung der Eisenbahn und Gründung der Deutschen Reichsbahngesellschaft (DRG) im Jahre 1924 verlor die Post u.a. das Recht der kostenlosen Beistellung von Bpw. Von nun an waren die Beförderungsleistungen für Bpw und PAbt nach einem jährlich neu festzusetzenden Achskilometervergütungssatz zu bezahlen. Die DRP versuchte durch Umbau von drei- und vierachsigen Bpw auf zwei Achsen den Kostenaufwand zu reduzieren. Währenddessen drängte die DRG verstärkt auf den Einsatz vierachsiger Bpw auch in Personenzügen. Schließlich musste die DRP 1928 den Umbau der 12 m langen Wagen auf zwei Achsen endgültig





einstellen. Ab 1928 wurden auf der Grundlage der Bedarfsanforderungen der DRP neue Bpw durch Vermittlung der DRG beschafft.

In Auswertung einer Anzahl von Raubüberfällen auf Bp verfügte der Reichspostminister 1936 u.a. das Vergittern sämtlicher Fenster in Bpw und PAbt sowie das Ändern der Trittbretter und Laufstangen. Aufstiegtritte mit Griffen durften nur noch bei Bremserhäusern, Handbremsbühnen, Ladetüren, im Bereich der Briefkästen und als Rangierertrittt verbleiben.

Von 1937 bis 1944 erweiterte die DRP ihren Bestand an Bahnpostwagen von 3400 auf 4410 Stück. Die Wagen erhielten Kastenlängen von 21,6 m (Gattungen a, bI, bII und c) und 15 m (Gattungen b und c). Sie hatten geschweißte Ganzstahlwagenkästen mit Tonnendach und Dachfenstern über den Briefräumen. Die langen Wagen hatten Übergangseinrichtungen wie schon die 17-m- und 20-m-Wagen und Drehgestelle der Bauart Görlitz III schwer. Die 15-m-Wagen erhielten Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht mit vierfacher Federung. Die 21,6-m-Wagen wurden ab 1941 z.T. auch in windschnittiger Stahlleichtbauweise mit Seitenwandschürzen gefertigt.

1941 ließ die DRP drei Wagen der Gattung Post 4ü-a/21,6 mit Ruheabteilen ausstatten und erproben. Ihre Bedeutung erlangten diese Einrichtungen wohl durch kriegsbedingte Bp-Langläufe und durch die aus Unregelmäßigkeiten entstehenden überlangen Ausbleibezeiten der Bahnpostbegleiter. Mit dem Zugang der neuen Gattungen verfügte die DRP nun über einen großen leistungsstarken Wagenpark. Auf stark belasteten Strecken, auf denen zwei oder mehrere Bahnpostwagen in einem Zuge eingesetzt wurden, bewährten sich die Faltenbalgübergänge zwischen den Wagen. Die großen vierachsigen Bahnpostwagen hatten eine Tragfähigkeit von 20 t. In den letzten Kriegsjahren war Bau und Instandhaltung der Bahnpostwagen durch rigoroses Sparen und Weglassen geprägt. So entfielen etwa die Übergangseinrichtungen und die Windleitbleche, die Dachformen wurden vereinfacht.

Die Gattungsbezeichnungen

Ein entscheidendes Kriterium für die betriebliche Verwendungsfähigkeit der Bpw war immer die Länge des Wagenkastens. Sie wurde schon seit 1859 zur Unterscheidung verschiedener Wagentypen nach ihrer Bearbeitungs- und Transportkapazität herangezogen und bis 1927 nach Tabelle 1 (S. 26) bezeichnet. Ab 1881 begann man die Innenraumausstattung mit kleinen Buchstaben nach Tabelle 2 zu kennzeichnen. In der Schreibweise wurde der Buchstabe an die römische Zahl angefügt. Mit der Inbetriebnahme der 17 m langen Bpw mit Übergangseinrichtungen wurden weitere Unterscheidungen notwendig. Diese Wagen wurden im Gattungszeichen vor der römischen Zahl durch ein „D“ für Durchgangswagen und am Ende mit „(S)“ für Seitengang oder mit „(M)“ für Mittelgang gekennzeichnet. Beispiel: D IVa(S), D IVb(M) usw. Da aber dieses System unübersichtlich wurde und keinen Platz für die hinzugekommenen Länder-Bpw unterschiedlichster Kastenlängen bot, wurde ab 1928 ein neues System eingeführt, das aus dem Eisenbahn-Gattungszeichen und dem neuen Post-Gattungszeichen zusammengesetzt wurde. Beide verband ein Bindestrich.

Das Eisenbahn-Gattungszeichen setzte sich aus dem Hauptzeichen „Post“ für Bpw oder „BPost“, „PwPost“ usw. für Postabteile in Eisenbahnwagen, der Achsenzahl (die „2“ wurde in der Schreibweise weggelassen) und verschiedenen Nebenzeichen zusammen. Es bedeuten:

e = elektrische Heizung
i = geschlossene Übergänge
ü = offene Übergänge
g = Gummiwulstübergang
m = Wagen ist länger als 24 m
r = zugelassen für mehr als 120 km/h
s = Hg 100 km/h (Postgüterwagen)
ss = Hg 120 km/h (Postgüterwagen)
z = Zugsammelschiene, Stromversorgung von der Lokomotive her (seit 1973)

Mit der Einführung der international vereinheitlichten Wagenkennzeichnung im Jahre 1967 wurden neben den Wagennummern auch die Eisenbahn-Gattungszeichen verändert. Die Angabe der Achsenzahl hinter dem Hauptzeichen entfiel bei vierachsigen Wagen. Im Bereich der DB wurden zweiachsige Wagen mit einer „2“ hinter dem Hauptzeichen, im Bereich der DR mit einem „a“ und dreiachsige mit „aa“ gekennzeichnet. Nach dem Bindestrich stand das Post-Gattungszeichen. An erster Stelle wurde weiterhin die Raumaufteilung nach Tabelle 2 (nächste Seite) angegeben, danach ein Schrägstrich und dahinter die Kastenlänge in Metern, wenn nötig mit einer Stelle hinter dem Komma. Als in den letzten Jahren des Bp-Dienstes durch Gattungsbereinigung weniger Typen zu unterscheiden

waren, wurden die Post-Gattungszeichen schrittweise vereinfacht. Musterbeispiele für das vereinigte Gattungszeichen: Post 3-b/10; BCPost 3i; Post 4üe-bII/21,6; Post 4mg-bI/21,6; Post mrz; Post -t/18,7; Post aa-cI/12,8.

Eine Besonderheit der DP (DDR) bestand darin, dass neben den Gattungen auch Bauarten durch entsprechende Kennzeichen unterschieden wurden.

Tabelle 1: Gattungsbezeichnung deutscher Bahnpostwagen (Kastenlänge)

	pr. PV	KDP/DRP		
Gattungszeichen	1859-1876	1876-1883	1883-1907	1907-1927
	m	m	m	m
I	9,6	bis 8,5		8,5
II	8,5	10		
III	6,9	–	12	
IV	–	–	–	17

Transportkapazität und Innenraumausstattung waren die entscheidenden Kriterien zur Unterscheidung der diversen Wagentypen entsprechend den Tabellen 1 und 2.

Tabelle 2: Gattungsbezeichnungen deutscher Bahnpostwagen (Raumaufteilung)

Nr.	Arbeits- und Laderäume	Bpw	KDP/DRP bis 1927	DRP ab 1928	DBP bis 1959	DBP ab 1959	DP (DDR)
1	Ganzer Wagen für Briefbearbeitung	2- und 3-achsig	a	a	–	–	–
2	Ganzer Wagen für Briefbearbeitung	4-achsig	a	a	a	b	a
3	Briefraum und Packraum etwa gleich groß	2- und 3-achsig	b	b	b	a	b
4	Kleiner Briefraum, großer Packraum	4-achsig	b	b	b	a	b
5	Großer Briefraum, kleiner Packraum	4-achsig	b	bI	bI	aI	bI
6	Zwei Packräume, Briefraum in der Mitte	4-achsig	b	bII	bII	aII	bII
7	Ganzer Wagen Packraum mit Begleiterabteil	2-, 3- und 4-achs.	c	c	c	p	c
8	Ganzer Wagen Laderaum ohne Begleiterabteil	2-achsig	c	c	–	t (ab 1965)	cI
9	Ganzer Wagen Laderaum ohne Begleiterabteil	3-achsig	c	c	c	–	cI
10	Ganzer Wagen Laderaum ohne Begleiterabteil	4-achsig	–	–	–	–	cI
11	wie Nr. 2 mit zusammenlegb. Brieffachwerken	4-achsig	–	–	bc	ap	–
12	wie Nr. 5 mit verkleinerbarem Briefraum	4-achsig	–	–	–	–	d
13	Containertragwagen	2- und 4-achsig	–	–	–	–	t

Kriegsende und Wiederaufbau

Im Ergebnis des Zweiten Weltkrieges zählte man 634 Totalschäden und 2529 Bpw mit z.T. schweren und schwersten Schäden, die aber wieder nach und nach instand gesetzt werden konnten. Bei ca. 568 Bpw war das Schicksal nicht mehr zu ermitteln. Mit der Erfassung des Wagenbestandes wurde über den Wiederaufbau der Kriegsschadwagen bzw. über die Verschrottung der totalbeschädigten Bpw entschieden. Die erforderlichen Arbeiten wurden von Eisenbahnwerkstätten und Waggonbaubetrieben ausgeführt. Die Beschaffung von Neubau-Bpw schied in den ersten Nachkriegsjahren noch gänzlich aus.

Entwicklungstrends und Neubauten der DBP

Im Jahre 1949 gingen die ersten Aufträge an die sich langsam erholende Waggonindustrie in den drei westlichen Besatzungszonen. Vorreiter dabei war die Postverwaltung der französischen Besatzungszone, die 15 Bpw der Vorkriegsbauart 4-b/15 in Auftrag gab. Von da an bis Anfang 1951 erteilte die inzwischen gegründete Deutsche Bundespost (DBP) Aufträge für 159 Neubau-Bpw der Gattungen 4-a/21,6 (60 St.), 4-bI(bII)/21,6 (58 St.) und 4-c/21,6 (41 St.). Auch hier handelte es sich um Nachbauten von Vorkriegs- bzw. Kriegsausführungen, die aber zeitgemäße Verbesserungen und Ausstattungen erhielten. So rüstete man einen Teil dieser Fahrzeuge mit außen laufenden Schiebetüren aus, darunter auch doppelflügelige Schwenktüren. Diese Türgestaltungen hielten aber dem rauhen Bahnpostbetrieb und auch den winterbedingten Anforderungen nicht stand, weshalb die betr. Wagen auf innen laufende Schiebetüren umgerüstet wurden. Infolge der Beschaffung der größeren Bpw 4m-a/26 schwanden die Nutzungsmöglichkeiten für die 4-a/21,6 der Nachkriegsbauarten ab 1953 sehr stark, sodass man sie in die Gattungen 4-bI/21,6 und 4-c/21,6 umbaute. Mit diesen 159 vierachsigen Neubau-Bpw für Höchstgeschwindigkeit (Hg) 120 km/h war der akute Nachholbedarf an großen Wagen bei der DBP zunächst gedeckt.

Natürlich bestand auch bei den für Nah- und Bezirksverkehr benötigten Bpw großer Bedarf an kleineren Fahrzeugen, dem man im Zeitraum von 1949 bis 1951 mit der Beschaffung von insgesamt 102 zweiachsigen Bpw der neuen Gattung -b/13 begegnete. Diese Bpw wiesen in ihrer Konstruktion bereits Merkmale der künftigen Stahlleichtbauweise auf und waren bezüglich ihrer Inneneinrichtung in der bewährten hergebrachten Weise mit je einem Brief- und einem Paketraum als Alles-Bpw ausgestattet. Bei diesem Wagentyp handelte es sich um die erste Neukonstruktion für Bpw der DBP. Daneben vergab die DBP einen Auftrag auf Lieferung von 50 zweiachsigen Paket-Bpw der ebenfalls neuen Gattung -c/11. Diese mit einem Begleiterabteil einfach ausgestatteten Wagen in Güterwagenbauweise waren ohne zeitraubende Neukonstruktionen relativ rasch herzustellen, so dass der Bedarf für diesen Fahrzeugtyp im Bereichsverkehr recht schnell gedeckt werden konnte.

Das Jahr 1951 brachte mit der Einführung der Stahlleichtbauweise eine Trendwende im Waggonbau, also auch für die Konstruktion neuer Bpw der DBP. Diese erteilte damals Aufträge zur Beschaffung von insgesamt 66 Neubau-Bpw der Gattungen 4-a/21,6 (5 St.), 4-bI/21,6 (31 St.) und 4-c/21,6 (30 St.). Die mit innen laufenden Schiebetüren und mit Sicherheitsdrahtglas in den Fenstern ausgestatteten Wagen hatten erstmals die ebenfalls neu entwickelten Minden-Deutz-50-Drehgestelle. Diese und die neue Stahlleichtbauweise führten zu rd. 9 t Gewichtsersparnis je Fahrzeug. Als weitere Neuerungen erhielten die Bpw serienmäßig am Drehgestellrahmen befestigte Lichtmaschinen mit Kardanwelle und Achsantrieb anstelle der seitherigen Lichtmaschinen mit Riemenantrieb über die Achswelle. Allerdings war diesen Wagentypen keine intensive Nutzungszeit beschieden, weil zwei Jahre später die längeren

Bpw der DBP, Gattung 4mg-a/26, Nr. 6103, Baujahr 1954 (BR 54). ***Foto: Sammlung Werner***

Rechts ein Bpw mit zusammenklappbaren Brieffachwerken zum Einsatz auch als behelfsmäßiger p-Wagen, DBP, Gattung 4mg-ap/26, Nr. 62 401, Baujahr 1963 (BR 62). ***Foto: Sammlung Werner***

Links ein Bpw für Hg 140 km/h, DBP, Gattung mrz; Nr. 73 108, Baujahr 1975 (BR 73). ***Foto: Sammlung Werner***

Bpw mit geradem Dachabschluss der DBP, Gattung mr-a/26, Nr. 43 090, Baujahr 1968 (BR 67). ***Foto: Sammlung Werner***

26,1-m-Bpw künftighin im Wageneinsatz dominierten.

Das anfangs der 50er-Jahre stark steigende Verkehrsaufkommen bei der DBP erforderte die Beschaffung weiterer Bpw für den Nah- und Bereichsverkehr. So wurden in den Jahren 1954 und 1955 inges. 104 zweiachsige Bpw der neuen Gattung -b/14,5 und 40 zweiachsige Bpw der ebenfalls neuen Gattung -c/13 in Betrieb genommen. Diese beiden neu entwickelten Bpw-Gattungen waren in Stahlleichtbauweise ausgeführt, wobei der Typ -c/13 der erste und einzige zweiachsige Paket-Bpw der DBP in Reisezugwagenbauart war. Der -b/14,5 ersetzte weitestgehend den praktisch gleich großen, aber wegen seiner vier Achsen unwirtschaftlich gewordenen Typ 4-b/15. Alle vorstehend genannten Bpw-Gattungen der Nachkriegsbaureihen hatten standardmäßig Dampf- und Ofenheizung, die -c/13, -b/14,5 und 21,6-m-Wagen auch elektrische Heizung. Die zulässige Hg betrug für die vorgenannten 2-achsigen Wagen 100 km/h und 120 km/h für die 21,6-m-Wagen.

Den stärksten Umbruch bezüglich Bau und Betrieb von Bpw der DBP brachte das Jahr 1953, in dem die ersten Neubau-Bpw in Stahlleichtbauweise und mit 26,1 m Wagenkastenlänge in Betrieb genommen wurden. Auf Grund ihres gegenüber den 21,6-m-Bpw günstigeren Verhältnisses von Nutzraumlänge zu Beförderungskosten (Achs-km-Kosten) trugen diese großen Fahrzeuge von nun an die Hauptlast im Postbeförderungsdienst mit Umarbeitung auf der Schiene. Zum besseren Verständnis werden nachfolgend nur noch die neuen Gattungsbezeichnungen angegeben, desgleichen die Baureihen (BR), die mit dem Jahr der Auftragserteilung identisch sind.

Alle 26-m-Bpw hatten Minden-Deutz-50-Drehgestelle mit angegliederten

Zwischen 1953 und 1973 in Auftrag gegebene 26-m-Bpw

BR 52/53	= 14 St. 4m-a/26, 14 St. 4m-b/26 und 14 St. 4m-p/26	= zus. 42 Fz
BR 54/55	= 132 St. 4mg-a/26, 57 St. 4mg-b/26 und 12 St. 4mg-p/26	= zus. 201 Fz
Die Bpw der BR 54 und 55 waren weitgehend baugleich		
BR 58	= 27 St. 4mg-a/26 und 15 St. 4mg-ap/26	= zus. 42 Fz
BR 62	= 30 St. 4mr-ap/26 und 70 St. 4mr-b/26	= zus. 100 Fz
BR 65	= 20 St. 4mr-a/26 und 10 4mr-ap/26	= zus. 30 Fz
BR 67	= 56 St. mr-a/26 und 14 St. mr-ap/26	= zus. 70 Fz
BR 73	= 200 St. mrz (Wegfall der Längenangabe)	= zus. 200 Fz

kardangetriebenen Lichtmaschinen, pro Wagen je eine für die Beleuchtung und die Luftheizung. Bis einschließlich BR 58 betrug die Hg der 26-m-Bpw 120 km/h. Ab BR 62 waren bereits die Neubauwagen für Hg 140 km/h ausgestattet, während die 200 mrz der BR 73 ab Anfang der 1980er-Jahre von Hg 140 km/h auf Hg 200 km/h umgerüstet wurden. Die Bpw der BR 54, 55 und 58 wurden späterhin auf Hg 140 km/h umgebaut. Mit Ausnahme der BR 52/53 hatten die 26-m-Bpw Übergangsbrücken mit seitlicher Gummiwulstabdichtung. Bei den 200 Bpw mrz der BR 73 fielen die Lichtmaschinen weg. Die Wagen wurden über Zugsammelschiene von der Ellok mit elektrischer Energie für Heizung und Beleuchtung versorgt. Bleibt noch zu erwähnen, dass alle Bpw (Ausnahme Gattung -t = Transport-Bpw) Batterien für die Beleuchtung im Stand hatten.

Die Nutzung schnell fahrender Güterzüge und der Übergang von der Einzelstückverladung der Pakete auf den Transport in Rollbehältern machte 1965 die Beschaffung von 100 Transport-Bpw (ohne Personalbegleitung) der neuen Gattung 2ss-t/13 in Güterwagenbauart Glmms 65 mit Hg 120 km/h erforderlich. Und 1976 wurden für das ab Mai 1977 einzurichtende spezielle Post-Güterzugnetz mit ausschließlicher Paketrollbehälter-Beförderung 75 Bpw der ebenfalls neuen Gattung 2ss-t/15 in Güterwagenbauart und mit Hg 120 km/h in Auftrag gegeben. Diese großräumigen Post-Güterwagen waren die von der DBP letztmals beschafften Bahnpostwagen.

Entwicklungstrends und Neubauten der DP

Die nach dem Ende des 2. Weltkrieges im Bereich der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands (einschließlich Berlin) verbliebenen Bpw bildeten den Grundstock des Wagenparks der am 08.09.1945 gegründeten Deutschen Post (DP). Mit Gattungsänderungen, die im Wesentlichen die Verkleinerung oder den Ausbau der Briefräume zu Gunsten der Laderäume zum Inhalt hatten, wurde den in der Nachkriegszeit eingetretenen Veränderungen zunächst Rechnung getragen.

Die ersten Neubauten waren im Jahre 1950 zwei Bpw der Gattung KPost 4-b/12 für das sächsische Schmalspurnetz (750 mm). Darauf folgte 1956 langer vierachsiger Bpw der Gattung Poste 4-bI/24,7, der gegenüber den Vorkriegs- bzw. Kriegsbauarten eine Reihe richtungsweisender Neuerungen besaß. Dazu gehörten u.a. achshalterlose Drehgestelle, eine Luftheizung (elektrisch, Dampf- und Kohlefeuerung kombiniert), pneumatisch gesteuerte Ladetüren, Kühlschrank und Kochplatte, elektrische Zugschlussleuchten. Im Folgejahr wurde eine Kleinserie 15 m langer Wagen mit ähnlicher Ausstattung (ohne Kühlschrank und Kochplatte) ausgeliefert. Beide Wagentypen besaßen einen Briefraum und einen Packraum. Es schlossen sich dem Musterbau des langen Wagens und einer Kleinserie von fünf Stück der Gattung Post 4e-b/15 keine weiteren Aufträge an, da die Veränderung der Arbeitsprozesse eine Neukonzipierung der Bpw-Ausstattung erforderlich machte.

In der Mitte der 50er-Jahre begann die DP im Rahmen der Neugestaltung der Postbeförderungsprozesse mit der Einführung weitgehender mechanisierter stationärer Bearbeitung der Briefsendungen in Briefverteilämtern und der Paketsendungen in Paketumschlagstellen. Gleichzeitig wurden im Nahbereich bis ca. 50 km Kraftfahrzeuge eingesetzt, wodurch die PAbt wie auch die kleinen Bpw auf Nebenstrecken entbehrlich wurden. Auch die Einführung des Postgutrollbehälter-Verkehrs (RBehV), des mechanisierten Umschlags sowie die Anpassung des vorhandenen Bpw-Parkes durch Umbau, Modernisierung und Rekonstruktion wie auch der Neubau von Bahnpostwagen waren Bestandteile dieses Programmes.

Um die Laderäume der Bpw für den RBehV herzurichten, wurden die Packbretter und Stapelwände entfernt. Die Seiten-, Stirn- und Trennwände bekamen zu ihrem Schutz in Höhe der Fensterbrüstungsleiste umlaufende Rammleisten aus Kiefernholz, die mit Flacheisen beschlagen waren. Zum Schutz der Stirn- und Trennwände kamen später die am Boden befestigten Rammkonsolen dazu. Die Behälterladeräume erhielten einen Fußboden aus gespundeten Kiefernholzbrettern. Den Türbereich, in dem die RBeh beim Ein- und Ausladen jeweils um 90 ° gedreht werden mussten, legte man zur Verschleißminderung mit 5 mm starken Riffelblechen aus. Die Übergangseinrichtungen der großen Bpw wurden ausgebaut und die Paketkeller entfernt. Nach außen aufschlagende doppelflüglige Drehtüren wurden durch einteilige Ladeschiebetüren ersetzt. In den Jahren von 1955 bis 1963 sind 733 der insgesamt 794 Bpw der DP für den RBehV umgebaut worden.

In den Briefräumen der großen Wagen konnten mit dem Ersatz der Glühlampen durch Leuchtstofflampen die Arbeitsbedingungen der Bahnpostbegleiter wesentlich verbessert werden. Zwei- und dreiachsige Bpw, die zunächst nur Akkumulatorenbeleuchtung besaßen, wurden mit Generatoren ausgestattet. Große Bpw erhielten zur Stabilisierung des Energiehaushaltes eine zweite Maschinenanlage. Die serienmäßige Einführung von kardangetriebenen Generatoren brachte die für den Bahnpostdienst erforderliche Zuverlässigkeit der Stromversorgungsanlagen. Alle vierachsigen modernisierten und Neubauwagen wurden dementsprechend ausgestattet.

Im Gleichlauf mit der fortschreitenden Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken waren die Bedingungen für den Einsatz der Bpw unter elektrischen Fahrleitungen zu schaffen. Die Bpw wurden mit elektrischen Heizungen oder mit Durchgangsleitungen ausgestattet. Versuche mit Öl-Luftheizanlagen wurden seit 1956 durchgeführt. Die kombinierte Ölheizung mit Druckbelüftung beendete nach ihrer generellen Einführung das Versorgen der begleiteten Bpw mit Kohlen und Feuerholz.

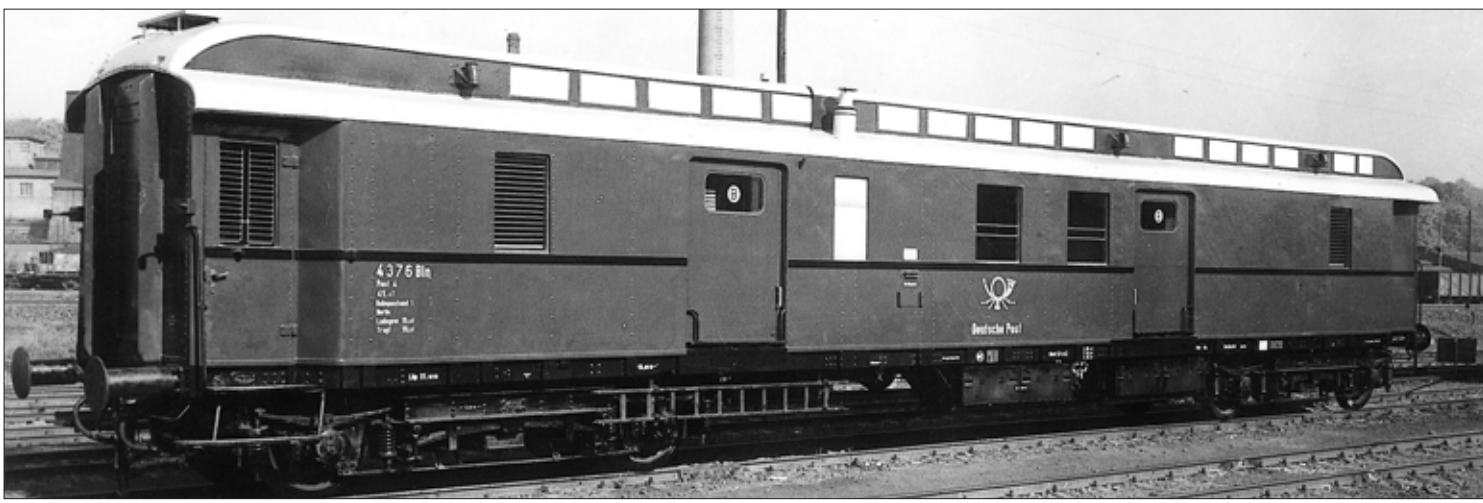
Unter dem Begriff Rekonstruktion hatte die DR in den 50er-Jahren begonnen, zunächst ihren Bestand an zwei- und dreiachsigen Personenwagen grundlegend zu modernisieren. Es war das Ziel, den Wagenpark, der viele Bau-

Rechts: Bahnpostwagen in Güterwagenbauart der DBP, Gattung 2ss-t/15, Nr. 03 610, Baujahr 1976 (BR 76). ***Foto: Sammlung Werner***

Unten: Brief- und Paket-Bahnpostwagen der DP, Gattung 4e-b/15, Nr. 6504, Baujahr 1957. ***Foto: Sammlung Kirsch***

Links: Rekonstruierter Bpw für den Postgutrollbehälterverkehr der DP, Gattung 3-cl/12,8, Nr. 8036, Umbaujahr 1963.
Foto: Klaus Kirsch

Unten: Umbauwagen mit veränderlichen Inneneinrichtungen der DP, Gattung 4-d/20; Nr. 4376, Baujahr 1931, Umbau 1959.
Sammlung Kirsch



Links ein Tragwagen für zwei ISO-Container GC 20, DP, Gattung -t/12,8, Nr. 09-10 708, Baujahr 1971. *Foto: Klaus Kirsch*

Vertiefte Informationen zum Thema bietet „Das Bahnpostwagen-Buch" von Rudolf Werner und Hans-Jochen Hölzer, das nun in einer erweiterten 2. Auflage vorliegt.

Von der DP beschaffte Bpw (ohne „Reko-Wagen")

1966	1	Post 4m-bII/24,2	Import Jugoslawien, Prototyp
1968/69	39	Post m-bII/24,2	Import Jugoslawien, Serie
1970/73	65	Post aa-t/12,8	Containertragwagen
1977	25	Post -t/18,7	Containertragwagen, Import Rumänien
1977	1	Post me-bII/24,2	Import Ungarn, Prototyp, elektrische Mehrspannungsheizung, Magnetschienenbremse, 160 km/h
1978/79	29	Post me-bII/24,2	Import Ungarn, elektrische Mehrspannungsheizung, 140 km/h
1979	40	Post me-bII/24,2	Import Ungarn, elektrische Einspannungsheizung, 140 km/h
1983/84	140	Post aa-cI/12,8	Import Rumänien
1987	11	Post m-c/26,1	von DBP, BR 54, gebraucht
1987	8	Post m-c/26,1	von DBP, BR 55, gebraucht
1988	88	Post aa-cI/12,8	gedeckte Güterwagen, gebraucht
1990	1	Post aa-cI/12,8	zuletzt gebauter deutscher Bpw, ausgeliefert an DB

altersgruppen und unterschiedliches technisches Niveau aufwies, den veränderten Anforderungen des Reiseverkehrs und den Bedingungen industrieller Fertigung in der Instandhaltung anzupassen. Die DP nutzte die Gelegenheit, ihren überalterten Wagenpark, hauptsächlich der Gattung Post 3-b/10, zu rekonstruieren. Die Wagen erhielten einen neuen um 2,8 m verlängerten geschweißten Ganzstahlwagenkasten, neue Tragfedern, Schiebetüren, eine Rangiererkabine, riemengetriebene Gleichstromgeneratoren und elektrische Zugschlussleuchten. Sie waren für den reinen Postgutrollbehältertransport vorgesehen und hatten deshalb keine Heizeinrichtungen, jedoch eine Dampf- und elektrische Heizleitung. Von 1961 bis 1964 wurden so 159 Bpw zur Gattung Post 3-cI/12,8 umgebaut.

Von 1962 bis 1967 entstanden durch Rekonstruktion vierachsiger Bpw die neuen Gattungen Post 4-bII/20,8 (11 Wagen) und Post 4-bII/21,1 (7 Wagen). Dabei erhielten sie geschweißte Ganzstahlwagenkästen, Ölheizung mit Druckbelüftung, zwei Generatoren im Tandembetrieb sowie nachträglich neue Drehgestelle und Batterieladegeräte. Gleichmäßige Belastung beider Drehgestelle ermöglichte nicht nur die volle Nutzung der Tragfähigkeit im RBehV, sondern schaffte auch günstige Bedingungen für die Abbremsung und gute Laufeigenschaften der Wagen. Außerdem lag der Briefraum in der Wagenmitte, die hinsichtlich der Fahrerschütterungen und Fahrgeräusche die ruhigste Zone im Wagen ist.

Die 1966/68 von der DP beschafften 40 Wagen der Gattung Post m-bII/24,2 waren der Bauart moderner Schnellzugwagen angepasst. Der Wagenkasten war nach dem Prinzip der Flächenbauweise in selbst tragender Schweißkonstruktion ausgeführt. Die Laderäume hatten einen Eichenholzfußboden. Mit den Drehgestellen der Bauart Görlitz V mit verstärktem Wiegenträger (Görlitz V Post) waren die Wagen bei guten Laufeigenschaften bis zur Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Mit der Bremsbauart KE-GPR-A besaßen sie als erste Bahnpostwagenserie der DP eine lastabhängig gesteuerte Hochleistungsbremse. Da auf den Strecken der DR mit höchstens 120

Literatur und Quellen

Deppmeyer, Joachim / Kirsch, Klaus / Wagner, Peter: Kleine Typenkunde deutscher Bahnpostwagen; Transpress-Verlag, Stuttgart 2001.

Jenzen, Kurt: 100 Jahre Entwicklung der Bahnpostwagen (1841-1940); Die Deutsche Post, 2 (1957) H. 3, S. 59-61.

Kirsch, Klaus: Der Bahnpostwagenpark der Deutschen Post (DDR); Post- und Telekommunikationsgeschichte, Heft 1/1998, S. 10-53.

Kirsch, Klaus: Bahnpostwagen für den Behälterverkehr; Die Deutsche Post 7 (1962), H. 12, S. 365-367.

Kirsch, Klaus: Moderne Schienenfahrzeuge im Posttransport; Die Deutsche Post 18 (1973), H. 12, S. 357-361.

Lathe, Fritz: Die Entwicklung des Baues der Bahnpostwagen bei der preußischen und der Reichs-Postverwaltung; Archiv für Post und Telegraphie, Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts (1917), Nr. 3, S. 89-113.

Miosga, Harry: 125 Jahre Bahnpostwagen in Deutschland; Archiv für das Post- und Fernmeldewesen 28 (1976), H. 7, S. 899-1178.

Mühl, Albert: Die bayerischen und württembergischen Bahnpostwagen; Lok-Magazin 102 (1980), S. 222-243.

Reissermayer, Hans: 100 Jahre Bahnpost in Bayern; Archiv für Postgeschichte in Bayern, 1950, Nr. 2, S.142-156.

Reiß, Gustav: Zum 75jährigen Bestehen der Bahnposten in Bayern; Archiv für Postgeschichte in Bayern, 1926, Nr. 1, S. 21-26.

Schönfeld, Wolfgang: Die Rekonstruktion der dreiachsigen Bahnpostwagen; Mitteilungen aus dem IPF, (1965), H. 1, S. 3-6.

Werner, Rudolf/Hölzer, Joachim: Das Bahnpostwagen-Buch; Post Museums Shop GmbH, Frankfurt am Main, 2. erw. Auflage 2001.

Werner, Rudolf: Kriegs-Chronik der deutschen Bahnpostwagen (1939-1945); Post- und Telekommunikationsgeschichte, Heft 1/1999, S. 19-29.

km/h gefahren wurde, genügte zunächst die Ausführung als Klotzbremse, die bis zu Fahrgeschwindigkeiten von 140 km/h alle Anforderungen erfüllte.

Zu den weiteren Ausrüstungen gehörten u.a. eine Rangiererkabine am Nichthandbremsende sowie ein motorisch betriebener Lüfter, der den anfallenden Staub von der gelochten Aussackplatte nach unten absaugte. Die Bpw waren für die Trajektierung auf den Routen Warnemünde–Gedser und Saßnitz–Trelleborg hergerichtet, über die die DP die Bahnposten Berlin–Kopenhagen–Berlin und Berlin–Malmö–Berlin betrieb.

1977/78 wurde eine weitere Serie der Gattung Post me-bII/24,2 beschafft, die sich durch einen 1,8 m längeren Briefraum von der vorherigen unterschied. Der Prototyp wurde mit einer Bremse KE-GPR-A-Mg ausgestattet und erprobt. Die nachfolgenden 69 Wagen waren für das Nachrüsten mit Magnetschienenbremsen vorbereitet. Im Briefraum war ein Kühlschrank für die Speisen und Getränke der Begleiter. Das geräumige WC hatte zwei große Waschbecken, einen Warmwasserbereiter. Für den grenzüberschreitenden Verkehr erhielten 30 Wagen eine automatische Mehrspannungsheizung, die übrigen hatten elektrische Einspannungsheizung. Alle Wagen hatten eine Dampfdurchgangsleitung.

Das Ende des Bahnpostverkehrs

Mit der Vereinigung der beiden deutschen Staaten am 03.10.1990 wurde die DP in die DBP eingegliedert. Damit ging auch der Bpw-Bestand an die DBP. Die Wagen erhielten das stilisierte Posthorn der DBP mit der dazugehörigen Anschrift als Eigentumsmerkmal sowie neue Gattungsbezeichnungen und die postinternen Nummern nach den Bedingungen der DBP. Eine Änderung der UIC-Wagennummern war nicht erforderlich, da es keine Überschneidungen gab. Am 30. September 1991 war die Umzeichnung abgeschlossen. Dem nun gemeinsamen Bpw-Park war keine lange Existenz mehr beschieden. Die neu gegründete Deutsche Post AG hat mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1997 den Bahnpostdienst in Deutschland eingestellt, die Bahnpostwagen verschrottet oder verkauft. Einige fanden Aufnahme im „Museum für Kommunikation“ in Nürnberg (siehe folgenden Beitrag).

Klaus Kirsch/Rudolf Werner

Wagen mit Briefraum und zwei Laderäumen für Postgutrollbehälter der DP, Gattung m-bII/24,2, Nr. 00-42 925, Baujahr 1968. ***Foto: Klaus Kirsch***

Bpw mit Ölheizung und elektrischer Mehrspannungsheizung sowie mit Magnetschienenbremse für 160 km/h DP, Gattung m-bII/24,2; Nr. 00-80 800, Baujahr 1968. ***Foto: Klaus Kirsch***

Bahnpostwagen der Güterwagenbauart der DP, Gattung aa-cI/12,8-83; Nr. 09-10 038, Baujahr 1983. ***Foto: Sammlung Kirsch***

In der Neuen Fahrzeughalle des DB-Museums ist der Bahnpostwagen Berlin 1419 des Museums für Kommunikation Nürnberg zu Gast.

Unten: Vor der Konservierung durch die Duisburger Restaurierungswerkstatt „Die Schmiede" sah der Wagen so aus. ***Fotos (2): Ernst Bielefeld, Archiv Museum für Kommunikation Nürnberg, alle anderen: MK***

Besuch im Museum für Kommunikation Nürnberg

Der Bpw Berlin 1419

Unter einem Dach mit dem DB-Museum residiert auch das Museum für Kommunikation Nürnberg (MKN) ebendort in der Lessingstraße 6. Hier, an der Schnittstelle von Bahn und Post, wird auch Deutschlands ältester, noch erhaltene Bahnpostwagen aufbewahrt. Martin Knaden porträtiert den Veteranen aus dem vorvorherigen Jahrhundert.

Wie viele Briefe und Pakete mögen wohl in den Jahrzehnten seines Bestehens in ihm transportiert worden sein? Ungezählt auch die Kilometer, die er auf den Schienen etlicher Bahnverwaltungen zurücklegte. Ebenso unüberschaubar das Heer der Postler, die in seinem Inneren einst Dienst taten. Ein echter Veteran der Bahnpost also, der die Spuren seiner Geschichte so gar nicht verleugnet.

Wir stehen vor dem ältesten deutschen Bahnpostwagen, der noch erhalten ist. Im Jahr 1888 wird er von der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau gefertigt. Auf seinen eisernen Längsträgern mit dem hölzernen Rahmen bauen Schreiner und Spengler einen hölzernen Wagenkasten, der äußerlich mit Blechen verkleidet wird. Damit wiegt der Wagen lediglich 16,5 Tonnen. Für verhältnismäßig komfortable Fahreigenschaften sorgt das dreiachsige Fahrwerk. Der betrieblichen Sicherheit dient das Bremserhaus, das hoch an einer Stirnseite thront.

Der Wagen wird unter der Gattungsbezeichnung IIb in Dienst gestellt. Dieser Dienst umfasst alles: Brief- wie Paketbeförderung und -sortierung. Dazu ist er im Inneren mit Briefverteilfächern und einem Paketregal ausgestattet. Auch ein abschließbarer Schrank für Wertsachen steht zur Verfügung. Den Bedürfnissen des arbeitenden Personals dienen die Oberlichter und eine gute Beleuchtung, Lüfter der Bauart Wendler, ein Ofen und nicht zuletzt ein Abort nebst Waschbecken.

Der Dienst beginnt noch im Baujahr 1888 bei der Kaiserlichen Post. Heimatdienststelle ist Berlin, wo er unter der Nummer 1419 geführt wird. Eingesetzt wird er auf den zahlreichen Nebenbahnen der Mark Brandenburg. Über Jahrzehnte ändert sich hieran nichts. Die Wirren des Ersten Weltkriegs haben dann unserem Bahnpostwagen sehr zugesetzt. Inzwischen wird er bei der Reichspost unter der Gattungsbezeichnung 3-a/10 (3 für die Anzahl der Achsen, a für Allesbahnpostwagen, 10 für die Kastenlänge in Metern – nicht zu verwechseln mit der Länge über Puffer!) geführt. Ob er aber eingesetzt wird, ist nicht verbürgt.

1923 erfolgt eine Aufarbeitung. Der Wagenkasten erhält eine neue Beblechung. Da inzwischen die durchgehende Druckluftbremse flächendeckend eingeführt ist, kann auf das Bremserhaus verzichtet werden. Es wird abmontiert. In diesem Bauzustand steht der Wagen jedoch nur noch wenige Jahre im Dienst der Reichspost. Bereits 1932 erfolgt seine Ausmusterung.

Doch er gehört noch lange nicht zum alten Eisen. Die südlich von Berlin gelegene Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn erwirbt den Wagen und setzt ihn als Packwagen mit der Betriebsnummer MNE 22 ein. Seine beiden doppelflügeligen Türen auf jeder Wagenseite sind ideal für diese Verwendung. Bei der NME übersteht der Wagen den Zweiten Weltkrieg im Wesentlichen unbeschadet.

Doch die Zeiten haben sich geändert. Der immer stärker werdende Individualverkehr zwingt die NME, zum 1. März 1955 den Personenverkehr aufzugeben. Vermutlich ab diesem Termin wird der Wagen als Bauwagen genutzt. Er erhält die neue Nummer NME 72 und steht nun nicht mehr im täglichen Einsatz. Dieser „Degradierung“ ist es letztlich zu verdanken, dass der Wagen heute noch existiert, denn die Alternative dazu hätte nur eine Verschrottung sein können.

Wie bei Bahnpostwagen üblich, sind die beiden Stirnseiten ohne Übergangstüren gestaltet. Auf der Bühnenseite befand sich früher der Bremserstand.

Rechts: Die Doppelflügeltüren des Bahnpostwagens ermöglichten seine spätere Verwendung bei der NME als Packwagen.

Unten: Licht und Luft (genauer: Entlüftung) wurden durch den Oberlichtaufsatz gewährleistet. Schließlich wurde im rollenden Fahrzeug konzentriert gearbeitet.

Rechts unten: An einem Computerterminal kann sich der interessierte Besucher über den Ablauf der Konservierung informieren. Die Ansichten des Wagens lassen sich dazu interaktiv in alle Richtungen drehen.

Auf der einen Stirnseite befinden sich im (für Besucher normalerweise nicht zugänglichen) Inneren die Brieffächer für die Feinsortierung. An der Seitenwand schließt sich rechts der Kanonenofen an. Unten: Wie effektiv die Oberlichter genügend Licht in den Innenraum fallen ließen, zeigt diese Aufnahme.

Unten: Eher notdürftig wirkt das Paketende des Wagens. Hier wurde jedoch Wert darauf gelegt, die Originalität des Exponats zu erhalten, statt eine neu gebaute Inneneinrichtung dem alten Interieur lediglich nachzuempfinden.

Im Lauf der Zeit wird einerseits der Wagen historisch immer wertvoller und andererseits Eisenbahnfreunde für die Geschichte der Eisenbahn immer sensibler. 1977 schließlich erwirbt die Gruppe Berlin der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. den Wagen. Er ist damit endgültig vor der Vernichtung bewahrt. Sein Weg aber ist noch nicht ganz zu Ende. Nach einer Zwischenstation ab 1982 bei den Berliner Eisenbahnfreunden e.V. kann der Wagen schließlich 1996 durch die Museumsstiftung Post und Telekommunikation erworben werden.

Konservieren statt konstruieren

Die vollständige Aufarbeitung eines so alten Wagens hätte eine völlig neue Konstruktion wesentlicher Teile, insbesondere der Inneneinrichtung, erfordert. Das wäre aber ein Neubau und kein historisches Anschauungsobjekt mehr gewesen. Zudem hat sich sicher die Inneneinrichtung im Verlauf des langjährigen Betriebseinsatzes mehrfach geändert, sodass es den Originalzustand ohnehin nicht gibt.

Stattdessen hat sich das MKN entschlossen den Wagen lediglich zu konservieren. Die Arbeiten wurden von der Duisburger Restaurierungswerkstatt „Die Schmiede“ durchgeführt. Dabei galt es, die heute noch vorhandenen geschichtlichen Spuren behutsam zu sichern. Dies trifft auch für das Fahrwerk zu. Dass der Wagen damit nicht mehr lauffähig sein würde, war akzeptabel, zumal ein Einsatz in Nostalgiezügen ohnehin nicht geplant war.

Der Wagen wurde komplett gereinigt und alle Metallteile mit Wachs konserviert. Der graue Innenanstrich, der noch aus der Zeit der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn stammt, wurde ebenfalls gereinigt und gefestigt.

Die Außenwände wurden nur soweit sie rostbefallen waren mit einer Grundierung und einem Neuanstrich versehen. In weiten Bereichen wirkte der übrige Lack, der noch aus der Zeit der Reichspost stammte, grau, da die Bindemittel inzwischen versprödet waren. Durch die Behandlung mit einem transparenten Wachs kam dann aber zur Überraschung der Restauratoren der alte Grünton wieder zum Vorschein.

Mit diesem Wagen verfügt das Museum für Kommunikation Nürnberg über ein einzigartiges postgeschichtliches und technisches Denkmal. Der Wagen ist in der sog. Neuen Fahrzeughalle des DB-Museums zu besichtigen. *MK*

Exponate im MKN

Im Museum für Kommunikation Nürnberg gibt es außer dem historischen Wagen 1419 („zu Gast" in der Neuen Fahrzeughalle des DB-Museums) noch viele Exponate zum Thema Post und Bahnpost. Zu sehen sind die 1:10-Modelle eines preußischen Vierachsers und zwei zweiachsige Bahnpostwagen der K.Bay.Sts.B. Die Modelle sind äußerst detailliert mit Inneneinrichtung gebaut. Ein besonderes Kuriosum ist die Postuntergrundbahn (Foto rechts), die 1910 erbaut wurde, um Postsendungen zwischen Hauptbahnhof und dem zentralen Briefpostamt in der Hopfenstraße auf einer Streckenlänge von 410 Metern mit führerlosen Zügen zu befördern. Die Anlage war noch bis 1988 in Betrieb.

Wenn Sie diese und weitere Ausstellungsstücke selbst sehen möchten, empfehlen wir einen Besuch des Kommunikationsmuseums, Lessingstr. 6, Nürnberg, Tel.: 0911/230 88-0.
Die Öffnungszeiten sind:
Dienstag bis Sonntag, jeweils 9 bis 17 Uhr, außer Karfreitag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1.5., 3.10., 24., 25. und 31.12. Im Dezember auch an allen Montagen.
Eintritt: € 3,–; Kinder, Schüler: € 1,50;
Daneben gibt es diverse Gruppenermäßigungen. Die Eintrittskarten gelten gleichermaßen auch für das DB-Museum.

Bahnpostwagen im Modell

Ein Hoch auf den grünen Wagen

Lange Zeit waren, von einigen Ausnahmen einmal abgesehen, Modelle von Postwagen eher selten in den Katalogen der Hersteller zu finden – das hat sich in den letzten Jahren jedoch grundlegend geändert. Lutz Kuhl gibt eine Übersicht über das aktuelle Angebot.

Sucht man beim Blättern in den Katalogen der Hersteller speziell nach Modellen von Bahnpostwagen, so macht sich zunächst Enttäuschung breit. Angesichts der Vielzahl verschiedener Vorbilder scheint es um das vorhandene Angebot auf den ersten Blick eher mager bestellt zu sein. Doch beim genaueren Hinsehen sieht es dann so schlecht auch wieder nicht aus – allerdings sind viele Modelle nur kurzfristig in Einmalserien zu haben. Hier heißt es also aufpassen und im gegebenen Fall gleich zugreifen, ehe das „Wunschmodell“ schon wieder vergriffen ist und in absehbarer Zeit nicht mehr aufgelegt wird.

APC

Der Kleinserienhersteller APC Adams aus Engelskirchen ist bisher vor allem mit Modellen nach Schweizer Vorbildern bekannt geworden. In seinem Angebot findet sich aber auch der Bahnpostwagen der Bauart mr-ap/26. Dieser ist mit chromoxidgrüner Lackierung und Epoche-III-Beschriftung sowie in ozeanblau-beiger Ausführung der Epoche IV erhältlich. Die Modelle besitzen ein Gehäuse aus Messingätzblechen und sind mit vielen angesetzten Details wie frei stehenden Griffstangen und Türgriffen versehen. Die Anschriften sind sehr sauber gedruckt, außerdem sind die Wagen mit Kurzkupplungskulissen und NEM-Schacht versehen.

Fleischmann

Bei den Nürnbergern hat man bekanntlich ein Herz für „alte Preußen“ und so liegt der Schwerpunkt hier bei Modellen nach Vorbildern der ehemals größten deutschen Länderbahn. Das lange Zeit im Katalog zu findende Mo-

Oben: Exklusiv für die Post Collection entstand das ausgezeichnete Modell Post-c/14 von Lima, hier in der Epoche-III-Ausführung. ***Foto: Bruno Kaiser***
Rechts: Ein alter Preuße aus Nürnberg. Fleischmann fertigt den PwPosti in den Baugrößen H0 und N; hier die H0-Version.

Feine Messingmodelle von APC: Der Bahnpostwagen der Bauart mr-ap in den Lackierungen der Epochen III und IV.

Rechts: Einen Oldtimer für die Nebenbahn bietet Fleischmann mit dem PwPosti Pr84 an; hier das N-Modell.

dell des Post-b/8,5 ist derzeit in der Baugröße H0 leider nicht mehr zu haben und wird nur noch in N angeboten. Dafür gibt es jetzt aber in beiden Baugrößen das im letzten Jahr erschienene und ganz hervorragend gelungene Modell des PwPosti Pr11 in der Ausführung der Epoche III; als Einmalserie gab es ihn im vergangenen Jahr auch in der DRB-Version der Epoche II.

Mit dem PwPosti Pr84 gibt es – wieder in H0 und N – ein ansprechendes Modell eines kleinen Nebenbahn-Oldtimers. Bei dem Post4 (ex Post4-b/17) handelt es sich um einen vierachsigen Wagen mit Oberlichtaufbau ähnlich den bekannten preußischen Abteilwagen; erhältlich in den Ausführungen der DB und der DR entsprechend der Epoche III ebenfalls in H0 und N.

Wer es etwas moderner wünscht, wird derzeit nur bei der Baugröße N fündig. Hier gibt es nämlich den Postmrz-a/26 in zwei Lackierungsvarianten (chromoxidgrün und ozeanblau-beige), beide mit Epoche-IV-Beschriftung. Für die Epoche III ist ein Post4e erhältlich, diese Bauart entspricht den 35er-Schnellzugwagen.

Links: Derzeit nur noch in der Baugröße N fertigt Fleischmann das Modell des Post-b/8,5.
Unten: Der Post4e in der Baugröße N von Fleischmann; darunter das Modell des Postmrz-a/26.

Liliput

Ein echter Klassiker ist seit einiger Zeit wieder bei Liliput zu haben. Das lange Zeit nicht mehr erhältliche Modell des PwPost4ü-b/28 mit Zugführerkanzel und dem markanten Oberlichtaufbau über dem Postabteil wurde überarbei-

Der ehemalige Post4-b/17 in der Epoche-III-Ausführung von Fleischmann.

Oben: Der PwPost4ü-b/28 mit Zugführerkanzel und Oberlichtaufbau als H0-Modell von Liliput.

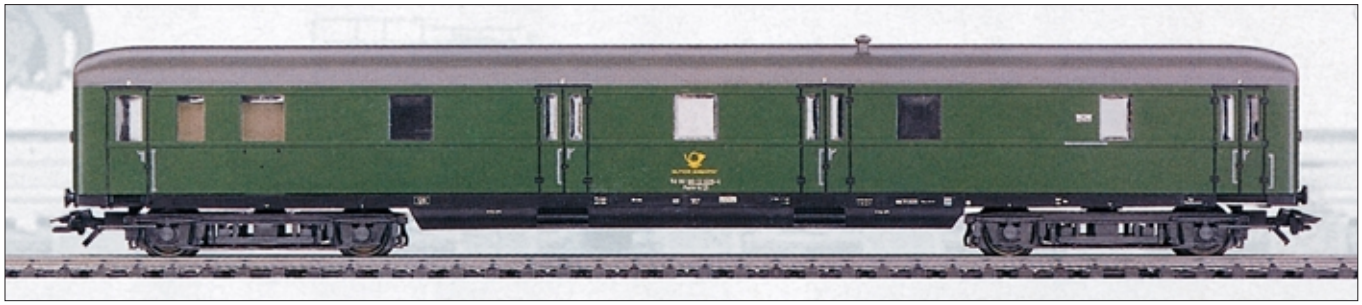
Angeblich hat es für den Postwagen mit der roten Lackierung der ehemaligen Deutschen Reichspost tatsächlich ein Vorbild gegeben …
Unten: Keineswegs fiktiv ist dagegen das Vorbild des PwPost4i Pr11, einer der bekannten „Langenschwalbacher". Das Modell wird von Liliput allerdings nur in einem Set angeboten.

tet und wird mit sauberer Lackierung in der Nenngröße H0 in DB- und DRB-Ausführung angeboten. Eher etwas für Spezialisten ist der Bahnpostwagen der Bauartgruppe 28 in der roten Lackierung der ehemaligen Reichspost mit „Pleitegeier" (ob es dazu wirklich ein Vorbild gegeben hat, sei hier einmal dahingestellt …).

Der Post4e-al/21,6, also einer der „Schürzenwagen", ist einzeln derzeit nur in der DRB-Ausführung der Epoche II erhältlich; die DB-Ausführung der Epoche III gibt es nur in einem Set zusammen mit zwei weiteren Modellen als „dreiteiligen Eilzug". Gleiches gilt für den PwPost4i Pr11; dabei handelt es sich um einen der bekannten „Langenschwalbacher"-Wagen mit dem geschwungenen Laternendach. Dieses Modell ist in zwei Vierer-Sets mit weiteren Wagen dieser Bauart zu finden, und zwar jeweils in den Ausführungen der Epochen II und III.

Rechts: Der vierachsige württembergische Postwagen wird von Märklin gefertigt.

Unten: Ebenfalls aus Göppingen kommt der Schürzenwagen Poste-b/21 in der Epoche-IV-Ausführung. Das gleiche Modell ist auch mit DRB-Beschriftung entsprechend der Epoche II erhältlich.



Der Post4ü-b/20 als H0-Modell von Roco (oben); rechts der kurze bayrische Lokalbahnwagen LPwPost.

Märklin

Im aktuellen Katalog sind nur drei Modelle zu finden. Dies ist zunächst der Post4, ein Vierachser württembergischer Bauart. Das Modell ist in der Länderbahn-Lackierung gehalten. In zwei Varianten gibt es den Schürzenwagen: einmal mit Epoche-II-Beschriftung als Post4ü sowie als Poste-b/21 in DB-Ausführung der Epoche IV. In der Baugröße Z gibt es in einem Set mit Nebenbahnwagen den PwPosti-34a in Epoche-III-Lackierung.

Perlmodell

Das H0-Modell des CPostid 22/30 wird vom schwedischen Kleinserienhersteller Perlmodell angeboten. Der Bausatz wurde letztes Jahr überarbeitet und besitzt nun ein Fahrwerk mit Dreipunktlagerung. Wie bei Perlmodell üblich, besteht das Modell überwiegend aus geätztem Messingblech; eine ausführliche Bausatzbeschreibung erschien in MIBA 10/2001.

Piko

Im regulären Sortiment der Sonneberger gibt es derzeit nur den dreiachsigen Rekowagen als Post-3 entsprechend der Epoche III mit Zierstreifen sowie als Post-a der Epoche IV.

Roco

Hier ist zunächst das bekannte Modell des Post4ü-b/20 aus der Reihe der „Hechtwagen“ zu nennen. Obwohl es schon etliche Jahre „auf dem Buckel“

Sachsenmodelle bietet das H0-Modell des Post r-a/24 in der Ausführung der Epoche V an.

Der ehemals bayrische LAPost von Roco in der DB-Lackierung; derzeit ist das Modell jedoch nur in der Länderbahnversion im Katalog.
Unten: Diverse Neuauflagen erlebte mittlerweile das Modell des Post3 von Roco.

Das Modell des Post2a-14 wurde von Lima speziell für die Post Collection in der Baugröße H0 entwickelt.

hat, vermag es in der aktuellen Version der Epoche III immer noch zu überzeugen. Dies gilt auch für den Dreiachser preußischer Bauart Post3, der mit neuer Beschriftung ebenfalls für die Epoche III eine Neuauflage erlebte. In einer Soderserie war der ehemals bayrische LAPost in der DB-Ausführung schon einmal erschienen, der jetzt als Neuheit in der Länderbahnlackierung im Katalog zu finden ist. Mit etwas Glück findet man bei manchen Händlern sicher auch noch den zweiachsigen kurzen bayrischen Lokalbahnwagen der Bauart LPwPost.

Oben: Von Piko stammt dagegen der Post2-c/13 der Post Collection. Rechts: Als Lackierungsvariante ist die V 36 von der Post Collection aus Lima-Produktion als Post-Lok erhältlich.

Sachsenmodelle

Das schöne Modell des zweiachsigen PwPosti-34 gibt es in Lackierung und Beschriftung entsprechend der Epochen II und III, für Letztere in den Ausführungen der DB (als Di – also eigentlich nicht mehr als Postwagen …) und der DR (als PwPosti).

Der Bahnpostwagen vom Typ B der OSShD ist als Postm-b II/24,2 der DR (Epoche IV) sowie als Postr-a/24 der DB (Epoche V) erhältlich.

Ebenfalls bei der Post Collection erschienen der Paketwagen Gkklms von Sachsenmodelle (oben) und der dreiachsige Reko-Postwagen mit Zierstreifen von Piko (unten).

Schlosser

Als Bausatz für die Baugröße N bietet Bernd Schlosser das schöne Modell des PwPost4i Pr14 an. Dabei handelt es sich um einen Wagen der Langenschwalbacher Bauart mit Tonnendach und geschlossener Bühne. Der Bausatz besteht aus geätzten Messingblechen, einer Inneneinrichtung aus Gießharz sowie einer Reihe von Messingfeingussteilen.

Tillig

Den dreiachsigen Reko-Postwagen der DR in der Baugröße TT gibt es in drei Versionen: als Post3e-cl/12,8 der Epoche III sowie als Post3a-ci/12,8 der Epoche IV sowohl mit als auch ohne weißen Zierstreifen. Mit dem Postm-bII/24,2 ist der DR-Postwagen, Bauart Y der OSShD, in Lackierung und Beschriftung der Epochen III und IV erhältlich.

Links: Mit dem Posta-24 erschien bei der Post Collection das Modell des Typs B der OSShD in der Lackierung der Deutschen Bundespost der Epoche V.

Rechts: Den Containerwagen von Lima gibt es mit einer Wechselbrücke von Danzas und zweien der DP AG.

Trix

In der Baugröße H0 ist zur Zeit nur der kurze zweiachsige PwPostL mit zwei Bühnen in der bayrischen Länderbahnausführung in der Zugpackung „Ludwig Thoma“ zusammen mit zwei weiteren Lokalbahnwagen und einer Lok der Baureihe DXI erhältlich.

Bei Minitrix in der Baugröße N ist der zur Reihe der „Schürzenwagen“ gehörende Bahnpostwagen in drei Lackierungsvarianten im Katalog zu finden: Einmal als Post4ü der Epoche II, als PwPost4ü-30 der DB (Epoche III) sowie als Post-b/21 der DB (Epoche IV). Die oben erwähnte Zugpackung „Ludwig Thoma“ gibt es auch für Baugröße N; auch darin ist derPwPostL enthalten.

Links: Der Bierwagen der „Postbrauerei Schrobenhausen” – in gewisser Hinsicht auch ein Postwagen. Dieses Modell der Post Collection entstand auf Piko-Basis.

Post Collection

Seit geraumer Zeit bietet auch die Deutsche Post selbst unter dem Namen Post Collection limitierte Modelle zum Thema Bahnpost an. Dabei handelt es sich keineswegs nur um Lackierungs- oder Beschriftungsvarianten, sondern auch um komplett neu entwickelte Modelle, die zunächst ausschließlich für die Post Collection produziert werden. Die Auflagen sind hier vergleichsweise klein, sodass die einzelnen Fahrzeuge meistens schnell ausverkauft sind.

Als exklusive Neukonstruktionen erschienen so der von Lima produzierte Post2a-14 und der ganz ähnliche, aber etwas kürzere Post-c/13, der bei Piko entstand. Beide Modelle sind in den Ausführungen der Epoche III und IV erhältlich. Mit dem Modell des Steuerwagens Post4m-a/26f, das Sachsenmodelle entwickelte, gibt es einen interessanten Sonderling. Beim Vorbild wurde der Führerstand nie benötigt und schon bald wieder entfernt; auch diese Variante als Post4m-a/26 ist bei der Post Collection zu finden. Neben diesen Modellen gibt es eine Reihe von Lackierungsvarianten bereits bekannter Modelle. Von diesen seien hier nur folgende erwähnt: Als Post-Lokomotiven mit entsprechender Beschriftung und Posthorn erschienen die Kö (Piko) und die V 36 (Lima), bei den Wagenmodellen unter anderem in der Baugröße H0 ein vierachsiger Containerwagen mit Wechselbrücken (Lima). Als Neukonstruktion für die Baugröße N ist außerdem der Postmr-a/26 (Arnold) im Angebot der Post Collection zu finden.

Ebenfalls eine Neukonstruktion für die Post Collection: Der Postmr-a/26 von Sachsenmodelle ist in zwei Lackierungsvarianten der Epoche IV erhältlich.

In wenigen Wochen wird der Post4a-15 aus Piko-Produktion erhältlich sein. Auf weitere exklusive Modelle darf sich der Sammler jetzt schon freuen.

Beim Vorbild blieb er ein Einzelgänger: Der Postwagen mit Führerstand für Wendezüge – hier das Modell des Post4m-a/26f in H0.

In der Baugröße N erschien bei der Post Collection als Neukonstruktion von Arnold das Modell des Postmr-a/26 in zwei Lackierungsvarianten.

Post Museums Shop

Auf Sammlermodelle, die einen Bezug zur Post haben, hat sich der Post Museums Shop spezialisiert (mit der Deutschen Post AG hat er indes nichts zu tun). Auch hier sind interessante Modelle zu finden, die als Sonderserie exklusiv produziert wurden. Als eigens dazu entwickeltes Modell gibt es von Märklin den PwPosti-34 in der Lackierung der Epoche III. Ende Februar soll

Übersicht der aktuellen Postwagen-Modelle

Fabrikat	Art.-Nr.	Bezeichnung	Epoche	Bemerkungen
● APC	–	Postmr-ap/26	III, IV	Bauserie 1962, Kleinserienmodelle aus Messing
● Fleischmann H0	5057	PwPosti Pr84	II	kurzer preußischer Nebenbahnwagen
	5060	PwPosti Pr11	III	preußischer Zweiachser mit Oberlichtaufbau
	5688	Post4-b/17	III	preußische Abteilwagenform mit Bremserhaus, DB-Ausführung
	5788	Post4-b/17	III	dito, DR-Ausführung
● Fleischmann N	8045	Post4-b/17	III	Abteilwagenform mit Bremserhaus
	8050	Post-b/8,5	III	preußischer Zweiachser mit Bremserhaus, DB-Ausführung
	8057	PwPosti Pr84	II	kurzer preußischer Nebenbahnwagen
	8070	PwPosti Pr11	III	preußischer Zweiachser mit Oberlichtaufbau
	8102	Postmrz-a/26	IV	letzte 26-m-Serie, grüne Lackierung
	8189	Postmrz-a/26	IV	letzte 26-m-Serie,ozeanblau/beige Lackierung
	8635	Post4e	III	entsprechend den D-Zugwagen der Gruppe 35
● Liliput	329 201	PwPost4ü-b/28	III	Postteil mit Oberlichtaufbau, DB-Ausführung
	350 071*	Post4e-al/21,6	III	Schürzenwagen, DB-Ausführung
	350 001*	LPwPost4i Pr 11	III	Bauart Langenschwalbach, DB-Ausführung
	383 803	Post4ü-b/21,6	II	„Schürzenwagen", DRB-Ausführung
	381 203	LPwPost4i Pr 11	II	Bauart Langenschwalbach, DRB-Ausführung
● Märklin H0	4229	Post4	I	württembergischer Postwagen, Länderbahn-Ausführung
	43260	Post4ü	II	„Schürzenwagen", DRB-Ausführung
	43261	Post4e-b/21	IV	„Schürzenwagen", DB-Ausführung
● Märklin Z	87670*	PwPosti-34a	III	in einem Nebenbahn-Wagenset
● Minitrix N	11456*	PwPostL	I	bayrischer Lokalbahnwagen
	13767	PwPost4ü-30	III	DB-Ausführung mit Zugführerkanzel, als Pw4ü bezeichnet
	15716	Post4ü	II	„Schürzenwagen", DRB-Ausführung
	15756	Post-b/21	IV	„Schürzenwagen", DB-Ausführung
● Perlmodell	097	CPostid-21/30	III	Einheitswagen mit 3.-Klasse-Abteil
● Piko	53028	Post3e-cl/12,8	III	dreiachsiger Reko-Wagen mit Zierlinie
	53023	Post-a	IV	dreiachsiger Reko-Wagen
● Post Collection	03806s	Post4m-a/26f	III	Versuchswagen 1953 mit Steuerabteilen (Sachsenmodelle)
	03883s	Post4m-a/26	IV	Steuerwagen nach Umbau in Regelausführung (Sachsenmodelle)
	03931s	Postmr-a/26	IV	blaue Lackierung, 1/2 Türen (Sachsenmodelle)
	03912s	Post2a-14	IV	zweiachsiger Postwagen, Baujahr 1954 (Lima)
	03970s	Post-c/13	III	zweiachsiger Postwagen (Piko)
	03973s	Post2-c/13	IV	zweiachsiger Postwagen (Piko)
	03999s	Post4a-15	III	vierachsiger Postwagen (Piko)
	03937s	Postmr-a/26	IV	Postwagen, 1/2-Türer, ozeanblau-beige mit blauer Schürze (Arnold N)
	03939s	Postmr-a/26	IV	Postwagen, 1/2-Türer, grün mit schwarzer Schürze (Arnold N)
● Post Museums Shop	15-60-65	PwPosti-34	III	„Postmuseumswagen 2001" (Märklin)
	90-63	Post-c/8,5	III	bayrischer Postwagen ohne Bremserhaus im Set mit Culemeyer
	52-50*	PwPostL	II	bay. Lokalbahnwagen im Set mit einem Bierwagen (Minitrix, Baugröße N)
	16-63-62	Lgns 570	V	Container-Tragwagen mit zwei Post-Containern „Aktie Gelb"
	–	Post-a/21,6	III	„Schürzenwagen", erstmals in Epoche III
● Roco	44454	Post4ü-b/20	III	„Hechtwagen"
	44509	Post3	III	preußischer Dreiachser entsprechend den Abteilwagen, DB-Beschriftung
	44835	DPostL Bay01	I	bayrischer Lokalbahnwagen mit Abteil
● Sachsenmodelle	74220	PwPosti-34	II	zweiachsiger Einheitswagen mit Oberlichtaufbau, DRB-Ausführung
	74221	Di	III	zweiachsiger Einheitswagen mit Oberlichtaufbau, DB-Ausführung
	74222	PwPosti	III	zweiachsiger Einheitswagen mit Oberlichtaufbau, DR-Ausführung
	74298	Postm-bII/24,2	IV	D-Zug-Wagen Typ B der OSShD, DR-Ausführung
	74321	Postr-a/24	V	D-Zug-Wagen Typ B der OSShD, DB AG-Ausführung
● Schlosser N	–	LPwPost4i Pr14	II, III	Bauart Langenschwalbach mit Tonnendach, DRB- oder DB-Ausführung
● Tillig TT	13810 A	Postm-bII/24,2	IV	D-Zug-Wagen Typ Y der OSShD
	13812 A	Postm-bII/24,2	III	D-Zug-Wagen Typ Y der OSShD
	13460	Post3e-cl/12,8	III	dreiachsiger Reko-Wagen der DR
	13461	Post3e-cl/12,8	IV	dreiachsiger Reko-Wagen der DR mit Zierstreifen
	13462	Post3e-cl/12,8	IV	dreiachsiger Reko-Wagen der DR ohne Zierstreifen
● Trix H0	21266*	PwPostL	I	bayrischer Lokalbahnwagen mit zwei offenen Bühnen

* Diese Modelle sind nur in einem Wagen-Set erhältlich.

zudem der Schürzenwagen Post-a/21,6 in der Epoche-III-Version erscheinen; dies wäre das erste Modell dieses Wagens in dieser Ausführung.

Bei den Bedruckungsvarianten vorhandener Modelle seien hier nur die „Fahrt ins Museum“ eines alten Postwagens mit Straßenroller und Zugmaschine und die Containerwagen mit eigens bedruckten Containern genannt; sie entstanden alle auf der Basis von Märklin-Modellen.

Oben: Das Modell des PwPosti-34 in der Baugröße H0 wurde von Märklin eigens für den Post Museums Shop entwickelt – auf das kleine Firmensignet unterhalb des Anschriftenfeldes hätte man jedoch gut verzichten können …
Links: Auf der „Fahrt ins Museum“ befindet sich der alte Postwagen mit Straßenroller und Zugmaschine.
Fotos: MK (27), lk (6), Werk (2), bk (1)
Unten: Farbenfroh bedruckte Postcontainer des Post Museums Shops als „Weihnachtswagen“.

Rechts: In der Baugröße N erschien beim Post Museums Shop das Trix-Modell bayrische Zweiachser in der DRB-Ausführung.

Unten: Der Containerwagen mit den Containern „Aktie Gelb“ des Post Museums Shops.

Kurz + knapp

Die Bezugsquellen für Bahnpostwagen:

- **APC Adams GmbH**
  Scheurenfeld 5, 51766 Engelskirchen
  Tel: (0 22 63) 95 14 68
  E-mail: APC_Adams_GmbH@t-online.de
- **Deutsche Post AG Collection**
  Poststr. 16, 60281 Frankfurt
  Tel: (018 03) 24 60 42
  Fax: (0 18 03) 24 60 44
  www.deutschepost.de/philatelie
- **Perlmodell, Per E. Lindgren**
  Box 3, S-14707 Grödinge
  Tel: (00 46 85 30) 35 35 0
  E-Mail: per@perlmodell.com
- **Post Museums Shop**
  Pforzheimer Str. 202, 76276 Ettlingen
  Tel: (0 72 43) 70 07 66
  Fax: (0 72 43) 70 07 52
  E-Mail: pms.frankfurt@online.de
  www.post-museums-shop.de
- **Die Modelle der übrigen Hersteller sind im Fachhandel erhältlich.**

Auch in den Sechzigerjahren wurde das Thema Postwagen immer wieder in der MIBA aufgegriffen – wie übrigens so manches Modell auf eine MIBA-Anregung zurückgeht. Davor ein Arrangement von Postwagenmodellen verschiedener Hersteller.

Über Jahrzehnte eher selten im Angebot:

Postwagen-Modelle von 1950 bis 1975

Lange Zeit waren sie die „Stiefkinder" der Modellbahn-Industrie – die Postwagen bzw. die gemischten Post- und Gepäckwagen! Ulrich Rockelmann hat sich in dem für uns Modellbahner entwicklungsgeschichtlich entscheidenden Vierteljahrhundert umgesehen, wie sich die Postwagen im Modell entwickelt haben.

Eigentlich ist es seltsam: Damals stand der Bahnpostverkehr beim Vorbild noch hoch im Kurs, doch für Großserienhersteller spielten Postwagenmodelle eine höchst bescheidene Rolle im Angebot, fehlten zeitweise sogar völlig. Im Folgenden widmen wir uns daher den Modell-Bahnpostwagen nach deutschen Vorbildern im Vierteljahrhundert zwischen 1950 und 1975; dabei wird klar, dass wir heute diesbezüglich ziemlich verwöhnt werden.

Postwagen in H0-Größe

FLEISCHMANN: Bei Fleischmann gab es während des genannten Zeitraums insgesamt zwei Modelle von Bahnpostwagen mit weit auseinander liegendem Konstruktionsdatum im Sortiment. Zu den Messeüberraschungen 1956 zählten drei für die damalige Zeit gut detaillierte Personenwagen preußischer Bauart, unter denen sich ein kombinierter Gepäck-/Postwagen der Gattung PwPosti Pr 92 befand. Die Wagenkästen bestanden bereits aus Kunststoff, während das Fahrgestell aus Zinkdruckguss gefertigt wurde. Allerdings betrug der von Fleischmann gewählte Maßstab noch 1:82, daher ließen sich die Wagen optisch schlecht mit solchen anderer Fabrikate kombinieren.

Dazu kam speziell beim PwPosti noch ein weiteres Manko: Vom Vorbild her war er wegen der beiden durchlaufenden Trittbretter schmaler als die reinen Personenwagen, doch berücksichtigte Fleischmann dies für das Modell nicht. Der bis 1968 im Programm befindliche Gepäck-/Postwagen wirkte somit trotz seiner weitgehenden Detaillierung zu wuchtig.

Zwei Jahre lang gab es dann keinen Postwagen im Sortiment, ehe 1970 ein schönes und gut detailliertes Modell des zweiachsigen Post-a/8,5 erschien. In seinen Abmessungen war der Wagen nun weitgehend im Maßstab 1:87 gehalten – die Länge stimmte, nur Breite und Höhe wiesen geringe Differenzen auf. Während die nicht korrekte Längsträgerbeschriftung kaum auffiel, stach aber das für Postwagen völlig verkehrte Zuglaufschild ins Auge; eigentlich ein unnötiger Fauxpas! Die Freude der Modellbahner konnte dies indes wenig trüben, denn bei der Vorbildauswahl bewies Fleischmann eine glückliche Hand.

LILIPUT: Als die österreichische Firma Liliput 1959 vierachsige Abteilwagen nach preußischem Vorbild herausbrachte, war auch ein entsprechender Bahnpostwagen dabei. Er ähnelte in seinem Äußeren dem Post4-b/12, der 1905 in lediglich vier Exemplaren beschafft worden war. Das Liliput-Modell gab zwar das typische Aussehen mit nur wenigen Fenstern wieder, doch stimmten die Maße des Wagenkastens

nicht: Dieser war – bedingt durch das Abteilwagen-Fahrgestell – mit 170 mm um 32 mm zu lang und auch um 2,5 mm zu hoch. Außerdem hätten sich das Bremserhaus am anderen Wagenende und die Seitenfenster weiter in Richtung Stirnwand befinden müssen.

Ein sehr interessantes Modell erschien 1973 (nachdem es im Vorjahr bereits als „Versuchsballon“ vorgestellt worden war) mit dem vierachsigen kombinierten Gepäck-/Postwagen der Gattung PwPost4ü-28 – ein von der MIBA schon lange propagiertes Fahrzeug, das durch seine Kombination von Bahn und Post gerade für einen Einsatz auf kleineren Modellbahnanlagen wie geschaffen war. Daher verwundert es nicht, dass sich WeWaW im MIBA-Messebericht 1973 hocherfreut äußerte:

„Das ‘Daumendrücken’ … hat geholfen: Das Modell des PwPost4ü-28 – ein MIBA-Favorit seit über 10 Jahren … ist tatsächlich in Serie gegangen und darüber hinaus bei Erscheinen dieses Heftes bereits als ‘bildschönes’ Liliput-Supermodell lieferbar! Gleichzeitig bringt Liliput noch die DB-Umbauversion ohne den Dachaufsatz der Zugführerkabine, so daß ab sofort gleich zwei neue ‘alte’ Pw-Modelle zur Verfügung stehen, die sich ein Liebhaber sicher beide zulegen wird … Genau maßstäbliche Abmessungen, die feine Darstellung der Nieten an Dach und Seitenwänden und eine lupenreine größenrichtige Beschriftung sind bei Liliput zwar längst selbstverständlich, kommen aber bei ‘unserem’ PwPost4ü-28 ganz besonders zur Geltung.“

MÄRKLIN: Die ab 1951 erhältliche Schürzenwagen-Serie wurde ein Jahr später durch den Postwagen der Bauart Post4ü-a/21,6 ergänzt. Wie die anderen Modelle aus dem Jahre 1951 wies er mit einer Länge über Puffer von 205 mm eine knapp 20-prozentige Verkürzung auf, während die Wagen der Vorgängerserie von 1938 (erhältlich bis 1950) nur etwa 10 % zu kurz waren. Offenbar maß man damals den beschränkten Platzverhältnissen ein großes Gewicht zu und handelte nach der Devise: lieber enge Kurvenradien und kurze Fahrzeuge als maßstäblichere Wagen, aber dafür einer weniger im Zugverband! In einem solchen wirkte das bis 1957 im Katalog aufgeführte Metallmodell aber nicht einmal schlecht.

Als Märklin 1958 eine Serie neuer 24 cm langer – das entspricht einem Längenmaßstab von 1:110 – DB-Schnell-

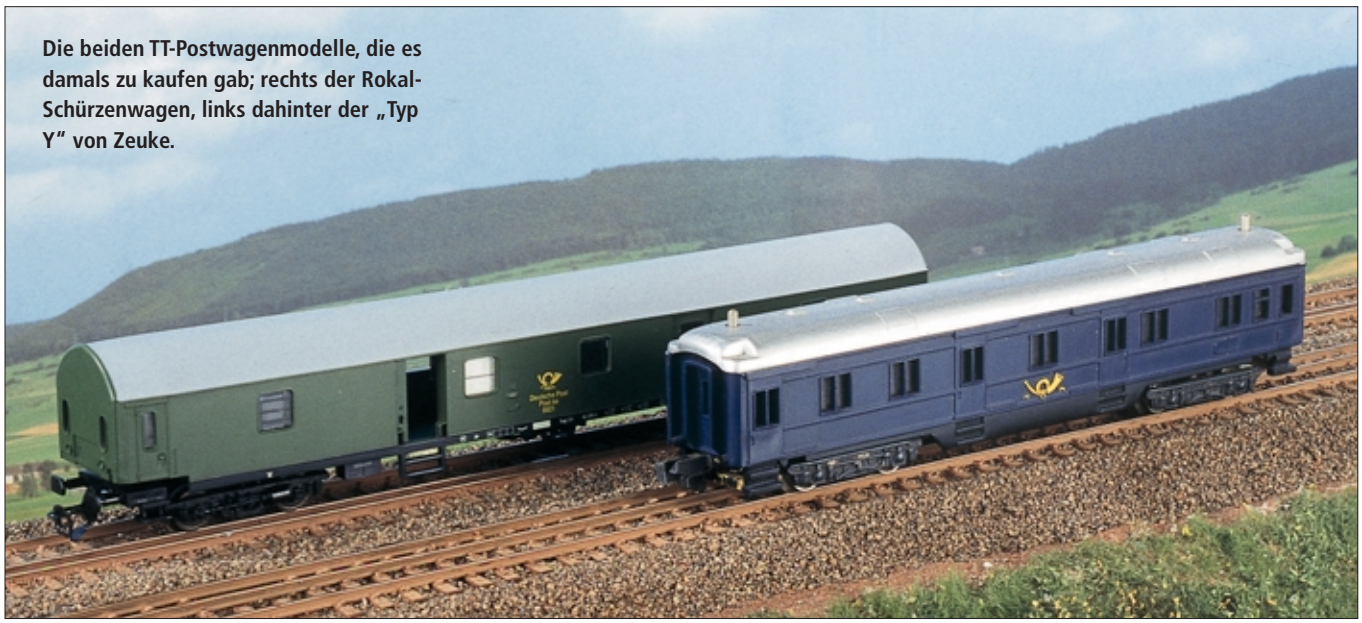
Fleischmanns Nebenbahn-PwPosti pr 92 war noch im Maßstab 1:82 gehalten und wirkte daher ziemlich wuchtig. Das Modell entstand nach einer MIBA-Bauzeichnung in Heft 13/51.

Der gut detaillierte Post-a/8,5 in „Abteilwagenbauart“ (ebenfalls von Fleischmann) erschien 1970. Die „Vorlage“ fand sich in MIBA 8/52.

Lang erwartet: der PwPost4ü-28 von Liliput – seinerzeit ein Supermodell! MIBA-Plan in 1/62.

Zu den vierachsigen Abteilwagen preußischer Bauart passte der Liliput-Postwagen Post4-b/12, der leider zu lang geraten ist.

Die Schürzenwagenserie von Märklin enthielt auch einen Post4ü-a/21,6.



Die beiden TT-Postwagenmodelle, die es damals zu kaufen gab; rechts der Rokal-Schürzenwagen, links dahinter der „Typ Y" von Zeuke.

zugwagen begann, fehlte neun Jahre lang das Modell eines Bahnpostwagens. Erst 1967 wurde ein solches vorgestellt: der Post4m-b/26, dessen Produktion bereits 1971 wieder endete. Durch die Metallbauweise des Wagenkastens war mit vertretbarem Aufwand eine Verlängerung des Gehäuses kaum möglich. Wegen des nicht sehr langen Herstellungszeitraums dürfte das Modell jedoch für Sammler nicht uninteressant sein.

PIKO: Einen recht kurzen und damit vielseitig einsetzbaren vierachsigen Bahnpostwagen produzierte seit den 1960er-Jahren die Firma Schicht in Dresden, deren Erzeugnisse über Piko vertrieben wurden. Als Vorbild diente der 1937/38 entstandene Typ Post4-b/15 (damalige Stückzahl: etwa 70) in Ausführung der Deutschen Post der DDR. Der Wagen machte insgesamt einen sehr guten Eindruck. Kleinere Mankos fielen entweder kaum auf – das Modell war 2,5 mm zu lang und statt der Drehgestelle der Bauart „Görlitz III leicht" wären solche der Bauart „Görlitz III" richtig gewesen – oder sie waren relativ einfach zu beheben (Ersatz der hinterlegten Fenster durch eingesetzte Fensterscheiben). Schwieriger gestaltete sich indes eine Umzeichnung in die Bundespost-Version, da die Beschriftung beim Modell erhaben ausgeführt war.

Kein Großserienmodell: Postwagen, gebaut aus Teilen des früheren Heinen-Programms.

„Praktisch kurz" war der vierachsige Post4-b/15 von Piko – leider hatte das Modell keine eingesetzten Fenster.

1966 begann Schicht mit der Herstellung einer Schnellzugwagenserie nach dem UIC-Typ Y, wie er bei der DR und anderen OSShD-Bahnverwaltungen in großer Zahl anzutreffen war. Die Modelle gefielen durch ihre weitgehende Detaillierung und waren zudem lediglich um etwa 11 % verkürzt – bei Fleischmann oder Märklin standen damals noch gut 20 % auf der Tagesordnung! Außerdem ließen sich die Schicht-Wagen relativ eng kuppeln, obschon es sich um keine eigentliche Kurzkupplung handelte. Nach Sitz-, Speise- und Schlafwagen erschien 1973 auch ein Bahnpostwagen der Gattung Post4mg-b der Deutschen Post, dessen überzeugende Ausführung der seiner Schwestermodelle entsprach.

ROCO: Bis zum Jahr 1975 führte die Firma Roco keine Postwagen in ihrem Programm.

RÖWA: Die ersten Röwa-Wagenmodelle kamen zwar schon 1966 auf den Markt, jedoch anfangs im Trix-Sortiment (siehe dort). Erst 1969 erschienen sie auch unter eigenem Firmennamen. Röwa-Fahrzeuge waren äußerst fein detailliert und bei den modernen Schnellzugwagen entsprach die Längenverkürzung nur noch dem Maßstab 1:100 – für die damalige Zeit fast eine Sensation. Und diese Wagenserie umfasste auch einen Post4m-a/26 der Deutschen Bundespost, der schon vorher über Trix ausgeliefert wurde. Ab 1972 wiesen die Wagen eine patentierte Kurzkupplung und von 1973 an sogar gefederte Drehgestelle auf. Leider wurde diese hoff-

nungsvolle Entwicklung 1975 durch den Konkurs der Firma gestoppt, doch übernahm Roco einen Großteil des Röwa-Sortiments – darunter auch den Postwagen – und entwickelte die Produkte kontinuierlich weiter.

TRIX: Sehr lange mussten Trix-Freunde auf einen Bahnpostwagen warten, und als 1966 ein solcher der Bauart Post4m-a/26 der Bundespost im Katalog erschien, war es – was allerdings nur Eingeweihte wussten – keine Eigenentwicklung, sondern ein Produkt der Firma Röwa (siehe oben). Dafür sorgten seine exzellente Ausführung und seine nur geringe Verkürzung für Furore. Bis 1974 war das Modell über Trix erhältlich. Danach verschwand es aus dem Katalog, wurde aber weiterhin als Röwa-Produkt im Fachhandel vertrieben.

TT-Postwagen

ROKAL: Bereits 1953 erschien der erste Bahnpostwagen der Firma Rokal und er sollte das einzige Fahrzeug dieser Art bleiben. Als Vorbild dienten die „Schürzenwagen" der früheren Deutschen Reichsbahn, jedoch hatte man den Gesamteindruck nicht ganz getroffen – die 161 mm langen und damit etwa 9 % verkürzten Wagen wirkten außerdem etwas zu kantig. Der Postwagen musste im Rokal-Sortiment übrigens bis 1966 auch gewissermaßen den Schnellzug-Gepäckwagen ersetzen; erst in jenem Jahr erschien ein solcher der Gattung Düm. Eine Wiederbelebung der Baugröße TT durch die Firma Röwa, die 1971 die Rokal-Modellbahnproduktion übernommen hatte, scheiterte dann bekanntlich.

ZEUKE/BTTB: Zur Leipziger Herbstmesse 1968 stellte die Berliner Firma Zeuke & Wegwerth – die Umwandlung in den VEB Berliner TT-Bahnen sollte erst 1972 erfolgen – im Rahmen ihrer neu entwickelten „Görlitzer" Schnellzugwagen des UIC-Typs Y auch einen Postwagen der Gattung Postm der Deutschen Post vor. Interessant war, dass sich dieser und nicht etwa ein Gepäckwagen unter den ersten drei Grundmodellen befand. Mit einer Länge über Puffer von 195 mm zeigten sich diese in der Länge zwar um knapp 5 % verkürzt, doch fiel dies im Vergleich mit den 1966 erschienenen Rokal-Schnellzugwagen kaum ins Gewicht. Die Rokal-Wagen, obschon nach längeren (DB-)Vorbildern entstanden, waren um 19 mm kürzer als die Zeuke-Modelle! Die Wagenkasten-Detaillierung der Zeuke-Fahrzeuge konnte durchaus gefallen, nur die (für viele Zeuke-Produkte der damaligen Zeit charakteristische) schwenkbare Pufferbohle trübte den Gesamteindruck etwas.

Postwagen in Baugröße N

ARNOLD: Der kombinierte Gepäck-/Postwagen PwPost4ü-28 (vgl. Ausführungen zum Liliput H0-Modell) war schon frühzeitig – seit 1964! – im Arnold-Sortiment vertreten. Daher musste man bei der Modellausführung einen großen Mangel in Kauf nehmen: Gemäß seinerzeitiger Gepflogenheiten hatte Arnold den im Kleinen 106 mm langen Wagen mit nahezu 25 % sehr stark verkürzt. Trotz geschickter Vorbildwahl konnte das Modell insgesamt nicht überzeugen.

Als erster Hersteller präsentierte Arnold 1967 unverkürzte Neubau-Schnellzugwagen der DB, deren Modelllänge 165 mm betrug. Im sukzessive erweiterten Sortiment erschien 1971 ein entsprechend „langer" Postwagen der Gattung Postmr-a/26 in ausgezeichneter Qualität, sehen wir einmal von der unkorrekten Längsträgerbeschriftung ab.

MINITRIX: Bis 1975 befand sich nur ein einziges Grundmodell eines Wagens mit Postabteil im Minitrix-Sortiment: der 1967 erschienene kombinierte Gepäck-Postwagen PwPostL Bay 00. Es handelte sich, wie aus der Gattungsbezeichnung ersichtlich, um einen Lokalbahnwagen bayerischen Ursprungs, den es sowohl in Länderbahn- als auch DRG-Version gab. Das 60 mm lange Modell war maßstäblich gehalten und gut detailliert, nur das Dach hätte seitlich etwas weiter heruntergezogen werden müssen. Unverständlich erschien allerdings die überaus spärliche Beschriftung am Wagen.

Resumee

Insgesamt lässt sich das Angebot an Bahnpostwgen-Modellen nach deutschen Vorbildern während des gewählten Betrachtungszeitraums nur als bescheiden bezeichnen. Dies gilt in besonderem Maße für die Quantität, denn die aufgeführten Modelle wurden ja nie alle gleichzeitig produziert. So gab es etwa bei Fleischmann von 1968 bis 1970 und von Märklin zwischen 1958 und 1967 sowie 1971 und 1975 keinen einzigen deutschen Postwagen!

Hinsichtlich der Qualität bestanden teilweise erhebliche Unterschiede. So standen stark verkürzten Vierachsern aus frühen Produktionsjahren (z.B. bei Arnold, Märklin oder Rokal) gut gelungene Modelle wie etwa der Arnold-Neubauwagen der DBP oder der kurze Post4-b/15 von Schicht (Piko) gegenüber; der Liliput PwPost4ü-28 konnte sogar als Supermodell bezeichnet werden. Welch langer Weg war aber noch bis zum heutigen Angebot an Postwagen zu beschreiten!

Quellen

- Wolfgang Diener; Modellbahn Reisezugwagen Handbuch; Düsseldorf 1979
- MIBA-Hefte, verschiedene Jahrgänge
- Kataloge der genannten Modellbahnhersteller

Ulrich Rockelmann

Nach interessanten Vorbildern entstanden die beiden einzigen gemischten Post- und Gepäckwagenmodelle, die es im Zeitraum zwischen 1950 und 1975 zu kaufen gab: Arnolds leider sehr stark verkürzter PwPost4ü-28 und der Lokalbahn-Post-Packwagen von Minitrix, der in der Ursprungsausführung fast keine Beschriftung aufwies. ***Fotos: MK***

Selbstbau von Bahnpostwagen

Thema mit Variationen

Einige selbst gebaute Bahnpostwagen hat Gerhard Krauth schon anlässlich des Endes der Bahnpostära in MIBA 6/1997 vorgestellt. Selbstverständlich war er aber seitdem nicht untätig: Diesmal beschreibt er anhand der neuesten Beispiele seine Bautechniken. Unnötig zu erwähnen, dass so mancher Wagen auch in Großserie interessant wäre …

Den Anstoß gab die Einstellung des Bahnpostverkehrs im Jahre 1997. Sie veränderte das vertraute Zugbild, das man von klein auf vor Augen hatte: der Postwagen fehlte! Jedenfalls im Modell wollte ich die Erinnerung bewahren, denn Modellbahnerei ist ja immer auch ein gut Teil Nostalgie. Die Durchforstung des Modellbahnmarktes offenbarte große Lücken im Angebot an Postwagen, die doch eine überaus variantenreiche Vielfalt in ihrem Erscheinungsbild boten, indem sie sich bauartmäßig stets ihrem Einsatzgebiet in Schnell-, Personen- oder Güterzügen anpassten. Da bot sich ein weites Feld für Eigeninitiativen, hatte ich doch schon immer ein Faible für den Fahrzeug-Selbst- oder Umbau.

Wenn auch durch die Initiative von Interessengruppen der Post in letzter Zeit Modellwünsche erfüllt wurden (und noch werden), hat mich das nicht davon abgehalten, zum Erreichen eines repräsentativen Bauarten-Querschnitts weitere Wagen zu bauen, sodass mit einer Flotte von 40 reinen Postwagen – neben zahlreichen Wagen mit Postabteil – das Kommunikationsbedürfnis der Bürger meiner Miniaturwelt voll befriedigt werden kann.

Während ich in frühen Jahren, angeregt durch einen Aufsatz in MIBA Heft 2/48 (!) der Papp-Bauweise huldigte, die zu durchaus respektablen Ergebnissen führen kann, bevorzuge ich heute Kunststoff. Das auch von mir ungeliebte Löten beschränkt sich somit hauptsächlich auf die Trittbrett-Halterungen. Mein Ziel war nicht, museumsreife Ausstellungsstücke zu schaffen, sondern robuste Betriebsmodelle, die sich möglichst nicht von industriellen Produkten unterscheiden sollten. Die von mir angewandte Bauweise kann jeder nachvollziehen, sofern er nicht zwei linke Hände hat.

Am Anfang steht die Beschaffung einer Übersichtzeichnung nebst Fotos des anvisierten Objekts. Dann erforscht ein Blick in die Bastelkiste und die Firmenkataloge, ob passende Bauteile zu entdecken sind, seien es Dächer, Wagenkästen, Fenstereinsätze, Wagenböden, Fahrgestelle oder auch nur Teile davon. Man soll sich nicht mehr Arbeit machen als nötig. Da beim Selbstbau eine Anleitung fehlt, sollten alle Arbeitsschritte wohl durchdacht sein!

An Werkzeugen genügt ein gutes Sortiment von Bohrern, Feilen, Schleifpapier (alles in den Kategorien fein, feiner, am feinsten), sowie als Hilfsmittel diverse Zangen, Pinzetten, Klemmen usw. Ein Bohrzwerg mit Drehzahlregelung sollte schon vorhanden sein! Mein wichtigstes Werkzeug überhaupt ist aber eine unscheinbare spezielle Rasierklinge. Sie hat ein steifes Blatt mit nur einer Schneide, während die andere Seite mit einem Blechbügel umfasst ist. Sie ist zwar „made in Solingen“ (aber offenbar nur für den Export bestimmt) und bei Old Pullman unter der Bestellnummer 8094 (8 Stück) erhältlich – bei feinen Arbeiten praktischer als ein Skalpell!

Als Baumaterial eignet sich Polystyrol mit Abstand am besten; auch die Gebäude-Bausätze der Zubehörfirmen bestehen daraus. Es lässt sich mit den bekannten Flüssigklebern regelrecht verschweißen. Allerdings ist Polystyrol licht- und temperaturempfindlich und wird mit der Zeit spröde. Industriemodelle neuerer Fertigung bestehen daher aus Technischen Thermoplasten, auch ABS-Kunststoff genannt. Dieser wird gern im Flugmodellbau angewandt, benötigt aber einen speziellen Klebstoff. Bestimmte Thermoplaste hoher Qualität, wie sie beispielsweise für Drehgestelle verwendet werden, lassen sich mit herkömmlichen Klebstoffen überhaupt nicht mehr verbinden. Trotz der Nachteile ist Polystyrol wegen seiner leichten Verarbeitung also vorzuziehen.

Unten: Besonders bemerkenswert sind am Post4-b/15 die beiden Ausgucke am Dachende mit dem Bremserhaus.

Dieser Post4-b/15 entspricht der bayerischen Bauart. Die Vorbilder wurden zwischen 1901 und 1915 in verschiedenen Serien mit kleinen Unterschieden gebaut. Gebaut wurden insgesamt 67 Wagen, die bis Mitte der 60er-Jahre im Einsatz waren. Das Modell in der Ausführung der Epoche II entstand unter Verwendung eines Wagenbodens des bad. Pw4ü von Liliput. Auch die Drehgestelle sind von diesem Liliput-Modell übernommen. Der Wagenkasten ist kompletter Selbstbau. Ein Großserienmodell dieses Typs würde übrigens ausgezeichnet die bayerische D-Zugwagen-Serie von Märklin/Trix ergänzen …

Man muss seine Modell ja nicht der direkten Sonneneinstrahlung aussetzen (Vorsicht vor Hitzestau in Klarsicht-Verpackungen!), sonst hat man plötzlich eine „grüne Banane“ vor sich.

Sowohl Polystyrol als auch ABS-Platten in Stärken von etwa 0,5 bis 3 mm findet man in weiß, farbig und klarsichtig in Modellbaugeschäften, ebenso diverse Profile. Aber Vorsicht: beide Kunststoffe sind optisch nicht zu unterscheiden! Darüber hinaus bietet Evergreen eine Fülle von Platten ab 0,13 mm Stärke, auch profiliert, z. B. mit Bretter-Imitation, sowie Profile aus Polystyrol. Im Übrigen hält der engagierte Bastler immer Ausschau nach verwertbarem Material. So lag die Fertigstellung des Post4-a/20,4 so lange auf Eis, bis ich zufällig an einer Röstzwiebeldose die richtige Rundung für die Dachfenster fand …

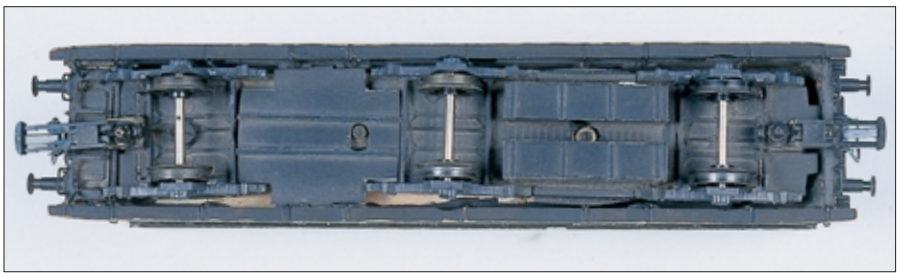
Bei den Klebstoffen habe ich mich auf einige wenige beschränkt. Für Polystyrol verwendet man Flüssigkleber, zur genauen Dosierung am besten solche mit Kanüle (z. B. von Faller). Für feine Verklebungen gibt es zur Vermeidung von Klecksereien nichts Besseres als Nitroverdünnung, die mit dem Pinsel aufgetragen wird. Damit lassen sich Deckleisten, ja sogar winzige Türscharniere sicher befestigen (vgl. Fotos vom Bayer. Post4-b/15 und vom Post4-a/20,4). Nitroverdünnung verdunstet rasch, die etwas kräuselnde Oberfläche kann man nach dem Trocknen leicht mit feinem Schmirgelpapier glätten. Die Flasche sollte man nach jedem Klebevorgang sofort wieder verschließen und das Einatmen der Dämpfe vermeiden.

Die Verwendung von Einkomponenten-Klebstoffen, so genannten „Sekundenklebern“, bleibt bei mir auf wenige Fälle beschränkt, da ihre Handhabung nicht unproblematisch ist. Hingegen ist der Zweikomponenten-Kleber Stabilit Express von Pattex eine hervorragende Bastelhilfe. Der Hinweis „spaltfüllend“ ist noch untertrieben, denn man kann ihn wie Spachtelmasse verwenden und

Am Kastenende mit der Handbremsbühne sind neben den zierlichen Griffstangen aus 0,3-mm-Draht hauchfeine Trittstufen angebracht.

Zwischen 1924 und 1931 beschaffte die DRP in genieteter Stahlbauart 30 Wagen vom Post-b/9,7 mit württembergischen Eigenheiten: außenliegende Schiebetür und Lamellenlüfter am Oberlichtaufbau. Die Wagen waren bis 1965 im Einsatz. Das Modell auf dem Fahrwerk des Fleischmann-Ci mit Eigenbau-Wagenkasten konnte daher in Epoche III dargestellt werden.

Die Bretterfugen charakterisieren beim Post3-c/12,5 die Güterwagenbauart, hier in der langen Ausführung. Die Vorbilder wurden von 1926 bis 1931 in immerhin 121 Exemplaren gebaut und bis Anfang der 70er-Jahre (bei der DP in der DDR noch länger) eingesetzt. Seitenwände und senkrechte Kastenprofile sind beim Modell einzeln zusammengestückelt und mit verschiedenen Teilen aus der Bastelkiste ergänzt.



Unten: Die ungewohnten Quadrate unterhalb der schräg angeordneten Griffstange stellen herausklappbare Trittstufen dar, die bei fester Montage den Zugang zum Bremserhaus behindert hätten.

Genial wurde die Problematik des dreiachsigen Fahrwerks mit langem Achsstand gelöst: Zwei Achsen sind zu einem – pendelnd aufgehängten! – Drehgestell verbunden, die dritte Achse wird per Deichsel angelenkt. So befährt das Modell trotz durchgehender Tritte noch 700-mm-Radien mit Allradauflage.

ganze Bauteile formen, denn er trocknet schrumpffrei und lässt sich wie Plastik bearbeiten.

Für ABS-Kunststoffe braucht man z.B. den Zweikomponenten-Kleber UHU-ABS oder den Kunststoff-Universalkleber UHU-Allplast. Eine saubere Verbindung feinster Bauteile wie bei Polystyrol ist damit aber nicht möglich. Statt dieser Klebstoffe kann man bei flächigen Teilen auch den Kontaktkleber Pattex transparent verwenden.

Kunststoffplatten bis etwa 1 mm Stärke lassen sich mit erwähnter Klinge oder einem Skalpell mühelos schneiden. Stärkere Platten ritzt man nur ein und bricht sie dann oder zersägt sie. Biegen lässt sich Kunststoff nur unter starker Wärmeeinwirkung. Dazu eignet sich ein Föhn oder der Dampfstrahl eines Eierkochers. Mit dieser Methode kann man auch verformte Wagenböden wieder gerade richten. Das Werkstück ist mit zwei Zangen zu fassen – mit den Fingern versucht man's höchstens einmal – aber trotzdem ist viel Fingerspitzengefühl nötig. Sobald man spürt, dass der Kunststoff nachgibt, abbrechen! Nur eine Sekunde zu lange der Hitze ausgesetzt, und das gute Stück verbiegt sich in skurriler Weise und ist reif für den Müll.

Für die Erstellung eines Wagenkastens gibt es vielfältige Möglichkeiten. Der Rohbau-Wagenkasten des Bayerischen Post4-b/15 beispielsweise ist aus klarem Polystyrol zusammengesetzt, wofür sich das Material von Fleischmann-Wagenpackungen hervorragend eignet. Der untere Teil der Seitenwände wird durch einen weiteren Streifen hinterklebt und dann zur typischen Abteilwagenform rund gefeilt. Darauf werden die Seiten- und Stirnwände aus 0,3 bis 0,5 mm starkem Polystyrol geklebt, am besten abschnittsweise. Durch Pieksen mit einer spitzen Stecknadel von der Rückseite her auf einer Hartgummi-Unterlage kann man sogar Nietköpfe imitieren (vgl. Post-b/9,7). Fensterrahmen malt man am besten vorher auf.

Der Oberlichtaufbau entstand auf gleiche Weise und ist in das Dach eingesetzt. Die Dachteile bestehen aus Po-

Als Post-Kühlwagen für den Buttertransport entstanden von 1927 bis 1930 vom Post-c/10,8 63 Wagen, zehn weitere wurden mit anderer Profilanordnung für Bayern gebaut. Nach dem Krieg erfolgte bei 33 Wagen der Umbau zu Paket-Postwagen, wie man sie als Roco-Modell kennt. Von diesem Modell wurden zwei Wagenkästen für den Bau des Post-c/10,8 verwendet.

Am Nicht-Handbremsende sind neben den obligatorischen Schlussscheibenhaltern auch feinste Griffstangen und Trittstufen angesetzt.

Als erste Bpw mit Tonnendach entstanden 1933/34 lediglich sieben Wagen des Typs Post4-a/20,4, welche sich konstruktiv an die 28er-Schnellzugwagen anlehnten. Nachfolgebauarten dieser Art gab es nicht. Das bis dahin übliche Oberlichtdach wurde abgelöst durch in die Dachfläche bündig eingesetzte Fenster. Der Einsatz erfolgte bis 1969. Das Modell in der Ausführung der Epoche IIc erhielt einen Selbstbau-Wagenkasten auf der Basis eines Liliput-D-Zugwagens.

lystyrol-Platten (ggf. mehrschichtig), die entsprechend rund gefeilt wurden. Bei der weiteren Bearbeitung ist sorgfältig darauf zu achten, dass die sichtbar bleibenden Fensterflächen keinesfalls mit Klebstoff in Berührung kommen. Auch Nitroverdünnung hinterlässt Ausdünstungsschleier.

Beim Spritzlackieren sind die Fenster beidseitig gut abzudecken. Verklebtes Polystyrol neigt im Laufe der Zeit zum Verziehen. Deshalb ist es wichtig, Spanten und Verstärkungen einzukleben, wo immer es geht, denn solche Fehler sind später nicht mehr korrigierbar. Wenn man keine geeigneten Fenstergitter (Bavaria) besitzt, kann man auch geätzte Gartenzäune (diverser Hersteller) benutzen oder die Gitter von innen mit gelber Farbe aufmalen. Übrigens kann man mit einer normalen Tusche-Ziehfeder mit Humbrol-Farben sehr exakte Linien ziehen!

Sämtliche Zurüstteile wie Handläufe, Trittstufen, Signalhalter usw. sollten lange nach innen reichende Zapfen haben. Diese werden dort mit einem dicken Batzen Stabilit Express verankert (denn wie's drinnen aussieht, geht keinen was an). Das gilt auch für die mit den Trittbrettern verlöteten Haltedrähte (aus hartem 0,5 bis 0,7 mm Messingdraht). Werden verschiedene Materialien verwendet, die sich untereinander schlecht verkleben lassen, kann man sie verankern, indem man Drahtstifte einsetzt, Löcher bohrt oder künstliche Widerhaken schafft, sodass das einhüllende Stabilit nach dem Austrocknen unverrückbar fest sitzt. Dieser Kniff kann auch für die Befestigung von Metallschildern auf Kunststoffgehäusen angewandt werden: Loch bohren, mit Stabilit ausfüllen, Schild leicht benetzen, aufsetzen. Das Schild ist dann buchstäblich fest vernietet.

Die hier gegebenen Tipps mögen den Appetit anregen, es doch mal wieder mit dem Fahrzeug-Selbstbau zu versuchen. Wer es versteht, mit der Ätztechnik umzugehen, wird vielleicht noch bessere Resultate erzielen. Schließlich entwickelt jeder mit der Zeit seine eigenen Methoden. *Gerhard Krauth*

Aus der Familie der 26-m-Bpw ist dies die Ausführung als Brief/Paket-Wagen der Baujahre 1956 bis 1957. Insgesamt wurden hiervon 72 Wagen gebaut. Der Wagen hat typischerweise Einzelschiebetüren. Das Modell entstand auf der Basis eines Lima-Fahrgestells und -Daches mit einem Wagenkasten aus Polystyrol. Die andere Wagenseite mit etwas unterschiedlicher Fensteraufteilung ist auf S. 48 oben zu sehen. ***Fotos: MK***

Spannend wie ein Krimi, wahr wie die Bibel

Das Postkursbuch

Ein vorbildorientierter Fahrplanbetrieb ist für viele Modellbahner fester Bestandteil eines ebenso glaubwürdigen wie spannenden Anlagenkonzepts. Welch vielfältige Anregungen hierzu die Postkursbücher der Epoche III bieten, zeigt Michael Meinhold.

Nein: Staubtrockene Statistik ist hier nicht zu erwarten – falls mein Name je für deren mutwillige Verbreitung gestanden haben sollte. Zwar kommen wir im Folgenden nicht ohne Zahlen aus, aber Zahlen zählen nun einmal zu den Wesensmerkmalen eines Kursbuches; wer sie richtig zu deuten vermag, dem erschließt sich eine Lektüre, die in der Tat spannend wie ein Krimi und wahr wie – dafür setze ich, einem Wort von Heinrich Albertz folgend, Konsens voraus – die Bibel ist. Ebenfalls vorausgesetzt sei die Fertigkeit des Kursbuchlesens – und schon kann es, nach der Lektüre der „besonderen Hinweise für die Benutzung des Postkursbuches“ und der Betrachtung des auch im Foto dokumentierten Schnellgüterzuges Sg 5506, losgehen:

Als treffliches Beispiel für die Postbeförderung auf Hauptbahnen mag ein kleiner Ausschnitt der Nord-Süd-Strecke 192 gelten, der fast alle Beförderungsarten zeigt: TEE 78 „Helvetia“ z.B. transportiert Eisenbahnschaffner-Bahnpost, und im unscheinbaren Personenzug 1864 – ihn haben wir auch im Bild – läuft ein vierachsiger Alles-

Sg 5506 / Sg 5505
Hamburg – Fulda/Kassel – Hamburg

Sg 5506		16		Sg 5505
d	23.13	ab	**Hamburg-Altona**	
	23.25—23.51		**Hamburg,** Hbhf	e 2.43
	0.11— 0.18		Hamburg-Harburg	2.11— 2.26
	0.34— 0.36		Winsen (Luhe)	1.46— 1.50
	0.51— 1.05		Lüneburg	1.10— 1.28
	1.37— 1.55		Uelzen	0.20— 0.37
	2.39— 2.48		Celle	22.58—23.26
	3.28— 4.05		**Hannover,** Hbhf	21.30—22.08
	5.02— 5.19		Hameln	20.02—20.20
	5.41— 5.45		Bad Pyrmont	19.09—19.38
	6.05— 6.07		Steinheim (Westf)	18.47—18.49
	6.39— 6.57		**Altenbeken**	17.57—18.25
	7.44— 7.52		Warburg (Westf)	17.05—17.15
	8.42— 9.22		**Kassel,** Hbhf	e 16.13
	10.17—10.34		Bebra	
	11.27—11.43		**Fulda,** Pbhf	
d	11.46	an	**Fulda,** Gbhf	

d = außer S auf nS *e* = außer nS

Sg 5506		Wagenverzeichnis
Bpw	P/	Hmb–Kssl (16) (zwischen Han-Anbeken = SA) (weiter 1736 nach Ffm) (Uml 16/20)
Bpw	P/	Hmb–Bebra (16)–Fulda (12) (weiter 5150/E 504 nach Nbg) (Uml 12/47)
Bpw	P/	Hmb–Kssl (16)–Fulda (19) weiter 5144/E 596 nach Frb) (Uml 16/21)
Bpw	P/	Hmb–Kssl (16)–Fulda (19a) (weiter 5144/52 922 E 742/D 202 nach Stgt) (Uml 16/24)
Bpw	P/	Hmb–Uelzen (16a) (weiter X 1744, † 1746 nach Bswg) (Uml 16/90)
Bpw	P/	Hmb–Han (16) (Uml 16/11)
Bpw	/P/	Lüneb–Han (16) (aus 2396 von Hmb) (Uml 16/103)
Bpw	/P/	Lüneb–Kssl (16) (aus 1138/E 2492 von Kiel) (Uml 16/19)
Bpw	/P/	Han–Kssl (16)–Fulda (19a) (bis Anbeken = /A/) (weiter 5144 nach Mnh) (Uml 16/23)
Bpw	/P	Han–Bebra (16)–Fulda (12) (weiter 5160/35160 nach Nbg) (Uml 12/46)
Bpw	/P/	Kssl–Fulda (19a) (aus 5164/2700 von Brm, weiter 5144 nach Klrh) (Uml 16/34)
Bpw	/P	Kssl–Fulda (12) (weiter 5160/35160 nach Nbg) (Uml 12/45)
Bpw	/P	Kssl–Fulda (19a) (weiter 5144/3284/3392/a Di 1436/1446/15916/a Di und Sa 1468, Sa 1456 nach Kstz) (Uml 19/166)
Ghs	T/ nB	Hmb–Fulda (weiter 5160/35160 nach Nbg) (Uml 16/172)
Ghs	T/	Hmb–Fulda (weiter 5150 nach Mchn) (Uml 16/173)
Ghs	T/	Hmb–Kssl (Uml 16/171)
Ghs	/T nB	Han–Fulda (weiter 5144 nach Klrh) (Uml 16/169)
Ghs	/T nB	Han–Fulda (weiter 5144/5017/15210 nach Stgt) (Uml 16/159)
Ghs	/T nB	Han–Fulda (weiter 5160/35160 nach Nbg) (Uml 16/167)
G	/T nB	Han–Fulda (weiter 5144 nach Ffm Ost) (Uml 16/157)
G	/T nB	Kssl–Fulda (weiter 5144 nach Klrh) (Uml 19/559)
G	/T nB	Kssl–Fulda (weiter 5144/a Di 5017/5210 nach Stgt) (Uml 19/561)

Fahrplan und Wagenverzeichnis des Sg (Schnellgüterzug) 5506/5505 von 1959. Die nur über Teilstrecken laufenden Bahnpostwagen (Bpw) und Güterwagen (Ghs, G) werden in Lüneburg, Uelzen, Hannover und Kassel aus- bzw. einrangiert.

Besondere Hinweise für die Benutzung des Postkursbuches I

Zur Postbeförderung werden nur die Züge mit Rotdruck benutzt. Die mit roten Zeitangaben in den Streckenfahrplänen nachgetragenen Züge sind Expreßgut- und Güterzüge mit Postbeförderung.

Die Rotzeichen, die die Art der Postbeförderung erkennen lassen, bedeuten:

A	»Allesbahnpost«	Beförderung und Umarbeitung von Postsendungen aller Art in Bahnpostwagen oder Postabteilen.
B	»Briefbahnpost«	Beförderung und Umarbeitung von Brief- und Wertsendungen in Bahnpostwagen oder Postabteilen.
P	»Paketbahnpost«	Beförderung und Umarbeitung von Paketsendungen, Päckchen und Postzeitungsgut; Beförderung von Beuteln mit Postsendungen aller Art.
L	»Ladeschaffner-Bahnpost«	Beförderung von Beuteln mit Postsendungen aller Art durch Ladepersonal der Deutschen Bundespost im Eisenbahngepäckwagen oder im besonderen Abteil.
E	»Eisenbahnschaffner-Bahnpost«	Beförderung von Briefbeuteln durch Eisenbahnzugpersonal.
T	»Transport-Bahnpost«	Beförderung von Paketsendungen, Päckchen und Postzeitungsgut sowie von Beuteln aller Art in geschlossenen Bahnpostwagen, Eisenbahngüterwagen oder Postabteilen.

Einschränkungen in der Postbenutzung werden wie folgt kenntlich gemacht (für die Verkehrstage ist die Uhrzeit des erstmaligen Erscheinens des Zuges in dem betreffenden **Fahrplanbild** maßgebend):

····/	Postbenutzung werktags (z. B. A /).
····//	Postbenutzung werktags außer samstags (z. B. E //).
/····/	Postbenutzung werktags außer nach Sonn- und Feiertagen (z. B. / A /).
/····	Postbenutzung täglich außer nach Sonn- und Feiertagen (z. B. / B).
····)	Postbenutzung werktags; an Sonn- und Feiertagen nur Briefbeutelbeförderung durch Eisenbahnzugpersonal (z. B. A)).
(····	Postbenutzung täglich außer nach Sonn- und Feiertagen; an Tagen nach Sonn- und Feiertagen nur Briefbeutelbeförderung durch Eisenbahnzugpersonal (z. B. (P).
S	Postbenutzung an Sonn- und Feiertagen (z. B. SP).
vS	Postbenutzung an Tagen vor Sonn- und Feiertagen (z. B. vSB).
nS	Postbenutzung an Tagen nach Sonn- und Feiertagen (z. B. nSE).
Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa	Postbenutzung montags, dienstags usw. (z. B. MoE).
nB	nach Bedarf.

Besondere Einzelabweichungen von der Postbenutzung werden durch Fußnoten kenntlich gemacht.

Die rote Durchstreichung von Zeitangaben bedeutet, daß Post ausgetauscht wird. Abweichungen vom regelmäßigen Postaustausch an einzelnen Tagen sowie die Beförderung von Bahnhofszeitungen und Postzeitungsgut durch Eisenbahnzugpersonal sind nicht gekennzeichnet.

Die Bahnpostdienststellen sind in den Streckenfahrplänen durch ihre Kennzeichen (s. 3. Umschlagseite) bezeichnet, und zwar das bahnpostmäßig am stärksten vertretene Amt über der Ortsspalte, die übrigen in den einzelnen Fahrplanspalten. Entsprechend sind betriebsleitende Postämter ohne Kennzeichen durch ihren Namen in Rotdruck erkennbar gemacht. Ist der Name schon in der Streckenbezeichnung des Fahrplans aufgeführt, so ist er durch rote Unterstreichung gekennzeichnet.

In den Fahrplänen der Fernverbindungen (Ausland und Inland) fehlt der Rotdruck; die Postbenutzung ist aus den Streckenfahrplänen zu ersehen.

Bei den Zeitangaben für den Gesamtverkehr zwischen Vor- und Nachbarorten sind in der Regel keine Postbenutzungszeichen vermerkt.

Das Postkursbuch I enthält nur die eisenbahnseitige Benennung der Bahnhöfe und nicht die für Postanschriften anzuwendende Ortsbezeichnung nach dem Ortsverzeichnis I.

Wer diese „besonderen Hinweise" genau studiert, sollte die Wagenverzeichnisse und Fahrplantabellen mit den roten Eindrucken mühelos entschlüsseln können.

Linke Seite: Zuerst den – eindrucksvolleren – Nachschuss: Postexpresszug Sg 5506 in voller Fahrt bei Warburg/Westf.; auch ein Pwghs 41 ist als Ghs dabei. An diesem 8.6.1958 ist 50 2684 vom Bw Ottbergen die Zuglok (kleines Bild). Für ganze DM 5,– konnte man es einst durch alle Postämter beziehen: Band I enthält die Postbeförderung auf Eisenbahnen, Band II ist das Kraftpostkursbuch.
Fotos: Jürgen A. Bock, Kursbuch: Slg. mm

Der Gegenzug zum Postexpress auf der linken Seite: Im Jahr 1956 fährt 50 2430 mit Sg 5505 in ihrem Heimatbahnhof Warburg/Westf. in Richtung Altenbeken.
Foto: Jürgen A. Bock

Rechts: Auszug aus der Strecke 192 (1960) mit „Rotzeichen" aller Art: So befördert z.B. TEE 78 werktags Eisenbahnerschaffner-Bahnpost. Den Sg 5564 Fulda–Nürnberg wollen wir noch genauer betrachten.

Zug 1864 von Bebra nach Hanau, am 18.3.1959 bei Niesig kurz vor Fulda aufgenommen, führt an der Spitze einen Post4; was dieser befördert, geht aus der Fahrplantabelle rechts hervor. *Foto: Joachim Claus*

GZV (Güterzugbildungsvorschrift, s. MIBA-Report „Zugbildung 3 – Güterzüge") für Sg 5406, dessen Postwagen in Richtung Bayern in Fulda auf Sg 5564 übergehen.

Sg 5406 — **Hamburg Rothenburgsort—Hamburg Hgbf—Hannover Hbf—Göttingen—Eichenberg—Kassel Hbf—Bebra—Fulda Gbf**

Ab Hannover Hbf:

1. Ek Altona—Altenbeken ab Kreiensen 2402.
2. EK Altona—Kassel/Gießen.
3. Post Kassel einschl Stuttgart f 570 u Frankfurt Ort f 1736.
4. Post Fulda, Nürnberg, München u Frankfurt Ü.

Exk, Ek, Post, ab Kassel auch übrige Eilwg
Während der Heizzeit nur Gehs-Wg.
Kopfmachen in Hamburg Hgbf u Kassel Hbf.
In Fulda Ü der Postwg Ri Bayern auf 5564 (bei Anschlußversäumnis ersatzweise ab Fulda am Schluß 5150 bis Würzburg Hbf), Ri Frankfurt/Mannheim auf 5196, Stuttgart 5112.

De 5164 — **Bremen Hbf—Hannover Hbf—Göttingen Rbf—Bebra Pbf—Fulda Gbf**

Ab Göttingen:

1. Bebra ohne Gr 2 u 3.
2. Ek Würzburg.
3. Post Bebra n Bd.
4. Post Fulda.
5. Fulda ohne Gr 4 einschl Nürnberg, Frankfurt, Heidelberg, Stuttgart, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg u Basel.

Eilwg.
Unterwegs gleichzeitig Laden u Rangieren.
In Göttingen Ü aus 5168.
In Fulda Pbf Halt zum Aussteigen der Postbegleiter.
In Fulda Gbf Ü auf 5112, 5150, 5152, 5154, 5166, 5196, 5564 u 5590.

GZV für den Eilgüterzug De 5164, der gleichfalls als Zulieferer für Sg 5564 fungiert. „Tempo, Tempo" auch hier: Unterwegs gleichzeitig laden und rangieren! Entsprechend „geschafft" werden die Postbegleiter in Fulda Pbf den Zug verlassen …

GZV und Wagenverzeichnis des Sg 5546, der in Fulda max. 30 Minuten auf den Sg 5406 wartet. Post und Fisch sind die eiligen Güter, die zumeist von den flinken 41 des Bw Fulda nach Süden befördert werden.

Sg 5564 — **Fulda Gbf—Gemünden (M)—Würzburg Hbf—Fürth (Bay) Gbf—Nürnberg Rbf**

1. Post Würzburg.
2. Würzburg.
3. Nürnberg Hbf, ab Fürth 35564.
4. Nürnberg Rbf einschl Fürth u Nürnberg Hgbf ohne Gr 3.

Post u übrige Eilwg.
Keine Reisezugwagen.
In Fulda sind Fischwg Cham in die Gr 3 einzustellen.
Ab Nürnberg Rbf Wg Fürth mit 9551, Wg Nürnberg Hgbf mit 15101.
Wartet in Fulda auf 5406 bis 30 Min.
Bei Anschlußversäumnis Nachführung der Postwg mit 5150 (Schluß).

Sg 5564/35564
Fulda – Fürth (Bay) – Nürnberg

	16 = Fulda — Wzb 12 = Wzb — Nbg	Sg 5564 35564
Fulda, Gbhf	ab	e 14.17
Würzburg, Hbhf		16.12—16.42
Fürth (Bay), Gbhf		17.59—18.25
Nürnberg, Hbhf	an	e 18.36

e = außer nS

Sg 5564 35564		Wagenverzeichnis
Bpw	/P	Fulda–Nbg (12) (aus 5406 von Kssl) (Uml 12/45)
Bpw	/P	Fulda–Wzb (12) (aus 5406 von Hmb, weiter D 384 nach Nbg) (Uml 12/47)
Bpw	/T/	Fulda–Nbg (aus 5164 von Brm) (Uml 16/30)
Bpw	/T	Fulda–Wzb (aus 2454/9548/5164 von Bswg, weiter 1408 nach Nbg) (Uml 16/32)
Bpw	/T/	Fulda–Wzb (16)–Nbg (12a) (aus 5164 von Han, weiter E 586 nach Mchn) (Uml 11/43)
Bpw	/T/	Fulda–Wzb (16)–Nbg (12a) (aus 5164 von Brm, weiter E 586 nach Mchn) (Uml 11/44)
Bpw	/T	Fulda–Nbg (aus 5406 von Han) (Uml 12/46)
Bpw	ST	Fulda–Wzb (aus 5164 von Brm, weiter D 584 nach Stgt) (Uml 18/2)
Bpw	/T/*)	Fulda–Nbg (12a) (aus 5406 von Kssl, weiter 648/607 nach Mchn) (Uml 11/41)
Ghs	/T nB	Fulda–Nbg (aus 5406 von Han) (Uml 16/167)
Ghs	/T nB	Fulda–Nbg (aus 5406 von Hmb) (Uml 16/172)

*) verkehrt nur auf besondere Anordnung

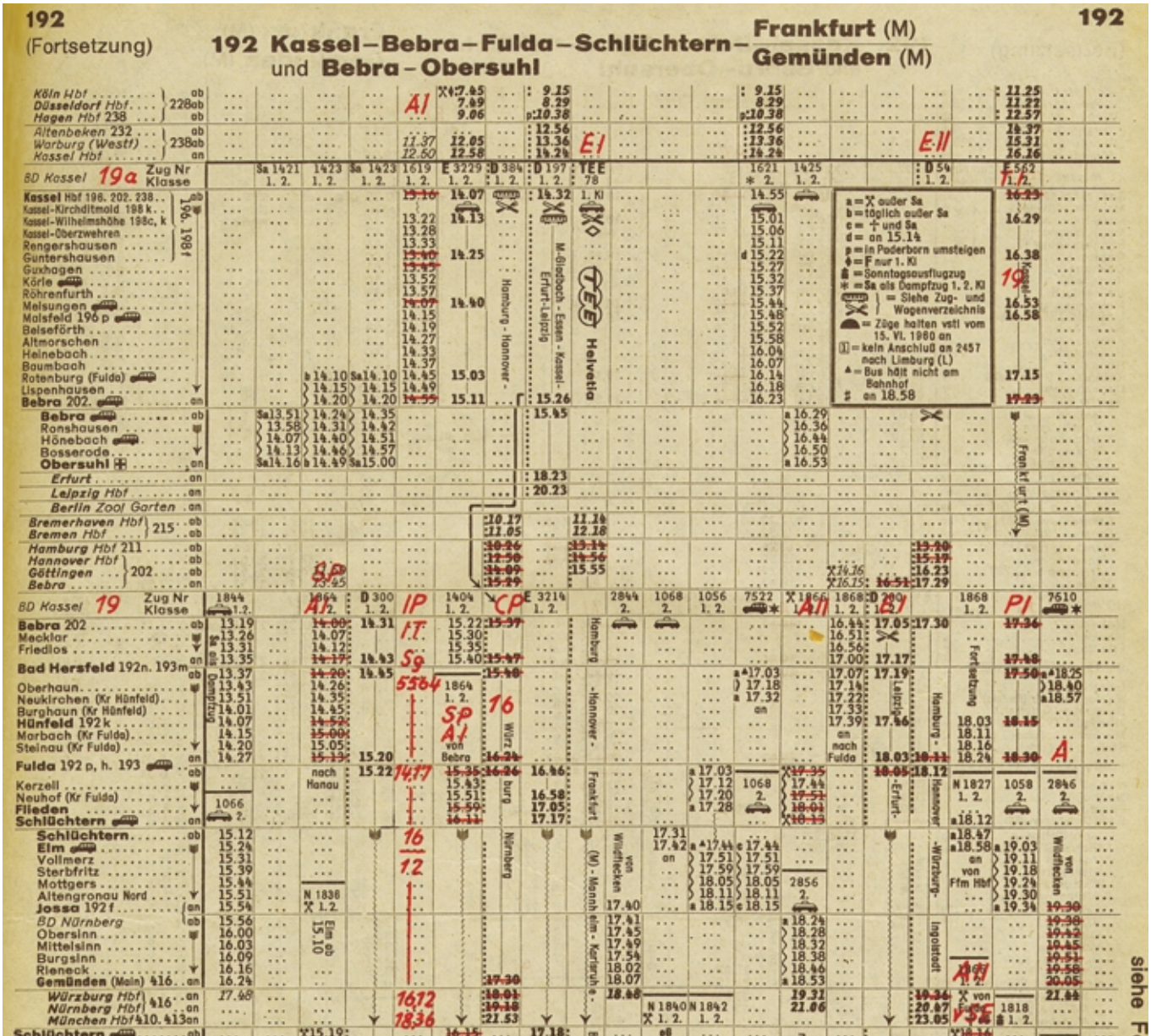
Auch ein Vorbild für eine Modell-Zugbildung: De 5137 Hamburg–Flensburg führt zunächst nur vier, ab Neumünster nur noch zwei Bahnpost- bzw. Güterwagen für die Postbeförderung mit. Zuständig ist das Bahnpostamt Hamburg (BPA 17).
Alle Fahrpläne, GZV etc.: Archiv Michael Meinhold

De 5137 Hamburg – Flensburg

	17	De 5137
Hamburg-Altona	ab	22.34↓
Hamburg-Eidelstedt		22.50—23.44↓
Neumünster		0.47— 1.04
Rendsburg		1.45— 1.53
Schleswig		2.20— 2.29
Flensburg-Weiche		3.10— 3.18↓
Flensburg	an	3.25↓

↓ = Üb 15 875 ↓ = Kübf 16 253

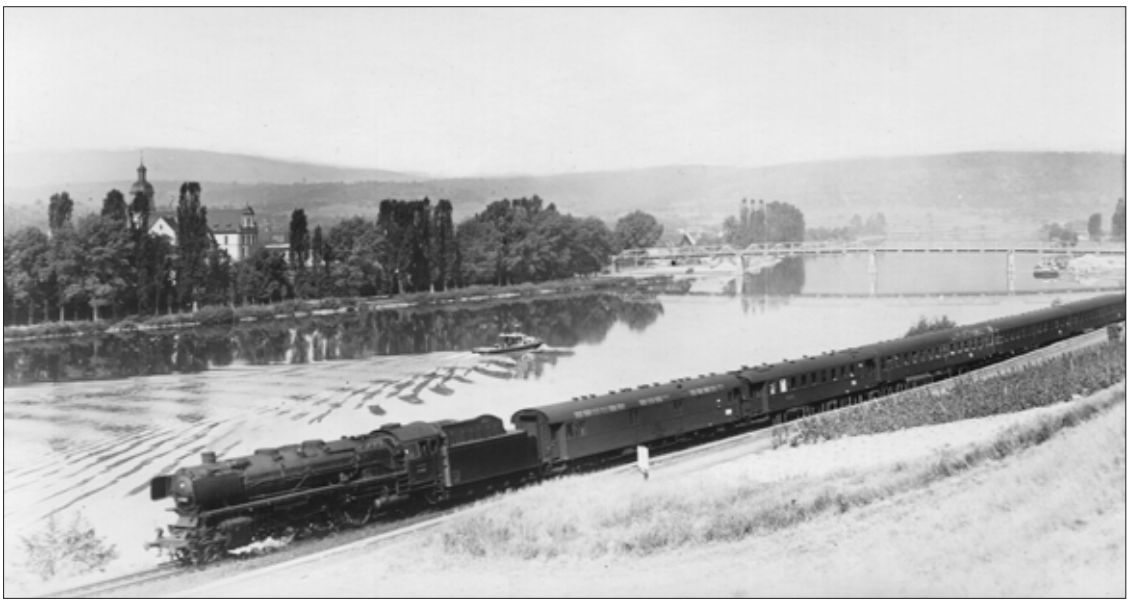
De 5137		Wagenverzeichnis
Bpw	A	Alt-Fleb (17) (Uml 17/32)
Bpw	aMo u. Sa P	Alt-Fleb (17) (Uml 17/33)
Bpw	T//	Alt-Nmstr (weiter 2641 nach Fleb = A/) (Uml 17/34)
Gs	T/	Alt-Nmstr (weiter 9281/16061 nach Kiel) (Uml 17/243)



Auch D 174 Bremerhaven–München ist auf der Nord-Süd-Strecke mit Post unterwegs, hier bei Fulda am 18.3.1959. Es zieht 01 1061 aus Bebra.
Foto: Joachim Claus

Zur Entspannung eine kleine Fotostrecke: Acht Jahre vor der vorangegangenen Aufnahme führt D 174 (mit 01 1082 bei Mottgers) einen der wenigen PwPost4ü-28, der hier ausnahmsweise mit dem Postteil – es wurde nur Briefpost befördert – zum Zug eingestellt ist. ***Foto: Carl Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold***

An der Spitze von D 690 Kassel–München (1955 mit 01 1083 bei Zellingen) läuft ein Bahnpostwagen bayerischer Bauart Post4ü-a/20,4 mit Oberlichtfenster in den Dachvouten. ***Foto: Carl Bellingrodt/ Archiv Michael Meinhold***



Gleichfalls 1955 verlässt D 374 Kassel in Richtung Süden; ein geschweißter Post4ü-a/21,6, gebaut 1936-38, am Schluss. ***Foto: Jürgen A. Bock***

Bilder, Pläne und Stenogramme

schicken Sie schnell als Bildtelegramme!

bahnpostwagen mit, der an Sonn- und Feiertagen auch Paketbahnpost befördert. Unser besonderes Augenmerk soll indes dem Schnellgüterzug Sg 5564 und seinen „Zulieferern“ gelten: Deren GZV (Güterzugbildungsvorschriften) zeigen höchst anschaulich die ausgefeilte Logistik, die hinter der Bahnpostbeförderung im Vor-Computerzeitalter steht und sich erst durch die Kombination mehrerer Unterlagen ganz erschließt. Für die Modellbahn geben die Dokumente und Fotos zahlreiche Anregungen in puncto Zugbildung und Betrieb auf doppelgleisigen, dicht befahrenen Hauptbahnen.

Eingleisige Hauptstrecken, wie sie nicht minder auf unseren Anlagen anzutreffen sind, weisen in der hier gezeigten Epoche III und z.T. bis in die Epoche IV hinein noch einen relativ dichten Bahnpost-Verkehr auf – zumal wenn sie, wie dies beispielhaft an den

321 a Heidelberg – Meckesheim – Bad Friedrichshall-Jagstfeld (–Heilbronn)

[Bus] Heidelberg—Neckargemünd—Sinsheim (Els) 2321/5 [Bus] Obergimpern/Siegelsbach—Bad Rappenau—Bad Wimpfen—Heilbronn 2322/12

km	19k ED Karlsruhe — Fahrt oder Zug Nr / Klasse			X2903 (A1)		X 2905		2907 (SA)	2407	X2917	2915 (ITI)	2409	2927	8311	2929		2933 (CA1)	Sa2421	8317	2935	+2939	2423	Sa 2423	
	Klasse			1. 2.		2.		[illegible]	2.	2.	1. 2.	2.	2. a8	*	2.		1. 2.	1. 2.	*	2.	2.	2.	1. 2.	
	Ludwigshafen (Rh) Hbf 300 d	ab	. . .	: 3.02	...	...	...	E1	...	...	:7.50	X10.15	...		...	...	11.56	.	...	12.39	...	13.15	13.48	...
	Mannheim Hbf 300d	ab	...	: 3.15	...	4.59	...	6.02	X7.21	...	8.11	10.34	...	11.15	...	...	12.07	Sa 12.30	12.48	12.48	...	13.42	Sa14.02	...
	Heidelberg Hbf 300d	an	...	: 3.28	...	5.23	...	6.23	X7.42	...	8.32	10.56	...	11.38	...	...	12.20	Sa 12.44	13.03	13.03	...	14.01	Sa14.16	...
0,0	Heidelberg Hbf 301 (siehe auch 300d, Gesamtverkehr)	ab	...	X~~4.06~~	...	X 5.33	...	~~6.28~~	7.47	...	~~8.50~~	11.08	...	11.45	...	...	~~12.38~~	Sa 12.51	b 13.15	13.25	...	a14.30	Sa14.30	...
4,3	Heidelberg Karlstor		...	4.12	...	5.38	...	6.34	7.53	...	9.04	11.14	...	11.58	...	...	12.44	12.57	13.30	13.31	...	14.36	14.36	...
7,4	Schlierbach-Ziegelhausen		..	4.17	...	X5.42	...	6.38	7.57	...	9.09	11.18	...	▲12.04	...	...	12.49	13.01	▲13.36	13.35	...	14.40	14.40	...
11,5	Neckargemünd 321	an	...	4.22	..	5.47	...	6.43	8.02	...	9.14	11.22	...	12.10	...	...	~~12.54~~	13.06	13.42	13.39	...	14.45	14.45	...
	Neckargemünd	ab	...	4.23	...	5.47	...	6.44	8.03	...	9.16	11.23	...	12.10	...	...	~~12.55~~	13.07	b13.42	13.40	...	14.46	14.46	
16,0	Bammental		...	4.30	...	5.53	...	6.50	8.09	...	9.22	11.28	...	○	...	...	~~13.01~~	13.13	○	13.46	...	14.52	14.52	2937
16,9	Reilsheim		...	4.32	...	X5.55	...	6.52	8.11	...	9.24	X11.30	...	nach	...	...	13.03	13.16	nach	13.48	...	14.55	14.55	2. [Bus]
19,3	Mauer (b Heidelberg) 320 a		..	4.37	..	5.59	...	6.56	8.15	...	9.29	11.34	...		...	...	13.07	13.20		13.52	...	14.58	14.58	...
21,6	Meckesheim 321 d	an	...	4.41	...	6.02	...	~~6.59~~	8.18	...	9.32	11.37	...		...	...	~~13.11~~	Sa 13.23		13.55	...	15.02	15.02	...
	Meckesheim	ab	...	4.43	...	6.05	...	~~7.01~~	8.19	X8.44	9.34	11.38	11.42	Waldhilsbach	...	...	~~13.12~~	13.24	Waldhilsbach	13.56	...	a 15.04	Sa15.04	...
24,3	Zuzenhausen		...	4.47	...	6.10	...	7.06	nach	8.48	9.38	nach Obrigheim	11.46		...	...	13.16	nach Obrigheim		14.00	...	nach	nach Obrigheim	...
27,7	Hoffenheim		...	4.51	...	6.17	..	7.12	Obrig-	8.52	9.43		11.50		...	...	13.21			14.05	...	Obrig-		...
31,6	Sinsheim (Elsenz) [Bus] (weitere Züge Strecke 321b)	an	...	~~4.56~~	...	6.22	...	~~7.17~~	heim	X8.57	9.48		11.55		...	..	~~13.26~~			14.10	...	heim		...
	Sinsheim (Elsenz)	ab	...	5.09	...	6.24	...	7.21	...	...	9.52		...		12.44	...	~~13.30~~			...	+14.46	...		...
	Steinsfurt	an	...	⊛5.13	...	6.27	...	⊛7.25	...	...	10.56		...		12.48	...	13.34			...	14.49	...		...
34,5	Steinsfurt	ab	...	5.16	...	6.28	...	7.31	...	...	10.02		...	...	12.51	...	13.35		...	...	14.50	...		...
41,6	Grombach		...	5.29	...	6.37	...	7.40	...	...	10.12		...	...	12.59	...	13.44		...	...	X14.58	.		...
46,4	Babstadt [Bus]		...	5.39	...	6.43	...	7.47	...	...	10.19		...	...	13.05	...	13.51		...	...	X15.04	...		...
49,4	Bad Rappenau [Bus]		...	~~5.47~~	...	6.53	...	~~7.52~~	...	...	10.24	...	...	...	13.10	...	~~13.57~~		...	...	15.08	.		15.56
52,4	Bad Wimpfen-Hohenstadt		...	5.52	...	X6.57	...	X7.56	.	...	10.28	...	...	...	X13.13	...	|	...	...	...	X15.11	...	...	X15.59
55,3	Bad Wimpfen		...	~~6.00~~	...	7.05	...	~~8.02~~	...	...	10.34	...	...	...	13.18	...	~~14.05~~	...	...	...	15.16	...	...	16.04
57,9	Bad Friedrichshall-Jagstfeld	an	...	X~~6.04~~	...	X 7.09	...	~~8.06~~		...	10.38	...	...	...	13.21	...	~~14.10~~	...	...	...	+15.20		...	16.08
	Bad Friedrichshall-Jagstf 322	ab	...	X6.07	...	X 7.10	...	8.07	...	...	10.40	...	...	...	13.24	...	14.14	...	..	...	15.23	...	...	16.09
	Heilbronn Hbf 319a.323c 322	an	...	X~~6.27~~	...	X 7.27	..	~~8.21~~	...	...	~~11.00~~	...	...	...	13.41	...	~~14.33~~	...	...	...	15.40	...	...	16.27
	Stuttgart Hbf 322	an	...	7.36	...	8.41	...	9.48	.	...	12.28	...	...	...	14.59	..	f15.55/15.52	..	...	...	...	...	...	17.33

a X außer Sa b täglich außer Sa d + 1 2. Kl f umsteigen in Bietigheim (Württ) ⊛ X nach Eppingen umsteigen

○ Hält auch in Heidelberg Kurfürstenanlage ▲ Bus hält nicht am Bahnhof

X-Züge nicht 16. VI. +-Züge auch 16. VI.

siehe Fortsetzung

Die zwischen zwei Hauptbahnen gelegene Verbindungslinie 321a hat 1960 noch eine relativ rege Postbeförderung, wie dieser Auszug zeigt: zwei Allesbahnposten und eine Transportbahnpost allein am Vormittag.

Und da kommt er auch schon: Zug 2915 Heidelberg–Heilbronn mit dem Bahnpostwagen für die Transport-Bahnpost, aufgenommen im Juli 1965 in Neckargemünd.

66, August 1966, Gießen: Mit zwei Postwagen rückt 66 001 vor, um zum Zug 1737 Gießen–Kassel zu gelangen, der an Werktagen Paketbahnpost befördert.
Fotos: Jürgen A. Bock

Tabellen 321a und 193 gezeigt wird, als Verbindung zweier Magistralen fungieren. Das erleichtert nämlich den Austausch bzw. Übergang von Bahnposten ebenso wie die Umläufe der Bahnpostwagen, die an den beiden Endpunkten wieder in die Züge der „großen“ Strecken übergehen können. So finden wir denn sowohl zwischen Heidelberg und Heilbronn als auch zwischen Gießen und Fulda im Jahr 1960 einen regen Bahnpostverkehr mit fast allen Beförderungsarten – und damit, wichtig für die Modell-Zugbildung – auch zahlreichen verschiedenen Bahnpostwagen allein in den hier ausschnittsweise gezeigten Vormittagsstunden. Ganz ähnlich verhält es sich, um nur einige Beispiele zu nennen, auf den Strecken 112 d Itzehoe–Wrist, 222 b Bielefeld–Sennelager–Paderborn, 229 a Opladen–Burscheid (gell, Kollege Knipper!)–Remscheid-Lennep, 239 n Sie-

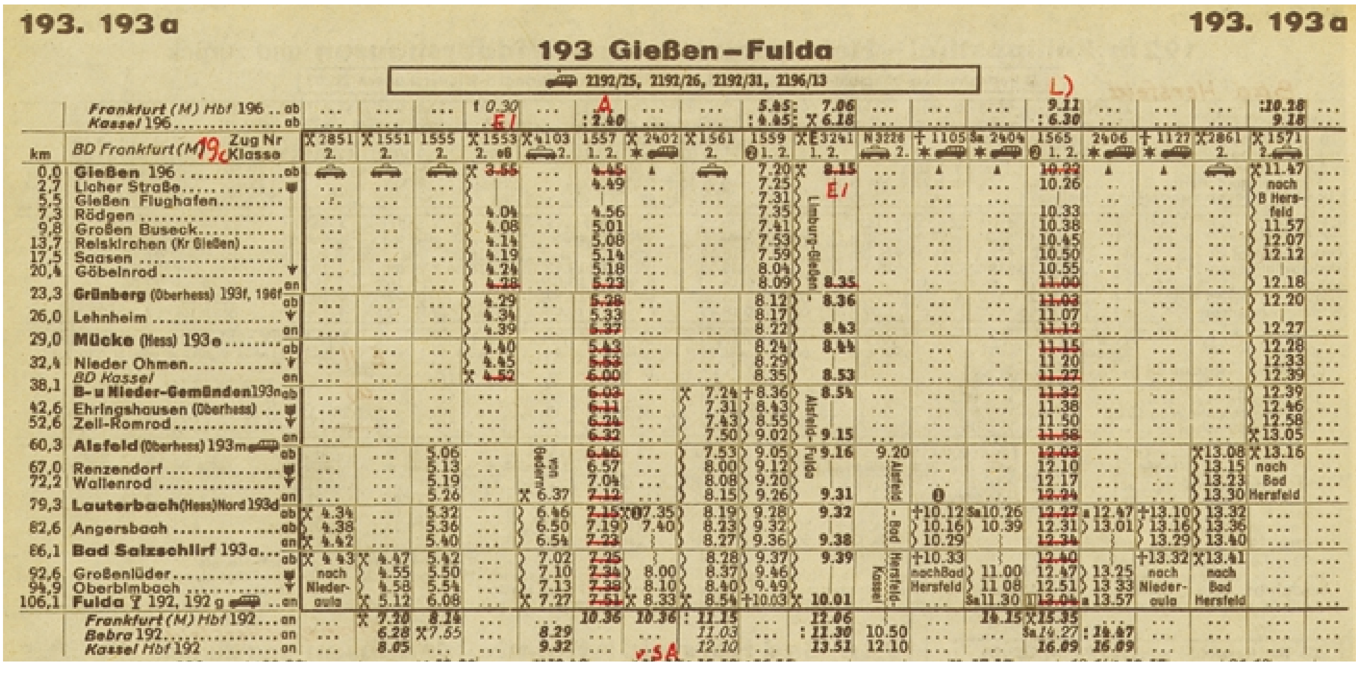
gen–Kreuztal–Marburg/L oder 415 b Steinach–Rothenburg o.d.T.–Dombühl. Wer solches auf seiner Anlage nachspielen möchte, braucht also den Schattenbahnhof bzw. die Schattenbahnhöfe nur als Übergangs- bzw. Anschlussbahnhof zu definieren.

Und die Bahnposten auf den kleinen Stichstrecken, in der Kombination „Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn" ein ebenso beliebtes, wenn nicht gar das häufigste Anlagenthema? Das genaue Studium diverser Postkursbuch-Jahrgänge aus der Epoche III zeigt, dass gegen Ende der 50er-Jahre die große Abwanderung der Postbeförderung von der Schiene auf die Straße einsetzt. Noch 1956/57 hingegen finden wir auf zahlreichen Stichbahnen einen ausgesprochen lebhaften Bahnpostver-

Januar 1964: Noch erfreut sich die Strecke Kassel–Korbach eines regen Postverkehrs. Zug 1247 führt den 5713 Ksl, einen Post2-a/13 von 1950, als Allesbahnpost; in Arolsen wird umgeschlagen.
Foto: Jürgen A. Bock

5.8.1966: Zwei Postwagen im P 1587 Gießen–Alsfeld; er wartet in Grünberg auf die Kreuzung mit E 3246 Fulda–Limburg, der gleichfalls Post befördert, wie der bereitstehende Postkarren zeigt.
Foto: Kurt Burlein

Als Verbindung von Main-Weser-Bahn und Nord-Süd-Strecke zeigt die KBS 193 in den Sechzigerjahren allein in den Vormittagsstunden drei verschiedene Bahnposten.



193. 193 a — 193. 193 a

193 Gießen – Fulda

2192/25, 2192/26, 2192/31, 2196/13

km																				
	Frankfurt (M) Hbf 196 .. ab	...	...	...	† 0.30	...	A	...	...	5.45:	7.06	...	...	...	9.11	...	...	...	:10.28	...
	Kassel 196 .... ab	...	...	...	E1	...	: 2.40	...	...	: 4.45:	X 6.18	...	...	...	: 6.30	...	...	...	9.18	...
km	BD Frankfurt (M) 19c — Zug Nr / Klasse	X 2851 2.	X 1551 2.	1555 2.	X 1553 2.	X 4103 2.	1557 1. 2.	X 2402	X 1561 2.	1559 1. 2.	X E 3241 1. 2.	N 3228 2.	† 1105	Sa 2404	1565 1. 2.	2406	† 1127	X 2861 2.	X 1571 2.	
0,0	Gießen 196 .... ab	🚌	🚌	🚌	X ~~3.55~~	...	~~4.45~~	▲	🚌	7.20	X ~~8.15~~ E1	...	▲	▲	~~10.22~~	▲	▲	🚌	X 11.47	...
2,7	Licher Straße	...	...	...	|	...	4.49	...	...	7.25	Limburg–Gießen	...	...	...	10.26	...	...	...	nach	...
5,5	Gießen Flughafen	...	...	...	|	...	|	...	...	7.31		...	...	...	|	...	...	...	B Hers-	...
7,3	Rödgen	...	...	...	4.04	...	4.56	...	...	7.35		...	...	...	10.33	...	...	...	feld	...
9,8	Großen Buseck	...	...	...	4.08	...	5.01	...	...	7.41		...	...	...	10.38	...	...	...	11.57	...
13,7	Reiskirchen (Kr Gießen)	...	...	...	4.14	...	5.08	...	...	7.53		...	...	...	10.45	...	...	...	12.07	...
17,5	Saasen	...	...	...	4.19	...	5.14	...	...	7.59		...	...	...	10.50	...	...	...	12.12	...
20,4	Göbelnrod	...	...	...	4.24	...	5.18	...	...	8.04		...	...	...	10.55	...	...	...	|	...
23,3	Grünberg (Oberhess) 193f, 196f an	...	...	...	~~4.28~~	...	~~5.23~~	...	...	8.09	~~8.35~~	...	...	...	~~11.00~~	...	...	...	12.18	...
	ab	...	...	...	4.29	...	~~5.28~~	...	...	8.12	8.36	...	...	...	~~11.03~~	...	...	...	12.20	...
26,0	Lehnheim	...	...	...	4.34	...	5.33	...	...	8.17	|	...	...	...	11.07	...	...	...	|	...
29,0	Mücke (Hess) 193e .... an	...	...	...	4.39	...	~~5.37~~	...	...	8.22	8.43	...	...	...	~~11.12~~	...	...	...	12.27	...
	ab	...	...	...	4.40	...	~~5.43~~	...	...	8.24	8.44	...	...	...	~~11.15~~	...	...	...	12.28	...
32,4	Nieder Ohmen	...	...	...	4.45	...	~~5.52~~	...	...	8.29	|	...	...	...	11.20	...	...	...	12.33	...
38,1	BD Kassel — B- u Nieder-Gemünden 193n an	...	...	...	X ~~4.52~~	...	~~6.00~~	...	...	8.35	8.53	...	...	...	~~11.27~~	...	...	...	12.39	...
	ab	...	...	...	...	...	~~6.03~~	...	X 7.24	† 8.36	8.54	...	...	...	~~11.32~~	...	...	...	12.39	...
42,6	Ehringshausen (Oberhess) ...	...	...	...	...	...	~~6.11~~	...	7.31	8.43	Alsfeld–Fulda	...	...	...	11.38	...	...	...	12.46	...
52,6	Zell-Romrod	...	...	...	...	...	~~6.24~~	...	7.43	8.55		...	...	...	11.50	...	...	...	12.58	...
60,3	Alsfeld (Oberhess) 193m an	...	...	...	...	...	~~6.32~~	...	7.50	9.02	9.15	...	...	...	~~11.58~~	...	...	...	X 13.05	...
	ab	...	...	5.06	...	von Gedern	~~6.46~~	...	7.53	9.05	9.16	9.20	...	...	~~12.03~~	...	...	X 13.08	X 13.16	...
67,0	Renzendorf	...	...	5.13	...		6.57	...	8.00	9.12	|	Alsfeld	...	...	12.10	...	...	13.15	nach	...
72,2	Wallenrod	...	...	5.19	...		7.04	...	8.08	9.20	|		...	...	12.17	...	...	13.23	Bad	...
79,3	Lauterbach (Hess) Nord 193d an	...	...	5.26	...	X 6.37	~~7.12~~	...	8.15	9.26	9.31		⓪	...	~~12.24~~	...	...	13.30	Hersfeld	...
	ab	X 4.34	...	5.32	...	6.46	~~7.15~~	X 7.35	8.19	9.28	9.32	Bad Hersfeld–Kassel	† 10.12	Sa 10.26	~~12.27~~	a 12.47	† 13.10	13.32	...	...
82,6	Angersbach .... ab	4.38	...	5.36	...	6.50	7.19	7.40	8.23	9.32	|		10.16	10.39	12.31	13.01	13.16	13.36	...	...
86,1	Bad Salzschlirf 193a ... an	X 4.42	...	5.40	...	6.54	~~7.23~~	|	8.27	9.36	9.38		10.29	|	~~12.34~~	|	13.29	13.40	...	...
	ab	X 4.43	X 4.47	5.42	...	7.02	~~7.25~~	|	8.28	9.37	9.39		† 10.33	|	~~12.40~~	|	† 13.32	X 13.41	...	...
92,6	Großenlüder	nach	4.55	5.50	...	7.10	~~7.34~~	8.00	8.37	9.46	|		nach Bad	11.00	12.47	13.25	nach	nach	...	...
94,9	Oberbimbach	Nieder-	4.58	5.54	...	7.13	~~7.38~~	8.10	8.40	9.49	|		Hersfeld	11.08	12.51	13.33	Nieder-	Bad	...	...
106,1	Fulda 192, 192 g ... an	aula	X 5.12	6.08	...	X 7.27	~~7.51~~	X 8.33	X 8.54	† 10.03	X 10.01		...	Sa 11.30	~~13.04~~	a 13.57	aula	Hersfeld	...	...
	Frankfurt (M) Hbf 192 ... an	...	X 7.20	8.14	...	...	10.36	10.36	: 11.15	...	12.06		...	14.15	X 15.35	...	...	...	...	...
	Bebra 192 .... an	...	6.28	X 7.55	...	8.29	...	...	11.03	...	: 11.30	10.50	...	...	Sa 14.27	: 14.47	...	...	...	...
	Kassel Hbf 192 .... an	...	8.05	...	...	9.32	...	v.SA	12.10	...	13.51	12.10	...	...	16.09	16.09	...	...	...	...

kehr, wofür die hier gezeigten Tabellen 419 a und 413 n stehen mögen. Auffällig ist dabei, dass dies vor allem für Strecken südlich des „Weißwurst-Äquators“ gilt, während sich in den ehemals preußischen Direktionen nur noch vereinzelte Eisenbahner-Bahnposten finden. Wer also auf seiner Modell-Stichstrecke richtige (Alles- oder Paket-) Bahnpostwagen einsetzen will, mag sich an den hier dokumentierten Beispielen orientieren, was Verkehrszeiten – Früh- und Abendstunden – und damit eingesetzte Wagentypen angeht. Für Freunde so prägnanter preußischer Wagentypen wie etwa des PwPosti Pr 11 (Fleischmann-Modell) mag dabei deren langjähriger Einsatz auch in süddeutschen Regionen tröstlich sein …
mm

Auf der Stichbahn Vilshofen–Aidenbach hat 98 582 im Sommer 1954 den (preußischen) PwPosti 103 059 Rgsb am Haken.
Foto: Gottfried Turnwald

419 a Haßfurt—Hofheim (Unterfr) — Alle Züge nur 2. Klasse

	A/	T/	SA			E/		A/	
ab Schweinfurt Hbf 419	⚒4.55	7.18	7.56	7.56	11.00	13.12	a17.29	17.46	22.53
ab Bamberg	⚒4.43	7.02	8.34	...	11.24	13.26	a17.23	18.10	21.47
Zug Nr (BD Nürnberg)	■3271	■3273	□3273	■8301	■3275	3283	3277	3279	3281
km 0 ab Haßfurt 419	⚒5.52	⚒7.47	†8.51	⚒9.39	⚒12.10	14.15	a18.13	19.05c	23.19
7,7 Königsberg (Bayern)	6.06	8.03	9.07	10.00	12.23	14.29	18.29	19.19	23.31
10,9 Junkersdorf (b Hofheim)	⚒6.12	8.09	9.13	10.07	⚒12.28	⚒14.34	18.35	⚒19.24	⚒23.36
13,5 Rügheim [🚌 1419c, f	⚒6.17	8.15	9.19	10.15	⚒12.33	⚒14.39	18.41	⚒19.29	⚒23.40
15,5 an Hofheim (Unterfr)	⚒6.22	⚒8.21	†9.25	⚒10.21	⚒12.38	14.44	a18.46	19.34c	23.46

				E/			A/	SaA	E//	
an Schweinfurt Hbf 419	⚒6.19	7.22	8.10	12.50	14.55	17.21	a18.46	⚒19.04	21.25	21.25
an Bamberg	⚒6.25	⚒7.25	8.11	12.30	14.60	18.12	a18.39	19.25	21.43	21.43
Zug Nr (BD Nürnberg)	■3270	□3272	■3272	3276	■3278	■8304	3280	3280	■8302	□3282
an Haßfurt 419	⚒5.33	†6.21	⚒7.20	11.32	⚒13.50	⚒16.15	a17.48	c18.28	⚒20.34	†20.33
Königsberg (Bayern)	5.22	6.09	7.08	11.27	13.39	15.56	17.36	18.13	20.15	20.21
Junkersdorf (b Hofheim)	5.16	6.03	⚒7.02	11.21	13.33	⚒15.37	17.24	18.06	⚒19.54	⚒20.15
Rügheim	5.10	5.57	⚒6.57	11.16	13.28	⚒15.31	17.18	17.59	⚒19.47	⚒20.10
ab Hofheim (Unterfr)	⚒5.05	†5.52	⚒6.53	11.11	⚒13.23	⚒15.25	a17.14	c17.53	⚒19.41	†20.06

a ⚒ außer Sa, auch 21. XI., nicht 1. XI. 24., 31. XII. c † u. Sa, auch 1. XI., 24., 31. XII., nicht 21. XI. ■ verkehrt nicht 1. XI., auch 21. XI. □ verkehrt auch 1. XI., nicht 21. XI. SF

Bahnposten aller Art auf der Strecke 419a im Jahr 1956. Die Züge mögen wir uns wie auf dem Foto oben vorstellen, denn auch hier sind damals 98.5 und PwPosti eingesetzt.

Auch hier lässt sich der Wagen hinter 98 301 genau bestimmen: Es ist der bayerische PwPostL 9687 – aufgenommen im September 1956 auf der Strecke 413n östlich Großweingarten.
Foto: Gottfried Turnwald

Viel Post befördert das „Spalter Bockerl“ im Jahr 1956 – ein treffliches Vorbild für eine kurze Modell-Nebenbahn.

413 n. 414

413 n Georgensgmünd—Spalt — Alle Züge nur 2. Klasse

			Pl	SP		E//				
ab Nürnberg Hbf 413 (Roth)	...	...	6.12	8.31	12.24	⚒13.15	16.58	a17.23	18.36	21.58
Zug Nr (BD Nürnberg)		⚒3083	3085	3087	3091	3091	3095	3095	3097	†3099
km 0 ab Georgensgmünd 413	...	⚒5.38	7.32	9.30e	13.23	a14.09	e17.55	a18.18	19.34	d22.54
4,3 Großweingarten	...	⚒5.47	7.42	9.40	13.33	14.19	18.05	18.28	19.44	23.04
6,9 an Spalt	...	⚒5.54	7.49	9.47e	13.40	a14.26	e18.12	a18.35	19.51	d23.11

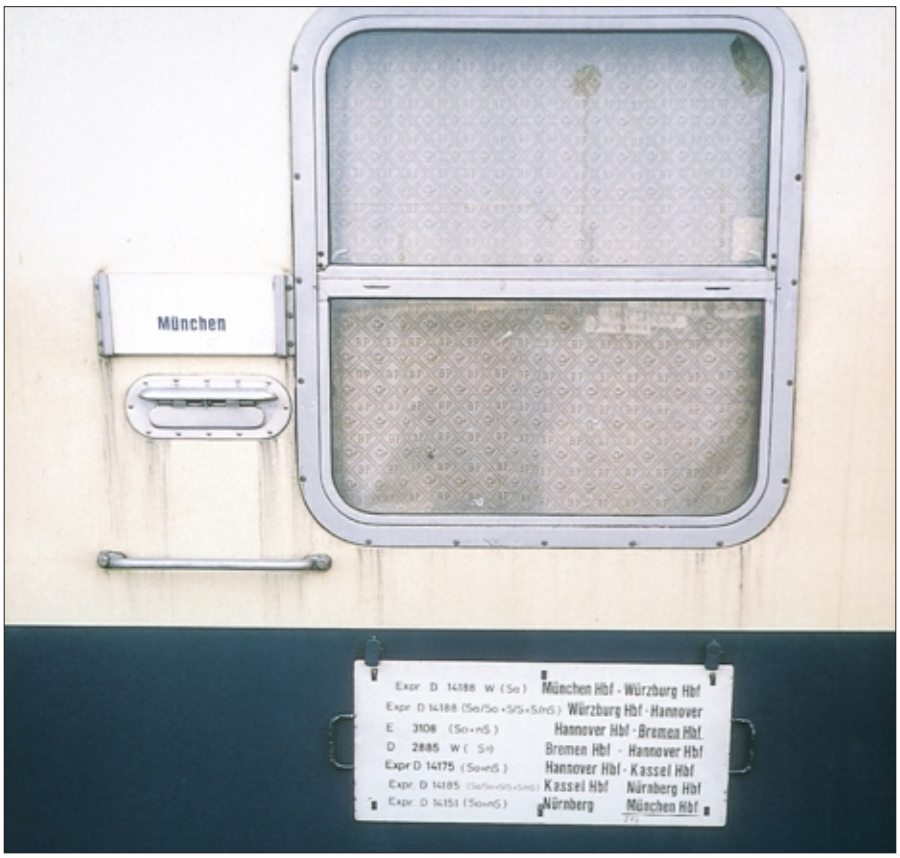
			Pl		SP E/		Pl		
an Nürnberg Hbf 413	⚒6.26	7.11	⚒7.25	10.21	13.40	18.35	19.50	23.25	...
Zug Nr (BD Nürnberg)	⚒3082	†3084	⚒3084	3086	3090	3094	3096	†3098	
an Georgensgmünd 413	⚒5.23	†6.05	⚒6.27	9.07	12.48	17.45	19.01	d22.30	..
Großweingarten	5.14	5.55	6.18	8.58	12.39	17.36	18.52	22.21	...
ab Spalt	⚒5.07	†5.48	⚒6.11	8.51	12.31	17.29	18.45	d22.14	...

⚒-Züge verkehren nicht am 24. u. 31. XII. Pl †-Züge verkehren auch am 24. u. 31. XII. a ⚒ außer Sa e † u. Sa d † ab 1. V.

Zuglaufschilder an Bpw

Umlaufende Posten

Nicht steuermindernde Feinheiten der Bilanzbuchhaltung sind hier gemeint, sondern die Umläufe der Bahnpostwagen. Sie zeigen ebenso ausgesprochene „Lanstreckenläufer“ wie regional relativ begrenzte Kurse und bedeuten für den Modelleinsatz von Bahnpostwagen: Es ist – auf Hauptstrecken allemal – durchaus erlaubt, zumindest Modelle schnell laufender Vorbilder in Schnell-, Eil- und Personenzügen sowie natürlich in Expressgut- und Schnellgüterzügen über die Anlage zu befördern und dies plausibel mit Umlaufgründen zu rechtfertigen. Die gezeigten Modellkurse sind übrigens absolut authentisch. *mm*



Zwischen München und Bremen war dieser 26-m-Vierachser in Expressgut-, aber auch D- und Eilzügen unterwegs, als ihn der Fotograf in Kassel „erwischte“.

Hamburg-Langenfelde Postbahnhof und Frankfurt/M Hbf waren die nördlichen bzw. südlichen Endpunkte dieses Umlaufs des PA Hannover, gleichfalls in Kassel aufgenommen.
Fotos: Jürgen A. Bock

Am Lima-Modell des 6178 Esn lesen wir, dass der Wagen täglich außer sonntags zwischen Oberhausen und Rheine pendelte. Die Zugnummern lauteten 2501 und 2620. Schon weiter rum kam …

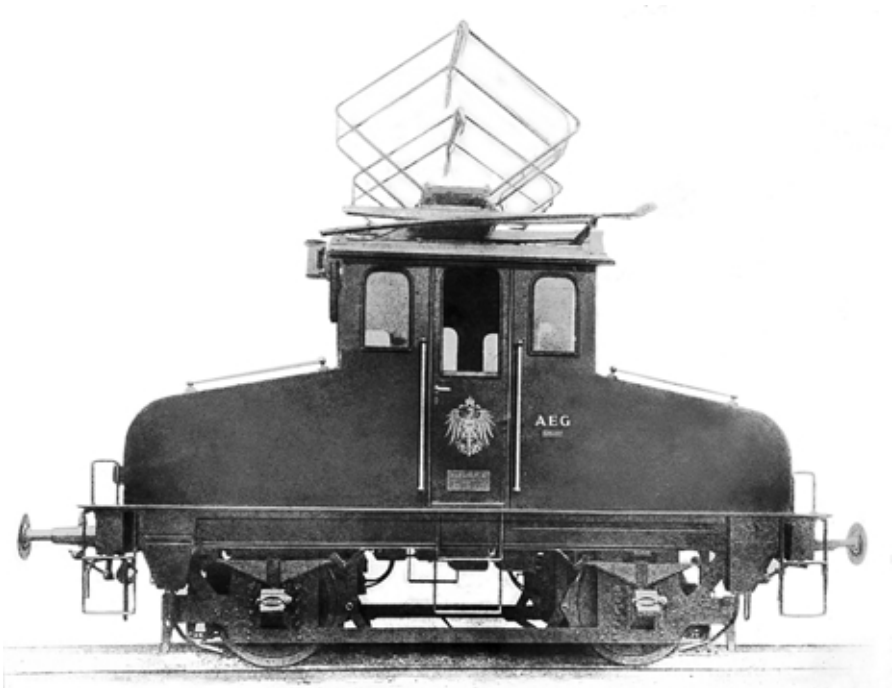
… der 6216 Han, dessen Modell Piko fertigte. Sein Einsatzgebiet lag zwischen Hannover, Fulda und Mannheim. Beide Modelle wurden von Deutsche Post Philatelie angeboten. *Fotos: MK*

Ein Blick zurück ins Jahr 1956/57: Damals gab es nicht nur auf der Marschbahn Hamburg–Westerland, sondern auf nahezu allen hier gezeigten Strecken noch Bahnposten – bis auf die Strecken von Husum nach Jübek und Flensburg. Auch auf der Sylter Inselbahn List –Westerland–Hörnum wurde eifrig Bahnpost befördert …
Archiv Michael Meinhold

„Nur" auf der Marschbahn Hamburg–Westerland unterwegs war dieser Vierachser, auf den der Fotograf 1982 in Westerland traf.

Noch im schmucken Grün lackiert war dieser 26-m-Vierachser, den unser Fotograf am 28.10.1967 in Warburg/Westf antraf. Sein Revier war lt. Umlaufschild die Obere Ruhrtalbahn, auf der er in Personen- und Eilzügen pendelte (Letztere übrigens bunt aus Mitteleinstiegswagen, Umbau-Vierachsern und Vorkriegs-Bauarten gemischt).
Fotos: Jürgen A. Bock

Nicht nur die Obere Ruhrtalbahn Hagen–Bestwig (–Warburg–Kassel) wies 1956/57 noch einen regen Bahnpostverkehr auf, sondern auch zahlreiche Nebenbahnen bis hin zur schmalspurigen KAE-Strecke Altena–Lüdenscheid. *Archiv Michael Meinhold*



Die Postlokomotive Nr. 1 des Bahnpostamtes Berlin trägt hier noch das Wappen der Kaiserlichen Post auf der Tür. Bemerkenswert ist der doppelte Stromabnehmer auf dem Dach, da die Rückführung des Stroms nicht wie üblich über die Schiene, sondern ebenfalls über einen Fahrdraht erfolgte.

Unten: Lok Nr. 3 des Baujahres 1913 war als vierachsige Maschine mit 200 PS doppelt so stark wie die beiden zweiachsigen Vorgänger.

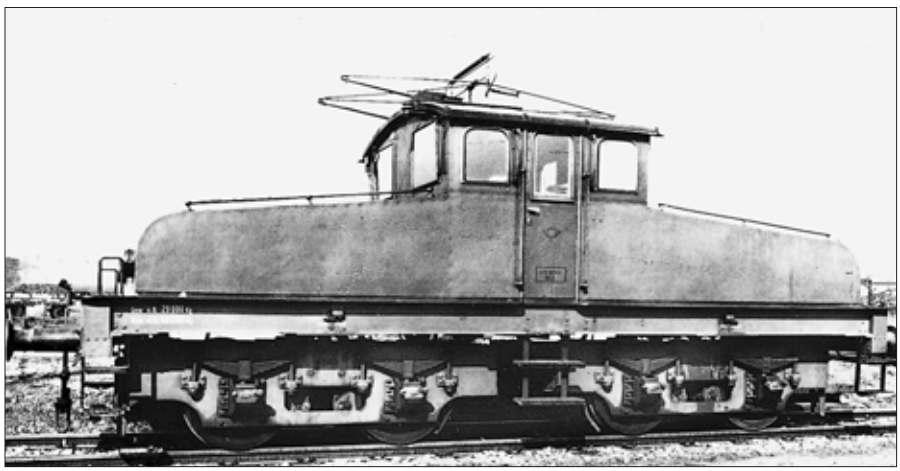
Die Post fährt mit der Bahn

Postlokomotiven

„Postlokomotiven – nie gehört" werden sicher manche unserer Leser sagen. Und doch gibt bzw. gab es derartige Loks für die Rangieraufgaben auf Postbahnhöfen. Dr. Günther Scheingraber und Klaus Kirsch beschreiben die verschiedenen Typen der zumeist dieselgetriebenen Lokomotiven und weitere Rangiermittel.

Postlokomotiven standen im Eigentum der Post und wurden von Postbediensteten als Lokführer und Begleiter gefahren. Da der Einsatz dieser Maschinen aber nur zur Übergabe bzw. Übernahme von Postwagen in Frage kam, waren sie lediglich auf wenigen Bahnhofsanlagen in deutschen Großstädten zu sehen. Abgesehen von Berlin, wo Postlokomotiven bereits seit 1912 in Betrieb stehen, sind sie andernorts erst nach 1945 in Erscheinung getreten.

Offensichtlich erhoffte sich die Post von dieser Betriebsform finanzielle Einsparungen; doch dürften sich die Erwartungen wohl nicht ganz erfüllt haben, denn sonst wäre der Betrieb mit posteigenen Lokomotiven nicht nach mehr oder minder langer Zeit überall wieder eingestellt worden – wiederum mit Ausnahme von Berlin.



Berlin

Das Postamt SW 77, nächst dem Bahnhof Gleisdreieck gelegen, hatte als einziges Bahnpostamt im Deutschen Reich bereits vor dem Ersten Weltkrieg den Betrieb mit Postlokomotiven aufgenommen. 1912 wurden zwei zweiachsige elektrische Lokomotiven für Gleichstrom 550 V bei der AEG (Fabriknummern 1445 und 1444) gekauft und als Post 1 und 2 bezeichnet. Sie verfügten über zwei Motoren mit je 50 PS Leistung; ihr Dienstgewicht betrug 24,8 t und ihre Länge über Puffer 6850 mm.

Auffallend sind bei der einzigen uns bekannten zeitgenössischen Aufnahme dieser ersten Postlokomotiven die beiden nebeneinander liegenden Stromabnehmer auf dem Dach des Führerhauses. Da der Fernmeldebetrieb Einwände gegen die Rückleitung des Fahrstroms durch die Schienen erhoben hatte, weil er Beeinträchtigungen des Fernsprechbetriebes befürchtete, musste die Stromrückführung über eine zweite Oberleitung und einen zweiten Stromabnehmer erfolgen. Die technischen Erkenntnisse späterer Zeit ließen dieses Kuriosum dann wieder verschwinden.

Ein Jahr nach der Beschaffung der beiden Postlokomotiven 1 und 2 wurde gleichfalls von der AEG ein drittes Triebfahrzeug bezogen. Diesmal war es eine vierachsige Lok mit zwei Drehgestellen und vier Fahrmotoren zu je 50 PS Leistung. Die Lok verfügte somit über eine doppelt so hohe Motorleistung wie die kleineren Zweiachser.

Äußerlich zeigte sie die typische „Bügeleisen“-Bauform mit großem Mittelführerstand. Ihr Dienstgewicht betrug 43 t bei einer Länge über Puffer von 9930 mm.

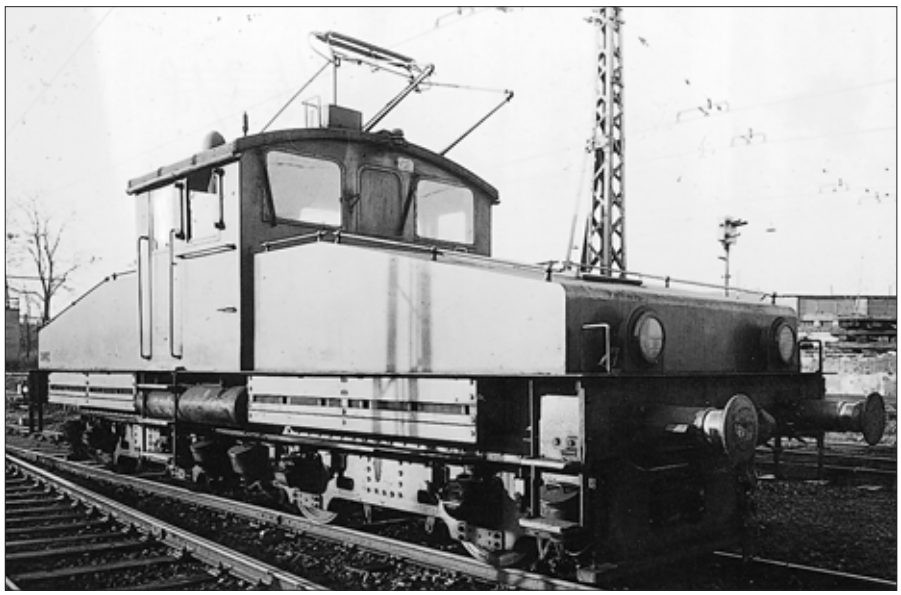
Im Jahre 1928 wurde eine weitere Bo‘Bo‘-Gleichstromlok beschafft (Nr. 4), diesmal von SSW (Fabriknummer 2479). Mit 480 PS Motorleistung war sie leistungsmäßig der Nr. 3 erheblich überlegen. Ihr Dienstgewicht betrug 60,5 t. Mit einer Länge über Puffer von 10 940 mm war sie nur 1000 mm länger als die Nr. 3.

Der elektrische Betrieb überdauerte den Zweiten Weltkrieg ebenso wie den Bau der Berliner Mauer. 1966 waren noch die Loks 2 bis 4 in Betrieb. (Mehr dazu weiter unten.)

Im Zuge des „Kalten Krieges“ nahmen die Schikanen seitens der Deutschen Reichsbahn der DDR, die für den Eisenbahnbetrieb innerhalb ganz Berlins zuständig war, zu. Immer wieder kam es vor, dass Postzüge für Berlin (West) von der DR bis auf wenige Meter an die Postgleise herangefahren und dann unter fadenscheinigen Ausreden stundenlang stehen gelassen wurden. Die elektrischen Postlokomotiven konnten die Züge wegen fehlender Oberleitung nicht ins Postamt fahren; andererseits aber wurde jede Verlängerung der Oberleitung von der DR kategorisch abgelehnt.

Als dieser Zustand unerträglich wurde, beschaffte die Deutsche Bundespost Berlin 1967/68 bei Orenstein & Koppel zwei zweiachsige dieselhydraulische Lokomotiven der Type MB 10 N mit Klöckner-Humboldt-Deutz-Motoren Typ 12 L 714 von 250 PS Motorleistung und hydraulischem Voith-Getriebe. Bei ihrer Abnahmefahrt am 27.10.1967 in Dortmund erreichten beide Loks (Fabriknummern 26608 und 26625), die in Berlin als Post 1 und 2 bezeichnet wurden, mit einer Anhängelast von 370 t (16 Güterwagen) in der Ebene eine Geschwindigkeit von 20 km/h und auf einer kurzen Steigung 1:36 noch 10 bis 12 km/h. Eine dritte, baugleiche Maschine wurde im darauf folgenden Jahr von derselben Firma bezogen. Nach Indienststellung dieser drei Dieselloks musterte man die Elektrolokomotiven aus.

Am 31.8.1984 kaufte die Deutsche Bundespost die 261 157 der DB (Baujahr 1962), stellte sie als Postlok Nr. 4 in Dienst und musterte die Lok Nr. 2 aus. Am 4.12.1986 schließlich erwarb sie von der DB die 261 841, gab ihr die Betriebsnummer 5 und musterte im Ge-



Noch stärker als Lok 3 war diese Lok 4 mit 480 PS Motorleistung.

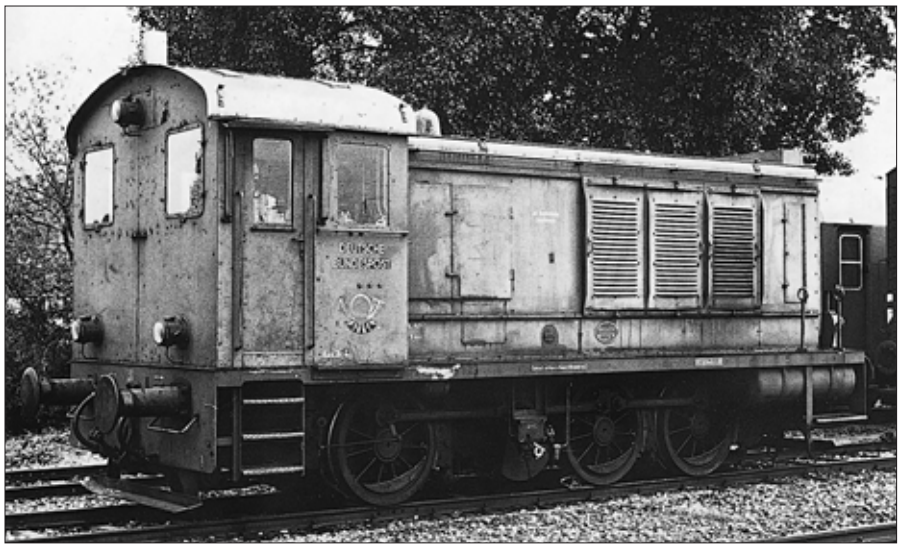
1967/68 lösten Dieselloks die Elloks der Post ab. Diese in Zweitbesetzung der Nummer wieder Lok 1 genannte Maschine hatte noch zwei baugleiche Schwestern.

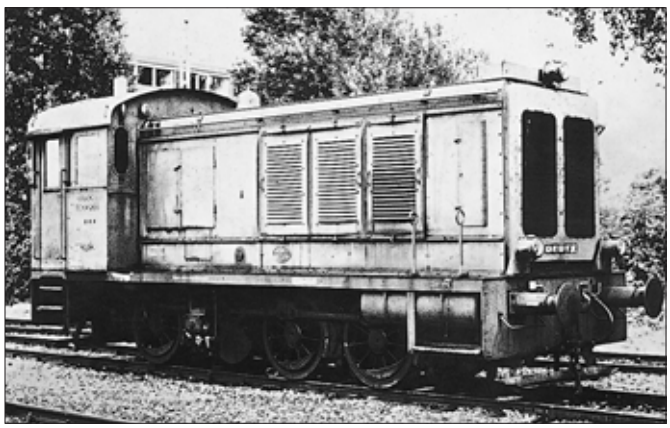
Nach der Wende kam diese ehemalige Diesellok der Deutschen Post zur Deutschen Bundespost. Hier wurde sie als Lok 2 geführt.

Mit 650 PS Leistung zählen die ehemaligen V 60 der DB zu den stärksten Postlokomotiven.

1960 stellte die OPD Freiburg diese zweiachsige Diesellok in Dienst, die so manches Konstruktionsmerkmal mit einer Köf gemeinsam hat.

Unten: 1972 kam diese V-36-ähnliche MaK-Maschine – wenn auch nicht für lange – aus dem Hannoverschen ins Badische.





Links: Die Front der Maschine wich von der üblichen V-36-Bauart deutlich ab.

Unten: Werkfrisch bei KHD und somit noch nicht als Postlok beschriftet zeigt sich hier in einer raren Farbaufnahme die Lok 1 der OPD Hannover mit einer Schwestermaschine.

genzug die O & K-Diesellok Nr. 3 aus.

Derzeit wird also beim Postamt Berlin 77 der Betrieb mit den Lokomotiven 1, 4 und 5 abgewickelt. Die beiden angekauften 261er unterscheiden sich auf den ersten Blick durch ihren Anstrich: Die Nr. 4 trägt das ozeanblaue Kleid der DB, wogegen die Nr. 5 im prächtigen roten Farbton der Eurofirma-Wagen der ÖBB gehalten ist.

OPD Freiburg

Die OPD Freiburg/Breisgau hatte für das Bahnpostamt Freiburg im Oktober 1951 zum Preis von 25 000 Mark bei der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz eine zweiachsige Diesellok (Fabriknummer 55158) gekauft. Sie wies Stangenantrieb auf und verfügte über einen luftgekühlten Deutz-Motor A 4 L 514 mit einer Leistung von 55 PS. Ihr Dienstgewicht betrug 14,0 t bei einer Länge über Puffer von 5750 mm.

Neun Jahre später, im November 1960, erwarb die OPD Freiburg von Gmeinder & Co. in Mosbach deren Fabriknummer zum Preis von 88 050 Mark. Diese gleichfalls zweiachsige Diesellok war mit dem Sechszylinder-GN der Firma Kaelble mit 130 PS Motorleistung ausgerüstet. Im Rangiergang betrug ihre Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Ihr Dienstgewicht war mit 17,0 t verhältnismäßig gering. Die Lok war dunkelgrün gespritzt, das Triebwerk jedoch rot; die Pufferbohlen trugen den bekannten gelben Warnanstrich mit schwarzen Schrägbalken.

1972 kam vorübergehend die noch zu besprechende Lok Nr. 4 der OPD Hannover nach Freiburg, wurde dort aber nach kurzer Dienstzeit abgestellt und im September 1976 nach Italien verkauft. Die OPD Freiburg beendete den Rangierbetrieb mit Postlokomotiven erst im Jahre 1984.

OPD Hannover

Auch die OPD Hannover nahm den Einsatz eigener Loks erst nach 1945 auf. Für den Vorschub im Postamt 2 am Hbf Hannover wurde am 26.8.1948 aus einer Serie neu gebauter V 36.2 (V 36 251 bis 262) für die Deutsche Reichsbahn bei MaK in Kiel, damals „Holmag“ genannt, die Fabriknummer 2013 zum Preis von 150 000 Mark bezogen. Abmessungen und Gewichte der Lok entsprachen der Ausführung der Maschinen für die Deutsche Reichsbahn. Die Lok wurde die Postlokomotive Nr. 1 der OPD Hannover.

Ein Jahr später kaufte man von Klöckner-Humboldt-Deutz eine zweiachsige Lok der Bauform Köf II als Lokomotive 2. Sie war mit dem KH-Dieselmotor A 6 M 517 (107 PS Motorleistung) ausgestattet. Ihr Dienstgewicht betrug nur 16,0 t (gegenüber 42,0 t der Nr. 1). Auf DB-Gleisen war die Nr. 2 nicht zugelassen. Ihr Einsatzgebiet beschränkte sich daher auf die Zweigstelle des Postamts 2 am Pferdeturm im Osten der Stadt und die dort gelegene maschinentechnische Werkstätte der OPD. Als dritte Postlok beschaffte die OPD Hannover im September 1951 wieder eine 360-PS-Diesellok, ähnlich der V 36 der DB, wiederum bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Werksseitig war sie mit dem Sechszylinder-Motor V 6 M 436 ausgestattet. Ihr Kaufpreis wird mit DM 135 000 angegeben. Als Kaufpreis der am 19.11.1953, also gut zwei Jahre später, von demselben Hersteller beschafften, bauartgleichen Lok Nr. 4 ist in den amtlichen Unterlagen des Posttechnischen Zentralamts Darmstadt der Betrag von DM 190 000 vermerkt. Dies ist bemerkenswert, denn es entspräche einer Preissteigerung von über 40% innerhalb von zwei Jahren!

Am 1.8.1972 gab die OPD Hannover den Betrieb mit ihren vier Postlokomotiven auf. Die Lok Nr. 4 wurde, wie bereits erwähnt, zunächst zum Bahnpostamt Freiburg überstellt und 1976 zusammen mit den Lokomotiven Nr. 3 und 1 der OPD Hannover nach Italien verkauft. Die Nr. 3 soll übrigens erst 1987 in der Nähe von Rom verschrottet worden sein.

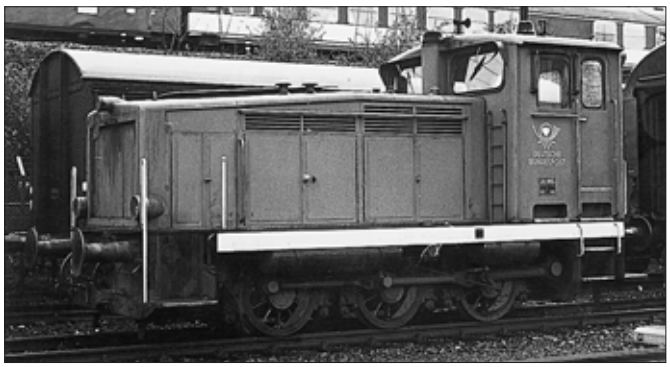
OPD Köln

Wie bei den Oberpostdirektionen Freiburg und Hannover beschränkt sich auch bei der OPD Köln der Betrieb mit posteigenen Lokomotiven auf die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Bahnpostamt Köln-Deutz hatte zunächst feuerlose Dampflokomotiven eingesetzt, die ihren Dampf aus der zentralen Heizanlage bezogen. Als diese im Sommer 1953 stillgelegt wurde, beschaffte man eine dreiachsige Diesellok mit Stangenantrieb über Blindwelle und dem Deutz-Motor A 8 M 517 (165 PS).

Im Juli und Dezember 1958 wurden bei Jung zwei weitere dreiachsige Dieselloks gekauft. Sie waren mit dem 210 PS leistenden Sechszylinder-Dieselmotor von MAN ausgerüstet. Als vierte Postlok der OPD Köln wurde im Oktober 1965 eine zweiachsige Diesellok

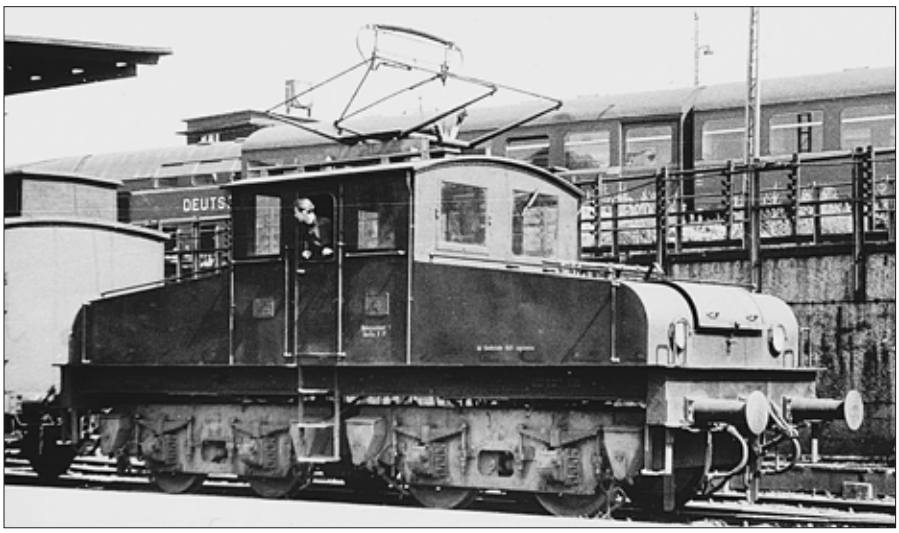
Bei der OPD Köln fanden sich mehrere Lokomotiven mit Stangenantrieb. Oben die Lok von Deutz aus dem Baujahr 1953.

1956 kam von Jung diese ebenfalls mit Stangenantrieb ausgerüstete Lok 1 hinzu.



Nur in Details und dem Baujahr 1958 unterschied sich die Lok 2 von der Lok 1.

Unten: Schon mit Gelenkwellenantrieb war die 1965 in Dienst gestellte Deutz-Lok ausgerüstet.
Fotos: Slg. Werner



Die elektrische Rangierlokomotive Nr. 4 des BPA 1 Berlin, hier im Einsatz im Juli 1962. Im Vergleich zum Ursprungszustand erkennt man zahlreiche Änderungen.

Die zweiachsige elektrische Rangierlokomotive Nr. 1 des BPA 1 Berlin ist vom Typ EL 4, also baugleich mit Lok 2. Die Aufnahme datiert vom 19.8.1964.

Die zweiachsige, dieselhydraulische Rangierlokomotive des BPA Berlin entspricht der Reichsbahn-Type V 22.

Unten: Das HPA Leipzig 18 beschaffte unter anderem dieselhydraulische Rangierlokomotiven des Typs V 18.

von Klöckner-Humboldt-Deutz bezogen, die Gelenkwellenantrieb besaß und mit dem luftgekühlten Zwölfzylinder-Motor A 12 L 714 (230 PS) des gleichen Herstellers ausgestattet war. Obwohl die vierte Lok der OPD Köln, trägt sie auf Fotos die Betriebsnummer 3; folglich muss vor ihrer Indienststellung eine der anderen Loks bereits ausgemustert worden sein. Es spricht einiges dafür, dass dies die relativ schwache Nr. 1 war. Der Betrieb mit Postlokomotiven endete bei der OPD Köln schon 1977.

OPD Neustadt/Weinstraße

Die OPD Neustadt/Weinstraße kaufte für den Verschiebebetrieb beim Bahnpostamt Pirmasens im April 1952 eine kleine zweiachsige Diesellok mit 55-PS-Motor bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Diese muss weitgehend baugleich mit der Lok Nr. 1 der OPD Freiburg gewesen sein. Weitere Angaben über den Betrieb mit Postlokomotiven bei der OPD Neustadt und den Zeitpunkt der Einstellung sind leider nicht bekannt.
Dr. Günther Scheingraber

Lokomotiven und Rangiermittel der Deutschen Post

Im Juni 1990 besaß die Deutsche Post (DP) sechs Anschlussbahnen mit eigener Betriebsführung: Bahnpostamt (BPA) Berlin, Hauptpostamt (HPA) Leipzig 18, BPA Erfurt, BPA Halle/Saale, Postamt (PA) Schönebeck, Elbe, PA Saalfeld. Dazu kamen 14 Anschlussbahnen ohne eigene Betriebsführung: Berlin-Wriezener Güterbahnhof, Knotenleitpostamt (KnLPA) Frankfurt/Oder, KnLPA Neubrandenburg, KnLPA Rostock, BPA Ludwigslust, Post- und Fernmeldeamt (PFA) Dessau, HPA Gera, KnLPA Saalfeld, HPA Dresden 7, HPA Chemnitz 4, KnLPA Cottbus, PFA Freiberg, PFA Zwickau, PFA Plauen.

Berlin

Die umfangreichen Gleisanlagen des BPA Berlin waren unmittelbar mit dem Berliner Ostbahnhof verbunden. Für den Rangierbetrieb standen zunächst zwei vierachsige elektrische Lokomotiven zur Verfügung, die im Jahre 1964 durch zwei zweiachsige Elloks ersetzt wurden.

Diese von LEW gebauten Bo-Maschinen hatten eine LüP von 7200 mm bei einem Achsstand von 4500 mm. Das Dienstgewicht betrug 35 t. Die Leistung der beiden Motoren lag bei je 120 kW.

Die Motoren waren für 600 V Fahrspannung ausgelegt, nachdem die ursprüngliche Spannung von 550 V zwischenzeitlich um 50 V erhöht worden war. Mit diesem Antrieb konnten die Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreichen.

Das BPA Berlin nutzte eine Gleisgruppe des Ost-Güterbahnhofs als Abstellgruppe für Bahnpostwagen. Um diese zu erreichen mussten Hauptgleise in der Ausfahrt des Ostbahnhofs befahren werden, was bei dichter Streckenbelegung immer problematisch war und in jedem Falle die Zustimmung des Fahrdienstleiters der DR erforderte. Da diese Fahrweg vor der Streckenelektrifizierung nicht mit Fahrleitungen überspannt war, setzte das BPA hierfür eine dieselhydraulische Rangierlokomotive der Type V 22 ein.

Diese von LKM gebaute V 22 mit der Achsfolge B hatte eine Länge über Puffer von 6940 mm bei einem Achsstand von 2500 mm. Die Leistung der Maschine betrug 220 PS. Die Kraftübertragung erfolgte hydraulisch. Damit war die Lok in der Lage, eine Anfahrzugkraft von 6,86 Mp und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu entwickeln.

Wegen Baumaßnahmen am Dach der Abgangshalle mussten die Fahrleitungen entfernt werden. Damit endete der elektrische Rangierbetrieb. Eine zweite V 22 wurde eingesetzt und zeitweilig Rangierleistungen der DR in Anspruch genommen. Als das Hallendach fertig gestellt war, liefen schon die Projektierungen für die Streckenelektrifizierung des Ostbahnhofes, sodass eine Wiederaufnahme des 600-V-Gleichstrombetriebes nicht mehr in Frage kam.

Leipzig

Der Postbahnhof des HPA Leipzig 18 war mit seinen 28 Gleisen nicht nur ein kleines Abbild des Hauptbahnhofes, sondern auch lange Jahre einer der größten in Europa. Die Rangierleistungen führte zunächst die DR mit Dampflokomotiven der Baureihen 94 und 74 durch. Später setzte die DP die Kö-Lok und die V 18 ein.

Die 16 Tonnen leichte Kö war von LKM gebaut worden. Die Länge über Puffer betrug 6450 mm bei einem Achsabstand von 2506 mm. Der Motor entwickelte eine Leistung von 80 PS, welche mittels der mechanischen Kraftübertragung in eine Anfahrzugkraft von 4 Mp umgesetzt wurden. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei lediglich 30 km/h.

Ebenfalls in Leipzig war die dieselmechanischen Kleinlokomotive des HPA Leipzig 18, Typ Kö, beheimatet. ***Fotos: Klaus Kirsch***

Nur wenig größer, dafür aber umso leistungsfähiger war die ebenfalls zweiachsige V 18. Die LüP betrug 6940 mm bei einem Achsstand von 2500 mm. Die auch von LKM gebaute Lok hatte einen 180 PS starken Dieselmotor. Damit war sie in der Lage, bei einem Dienstgewicht von 21 t eine Anfahrzugkraft von 5,9 Mp zu entwickeln. Ihre Höchstgeschwindigkeit kag bei 37 km/h.

Erfurt

In der Erfurter Umschlaghalle befand sich eine Flachbettschiebebühne, über die die Bahnpostwagen auf die Umschlaggleise gelangten. Da für eine Rangierlokomotive auf der Schiebebühne kein Platz mehr war, wurden die Wagen durch einen Dieselrangierschlepper, der mit seinen Gummireifen sowohl den Hallenboden wie auch die Schiebebühne befahren konnte, zu den Umschlagplätzen geschoben oder gezogen.

Sonstiges

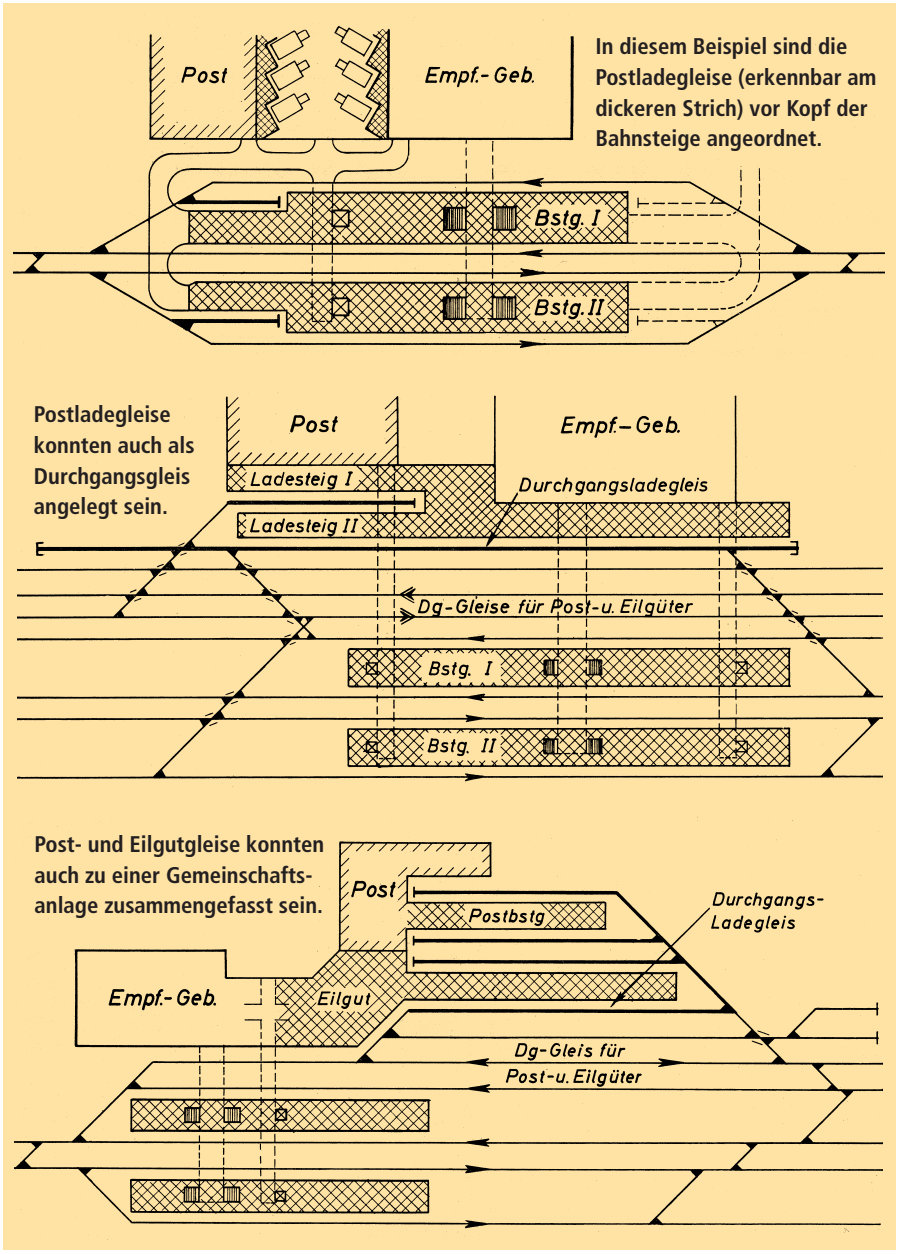
Beim PA Schönebeck stand für Rangierarbeiten ein Mehrzweckfahrzeug zur Verfügung, das sowohl auf Schienen wie auch auf Straßen fahren konnte. Beim PA Saalfeld wurden die Wagen mit Postladung mittels Seilwinde laderecht gestellt. Das BPA Ludwigslust besaß eine recht junge Gleisanlage sowie eine Umschlaghalle und ein überdachtes Gleis mit Mittel- und Seitenarbeitsgruben. Neben den planmäßigen Pflege-und Wartungsarbeiten des BPA konnte hier das Institut für Post- und Fernmeldewesen an Bahnpostwagen Versuche durchführen. *Klaus Kirsch*

Beim BPA 6 Erfurt war ein Esslingen-Rangierschlepper eingesetzt. ***Foto: Slg. Kirsch***

Eisenbahnanlagen für den Postverkehr

Wo die Post abgeht

Noch im Mai 1997 waren im Postbf Frankfurt/Main etliche Wagen versammelt. *Foto: Wolfram Buddensieg*



Die Post besaß nicht nur Fahrzeuge zur Erfüllung ihrer Transportaufgaben. Auch eigene Bahnanlagen, Postbahnhöfe genannt, zählten dazu. Diese konnten je nach erforderlicher Kapazität sehr unterschiedlich ausfallen. Martin Knaden hat im Postleitfaden von 1966, Band 9, 1. Teil 3, geblättert und gibt eine Zusammenfassung der wichtigsten Kapitel.

Schon früh in der Geschichte der Eisenbahnen zählte neben dem Transport von Personen und Gütern der Posttransport zu den Aufgaben der Bahn. Anfangs waren dafür keine besonderen Anlagen notwendig, konnten doch die wenigen Beutel direkt am Hausbahnsteig einer jeden Station auf- oder abgeladen werden. Auf Nebenbahnstationen ist diese Verladeart sogar bis in die Moderne beibehalten worden.

Bei umfangreichem Postverkehr an den Stationen größerer Städte hätte aber die Verladung zu erheblichen Verzögerungen geführt. Insbesondere an Ausgangs- oder Zielbahnhöfen sowie an Knotenpunkten mussten daher separate Postverladestellen eingerichtet werden. Hier konnten die Postwagen be- bzw. entladen werden ohne den Ablauf des sonstigen Bahnbetriebs zu behindern.

Ladegleise

Zu den einfachen Anlagenformen zählen die Postladegleise. Sie waren zum Teil am Kopfende der Bahnsteige angeordnet. Der Zugang von den Paketumschlagstellen zu den Ladegleisen erfolgte durch Tunnel und Aufzüge, bei Stationen mit geringerem Bahnverkehr auch über niveaugleiche Wege. Bei dieser Anordnung der Ladegleise standen kurzen Rangierwegen der Bahnpostwagen relativ lange Förderwege des Postgutes gegenüber.

Umgekehrt war dies bei den Postladegleisen in Seitenlage. Diese Gleise waren direkt neben den Paketumschlagstellen angeordnet. Damit hatte man optimal kurze Wege bis zum Ladegleis, musste aber andererseits die Wagen über umfangreiche, die normalen Betriebswege kreuzende Gleisverbindungen dorthin rangieren. Das Ladegleis konnte sowohl als Durchgangsgleis für Post- oder Expresszüge wie als Kopfgleis für einzelne Wagen ausgeführt sein, je nach Verladevolumen ließ sich auch beides miteinander kombinieren.

Die Gleise von Post- und Eilgutanlage konnten zu einer Anlage kombiniert sein. Hierbei entsprachen die Rangier- und Förderwege der vorherigen Lösung, wobei sowohl Kopfgleise wie Durchgangsladegleise von beiden Verwaltungen gemeinsam genutzt wurden.

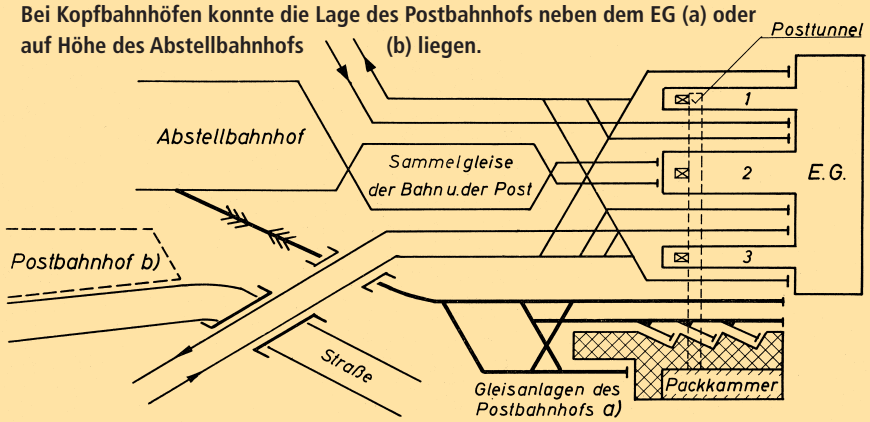
Postbahnhöfe

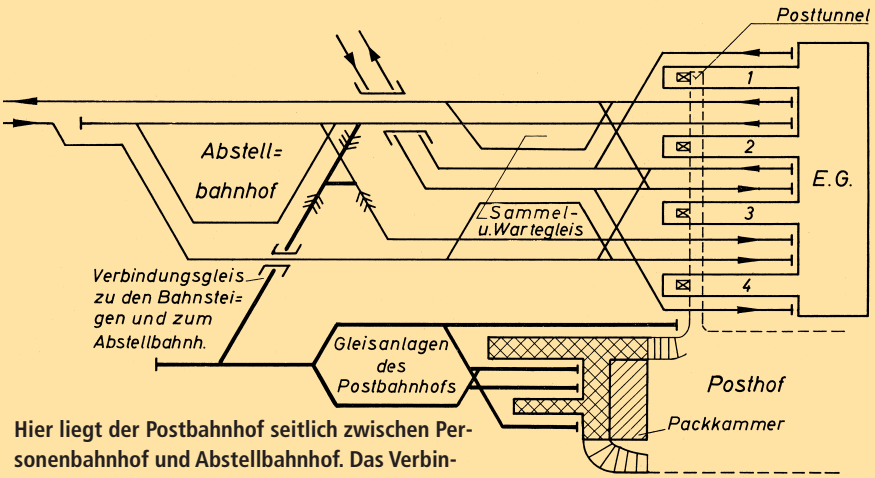
In der Regel lagen Postbahnhöfe bei kleineren Kopfbahnhöfen seitlich neben den Personengleisen. Bei Durchgangsbahnhöfen konnten sie neben dem Abstellbahnhof oder zwischen Bahnhof und Abstellbahnhof angeordnet sein. Postbahnhöfe waren recht umfangreiche Anlagen, die über Gleise verschiedener Aufgaben verfügten.

Die Verbindungsgleise dienten dem Anschluss des Postbahnhofs an die Gleisanlagen der Bahn. Sie sollten möglichst kreuzungsfrei zu den anderen Betriebsgleisen verlaufen, um gegenseitige Betriebsbehinderungen und damit lange Überführungszeiten zu vermeiden. Ihre Zahl richtete sich nach der Zahl der Überführungs- und Rangierfahrten in der Stunde mit dem größten Verkehrsanfall. Die Gleise mündeten in den Verzweigungsbereich, welcher die übrigen Gleise anschloss.

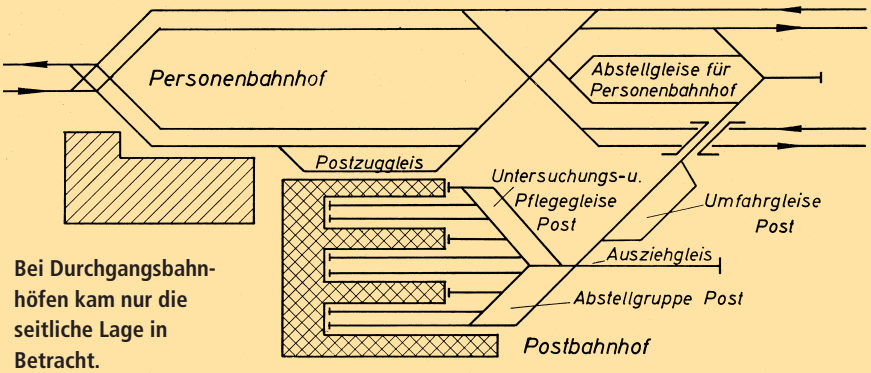
Die Ladegleise stellten den Kernbereich des Postbahnhofs dar. Ihre Anordnung konnte in Staffelform, Säge-

Bei Kopfbahnhöfen konnte die Lage des Postbahnhofs neben dem EG (a) oder auf Höhe des Abstellbahnhofs (b) liegen.



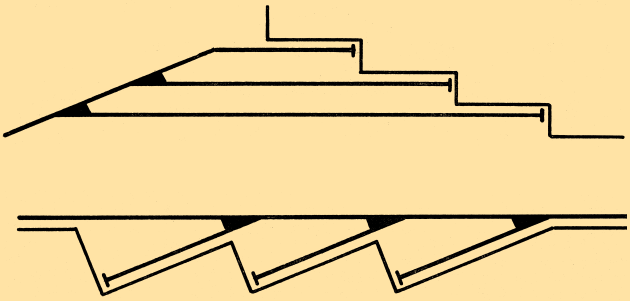


Hier liegt der Postbahnhof seitlich zwischen Personenbahnhof und Abstellbahnhof. Das Verbindungsgleis ist in jedem Fall kreuzungsfrei.



Bei Durchgangsbahnhöfen kam nur die seitliche Lage in Betracht.

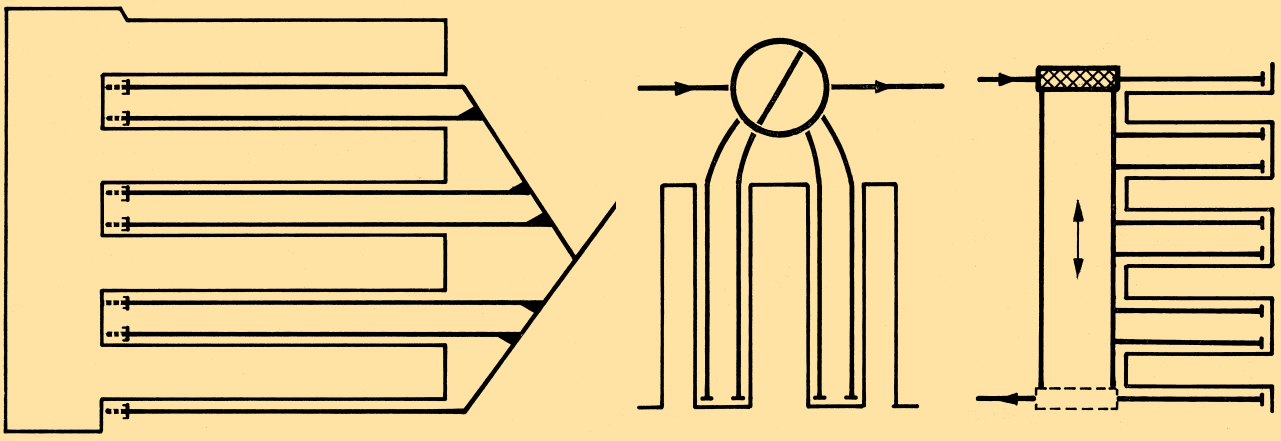
Die Bahnposthalle neben dem Nürnberger Hbf 1954. Angesichts des Paketflut ist zu vermuten, dass die Aufnahme in der Vorweihnachtszeit entstand. Zusätzlich zu den Ladesteigen verläuft zwischen den Gleisen noch das Förderband zum Entladen der Wagen. ***Foto: Josef Wickl, Archiv Museum für Kommunikation Nürnberg***



Die Zufahrt zu den Ladesteigen konnte in unterschiedlicher Form erfolgen. Links die Anordnung in Staffelform, bei der jedoch viel Gleislänge ungenutzt bliebt. Darunter die Sägezahnform, die die volle Nutzung der Gleislänge zumindest einseitig gestattete. Unten eine Variante der Sägeform, bei der sich jeweils ein Gleispaar mit einem Zwischenladesteig abwechselte.

Unten die Kammform, wie sie insbesondere in größeren Postbahnhöfen angelegt wurde. Als Überdachung bot hier zumeist eine Halle mit möglichst wenigen Stützen Schutz vor Wind und Wetter. Die Gleiszuführung erfolgte über eine lange Gleisharfe, konnte …

… aber auch in Ausnahmefällen – z.B. bei beengten Platzverhältnissen – über eine Drehscheibe oder Schiebebühne erfolgen. Da diese technischen Anlagen jedoch in Bau und Unterhaltung deutlich teurer waren als Weichen, kamen sie nur sehr selten zur Anwendung.



form mit oder ohne Zwischenladesteig oder in Kammform erfolgen. Bei letzterer Anordnung konnte die Zufahrt über eine lange Weichenstraße erfolgen. Denkbar waren aber auch Platz sparende Drehscheiben oder Schiebebühnen. Die Ladegleise sollten immer gradlinig angelegt sein, damit zwischen Ladesteigkante und Wagenboden keine zu große Lücke bestand.

Die Staffelform kam bei schmalem, lang gezogenem Gelände zur Anwendung. Eine Mechanisierung der Entladung durch Förderbänder kam hier allerdings nicht in Betracht. Da immer nur die Spitze eines jeden Gleises genutzt werden konnte, entstanden Nutzungsverluste bei der Gleislänge.

Diese wurden bei der Sägeform vermieden. Hier zweigten von einem, an der gesamten Länge des Geländes entlangführenden Gleis die Ladegleise einzeln oder paarweise ab. Die schräg zum Durchgangsgleis liegenden Ladesteige konnten die Ladegleise auf deren gesamter Länge erreichen. Eine Mechanisierung war lediglich bei der zusätzlichen Anordnung von Zwischenladesteigen möglich.

Die Kammform eignete sich für größere Anlagen, wie sie in Großstädten mit entsprechendem Postgutumschlag vorhanden waren. Hier ließen sich praktisch beliebig viele Gleise in einer wettergeschützten Halle zusammenfassen. Auf den Zwischenladesteigen war eine Mechanisierung bequem möglich. Durch die bauliche Ausführung von Weichenvorfeld und Halle war diese Lösung jedoch relativ teuer.

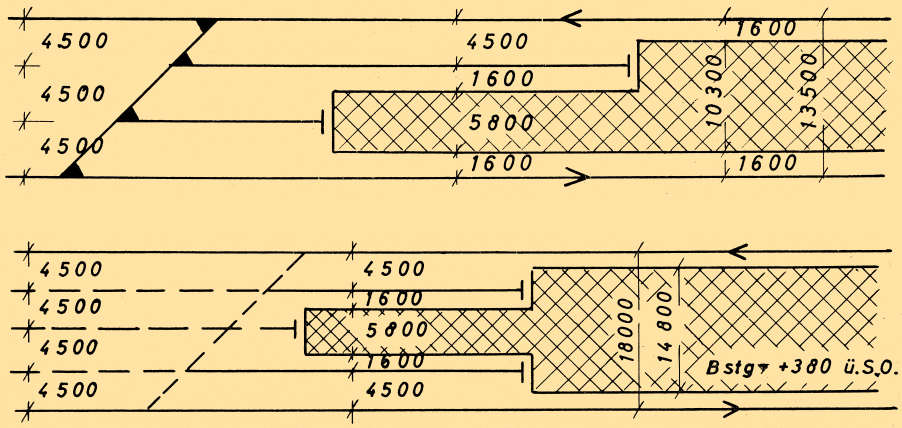
Neben diesen Ladegleisen verfügte der Postbahnhof noch über weitere Gleisanlagen. Abstellgleise waren für nicht genutzte Bahnpostwagen vorzusehen. Sie sollten durch möglichst kurze Rangierwege mit den übrigen Gleisen verbunden sein. Umfahrgleise wurden gebraucht, wenn bei kammförmig angeordneten Ladegleisen die Lokomotiven vor dem Abstellen der Wagen zunächst umsetzen mussten. Dem Rangieren der Wagen dienten ebenfalls die Ausziehgleise, die ein Umsetzen ganzer Züge von einem Gleis ins andere ermöglichten.

An bestimmten Orten mit besonders großen Postbahnhöfen kamen zur Pflege der Wagen noch Wartungsgleise und Wagenwaschgleise hinzu. Für die Wartung eines 26,4-m-Wagens musste die Grube in einem Wartungsgleis mindestens 30 m lang sein. Diese Gleise sind unmittelbar an einer Werkstatt anzuordnen. Die Wagenwaschgleise schlossen sich bei Bedarf direkt an die Wartungsgleise an. Eine Waschplatte war typischerweise ca. 60 m lang. Da der hohe bauliche Aufwand dieser Behandlungsanlagen nur selten gerechtfertigt war, sind sie jedoch entsprechend selten. In diesen Fällen wurden die Bahnpostwagen in benachbarten Anlagen der DB gewaschen.

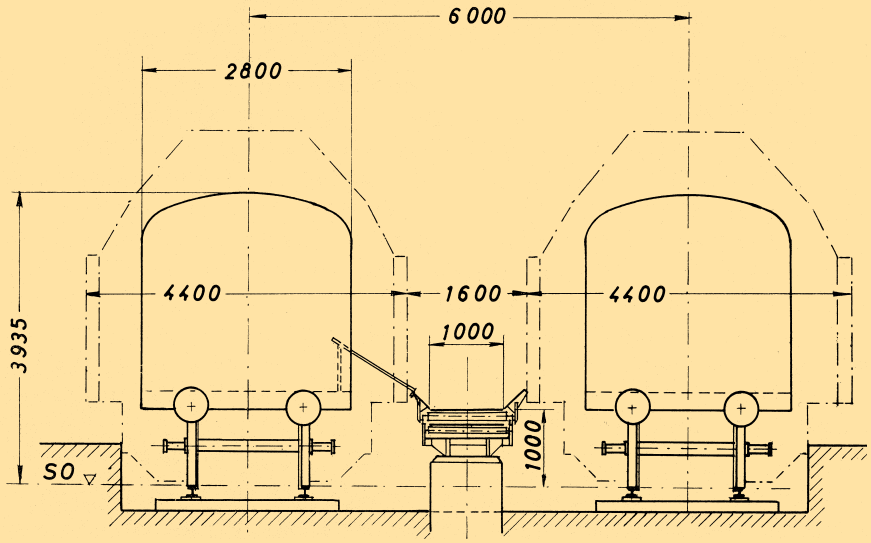
Ladesteige

Bei der Anordnung der Ladegleise in Kammform war bereits beim Bau die Breite der Ladesteige ausreichend zu dimensionieren. Hier sollte der gesamte Verkehr mit Handfahrzeugen von und zu den bereitgestellten Wagen stattfinden können. Außerdem sollte das Abstellen der Handfahrzeuge möglich sein und eine genügend breite Fläche für die Ladetätigkeit selbst an den Wagen zur Verfügung stehen.

Für die Breite der Ladesteige waren bestimmte Mindestmaße vorzusehen. Ausgehend von einem Gleisabstand von 4,5 m (H0: 51,7 mm) und einem Gleismittenabstand von 1,6 m (H0: 18,4 mm) zur Ladekante ergab sich eine Ladesteig-Breite von 5,6 m (H0: 64,4 mm). Bei einem nur einseitig genutzten Ladesteig kam somit ein Gleismittenabstand zwischen den Durchgangsgleisen von 13,5 m (H0: 155,2 mm) zustande. Bei beidseitig angeordneten Ladesteigen stieg dieses Maß auf immerhin 18 m (H0: 206,9 mm).



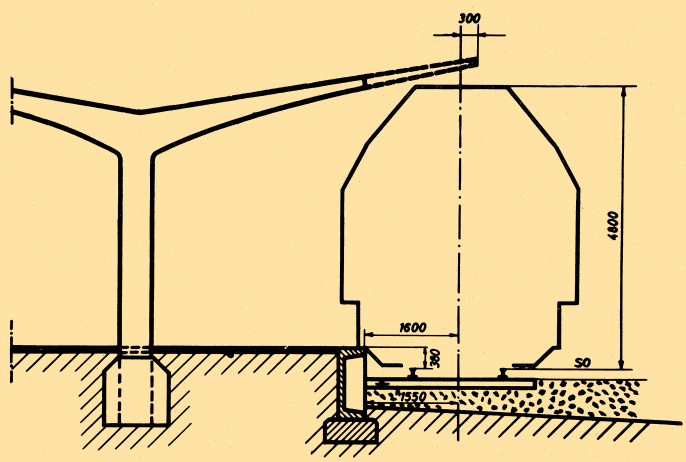
Sollte für die Entladung der Bahnpostwagen noch ein Förderband eingesetzt werden, war ein Gleismittenabstand von 6 m erfoderlich. Während die Ladesteige eine Höhe über SO von 0,38 m aufwiesen, lag das Förderband in genau 1 m Höhe.



Dabei war zu unterscheiden, ob die Ladetätigkeit einseitig oder beidseitig erfolgte. Ladesteige mit nur einem seitlichen Ladegleis sollten mindestens 5,30 m breit sein. Ladesteige mit zwei Gleisen sollten 8 bis 11 m Breite aufweisen. Der kopfseitige Querbahnsteig, der die Ladesteige mit der Paketumschlagstelle verbandt, sollte mindestens 12 m breit sein.

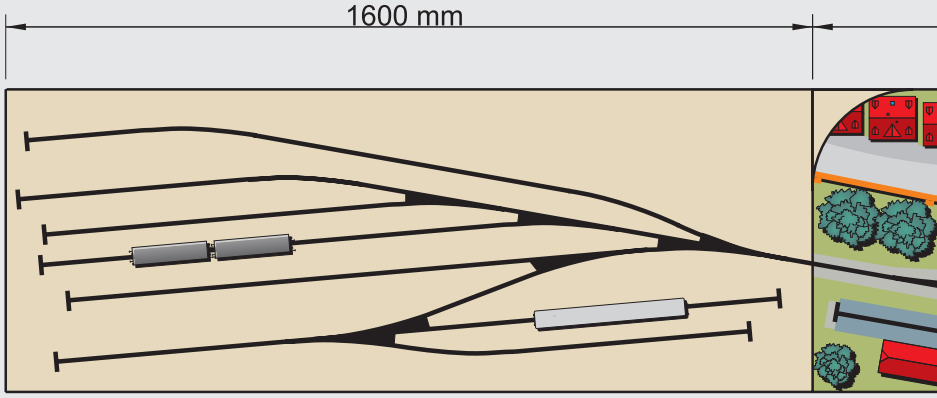
Die Höhe der Ladesteige lag 0,38 m über der Schienenoberkante. Damit kamen die Ladeflächen der Handkarren genau auf die Höhe der Wagenböden. In Ausnahmefällen konnten die Ladesteige auch höher sein. Kamen jedoch Wagen mit nach außen schlagenden Türen zum Einsatz, durfte die Höhe nicht über 1,08 m liegen.

Lagen die Ladesteige nicht ohnehin in einer Halle, mussten Überdachungen zum Schutz des Personals vor Witterungseinflüssen vorhanden sein. Beim Rangierbetrieb mit Diesellokomotiven konnte das Ladesteigdach bis 30 cm über die Gleismitte hinausragend gebaut werden. Die Unterkante musste dann 4,80 m über SO liegen. Damit endete die Spitze des Daches etwa 30 cm über dem Dach des ladegerecht stehenden Bahnpostwagens. Erfolgte das Rangieren mt Elektroloks, musste die Dachkante 1,60 m vor der Fahrleitung enden. In diesem Fall war es empfehlenswert, von der Dachkante in 5,30 m Höhe eine Schürze bis auf etwa 3,90 m Höhe herabzuziehen.



An einfachen Ladesteigen war zum Schutz des Personals vor der Witterung das Ladesteigdach besonders zu verlängern. Die Verlängerung zog sich bis 30 cm über die Mitte des Gleises hinaus. Damit war auch bei schräg fallendem Regen ein ausreichender Schutz gewährleistet. Bei Gleisen mit Fahrleitung war dies so nicht möglich. Hier musste eine senkrechte Schürze von der Kante des Ladesteigdaches bis zum Lichtraumprofil geführt werden.

Noch viele weitere Vorschriften waren für Errichtung und Betrieb von Bahnpostanlagen zu beachten. Doch waren diese keine spezifischen Vorschriften, sondern galten im Rahmen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung auch für den allgemeinen Bahnverkehr. *MK*



Bahnpost als Betriebsmittelpunkt

Umschlagstelle Postbahnhof

Hinter dem Begriff Bahnpost steckt mehr als nur Briefe per Zug von „A-Stadt“ nach „B-Dorf“ durch die Lande zu transportieren. Da steckt eine Menge Logistik sowohl innerhalb des Postbahnhofs wie auch auf den Gleisanlagen dahinter. Eintreffende Waggons müssen innerhalb der Postbahnhöfe verteilt und beladen werden. Beladene Waggons müssen in die entsprechenden Züge eingereiht werden. Dieser Thematik hat sich Hermann Peter angenommen und stellt betriebsintensive Anlagenkonzepte vor.

Zuerst stand ich der Idee von Anlagenvorschlägen zum Thema Bahnpost sehr skeptisch gegenüber. Jedoch kristallisierten sich mit zunehmender Recherche viel versprechende und interessante Betriebsmöglichkeiten in unterschiedlich darstellbarer Umgebung heraus. Allen vorgestellten Konzepten ist eines gemeinsam: rangierintensiver Betrieb. Sei es auf einer Anlage mit der Darstellung einer Hälfte eines großen Bahnhofs mit Bahnsteighalle und entsprechendem Bahnhofsvorfeld oder auf betriebsfähigen Dioramen mit angegrenzendem Fiddle-Yard.

Um für den Modellbahnbetrieb ein dichtes Betriebskonzept zu erhalten, orientieren sich die Pläne weniger an konkreten Vorbildsituationen als vielmehr an dem Versuch, auf einer vorgegebenen Fläche eine vorbildorientierte und glaubhafte Situation eines Postbahnhofs zu verwirklichen. Zwei Vorschläge für die Baugrößen H0 und N beschäftigen sich mit Dioramen-Lösungen, die z.B. in einem Bücherregal bzw. einer Regalsystemwand eingebaut werden können. Die Hälfte eines gedachten Zimmers, ausgebauten Dachbodens bzw. -speichers oder Kellerraums ist mit einer H0-Anlage gefüllt.

Immer an der Wand lang

Dieser Aufforderung folgend lässt sich für ein offenes Regal das Thema Bahnpost und Postbahnhof nicht nur als Schaustück, sondern auch als betriebsintensives Diorama verwirklichen. Auch wenn die Unterbringung im Regal so manches Problem hinsichtlich Stellplatz einer Anlage löst, so ist der Bedarf in der Länge nicht unerheblich. In der Regel verfügen viele Räume über 2,5 bis 4 m lange Wände, an denen beispielsweise eine Systemregalwand aus dem Baumarkt installiert werden kann. Diese bietet für die beiden Dioramenvorschläge die ideale Unterbringung.

Um sich die Längenentwicklung im Modell für die verschiedenen Arten der Gleisanschlüsse mit Ladebahnsteig vor Augen zu halten, sind beispielhaft die beiden gängigen Ladegleisanschlüsse mit den wichtigsten Gleissystemen für H0 und N dargestellt. Besonders in H0 bietet es sich an, bei einem Platzproblem in der Länge durch die Wahl von Weichen mit größerem Abzweigwinkeln entgegenzuwirken. Neben den Ladegleisen gehören zu einem Postbahnhof, der ja auf dem Diorama dargestellt werden soll, noch Aufstell-, Abstell- und Servicegleise. Diese lassen sich je nach Platzverhältnissen neben- oder hintereinander unterbringen. Die Länge der einzelnen Gleise sollte sich nach dem gewünschten Konzept und sinnvollerweise nach dem zur Verfügung stehenden Raum richten. Auf den vorangegangenen Seiten wurde auf die Gleisanlagen beim Vorbild eingegangen.

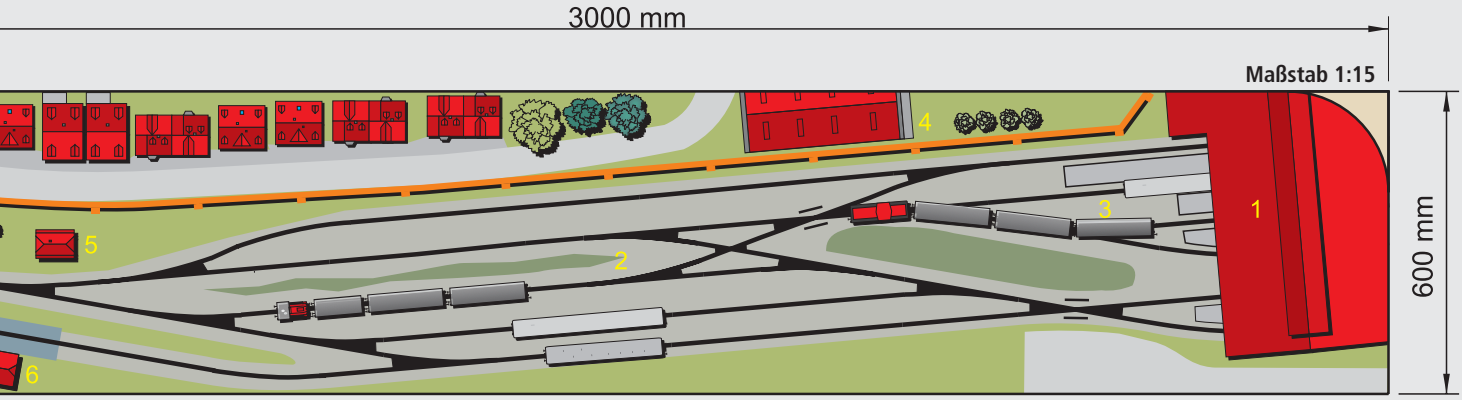
Betriebsdiorama

Die Umsetzung eines Postbahnhofs auf einem Diorama sollte nicht nur ein schmuckes Schaustück als Ergebnis zeitigen. Es sollte auf ihm Betrieb stattfinden können. Die Umsetzung des Themas als Betriebsschaustück könnte sich dem Modellbahner und dessen Besucher als Bühne zeigen. Dazu zählt nicht nur eine geschickt angelegte Hintergrundkulisse, sondern auch ein Abschluss nach oben mit integrierter Beleuchtung. Dies hat neben einer perfekten Darstellung der Szenerien noch den zusätzlichen Vorteil, dass bei Betriebsruhe das Diorama durch einsetzbare Schiebefenster staubdicht abgeschlossen werden kann.

Fiddle-Yard

Die im Folgenden vorgestellten Betriebsdioramen stützen sich betriebstechnisch auf das Fiddle-Yard. Es stellt als Abstellbahnhof quasi den Rest der Welt dar. Das Fiddle-Yard dient neben der Funktion als Schattenbahnhof auch als Betriebsstelle zum Umsetzen der Loks bzw. zum Neuarrangieren von Zugzusammenstellungen.

Bei der Planung – insbesondere der Längenausdehnung – berücksichtigte ich das Fiddle-Yard. Hier können durch die Wahl von Weichen mit kleinerem Abzweigradius in der Länge einige Zentimeter herausgeholt werden.



Postbahnhof in H0

Der H0-Entwurf des Postbahnhofs basiert auf der Geometrie des Roco-Line-Gleises. Die Postumladehalle ist nur angedeutet. Die vier Ladegleise sind in Kammform angelegt. Vor den Ladegleisen befindet sich eine Gleisgruppe mit Aufstellgleisen. Größere Postbahnhöfe verfügen zudem über Servicegleise für die Postwagen. Auf ihnen werden die Waggons gereinigt und bei Bedarf instand gesetzt.

Die Aufstellgleise dienen den eintreffenden Postwagen als Einfahrgleis, von denen aus sie auf das oder die Entladegleise geschoben werden. Da von einem Postbahnhof aus die Waggons in unterschiedliche Richtungen laufen, erscheint eine richtungsabhängige Sortierung bzw. Sammlung der Waggons zweckmäßig.

Aus Platzgründen plante ich neben dem Einfahrgleis nur zwei richtungsabhängige Sammelgleise ein. Ein viertes Gleis dient als Abstellgleis für nicht benötigte, zu reinigende oder instand zu setzende Waggons. Das fünfte Gleis dient als Umfahrgleis und sollte immer frei bleiben.

Die Gleisanlagen des Fiddle-Yard dienen nur dem Abstellen von Postwaggons, die auf „Tournee“ sind. Um der Längenentwicklung Einhalt zu gebieten, verzichtete ich auf eine Umsetzmöglichkeit für Verschub- bzw. Rangierlokomotiven. Allerdings kann mit ein wenig bastlerischem Geschick auf der Basis von Teleskopauszügen für Küchen- oder Büroschränke eine Schiebebühne gebaut werden. Diese kann zum Umsetzen der Loks am Ende des Fiddle-Yard eingebaut werden. Die Schiebebühne kann aber auch Abstellgleise für Postwaggons aufnehmen.

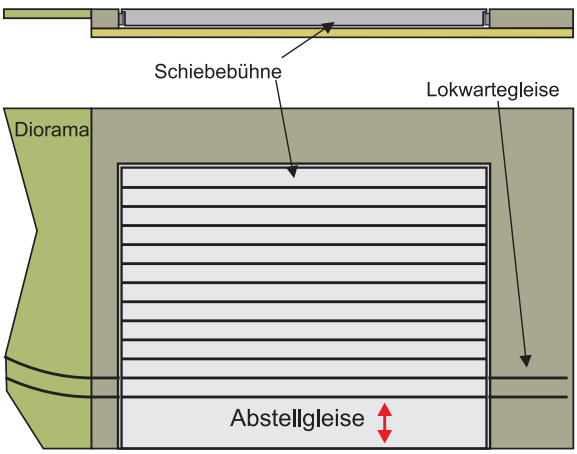
Wenige Gebäude schmücken das Diorama. Die Postladehalle als wichtigstes Gebäude ist angeschnitten. Es kann im Selbstbau entstehen, oder aber aus

Steckbrief

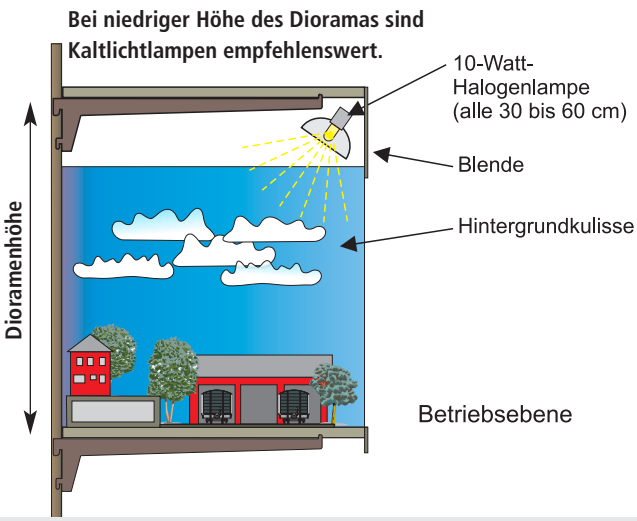
- **Thema:** Postbahnhof
- **Anlagengröße:** 300 x 60 cm (ohne Fiddle-Yard)
- **Baugröße:** H0
- **Gleissystem:** Roco
- **Weichen:** 15° Abzweigwinkel
- **Epochen:** II bis IV
- **empf. Unterbau:** Platte mit Hilfsrahmen
- **Steuerung:** analog (1 Stromkreis) digital

Legende:

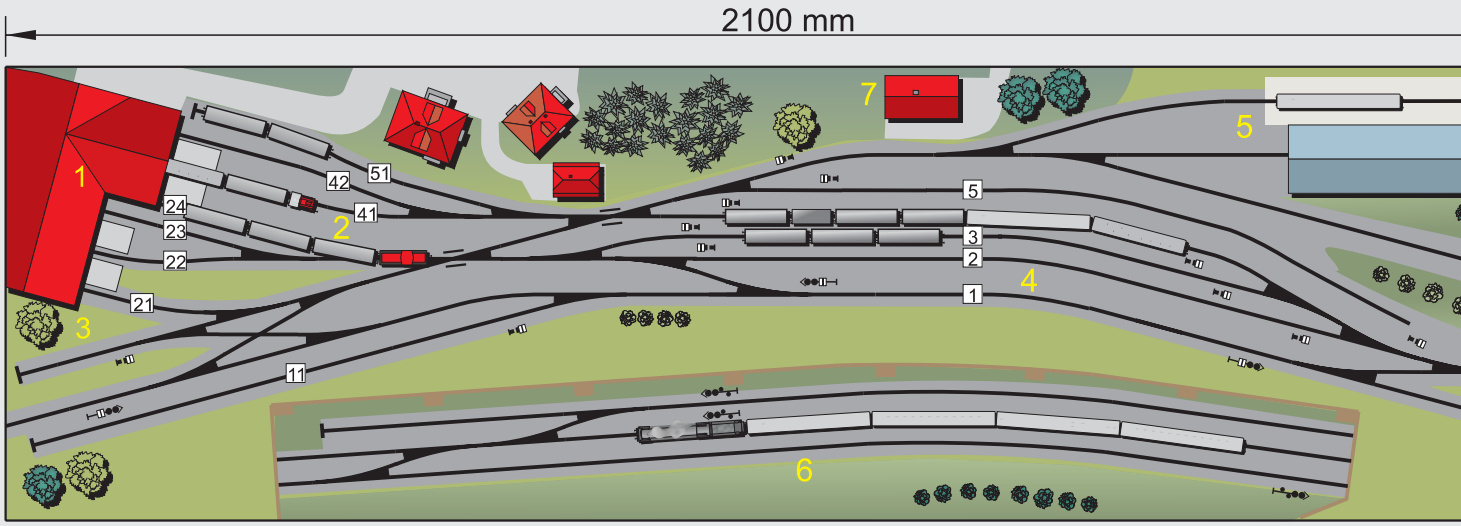
1 = Paketabfertigungshalle
2 = Bereitstellungsgruppe
3 = Ladegleise
4 = Sozialgebäude
5 = Stellwerk
6 = Reinigungsplatte



Als sehr praktisch stellen sich Fiddle-Yards mit Schiebebühne dar. Die Schiebebühne dient mit ihren Gleisen als Abstellbahnhof. Je nach Bedarf wird die auf Teleskopzügen laufende Schiebebühne wie eine Schublade herausgezogen.



Schnitt durch ein Diorama mit Hintergrundkulisse, integrierter Beleuchtung und Kopfblende als eine Art Bühnenbild. Auf den Trägern einer Ebene liegt das Diorama auf. Die darüber eingehangenen Träger halten die Kopfblende und die Beleuchtung. Der Abstand zwischen den Trägern sollte mindesten 40 cm betragen besser sind 50 cm.



Bausätzen gebaut werden. Werden Bausätze verwendet, wird man um eine Anpassung nicht umhinkommen. Beispielsweise würde die Waggonbauhalle 674 von Pola architektonisch recht gut passen. Jedoch müssten die Gleisabstände den Erfordernissen der Ladesteige angepasst werden.

Bahntechnische Gebäude wie Stellwerk ergeben nur im Zusammenhang mit einem angedeuteten Rangierbahnhof oder einer Bahnhofseinfahrt Sinn. Die Weichen innerhalb des Postbahnhofs sind ortsgestellt. Andere Gebäude dienen nur noch der Darstellung des umliegenden Stadtgebietes. Im Bereich der Hintergrundkulisse können Stadthäuser im Halbrelief dargestellt werden. Die Hintergrundkulisse sollte städtischen Charakter haben.

Um den betriebstechnischen Erfordernissen zu genügen, reichen für den Analogbetrieb wenige schaltbare Gleisabschnitte. Diese werden auch nur vorsorglich benötigt, wenn ausnahmsweise doch einmal zwei Lokomotiven im Einsatz stehen.

Das Stellen der Weichen muss nicht mit elektromagnetischen Antrieben erfolgen. Vom Anlagenrand geführte Stellstangen erlauben ein preiswertes und vorbildorientiertes Stellen der Weichen. Lutz Kuhl zeigte im Zusammenhang mit einem Zahnstangen-Diorama im Spezial 44 auf Seite 37 Entsprechendes. Auf ähnliche Weise könnten auch Entkupplungsgleise betätigt werden.

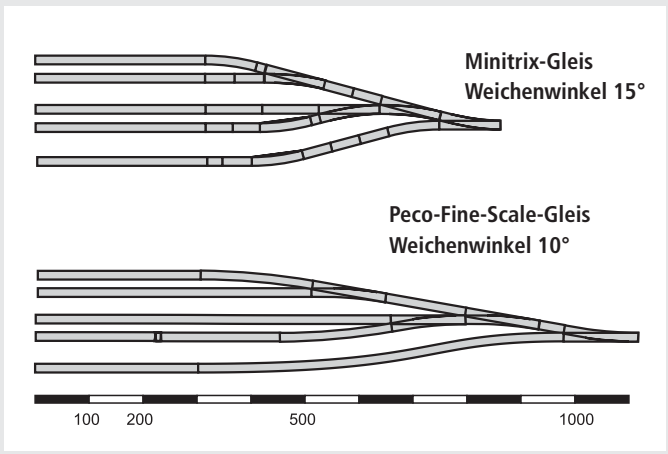
Für den Rangierbetrieb im Modell muss der Modellbahner auf Loks wie V 36, V 60, Köf zurückgreifen, da die von der Post eingesetzten Industrietypen nicht verfügbar sind. Wer komfortabel rangieren und entkuppeln möchte, sollte Loks mit einer fernbedienbaren Kupplung einsetzen. Die V 36 von Lenz mit Rangierkupplung wäre für den Postbahnhof sicherlich die richtige Wahl. Da Postloks keine einheitliche Lackierung und Beschriftung aufwiesen bzw. -weisen, kann hier durchaus eine DB-Variante mit geänderter Beschriftung zum Einsatz kommen. Mehr Informationen hierzu gibt es ab Seite 62.

Postbahnhof in N

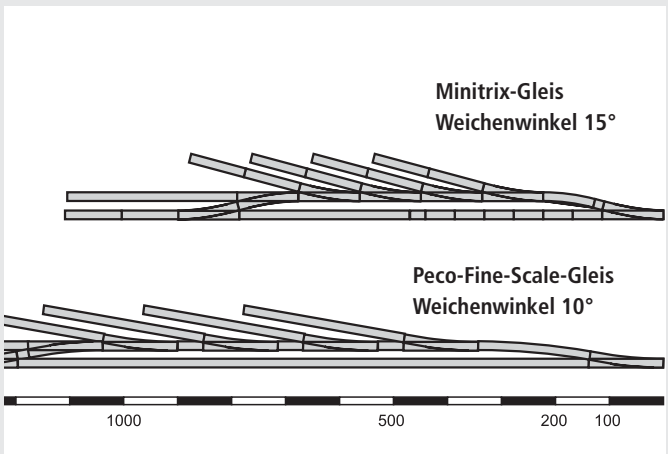
Der Entwurf für die Baugröße N beschränkt sich nicht nur auf die Darstellung des Postbahnhofs. Der Baumaßstab 1:160 erlaubt bei einer Dioramentiefe von 60 cm eine tiefer gelegene Paradestrecke mit Einfädelung eines dritten Gleises. Eine Gleisverbindung zwischen den Ebenen ist nicht vorgesehen. Jedem ist freigestellt, die Paradestrecke zu streichen oder bei Veränderung des Gleisplans das dritte Gleis nach oben zu führen.

Die Entwürfe können zwar sklavisch nachgebaut werden, jedoch machen unterschiedliche Platzverhältnisse oder neue Ideen eine Änderung des Gleisplans erforderlich. Auch Erweiterungen der vorgestellten Anlagen sind denkbar und wünschenswert. So könnte anstelle der tiefer liegenden Strecke ein Bahnhofsvorfeld auf gleichem Niveau wie der Postbahnhof angedeutet werden.

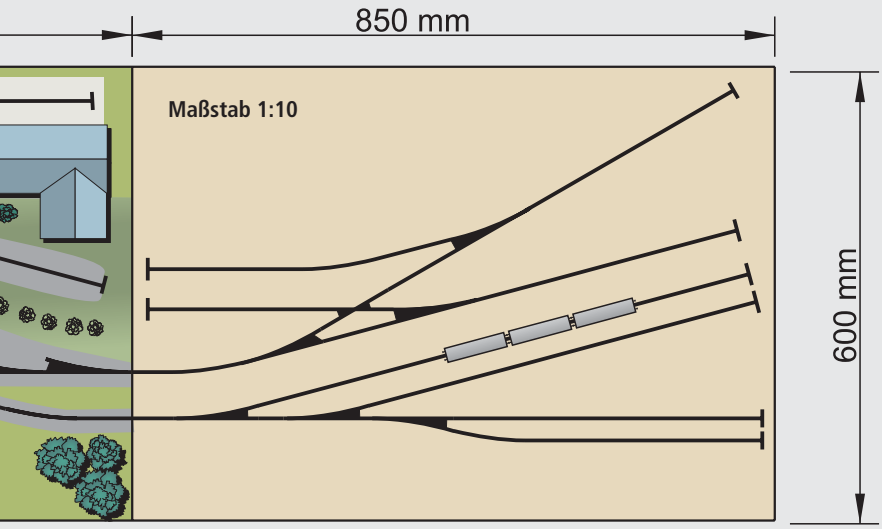
Der gezeigte Entwurf basiert auf der Gleisgeometrie des Minitrix-Gleises. Die eingeplante Paradestrecke macht eine

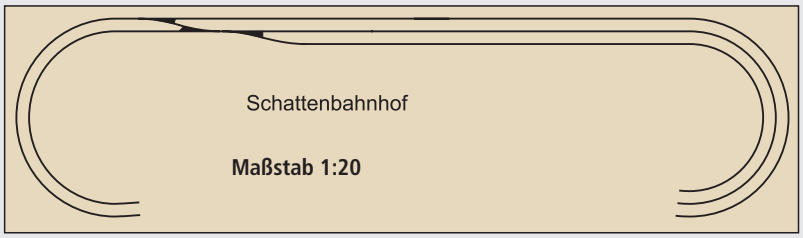


Längenentwicklung der kammförmig angeordneten Ladegleise mit 15°-Weichen von Minitrix und 10°-Weichen von Peco



Längenentwicklung der sägezahnförmig angeordneten Ladegleise mit 15°-Weichen von Minitrix und 10°-Weichen von Peco





Steckbrief

- Thema: Postbahnhof
- Anlagengröße: 210 x 60 cm (ohne Fiddle-Yard)
- Baugröße: N
- Gleissystem: Minitrix
- Weichen: 15° Abzweigwinkel
- Epochen: II bis IV
- empf. Unterbau: Platte mit Hilfsrahmen
- Steuerung: analog (1 Stromkreis) digital

Legende:

1 = Halle für Paketabfertigung
2 = Ladegleise mit Ladesteigen
3 = Zieh- und Lokwartegleis
4 = Bereitstellungsgruppe
5 = Wartungshalle mit Waschplatte
6 = Fernbahn als Paradestrecke

Tiefe von 60 cm erforderlich. Wer darauf verzichten kann, kommt mit etwa 50 cm aus. Bei geringfügigen Änderungen am Gleisplan lässt sich der Postbahnhof auch auf 35 cm Tiefe unterbringen.

Der Postbahnhof gliedert sich in die Bereiche Aufstellgruppe, Ladegleise und Instandhaltung. Vom Fiddle-Yard kommend münden zwei Gleise in die Aufstellgruppe. Das vordere kann ein weiterführendes Streckengleis sein, das hintere stellt die Verbindung zu einem imaginären Bahnhof dar. Die fünf Gleise der Aufstellgruppe gliedern sich in ein Gleis (4) für die ankommenden Waggons und zwei Gleise (2 und 3) für die abgehenden Waggons. Das Gleis 1 dient als Durchfahrgleis für eine weiterführende Strecke, die weitere Anschlüsse bedient, kann aber auch als Umfahrgleis genutzt werden. Gleis 5 dient als Rangiergleis.

Die Postladehalle verfügt über sechs Ladegleise. Über die Ladegleise 42 und 43 kommt die Post rein, über die Gleise 21 bis 23 und 41 werden die Waggons beladen. Die Gleise 11 und 51 dienen als Abstellgleise für kurzfristig nicht benötigte Waggons.

Der dritte Bereich dient der Pflege und Instandsetzung der Postwaggons. Er umfasst eine kleine Wagenhalle mit Werkstatt und eine dahinter befindliche Waschplatte. Ein drittes Gleis dient dem Abstellen von Waggons. Ein Lokabstellgleis ist nicht vorgesehen, auch wenn der Umfang des Postbahnhofs gut zwei Rangierloks verkraftet. Eine dritte könnte als Verschublok die Postzüge vom Fiddle-Yard in die Aufstellgruppe drücken.

Die Ausdehnung des Fiddle-Yards orientiert sich am vorhandenen Platz und könnte durchaus mehr Länge vertragen. Eine platzsparende und praktische Alternative wäre eine Schiebebühne, wie auf Seite 73 gezeigt, die die Postwagen aufnimmt.

Komfortabel rangieren

Die üppige Gleisanlage des Postbahnhofs lädt geradezu zu einem intensiven Rangierbetrieb ein. Dafür ist nicht unbedingt eine Digitalisierung erforderlich. Es reicht, wenn die Gleisabschnitte schaltbar ausgeführt sind bzw. sich durch die Stoppfunktion der Weichen stromlos schalten lassen. Aus Kostengründen kann man wie beim H0-Vorschlag auf Weichen mit elektrischen Antrieben verzichten.

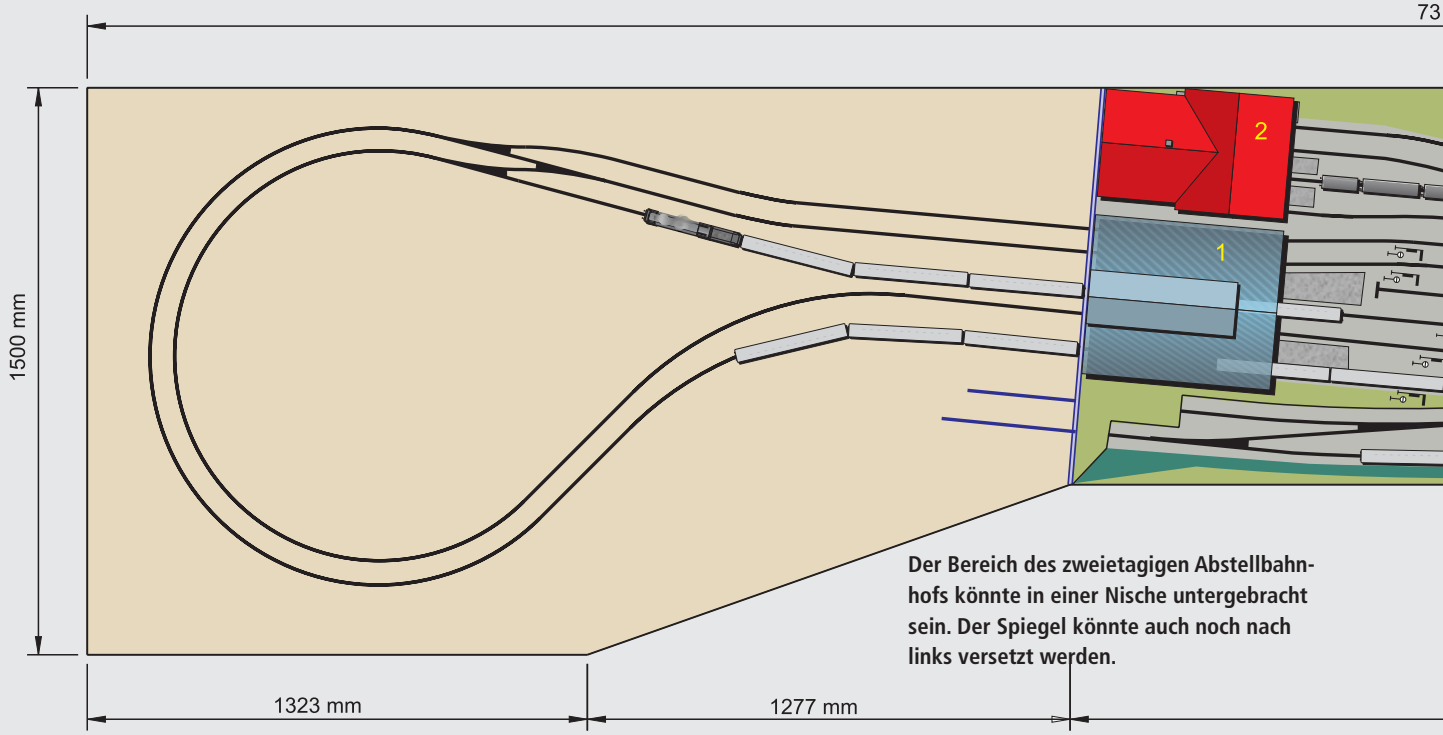
Dem Rangierkomfort sehr dienlich wären Entkuppler an wichtigen Stellen. Im Gleisplan sind diese mit einem Dreieck gekennzeichnet. Die Entkuppler könnten ebenfalls vom Anlagenrand aus mit einer Stellstange betätigt werden. Güterwagen werden ebenso vorentkuppelt aus dem Gleis 4 in die Gleise 42 und 43 geschoben. Wer auf die Postloks wie V 36 oder V 60 verzichten kann, könnte auf die V 65 bzw. V 100 mit Simplex-Kupplung zurückgreifen.

Für die zwei, drei Loks ist eine digitale Steuerung nicht erforderlich. Allerdings bieten Lokdecoder mit einer sehr guten Lastregelung einen sonst kaum erreichbaren Langsamfahrkomfort. Minitrix hat zurzeit sowohl die V 36 wie auch die V 60 mit integrierter Digitalschnittstelle im Programm. Und mit ein bisschen Glück findet man auf einer Börse auch eine V 60 mit Posthorn.

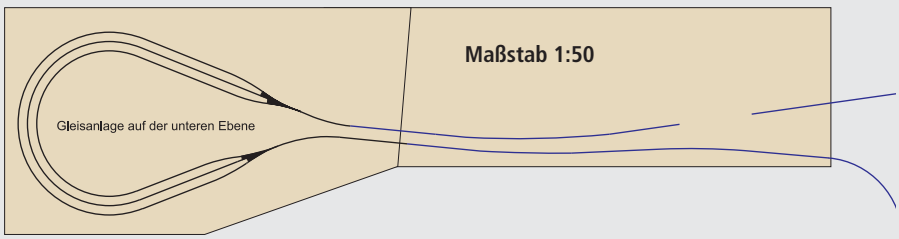
Planspiel für N

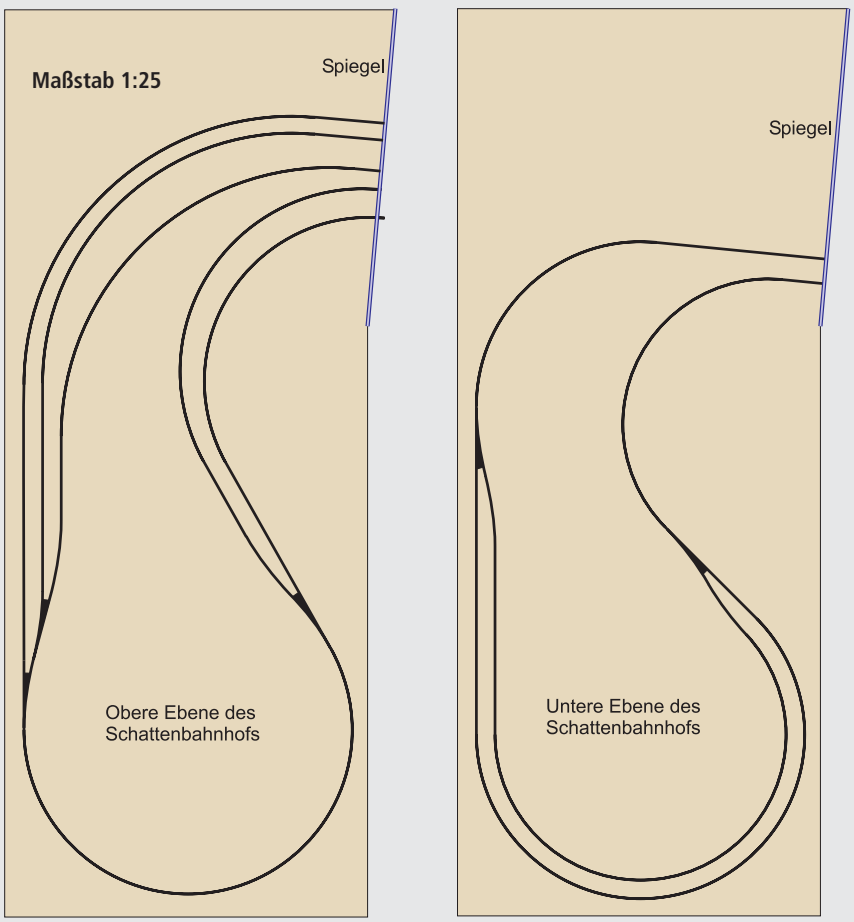
Ein eintreffender Postzug könnte von einer Post- oder einer Verschublok der DB bzw. DR auf das Gleis 4 gezogen werden. Über das Gleis 1 setzt sie um und kann schon in den Gleisen 2 und 3 aufgestellte Waggons mitnehmen um diese einem Reisezug der entsprechenden Relation aufzudrücken. Im Modell verschwindet die Verschublok mit den Postwagen hinter der Kulisse.

Postloks verteilen die eingetroffenen Wagen auf die Entladegleise 42 und 43. Schon entladene Waggons werden über das Gleis 5 abgezogen. Von dort gelangen sie für eine weitere Beladung auf die Gleise 21 bis 23 bzw. 41. Über den dargestellten Postbahnhof sind zwei Richtungen zu bedienen. Jeder Richtung ist eines der Gleise 2 bzw. 3 zugewiesen.



Der Bereich des zweietagigen Abstellbahnhofs könnte in einer Nische untergebracht sein. Der Spiegel könnte auch noch nach links versetzt werden.





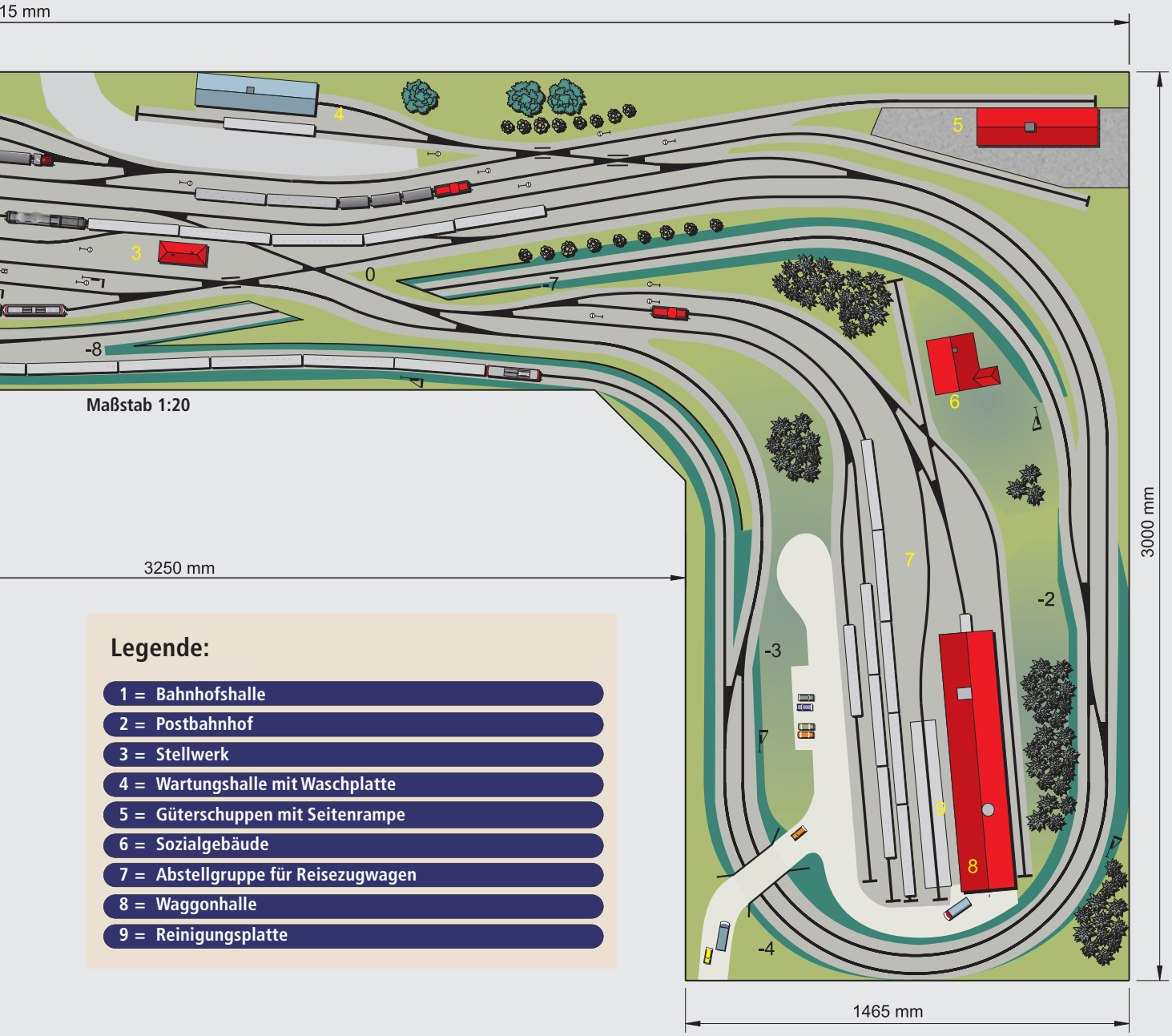
Steckbrief

- **Thema:** Stadtbahnhof mit Postbahnhof
- **Anlagengröße:** 731,5 x 300 cm
- **Baugröße:** H0
- **Gleissystem:** Roco
- **Weichen:** 15° Abzweigwinkel
- **Epochen:** II bis IV
- **empf. Unterbau:** Rahmen
- **Steuerung:** analog (3 Stromkreise) digital

Links: Endet die Bahnsteighalle an einer Dachschräge, könnte der Abstellbahnhof staubgeschützt unter ihr angeordnet werden.

Die beladenen Waggons werden von der Postlok richtungsabhängig in Waggongruppen gesammelt und im Gleis 2 oder 3 bereitgestellt. Die Verschublok holt die Wagen zu vorgegebenen Terminen ab, um sie Reise- oder Postzügen beistellen zu können.

Ein ständiges Kommen und Gehen von Waggons lässt zumindest im Modell den Modellbahner nicht zur Ruhe kommen. Im Prinzip wiederholen sich die Abläufe. Jedoch können durch mehr oder minder lange Postzüge oder Waggongruppen, die gelegentlich auftauchen, umfangreichere Rangierarbeiten erforderlich werden. Und damit es wirklich nicht langweilig wird, müssen hin und wieder z.B. schadhafte Waggons aussortiert und der Reparatur zugeführt oder verschmutzte Waggons einfach nur gereinigt werden.



Legende:

1 = Bahnhofshalle
2 = Postbahnhof
3 = Stellwerk
4 = Wartungshalle mit Waschplatte
5 = Güterschuppen mit Seitenrampe
6 = Sozialgebäude
7 = Abstellgruppe für Reisezugwagen
8 = Waggonhalle
9 = Reinigungsplatte

Bahnhofsvorfeld mit Postanschluss

Häufig reicht der vorhandene Platz nicht aus, einen größeren Bahnhof mit einer Bahnsteighalle und dem zugehörigen Umfeld darzustellen. Da weniger häufig mehr ist, könnte man sich doch auf die Hälfte des gewünschten Bahnhofs beschränken. Vorschläge dieser Art gibt es zuhauf. In der MIBA-Broschüre „Kompakte Anlagen raffiniert geplant“ sind ebenfalls entsprechende Vorschläge zu finden. Im oben gezeigten Vorschlag wird das Bahnhofsvorfeld eines Personenbahnhofs um einen kleinen Postbahnhof erweitert. Im Umfeld finden sich natürlich noch Einrichtungen wie Güterschuppen, Abstellgleise für Reisezugwagen usw.

Konzept

Das Anlagenkonzept bietet zwei Betriebsschwerpunkte. Den einen bildet der Reisezugverkehr, den anderen der Postverkehr. Unabhängig vom Reisezugkehr können auf den Gleisanlagen des Postbahnhofs Rangierarbeiten ausgeführt werden. Die Gleisanlagen erlauben das Zusammenstellen bzw. die Auflösung von kürzeren Postzügen bzw. Wagengruppen. Da sich das gewählte Konzept auf einen Personenbahnhof mit angrenzendem Postbahnhof beschränkt, ist statt eines Bw eine Abstellgruppe mit Waschanlage für Reisezugwagen vorgesehen. Eine Waggonhalle kaschiert die auf dem Seitenschenkel wendende Strecke etwas.

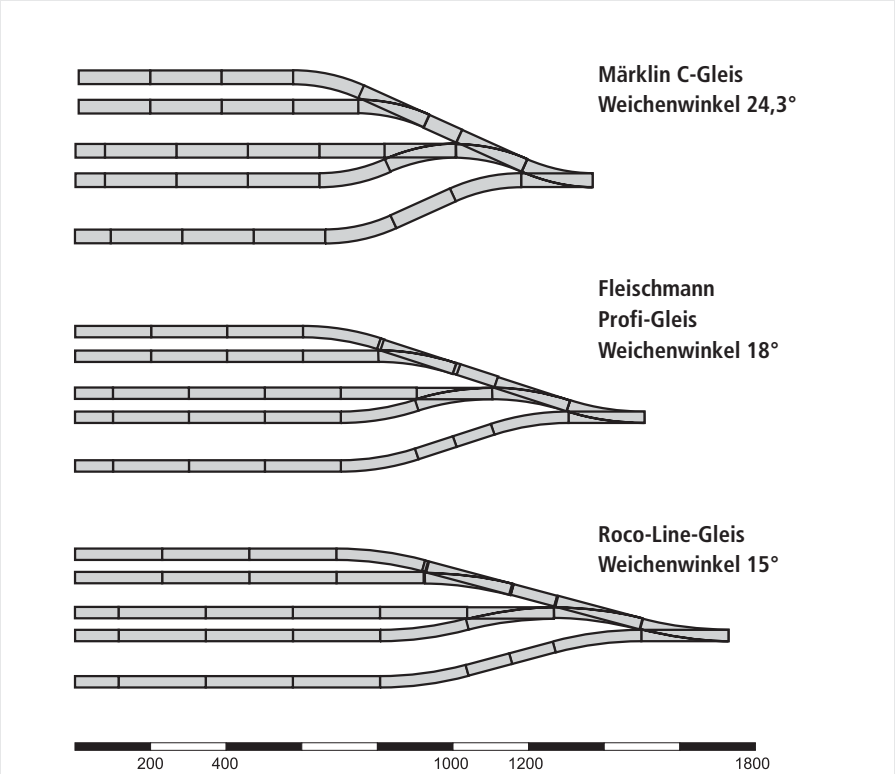
Für ein Bw mit Drehscheibe und Rundschuppen sind die vorgegebenen Platzverhältnisse zu beengt. Statt der Abstellgruppe für Reisezugwagen könnte man auch ein Ellok-Bw unterbringen. Es lassen sich aber auch zusätzliche Gleisstutzen zum Abstellen von Diesel- oder Elloks unterbringen.

Räume für Träume

Nicht selten steht statt eines kompletten Hobbyraums nur ein halber zur Verfügung. Das bedeutet schlichtweg, das Wunschthema einzuschränken. Manchmal grenzt jedoch an den halben Hobbyraum auf dem Dachboden eine kaum zu nutzende Nische unter einer Dachschräge. Diese Räumlichkeiten bieten sich für die Unterbringung von Schattenbahnhöfen und dergleichen an; vorausgesetzt, sie bieten Schutz gegen Feuchtigkeit und Staub.

Der Anlagenvorschlag ist für zwei unterschiedliche Räumlichkeiten ausgelegt. In beiden Fällen endet der einsehbare Anlagenteil an einer Spiegelkulisse, die rechtwinklig die Bahnsteighalle schneidet. Hinter der Spiegelkulisse befindet sich der Schattenbahnhof in zwei Ebenen. Der Schattenbahnhof jeder Ebene bildet dabei die Kehrschleife eines Hundeknochens.

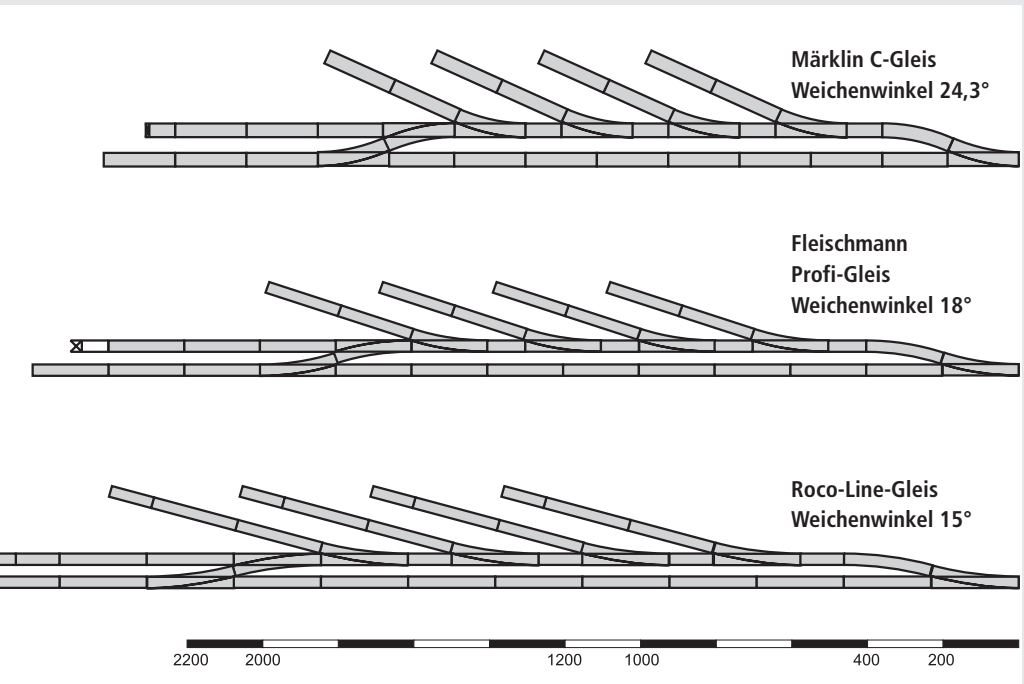
Ein in die Bahnsteighalle einfahrender Zug steht nach dem Halt mit der hinteren Hälfte im Bahnhof und mit der vorderen im Schattenbahnhof. Fährt er weiter, taucht der Zug quasi aus der Gegenrichtung kommend wieder in der Bahnsteighalle auf und hält als Gegenzug an. Fährt der Zug weiter, bieten sich ihm zwei Möglichkeiten: Entweder kann er auf dem rechten Anlagenschenkel gedreht werden und fährt wieder in die Bahnsteighalle ein, oder er verlässt in einer weiten Kurve über das Gleisvorfeld den Bahnhof in Richtung „Strecke“. Diese ist nur kurz unterhalb des Bahnhofs zu sehen und verschwindet im als Kehrschleife ausgeführten Schattenbahnhof. Dieser hat in den Beispielen nur drei bzw. zwei Gleise. Je nach zur Verfügung stehendem Platz sollte er um einige Gleise erweitert werden.



Längenentwicklung der kammförmig angeordneten Ladegleise mit unterschiedlichen Gleissystemen und Weichenwinkeln in H0

Der Postbahnhof

Die Anlagen eines Postbahnhofs richten sich einerseits nach den umzuschlagenden Postsendungen und andererseits nach den zu bedienenden Relationen. Die örtlichen Platzverhältnisse bestimmen die Lage der Gleisanlage und der Bebauung. Da ein Postbahnhof auf einer Modelleisenbahnanlage nur ein Teilaspekt sein kannt werden die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse bescheiden sein. So lässt sich nur ein kleiner Postbahnhof darstellen, der in seiner Funktion jedoch genügend Betriebsmöglichkeiten bietet.



Längenentwicklung der sägezahnförmig angeordneten Ladegleise mit unterschiedlichen Gleissystemen und Weichenwinkeln in H0

Für einen abwechslungsreichen Modellbahnbetrieb wählte ich eine Posthalle mit vier kammförmig angelegten Ladegleisen. Zwei davor angeordnete Gleise dienen dem Sammeln und Verteilen. Eine kleine Waggonhalle für Servicearbeiten und kleineren Reparaturen an den Postwagen sowie ein Gleis mit einer Waschplatte runden den kleinen Postbahnhof ab. Nach rechts schließt sich noch eine Güterabfertigung mit Schuppen und zwei Ladegleisen an.

Für Rangierarbeiten innerhalb des Postbahnhofs und die Zustellung der Waggons bzw. das Abholen reicht prinzipiell eine Köf II mit entsprechender Beschriftung. Für den Modellbahnbetrieb kann aber ebenso gut eine V 36 bzw. V 60 herhalten. Während der Betriebspausen kann die Postlok entweder im Bereich der Wartungshalle oder auf einem weniger belegten Ladegleis abgestellt werden.

Der hauptsächliche Betrieb wird sich auf das Abholen und Zustellen von Postwagen konzentrieren, die mit Reisezügen zu ihrem Bestimmungsort gelangen. Pro „Betriebstag“ werden wohl zwei kürzere Postzüge ankommen und wieder abgehen. *Hermann Peter*

H0-Ladehalle für die Bahnpost

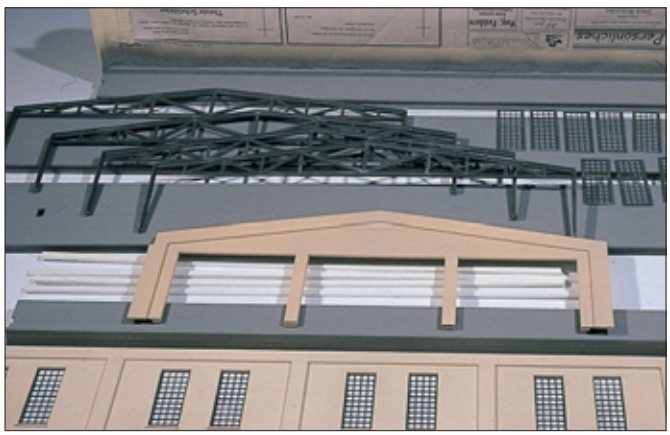
Postverladung unter Dach und Fach

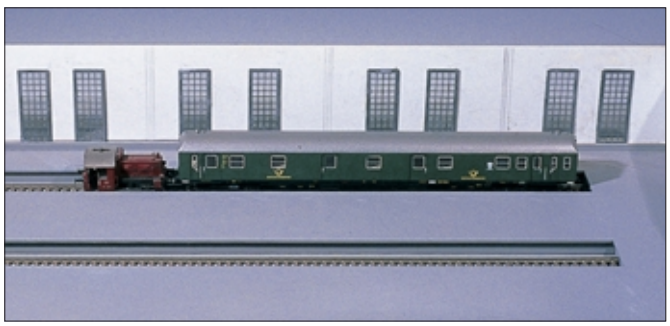
Eine Ladehalle für die Bahnpost sollte es werden, wie sie früher in vielen Städten zum Bild des Hauptbahnhofs gehörte. Mit abnehmbarem Dach, damit man auch sieht, was sich im Inneren abspielt. Für Nachbau-Interessenten schildert Bruno Kaiser den Bau der dreigleisigen Halle für die H0-Bahnpost.

Inzwischen sind sie weitgehend aus dem Stadtbild und der Nähe manches Bahnhofs verschwunden oder fristen aufgelassen oder zweckentfremdet ein kümmerliches Dasein bis zum Abriss. Gemeint sind die großen Verladehallen der Bahnpost. Nachdem die Post die Beförderung von Paketen und Briefen auf die Straße verlagert hat, sind diese Hallen überflüssig geworden. Die große Bahnpostverladeanlage in Köln-Deutz ist verschwunden, die Halle in Nürnberg ungenutzt, um nur zwei Beispiele zu nennen. Beide Anlagen ermöglichten die Verladung von Postgütern aller Art in Bahnpostwagen, und zwar bei jedem Wetter. Für den Rangier- und Zustelldienst standen mancherorts sogar posteigene Loks wie beispielsweise V 20 und V 36 zur Verfügung.

Der umfangreiche Rangierbetrieb macht das Thema Bahnpost auch für die Umsetzung ins Modell lohnenswert, wenn nicht gerade die modernste Phase des Bahnbetriebs zum Thema gewählt wurde. Interessante Fahrzeuge stehen, wie in der Marktübersicht (S. 36) gezeigt, zur Genüge zur Verfügung. Problematisch dürfte es allerdings mit dem Platzbedarf werden, wenn ein Bahnpost-Bahnhof größeren Ausmaßes ins Modell umgesetzt werden soll, denn die Abmessungen der Anlagen sind recht beachtlich.

In den meisten Fällen dürfte man es bei der Darstellung des Bahnpostverkehrs mit dem Ein- und Ausladen vom Bahnsteig aus bewenden lassen. Das Postgut wird dabei von bereitgestellten Hand- oder Elektrokarren während des Aufenthalts des Zuges in die Postwagen verfrachtet. Soll das Verladen ganzer Bahnpostwagen gezeigt werden, reicht in der Regel eine Gepäckhalle, die an einem Stumpfgleis gelegen ist. Soll der großstädtische Bahnpostverkehr nachgebildet werden, ist eine Verladehalle von Nöten, in denen auf mehreren Gleisen gleichzeitig mehrere Bahnpostwagen behandelt werden können. Wie bereits angedeutet, erfordert eine solche Halle jedoch nicht unerheblichen Platz. Außerdem ist für die konsequente Darstellung des Postverkehrs genau genommen noch ein weiteres Gebäude für die Annahme und Auslieferung der über die Schiene versandten Güter sowie deren Verteilung auf Straßenfahrzeuge erforderlich.



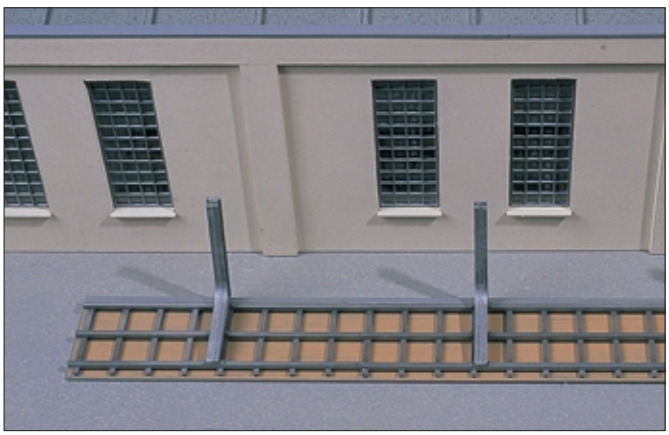


Oben ein Blick in die Halle im Rohbauzustand; von außen wurden die Wände spritzlackiert. Rechts die Rampenüberdachung für die Rückseite, daneben rangiert bereits eine V 20 in der fertigen Halle.

Bahnpostverladehalle

Für das folgende Projekt stand die aufgelassene Bahnposthalle Pate, von der mir Lutz Kuhl freundlicherweise einige Vorbildfotos zur Verfügung stellte. Selbstverständlich konnte, wollte man den Rahmen einer Modelldarstellung nicht maßlos überschreiten, nur eine verkleinerte und dazu noch vereinfachte Halle für drei Gleise (für doppelte Waggonbelegung) projektiert werden, bei der im Übrigen Postanlieferung und Verteilung nur mit einer Laderampe an der Kopfseite angedeutet wurden.

Selbst bei dieser selbst auferlegten Beschränkung benötigt unser Postbahnhof – bzw. die Umladehalle – bereits eine Grundfläche von 730 mm x 360 mm nur für die Verladehalle. Wir bewegen uns damit fast schon in einem Bereich, der wahrscheinlich nur Groß- bzw. Clubanlagen vorbehalten sein dürfte. Dass Hallen dieser Art in keinem Katalog der Zubehöranbieter zu finden sind, verwundert deshalb wohl nicht allzu sehr.



Im Bereich des Nürnberger Hauptbahnhofs befindet sich diese Ladehalle der Post, die allerdings heute nicht mehr als solche genutzt wird.

An diesem Vorbild hat sich Bruno Kaiser bei seinem H0-Nachbau orientiert, lediglich den Dachaufsatz hat er weggelassen.

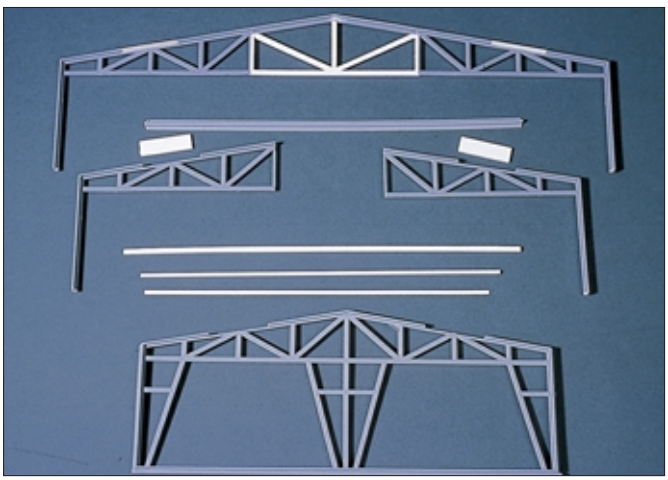
Vorbildfotos: lk

Materialbeschaffung

Wegen der erforderlichen Größe der Wandteile und des Daches kann die Konstruktion und Errichtung des Gebäudes nur im kompletten Eigenbau erfolgen. Wände, Dach und Bahnsteige werden aus Polystyrol angefertigt. Das Material besorgt man sich am besten bei einem Fachhändler für Kunststoffe. Polystyrolplatten gibt es in unterschiedlichen Stärken jeweils als 1000 x 2500-mm-Platte. Da diese Mengen nicht nur unhandlich, sondern für den durchschnittlichen Modellbauer viel zu groß sind, empfiehlt sich die Frage nach Abfällen bzw. Verschnitt. Oft erhält man für einen Betrag in die Kaffeekasse die benötigten Materialien handgerecht und preiswert.

Wandteile

Für die Wandteile und das Dach habe ich 2-mm-Kunststoffplatten benutzt. Für die Herstellung dieser relativ großen Teile dienen Stahllineal, Bastelmesser, aber vor allem eine präzis arbeitende Modellbausäge (hier von Böhler). Genauigkeit ist bei dem recht großen Gebäude bei allen Bauteilen unbedingt erforderlich. Deshalb ist geeig-



Dieses Bild verdeutlicht den Werdegang der für die Halle verwendeten Querträger (von unten nach oben):

Original-Faller-Teil, selbst gefertigte, vorhandenen Maßen angepasste Profile, halbierter Faller-Träger, Verlängerungs- und Ausgleichsstücke, fertiger Dachträger

Seiten- und Kopframpe müssen stabil miteinander verbunden werden. Klemmen fixieren die Klebestellen bis zur Aushärtung.

Unten ein Blick auf die fertig gestellte Postladehalle als H0-Modell, in der die Ladetätigkeit bereits aufgenommen ist.

netes Werkzeug für solche Projekte dringliche Voraussetzung. Mit der Bastelsäge kann man sich das mühselige Heraustrennen und Beschleifen der erforderlichen 20 Fensteröffnungen weitgehend erleichtern.

Ich habe hierzu den Sägeschnitt auf dem Maschinenbett nach vorn mit einem Bleistift verlängert und konnte anhand dieser Markierung die gewünschten Ausschnitte durch Einsetzen der Wand in das laufende Sägeblatt bewerkstelligen. Bei dieser Vorgehensweise ist jedoch Vorsicht geboten, da man die Sägeabdeckung und den Spaltkeil entfernen muss! Um das Werkstück nicht zu verreißen ist unbedingt ein stabilisierender Queranschlag erforderlich!

Fenster, Tore und Hallenträger

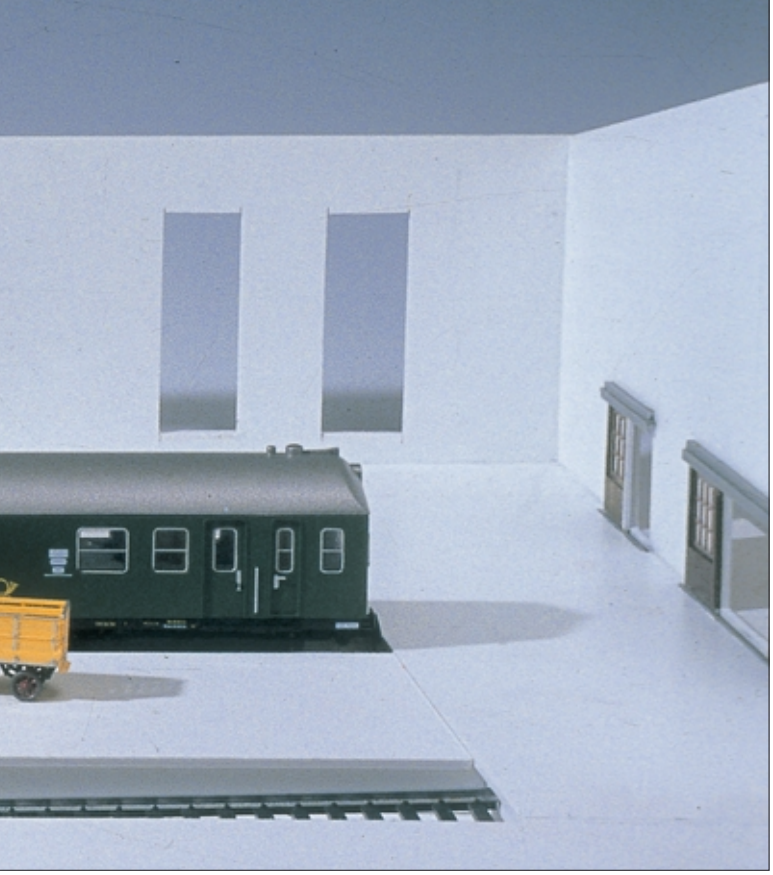
Bei den Hallenträgern und Fenstern habe ich mir die Arbeit erleichtert und auf Lokschuppenteile (Nidda, Art. Nr. 120177) aus dem Faller-Programm zurückgegriffen. Auf Nachfrage können die Bausatzteile über den Kundendienst des Herstellers bezogen werden. Sowohl die Fenster als auch die Träger müssen angepasst bzw. verlängert werden. Die Originalfenster sind um vier Sprossenlängen zu kurz. Außerdem gefiel mir der Stichbogen nicht. Aus zwei Fenstern lässt sich ein großes gestalten, wenn die jeweiligen Stichbogenpartien mittig in der dritten Quersprosse abgetrennt und die Fensterreste anschließend wieder zusammengefügt werden. Zur Verglasung werden die Fensterrahmen am besten vorab mit ganz wenig Flüssigklebstoff (Kibri) auf die Glasfolie geklebt und dann passgenau mit der Schere ausgeschnitten.

Die Fenster der Frontseite bestehen aus dünner glasklarer Polystyrolfolie, die mit dünnen T-Profilen eingefasst sind. Die feinen Sprossen wurden

Die inneren Laderampen werden aus Kunststoff angefertigt und bilden Kopf- und Seitenrampen. Aus Stabilitätsgründen sollte man die Stützen der Giebelwand bis auf die Grundplatte führen.

Modellfotos: bk

Unten die Konstruktion der Querträger

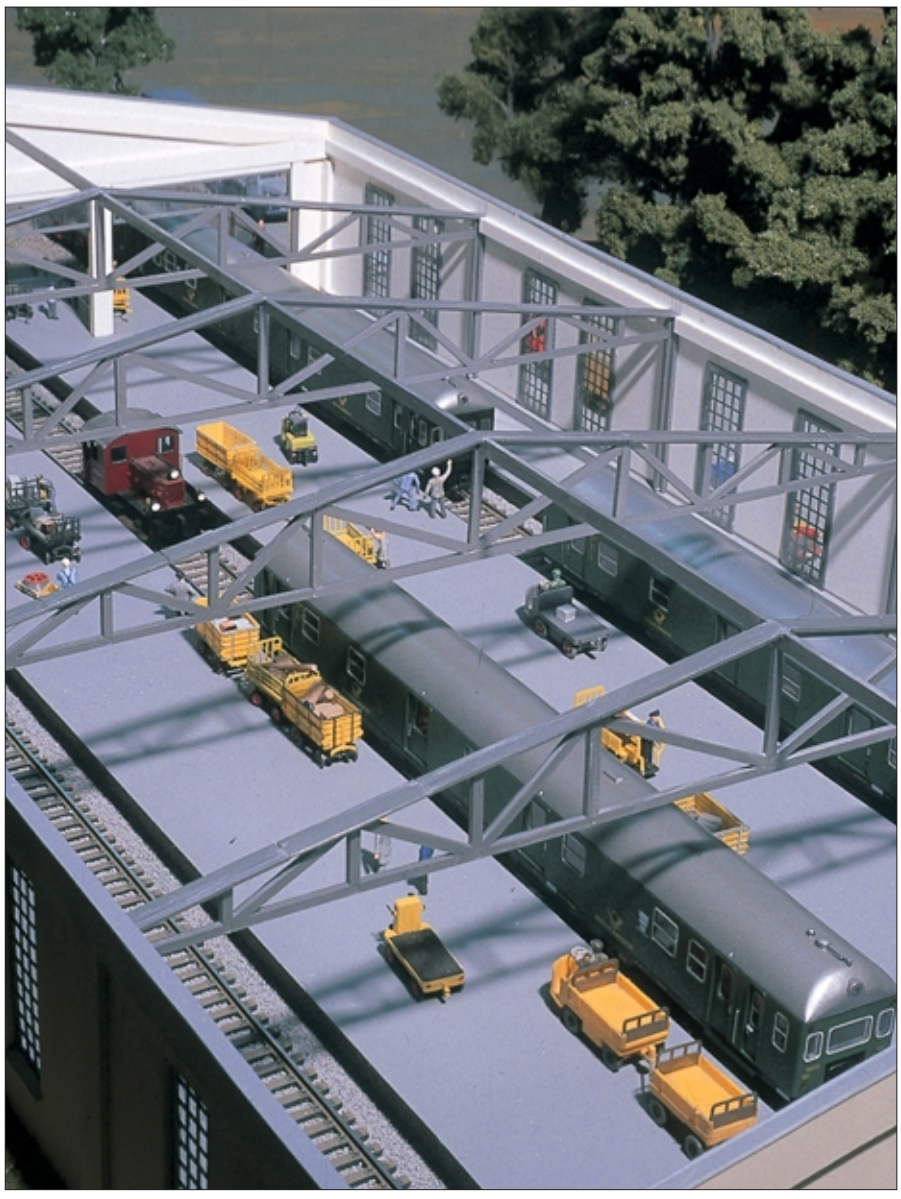


An der hinteren Giebelwand wurden Schiebetore angebracht (Teile aus der Bastelkiste); die Tore sind funktionsfähig.
Unten ein Blick in die fertig gestellte Halle. Bei abgenommenem Dach lassen sich die Rangier- und Ladearbeiten beobachten. Gleichzeitig verdeutlicht diese Aufnahme die Konstruktion der Dachbinder.

durch Einritzen mit einem Bastelmesser nachgebildet.

Die Hallenträger aus dem Faller-Lokschuppen sind für die 360 mm breite Halle zu kurz. Nachdem das Basisprofil entfernt war – nicht wegwerfen, es wird noch gebraucht! –, habe ich die Träger mittig halbiert. Zur Verlängerung der Tragkonstruktion muss ein neues Mittelteil aus passenden Profilen angefertigt werden. Um zu exakt gleich großen Trägern zu gelangen ist die Herstellung einer Schablone angeraten. Aus der Abbildung geht deren Aussehen hervor; sie ist so gestaltet, dass die beiden Trägerhälften fixiert sind und für die einzufügenden Profile Anschläge aus dünnen Leisten zur Verfügung stehen. Zur Herstellung der Verbindungsstücke wurden die Basisprofile des Faller-Trägers sowie entsprechend den vorgefundenen Maßen angefertigte Vierkantstäbe verarbeitet. Nach dem Einbau der Dachträger werden sie später mit Querträgern verbunden.

Die Kopfwand wurde mit funktionsfähigen Schiebetoren ausgestattet. Hierzu habe ich noch vorhandene Schuppentore umgebaut. Die Laufschienen liefert das Profilsortiment (Faller 120540).



Rampen und Bahnsteige

Die Halle ist für drei Ladegleise eingerichtet. Es wurden zwei 80 mm breite Mittelladesteige und zwei 40 mm breite Rampen an den Seitenwänden vorgesehen. Auch die Kopframpe weist

Bahnsteigwagen

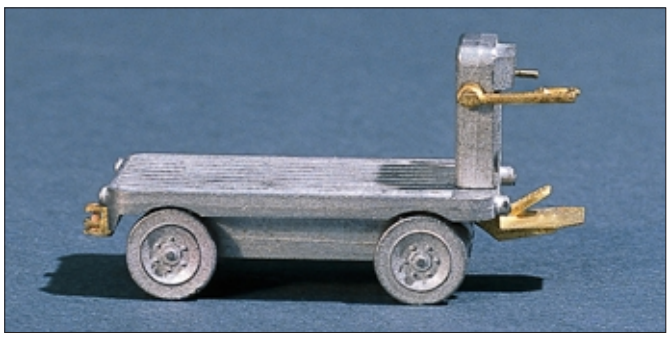
Hersteller	Art.-Nr.	Bezeichnung	Preis
Kibri	B-9560	Bahnsteigwagensortiment (Bausatz)	15,00 €
Kibri	B-9561	Bahnsteigwagensortiment (Fertigmodelle)	17,90 €
Preiser	17112	Postwagen (Bausatz)	13,20 €
Weinert	3385	Bahnsteigwagen	7,90 €
Weinert	3201	AEG-Elektro-Bahnsteigkarren	12,90 €

Unten die Bauteile des Kibri-Bahnsteigkarren-Sortiments mit diversen Gepäckstücken, die ggf. auch als Postpakete deklariert werden können, darunter fertige Bausatzfahrzeuge (Weinert, Kibri und Preiser, die Wiking-Fertigmodelle sind nicht mehr lieferbar), rechts ein Weißmetall-Gepäckkarren nach AEG-Vorbild von Weinert, unten rechts Bruno Kaisers Posthof.

80 mm Tiefe auf. Die Steige sind mit 12 mm Höhe so angeordnet, dass die Frachtgutverladung von den Gepäckkarren in Waggonbodenhöhe vorgenommen werden kann. Dies trifft auch auf die LKW-Laderampe an der Außenseite zu. Alle Rampen bzw. Ladesteige sind unterseitig mit Querprofilen stabilisiert.

Demontierbarkeit

Um auch nach der Fertigstellung der Halle die Rangier- und Beladungsvor-



Blick ins Innere der Ladehalle mit Postwagen, Bahnsteigkarren und H0-Figuren („Transportarbeiter"). Auch die Seitenwand der Halle ist abnehmbar, siehe Abbildung links außen. Das Bild dazwischen zeigt Ladetätigkeit auf Bruno Kaisers Postbahnsteig.

Unten die straßenseitige Rampe mit Post-Lastern (Brekina, Wiking).

gänge betrachten zu können, wurden Dach und linke Seitenwand abnehmbar gestaltet. Das erfordert einige Stabilisierungsmaßnahmen der Wandteile mittels Profilen und die bereits beschriebene Tragkonstruktion mit Längs- und Querträgern. Letztere können nur einseitig an den Seitenwänden angeklebt werden.

Das zweigeteilte Dach hat Querprofile und ein Winkelprofil als Firstabdeckung erhalten, das einseitig angeklebt den Verbindungsspalt der Dachhälften verdeckt.

Ausgestaltungsmittel

Die wesentlichen Gestaltungsmittel im Inneren der Halle sind neben den Figuren (Preiser-Transportarbeiter) die Gepäckkarren. Modelle gibt es für diesen Zweck von Kibri (Bahnsteigwagensortiment; B-9560 als Bausatz oder B-9561 als Fertigmodelle), Preiser und Weinert. Die auf den Abbildungen gezeigten Wiking-Fahrzeuge sind in dieser Form nicht mehr im Programm, doch gibt es weiterhin Postautos von Brekina, Herpa, Wiking und anderen.

Alle aus Bausätzen entstandenen Fahrzeuge (Gepäckkarren) wurden lackiert. Bei Weißmetallmodellen ist das ohnehin unumgänglich, bei den Kunststoffmodellen beseitigt man mit einer Lackierung den störenden Plastikglanz.

„Direktes" Postgut wie Postsäcke, Pakete und Päckchen wird nach meinem Kenntnisstand von keinem der Großserienhersteller angeboten. In etwa passende Gepäckstücke oder Pakete findet man aber z.B. im Kibri-Bahnsteigwagensortiment. *bk*

Postbeförderung auf schmaler Spur

Bahnpost-Romantik

Die Beförderung von Post auf schmalen Gleisen gehört längst der Vergangenheit an. Einst war sie jedoch ein bedeutender Fortschritt, erlangte aber wegen der häufig nur als Stichbahnen ausgeführten Bahnlinien nie die Bedeutung wie bei den Staatsbahnen. Eine kurze historische Reise gibt einen kleinen Ein- bzw. Überblick über Post- und kombinierte Post- und Gepäckwagen.

Die Bedeutung der Postbeförderung auf dem Schienenweg hängt sicherlich von dessen Relation und Länge ab. Schmalspurbahnen banden häufig nur das Hinterland an die Magistralen an, demzufolge waren die Bahnlinien relativ kurz und das Aufkommen der zu befördernden Briefe und Pakete gering. Daher traf man, bis auf Ausnahmen, auf Schmalspurbahnen keine reinen Post-, sondern kombinierte Post- und Gepäckwagen an. Anhand einiger bekannter und weniger bekannter Schmalspurbahnen soll deren Einsatz aufgezeigt werden

Post auf sächsischen Gleisen

Eine Ausnahme bildeten die Sächsischen Schmalspurbahnen mit ihrem umfangreichen 750-mm-Netz. Sie führten eine Reihe reiner Postwagen auf dem Schienennetz. Die ersten Fahrzeuge für den Posttransport waren jedoch gedeckte Güterwagen der Gattung 376, die schon 1882 ein separates Postabteil erhielten.

Ein Jahr später entstanden für die Kaiserliche Post besondere Postwagen auf einem zweiachsigen Fahrgestell mit 6480 mm Gesamtlänge der Gattung 709. Die Einrichtung wurde zweckentsprechend gestaltet. Auf jeder Seite befand sich ein Briefeinwurf am Ende des Wagenkastens, der in zwei Fächer eines Sortierregals mündete. Während der Fahrt wurden Brief- und Postsendungen über die Sortierregale vorsortiert. Typisch für diese Postwagen waren auch die mittig angeordneten Drehtüren. Bis 1901 wurden von diesen Postwagen 22 Stück in Dienst gestellt.

Um dem stetig steigenden Postaufkommen auf einigen Linien Herr zu werden, beschaffte die Kaiserliche Post 1908 zwei vierachsige Postwagen der Gattung 708. 1912 folgten nochmals zwei Postwagen. Sie besaßen einen Holzaufbau mit flach gewölbtem Dach. Die letzten beiden Postwagen für das sächsische Schmalspurnetz wurden 1950 von der Deutschen Post geordert. Sie entstanden in Görlitz bei LOWA Waggonbau in Stahlbauweise. Die Neubau-Postwagen erfreuten sich keiner langen Dienstzeit. Bereits 1959 gelangten sie nach einem Umbau als Personenwagen in den Harz.

Auf den weniger frequentierten Strecken wurden Wagen mit Postabteil eingesetzt. Dazu erhielten zweiachsige Personenwagen der 2., 3. und auch 4. Klasse ein abgetrenntes Postabteil. Wie die reinen Postwagen hatten auch sie eine zweiflügelige Drehtür und in den Seitenwänden einen Briefeinwurf. Ein vierachsiger Gepäckwagen musste ebenfalls für einen Umbau herhalten und erhielt ein 3 m langes Postabteil eingerichtet.

Neben dem großen zusammenhängenden sächsischen Schmalspurnetz bedienten die restlichen Schmalspurbahnen nur kleine bis mittlere Einzugsgebiete. Viele der nur als Stichbahn ausgeführten Schmalspurbahnen kamen mit einem oder zwei kombinierten Post-/Packwagen aus. Diese rekrutierte sich häufig aus der Erstausstattung der Bahnen, da mancherorts schon sehr früh der Posttransport auf die Straße verlagert wurde.

Kombinierte Post-/Packwagen

Schmalspurbahnen unterlagen in aller Regel regional orientierten Gesellschaften. Von daher war ein einheitlicher Fahrzeugpark nicht zu erwarten. Jedoch verteilte sich der Bau und auch die Betriebsführung auf eine überschaubare Zahl von Firmen. Diese hatten selbstverständlich ihre Stammlieferanten, die sie mit Fahrzeugen und Ähnlichem belieferten und ausstatteten.

Daher tauchen bei den verschiedenen Schmalspurbahnen immer wieder gleiche oder ähnliche Fahrzeugtypen auf, deren Erscheinungsbild herstellertypisch war. Unabhängig davon, dass Waggons und Lokomotiven während ihres „Lebens“ häufiger den Besitzer bzw. die Bahnstrecke wechselten.

Lieferant für die Post-/Packwagen der württembergischen Schmalspurbahnen war Esslingen. Die kombinierten Post-/Packwagen wurden für beide Spurweiten einheitlich ausgeführt und wiesen den gleichen Grundriss auf. Ein Art Einheitswagen stellte der PwPosti mit 5000 mm Achsstand dar, der sowohl für 750 (15 Exemplare) wie auch für 1000 mm Spurweite (1 Exemplar) ge-

baut wurde. Er war u.a. auf den Strecken Nagold–Altensteig und Ochsenhausen–Biberach im Einsatz.

Auf der Meterspurstecke Mosbach–Mudau waren während der Betriebszeit drei verschiedene Post-/Gepäckwagen eingesetzt. Zur Grundausstattung gehörte der Wagen 17 von van der Zypen & Charlier. Baugleiche Wagen setzten auch andere Kleinbahnen ein (s. S. 92). Später gelangte ein Wagen vom Görlitzer Waggonhersteller hinzu. Ähnliche „Kombis“ wurden auch von anderen schmalspurigen Kleinbahnen eingesetzt. 1933 lieferte die Waggonfabrik Fuchs einen Ganzstahlwagen, der bis zur Betriebseinstellung blieb.

Auf der Meterspurstrecke Amstetten–Laichingen der WEG setzte man bis zur Einstellung der Postbeförderung im Jahre 1956 einen kombinierten Personen-/Gepäck-/Postwagen mit der Betriebsnummer 101 ein. Der Wagen mit der Gattungsbezeichnung BPwPost verfügte nur auf der Sitzabteilseite über eine offene Einstiegsplattform.

Mit Eröffnung der Jagsttalbahn im Jahre 1901 wurden zwei kombinierte Post-/Packwagen der Waggonfabrik Görlitz eingesetzt. Während der Wagen 15 1954 abgestellt wurde, nutzte man den Wagen 16 ab 1949 nur noch als Gepäckwagen. Um dem nach dem Zweiten Weltkrieg gestiegenen Bahnpostverkehr auf der Jagsttalbahn ge-

Ein PmG im Bahnhof Schöntal der Jagsttalbahn um 1905: Ein kurzer Aufenthalt musste für den Postaustausch genügen. ***Foto: d'Alleux, Slg. Buddensieg***

Links: Postwagen der Gattung 709 der Kaiserlichen Post.

Linke Seite oben: Bahnpoststempel vom 24.7.1916. ***Slg. Neidhardt***

Ganzstahl-Post-/Packwagen des Herstellers Fuchs lief bei der DB als 71 Kar. ***Foto: Gerd Wolff***

Standardisierter Post-/Packwagen württembergischer Schmalspurbahnen der Maschinenbaufabrik Esslingen. ***Foto: Slg. Bernd Beck***

Post-/Packwagen von van der Zypen & Charlier der Kleinbahn Voerde–Haspe. Waggons gleicher Bauweise fanden mit unterschiedlichen Details auch bei anderen Kleinbahnen Verwendung. ***Foto: Slg. K. Wolff***

recht zu werden, baute man 1949 einen G-Wagen in einen Postwagen um und richtete ihn entsprechend mit Verteilerschrank, Beutelgestell und dergleichen aus. Allerdings blieb der Postwagen 109 nur bis Ende 1951 im Einsatz. Der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf lieferte 1898 an die Kleinbahn Osterode-Kreiensen einen PwPost Nr. 31 mit einem Achsstand von 3800 mm. Das Fahrzeug wurde später auf der Jagsttalbahn im Museumsbetrieb eingesetzt.

Auf der Walhallabahn bei Regensburg wurde erst mit Aufstockung des Wagenparks in den Jahren 1909 und 1912 insgesamt zwei Gepäckwagen mit

Postraum eingesetzt (LAG-Nr. 592 und 593). Die Waggons fertigte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN). Die Waggons erhielten mit der Umzeichnung durch die Reichsbahn die Bezeichnung PwPostsm. 1960 wurden sie bei der DB als KpwPost ausgemustert.

Auch auf den Schmalspurbahnen in Norddeutschland waren Post-/Packwagen zu finden. So setzte man bei der LAW (Kleinbahn Aurich–Leer–Wittmund) drei „Kombis“ vom Hersteller Herbrand & Co. mit einem Achsstand von 4000 mm ein. Die Rendsburger Kreisbahn hatte ab 1902 einen Post-

Der Packwagen mit Postabteil von HAWA (Hannoversche Waggonbauanstalt) wurde von der Steinhuder-Meer-Bahn mit der Nr. 543 eingesetzt; jetzt DEV Nr. 44. ***Foto: Archiv MIBA***

Kurz + knapp

- **Bemo Modelleisenbahnen**
  Stuttgarter Straße 59
  D-73066 Uhingen
  Tel. 03 51/8 80 19 91
- **Spieth Modellbau**
  Postfach 30 01 37
  D-70756 Leinfelden-Echterdingen
  Tel. 07 11/9 07 65 69
- **Spur 2 Pfiffikus**
  Schmitteborn 250
  D-42369 Wuppertal
  Tel. 02 02/2 60 27 36
- **Technomodell**
  Prof.-v.-Finck-Str. 1
  D-01109 Dresden
  Tel. 03 51/8 80 19 91
- **Weinert Modellbau**
  Mittelwendung
  D-28844 Weyhe-Dreye
  Tel. 0 42 03/94 64

und Gepäckwagen mit der Nr. 22 der Waggonfabrik Uerdingen im Einsatz. 1915 folgten zwei weitere der Görlitzer AG zur Fabrikation von Eisenbahnmaterial (Betriebsnummern 23 und 24).

Zwei kombinierte Gepäck-/Postwagen mit 2.-Kl.-Abteil wurden bei der Saatziger Kleinbahn – später Franzburger Kreisbahn (FKB) – von 1895 bis zur Ausmusterung im Jahre 1968 eingesetzt. Bei der FKB liefen sie als CPw-Post, bei der DR als KPwP.

Auf dem 600-mm-spurigen Schmalspurnetz der MPSB wurde ebenfalls ein kombinierter Post- und Gepäckwagen eingesetzt. Bereits 1894 wurde von der Waggonfabrik Güstrow ein vierachsiger Wagen geliefert, der aber ein Einzelgänger blieb.

Allen Post-/Packwagen ist das vom Packteil durch eine Zwischenwand getrennte Postabteil gemeinsam. Die Wagen verfügten auf beiden Längsseiten über Briefeinwürfe, die wie bei den sächsischen Wagen in Sortierregalen mündeten. Die Sortierregale waren meistens an einer Stirnwand montiert. Hier konnte der mitfahrende Postbeamte die Post während der Fahrt sortieren um eine schnelle und reibungslose Übergabe der Post im Übergabebahnhof zu gewährleisten. Häufig besaßen diese Wagen als einzige in einem Reisezug eine Toilette, weswegen die Wagen stets mitgeführt wurden.

Das Modell des württembergischen Post-/Packwagens hat Bemo zurzeit nur in der DB-Ausführung im Programm, die Ep.-I- und -II-Ausführung könnte noch im Handel sein. ***Foto: MK***

Im Bausatz-Programm von Weinert findet der engagierte Schmalspurfreund den H0e-Postwagen aus der Fabrikation von Weyer. ***Werkfoto Weinert***

Schmalspurige Postwagen im Modell

Das Angebot an Schmalspurmodellen deutscher Post- bzw. Post-/Packwagen ist sehr übersichtlich und teilt sich auf die Baugrößen H0m/H0e und 2m auf. In der Baugröße H0 bietet Bemo den württembergischen kombinierten Post-/Packwagen der Gattung PwPosti an. Der Wagen ist zurzeit in einer DB-Ausführung erhältlich. Spieth hatte den Post-/Gepäckwagen 0172 Kar der Strecke Mosbach–Mudau im Programm. Wenige Bausätze des Ganzstahlwagenmodells sind noch erhältlich. Bei Bedarf wird noch eine kleine Auflage verwirklicht. Gleiches gilt für den auf gleicher Strecke gelaufenen PwPosti der Waggonbaufabrik Görlitz. Das Modell wurde angekündigt, kam jedoch wegen betrieblicher Umstrukturierungen nicht mehr zur Entwicklung. Bei ausreichendem Interesse steht zurzeit einer Verwirklichung nichts im Wege.

Der Spezialist sächsischer Schmalspurbahnen Technomodell hat den Postwagen der Gattung 709 im Programm. Er wird in zwei verschiedenen Länderbahnfarbgebungen angeboten, da die K.Sächs.Sts.E.B. zwischenzeitlich das Farbschema umstellten. So ist der Postwagen in Grün (3203) und in Ocker (3204) erhältlich.

Weinert hat den Bausatz eines Postwagens wahlweise mit H0m- bzw. H0e-Radsätzen im Programm. Es handelt sich dabei um einen vierachsigen Weyer-Wagen, wie er auf einigen Bahnen unterschiedlicher Spurweite im Einsatz war. Die Anschriften des Bausatzes sind allgemein gehalten.

Für die Baugröße 2m, manchem eher unter der Bezeichnung „G“ geläufig, gibt es bei LGB schon seit fast ewigen Zeiten einen Post-/Gepäckwagen. Das Modell hat zwar kein konkretes Vorbild, orientiert sich aber an ähnlichen preußischen Waggons. Spur-2-Pfiffikus hingegen nimmt den kombinierten Post-/Gepäckwagen 11 der Plettenberger Straßenbahn ins Programm auf, um zu seiner Kastenlok ein passendes Wagenangebot aufzubauen. Das Modell gibt es nur in der ursprünglichen Ausführung, da beim Vorbild der Wagen bereits 1913 einer anderen Verwendung zugeführt wurde. *gp*

Schmalspur-Post- und kombinierte Gepäck- und Postwagen im Modell

Vorbild	Bahngesellschaft	Hersteller	Art.-Nr.	Baugröße	Preis
Post-/Gepäckwagen KDPosti	DB	Bemo	3001 814	H0e	€ ca. 50,–
Gepäck-/Postwagen PwPosti (Fuchs)	DB (Mosbach–Mudau)	Spieth	3070/3071	H0m/H0e	€ 65,–
Gepäck-/Postwagen PwPost 11	P.St.B	Spur 2 Pfiffikus		2m	€ ca. 450,–
Gepäck-/Postwagen PwPosti	ohne Angabe	LGB	30190	2m	€ 70,–
Postwagen Gattung 709	K.Sächs.St.E.B.	Technomodell	3203	H0e	€ 28,–
Postwagen Gattung 709	K.Sächs.St.E.B.	Technomodell	3204	H0e	€ 28,–
Postwagen	–	Weinert	6021/6021	H0e/H0m	€ 73,63

Die Post kommt mit der Plettenberger Straßenbahn

Ein PwPost in 2m

Bei Klein- und Schmalspurbahnen gab es bis in die Nachkriegszeit kombinierte Post- und Gepäckwagen. Das Angebot an entsprechenden Waggons in Baugröße 2m motiviert immer wieder zum Selbstbau. Wolf Dietrich Groote stellt einen interessanten Postpackwagen der Plettenberger Kleinbahn vor, der auch in abgewandelter Form bei anderen Bahnen lief. Die Modellumsetzung zeigt Gerhard Peter auf dem Fahrgestell der kurzen LGB-Wagen.

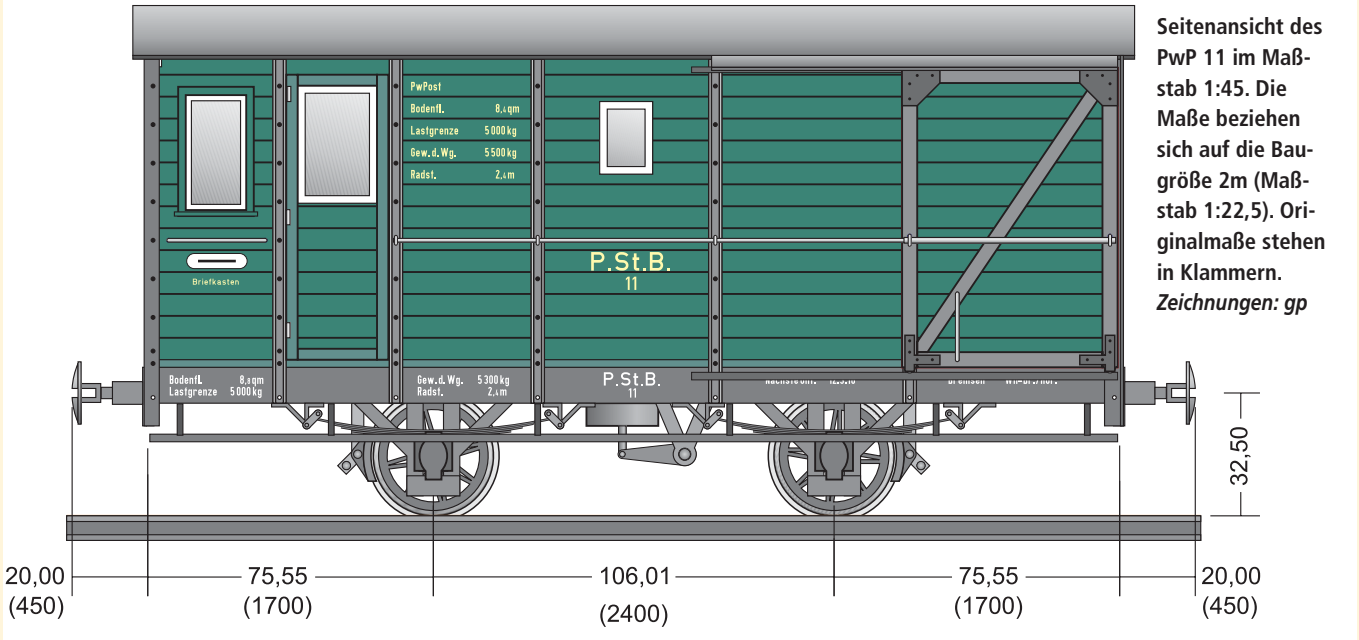
Auf der Suche nach einem interessanten Postpackwagen für die Meterspur in der Baugröße 2 fiel mir der Ganzstahlwagen der badischen Strecke Mosbach–Mudau ein. In dem entsprechenden Buch aus dem Kenning-Verlag sind eine Menge Abbildungen, aber keine Zeichnungen oder Maßangaben. Bei einem Gespäch mit Wolf Dietrich Groote kam heraus, dass es keine Zeichnungen gab – abgesehen von ein paar Umrisszeichnungen. Der Post-/Packwagen steht bei der Märkischen Museums-Eisenbahn e.V. in Hüinghausen im Sauerland. Dort hätte ich ihn ausmessen können.

Leider war die Zeit zu kurz um das Projekt von der Idee – nach der Themenbesprechung zu diesem Spezial – bis zur Verwirklichung umzusetzen. Zumal das Fahrwerk des PwPosti mit einem Achsabstand von 5000 mm (222 mm in 1:22,5) auch hätte betriebssicher umgesetzt werden müssen. Deutlich idealer ist es für ein kurzfristiges Projekt, wenn man auf Vorhandenem aufbauen kann. Da die Kastenlok „Plettenberg“ auch schon seit geraumer Zeit des Weiterbaus harrt, lag es nahe, einen Postpackwagen der Plettenberger Straßenbahn ins Kalkül zu ziehen. Der hat nämlich einen sehr kurzen Achsstand, und ein passendes Fahrwerk befindet sich unter den kurzen Güterwagen von LGB. Es bedarf zwar in einigen Details der Überarbeitung, aber es begünstigt das Projekt. Ein fast baugleicher Waggon wurde auch auf der Meterspurstrecke Mosbach–Mudau eingesetzt.

Post- und Packwagen von van der Zypen & Charlier

Auch vor mehr als hundert Jahren war die Typisierung von Fahrzeugen kein Fremdwort. Ablesen lässt es sich u.a. auch an den Beschaffungen von Bahnen, die gerade hinsichtlich ihrer Erstausrüstung geprägt waren von den Vorstellungen der jeweils mit dem Bau beauftragten Planungs- und Baubüros. Ein Beispiel sind hier mehrere Meterspurbahnen, die von der Fa. Hostmann & Co. bzw. vom Bau- und Planungsbüro Küchler erbaut worden sind. So weisen z.B. die Schmalspurbahnen Rhein–Ettenheimmünster (Rh-E/1893), Plettenberger Straßenbahn (P.St.B./1896), Ronsdorf–Müngstener Eisenbahn (RME), Hohenlimburger Kleinbahn (HKB/1900), und die Kleinbahn Haspe–Voerde(-Breckerfeld) (HVB/1903) viele Gemeinsamkeiten auf. Viele der ersten Waggons, wie auch der Postpackwagen 11 der P.St.B. stammten aus der Kölner Waggonfabrik van der Zypen & Charlier.

So wiesen die Fahrzeuge u.a. eine gleichartige Kupplung bestehend aus Mittelpuffer mit Kupplungsschlitz und seitlichen Zuggliedern mit Triangelkette sowie innen liegendem Balancier auf. Während die Gemeinsamkeiten der P.St.B. und der HKB in den verwendeten Straßenbahnlokomotiven der Fa. Hohenzollern bestand, waren gleichartige G- und O-Wagen bei der P.St.B., HKB und RME im Einsatz. Ähnlichkei-

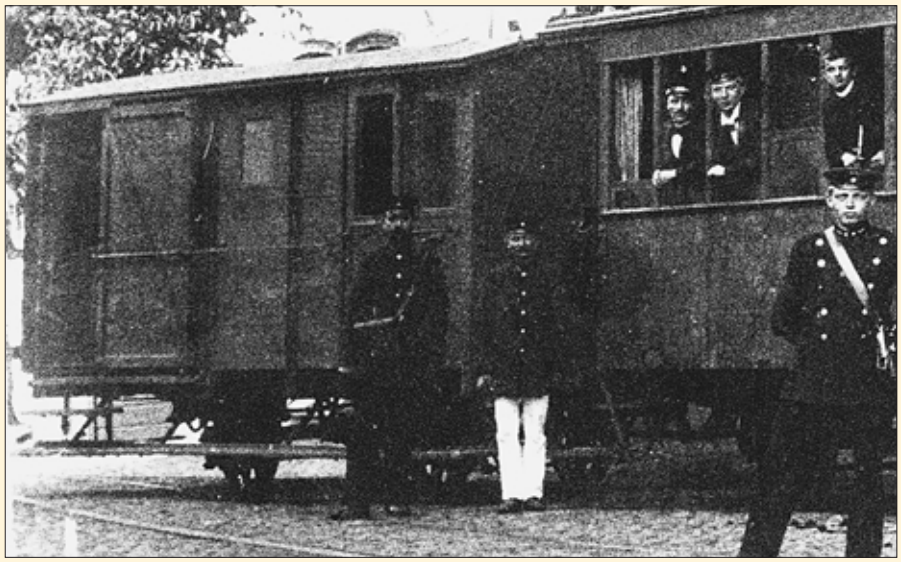


Seitenansicht des PwP 11 im Maßstab 1:45. Die Maße beziehen sich auf die Baugröße 2m (Maßstab 1:22,5). Originalmaße stehen in Klammern. ***Zeichnungen: gp***

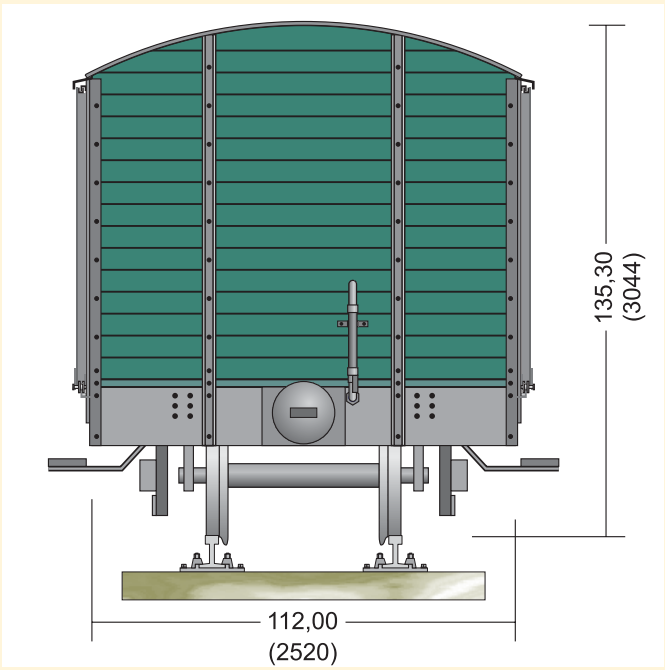
Bis auf wenige Teile entstand der Post-/Packwagen der Plettenberger Straßenbahn im Eigenbau. Einige Details wie korrekte Schlitzpuffer und V-Speichenräder harren der Vollendung. Der Selbstbau wäre einfacher, wenn es Dinge wie Griffstangenhalter, Federpakete, passende Achslager und dergleichen als Kleinteile gäbe. ***Modellfotos: gp***

ten gab es auch bei der Rh-E, der PKB und HVB.

Der 1894 in der Zeitschrift für Kleinbahnen beschriebene Fahrzeugpark der Rh-E weist neben zweiachsigen Reisezugwagen zwei Post- und Gepäckwagen auf, die eine einseitige Bremserbühne hatten. Der Post- und Gepäckwagen mit der Nummer 12 ist 1922 zur Strecke Mosbach–Mudau umgesetzt worden. Dort wurde das Postabteil des Wagens durch den Einbau einer Toilette mit offenem Zugang von außen etwas geändert. Mitte der Sechzigerjahre wurde der Wagen abgestellt. Der Aufbau fand als Hütte an einem Teich in Mudau Verwendung. Zwischenzeitlich wurde der Wagenkasten von der Märkischen Museums-Eisenbahn „geborgen“. Er soll wieder „betriebsfähig“ aufgebaut und auf einem passenden Ersatzfahrwerk montiert



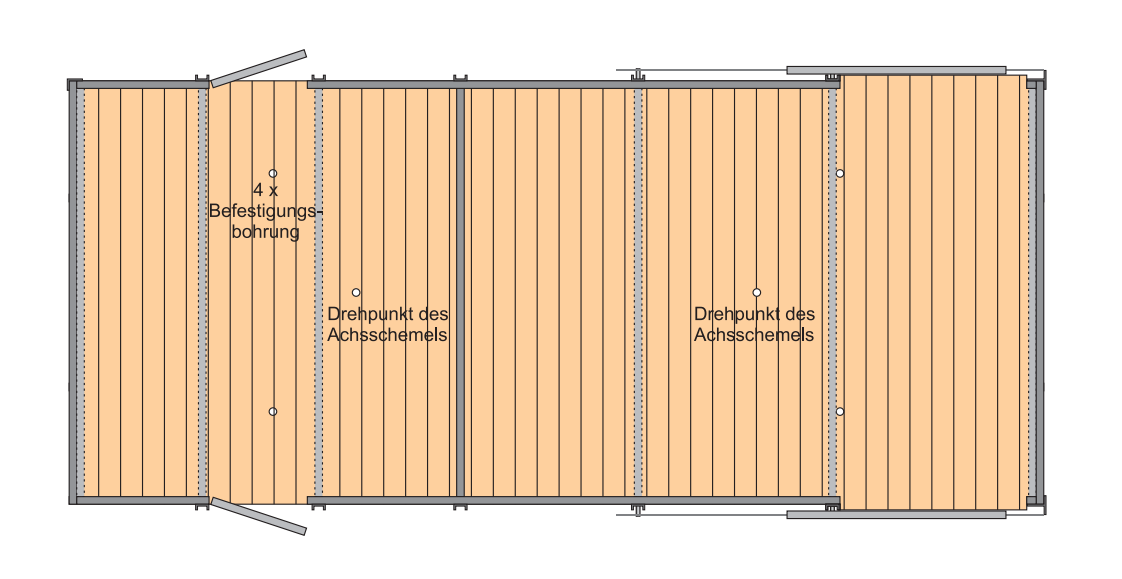
Historisch wertvoll ist die Aufnahme des Pwp 11 aus seiner Dienstzeit als kombinierter Post- und Gepäckwagen. Das anfangs übliche Schild „Post“ über dem Postabteil ist schon nicht mehr vorhanden. ***Foto: Slg. Wolf D. Groote***



Die Zeichnung enthält das Fahrgestell von LGB, da sie nicht nur als Übersichtszeichnung sondern auch als Konstruktionszeichnung dient. Schnittzeichnungen von Trenn- und Stirnwänden, Spanten, Schiebetüren liegen auf unterschiedlichen Zeichenebenen.

werden. Der Post- und Packwagen ist zwar baugleich mit dem PwPost 11 der Plettenberger Kleinbahn, unterscheidet sich jedoch in einigen Details wie Bremserbühne und Toilettenraum von diesem. Den Post- und Packwagen ohne offene Bremserbühne fand man auch als Wagen 61 und 62 bei der Kleinbahn Haspe–Voerde(-Breckerfeld).

Der Pwp 11 wurde bei der Plettenberger Straßenbahn 1898 in Dienst gestellt. Mit der Indienststellung eines kombinierten vierachsigen 4.-Kl.-Pack- und Postwagens endete jedoch bereits 1913 seine offizielle Dienstzeit als kombinierter Post- und Packwagen. Danach wurde der Wagen umgebaut und erhielt vermutlich in diesem Zusammenhang die Betriebsnummer 5. Das Postabteil wurde ausgebaut und als Packabteil eingerichtet. Die Schiebetüren wurden entfernt und ein 4.-Kl.-Abteil mit 12



Der Grundriss des Post-/Packwagens mit den Bohrungen für die Befestigung des LGB-Fahrwerks. Die Spanten sind gestrichelt dargestellt.

Maßstab 1:45

Sitzplätzen eingerichtet. Zum Schluss fand der Wagen als Geräte- und Rottenwagen bis zur Betriebseinstellung der Plettenberger Kleinbahn im Jahre 1958 Verwendung.
Wolf Dietrich Groote

Umsetzung ins Modell

Der historischen Rückblick auf den Post- und Packwagen von van den Zypen & Charlier mit dem kurzen Achsstand machte das Projekt noch interessanter. Steht die Grundkonstruktion, lassen sich daraus auch bei Bedarf die Post- und Packwagen der anderen Bahnen mit geänderten Details umsetzen.

Die Grundlage für die Modellumsetzung bildete eine Aufrisszeichnung, deren Maße am damals schon fast zerfallenen Post- und Packwagen un Mudau abgegriffen wurden. Bilder des PwPost der P.St.B. sind rar und zeigen auf den zum Teil schlechten Repros kaum Details. Bilder des fast baugleichen Waggons der Strecke Mosbach–Mudau und der Kleinbahn Haspe–Voerde (-Breckerfeld) stellten somit eine nicht zu unterschätzende Hilfe dar.

Wie schon damals beim achtfenstrigen Neubauwagen KB4i (MIBA-Spezial 46, S. 86 ff) entstand auch für den PwPost 11 eine Konstruktionszeichnung für das Modell im CorelDraw. Diese orientiert sich an den abgenommenen Maßen des geborgenen Wagenkastens. Die Teile für das Fahrzeug sollten wiederum mit der Fräse Basic 540 von StepFour ausgefräst werden. Der Nachbau sollte aber aufgrund der Zeichnung auch mittels herkömmlicher Werkzeuge wie Laubsäge, Kleinkreissäge und dergleichen zu bewerkstelligen sein. Es wird aber in einigen Bereichen eine Änderung der Konstruktion in Abhängigkeit von dem zur Verfügung stehenden Werkzeug nötig sein.

Mein Ziel war es, die Konstruktion des Waggons am Computer so weit zu treiben, dass die ausgefrästen Teile sowie die Ätzbleche sich leicht und ohne Montagehilfen zu einem Ganzen zusammenfügen ließen. Zapfen, Schlitze und Zentrierbohrungen sollten das ermöglichen.

Da das Fahrwerk von einem Toy-Train-Güterwagen von LGB stammt, musste die Bodenplatte des Wagenkastens Befestigungen und Drehpunkte der Drehschemel aufweisen. So erhielt die Bodenplatte sechs Zentrierbohrungen: Vier für die Befestigungsschrauben und zwei für die Drehpunkte der Drehschemel. Im Fahrwerk sind im Bereich der Befestigungsschrauben runde Aussparungen vorhanden, in die runde Befestigungszapfen des Aufbaus greifen. Die Zapfen bieten den Schrauben zudem mehr Halt als nur die 2 mm dicke Bodenplatte. Es bot sich also an, über die Zentrierbohrungen 2 mm dicke Scheiben für die Befestigung und etwas größere Scheiben für die Drehschemel unter die Bodenplatte zu kleben. Die passenden „Unterlegscheiben“ wurden im gleichen Durchgang wie das Gehäuse ausgefräst.

Da der Rahmen des Ex-Güterwagens zu kurz ist, muss er mit Polystyrolteilen auf das Maß des PwPost 11 verlängert werden. Zuvor sägte ich die Pufferbohlen und die Bretterdarstellung der Bremserbühne mit der Kleinkreissäge ab und brachte die neuen Teile zudem mit der Kreissäge auf Maß. Die Schraubenfederung des Fahrwerks musste ebenfalls entfernt und gegen eine Blattfederung ausgetauscht werden.

Rechtwinkligkeit durch Zapfen und Schlitze

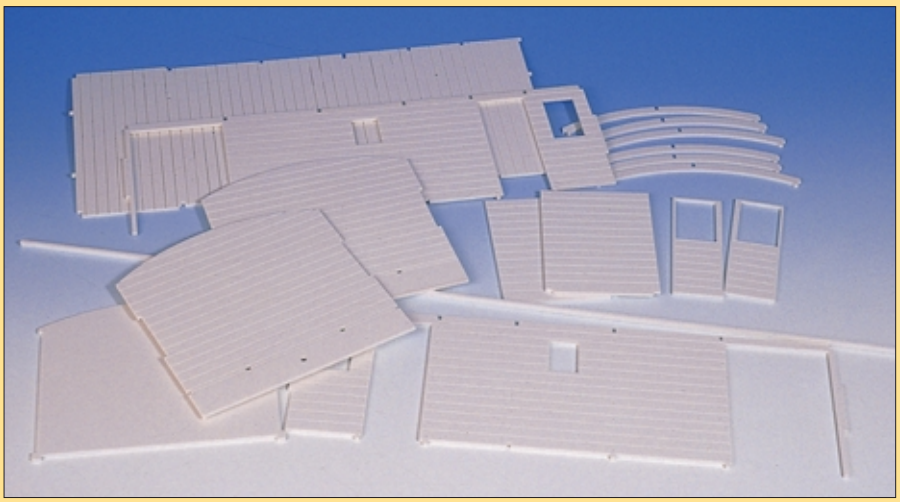
Die Gehäusekonstruktion ist im Prinzip nichts Weltbewegendes. Nutzt man eine CNC-Fräse, kann man sich die Montage – wie auf den Bildern zu sehen ist – erleichtern. Zapfen und Schlitze werden so präzise ausgefräst, dass ein passgenauer Sitz der Teile gewährleistet ist. Dadurch ergibt sich beim Zusammenkleben eine exakte Rechtwinkligkeit des Wagenkastens und der Stützprofile auf den Wänden von selbst.

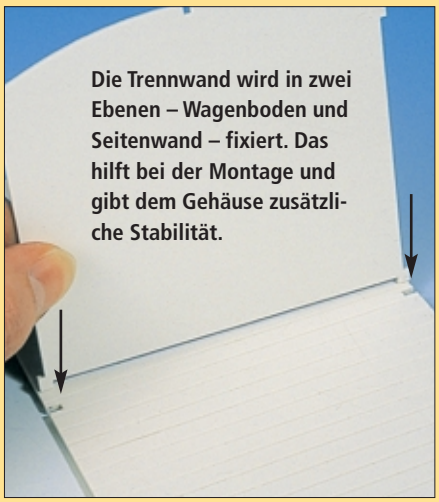
Die Rechtwinkligkeit der Stützprofile erreiche ich durch Bohren der Löcher für die Nieten. Die Löcher in den Messingprofilen werden ebenfalls über die Fräse gebohrt. Dadurch ist eine montagefreundliche Passgenauigkeit gewährleistet.

Die konstruierten Wagenkastenteile, Dachspanten, Türen und anderes Kleinzeug sollten aus 2 mm dickem Polystyrol ausgefräst werden. Da die CorelDraw-Zeichnung auch alle nötigen Bohrlöcher und die auf einer weiteren Ebene liegenden Ansichten umfasst, lag es nahe, die Teile nicht nur auszufräsen. Erst wurden alle Löcher für die Stützprofile, Zentrierbohrungen usw. gebohrt, in der zweiten Phase folgten die Bretterfugen und in der dritten das Ausfräsen der Teile.

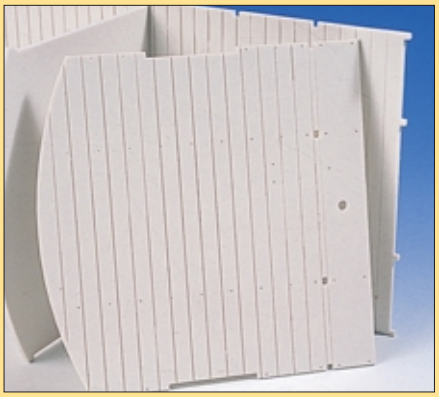
Ach, das Dach ...

Da das Dach nicht wie bei meinem vierachsigen Postpackwagen PwPost 4 (MIBA 5/2000, S. 72 ff) aus gebogenem Alu-Blech besteht, sondern aus 0,5 mm dickem Polystyrol, müssen wie beim Vorbild Dachspanten eingebaut werden. Diese greifen im Bereich der Stütz-





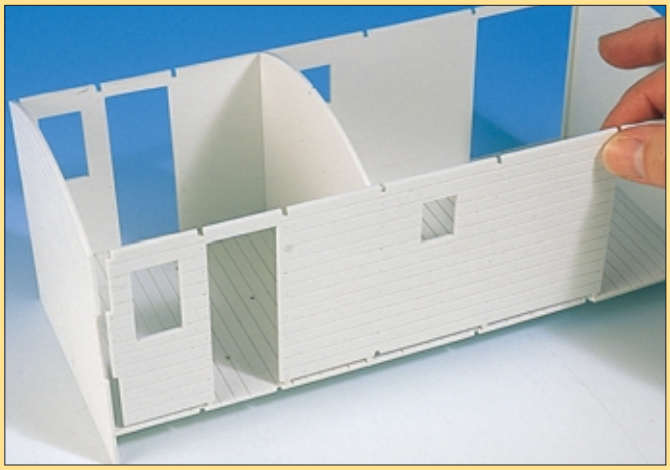
Die Trennwand wird in zwei Ebenen – Wagenboden und Seitenwand – fixiert. Das hilft bei der Montage und gibt dem Gehäuse zusätzliche Stabilität.

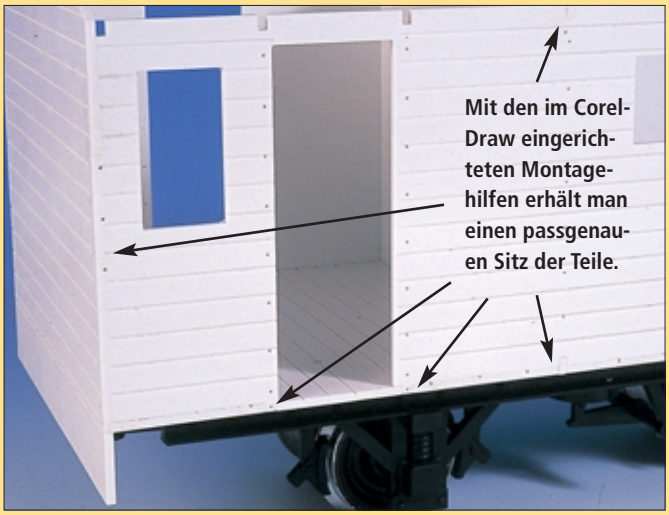


Oben: Gravierte und gefräste Teile für den Wagenkasten

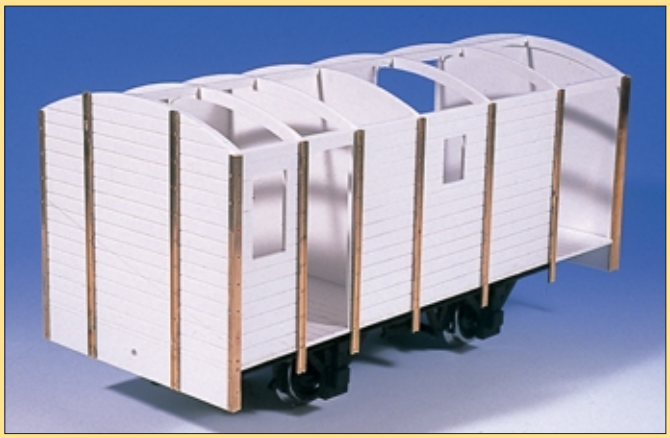
Links: Zapfen im Boden und Löcher in der Stirnwand helfen beim Zusammenbau.

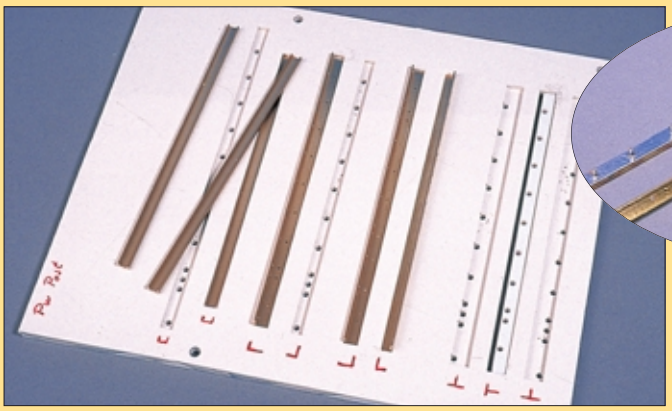
Rechts: Die Seitenwände werden durch Zapfen und Schlitze arretiert.



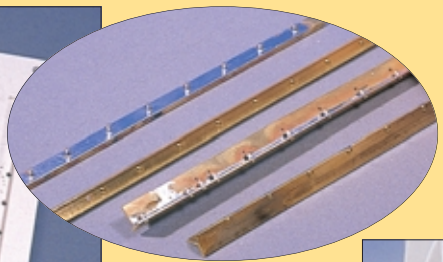


Mit den im CorelDraw eingerichteten Montagehilfen erhält man einen passgenauen Sitz der Teile.





In eine spezielle Bohrlehre werden die Profile eingelegt und über eine CNC-Fräse gebohrt.



Die 0,8-mm-Niete werden in die Profile eingelötet und mit einer Tischkreissäge auf die Materialstärke der Wände gekürzt.

Oben: Wagenkasten mit aufgeklebten Stützprofilen

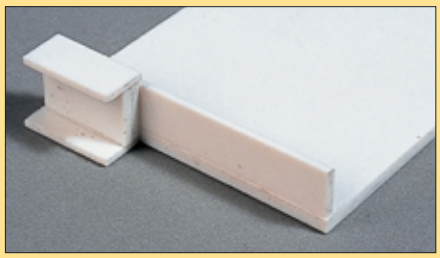
Unten: Die vorbereiteten Profile mit den 0,8-mm-Nieten werden in die auf 0,9 mm aufgebohrten Löcher geklebt.

profile in Schlitze der Seitenwände ein. Die Profile verdecken später die Steckverbindung.

Um beim Lackieren und später bei Bedarf an den Innenraum zu gelangen, musste das Dach zumindest vorläufig noch abnehmbar sein. Das erfordert eine Rast- und Klemmverbindung des Daches an den Seitenwänden. Dazu klebte ich innen an die Seitenwände zwischen den Dachspanten ein 1-mm-Quadratprofil. Die Dachhaut aus 0,5 mm dickem Polystyrol erhielt ein U-Profil (2 x 3 mm), das beim Aufsetzen des Dachs unter die 1-mm-Leiste greift. Den Abstand der U-Profile auf der Dachhaut ermittelte ich durch Versuche um einen möglichst festen Sitz zu erhalten.

Zur Verstärkung der Dachhaut klebte ich eine weitere Lage des 0,5 mm dicken Polystyrol auf das eingeklippste Dach. Theoretisch hätte ich auch 1 mm dickes Material nehmen können. Versuche wiesen die gewählte Rastverbindung als zu schwach aus, um die Platte im gespannten Zustand über den Dachspanten zu fixieren.

Die Schiebetüren laufen auf Rollen, während sie oben durch zwei ineinandergreifende U-Profile geführt werden.



Das Fahrwerk verlängerte ich mit U-Profilen und Stabilisierungen aus zugeschnittenen Polystyrolplatten.

Die Achsen der Rollen bestehen aus einem 0,8-mm-Nieten, die Winkel aus geätztem Neusilberblech.

Stützprofile aus Messing

Wie schon geschildert wurde die Löcher für die Befestigungen der Stützprofile vor dem Ausfräsen in die Wände gebohrt. Bei den Befestigungen handelt es sich beim Vorbild nicht um Niete, sondern um Schrauben. Da Entsprechendes im Modell in der benötigten Menge und vor allem in der zu knappen Zeit nicht verfügbar war, griff ich auf Niete von Fohrmann mit einem 1,3 mm durchmessenden Kopf zurück.

Selbstverständlich kann man die Löcher für die Niete auch in Handarbeit bohren. Ausmessen, anreißen, körnen und bohren waren mir zeitlich zu aufwändig, zumal ein Bekannter verstärktes Interesse bekundete. Was lag da näher, als aus der CorelDraw-Zeichnung des Wagens eine Bohrschablone zu entwickeln. Für eine wiederholbare spätere Positionierung der Bohrschablone im Fräsbett bohrte ich im ersten Durchgang Befestigungslöcher zum Zentrieren der Bohrschablone in das Fräsbett und schnitt M3-Gewinde hinein. Erst danach fräste ich die Aufnahmenuten in die Bohrlehre. In die verschiedenen Aufnahmenuten wurden die Messing-Profile eingelegt und mit der CNC-Fräse gebohrt. Dazu verwendete ich anstelle eines Fräsers einen 0,8-mm-Bohrer.

Nach dem Bohren steckte ich die Niete in das Profil und verlötete sie sehr dünn von der Rückseite. Mit der Kreissäge kürzte ich sie auf etwa 1,5 mm Länge. Die so vorbereiteten Profile ließen sich nun mit Stabilit problemlos in den Bohrlöchern der Seitenwände fixieren.

Macht auf das Tor ...

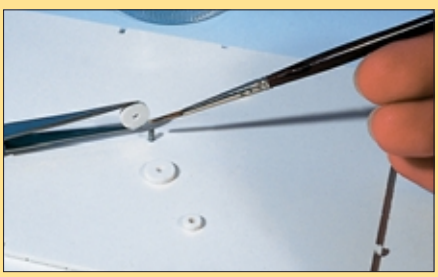
Für den reinen Fahrbetrieb oder eine Konservierung in einer Vitrine würde es reichen, die Türen und Tore unbeweglich auszuführen. Der Ehrgeiz und der „unbändige Betriebstrieb“ wollten bewegliche Türen und Tore. Die beiden Türen erhielten selbst gebastelte Scharniere aus Messingrohr. Das Türschloss stellt einen Knebel dar, der die Tür verriegelt.

Bewegliche Schiebetüren werden häufig im Modell durch ineinander laufende Profile dargestellt. Beim PwPost sollten die Schiebetüren auf Rollen laufen, während die Tür oben in Profilen geführt wird.

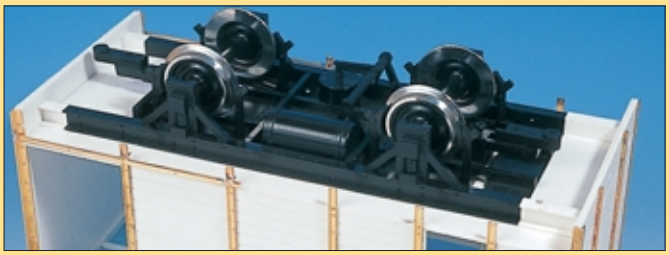
Die Unterlegscheiben werden über die Bohrungen unter dem Wagenkastenboden zentriert und mit Nitro-Verdünnung verklebt.

Das zurechtgestutzte Fahrwerk des ToyTrain-Güterwagens wird durch die Scheiben (Bild unten) in Fahrzeugmitte arretiert.

Kleinteile wie Unterlegscheiben, Federböcke zur Abstützung der Blattfedern – spätere Montage – sind ebenfalls aus dem Vollen gefräst.



Lästige Arbeit vor dem Lackieren – hier die Stützen – ist das Abkleben mit Maskierfolie und -band.



Die Rahmenverlängerungen müssen noch beigeschliffen werden.

Die Aufreibebeschriftungen sind für ein problemloses Positionieren angelegt. Das Anschriftenfeld (unten) kann am Stück aufgerieben werden und wirkt wie gedruckt.

Die Beschläge der Schiebetür sind aus Neusilber geätzt, da sie als Achslager für die Rolle der Schiebetür herhalten müssen. Auch die Nietlöcher in der Schiebetür und die in deren Verstärkungsrahmen aus 0,5-mm-Polystyrol sind exakt über die Basic 540 gebohrt. Dadurch können mithilfe der Niete die Teile exakt positioniert werden.

Deutlich zeitaufwändiger war die Montage der Laufschiene für die Schiebetür. Sie entstand aus einem Messingwinkel mit 2 mm Schenkellänge, dass an die Stützstreben gelötet und danach mit Nieten gesichert wurde. Beim Vorbild schauen an den entsprechenden Stellen auf der Führungsschiene ebenfalls Köpfe von Befestigungen heraus.

Lackierung und Beschriftung

Die Dienstzeit des PwP 11 der Plettenberger Straßenbahn als kombiniertem Pack- und Postwagen endete offiziell bereits 1913. Damit galten hinsichtlich der Farbgebung preußische Normalien. So erhielt der Wagenkasten eine braungrüne Lackierung (RAL 6008). Metallbeschläge sind schwarz abgesetzt. Das Fahrwerk ist ebenfalls schwarz lackiert. Die Fensterrahmen dürften anfangs naturfarben belassen worden sein. Eine beigefarbene Lackierung setzt diese im Modell optisch vom braungrünen Wagenkasten ab. Die verwendete Acrylfarbe hat sich allerdings als zu spröde herausgestellt. Die Fensterrahmen mit der „Scheibe“ aus 0,2 mm dickem Klarsichtmaterial setzte ich zum Schluss ein.

Die Beschriftung ist das Ergebnis intensiver Recherche, da diesbezüglich keinerlei konkrete Unterlagen mehr greifbar sind. Die Anschriften am Rahmen sind weiß ausgeführt, die am Wagenkasten gelb (Ral 1007). Die Schrifthöhen orientieren sich an den damals üblichen Maßen, die auch von den Kleinbahnen übernommen wurden. So haben die Anschriften beim Vorbild eine Höhe von 50 mm, die Eigentumsbezeichnung eine von 71 mm. Ausnahme ist die Höhe der Eigentumsbezeichnung auf dem Wagenkasten, die sich teilweise an der Breite der Wagenkastenbretter orientierte.

Die Beschriftung setzte ich im CorelDraw gleich zusammen mit Positionierhilfen und exportierte die Datei in das EPS-Format. Dabei ist dringend darauf zu achten, dass die Schriften in Zeichenwege umgewandelt werden.

Die Puffer sind Feingussteile und einem Waggon für die Mosbach–Mudauer Strecke entliehen. Passende Puffer sind beim Spur 2 Pfiffikus in der Mache, da dieser ja die Kastenlok „Plettenberg“ zurzeit in der Entwicklung hat. Ebenfalls aus dessen Programm stammen die Bremsleitungen.

Der PwPost der P.St.B. wirkt recht gut. Vielleicht ist das ein Grund, nach Fertigstellung der Kastenlok „Plettenberg“ die kurzen Personenwagen der Plettenberger Stadtbahn in Angriff zu nehmen. Vorher wird jedoch ein passendes Fahrwerk mit korrekten Achslagern und Federung entwickelt, was sowohl dem PwPost wie auch den Reisezugwagen zu Gute kommt. *gp*

Kurz + knapp

- **Messingfeingussteile:**

  Spur 2 Pfiffikus
  Schmitteborn 250
  D-42369 Wuppertal
  Tel. 02 02/2 60 27 36

- **Lackierung**

  Grundierung
  Art.-Nr. 2698
  € 4,20

  Schwarz, RAL 9005
  Art.-Nr. 2646
  € 4,20

  Grün, Seidenmatt, RAL 6008
  Art.-Nr. 2628
  € 4,20

  Weinert Modellbau
  Mittelwendung 7
  D-28844 Weyhe-Dreye
  Tel. 0 42 03/94 64

- **Aufreibebeschriftung:**

  CTS
  Hegestr. 40
  D-20251 Hamburg
  Tel. 0 40/48 06 58-0

- **CNC-Fräse Basic 540:**

  Step-Four VertriebsgmbH
  Haunspergstr. 90
  A-5020 Salzburg
  Tel. 00 43/(0)6 62/45 93 78

- **Niete, Messingprofile:**

  Fohrmann
  Girbigsdorfer Str. 17
  D-02828 Görlitz
  Tel. 0 35 81/36 11 93

Schnelle Postverbindungen im Nachtsprung

Der Parcel InterCity

Die Bezeichnung „PIC“ trugen bis zum 30. Mai 1997 die schnellen Post InterCity (PIC) der Deutschen Post AG, die 1982 ins Leben gerufen wurden. Diese Züge fuhren mit posteigenen Bahnpostwagen der Gattung mrz und einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 200 km/h durch die deutschen Lande und dienten überwiegend dem Brieftransport. Im Jahre 2000 wurde von der Deutschen Post AG in Zusammenarbeit mit DB Cargo wieder ein PIC aus der Taufe gehoben, jedoch steht diesmal das Kürzel PIC für „Parcel InterCity“. Ralf Heinz stellt die neue Zuggattung vor.

Bis Mitte der 90er-Jahre wurden die Frachtpostsendungen (Pakete, Päckchen und schwere Infopostsendungen) durch die Deutsche Post AG (vormals Deutsche Bundespost) in so genannten Paketumschlagstellen (Pakum) bearbeitet, die fast immer in der Nähe eines Bahnhofes bzw. Güterbahnhofes mit Gleisanschluss angesiedelt waren.

Von dort aus wurde die Großzahl der Frachtpostsendungen überwiegend für den Fernbereich in Rollbehälter (RBeh) eingelegt und in Transport-Bahnpostwagen (TBp) verladen. Diese Transportbahnpostwagen waren in der Regel Güterwagen, die entweder posteigen, von der Fa. Transwaggon dauergemietet bzw. von der Deutschen Bahn kurzgemietet waren. Eingereiht wurden die Wagen im Fernverkehr in Postzüge, Güterzüge und im Nahverkehr, auch schon einmal in Personenzüge, sofern diese Güterwagen „ss-fähig“, d.h. lauffähig bis 120 km/h waren.

Anfang bis Mitte der 90er-Jahre wurde die damalige Paketbearbeitung auf 33 Frachtpostzentren (FZ) ohne direkten Gleisanschluss konzentriert (Ausnahme ist das FZ Bruchsal, bei dem ein Gleisanschluss vorhanden ist, der jedoch nur für die Zuführung genutzt werden sollte). Im Jahre 1995 war die Umstrukturierung der FZ weitgehend abgeschlossen. Von nun an wurde der Großteil der Verkehrsmengen im Kombinierten Verkehr (KV) in so genannten Wechselbehältern (WB) über die Straße transportiert, da die DB-Cargo laut Mitteilung der Deutschen Post AG keine geeignete Schienenverbindung im Nachtsprung (21.00 bis 05.00 Uhr) als Regelverkehr anbieten konnte.

Lediglich zehn Prozent der Verkehrsmengen wurden im KV in Zusammenarbeit mit DB-Cargo über die Schiene in „Systemzügen“ transportiert. Dies waren überwiegend Relationen, die sowohl über die Straße wie auch über die Schiene nicht im Nachtsprung erreicht werden konnten. An Wochenenden lagen die Transportmengen bei bis zu 50 %.

Die WB wurden beim Abgangs-FZ dem nächsten KV-Stützpunkt über Straßentransport zugeführt, dort umgekrant und über die Schiene dem Ziel-Umsetzbahnhof zugeführt und von dort aus wieder über die Straße dem Ziel-FZ der Post. An den Tagen Montag bis Freitag war der Bahnhof Bebra die Drehscheibe, an der sich die Relationen von den Umsetzbahnhöfen (Ubf) Hamburg, Bremen, Berlin, Frankfurt, Karls-

Links: Im Umsetzbahnhof werden die Container auf Tragwagen verladen. Den Weg von und zum Umsetzbahnhof legen die Behälter per LKW zurück.

Rechts: Ist der Zug fertig, wird er von einer Rangierlok zur Ausfahrgruppe gebracht, wo er dann von einer oder sogar zwei 101 übernommen wird.

Darunter: Auf Tragwagen der Gattung Sgss-y 703 der DB-Cargo werden die Container verladen.

ruhe, Nürnberg und München trafen. An Samstagen fungierte der Bahnhof Kassel als Drehscheibe, zusätzlich nahmen die Ubf Köln, Hagen, Hannover und Leipzig teil.

In den folgenden Jahren arbeiteten die Deutsche Post AG und die Deutsche Bahn AG zielstrebig an einer Verlagerung von der Straße auf die Scheine im Fernverkehr unter Einhaltung des Qualitätsstandards im Nachtsprung zur Erreichung der Ziel-FZ. Aus diesem Grund hatte die Deutsche Post AG (vertreten durch die Deutsche Post Transport GmbH) aus Gründen des Umweltgedankens und unter Beachtung ökonomischer Aspekte (u.a. zur Einsparung der hohen Straßentransportpreise) das Projekt Parcel-InterCity (PIC) initiiert und die DB Cargo für die Durchführung unter Vertrag genommen.

Im Jahre 1999 wurden von der Deutschen Post bei einem Aufkommen von täglich (Mo-Fr) ca. zwei Millionen Paketen (das entspricht etwa 8000 t) nur 800 t über den Schienenweg befördert. Das Ziel für das Projekt PIC war eine Erhöhung des Schienentransportanteils um 20 %. Dies bedeutet eine Verlagerung von 10 000 WB = 5000 LKW-Fahrten von der Straße zur umweltfreundlichen Schiene pro Jahr.

Zum 31. Januar 2000 kam der neue PIC in Fahrt. Gefahren wurde in den Relationen Hamburg/Hannover–Nürnberg/München und Gegenrichtung. Am 6. November 2001 ist ein neuer PIC in

der Relation Hamburg–Kornwestheim (Stuttgart) und Gegenrichtung hinzugekommen. Die Trassenlänge betrug nun 2194 km mit einer Kapazität von 120 WB bei allen PIC-Zügen. Von diesen 120 WB wurden 40 durch die Deutsche Post für den Transport der Frachtsendungen genutzt und 80 WB standen zur freien Vermarktung durch die Deutsche Post Transport GmbH an. Diese Restkapazitäten auf dem Zug werden u.a. von den Firmen Otto und Ikea mitgenutzt.

Die Züge bestehen aus lokbespannten KV-Zügen, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h fahren. Daher werden diese Züge mit den schnellen Loks der Baureihe 101 von DB-Fernverkehr gefahren. Als Tragwagen wird die Gattung Sgss-y 703 der DB-Cargo genutzt, welche 90 Stück im Bestand hat. Auf einem Wagen haben jeweils zwei WB Platz. Die Beschleunigung erfolgt ähnlich gut wie bei Personenzügen. Geringe Rangierzeiten und kurze Kranungszeiten durch die Regeltransporte im Nachtsprung Mo/Di-Fr/Sa sind der Garant für 98 % Pünktlichkeit der Züge.

Der Zug verlässt Hamburg um 20.25 Uhr, Hannover gegen 22.40 Uhr und erreicht Nürnberg um 03.00 Uhr, Kornwestheim um 03.25 Uhr und München gegen 04.10 Uhr. Die Rückfahrt beginnt in München gegen 20.15 Uhr, Nürnberg 21.45 Uhr, Kornwestheim 21.30 Uhr

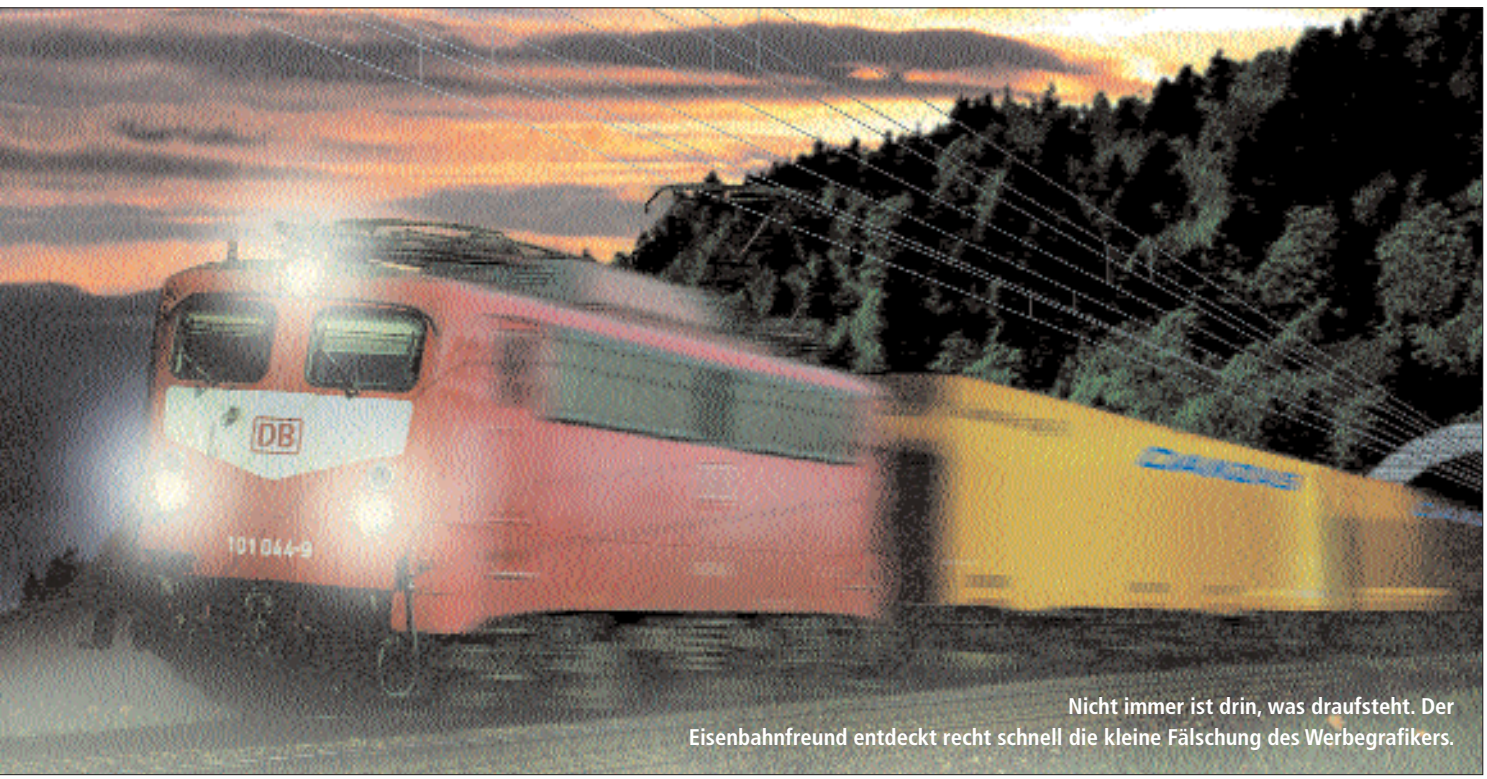
Zwar erst vom Stand Dez. 2001, aber doch schon bezüglich Hannover nicht mehr aktuell ist dieser Plan der 1. Ausbaustufe.

Ohne den Halt in Hannover sind hier die aktuellen Nord-Süd-Strecken eingetragen. Schwarze Linien = Straßentransportwege.

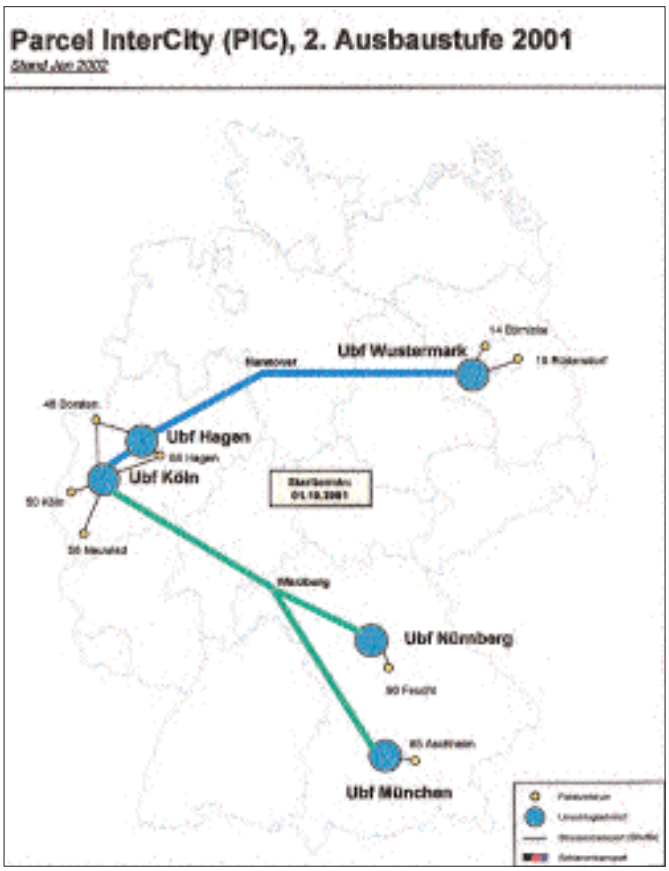
und erreicht Hannover gegen 03.00 Uhr und Hamburg um 04.00 Uhr.

Aufgrund der äußerst positiven Resonanz vieler zufriedener Kunden wie der Deutschen Post, Ikea und Otto werden jetzt Zug um Zug die großen Wirtschaftszentren miteinander verbunden. Aus der Deutschen Post Transport GmbH wurde im Laufe des Jahres 2000 die Fa. Danzas Euronet GmbH, die jetzt den PIC betreut und die Gesamtleitung diese Produktes übernommen hat.

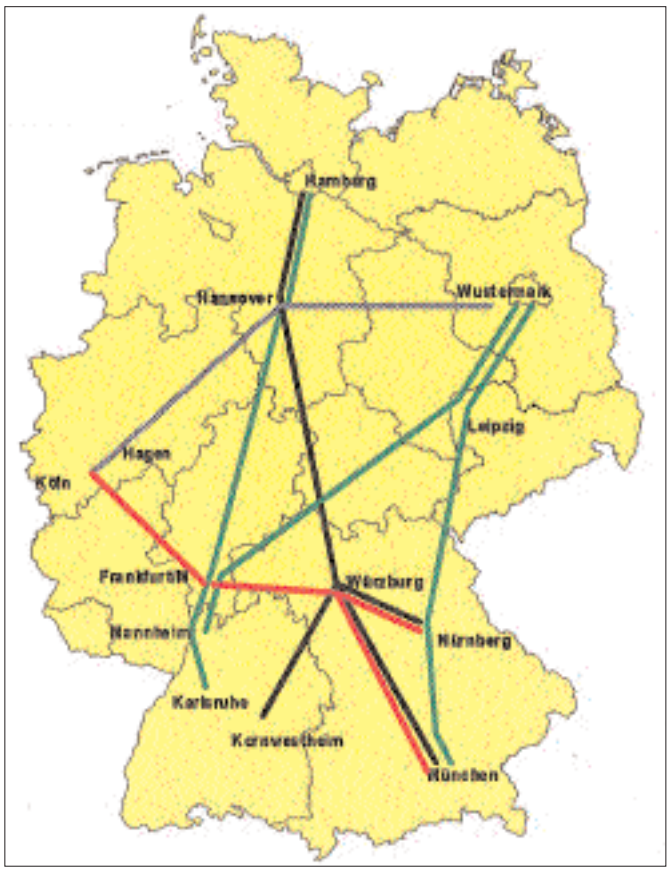
Das Liniennetz wurde zum 01. Oktober 2001 um die Relationen Köln–Hagen–Wustermark (Berlin) „Ausbaustufe Rhein/Ruhr-Berlin“ und Gegenrichtung, sowie die Ausbaustufe „Köln–Bayern“ Köln–Nürnberg–München und Gegen-



Nicht immer ist drin, was draufsteht. Der Eisenbahnfreund entdeckt recht schnell die kleine Fälschung des Werbegrafikers.



Die erst seit Anfang Oktober 2001 bestehenden Ost-West-Verbindungen sind ein weiterer Schritt zum geplanten Ausbau.



Die Karte zeigt in Schwarz, Rot und Blau die bestehenden PIC-Verbindungen, die grünen Strecken werden nach und nach hinzukommen.

richtung erweitert. Die Rhein/Ruhr-Achse besitzt eine Kapazität von 92 WB je Zug und die Achse Köln–Bayern von 102 WB je Zug. Insgesamt besteht jetzt eine Kapazität von 600 WB bei einer Trassenlänge von 9000 km. Im Oktober 2001 waren somit immerhin wieder 18 von insgesamt 33 Frachtzentren (neu: Paketzentren) an die Schiene angeschlossen.

Die beiden neuen Züge der Relation Köln–Berlin fahren ebenfalls mit den Wagen der Gattung Sgss-y 703 eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und die der Relation Köln–München (jedoch mit DB-Cargo-Wagen der Gattung Sggmrs-714) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

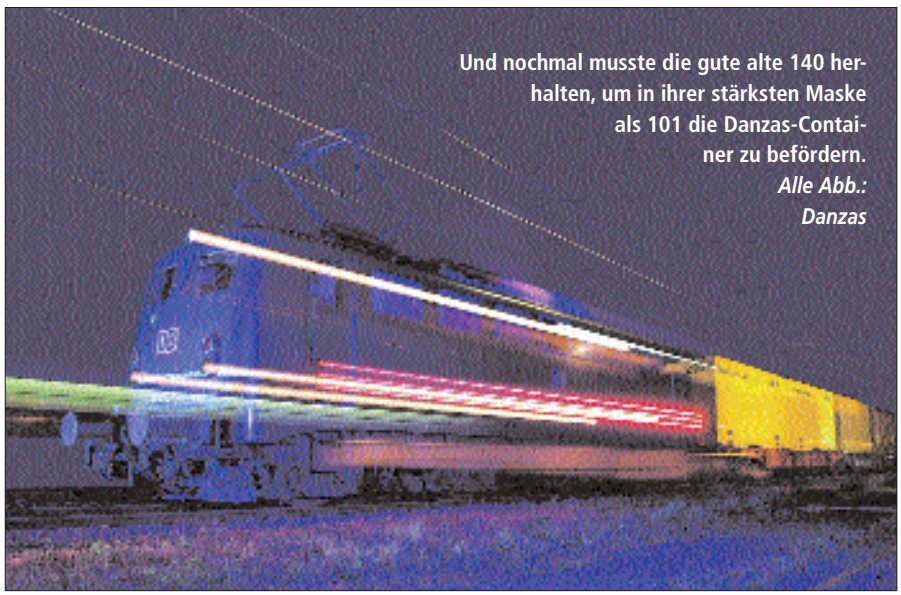
Für einen Mitnutzer kostet z.B. pro Strecke und WB die Nutzung des PIC von Abgangsbahnhof Nürnberg zum Empfangsbahnhof Köln ab ca. 193 €, Stuttgart–Hamburg ab ca. 280 € und Berlin–Hagen ab ca. 215 €.

Zum 07.Januar 2002 ist eine geringfügige Änderung bei den PIC-Zügen der Relation Nord-Süd-Nord und West-Süd-West eingetreten. Die Züge Hamburg–München und Hamburg–Kornwestheim fahren nun zusammen Hamburg–Würzburg und werden dort auf die Relationen nach Kornwestheim/Nürnberg bzw. München mit dem Zug aus Köln gekoppelt. Aus zeitlichen Gründen entfällt der Systemhalt für Hannover. Der PIC-Zug nach Hamburg wird nun von zwei Lokomotiven der Baureihe 101 in Doppeltraktion gezogen.

Ein weiterer Ausbau ist schon geplant und zwar für folgende drei Relationen:

- Wustermark–Leipzig–Nürnberg–München und Gegenrichtung
- Hamburg–Hannover–Frankfurt–Karlsruhe und Gegenrichtung
- Wustermark–Leipzig–Frankfurt und Gegenrichtung

Man sieht, es tut sich wieder was in Sachen Post und Schiene! Wer weiß, eventuell werden ja auch mal wieder Briefe über die Schiene transportiert – jedoch Bahnposten in alter Weise, wie sie von 1848 bis 1997 genau 149 Jahre unterwegs waren, wird es so wohl nie wieder geben. *Ralf Heinz*



Und nochmal musste die gute alte 140 herhalten, um in ihrer stärksten Maske als 101 die Danzas-Container zu befördern.
Alle Abb.: Danzas