

ENDlich auch in N: Postzug von Fleischmann

Als Herbst-Neuheit 2019 präsentierte Fleischmann erstmals in N einen Postzug in Epoche III, der im März 2020 auch ausgeliefert wurde. Der Zug besteht aus 3 Wagen, nämlich einen Post4e-35 a/21,6, Post4ü-39 a/21,6 und PwPost4ü - 28, also genauer genommen aus 2 ½ Postwagen. Alle drei Wagen sind Vorkriegswagen.



Bild 0: Werksfoto Postzug

Vorbild der Wagen

Mitte der 30er Jahre wollte auch die Reichspost hinter der neuen Entwicklung bei den Reisezugwagen der DRG nicht hinterher hinken. Die letzten Neubauten der DRP hatten noch alle Oberlichtfenster und erinnerten doch sehr an die Abteilwagen aus Preußens Zeiten. Inzwischen war ja die Schweißtechnik weiter fortgeschritten, sodass keine Nietenwagen mehr gebaut werden mussten. So nahm man sich der Architektur der 35er Reisezugwagen an und entwarf einen Postwagen, der in diese neuen Züge passte. Erstmals wurden bei den neuen Wagen das Drehgestell Görlitz III verbaut. Dieser Wagen wurde in zwei Versionen gebaut: Als Postwagen mit Seitengang und Faltenbälgen (Post 4ü) und ohne (Post 4e). Letztere Wagen waren vorwiegend Alles-Postwagen. Von dieser Wagenbauart wurden 1936/37 insgesamt 355 Wagen beschafft, 96 Wagen ohne Übergang.

Die ab 1938 beschafften Reisezugwagen der DRB (wie sie nunmehr hieß) waren für 150 km/h zugelassen; die DRP wollte auch hier nachziehen und entsprechende Wagen bauen lassen. Auch hier lehnte man sich der Architektur der Reisezugwagen an und gab den Wagen, die innen ähnlich wie die 1936/37 gelieferten Wagen aussahen, zusätzlich eine Schürze. Im Dach hatten diese Wagen wieder für das Personal geliebten Oberlichtfenster, die in der Dachwölbung eingelassen wurden. Die Reichspost orderte rd. 500 Wagen 1939/40, wegen des Krieges wurden nur rd. 150 Wagen ausgeliefert; die Lieferungen reichten bis in die Nachkriegszeit.

Nach dem Krieg hatte die Bundespost und Deutsche Post beide Wagen im Bestand. Die DBP musterte die 35er Bauart bis 1975 aus; die Schürzenpostwagen bis 1976. In der DDR hielten sich die Wagen bis 1982.

Eingesetzt wurden die Postwagen im Schnell-, Eil-Zugverkehr und zum Schluss auch im Nahverkehr (bei entsprechendem Postaufkommen). Hierfür wurde meist ein Wagen dem Zug beigelegt, der am Zugesanfang oder -ende zusammen mit dem Packwagen eingestellt wurde. Häufig liefen die Postwagen nicht den ganzen Zuglauf mit, sondern wurden unterwegs abgekuppelt, meistens bei Lokwechsel. Ferner wurden je nach Bedarf ganze Postzüge gefahren. Diese bestanden in Epoche III und IV aus den Postwagen, je nach Bedarf kamen Gepäckwagen der DB hinzu und auch noch schnell laufende gedeckte Güterwagen, wie z.B. den Gmmhs 57.

Ein Blick in den Zugbildungsplan A vom Sommer 1956 zeigen die Zusammenstellungen der Zuggattung „Expr“ (Zugnummern Expr 30xx), die für schneller laufende Postzüge vorbehalten war. 1956 war in keinem Expr ein PwPost4ü eingestellt, dafür aber jede Menge Umbau-

Packwagen MPw4, den es mal von Roco gab. Auch normale Packwagen waren dabei, ebenso wie gedeckte Güterwagen –hier wohl der Gmhs 50.

Postwagenkurse und –züge wurden in einem Postkursbuch veröffentlicht. Wurde nur ein Postwagen beige stellt, so wurde das auf der Kopfspalte in Rot vermerkt; Postzüge wurden in leeren Spalten des Kursbuches in Rot von Hand nachgetragen. In der Regel hielten die Postzüge nur an größeren Bahnhöfen und fuhren meistens in der Nacht. Wegen des Post austausches (=Ladeverkehrs) hielten die Züge meistens länger als Reisezüge. So hielten Postzüge z.B. in Bonn Hbf etwa 10 Minuten, um die Pakete und Postsäcke aus zu laden und Pakete und Post aus Bonn ein zu laden. Die Postzüge konnten bei der DB bis zu 120 km/h schnell laufen. Zugloks waren daher Schnellzugloks der BR 01 oder 03, V 200, E 10 und E 41. Denkbar waren auch Einsätze der BRn 23, 38.10 oder 39.

Zur Auflösung der Postwagen- Bezeichnungen: „a“ bedeutet Alles-Postwagen, worin alle Arten von Sendungen bearbeitet werden konnten; „b“ dagegen Briefpost, hier wurden nur Briefe während der Fahrt sortiert und in „c“ –Wagen wurden nur Pakete bearbeitet. Die Zahl nach dem Schrägstrich ist die Länge des Arbeitsraums im Postwagen.

Postwagen in Modell

Den allerersten Postwagen gab es in N, wie so meist von Arnold. Allerdings mit einem Wermutstropfen gewürzt: Es war ein Modell des PwPost4ü-28, allerdings stark verkürzt. Der Wagen erblickte 1964 das Licht der N-Welt. Bereits 1960 hatte Arnold einen Neubau-Postwagen mit Blechfahrge st ell im Programm, der nur 10,1 cm lang war, statt 16,4 cm.



Bild 1: PwPost4ü-28 von Arnold (1964)

Überdies hatte der Arnold PwPost4ü die falschen Drehgestelle, Schwanenhals statt Görlitz III.

Bereits seit 1982 beschäftigt sich Fleischmann mit Postwagen. Als Erstling erschien ein vierachsiger Postwagen Post4 b/17, der zu den Abteilwagen gehörte. Er ist ein klassischer Preuße mit Oberlichtfenstern. Passend zu den Schnellzugwagen der Bauart 35 erschien schon ein Jahr später der Post4e a/21,6. Dieser Wagen hat es bisher zu vier Varianten gebracht, davon drei ohne Faltenbälge und der einer (es war der erste) mit Faltenbälgen. Hier das Foto von Fleischmanns Erstling mit Faltenbälgen.



Bild 2 Post4ü-35 DRP

Ein paar Jahre später, 1996 raffte sich Fleischmann auf, den Wagen auch in Epoche III zu liefern. Ihm war nur ein kurzes Leben beschieden, denn ein Jahr später war er wieder aus dem Katalog verschwunden. Gegenüber der DRP- Variante hatte der Wagen kein Faltenbalg mehr; die Übergangstür blieb aber erhalten.



Bild 3 Post4e-35 DBP

Der nächste Postwagen stammte ursprünglich von Roco, der 1980 eine Serie Schürzenschnellzugwagen in Epoche IV herausbrachte, incl. einem Postwagen. Der Epoche IV-Wagen blieb bis 2003 im Programm, merkwürdigerweise hat sich Roco nie dazu durchgerungen, den Wagen auch mal in Epoche III heraus zu geben. Bis 2005 erschienen 7 Varianten, davon 4 der Reichspost und Nachfolger vor 1949.



Bild 4 Postüe-39 Schürzenpostwagen von Roco (Deutsche Bundespost)



Bild 5 Post4üe-39 Schürzenpostwagen von Roco- vertrieben von Post Philatelie (Deutsche Post)

Im Jahre 2013 erinnerte sich Fleischmann an sein Roco Erbe und brachte zusammen mit den Schürzenschnellzugwagen auch den Postwagen in Epoche II heraus; nach einem Jahr war er schon wieder verschwunden. Fleischmann hatte allen Wagen eine Kurzkupplung spendiert.

Kommen wir zum dritten Wagen im Bunde, dem PwPost4ü-28. Auch er hatte einen Vorgänger. Auf der Messe 2004 kündigte Fleischmann den Wagen an; es dauerte aber gut 1 ½ Jahre, bis der Wagen in den Handel kam; damals für Fleischmann sehr ungewöhnlich.



Bild 6 PwPost4ü- 28

Der Wagen mit der Nummer 100 009 Ksl war exzellent geraten. Der PwPost4ü-28 war beim Vorbild eher selten, denn nur 20 Wagen wurden in zwei Serien gebaut. Das Postabteil mit 7,17 m Länge im Original war eher kurz geraten, hat man später z.T. um 1,20 m vergrößert. Die Wagen hielten sich bei der DB bis 1968. Alle Fleischmann Wagen gehören zur ersten Serie, erkennbar an dem nicht verkleideten Langträger. Bis heute brachte Fleischmann schon 6 Varianten des Wagens heraus.

Postzug von Fleischmann

Kommen wir zur Neuheit, dem Postzug mit der Artikelnummer #814509. Er besteht aus drei Varianten der o.g. Wagen. Hier eine Übersicht der Wagen:

| Best.-Nr. | Bauart | Wagen- nummer | LüP (Modell) | Erstmals gebaut |
|-----------|------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| 814509-1 | Post4ü-35 a/21,6 | 4552 Ffm | 140 | 1982 |
| 814509-2 | Post4ü-39 a/21,6 | 4797 Ffm | 140 | 1980 |
| 814509-3 | PwPost4ü-28 | 100 004 Mü | 138 | 2005 |

Alle drei Wagen haben Revisionsdaten von 1957/58. Also waren die Wagen um 1958 unterwegs. Ein weiteres Detail zeigen die Wagenlauf-Anzeiger: Man kann Frankfurt-Würzburg- Nürnberg- München mit einiger Mühe entziffern. Ein Blick in den Zugbildungsplan „A“ vom Sommer 1956 zeigt, dass hierfür nur ein Zug in Frage kommt, nämlich der Expr 3002, der von Mainz über Würzburg und Nürnberg nach München fuhr. Unterwegs wurde am Zug fleißig rangiert: So setzte sich der Zug zwischen Würzburg und Nürnberg lt. Zugbildungsplan wie folgt zusammen: Lok- 4x Post4-2x Geh- Pw4- Post4- MPw- Gh. Zuglok müsste eine Ellok gewesen sein, denn die gesamte Strecke war 1958 elektrisch. So kommt nur eine E 10.1, E 17, E 18 oder E 41 in Frage.

Fleischmann schlägt für den Postzug die BR 23 vor. Loks der BR 23 mit Mischvorwärmer hatte das Bw Mainz, glaube aber kaum, dass die Loks über Frankfurt nach Würzburg über die Spessart-Steilrampe unter Oberleitung kamen. Höchstens wäre ein Einsatz bis Frankfurt Hbf möglich, denn dort war Kopfbahnhof und die Lok musste gewechselt werden und das nur bei Ausfall einer Ellok. Also hier kann der Modellbahner eine der o.g. Elloks als Zuglok auswählen, die es von Fleischmann, Hobbytrain, Piko oder Minitrix gibt/gab.

Der Zug Expr 3002 Würzburg- Nürnberg würde im Bild wie folgt aussehen:



Bunter Zug Expr 3002: Lok Hobbytrain, Wagen 2-4. Fleischmann, 5+6 Liliput, 7 Fleischmann, 8+9 Roco, 10 Modellbahn Union, also Fahrzeuge von 5 Firmen gemischt.

Es folgen Bilder der drei neuen Postzug-Wagen:



Bild 7: Neuer Postzug von Fleischmann



Bild 8: Post4e-35 a/21,6



Bild 9: Post4ü-39 b/21,6



Bild 10: PwPost4ü-28

Interessant sind die Übergänge der drei Wagen. Hier ein Bild der Kandidaten:



Bild 11: Postwagen von Vorne (li PwPost, mi Post4ü-39, re Post4e-35)

Es fällt auf, dass die Tür bei dem Post4e-35 eigentlich überflüssig ist. Beim Original war die Tür mit einem Blech verschlossen. Der Übergang stammt wohl noch vom Reichspostwagen mit Faltenbälgen.

Ein immer wieder geäußertes Kritikpunkt ist die Hochbeinigkeits der 35er D-Zugwagen. In den drei folgenden Fotos sind die Höhendifferenzen zwischen den drei Wagen gut erkennbar. M.E. bewegen sich die Differenzen im Millimeter-Bereich, daher m.E. noch akzeptabel. Wer den 35er Postwagen tiefer legen will, tausche die verbauten Radsätze mit Rädern mit 5,6 mm Durchmesser aus. Diese Räder bietet u.a. die Fa. Thomschke an. Damit liegen die Wagen um 0,6 mm tiefer. Wem das noch nicht genügt, muss basteln: Drehgestell-Zapfen kürzen, Nasen am Wagenboden entfernen und kürzere Deichsel für die Kupplung einbauen. So kommt man ca. 1,2 mm tiefer.



Bild 12: Höhenvergleich Fleischmanns Post4e (li) und PwPost4ü (re)



Bild 13: Höhenvergleich Fleischmanns Post4e (re) und Post4ü-39 (li)



Bild 14: Höhenvergleich Fleischmanns Post4ü-39 (li) und PwPost4ü (re)

Der geneigte Leser möge selber entscheiden, ob er mit der Höhendifferenz ab Werk leben kann.

Eine weitere Frage galt, was Fleischmann mit den Roco-Wagen gemacht hat: Sie haben dem Wagen eine Kurzkupplung spendiert, was Roco seinen Modellen in den allermeisten Fällen verweigert hatte. Alles Weitere scheint unverändert: Bewegliche Trittbretter, die durch das Drehgestell angesteuert werden. Allerdings haben dadurch die Drehgestellwangen am Wagenende keinen Steg mehr, da muss man aufpassen, dass die Räder in den Drehgestellen da bleiben, wo sie hingehören. Hier ein Bild der beiden Schürzenpostwagen.



Bild 15: Schürzenpostwagen von unten Roco (oben) Fleischmann (unten)

Man sieht, dass am Wagenboden nur das Firmen-Logo ausgetauscht wurde und am Ende der Ausschnitt für die KK-Deichsel eingebaut wurde.

Fazit

Mit diesem Postzug hat es erstmals ein Hersteller es gewagt, einen ganzen 3-Wagenzug auf den Markt zu bringen. Hierzu kann man Fleischmann nur gratulieren. Fleischmann hat hierzu

Wagen aus seinen Programm genommen und um dekoriert. Wie kann man den Zug auf seiner Anlage sinnvoll einsetzen? Denkbar wäre als kurzer Zulauf für einen Expr, der am nächsten größeren Bahnhof zum Zug stößt, oder wie oben beschrieben, man bilde aus Post-, Gepäckwagen (auch MPw) und gedeckten Güterwagen (alle s-lauffähig) einen richtigen Expr-Zug der Epoche III.

Klaus Kosack

Lit.: Zugbildungsplan „A“ vom Sommer 1956, Hrsg. DB

Deppmeyer/ Kirsch/ Wagner, Kleine Tyenkunde deutscher Bahnpostwagen, Stuttgart 2003

H. Miosga, 130 Jahre Bahnpost in Deutschland, in: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 1/ 1980

J. Ebel, Neubau- Dampflokomotiven der DB, Bd. 1, Schleptenderloks BR 23 und 10, Stuttgart 1984