

Trari-Trara, der Post-b/8,5 von Dingler ist da!

Das Vorbild

Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn und –post hatte Bayern sich bei der Beschaffung noch Vorbehalte ausbedungen, die bis Anfang der 30er Jahre zu Münchner Eigenentwicklungen im Fahrzeugbau führten. Auch der neue Postwagen von Dingler, der von der Post vertrieben wird, gehört dazu.

Dieser Postwagen gehörte zu den kürzesten Postwagen, die in Bayern beschafft wurden. Er war die vorletzte bayerische Eigenentwicklung, die von 1930 bis 1934 in 21 Exemplaren ausschließlich für bayerische Haupt- und Nebenbahnen beschafft wurde.

Das Vorbild hatte eine LÜP von 10,39 m (N: 65 mm), die Wagenkastenlänge betrug 8,5 m (N: 53 mm). Die Wagen hatten einen Achsstand von 6,2 m (N: 38,75 mm).

Von der Architektur hatten die Wagen gewisse Ähnlichkeit mit den Einheitsabteilwagen (CD-21), wie sie von Minitrix erhältlich waren. Die Wagen hatten einen genieteten Wagenkasten. Eine Besonderheit bayerischer Postwagen war, dass ein Flügel der doppelflügeligen Türen fensterlos war. Alle Wagen hatten einen Handbremsstand. Im Raum neben dem Handbremsstand war das Paketabteil, während das Briefabteil sich am anderen Ende des üB Anfangs waren die Wagen in ganz Bayern, zum Schluss hin vorzugsweise im Großraum München (OPD München) eingesetzt.

Das Vorbild des Modells wurde 1934 gebaut und im August 1957 ausgemustert. Er ist einer der 15 Wagen, die nach 1945 von der DBP betrieben wurden. Dieser Wagen war bei den OPD Würzburg, Nürnberg und zuletzt bei PA München I. Der letzte Wagen dieser Bauart wurde 1963 ausgemustert. Alle 21 Wagen wurden von Rathgeber in München geliefert.

Das Modell

Im November 2006 kündigte die Post PHILATELIE überraschend den Wagen an, der in HO schon länger angeboten wird. Hersteller ist Dingler in Meckenbeuren.

Länge über Puffer, Wagenkastenlänge und Achsstand sind maßstäblich. Höhe, Fenstereinteilung, Sitz der Lüfter sind ohne Tadel.



Dingler Post-b/8,5 bay links



Dingler Post-b/8,5 bay rechts

Auch die Beschriftung ist korrekt: Der Wagen hat die Nummer 380 Mü, wie sie nach 1953 vergeben wurde. Eingesetzt im Pendel zwischen Mühldorf (Inn) und Burghausen.

Gibt es denn überhaupt nichts zu bemängeln? Der Tester musste zugegebener Weise länger suchen und wurde auch fündig: Der Lüfter, der den Ofenabzug darstellt, sollte schwarz eingefärbt sein. Bastler können das mit einem Tropfen schwarzer Farbe nachholen. Zweiter Mangel: Bei einer Achse ist richtigerweise der Dynamo- Antrieb angedeutet. Aber er ist als separates Teil eingesetzt und hat die missliche Eigenschaft, dass er auf der Achswelle schleifen kann. Dadurch kann der Wagen etwas schwergängig laufen.

Später stellte Dingler auch noch die Reichspostvariante her. Anders als der DBP- Wagen hat er keinen Dynamo- Antrieb, sonst sind die Wagen in dem etwas dunkleren Reichsbahn-Grün eingefärbt. Der DRP- Wagen trägt die Nummer 14 671 Nürnberg und läuft zwischen Nürnberg und Gräfenberg.



Dingler Post-b/8,5 bay links Bundespost rechts Reichspost



Dingler Post-b/8,5 bay rechts Bundespost links Reichspost

Einsatz in Zügen

Wie kann der Postwagen sinnvoll eingesetzt werden? Die Kürze des Wagens verrät es schon: Hauptsächlich in Personenzügen auf zweitklassigen Hauptstrecken oder auf Nebenbahnen.

Typische Begleiter in Epoche II und III waren Donnerbüchsen Bauart Ci-28, bay. Durchgangswagen Ci bay 10 (Fleischmann, Minitrix). In Epoche III kamen noch Behelfspersonenwagen MBI-43 und/ oder die Umbau- Dreiachser -3yge 56 hinzu. Als Zuglok sind die Baureihen 38.10, 64, 86, oder 70 (Neuheit 2007) verwendbar. Eine glaubhafte Zugzusammenstellung könnte wie folgt aussehen:
Zuglok BR 64-Post-b8,5- Pwi- B3yge- AB3yge-Bitr- Bi.



Alle Wagen und die Lok (außer dem Postwagen) sind bzw. waren bei Fleischmann erhältlich. Vertrieben wird der Wagen ausschließlich bei der Post PHILATLIE in Weiden mit der Bestellnummer # 010125 für damals 27,90€. Für das Gebotene ist der Preis angemessen.

Klaus Kosack (2006 ergänzt 2019)