

N-eues von der Post

Rechtzeitig vor Weihnachten hat die Deutsche Post Philatelie zwei neue Postwagen für den N-Bahner herausgebracht, die ganz gut ins Reisezugwagen Sortiment passen.

Es handelt sich einmal um den Post3-b/12,5 und den Flachwagen Post-t/13. Ersterer wird von Dingler (Meckenbeuren) hergestellt, der Flachwagen stammt von Hobbytrain (Lemke). Als Zugabe gibt es dann noch eine Sonderanfertigung der MINIS von Lemke in Form eines Post Lkw beladen mit einem Paketbehälter auf der Basis des MB L 3500.

Zu den Vorbildern

Der Bahnpostwagen **Post3-b/12,5** (ab 1959 –a/12,5) wurde ab 1925 in 96 Exemplaren für die Deutsche Reichspost beschafft. Er stellt eine verlängerte Version des eisernen Post3-b/10 dar, der aufgrund der geringen Länge den Postverkehr in Ballungsgebieten nicht mehr bewältigen konnte. Später folgte noch eine 2achsige Version, um durch den Wegfall der Mittelachse Achskilometervergütung gegenüber der Reichsbahn einsparen zu können. Von der Architektur hatten die Wagen noch eine gewisse Ähnlichkeit mit den zuletzt gebauten preußischen Abteilwagen mit Oberlichtaufbau, die Wagen hatten aber genietete Wagenkästen. Alle Wagen hatten einen Handbremsstand, der nicht vom Innenraum begehbar war. Im Raum neben dem Handbremsstand war das Briefabteil, während das Paketabteil sich am anderen Ende befand. Die beiden Abteile wurden durch Toilette und Ofenraum getrennt. Die letzten Wagen wurden 1972 bei der Bundespost ausgemustert; bei der Post der DDR hielten sich die Wagen bis 1981.

Bis 1968 waren die Fahrzeuge noch recht häufig auf Hauptbahnen im Nah- und Bezirksverkehr zu sehen, also zusammen mit Donnerbüchsen, Abteilwagen, Umbau 3achser und sogar mit Silberlingen.

Die zweite Neuheit ist ein Transport-Postwagen **Post-t/13**. Er entsprang dem Bedürfnis, den Paketverkehr zu rationalisieren. Er wurde 1964 probeweise in 3 Exemplaren beschafft, um die seit den 50er Jahren im Post-Lkw-Verkehr benutzten Paketbehälter System Weber (ohne Rollen) zu transportieren. Auf dem Flachwagen sollten sie, mit Rollen versehen, den Umschlag im Paketdienst beschleunigen.

Es blieb aber letztlich bei den drei Wagen, da sich das System nicht durchsetzte. 1967 wurden die Rollplatten ausgebaut und die Wagen bis 1979 für anderweitige Posttransporte eingesetzt. Wer übrigens mehr über die Postwagen wissen will, der sei auf das Buch von Volkhard Stern im EK- Verlag hingewiesen.

Die Modelle

Der **Post3-b/12,5** ist sehr gut als Modell umgesetzt worden. Alle Hauptmaße stimmen mit dem Vorbild überein. Ausgeliefert wurde zunächst die DBP- Version, was Epoche III Fans sicherlich entgegen kommt. Richtigerweise sind die durchgehenden Laufbretter gekürzt bis auf die Türzutritte, wie es schon seit 1936 der Fall war. Die Wagenummer 3880 Han ist authentisch, auch der Zeitungskeller unter dem Wagenboden. Dieser Wagen war bis 1968 im Betriebsdienst.

Sehr vorbildgerecht ist das zugenetete grüne Fenster neben der Mitteltüre, hinter dem sich der Heizofen befand. Hier wäre noch eine weitere DBP-Version mit Glasfenster denkbar, denn das gab es auch bei der Bundespost. Nicht vorbildgerecht sind die grauen Seitenwände

des Oberlichts, denn beim Vorbild waren sie grün gestrichen. Die Wendlerlüfter sind zudem kaum als solche zu identifizieren.



Dingler Post3-b/12,5 links



Dingler Post3-b/12,5 rechts

Dass die seitlich verschiebbare Mittelachse einen Teil des Rahmens mitnimmt, ist wohl den engen N- Radien geschuldet. Fällt aber auf der graden Schiene wenig auf (s. Fotos). Andere Hersteller haben hierfür intelligentere Lösungen gefunden. Bei der Mittelachse hat man auch den Dynamo-Antrieb angedeutet. Er ist als separates Teil eingesetzt und hat die missliche Eigenschaft, dass er auf der Achswelle schleift. Dadurch kann der Wagen etwas schwergängig sein. Nicht Stand der Kunst ist auch, dass die Bremsbacken nicht auf der Radebene liegen.

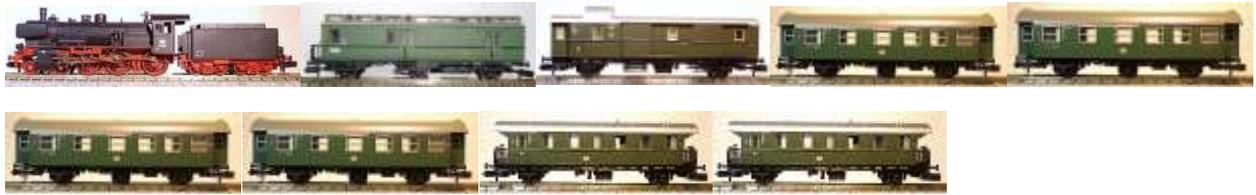
Ansonsten ist das Modell lupenrein beschriftet und stellt schon etwas Besonderes dar.

Einsatz des Wagens im Zug

Hauptsächlich in Personenzügen auf Hauptbahnen bei mittlerem Postaufkommen wurde der Wagen eingesetzt, dabei kam es auch vor, dass der Wagen beim Lokwechsel in einer größeren Stadt ausgesetzt wurde. Typisches Wagenmaterial der frühen Epoche III waren die preußischen Abteilwagen der jüngeren Bauart (2009 von Fleischmann gebaut), Donnerbüchsen der Bauart 28 und/ oder Umbau-Dreiachser -yge 56. Als Zuglok sind die Baureihen 23, 24, 38.10, 64, 65, 78, 86 oder 93.5 denkbar. Dieselfreunde können ihre V100 oder V65 einsetzen; Ellokfans können auf die E 32, E 41, E 44 oder E 52 zurückgreifen. Eine denkbare Zugzusammenstellung könnte dann so aussehen:

Zuglok 38.10- Post3- Pw- Byge-AByge-2xByge- Bi-Bi. Alle Fahrzeuge sind (waren) bei Fleischmann erhältlich.

Und so könnte der Zug aussehen:



Hauptbahn- Personenzug um 1960 mit Post3, Pwi-28, B3y, AB3y, 2x B3y, 2x Bi-28

In der ersten Hälfte der 50er Jahre dominierten noch die Abteilwagen. Ein Hauptbahnpersonenzug wäre z.B. so gebildet worden:



Hauptbahn- Personenzug um 1953 mit Post3, Pwi 23, C3 pr, C pr, Ctr pr, Ai 29, Btr-21, Btr-21 und C3 pr

Man sieht der Postwagen ist vielfältig einsetzbar.

Kommen wir zum **Post-t/13** von Lemke. Hier ist Lemke ein besonderes Schmankerl gelungen.

Das Vorbild ist wirklich bis in alle Einzelheiten umgesetzt. Besonders zu erwähnen ist die Nachbildung der elektrischen Heizkupplung an beiden Wagenenden, die authentisch ist.

Wann sieht man das schon einmal am Modell? Hervorragend ist auch die Beschriftung. Mit einer guten Lupe kann man die Wagennummer 64 905 der OPD Köln beim BPA Köln-Deutz entziffern, denn nur dort waren die drei Wagen zu Hause.

Gelungen sind auch die Paket-Behälter, die sicherlich zusammen mit dem Lkw einen Blickfang auf jeder Anlage darstellen. Beide Postwagen können auch zusammen im Zugverband (z.B. im Weihnachtsgeschäft) eingesetzt werden, denn von 1964 bis 1968 waren sie noch Zeitgenossen.

Beide Wagen wurden über die Post Philatelie vertrieben.

Klaus Kosack (2008, ergänzt 2019)