

Neue Postgüterwagen vom Fleischmann

In den 50er und 60er Jahren nahm der Paket- und Päckchendienst bei der Post immer mehr zu. Da die Pakete vorsortiert angeliefert wurden, war eine Nacharbeit in den Postwagen der Deutschen Bundespost nicht mehr erforderlich und man dachte auf Abhilfe. Da kam der Güterwagen-Neubau bei der DB grade recht und man stellte fest, dass diese Güterwagen bei geringen Änderungen auch für Postzwecke geeignet waren. Grundlage war hier der großräumige gedeckte Güterwagen Gbs 252, einem Neubau der DB, der beim Vorbild 1.428-mal gebaut wurde.



Bild 1: Werksfoto Set

Vorbild

Der Gbs 252 wurde in seinen Grundmaßen unverändert übernommen, d.h. LüP und Achsstand waren identisch. Auch die Türbreite von 2,5 m wurde übernommen, ebenso das Untergestell ohne Sprengwerk. Für die Postzwecke mussten besondere Bauteile enthalten sein: Weiche Federung und Hikss-Bremse, damit der Wagen auch 120 km/h laufen konnte. Die acht Lüftungsklappen waren überflüssig, sie wurden festgestellt. Im Inneren des Wagens waren die Wagen beleuchtet, damit der Paketsack schneller gefunden werden konnte und die Wagen bekamen verschiebbare Innenwände, damit die Paketsäcke an Ort und Stelle blieben. Auch eine Außensteckdose verlangte die Post.

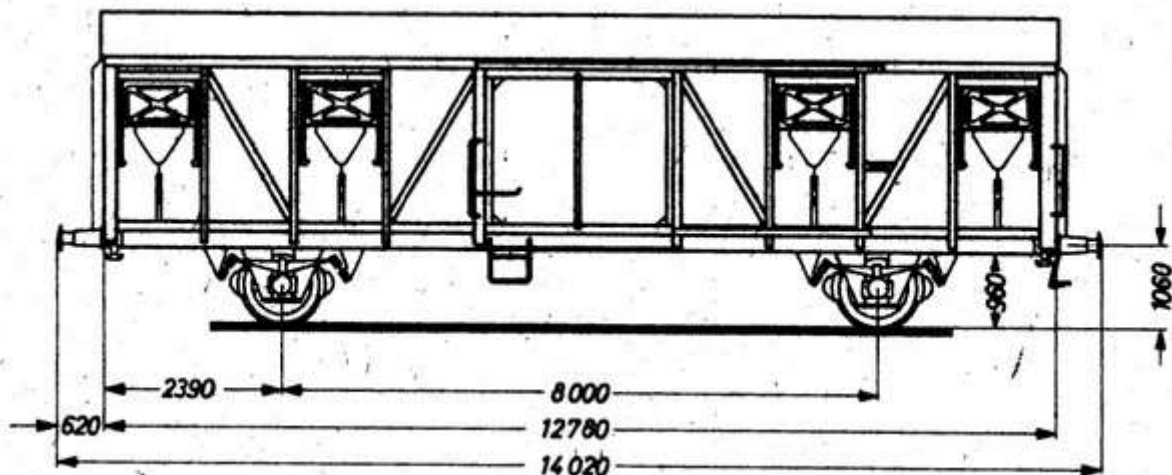


Bild 2: Vorbildskizze Gbs 252 -Quelle: DV 939d. Ausgabe 1967

1966/67 erteilte die Post den Auftrag u.a. die Waggonfabrik Rastatt 100 Güterwagen nach Vorgaben der Post zu bauen. Bei der Post liefen sie mit der Bezeichnung Post 2s-t/13 oder als Post 2ss-t/13. Die „s“-Wagen waren für 100 km/h zugelassen, während die „ss“-Wagen 120 km/h laufen konnten. Das „t“ bedeutete, dass der Wagen für Transportbehälter geeignet war. Die Zahl hinter dem „/“ ist ein Hinweis auf die nutzbare Länge des Wagens. Erkennbar waren die Wagen durch das Posthorn und Anstrich: Die meisten Wagen waren -wie die anderen Postwägen auch- grün

gestrichen, es gab aber auch braune Postwagen. Nach gut 30 Jahren Einsatz wurden die Wagen ausgemustert bzw. verkauft. Die Wagen wurden je nach Postaufkommen eingesetzt, entweder als Einzelwagen in Reisezügen oder aber auch in ExprD, das sind Postzüge, die nachts verkehrten. Im Weihnachtsverkehr waren diese Wagen häufiger eingesetzt. Die neuen Postwagen bekamen die Nummern 65 800 bis 65 899, später wurden sie in 00-11 650 bis 749 umgezeichnet.

Modell

Wie beim Vorbild war das Grundmodell der Glimms 61 (später Gbs 254), ein Umbauwagen der DB, der ältere längere Güterwagen zu neuen gedeckten Güterwagen umbaute, zugleich aber auch die Vorgaben der UIC einhielt. Von den Umbauwagen wurden 10.660 Wagen gebaut, leicht erkennbar durch das Sprengwerk. Als die Spenderwagen rar wurden, hat man im AW Limburg mit den gleichen Außenmaßen neue Fahrwerke gebaut und die Aufbauten vom Vorgänger übernommen. Diese neuen Wagen hatten kein Sprengwerk mehr. Genau diese Verwandtschaft haben Roco, Arnold und Fleischmann sich zu Nutze gemacht. Arnold war 1983 der Vorreiter und stellte seinen Gbs 252 (#4420) vor. Im Jahre 1998 folgte der Gbs 254 ohne Sprengwerk. Roco folgte 1992 dem Beispiel Arnold. Auch sie brachten beide Varianten heraus. Fleischmann hat das Roco-Programm 2011 übernommen. Auch sie brachten mit neuer Kurzkupplung beide Varianten auf dem Markt.

Hier ein kleiner Überblick über die produzierten Gbs 252 in N.

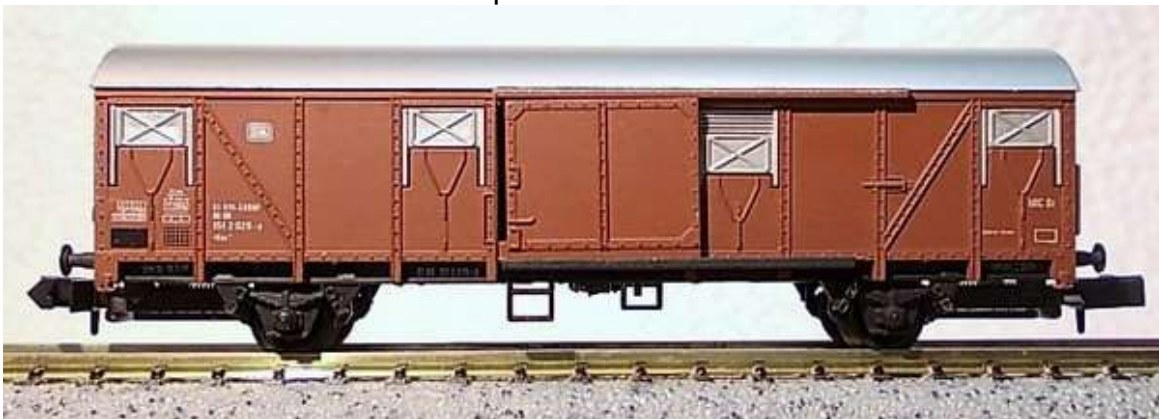


Bild 3: Gbs 252 von Arnold



Bild 4: Gbs 254 von Roco



Bild 5: Gbs 252 von Fleischmann (Werksfoto)

Durch die enge Verwandtschaft mit dem Gbs 252 hatten alle drei o.g. Hersteller auch die Postwagen im Visier.

Auch hierbei machte Arnold den Anfang. 2000 hatte Arnold für die Postphilatelie seinen Gbs 252 als Post 2ss-t/13 produziert.



Bild 6: Post 2ss-t/13 -Sondermodell für Post Philatelie (Foto: Internet, www.1zu160.net)

Nachdem Fleischmann die Formen von Roco übernommen worden waren, folgte 2019 das Fleischmann Modell des Post 2ss-t/13.



Bild 7: Post 2ss-t/13 -Fleischmann (Fleischmann Werksbild)

Offenbar kam Roco nicht auf die Idee, aus seinen langen gedeckten Güterwagen einen grünen Postwagen zu produzieren. Stattdessen bauten sie 2002 einen knallgelben Werbewagen mit Post Logo, wohl aus der Abteilung Fantasie. Ein Jahr später war er wieder aus dem Katalog verschwunden.



Bild 8: Roco Werbewagen Freeway 2002 (Foto: Internet, www.1zu160.net)

Leider haben sich verschiedene Hersteller mutmaßliche Postwagen ausgedacht: Man nehme einen längeren gedeckten Güterwagen aus dem Firmenprogramm, verziere ihn mit Postsymbolen und fertig ist der neue Postwagen. Blöd war dabei, dass es den Wagen so bei der Bundespost nie gegeben hat. Minitrix hat aus seinen Gmhs 53 einen Postwagen gezaubert, den es so beim Vorbild nie gegeben hat. Wohl aber hat die Post Ende der 50er Jahre mit längeren gedeckten Güterwagen der Bauart G1mhs 50 herumexperimentiert. Einen Vertreter dieser Bauart hat Liliput im letzten Jahr herausgegeben, s. nachstehendes Bild.



Bild 9: Liliput Post 2s-t/11

Da der Wagen in den Bestandslisten der Post nicht auftauchte, wird es sich um einen länger angemieteten Wagen von der DB handeln, bei dem die Post versucht hat, ihn für die Transportbehälter des Paketdienstes herzurichten. Offenbar war der Versuch von Erfolg gekrönt und man bestellte die Nachfolgebauart, den Gbs 252 für den gedachten Zweck.

Kommen wir zurück zur aktuellen Neuheit. Mit der Bestellnummer 831513 hat Fleischmann ein zweiteiliges Set herausgebracht, bestehend aus einem grünen Postwagen und einem braunen Güterwagen beide mit Posthorn.



Bild 10: Wagen Set 831513

Hier sieht man, dass es sich um identische Güterwagen handelt mit unterschiedlichen Farben.

Der Postwagen hat die Wagennummer 00 -11 665-9. Der Wagen scheint gut getroffen, störend sind jedoch die angedeuteten Lüfterklappen, die beim Vorbild fest verschlossen waren. Von außen waren die Vertiefungen sichtbar; gleichwohl sind die Griffe zum Öffnen und Schließen der Klappen überflüssig. Dieses Manko haftete allen Postwagen aus dem Gbs 252 an, wie aus den Bildern 6 und 7 erkennbar.



Bild 11: Post 2ss-t/13

Dafür hat der Postwagen schon die neue Dachform des Gbs 252 angedeutet; der obere Teil der Stirnseite hat die Dachfarbe.

Beim zweiten Wagen scheint Fleischmann ein Lapsus unterlaufen zu sein: Lt. Beschriftung soll es sich um einen Post 2s-t/11 handeln. Und weiter ist zu lesen, dass der Wagen angeblich 13 m lang sein soll. In Wirklichkeit hat er aber die gleiche Länge wie der grüne Postwagen.



Bild 12: Post 2s-t/11

Mein Eindruck ist, dass es in Wirklichkeit ein zu Postzwecken angemieteter Gmhs 50 sein soll, der aber (oh Wunder) um 1 m gewachsen ist. Die rechte Aufschrift (58 996) verrät das Baujahr des Wagens: 1958. Da waren die Gbs erst in der Planung. Einen richtigen Post 2s-t/11 hat Liliput (Bild 9) gebaut.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon oben erwähnt, können beide Postwagen in Reisezügen, sofern sie weniger als 100 km/h fahren eingestellt werden. Für Fans von Postzügen können sie auch in

Postzügen (ExprD oder ExprE) eingestellt werden. Man denke z.B. an einen Versandhandel, bei dem viele Pakete anfallen und diese auf der Schiene transportiert werden sollen. Volle Wagen zur nächsten größeren Stadt. Leere zum Handel. Je nach Verkehrsaufkommen in Reisezügen oder als kurze Postzüge.

Fazit

Licht und Schatten liegen bei den Wagen nebeneinander. Trotzdem wird das Set zu einem moderaten Preis angeboten.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ P. Scheller, Güterwagen Bd 1.2- gedeckte Wagen DB + DR, Fürstenfeldbruck 2019
Deppmeyer/ Kirsch/ Wagner, Kleine Typenkunde deutscher Bahnpostwagen, Stuttgart 2003