

Trari-trara- die Post ist da! Bemerkungen zum neuen Postwagen von Arnold

Schon vor 1850 war die Post ein treuer Kunde der Eisenbahn. Bot doch die Eisenbahn, Postsendungen aller Art schnell und kostengünstig von Ort zu Ort zu transportieren. Im Laufe der Zeit wurde der Transport mehr und mehr spezialisiert und die Sortierung der Sendungen erfolgten im Postwagen selbst. So war die Idee des rollenden Postamts geboren. An den Bahnhöfen wurden Postsäcke abgeliefert mit Sendungen in alle Welt und während der Fahrt sortierten Postbeamte die Briefe und Pakete nach Zielbereichen. Hierfür war u.a. die Postleitzahl ein wichtiges Hilfsmittel. Für diesen Zweck ließ die Postverwaltung spezielle Bahnpostwagen bauen. Im Inneren der Postwagen waren Säcke für die Zielbereiche aufgespannt, wo die Beamten die Sendungen hineinwarfen. Am Zielort wurde der betreffende Sack ausgeladen und ein neuer Sack eingespannt.



Vorbild

Anfang der 70er Jahre entschied sich auch die Bundespost, mit der Zeit zu gehen. Die DB hatte für ihre neuen Reisezugwagen als Standardlänge 26,4 m festgelegt, da wollte auch die Bundespost (DBP) nicht hintenanstehen und ließ Postwagen mit der neuen Standardlänge entwickeln. Gleichzeitig wurden die Züge immer schneller. Neuere Reisezugwagen konnten 200 km/h laufen. Auch hierbei wollte die Post mithalten.

Nachdem die erste Serie der Neubau-Postwagen 1955/58 beschafft wurden- dies waren ausschließlich Alles-Postwagen mit Stirnwandübergängen. So konnte man die Postwagen freizügiger in den Zug einstellen, bzw. zwei Postwagen zusammenkuppeln und so die Beamten besser einsetzen. Dabei war allerdings der Durchgang für Reisende verboten, aber Schaffner konnten den Wagen queren, falls erforderlich.



Bild 2: Vorbild- Quelle: Postmuseum Nürnberg

Ab 1973 beschaffte die Bundespost die neuen Wagen. Die Postwagen waren für 140 km/h zugelassen und wurden 1976 geliefert. Insgesamt beschaffte die Post 200 Neubauwagen mit der neuen Standardlänge. Ab 1979 erfolgte ein Umbau der Wagen: Es wurden Drehgestelle mit Magnetbremse und extra Schlingerdämpfer eingebaut. Die umgebauten Wagen konnte man für 200 km/h zulassen. Neu war, dass die neuen Postwagen zur Verringerung des

Luftwiderstands bei hohen Geschwindigkeiten ein Steildach erhielten. Die neuen Postwagen hatten allesamt Scheibenbremsen und elektrische Heizung. Auf die Dampfheizung konnte verzichtet werden, da Dampflok als Zugmaschine nicht mehr in Frage kamen.

Das Wageninnere war in drei Abteilungen aufgeteilt: Zwei für die Brief- (Fein-) Verteilung und einen größeren Teil für die Postsäcke, wo auch Pakete bearbeitet werden konnten. Zudem gibt es eine Toilette, die von außen durch eine weiße Scheibe erkennbar war. Um Platz zu sparen, entschied man sich, die vier Außentüren als Schiebetüren auszuführen. Die meisten Vorgänger der 26,4m- Bauarten hatten noch Flügeltüren.

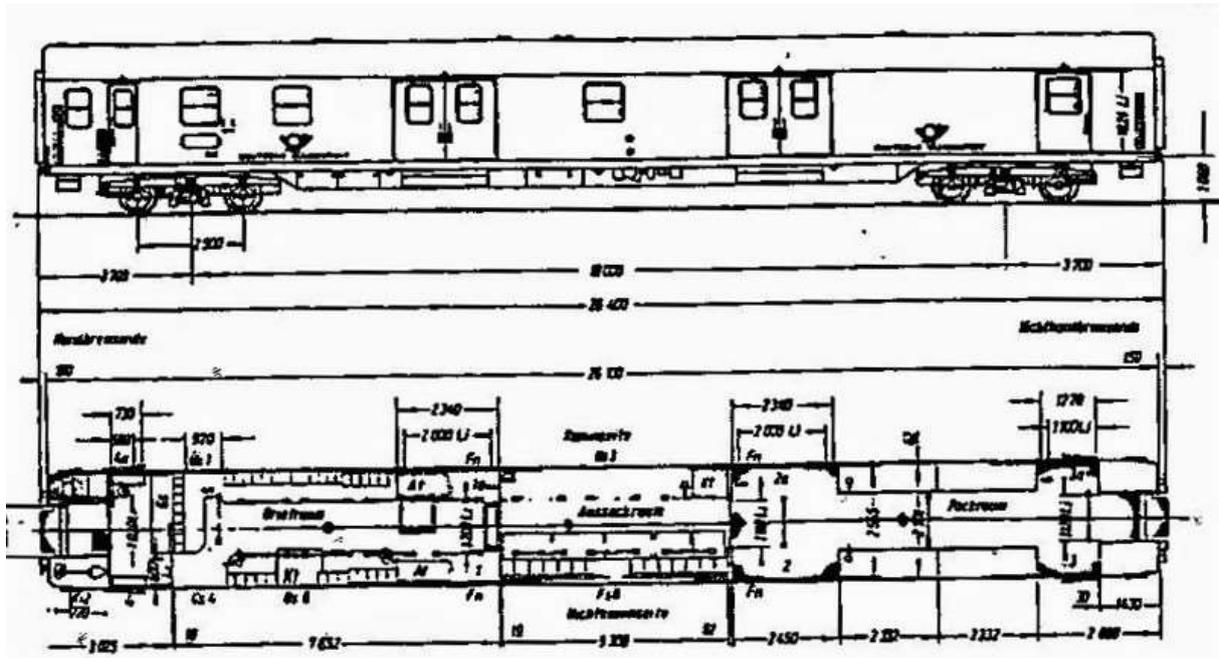


Bild 3: Wagenskizze Postmrz-a/26 Quelle: Bahnpost-Wagen Archiv Nr.22, ArGe Bahnpost 1998

Der zunehmende Postverkehr durch die Lkw wurden ab den 80er Jahren immer weniger Postwagen gebraucht. So kam die Post auf die Idee, ihre noch nicht so alten Postwagen zu verkaufen. Dankbarer Abnehmer war die DB AG, die pro Wagen nur 20.000 DM hinblättern musste. Gekostet haben die Wagen der Post knapp 530.000 DM. Die Wagen hatten beim Verkauf knapp 2 Mio km auf dem Buckel. Bis 1997 (in dem Jahr kündigte die Post ihre Verträge mit der Bahn und entschied sich für den Lkw-Transport) schieden diese Postwagen aus dem Post-Verkehr aus. Einige Wagen blieben erhalten: Das Postmuseum in Nürnberg und diverse Museumseisenbahnen, die sie als Packwagen nutzen.

Wer hätte das gedacht, welche Karriere der Postwagen in 50 Jahren machte: Vom modernen Postwagen zum Pack- und Museumswagen.

Modell

Schon immer waren Postwagen eher Stiefkinder der Modellbahn-Industrie. Aber schon 1960 erschien bei Arnold der stark verkürzte Postwagen als Blechmodell, damals fälschlicherweise als Gepäckwagen im Katalog bezeichnet, hatte aber geprägte Posthörner. Mit einiger Fantasie konnte er als neuerer Postwagen erkannt werden. Er war nur 103 mm lang. 1964 verschwand der Wagen aus dem Katalog.



Bild 4: Arnolds erster Postwagen (1963)

1971 folgte ein maßstäblich langer Postwagen, der unserem neue Post-mrz-a/26 nachempfunden ist. Optisch ist er eine „Mixtur“ von Postwagen verschiedener Baujahre. Anfang der 2000er Jahren erschien der Wagen mehrfach als Sondermodell, die z.T. über die Postphilatlie vertrieben wurden. Dann war gut 30 Jahre Ruhe an der Front. Die letzten Serien hatten alle Kurzkupplung.



Bild 5: Arnolds maßstäblicher Postwagen (2001) -Vertrieb Postphilatlie

Ein weiterer Hersteller stieg in das Postwagengeschäft ein: Es war Fleischmann, der 1984 seinen Post-mrz-a/26 herausbrachte. Der Wagen litt- wie alle Neubauwagen der DB- an der „Hochbeinigkeit“.



Bild 6: Fleischmanns Postmrz-a/26 (1984)

Leider spielen bei den anderen Herstellern die Postwagen eher eine untergeordnete Rolle. Umso erfreulicher war es, dass Arnold endlich einen neuen maßstäblichen Postwagen anbietet, den es in N z.Zt. nicht gibt.

Auf der Messe 2021 kündigte Arnold den Postwagen an und zog auch gleich die Option, den ozeanblau/beigen Bruder auch herzustellen.

Der Postwagen ist eine völlige Neukonstruktion. Er läuft auf Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 50, alle mit Scheibenbremsen.

Der Wagen ist wie üblich aufgebaut: Fahrgestell mit Beschwerung; Gehäuse, Inneneinrichtung und abnehmbares Dach, was den nachträglichen Einbau der Beleuchtung vereinfacht. Allen Wagen ist ein Tütchen beigegeben: Im Tütchen sind 2 Stromabnehmer für den Einbau einer Beleuchtung sowie 2 Kupplungsköpfe für einen kürzeren Abstand.



Bild 7: Arnold Postwagen DBP Post mrz-a/26, grün- links



Bild 8: Arnold Postwagen DBP Post mrz-a/26, grün- rechts



Bild 9: Arnold Postwagen DBP Post mrz-a/26, ozeanblau/beige- links



Bild 10: Arnold Postwagen DBP Post mrz-a/26 ozeanblau/beige- rechts

Wie beim Vorbild hat der Wagen auf jeder Seite drei Türen, wobei zwei der Türen als Schiebetüren nachgebildet sind. Angedeutet ist ein Briefschlitz, um Post von unterwegs einzuwerfen. An den Stirnseiten sind Rollverschlüsse zum Übergang zu anderen Wagen angedeutet. Wie damals üblich, hatten die Wagen Gummiwulst-Übergänge. Für das Personal gab es eine Toilette, die von außen Milchglas aufweist, ein Detail, das schon mal gerne von Herstellern vergessen wird.

Die grünen Postwagen sind lt. Anschrift für 140 km/h zugelassen, während die ozeanblau/beigen Wagen für 200 km/h schnell fahren dürfen. Die Drehgestelle weisen richtigerweise keine Bremsklötze auf, sondern haben Scheibenbremsen. Bei den Wagen ist leider kein Unterschied der Drehgestell-Modelle erkennbar, was m. E. nicht so tragisch erscheint, da dieses Detail nur mit der Lupe erkennbar ist.



Bild 11: Dach des Postwagens



Bild 12: Postwagen von unten



Bild 13: Postwagen vorne

Die Beschriftung ist sehr fein ausgefallen. Beheimatet sind die grünen Wagen bei der OPD Nürnberg, BPA Nürnberg. Auf der Zieltafel kann man diverse Zielorte erkennen, mit einiger Mühe lassen sich Nürnberg, Hof und Regensburg entziffern. Die ozeanblau/beigen Wagen sind dagegen bei der OPD Köln, PBA 3 Köln beheimatet. Lt. Zugschild führen diese u.a. nach Berlin.

Die Wagen rollen- wie von Arnold gewohnt, sehr leicht. Auch beim Kuppelabstand mit der Standard-Kupplung ab Werk ist zu bemerken, dass diese Kupplungen so für R1 passen. Wer es enger mag, nimmt die Kupplungsköpfe aus der beiliegenden Tüte.

Hier Fotos vom Kuppelabstand der Wagen. Gut ist, dass der Vorgänger von 2001 von der Höhe und Abstand prima zu der Neuheit passen.



Bild 14: Kuppelabstand mit beider Neuheiten (ab Werk)



Bild 15: Kuppelabstand Neuheiten mit KK in Tüte

Wie schon erwähnt, sollte man nicht Fleischmann- und Arnold-Wagen in einem Zug einsetzen, wie das übernächste Foto zeigt.



Bild 16: Vergleich Arnold 2001 (links) und Arnold neu (re)



Bild 17: Vergleich Fleischmann (links) und Arnold (re)

Da fällt doch im Bild 17 der Höhenunterschied bei den beiden Wagen auf. Dachhöhe, Gummiwulst für den Übergang und Pufferhöhe weichen deutlich vom Arnold-Postwagen ab.

Einsatz auf der Modellbahn

Hier hat der Modellbahner zwei Optionen: Als Postwagen in einem Reisezug, vornehmlich in D-Zügen oder FD-Zügen. In Epoche IV zogen fast ausschließlich Diesel- oder Elloks solche Züge. Auf bestimmten Routen fuhr die Post mit eigenen Zügen, die meistens nachts fuhren und aus vielen Post-, Gepäck-Wagen und gedeckten schnelllaufenden Güterwagen bestanden. Zuletzt fuhren die Züge als Express-IC mit 200 km/h. So wurde die Post zwischen Großstädten großräumig transportiert und der Empfänger konnte sicher sein, dass ihn die Post am nächsten Tag erreichte. Interessant ist der gelesene Hinweis, dass schon im Jahre 1895 ein Brief von Königsberg/ Ostpr. den Empfänger in Köln am nächsten Tag erreichte. Über 1000 km an einem Tag! Das war auf dem Umschlag mit Stempeln dokumentiert. Oder man stellt den Postwagen auf ein Nebengleis im Bahnhof. Dort wartet er auf den nächsten Zug. Wer es größer mag, kann ja auch einen Postbahnhof nachbilden. Die MIBA-Spezial 51 zeigt Beispiele hierfür.

Fazit

Endlich hat sich mal ein Großserien-Hersteller an eine Neuentwicklung eines Postwagens gewagt, einem Postwagen, den es in N schon längere Zeit nicht mehr gegeben hat. Was kann Arnold mit dem Wagen noch machen? Ab Ende der 90er Jahre liefen die Wagen als Museumsfahrzeuge, das könnte ja eine Option für Arnold werden. Oder als DB- Fahrzeug- hier als Gepäckwagen wäre möglich.

Klaus Kosack

Lit: Sonderheft Deutsche Bahnpostwagen, 25 Jahre Bahnpost-Wagen Archiv Nr. 22, Hrsg. BundesArGe Bahnpost, Salzhemmendorf 1998

Deppmeyer/Kirsch/Wagner, Kleine Typenkunde dt. Bahnpostwagen, Stuttgart 2003

MIBA Spezial Nr. 51, Bahnpost, Nürnberg 2002

Klaus Kosack, Blog-Artikel bei DM Toys: <https://www.dm-toys.de/de/blogartikel/neue-postwagen-von-minitrix.html>