

Bemerkungen zu den neuen ozeanblau /beigen Postwagen von Minitrix

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

Zum Vorbild kann ich mich kurzfassen. Über den grünen Vorgänger wurde im Blog bereits berichtet, sodass Wiederholungen vermieden werden können. Hier der Bericht:

[Trari-trara- die Post ist da! Bemerkungen zum neuen Postwagen von Minitrix](#)

Zunächst ein Vorbildfoto der Neuheit :



Bild 2: Vorbild Quelle: Postmuseum Losheim

Von dieser ersten Bauart wurden von fünf Firmen insgesamt 72 Wagen beschafft. Für einen Wagen musste die Post 200.000 DM hinblättern. Spätere Lieferungen hatten breitere Türen und die letzten Serien waren für 160 km/h zugelassen. Insgesamt beschaffte die Post 160 Neubauwagen mit der neuen Standardlänge.



Bild 1: Werksbild Postwagen

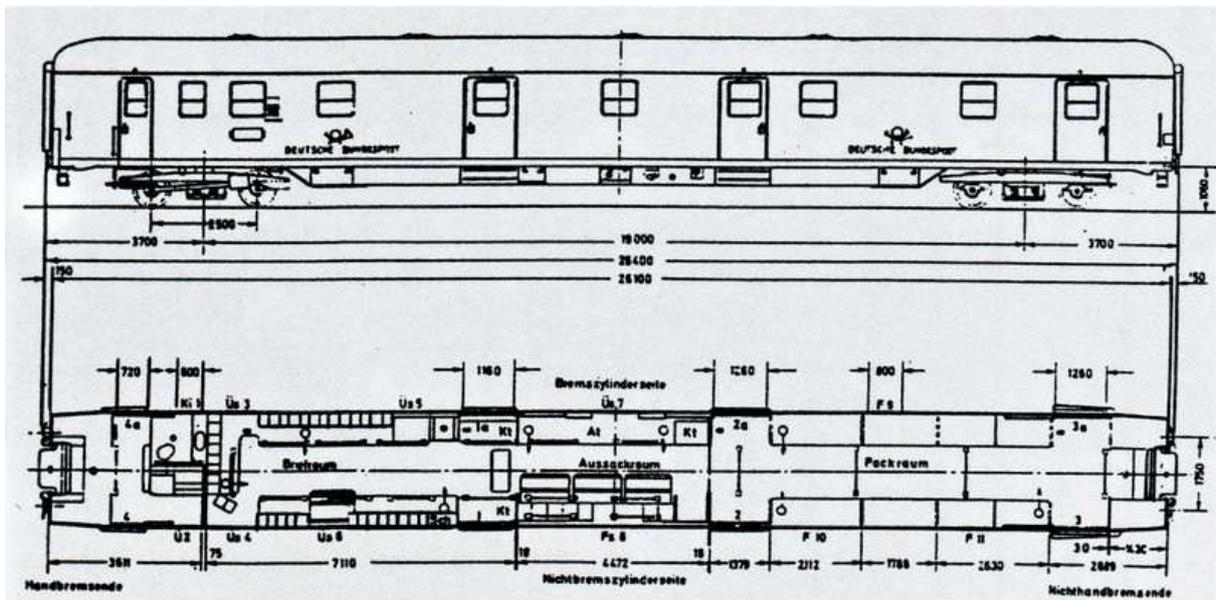


Bild 3: Wagenskizze Post4mg-al/26 Quelle: Bahnpost-Wagen Archiv Nr.22, Arge Bahnpost 1998

Der zunehmende Postverkehr durch Lkw wurden ab den 80er Jahren immer weniger Postwagen gebraucht. So überlegte die Post, die noch nicht zu alten Wagen zu verkaufen. Gesagt, getan: 50 Neubauwagen wurden an die DB verkauft, 15 Wagen gingen an die Deutsche Post in der DDR. Auch nach Österreich wurden Wagen verkauft.

Die DB übernahm ab 1983 50 Wagen, die sie für den geplanten Einsatz als Gepäckwagen umbauen ließ. So entstand die neue Bauart Dm 903. Ein wesentlicher Unterschied war das breite Rolltor auf jeder Seite. Die DB- Wagen durchliefen mehrere Farbspiele: Von Grün über Ozeanblau/Beige zu Verkehrsrot. Zwei Wagen wurden für die City-Bahn (Köln-Gummersbach) als Expressdienstwagen hergerichtet. Als man Wagen für den Transport von Fahrrädern brauchte, wurden 1996 einige der Dm 903 umgebaut und bekamen das Outfit von Nahverkehrswagen. Äußerlich wurde dabei wenig verändert. Die neue Bezeichnung der Wagen lautete Dd 498.2.

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

Modell

Schon immer waren Postwagen eher Stiefkinder der Modellbahn-Industrie. So brauchte Minitrix ganze 56 Jahre, bis sie ihren zweiten Postwagen auf die Beine stellten. Der erste Postwagen war der Schürzenpostwagen Post4e/21, der 2000 erschien. Vier Varianten des Postwagens gab es und seit 2004 waren sie wieder in der Versenkung verschwunden. Vor 2000 gab es von Minitrix nur zwei PwPost-Wagen, und zwar 1964 den PwPostLi bay 00 und 1979 den PwPost4ü-34. Beide Wagen brachten es auf 14 Varianten.

Auch bei den anderen Herstellern spielen Postwagen eher eine untergeordnete Rolle. Umso erfreulicher war es, dass Minitrix endlich einen neuen Postwagen anbot, den es in N noch nicht gibt.

Auf der Messe 2019 kündigte Minitrix den Postwagen an und zog auch gleich die Option, die Nachfolger und Vorgänger ebenfalls herauszugeben. Die Nachfolger sind die verkauften Postwagen an die DP in der DDR, der Gepäckwagen Dm 903 und der Fahrradtransportwagen

Dd 498.2. Angekündigt ist für 2021 die Epoche III Version im Betriebszustand von 1963. Die letzten drei Wagen gibt es als Einzelwagen.

Der Postwagen ist eine völlige Neukonstruktion. Er läuft auf Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 50, wobei ein Drehgestell einen Generator aufweist.



Bild 4: Minitrix Postwagen DBP Post mr-a/26 li links

Wie beim Vorbild hat der Wagen auf jeder Seite vier Türen, wobei drei 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.

Hier Bilder der Neuheit:



Bild 5: Minitrix Postwagen Post mr-a



Bild 6: Minitix Postwagen Post mr-a/26



Bild 7: Dach des Postwagens alt und neu (oben)



Bild 8: Postwagen von unten -oben neu



Bild 9: Postwagen von vorne

Die Beschriftung ist sehr fein ausgefallen. Beheimatet ist ein Wagen bei der OPD Stuttgart, Stuttgart Hbf, der andere bei der OPD Hannover, Hannover Hbf. Die Zuglaufschilder beider Wagen sind leider unsauber gedruckt.

Beigepackt ist im Tütchen noch eine Kurzkupplungsstange, um zwei Postwagen kürzer zu kuppeln. Der Verpackung liegt ein Zettel bei, mit Hinweisen, wo die zusätzlichen Teile zu verbauen sind und die Info, dass der Betrieb im R1 mit der Kuppelstange nicht möglich ist, da sich sonst die Wagen verhaken können.

Konstruktiv und im Aufbau sind die neuen ozeanblau/ beigen Wagen der DBP mit den des grünen Vorgängers identisch.

Die Wagen rollen- wie von Minitrix gewohnt, sehr leicht. Auch beim Kuppelabstand mit der Standard-Kupplung gibt es wenig zu meckern.



Bild 10: Kuppelabstand mit Standardkupplung



Bild 11: Kuppelabstand mit Magnetkupplung von Arnold

Eine Bemerkung zur Magnetkupplung von Arnold: Die neue Kupplung lässt sich einfach in die Kupplungsaufnahme einstecken. Erster Effekt: stehen die Wagen ca. 6 mm auseinander, so kuppeln sie automatisch über die Magnetkraft. Zweiter Fahrtst ergab, dass die kurzgekuppelten Wagen (hier 6 Wagen je 164 mm) auf der Club-Anlage durch alle Radien fahren und eine ungewollte Entkupplung gab es nicht.

Einsatz auf der Modellbahn

Hier hat der Modellbahner zwei Optionen: Als Postwagen in einem Reisezug, vornehmlich in D-Zügen. In Epoche IV zogen fast ausschließlich Diesel- oder Elloks solche Züge. Oder in Sg- oder ExD- Zügen. Auf bestimmten Routen fuhr die Post mit eigenen Zügen, die meistens nachts fahren und aus vielen Post-, Gepäck-Wagen und gedeckten schnelllaufenden Güterwagen bestanden. 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 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- und das vor 130 Jahren! 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 noch nicht gegeben hat, der jetzt eine ozeanblaue/ beige Variante hat. Der ist gut gelungen, wenn es auch bei den Zuglaufschildern Mängel gab. Das kann man verschmerzen, denn die Schrift kann man im Betrieb auf der Anlage nicht lesen.

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

Steindl/Wagner, Dt. Bahnpostwagen seit 1945, Stuttgart 2016

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>

Lieferbare Modelle bei DM Toys

[Minitrix 18201: Personenwagen Set Postwagen Deutsche Bundespost Ep.IV 2-teilig 1:160](#)

[Arnold HC8063: ARNOLD Magnetkupplung NEM 355 \(N und TT\) 10x 1:160](#)