



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

August
8/1997

DM	11,90
sfr	11,90
S	92,--
Lit	16000,--
hfl	14,30
lfr	256,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

... und ab ging die Post!	6
Szenen einer 160jährigen Verbindung	
Seit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997:	
Die Baureihe 101 im Einsatz	16
Die Inselbahn Wangerooge feiert 100jähriges Bestehen	
Kleinloks im Wattenmeer	20
Das unsinnige Wort »Altern«	22
Eine unrichtige Bezeichnung ist nicht totzukriegen	
Schweizer Bahn-Jubiläum:	
Feiern auf verschiedenen Spurweiten	30
Westschweizer Lokparaden	32
Fahrzeugschau und Neuheiten in Wegberg-Wildenrath:	
Siemens-Prüfcenter offiziell eröffnet	34
Der »Kleber-Expresß«	36
Renaissance der Verbindung München – Freiburg	
Die Prignitzer Eisenbahn GmbH	44
Beispielhafter ÖPNV in ländlich strukturierter Region	

Modellbahn-Journal

2. Gleisplan-Gewinnspiel	63
Ein Sieger von Köln '96 – 1. Preis der Fachjournalisten:	
Eine Reise von Lorenzburg nach Hanfmühle	64
Weihnachtsanlage in H0 mit Spitzkehrenbahnhof (Teil 1):	
Mit Dampf hinauf nach Kupferberg	70
Quattro Stagioni • 13: Kohlebansen, Lokleitung	74
Landschaft gestalten, Gebäude verbessern	
Nur die Geister von densölbem ... 2. Teil	80
22 N-Anlage »Rollshausen«	84
Kardanwelle für die bay. B VI in N von Lemke	87
1. Gleisplan-Gewinnspiel (3):	
Zwei Entwürfe für H0, je einer für TT und N	88
Trari-trara, die Post war da ...	90
Das Modell-Postwagenangebot in H0, TT und N	
Die Schweizer Ae 8/14 11852	
Die Schwerathletin vom Gotthard	94

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Typenblatt: Baureihe 41	55
Typenblatt: Baureihe 50	61
Schaufenster der Neuheiten	96
Auto-Neuheiten	100
Modellbahn-Notizen	100
Bücherecke	101
Club-Shop	102
Mini-Markt	104
Bahn-Post (Leserbriefe)	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Solch schwere Fracht gibt es auf der Bahn durchs wildromantische Donautal nur selten: 215 060 mit Bedarfs-Ganzzug mit Quarzsand von Schwackenreute nach Zollern in Inzigkofen am 15.5.1997. – Übrigens: Durchs Donautal fährt auch der "Kleber-Expresß" zwischen München und Freiburg (siehe Beitrag ab Seite 36). **Abb.: A. Ritz**

Editorial

Selten hat der Inhalt einer EJ-Ausgabe eine zeitlich größere Spanne abgedeckt als der dieser: Von den Urzeiten der Postbeförderung auf Schienen 1838 über die neue DB-Bau-reihe 101 bis zum ICE-S, dem Versuchszug für die dritte ICE-Generation (s. S. 34), reicht die Palette der Themen. Dabei bildet die Post – genauer gesagt das Ende der Brief-post-Beförderung in Zügen – den Schwerpunkt. Insgesamt 14 Seiten sind dem Thema gewidmet, zehn im Vorbild-, vier im Modellteil.

Diese Zäsur im Verhältnis der ehemaligen Staatsbetriebe kommt ja keineswegs von ungefähr, auch wenn aus Kreisen von Eisenbahnfans und Umweltschützern quer durch die Republik laute Lamenti tönen. Sie ist schlichtweg die Kon-sequenz der Privatisierungspolitik dieser Regierung, in Ver-bindung mit der Pro-Straße-Politik aller deutschen Regie-rungen seit fast 50 Jahren. Anlässlich der Einstellung des Stückgut-Transports auf Schienen Ende September wird sicher das gleiche Konzert geboten werden.

Einem privatwirtschaftlichen Unternehmen – und nichts anderes ist die ehemalige Bundespost ja –, das sich auf dem Markt bewähren soll, kann ja nicht verwehrt werden, sich seine Geschäftspartner frei zu suchen. Und da hat die Bahn eben ein schweres Handikap, nicht nur im Verhältnis zur Post, sondern auch zum transportierenden Gewerbe im allgemeinen: Ihr Verkehrsweg kostet Geld, der auf der Straße (fast) nichts. In früheren Zeiten konnte der Staat derlei Ungleichgewichte noch aus dem Steuersäckel austar-rieren, vor allem, wenn er sie selbst verursacht hatte. Das ist jetzt vorbei, es fehlt nicht nur der politische Wille, sondern auch der finanzielle Weg.

Jammern ist also überflüssig, gleich aus welchem Grund, sei es über die wieder einmal zusätzlichen Qualmwolken aus den Auspuffen der Post-Lkw oder sei es aus Gründen der Bahn-Nostalgie. Der Postwagen mit seinem so nostal-gisch wirkenden Briefschlitz ist tot, auch wenn seine Fracht mit 200 km/h durch die Gegend flitzte. Die Langstrecken-konkurrenz Flugzeug ist drei- bis viermal schneller, der fürs Verteilen in der Fläche ohnehin nötige Lkw billiger.

Keineswegs gestorben ist damit übrigens die restliche Post-beförderung per Zug. Pakete und andere Fracht sollen weiterhin auf Schienen befördert werden, sogar in wesent-lich höheren Quoten, als es derzeit der Fall ist. Nur werden sie nicht mehr im Postwagen transportiert, sondern zeitge-mäß im Container.

Ganz tot ist momentan auch der Postwagen noch nicht. Zumindest einer verkehrt noch bis Mitte August fahrplan-mäßig in einem DB-Zug auf DB-Gleisen: Im Dampfzug "Seenland-Express" zwischen München und Kochel am See, über dessen Null-Vermarktung wir im Juli berichtet haben (inzwischen wird etwas mehr getan), läuft ein Wagen der ehemaligen Deutschen Post mit kompletten Anschrif-ten der Bundespost mit – als Transportmittel für Fahrräder.

Ihre EJ-Redaktion



... und ab ging die Post!

Post und Eisenbahn – die Geschichte dieser Beziehung ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Eine Liebesgeschichte war das nie: Anfangs zeigte die Post dem Emporkömmling ihre Zähne, dann schlossen beide eine Vernunft Ehe, deren Basis – eine ökonomische natürlich – jedoch brüchig war und neu ausgehandelt werden mußte. Nun also folgte per Briefpost die Scheidung. Das war's – oder doch noch nicht? Nachfolgend Szenen einer 160jährigen Verbindung.

Kaum schickten sich die ersten Eisenbahn-Komitees in Deutschland an, mit dem Bau und Betrieb ihrer Strecken ernst zu machen, hatten sie schon die Postmeister auf dem Hals: Der öffentliche Personenverkehr sei, bitteschön, Sache der Post, gleiches gelte für Briefsendungen und Warentransporte (Pakete) bis zu einer bestimmten – und von Post zu Post unterschiedli-



Bild 2: Bedächtig rollt um 1935 Lok 75 1015 mit dem P 214 bei Sülze durch die Mecklenburger Hügellandschaft. Gleich hinter der Lokomotive der Wagen mit Bahnpostabteil. **Abb.: C. Bellingrodt**

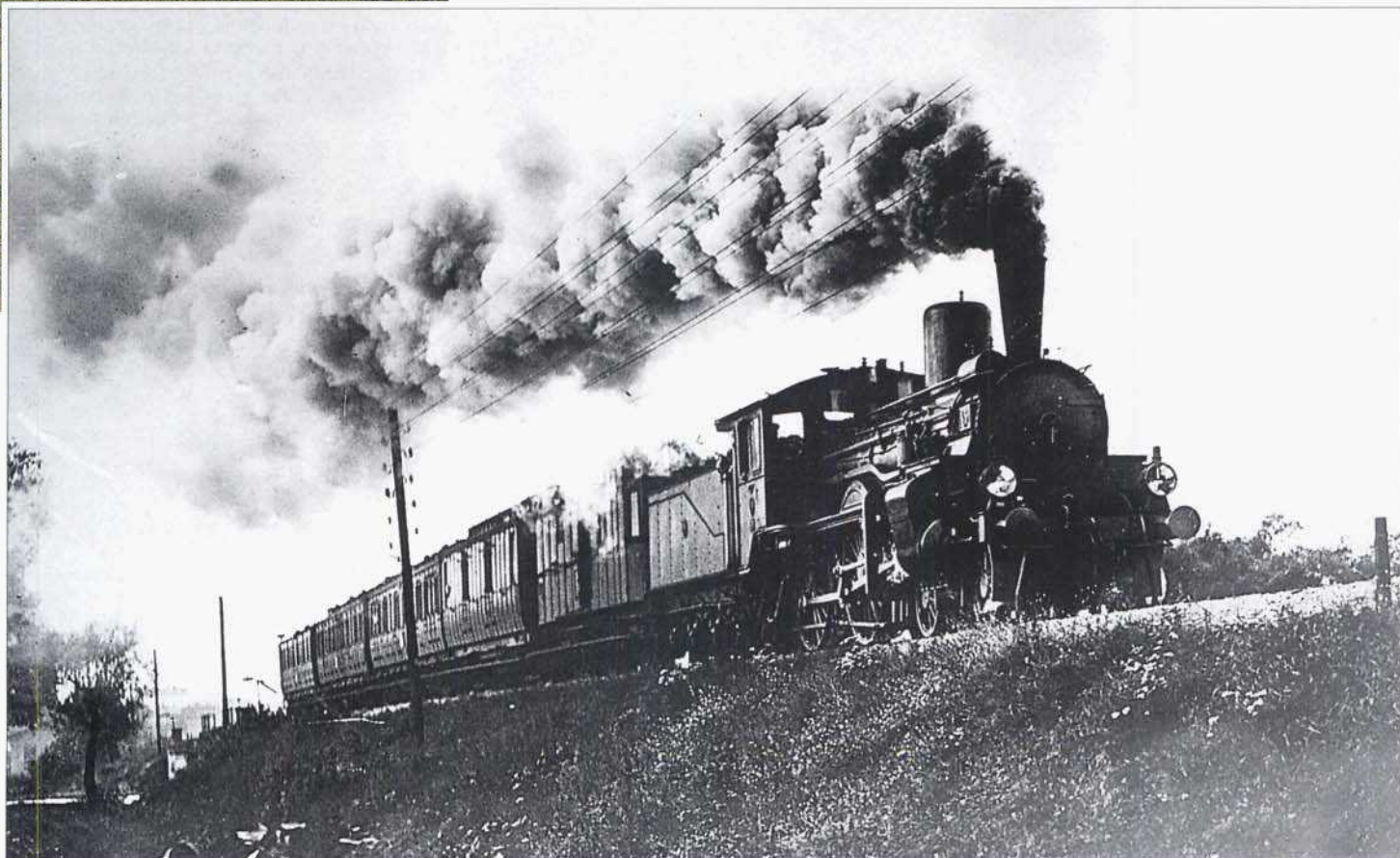
Bild 1 (links): Am 25. Mai 1997 donnert 103 151 mit PIC 39018 bei Haspelmoor eine Woche vor Einstellung des Bahnpostverkehrs von München nach Stuttgart. Links noch ein Beleg des in diesem Zug benutzten Bahnpoststempels. **Abb.: Ch. Kirchner**

Bild 3 (unten): Um 1915 wurde 13 052 bei Cottbus aufgenommen. Auch hier ist ein Postwagen an zweiter Stelle im Zugverband (Bpw 4-b/12). **Abb.: Archiv H MV**

chen – Gewichtsobergrenze. Hinter der Post standen, wenn es sich nicht gerade um die Thurn & Taxis'sche Post handelte, die jeweiligen Staatsverwaltungen. Die Einnahmen der Post waren für die Etats der zahllosen deutschen Fürstentümer ein Posten, an dem nicht genagt werden durfte. Denn hatte man nicht soeben, nach den Napoleonischen Kriegen, unter oft immensen Belastungen für die Staatskassen die Chausseen wieder auf Vordermann gebracht? Und nun wollten irgendwelche dahergekommenen Eisenbahn-Consortien

den Verkehr von diesen Chausseen auf ihre Gleise locken und den gelben Kutschwagen die Kundschaft ausspannen? Einfach undenkbar!

Andererseits: Man konnte den Eisenbahnen natürlich nicht den Transport von Menschen sowie von Gütern mit weniger als, sagen wir 40 Pfund Gewicht verbieten; das wäre einem Verbot von Eisenbahnen gleichgekommen. Auch dies war etwa ab 1840 ernsthaft nicht mehr denkbar. Also sahen sich die hinter der Post stehenden Kräfte, normalerweise also die Staatsverwaltungen



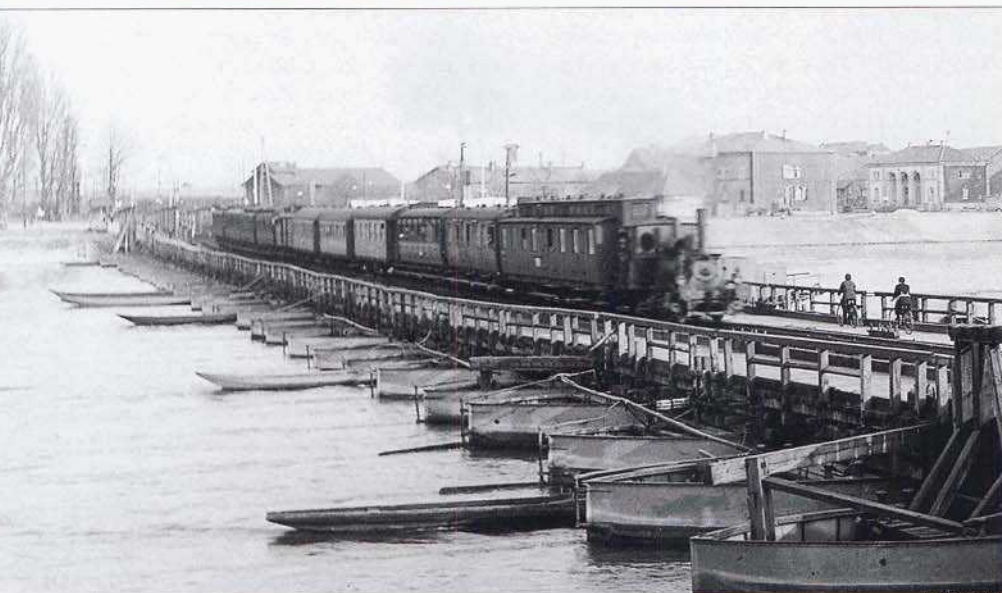
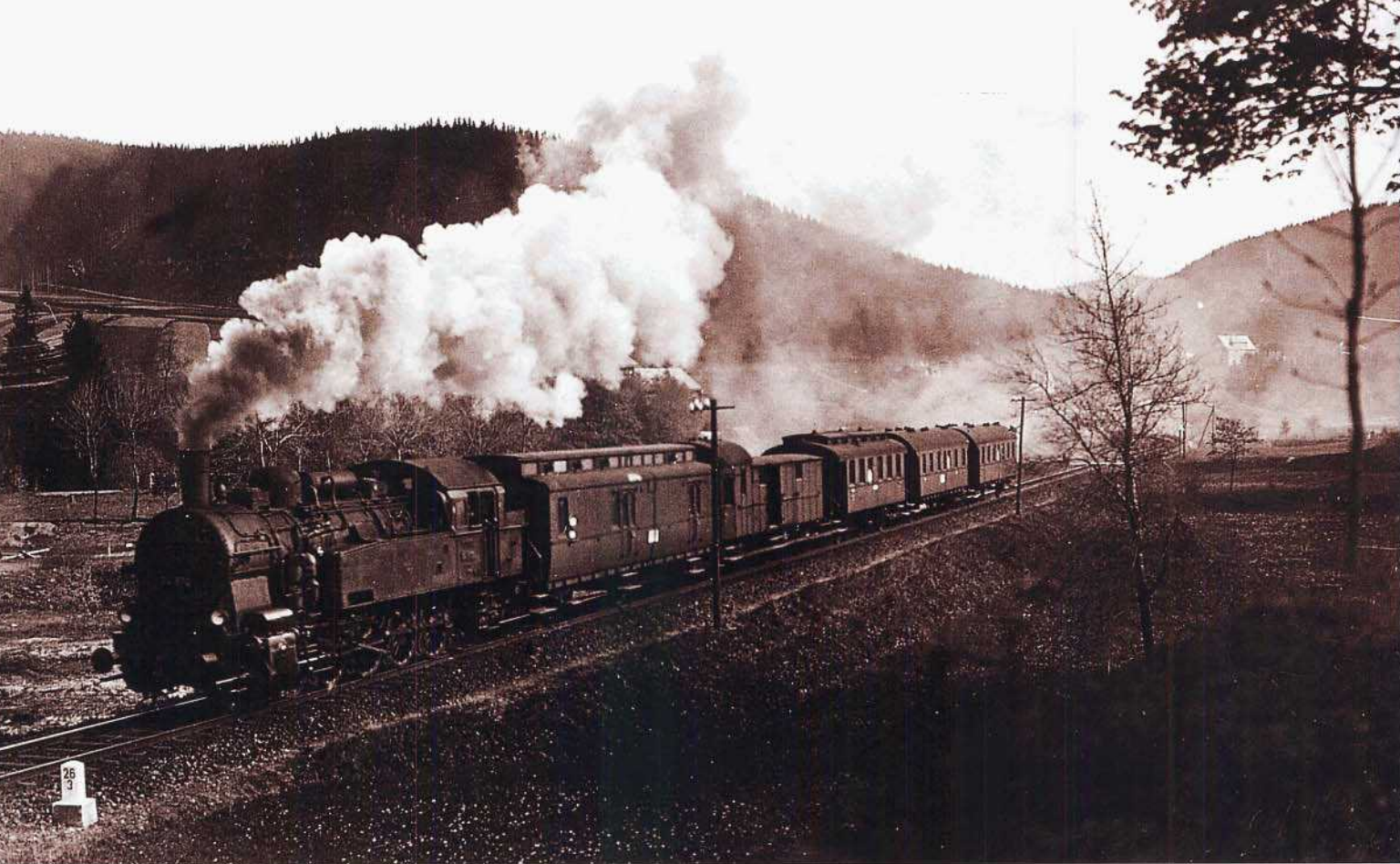


Bild 4: Mit 94 870 vom Bw Suhl wurde 1939 auch die Post in einem Bpw 3-a/12,5 über den Rennsteig kutschert. Hinter Stützerbach entwickelt sich die Fahrt dank des leichten Gefälles bald zur Eilpost.

Bild 5: Eine D VI müht sich mit einem langen Personenzug inklusive Postwagen über die Rhein-Schiffsbrücke bei Maxau.

Abb.: Archiv Lichtbildstelle BD Karlsruhe

Bild 9 (rechts oben): 01 145 transportiert im Sommer 1935 nicht nur eine Menge Reisende mit dem D 40 von Berlin nach München, sondern auch jede Menge Post (Bpw 4ü-b/20).

Abb. 4 und 9: C. Bellingrodt, Archiv HMV

Bild 10 (rechts außen): Geschwindigkeit war auch bei der Postumarbeitung in Warnemünde Trumpf (1937). **Abb.:** K. Eschenburg

gen, gezwungen, Regeln für die Zusammenarbeit von Post und Bahn zu entwerfen. Jeder Staat tat das letztlich auf seine Weise; aber immer, so läßt sich zusammenfassen, schnitten die Bahnen (auch Staatsbahnen übrigens!) dabei ziemlich schlecht ab. Ein paar Beispiele: In Preußen wurden die Eisenbahnen verpflichtet, die "postzwangspflichtigen" Sendungen – Briefe, Pakete bis 40 Pfund, Geldsendungen – in den dafür notwendigen Postwagen und samt Personal unentgeltlich zu befördern. Ähnlich erging es der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die obendrein noch an die Postanstalt sowie die an der Strecke liegenden Posthalter Entschädigungen zahlen mußte. Die Augsburg-Münchener Bahn mußte neben der unentgeltlichen Beförderung von Postwagen (samt begleitendem Konduk-

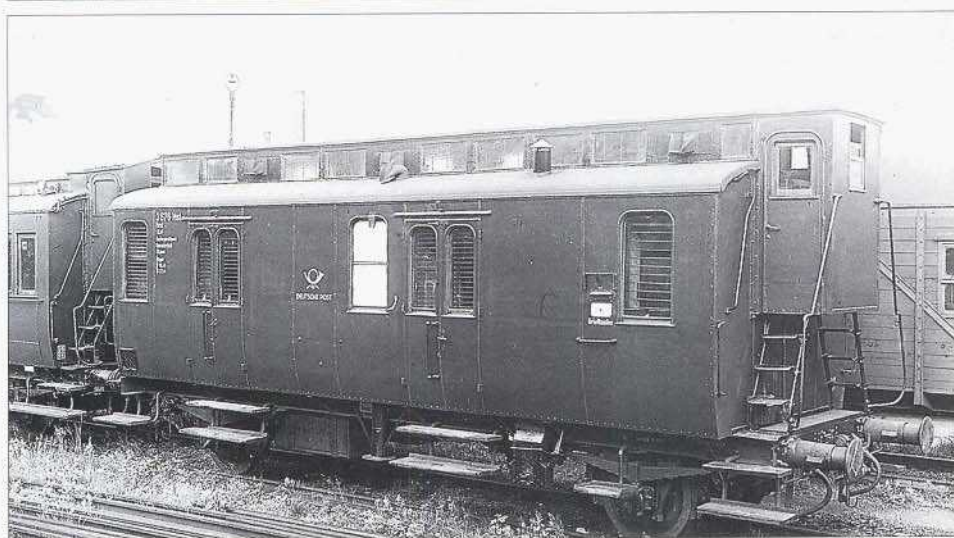
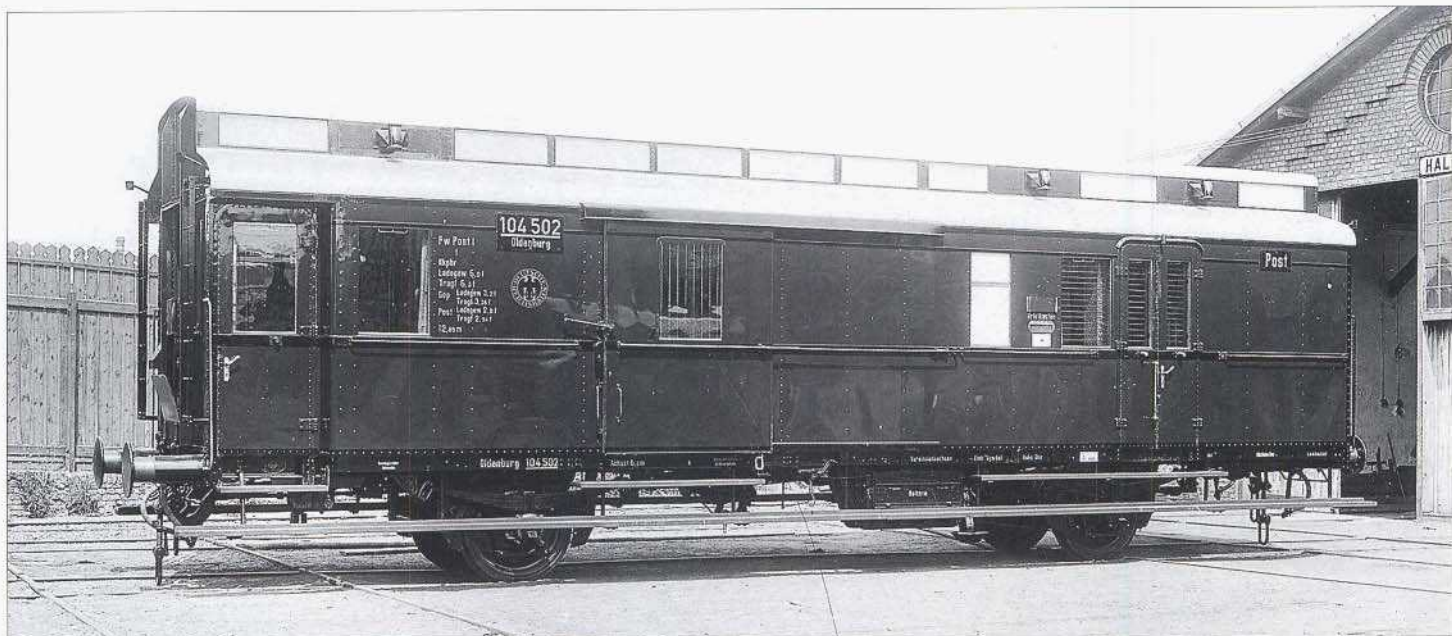


Bilder 6 bis 8: Bahnpostbelege quer durch Deutschland. Die obere Karte wurde am 9.2.1890 befördert, die mittlere reiste am 1.4.1920 von Vilbel nach Stockholm, die untere am 5.11.1889 im Bahnpostwagen von Kirchberg nach Wilkau. **Abb.:** Sig. Scholz



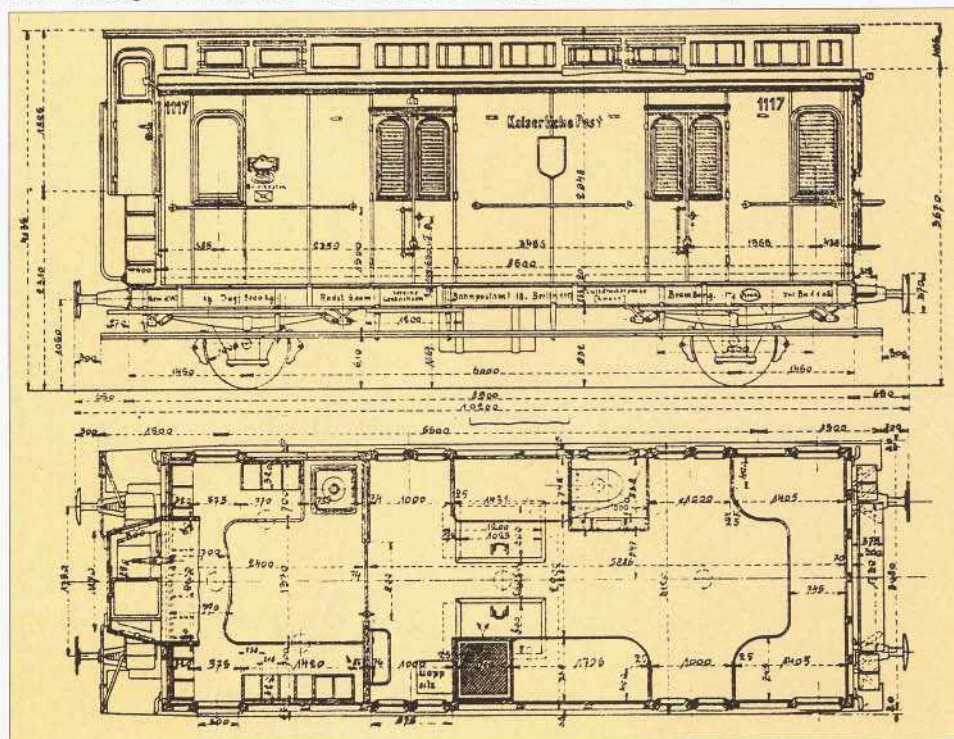
teur) auch noch die Beförderung der Post-sachen zwischen Postamt und Bahnhof übernehmen – unentgeltlich, versteht sich. Es gab allerdings auch für die Bahn positive Regelungen, vor allem im Thurn & Taxis-Postgebiet; allgemein betrachtet aber war das neue Verkehrsmittel der Underdog, und noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, als längst auch bei der Post ohne die Eisenbahn nichts mehr lief, wurde die Frage diskutiert, welches der beiden Verkehrsmittel denn überhaupt das wichtigere sei. Es war dies übrigens eine vor allem für den deutschsprachigen Raum typische Debatte. In den USA, auch in Großbritannien wäre niemand ernsthaft auf die Idee gekommen, die Post zu "entschädigen" und die neuen Bahnen zwangszuverpflichten. In den ersten Jahren der Postbeförderung auf der Eisenbahn war es üblich, auf parallel bedienten Strecken die kompletten Postkutschen (oder aber die Kutschenoberteile ohne Fahrwerk) ganz einfach auf den Eisenbahnwagen zu stellen. Auch der Kutscher blieb auf seinem Bock, ein bei Sturm und Regen wahrlich nicht sehr erfreuliches Fahr-Erlebnis. Unabhängig von der nach wie vor heiß diskutierten Frage, ob die Bahn die Post zu entschädigen habe oder die Post für den Transport ihrer Sendungen nicht vielleicht doch bezahlen mußte, wurde die Verfrachtung ganzer Kutschen aus Sicherheitsgründen bis 1846 wieder aufgegeben. Nun wurde der Post ein Abteil zur Verfügung gestellt. Aber nicht irgend eines: 1841 forderte beispielsweise der zuständige Postkommissar von der Rheinischen Eisenbahn die Ausstattung dieses Abteils mit Schloß, Sitz, Schreibtisch, Fächern und Laterne. Daß es kein Abteil der





Bilder 12 und 13: Der 3676 Mst vom Bahnpostamt Osnabrück ist ein Vertreter der am häufigsten eingesetzten Waggonen. Unten eine Schnittzeichnung eines Wagens dieser Gattung der Preußischen Staatseisenbahnen. **Abb.: Sammlung HMV, Sammlung Ritz**

Bild 11 (ganz oben): Werkaufnahme eines PwPosti, Vorbild von Pikos Modell. Wissenswertes über Postwagen im Modell ab Seite 88 dieser Ausgabe. **Abb.: Sammlung Steindl**



Billigklasse sein durfte, stand ebenfalls außer Frage, und noch viele Jahre lang erhitzen sich die Gemüter (insbesondere die der Eisenbahner) über den großen "Luxus", mit dem die Herren Postbediensteten sich augenscheinlich durchs Land chaufieren ließen.

Wo ein Abteil nicht reichte, also in der Praxis auf allen bedeutenderen Routen, mußten nun eigene Post-Eisenbahnwagen her. Die ersten fünf in Deutschland wurden ab November 1841 von der Preußischen Post auf der Route Berlin – Leipzig versuchsweise eingesetzt; ebenfalls 1841 folgte die Sächsische Post auf der Strecke Leipzig – Dresden, und noch bis Ende der 1840er Jahre setzten sich die Eisenbahn-Postwagen auf allen größeren Routen bzw. Bahnen durch. Sehr rasch waren die Post-Oberen dabei auf den Gedanken gekommen, es nicht einfach beim simplen Transport von Postsendungen zu belassen. Besonders die stark anschwellende Briefflut forderte geradezu dazu auf, während der Fahrt bearbeitet zu werden. Also mußten die Eisenbahn-Postwagen eine entsprechende Innenausstattung erhalten. Deren Hauptmerkmal sind bis in die Gegenwart die sogenannten Fachwerke geblieben, in die die Briefe einsortiert wurden. Außerdem gab es große Arbeitstische, Briefkörbe, Briefwaagen, Bindfadenrollen und zahllose weitere Dinge mehr, die ein Postamt auch auf Rädern so brauchte. Zum 1. Mai 1849 führte die Preußische Post auf den wichtigeren Routen solche "Speditionsbureaus" ein.

Einen ganz besonderen Clou probierte man dabei auf der Magistrale Deutz – Minden aus: Da das Personal, das im Stehen sortieren mußte, über "Seekrankheit" klagte, wurde der Wagenboden zur Abfederung der Stöße mit einem Polster aus Segeltuch und Pferdehaaren bespannt. Diese "Technik" setzte sich bald allgemein durch. Und auch diese: Da es bald üblich geworden war, am Bahnhof noch schnell einen Brief beim rollenden "Speditionsbureau" abzugeben, erhielten die Wagen Briefeinwurf-



schlitze – nun war das rollende Postamt komplett. Es war übrigens ab 1852 festgelegt, daß zur besseren Wahrnehmung die Eisenbahn-Postwagen gelb anzustreichen seien; aber mit der zunehmenden Verfeuerung von Steinkohle statt Koks in den Loks verrißte das Gelb so schnell, daß man schon Ende der 1860er Jahre auf ein dunkles Zinnober überging.

Nur relativ kurz war auch die Lebenszeit der spektakulären Brieffangarme, mit denen aus dem fahrenden Zug die in den Stationen an Pfosten aufgehängten Briefbeutel eingesammelt wurden. 1875 endete dieses Verfahren, zu oft hatte der Arm sein Ziel verfehlt, oder der Beutel war statt im Fahrzeug unter dessen Rädern gelandet. Und da die Post nun einmal ein "Beamtenapparat" ist, über den sich jederzeit trefflich lästern läßt (wobei es in zahllosen privaten Betrieben bekanntlich gleichartige lästernswerte Phänomene gibt), soll auch folgende Anekdote nicht verschwiegen werden: Die erwähnten Fachwerke erhielten ursprünglich kleine Messingrahmen, in die man Schildchen mit den Namen der Leitorte schieben konnte. Angesichts des höchst unruhigen Fahrverhaltens der damaligen Fahrzeuge kam es nun häufiger vor, daß durch den Wagen stolpernde Postler sich an den Rähmchen verletzten. Daraufhin wurden allerlei Versuche mit sichereren Techniken angestellt. Ab 1877 brachte die Preußische Post Marmorplättchen an, auf die mit Fettstift die Ortsnamen einzutragen waren. Aber die spröden Plättchen waren dem rauen Alltagsbetrieb nicht gewachsen und brachen. Daraufhin versuchte man es mit Schiefertäfelchen – auch die brachen. Also wurde nun Schiefermasse direkt auf die Fächer gebrannt – und zugleich überließ man es den leitenden Beamten, ob die Fächer noch beschriftet wurden oder nicht. Natürlich konnten die Bahnpostler längst auch ohne Schildchen die Briefe korrekt einsortieren.

Sieht man von den im wesentlichen schon dargestellten "Innereien" ab, so hat die Fahrzeugtechnik des Bahnpostwagens kei-



Bilder 15 und 16: Wie hektisch es in einem Bahnpostwagen zuging, blieb Reisenden und Eisenbahnfreunden weitgehend unbekannt. Hier zwei Abbildungen aus dem Inneren des Bwp mr-b/26 mit Angestellten des BPA Köln-Deutz. Bis an die Wagendecke hinauf wird jeder verfügbare Raum genutzt (9.5.1967).
Abb.: Slg. Steindl

Bild 14 (ganz oben): Bei einer 01-Durchfahrt in Marktschorgast war ein Postwagen Bpw 4mg-b/26 vom WAG Uerdingen hinter der Lok eingereiht. **Abb.: J. Nelkenbrecher**





ne sensationellen Neuerungen hervorgebracht. Zu nah war man dem gewöhnlichen Personen- und Gepäckwagen verwandt. (Das Eisenbahn-Journal hat sich in einer mehrteiligen Artikelserie ab dem EJ 5/1990 bereits ausführlich mit den wichtigsten deutschen Typen befaßt.) Daß es die Postverwaltungen mit ihrer "Sparsamkeit" auf Kosten der Eisenbahnen so weit trieben, daß man in den ersten Jahren sogar auf Bremsausrüstungen für die Postwagen verzichtete, darf in diesem Zusammenhang allerdings nicht unerwähnt bleiben.

Noch einmal erwähnt sei auch der vielen Zeitgenossen schon nicht mehr nachvollziehbare "Luxus", der bis zum Ersten Weltkrieg bei der Wagenausstattung betrieben wurde, schrieb doch noch 1917 (!) der Oberpostsekretär im Reichs-Postamt, Fritz Lathe, im "Archiv für Post und Telegraphie" in seiner Übersicht über die Entwicklung der Bahnpostwagen: "Im Laufe der Zeit war das Innere der Bahnpostwagen immer wohnlicher geworden. Gediegene Wascheinrichtungen, ... Fensterrahmen aus Mahagoniholz, Fußbodenbelag aus Kokosmatt usw. gaben ihm ein ansprechendes Aussehen. Das trug nicht wenig dazu

bei, die Berufsfreudigkeit der Fahrbeamten zu erhöhen, steigerte allerdings auch die Beschaffungskosten für die Fahrzeuge." In der Tat: Obwohl die Bahnpostwagen in der Technik kaum Besonderheiten aufwiesen, waren sie immer erheblich teurer als vergleichbare Gepäck- oder Reisezugwagen; an den Arbeitstischen und Fachwerken allein kann das nicht gelegen haben.

Andererseits darf man die Postwagen als Wegbereiter einer Vereinheitlichung des deutschen Reisezugwagen-Allerleis betrachten, denn nachdem 1871 mit zwei Ausnahmen alle Staaten des Deutschen Reiches ihre Länder-Postverwaltungen in der Kaiserlich Deutschen Post hatten aufgehen lassen, sorgte diese neue Großbehörde auch für eine einheitliche Fahrzeugbeschaffung. Dabei ging es um riesige Stückzahlen. 1914 verfügte die Reichspost (= Kaiserlich Deutsche Post) über 2371 Fahrzeuge; das Gros stellten die dreiachsigen Wagen vom Typ IIb mit allein 1118 Exemplaren. Zweiachser waren nur mit 476 Stück dabei. Die sonstigen 777 setzten sich aus sieben Gattungen vierachsiger Fahrzeuge zusammen. Noch zu erwähnen sind die bayerischen und württembergi-

schen Bahnpostwagen. Diese beiden Staaten behielten nämlich ihre Posthoheit auch im Deutschen Reich bei und beschafften eigene Bahnpostwagen. Erst mit dem Gründungstag der Reichsbahn, also am 1. April 1920, verlor auch Bayerns und Württembergs Post offiziell ihre Selbstständigkeit und ging in der Reichspost auf.

Der recht großzügige Umgang der Post mit dem Geld änderte sich erst nach dem Ersten Weltkrieg, als die Beziehung Bahn/Post 1925 endlich auf eine neue Grundlage gestellt wurde. Die Post mußte nun für die Leistungen der Reichsbahn zahlen! Nicht zuletzt deshalb wurde bei dem vormals so profitablen Staatsbetrieb das Geld knapper. Sehr schnell besann man sich nun darauf, daß zumindest "in der Fläche" die Beförderung der Post im eigenen Kraftwagen (oder Bus) die billigere Alternative war gegenüber der Zahlung von Achskilometer-Entgelten an die Reichsbahn. Denn auf Nebenbahnen waren Bahnpostwagen oder Bahnpostabteil (im Gepäckwagen) häufig reichlich überdimensioniert. Diese Entwicklung verlief schon während der 1930er Jahre mit bemerkenswertem Tempo und erfuhr in den 1950er Jahre noch einmal er-