

MIBA SPEZIAL 51

MIBA-Spezial 51 • Februar 2002

J 10525 F • www.miba.de

Deutschland € 10,- DM 19,56

Österreich € 11,50 S 158,20 • Schweiz sFr 19,80

Niederlande € 11,60 hfl 25,56 • Portugal € 13,50 Esc 2707

Italien € 12,40 Lit 24 010 • Luxemburg € 11,60 lfr 468,-

BAHNPOST

- Fahrzeuge und Modelle
 - Anlagenvorschläge
 - Bahnpost auf schmaler Spur
 - Postkursbücher
 - Postanlagen in Vorbild und Modell
- ... und vieles mehr



**Kleine Geschichte
der Bahnpost: ab Seite 6**



Sommerfahrplan 1997, eine Ära ging zu Ende. 149 Jahre Bahnpost – das wars. Kein rundes Jubiläum, keine Feier, nichts – oder vielleicht doch? Na ja, vielleicht eine Träne im Knopfloch der Betroffenen.

Wir befinden uns sozusagen in der Postmoderne der Bahnpost. Aber ist er wirklich so modern, der Zustand nach der Bahnpost? Unter „Postmoderne“ definiert der Duden die (umstrittene) Bezeichnung für verschiedene Strömungen der gegenwärtigen Architektur, Kunst und Kultur. „Quatsch!“, merkt der Kollege Kuhl (immerhin einst als Student an der Kunstakademie Düsseldorf eingeschrieben) nicht ganz zu Unrecht an. „Moderne ist immer der gegenwärtige Zustand, Post-Moderne kann also nach der Gegenwart nur die Zukunft meinen.“ Aha. Eine Zukunft also, in der die Post ohne die Bahn auskommt? Offensichtlich, denn von den neuen, auf die jetzt nicht mehr grüne Wiese gestellten Briefpostzentren hat nur ein einziges einen Gleisanschluss. Alle anderen sind „verkehrsünstig“ in Autobahnnähe angesiedelt.

Aber: Wir müssen unterscheiden zwischen Briefpost und Paketpost. Letztere wird nämlich sehr wohl per Bahn transportiert, allerdings nicht in der Regie der Bahn, sondern durch die schnellen Parcel InterCitys der Posttochter Danzas. Mit deren Nachtsprung kommen Pakete in der Regel am nächsten Tag an – E+1 als magische Formel „Einlieferung und Zustellung am nächsten Tag“ scheint hier endlich – oder sollte man sagen: wieder – erreicht zu werden. Und Briefe? Im Prinzip auch E+1 – wenn nicht gerade Montag ist. Denn durch das Sonntagsfahrverbot kommen die großen Brummies erst ab 22 Uhr los. Etwas spät für die eine oder andere Verbindung.

Dennoch ist dies aber immer noch schneller als eine Bahnverbindung, um die es längere Zeit Verhandlungen zwischen Deutscher Bahn und Deutscher Post gegeben hat, bis die Post schließlich den Vertrag kündigte. Folgen: siehe oben. Zum Bedauern vieler Bahnpostler, die als „fahrendes Volk“ gern eine Sonderstellung unter den Postbediensteten einnahmen.

Was aber beim Vorbild der Vergangenheit angehört, muss für uns Modellbahner nicht aus der Welt sein. Insbesondere durch die rührigen Aktivitäten von Post Museums Shop und Deutsche Post Philatelie, Abt. Collection, wurde das Angebot an Bahnpostwagen in den letzten Jahren ständig größer. Die Modelle sind – zumindest wenn es sich um Neukonstruktionen handelt – authentisch bis zum i-Tüpfelchen. Postexperten haben hier mit ihrem „geballten“ Fachwissen für beeindruckende Fehlerlosigkeit bei Konstruktion und Beschriftung gesorgt. Eine Mühe, die vom Markt dankbar angenommen wird: In tausenden von Exemplaren gehen die Wagen

Bahn Post Moderne

weg wie warme Semmeln, Formkosten der Hersteller amortisieren sich in kürzester Zeit und der Modellbahner kann endlich vollständige Zuggarnituren bilden. Ergebnis: Alle sind glücklich – und das ist auch gut so.

Das nötige Hintergrundwissen vermittelt vorliegendes Spezial. Es taucht ein in die ganz eigene Welt der Bahnpost mit ihren für Außenstehende undurchschaubaren Abläufen, stellt Wagen und Lokomotiven in Vorbild und Modell vor und vergisst auch die Betriebsanlagen nicht. Denn wo ließen sich die vielen neuen Modelle von Bahnpostwagen besser versammeln als in einem Postbahnhof mit eigener Verladehalle?

Aber selbst wer die Bahnpost nicht zum Hauptthema von Betrieb oder Vitrine machen will, sollte doch diesen wichtigen Bestandteil des Bahngeschehens nicht einfach ignorieren. 149 Jahre lang gehörte die Bahnpost einfach dazu und nur das zählt. Sparen wir uns also die sentimentale Träne im Knopfloch, für den Modellbahner hat die Ära der Bahnpost gerade erst begonnen!

Martin Knaden

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte – in einem „Composing“ zusammengefasst von unserer Grafikerin Katja Raitzel. Die Titelmotive steuerten Danzas Deutschland Holding GmbH, Bruno Kaiser und das Archiv Michael Meinhold bei.





Das Postkursbuch. Postkursbücher waren Kursbücher, die in Rotdruck besondere Angaben zum Lauf der Bahnpostwagen enthielten. Das ausgeklügelte System dieser „Geheimschrift“ im Zusammenhang mit Zugbildungsvorschriften erläutert Michael Meinhold ab Seite 52. Foto: *Slg. Buddensieg*

122. 122a		122 Oldenzaal - Hamburg - Lüneburg - (Hamburg) - Minden (West) - (Hannover) (s. a. 116)									
122 Oldenzaal - Hamburg - Lüneburg - (Hamburg) - Minden (West) - (Hannover) (s. a. 116)		Zustellort									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									
London-Berlin-Express		s. a. 116									

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte. Die Geschichte der Bahnpost umfasst genau 149 Jahre. Ein langer Zeitraum, in dem sich von den ersten Anfängen über die Blütezeit zwischen den Kriegen bis zum Niedergang einer ganzen Ära viel ereignete. Wolfram Buddensieg umreißt die Geschichte der Bahnpost in seinem Grundlagenbeitrag ab Seite 6.

Foto: Slg. Kirsch

MIBA SPEZIAL



Thema mit Variationen.

Seit Mai 1997 ist die Bahnpost sozusagen ein „abgeschlossenes Sammelgebiet“. Nicht jedoch im Modell. Auch wenn das Angebot von Großserienherstellern ständig zunimmt, bestehen doch noch große Lücken an Bahnpostwagen im Modell. Grund genug für Gerhard Krauth zu diversen Eigenbauten in der Nenngröße H0, deren Bauweise er ab Seite 48 ausführlich beschreibt. Foto: MK



Ein PwPost in 2m. Den PwPost der P.St.B. aus den Werkstätten von van der Zypen und Chalier baute Gerhard Peter in Gartenbahngröße 2m nach. Als Material kam ausgefrästes Polystyrol zur Anwendung. Seite 92. Foto: gp

INHALT

ZUR SACHE

Bahn Post Moderne	3
-------------------	---

GRUNDLAGEN

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte	6
Wo die Post abgeht	68

VORBILD

Alle treibt die Uhr	14
Geschichte deutscher Bpw	20
Der Bpw Berlin 1419	32
Das Postkursbuch	52
Umlaufende Posten	60
Postlokomotiven	62
Bahnpost-Romantik	88
Der Parcel InterCity	98

MARKTÜBERSICHT

Ein Hoch auf den grünen Wagen	36
-------------------------------	----

MODELLBAHN-GESCHICHTE

Postwagenmodelle von 1950 – 1975	44
----------------------------------	----

FAHRZEUGBAU

Thema mit Variationen	48
Ein PwPost in 2m	92

ANLAGENPLANUNG

Umschlagstelle Postbahnhof	72
----------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Postverladung unter Dach und Fach	80
-----------------------------------	----

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	106
--------------------	-----

Schon der erste Bahnpostwagen, 1838 auf der englischen Strecke Birmingham–Liverpool eingesetzt, verfügte über die typischen Fang- und Abwurfapparate, die Be- und Entladung während der Fahrt ermöglichen. Abb.: Slg. Buddensieg

Unten: Frankreichs erster Bahnpostwagen verkehrte ab 1845 auf der Strecke Paris–Rouen. Das Bild zeigt ein Modell. Abb.: Slg. Buddensieg



1838. Grand Junction Railway T.P.O. Carriage

Die Geschichte der Bahnpost in Deutschland

Bahnpost im Wandel der Jahrzehnte

Seit dem 1. Juni 1997 rollt kein Bahnpostverkehr mehr auf den Strecken der Deutschen Bahn AG. 149 Jahre hatte sich dieser Postdienstweg bewährt, bedeutete eine zuverlässige, schnellstmögliche Nachrichtenübermittlung – in Verbindung seiner Bahnpostwagen und der Menschen, die in ihnen arbeiteten. Wolfram Buddensieg lässt die Geschichte der Bahnpost Revue passieren.

Der Beginn des Eisenbahnzeitalters in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die weitere Entwicklung

des Schienenverkehrs brachten ungeahnte Reisemöglichkeit und vielfältigen Gütertausch. Die Postverwaltungen

der Deutschen Länder (Altdeutsche Staaten) entdeckten für ihre Zwecke die sich bietenden Möglichkeiten unmittelbar. Sie nutzten das neue Verkehrsmittel Eisenbahn für eine Postbeförderung auf der Schiene und – als nächsthöhere Stufe – auch für eine Bearbeitung der Postgegenstände während der Fahrt in speziell eingesetzten Eisenbahnfahrzeugen (Bahnpostwagen). Botenposten und Postkutschen konnten durch die einschneidende Veränderung abgelöst werden, zugunsten einer Postdienstleistung, die nun einen höchst erreichbaren Wert für den Postbenutzer darstellte. Der Begriff Bahnpost fand erstmals 1851 in postamtlichen Blättern Bayerns Erwähnung und galt ab 1875 als allgemeingültiger Fachausdruck der Postsprache in Deutschland bis zur Einstellung dieses Dienstes.

Die Geburtsstunde eines ersten Bahnpostdienstes der Welt schlug in England. Am 15. September 1830 eröffnete man auf der Insel den Eisenbahnpersonenverkehr auf der Strecke Liverpool–Manchester und der Januar 1838 sah erstmals den Einsatz eines umgebauten Pferde(transporth)wagens als Bahnpostwagen zwischen Birmingham und Liverpool vor.

Belgien führte als erstes Land auf dem Kontinent diesen Postdienst ein. Hier gab es den beginnenden Eisenbahnpersonenverkehr zum 5. Mai 1835 auf der Strecke Malines–Bruxelles (Mechelen–Brüssel) und am 15. September 1840 fuhr die erste Bahnpost von Brüssel nach Antwerpen. Es folgte Frankreich mit seinem ersten Eisenbahnpersonenverkehr 1832 auf den Strecken



Paris–Saint Germain–en–Laye (Le Pecq) und Saint Étienne–Andrézieux. Die erste Bahnpost lief in Frankreich am 1. März 1845 von Paris nach Rouen.

Beispiele von Bahnposteröffnungen setzten sich 1850 fort in den Ländern Österreich (mit der Linie Wien–Oderberg), Ungarn 1856, Schweden 1863, USA 1864 (mit der Linie Washington–New York), Japan 1892 und Argentinien 1916 (mit der Linie Buenos Aires–Mendoza).

Die Anfänge in Deutschland

Ein Ergebnis des Wiener Kongresses von 1815 war der Deutsche Bund. In ihm fanden sich 17 selbstständige Postverwaltungen wieder. Sie mussten untereinander ein sich gestaltendes Bahnpostverkehrsnetz verhandeln, gerade bei grenzüberschreitender Fortführung. Am 7. Dezember 1835 nahm die erste deutsche Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth ihren Betrieb auf. Schon 1836 kamen die Königlich Privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft und das Königliche Oberpostamt Nürnberg in Absprache, „täglich zwei Briefpaquete mittels Eisenbahn auf der Strecke“ zu befördern.

Baden eröffnete 1840 bis 1855 in Etappen seine Haupteisenbahnlinie von Heidelberg nach Basel und legte zum 1. April 1848 den Grundstein für die erste deutsche Bahnpost, worunter nicht nur Beförderung, sondern auch die Umrarbeitung der Postsendungen zu verstehen ist. Verfügt wurde ein Briefpostdienst auf der Strecke Heidelberg–Schliengen (vor Basel gelegen) in zu Postbureaux eingerichteten Transpostwagen und mitgeführt in täglich vier Eisenbahnzügen.

Preußen folgte mit der Einrichtung von Bahnposten am 1. Mai 1849. Die zu verwaltenden Bahnpoststrecken im Land oblagen acht so genannten Post-Speditions-Ämtern (Versandverwaltungen) in Berlin (vier), Breslau, Eisenach, Magdeburg und Köln. Die Schienenfahrzeuge als bewegliche Dienststellen nannte man Post-Speditions-Bureaux. Schon im preußischen Gesetz über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 war eine unentgeltliche Beförderung von Postgütern und Postwagen durch die Eisenbahngesellschaften geregelt, ergänzt durch eine Entscheidung vom 18. September 1848, auch die die Postsachen begleitenden Postbeamten einzubeziehen.

In Bayern (Strecke München–Nürnberg–Hof), Sachsen und von Mecklen-

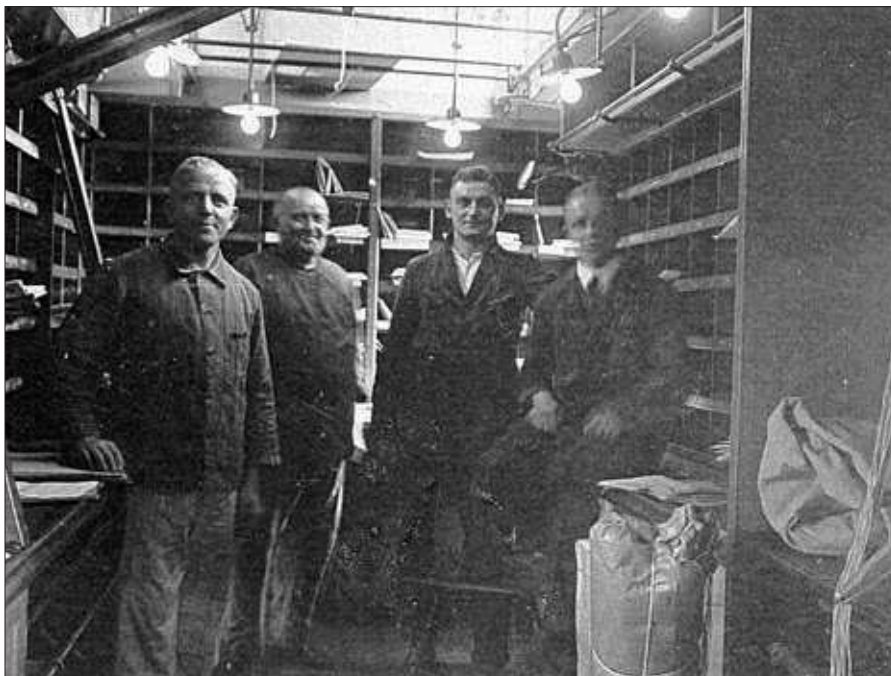
Dieses Beispiel einer Postkarte von 1925 zeigt die ovalen Stempel, wie sie in der Bahnpost Berlin–Hannover verwendet wurden. Die Postkarte wurde in Mieste bei Oebisfelde am Bahnpostwagen abgegeben, Zugnummer war 220.



Berlin, Anhalter Bahnhof um 1900, Postaustausch an einer Bahnpost. Gemälde von Otto Antoine, Original im Museum für Kommunikation Frankfurt/Main. Repro: E. Müller



Eine Feldpostkarte vom November 1915 zeigt den von rund 100 Sprengstücken einer Fliegerbombe getroffenen Bahnpostwagen. Foto: Slg. Buddensieg



Umgeben von Briefsortierfächern stellt sich die Besatzung der Bahnpost Leipzig-Hof des Bahnpostamtes 32 Leipzig im Jahr 1932 dem Fotografen. Foto: Hans Geese

burg nach Schwerin begann der Bahnpostdienst 1851, Württemberg auf der Strecke Heilbronn–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen 1852, Hannover 1853, Thurn & Taxis 1861. Einen Bahnpostdienst gab es auch in den Deutschen Kolonien, in Ostafrika auf der Usambarabahn 1903 und der Tanganjikabahn 1912, in Kamerun auf der Manengubabahn 1911 und in Kiautschou auf der Schantungbahn 1904.

Bei Gründung des Deutschen Reichs 1871 gingen die zum Teil schon vorher im Norddeutschen Bund vereinigten deutschen Postverwaltungen mit Ausnahme Bayerns und Württembergs in der Reichspost- und Telegraphenverwaltung auf. Wie erwähnt, galt ab dem 5. Januar 1875 die einheitliche Bezeichnung Bahnpost für die ambulanten Dienststellen und Bahnpostamt für deren Verwaltung.

Der 1. Weltkrieg brachte deutsche Bahnposten im Westen von Köln auf innerbelgische Strecken (1915 Gründung eines Bahnpostamtes Brüssel) und nach Laon und Lille in Nordfrankreich. Im Osten fuhren deutsche Bahnposten von Königsberg nach Wilna, Posen nach Lodz und Breslau nach Pinsk.

Die Bahnpost zur DRB-Zeit

Vor und nach dem 1. Weltkrieg erlebten die Bahnposten eine Blütezeit. Doch der krisenhafte Zustand der Inflationszeit 1923 ließ schon Gedanken zur Einsparung von Bahnposten, deren

Personal und Fahrzeugen aufkommen – ein Umstand, der die Bahnposten bis zu ihrer Aufgabe 1997 begleitete.

Hinzu kam, dass mit dem Reichsbahngesetz von 1924 das Eisenbahnpostgesetz von 1875 in seinen Bestimmungen aufgehoben wurde, wonach die Reichsbahn unentgeltliche Leistungen für die Reichspost zu erbringen hatte. Beide Verwaltungen trafen 1925 die Vereinbarung zu einer Achskilometervergütung. Alle Postbeförderungskosten waren damit abgegolten.

Die Bahnpost trug die Hauptlast der Postbeförderung auf 70 000 km Eisenbahnstrecken; in täglich 14 000 Zügen, mit 4000 Bahnpostwagen und 10 000 Bahnpostfahrern regelte und bewältigte die Post das Postsendungsaufkommen.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden in den besetzten Ländern deutsche Postverwaltungen eingerichtet, ebenso kamen deutsche Bahnposten zum Einsatz, z. B. in Osteuropa in den baltischen Staaten und der Ukraine.

Die Bahnpost nach 1945

Nach 1945 machten die kriegsbedingten Zerstörungen nahezu des gesamten Eisenbahnverkehrsnetzes und 40% des Bahnpostwagenbestandes einen grundlegenden Neuaufbau notwendig. Nur mühsam entwickelte sich der Bahnpostdienst. Annähernd 1000 Bahnpostwagen der Vorkriegszeit konnten bis 1948 nur bedingt genutzt und notdürftig instand gehalten werden.

1949 kam es zur Auslieferung neu gebauter Fahrzeuge in der Grundform von 1936, ebenso einer Sonderanfertigung von 22 m Länge. Bis zum Jahre 1951 betrug der Neubau von Bahnpostwagen etwa 350 Stück.

Die Aufteilung Deutschlands in alliierte Besatzungszonen, in welchen amerikanische, englische, französische, belgische und sowjetische Streitkräfte ihre Militär-Bahnposten einrichteten, wirkte sich auch auf die Bahnpost aus. Deren Wagenpark bestand aus deutschen Bahnpostwagen und zum Teil aus Packwagen mit Postabteil (Pw-Post).

Ein Ergebnis des Krieges war die Bildung zweier deutscher Staaten. Bundesrepublik und DDR organisierten ihren jeweiligen Bahnpostdienst neu, der sich in Form, Ablauf und Verwaltung nicht wesentlich unterschied, gingen aber in Bau und Verwendung neuer Typen von Bahnpostwagen getrennte Wege.

Im Westen Deutschlands gestalteten sich Leitweisen der Postsendungen und Leitmaterialien, wie Postkursbücher und Ortsverzeichnisse, mit den Bahnposten neu; geänderte Hauptverkehrs-

Gut zwei Jahrzehnte später hat sich an den Bahnpostwagen kaum etwas, ansonsten aber sehr viel geändert. Die Bahnpost Goslar-Altenau (Oberharz) ist hier im Schlepp eines VT 98. Foto: H. Eichelmann





Ende der 50er-Jahre verlässt ein Personenzug den Haltepunkt Heinzenberg/Taunus. Am Zugschluss läuft Bahnpost Frankfurt–Usingen–Weilburg des Bahnpostamtes 19 Frankfurt am Main. Es handelt sich um den Wagen 4441, -b/12,5-a, Baujahr 1931, ausgemustert 1967.
Foto: Slg. Buddensieg

ströme machten entsprechende Streckenplanungen notwendig. Verließen die Vorkriegsausdehnungen in der Hauptsache in West-Ost-West-Richtung, so wandelten sich die Verkehrsstrukturen jetzt in Nord-Süd-Nord-Richtung.

Bahnpostfernstrecken verwalteten ab 1955 die Bahnpostämter Frankfurt am Main, Hamburg, Hannover, Köln, München, Nürnberg und Stuttgart. Die Postversorgung Berlins über die innerdeutsche Grenze hielt man unter anderem aufrecht mit dem Postzugumlauf 5093/5096 Köln–Hannover–Helmstedt–Berlin, mit den Bahnposten in amerikanischen Militärzügen 80637/80638 Bremerhaven–Helmstedt–Berlin und 80609/80610 Frankfurt am Main–Berlin. Um die Ableitung der aufkommenden Paketmassen zu bewältigen, wurde in den 50er-Jahren unter Beteiligung der Bundesbahn ein Postzugnetz eingerichtet. Durchgangseilgüter- (De)- und Expressgüter(Expr)züge ergänzten den Bahnpostverkehr.

Die Planungen einer Postversorgung über die Schiene waren nun stets begleitet von deren Abkehr. In der Fläche schienen so genannte Straßenposten mehr Wirtschaftlichkeit und vor allem mehr Unabhängigkeit von der Bahn zu bringen. Der Trend ließ sich auch nicht aufhalten mit dem Einsatz einer Unterwegsbearbeitung in Postbussen (Überlandpost mit Umarbeitung), deren Strecken den Bahnpostämtern zugeteilt waren.

Gab es 1955 noch 46 Bahnpostämter



Die Bahnpost ist auch grenzüberschreitend, wie hier 1963 in Puttgarden. Bahnpost Hamburg–Rødby (Dänemark) wird auf das Fährschiff „Theodor Heuss“ geschoben. Foto: Rolf Stschepin
Unten: Sommer 1967, Basel SBB. Während der Vorarbeitszeit nimmt die Besatzung des Wagens 6341 Ffm vom Bahnpostamt 19 Frankfurt am Main Aufstellung für ein Foto: Manfred Rogalla





Die Fotocollage lässt uns teilhaben an Arbeiten in und an den Würzburger Bahnposten in den Jahren 1960 bis 1980. Sie vermittelt einen guten Eindruck von der Tätigkeit: bei fahrendem Zug im Stehen zu verrichten, insbesondere in der Vorweihnachtszeit in großer räumlicher Enge und das alles mit höchster Konzentration!

Foto: Alfred Mais

Darunter: Umarbeitung der Posten gab es auch im Straßenverkehr. Das Foto zeigt einen Überlandbus mit Umarbeitung (Postbus), der 1976 zugelassen wurde. Der Blick fällt vom Aussackplatz zu den Sortierspinden. Das Fahrzeug ist heute beim Museum für Kommunikation, Frankfurt am Main zu Hause.

Foto: Wolfram Buddensieg



oder Dienststellen der Bahnpost, so sank die Zahl bis 1987 auf acht Verwaltungen. Die Bahnpostwagenumläufe verringerten sich von 1842 Einheiten 1955 auf deren 692 im Jahr 1987. 7456 Bahnpostfahrer machten 1955 ihren Dienst, 1987 fuhren in den Bahnposten noch 1995 Postler.

Doch nicht alle Formen der Bahnpost wurden abgebaut, es gab auch neue Einrichtungen. Zwischen 1980 und 1982 führte man einen Post-Inter-City(PIC)-Verkehr ein auf dem Nachtbahnpostnetz der Magistralen Hamburg–Basel bzw. München, Köln–Hannover bzw. Hamburg, Dortmund–Stuttgart bzw. Nürnberg/München mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h. Vorausgesetzt es gab keine bahntechni-



Das typische Bild der Bahnpost während der Epoche IV: Ein vierachsiger, blau-beige lackierter 26-m-Wagen mit zwei Doppelschiebetüren im Bahnhof Lichtenfels. Der Postaus-tausch der Bahnpost Hof–Nürnberg der Bahnpostdienststelle Nürnberg erfolgt am Zug E 3766.

Foto: Ulrich Treuner