



Neuheiten - Info September 2003

Exklusiv bei der **Post Collection**

(im Versand, an Ständen der regionalen Erlebnisteam
und bei der Arbeitsgemeinschaft Bahnpost im Bahnpostwagen)

Habis Epoche 4
in reiner Post - Beschriftung

Nach dem unerwarteten Erfolg des Post 2-a/14 im letzten Jahr kam aus der Zentrale der Deutschen Post AG gleich die Nachricht: "Wir machen weiter!" Die Planungen und die Gespräche mit verschiedenen Herstellern wurden gleich aufgenommen. Da, in Zusammenarbeit mit den Experten in der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V., auf Detailgenauigkeit Wert gelegt wird, war klar, dass eine Neukonstruktion seine Zeit braucht, bevor das Modell eines neuen Bahnpostwagens serienreif ist.

Deshalb wurde gleich von einem Zwischenmodell gesprochen, das schneller verwirklicht werden kann.

In der 37. KW erscheint nun, wieder in Zusammenarbeit mit **Electrotren**, eine erste Post-Variante des Schiebewandwagens, einer Neukonstruktion von **Electrotren** aus diesem Jahr.



Kurzinfo:

Habis Epoche 4
Länge 13,9 cm
Limitierung 2.000 Stk
BestNr **006215**
Preis **29,90 €**

Vorbildinformationen zu den Transportbahnposten (TBp)

Der personalintensive Paketdienst war ein Betriebszweig der DBP, der mit großen Kosten verbunden war und sich dadurch auch negativ auf die Bilanzen auswirkte. Hier mussten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um auf dem Transportweg Kosten einzusparen. Es gab in den Nachkriegsjahren vielfältige Versuche mit dem Einsatz von Behältern der verschiedensten Art, die Verladung zu erleichtern und zu beschleunigen, aber auch Verteilvorgänge einzusparen. Sie scheiterten sowohl an den betrieblichen Vorgaben, als auch den Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs. Dem Transport der Pakete im Bahnpostdienst galt immer schon das Hauptaugenmerk. Auf der einen Seite war eine möglichst schnelle Beförderung zu erreichen, bei der eine große Zahl von (nicht genormten) Paketen zu bearbeiten waren. Daneben waren aber die Vorgaben aus den betrieblichen Abläufen und der enge Rahmen des Eisenbahndienstes zu beachten. Hier mußte eine gangbare und wirtschaftliche Lösung gefunden werden.

Der Transport der Pakete wurde immer mehr verlagert aus den Bahnpostwagen (begleitete Paketbahnposten (PBp) in (unbegleitete) Transportbahnposten (TBp) in Güterwagen (Sackwagen), die teilweise auch in Personenzügen befördert wurden. Deren Zahl nahm ab Mitte der 60' Jahre sehr stark zu, wie aus dieser Aufstellung zu ersehen ist:

Jahr	1954	1961	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
PBp	565	563	680	523	460	390	365	325	305	289	285	261	244	203	185	155
TBp	98	156	292	374	400	460	546	627	757	798	837	849	882	908	875	908

aus Post - Praxis

Eine negative Verzögerung der Pakete konnte nur vermieden werden, wenn die Wagen auch in schnell fahrenden Postzügen (Expresszugzüge mit Hg 120) eingesetzt werden konnten. Da die DB Güterwagen mit entsprechender Bremsausrüstung nicht in genügender Zahl zur Verfügung hatte, mußten dafür Transportbahnpostwagen beschafft, (Post 2ss-t/1349), bzw durch Umbau älterer 2 achs. Bpw gewonnen werden.

Für das 1972 neu entwickelte Betriebskonzept, dem Transportkettensystem mit Paketrollbehältern, in Verbindung mit dem neuen schnell laufenden Post-Güterzugnetz wurden 75 2-achsige TBpw (Post 2ss-t/15) neu erworben. die Wagen hatten eine lastabhängig gesteuerte Bremse (KE-GP-A) für den SS-Verkehr mit Hg 120.

Um eine möglichst breite Transportbasis zu haben, für die der eigene Wagenbestand nicht übermäßig erhöht werden sollte, entschied sich das BPM für die Anmietung von entsprechenden Wagen. So kam es 1977 zu einem Abkommen mit der Firma Transwaggon in Hamburg.

Transwaggon beschaffte 2- und 4-achsige Wagen, die an die DBP vermietet wurden. Der 4-achsige Wagen stand als Habis (bis zu 250 Stk) für den normalen "langsameren" Verkehr und als baugleicher Habiqss bis 1997 (160 Stk) als Schnellläufer für Hg 120 zur Verfügung. Die Habis und Habiqss wurden 1997 an Transwaggon zurückgegeben..

Mit der Schaffung des neuen Frachtkonzeptes kam es dann 1997 wegen des mangelhaften Logistikangebotes durch DB CARGO zur Abkehr von der Schiene und zum Transport mit LKW-Koffern und Containern auf der Strasse. Bei entsprechendem Angebot der DB in der Planung und der praktischen Durchführung wollte die Post 70 % der Frachtransporte auf der Schiene durchführen. Dies war die Aussage der Post schon im Jahr 1997.

Aber erst nach Überlegungen mit einem anderen Frachtanbieter über die Gründung eines eigenen EVU für den Transport der Container kam es ab 2000 zum Parcel InterCity, einem erfolgreichen Neuanfang auf der Schiene.

zusammengestellt mit Infos aus dem Archiv für deutsche Postgeschichte
und mit Unterstützung der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost e.V.
sowie persönlichen Recherchen (c) ks 09.03