

Mercedes-Benz L 10000 und O 10000

Die Vorgeschichte: Meinen Eltern und ich waren in den 1960er-Jahren in einem kleinen Ort im Waldviertel. Vor dem Postamt stand ein gelbes, großes Fahrzeug. Bei näherer Betrachtung stellte sich heraus, es war ein mobiles Postamt.



MB L 10000

Der MB Typ L10000 war der größte Lastkraftwagen der Daimler-Benz AG seiner Zeit. Nur 95 Exemplare wurden von 1935 bis 1939 gefertigt. Der Dreiachsige-Niederrahmen-Pritschenwagen hatte eine Nutzlast von 10.000 kg. Angetrieben wurde er von dem MB Motor Typ OM 54, ein wassergekühlter Sechszylinder-Reihen-Viertakt Diesel mit Vorkammereinspritzung mit 12517 cm³ und 150 Ps bei 1800 U/min. Ab 1939 wurde der kleinere Sechszylinder OM 57 mit 11,2 Liter Hubraum und die gleichen 150 Ps verbaut.



Das imposante Fahrzeug hatte eine Länge über alles von 10 Meter und einen Radstand von 5750 + 1350 mm. Die Pritschenlänge betrug 7000 mm. Ab 1938 wurde der Radstand auf 6300 + 1450 mm vergrößert. Ergab auch eine andere Reifendimension, sie wurde angepasst von 12,-20 auf 13,50-20.

MB O 10000

Auf dem Fahrgestell des MB L 10000 wurde der MB O 10000 aufgebaut

Der O 10000 war im wahrsten Sinne des Wortes der größte Omnibus aus dem Hause Mercedes-Benz - vor dem Zweiten Weltkrieg. Der mächtige Bus war für 40 – 50 Sitze und als Doppelstockbus mit 80 Sitze konzipiert. Der Bus erhielt erstmalig eine mit Servo unterstützte Druckluftbremse von der Fa. Knorr.



Mit einem Eigengewicht von ca. 12 Tonnen erreichte der Bus immer noch 65 km/h. Außerdem waren die schweren Dreiachsbusse durch ihr hohes Gewicht für den Kriegseinsatz nicht geeignet, sodass die Mehrzahl der ursprünglich 244 für die Deutsche Reichspost hergestellten Fahrzeuge auch nach dem Zweiten Weltkrieg noch zur Verfügung standen. Bis Mitte der Fünfzigerjahre waren die markanten Langhuber vielerorts noch das Rückrat der Personenbeförderung bei der Deutschen Bundespost.

1939 entstanden für die BVG – Berliner Verkehrsbetriebe Doppelstockbus Prototypen. Auf Wunsch der BVG hatten die Busse gedrosselte OM 49 Motor mit 160 bis 175 Ps statt 200 Ps. Zwei Jahre später wurden die Busse überarbeitet und sie erhielten eine kürzere Motorhaube und größere Räder.

Der O 10000 war gedacht, auf den künftigen Fernverkehr einzusetzen. Der Wendekreis von 24 Meter war schon beachtlich und für den städtischen Bereich eher ungeeignet. Die Stückzahl 481 für den L- und O 10000 waren daher eher bescheiden.



Mercedes Museum

Bei meinem Besuch im Mercedes Museum kam es zu einem schönen Erlebnis. Im Raum Collection 2: Galerie der Lasten stand ein großes, gelbes Fahrzeug. Der aus meiner Erinnerung, MB O 10000 wie aus dem Ei gepellt. Aufwendig und original restauriert stand er vor mir.

Der O 10000 ist der größte Omnibus, den Mercedes-Benz in den 1930er-Jahren baut. Auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin (IAMA) vom 15. Februar bis 1. März

1936 präsentiert Mercedes-Benz sein Fahrgestell. Stahlaufbauten – auch in Leichtbauweise – als Stadt- oder Fernverkehrsomnibus liefern die Mercedes-Benz Werke Gaggenau und Sindelfingen.

In Deutschland und Österreich werden die bis zu 65 km/h schnellen und rund 14 Meter langen Busse auch von der Post im Linienfernverkehr eingesetzt – als sogenannte „Kraftpost“. Nach dem Zweiten Weltkrieg baut die Österreichische Post den Bus erstmals um. Der O 10000 verkehrt nun als Paketwagen auf der Strecke zwischen Wien und Salzburg. Ein erneuter Umbau, vermutlich in den 1960er-Jahren, lässt schließlich das mobile Postamt entstehen. Es öffnet bis Ende der 1970er-Jahre immer wieder an verschiedenen Orten seine Schalter. So wird der Omnibus in vier Jahrzehnten sehr nachhaltig weitergenutzt und für drei verschiedene Funktionen verwendet.



Schnell zu Hause anrufen und vom Opernerlebnis oder der diesjährigen Aufführung des „Jedermann“ in Salzburg schwärmen? Heute zückt man dafür einfach das Smartphone. Vor über 50 Jahren ist mobiles Telefonieren im Alltag hingegen noch eine Zukunftsvision. Da kommt ein Service des mobilen Postamts gerade recht: Es bietet drei „Fernsprechkabinen“. Ihre Kabinen liegen auf der linken Seite des Busses hinter massiv wirkenden, bündig in die Karosserie integrierten Türen. In den nüchternen Kammern steht je ein schwarzes Wählscheibentelefon auf einem an der Wand verschraubten Tischchen. Die Anschlusskabel der Fernsprechapparate verschwinden in der Wand. Besonders relevant für Standorte mit weltweiter Ausstrahlung könnte damals die Kabine mit der Nummer 3 sein: In ihr können laut Beschriftung der mattierten Glasscheibe internationale Ferngespräche geführt werden.

Auffallend ist die unterschiedliche Position der hoch liegenden Fenster der Telefonkabinen und der deutlich niedrige angeordnete Postschalter. Diese sind für die vermutlich auf einem Podest stehenden Postkunden so bequemer zu erreichen. Das macht ein Kniff beim Innenausbau möglich: Die Beamten, die Briefe, Telegramme und Pakete annehmen, sitzen nicht auf klassischen Büromöbeln. Stattdessen sind Stuhlsitze verschiebbar auf dem Boden des Innenraums befestigt, davor gibt es Vertiefungen für die Beine. Klug gelöst ist auch das Angebot einer Schreibmöglichkeit für die Kundschaft: An einer Seitenwand lässt sich dafür ein Pult nach außen klappen. Besonders komfortabel ist die integrierte Beleuchtung mit drei kleinen Lampen.

Eingehende Postsendungen werden offensichtlich sofort vorsortiert. Daran erinnert ein Regal im Innenraum mit den entsprechenden Fächern. Für den weiteren Transport stehen Postsäcke bereit. Sie werden mit Klammern an einer Stange befestigt und mit Postsendungen befüllt. Nach klaren Regeln verstaut sind auch Hilfsmittel wie Schneeketten, Werkzeug und Feuerlöscher.

Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Bord gibt es unter anderem einen Kühlschrank und ein Handwaschbecken. Eine Klimaanlage hat das Postamt nicht. Frischluft wird aber während des Betriebs bei warmem Wetter durch eine Gittertür am Heck zugeführt. So ist das Postamt zugleich vor unbefugtem Zutritt geschützt.

Für die Nachnutzung als Paketauto und später als Postamt auf Rädern eignete sich der MB O 10000 wegen seiner großzügigen Dimensionen.

Die Post Tradition: Auf die europäische Postgeschichte verweist die Lackierung des O 10000 in Gelb und Schwarz – es sind kaiserliche Farben. Im späten 15. Jahrhundert verleiht sie der Habsburger Maximilian I. an das Haus Thurn und Taxis als Hoheitszeichen. Denn die Adelsfamilie sollte die Postbeförderung im Reich übernehmen. 1615 werden sie zu kaiserlichen Generalpostmeistern ernannt. Bis heute tragen Postfahrzeuge in verschiedenen europäischen Ländern eine Lackierung in Gelbtönen.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 30.05.2024

Bilder ID: 202416 © VOZ-Archiv, Text auszugsweise von Mercedes Benz AG