

66 REISEZÜGE FÜR MODELLBAHNER

Zugbildung von Epoche II bis IV



Deutschland € 15,-
Schweiz sFr 29,80,- · Österreich € 16,50

MIBA-Report 1/2009
Best.-Nr. 15087245
ISBN 978-3-89610-258-4

E 451
1. 2.
West **Frankfurt (M) (9¹⁵)–Marburg–Korbach–Birlen Wald–Paderborn–
Bielefeld–Rahden–Bremen (18⁴⁷)**
** 97% 400 t, ab Marburg 350 t

ms	Post4m	Frankfurt–Bremen	452	452	19	61
	MD	" "	4712	452	F/m	6780
	Bn	" "	4716	1235	"	"
	Bn	" "	"	"	"	"
	Bn	" "	"	"	"	"
	ABn	" "	"	"	"	"
a)	Bm	" – Marburg Bremen	"	"	"	6781
b)	ABm	" –Marburg	"	452	"	6785



Typisches und Rares aus der Glanzzeit der DB



Nach dem Erfolgsband „Klassiker der Bundesbahn“ bieten Otto Humbach und seine einzigartige Modellbahn-Anlage nun weitere Ansichten aus der Blütezeit der DB. Diesmal liegt der Blick auf den Besonderheiten eines Bahnbetriebs, der an Vielfalt nichts zu wünschen übrig ließ. Vor der beeindruckend authentischen Kulisse einer minutiös gestalteten Anlage verkehren „Edelhirsche“ und „Bügeleisen“, „Limburger Zigarren“, „Schepperkarren“ und andere längst vergangene Bahnlegenden. Das „Münchner Kindl“ kommt hier ebenso zum Zug wie die „schöne Württembergerin“. Auch technische Innovationen jener Zeit wie Dampfloks mit Franco-Crosti-Kessel, die erste betriebsfähige Großdiesellok oder der urige Schienen-Straßen-Bus werden – den alten Vorbildfotos exakt entsprechend – im Modelleinsatz gezeigt. Über 200 meist großformatige Farbfotos zeigen faszinierende Motive aus den frühen Jahren der DB – von einem Meister der Fotokunst perfekt auf seiner Anlage in Szene gesetzt. 132 Seiten im DIN-A4-Format, über 210 Abbildungen, Klebebindung

Bestell-Nr. 150 88121 • € 15,-

Noch lieferbar:

Klassiker der Bundesbahn

Großartig bebilderte Sonderausgabe, welche die faszinierendsten Lokomotiven und Zugkompositionen der 50er- und 60er-Jahre in stimmungsvollen Bildern bekannter Eisenbahn Fotografen und ihre Inszenierung auf einer Modellbahnanlage der Extraklasse präsentiert. Ein Leckerbissen für engagierte, vordildorientierte Modellbahner und ein Augenschmaus für alle Genießer außergewöhnlicher Fotos.

132 Seiten im DIN-A4-Format, über 250 Abbildungen, Klebebindung

Best.-Nr. 15088119 • € 15,-



Sag mir, wo die Wagen sind – wo sind sie geblieben? Die Postwagen, die Gepäckwagen, die Speisewagen, die Schlafwagen? Wo sind die Kurswagen geblieben? Fragen, die heutigen Eisenbahnbenutzern völlig fremd sind. ICE im Taktverkehr und Kurswagen – das passt nicht mehr zusammen.

Nach der Broschüre „Zugbildung 1; DB-Reisezüge der Epoche 3“ war das Thema mitnichten vollständig abgehandelt. Zu vielfältig sind die Zusammenstellungen von Reisezügen, sei es als F-, D- oder Eilzug. Während Band 1 auch die Grundlagen der Zugbildung erläutert, konzentriert sich die hier vorliegende Zusammenstellung auf weitere Beispiele.

Dabei sind es keine beliebigen Züge, sondern Reiseverbindungen mit klangvollen Namen. „Gambrinus“, „Rheinpfeil“, „Blauer Enzian“ oder „Loreley-Express“ – wer möchte nicht zu jener Zeit dabei gewesen sein und im Speisewagen den perfekten Service am Tisch genossen haben?

Heute bleibt nur noch, diese Tradition im Modell nachzustellen. Die Industrie hat in den vergangenen Jahren viele, um nicht zu sagen fast alle Lücken gefüllt. Der Modellbahner kann bei der Zusammenstellung seiner Züge quasi aus dem Vollen schöpfen. Wie die Züge auch vorbildgetreu gebildet werden, wird hier anhand von Modellaufnahmen, Zugbildungsplänen und nicht zuletzt Vorbildfotos erschöpfend präsentiert.

Letztere sind aber bisweilen mit Vorsicht zu genießen. Altmeister Bellingrodt, an dessen Linse unzählige Züge vorbeigezogen sind, hat manchmal bei den Angaben zum abgelichteten Zug

nicht ganz genau ins Schwarze getroffen. Zugumstellungen, Sonderzüge und Verspätungen – die es damals in Maßen auch schon gegeben hat – mögen hier als Ursache anzusehen sein. Der Autor dieser Broschüre hat jedoch mit wissenschaftlicher Akribie den Fehlern nachgespürt, Angaben berichtigt und in einen historisch korrekten Zusammenhang gestellt.

Die Vorbereitungen zu dieser Broschüre haben sich über einen längeren Zeitraum hinweg erstreckt. Die konkrete redaktionelle Zusammenstellung erfolgte im Sommer 2008, noch im Herbst konnte der Autor selbst die letzten Korrekturen an den Druckfahnen einarbeiten. Michael Meinhold starb Anfang 2009 nach kurzer, schwerer Krankheit. Das Erscheinen dieser Broschüre, die ihm besonders am Herzen lag, hat er leider nicht mehr erlebt.

In seinem Sinne gilt der Dank allen, die zum Gelingen des Heftes beigetragen

Sag mir, wo die Wagen sind

haben. Namentlich seien Jürgen A. Bock und Ludwig Rotthowe genannt, die viele Vorbildfotos zur Verfügung stellten. Ebenso dürfen Ludwig Fehr und Otto Humbach nicht unerwähnt bleiben, die wie auch die Fotografen der MIBA-Redaktion zum Gelingen des Modellteils beitrugen.

MIBA-Verlag und Redaktion



Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahnarr der frühesten Stunde. Die Familienlegende erzählt, dass er bereits als Abc-Schütze mit besonderem Eifer Kursbücher und Modellbahn-Kataloge studierte. Auf jeden Fall hat diese frühe Verbindung von Vorbild und Modell nach dem Geschichts- und Germanistikstudium sein publizistisches Wirken geprägt: Redakteur und Chefredakteur der MIBA von 1971 bis 1987, Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell“ von 1987 bis 1990, seit 1992 als freiberuflicher Publizist Verfasser zahlreicher Artikel, Bücher und Broschüren. Sein besonderes Interesse galt neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte der Umsetzung von Original-Strecken und -Bahnhöfen in epochenstimmige Anlagen und einem vorbildorientierten Betrieb. Michael Meinhold verstarb – kurz vor Erscheinen dieser Broschüre – Anfang 2009 nach kurzer, heimtückischer Krankheit.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte
bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-89610-258-4

© 2009 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Nürnberg
Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung –
auch auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages.

Layout und Satz: Michael Meinhold
Redaktion: Martin Knaden
Litho: WaSo PrePrint Service GmbH, Düsseldorf
Druck: WAZ-Druck GmbH, Duisburg



D 195 Lindau (15.48)—Kempten-Hegge—Augsburg—Nürnberg (20.18)

1. 2. Süd ab Augsburg * 114% 300 t, ab Im 400 t, ab Bu 450 t

Sa	Postm			Lindau—Buchloe(—Mü) 194	
a)	B	3+		„ —Augsburg	„
1)	BDm	4+		„ —Nürnberg	„
	B	5		„	„
	AB	6		„	„
	AB	7	(Oberstd—)	Immenstadt—	1550
	B	8	(„)	„	„
b)	B	9+	(„)	„	„
Sa, S	B	10	(„)	„	„
2)	ABm	213	(Milano—)	Buchloe—	95
	Bm	214	(„)	„	„

a) vS, S, sonst Bd
b) 15. VII.—3. IX., sonst Bd
1) Abt 3 und 9 Kb
2) Beschilderung mit Laufwegangabe Bregenz und

Fernreisen in der Epoche II:

D-Züge der Reichsbahnzeit 6

Wie Kraut und Rüben:

Bunte P- und E-Züge 14

Der Bubentraum:

F 21/22 „Rheinpfeil“ 20

E 713/714 und E 719/720:

Doppelstock nach Dortmund 22

Die Zug-Ikone der Epoche III:

F 55/56 „Blauer Enzian“ 24

Reise in ein fernes Land:

Interzonenzug D 197/198 28

Vierachser-Varianten:

Langenschwalbacher 34

Kurze D-Züge aus langen Wagen:

Schnellzüge – kurz und gut 36

Prost, Götterbote:

„Gambrinus“ und „Mercur“ 42

Schlafwagen am hellichten Tag:

D 511/512 „Basel-Express“ 46

Wende-Eilzug Frankfurt/M–Köln:

Der Kopfmacher 48

Fernweh im Wirtschaftswunder:

Touropa, Scharnow & Co. 52

1861 km unterwegs:

F 13/14 „Dompfeil“ 56

Nicht nur am Rhein:

Auto im Reisezug 58

Schwarz und rot:

Wendezüge mit V 36 62

Orient-Express im Kalten Krieg:

Was vom Glanze übrig blieb 66

Nur echt mit dem PwPost:

D 73/74 Hmb-Altona–Basel 68

D 183/184 Zürich–Wilhelmshaven:

Schweizer Immigrant 70

Elektrische Triebwagen mit Anhang:

ETA-Kombinationen 72

Über die Alpen und die Ostsee:

D 81 Roma T–Kopenhagen 76

Doppelpack:

Umbau-Dreiachser 78

FT 8/28/38:

Die Rheinblitz-Gruppe 80

Vom Waldeck nach Amsterdam:

E 791/768 82

Bremen–Frankfurt/M:

Heckenblitz E 451/452 84

F 163/164:

„Loreley-Express“ 88

In der Schürze liegt die Würze:

Verwendungsgruppe 44 90

Die bunten 70er:

Züge der Epoche IV 92



Schnellzüge der Reichsbahnzeit

Als im Jahr 2000 „Zugbildung 3: DRG-Reisezüge der Epoche II“ erschien, wies der „Wunschzettel“ am Schluss dieses MIBA-Reports noch zahlreiche Wagenmodelle auf, die seither in zeitgemäßer Ausführung erschienen sind:

An erster Stelle sind hier die preußischen Schnellzugwagen der sog. eiserne Bauart, auch kurz als „Stahlpreußen“ bezeichnet, zu nennen, die es mittlerweile von Brawa gibt.

Fleischmann hat die ebenso typischen sechssachsigen Speise- und Schlafwagen der MITROPA und die Schnellzugwagen der Bauart 1935/36 herausgebracht. Sächsische D-Zug-Wagen sind von Piko erschienen, die ab 1941 auch auf Reichsbahnstrecken eingesetzten „polnischen Hechte“ von Brawa ebenfalls.

Was noch fehlt? Zum Beispiel Wagen der Bauart 1923 nebst Schlafwagen. Diese sind von Märklin angekündigt.



Statt preußischer Holzaufbau-Wagen mit Sprengwerk können auch Brawas „Stahlpreußen“ eingesetzt werden. Sechssachs-WL und -WR (mit Teakholz-Verkleidung) liefert Fleischmann.



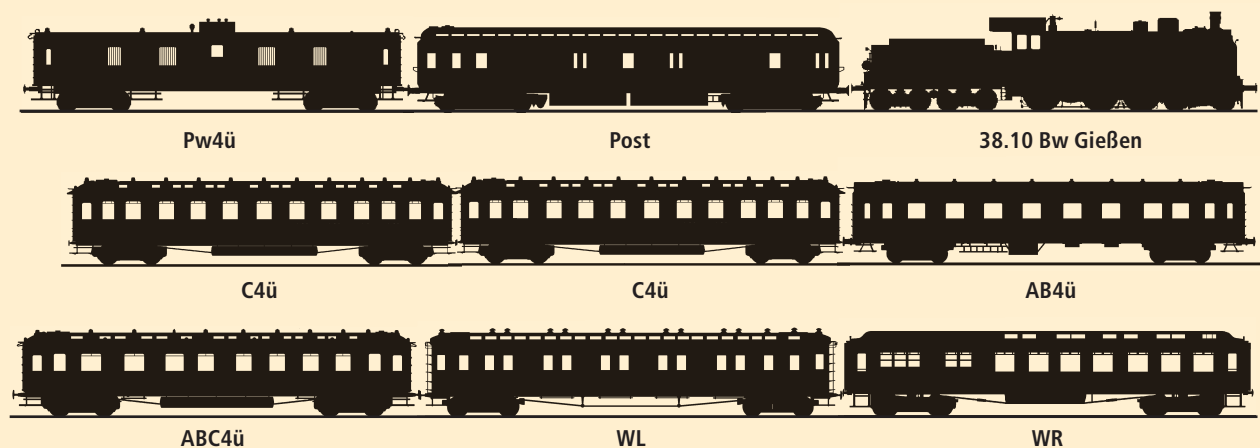
Passt nur in zwei Teilen in die Broschüre: der D 126 in H0. Ganz oben: Hinter der Gießener P 8 laufen Post und Pw4ü (alle drei Fleischmann), AB4ü der „Hecht“-Bauart 1923 von Roco und zwei C4ü von Fleischmann. Darunter: Den zwei C4ü folgen WR und WL sowie ein ABC4ü von Fleischmann. Als Sitzwagen können auch „Stahlpreußen“ von Brawa, als WR und WL auch Sechssacher von Fleischmann (Bilder links) eingesetzt werden.

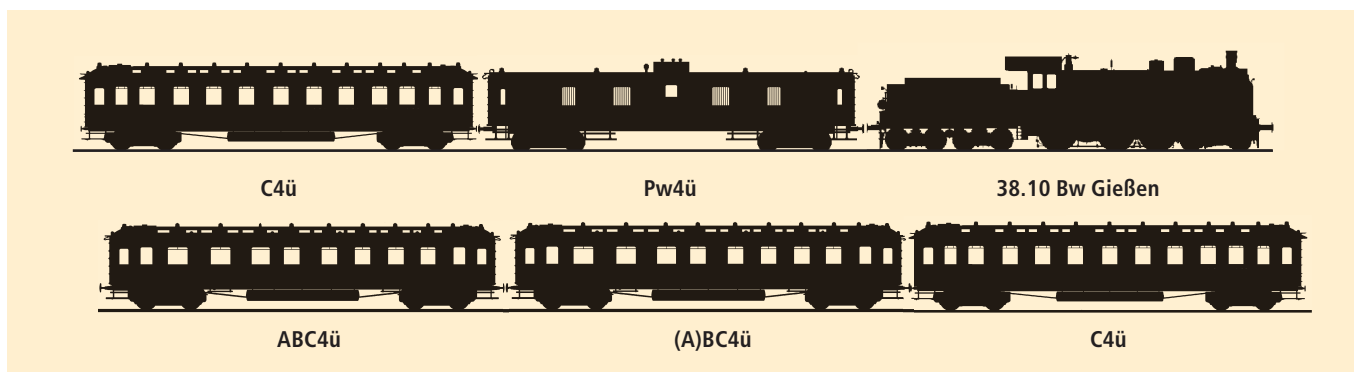
Rechts: Reihungsplan des D 126, der auf dem gesamten Laufweg von P 8 (Bw Gießen und Trier) bespannt wird.



1	2	3	4	5	6	7
Zug Nr. und Wagenlauffen	Zahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen	Kommt aus Zug	Wagenlauf (Anfang- und Endstation)	Geht über in Zug	Nr. des Umlaufplanes Teil II	Bemerkungen
Gießen - Limburg - Koblenz - Trier - Diedenhofen.						
D 126 L. - 3. Kl.	ab Gießen					
	1 Post	125	Gießen-Diedenhofen	125	—	
	1 Pw4ü	"	" "	"	72	
	1 AB4ü	"	" "	"	"	
	2 C4ü	"	" "	"	"	1 Fr. 3. Kl.
	1 WR	"	Gießen-Trier	165	241	
	1 WL	46	Berlin-Koblenz	125	274	
	1 ABC4ü	"	" -Trier	"	344	
	32 (36) Achsen					

Reihungsplan des D 126 von 1927. Der WR geht in Trier auf D 165 nach Köln über. Bei sechs-
achsigen WL/WR (H0-Modelle von Fleischmann) erhöht sich die Achsenzahl von 32 auf 36.





Gießen-Koblenz-Trier.					
D 128 1.-3. Kl.	ab Gießen				
	1 Pw 4ü	127	Gießen-Trier	127	345
	1 C 4ü*)	"	" "	"	"
	1 BC 4ü	"	" "	"	"
	1 ABC 4ü	28	Berlin B.-Luxemburg	198	187
	16 Achsen				

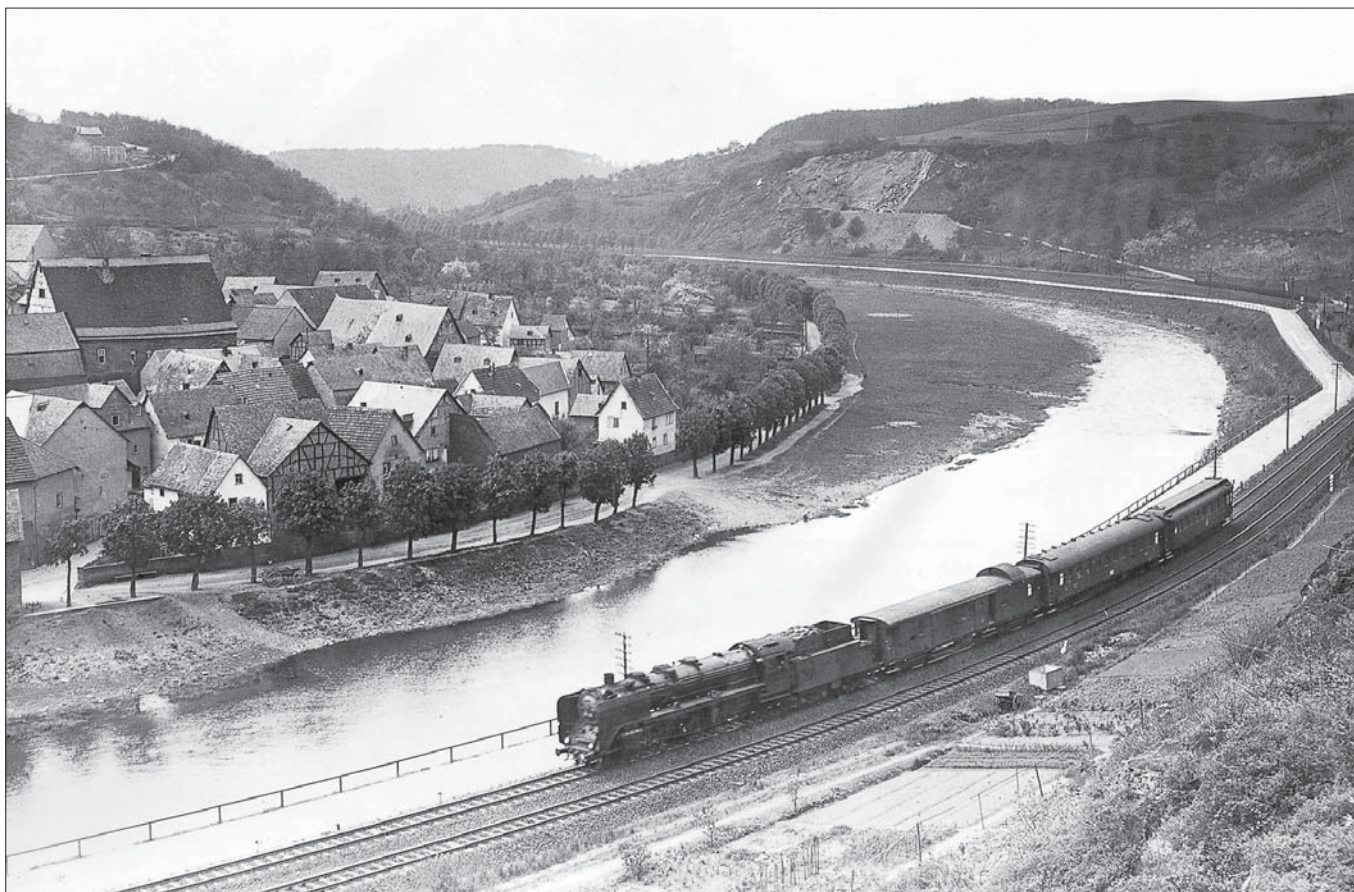
Schaubild des kurzen D 128. Der C4ü hinter dem Packwagen läuft nur in der Sommersaison, wie aus dem ...

... Reihungsplan hervorgeht. Statt des BC4ü kommt im Modell ein äußerlich fast gleicher ABC4ü zum Zuge.



Bayernlok vor Preußenzug: 18 548 am 17.6.1934 mit dem aus „Stahlpreußen“ und Einheits-Pw gereihten D 214 Frankfurt/M–Ludwigshafen kurz vor dem Zielbahnhof.

03 134 mit D 227 Trier–Gießen am 9. Mai 1937 bei Runkel an der Lahn. Hinter dem Pw ein C4ü-28 und ein preußischer ABC4ü.





Nochmals D 227, diesmal 1934 vom anderen Lahnufert mit Blick auf Burg Schadeck aufgenommen. Es zieht 38 2728 des Bw Gießen; der hintere der beiden Wagen der (späteren) Gruppe 29 fällt durch sein helles Dach auf.

Kurze Reichsbahn-Schnellzüge auf romantischer Fluss-Fahrt: Der D 304, hier im Jahr 1929 bei St. Goar aufgenommen, führt noch einen holzverkleideten Speisewagen, der lt. Reihungsplan auch sechsachsig sein kann.

Der D 227 des Bildes auf der linken Seite unten im H0-Modell. Fleischmanns 03 hat einen Einheits-Pw4ü von Roco, einen „28er“-C4ü von Liliput und preußischen ABC4ü von Fleischmann am Haken.





D 40 Berlin Auh. - Halle - Jena - Saalfeld - Probstzella - Nürnberg - Augsburg - München - Kufstein.									
1.—3.	1 Pw ⁴ ü (Expr.)	237	Berlin-Mürnberg	237	—	Expr. Berlin 8			
(550 t)	1 Pw ⁴ ü	39	Berlin-München	39	497	(nach Bedarf).			
(ab	1 AB ⁴ ü	"	Berlin-Rom	267	542	2 Abt. 1. Kl.			
Saalf.	1 ABC ⁴ ü	"	Berlin-Meran	"	502				
feld	1 AB ⁴ ü,	"	Berlin-München	39	497	16. 6.—31. 8.			
440 t)									
	1 WR	"	" "	"	497				
	4 C ⁴ ü	"	" "	"	"	Im Winter 1 C ⁴ ü			
	1 Post ⁴ ü	"	" "	"	—	weniger.			
	11 Wagen								
Borz. D 40 führt folgende Wagen: 1 Pw ⁴ ü, 2 C ⁴ ü, 1 AB ⁴ ü, 1 WR, 1 AB ⁴ ü, 2 C ⁴ ü Berlin-München (Uml. 498). Dwp 2161.									

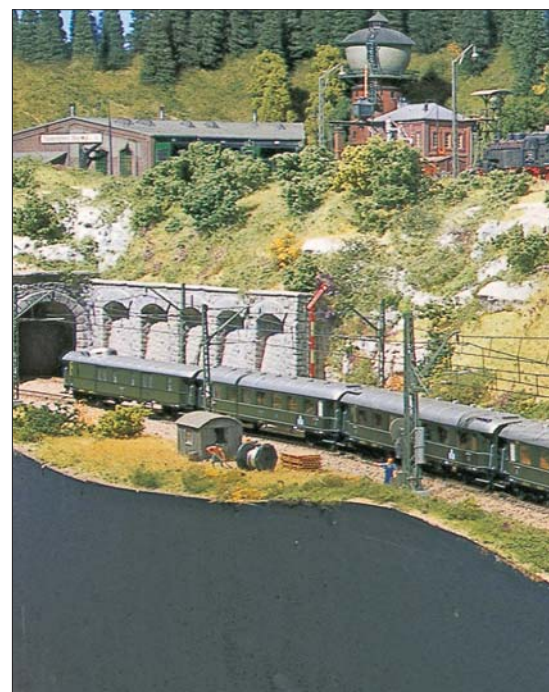
Der D 40 im H0-Modell, aus Liliput-Wagen gebildet nach dem Reihungsplan links. Hinter der 18.4 von Roco Pw, AB Berlin-Rom, ABC Berlin-Meran und AB Berlin-München. Dem WR folgen ...

... gemäß Erfurter Reihungsplan von 1932 die C-Wagen. Somit war damals schon eine „Blockzugbildung“ mit WR zwischen Polster- und Holzklasse gegeben.



E 19 02 bespannt am 15.5.1939, dem Eröffnungstag des elektrischen Betriebes Nürnberg-Saalfeld, den FD 79 München-Berlin. Hinter dem Pw4ü-37 vier AB4ü-35 und der FS-Kurswagen Rom-Berlin.

Der Reihungsplan des FD 80 aus dem Fahrplanjahr 1938/39, in dem der Umlauf 168 Berlin-Rom von Berlin Auh gestellt wird.



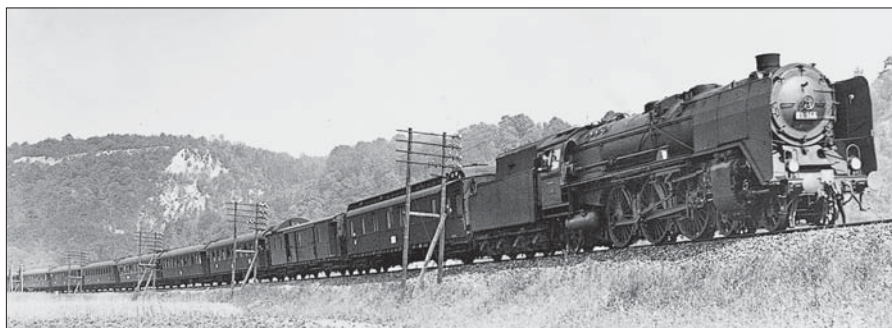
FD 80 Berlin Auh—Halle (S)—(Jena—Probstzella)—Nürnberg—Augsburg—München (Kks-Bremse) 350/270 t					
1. 2. (ø)					
(Von Nürnberg bis München elektrische Heizung)					
1 AB4ü	79	Berlin—Rom	61	168	
1 WR	79	" —Brenner	61	1508	
3 AB4ü	79	" —München	79	1611	
1 Pw4ü					

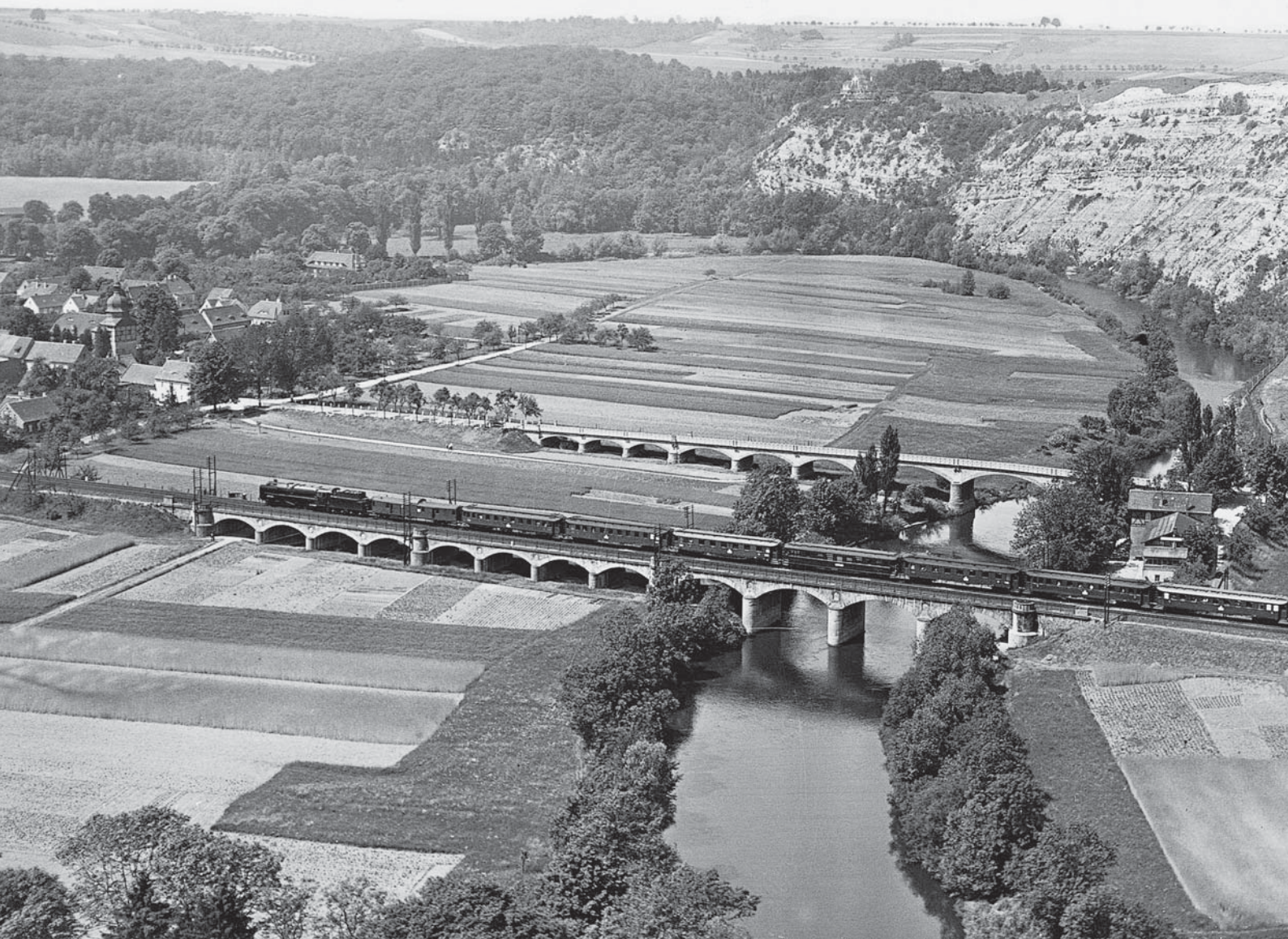


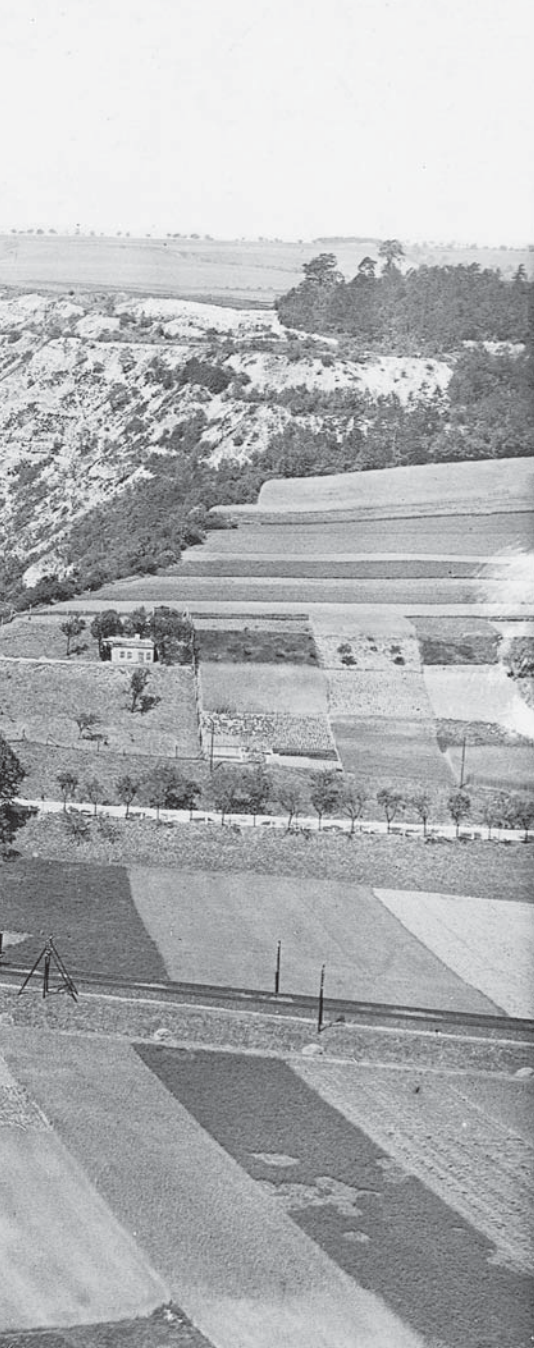
„Schnellzug bei Lauenstein“ ist der Titel dieser Aufnahme aus dem Bildarchiv des Reichsverkehrsministeriums: 18 514 im Jahr 1934 mit D 40 Berlin–München, in dem ein bayerischer Wagen vor dem WR die Einheitsbauarten 1928 auflockert. Es schiebt eine 96. Andere Quellen nennen als Lok 18 448 und 1929 als Aufnahmejahr.

Ab 1936 bespannen 01 des Bw Nürnberg den D 39/40 in einem Durchlauf von 476 km nach und von Berlin. Rechts 01 146 vor D 40 Berlin–München 1936 bei Bad Kösen; mittlerweile führt der Zug einen Postwagen.

Der (Fleischmann-) FD 80 des Jahres 1939 in H0. Der Nürnberger E 19 folgen AB Berlin–Rom, WR Berlin–Brenner, drei AB und Pw Berlin–München, alle Bauart 1935/36.







D 12 Berlin <u>Stadt</u> b—Dessau— <u>Leipzig</u> —Erfurt—Schweinfurt— Würzburg—Osterburken— <u>Stuttgart</u> 550/450 t				
1. 2. 3.	(13)			
1 C4ü		Berlin—Erfurt	12	593
1 BC4ü		„ —Suhl	12	594
1 C4ü		„ —Saarbrücken	212	590.
1 BC4ü		„ „	212	590
1 BC4ü		„ —Wildbad	410	1766
1 C4ü		„ —Stuttgart		1762
1 WR		„ „		1502
1 AB4ü		„ „	11	1765
2 C4ü		„ „		
1 Pw4ü		„ „		1762
1 Post4ü		„ „		2/17
				nS

Der Reihungsplan des D 12 von 1938. Der Zug macht in Leipzig (unterstrichen) kopf, weswegen die Tabelle im Vergleich zum Bild links von unten zu lesen ist, also beginnend mit dem (nicht nach Sonn- und Feiertagen verkehrenden) Post 4ü, dem wie auf dem Foto zwei C4ü, AB4ü und WR folgen.

Eine prachtvolle Aufnahme – dieser Blick von der Burguine Saaleck auf den Fluss, die Kalkfelsen und den D 12 Berlin–Stuttgart, als dessen Zuglok am 13. Juni 1935 die Erfurter 01 030 angegeben ist. Die Reihung des Zuges entspricht im Wesentlichen dem obigen Plan. Die Sitzwagen sind durchwegs „Stahlpreußen“, während das Sprengwerk des schon damals recht betagten Speisewagens (an 5. Stelle) auf einen Holzaufbau verweist.

Links unten: Gleichfalls 1935, im Jubiläumsjahr „100 Jahre Eisenbahn in Deutschland“, entstand diese Aufnahme von D 22 Berlin–Leipzig–Hof–Regensburg–München. Die preußischen Schnellzugwagen hinter 01 014 des Bw Berlin Ahb zeigen am Sprengwerk den Holzaufbau.

Unten: Noch im frischen Lack scheinen die ersten beiden Wagen des D 321 Nürnberg–Hof auf dieser Aufnahme vom 4.6.1939 zu glänzen; sie gehören zur neuen Bauart 1935/36 (Modelle von Fleischmann, siehe vorherige Doppelseite). D 321, in dem wir an vorletzter Stelle auch einen Wagen der bayerischen Länderbahn-Bauart sehen, führt Kurswagen nach Breslau bzw. Berlin. Es führt 03 161 des Bw Nürnberg; im Hintergrund die Burg von Neuhaus/Pegnitz.





Kraut und Rüben: Bunte P- und E-Züge



Sie hat wahrlich bessere Zeiten und Züge erlebt, die stolze 18 603. Hier aber hat Bayerns Paradelok am 8.7.1957 bei Flörsheim (Main) eine krude Fuhre aus Gepäck- und Abteilwagen preußischer Provenienz und einer Einheits-Donnerbüchse am Haken.

Also mal ehrlich: Das hätten Sie sich nicht getraut, oder – einen Zug wie etwa den links unten gezeigten so bunt gemischt aus unterschiedlichen Abteil- und einem Durchgangswagen zusammenzustellen, und dann auch noch eine typische Schnellzuglok davorzuspannen! Nun – das Vorbild hat sich damals ganz offensichtlich getraut, und der Polsterklasse-Durchgangswagen inmitten der Holzbank-Abteilwagen war so selten nicht, sondern bis etwa Ende der 50er-Jahre sogar typisch. Und die stolze S 3/6 als Zuglok dieser windigen Fuhre hätte freilich Besseres verdient, musste aber, z.B. zwischen zwei hochwertigen Leistungen, umlaufbedingt ihr Geld auch vor Personenzügen einfahren. Das gilt sinngemäß auch für die anderen hier gezeigten „Kraut und Rüben“-Züge, bei denen die wagenstellenden Direktionen auf vorhandenes Material zurückgreifen mussten – und auch für die imposante V 200, die neben F- und bedeutenden D-Zügen zur besseren Ausnutzung auch derart bunte Garnituren beförderte.



Eine sogar für die (um ungewöhnliche Zugbildungen damals nicht verlegene) BD Kassel ganz besondere Reihung zeigt der als Triebwagen (Pt)-Ersatz verkehrende 1185 mit der Kombination von Umbau-Dreiachsern (Roco) und Behelfs-Personenwagen (Röwa). Es zieht die in diesem Fall genau passende 86 739 des Bw Kassel (Fleischmann). Unten der Reihungsplan von 1959.

Pfz	2 B3y	Korbach—Wabern	1182	1168	05373
1185				1735	
W	MBi	„ „	1180	1180	05687
2					

Links: „Hessen war immer ein knappes Land“, stellte sein Ministerpräsident im Januar 2008 nach einer Wahlschlappe konsterniert fest. Das scheint für das arme Nordhessen auch schon früher gegolten zu haben: Im März 1963 hat 50 2967 des Bw Treysa in Arolsen eine ziemlich zusammengekratzt wirkende Kombination aus Umbau-Dreiachsern, Einheits-Abteilwagen der Bauart 1921, AB-Donnerbüchse und Einheits-Gepäckwagen als Zug 1230 nach Marburg/Lahn am Haken. Auffallend das (wegen der aufschlagenden Türen) schmalere Umgrenzungsprofil der Abteilwagen, wie es sie in H0 von Märklin/Trix gab.



Die preußischen Abteilwagen von Fleischmann entsprechen den bis 1903 gebauten Originalen. Hier laufen sie (durchaus vorbildentsprechend, wie die Fotos oben und links zeigen) im Zugverband mit Donnerbüchsen.

Als Personalzug verlässt diese Fuhre am 14.5.1961 den Bahnhof Hamburg-Altona, wahrscheinlich in Richtung Abstellbahnhof Langenfelde. Als Zuglok fungiert 74 1000, die sich mit derlei Diensten – ebenso wie die Wagen – ihr Gnadenbrot verdient.

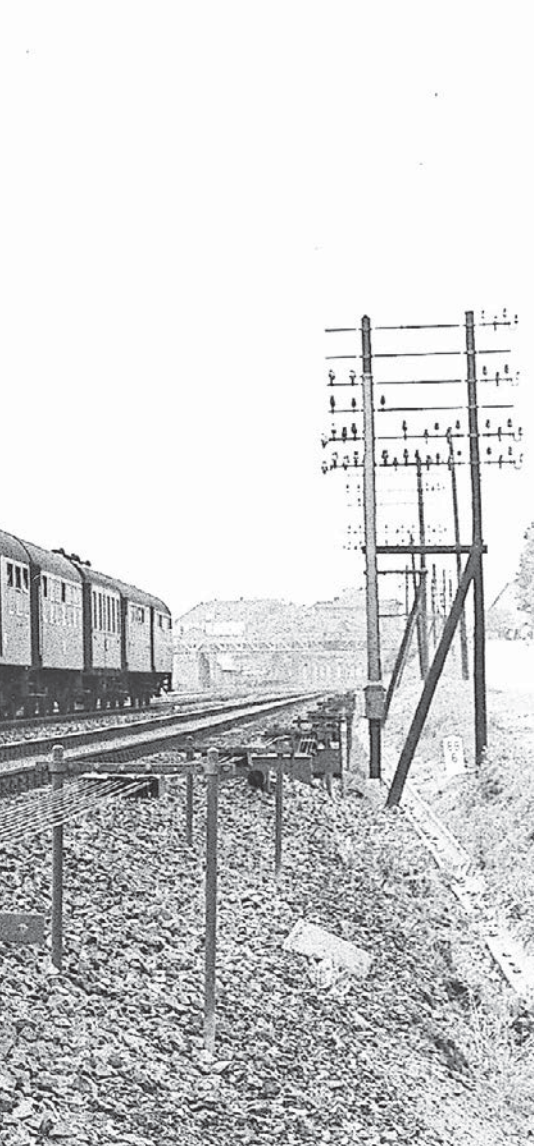




Pb	▲	ab Brilon Wald	—	1749	—	Exk (35) Kst
1193	G	Wega—Wabern		1180		S = 0337
1 2	Pw	Brilon Wald— „	1172	1753	05339	
150 t	Bi, ABi, Bitr, Bi	„ — „	„	„	„	
WFS	Post 4	„ —Korbach	2250	1236	16 27	
	Post	Bad Wildg—Wabern	1180	1753	19 63	
	▼	ab Bad Wildungen				

Links und unten: Reihungsplan und Modell-Wiedergabe des P 1193 von Brilon Wald nach Korbach. Im Jahr 1959 sind Postwagen (Lima) an der Spitze und Güterwagen am Schluss nicht selten; dazwischen laufen Bi, ABi, B3itr (in Ermangelung eines Bitr), Pw und G von Fleischmann. Die 93.5 ist von Weinert.





Eine schöne Garnitur zieht die Marburger P 8 im August 1960 als Personenzug nach Treysa durch Kirchhain: preußischer Vierachs-Gepäckwagen und zwischen den Umbau-Pärchen eine Ai-Donnerbüchse – in H0 komplett mit Fleischmann-Modellen nachzubilden.

Schon der Zugstamm des E 532, hier in Neckargemünd am 12.7.1965, zeigt Reisezugwagen drei verschiedener Bauarten (-yg, -ym, -y). Zuvor waren noch -üm-Schnellzugwagen dabei, in Heidelberg kommen Post-, Expressgut- und SNCF-Kurswagen hinzu. In der Tat „wie Kraut und Rüben“ sieht die Reihung von 1965 aus.

E 532	Hof (8 ¹⁸)–Bamberg–Würzburg–Heidelberg–Ludwigshafen–					
1. 2.	Kaiserslautern (15 ⁵²)					
Süd	↳ Li'fels–Bamb u ab Hb ** 100 % 300 t, ab Wüb 200 t, ab Hb 400 t					
↑ ab Hof u Würzburg						
ABüm 14		(Bayr–)Neuenm–Würzb (–Bremerh)	1633	173	Han	1012
ABüm 14		Hof– „ („)	871	„	„	1005
a) Büm	13	„ „ („)	„	„	Han	1005
					Reg	2813
[So,nS]	D(40)0405	Würzburg–Heidlb(–Bas Bad)	690	3253	Kar	1116
Di - Fr Geh	[ss]	Heidelberg–L'hafen(–Saarbr)	—	1970	19	557
[nS]	Post4 (Nür–)	„ „ (–Pirm)	520	1972	„	120
				5204		
D		Hof–Kaiserslautern	871	2284		22610
				3189		
ABm		„ „	„	„		„
B		„ „	„	„		„
B		„ „	„	„		„
vS B		Lichtenfels– „	875	3189		22604
b) B		Bamberg „	4014	4014		22603
		Lichtenfels –Würzburg	871	871		
Büm	34	Heidelberg–K'lautern (–Paris)	517	1114	SNCF	4982 228
ABD	33	„ „ („)	„	„	„	„
↓ ab Bamberg u Ludwigshafen						
a) S, sowie F u Bd						
b) nS ab Lichtenfels, sonst ab Bamberg						





E 580
1. 2.
Süd
20

Celle(7²⁵)–Lehrte–Hildesheim–Nordstemmen–Eichenberg–Kassel(10⁵⁶/11⁰³)–
Gießen–Frankfurt(M) (14²⁴)
** 104% 300 t, ab Ksl 400 t

ab Kassel nur W

ab Celle					
W	Post4m (Hmb=Alt-)Nordst-Frankf(-Stuttg)	568	462	18	3
	Pw	579	1789	Ksl	2340
a)	B	"	"	"	"
	B	"	"	"	"
	A	"	"	"	"
	B	"	"	"	"
	B	"	"	"	2413
	B	"	"	"	"
W	B	Kassel-Frankfurt	502	1789	"
W	B	"	"	"	"
ab Kassel					

Hinter der eleganten V 200 wirken derart bunte Garnituren wie hier die des E 580 besonders bizarr. Genieteter Gepäckwagen der Einheitsbauart, Umbau-Vierachser und ein „Hecht“ der Verwendungsgruppe 23 als A-Wagen – schon die ersten drei Wagen bestätigen erneut den Titel dieses Kapitels. Die Aufnahme entstand im August 1958 in Hann. Münden; von Kassel bis Frankfurt/M ist V 200 019 des Bw Hamburg-Altona am Zug.

Der Reihungsplan zeigt, dass die Aufnahme an einem Sonn- oder Feiertag entstand: Es fehlt der an Werktagen verkehrende Post4m Hamburg-Altona–Stuttgart, von Nordstemmen bis Frankfurt/M im E 580 unterwegs.

Mit einer bunten Kombination aus Postwagen, Einheits- und bayerischen Bauarten verlässt 38 2024 des Bw Lindau 1962 den Bahnhof Röthenbach in Richtung Oberstaufen.

Einen der Silberling-Prototypen AB4n, ein AB/B-Umbau-Pärchen, einen Pwi und zwei Güterwagen bespannen 50 und 38.10 als Zug 1862 Bebra–Frankfurt/M, 1962 in Götzenhof.





E 825		Trier (13 ⁰⁰)–Koblenz (14 ⁴⁷)					
1. 2.		* 88% 300 t		☞			
Sa	B	Trier–Koblenz		822	122	Tri	5420
Sa	B						
	ABm	"	"	830	"	"	5419
	Bm	"	"	576	"	"	5410
Kb	ABm	"	"	"	"	"	"
	Bm	"	"	"	"	"	"
	Pw	"	"	"	"	"	"

Auf der Moselbrücke bei Bullay sehen wir den E 825 Trier–Koblenz, bei dem lt. Kursbuch und Glas-Symbol im Reihungsplan 1957 „Speisen und Getränke im Zug erhältlich“ sind – in dem „Stahlpreußen“ mit Küchenabteil B4ük (Brawa) am Schluss, vor dem hier AB- und B-Eilzugwagen der Gruppe 36 (Roco) und Umbau-Dreiachser (Fleischmann) laufen. 1957 sind Mitteleinstiegswagen vorgesehen.

Ein in mehrfacher Hinsicht kuriozes Bild: Im Personenzugdienst läuft hier 1958 mit 50 1877 eine der allerersten Kabinentender-Maschinen, die zur Einsparung von Güterzug-Begleitwagen (Pwg) gedacht waren. Besonders personalintensiv dürfte die kurze Fuhre aus preußischem Durchgangs-Dreiachser und Einheits-Pw auch nicht sein ...





Der Bubentraum: F 21/22 „Rheinpfeil“



Modell und Vorbild: oben der „Rheinpfeil“ der Epoche IIIa in H0, mit Roco-01 und Liliput-Wagen in Szene gesetzt auf der Anlage von Otto Humbach. Unten rauscht 01 103 des Bw Würzburg im Jahr 1952 mit F 21 „Rheinpfeil“ durch Partenstein im Spessart.

Kennen Sie Oberlokführer Wunderlich vom Bahnbetriebswerk Rosenheim? Dann kennen Sie auch seine Maschine – die E 16 12, mit der er und sein Beimann den F 21 „Rheinpfeil“ von Kufstein nach München fahren. Dort übernehmen Lokführer Lindner und Heizer Neitz vom Bahnbetriebswerk Würzburg mit ihrer 01 069 den Zug ...

Sie erinnern sich an Wunderlich, Lindner und Neitz? Dann haben Sie als jugendlicher Eisenbahnfreund auch jenes spätere Kult-Buch von 1953 verschlungen, für dessen letzte Exemplare heute mitunter Fantasiepreise bezahlt werden: „F 21 Rheinpfeil“ von Franz Ludwig Neher, Untertitel „Ein Buch vom Dienst bei der Bahn“. Ein Buch, das die anschauliche Erklärung von Bildfahrplan und Bremsprobe, K-Tafel und Kompressor so spannend mit Führerstandsszenen, Strecken- und Landschaftsschilderungen verknüpft, dass die Lektüre nur eine Konsequenz zulässt: „Ich werde Lokführer!“

Nun – Lokführer sind die an diesem Kapitel Beteiligten trotz mehrfacher Lektüre nun doch nicht geworden, aber Otto Humbach, Martin Knaden und den Verfasser verbinden das Kult-Buch und der Kult-Zug: „F 21 Rheinpfeil“!



F 21
1. 2.
**
200 t
ab Mü
300 t
118%

Rhein-Pfeil

(8⁰⁰) **Innsbruck**—Kufstein (9¹⁰/9³⁴)—**München** (10⁴⁸/11⁰⁸) (—Ingolstadt)—
Würzburg—Frankfurt(M)—Mainz—Bonn—Köln—Düsseldorf—Essen—
Dortmund (21¹⁰)

verkehrt zwischen Innsbruck u München nur v 21.XII.—7.I.
u 1.II.—15.III.

zwischen Mainz und Köln vereinigt mit F 9

↯ Innsbruck—München

ab Kufstein u ab Frankfurt

1 AB4ü 102	9	(Basel SBB—) Köln—Dortmund	22	1921
1 AB4ü 62	$\frac{22}{275}$	Innsbruck—	"	113
1 B4ü 101•	"	" —Mainz (—Hoek v H)	"	114
1 AB4ü 63	"	" —Kufstein—Frankfurt	9	113
1 WR	22	ab München umgekehrte Reihung	22	6001

Gbl West

• 1 B=Abt
Zub u
1 Schreibabt
München—
Dortmund

Der Reihungsplan des „Rhein-Pfeil“ von 1952/53, der damals als grenzüberschreitender F-Zug auch die 1. Wagenklasse führt.

Rechts: Der von Kurt Stephan gestaltete Titel des 1953 in der Franckh'schen Verlagshandlung erschienenen Buches, das die jugendlichen Eisenbahnfreunde dieser Zeit einfach nur „knoke“ fanden ...



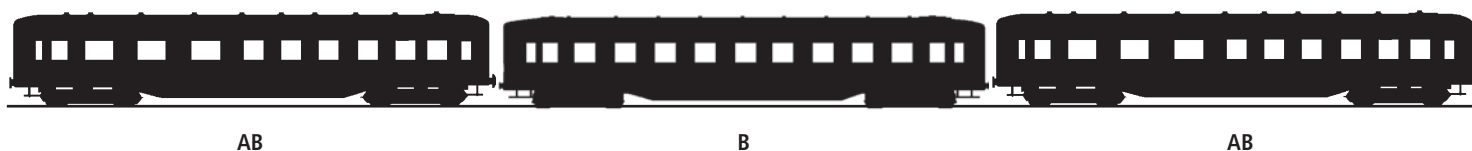
Unten: Schattenriss des F 21 im Abschnitt Kufstein—München. Darunter der Zug in H0; Lemacos E 16 zieht die Garnitur aus Liliput-Schürzenwagen.



AB

WR

E 16, Bw Freilassing



AB

B

AB



Drei 26,4-m- und ein 22,4-m-Doppeldecker bilden E 719, hier mit 03 1009 in Koblenz Hbf, 1952; unten der zugehörige Reihungsplan.



Der Doppelstock nach Dortmund

Entschuldigen Sie – ist das der Doppelstock nach Dortmund?“, hätte man damals zur Melodie des in der Ami-Metropole Frankfurt/M höchst po-

pulären „Chattanooga Choo Choo“ singen können. Damals – das war 1951, als die 22,4 m langen Doppelstockwagen 2./3. Klasse, 3. Klasse und 3. Klas-

se mit Speiseraum in Dienst gestellt wurden. Sie laufen in den Eilzugpaaren E 713/714 und E 719/720 zwischen Frankfurt/M und Dortmund, ebenso wie die kurz darauf folgenden Doppelstockwagen von 26,4 m Länge. Als verkehrswerbendes Novum tragen sie einen stahlblauen Anstrich, den auch drei der als Zuglok vorgesehenen 03.10 erhalten (03 1014, 03 1022, 03 1043). Mit den Modellen von Heris (die 26,4-m-Wagen bieten Trix und Hobbytrain) und Rocos stahlblauer 03 1014 lassen sich diese Züge nachbilden.

E 719	(8 ³⁶) Frankfurt (M) –Mainz–Bonn–Köln–Düsseldorf–Essen–			Gbl West
2. 3.	Dortmund (14 ⁴⁶)			
* 250 t	1 DBC4üw	720	Frankfurt–Dortmund	720 150
91%	1 DCR4üw	"	"	" "
	1 DC4üw	"	"	" "
	1 C4üpw	"	"	" 148
	3 C4üp*	"	"	" 154
				• vS u nS

Im Reihungsplan von 1952/53 sind drei Doppelstockwagen und ein C4üpw vorgesehen. Vor und nach Sonn- und Feiertagen kommen drei C4üp dazu.



44 773 (Bw Koblenz-Mosel) und 03 094 (Bw Köln Bbf) mit E 719 in Bonn, 1953. Der Zug führt ausnahmsweise nur einen Doppelstockwagen, dafür aber hinter diesem einen der damals gleichfalls neuen Mitteleinstiegswagen der Gruppe 52.



Die Heris-Garnitur zeigt die Wagen im Ablieferungszustand der Epoche IIIa, hier im Schlepp der von Alfred Fordon gebauten stahlblauen 03 1014.

E 714 Dortmund–Frankfurt/M im Jahr 1951 bei Niederbreisig am Rhein. Hinter 03 1043 läuft als C4üpw der 22,4 m lange Eilzug-Probewagen von Westwaggon.

Nochmals 03 1043, hier vor dem Doppelstock-E 719 in Frankfurt/M. Die Lok ist zum Aufnahmezeitpunkt (10. Juni 1951) ebenfalls blau lackiert.





F 55/56 „Blauer Enzian“: Die Zug-Ikone der Epoche III



Oben: Als E 18 13 am 26.5.1953 den Bahnhof Treuchtlingen mit F 56 „Blauer Enzian“ verlässt, ist der Zug noch aus blauen Sitzwagen der Bauart 1928 und einem Schürzen-Speisewagen gebildet.

Auf dem linken Pufferteller ist zu lesen, welchen Zug die Mischvorwärmer-01 in München Hbf am Haken hat: F 55 „Blauer Enzian“, den die Würzburger Maschine bis nach Fulda befördern wird. Ansonsten waren bis auf einen kurzen Abschnitt 1953/54 zwischen München und Treuchtlingen E 18 oder E 17 am Zug.



Der „Blaue Enzian“ blüht, eisenbahnmäßig gesehen, seit dem Sommerfahrplan 1952; da erhält der schon eine Fahrplanperiode zuvor eingesetzte F 55/56 Hamburg-Altona-München diesen Namen, der fortan zusammen mit dem „Helvetia“ eine Spitzenstellung unter den schnellen Nord-Süd-Zügen symbolisiert. Besonders augenfällig wird dies mit Beginn des Sommerfahrplans am 23.5.1954, als erstmals die modernisierte Garnitur des Henschel-Wegmann-Zuges eingesetzt wird.

Sie verkehrt im Wechsel mit dem sogenannten Gegenzug, der gleichfalls einen Salonwagen mit Aussichtsabteil erhält. Schon ab 1956 kommen bei Ausfall des HW- oder des Gegenzuges 26,4 m lange A4ümg zum Einsatz, die 1959 die beiden Spezialzüge aufs Abstellgleis drängen. Zwischen Hamburg und Treuchtlingen kommen zunächst 03.10, 01 und 01.10 zum Zuge, die 1957 von V 200 abgelöst werden; zwischen Treuchtlingen und München bespannen zumeist E 18, seltener E 17, F 55/56 „Blauer Enzian“.

F 56	Blauer Enzian						
2.	(6¹⁸) Hamburg-Altona (–Langenhagen)–Hannover–Fulda–						
**	Würzburg–Augsburg–München (16²⁴)						
118%	↯ Treuchtlingen–München						
Gbl Süd	200 t						
	B	3	Hmb-Altona–München	55	55	Mü	3511
⁽¹⁾	B	2	" "	"	"	"	"
	WR		" "	"	"	DSG	6053
	B	1	" "	"	"	Mü	3511
▲	B		Hannover–	"	"	Han	1764

⁽¹⁾ Schreibabteil

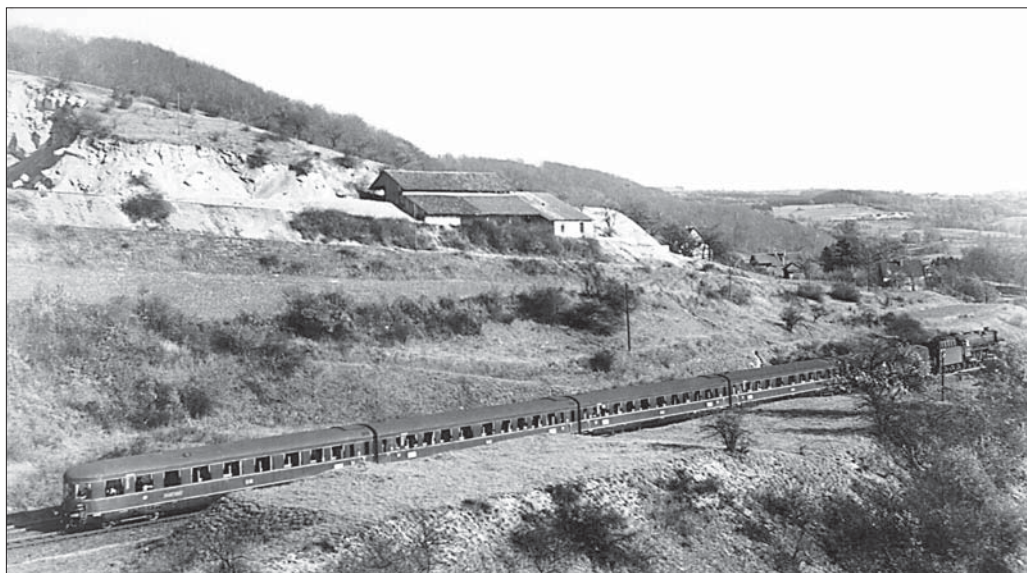
Der Reihungsplan des F 56 von 1953. In dieser Zusammenstellung ist der Zug auf dem großen Bild links unterwegs.

Ganz unten: Nachschuss auf die Henschel-Wegmann-Garnitur des F 56, die 01 039 des Bw Nürnberg 1954 bei Elm am Haken hat. Auch dies ist eine Ausnahme, denn die Bespannungsübersicht sah Würzburger 01 für den Abschnitt Fulda–Treuchtlingen vor.

Erstmals im Reihungsplan von 1953/54 ist die umgebaute Henschel-Wegmann-Garnitur verzeichnet. Der Gegenzug mit dem Umbau-Kanzelwagen am Schluss wird als „blauer Wagenzug“ bezeichnet, ebenso ab 1956 die dritte im Umlauf des F 55/56 eingesetzte Garnitur aus 26,4-m-Neubauwagen und Schürzen-Speisewagen.

F 55	Blauer Enzian							
2.	München (12.55)–Augsburg–Würzburg–Bebra–Hannover–Hamburg–Altona (23.04)							
Süd								
	$\frac{1}{2}$ bis Treuchtl	**	110%	200 t				
A) Henschel-Wegmannzug (jeden 2. Tag)								
	BR (Pw)	1	München–Hamburg-Alt	56	56	Hmb	1001	
	B	2	„ „	„	„	„	„	„
1)	B	3	„ „	„	„	„	„	„
	B	4	„ „	„	„	„	„	„
2)	B	5	„ „	„	„	„	„	„
B) blauer Wagenzug (jeden 2. Tag)								
	B	2	München–Hamburg-Alt	56	56	Mü	3931	
1)	B	3	„ „	„	„	„	„	„
	WR		„ „	„	„	DSG	6102	
	B	4	„ „	„	„	Mü	3931	
2)	B		„ „	„	„	„	„	„
1) Schreibabt 2) mit Aussichtsabt								

¹⁾ Schreibabt
²⁾ mit Aussichtsabt





In voller Länge: der „Blaue Enzian“ in H0. Vor die Lima-Nachbildung der umgebauten Henschel-Wegmann-Garnitur ist Rocos V 200 gespannt. Die Wagen erschienen später noch einmal unter der Firmierung von Rivarossi.

Und wieder eine der Ausnahmen, die diesen Zug und seine Nachbildung noch interessanter machen: Am 15.6.1957 läuft im F 55 hinter V 200 043, die den Zug von Treuchtlingen über 687 km bis zu ihrem Heimatbahnhof Hamburg-Altona befördert, statt des Neubauwagens ein F-Zug-Wagen der Bauart 1928. Dieser gehört auch der Speisewagen an. Auf dem bei Steinach (b. Rothenburg odT) aufgenommenen Bild sind die Details des Bahnübergangs oder die abgestützen Telegrafmasten beachtenswert.

Im Reihungsplan von 1959 ist für F 55/56 nur noch die Neubauwagen-Garnitur verzeichnet. Der vierte Aüm verkehrt nur vor Sonn- und Feiertagen.

Unten links: Eine rare Farbaufnahme, von der Ort und genauer Zeitpunkt leider nicht verzeichnet sind. V 200 025 bespannt den „Blauen Enzian“ kurz nach der Einführung des hier noch 100 mm breiten 1.-Klasse-Streifens, den der erste Wagen noch nicht trägt. Daher entstand das Bild vermutlich im Herbst 1958.

F 55	Blauer Enzian					
1. Süd	München (13.32)–Augsburg–Würzburg–Fulda–Hannover–Hamburg-Altona (23.09)					
	⚡ bis Treuchtli	**	110%	2001		
	Aüm	3	München–Hamburg-Altona		56	Mü 3932
1)	Aüm	4	"	"	"	"
	WR		"	"	"	DSG 6012
	Aüm	5	"	"	"	Mü 3932
vS	Aüm	6*	"	"	"	3933
¹⁾ Schreib-Abt 7, Dst = Abt 10 Abstellbf Pos 11055						





Der „Blaue Enzian“,
dynamisch in Szene
gesetzt auf der H0-
Anlage von Otto
Humbach.



Nachschuss auf den
Henschel-Wegmann-
Gegenzug, mit dem
eine 03.10 aus Ham-
burg-Altona 1955
durch Radbruch in
der Lüneburger Hei-
de rauscht, und ...

... das H0-Modell
des Gegenzuges von
Liliput.





Reise in ein fernes Land: Interzonenzug D 197/198





Im Oktober 1964 schleppt die neubekesselte 01 230 des Bw Paderborn den D 198 Leipzig–Mönchengladbach allein durchs Eggegebirge. Der Zug hat soeben den Viadukt von Altenbeken verlassen; das „W“ am Einfahrsignal steht für die Richtung Warburg (Westf). Mit an der Spitze laufendem Postwagen und nachfolgendem Halbspeisewagen BRüm entspricht der aus Neubau- und Altbauwagen von DB und DR gebildete Zug nach dem Kopfmachen in Kassel dem Reihungsplan unten.

D 198 Leipzig (8.32)–Erfurt–Gerstungen (12.39/13.27)–Bebra (14.00/35)–Kassel–
1. 2. Altenbeken–Hamm–Essen–Duisburg–Mönchengladbach (20.45)
West

⚡ ab Hamm ** 110% 600 t, ab Kassel 500 t, ab Soest 450 t, ab Duisburg 350 t

▲ ab Leipzig, Bebra und Hamm

a) {	Bn	23	Erfurt–Bebra	197	197	Ksl	1363	1482 d
	Bn	22	„ „	„	„	„	„	„
	Bn	21	„ „	„	„	„	„	„
	AB	6	Leipzig–Soest (–Bonn)	„	132	Hl	4454	1482 b
	B	7	„ „ („)	„	„	„	„	„
b) {	Büm	8+	Bebra– „ („)	561	„	Ksl	1365	
	AB	19+	„ –Mönchengladbach	197	197	„	1362	
	B	18	Leipzig– „	197	„	Hl	4453	1482
	B	17	„ „	„	„	„	„	„
	B	16	„ „	„	„	„	„	„
	ABüm	15	„ „	„	„	Köl	1741	1482 a
1) {	BDüm	12	„ „	„	„	„	„	„
	B	11	„ „	„	„	Hl	4453	1482
bb) {	B	10	–Bebra	„	„	„	„	1482 e
	B	9	–M'gladbach	„	„	„	„	„
	BRüm	14+	Kassel–M'gladbach	„	„	Ksl	1472	
W[Mo]	Post4		„ –Duisburg	539	2246	10	173	

▼ ab Kassel

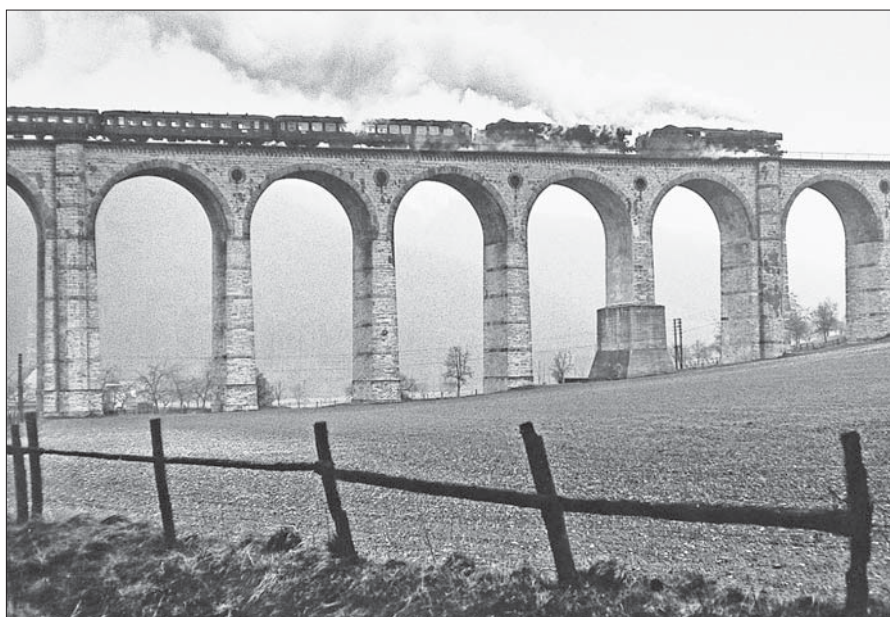
a) 21.–24. XII. 26. XII.–8. I., 13.–23. IV., sonst Bd
 b) nicht 16. XII.–10. I., 9.–25. IV.
 bb) 16. XII.–10. I. u. 9.–25. IV. bis M'gladbach, sonst bis Bebra

*) Abt 7 u 8 Paß u Zoll bis Kassel, Abt 9 Kb.
 Abt 4 Frau u Kind, ☞ 10/822 Mo 6 m²
 (1 Achse) Hamm–Duisburg

Als die große Journalistin Marion Dönhoff unter dem Titel „Reise in ein fernes Land“ einen Bericht über Kultur, Wirtschaft und Politik der DDR publiziert, schreibt man das Jahr 1964 – das Jahr, in dem Ludwig Rothowe den Interzonenzug D 198 bei der Rückkehr aus dem fernen Land namens DDR bei Altenbeken fotografiert. Da ist der Begriff „Interzonenzug“ noch allgegenwärtig – ein Begriff, der für viele Eisenbahnfreunde und Modellbahner, darunter durchaus auch jüngere, bis heute nichts von seiner immer mit etwas Grusel verbundenen Faszination verloren hat. Den wohl prominentesten Interzonenzug, D 197/198 mit dem 573 km langen Lauf von Mönchengladbach nach Leipzig quer durch das geteilte Deutschland, hat der Verfasser als „Wanderer zwischen den Welten“ erstmals im November 1997 vorgestellt – acht Jahre nach dem Fall der Mauer. Seither sind nicht nur weitere Fotos und Dokumente hinzugekommen, sondern auch neue Modelle, auch aus dem inzwischen gar nicht mehr so neuen Bundesland Thüringen. Die Reise in ein fernes Land geht weiter – im Modell ...

Der Reihungsplan aus dem Fahrplanabschnitt 1964/65 zeigt, dass der Zug etwa zu gleichen Teilen aus Wagen der DB (Direktionen Kassel und Köln) und der DR (Direktion Halle) besteht.

Vereinte Kraft alles schafft: Zwei 01er des Bw Paderborn vor D 197 Mönchengladbach–Leipzig auf dem Duhnetalviadukt bei Neuenbeken, April 1965.





D 198 in H0, Sommer 1963 zwischen Bebra und Kassel: 10 001 Bw Kassel (Rivarossi) vor Büm der DB (Roco), AB und zwei B der DR (Piko).

Mit einem außerplanmäßigen B der Gruppe 23 an der Spitze fährt 10 002 am 20.8.1962 aus Kassel in Richtung Bebra aus.



D 1098 am Kilometer 198 in Hönebach, 16.8.1972: Der saisonale Entlastungszug Dresden–Duisburg, komplett aus DR-Wagen gebildet, hat soeben den Grenzübergang vollzogen.



In der Zweifarblackierung bei Ablieferung: H0-Modell des C4üp-54 der DR von Piko. Die Vorbilder kamen ebenso in Interzonenzügen auf DB-Gleise wie ...

... die Modernisierungswagen, die Piko gleichfalls in H0 als Pw4ge, B4ge, AB4g4 und A4ge anbietet. Auf S. 32 sind beide Typen im D 1098 der Epoche IV zu sehen.



Büm (Fl 5604, Ro 44740)

AB (Pi 53046)

44 Bw Bebra (Ro 43260)



B (Pi 53047)

B (Pi 53047)

AB (Fl 5635, Li 384501)



BDüm (Fl 5600, Ro 44743)

B (Pi 53047)

ABüm (Fl 5603, Ro 44742)



Vorschlag für eine weitgehend repräsentative Modell-Zugbildung des D 198, 1964 im Abschnitt Bebra–Kassel. Die Wagen sind von Fleischmann, Piko und Roco. Als Zuglok ist auch für diese Zeit eine 44 des Bw Bebra verbürgt, wie wir sie auf S. 33 vor dem D 198 des Jahres 1956 sehen.

Und wieder zwei Maschinen vor dem schweren Interzonenzug: Mit 38 3753 (Bw Hameln) als Vorspannlok zieht eine Neubaukessel-01 die 500 t des D 197, gebildet aus Neubauwagen der DB und Modernisierungs- bzw. Rekowagen der DR, über den Altenbekener Viadukt, September 1964.

D 1096 Dresden (18.20)—Riesa—Leipzig—Erfurt—Gerstungen (1.13/55)—Bebra (2.21/34)—Kassel—Altenbeken—Hamm—E-Altenessen—Duisburg—Düsseldorf—Neuß—Köln (8.27)

1. 2. West

⚡ Leipzig—Erfurt—Bebra—Ksl u. ab Hamm * 94% 600 t, ab Kassel 500 t

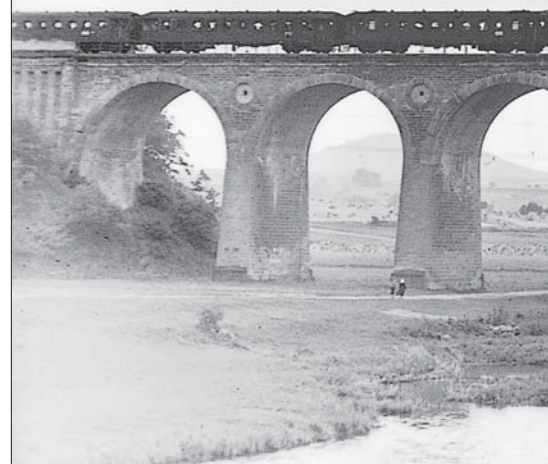
26./27. V.—7./8. IX., 18./19.—23./24. XII., 1./2. I.—5./6. I., 27./28. III.—2./3. IV., 6./7.—12./13. IV. u ab 20./21. V.

↑ ab Dresden und Kassel

		Dresden—Köln		1195	11095	Dre 4455	1485
1)	B 3	"	"	"	"	"	"
	B 4	"	"	"	"	"	"
	B 5	"	"	"	"	"	"
	B 6	"	"	"	"	"	"
	B 7	"	"	"	"	"	"
2)	AB 8	"	"	"	"	"	"
	Bcm 9	"	"	"	"	Köl 1755	"
	Bc 10	"	"	"	1195	Dre 4456	1485a
	B 11	"	"	"	"	"	"
	AB 12	"	"	"	"	"	"
	B 13	"	"	"	"	"	"
	Postm	(Ffm—) Bebra—Kassel		1875	501	609	

↓ ab Leipzig und Hamm

1) Abt 2 u 9 Kb, Abt 3 Frau u Kind, Abt 7 u 8 Paß u Zoll bis Kassel, Abt 10 Dst
2) Liegestrecke Leipzig—Köln



Oben: Leistungsschau des DDR-Waggonbaus im D 1098 bei Warburg (Westf), 12.4.1969: Modernisierungswagen, Mitteleinstiegs- und Neubau-Schnellzugwagen hinter der DB-217. Darüber die Reihung.

Im Sommer 1967 wechselt die Zugnummer von D 197/198 auf D 189/190. Im Februar 1971 haben Elloks die Traction übernommen; unten sehen wir 110 334 vor D 190 in Warburg (Westf).





Der Interzonenzug D 198 im Jahr 1956 auf der Fuldabrücke bei Guntershausen, gezogen von 44 1303, so Carl Bellingrodt. Fast scheint es, als hätte der Altmeister diese prachtvolle Aufnahme zur Illustration des rechts dokumentierten Reihungsplans gemacht.

Der Reihungsplan von 1956, dem der Zug auf der obigen Aufnahme nicht ganz entspricht: Vor dem WR müssten ab Leipzig bzw. Bebra mit dem AB Bebra–Altenbeken und den zwei B und einem AB Leipzig–Bonn vier Wagen laufen; es scheint der Sperrwagen Bebra–Altenbeken zu fehlen, denn einen gesperrten Eindruck macht der erste Wagen nicht.

Zwei 01.5 der DR mit D 189 Mönchengladbach–Leipzig, bergfahrend auf der Hönhebacher Rampe bei Ronshausen, 17.10.1970.

D 198 Leipzig (8.50)–Erfurt–Eisenach–Wartha–Bebra (14.07/25)–Kassel–Altenbeken–
1. 2. Soest–Hamm (W)–Essen–Duisburg–M-Gladbach (21.05)
West

* 102% 600 t, ab Bebra 500 t, ab Paderborn 450 t

▲ ab Leipzig und Hamm

1)	AB		Bebra–Altenbeken	374	374	Ksl	2335	
	Post 4		Leipzig–Bebra (–Frankf)	199	200	19	5	
2 Kb	B		„ –Paderborn (–Bonn)	197	132	Köl	30701472a	
	B	1	„ „ („)	„	„	„	„	„
	AB	2	„ „ („)	„	„	„	„	„
	WR		„ –M-Gladbach	„	197	Mür	73511472r	
	B		„ „	„	„	Köl	3052 1472	
2 Kb	B		„ „	„	„	„	„	„
	AB	5	„ „	„	„	„	3070	„
	B	4	„ „	„	„	„	„	„
	B	3	„ „	„	„	„	„	„
	Pw		„ „	„	„	„	3052	„
▲	B		Erfurt–Kassel	„	„	Ksl	2353 1472b	
▲	B		„ „	„	„	„	„	„
	Post 4		Kassel–M-Gladbach	539	378	14	30	

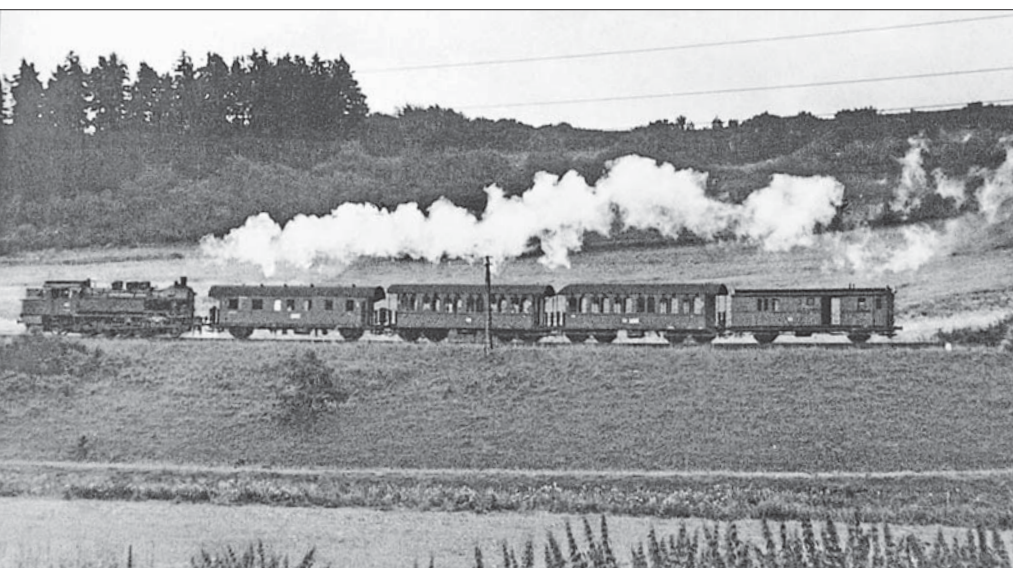
▼ ab Kassel

1) Sperrwagen



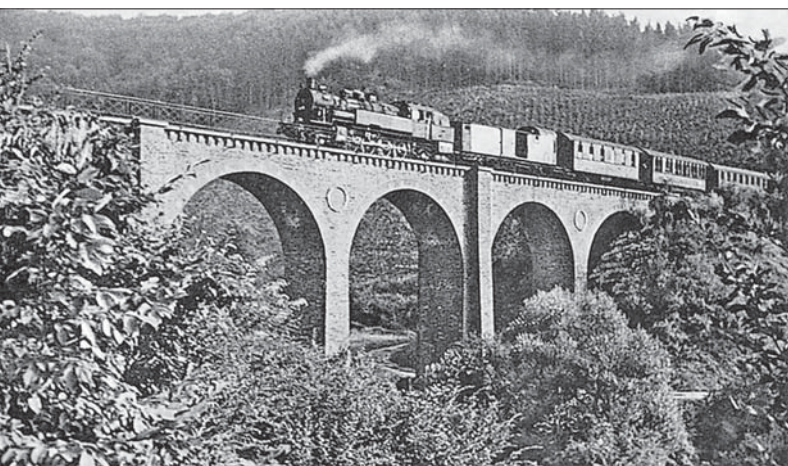


Vierachser-Varianten: Langenschwalbacher



Bestens für die kurvenreichen Mittelgebirgs-Nebenbahnen auf Modellbahn-Anlagen geeignet sind die kurzen Vierachser der Bauart Langenschwalbach – für die entsprechend trassierte Strecke Wiesbaden–Bad Schwalbach erstmals 1891 konstruiert. In mehreren unterschiedlichen Bauserien bis 1923/24 beschafft, prägten sie nicht nur auf der Aartalbahn bis in die späten 50er-Jahre das Bild der Personenzüge, sondern waren auch auf ähnlich trassierten Nebenbahnen im Westerwald, Vogelsberg, Hunsrück, Odenwald sowie in der Eifel anzutreffen – nicht selten in typenreinen Garnituren, aber auch gemischt mit z.B. Wagen der Einheitsbauarten.

Liliput liefert die Wagen der frühen Bauserien 1909-1912 mit dem gewölbten Pagoden-Dach, Märklin/Trix die der darauf folgenden mit dem preußischen Laternendach; der Reichsbahn-Nachbautyp von 1923/24 mit Tonnendach ist durch den kurzen Vierachser von Tillig vertreten.





Auszug aus dem Zugbildungsplan für Personenzüge (Zp B I) der Direktion Frankfurt/M vom 8.10.1950. Die Züge 4003 und 4004 der Strecke 195c Wiesbaden–Bad Schwalbach–Limburg bestehen aus einem zweiachsigen Pwi und drei Vierachsern 3. Klasse, der mittlere mit Traglastenabteil. Zug 4004 führt an Werktagen ab Bad Schwalbach drei weitere C4i mit. Die drei Verstärkungs-C4i bei Zug 4003 werden an Werktagen nur bei Bedarf eingesetzt. „2 Kb“ bedeutet, dass der Zug zwei Abteile für Kriegsbeschädigte führt.

4003	1 Pwi	4041	Bad Schwalbach-Limburg	4028		
3.				4024	5275	2 Kb
200 t	1 C4i, 1 C4itr, 1 C4i	4082	„ „	4014		
	3 C4i S - W -	4024	„ „	4042		
				4084	4230	3 Kb
4004	3 C4i - W -	4027	Bad Schwalb-Wiesb	4035	5380	2 Kb
3.		4021		4019		
100 t	1 C4i, 1 C4itr, 1 C4i	4039	Limburg-Wiesbaden	4019	5280	W [Mo] ab Bad Schwalb
ab Bsb		4035		4011		
200 t	1 Pwi	4023	„ „	„	„	2 Kb

Oben: Die Märklin/Trix-Modelle entsprechen der Bauart von 1914/15, erkenntlich am preußischen Laternendach. Für Epoche IIIb gibt es LAB4i, LB4i, LB4itr in zwei Ausführungen (eine bzw. zwei offene Bühnen) und LPw4i, ein ehemaliger PwPost4i.

Drei Langenschwalbacher und drei Zweiachser, aber keinen Gepäckwagen hat 93 670 am Haken, als sie am 7.3.1959 in Wiesbaden Anlauf für die Rampenfahrt zur Eisernen Hand nimmt. Tatsächlich ist ihr P 3925 nach Limburg im Kursbuch als „oG“ verzeichnet.

Linke Seite: Im Sommer 1958 zieht eine 93.5 aus Limburg oder Wiesbaden einen ABi, zwei Langenschwalbacher und einen ehemaligen PwPosti Pr 11 über die Aartalbahn. Auch die Ansichtskarte „Partie im Bexbachtal“ darunter zeigt eine 93.5 vor Langenschwalbachern; ebenso die Szene aus dem Bahnhof Altenau, aufgenommen am 15.1.1954.

Liliputs Langenschwalbacher entsprechen den Bauserien von 1909-1912 mit dem typischen gewölbten „Pagoden-Dach“.

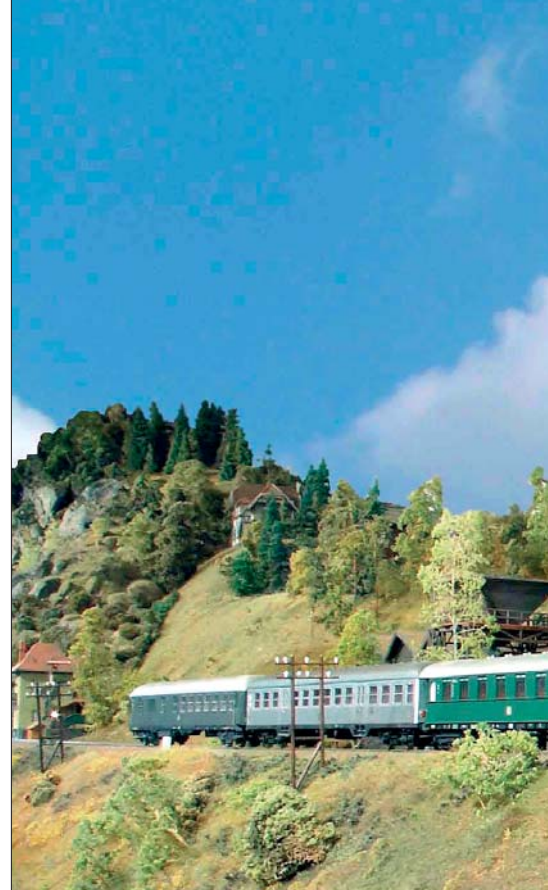


Kurze D-Züge aus langen Wagen

Lange Wagen, sprich: maßstäbliche Modelle der 26,4 m langen Schnellzugwagen, sind etwas Feines – lange Züge aus solchen Wagen nicht unbedingt, wenn man wie so viele Modellbahner nicht den entsprechenden Platz in Form langer Paradestrecken, Bahnhofsgleise oder Bahnsteige zur Verfügung hat.

Zum Glück kannte auch das Vorbild nicht nur diese Platzprobleme, sondern vor allem auch Verkehrsrelationen, in denen sich nur kurze D-Züge lohnten, die gleichwohl den gewohnten Komfort der Neubauwagen bieten sollten. Ty-

pisch dafür sind Neben-Fernverbindungen wie etwa Trier–Ludwigshafen–Heidelberg oder Köln–Kassel über die Siegstrecke und die Main-Weser-Bahn sowie auch Kurswagen-Zubringer, die ein wichtiges Ziel abseits der Hauptroute des Kurswagen-Lieferanten bedienen. Typisch für diese kurzen D-Züge sind der Verzicht auf den Gepäckwagen oder ein kombinierter Sitz-/Gepäckwagen sowie kombinierte Sitz-/Speisewagen und ABüm statt Aüm-Wagen. Daher stellen die hier gezeigten D-Züge aus Aüm und Büm besonders nachbildenswerte Ausnahmen dar.



D 849 Köln (7.00)–Betzdorf–Siegen–Gießen–Kassel (10.54)

1. 2. West ⚡ ab Siegen

* 107% 200 t

			Köln–Kassel	850	850	Ksl	1462
Mo		4					
a)	Bn	5	" "	"	1640	"	1452
	Bn	6	" "	"	1630	"	1451
	Bn	7	" "	"	1636	"	1451
1)	AB	8	" "	"	"	"	"
a) Sa, Mo; sonst Bd			1) Abt 6 u 10 Kb, Abt 11 Dst				

„Frohe Pfingsten“ wünscht 01 1081 vom Bw Kassel, und ins lange Wochenende geht es mit dem kurzen Schnellzug D 849 von Köln nach Kassel, hier am 4.6.1966 bei Kirchhain an der Main-Weser-Bahn aufgenommen.

Im Reihungsplan von 1967 ist ein Altbau-AB mit Dienst- und Kriegsbeschädigten-Abteilen dabei. Ab Siegen geht es unter Draht „ab nach Kassel“.



Der D 611 von 1964 in H0. Die 01 und der ABüm sind von Roco; dahinter 28er-B von Liliput, Ade-Silberling und Roco-BDüm.

Der Reihungsplan des Vorjahres zeigt statt des BDüm einen Sitz/Gepäckwagen BDn (Silberling). In Ludwigshafen macht der Zug kopf.

Vorbild für den Modellzug oben: D 611 Trier–Heidelberg, den 03 102 des Bw Trier im Juli 1964 bei Serrig an der Saar südwärts zieht.

D 611 Trier (14.25)–Saarbrücken–Kaiserslautern–Ludwigshafen–Heidelberg (17.59)

1. 2.
Süd

⚡ Sbr–K u ab L'hafen ** 101% 250 t

▲ ab Trier

ABüm	4	Trier–Heidelberg (–München)	$\frac{2464}{612}$	166	Sbr	2956
Bn	5	„ „	$\frac{2414}{613}$	612	„	2954
Bn	6+	„ „	$\frac{2414}{612}$	„	„	„
BDn	8+	„ „	$\frac{2414}{612}$	„	„	„

▼ ab Ludwigshafen



D 142 Frankfurt (M) (16.02)—Mainz—Bad Kreuznach—Kaiserslautern—Saarbrücken (18.45)

1. 2.
Süd

⚡ ab Kaiserslautern ** 101% 200 t

a) Büm	15 +	Frankfurt—Saarbrücken	141	$\frac{141}{35}$	Sbr	2922
a) Büm	14 +	„ „	„	„	„	„
ABüm	13	„ „	„	„	„	2921
1) BPwüm	12	„ „	„	141	„	2920
Büm	11	„ „	„	1115	„	2919

a) Fr, sonst Bd

¹⁾ ⚡ Bd 19/972 b 8 m² 1 Achse,
Abt 6 u 9 = Kb

Ganze drei Lange kurz ist D 142 Frankfurt/M—Saarbrücken gemäß dem Reihungsplan von 1961; nur an Freitagen bzw. bei Bedarf kommen zwei weitere Büm dazu.

Nicht weit zu laufen haben die Fahrgäste vom Querbahnsteig des Frankfurter Hauptbahnhofs, falls sie sich 01 059 des Bw Ludwigshafen aus der Nähe betrachten wollen. Sie wird den kurzen D 142 – genau nach dem obigen Reihungsplan aus ABüm, BPwüm und Büm gebildet – an diesem 7.8.1961 bis nach Saarbrücken bringen.

Es geht noch kürzer: D 465 bringt die beiden Kurswagen aus München, die mit D 365 München—Nijmegen nach Darmstadt gekommen sind, nach Frankfurt/M. Für die jüngeren Leser: Das war im Jahr 1961, als die Bahn in zahlreichen Relationen mit Kurswagen umsteigefreie Verbindungen anbot. Das Bild darunter zeigt diesen kurzen Kurswagen-Kurier mit Hobbytrain-Wagen und einer E 10 von Roco. Auf dem Rückweg nimmt D 365 übrigens in Heidelberg den Kurswagen Trier—München aus dem D 611 der vorigen Seite auf; 1963 ist die Verbindung Nijmegen—München in D 366 Nijmegen—Köln und D 166 Dortmund—Köln—München aufgeteilt.

D 465 (München—) Darmstadt (11.46)—Frankfurt (M) (12.05)

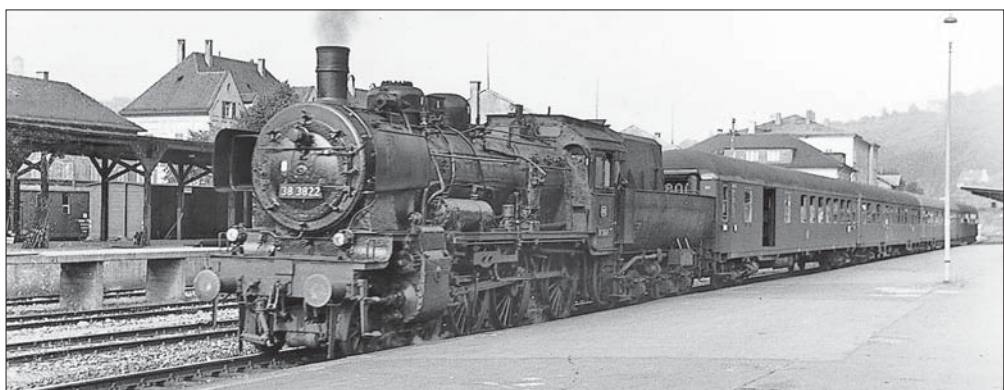
1. 2.
West

⚡ ** 99% 150 t

Büm	6 (München—) Darmstadt—Frankfurt	365	542	Ffm.	320
ABüm	5 („) „ „	„	„	„	„



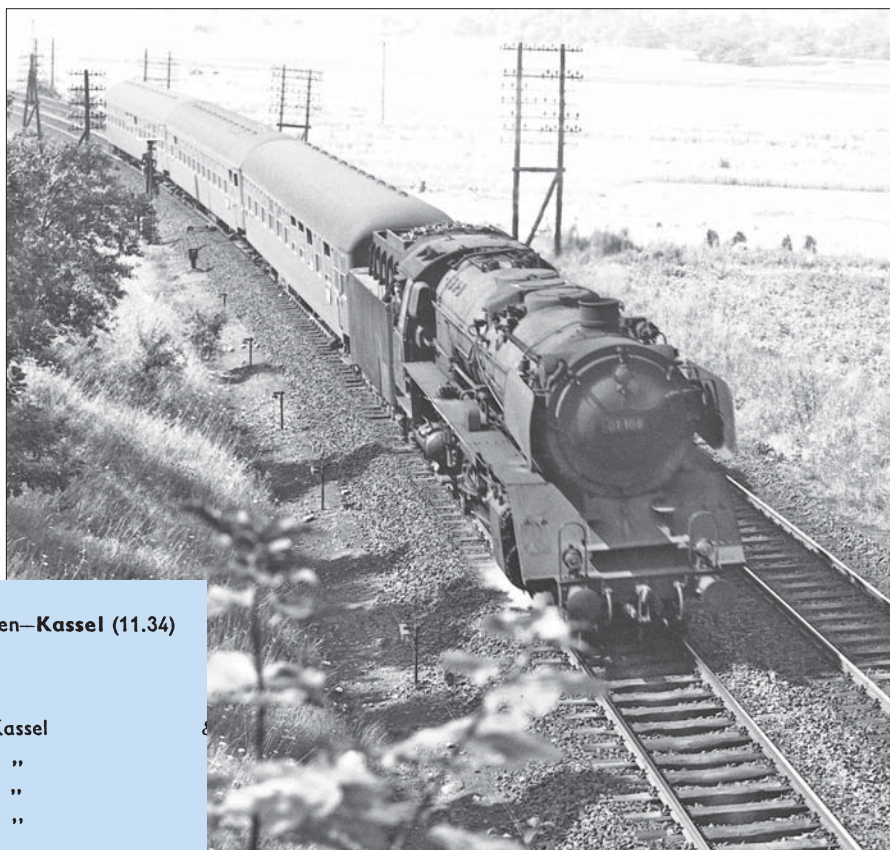
Besonders für die Nachbildung geeignet ist auch D 365 Frankfurt/M—Heidelberg—Karlsruhe—Pforzheim—Eutingen—Horb—Singen—Konstanz mit ABüm-Kurswagen Dortmund—Konstanz. Hier macht er 1963 in Horb Station; hinter 38 3822 – einer der letzten P 8 des Bw Radolfzell – BDüm und zwei Bn Frankfurt—Konstanz und der ABüm Dortmund—Konstanz.





Rechts: Der kurze Schnellzug D 849 von Köln nach Kassel mit 01 108 vom Bw Köln Bbf im April 1960 bei Marburg/Lahn. Drei Schnellzugpaare über die Siegstrecke und die Main-Weser-Bahn verkehren damals im Wechsel mit VT 12.5-Triebzügen und darum ohne Gepäckwagen.

Der Reihungsplan des D 849. Nur an Montagen erweitert ein zusätzlicher Büm den Zug auf vier Wagen. Später werden die komfortablen Fernverkehrs-Wagen durch Silberlinge ersetzt (siehe Seite 36).



D 849 Köln (7.00)—Betzdorf—Siegen—Gießen—Kassel (11.34)

1. 2. * 92% 200 t
West

nicht 25.—27. XII.

Mo	Büm	9*	Köln—Kassel
	ABüm	8	" "
2 Kb	Büm	7*	" "
	Büm	6	" "

D 228 Montan-Express

1. 2. **Koblenz (8.50)–Trier–(Igel–) Wasserbillig (10.31/32)–Luxembourg (11.08)**
Süd

153 * 103% 200 t ♀ Koblenz–Trier

nicht 25.–26. XII.

1) Büm	71	Koblenz–Luxembourg	227	227	Mz	3155	984
2) Aüm	70	„ „	„	„	„	„	„

Ganze zwei Wagen zeigt der Reihungsplan des D228 von 1959; der komplette Aüm statt des üblichen ABüm ist den zahlreichen Montan-Geschäftsreisenden geschuldet. Zuglok ist eine P 8 aus Trier; rechts der Modellzug mit Hobbytrain-Wagen und Fleischmann-Lok.



Ebenfalls mit einem kompletten Aüm ist D 128 Saarbrücken–Frankfurt/M 1956 unterwegs, bespannt mit einer 39 des Bw Ludwigshafen. Modellzug aus Rivarossi-Wagen und Fleischmann-Lok, wobei der Aüm schon den erst 1958 eingeführten 1.-Klasse-Streifen trägt.

D 128 Saarbrücken (7.55)–Bruchmühlbach (8.42/43) (–Ludwigshafen Rbf)–Mannheim–Frankfurt (M) (11.02)
1. 2. Süd

* 200 t 99%

Büm	53	Saarbrücken–Frankfurt	127	127	Fjm	705	853
Büm	52	„ „	„	„	„	„	„
Aüm	51	„ „	„	3	Hmb	1008	„



D 195 Lindau (15.48)–Kempten–Hegge–Augsburg–Nürnberg (20.18)

1. 2. ⚡ ab Augsburg * 114% 300 t, ab Im 400 t, ab Bu 450 t
Süd

Sa	Postm			Lindau–Buchloe(–Mü)	194	765	11	7
a)	B	3+		„ –Augsburg	„	194	Au	5
1)	BDm	4+		„ –Nürnberg	„	„	Nür	2683
	B	5		„ „	„	„	„	„
	AB	6		„ „	„	„	„	„
	AB	7	(Oberstd–)	Immenstadt–	„	1550	„	2684
	B	8	(„)	„ „	„	„	„	„
b)	B	9+	(„)	„ „	„	„	„	„
Sa, S	B	10	(„)	„ „	„	„	„	2685
2)	ABm	213	(Milano–)	Buchloe–	„	95	„	2677 2098
	Bm	214	(„)	„ „	„	„	„	„

a) vS, S, sonst Bd

b) 15. VII.–3. IX., sonst Bd

1) Abt 3 und 9 Kb

2) Beschilderung mit Laufwegangabe Bregenz und Zusatz in roter Schrift „Für Reisende nach und von Bregenz“

Viel Lok für wenig Zug: Am 13.8.1966 röhrt die V 320 001 mit D 195 Lindau–Nürnberg hinter Lindau über die Allgäubahn. Mit ihren 2 x 1900 PS befördert die Kemptener Maschine den Altbau-AB Lindau–Augsburg sowie BDüm, B und AB Lindau–Nürnberg. Allerdings werden in Immenstadt und Buchloe weitere fünf Wagen aus Oberstdorf und Milano hinzukommen.





Zwei Loks für wenig Zug: E 19 01 leistet wohl kaum Lastvorspann vor E 41 372, denn D 82 Düsseldorf–Frankfurt/M besteht in Wuppertal-Elberfeld nur aus MD, ABm und zwei Bm. Erst in Hagen kommen vier weitere „Lange“ aus Münster hinzu.





F 4 „Merkur“ mit 01 196 des Bw Hannover, 1952 bei Osnabrück aufgenommen, entspricht genau dem nebenstehenden Reihungsplan.

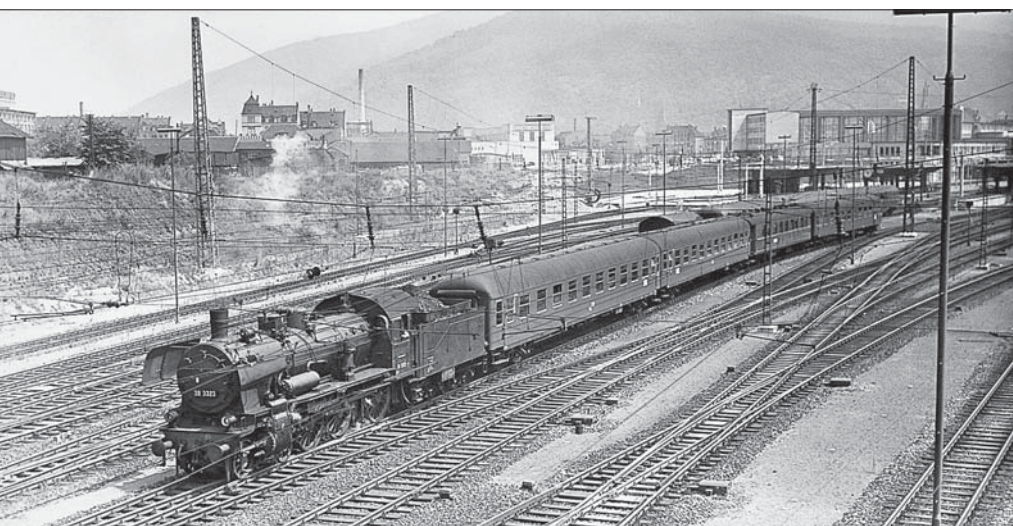
F 4 2. ** 200 t 102%	Merkur (7 ⁰⁶) Hamburg-Altona–Bremen–Münster (Westf)–Hamm (Westf)– Essen–Düsseldorf–Köln–Bonn–Mainz–Frankfurt (M) (16 ³³)						Gbl West
	1 B4ü	3	Hmb-Altona–Frankfurt (M)	78	1002		
	1 WR	"	"	"	6101		
	1 B4ü*	"	"	"	1002		*Schreibabt
	1 B4ü	"	"	"	425		

Prost, Götterbote: „Gambrinus“ und „Merkur“

Mit 01 115 (Neubaukessel) des Bw Wiesbaden ist F 3 „Merkur“ am 13.9.1959 bei Flörsheim (Main) unterwegs.



Die P 8 als Götterbote: 38 3323 vertritt 1956 vor F 3 in Heidelberg eine 18.5 aus demselben Bw.



Sie gehören zu den bekanntesten und beliebtesten F-Zügen des berühmten „Blauen Netzes“ – F 33/34 „Gambrinus“ und F 3/4 „Merkur“, die hier gemeinsam vorgestellt werden sollen.

Der „Gambrinus“ tritt zum Sommerfahrplan 1952 seinen Dienst zwischen den Bier-Metropolen München und Dortmund an, folgerichtig und stilecht nach dem Schutzpatron der Bierbrauer benannt. Bereits 1953 wird er über Hamm–Münster–Hamburg bis nach Kiel verlängert und hat mit 1201 km den längsten Laufweg aller blauen F-Züge aufzuweisen.

Seine Reihung ist mit B - WR - B (der dritte B-Wagen läuft nur zwischen München und Dortmund) typisch für die F-Züge des blauen Netzes, ebenso die Bespannung von 1953:

München–Treuchtlingen:	E 17
Treuchtlingen–Frankfurt/M:	01
Frankfurt/M–Dortmund, Dortmund–Altona und Altona–Kiel:	03

Zwei Jahre später ist der „Gambrinus“ bereits auf Neubauwagen (mit Vorkriegs-Speisewagen) umgestellt. Zwischen Dortmund und Altona sind jetzt 03.10 aus Altona 361 km am Zuge, und auf dem Rückweg erwerben die



Bei Fleischmanns „Gambrinus“ sind die Klassenziffern „1“ vorbildgemäß abgedeckt, wie das Bild des F 4 bei Osnabrück 1952 zeigt.

neuen V 200 des Bw Ffm-Griesheim zwischen Altona und Frankfurt/M mit 687 km vielbeachtete Langlauf-Meriten.

Solche erlangen mit 703 km auch die 03.10 des Bw Dortmund Bbf, nämlich vor F 3/4 „Merkur“, den sie zwischen Altona und Frankfurt/M durchgehend bespannen; zuvor hatten sich 01 und 03 die Arbeit geteilt. Auch dieser ebenso passend nach dem Gewerbe-Gott und Götterboten benannte Zug, der zwischen 1954 und 1957/58 über Frankfurt/M hinaus bis Stuttgart fährt, wird noch vor der Klassenreform von 1956 auf Neubauwagen umgestellt. 1957 übernehmen V 200 aus Ffm-Griesheim und Hamm-P die Beförderung zwischen Heidelberg und Altona; beim Ausfall der planmäßigen Zuglok kommt es immer wieder zu interessanten Aushilfsleistungen. 1961 sind bei beiden F-Zügen südlich von Köln E 10 und E 18 am Zuge, zwischen Frankfurt/M und Wiesbaden wird der „Merkur“ von E 41 befördert.

„Gambrinus“ wie „Merkur“ lassen sich mit z.T. als Sonderserien aufgelegten Modellen von Fleischmann und Ade vorbildgemäß nachbilden, und auch an passenden Zugloks mangelt es nicht.



Die Zugnummerntafel auf dem Pufferträger der 01 079 (Bw Ffm 3) zeigt, dass sie mit F 33 „Gambrinus“ in ihren Heimatbahnhof einläuft, September 1956.

Die 03.10 mit dem „Knubbelvorwärmer“ darf hier nicht fehlen: 03 1055 des Bw Dortmund Bbf mit F 3 im Oktober 1956 bei Ffm-Nied.





Mit F 33 „Gambrinus“ aus blauen Neubauwagen und Vorkriegs-WR jagt 03 1012 des Bw Hamburg-Altona im September 1956 bei Sudmühle über die „Rollbahn“.



V 200 067 (Bw Hamm-P) mit F 34 „Gambrinus“ im Wiehengebirge zwischen Ostercappeln und Vehrte, Juni 1964. Rechts daneben der zugehörige Reihungsplan.

Sicherlich kein Last-, sondern Leervorspann, der sich auch im Modell nicht schlecht macht, wie das Bild rechts zeigt: V 200 029 (Bw Hamm-P) und V 200 027 (Bw Ffm-Griesheim) im März 1957 vor F 3 „Merkur“ in Ffm-Höchst.

F 34 Gambrinus

1. West

Hamburg-Altona (10.27)–Bremen–Münster–Hamm–Dortmund–Wuppertal–Köln–Bonn–Mainz–Frankfurt (M)–Nürnberg–Augsburg–München (22.50)

⚡ ab Dortm *** 142% 300 t, ab Nür 250 t

nicht 25. XII.—2. I., 16.—18. IV.

▲ ab Hmb-Altona und Nürnberg

a)	Aüm	3		Dortmund	München	33	33	Esn	109
				Hmb-Alt					
1)	Aüm	6		Hmb-Altona—	„	„	„	Hmb	752
	Aüm	5		„	„	„	„	„	„
	WR			„	„	„	„	DSG	3657
	Aüm	4		„	„	„	„	Hmb	752
b) Mo-Fr	Aüm	7+		„	Nürnberg	„	„	„	751
	Aüm	8	(Kiel—)	„	München	334	„	„	914
2) Bd	Aüm		(Bremerhvn—)	Bremen—Köln		284	525	Han	999

▼ ab Frankfurt

1) Abt 7 Schreibabt Hmb—Ffm tägl, Ffm—Mü w u. ☒
Abt 10 = Dst

2) Überseeverkehr

a) Sa ab Hmb-Alt, sonst ab Dortmund

b) Fr bis Mü, sonst bis Nür

Abstellbf Pas 11034





F 33
2. West

Gambirinus
München (6.37)– Augsburg– Würzburg– Frankfurt (M)– Mainz– Bonn– Köln– Wuppertal– Hagen– Dortmund– Münster (Westf)– Bremen– Hamburg– Altona– Kiel (11.52)

⚡ bis Treuchtal ** 118% 200 t, ab Hmb-Alt 150 t

↑	ab München u Hmb-Alt		
Bm	1	München–Kiel	34 · 34 · Hmb 1350
BRm	2	" "	" " " "
Bm	3	" "	" " " "
1) Bm	4	" Hmb-Altona	" " " 998
↓	ab Frankf		

1) Schreibabt bis Ffm W
Ffm-Hmb tägl

Eine komplette Wagengarnitur des „Gambirinus“ für Epoche IIIa und IIIb hat Ade im Programm, ebenso, mit anderen Wagennummern, auch den „Merkur“ sowie weitere F-Züge dieser Zeit. Hier ist der elegante Zug aus drei Sitz- und einem Halbspeisewagen passend mit einer blauen 03.10 bespannt.

Der Reihungsplan von 1954, an dem sich die Ade-Garnitur orientiert.

Im April 1958 ist F 4 „Merkur“ mit nur zwei „Blauen“ und einem Schürzen-Speisewagen bei Stuttgart-Feuerbach unterwegs. Am Zug ist E 10 112 des Bw Heidelberg.



So könnte die Vorspann-Situation des Bildes links im Modell aussehen – in diesem Fall mit den Modellen der V 200.0 von Minित्रix (vorn) und Roco. Freilich wird man statt dieser Zusammenstellung aus einem Vergleichstest eher zu zwei Modellen eines Fabrikats greifen.



D 511/512 „Basel-Express“: Schlafwagen am hellichten Tag

Er gehört zu meinen absoluten Lieblingszügen, der D 511/512 „Basel-Express“ – zunächst in der Epoche IIIa, als er zwischen Lübeck und Großenbrode Kai von großbohrigen 50ern und später 41ern des Bw Lübeck über die eingleisige Strecke befördert wird. Je nach Bedarf führt er bis zu drei Schlafwagen (einen blauen der CIWL und

zwei rote der DSG); mit von der Partie sind auch ein ÖBB-Kurswagen und ein DSG-Speisewagen, der dem Publikum ein standesgemäßes Abendessen bietet. In Bebra, wohin den Zug ab Lübeck zumeist die dortigen 01.10 befördern, wird er abgesetzt und steht im Gegenzug wieder für ein opulentes Frühstück zur Verfügung. Auch in der Epoche IIIb

(ab 1958 fährt der „Basel-Express“ über die Main-Weser-Bahn) hat er in puncto Bspannung und Reihung noch einiges zu bieten. Im Modell können CIWL-Schlafwagen der Typen Y oder Z von Jouef und ÖBB-Wagen aus den Landes-Sonderserien von Fleischmann (Gruppe 35) und Märklin (Gruppe 39) eingesetzt werden.



Großenbrode Kai am 12.6. 1954, 15.16 Uhr: Am linken Bahnsteig fährt D 512 ab, links daneben D 511 (an 14.39 Uhr). Am rechten Bahnsteig der um 14.53 Uhr eingetroffene F 211 „Italien-Skandinavien-Express“; gegenüber wartet der um 14.50 Uhr mit der Fähre gekommene F 212 „Skandinavien-Italien-Express“ auf die Abfahrt um 15.28 Uhr.

**D 512 Basel-Express**1. 2.
Süd**(Kobenhavn) Grossenbrode Kai (15.40)–Lübeck–Lüneburg–Hildesheim–Kassel–Frankfurt (M)–Heidelberg–Karlsruhe–Basel Bad Bf (5.17/43)–Basel SBB (5.49)**

ab Ffm ** 108% 600 t

31. V./1. VI., 2./3., 7./8., 9./10., 14./15. u. 16./17. VI., tgl 20./21. VI.—25./26. IX., 10./11. IV., 1./2., 8./9., 15./16. u. 22./23. V.

ab Grossenbrode Kai u Ffm

ns a)	Post 4m	(Hmb-A-) Frankfurt–Basel SBB	178	M141	16	07	2263
b)	WR	Grossenbrode–Kassel	381	511	DSG	6155	
Bd	WL	„ –Basel SBB	511	„	„	6427	2270
Bd	WL	„	„	„	„	„	„
Bd	WL	„	„	„	„	„	„
Δ c)	Bcüm	163	„	„	Hmb	937	„
c)	Bcüm	164	„	„	„	„	„
Δ 1)	AB	165	„	„	732	Kar	1932
	B	166	„	„	„	„	„
d)	B	167	„	„	511	„	„
	Pw	„	„	„	289	511	Hmb 936
Bd	WL	„	„	„	511	732	Kar 1932
		„	„	(–Milano)	—	54	CIWL 9762 2365

ab Kassel

1) 1 B-Abt Pass u Zoll bis Lübeck

a) 21. VI.—26. IX.

b) 20. VI.—25. IX.

c) Di/Mi 9./10. VI.—22./23. IX. für Reisebüro DSB

d) So/Mo 28./29. VI.—30./31. VIII.

An einem sonnigen Nachmittag im Sommer 1962 ist V 160 003 des Bw Lübeck (Roco) mit D 512 zwischen Grossenbrode Kai und Lüneburg unterwegs. Speise- und Schlafwagen der Bauart 1936 sind von Fleischmann, der Schürzen-Schlafwagen kommt von Liliput. Daneben der zugehörige Reihungsplan.

Im Jahr 1956 führt D 512 u.a. bedarfsweise bis zu drei Schlafwagen der CIWL bzw. DSG, einen ÖBB-Kurswagen und einen DSG-WR.

D 512 im Juni 1956 bei Lauenburg am Elbe-Lübeck-Kanal. Hinter 01 1096 des Bw Bebra an dritter Stelle der CIWL-WL nach Milano, an sechster Stelle der ÖBB-Kurswagen nach Wien, am Schluss der DSG-Speisewagen.

D 512 Basel-Express1. 2.
Süd**(Kobenhavn) Grossenbrode Kai (15.25)–Lübeck–Lüneburg–Hildesheim–Bebra–Frankfurt (M)–Heidelberg–Karlsruhe–Basel Bad Bf (5.20/5.46)–Basel SBB (5.53)**

** 104% 600 t

23./24. VI.—9./10. IX.

ab Grossenbrode Kai

Pw		Grossenbrode–Basel SBB	801	732	Kar	1950	1713
1) Bd	WLAB	„	„	(–Milano)	511	52	CIWL 9773 1768
Bd	WL	„	„	„	511	DSG	6415 1713
Bd	WL	„	„	„	„	„	„
2) AB	103	„	„	„	801	732	Kar 1950
Bd	B	104	„	„	„	„	„
	B	105	„	„	„	„	„
	B	108	„	–Bebra (–Wien)	„	188	ÖBB 8870 1598
	AB	107	„	„	„	„	Hmb 938
	WR	„	„	„	511	1628	DSG 6114
		„	„	„	381	„	„

ab Frankfurt (M)





Der Kopfmacher: Wende-Eilzug Frankfurt/M–Köln

Als früheste Aufnahme des Wende-Eilzugs Frankfurt/M–Köln eine kleine Rarität: V 80 007 mit drei VS 145 an der Abzweigstelle Ffm-Gutleuthof/Erntestraße, aufgenommen am 26. Juni 1953.



Auch er zählt seit langem zu meinen „favourite trains“, der Wende-Eilzug Frankfurt/M–Köln; einer der möglichen Gründe – neben der einfach schmuck anzuschauenden und betrieblich interessanten Zugarnitur – wird auf der übernächsten Seite verraten. Ein Blick zurück:

Schon 1947 bietet ein Akku-ETA 178 Limburg–Weilburg–Frankfurt/M bzw. Frankfurt/M–Niedernhausen–Limburg erstmals eine beschleunigte Direktverbindung von der Domstadt an der Lahn in die Metropole am Main. Allerdings ist die betagte „Heulboje“ auf der Hauptbahn Frankfurt/M–Limburg eher hinderlich, weswegen der Kurs 1952 – unter Verlängerung durch den Westerwald bis Köln – von Kölner VT 25 und VT 36.5 übernommen wird.

Ab 1955 (lt. Kursbuch und Zugbildungsplänen, nach dem Foto von Hel-

E 1793	S Frankfurt (M) (16 ⁴¹)–Niedernhausen					
1. 2.	W Frankfurt (M) (15 ³²)–Weilburg					
West	Altenkirchen–Au–Troisdorf–Köln (21 ⁵⁴)					
23	* 100 t Lok V 80 69%					
	ABVS	Frankfurt(M)–Köln	51793	1792	Ffm	780
	ABVS	" "	"	"	"	"
	ABVS	" "	"	"	"	"
Sa	ABVT25	Westerburg–	1780	4635	Köl	3001
Sa	ABVS	" "	"	"	"	"
Sa	ABVS	" "	"	"	"	"

Der Reihungsplan des E 1793, der an Sonntagen Limburg auf der direkten Route über Niedernhausen anfährt; an Werktagen ist bei der Fahrt über Bad Homburg–Weilburg ein weiteres, hier nicht durch Unterstreichen des Bahnhofsnamens gekennzeichnetes Kopfmachen in Grävenwiesbach und Weilburg erforderlich (s. Karte). An Samstagen läuft ab Westerburg ein VT 25 mit zwei weiteren Steuerwagen VS hinter bzw. vor der V 80 – what a train, man!

Links: „Fahrt frei“ für E 1793, der sich im August 1960 auf der Fahrt von Frankfurt/M nach Köln bei Bad Homburg in die Kurve legt. Es schiebt eine Griesheimer V 80 mit Schalldämpfer.

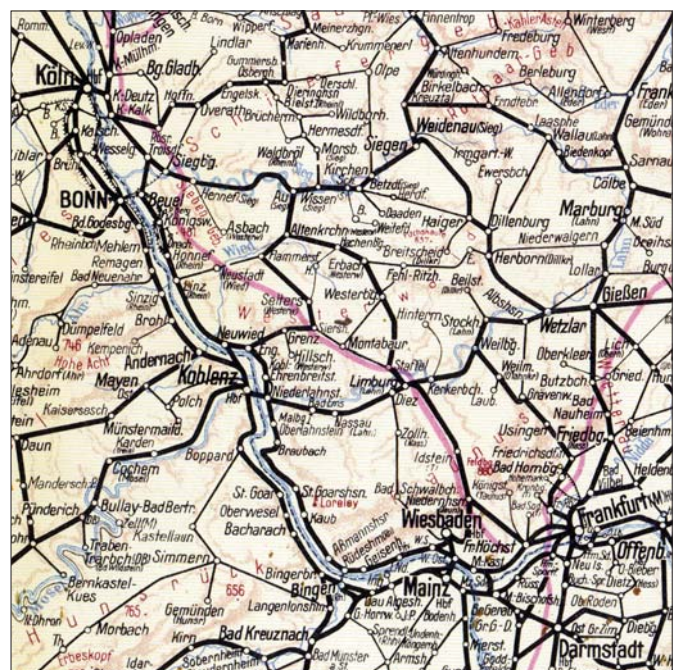
Drei Liliput-Steuerwagen VS 145 bilden hier den E 1792/1793; als Zug- bzw. Schublok fungiert noch die V 80 von Lima, deren Rotton eher dem Original entspricht als das zu dunkle Rot der Liliput-Wagen.



mut Oesterling bereits 1953) setzt die DB hier die neue V 80 mit drei Vorkriegs-VS 145 ein, um damit zugleich – viermal Kopfmachen auf der Hin- und zweimal auf der Rückfahrt! – den problemlosen Betrieb von Wendezügen und Steuerwagen zu demonstrieren. 1963 übernehmen V 100 mit Mitteleinstiegs-Eilzugwagen den Kurs.

Die Garnitur dieses wie des „alten“ Wende-Eilzugs aus V 80/VS 145 lässt sich in H0 mit Modellen von Roco und Liliput bzw. Piko nachbilden, wobei man sich eine weitere Version des VS 145 wünscht, wie sie vielleicht von Hobbytrain mit dem VT 36.5 erscheinen wird. Besonders für Modellbahner ist bemerkenswert, dass der Zug damals auf den Abschnitten Friedrichsdorf–Grävenwiesbach und Westerburg–Altenkirchen auch auf den kleinsten Nebenbahn-Stationen hielt.

Bei diesem Zug ist eine zeitgenössische Karte zur Darstellung des Laufwegs erforderlich, zumal einige Streckenabschnitte heute gar nicht mehr existieren. Die Route (Stationen mit Kopfmachen unterstrichen): Frankfurt/M–Bad Homburg–Grävenwiesbach–Weilburg–Limburg–Westerburg–Altenkirchen–Au–Köln. Bei der Route Niedernhausen–Limburg entfielen die Fahrtrichtungswechsel in Weilburg und Grävenwiesbach.



E 798 **Köln (6⁴⁰)–Troisdorf–Au–Altenkirchen–Westerburg–Limburg–**
1. 2. **Frankfurt (M) (10⁵⁵)**
West * 103% 100 t Lok V 80

▲ ab Köln u Altenkirchen

BDmf	Köln–Frankfurt	797	797	Ffm
ABmb	„ „	„	„	„
Bmb	„ „	„	„	„
Bd	Byb	„	„	„

▼ ab Au

1962 – im letzten Jahr vor ihrer Ablösung durch V 100 – bespannten die Griesheimer V 80 beim E 798 statt der VS 145 diese Garnitur aus drei Mitteleinstiegs- und einem bedarfsweise eingesetzten Vorkriegs-Eilzugwagen.



Als Nachfolger der V 80/VS 145-Wendezüge treten ab 1963 die V 100.20 mit Mitteleinstiegswagen auf den Plan. E 797 Frankfurt/M–Köln wurde im Sommer 1966 zwischen Eppstein und Niederjosbach an der Kursbuchstrecke 195b Frankfurt/M–Limburg aufgenommen. Auf einem Bauernhof ganz in der Nähe verbrachte der Verfasser in den frühen 60er-Jahren so manche Sommerferien, was seine besondere Affinität zu dieser Strecke und ihren Zügen erklären mag ...

Hier ist es eine Griesheimer V 80 ohne Schalldämpfer, die E 1793 Frankfurt/M–Köln im März 1960 gerade durch den Bahnhof Weißkirchen bei Bad Homburg geschoben hat. Die Steuerwagen der Wende-Eilzüge gehörten zumeist unterschiedlichen Bauarten des VS 145 an, wie auch die anderen Aufnahmen zeigen.



Komplett mit Roco-Modellen ist der E 798 des Jahres 1962 gebildet: V 80, Vorkriegs-Eilzugwagen der Gruppe 36 und drei Mitteleinstiegs-Eilzugwagen inkl. Steuerwagen (vgl. Reihungsplan linke Seite oben).

Zu dieser Aufnahme des Wende-Eilzugs in Ffm-Griesheim vom 7.5.1960 hat der Fotograf die Betriebsnummern notiert: V 80 010, VS 145 348, 144 und 141 (v.l.n.r.).



Rechts: Nicht nur der Wende-Eilzug mit V 80 004, sondern auch das kleine Sperrenhäuschen am Bahnsteig von Frankfurt/M-Nied verdienen das Augenmerk des Betrachters.



E 1793 in H0, aufgenommen auf dem Talviadukt bei Heinzenberg zwischen Grävenwiesbach und Weilmünster. Das von Jürgen Kauer erbaute Diorama wurde im Dorfgemeinschaftshaus Mönstadt fotografiert.





Touropa, Scharnow & Co.: Fernweh im Wirtschaftswunder



Am 6.7.1954 steht 50 3018 des Bw Radolfzell im Bahnhof Überlingen an der Bodensee-gürtelbahn. An zweiter Stelle im Zug ein Speisewagen der CIWL.



„Touropa-Fernexpress bei Klais im Wettersteingebirge“ hat Carl Bellingrodt diese Aufnahme in den VdEF-Nachrichten 5/1964 betitelt. Zielbahnhof der Turnuszüge war Mittenwald.

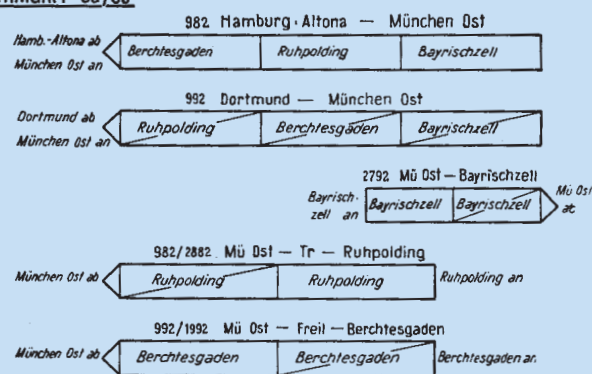
Unten: Reihungsplan von 1956 des D 381, der bis zu vier Bcüm der Touropa führt – sogenannte Einzelwagenführungen in der Vor- und Nachsaison als Ersatz für nicht verkehrende Turnuszüge.

Ganz unten: Turnuszug auf der Nord-Süd-Strecke bei Albugen im Weratal, September 1964. An 2. Stelle hinter E 10 326 (Bw Ffm-1) ein Bcüm mit Vorzugsabteilen, erkenntlich an den „Doppelfenstern“.

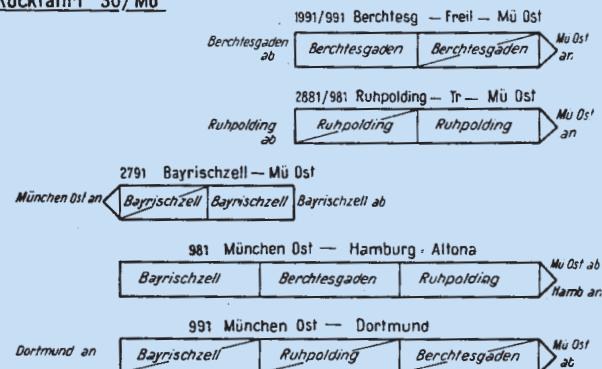
Als wir noch in der Wiege lagen/da gab es keine Liegewagen./ Jetzt können wir im Wagen liegen/ und uns in allen Lagen wiegen“, schütteleimt Eugen Roth 1958 für die Deutsche Bundesbahn, auf deren Gleisen zu dieser Zeit allein 108 Liegewagen für Touropa und 92 für Scharnow/Hummel unterwegs sind. Sie fahren nach beliebten Ferienzeilen in Süddeutschland ebenso wie in Österreich, der Schweiz und Italien. Ein ausgelasteter Turnuszug ist aus zehn Bcüm und einem WR gebildet, den je nach Durchfahrts- oder Zielland DSG oder CIWL stellen. Innerdeutsche Kurse fährt die DSG, die indes auch ISG-Wagen leihweise einsetzt. „Ein möglichst wirtschaftliches Fahren wird durch das Zusammenführen je eines Zuges von Dortmund und Hamburg auf einem Knoten der südlichen Bundesbahndirektionen [...] zum Zwecke eines Gruppenaustausches erreicht“, so „Die Bundesbahn“ vom Juli 1958. Auch werden einzelne Wagen oder -gruppen der Reiseunternehmen in Regelzügen der DB befördert – Anregungen genug für den vorbildnahen Modellbetrieb!

D 982/981 D 992/991

Hinfahrt Sa/So



Rückfahrt So/Mo



Auszug aus dem Zugbildungsplan für Touropa-Züge von 1957: Die Stammzüge aus Hamburg-Altona und Dortmund werden in München Ost in drei Flügelzüge zu den Zielbahnhöfen aufgeteilt.

D 381 München-Express

1. 2. München (23.25)–Ingolstadt–Würzburg–Bebra (–Nordstemmen)–Hildesheim–
 Süd Lüneburg–Lübeck–Grossenbrode Kai (13.08) (Kopenhagen)

** 104% 575 t, ab Wüß 600 t

29./30. VI.—2./3. IX., sonst nach bes Anordnung

		Bebra–Grossenbrode	382	512	DSG	6114
	WR	München–	„	382	„	6428
	Bd WL	„	„	„	„	„
	Bd WL	„	„	„	„	„
a)	Bcüm	„	„	„	Tour	—
	Bcüm	„	„	„	„	—
	Bcüm	„	„	„	„	—
	Bd Bcüm	„	„	„	„	—
	B	1	„	„	Mü	4003
	1) AB	2	„	„	„	„
	2) BPwm	3	„	„	„	„
	B	4	„	„	411	4004
	Bd WLB	„	„	„	DSG	—

a) Mo/Di 2./3. VII.—27./28. VIII. u. Mi/Do 4./5. VII.—29./30. VIII.

1) 1 A-Abteil Pass und Zoll ab Lübeck
 2) Seitengang



„Der Sonne entgegen“ rollt der Touropa-Fernexpress mit der 03 1011 aus Rocos Digital-Startpackung von 2006 auf der Anlage von Otto Humbach.

Den langen Touropa-Zug (auch hier wieder an fünfter Stelle ein CIWL-Speisewagen) bringt 01 189 des Bw Hannover am 7.6.1958 mithilfe einer Schiebelok über die Rampe Bebra–Cornberg.



Vielleicht einen kompletten Turnuszug, auf jeden Fall aber an 2. und 3. Stelle zwei Liegewagen mit den typischen Schürzen hat auf dieser raren Farbaufnahme 03 1014 des Bw Dortmund Bbf am Haken.

Bei Endorf/Obb. ist E 17 114 (Bw Augsburg) im Jahr 1957 mit einem Turnuszug unterwegs. An sechster Stelle ist schwach der Speisewagen zu erkennen.



Rechts: Der berühmte „Heckeneilzug“ E 451 (siehe S. 84) führt 1957 bei Bedarf und nur im Sommerabschnitt (umrandet) einen Wagen 2. Klasse für den „Kleinen Turnusverkehr“. Im Modell kann man dafür auch einen Touropa- oder Scharnow-Wagen einsetzen.

Im E 770 Karlsruhe–Freudenstadt läuft an erster Stelle ein Scharnow-Liegewagen. 94 1249 und 94 820 befördern den Zug über die 1:20-Rampe nach Freudenstadt Stadt, unterstützt von 94 1025 als Schiebelok, 1.8.1966.

E 451		Frankfurt (M) (9 ⁰⁷)–Marburg (Lahn)–Korbach–Brilon Wald–Paderborn–Bielefeld–Bünde–Rahden–Bremen (19 ¹²)					
1. 2. West		* 92% 350 t, ab Marburg 300 t		☞ Marburg–Bielefeld			
[nS]	Post4	Frankfurt–Bremen		452	452	19	61
	MPw	"	"	4716	"	F/m	485
	B	"	"	"	"	"	"
2 Kb	B	"	"	"	"	"	"
	AB	"	"	"	"	"	"
	B	"	"	"	"	"	"
a)	B	"	"	"	"	"	"
b)	AB	"	–Marburg	"	"	"	486

a) Do–Mo Bd Kleiner Turnusverkehr
b) vS u nS bis Korbach

Auch mit Personenzügen wurden Liegewagen des Turnusverkehrs befördert. 38 2770 des Bw Heilbronn dampft im Juli 1965 mit Zug 2915 Heidelberg–Heilbronn aus Umbau-, Expressgut- und Liegewagen aus dem Bahnhof Neckargemünd.





1861 km unterwegs: F 13/14 „Dompfeil“



Er zählt zu den klassischen F-Zügen des „Blauen Netzes“ von 1951 – der F 13/14, der zunächst Braunschweig mit Frankfurt/M, 1952 als „Dompfeil“ Hannover mit Köln verbindet. Ab 1953 wird er mit der typischen Garnitur B-BR-B gefahren, die indes nicht nur als „Dompfeil“ unterwegs ist: Nach der mit einer 05 aus Hamm bewältigten Früh-Tour von Hannover (ab 6.37 Uhr) nach Köln (an 10.15 Uhr) geht es um 14.21 Uhr mit einer 01.10 aus Hagen-Eck als F 15 „Sachsenroß“ wieder nach Hannover und von dort nach kurzer Wendezeit (an 18.29/ab 19.06 Uhr) als F 18 „Germania“ mit einer 03 aus Hannover nach Bonn (an 23.07). Um 6.34 Uhr in der Frühe eilt dann F 17 „Germania“ mit einer 03 zurück nach Hannover (an 10.48 Uhr), um von dort um 14.11 Uhr als F 16 „Sachsenroß“ wieder nach Köln (an 17.57/ab 19.36 Uhr) und als F 13 „Dompfeil“ zurück nach Hannover (an 23.15 Uhr) zu preschen – beidemale 05-bespannt. Am nächsten Morgen beginnt dann der zweitägige 1861-km-Umlauf von vorne ... „Dompfeil“, „Sachsenroß“ oder „Germania“, 01.10, 03 oder 05: Im Modell ist (bis auf eine 01.10 mit Altbaukessel) alles drin!

F 14	Dom-Pfeil					
2.	(6³⁷) Hannover–Hamm (Westf)–Wuppertal–Köln (10¹⁸)					
**						
150 t	1 B4ü*	17		Hannover–Köln	17	2731
110%	1 WR	"		" "	93	6106
	1 B4ü†	"		" "	17	2731

Der Reihungsplan von 1952 zeigt den damaligen „Dom-Pfeil“ noch mit Vollspeisewagen zwischen den beiden Sitzwagen 2. Klasse. Genau so ...

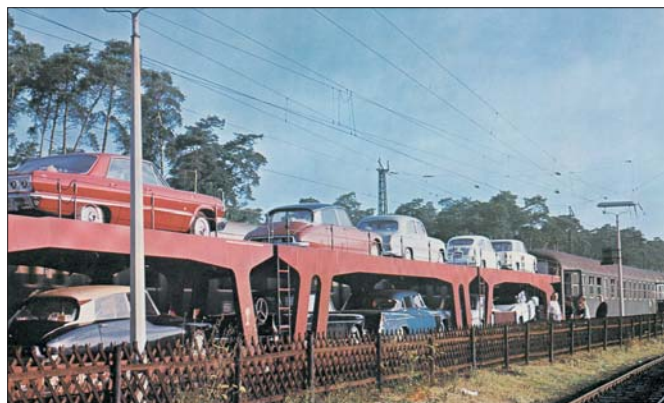
... ist F 14 mit 05 002 des Bw Hamm im Juli 1951 bei Milspe zwischen Hagen und Wuppertal unterwegs. Anfänglich verkehrt er noch von Braunschweig über Köln, Koblenz und Mainz bis nach Frankfurt/M.

Unten: Die obere der beiden Modell-Aufnahmen zeigt die von Liliput 2004 offerierte „Dom-pfeil“-Garnitur für die Epoche IIIa; darunter der auf Basis der Liliput-Modelle vorbildgerecht umgebaute und verfeinerte „Dompfeil“ von Alfred Fordon (siehe MIBA 1 und 2/2005).

Der Reihungsplan von 1954 zeigt den jetzigen „Dompfeil“ mit Halbspeisewagen – wie auch das Vorbildfoto auf der linken Seite unten: Am 10.6.1954 rollt 05 002 mit F 14 durch Wuppertal-Unterbarmen, von Carl Bellingrodt unweit seiner Wohnung aufgenommen.

F 14	Dompfeil					
2.	Hannover (6.37) – Hamm (Westf) – Wuppertal – Köln (10.15)					
West						
**	110%	150				
1)	B	2		Hannover–Köln	13	15 Han 1760
	BR			" "	" "	" "
	B	1		" "	" "	" "





D 449 Auto-Reisezug (nur für Reisende mit Auto)

(1.) 2. West **Milano PV (19.25)–Domodossola (–Brig–Bern–Wilerfeld–Olten–Basel SBB–Basel Bad Bf (2.30/42)–M-Friedrichsfeld)–Neu Isenburg (–Kaub–Unkel)–Köln Deutz–Düsseldorf (10.04)**

⚡ ** 102% 600 t, ab Neu Isenburg 550 t, ab Köln Deutz 500 t

1./2. u. 8./9. X.

ab Basel SBB

WR		Neu Isenburg–Düsseldorf		50449	450	DSG	3602	
Bd	WL	4	Milano–	697	„	CIWL	6258	2334
	WLAB	3	„	„	„	„	„	„
	WLA	2	„	„	„	„	„	„
	WLA	1	„	„	„	„	„	„
1)	Bcüm	160	„	„	„	Wt	3225	„
1) Bd	Bcüm	161	„	„	„	Köl	1674	„
2)	„Offehss	„	„	„	„	DB	—	„
	„Offehss	„	–Köln Deutz	„	„	„	—	„
	„Offehss	„	–Neu Isenburg	„	„	„	—	„

¹⁾ Liegestrecke Domodossola–Koblenz

²⁾ bis zu 11 Autotransportwagen (Kühler in Fahrtrichtung)
Einsatz der Wagen regelt BD Köln

Oben links: „Train Auto-Couchettes“-Werbe-
karte mit CIWL-Schlaf- und SNCF-Liegewagen

Oben rechts: „Auto im Reisezug“, das bedeu-
tet Erholung schon am ersten Urlaubstag. Ein
Blick auf den Verladebahnhof Neu Isenburg
bei Frankfurt/M“, so der Text zu diesem DB-
Kalenderbild von 1964. Der Autotransport-
wagen ist der dreiteilige Prototyp Offehs 60.

Rechts: Auto-Reisezug mit DSG-Speisewagen,
drei Schlafwagen der CIWL (als mittlerer ein
U-Hansa) und zwei DB-Liegewagen vor den
Transportwagen Offehss 55 auf einem DB-
Kalenderbild von 1966. Es könnte sich um ...

... den D 449 handeln, der 1964 in genau
dieser Reihung am Rhein entlangfährt. Auch
Typen und Herkunft der Pkw passen zu der
Route des Zuges.

E 581 Lüneburg (6⁰⁴)–Hamburg=Altona (7²³)

1. 2. Süd ** 98% 500 t
Sommerabschnitt

S		Lüneburg–Hmb=Altona		2626	582	Hmb	7071
	B	„	„	„	„	„	„
	AB	„	„	2380	„	„	7110
	Byg	„	„	2626	„	„	01089
So	WLABm 457 (Lörrach–)	„	„	481	„	DSG	3434
1) So	Offehss („)	„	„	„	„	—	—

a) Mo, Do, Sa ab 4. VI.

b) Di, Fr

1) Autobeförderung

Auto im Reisezug – und zwar im Eilzug: E 581
übernimmt an Sonntagen in Lüneburg mit
WLABm und Offehss den Hamburger Flügel
des D 481. Davor laufen ein vierachsiger
Umbauwagen Byg und Altbau-Eilzugswagen
AB und B, die lt. Umlaufplan zur Gruppe 30
(in H0 von Fleischmann und Liliput) gehören.

Ebenfalls vom Sommer 1964: der Reihungs-
plan des D 481 Lörrach–Puttgarden. Bis zu
der Aufflügelung in Hannover (–Bremen) und
Lüneburg (–Hamburg) sind Autotransport-
und Schlaf- bzw. Liegewagen abwechselnd
eingestellt. Auf der Strecke Lüneburg–Putt-
garden kamen vor diesem Zug auch die Vor-
serien-V 160 des Bw Lübeck zum Einsatz.

Rechts außen: „Das immer dichter werdende
Netz der Schnellzüge für die Kraftfahrzeuge
und ihre Insassen verkürzt beträchtlich die
An und Rückreise der Urlauber, schenkt ihnen
damit zusätzliche Ferientage und vermindert
überdies die Unfallgefahren an den Engpäs-
sen des internationalen Straßenverkehrs“,
heißt es zum Auto-Reisezug-Netz im DB-
Kalender 1966. Im Verladebahnhof Neu Isen-
burg (Bild oben) bündeln sich die Routen
nach Italien, der Schweiz und Frankreich.

D 481 Auto-Reisezug

(1.) 2. Süd **Lörrach (20.15)–Weil (Rhein)–Karlsruhe(–M=Friedrichsfeld)–Frankfurt (M) Süd–Hannover–Lüneburg–Lübeck–Puttgarden (8.01)**

⚡ bis Hannover ** 108% 550 t, ab Han 500 t, ab Lüneburg 400 t

Verkehrt Mo/Di, Do/Fr, Sa/So bis 19./20. X. u ab 3./4. V.

1)	Offehss	Lörrach–Puttgarden	482	482	DB	—
	WLABm 458	„	„	„	DSG	3433
Bd	WLABm	„	„	„	„	„
	Bcüm 3	„	„	„	Hmb	949
	WLABm 457	„	–Lüneburg (–Hmb=Alt)	„	581	DSG 3434
1)	Offehss	„	„ („)	„	„	DB —
	WLABm 459	„	–Hannover (–Bremen)	„	385	DSG 3435
1)	Offehss	„	„ („)	„	„	DB —
1)	Offehss	„	„	„	482	„ —

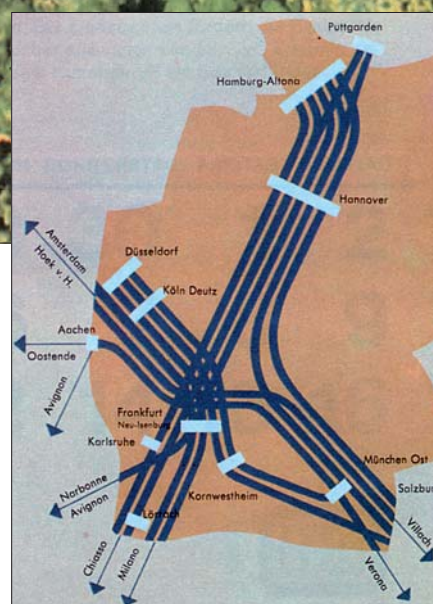
¹⁾ für Autobeförderung bis zu 10 Off; Kühler in Fahrtrichtung;
Einsatz durch Dispo Hamburg

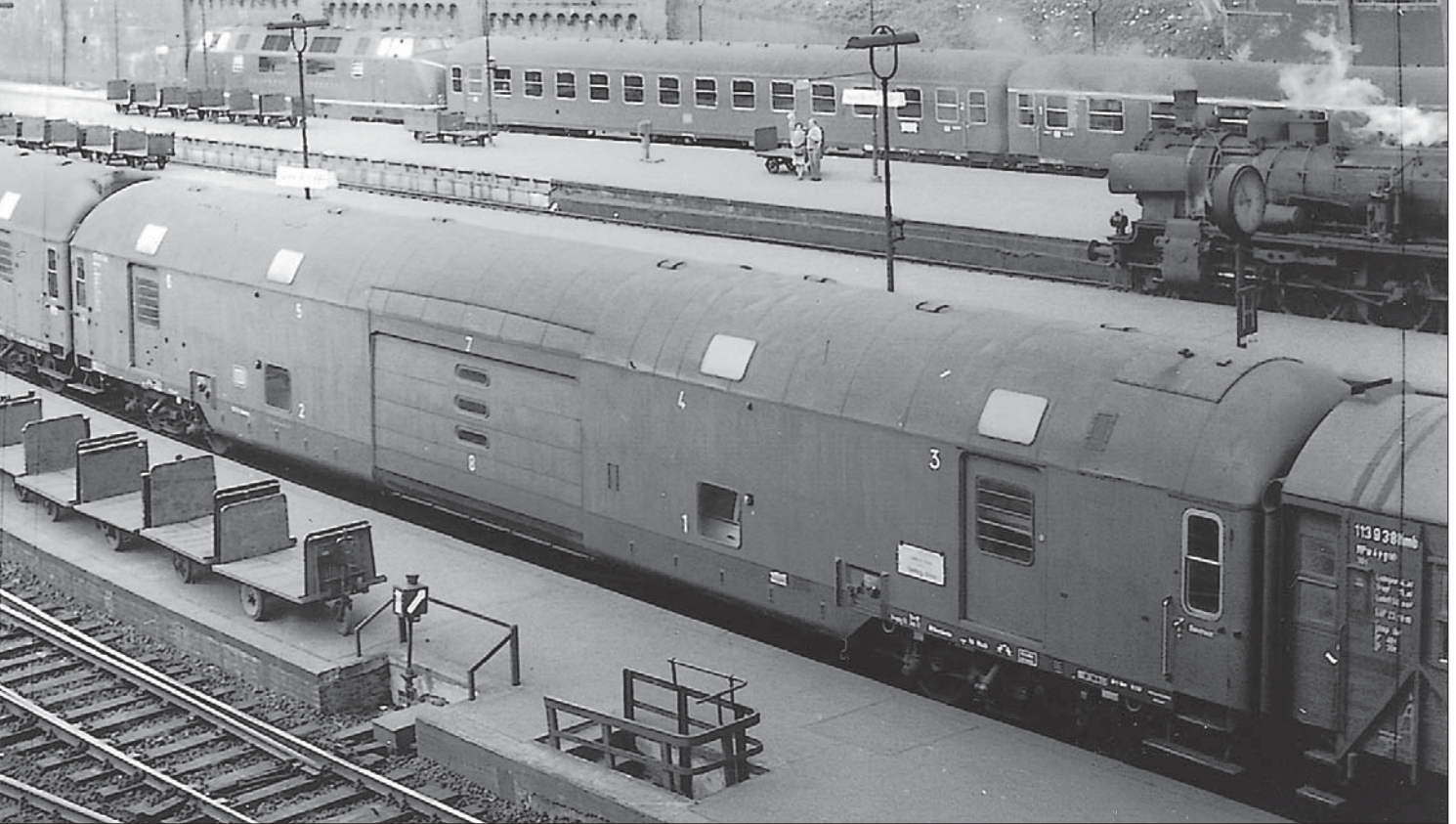
Nicht nur am Rhein: Auto im Reisezug



Auto als Reisegepäck“ – das ist keine Erfindung unserer Tage: Ab dem 1.4.1930 bietet die DRG auf der Strecke Hamburg/Bremen–Hannover–Basel versuchsweise die Beförderung von Kraftwagen mit „günstig liegenden“ Eilgüterzügen an. 1950 wird dies mit den Autotransporten über den Hindenburgdamm wiederaufgenommen. 1956 startet die DB die „Auto im Reisezug“-Ära mit dem D 411/412 Hamburg–Ba-

sel–Chiasso, der in neuentwickelten Doppelstock-Gepäckwagen und umgebauten MC4i-44 Kraftfahrzeuge und deren Insassen in Schlaf- und Liegewagen befördert. Gleichzeitig wird mit D 353/354 der Kfz-Transport München–Oostende auf Spezial-Güterwagen der SNCB aufgenommen. In der Folgezeit wird dieser sich stetig wachsender Beliebtheit erfreuende Service immer weiter ausgebaut.





F 49 Komet

1. Süd **Basel SBB (21.56) (—Basel Bad Bf (22.02/14))—Karlsruhe (—M=Friedrichsfeld)—Frankfurt (M)—Kassel—Hannover—(Lehrte Rbf)—Hamburg-Altona (9.27)**

⚡ bis Ffm ** 115% 600!

mit Autobeförderung

▲ ab Basel und Kassel

				476	107	19	151	2261
	Post4m	Basel SBB—Basel Bad (—Ffm)		3028			152	2262
				67	50	Hmb	693	2248
1)	a) DPwüm (Chiasso—)	„ —Hmb=Altona		50	„	„	692	2247
	Bd DPwüm	„ „		„	„	„	„	„
	MPw	„ „		„	„	„	„	„
	MPw	„ „		„	„	„	„	„
	WLABm 440	„ „		„	„	DSG 3422	„	„
	WLAB 450	„ „		„	„	„	„	„
	ARüm 170	„ „		„	„	Hmb 692	„	„
	Bcüm 171	„ „		„	„	„	„	„
	Bd Bcüm 172	„ „		„	„	„	„	„
	WLABm 441 (Chur—)	„ „		194	„	DSG 3423	2246	

▼ ab Frankfurt und Hannover

a) So/Mo, Mo/Di, Do/Fr, Fr/Sa

amdocs release on <http://mygully.com/showthread.php?p=32465002>

1) Autobeförderung

2) Abt 1 u 12 Dst, Liegestrecke Basel Bad Bf bis Hamburg Hbf

Hamburg Hauptbahnhof, 14.5.1961: Pünktlich auf die Minute rollt F 49 um 8.55 Uhr ein. Rechts ist noch ein MPw erkennbar; dem DPw4ümg 105 904 Hmb folgt ein weiterer Doppelstockwagen. Außer dem D 104 nach Hannover—Hamm—Köln auf Gleis 14 mit seiner V 200 verdienen auch die Schutzgitter um Weichenlaternen und Niedergang das Augenmerk des Betrachters.

Der Reihungsplan des F 49 „Komet“ von 1961 /62, als der Zug etwas später in Hamburg ankommt. Außer den Wagentypen – neben den Autotransportwagen DPwüm und MPw sind es ein Post4m, Schlaf- und Liegewagen sowie ein Halbspeisewagen ARüm – ist der Fahrtrichtungswechsel in Hannover bemerkenswert: Nach der Fahrt über die Lehrter Kurve kommt der Zug so in Hamburg-Altona an, dass die Autos den/die MPw „Kühler voraus“ verlassen können. Bei den DPwüm dagegen erfolgen Be- und Entladung seitlich über die eingebaute Dreh- und Hubbühne.

Diese H0-Nachbildung des doppelstöckigen DPw4ümg brachte Heris 2006 auf den Markt. Obwohl man sich die Fenster etwas präziser eingesetzt gewünscht hätte, ist der Gesamteindruck des Fahrzeugs durchaus stimmig.



Auch den durch Umbau des sogenannten „Landserschlafwagens“ MC4i-44 (linkes Modell) entstandenen Autotransportwagen MDyg-982 (so die Bezeichnung der hier gezeigten Epoche-IV-Ausführung) führt Heris im Programm, unter der Nr. 11032 auch für Epoche III.

Unten: Reihungsplan des D 411 von 1956 mit Wagen der FS, NS und CIWL; Nachfolger dieses Zuges ist der links gezeigte F 49 „Komet“.



D 411 Basel SBB (21.22) Basel Bad Bf (21.29/21.54)–Karlsruhe–(M–Friedrichsfeld)–Frankfurt (M)–Kassel–Altenbeken–Hannover–(Lehrte V)–Hamburg–Altona (11.51)

1. 2. Süd

** 104% 600 t, ab Kar 500 t, ab Lüneburg 600 t 7 Kassel–Hannover

29./30. VI.—15./16. IX.

▲ ab Basel, Kassel, Hannover

a)	DPw	(Chiass–) Basel SBB–Hmb–Alt	67	412	11mb	976	1710
	Büm	1 (Konstanz–) Karlsru	507	„	11mb	1069	„
	ABüm	2 („) „	„	„	Kar	2135	„
	B	103(Milano–) Basel SBB–	67	„	FS	8421	1765
	A	104(„) „	„	„	„	„	„
	Bcüm	105 „ „	412	„	11mb	1070	1709
Bd	WL	„ „	„	„	DSG	6416	„
b)	WLAB	448 „ „	„	„	„	„	„
	Pw	„ „	„	„	Kar	1948	„
	WLAB	„ –Karlsru (–Amsterd)	„	507	CIWL	9774	1087
	B	68 (Interl–) „ „ („)	321	„	NS	8631	1088
	A	69 („) „ „ („)	„	„	„	„	„
c) b)	B	4 (Mü–) Lüneburg–Hmb–Altona	381	282	Mü	3682	„
Bd c)	WLB	(„) „ „	„	„	DSG	6427	„

▼ ab Frankfurt (M) und Altenbeken

a) So/Mo, Mo/Di, Do/Fr, Fr/Sa Autobeförderung 1./2. VII.—14./15. IX.

b) So/Mo, Mo/Di, Do/Fr, Fr/Sa 1./2. VII.—14./15. IX.

c) bis 2./3. IX.

Gut, dass der Fotograf so früh auf den Beinen war: So entstand diese äußerst seltene Betriebsaufnahme des größtenteils nachts verkehrenden D 411. Um 6.17 Uhr macht der D 411 im Sommer 1956 zwischen Kassel und Altenbeken für eine Minute Station in Warburg (Westf). Der 41 des Bw Kassel folgen MPw und DPw für den Autotransport, ein Büm sowie ältere Schnellzugwagen der FS (s. Seite 46).

Ein kurzer Autoreisezug der Epoche IV: 01 0501 der DR ist am 17.7.1977 mit dem Dk 9500 von München in Berlin-Wannsee eingetroffen. Nachbildungs-freundlich führt der Zug an diesem Tag außer den DDM-Autotransportwagen nur einen Bcm und einen statt der regulären zwei WLABm.



Dk 9500 Autoreisezug

(1. 2.) München Ost (21.48) (–München Nordring)–Ingolstadt (–Nürnberg-Eibach)–Fürth (–Ludwigsstadt (1.54/2.00))–Berlin Wannsee–Berlin Stadtbahn (9.25)
Auch für Schlaf- und Liegewagenreisende ohne Auto freigegeben

⚡ bis Probstzella, Camburg–Dessau * 104% 600 t

Do/Fr, sowie 29./30. VI., 6./7. VII.

Do/Fr 18./19. XI., 29./30. I.–25./26. III., sowie 6./7. I.

1)	Bd	Bcm	654	München Ost–Berlin	9501	1100	20	288	2024
2)	Bcm	255	„	„	„	„	„	„	„
	WLABm	256	„	„	„	„	30	306	„
	WLABm	257	„	„	„	„	„	„	„
	Bd	WLABm	658	„	„	„	„	„	„
		4 DDM	„	–Berlin Wannsee	„	„	20	289	„
3)	Bd	3 DDM	„	„	„	„	„	„	„

1) 10 Abteile

2) Schaffnerabteil = Dst, Abt 2 und 3

Abt 11 DSG

3) → ; Dispo München

Der Reihungsplan des Autoreisezuges Dk 9500, der sich inklusive Zuglok komplett mit den entsprechenden Roco-Modellen der Epoche IV nachbilden lässt.



Schwarz und rot: Wendezüge mit V 36

Oben: V 36 408 verlässt im Schiebebetrieb (wie die Stellung des Ausfahrsignals zeigt) im Sommer 1962 den Bahnhof Offenbach-Bieber an der Strecke Offenbach–Dietzenbach. Die Lok, bei der man auch die Abblend-Ausführung der beiden unteren Lampen beachte, ist – wie auch die Steuerwagen VS 145 – im Bw Frankfurt/M-Griesheim stationiert.

Am 5.5.1956 dieselt V 36 407 des Bw Ffm-Griesheim mit einem Nahverkehrszug durch einen Kiefernwald bei Neu-Isenburg.



Wir haben alle mal klein angefangen: Das gilt auch für den Wendezug-Betrieb der jungen Bundesbahn. Bereits 1948 werden in der Direktion Frankfurt/M im Rahmen der „motorisierten Zugförderung“ die ersten Wendezüge mit V 36 gefahren, zumeist mit vierachsigen (Triebwagen-) Steuerwagen VS 145, aber auch mit Donnerbüchsen samt entsprechendem Steuerwagen. Auch in den Großräumen Bremen, Wuppertal, Stuttgart, Nürnberg oder München wird diese Betriebsform mit den reichlich vorhandenen V 36 schon früh praktiziert – vor allem zur betrieblichen Entlastung der großen Knotenbahnhöfe von Umsetzfahrten, wobei der Wendezug die Vorteile des Triebwagens (rascher Fahrtrichtungswechsel) mit denen des lokbespannten Zuges (Anpassung der Wagenzahl an das Verkehrsaufkommen) verbindet.

Für das Nachspielen dieses Verkehrs stehen geeignete H0-Modelle zur Verfügung: Die V 36 gibt es in unterschiedlichen Ausführungen von Lenz, Weinert und Lima; Roco hat zur Messe 2008 ein weiteres Modell angekündigt. Zu den VS 145 von Liliput wünscht man sich weitere Varianten; rote Donnerbüchsen erschienen als Sonderserien von Fleischmann, Märklin und Roco.



Ziehend ist hier die V 36 408 im Sommer 1962 auf der Strecke Offenbach–Dietzenbach unterwegs. Lokführer und Beermann scheinen die Fahrt durch die frische Waldluft zu genießen.

Rechts: VS 145 171 und ein weiterer Steuerwagen bilden den Wendezug, mit dem eine Griesheimer V 36 ihren „Heimatort“ passiert, 26.6.1953.



Nicht die V 36.4 von Lenz, sondern die Umbaulok der „Vogelsberger Westbahn“ ist hier mit den VS 145 von Liliput unterwegs, die vorbildgemäß das Laufschild Offenbach–Dietzenbach tragen (kleines Bild).



Rote Donnerbüchsen von Roco mit dem Weinert-Modell des Steuerwagens auf Basis des Pwgs 41 und eine V 36 von Lima mit Dachkanzel bilden den von Horst Meier in Szene gesetzten Wenzug. Als Hintergrund fungiert ein umgebautes Kibri-Silogegebäude.

Oben links: Am 28.7.1956 steht V 36 416 des Bw Darmstadt mit ihrem Wenzug in Messel (richtig – der Ort mit der Grube). Gut zu sehen ist die Front eines Donnerbüchsen-Steuerwagens (von Weinert als Umbausatz in H0 erhältlich).

Auch im Frankfurter Raum waren einige V 36 mit Dachkanzel eingesetzt – wie V 36 418 des Bw Ffm-Griesheim, die hier bei Louisa im Mai 1957 der 44 1141 begegnet.

Eine der typischen Strecken für den Wenzug-Einsatz der V 36 war Fürth–Cadolzburg, liebevoll „Moggerla“ genannt. Der Fürther Eisenbahnclub e.V. hat den Abschnitt Zirndorf–Cadolzburg in H0 nachgebaut. Am Einfahrsignal von Cadolzburg schiebt eine V 36 mit Dachkanzel (Modell von Weinert) ihre Garnitur aus roten Roco-Donnerbüchsen und Weinert-Steuerwagen in Richtung Endbahnhof.



Schon kurz nach dem Krieg wurde im Raum Bremen ein Wendezug-Betrieb mit V 36 aufgezo-gen. Im Jahr 1952 ist ST 337 Bremen–Nor-denham bei Delmen-horst unterwegs. Zwischen V 36 211 und Pwif-Steuerwa-gen laufen Cid-21 und Ci-28.



Am 25.4.1959 wurde V 36 405 mit P 2130 von Bad Soden als Wendezug in Ffm-Höchst aufgenommen. In diesem Bahnhof „starteten und endeten sowohl die Wendezüge in Rich-tung Offenbach–Hanau als auch die auf der Strecke nach Bad Soden“, so Stefan Lauscher in seinem Standardwerk „Die Diesellokomo-tiven der Wehrmacht“, das eine Fülle von Informationen und Bildern zum Thema dieses Kapitels enthält.



Orient-Express im Kalten Krieg

F 106
1.2.3.
*
89%
Gbl Süd

Orient-Expreß

Warszawa Gl (14.30)—**Praha Wils.n** (9.52)—Plzen—Marianské Lázně—
Schirnding(15.18/15.50)—Nürnberg—Crailsheim(—Aalen)—**Stuttgart** (21.00)

250 t

↑ ab Schirnding und Nürnberg

(1)	Pw	(Praha—) Schirnding—Stg(—Paris)	71	6	SNCF 8100	211
	ABC 20	(Warsz—) „ „ „	„	„	PKP 9000	217
2)	WLAB	„ „ „	„	„	CIWL 9702	„
3)	WLAB	(Praha—) „ „ „	„	„	„ 9703	211
4)	ABC 21	(Bayr—)Nürnberg—Stg(—Paris)	238	6	Nür 4403	179
—Sa—	C	Nürnberg—Stuttgart	105	105	Stg 5074	*
	BC m	„ „	„	„	„ 5073	

- 1) 21/308 2 Achsen Schi—Nür, 1 Achse Nür—Strbg
2) Mo, Do, Sa
3) So, Di, Mi, Fr
4) 20. VII.—25. VIII.

Hier fährt ein ganz besonderer Zug für die Freunde der Epoche IIIa ins Bild: Der legendäre „Orient-Express“, genauer gesagt: das, was nach dem Zweiten Weltkrieg von dem Flügelzug Paris–Prag/Warschau übrig geblieben ist. Wir schreiben das Jahr 1953, als die Kriegslok der Baureihe 52, bei der tschechoslowakischen Staatsbahn CSD als 555.0 eingereiht, kurz hinter der Grenze Einfahrt zum westdeutschen Grenzbahnhof hat. „Der Soffjetstern, meine Damen und Herren, der Soffjetstern!“, hätte Konrad Adenauer damals warnend ins Plenum gerufen. Am Haken hat sie auf der Vorbildaufnahme unten links einen Gepäckwagen der SNCF, einen Sitzwagen 1./2./3. Klasse der PKP und den blauen Schlafwagen Warschau–Paris der CIWL. Für den Modellzug ließ sich die Gützold-52 relativ schnell mit etwas Stern-Kosmetik in eine 555.0 der CSD verwandeln; mit authentischen Wagenmodellen jener Epoche sieht es freilich finster aus, weswegen zwei eigentlich nach Epoche IV dekorierte CIWL-Wagen von Jouef dem Zug internationales Flair verleihen.

Mit den Wagen ist es in späteren Zeiten dank der UIC-Y-Wagen von Tillig (CSD) und der von L.S.Models avisierten SNCF-Wagen etwas einfacher, weshalb auch der Nachfolger von 1964/65 gezeigt wird; bleibt die Hoffnung auf einen authentischen CIWL-Schlafwagen.





Roter Stern und blauer Stahl: Der „Orient-Express“ von 1953 in H0, aufgenommen zwischen der Grenze CSSR/BRD und Schirnding. Gützolds 52 wurde mit dem Stern zur 555.0 der CSD, die CIWL-Wagen sind von Jouef. Die Aufnahme ist mangels authentischer Wagenmodelle eher als nicht alltäglicher „Garnierungsvorschlag“ zu verstehen.

Oben rechts: Im Jahr 1953 hat F 105 soeben Schirnding verlassen. Die 555.0 vor dem CIWL-Schlafwagen präsentiert ihren Stern mit „hängender Spitze“.

Reihungsplan des D 105 aus dem Jahr 1964/65. Die zwei Wagen Paris–Prag werden in Stuttgart aus F 5 „Orient-Express“ übernommen.

Jetzt macht der Stern schon etwas mehr her: 475.195 der CSD verlässt mit dem Prager Zugteil des „Orient-Express“ im Februar 1965 den Bahnhof Schirnding.

Linke Seite Mitte: Reihungsplan des F 106 von 1953. Hinter SNCF-Gepäckwagen und PKP-Sitzwagen wechselweise ein CIWL-Schlafwagen Warschau/Prag–Paris.

Linke Seite unten: Einfahrt Schirnding frei für F 106 „Orient-Express“. Die 52er-Kriegslok bringt 1953 als CSD-555.0 drei Wagen gemäß dem Zugbildungsplan über die Grenze.



D 105 Stuttgart (6.24)—Backnang—Crailsheim—Nürnberg—Marktredwitz—Hof (12.03)

1. 2.

Süd

**

99%

500 t, ab Nür 450 t, ab Marktredwitz 200 t

		Stuttgart—Nürnberg		106	106	18	40
W	Post4			570	570		41
S	Post4m			106	1218 W		41
	BDüm	8+	„ —Hof	106	1274 S	Stg	3088
	ABüm	7	„ „				
a)	Büm	6+	„ „		1218	Reg	2803
1)	Ds		„ —M'redw (—Prah)		205	CSD	5940
	B	160	„ „ („)			Stg	3010
	B	161	„ „ („)			CSD	5940
b)	B	162	„ „ („)				
	AB	34 (Paris—)	„ „ („)	5		SNCF	5052
						CSD	5922
c)	WLA	2 („)	„ „ („)			CIWL	6165
Bd	Bc	33 („)	„ —Nürnberg		106	SNCF	5047

a) Sa, sonst Bd
b) Sa—Mo, sonst Bd
c) Mo, Mi, Fr

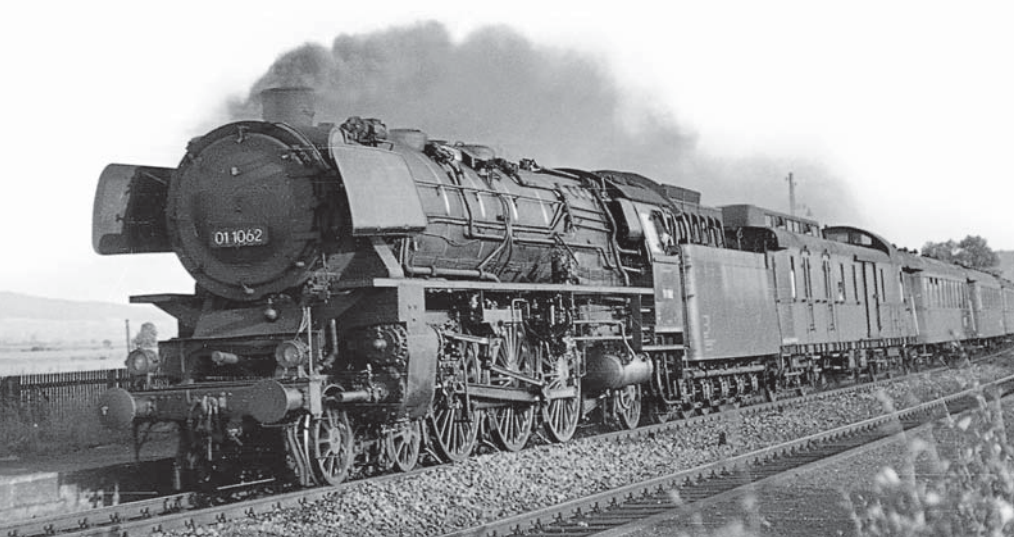
1) 12/380 8 m² (1 Achse) Nürnberg—Marktredwitz (—Prah)



Nur echt mit dem PwPost: D 73/74 Hamburg-Altona–Basel



Der Gegenzug D 73 fährt zwischen Kassel und Göttingen nicht über Dransfeld, sondern über Eichenberg. 1953 passiert er Rosdorf südlich von Göttingen; vor dem typischen PwPost die 01 1062 des Bw Kassel.



Es ist nicht nur der Wagenpark mit dem seltenen PwPost4ü-28 und dem blauen CIWL-Schlafwagen, der diesen Zug so attraktiv macht. Es ist auch die Bespannung, beispielsweise für D 74 im Jahr 1955: Hmb-Altona–Hannover 03.10 Bw Altona, Hannover–Kassel und Kassel–Frankfurt/M 01.10 Bw Kassel, Frankfurt/M–Basel Bad 01.10 Bw Offenburg. D 74 fährt zwischen Göttingen und Kassel über die alte Rampenstrecke der Hannoverschen Südbahn und legt dabei in dem vergleichsweise bescheidenen Bahnhof Dransfeld – von hier aus geht es eingleisig weiter – samt seinen internationalen Kurswagen von Dänemark nach Italien einen planmäßigen Halt ein. Gründe genug für eine H0-Nachbildung, bei der man es mangels absolut authentischer Modelle mit den Unterschieden zwischen Epoche IIIa und b nicht übermäßig genau nehmen muss.



D 74
1. 2. 3.
**
102%
Gbl Süd

**Hamburg-Altona (6.48) (—Langenhagen)—Hannover (—Dransfeld)—
Kassel—Gießen—Frankfurt (M)—Heidelberg—Karlsruhe—Basel Bad
(21.02/21.33)—Basel SBB (21.40)**

600 t, ab Ffm 500 t

		ab Kassel und Heidelberg			
C	1	Hannover—Frankf (M)	73	73	Ffm 573
C		(Bremh—) Han—Bas Bad	174	„	„ 500
BC	11	„ „ „	„	„	„ „
C	12	„ „ „	„	„	„ „
BC	8	Hmb-Alt—Han (—Stg)	283	174	Stg 5071
BC	7	„ „ (—Passau)	„	„	Reg 4758
C	5	„ „ (—Mü)	„	„	Mü 3987
BC	6	„ „ „	„	„	„ „
(1)	C	4 „ —Basel Bad	73	73	Hmb 1041
(1)	C	3 „ „	„	„	„ „
WR		„ „	„	„	DSG 6104
BC	102	„ —Basel SBB	„	„	Hmb 958
ABC	101	Hmb-A—Basel (—Genova)	„	70	„ 957
WL ABC		(Kobhv—) Hmb A—Bas (—Gen.)	140	„	CIWL 9727
ABC	78	(Nyb—) „ „ (—Roma)	„	„	Mü 3523
(2)	Pw Post	Hmb-Alt—Bas SBB	73	73	Hmb 958

ab Hmb-A, Han u Ffm

¹⁾ = Dreieckslauf
²⁾ ab Bas Bad Spitze; 40/16/173

Der Reihungsplan des D 74 von 1953, der für den Modellzug links von unten nach oben zu lesen ist, denn die Aufnahme zeigt den Zug kurz nach der Abfahrt in Hannover. Der frisch hauptuntersuchten 01.10 mit Altbaukessel (Weinert-Basis mit Resin-Kessel, siehe MIBA 10/2001, S. 36) folgen also PwPost (Liliput), ABC Nyborg—Roma (Fleischmann), WLABC Kobenhavn—Genova (Typ Z von Jouef), ABC Hmb-Altona—Genova (Fleischmann), WR und C Hmb-Altona—Basel; die weitere Reihung geht aus dem Plan hervor.

Ausnahmsweise nicht der im Umlaufplan verzeichnete PwPost, aber dennoch unser Zug: Es ist noch der alte Heidelberger Kopfbahnhof, den die Vorserien-V 200 002 des Bw Ffm-Griesheim 1954 mit D 73 Basel—Hmb-Altona verlässt. Im Jahr darauf wird eine 01.10 des Bw Offenburg den Zug durchgehend von Basel Bad bis Frankfurt/M bespannen.





Schweizer Immigrant: D 183/184 Zürich–Wilhelmshaven

Das ist in der Epoche III nicht alltäglich – eine komplette Sitzwagen-Garnitur einer benachbarten Bahnverwaltung auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. In den 60er-Jahren ist der D 183/184 Zürich–Wilhelmshaven so mit SBB-Wagen unterwegs, der ansonsten noch einen DSG-Speisewagen, DB-

Wagen aber nur abschnittsweise oder saisonal mitführt. Auch er fährt in der Nord-Süd-Relation zwischen Göttingen und Kassel über die Dransfelder Rampenstrecke; zwischen Kassel und Frankfurt/M geht es in beiden Richtungen über die Main-Weser-Bahn, zu- meist mit einer 01.10 des Bw Kassel.

In H0 lässt sich dieser Zug mit den von Roco mehrfach für die Epoche III aufgelegten schweren RIC-Wagen nachbilden; ebenso geeignet sind die Schlierenwagen von Tillig. Allerdings gibt es von beiden Herstellern keine AB-Wagen, wobei statt der A/AB-Kombination auch zwei A-Wagen möglich sind.



D 184 am 1.6.1963 auf der Main-Weser-Bahn bei Frankfurt-Bonames. Hinter der 01 1071 (Bw Kassel) der Büm Bremen–Frankfurt/M und der Speisewagen, dem SBB-Sitzwagen der Bauart Schlieren folgen.



D 184 Wilhelmshaven (6.00) – Oldenburg – Bremen – Hannover – Kassel – Giessen –
 1. 2. Frankfurt (M) – Heidelberg (–Basel Bad Bf (18.33/48)) – Basel SBB – Zürich (20.45)
 Süd

⚡ ab Ffm *** 128% 400 t, ab Bremen 500 t, ab Ffm 450 t

▲ ab Wilhelmshaven und Frankfurt

Pw		Wilhelmshaven–Zürich	183	595	SBB	5782	2256
B	161	„ „	„	„	„	„	„
B	162	„ „	„	„	„	„	„
B	163	„ „	„	„	„	„	„
B	164	„ „	„	„	„	„	„
AB	165	„ „	„	„	„	„	„
A	166	„ „	„	„	„	„	„
B	167	„ „	„	„	„	„	„
B	168	„ „	„	„	„	„	„
WR		Bremen–Basel Bad Bf	„	275	DSG	3600	
a) B	8	„ –Frankfurt	„	183	Han	1001	
B	7	„ „	„	„	„	„	

▼ ab Kassel

a) bis 31. X. u ab 10. IV. tägl; sonst Do–Mo u Bd

Der Reihungsplan aus dem Jahr 1963: Mit einer kompletten SBB-Garnitur samt DSG-Speisewagen ist D 184 auf den DB-Gleisen zwischen Wilhelmshaven und Basel Bad unterwegs; die beiden DB-Sitzwagen verkehren nicht ständig. Links der D 184 in H0: Hinter der 01.10 Öl des Bw Kassel (Roco) DSG-WR (Liliput) und die schweren RIC-Wagen der SBB von Roco.

Tilligs H0-Modelle der für den grenzüberschreitenden (RIC-) Verkehr zugelassenen Schlierenwagen der SBB gibt es als A, B und Bc. Statt der A/AB-Kombination beim Vorbild sind im Modell zwei A-Wagen für die komfortbewussten Schweizer Passagiere durchaus plausibel. Ein richtiger AB bleibt natürlich dennoch wünschenswert ...

Im Sommer 1962 verkehrte auch D 184 über die Dransfelder Rampenstrecke. Vor der ab Göttingen nachschiebenden 41 (bemerkenswert die Ausführung: die für die 60er-Jahre typischen kleinen Windleitbleche, aber noch der alte 2'2T32-Tender) zwei B der Bauart 1928, ein Schürzen-Speisewagen der DSG und zwei B- und ein A-Wagen der SBB.





Pt	ABPw4i, ETA (150)	Hümme—Karlsh I U	2696
1446	AB3ü, B3ütr, ETA 179	„ „	„
S			
1 2			

Eine ebenso ungewöhnliche wie reizvolle Kombination: Im Fuldata sind 1956 ein damals neuer ETA 150 und ein betagter ETA 177 gemeinsam unterwegs. Der Reihungsplan von 1959 zeigt eine ähnliche Zusammenstellung für die Strecke Hümme—Karlshafen.

Elektrische Triebwagen mit Anhang: ETA-Kombinationen



Randvoll mit Gepäck – und noch einen Post-Zweiachser im Schlepp: Zug 1435 Limburg–Gießen in Wetzlar auf Gleis 3 im Bahnhof Wetzlar, 1965.

Als Akku-Triebwagen fast aller Bauarten H0-Modelle zeitgemäßen Standards – das hätten sich die Freunde der alten „Heulbojen“ und der modernen „Zigarren“ vor nicht allzu langer Zeit kaum träumen lassen. Mittlerweile stehen mit den ETA 177 (Liliput) und ETA 179 (Weinert) sowie den Nachfolge-Typen ETA 150 (Hobbytrain) und ETA 176 (Kato) genug Modelle zur Verfügung, um nicht nur Solo-Triebwagen bzw. ETA/ESA-Gespanne zu fahren – auch die vielfältigen Kombinationen mit anderen Wagen oder Dieseltriebwagen können realisiert werden. Beispiele gibt es genug, vor allem aus der besonders kombinationsfreudigen BD Kassel.



Selten solo unterwegs waren die Akkutriebwagen bei der kombinationsfreudigen BD Kassel – bis auf die ETA 176, die mit Fahrzeugen mit Regel-Zug- und Stoßvorrichtung nicht gekuppelt werden konnten. Hier erklimmt ETA 176 004 des Betriebswagenwerks (Bww) Kassel bei Groß Ellershausen von Göttingen her die Dransfelder Rampe (vor 1960).

Der ETA 177 von Liliput (ergänzt um die Kästen der Feinststeuerung) mit dem Steuerwagen ESA 177 024, der aus einem roten VB 140 von Märklin entstand (siehe MIBA 12/2002, S. 56).



Vorbild für das obige Modell-Gespann: Im April 1961 sind der Steuerwagen ESA 177 128 (umgebaut aus einem Civ-34) und ETA 177 014 auf einem ihrer letzten Planeinsätze zwischen Duisburg Hbf und Wedau unterwegs.



Ptb	W	B3ü, B3ütr, ETA (177)	Göttingen—Kassel
2754	W	AB4iVT 60,5	„ „
1 2	S	ABPw4i ETA 150	„ „
	S	ESA (150)	„ „

Die Kombination ETA/VT war typisch für die BD Kassel. Im Bahnhof Hann. Münden, einem regelrechten ETA-Treffpunkt, bilden ETA 177, ESA 177 und VT 60.5 am 30.11.1957 den Ptb 2754 Göttingen—Kassel. Zwei Jahre später ist lt. Reihungsplan von 1959 der ESA nicht mehr mit von der Partie; an Sonntagen wird der Zug mit den damals modernen ETA/ESA 150 gefahren.

Ptb	B3ü, B3ütr, ETA 179	Kassel—Bebra
1627	EBA	„ „
Sa	G	„ „
1 2		

Rund um Kassel waren manch ungewöhnliche ETA-Fahren anzutreffen, wie der Zugbildungsplan B von 1959 zeigt: Als Ptb 1627 hat der ETA 179 einen EBA und einen gedeckten Güterwagen im Schlepp.

2683	ETA	Altenbeken—Kassel
Sa	ESA	„ „
1. 2.	ETA	„ „
	Post4	„ „

Zwei ETA 150, dazwischen ein ESA 150 – und hintendran noch ein vierachsiger Postwagen: So ist Zug 2683 an Samstagen zwischen Altenbeken und Kassel unterwegs.

Pb	Bi	Hümme—Karlshafen I U	1455	1449	05453	
1442	MBi	„ „	1201	1201	05455	
W	BPw3y, AB3y, 4 B3y	„ „	1455	1453	05330	
1 2	Bi, ABi	„ „	„	1449	05405	} verschließen
200 t	AB3ü, B3ütr, ETA (179)	„ „	2696	1445	05414	

Eine Bi-Donnerbüchse, ein Behelfspersonenwagen MBi – und dahinter als verschlossener Leerpark drei Pärchen Umbau-Dreiachser, nochmals Bi- und ABi-Donnerbüchsen und schließlich ein ETA 179!



Pt		B3ü, B3ütr, ETA (177)	Eichenberg—Kassel
2782			
W	W	EBA	„ „
2	Sa	B3ü, B3ütr, ETA (179)	„ „

ETA 179 005, EBA, ETA 179 007 als Ptb 2782 Januar 1958 in Hann. Münden. Links die Reihung 1959.

Ptb		B3ü, B3ütr, ETA (177)	Kassel—Eichenberg
2783			
W	W	EBA	„ „
2		B3ü, B3ütr, ETA (177)	„ „

Unten ETA 177 002 und 004 am 9.5.1958 in Kassel Hbf; links die Reihung dieses Ptb 2783 samt EBA im Jahr 1959.



Nochmals Zug 1435 Limburg—Gießen in Wetzlar, hier im März 1965 und mit einem Postwagen älteren Baujahrs hinter dem ETA 150 138 des Stützpunkts Limburg.



Über die Alpen und die Ostsee: D 81 Roma Termini–Kopenhagen

Der D 81 „Alpen-Express“ ist mit seinem Gegenzug D 82 eine der ältesten Verbindungen Italien–Skandinavien über die Fährroute Großbrode Kai–Gedser; 1954 verkehrt er zum ersten Mal. Im Gegensatz zum ein Jahr früher hier eingesetzten „Italien–Skandinavien-Express“ F 211 nimmt er statt der Gotthard- die Brenner-Route und führt nur innerdeutsche Schlafwagen der DSG, was angesichts kaum angebote-

ner CIWL-Schlafwagen der Epoche III die Nachbildung durchaus erleichtert. Internationales Flair verleihen ihm die italienischen Wagen der FS und die dänischen der DSB; genau passende Modelle sind bei Rivarossi, Heljan und A.C.M.E. erschienen. Wer es nicht 100 %ig genau nimmt, mag auch die bekannten Roco-Italiener der Vorkriegsbauart nehmen, die allerdings keine RIC-Typen und damit eigentlich nicht

für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen sind. Während der D 82 Deutschland in der Nacht durchfährt, ist D 81 im Sommer nördlich der Mittelgebirge im Tageslicht unterwegs. Als Zugloks sind von Kufstein über München bis Würzburg E 16 und E 18 und dann 01.10 (gelegentlich auch 01) und V 200 bis Hamburg Hbf ausgewiesen; die restliche Etappe von hier bis nach Großbrode Kai übernehmen 41er.



Von Rivarossi ist dieses H0-Modell eines RIC-fähigen FS-Schnellzugwagens 1. und 2. Klasse; in gleicher Ausführung erschienen auch A- und B-Wagen dieser Bauserie.

Ganz genau passen auch der FS-Az 23021 von A.C.M.E. und der DSB-B Cc 1140 von Heljan aus dem A.C.M.E.-Set 55023 „Skandinavien Italia Express“. Beide Wagen haben die Hersteller auch einzeln angeboten.





Zwischen Göttingen und Kreiensen zieht eine V 200 des Bw Hamburg-Altona D 81 durch das Leinetal nordwärts. Dem DSG-WR Bebra–Großenbrode folgen die FS-Wagen nach Kopenhagen und der DB-B Roma–Großenbrode. Puristen werden die Abweichungen vom Reihungsplan ebenso bemerken wie die eigentlich nicht RIC-fähigen Wagen der FS.

Der Reihungsplan von 1959 zeigt den Seitengang-Pws zwischen Sitz- und Schlafwagen.

Braune FS- und rotbraune DSB-Wagen, wie sie auch der „Alpen-Express“ führt, werden in Großenbrode Kai trajektiert.

D 81 Alpen-Express

1. 2.
Süd

Roma Termini (6.40)–Firenze–Bologna–Verona–Brennero/Brenner–Innsbruck–Kufstein (21.10/37)–München–Augsburg–Nürnberg–Würzburg–Bebra–Hannover(–Lehrte V)–Hamburg–Lübeck–Großenbrode Kai (12.52/13.35)–Gedser–Kopenhagen (19.36)

↗ bis Wüb ** 108% 600 t, ab Hmb 400 t

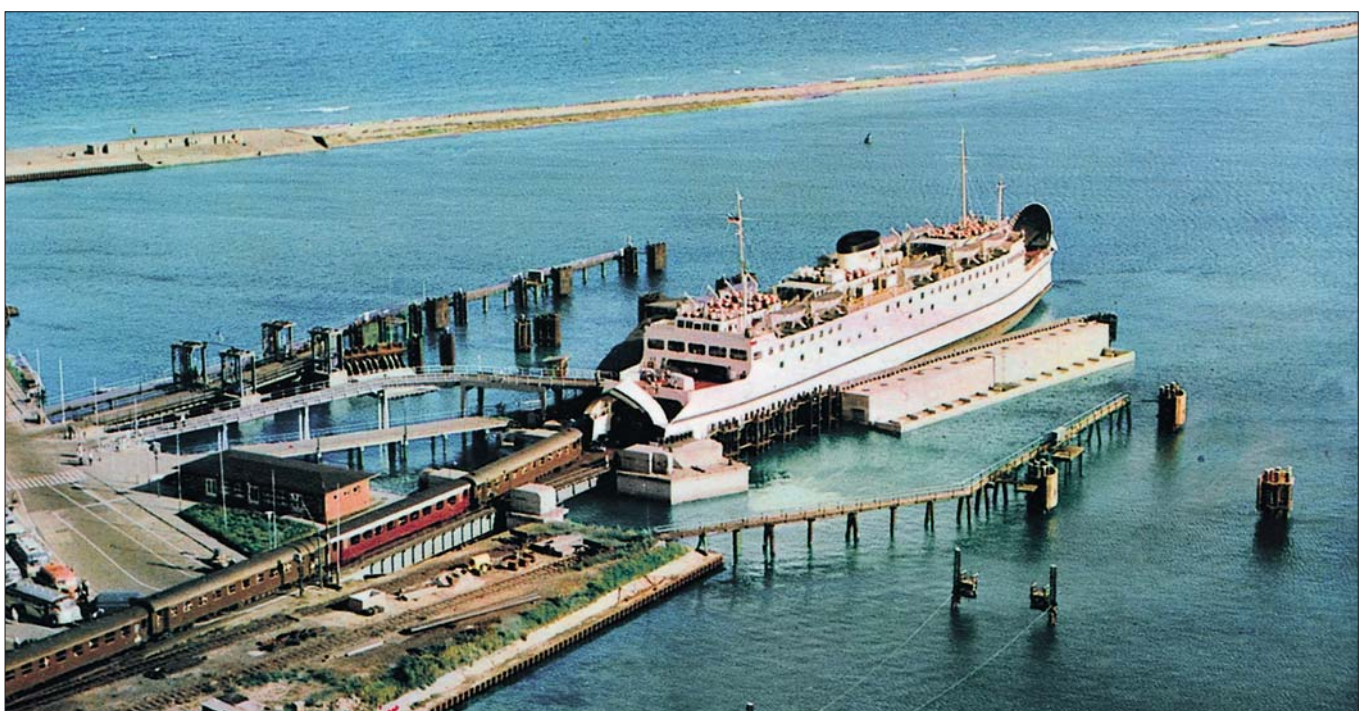
A) Sommerabschnitt (Roma–Kopenhagen bis 2./3. X.)

ab Kufstein									
	Pws		Bologna–München	102	82	Mü	3535	2166	
1)	B	163	„ „	„	„	FS	8415	„	
	B	164	„ „	„	„	Mü	3536	„	
Sa-Di	WR		Roma– „	„	„	CIWL	9610	2165	
	B	170	„ –Großenbrode	„	„	Hmb	944	2161	
Δ	B	107	„ –Kopenhagen	„	755	DSB	8004	1621	
	B	106	„ „	„	„	FS	8416	„	
	A	108	„ „	„	„	„	„	„	
	B	109	Venezia– „	„	„	„	8418	1623	
	AB	176	Genova–München	„	82	Mü	3538	2167	

ab München und Hannover									
	WR		Bebra–Großenbrode	82	212	DSG	6153		
	B	109	Venezia–Kopenhagen	102	755	FS	8418	1623	
	A	108	Roma– „	„	„	„	8416	1621	
Δ	B	106	„ „	„	„	„	„	„	
	B	107	„ „	„	„	DSB	8004	„	
	B	170	„ –Großenbrode	„	82	Hmb	944	2161	
	B	4	München– „	82	„	Mü	3631		
2)	Pws		„ „	„	„	„	„		
	WLB	324	„ –Hamburg	„	„	DSG	6720		
	WLA	224	„ „	„	„	„	„		
	WLAB	424	„ „	„	„	„	„		
Δ	WLAB	426	„ „	„	„	„	„		
	Post 4m		„ „	90	5313	16	10		
	Gh	285	Hamburg–Großenbr (–Kobenh)	771	„	„	„		
	ms								

↘ ab Nürnberg und Hamburg

*) 1 Abt Pass u Zoll Jenbach–Rosenheim
 *) 1 Abt (ab Mü beschildert) pass- und zollfrei Lübeck–Großenbrode, sowie 1 Abt Pass, Zoll und Zub





Doppelpack: Umbau-Dreiachser

Nimm zwei – und spar dabei: Nach dieser Devise lässt die DB zur Auffrischung des altersschwachen und kriegsdezimierten Personenwagenparks ab 1953/54 aus Länderbahn-Wagen mit hölzernen Aufbauten Nahverkehrswagen mit zeitgemäßem Komfort fertigen. Die Untergestelle zwei- und dreiachsiger Wagen verschiedener Bauarten werden aufgearbeitet, auf einheitliche Länge gebracht und mit ei-

nem einheitlichen Dreiachsfahrwerk versehen. Zur Laufverbesserung werden je zwei Wagen mit den Nichtabortenden zusammengestellt und mittels Schraubenkupplung mit einer Vorspannung von 3 t für den Betrieb nicht trennbar verbunden. In Verbindung mit den langen Schaken an den Endachsen werden so ausreichende Laufeigenschaften bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erzielt.

Bis 1958 werden über 6500 dreiachsige Umbauwagen ausgeliefert. Sie prägen fast drei Jahrzehnte das Bild der Personenzüge auf Haupt- und Nebenstrecken – seien es typenreine oder mit anderen Bauarten gemischte Garnituren. Da beim Vorbild nicht jeder Umbauwagen dem anderen aufs Haar gleicht, lassen sich im Modell unterschiedliche Fabrikate kombinieren – jeweils paarweise, versteht sich.





Zwei Umbau-Pärchen 2. Klasse, Bi- und ABi-Donnerbüchse, Einheits-Gepäckwagen: Anscheinend besteht kein größerer Bedarf an Plätzen der 1. Klasse im Zug 1230 von Kassel nach Marburg/Lahn, der im August 1963 in Arolsen Station macht. 50 3141 gehört zum Bw Kassel.

Kurze Lok mit kurzem Zug: Sie passen einfach gut zusammen, die schucke 66 002 vom Bw Gießen und die beiden Umbau-Pärchen als P 1576 Gießen-Fulda, aufgenommen am 30.6.1967 zwischen Lehnheim und Grünberg (Oberhessen).



Bemerkenswert: Nicht die beiden (offenbar gerade aus dem Umbau-AW gekommenen) dunklen Dreiachser mit den hellen Dächern gehören zusammen, sondern die führende BPw3y/B3y- und die nachfolgende B3y/B3y-Kombinationen sind fest gekuppelt. P 2210 Hünfeld-Fulda mit 86 559 des Bw Fulda bei Götzenhof, 24.9.1959.

Links unten: Wie einst bei Tübingen – eine Wannentender-P 8 mit zwei 3yg-Pärchen als Fleischmann-Zug der Epoche IIIb.

Drei Wagen-Generationen hat die 56.2 des Bw Fulda 1960 bei Elm am Haken.





Ft 8/28/38: Die Rheinblitz-Gruppe



Ein bis heute gerühmtes Meisterstück der Fahrplan- und Betriebslogistik ist die berühmte Rheinblitz-Gruppe: Zwischen Köln und Mainz sausen bis zu vier miteinander gekuppelte Triebzüge mit verschiedenen Zielbahnhöfen am Rhein entlang, wie ein Blick auf den Reihungsplan zeigt. Sie verkehrt von 1954 bis 1959, wobei die Flügelungen in Mainz und Mannheim stattfinden. In der entgegengesetzten Fahrtrichtung wiederholt sich das Spektakel in umgekehrter Reihenfolge. Beteiligt sind zunächst nur VT 06, zu denen sich später VT 07, der VT 04 501 sowie die neuen VT 08 gesellen. Eine Modell-Nachbildung erfordert neben funktionellen Schakus für die Triebzüge Platz, Platz und nochmals Platz ...

Oben: Die Rheinblitz-Gruppe FT 8/38 fegt im Jahr 1957 südwärts durch Bacharach. An der Spitze läuft VT 06 501, dem ein VT 08 und zwei weitere VT 06 folgen. Daneben der Reihungsplan 1956, in dem an dritter Stelle ein VT 04 als Nürnberger Flügel mit von der Partie ist.

Rechts Mitte: VT 06 110 und 103 am 30.4.
1958 als Flügelzüge nach Würzburg/München
bzw. Nürnberg am Bk Hain im Spessart.

In Mannheim erfolgt 1955 die Aufflügelung von FT 28/8 nach München und Basel. Am 12.11.1955 sehen wir rechts einen vierteiligen VT 08 als FT 8 (mit Rheinblitz-Schild) und davor einen VT 06 als FT 28.

Ft 38 Rheinblitz

1. West **Dortmund (5.30)**–Essen–Düsseldorf–Köln–Bonn–Mainz–Frankfurt (M)–Würzburg–**Nürnberg (12.48)**

◆◆

▲ ab_Dortmund

a) VT 06

	AVT	102	(Dortmund–)	Köln–Mainz	(–BasSBB)	8	8	<i>Esn</i>	220
1)	AVM	101	(„)	„	„ („)	„	„	„	„
	WRPwVT		(„)	„	„ („)	„	„	„	„
	b) VT 08								
	AVT	9	(„)	„	„ (–München)	„	„	„	221
2)	AVM	8	(„)	„	„ („)	„	„	„	„
	AVM		(„)	„	„ („)	„	„	„	„
	WRPwVT		(„)	„	„ („)	„	„	„	„
	VT 04								
3)	APwk	6		Dortmund–Nürnberg		37	37	„	222
	VT 06								
	AVT	5		„	–Würzb (–München)	„	138	„	223
4)	AVM	4		„	„ („)	„	„	„	„
	WRPwVT			„	„ („)	„	„	„	„
	VT 08								
5)	AVT	3		„	–Köln (–Paris)	„	168	„	228
	AVM	2		„	„ („)	„	„	„	„
Bd	AVM			„	„ („)	„	„	„	„
	WRPwVT			„	„ („)	„	„	„	„

▼ ab Frankfurt (M)

a) an S = VT 08 mit 2. VM
b) an S = VT 06

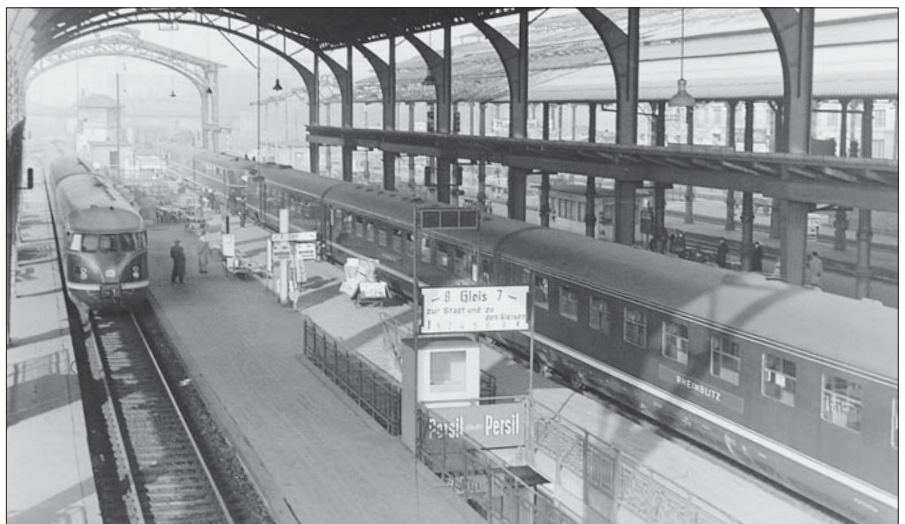
¹⁾ Schreibabt bis Freiburg, Mo—Fr 1 Abt brit Mil Köln—Mannheim

27) „ ab Köln

²) Mo—Fr 1 Abt brit Mil Düsseldorf—Köln

4) Schreibabt ab Köln W

^{a)} Abt 6 für Zoll ab Köln; Abt 2, 3 u 7, 8 nur für Reisende ab Herbesthal



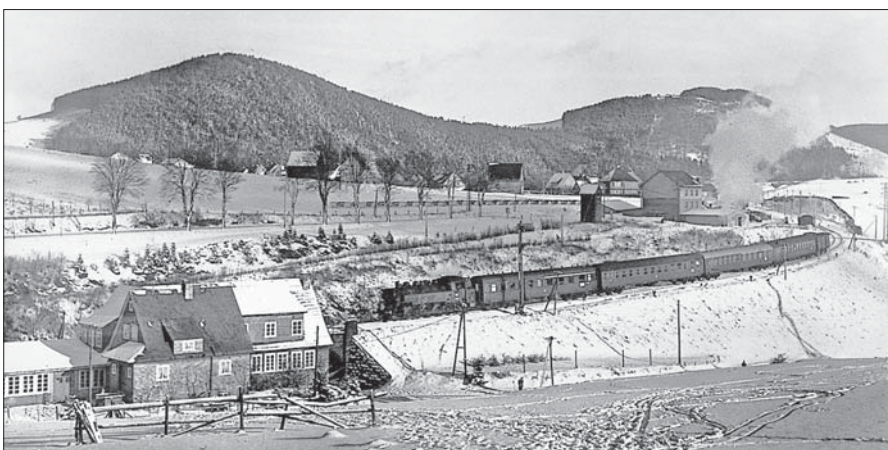


E 791/768 Von Waldeck nach Amsterdam

Gönnen Sie Ihrer landschaftlich reizvoll trassierten, gleichwohl eingeleigten Nebenbahn doch mal etwas Besseres als Schienenbus und Donnerbüchsen! Wir haben auch das passende Vorbild – einen Eilzug mit Kurswagen von und nach Amsterdam! Die Rede ist

von der Strecke Brilon Wald–Korbach–Bad Wildungen (–Wabern), über die einst solche Eilzüge rollten, gebildet aus Vorkriegs- und/oder modernen 26,4-m-Wagen und gezogen von typischen Nebenbahn-Maschinen wie 50, 86 oder 93.5. Vor dem Zweiten Weltkrieg fuh-

ren sogar D-Züge samt Speisewagen nach Bad Wildungen, allerdings von Osten her über Kreiensen–Kassel–Wabern; nach dem Krieg reiste man aus dem nordrhein-westfälischen Industriegebiet und eben den Niederlanden in das hessische Staatsbad.



E 791	Bad Wildungen (13 ³²)–Brilon Wald (15 ²⁵)			
1. 2.	200 t			
West				
20				
Pw3	Bad Wildungen–Brilon W			1186
B	61*	–	(–A'dam)	"
AB	62	"	(–Köln)	"
ABüm	10	"	(–Köln)	"
Fr-Mo Büm	11	"	(")	"

Am 26.1.1959, also im Winterfahrplan 1958/59, hat 86 531 des Bw Treysa mit E 791 in etwas abweichender Reihung den Bahnhof Willingen verlassen. Links die Reihung im Fahrplanjahr 1959.

Der E 791 des Jahres 1959 im Modell. Hinter der GFN-86 des Bw Kassel der auch hier damals nicht seltene Dreiachs-Gepäckwagen württembergischer Bauart als Roco-Modell; ihm folgen B und AB der Gruppe 35 (Fleischmann). Der ABüm am Schluss ist von Ade.

Der Reihungsplan des E 768 von 1962, der Gegenzug zum E 791 mit unpaariger Nummer. Auf der eingleisigen Strecke von Brilon Wald nach Bad Wildungen führt der Zug den Büm Nr. 10, die ABüm Nr. 9 und Nr. 62, den BPwüm Nr. 61, den Büm Nr. 60 und saisonal bzw. bedarfsweise einen Altbau-B; lt. Umlaufplan ist dies ein B4yw der Gruppe 30. In genau dieser Reihung ...

E 768
1. 2.
West

Amsterdam CS (8⁵³)–Utrecht–Arnhem–Emmerich (10⁴²/10⁴⁴)–Oberhausen–Essen–Bochum–Hagen–Arnsberg–Brilon Wald–Bad Wildungen (16³⁹)
** 98% 400 t, ab Brilon Wald 300 t

Sommerabschnitt, sowie

♠ ab Amsterdam und Brilon W

a)	B	Arnhem–Hagen	791	791	Wt	9862	1109
a)	B	" "	"	"	"	"	"
	Büm 63	Amsterdam– " (–Kassel)	$\frac{1304}{791}$	397	Ksl	$\frac{1403}{1401}$	1096
	Büm 10	(Köln–)Hagen–Bad Wildungen	397	1177	"	1471	
	ABüm 9	(") " "	"	"	"	"	
	ABüm 62	Amsterdam– " "	$\frac{1304}{791}$	"	"	1406	1097
1)	BPwüm 61	" "	"	"	"	"	"
	Büm 60	" "	"	"	"	1403	"
b)	B	Oberhausen– $\frac{\text{Brilon W}}{\text{Bad Wildungen}}$	791	$\frac{791}{1177}$	Esn	6663	7e
	B	" –Brilon W	"	791	"	6664	"
c)	B	" "	"	"	"	6665	"

♣ ab Hagen

- a) Sa, Mo vom 30. VI.–3. IX.,
sonst Bd
b) 7.–19. VI., 18. VII.–1. IX., sonst
Fr–Mo u nach Bd bis Bad Wildungen
c) Fr–Mo, sonst Bd

1) 2 Abt Paß u Zoll
Arnhem–Oberhausen

... zieht eine 50 Tender voraus den E 768 im August 1962 über den Viadukt von Willingen. Nicht mehr im Bild ist der Büm Nr. 60 sowie der evtl. mit im Zug laufende Altbau-B von Oberhausen.



Vorläufer des E 791/768 ist E 1397/1398 von Brilon Wald nach Bad Wildungen. 1949 ist er lt. Reihungsplan aus Pwi, zwei Ci und einem C4ü Hagen–Bad Wildungen gebildet. Genau diesen Zug könnte diese Ansichtskarte aus der Nachkriegszeit auf dem Viadukt von Willingen zeigen – im Schlepp einer 93.5 vom Bw Kassel oder Frankenberg/Eder.



Heckenblitz E 451/452 Bremen–Frankfurt/Main



Er ist der „Heckenblitz“ schlechthin: E 451/452 Frankfurt/M–Bremen. Die treffende Bezeichnung für Eilzüge über Nebenfernstrecken abseits der Magistralen hat Dieter Glässel einst im „Lok Magazin“ geprägt, und sie passt trefflich auf unseren Zug, dessen Lauf im Jahr 1962 wir einmal folgen wollen.

Um 6.49 Uhr setzt sich in Bremen Hbf eine 03 des dortigen Bw vor dem E 452 in Bewegung und zieht die Garnitur aus langem Neubau-Postwagen, Behelfspackwagen und sechs Schürzen-Eilzugwagen in Leichtbauweise aus der imposanten Bahnsteighalle. Bis Bassum geht es in flottem Tempo auf der Rollbahn nach Osnabrück voran. Dann folgt mit der Strecke nach Bünde bereits ein längerer eingleisiger Abschnitt, auf dem sich zu dieser Zeit auch noch „Steppenpferde“ tummeln – die 24er des Bw Rahden.

Hauptbahn erneut ab Bünde, von Herford bis Brackwede sogar auf der viergleisigen Linie Minden–Hamm. In Bielefeld verlässt uns die elegante 03, als wären die nun folgenden Strecken unter ihrer Würde, und in der Tat:

Windelsbleiche, Kracks, Schloss Holte oder Ringelstein steht auf den Stationsschildern, die E 452 nun im Schlepp einer 50er aus Treysa passiert. Sie befördert den „Heckenblitz“ durch eine zu dieser Bezeichnung trefflich passende Landschaft – über Nebenstrecken und durch Bahnhöfe, die wie Modellbahn-Stationen im Maßstab 1:1 wirken, unterbrochen nur durch Paderborn und natürlich Brilon Wald als klassischem Eisenbahnknoten im Mittelgebirge.

In Willingen kreuzen wir den Gegenzug E 451, halten kurz darauf in Usseln erneut in einer typischen Nebenbahnstation – und so schnuffelt sich E

452 Bremen–Frankfurt/M weiter durch herrliche Landschaften nach Süden, über Brücken und durch Tunnel, bergauf, bergab. In Korbach kann nicht nur die brave 50 ihren Durst stillen: Der weißbemützte DSG-Mann zwingt sich mit seinem Rollwägelchen hinein, das er hier – von Frankfurt/M mit E 451 gekommen – aufgefüllt hat, um nun klingelnd „Heiße Wü“, Bier, -monade!“ zu offerieren. Frisch gestärkt genießen wir die Fahrt durch das Edertal nach Frankenberg (Eder) und weiter nach Marburg (Lahn); hier beobachten wir den Lokwechsel auf eine Gießener 23, die mit E 452 nach rascher Fahrt über die Main-Weser-Bahn um 16.54 Uhr den Zielbahnhof erreichen wird.

Im Großen ist der „Heckenblitz“ seit dem 1.6.1975 Geschichte. In H0 kann er weiterfahren: Alle typischen Fahrzeuge gibt es als zeitgemäße Modelle.



E 451 Frankfurt (M) (9¹⁴)–Marburg–Korbach–Brilon Wald–Paderborn–
 1. 2. Bielefeld–Rahden–Bremen (19⁰⁰)
 West ** 98% 350 t

↗ Marburg–Herford

ns	Post4m	Frankfurt–Bremen	452	452	19	61
	MPw	" "	4716	"	Fjm	6780
	B	" "	"	"	"	"
	B	" "	"	"	"	"
	AB	" "	"	"	"	"
	B	" "	"	"	"	"
Fr, vS, S	B	" "	"	"	"	6783
a)	AB	" – Marburg Bremen	"	"	"	6781
Bd	B	" – Marburg	"	452	"	6785

a) 15. XII.—8. I., 13. IV.—2. V. bis Bremen

Der Reihungsplan von 1961. Für die Umläufe 6780-6783 sind Wagen der Gruppe 44 (Schürzen-Eilzugwagen) und für den Bedarfs-B nach Marburg die Gruppe 36 im Umlaufplan verzeichnet. Die Aufnahme vom August 1962 in Usseln (zwischen Korbach und Brilon Wald) zeigt zwei 50er vor der aus Wagen der Gruppen 44 und 36 gereihten Garnitur.

57a Bremen-Bielefeld-Korbach-Frankfurt (M)

E 452	E 450 D 124	Zug Nr	Zug Nr	E 819	E 449	E 451
6.49	17.42	ab Bremen Hbf 5a, 40	an	10.03	18.53	...
7.12	18.10	Bassum	↑	9.37	18.30	...
7.35	18.35	Sulingen (Han)	↑	9.13	17.59	...
8.14	19.14	Rahden (Kr Lübbecke)	↑	8.33	17.20	...
8.36	19.36	Lübbecke (West)	↑	8.10	17.00	...
9.11	20.05	Bünde (West) 52	↑	7.48	16.35	...
9.28	20.18	Herford 2d	↑	7.25	16.20	...
9.42	20.51	an Bielefeld Hbf 11, 42	ab	7.12	16.01	...
10.06	...	ab Paderborn Hbf 3d, 5c	an	...	15.48	...
11.08	...	Büren (West)	↑	...	14.53	...
12.28	...	Brilon Stadt	↑	...	14.08	...
12.45	...	Brilon Wald 12	↑	...	13.32	...
13.45	...	Korbach	↑	...	13.20	...
14.26	...	Frankenberg (Eder)	↑	...	12.28	...
15.12	...	an Marburg (Lahn) 57	↑	...	11.46	...
15.44	...	an Gleßen 58, 58a	↑	...	10.57	...
16.16	...	an Bad Nauheim	↑	...	10.27	...
16.23	...	an Friedberg (Hess)	↑	...	9.53	...
16.54	...	an Frankfurt (Main) Hbf	ab	...	9.46	...

Über die Dörfer von der Weser zum Main: Nicht alle der 23 Stationen zwischen Bremen und Frankfurt/M sind in der eigens für diesen Zug angelegten Tabelle des Fernfahrplans (hier die Ausgabe 1962/63) verzeichnet. E 451/452 kreuzen in dieser Zeit zumeist in Willingen; in der Nähe dieses Wintersportortes mit dem bekannten Viadukt (nächste Seite) entstand auch die Aufnahme unten: Im August 1962 zieht die 50 des Bw Treysa E 451 den Heckenblitz durch das passende Umfeld. Der Gepäckwagen läuft im Gegensatz zum Reihungsplan nicht an 2. Stelle.





E 451	Frankfurt (M) (9¹⁵)–Marburg–Korbach–Brilon Wald–Paderborn–					
1. 2.	Bielefeld–Rahden–Bremen (18⁴⁷)					
West	** 97% 400 t, ab Marburg 350 t					
ns	Post4m	Frankfurt–Bremen	452	452	19	61
	MD	” ”	4712	452	F/m	6780
	Bn	” ”	4716	1235		
	Bn	” ”	”	”	”	”
	Bn	” ”	”	”	”	”
	ABn	” ”	”	”	”	”
a)	Bm	” – Marburg	”	”	”	6781
b)	ABm	” – Marburg	”	452	”	6785

Links der Reihungsplan von 1963/64. Silberlinge haben die für eine Fahrplanperiode eingesetzten Mitteleinstiegswagen abgelöst, die hier noch als Bm und ABm saisonal oder bedarfsweise bis Bremen oder Marburg laufen. Bei der Kombination Post4m/MD an der Spitze ist es geblieben; daher zeigt die Vorbildaufnahme des E 451 auf dem Viadukt von Willingen mit dem Schürzen-Post 4, entstanden im September 1964, eine Ausnahme, die auch für den Modellzug übernommen wurde.



Der Wasserkran symbolisiert den Wasserhalt, den 50 1322 des Bw Treysa auf ihrer Fahrt von Bielefeld nach Marburg/Lahn im August 1960 gleich hier in Korbach einlegen wird. Der Umbau-Vierachser hinter der Lok läuft als Leer-Überführung im E 451 mit. Die Lok trägt an der Pufferbohle die zeittypische Zugnummern-Tafel (s. auch MIBA-Spezial 61, Seite 36). Im Modell ist Rocos 50 987 des Bw Treysa die genau passende Zuglok.

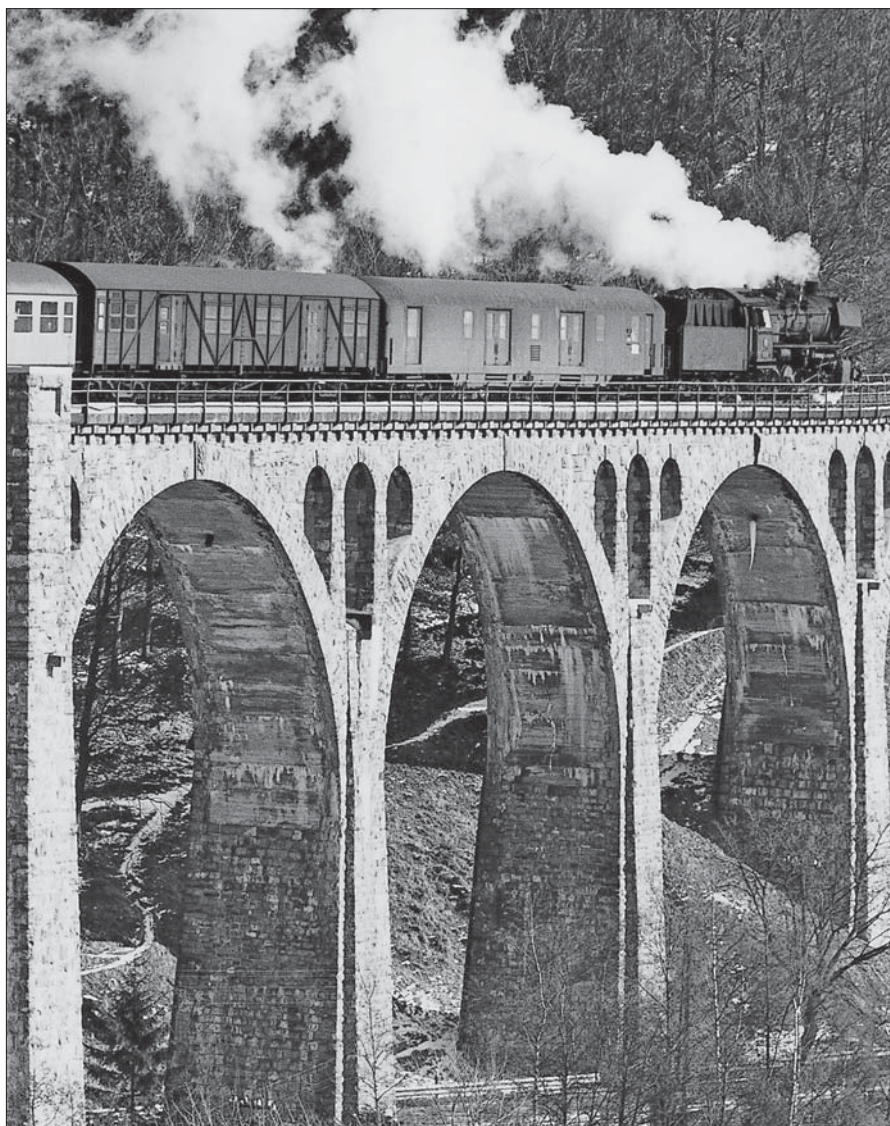




Auch in H0-Größe macht der „Heckenblitz“ eine gute Figur. Hinter der V 100 von Roco ersetzt analog zum Vorbildfoto ein Schürzen-Postwagen von Märklin (Vertrieb: Post Museums Shop) den Post4m, von dem es ohnehin kein passendes Modell gibt. Der Behelfspackwagen kommt von Roco; die Silberlinge (hier mit einem Bn weniger vor dem ABn) sind von Lima. Alternativen zu den alten Lima-Silberlingen gibt es von Ade und seit kurzem auch von Roco.

Mit der typischen Post4m/MD-Kombination vor den Silberlingen dampft 50 2874 des Bw Treysa mit E 452 Bremen–Frankfurt/M im März 1964 über den Viadukt von Willingen.

Paderborn, 4.8.1967: E 451 führt an der Spitze einen WLAs-Schlafwagen des USTC! Der Wagen dürfte auf Überführungsfahrt zur US-Exklave „Bräimerhawn“ oder zum Schlafwagen-AW Bremen sein.





Märklins Schürzenwagen entsprechen mit Speisewagen, A-Wagen Nr. 66, B-Wagen Nr. 65 und AB-Wagen Nr. 67 dem rechts markierten Teil des „Loreley-Express“ von 1956.

F 163/164 „Loreley-Express“



Seit 1948 verkehrt FD 163/164 zwischen Hoek van Holland und Basel SBB. Die früheste bekannte Aufnahme zeigt FD 163, der lt. Reihungsplan auch einen Speisewagen führt, im Jahr 1949 bei Block Rheinstein. Es führt 03 008 des Bw Mainz.

F 163 am 20.5.1951 bei Bacharach, gezogen von 03 1051. Einen blauen Gepäckwagen mit Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ hat Fleischmann 1997 herausgebracht. Für den CIWL-Speisewagen an 6. Stelle kann man einstweilen ein Jouef-Modell nehmen. Bespannung 1955: Basel Bad–Mannheim 01 Bw Offenburg, Mannheim–Köln 03.10 Bw Ludwigshafen, Köln–Kaldenkirchen 23 Bw Mönchengladbach.





Der „Loreley-Express“ von Märklin wird hier – durchaus vorbildgerecht für 1957/58 – von Weinerts 03.10 mit Neubaukessel bespannt. Rechts der Reihungsplan von 1956; die von Märklin wiedergegebenen Wagen sind hervorgehoben.

Einundzwanzig Jahre lang verkehrt er mit der Zugnummer F 163/164 zwischen Hoek van Holland und Basel: der seit 1953 so benannte „Loreley-Express“, neben „Rheingold“, „Rheinpfeil“ und „Rheinblitz“-Gruppe einer der bekanntesten F-Züge der Epoche III. Als Tagesverbindung von Holland durch Westdeutschland in die Schweiz wird er vor allem vom englischen Publikum geschätzt, das mittelbar auch für seinen Namen sorgt: Häufig waren hier Verwechslungen zwischen F 9/10 „Rheinpfeil“ und F 163/164 „Rheingold-Express“ aufgetreten. Die Deutsche Bundesbahn bezeichnet daraufhin ab dem 17.5.1953 die schnellste und qualitativ beste Verbindung Hoek–Basel F 9/10 als „Rheingold-Express“ und tauft den F 163/164 „Loreley-Express“, einer Anregung der Holländer ebenso folgend wie zahlreichen Vorschlägen des DB-Wettbewerbs von 1952 „Züge suchen einen Namen“.

Wie der „Rheingold-Express“ ist auch der „Loreley-Express“ anfangs aus blauen Schürzenwagen der Gruppe 39 mit dem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ gebildet. Bis 1955 führen beide Züge aufgrund alliierter Vorbehalte einen blauen CIWL-Speisewagen; erst ab dem 3.6.1956 kommt ein DSG-Speisewagen zum Einsatz. Gleichzeitig führt der bisher dreiklassige F 163/164 nur noch die 1. und 2. Wagenklasse. Der Zugbildung im Sommerfahrplan 1956 folgt auch Märklins Garnitur von 1996, deren vier Wagen genau den im Reihungsplan markierten entsprechen.

F 164 Loreley-Express

1. 2.
West

(London) Hoek van Holland (7.18)–Rotterdam CS–Eindhoven–Kaldenkirchen (10.00/10.22)–Köln–Bonn–Mainz (–Biblis)–Mannheim–Basel Bad Bf (19.03/19.22)–Basel SBB (19.29) ◆

** 102% 550 t, ab Köln 450 t

ab Kaldenkirchen

Bd	B	63	Hoek v H–Köln	163	163	Köl	2702	933
3)	AB	64	„ –Basel Bad Bf	„	„	Kar	1929	934
1)	Pw	„	„ –Basel SBB	„	„	„	1927	1111
	B	65	„	„	„	„	„	„
2)	A	66	„	„	„	„	„	„
	AB	67	„	„	„	„	„	„
	WR	„	„	„	„	DSG	6210	„
	AB	68	„ –Köln (–Merano)	163	368	Kar	1929	1049

▲ ab Köln

	AB	60	(Amst–)	Köln–Basel SBB (–Chur)	264	195	F/m	430	1083
	AB	61	„	„	„	468	Mü	3569	1084
	B	62	„	„	„	163	Kar	1928	1085
	WR	„	„	„	„	„	„	„	„
	AB	67	Hoek v H–	„	267	„	DSG	6210	1111
	B	65	„	„	163	„	Kar	1927	„
2)	A	66	„	„	„	„	„	„	„
	B	65	„	„	„	„	„	„	„
1)	Pw	„	„	„	„	„	„	„	„
3)	AB	64	„ –Basel Bad Bf	„	„	„	1929	934	„
a)	B	34	(Oost–)	Bas Bad–Basel SBB	464	„	„	1930	726
	„	„	(Aach–)	„	„	„	„	1682	„
a) 4)	Pw	„	„	„	„	„	„	1931	1682
a)	AB	105	(Aach–)	„	„	„	„	1931	1682

▼ ab Mannheim
a) 30. VI.—16. IX.

1) Seitengang, 10/271 1 Pw-Abt (1 Achse)
2) 1 Abt Nr 7 Pass, Zoll und Zub
3) 1 Abt brit. Militär Hoek–M-Gladbach jed. 2. Tag
4) Seitengang



Die erst am 12.7. neubekesselte 03 1009 (Bw Ludwigshafen) am 31.8.1957 vor dem Loreley-Express in Wiesbaden Hbf

Am 25.6.1954 ist die Offenburger 01 1001 bei Basel mit F 163 unterwegs; ein schwerer RIC-Wagen der SBB (siehe S. 70) verstärkt die Regel-Garnitur.





E 770		Karlsruhe (13 ⁵⁷)–Rastatt–Freudenstadt (16 ⁰⁶)			
1. 2.		250 t			
Büm		14 (Dortmund–) Karlsruhe–Freudenstadt	370	769	Esn 165
ABüm		13 („)	„	„	„
Büm		12 („)	„	„	„
Fr,vS	Bl	„	„	769	4767 Kar 7820
	ABl	„	„	„	„
	Bl	„	„	„	„
	Pw	„	„	„	„
		„	„	„	„

Bremsprobe beenden, Schlussignal anbringen – dann wird 82 040 die Garnitur aus Schürzen-Eilzugwagen und 26,4-m-Wagen von Baiersbronn nach Freudenstadt Stadt nachschieben. Es ist der 11.4.1966, weswegen ...

... die nur im Sommerabschnitt (schwarz umrandet) verkehrenden drei Bm beim E 770 nicht dabei sind. Die Schürzen-Eilzugwagen sind hier als Leichtbauart (l) markiert.

In der Schürze liegt die Würze



Zur Ergänzung der windschnittigen Schürzen-Schnellzugwagen der (späteren) Gruppe 39, von denen im vorangegangenen Kapitel die Rede war, wollte die Deutsche Reichsbahn ursprünglich 650 Eilzugwagen in Leichtbauweise mit Schürzen beschaffen. Kriegsbedingt wurden es nur 395 Wagen, die in der Epoche III vor allem in Südwestdeutschland (z.B. auf der Hölentaltbahn), aber auch im Harz zumeist in typenreinen Garnituren liefen. Wer an diesen formschönen Wagen der DB-Verwendungsgruppe 44 Gefallen findet, sollte sich die Piko-Modelle also gleich mehrfach zulegen – zumindest für die Epoche III, während die Wagen in der Epoche IV auch einzeln liefen.

Bayerische Klassik und schwäbischer Barock: 18 489 des Bw Ulm passiert am 9.6. 1953 Obermachtal an der Donautalbahn. Ihr E 588 ist aus Schürzen-Eilzugwagen gebildet, die ...



E 588	Ulm (14.36)—Donauveschingen—Neustadt (Schw)—				
2.3.	Freiburg (Brsg) (19.49)				
*	Neust—Frbg				
90%	250 t				
Gbl Süd					
	↑	ab Ulm			
Bd	CI	Donauveschingen—Freiburg	587	^{4033W} 587S	Kar 2015
	CI	Ulm—Freiburg	„	„	„ 2014
	CI	„ „	„	„	„ „
	BCI	„ „	„	„	„ „
	Pw	„ „	„	„	„ „
	Post 4	(München—) Ulm—Freiburg	1702	587	28 17
	↓	ab Donauveschingen			

... im zugehörigen Reihungsplan durch den Zusatz „I“ als Wagen der Leichtbauart ausgewiesen sind. Der oben abgebildete Zug entspricht genau dem Reihungsplan; der CI Donauveschingen—Freiburg verkehrt nur bedarfsweise. Besonders für den südwest-deutschen Raum sind typenreine Garnituren aus Schürzen-Eilzugwagen typisch.

Auch in der Epoche IV finden sich hier noch mehr Schürzen-Eilzugwagen als in anderen Regionen, mittlerweile aber im Nahverkehr: Zug 2351 in Neckargemünd, Juli 1972. Bis auf die Wagennummer sitzt das Anschriftenfeld noch an der bis 1966 gewohnten Stelle.

Linke Seite unten: Am Edersee entlang rollt E 452 bei Herzhausen, August 1960 – typenrein aus Schürzen-Eilzugwagen gebildet (zugleich ein Nachtrag zu S. 84-87).

Ein Vorgriff auf die nachfolgenden Seiten: Auch für die bunten Züge der Epoche IV lassen sich Schürzen-Eilzugwagen verwenden, wenngleich sie zum Glück ihre grüne Lackierung behielten.





Die bunten 70er: Züge der Epoche IV

Mitteleinstiegs-Eilzugwagen in grüner und türkis/beigefarbener Lackierung, Vorkriegs-Gepäckwagen und eine rote 212: Der „Tidezug“ Jever–Harle erklimmt bei Carolinensiel den Deich, Juli 1975.



Ach, was für eine herrliche Zeit war das doch – die Epoche IV mit den bunten Zügen der 70er-Jahre! In das einheitliche Schnellzug-Grün der Epoche III mit den blauen Einsprengseln der 1. Klasse und den roten der Speise- oder Schlafwagen mischten sich die Pop-Farben – wobei die Deutsche Bundesbahn bemüht war, diese Pop-Garnituren zunächst möglichst geschlossen zu bilden, was sich besonders an den DC zeigte. Die in der Epoche IV allerdings noch vergleichsweise häufigen Kurswagenläufe führten alsbald zu mehr oder weniger gemischten Zugbildungen, wie sie der D 513 im Bild rechts mit dem Pop-Stamm und der grünen Kurswagen-Gruppe exemplarisch verkörpert.

Vollends bunt wurde es mit der Einführung des Oceanblau/Beige-Farbschemas ab 1974, das neben den D-Zug-Wagen der üm-Bauart auch die Mitteleinstiegs-Eilzugwagen erfasste, während die drei- und vierachsigen Umbauwagen ihre chromoxydgrüne Lackierung behielten. Vor allem Eil- und Nahverkehrszüge zeigten Kombinationen, von denen sich die konservativen Puristen mit Grausen abwandten – ebenjene, die ihnen heute nachtrauern. Wie sagte Robert Gernhardt damals? „Die schärfsten Kritiker der Elche/Waren früher selber welche“...



Was waren das für schöne Züge – damals in der Epoche IV! IC 120 „Münchner Kindl“, im März 1975 zwischen Bingen und Bingerbrück aufgenommen, als schicke Kurz-Garnitur genau nach Reihungsplan.

Unter dem markanten Brückenstellwerk von Bingerbrück rollt 112 311 mit D 513 im März 1975 südwärts. Die Kurswagen-Gruppe nach Ulm (–Oberstdorf) zeigt grüne, der Zugstamm nach München Pop-Lackierung. Ganz links ist der rote WRmh zu erkennen.

IC 120 Münchner Kindl

Mo-Fr **München (6.43) –Ingolstadt–Würzburg–Frankfurt (M)–Wiesbaden**
 1. **(–Bingen–Koblenz)–Bonn–Köln–Wuppertal–Dortmund–Hannover (15.50)**

⚡ *** 209% 300 t

nicht 20. XII.–4. I., 16.–19. IV.

▲ ab München und Wiesbaden

Apm	24	München–Hannover	127	142	15 330
1) ARmz	25+	" "	" "	" "	" "
2) Avm	26k	" "	" "	" "	" "
	27	" "	" "	" "	15 331
a) Avm	28+	" "	" 107	" "	13 341
b) Avm	29+	" "	" 127	" "	13 343

▼ ab Frankfurt (M)

a) bis 4. VII., ab 8. IX., sonst Mo und Bd
 b) bis 19. XII., sonst Bd

1) A-Abt für DSG

2) Abt 6 ☒, Abt 9 Dst

D 513 Dortmund (8.47)–Gelsenkirchen–Oberhausen–Düsseldorf–Köln–Bonn–Mainz– 1. 2. Mannheim–Heidelberg–Stuttgart–München (17.28)

⚡ ** 144% 400 t, ab Oberhausen 600 t

▲ ab Dortmund

a) Bm	27+	Dortmund–Ulm (–Oberstd)	512	3795	10 113
Bm	28	" " (")	" "	" "	" "
ABm	29	" " (")	" "	" "	" "
1) Bm	30	" " (")	" "	" "	" "
ABm	14	" –München	" 512	" "	20 440
2) Bm	15	" "	" "	" "	" "
Bm	16+	" "	" "	" "	" "
WRmh	(Amsterd–) Oberh–	" "	313	" "	20 305 1082
BDm	175 (")	" "	" "	" "	" "
Bm	174 (")	" "	" "	" "	20 306 "
Bm	173 (")	" "	" "	" "	" "
Bm	172 (")	" "	" "	" "	" "
Am	171 (")	" "	" "	" "	20 307 "

▼ ab Stuttgart

a) Fr, Sa, sonst Bd

1) Abt 12 Dst ab Ulm

2) Abt 1 Frau und Kind, Abt 2 und 10 Kb, Abt 12 Dst

Abstellbf Dortmund Flugh
 Abstellbf Pasing





Zwischen Heilbronn und Nürnberg ist DC 955 „Pfälzerland“ mit einer Würzburger 220 (Roco) unterwegs. Der BDm ist von Ade, die Pop-Wagen sind Roco-Modelle.

Dank der DC-Züge mit Halb- oder ganz ohne Gepäckwagen lassen sich auf Anlagen der Epoche IV platzsparend kurze Schnellzüge wie der hier gezeigte DC 955 des Jahres 1974 einsetzen.

Ein blauer Am und drei grüne Bm – das ist DC 954 „Frankenwald“ Nürnberg–Saarbrücken, den die grüne 141 253 im August 1973 in den Bahnhof Eberbach zieht.

Keine schwere Last für die Oldenburger 220 sind die vier Wagen des DC 913 „Münsterland“ Emden–Frankfurt/M, der an der Spitze statt der im Reihungsplan vorgesehenen Am und Bm einen ABm führt, 10.5.1975.

DC 955 Pfälzerland

Mo-Fr

1. 2.

Saarbrücken (16.58)–Kaiserslautern–Mannheim–Neckarelz–Heilbronn–Crailsheim–Nürnberg (22.09)

⚡ bis Heilbronn ** 144% 250 t

↻ Saarbrücken–Mannheim und Neckarelz–Ansbach

nicht . . .

▲ ab Saarbrücken

Bm 57 Saarbrücken–Nürnberg 950 950 25 017

1) Bm 56 " " " " "

Am 55 " " " 950 " "

(6244) Sa

BDm 54+ " " " " "

▼ ab Heilbronn

*) Abt 2 und 10 Kb, Abt 11 DSG bis Mannheim und ab Neckarelz, Abt 12 Dst





DC 892 Weser-City

1. 2. **Hannover (10.55)—Bremen—Bremenhaven—Cuxhaven (13.41)**
Hmb

⚡ bis Bremerhaven ** 145% ab Bremerh 73% 200 t ♀ bis Bremen

ab Bremerhaven = E

Bm	58+	Hannover—Cuxhaven	891 4457	13 401
			3135	

ABm ABnr 57

1) Bm 56

" " " " "

1) Abt 2 und 10 Kb, Abt 11 DSG, Abt 12 Dst

Nicht gerade Spitzenkomfort in der 1. Klasse: DC 892 führt 1974 im Sommerfahrplanabschnitt einen Silberling (ABnr) in der Mitte. Im Modell macht sich die Garnitur aus Fleischmanns 218 und Ade-Wagen durchaus nicht schlecht.



Die blaue 110 397 hat DC 912 „Ostfriesland“ Frankfurt/M–Norddeich in der Reihung Bm - Bm - Bm - Am nach Gießen gebracht. Nach dem Kopfmachen auf Gleis 1 befördert eine rot/beigefarbene Kollegin die Garnitur aus Pop-Wagen weiter nach Hagen (April 1975).

Warburg 1977: Während 218 139 mit einem Teil des um 14.45 Uhr aus Dortmund angekommenen E 3643 rangiert, macht gegenüber D 579/D 799 Bremerhaven–Basel mit einem türkis/beigefarbenen Schürzen-Speisewagen Station (14.51/14.53 Uhr).



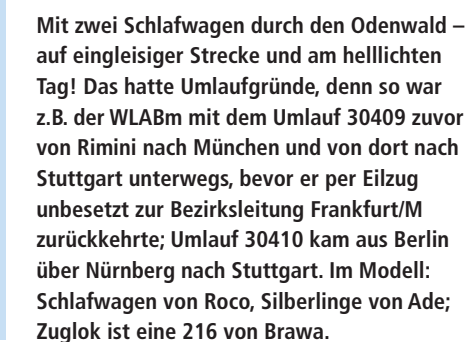


Oben links: Epoche IV, wie sie leibt und lebt!
Als Ersatzgarnitur für den BDnf - ABnb - Bnb
gereihten Wendezug E 2674 Kassel–Altenbe-
ken–Herford–Bielefeld ist diese Fuhre im
Sommer 1977 bei Warburg/Westf unterwegs.

Die Dampflokom wirkt für die Verhältnisse der
Zeit erstaunlich gut gepflegt, am Gepäckwa-
gen hat der Zahn der Zeit genagt: Zug 2342
Würzburg–Heidelberg im August 1973 in
Eberbach.

Von Passau kommend, erreicht Zug 7410 den
Endbahnhof im Bayerischen Wald. Die an die
Umbau-Dreischser gehängte Schienenbus-
garnitur fährt am nächsten Morgen als Zug
7401 zurück nach Passau – Zugszenen aus
Niederbayern im Sommer 1975!





a)	WLABm	Stuttgart-Frankfurt	1498	2353	30409
b)	WLABm	„ „	2852	2355	30410
1)	Bn	„ „	⁵²⁴⁰ 2355	3274	11633 [Ⓢ]
	ABn	„ „	„	„	„
	Bn	„ „	„	„	„
Sa	{ Byg	„ -Heilbronn	5240	5803	29533
	{ Byg	„ „	„	„	„
W	{ By	„ „	„	2355	29778
	{ By	„ „	„	„	„

a) So 8.VI.–28.IX. (unbesetzt) 1) ZfK u DSG
b) So, auch 17.IV., nicht 28.XII., Ⓢ Abstellbf Frankfurt Ost 30240
18.IV. (unbesetzt)

E 2583 **Braunschweig (8⁴⁰)–Sg.-Ringelheim–Seesen–Kreiensen (9⁴⁰)**
1. 2. * 100% 200 t

Drei Wagen – drei Bauarten: Mit Silberling, Eilzugwagen mit Mittel-einstieg und Vorkriegs-Eilzugwagen der Gruppe 36 rollt E 2226 an Sonntagen durch das Siegtal.

A detailed model of a passenger train on a track. The train consists of a red locomotive with the number '29 079-6' on its front and a blue and white passenger car. The train is on a track that curves to the right. To the right of the track is a signal post with a red and white striped arm and a circular signal. In the foreground, there is a small brown building with a blue railing. The background shows a green hillside and a blue sky with clouds.

Bildnachweis

Carl Bellingrodt/
Archiv Michael Meinhold
8 (2), 9 (2), 11m, 12 (2), 13,
20u, 22 (2), 23m, 24 (2), 25,
30m, 33o, 34m, 37u, 40u,
41u, 42o+u, 43o, 45m, 47,
52 (2), 53 (2), 54o+u, 56 (2),
69, 80o, 88 (2), 89, 91o

Albrecht Blume
19u

Jürgen A. Bock
14o, 16o, 17u, 28u, 32 (2),
36, 39u, 48o, 50u, 55u re,
61o, 70u, 72u, 75u, 78, 86,
86/87, 90u, 91m, 92-96 (10)

Karl Heinz Brust
34u

Kurt Burlein
79o

Joachim Claus
15u, 26m, 42m,u, 44u, 51
(2), 61m, 65u, 75m, 79m,
81m

Kurt Eckert/Slg. J.Claus
14u, 64m

Kurt Eckert/Archiv MIBA
50m

Hans-Jürgen Eggerstedt
30u

Winfried Gronwald
18o, 74, 75o

Rolf Hahmann
72o

Walter Hollnagel/
Archiv Michael Meinhold
34 u re., 46u

A. Kennings
65m

Ernst Köditz
11o

Detlev Luckmann
68u, 71u, 73o

Karl-Ernst Maedel
18u, 62o, 63o, 79u

Archiv Michael Meinhold
19o, 26u, 34m, u li, 54m, 58
(2), 59 (2), Reihungspläne etc.

Ulrich Montfort
35m

Slg. Gerd Neumann
27u

Helmut Oesterling/
Archiv Michael Meinhold
23u, 39o, 48u, 62u, 63m,
64o, 81u

Ludwig Rotthowe
28o, 29, 31, 33u, 42o,
44o+m, 84, 85, 86o, 87

Hans Schmidt
89m

Herbert Stemmler
38u, 55 u li, 90o

Slg. Horst Troche
73u

Gottfried Turnwald
18m, 66u, 67 (2)

Modellfotos:

Ludwig Fehr
94, 95, 97 (2)

Otto Humbach
20, 27m, 37, 55, 68, 80

Bruno Kaiser
11

Martin Knaden
6 (2), 9, 10, 15 (2), 16, 21, 23,
26, 27u, 30, 34, 38, 41 (2), 45
(2), 46, 49, 51o, 57 (2), 63 (2),
64, 66, 70, 73, 76 (3), 78, 83,
87, 88

Lutz Kuhl
35, 57, 91

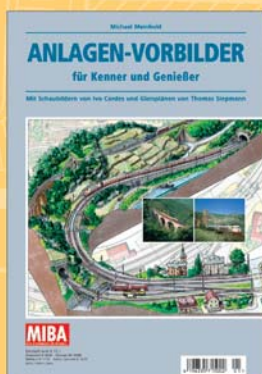
N.N. Loew
51u

Horst Meier
65

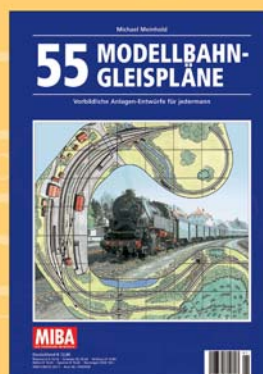
Gerhard Peter
6u (2), 31 (2), 60 (2), 76m
Zugschaubilder: Günter Kühn

Hiermit planen sie richtig

MIBA-Planungshilfen



Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder
Michael Meinhold präsentiert eine in ihrer Art völlig neue Broschüre: Originalstrecken und -bahnhöfe werden mit einer Fülle von größtenteils schon historischen Bildern und Dokumenten vorgestellt und in Anlagenvorschläge umgesetzt – mit prachtvollen Schaubildern von Ivo Cordes und detaillierten Gleisplänen von Thomas Siepmann. Der Bogen spannt sich von der Reichsbahn-Epoche II bis zur Bundesbahn-Epoche IV.
116 Seiten im DIN-A4-Format
Best-Nr. 150 87604
€ 15,-



Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
Modellbahngerecht umgesetzte Originalbahnhöfe und -strecken sind hier ebenso zu finden wie Bw-Pläne, Industriebahnen oder Schmalspuranlagen. Eine Fundgrube an Anregungen für alle Modellbahnfreunde, die vor der Planung oder vor dem Bau einer vorbildlichen Modellbahn-Anlage stehen. Mit 55 farbigen Modellbahn-Gleisplänen sowie zahlreichen Schattenbahnhofsplänen, Streckenskizzen und Fotos.
100 Seiten im DIN-A4-Format
Best-Nr. 150 87606
€ 12,80

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/5 34 81 0, Fax 081 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBahn IM MODELL
www.miba.de