

Schnell und bequem unterwegs mit den neuen Blauen



Foto 1: Neuer A4ümg-61 von Minitrix

Anfang der 50er Jahre gelang der jungen DB der große Wurf: Mit der Einführung des blauen F-Netzes wurden schnelle und bequeme Züge für Geschäftsreisende angeboten, die die Oberzentren der BRD verbunden. Durch Deutschlands Teilung hatten sich die Verkehrsströme geändert. Die Vier-Zonenstadt Berlin war nicht mehr der Verkehrsmittelpunkt Deutschlands, sondern nur der Nord-Süd-Verkehr hatte Bedeutung. Diese F-Züge fuhren meistens in Tagesrandlage und so konnten Geschäftsreisende ihre Termine an einem Tag wahrnehmen.

Von Anfang an waren die Reisezugwagen werbewirksam in Blau gestrichen. Anfangs nahm man Schürzenschnellzugwagen der Bauart 39, die Mitte der 50er Jahre durch die neuen 26,4 m langen A4ümg-53 ersetzt wurden. Nur wenige Jahre später kamen modernisierte Wagen der Bauart A4ümg-61 zum Einsatz. Alle drei blauen Schnellzugwagen gibt es als Modell. Erstmals bietet Minitrix einen blauen A4ümg-61 an.

Vorbild

Es war der Verdienst vom DB-Abteilungspräsident Dr. Ing. Mielich, der Anfang der 50er Jahre die 26,4 m langen Wagen propagierte und bauen ließ. Sie wurden auch in großen Serien gebaut. 1954 war auch der erste blaue Neue dabei, damals noch als AB4ümg-54 geliefert. Bis 1959 wurden 199 Wagen in Dienst gestellt. Für Fernschnell- und internationale Züge brauchte man weitere Wagen, natürlich mit moderneren Zutaten. Zwei dieser Neuerungen sind recht einfach von außen zu sehen: Die Drehfalttüren, die dem Zugführer erlaubten, von einer Stelle im Zug alle Türen zu schließen und die Schiebetüren an den Übergängen. Von 1963 bis 1968 wurden 144 Wagen gebaut. Die neuen Wagen liefen auf Drehgestelle der Bauart MD 33 oder 36. Mit den 33er Drehgestellen waren 140 km/h erlaubt, die anderen 160 km/h. War noch eine Magnetschienen-Bremse eingebaut war, sogar 200 km/h. Die Übersetzfenster bekamen hellgoldfarbig eloxierte Leichtmetallrahmen. Die Wagen boten in 10 Abteilen 60 Sitzplätze an. Einige Wagen besaßen einen Waschraum, der z.T. in eine Fernsprechkabine umgebaut wurde. Die Abteile waren 2,088 m breit und boten 6 Reisenden Platz. So war die Kniefreiheit der Reisenden gewährleistet.

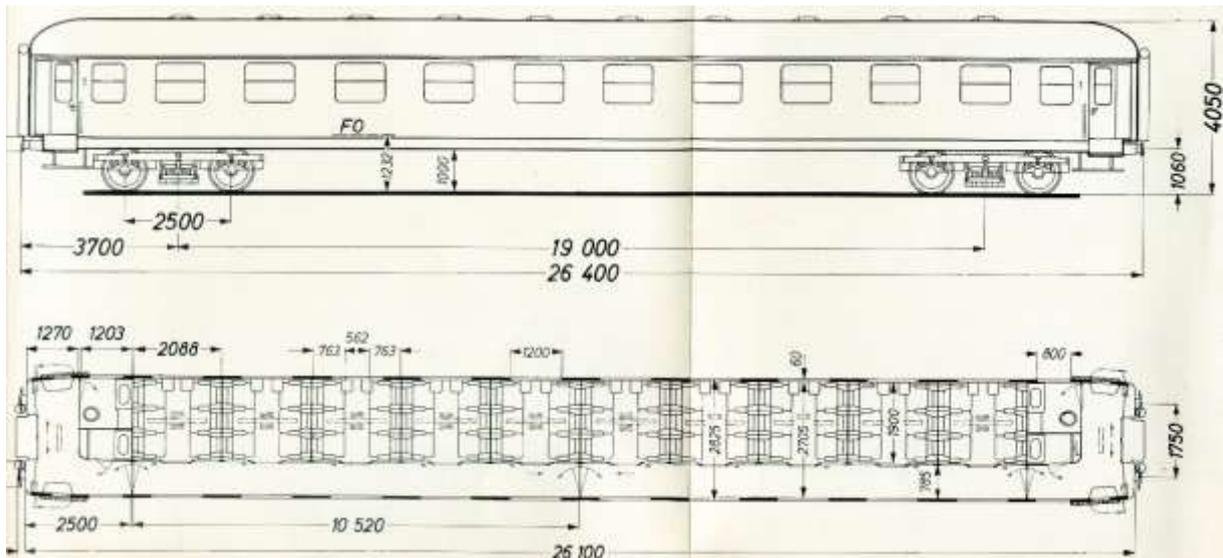


Foto 2: Vorbildskizze Am 203-Quelle: Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen

Die Wagen kamen anfangs in erster Linie in das blaue F-Zug-Netz zum Einsatz. Die neuen Wagen waren erforderlich geworden, da die F-Züge wegen der erhöhten Nachfrage länger geworden waren. Statt vorher 3 Wagen hatten die F-Züge jetzt 5 bis 7 Wagen, incl. Speisewagen, dieser Einsatz endete Anfang der 70er Jahre. Auch im internationalen Verkehr wurden die Blauen gerne als Kurswagen eingesetzt, dann aber meistens mit zwei bis drei 2. Klasse-Wagen. Nach 1966 wurden die Wagen zu Am 203 umbenannt. Die neue Wagennummer prangte jetzt in der Wagenmitte unterhalb der Fenster. Mitte der 70er Jahre wurden das DC-Netz kreiert. Auch in den DC-Zügen kamen die Am 203 zum Einsatz, jedoch gerne in Pop-Farben. Die meisten Pop-1. Kl.-Wagen hatten ein orangerotes Fensterband. Nach wenigen Jahren entschied sich die DB, alle neueren Reisezugwagen in Elfenbein/ozeanblau zu streichen. Ende der 70er Jahre sahen so die meisten Wagen aus. Als das IC-Netz 1972 und 1979 aufgebaut wurden, dienten die Am 203 als Verstärkungswagen, teilweise mit Papier-Kennzeichnung als heruntergestufter 2. Kl. Wagen. Zum Schluss dienten die Wagen als Reserve für die neuen IR-Züge, bis genügend neue Aim 260 zur Verfügung standen. Danach wurden die Wagen nach und nach abgestellt. Der letzte Blaue wurde 1988 in Köln ausgemustert, 10 Jahre später war dann der letzte Am 203 von den Schienen verschwunden.

Modell

Vorreiter der langen Schnellzugwagen war dieses Mai Arnold, der schon 1967 mit seinen ersten langen Wagen, die 165 mm lang waren, auf dem Markt erschien. 1969 trat Rivarossi mit seiner Produktfirma „Atlas“ auf den Plan. Auch die Italiener produzierten 165 mm lange Wagen, darunter einen angenäherten Am 203, der sich leider als ein umlackierter FS Am entpuppte.



Foto 3: Atlas Am 203

Nach dem Konkurs von Arnold verschmolzen die Firmen Arnold, Rivarossi und Lima zur neuen Firma Hornby-Arnold. Diese neue Firma übernahm die Formen aus der N- Produktion

der genannten Firmen. So kam auch der Atlas Pseudo- Am 203 zu Arnold. 2007 wurden die Wagen nochmals aufgelegt und in der Zugpackung „Hanseat“ verkauft.



Foto 4: Arnold A4üm-61 Hanseat

1971 folgte Fleischmann mit einem vorbildfreien blauen TEE-Wagen. Dieser wurde erst 2002 durch einen richtigen A4üm-61 ersetzt. Inzwischen sind von dem 1. Klasse-Wagen schon 13 Varianten erschienen. Viele Fleischmann Aüm 203 haben Spiegel auf dem Dach, was die Konkurrenz nicht hat und den Wagen eine „Hochbeinigkei“ nachgesagt wird. 2021 kommt Fleischmann mit der 3. Generation der 26,4 m Wagen heraus, die tiefer liegen sollen.



Foto 5: Fleischmann A4ümg-61- Rheinfeil



Foto 6: Fleischmann Am 203 Pop

Auch Minitrix fühlte sich gezwungen, maßstäbliche 26,4m Wagen heraus zu bringen. 1972 kamen die ersten Wagen heraus, darunter die ältere Bauart Am 202. Diese Bauart blieb bis 2020 im Programm von Minitrix; die jüngste Variante waren die drei A4üm-54 des F-Zugs „Merkurs“. Lange konnte sich Minitrix nicht dazu durchringen, den Wagen auch in anderen Epochen anzubieten.



Foto 7: Minitrix Am 202 (1972)



Foto 8: Minitrix A4ümg-54 (1990)

Erst 1990 nach Neukonstruktion des Wagens mit Kurzkupplungskulisse folgte der erste A4ümg-54 in Epoche III. Statt der unförmigen Fensterstege des Vorgängers hatten jetzt die Wagen dezentere Querstege im Fenster.



Foto 9: Minitrix A4ümg-54 Merkur (2019)

2019 wurden die Wagen nochmals überarbeitet: Die Wagen hatten jetzt feststehende Aufstiegsstufen unter den Türen. Bei den ersten Ausgaben waren die Stufen noch am Drehgestell angedeutet.



Foto 10: Minitrix A4ümg-61 (2021)

Hier ein tabellarischer Überblick der hier vorgestellten Modelle des A4ümg-61/ Am 203:

Hersteller	Artikel-Nr.	Erstes Bj. Modell	Wagen-Nr. Modell	Laufweg
Atlas	2681	1969	2009 Han	---
Fleischmann	8641 K	2002	12 023 Hmb	München- HH- Altona
Fleischmann	811117-1	2017	12 075 Esn	Dortmund- München (Rheinblitz)
Arnold	HN 4000-4	2007	12 031 Köl	Köln- Kiel (Hanseat)
Minitrix	18401	2021	12 038 Esn	München- Dortmund
Minitrix ¹⁾	13370	2001	11 924 Esn	Dortmund- München
Minitrix ¹⁾	51-3080-00	1973	10-40 202-3	München- Dortmund

¹⁾ Vorgängerbauart Am 202/ A4ümg-54

Im Folgenden wird der neue A4ümg-61 mit seinen direkten Vorgängern von Minitrix verglichen:

Ein Blick auf die Unterseite des Wagens zeigt nur wenige Unterschiede. Alle Aggregate sind an derselben Stelle- unverändert seit 1972.



Foto 11: 3 Generationen Am von Minitrix- älteste oben- Neuheit unten

Der oberste Wagen hat noch die Kupplung am Drehgestell; der mittlere Wagen hat eine Kurzkupplung und die Neuheit hat zusätzlich Schleifer für die Beleuchtung. Der Wagen wird nur beleuchtet ausgeliefert.

Minitrix hat bei seinen Wagen die Übergangstüren verschieden gestaltet: Die beiden älteren Wagentypen haben richtigerweise Falttüren, während der Neue Schiebetüren aufweist, nur hat man den Falz in der Tür vergessen. Dafür ist das Schlusslicht rot angemalt. Kann man aber leicht bei den anderen beiden Wagen beheben.



Foto 12: Drei Minitrix-Wagen von vorne

Der nächste Vergleich zeigt die Blauen ältester Wagen (links) mit der Neuheit (rechts). Man beachte die Drehgestelle: Der älteste Wagen hat (fälschlicherweise) am Drehgestell eine Magnetschienen-Bremse.



Foto 12: Minitrix Am links (1973) rechts (2021)

Im nächsten Vergleich wurde die 2. Generation des A4ümg-53 mit der Neuheit verglichen. Beide Wagen haben eine Kurzkupplungskulisse.



Foto 13: Minitrix A4ümg links (2002) rechts (2021)

Zum Schluss ein Vergleich der Neuheit mit den Konkurrenz-Modellen des A4ümg-61:



Foto 14: Neuheit Minitrix (links) und Fleischmann A4ümg (rechts)

Die Überraschung war, dass der Fleischmann-Wagen nicht so hochbeinig ist, wie den Fleischmann-Wagen immer nachgesagt wird. Der Fleischmann-Wagen fällt nicht so auf: höchstens in der Fensterhöhe: Sie sind beim Fleischmann-Wagen ein Ideechen kleiner als bei Minitrix.



Foto 15: Neuheit Minitrix (links) und Arnold (Hanseat) A4ümg (rechts)

Hier fallen die überdimensionalen Fenster des Arnold-Wagens (vormals Rivarossi/ Atlas) auf. Hier kann man den Minitrix-Wagen nur sehr eingeschränkt in einen Hanseat-F-Zug

einreihen, es sei denn, man teilt den Zug mit dem Speisewagen: Eine Hälfte mit Arnold-Wagen, die andere mit Minitrix-Wagen.

Zum Schluss ist es nicht so nachvollziehbar, warum die neuen Wagen alle mit Beleuchtung ausgestattet sind. Ich denke mal, kaum ein Modellbahner wird seine Anlage immer bei Nacht betreiben; bei Tag (Normalfall im Modellbahnbetrieb) machen beleuchtete Wagen wenig Sinn. Darüber hinaus gibt es in der Verpackung keinen Hinweis, ob die Beleuchtung abschaltbar ist. Sicher könnte man die ganze LED- Beleuchtung herausnehmen.



Foto 16: Neuer A4ümg-61 von innen

Einsatz auf der Modellbahn

Zum Einsatz des A4ümg-61 wurde eingangs schon Einiges gesagt, nämlich in kurzen F-Zügen der 60er Jahre. Je nach Geschmack können hier Dampflok (BR'n 01, 01.10, 03, 03.10 oder 23) eingesetzt werden, Liebhaber von Dieselloks werden auf die V 200 zurückgreifen und Ellok-Fans haben mehr Auswahl: E04, E17, E18, E10.0, E10.1 und E10.3 (Bügefalte). Auch andere Loks waren im Einsatz. Ein kürzerer blauer F-Zug auf einer größeren Anlage macht schon was her. Natürlich kann der Wagen auch in normale (nationale oder internationale) D-Züge eingesetzt werden. Auch ausnahmsweise in Eilzügen, wenn sie genügend Wagen aufwiesen, bzw. der Aüm als Übergang dabei ist.

Fazit

So hat Minitrix endlich die 26,4 m Schnellzugwagen in der 3. Generation in Epoche III herausgebracht. Der Wagen lässt sich noch mit verschiedenen Farbkleidern herstellen, wie z.B. Popfarben, o/b usw. Natürlich auch als F-Zug Set mit Speisewagen mit einer V 200.1 oder Ellok. Es sollten auch der Wagen ohne Beleuchtung angeboten werden, weil ja die meisten Anlagen bei Tag spielen. Immerhin, es ist der erste blaue A4ümg-61 von Minitrix. Dazu kann man dem Hersteller nur gratulieren.

Klaus Kosack

Lit.: Wagen für Europa- Geschichte der 26,4-m-Wagen = EK Spezial 74, Freiburg 2004
Horst J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978
Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen, Blatt Schnellzugwagen Am 203,