

Bemerkungen zu Arnolds Wagenset „Hanseat“

Im Jahre 2007 erschien ein 5-teiliges Wagenset von Arnold, dass dem F-Zug „Hanseat“ nachgebildet war. In diesem Beitrag wird das Wagenset mal näher unter die Lupe genommen.

Zur Zuggeschichte

Im Jahre 1951 führte die junge DB eine neue Zuggattung ein, den „F“ als Fernschnellzug. Er hatte die Aufgabe, besonders schnelle Verbindungen zwischen den Oberzentren der BRD herzustellen. Er führte ausschließlich die damalige 2. Klasse, die 1956 zur 1. Klasse hochgestuft wurde.

Schon beim Start der F-Züge im Sommerfahrplan 1951 war unser „Hanseat“ mit von der Partie und führte die Reihenfolge der F-Züge mit dem Zugpaar F 1 /2 mit dem Laufweg Köln-Hamburg (-Kiel) an. Dieser Zug fuhr morgens gegen 7 Uhr in Köln ab und war um Mittag in Hamburg.

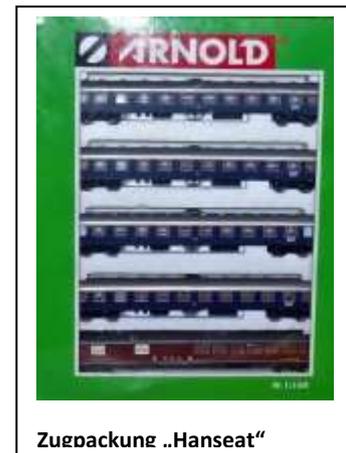
Zeitweise wurde der „Hanseat“ mit dem Schnelltriebwagen VT 06 gefahren, aus Mangel an Schnelltriebwagen ab 1954 ausschließlich als Wagenzug gefahren. Dem Autor liegen Reihungspläne (Zp AR) aus den Jahren 1956 und 1969 vor, wo der „Hanseat“ aufgeführt ist. Im Jahre 1967 wurden die Zugnummern bei der DB neu geordnet; unser „Hanseat“ fuhr jetzt als F 29/30 bis 1971, wo er zum IC umgetauft wurde. Im Jahre 1982 fuhr der „Hanseat“ als zweiklassiger IC 634/635 zwischen Bonn und Hamburg; in den 90er Jahren in einer neuen Fahrplanlage als IC 524 (ohne Gegenzug!) zwischen München- Köln und Hamburg. Zehn Jahre später taucht der Zug als IC 600/ 601 mit dem Laufweg Basel-Köln-Kiel wieder auf. Die meisten IC(E) laufen heute ohne Namen; geblieben ist ein namensloser unpaariger ICE 926, der in der Fahrplanlage des IC 600 „Hanseat“ liegt und Basel mit Kiel verbindet.

Eingesetzte Wagen des „Hanseat“

Anfangs wurde der Zug mit umgebauten blauen Wagen der Gruppe 28, 35 oder 39 gebildet; Zuglok war u.a. die Baureihe 03. Typische Reihenfolge des Zugs war BR 03- A4ü-A4ü-WR4ü-A4ü. Dieser Zug kann mit Minitrix Fahrzeugen komplett nachgestellt werden.

Nach 1954 kam dann auch die BR 05 (Arnold) zum Einsatz, wie Fotos belegen. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde damals der Speisewagen durch einen Halbspeisewagen AR4ümg (in N bislang Fehlanzeige) ersetzt, denn in den Vormittagsstunden wurde von den Reisenden höchstens ein zweites Frühstück eingenommen. Ab Mitte der 50er Jahre wurden die blauen Vorkriegswagen durch Neubauwagen der Gruppe 53 –hier A4ümg-54- ersetzt. 1956 sah die Reihenfolge so aus: BR 05 (Ar) – 2x A4ümg-54 (MT)- AR4ümg (-) - A4ümg (MT). Bei Bedarf kam ab Bremen ein grüner A4ü (Hapag- Lloyd) (z.B. Roco Hecht) hinzu. Diesen Zug können wir N-Bahner nicht nachstellen, denn es fehlt der Halbspeisewagen. Im Abschnitt Hamburg-Altona – Kiel waren nur noch 2 A4ümg und der Halbspeisewagen im Einsatz. Der Rest des Zuges blieb in Hamburg.

Anfang der 60er Jahre wurde das Wagenmaterial weiter modernisiert: Zum Einsatz kamen jetzt Neubauwagen der Gruppe 63, wie sie Arnold in seiner Zugpackung beigegeben hat. Diese Wagen haben Drehfalttüren, konnten zentral verschlossen werden, zweiteilige Türen



beim Übergang zum nächsten Wagen und konnten in der Regel 160 km/h laufen, 20 km/h mehr als die Vorgänger.



Arnold Aüm-61 „Hanseat“



Arnold WRümh-64 „Hanseat“

Nach wie vor fraglich für mich ist der Einsatz eines Vollspeisewagens bei der genannten Fahrplanlage des Zuges. In den Reihungsplänen und auf Fotos konnte immer nur ein „halber“ Speisewagen identifiziert werden. Es wäre höchstens denkbar, dass bei Ausfall des AR4üm ein WRüm in den Zug eingestellt wurde, so wie Arnold seine Zugpackung zusammengestellt hat. Der Zug ist der späten Epoche IIIb zuzuordnen, also in den Jahren 1965/66. Bis Hamburg war die Reihenfolge des Zuges A4üm-A4üm-AR4üm-A4üm-A4üm, stimmt also fast mit der Zugpackung überein. Nur die letzten beiden A4üm fuhren bis Kiel weiter. Die Wagen des Arnold-Sets haben für alle Wagen Köln- Kiel als Wagenlaufziel.



Fleischmann Aüm-61



Minitrix Aüm-54

Der beigefügte Speisewagen ist vom Vorbild der Jüngste. Er gehört zu den ersten Speisewagen der 27,5 m Generation, die später bei den meisten Speisewagen angewandt wurde. Der Speisewagen hört auf den Namen WR4üm-64, die es beim Vorbild in DSG-rot und TEE- Farben gab. Mit 172 mm Länge ist er maßstäblich lang und hat die DSG Nummer 11 112 und ist in München (!) stationiert.

Passende Lokomotiven

Erst 1968 war der gesamte Laufweg Köln- Hamburg elektrifiziert, daher kam im Süd-Abschnitt Köln- Hamm die E 10 (Kastenlok oder Bügelfalte) zum Einsatz. Im Nordabschnitt dann die V 200, die es von Arnold, Minitrix und Roco gibt. Auch ein Einsatz der V 200.1 (Fleischmann, Minitrix) wäre denkbar. Zwischen Hamburg und Kiel könnte man auch noch

eine Dampflok vorspannen, so z.B. die Baureihen 01.10, 03 oder die gute alte P8 (38.10), beide von Fleischmann. Denkbar wäre noch der Einsatz der Vorserien V 160 („Lollo“), die damals in Lübeck stationiert war.

Mein Fazit

Zweifellos gibt es bei der Auswahl der blauen Wagen des „Hanseat“ ein paar Unstimmigkeiten. Abgesehen davon, dass es sich um ehemalige Rivarossi-Wagen handelt, sind es doch eher auf DB- Aüm getrimmte FS- Schnellzug-Wagen. Hier hat Arnold danebengegriffen. Ein Vergleich der „Hanseat“- Wagen mit den Mitbewerbern zeigen folgende Fotos.

Hier wird der Arnold-Wagen mit dem Minitrix und Fleischmann-Wagen nebeneinander gestellt. Von der Wagen- und Pufferhöhe passt der Hanseat-Wagen ganz gut mit dem Minitrix-Wagen zusammen, beim Fleischmann-Wagen sieht man seine Hochbeinigkeit. Zudem erscheinen die Fenster der Hanseat-Wagen viel zu groß geraten.



Höhenvergleich Aüm li Arnold re Minitrix



Höhenvergleich Aüm li Arnold re Fleischmann

Aus den Bildern wird klar, dass die „Hanseat“-Wagen nicht so recht zu den andern Wagen passen. Wenn man aber nur den Arnold-Zug fahren lässt, dann fällt das nicht so sehr auf.

Andererseits wird das Wagenset zu einem attraktiven Preis von 105 € angeboten. Da ist man versucht- wie der Autor selber zugeben muss- ein Auge zuzudrücken. Einen vorbildlichen A4üm-61 (abgesehen von der Wagenhöhe) hat Fleischmann im Programm.

Und das umso mehr, als Minitrix als Herbst-Neuheit 2019 den F 3/ 4 „Mercur“ mit 4 Wagen (beleuchtet) für schlappe 250 € angekündigt hat. Der Zug besteht aus 3 A4ümg-54 Wagen nebst Schürzenspeisewagen. Zuglok ist die ebenfalls angekündigte V 200.0. Ein Wagen weniger und der 2,5 fache Preis. Quo vadis N-Bahn?

Klaus Kosack (2007, ergänzt 2019)

Lit.: Scharf/ Ernst, Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983

DB (Hrsg) Zugbildungsplan Zp Au, Ausgaben 1956 und 1969

div. Kursbücher der DB