

Die blauen F- Züge der jungen DB Vorbild und Modell

Nach dem Krieg und der Währungsreform 1948 lebte die Geschäftswelt wieder auf. Gefragt waren schnelle Reiseverbindungen zu den Wirtschafts- und Verwaltungszentren in der neu geschaffenen Bundesrepublik. Dem kam die Bundesbahn durch das Angebot eines F-Zug- Netzes nach. Da hierfür auch modernisierte Wagen der jüngeren DRG- Bauarten zur Verfügung standen, konnte zum Sommerfahrplan 1951 ein entsprechendes Angebot gemacht werden. Die eingesetzten Wagen hatten alle werbewirksam einen blauen Anstrich erhalten, daher auch die Bezeichnung „blaue F- Züge“. Da die Züge nur wenige Wagen führten, spricht man auch von den leichten F- Zügen; angeboten wurde 1951 ausschließlich die damalige 2. Klasse. Daneben gab es seit 1948 auch schwere F- Züge, die alle 3 Klassen führten und internationale Verbindungen herstellten, die hier aber außer Acht bleiben. Dabei war anfangs für deutsche Reisende die 1. Klasse verboten.

Dem Autor liegt der Zugbildungsplan A vom Sommer 1956 vor. Das war auch das Jahr der Abschaffung der 3. Klasse. Fünf Jahre nach der Einführung des F- Zugnetzes gab es schon eine Reihe von Änderungen. 1956 wurden 27 Zugpaare angeboten, davon waren 13 Triebwagenpaare und 14 lokbespannte Zugpaare.

Folgende Triebwagen wurden eingesetzt: 1x VT 04, je 5x VT 06 und VT 08, 1x VT 10 (Komet) und 1x SNCF- Triebwagen. Lt. Zugbildung waren von den VT 06 drei Triebwagen 3-teilig und 2 Triebwagen 4-teilig. Bei den VT 08.5 war nur ein Triebwagen dreiteilig unterwegs, der Rest 4-teilig. Dafür hatte der dreiteilige VT08 auch den längsten Laufweg eines F- Zuges: Zürich- Hamburg- Altona.

In N werden bzw. wurden alle Triebwagen angeboten; der VT 04 und VT 06 von Hobbytrain und der VT 08 zuletzt von Arnold.

Zurück zu den 14 Zugpaaren: Welche Loks zogen die Züge? Nach den Unterlagen kamen folgende Dampfloks zum Einsatz: 01, 01.10, 03, 03.10, 05, 18.5, 23, 38.10 und 39; Eloks der Baureihen E16, E17 und E18 zogen die schnellen F- Züge. Bei zwei Zugpaaren war die nagelneue V200

vorgespannt. Nur vier Zugpaare kamen ohne Lokwechsel aus: Der namenlose F129/130 von Koblenz nach Saarbrücken und die F-Züge Dompfeil, Sachsenross und Germania, die zwischen Bonn/ Köln nach Hannover fuhren.

Wie sahen denn unsere blauen F- Züge aus, aus welchen Wagen waren sie zusammengestellt?

Zwei Züge kamen mit zwei Wagen aus: Es waren der F39/40 Mozart und der schon erwähnte namenlose F129/130. Für letzteren genügten zwei Altbau A- Wagen; auch der Mozart (Straßburg- Salzburg) hatte nur Altbauwagen am Haken: einen AR- und A- Wagen. Die Altbauwagen waren blaue Wagen der Gruppe 28, 35 oder 39, wie sie von Minitrix und Fleischmann angeboten wurden. Ein AR- Altbauwagen fehlt im N- Programm indes.



Minitrix A4üe- 28/51



Fleischmann A4üe-35/51 –etwas hochbeinig



Minitrix A4üe-39/51



Roco AB4üe-39/51



Minitrix A4ümg-54



Fleischmann Pw4üe-37/51



Minitrix Pw4üe-37/51 – zu kleiner Schriftzug



Minitrix WR4üe-28 DSG



Fleischmann WR4üe-35 DSG –etwas hochbeinig



Minitrix WR4üe- 39 DSG



Roco WR4üe-39 DSG

Bei vier Zügen waren drei Wagen vorgesehen: Es waren die F- Züge Dompfeil, Sachsenross und Germania (Laufweg Bonn/ Köln- Hannover) und der Domspatz (Laufweg Regensburg- Hamburg). Alle vier Züge hatten Neubauwagen der 26,4m- Serie und waren wie folgt zusammengestellt: Aüm- ARüm- Aüm.

Der Aüm war ein neuer A4ümg-54, wie er von Minitrix angeboten wird. Den Halbspeisewagen AR4ümg-54 sucht man im N- Programm vergebens. Nur ein Zug hatte vier Wagen am Haken: Der Ersatzzug des „Blauen Enzians“: Drei A4üm und einen Altbauspeisewagen. Der Gegenzug war der fünfteilige umgebaute Henschel- Wegmann- Zug. Diese beiden Züge können N- Bahner mit produziertem Material nachbauen.

Drei weitere Züge hatten fünf Wagen am Haken: Der Merkur (Stuttgart- Hamburg), Schwabenpfeil (Stuttgart- Dortmund) und Gambrinus (München- Kiel). Alle Züge bestanden aus jeweils vier Neubauwagen A4ümg-54, zwei hatten einen Schürzenspeisewagen WRü- 39 und der „Schwabenpfeil“ den schon erwähnten Halbspeisewagen AR4ümg-54 am Haken.

Zwei weitere Züge (Hanseat und Rheingold) hatten sechs Wagen laut Plan. Der Hanseat (Köln- Kiel) bestand aus vier Neubauwagen A4üm, einen Halbspeisewagen AR4üm und einen grünen Altbau A4ü-23 (Hecht, hatte Roco im Programm). Der Rheingold war ausschließlich aus vier blauen Schürzenwagen A4üe-39/51 zusammengesetzt, außerdem ein Schürzenspeisewagen WR4ü-39 und als einziger F-Zug mit einem

Gepäckwagen Pw4ü-37/50. Den blauen Gepäckwagen hatte Minitrix und Fleischmann im Programm.

Der längste Zug der leichten F- Züge hatte sieben Wagen: Es war der Flügelzug „Rheingold“ F21/22, der zeitweise auch als „Rheinpfeil“ firmierte. Wie beim Rheingold waren für ihn sechs Schürzenwagen A4üe-39/50 und ein Schürzenspeisewagen WR4üe- 39 vorgesehen.

Fassen wir also zusammen: Das gesamte bundesdeutsche F- Zugnetz 1956 konnte mit 59 Wagen betrieben werden. Benötigt wurden 27 A4ümg-54 (Minitrix), 6 AR4ümg- 54 (kein Wagen im Angebot), 5 Schürzenspeisewagen (bzw. Altbauspeisewagen) WRüe-28/35/39 (Minitrix, Roco, Fleischmann), 1 Gepäckwagen Pw4ü-37/50 (Minitrix, Fleischmann), 1 AR4üe- 29/52 (-), 14 Altbau A4ü (Minitrix, Fleischmann und Roco, Gruppen 28, 35 oder 39) sowie der Henschel- Wegmann- Zug (Arnold).

Bei der Gelegenheit: 10 Wagen (Vier Neubau- und sechs Altbau- Wagen) waren Kurswagen, die nicht den gesamten Laufweg am F- Zug hingen.

Besonders verdient hätte es der AR4ümg-54 als Modell zu erscheinen, er könnte als blauer BR4ümg- 54 (Epoche IIIa), als blauer AR4ümg-54 mit gelben 1. Klasse- Abzeichen, als blau/roter „Kakadu“ (beide Epoche IIIb), und in Epoche IV (Blau-rot; popfarben und ozeanblau/beige) erscheinen. Bei der Gelegenheit: Bei den Altbau- Schnellzugwagen fehlen in N noch die nicht grade seltenen ursprünglichen ABC4ü- Wagen bei den Gruppen 28 und 35. Diese Wagen waren bei der DRG beliebte Kurswagen. Fünf der ABC4ü wurden bei der DB zu den o.g. AR4ü- 29/51 umgebaut, die bei den F-Zügen eingesetzt wurden.

Bleibt die Hoffnung, dass die N-Bahn- Hersteller diesen Ruf erhören.

Nachsatz: Bis 2019 blieb der Ruf unerhört...

Klaus Kosack (2011)

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

Meinhold, Zugbildung in Epoche III, Nürnberg 1997

DB; Zugbildungsplan AR- ; Ausgabe Sommer 1956