

## Fleischmanns F-Zug „Germania“

Im Jahre 1951 startete die DB mit einem neuen Zugangebot, quer durch die Republik ein Netz leichter und schneller F-Züge anzubieten. Bei diesen Zügen war ein F-Zug Zuschlag fällig, außerdem führten die Züge nur die damalige 2. Klasse (später 1. Klasse).



Bild 1: B4ü-35/54

Diese F-Züge verbanden die wichtigsten Oberzentren der jungen Bundesrepublik.

### Vorbild

Ein besonderes Merkmal dieser F-Züge war ihre Kürze. Die meisten Züge bestanden aus drei Wagen, häufig zwei Sitzwagen 2. Klasse und einen Speisewagen, meistens aber auch ein Halbspeisewagen BR4ü- 29/51. Dahinter verbarg sich ein ehemaliger ABC 4ü, wo das 1. und 3. Klasse-Abteil in ein Restaurant umgebaut wurde.

Die meisten F-Zug Angebote waren in Nord- Süd-Richtung aufgestellt; es gab aber auch Züge, die in West-/ Ost-Richtung fuhren. Solche Züge verbanden, so auch der F-Zug „Germania“, die Oberzentren in West-/Ost-Richtung verband. Dieser Zug fuhr ab 1954 zwischen Bonn und Hannover als F 17/ 18. Zuvor gab es den F 13/18 „Sachsenross“ ab 1951, der auch (zeitweise) zwischen Bonn und Hannover fuhr. Als Dritter im Bunde gesellte sich der F 17/ 14 „Dompfeil“ dazu. Ursprünglich war angedacht, diese Züge bis Berlin zu verlängern, doch die DR stellte sich quer. So endeten die drei Züge in Hannover Hbf. Sicher war auch ein Grund eine Relation Bonn- Hannover herzustellen, befand sich die SPD- Zentrale Anfang der 50er Jahre noch in Hannover, der vorläufige Regierungssitz war aber schon in Bonn. So gab es sicher einen Bedarf hierfür. Zuletzt fuhr der Germania als F-Zug im Sommer 1971 als F 142/ 143, danach als IC 142/143 mit verkürzten Laufweg Köln- Hannover.

### (033) AB 4 ü - 35

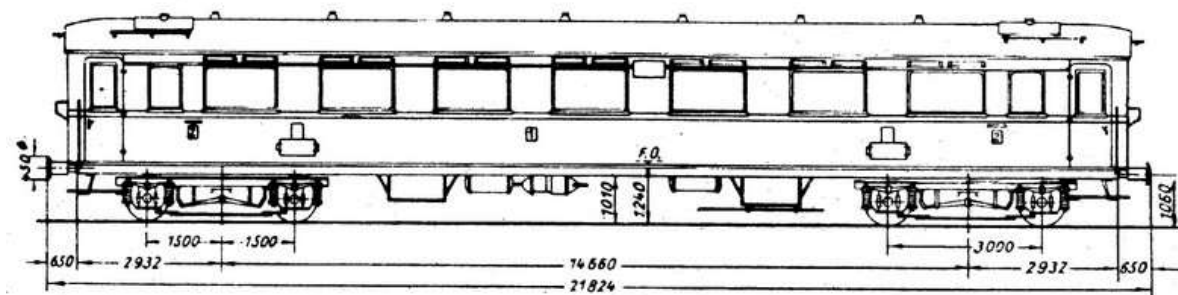


Bild 2: Maßskizze des AB 4ü-35

Wie sahen denn diese Züge aus? Welche Wagenreihung hatten sie? Wie schon erwähnt wurde der Zug 1954 eingeführt und hatte folgende Wagen am Haken: B4ü-35/54- BR4üe-29/52-B4ü-35/54. Zuglok war meistens eine BR 03 vom Bw Hannover-Ost, die den Zug zwischen Bonn und Hannover führte. Es kam auch die BR'n 01 oder BR 03.10 zum Einsatz. Die BR 03 hatte in der Epoche IIIa noch häufig die Wagner-Windleitbleche (große Ohren). Wenn der Halbspeisewagen nicht einsatzfähig war, kam ein Speisewagen der DSG zum Zuge, Fotos belegen, dass es hierbei meistens um Schürzenspeisewagen der Bauart WR4ü-39 handelte. Im Sommer 1954 war der F-Zug Germania zwischen Hannover und Bonn 4 Std und 1' unterwegs, bei 5 Halten für die 332 km lange Strecke unterwegs, das entsprach einer Reisegeschwindigkeit von 83 km/h.

## Modell

Blaue Schnellzugwagen der Bauart (A)B4ü-35/52 sind war eine Spezialität von Fleischmann. Dieser Hersteller hatte als einziger die jüngeren DRG- Schnellzugwagen im Programm. Hier eine Übersicht, welche blauen Wagen Fleischmann in Epoche 3a produziert hat:

Katalog- Nr.	Bauzeit	Art	Bezeichnung	Epoche	Wagennr.	Unt	Länge	Bemerkung	
<b>8631</b>	<b>03</b>	2021	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 606 Han	4.10.54	135	Germania
<b>8631</b>	<b>04</b>	2021	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 599 Han	18.1.55	135	Germania
<b>8631</b>	<b>05</b>	2021	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 619 Han	20.8.54	135	Germania
<b>8852</b>		1998	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 599 Köl	11.2.53	135	Merkur
<b>8850</b>		1998	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 613 Ffm	8.5.53	135	Merkur Schlusslicht
<b>7895</b>	<b>-2</b>	1998	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 614 Hmb	26.10.53	135	Merkur
<b>7895</b>	<b>-4</b>	1998	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 613 Ffm	8.5.53	135	Merkur Schlusslicht
<b>781004</b>	<b>-2</b>	2010	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 619 Köl	30.4.53	135	Gambrinus
<b>781004</b>	<b>-4</b>	2010	Sitzwagen 2. Kl	(A)B 4ü-35/54	3a	11 604 Hmb	1.4.53	135	Gambrinus Schlusslicht

Aus der Übersicht ist erkennbar, dass Fleischmann einige Wagennummern mehrfach belegt hat. Beim Vorbild gab es nur acht umgebaute blaue Wagen der Bauart AB4ü-35. Schon 6 Wagen- Nummern hat Fleischmann belegt, zwei Wagennummern sind noch frei, nämlich die 11 594 und 11 625.

Es folgen Bilder der vier Germania- Wagen:



Bild 4: B4ü-35/54 Wagen 1



Bild 5: B4ü-35/54 Wagen 2



Bild 6: B4ü-35/54 Wagen 3



Bild 7 DSG WR4ü-35



Bild 8: Laufschild Germania

Alle vier Wagen sind Beschriftungsvarianten der erstmals 1998 produzierten Wagen. Schon die ersten 1998 erschienenen Wagen hatten eine Kurzkupplungskulisse. Keiner der drei Reisezugwagen hat ein Schlusslicht. Wem das stört, kann ja den Wagen mit Schlusslicht vom Gambrinus oder Merkur nehmen (so er ihn hat).

Störend in der Literatur und im Netz wird die Fleischmann-spezifische „Hochbeinigkeit“ der Wagen kritisiert. Es gibt eine Menge Umbauvorschläge, wie man die Wagen tiefer legen kann. Eine einfache Möglichkeit ist der Einbau von Rädern mit 5,6 mm Durchmesser statt der 6,2 mm verbauten Räder. So liegt der Wagen 0,6 mm tiefer.



Bild 9: Höhenvergleich unterschiedliche Räder: (li 5,6 mm re 6,2 mm)

Kürzer lassen sich die Wagen mit der bekannten Fleischmann- Kurzkupplung kuppeln. Oder auch mit der bekannten PEHO-Clips Kupplung. Letztere Kupplung hat den schönen Nebeneffekt, dass Zugtrennungen auf der Anlage nicht mehr vorkommen.



Bild 10 Kupplungsabstand Flm-Erbse



Bild 11 Kupplungsabstand PEHO Clips Kupplung

### Einsatz auf der Modellbahn

F-Züge sind nun mal ein Metier von Hauptbahnen. Ihre Besonderheit ist ihre Kürze. Nur drei Wagen hat der Zug, das kommt vielen Modellbahnern entgegen. Wer es genau nimmt, sollte den Speisewagen durch den Schürzenspeisewagen (beide Fleischmann) ersetzen.



Bild 12 Germania mit BR 01 (Minitrix) und vier Schnellzugwagen Fleischmann



Bild 13 Germania mit BR 01 (Arnold) und Schürzenspeisewagen (wie Foto im Buch Goette)

### Mein Fazit

Unverständlich war es für mich, warum Fleischmann in seiner Produktbeschreibung „vergessen“ hat, den Namen des Zuges „Germania“ zu erwähnen. Vielleicht, weil eine passende Lok fehlt? Die vorhandene BR 01.10 passt nur bedingt, sie hat m.W. den „Germania“ nie gezogen, sondern Schnellzugloks der BR'n 01, 03.10 oder meistens 03. Diese Loks gibt/ gab es von Minitrix bzw. Arnold. Diese Züge kamen ohne Lokwechsel ans Ziel. Die Wagen könnten nach fast 25 Jahren den heutigen Ansprüchen angepasst werden, um ihre „Hochbeinigkeit“ zu nehmen. Bis auf zwei Wagen-Nummern hat Fleischmann alle Nummern der blauen F-Wagen schon verballert. Mal sehen was die Halleiner mit den Wagen noch vorhaben. Besonders gefreut hat es den Autor, den Namen seines Wohnsitzes auf dem Wagen zu finden.

Klaus Kosack

Lit.: P. Goette, Leichte F-Züge der DB, Freiburg 2011  
H.-W. Scharf/ F. Ernst, Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983  
DR (West) Hrsg. DV 939d, Ausgabe 1948, EZA Göttingen