

**Bemerkungen zum Eilzug-Set „Moseltalbahn“ von Minitrix #11635**

Das Set beinhaltet einen Eilzug der Epoche V mit der Baureihe 110.3 Bügelfalte (Digital) und 3 passenden Reisezug-Wagen

unterschiedlicher Bauart. Lok und ihr Fahrverhalten konnten mangels Testmöglichkeiten hier nicht betrachtet werden.



**Lok:** Dem Set ist die Bügelfalten 110 in ozeanblau/beiger Farbgebung beigegeben, wie sie beim Vorbild meistens Anfang der 90er Jahre gefahren sind. Das Modell trägt die Nummer 110 468-6 und gehört damit zu den späteren Lieferserien der E 10/ 110. Ab 1963 bekamen alle neuen E 10 das windschnittigere Gehäuse. Gebaut wurde die Lok 1966 bei Henschel, Fab.-Nr. 31.033 und wurde als E 10 468 geführt. Schon 1968 kam die Umzeichnung auf 110 468-6. Erst-Bw war Köln- Deutzerfeld und 1982 wurde sie in das Groß-Bw Dortmund 1 um beheimatet. Dort war Anfang der 90er Jahre knapp ein Viertel aller DB 110 versammelt. Die Dortmunder 110 kamen in der ganzen Republik herum: Auch in das Saarland, wie die Lokumlaufpläne des Bw Dortmund 1 zeigen. Da gab es einen 89-tägigen Umlauf, wo die Loks nach Basel, München, Passau oder Hamburg kamen. Eingesetzt wurde nicht nur Dortmunder Personal, sondern meistens auch Lokführer anderer Direktionen. Die Lok hat schon einen Umbau hinter sich: Alle Bügelfalten E 10 hatten anfangs ein Lüftungsgitterband über alle Seitenöffnungen. Mitte der 80er Jahre bekamen die Loks alle 6 Mehrfachdüsen-Gitterfenster auf jeder Seite und ein Fenster. In dieser Form zeigt sie sich uns. Die Lok selber ist eine Variante, bei der der Fensterrahmen nur aufgedruckt ist; aber in dieser Version erstmals von Minitrix gebaut. Insgesamt hat Minitrix seit 1965 21 Bügelfalten- Varianten der E 10/ 110 herausgebracht.



Foto 2: Ellok 110 468-6



Foto 3: Lok von oben



Foto 4: Lok von vorn

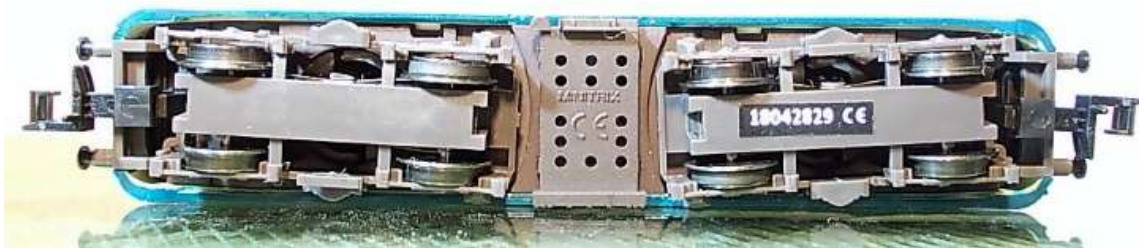


Foto 5: Lok von unten

Die Lok selber kann analog und digital betrieben werden. Das Betriebssystem wird vom Decoder automatisch erkannt. Ein Lautsprecher ist nicht vorhanden. Analog fährt sie seidenweich und für Manche ein wenig langsam. Wie bei fast allen neueren Loks brennt bei der Vorwärtsfahrt in analog auch die roten Rücklichter, was bei einer Zugfahrt völlig überflüssig ist. Nur digital kann das Rücklicht abgeschaltet werden. Für hartgesottene Analogfahrer gibt es noch eine (unerwähnte) Alternative: Man besorge sich das Ersatzteil E178237, das ist eine Analogpantine, und ersetze sie mit der verbauten Digitalpantine. Damit kann man auch das störende Rücklicht ausschalten. Die Lok hat auch keinen Umschalter für Oberleitungsbetrieb. Angetrieben sind alle vier Achsen, wobei die inneren Achsen diagonal versetzt jeweils auf einem Rad Haftreifen haben.

**Wagen:** Die dem Eilzug beige packten Wagen haben allesamt verschiedene Bauarten zum Vorbild: Der erste Wagen ist ein gemischtklassiger Schnellzugwagen der Bauart ABm 225, der ehemalige AB4ümg-63. Von diesem Wagen wurden ab 1964 insgesamt 302 Exemplare in Dienst gestellt. Wie die Lok ist er in ozeanblau/ beige gehalten. Beim Vorbild hatte der Wagen 30 Sitzplätze 1. Klasse und 36 Plätze der 2. Klasse zzgl. 10 Notsitze. Das Grundmodell des AB4ümg gibt es seit 2002, der neue Wagen hat aber ein paar Verbesserungen erhalten, so z.B. die Trittstufen wie auf Foto 7 ersichtlich.



Foto 6: ABm 225



**Foto 7: Vergleich grüner AB4ümg-63 und neuen ABm 225**

Auch der zweite Wagen war für den Schnellzugverkehr gebaut worden. Es ist der BDms 273, der vormals als BD4üm-61 in den Büchern geführt wurde. Auch er kommt im ozeanblau/ beigen Livree daher. Dieser Wagen wurde ab 1964 insgesamt 163 Mal gebaut. Er bot in der 2. Klasse 36 Reisenden Platz, zzgl. 10 Notsitze. Auch von diesem Modell gab es einen Vorgänger: Ab 1990 hatte Minitrix den BD4üm-61 in Epoche III im Programm. Auch hier sei der Vergleich mit dem Vorgänger (Bild 9) gezeigt.



**Foto 8: BDms 273**



**Foto 9: Vergleich grüner BD4ümg-61 und neuer BDms 273**

Kommen wir zum dritten Wagen im Bunde: Es ist die „Kaffeeküch“, einen umgebauten Nahverkehrswagen der zahlreichen n- Bauarten. Ursprünglich war der Wagen ein Bnrzb 725, dessen Mittelabteil zur Restauration umgebaut wurde. Der Bnrzb 725 wurde ab 1966 in 600 Exemplaren in Dienst gestellt. Der Umbau zur Kaffeeküch (saarländischer Dialekt) wurde bei 10 Wagen 1990 vollzogen. Dazu wurden auf einer Seite zwei Fenster verschlossen und dahinter die Küche samt Bedienungstheke eingebaut. Die Restauration wurde von der DB verpachtet. Der Wagen hat ein mintgrünes Fensterband und hellgraue Seitenwände und wurde zum Bnburzb 778.5 umgetauft. Leider war diesen Wagen keine lange Lebensdauer beschieden; es fanden sich keine Pächter mehr, sodass die Wagen nach ca. 8 Jahren Einsatz wieder rückgebaut wurden. Ein Wagen hat überlebt; zeitweise stand er im DB- Museum Koblenz-Lützel. Der Wagen hat vorbildgetreue Drehgestelle der Bauart MD 43 für Nahverkehrswagen erhalten. Die 10 Kaffeeküch-Wagen waren alle in Saarbrücken

beheimatet. Neben der Moselbahn befuhr der Kaffeeküch-Wagen auch noch die Strecken zwischen Merzig und Homburg sowie zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern bzw. Türkismühle.

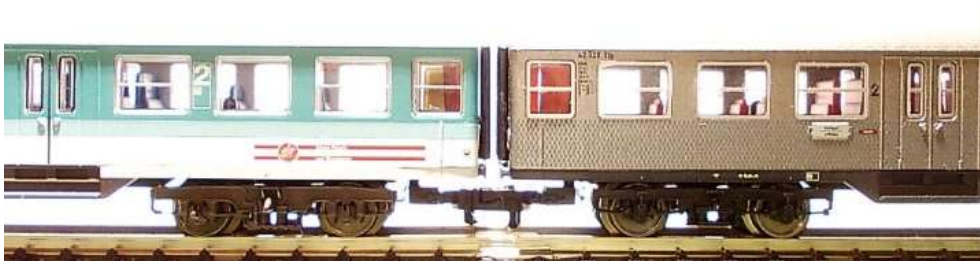
Diese Wagen wurden umgebaut, um auch den Regionalverkehr attraktiver zu machen. Bewirtschaftungen in Eilzügen kam bei der DB bis dahin nur ausnahmsweise in Fern-Eilzügen vor. Ein bekannter Vertreter dieser Gattung war z.B. der „Westerländer“, der von Trier über Gießen, Kassel und Hamburg nach Westerland auf Sylt fuhr. Er hatte bis Kassel einen Speisewagen dabei.



**Foto 10: Bnburzb 778.5- Kaffeeküch Bistroseite**



**Foto 11: Bnburzb 778.5- Kaffeeküch Gangseite**



**Foto 12: Vergleich Silberling und Kaffeeküch mit Flm- Kurzkupplung**

Schließlich sei der Ergänzungswagen Bm 234 noch vorgestellt, der extra zugekauft werden muss. Auch hier ist es ein Schnellzugswagen, der ursprünglich der Bauart B4ümg-63 angehört hatte. Das Vorbild wurde seit 1963 in 1.808 Exemplaren gebaut und gehörte damit zu den Standard-Schnellzugwagen der DB. Nach knapp 30 Dienstjahren wanderten diese Wagen in den Regionalverkehr langsam ab. Auch dieser Wagen kommt in ozeanblau/ beiger Farbgebung daher, wie die meisten Wagen Anfang der 90er Jahre lackiert waren. Er trägt die Nummer 51 80 22-41 415-6. Dieser Wagen wurde in grün 1967 in Dienst gestellt und bekam 1988 die o/b-Farbgebung. 1993 wurde der Wagen ausgemustert. Es ist der erste Bm 234 von Minitrix (#15743), die Vorgänger-Modelle gehörten alle der Bauart B4ümg-54 an. Optisch sind die älteren Bm an den großen Fenstern in den Türen zu erkennen; die neueren Wagen hatten dagegen Drehfalлтüren (vgl. Bild 14). Der Wagen hatte 72 Sitzplätze und 20 Notsitze.



Foto 13: Bm 234



Foto 14: Vergleich B4ümg-54 mit Bm 234

Alle Fahrzeuge haben den neueren roten DB- Keks, der Anfang der 90er Jahre angebracht wurde.

Etwas Besonderes hat sich Minitrix bei der Verpackung einfallen lassen: Die Verpackung ist buchartig gestaltet und die unterste Schicht im Karton ist Styropor. Warum? Die Styropor- Einlagen sind in Streifen eingelegt, und wenn man die Streifen entfernt, hat man Platz für den (oder die) Ergänzungswagen Bm. So kann man den 4- oder 5-teiligen Zug komplett in **einer Verpackung** lagern und man braucht nicht mehr lange nach dem Ergänzungswagen zu suchen.

**Einsatz beim Vorbild:** Das Zuglaufschild auf den Wagen verrät den Einsatz der Wagen: Saarbrücken-Trier- Koblenz. Dies waren Eilzüge, die ab 1990 im 2 Stunden Takt zwischen Saarbrücken und Koblenz, also entlang der Saar und Mosel fuhren. Der Taktverkehr bei den Fernzügen (IC) ließ die Idee reifen, es auch bei den Regional- Eilzügen zu probieren. Heute fahren solche Züge als RE. Die Züge hatten im Kursbuch die Nummern E 3956/ 3960/ 3964/ 3968/ 3972 und 3976. Bis Koblenz waren 12 Halte vorgesehen. Im Kursbuch hatten diese Züge ein besonderes Piktogramm, mit ausdrücklichen Hinweis auf die Kaffeeküch. In Koblenz waren 8 Minuten für einen Umstieg in einen D- Zug zur Weiterfahrt nach Bonn und Köln vorgesehen.

Wie sah der Eilzug beim Original aus? Welche Wagenreihung hatte er? Fündig wurde der Autor auf einem Video-Clip im Netz über die Baureihe 181.2. Folgende Reihung des Eilzugs war auf dem Film zu sehen:

Lok- BDm- Kaffeeküch- Bm-ABm-Bm. Zuglok war eine blaue 181.2, die es mal von Roco gab.

Lok- Bm-ABm-Bm-Kaffeeküch

Lok- BDm-Bm-Kaffeeküch- ABm-Bm

Bei den letzten beiden Zügen war auch eine Lok der Baureihe 181.2 vorgespannt, diesmal mit o/b Farbgebung. Auch diese Lok hatte mal Roco im Programm. Sicher kam auch bei den Eilzügen eine 110 zum Einsatz, wie sie dem Set beigegeben ist, denn im o.g. Umlaufplan waren Fahrten der 110 zwischen Koblenz und Saarbrücken und zurück vermerkt.



**Foto 15: Roco Baureihe 181.2 in blau**

Fazit aus dem Film für mich war, es mussten noch insgesamt **zwei** Bm 234 beschafft werden, um einen vorbildgetreuen Eilzug der Moseltalbahn nach zu bilden. Leider fehlt diese Information bei der Produktbeschreibung von Minitrix. Der Eilzug mit fünf Wagen bot für 276 Reisende in der 2. Klasse Sitzplätze, außerdem Sessel für 30 Reisende der 1. Klasse, also im Verhältnis etwa 1 (1. Kl.) zu 9 (2. Kl.).

Denkbar ist eine Verstärkung des Eilzugs im Berufsverkehr: Da kann man den Zug mit weiteren Bm oder Bn- Wagen (z.B. Silberling oder Mintling) verstärken. 1 bis 2 Wagen dürfte hier reichen. Ferner kann man statt der im Set beigegebenen 110 auch eine Baureihe 181.2 vorspannen. Die Baureihe 181.2 war eine Mehrfrequenz- Lok, die neben den Deutschen 15 KV, 16 2/3 Hertz auch unter 25 KV, 50 Hertz fahren konnte, also für den Auslandseinsatz nach Frankreich und Luxemburg geeignet war. Die Mehrzahl der Loks war um 1990 in Saarbrücken stationiert.

**Fazit:** Einmal mehr hat es Minitrix geschafft, einen vorbildgetreuen Zug auf die Schienen zu stellen. Dazu kann man Minitrix nur gratulieren. Mit 4 bis 5 Wagen ist er nicht zu lang und kann daher auch auf kleineren Anlagen eingesetzt werden. Optimal wäre es, wenn auf der Anlage auch ein Fluss angedeutet werden kann, das verstärkt die Illusion auf das Mosel- bzw. Saartal. Leider waren die Züge mit einer Kaffeeküch nur ein kurzes Intermezzo bei der DB beschieden, denn nach etwa 5 Jahren waren diese bewirtschafteten Züge wieder Geschichte, das braucht uns Modellbahner aber nicht zu stören.

Klaus Kosack