

Bemerkungen zu Arnolds neuen Interzonenzug

Im März 2022 wurde die Zugpackung mit vier DB Schnellzugwagen als Interzonenzug ausgeliefert. Enthalten sind der Packung ein Aüm 208, zwei Büm 233, 234 (alle in o/b Farbgebung) und ein grüner Büm 234. Als Interzonenzüge bezeichnete man damals Züge, die zwischen der BRD und DDR fuhren. Alle Wagen haben das Zuglaufschild „Ostsee-Express“ München-Hof- Berlin Stadtbahn. Sind die beige-packten Wagen authentisch für den Zug? Der Ostsee-Express war nach DDR-Lesart ein internationaler Zug, der auch den Namen verdiente.



Vorbild

Seit wann gab es den Ostsee-Express in der DDR? Aus der Taufe gehoben wurde der Zug bereits zum Sommerfahrplan 1957, natürlich um der DDR einen internationalen Anstrich zu geben. Der Laufweg war Berlin Ostbahnhof- Warnemünde- Kopenhagen u, zurück. Zeitweise fuhr der Zug von Berlin nur nach Warnemünde, da zeitweise normalen DDR-Bürgern die Ausreise in das kapitalistische Ausland verboten war. Nach dem Tauwetter 1970/71 näherten sich die BRD und DDR an, was auch Konsequenzen für den Eisenbahnverkehr hatte. So wurde der Zug ab 1972 im Süden nach München verlängert und nach Norden war wieder Kopenhagen erreichbar. So blieb es bis 1983. Dann fuhr der Zug nur noch zwischen Berlin und Kopenhagen. Anfangs firmierte der Zug als D 115/116, später als D 328/329.

Der Zug wurde überwiegend mit DR- Wagenmaterial zusammengestellt, als er nach München verlängert wurde, waren DB Wagen mit von der Partie. Zeitweise gab es Kurswagen von Bay. Eisenstein und Passau nach Berlin, die in Regensburg an den Ostsee-Express gehängt wurden. 5 der 11 Wagen des Zuges endeten in Berlin Ostbahnhof, 4 davon waren DB Wagen, und zwar lt. Wagenverzeichnis 2 AB- und 2 B-Wagen.

Interessanterweise gab es im Zug nie einen DSB Wagen, sondern wurde vornehmlich mit DR Wagenmaterial bestückt. Zeitweise gab es auch einen DB Wagen, der von München nach Kopenhagen über die DDR mitfuhr.

Dem Autor liegt die Zugbildung des Ostsee-Express von 1979/80 vor. Der Zug sah werktags wie folgt aus:

Lok-B-AB-**Bmh-D-B-B**-AR-AB-AB-B-**B**

Mithin war der Ostsee-Express ein Zug mit 11 Wagen. Gelb markiert sind die DR Wagen. Unterstrichen sind die Wagen, die in Berlin endeten. Der Zug führte keine A Wagen mit. Der AR Wagen dürfte ein ARüm²¹⁶ sein, ursprünglich für die kurzen F-Züge gebaut, den es für N noch nicht gibt.

Welche Lok zog den Zug? Elektrisch fuhr man nur auf Teilstücken. Von München bis Regensburg war die Strecke elektrifiziert, daher sind die Baureihen 110, 117 oder 118 einsetzbar. Bis Hof war eine Diesellok der Baureihe 216 vorgespannt. Weiter ging es mit Dampflok, hier kommen bis Leipzig die Baureihen 01, 03 oder 22 in Frage. Nach Leipzig war es wieder ein Stück elektrisch und hier wäre ein Einsatz der 211 oder 243 denkbar. Danach bis Berlin wurde wieder eine Dampflok oder die 118 der DR vorgespannt. Also jede Menge Loks, da 5x Mal die Lok wechselte. Zeitlich ist dieser Interzonenzug auf Ende der 70er einzuordnen.

Modell

Hier hat Arnold auf seine gelungene Konstruktion der TEE-Wagen von 1987 zurückgegriffen und auf dem Fahrgestell Gehäuse der Bm und Am gesetzt. Aber leider keinen ABm, der für den Ostsee-Express notwendig gewesen wäre.

Hier Bilder der Verpackung und der vier Wagen der Zugpackung.

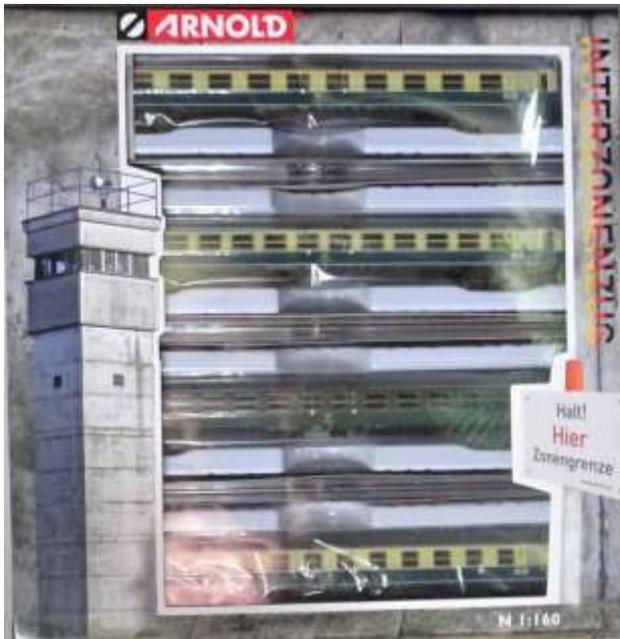


Bild 2: Interzonenzug-Verpackung



Bild 3: Am²⁰³ OS



Bild 4: Bm²³⁴ OS



Bild 5: Bm²³¹ OS



Bild 6: Bm²³³ OS

Laut Verpackung sind dem Set vier verschiedene Wagen beige packt.

	Wagen Typ	Ehem. Typ Nr.	Wagennummer	Bemerkung
4315-01	Am ²⁰³	A4üm- 61	10-40 223-9	
4315-03	Bm ²³⁴	B4üm-63	22-41 037-8	
4315-03	Bm ²³¹	B4üm-52/61	22-41 368-7	Der Bm ²³¹ müsste andere Fenster in den Türen haben
4315-04	Bm ²³³	B4üm-61	22-40 951-1	

Laut Wagennummer ist der angebliche Bm²³¹ in Wirklichkeit ein Bm²³⁴.

Als erstes Fazit ist festzuhalten, dass zwei der Wagen aus der Zugpackung nicht so ganz passen, jedoch nach Überprüfung der Wagennummer nur noch der Am.



Bild 7: Wagen des Zugsets von Vorne; der grüne Wagen hätte 4teilige Falttüren haben müssen

Zu auffällig sind für meinen Geschmack die Schlusslampen.

Von unten sehen alle Wagen gleich aus, wie das Foto zeigt.



Bild 8: Wagen von unten

Eingeprägt ist das Arnold Logo und „Made in China“. Alle Wagen haben Kurzkupplung ab Werk.

Erfreulich ist der Kuppelabstand ab Werk, wie das Foto zeigt. M.E. braucht es da keine besondere Kurzkupplung.



Bild 9: Kuppelabstand ab Werk

Zum Schluss noch einen Blick auf das Zuglaufschild.



Bild 10: Zuglaufschild des Ostsee-Express

Einsatz auf der Modellbahn

Das Wagenset lässt sich vielfältig einsetzen. Will man den Ostsee-Express nachbilden, muss man auf DR Wagen zurückgreifen, denn in Wirklichkeit wurden 5 der 11 Wagen von der DR gestellt. Hier kommen z.B. die Y-Wagen der DR (Minitrix) in Frage oder auch die Mod-Wagen von Arnold. Auf jeden Fall noch ein ABm Wagen (Minitrix), der auch in grün sein kann. Die vier Wagen können auch ein gespielter Flügelzug sein, der später unterwegs seine volle Länge erreicht. Zu befürchten ist jedoch, dass nur die wenigsten Modellbahner Platz für einen Zug mit 11 Wagen haben, der ja im Modell ca. 170 cm lang wäre.

Fazit

Wieder einmal hat Arnold in seinen Fundus gegriffen und erstmals einen Interzonenzug angeboten, der nur aus DB-Wagen besteht. Interzonenzüge waren bislang bei den Herstellern Fremdwörter. Zwar ist der beige packte Am ein Fehlgriff, den aber Arnold verziehen werden kann, weil sie den passenden ABm (noch) nicht im Programm haben. Vielleicht trägt dieser Beitrag dazu bei, diese Lücke zu schließen. Mit dem aufgerufenen Preis von 155 € für das Set, liegt der Preis für einen Wagen im Mittelfeld. Die Wagen sind gut gestaltet, laufen gut und entkupplungsfrei und liegen in der Tradition der 1987er TEE-Wagen, die immer noch eine der besten auf dem Markt sind.

Klaus Kosack

Lit.: H.-J. Obermayer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978

R. Bogula, Internationale Schnellzüge in der DDR und deren Reisezugwagen, Freiburg 2007