

Bemerkungen zu Arnolds Wagenset „TEE Bavaria“

Ende Dezember 2022 erschien ein 3-teiliges Wagenset von Arnold (#HN4364), das dem TEE „Bavaria“ nachgebildet ist. In diesem Beitrag wird das Wagenset mal näher unter die Lupe genommen. Es ist das erste Mal, dass es eine Zugpackung namens „Bavaria“ in N gibt.



Bild 1 Zugpackung Merkur (Werksfoto)

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.

Ab 1957 tauchten zum ersten Male TEE-Züge auf, die internationale Verbindungen zwischen europäischen Großstädten herstellen sollten und mit gehobenem Komfort für die Reisenden angeboten wurde. Zuerst kamen Triebwagen (meistens Dieseltriebwagen) zum Einsatz, wurden aber seit den 60er Jahren nach und nach zu Wagenzügen umgewandelt. So auch der hier vorgestellte TEE „Bavaria“. Mit Beginn des Winterfahrplans 1969 wurde der Schnellzug D 260/261 (ex D 93/96) „Bavaria“ zum TEE 56/57, ab Sommer 1971 TEE 66/67 Bavaria, von und bis Zürich gekürzt, hochgestuft. Damit wurde auch ein prestigeträchtiger Zug für die gerade modernisierte Allgäu Strecke gefunden. Die Zugleistung wurde von der SBB mit den zwar schon in die Jahre gekommenen, aber immer noch werbewirksamen Dieseltriebzügen RAm 501 und 502 im dreitägigen Umlauf mit TEE „Edelweiss“ gestellt. Allerdings gab es am 9.2.1971 mit dem Schweizer Triebwagen ein schweres Unglück bei Aitrang/ Allgäu, wo der RAm entgleiste und anschließend mit einem Schienenbus frontal zusammenstieß. Es gab 28 Tote und viele schwer- und leicht-Verletzten. Daraufhin wurde von der DB der Einsatz des Schweizer RAm in Deutschland verboten und die DB stellte eine Ersatzgarnitur, bestehend aus je einem Avm, Apm und ARDm. Ab Sommer 1971 kam statt des ARDm ein Schweizer Speisewagen zum Einsatz, der später auch die TEE-Farbgebung der DB bekam. Von Fall zu Fall wurde der „Bavaria“ mit weiteren Sitzwagen verstärkt, so z.B. während der Olympiade 1972 in München. Für die 353 km lange Strecke brauchte der Zug gut 4 Stunden. Zuglok war anfangs die Kemptener Baureihe 210, einer Gas-Turbinen BR 218.

Zu Beginn des Sommerfahrplans 1977 wurde der Zug wieder zu einem normalen D-Zug mit 2 Klassen herabgestuft und war ab dann als D 266/ 267 „Bavaria“ unterwegs. Damit war es noch nicht zu Ende mit dem Bavaria: 1983 firmierte er als FD „Bavaria“, 1984 wurde er zum IC befördert und ab 1988 fuhr er als EC 98/ 99 zwischen München und Zürich. Somit hatte der Zug „Bavaria“ viele Bezeichnungen: D-, FD-, IC-, EC- und TEE-Zug. Ende 2002 wurde auf den Namen „Bavaria“ verzichtet.

Der Laufweg war anfangs München- Kempten- Lindau- Bregenz- St. Gallen bis Zürich, befuhr also drei Länder, seit neuesten jedoch über Memmingen (statt Kempten), wodurch die Fahrtzeit verkürzt werden konnte.

Der Namensgeber „Bavaria“ ist die lateinische Bezeichnung für Bayern und fuhr zwischen Oberbayern, Allgäu, Vorarlberg und der Schweiz.

Eingesetzte Wagen des „TEE Bavarias“

Unser „Bavaria“ fuhr als TEE mit rot/ beigen Wagen von Anfang an in der Reihenfolge Avm-ARDm-Apm. Manchmal wurde der Speisewagen auch als erster oder letzter Wagen eingesetzt, wie Fotos es beweisen. Ab Sommer 1971 stellte die SBB den Speisewagen, wie man auf nachstehendes Foto sehen kann.



Bild 2 Vorbildfoto des Zuges- Foto: M. Knappe

Der Zug wurde aus folgenden Wagen zusammengestellt:

Avm¹¹¹ Dies war der häufigste TEE-Wagen der DB. Von dieser Bauart gab es 267 Wagen, die ab 1962 gebaut wurden. Der Wagen hatte in 9 Abteilen 54 Sitzplätze und konnte je nach Drehgestell-Bauart 160 oder 200 km/h fahren.



Bild 3: Avm¹¹¹ von Arnold (1996)

Apm¹²¹

Dieser Wagen wurde ab 1962 100-mal gebaut. Er hatte 48 Sitzplätze in einem Großraumabteil. Erkennbar durch den engeren Fensterabstand. Auch er hatte die o.g. Drehgestelle und konnte 160 oder 200 km/h schnell fahren.



Bild 4: Apm¹²¹ von Arnold (2003)

ARDmh¹⁰⁵ Der anfangs mitgeführte Barwagen war eher eine Notlösung- wohl wegen Speisewagen-Mangels. Nur 12 Wagen wurden ab 1965 in Dienst gestellt. In 6 Abteilen bot er

24 Sitzplätze an, zzgl. 18 Plätze Speiseraum und 11 Plätze im Barraum. Lauftechnisch waren die Wagen für 160 km/h zugelassen. Immerhin war er 27,5 m lang. Damit gab es reguläre 124 Sitzplätze 1. Kl. in dem TEE „Bavaria“.



Bild 5: ARDmh¹⁰⁵ von Arnold (1996 vom TEE Helviatia)

Größtenteils waren es Wagen, die ursprünglich für den Rheingold und Rheinpfel gedacht waren, aber für den TEE-Einsatz jetzt rot/ creme lackiert waren. Die bewirtschafteten Wagen (außer dem Buckelspeisewagen) hatten die neue Länge von 27,5 m.

Der Bavaria im Modell

Die Übernahme Lima von Arnold bescherte 1990 der Firma exzellente TEE-Fahrzeuge, die von Arnold noch ein wenig verbessert wurden. Bis heute sind diese Wagen einer der besten TEE-Fahrzeuge in N. Den Grundstock bildeten blau/creme Wagen für den 62er Rheingold, die später auch die TEE-Lackierung bekamen. Arnold stellte den Aussichtswagen, den Buckelspeisewagen sowie den Abteil- und Großraumwagen als erstes her. Später folgten noch der Barwagen und Speisewagen. Es gab Wagen mit abgerundeten Dächern und Steildächern. Damit hatte Arnold die wichtigsten TEE-Wagen im Angebot.

Hier Fotos der Wagen aus der neuen Zugpackung:



Bild 6: Avm¹¹¹ Wagen-Nr.: 61 80 19-80 123-1



Bild 7: Apm¹²² Wagen-Nr.: 61 80 18-80 119-0



Bild 8: ARDmh¹⁰⁵ Gangseite Wagen-Nr.: 61 80 84-80 101-7

Die aufgedruckten Nummern sind ok, hier gibt es nichts zu meckern.



Bild 9: ARDmh¹⁰⁵ Kitchensseite

Etwas fiel noch auf: Die unterschiedliche Wagenhöhe des Wagens im Set. Der ARDmh ist deutlich höher als die beiden Sitzwagen, wie nachstehendes Foto zeigt. Im Foto daneben ist der Barwagen vom Helvetia und der aktuelle Barwagen nebeneinandergestellt. Und siehe da: Das ältere Modell liegt tiefer. Offenbar hat Arnold am Fahrgestell des 172 mm langen Wagens gebastelt und man konnte die alte Höhe nicht mehr erreichen. Man sieht auch deutlich den Spalt zwischen Drehgestell und Wagenboden beim neuen Wagen, den der 26 Jahre ältere Bruder nicht hat.



Bild 10: Höhenunterschied Sitz- und Barwagen (li)



Bild 11: Höhenunterschied Barwagen (1996) und Neu (li)

Zum Kuppelabstand der Wagen gibt es nichts zu meckern: Schon ohne Kurzkupplung kuppeln sie sehr eng. Wer es noch enger mag, kann ja auf die Fleischmann-Kurzkupplung, ggfs. mit der längeren Flm-Kurzkupplung von MU, zurückgreifen. Auch die PEHO-Clipskupplung kann eingesetzt werden mit dem Vorteil, dass die Wagen nicht ungewollt entkuppeln.

Passende Lokomotiven

Laut Recherche soll der Zug 1971 Jahre spielen. Die Allgäu-Strecke war für Züge wegen ihrer vielen Steigungen ein schwieriges Pflaster für Lokomotiven. In Kempten standen 8 Loks der BR 210 zur Verfügung. Das waren vereinfacht gesagt, verstärkte Loks der BR 218, die 2500 PS leisteten und bis 160 km/h fahren konnten. Ihr Achsdruck betrug knapp 20t. 1981 gab es Schäden bei den Turboladern und sie wurden ausgebaut. Die 8 Loks wurden zur BR 218.9 umgebaut.

Bei Ausfall der BR 210 kam schon mal die BR 221 zum Einsatz, die ebenfalls in Kempten stationiert waren. Jedoch hatte keine der Loks die passende TEE-Lackierung, sondern das Diesellok rot. Beide Loks BR 210 (Fleischmann, Minitrix) und BR 221 (Arnold, Piko und Minitrix) gab/ gibt es als Modell in N.

Später fuhr der „Bavaria“ auch schon mal mit Doppeltraktion BR 218.

Hier ein Foto der BR 210 (Minitrix), die dem Zug 1971 vorgespannt war:



Foto 12: Minitrix BR 210

Mein Fazit

So gab es bei dem neuen Arnold TEE „Bavaria“ wenig zu beklagen und es wurde ein toller Epoche IV- TEE-Zug vorgestellt. Nur die Höhendifferenz des ARDmh zu den anderen Wagen muss bemängelt werden, zumal Arnold das bereits vor 26 Jahren besser hingekriegt hat. Das Wagenset zu einem moderaten Preis von knapp 134 € UVP angeboten, also 44 € je Wagen.

Klaus Kosack

Lit.: Scharf/ Ernst, Vom Fernschnellzug zum Intercity, Freiburg 1983
P. Goette, TEE-Züge der Deutschen Bundesbahn, Freiburg 2008