Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Juni 6/2002

Eisenbahn JOURNAL Juni 2002

Vorbild: Ellok-Report Österreich, 103-Impressionen, Speisen im Zug

Modellteil: 18 Seiten Anlagen-Porträts, 6 Seiten Planung, 14 Seiten Bastel-Tipps

4 190753 907407 06

Editorial

Stellen Sie sich vor, die Bundesregierung käme auf die Idee, für das Befahren besonders schlechter Straßen eine Maut zu verlangen – je mehr Schlaglöcher, umso höher. Begründung: Leider habe das Geld in den letzten Jahrzehnten nur für punktuelle Reparaturen gelangt, nun aber müsse die Straße grundsaniert werden. Sie würden sich wohl über derlei Abzocke ärgern und die Regierung bei nächster Gelegenheit abwählen, zumal sie Ihnen nicht sagen kann, bis wann genau die Straße saniert ist und was das am Ende kostet.

Bei der Bahn heißt die schon lange erhobene Maut Trassenpreis. Und der soll nun nach dem aberwitzigen Prinzip steigen: Je maroder die Strecke, desto mehr kostet der Zugkilometer. Darauf läuft die angekündigte Einführung von Regionalfaktoren für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hinaus.

Mit zusätzlichen Einnahmen will die DB Netz AG Strecken in der Fläche modernisieren und so deren Erhalt sichern – beteuert sie jedenfalls. Deshalb verlangt sie auf regionalen Netzen ab 1. Januar 2003 ein Trassenentgelt, das mit Faktoren zwischen 1,1 und 2,45 multipliziert wird. Im Extremfall steigt der Trassenpreis somit auf mehr als das Doppelte an.

Zur Kasse gebeten werden die Bundesländer. Deren Regionalisierungsmittel indes will der Bund auf jährlich 6,54 Milliarden Euro einfrieren, was nach Ansicht der Länder nicht einmal reicht, den SPNV zu den bisherigen Konditionen in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Nun treiben die Regionalfaktoren die Trassenpreise derart in die Höhe, dass vielen Strecken die Abbestellung des SPNV – letztlich also die Stilllegung – droht.

Die DB Netz AG weist den Vorwurf, sie habe „die Fläche“ vernachlässigt, zurück. Die jahrzehntelang zu knappen Finanzmittel hätten für eine Modernisierung der Infrastruktur nicht ausgereicht. Die Kostenunterdeckung resultiere zum einen aus der geringen Zugfrequenz, zum anderen aus dem aufgrund veralteter Technik zu hohen Betriebsführungs- und Instandhaltungsaufwand. Nun sei das finanzielle Defizit mit Hilfe der Regionalfaktoren zu beseitigen. Außerdem erwartet die Deutsche Bahn Rationalisierungseffekte durch die Organisation der zusammen 14 000 Kilometer langen Regionalnetze als „mittelständische Profitcenter“.

Wirtschaftlichere Organisations- und Betriebsformen sind erklärtes Ziel des vor zwei Jahren vorgestellten Projekts zur marktorientierten Regionalnetzentwicklung (Regent). Die Auswahl der mit Regionalfaktoren belegten Strecken lehnt sich an die damals vorgenommene Netzeinteilung an – darunter viele Strecken, auf denen bereits Konkurrenten der DB Regio AG fahren oder fahren wollen.

Bundesweit sollen für 43 Netze sowie für die sächsischen Schmalspurbahnen Regionalfaktoren gelten. Letztere stuft die DB Netz AG als besonders kostenintensiv ein und belegt sie deshalb mit dem Faktor 2,37. Das neuerdings als Erzgebirgsbahn bezeichnete Erzgebirge-Netz erhält gar den Faktor 2,45. Andererseits fällt das fast vollständige Fehlen von Trassenpreiszuschlägen in Baden-Württemberg auf.

Übrigens sind auch für Strecken, auf denen heute gar keine Reisezüge fahren, hohe Regionalfaktoren vorgesehen – nicht gerade eine Motivation, den Personenverkehr zu reaktivieren. Doch aufgepasst: „En gros“ macht es DB Netz billiger, dann nämlich, wenn die Länder pauschal viele Zugkilometer bestellen – am besten gleich durch Verträge mit DB Regio. Der Verdacht, die beiden verbandelten Gesellschaften könnten die Regionalfaktoren als Druckmittel benutzen, um die Konkurrenz auszubooten, drängt sich auf. (Siehe auch Bahn-Notizen.)

Konrad Koschinski
EJ-Autor

Eisenbahn-Geschichte: Speisen im Zug – Speisewagen und Bahnsteigservice, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Glanzzeiten einer InterCity-Legende:
103 – Bundesbahn pur **6**

Eisenbahn und Gastronomie:
Bewegtes Speisen **10**

Die besonderen Schnellzug-Dampflokomotiven:
Hochgestellte ... **18**

125 Jahre Neustadt–Bad Schandau:
Auf Zukunfts-Kurs **20**

Fotomotiv Hindenburgdamm:
Freilicht-Bühne **24**

Dampflok-Episoden:
Damals in Hagen **28**

Ellok-Report Österreich:
Generations-Wechsel **30**

Geheimtipp für Hartgesottene:
Dampfreservate in Bosnien **36**

Titel: **Was Eisenbahn wirklich einmal war, ist auf diesem Schaustück von Brawa ausschnittsweise zu erkennen – Ruß, Männer in Schwarz und viel Betrieb. Mehr im Beitrag ab Seite 56.** *Abb.: EJ-Helge Scholz*

Super-Anlagenstück: Bw-Atmosphäre pur auf einem Brawa-Diorama, beschrieben von Helge Scholz, ab Seite 56

Fotomotiv E 03: Bundesbahn pur – Glanzzeiten einer InterCity-Legende, von Joachim Seyferth, ab Seite 6

Aus der Sicht eines Lokführers: Hindenburgdamm-Jubiläum einmal anders, von Volker Siewke, ab Seite 24

Modell

H0-Modell der Pfälzischen P 3^{II} von Micro Metakit:
High-Tech-Flop der Prinzregentenzeit 52

Die II K alt von Bemo 54

Neues H0-Ausstellungsdiorama von Brawa:
Die Rast der „06“ 56

7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: **Im Biergarten** 62

Erfahrungen beim Bau einer Z-Großanlage (1. Teil):
Wie aus einem „H0-ler“ ein „Z-ler“ wurde 66

Durch Wald und Feld entlang der Wand 70

Neues für 0e 72

Anlagenplanung: **Nürnberger Vorort-Fahrten** 74

Mach’ mehr aus Deinem Bausatz:
Grabsteinhandel Otto Hart 80

Brekina-Modell mit Faller-Car-System: **Großraumtaxi** 82

Serie „Schmiedeberg 1924“, 8. Teil: **Landschaftsgestaltung** 84

H0-Eigenbau der E 44.5 auf Roco- und Piko-Basis:
Die gibt’s doch ... noch nicht! 90

Basteltipps: Mehr Zugkraft durch Moosgummi 93

Rubriken

Bahn-Notizen 39

Modell-Neuheiten 48

Mini-Markt 94

Auktionen • Börsen • Märkte 101

Fachhändler-Adressen 104

Impressum 106

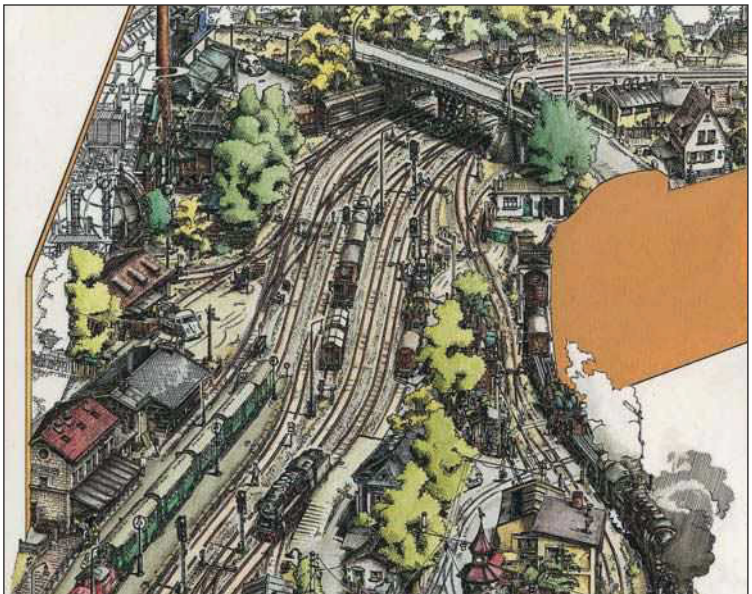
Sonderfahrten und Veranstaltungen 108

Neue Bücher 109

Typenblatt:
Baureihe 41/042, Güterzuglokomotive, DB 111

Abbildungen dieser Doppelseite:
Sammlung Gottwaldt, Joachim Seyferth, Volker Siewke,
EJ-Helge Scholz, Harald Winter-Minkoley, Martin Brendel

Anlagenplanung: H0-Anlage nach Nürnberger Vorortmotiven, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 74



Anlagenbau: Landschaftgestaltung und Farbfinish in Schmiedeberg, von Martin Brendel, ab Seite 84

103 – BUNDESBAHN PUR

GLANZZEITEN EINER INTERCITY-LEGENDE

AUFNAHMEN UND TEXT VON JOACHIM SEYFERTH

Ein imposantes Werbeobjekt: die 103 zu Bundesbahn-Zeiten. Und zeitlos schön – wie manche befahrene Route (Linke Rheinstrecke).

DER PFEILSCHNELLE SECHSACHSER, der mit Tempo 200 den Weg in das Hochgeschwindigkeitszeitalter ebnete, ist Deutsche Bundesbahn pur – für die DB AG, die sich längst mit anderen Vorzeigezügen und -lokomotiven schmückt, ist die Hundertdrei nur noch ein Erbe auf Zeit. Und weil eine stündliche Begegnung mit ihr längst der Vergangenheit angehört, dreht man sich heute selbst nach der verwahrlosten „neuroten" Latz-103 um und wundert sich nur, dass die Maschinen nach jahrzehntelanger Schwerstarbeit immer noch dem drohenden Schneidbrenner davonfahren. Schon oder erst ein Vierteljahrhundert ist es her, da verfolgte einen die InterCity-Legende nicht nur ständig in natura, sondern auch als stolzes Werbeobjekt in den einschlägigen DB-Publikationen und Plakaten sowie als großes Plastikmodell hinter den Schaufenstern der Reisebüros. Überall streckte sie unsereins ihre rot-gelbe Nase entgegen und die jugendliche Begeisterung in der Postille „DB mit Pfiff" nahm bereits grotesk-satirische Züge an: „Sssssssssttt... – nanu, hab' ich Milch im Hut? War das nicht der neue Vollblut-Sprinter mit den 12 000 Stärken?!!!"

In der Tat war die 20-Meter-Lokomotive eine imposante Erscheinung: mit zwei tonnenschweren und wuchtigen dreiachsigen Drehgestellen im gesamten unteren Bereich sowie einem dynamisch-windschnittigen Kastenaufbau wirkte sie ähnlich androgyn wie das spätere Güterverkehrs-Pendant 151, sie verkörperte bullige Kraft und Eleganz zugleich. Kamen die vier Vorserienmaschinen noch etwas abgespeckt daher, so erhielten die Serienmaschinen durch die verdoppelte Lüfterreihe und die tief heruntergezogenen Frontschürzen ihre optische Vollausstattung, was die eigentlich schlanke Lok nicht nur zu ebenso dynamischen Weitwinkelansichten, sondern ebenso zu komprimiert-markanten Teleaufnahmen prädestinierte. Überhaupt erhielt die 103 für lange Zeit als letzte DB-Lokomotive ein rundliches Design, was allerdings auch vom Windkanal diktiert wurde – damals waren 160 km/h mit dem TEE erst der Anfang! Danach kam nur noch relativ Eckiges wie die Baureihen 151, 181, 184, 111 oder 120. Erst der ICE, Regionaltriebwagen der heutigen Generation (Talent etc.) und die 182 bekommen im Rahmen geschichtlicher Wellenbewegungen, die natürlich auch vor Design und Formgebung nicht Halt machen, wieder markante Rundungen. Auf der technischen Ebene sind die sechs Achsen der 103 allerdings Geschichte, denn Oberbau-Experten meldeten zunehmend Bedenken wegen erhöhtem Schienen- und Radsatz-

533

Rot-cremefarbene Rundungen und IC-Wagen: Das DB-Rennpferd war überall vor den hochwertigsten Zügen anzutreffen (Bingerbrück, Laufach).

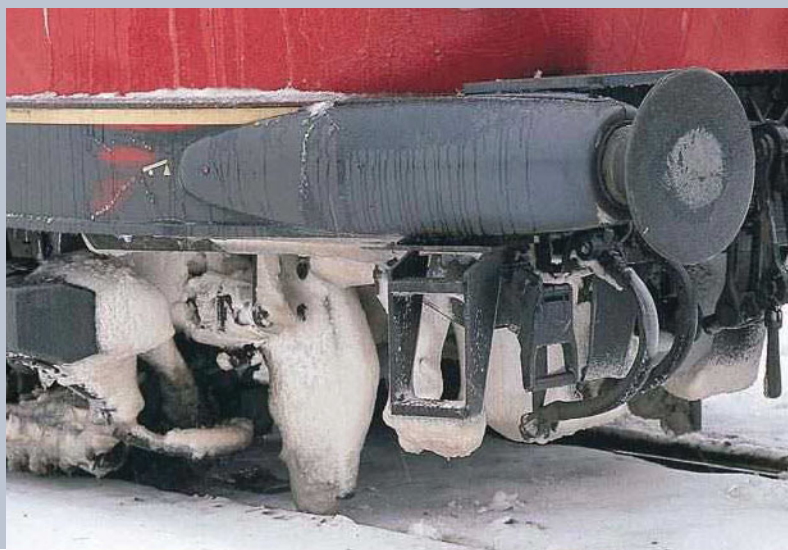
Verschleiß an, was neben anderen Gründen bis heute zur Rückkehr der vierachsigen Triebfahrzeug-Philosophie – übrigens auch im Güterverkehr – führte.

DIE TEE-FARBEN ROT-CREME waren es, die der 103 ihr ursprüngliches und wohl auch gelungenstes Farbkleid gaben, denn anfangs beförderte sie tatsächlich auch diese internationalen Spitzenzüge mit dem optisch kompatiblen Wagenmaterial, bis dato meist befördert von der TEE-farbenen „Bügelfalte“. Selbst der erstklassige Zwei-Stunden-Takt zwischen 1971 und 1979 hatte in puncto Fahrkomfort, Service und Schnelligkeit innerdeutsches „TEE-Niveau“. Das Schicksal etwa der türkis/beigen V 200 (220/221), die durch das verunglückte DB-Farbkonzept anno 1973 in zwei unschöne Hälften geteilt wurde, blieb dem DB-Rennpferd zwar gottlob erspart, doch „Neurot“ (1986) mit dem albernen weißen Latz degradierte die Maschine despektierlich zur „Cola-Dose“. Auch die eckigen weißen Kontrastbalken der einzigen „verkehrsroten“ 103 konterkarieren ihre bulligen Rundungen, von der inzwischen wieder verschwundenen schnöden gelb/weißen Farbaufteilung weniger Loks für den nur kurze Zeit verkehrenden „Lufthansa-Airport-Express“ zwischen Frankfurt und Stuttgart ganz zu schweigen.
Doch edel und vornehm zurückhaltend wie die Optik war auch die Akustik der 103: Bei der Einfahrt in den Kopfbahnhof beispielsweise, noch lange vor dem Prellbock im Weichenvorfeld, vernahm man nur das leise Klirren des noch lose hängenden Bremsgestänges in den Drehgestellen, beim Lokwechsel und Kuppeln nur das Abklappen des Stromabnehmers, der kurz darauf wieder mit einem kurzen „Bizzz“ an der Fahrleitung anlag. Diese eigentlich deplatzierte akustische Bescheidenheit wurde nur vom gelegentlichen Aufheulen der Lüfter unterbrochen, selbst das Zuschlagen der Führerstandstüren wurde von breiten Gummiwulsten gedämpft und das dezente Klacken des Schaltwerks hatte nichts mehr mit der lauten Knallfrosch-Akustik der kleinen 141 gemein.

DAS ROT-CREMEFARBENE PARADEPFERD war in ein enges Korsett von Umlaufplänen für die hochwertigsten Reisezüge der DB eingebunden, Ausreißer waren höchst selten und daher leicht befremdlich anzuschauen, etwa die 103 vor einer nächtlichen Übergabeleistung, im Silberling-Personenzugdienst oder als Lokzug ins Ausbesserungswerk. Hinter der 103 wurden einfach die InterCity-Wagen erwartet; schon rein optisch kam die grün-blaue Wagenschlange eines Schnellzuges an ihrem Zughaken einer Degradierung gleich – ähnlich einer in ihrem Stolz herabgewürdigten S 3/6, die man zu Urzeiten gelegentlich und völlig instinktlos vor den beschleunigten Personenzug spannte! Die zeitlose Erscheinung und die Zuverlässigkeit des schnellen Kilometerfressers war auch ein Charakterzug der Deutschen Bundesbahn – Eigenschaften, die das Nachfolgeunternehmen nicht immer auszeichnen. Das Lok-Erbe auf Zeit rollt langsam aus, die 103-Glanzzeiten sind ohnehin längst vergangen. Doch auf die elektrische Lok-Legende warten viele Ehrenplätze: in den Geschichtsbüchern der Eisenbahn, im Museum, in der Modellbahn-Auferstehung und – am allerwichtigsten – in der Erinnerung! ❑

Die 103 elementar: Impressionen, die das zeitlose Erscheinungsbild des Loktyps unterstreichen.

ZUR EDLEN OPTIK DER 103 PASSTE AUCH DIE VORNEHM ZURÜCKHALTENDE GERÄUSCHENTWICKLUNG.

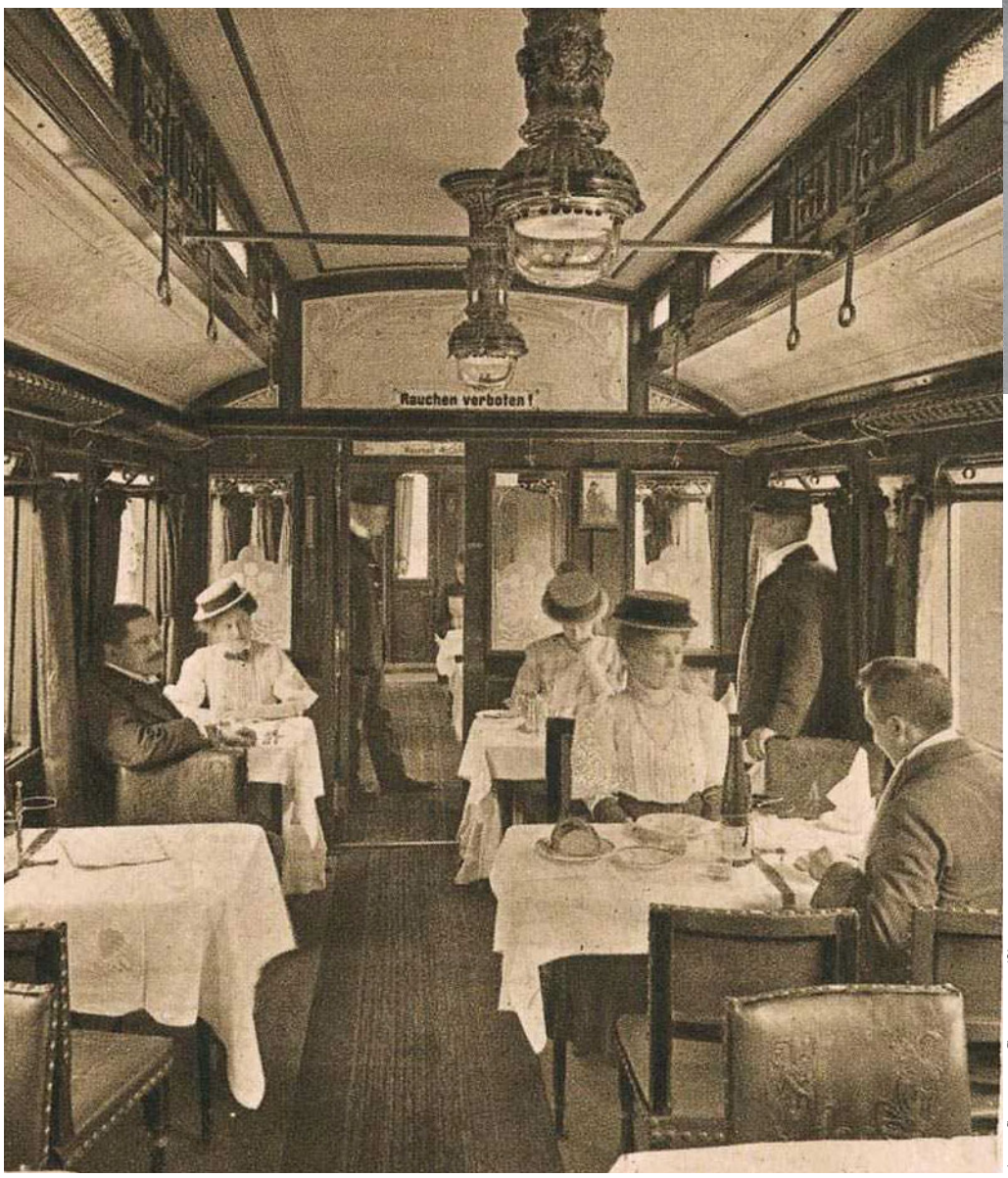


EISENBAHN UND GASTRONOMIE:

BEWEGTES SPEISEN

Der Speisewagen sei antiquiert, meint DB AG-Chef Hartmut Mehdorn und propagiert den modernen Am-Platz-Service. Doch was heißt „modern“? Der Am-Platz-Service ist mindestens genau so alt wie der immer seltener anzutreffende Speisewagen. Ein Rückblick auf die Geschichte von Essen und Trinken im und am Zug.

Von Konrad Koschinski



Als sich ab 1880 die Restauration im Zug zum Publikumsrenner entwickelte, stiegen auch Bahnhofsgastwirte ins Geschäft ein: Blick in einen Speisewagen des Betriebs Gustav Riffelmann um 1890.

Abb.: Sammlung Gottwaldt (3)

Lange Zeit war derartige Bedienung am Bahnsteig üblich: MITROPA-Imbisswagen in Frankfurt a. Main Ende der 40er Jahre.

FÜR DAS GEPFLEGTE EINNEHMEN von Mahlzeiten während der Fahrt war die Eisenbahn schon vor 150 Jahren prädestiniert. Nachdem sich die Gleislage dank längerer Schienenstücke auf Querschwellen in Kiesbettung gebessert hatte, rollten die Waggons ungleich ruhiger dahin als es Postkutschen selbst auf gut gepflasterten Chausseen vermochten. Dennoch überließen die Bahngesellschaften in Europa die Beköstigung der Reisenden lange den Bahnhofswirten, sieht man von Ausnahmen, wie einem um 1870 zwischen Moskau und Odessa eingeführten Speisewagen mit Küche, ab. Häufig waren in den Fahrplänen der Fernreisezüge wie weiland in denen der Postkutschen längere Unterwegshalte vorgesehen, um das Essen und Trinken in Restaurationen zu ermöglichen. Im Streben nach höheren Reisegeschwindigkeiten wurden die Aufenthalte freilich bald verkürzt. Nun reichten zu den Hauptmahlzeiten Kellner der Bahnhofsgaststätten Speisekörbe oder telegraphisch vorbestellte Speisetabletts in die Abteile, zudem boten „Fliegende Händler" auf den Perrons Erfrischungen feil. Letztere Art der Versorgung am Zug hat sich sehr lange gehalten, man denke an die noch zu Reichs- und Bundesbahnzeiten anzutreffenden mobilen Kioske.

Erstmals in Deutschland setzten die Berlin-Anhaltinische Eisenbahn (BAE) und die Thüringische Eisenbahn (ThE) im Jahr 1880 Restaurationswagen ein. Bewirtschaftet wurden sie von der 1876 entstandenen Compagnie Internationale *des* Wagons-Lits (CIWL), auf deutsch firmierend als Internationale Schlafwagengesellschaft (ISG). Mit diesen Restaurationswagen wagte sich die CIWL/ISG auf ein neues Geschäftsfeld. Dem belgischen Ingenieur Georges Nagelmackers, unter dessen Leitung 1872 in Lüttich das fast namensgleiche Vorgängerunternehmen Compagnie Internationale *de* Wagon-Lits gegründet worden war, kam die Idee dazu auf einer Reise durch Nordamerika. Dort hatte die Philadelphia-Baltimore-Railway bereits 1863 einen Personenwagen mit Küche, Speiseraum und Bar ausgestattet. 1867 stellte George Mortimer Pullman in den USA einen neuartigen Hotelwagen vor. Er ist als Urahn der Pullman-Salonwagen anzusehen, in denen die Reisenden im luxuriösen Fauteuil ihre Mahlzeiten einnehmen konnten, ohne einen separaten Speiseraum aufsuchen zu müssen.

Groß ist anno 1881 der Andrang im ersten deutschen Speisewagen der Berlin-Anhalter Bahn.

PREIS-COURANT
in der Restauration auf dem Bahnhofe
Hannover 1859
Speisen und Getränke.

	Sgr.
Fleischspeisen (gebratenes Rind-, Kalb-, Hammel- etc. Fleisch)	
a. mit Brod à Portion	6 Sgr.
b. mit Kartoffeln oder Salat und Brod à Portion	7½ Sgr.
Butterbrod, ein ganzes (bestehend aus 2 Schnitten Rockenbrod oder einem 4 ℔ Weissbrod)	
a. belegt (mit Käse, Braten, Wurst, Sardellen etc.)	2
b. unbelegt	1
d., ein halbes (bestehend aus 1 Schnitte Rockenbrod oder einem halben 4 ℔ Weissbrod)	
a. belegt (mit Käse, Braten, Wurst, Sardellen etc.)	1
b. unbelegt	½
Wein, eine Flasche guter Roth-, Weiss- oder Rheinwein	20
ein Glas, ⅛ Flasche enthaltend, desgleichen	3
ein Glas, ¼ Flasche enthaltend, desgleichen	5
Bier, ein Glas, Quartier enthaltend, inländisches Lagerbier	2
Kaffee, Thee und **Bouillon,**	
eine grosse Tasse	2½ Sgr.
eine kleine Tasse	1½ Sgr.
Kornbranntwein,	
ein Glas, ¹⁄₁₀ Flasche enthaltend	1
ein Glas, ¹⁄₂₀ Flasche enthaltend	½
Liqueure, Rum, Cognac etc.	
ein Glas, ¹⁄₂₀ Flasche enthaltend	1

Vor Einführung der Speisewagen konnte Essen in Bahnhöfen vorbestellt und während des Aufenthalts im Gaststätten-Saal oder am Bahnsteig-Buffet eingenommen werden: Stettiner Bahnhof Berlin, um 1900; Hannoveraner Speisekarte, 1859 (!); Regensburg, 1910; Bebra, 1919.

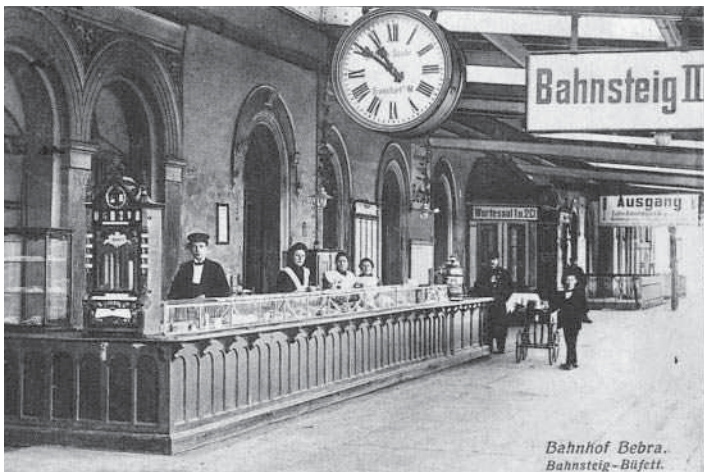


Abb.: Sammlung Gottwaldt (3), Sammlung Garn

Bei den 1880 in Tagesschnellzügen zwischen Berlin und Frankfurt (Main) eingereihten Restaurationswagen handelte es sich um Vorläufer der in Deutschland üblich gewordenen Speisewagen, wobei die CIWL/ISG noch improvisierte. In von der BAE und der ThE angemieteten dreiachsigen Personenwagen hatte sie Speise- und Rauchsalons eingerichtet, die Küche aber separat in umgebauten Güterwagen untergebracht.

1881 ließ die CIWL/ISG von Rathgeber in München neue dreiachsige Speisewagen fertigen, die – wie es sich für „Vollspeisewagen" gehört – bereits über eine eigene Küche verfügten. Der erste dieser Wagen erhielt die Nummer 107. Er zählte zur Garnitur des am 11. Oktober 1882 von Nagelmackers auf die Fahrt Paris–Wien geschickten Train Eclair (genannt auch Train de Luxe d'essai). Aus diesem Zug ging der legendäre Orient-Express hervor, für den die Internationale Schlafwagengesellschaft 1883 vierachsige Speisewagen beschaffte. Nun begann die „Belle Epoque" des Reisens auf Schienen.

Aus dem Bericht eines Journalisten über die offizielle Eröffnungsfahrt des Orient-Express von Paris nach Konstantinopel am 4. Oktober 1883:

„Die großen Gaslichter beleuchten einen wahren Festsaal. Alle Tische des Restaurants, in sieben Reihen paarweise gegenüberliegend, rechts die mit vier Plätzen, links die mit zweien, sind prächtig gedeckt. Das Weiß der Tischtücher und wunderbaren, durch die Kellner kunstvoll gefalteten Servietten, das transparente Funkeln des Glases, der Rubin des Rotweins, der Topas des Weißweins, das reine Kristall des Wassers in den Karaffen und die silbernen Helme der Champagnerflaschen blenden die Menge draußen wie drinnen ..." (entnommen dem von Werner Sölch verfassten Buch „Orient-Express").

ZURÜCK NACH DEUTSCHLAND: Die Restaurationswagen zwischen Berlin und Frankfurt (Main) wurden zum Publikumsrenner, was die Bahnhofsgastwirte der an dieser Strecke gelegenen größeren Stationen verdross. Nachdem ihr Sprecher, Gustav Riffelmann aus Halle, die Königlich Preußische Eisenbahn-Direktion Erfurt vergeblich aufgefordert hatte, die Speisewagen wieder abzuschaffen, stieg er im Jahr 1882 selbst in das Geschäft mit den Restaurants auf Rädern ein und trat auf der genannten Strecke die Nachfolge der ISG an. Bereits 1885 übernahm er dann die Bewirtschaftung weiterer Züge.

Abb.: Archiv Wagons-Lits

Mit Speisewagen für den Orient-Express beginnt 1883 die Belle Epoque des Reisens im Zug.

Der Charlottenburger Bahnhofsgastwirt Gustav Kromrey bewirtschaftete ab 1895 mit eigenen Speisewagen und von der Preußischen Staatseisenbahn überlassenen Halbspeisewagen (mit Abteilen 1. und 2. Klasse, einem kleinen Speiseraum und Küche) Schnellzüge von Berlin Richtung Osten. Mittlerweile ermöglichten es die 1892 zuerst in Preußen eingeführten Durchgangswagen mit Faltenbalg-Übergängen den Reisenden in D-Zügen, das Restaurant jederzeit während der Fahrt aufzusuchen. Die ISG gründete 1896 in Berlin ein Tochterunternehmen namens Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft (DESG), das nahezu in ganz Deutschland agierte.

Aufschluss über die Gepflogenheiten gibt beispielsweise ein Handzettel mit Werbung für den Speisewagenservice auf der Strecke München–Ansbach–Frankfurt (Main) aus dem Jahr 1901. Demnach wurden Speisen und Getränke zwar während der gesamten Fahrt angeboten, während des Mittagessens aber Speisen „nach der Karte" nicht verab-