

eisenbahn Modellbahn magazin

Faszination
Bahnbetriebswerk



- Wie man ein Bw vorbildgerecht als Anlagen-Thema umsetzt
- Drei Scheiben, vier Schuppen: Das Bw Reichenbach (Vogtland)

Große Übersicht: Vorbild und Modell

DB-Altbau- Gepäckwagen

Warum die Länder- und Reichsbahn-Bauarten bis in die Epoche IV unverzichtbar blieben



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Verglichen & gemessen
DB-Baureihe 151 in H0

Im Test: Vier
Modelle des
Sechssachsers



Mitfahrt auf E 94
„Krokodil“-Erlebnisse 1987
Lange Ladegüter
Schienen auf Güterwagen
n- und y-Wagen
Wo sie 2025 noch fahren

Im Salonwagen durch die Alpen

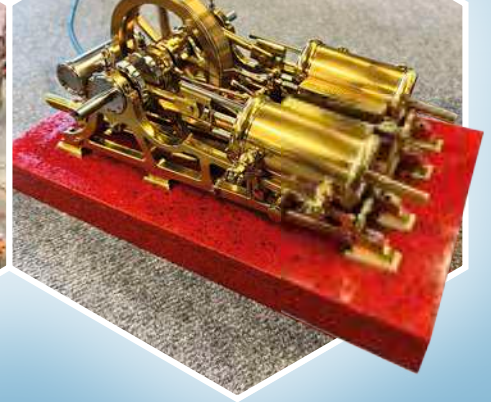


Luxuriös
auf Meterspur:
Der Pullmann-
Zug der RhB

FASZINATION MODELLBAHN

*Neuheiten des Jahres
Alle Spuren, alle Größen
Internationaler Treffpunkt der Szene
Nostalgie und Moderne
Liebe zum Detail
Begeisterte Familien
Leuchtende Kinderaugen
Extravagante Modellbahn-Anlagen*

7. – 9. MÄRZ 2025



Internationale Messe für Modelleisenbahnen & Zubehör

MAIMARKTHALLE MANNHEIM

**Öffnungszeiten:
Freitag bis Sonntag 9.00 – 17.00 Uhr**



WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM

 FaszinationModellbahn

 faszination.modellbahn

 FaszinationModellbau

Ankunftszeiten nur noch digital?

Die Deutsche Bahn (DB) und ihre Ankunftspläne: eine Beziehung, die demnächst vermutlich auf Distanz geht. Der Eindruck entstand zumindest bei mir Ende November 2024 bei der Lektüre diverser Verlautbarungen aus dem Konzern. Darin kündigte die Bahn an, dass die weißen Pläne mit den Ankunftszeiten der Züge zum Fahrplanwechsel aus den Bahnhöfen verschwinden würden. Die Papieraushänge würden von den Reisenden kaum genutzt, in der Datenpflege und im Druck verursachten sie jedoch hohen Aufwand, hieß es. Ankunftszeit und -gleis erfahre man vor Ort am zuverlässigsten über Monitore, Live-Ankunftstafeln oder dynamische Anzeiger am Bahnsteig.

Von Sozial- und Fahrgastverbänden hatte es darauf deutliche Kritik gegeben. Verena Bentele, Präsidentin des Sozialverbands VdK, beklagte, die Abschaffung analoger Aushänge verschärfe das Gefühl des Abgehängtseins bei allen, die nicht durchgängig digital unterwegs seien – Senioren, Menschen mit Behinderungen und arme Menschen. Und Detlef Neuß vom Fahrgastverband Pro Bahn unterstrich, dass sich viele Leute lieber in Ruhe an den Plänen orientierten. Die DB nahm daraufhin ihre Entscheidung zurück: Die weißen Ankunftspläne bleiben zumindest in der Fahrplanperiode 2024/2025 an den Bahnhöfen hängen.

Warum zerrt die Bahn am Ankunftsplan? Vielleicht wollte sie einfach nicht mehr daran erinnert werden, dass ein zentraler Nutzen der Eisenbahn zunehmend erodiert: Die planbare



bleiben vorerst hängen: Weiße Ankunftspläne gibt es an rund 570 Bahnhöfen in Deutschland Florian Dürr

Ankunft am Ziel. Schließlich zeigen die Pläne schwarz auf weiß, wann der Zug ankommen sollte – eine Angabe, die bei der ausgeprägten Unpünktlichkeit vieler Züge oft mehr Wunschdenken als Information ist. Wenn es so wäre, unterschätzte die DB das Abstraktionsvermögen ihrer Kundschaft mutmaßlich deutlich. Regelmäßige Bahnkunden wissen längst, dass eine Ankunft „14:00 Uhr“ nicht selten nur ein grober Orientierungsvorschlag ist – egal, ob analog oder digital kommuniziert.



Florian Dürr, Chefredakteur

Ihre Wünsche zählen!

Welche Eisenbahn-Regionen und Modellbahn-Epochen begeistern Sie am meisten? Von welchen Themen würden Sie gerne noch mehr lesen? Vermissen Sie etwas im Heft? Ihre Meinung, liebe Leser, liegt uns am Herzen. Verraten Sie uns Ihre Wünsche und gestalten Sie unser *eisenbahn magazin* aktiv mit. Über den abgedruckten Code kommen Sie per Handy oder Tablet direkt zur Umfrage – bei der Sie als Teilnehmer tolle Eisenbahn-Literatur und -DVDs und viele attraktive Modelleisenbahn-Produkte gewinnen können. Klicken Sie rein!



Wenn Sie den QR-Code nicht anwenden, nutzen Sie diese Adresse: <https://geramond.de/leserumfrage>



Train Safe®

Den TrainSafe neu erfunden haben wir nicht...
...aber ab sofort ist unsere neue Einkaufswelt für dich online!

Melde dich direkt zu unserem neuen Newsletter an und erhalte einen 10 € Gutschein!

www.mein-train-safe.de



10–21

Altbau-Gepäckwagen der DB in Vorbild & Modell

Foto: Georg Wagner



■ Im Fokus

10 Bundesbahn-Wagen für Gepäck und Expressgut

Jahrzehntelang waren spezielle Wagen für die Mitnahme von Reisegepäck und Expressgut aus dem Betriebsalltag der DB nicht wegzudenken. Viele Personen-, Eil- und Schnellzüge kamen ohne sie nicht aus. Bis in die 1980er-Jahre hinein standen dafür Altbauwagen im Dienst, deren Vielfalt an Bauarten auch auf der Modellbahnanlage ein buntes Bild bietet

■ Eisenbahn

6 Im „Krokodil“ über die Geislinger Steige

Am 12. September 1987 fuhren zwei Eisenbahnfreunde im Führerstand einer 194 von Stuttgart nach Ulm mit

22 Bild des Monats

Hier wird bald geradelt: „Brotbüchse“ 810 009 verlässt den Tunnel Loketský

24 Entlang der Schiene

Informationen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Drei Drehscheiben als eine Besonderheit

Das Bahnbetriebswerk Reichenbach stach bis 1999 durch seine außergewöhnliche Ausstattung heraus: Drei Drehscheiben machten es zum seltenen Fall bei der DB

40 AufRillenschienenzumKonstinkai

Vor gut 20 Jahren spürt Dr. Lutz Münzer der Geschichte einer inzwischen verschwundenen Strecke der Lübecker Hafensbahn nach

43 Abschied von den „Gorillas“

Die berühmten „Gorillas“ der Baureihe ES 499 der ZSSK werden ersetzt

44 Kesselwagenzüge für Schwefel

Regelmäßig rollen Kesselwagenzüge über den nördlichen Abschnitt der Bahnstrecke

Osnabrück – Oldenburg. Darin wird Schwefel transportiert

47 Mit Zahnstange in die höchstgelegene Stadt des Harzes

Der St. Andreasberger Kleinbahn blieb nur ein kurzes Dasein vergönnt. Wirklich wirtschaftlich war die liebevolle Zahnradbahn im Harz allerdings nie zu betreiben

50 Luxuriöses Reisen auf schmaler Spur

Bald 100 Jahre alt ist der historische Pullman-Zug der Rhätischen Bahn (RhB). Seit Kurzem gibt es auch eine passend dazu gestaltete Lok bei der RhB

■ Modellbahn

56 TT-Ferkeltaxe von Zeuke

Der VT 2.09.070 nebst Beiwagen war die erste Modellnachbildung dieses Triebzugtyps überhaupt und kam 1971 im Maßstab 1:120 in den DDR-Handel und den Export

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



Rainer Heinrich



92-99 Die Ellok-Boliden der DB-Baureihe 151 von ESU, Märklin, Piko und Roco sind zum HO-Test vorgefahren

50-54 Reisen Sie gerne luxuriös? Dann fahren Sie mal mit den Pullman-Wagen der Rhätischen Bahn

60-63 Am Hp Fahrenbach rollen Güterzüge durch, doch wir sind hier zu Erkundungen ausgestiegen



Christian Ticar

36-39 Das war besonders: Das Bw Reichenbach verfügte über gleich drei Drehscheiben

56-58

Zeuke & Wegwerth und später BTTB legten die DR-Baureihe VT 2.09 als Modell im Maßstab 1:120 auf

Horst Meier



Oliver Strüber



60 Aufenthalt in Fahrenbach

Im zweiten Teil unserer Porträt-Reihe zur hessischen Odenwaldbahn steigt unser Erzähler an einem Haltepunkt aus

64 Neu im Schaufenster

Aktuelle Fahrzeugmodelle, originelles Zubehör und technische Neuerungen in Kurzporträts auf zehn Seiten

74 Dioramenbau-Wettbewerb

Noch ist es Zeit zum Mitmachen! Als Anregung bieten wir ein Tunnel-Motiv in N

76 Das Bw zur Dampflokkzeit

Vorbildfotos verschiedener Dampflokk-Bahnbetriebswerke bildeten für unseren Zeichner Heinz Lomnicky die Vorlagen für mögliche Modellumsetzungen

82 Schienenstücke als Bahnfracht

Im fünften Teil unserer Ladegut-Serie widmen wir uns dem Transport von Schienen auf Flach- und Rungenwagen

85 Frischekur beim Digitalbetrieb

Für einige ESU-Digitalkomponenten gibt es derzeit verschiedene Updates

88 Tipps & Kniffe

Bastelanregungen von Lesern für Leser in puncto Fahrzeugtuning, Zubehör und Anlagenbau

92 Quartett der Ellok-Boliden

Bundesbahn-Elektrolokomotiven der Baureihe 151 als HO-Fahrzeugmodelle von ESU, Märklin, Piko und Roco im Vergleich

108 Schmalspurig durch Frankreich

Eine Oe-Anlage entführt uns ins Mittelgebirge zur Gemeinde Saint-Paul und zu deren Bewohnern

112 Winterlicher Nahverkehr

Auf dieser kompakten HO-Anlage mit Motiven des modernen DB AG-Verkehrs geht es kurvenreich drunter und drüber



Oliver Strüber

Titelbild: Der Dorfälteste beobachtet aufmerksam, wie Bedienstete auf einem bayerischen Landbahnhof Milchkanen und Eilgut in den LPW-Gepäckwagen in HO von Roco laden

Service

- 90 Leserbrief
- 91 Buch & Film
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 106 Veranstaltungen/ Termine/TV-Tipps
- 114 Vorschau/Impressum



■ Mitfahrt auf 194 132

Im „Krokodil“ über die Geislinger Steige

Am 12. September 1987 fahren zwei Eisenbahnfreunde im Führerstand einer 194 von Stuttgart nach Ulm. Ihre Erinnerungen und Fotos sind durchzogen von der Faszination für längst vergangene Technik und zeigen eine Eisenbahn, die es so heute nicht mehr gibt

Es war eine schlichte Notiz, die der Lokführer am 12. September 1987 in seinem Fach fand: „Dg 61215 – Bitte zwei Eisenbahnfreunde mitnehmen!“ Die Eisenbahnfreunde sind Thomas und ich, Joachim. Und wir freuen uns, denn der Güterzug ist stets mit einer Lokomotive der Baureihe 194 bespannt. Die schweren Sechssachser sind bei der Deutschen Bundesbahn zu jener Zeit schon am Ende ihrer Einsatzzeit. Das ist für uns Eisenbahnfreunde Grund genug, nochmal eine Fahrt auf dieser Baureihe miterleben zu wollen.

Die Strecke führt uns von Kornwestheim Rbf nach Ulm Rbf über die berühmte Geislinger Steige. Mit dieser Rampenstrecke überwindet die Filstalbahn Stuttgart – Ulm den Aufstieg auf die Schwäbische Alb. Mit ihrer maximalen Neigung von 22,5 Promille verlangt sie Lokomotiven und Lokführern einiges ab. Zwar sind die Steigungen der Gotthardstrecke mit 28 Promille und der Brennerbahn mit bis zu 25 Promille etwas anspruchsvoller, doch die Geislinger Steige hat ihre ganz eigene Herausforderung: ein ständiger, mächtiger Anstieg auf einer verhältnismäßig

kurzen Distanz. Auf diesem Streckenabschnitt müssen schwere Züge deshalb oft von Schublokomotiven nachgeschoben werden. Die Fahrt verspricht also interessant zu werden.

Auf geht's ins Ellok-Abenteuer

Gespannt und neugierig auf die Dinge, die wir in den nächsten Stunden erleben werden, begeben wir uns auf das Gelände des Rangierbahnhofs Kornwestheim und begrüßen den Lokführer, der mit schwäbischer Gründlichkeit den Güterzug bereits abfahrbereit gemacht hat. 194 132 vom

194 132 vom Bahnbetriebswerk Ingolstadt steht 12. September 1987 mit Dg 61215 in Kornwestheim Rbf schon parat zur Abfahrt, als wir nach der Meldung bei der Lokleitung den Lokführer treffen und er uns nach Ulm mitnimmt. Der Hersteller Tillig hat 2008 übrigens ein TT-Modell genau dieser Maschine herausgebracht (Art.-Nr. 02417) Joachim Bertsch



E 94 132: Loklebenslauf

Hersteller	Krauss-Maffei AG, München-Allach
Fabriknummer	16305
Baujahr	1944
Abnahme	26. Juli 1944
Beheimatungen	
Salzburg	26.07.1944 – 17.07.1946
Nürnberg Rbf	18.07.1946 – 15.08.1948
Pressig-Rothenkirchen	16.08.1948 – 25.04.1950
Nürnberg Rbf	26.04.1950 – 07.04.1956
Pressig-Rothenkirchen	08.04.1956 – 17.11.1956
Bamberg	18.11.1956 – 24.09.1957
Nürnberg Rbf	25.09.1957 – 10.04.1958
Kornwestheim	11.04.1958 – 03.07.1965
Aschaffenburg	04.07.1965 – 30.09.1972
Nürnberg Rbf	01.10.1972 – 31.05.1980
Ingolstadt	01.06.1980 – 18.12.1987
z-Stellung	27.09.1987
Ausmusterung	18.12.1987
zerlegt	1988 Metallurgische Gesellschaft, Völklingen (Saar)

Bahnbetriebswerk Ingolstadt bespannt den schweren Güterzug bis Ulm Rbf. Von dem imposanten Schienenfahrzeug geht ein Öl- und Metallgeruch aus. Schnell ein Foto, dann geht es los.

Nach der Abfahrt in Kornwestheim Rbf rollen wir zunächst über die „Schusterbahn“, eine vornehmlich von Güterzügen befahrene Bahnstrecke von Kornwestheim Rbf nach Stuttgart-Untertürkheim, die den Stuttgarter Hauptbahnhof umfährt. Am Ausgang des Schnarrenbergtunnels werden wir fotografiert. Voller Stolz lehne ich in einer grauen Arbeitskutte, die ich mir zur „Tarnung“ übergezogen hatte, aus dem Fenster der Führerstandstür der 194. Einige Jahre später sollte mich dieser Fotograf, Jürgen, im Hochspannungslabor der Universität Stuttgart wiedererkennen. Ich hatte ihm als „Hiasl“ das Bild mit der 194 „versaut“. Ab diesem Zeitpunkt haben wir, falls das Wetter zu gut für die Semesterarbeit oder Dissertation war, von der Universität aus gemeinsame Fototouren unternommen.

In Esslingen begegnet uns etwas später ein 601, der als „Alpen-See-Express“ unterwegs ist. Äußerlich ist der schicke Triebzug natürlich eine Spur ästhetischer als die doch kernige 194. Später finde ich dank der akribischen Arbeit des Eisenbahnfreundes Stefan Motz heraus, dass es sich bei dem Fahrzeug um 601 004 handeln muss. Stefan Motz hat eine Spachtelfleck-Tabelle für die Baureihe 601 erstellt, anhand derer ich das Fahrzeug, das auf der Front keine Betriebsnummer trägt, eindeutig identifizieren kann.

Das Einfahrsignal zum Bahnhof Geislingen West zeigt Rot. Da die Filstalstrecke hier bereits in einer erheblichen Neigung liegt, steht uns nun eine Anfahrt mit Grenzlast bevor. Kann diese alte Ellok das schaffen? Ich erinnere mich an

meinen Märklin-Katalog von 1972. Dort heißt es: „Diese Lokomotive der Baureihe 194 ist ein Schwerathlet. Mit ihrer Anfahrleistung bringen die 6 Motoren etwa 6.350 PS an die Räder. Bei dem Gesamtgewicht der Maschine von 120 Tonnen hat sie eine maximale Anfahrzugkraft von 40 Tonnen. Sie kommt zwar nur auf etwa

» Es erscheint uns wie ein Privileg, die ganze Kraft der Baureihe 194 im Führerstand zu erleben

90 km/h als Höchstgeschwindigkeit, ist andererseits aber auch mit dem schwersten Güterzug vor keiner Steigung bange. 124 Stück dieser 18,6 Meter langen Riesen fahren bei der Deutschen Bundesbahn.“ Schwäbische Bescheidenheit liest sich anders. Jetzt war ich gespannt, ob die 194 den Worten Taten folgen lassen würde.

Das Signal zeigt nun Grün. Der Lokführer dreht am großen Schaltrad, im Maschinenraum klackt es, die Bremsen werden gelöst. Das Rütteln unter unseren Füßen wird immer intensiver, der Tatzlagerantrieb dröhnt laut. Der Güterzug hat sich noch keinen Millimeter bewegt. Wir Gäste schauen den Lokführer fragend an und er antwortet: „Dui ziagt den scho weg.“

Mit Dg 61215 verlässt 194 132 den Schnarrenbergtunnel im Verlauf der Schusterbahn. Ich bin sichtlich erfreut, auf der Lok mitfahren zu dürfen. Dem Fotografen gilt mein Dank, andere Eisenbahnfreunde würden dieses Foto wegen eines „Mitfahrerschadens“ aussortieren Jürgen Schurr





Durchfahrt Bahnhof Esslingen: Uns begegnet der „Alpen-See-Express“ in Gestalt eines zeitlos eleganten 601. Auf dem Bahnsteig dokumentieren zwei weitere Eisenbahnfreunde dieses Spektakel fotografisch Joachim Bertsch



Während wir in Geislingen West auf die Schublok warten, überholt uns 103 168 mit IC 513 „Wetterstein“ von Braunschweig nach Mittenwald Joachim Bertsch

Der Lärm des Antriebs übertrifft mittlerweile den lautesten Soundpegel der Stuttgarter Edeldisco „Perkins Park“ auf dem Stuttgarter Killesberg – und siehe da, der Zug bewegt sich langsam, aber gewaltig. Mit aufgesetzter Oberlehrerminne teilt uns der Meister mit: „Hender gseh – dui alte Schachtl kann des.“ Der Werbetexter von Märklin sollte recht behalten.

Im Bahnhof Geislingen West setzt sich unsere im Bahnhof Geislingen vorgehaltene Schublok, die 194 133, ans Zugende. Bevor es für unseren Dg 61215 weitergeht, überholt uns noch 103 168 mit dem IC 513 „Wetterstein“ aus Braunschweig,

dann kommt uns 103 166 mit dem IC 612 „Kurfürst“ von München nach Dortmund entgegen. In ihm wird auch ein Liegewagen des TUI-Ferienexpress überführt. Endlich rollen wir an. Die Schubkraft von 194 133 am Zugende wird wirksam.

Geislingen als „Krokodil-Paradies“

Neben unserer Schublok 194 133 ist in Geislingen noch 194 117 aktiv. Noch während wir aus Geislingen West beschleunigen, kommt sie uns für eine weitere Schubleistung als Lokzug entgegen. Die 194 084 steht im Bahnhof Geislingen ebenfalls für Schubdienste zur Verfügung, ist aber abgebügelt. So kann man hier gleich vier 194 beob-

achten. Geislingen ist an jenem 12. September 1987 noch ein richtiges „Krokodil-Paradies“.

Die Steige erklimmen wir sicher. Am Mühltafelsen begegnen wir dem FD 264 „Fern-Express Mozart“ von Wien Westbahnhof nach Paris Est. Seine bunt zusammengewürfelte Wagengarnitur ist bespannt mit der klassisch-blauen 110 229 vom Bw Stuttgart. Ab Amstetten (Württ) geht die Reise ohne Schubunterstützung weiter zum Ziel nach Ulm Rbf. Dort endet die Fahrt für uns und auch für 194 132. Sie zieht sich ins Bahnbetriebswerk zurück. Wir besichtigen dort die abgestellte Schwesterlok 194 124. Diese Maschine, ebenfalls in Ingolstadt beheimatet, zeigt deutliche Spuren des Betriebsalltags – die Lackierung ist stark verschmutzt. Der Anblick verheißt es: Nicht mehr lang, dann endet die Ära dieser Maschinen.

Nach dem Abrüsten danken wir dem Lokführer für die Mitnahme im Führerstand und ganz besonders für das großartige Erlebnis. Baureihe 194 – für uns war es das wohl. Wirklich?

Kurswagen ins spanische Port Bou, so wie sie der „Mozart“ mitführt, gibt es heute nicht mehr.



Rampenfahrt über die Geislinger Steige: Unterhalb des Mühltafels begegnet uns die Stuttgarter 110 229 mit FD 264 „Mozart“ von Wien Westbahnhof nach Paris Est Joachim Bertsch

Der Märklin-Katalog von 1972 bezeichnet die 194 als „Schwerathlet“ Slg. Joachim Bertsch



»194« Schwere elektrische Güterzuglokomotive 3022 DM 92.—

Diese Lokomotive der Baureihe 194 ist ein Schwerathlet. Mit ihrer Anfahrleistung bringen die 6 Motoren etwa gute 6350 PS an die Räder. Bei dem Gesamtgewicht der Maschine von 120 t hat sie eine maximale Anfahrzugkraft von 40 t. Sie kommt zwar nur auf etwa 90 km/h als Höchstgeschwindigkeit, ist andererseits aber auch mit dem schwersten Güterzug vor keiner Steigung bange. 124 Stück dieser 18,60 m langen Riesen fahren bei der Deutschen Bundesbahn.

Auch Tageszüge wie der FD 264 von Wien nach Paris existieren nicht mehr. Die Strecke lässt sich aber immerhin noch im Nightjet 468/469 (Wien Hbf – Paris Est) ohne Umstieg zurücklegen. Von den schicken Diesel-Triebzügen der Baureihe 601 ist kein Exemplar mehr betriebsfähig.

Überhaupt ist Fernverkehr im Filstal und auf der Geislinger Steige seltener geworden, seit die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm in Betrieb gegangen ist. Die Edelrenner der Baureihe 103 befahren die Strecke höchstens noch mit Sonderzügen wie dem „Rheingold“. Lokbespannte, klassische IC-Züge wie der IC 513 „Wetterstein“

und der IC 612 „Kurfürst“, die in Geislingen an uns vorbeiziehen, sind selten geworden.

Und die 194? Im Jahr 1988, wenige Monate nach unserer Mitfahrt, endete der Einsatz der letzten Maschinen dieser Baureihe bei der Bundesbahn. Die überwiegende Anzahl wurde danach verschrottet. Umso erfreulicher ist es, dass es noch immer betriebsfähige 194 gibt. Beispiele sind die E 94 001 als 1020.18 bei den Eisenbahnfreunden Lienz in Osttirol und die 194 158 der Eisenbahnfreunde Hamm. In Nördlingen fährt 194 192 im Museums- und gelegentlich auch im Güterzugsdienst. Gleiches gilt für E 94 088 der „Elektri-

schen Zugförderung Württemberg“, die neben Sonderzügen auch vereinzelt vor Güter- oder Überführungsfahrten beobachtet werden kann. Sobald die E 94 088 den Enzviadukt in Bietigheim – wenige Kilometer entfernt von unserem Ausgangspunkt der Mitfahrt in Kornwestheim im Jahr 1987 – überquert, ist es Tradition, lang und laut zu pfeifen.

Das weckt Erinnerungen an unsere Mitfahrt im Dg 61215. Heute erscheint es mir wie ein Privileg, nochmal die ganze Kraft und Stärke dieser Maschinen kurz vor ihrer Abstellung erlebt zu haben. *Joachim Bertsch*

■ DB-Gepäckwagen aus der Vorkriegszeit und deren Modellumsetzungen

Altbauwagen

für den Transport von Reisegepäck

Jahrzehntelang waren spezielle Wagen für die Mitnahme von Reisegepäck, Eil- und Expressgut aus dem Betriebsalltag der Deutschen Bundesbahn nicht wegzudenken. Viele Personenzüge, vor allem aber der Großteil der Eil- und Schnellzüge, kamen ohne sie nicht aus. Bis in die 1980er-Jahre hinein standen dafür auch Altbauwagen im Dienst, deren Vielfalt an Bauarten sich auch im Sortiment der Modellbahn-Hersteller spiegelt

Das rollende Material, das die Deutsche Bundesbahn bei ihrer Gründung 1949 von ihrer Vorgängerin, der Deutschen Reichsbahn in den westlichen Besatzungszonen, übernehmen konnte, war überaus vielgestaltig. Das zeigte sich neben den Triebfahrzeugen besonders im Bereich der Reisezugwagen und im Speziellen bei den diesem Bereich zuzuordnenden Gepäckwagen, bahnamtlich kurz Pw genannt. Neben neueren Reichsbahn-Bauarten stand auch noch eine Vielzahl an teils betagten Konstruktionen aus Länderbahn-Zeiten im Einsatz. Auf sie konnte die DB trotz der wenige Jahre später eingeleiteten Neu- und Umbauprogramme nicht verzichten – und das zum Teil über viele Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte hinweg.

Unterschiedliche Ausführungen

Grundsätzlicher Verwendungszweck der Reisezug-Gepäckwagen war die Beförderung von Gepäck und Expressgut. Aber auch lebende Tiere,

etwa Hunde, konnten im Gepäckwagen befördert werden. Dafür gab es bei den meisten Wagenbauarten entsprechende, von außen zugängliche Hundeköpfe, die mit einem stilisierten Hundekopf gekennzeichnet waren. Dazu waren die Hundehalter angehalten, einen beißsicheren Maulkorb mitzuführen und diesen auf Verlangen des Bahnpersonals ihrem Vierbeiner anzulegen. In geeigneten verschließbaren Behältern untergebracht konnten Hunde und andere Kleintiere sowohl als Reisegepäck wie auch als Expressgut im Gepäckraum mitgenommen werden. Nur Blindenhunde waren von dieser Regelung ausgenommen und durften angeleint im Abteil mitgeführt werden.

Darüber hinaus verfügten alle Gepäckwagen über einen Dienstraum für den Zugführer, der in der Regel an einem Wagenende lag, damit möglichst viel ungeteilter Platz für den Gepäckraum vorhanden war. Nur bei einzelnen älteren Vier-

achser-Bauarten lag das Abteil in der Wagenmitte, wodurch zwei getrennte Gepäckräume entstanden. Meist verfügte das Zugführerabteil außer mindestens einem Seitenfenster noch über eine kleine Dachkanzel mit Sichtfenstern in beide Richtungen, die dem Zugführer von seinem Platz aus während der Fahrt eine gewisse Übersicht über den Zug boten. Eingereiht war der Gepäckwagen im Regelfall als erster Wagen. Wurden zusätzlich auch Postwagen mitgeführt, liefen diese direkt hinter der Lok. Zur umgekehrten Wagenreihung kam es nach dem Kopfmachen, etwa beim Befahren von Stichstrecken.

Schiebetüren von 1.500 Millimetern lichter Weite in den Seitenwänden der Gepäckwagen erlaubten in den Zwischenbahnhöfen ein schnelles Umladen des Reisegepäckes und Ladeguts. Dafür standen in den entsprechenden Bahnsteigabschnitten bei der Einfahrt eines Zuges bereits Mitarbeiter der örtlichen Gepäckabfertigung mit den Begleit-

