

## Die Gepäckträger der Eisenbahn - Gepäcktriebswagen

Gepäcktriebswagen sind eine Rarität - sowohl in der Realität, als erst recht auch im Modell. Ein Modell eines deutschen Gepäcktriebwegens ist mir bis heute noch nicht in die Hände gefallen. Daher muss ich mich auf die Modelle nach schweizerischen oder österreichischen Vorbildern beschränken.

Beginnen möchte ich mit dem Gepäcktriebwagen der österreichischen Bundesbahn (BBÖ) der Baureihe DT 1. Es wurden ab 1935 20 dieser auch im Volksmund als



Dorftrötel bezeichneten Triebwagen beschafft. Das Fahrzeug war ölgefeuert und konnte daher im Einmannbetrieb gefahren werden. Durch das auf Gepäckabteil konnte auf einen Dienstwagen verzichtet werden. Das 44,8 Tonnen schwere Fahrzeug war für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen. Nach dem Anschluss Österreichs wurden die Maschinen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn (DRG) übernommen. Dort wurden sie als Personenzuglokomotiven angesehen und als Baureihe 71 umnummeriert. Nach dem zweiten Weltkrieg gingen alle Maschinen wieder in den Bestand der österreichischen Bundesbahn (jetzt ÖBB). Hier wurden sie wieder als Dampftriebwagen mit der Baureihenbezeichnung 3071 eingestuft. Der reguläre Einsatz des letzten Exemplars endet im Jahr 1967. Das Gepäckabteil ist bei dem HO-Modell der Firma KleinModellbahn gut zu sehen. Die Ausführung erfolgte in der Epoche II als DRG-Fahrzeug mit der Baureihenbezeichnung 71.

Bei dem Gepäcktriebwagen VT 70.07 der DRG handelt es sich eigentlich um eine Diesellokomotive, die aufgrund des Gepäckabteils in das Nummernschema der Triebwagen eingereiht wurde. Die BBÖ nahm im Jahr 1933 10 Stück dieser Fahrzeuge von der Grazer Wagonfabrik und der Wiener Lokomotivfabrik ab. Der VT 70 wurde sowohl im Güterzugdienst als auch im Personenverkehr für Züge bis zu 200 t eingesetzt. Wobei bei letzterem aufgrund des Gepäckabteils auf einen

Gepäckwagen verzichtet werden konnte. Die DRG übernahm die Lokomotiven mit der Baureihenbezeichnung Pwivt 823-832. In ÖBB-Zeiten erhielten hat man sie als Baureihe 5070 eingegliedert. Zuletzt waren die Maschinen im Bereich Villach, auf



Nebenstrecken um St. Pölten, Wels und Aschach im Einsatz. Das doch recht einfach ausgeführte Modell stammt aus einer Sonderserie der Firma M+D. Es ist jedoch auch noch im Programm der österreichischen Firma TI-HO Spielwaren (siehe Rubrik Hersteller) enthalten.

Wie bereits eingangs erwähnt wurden oder werden auch in der Schweiz bei den



schweizerischen Bundesbahnen (SBB) Gepäcktriebwagen eingesetzt. Die SBB hat in den Jahren 1927/1928 25 Fahrzeuge der Reihe Fe 4/4 beschafft. Diese Gepäck-

triebswagen wurden auch im Vorortverkehr der Städte Basel und Zürich mit einer weiß/blauen Lackierung eingesetzt. Aber auch auf ländlichen Strecken befand sich deren Einsatzgebiet. Die später in De 4/4 unnummerierten Triebfahrzeuge waren mit Vielfachsteuerung ausgerüstet. Die vier Motoren leisteten 1100 PS und brachten den Triebwagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Die Firma Roco hat den Fe 4/4 in der weiß/blauen Lackierung als HO-Modell nachgebildet. Anhand des zweiten Bildes kann man die erheblichen Umbauten, die ab 1968 erfolgten erkennen. Da die Holzchassis nicht mehr den üblichen Standards entsprachen wurden



sie durch Stahlkonstruktionen ersetzt. Auch die alten Motoren wurden durch leistungsstärkere ersetzt. Das N-Spur-Modell der Firma Hobbytrain gibt den De 4/4 in der aktualisierten Version wieder. Ich finde, dass man das Modell im Vergleich zu dem neuen HO-Modell der Firma Roco, nicht verstecken muss.