

Vierachsige Eilzugwagen der DRG- Bauart in N Pikos neue Schürzen- Eilzugwagen

Vorbild

In den 30er und 40er Jahren beschaffte die DRG vierachsige Eilzugwagen in größeren Stückzahlen. Die Beschaffung war erforderlich geworden, seit nach 1928 viele der bis dann verkehrenden „Beschleunigten Personenzüge“ (BP) zu (später zugschlagpflichtigen) Eilzügen umgewandelt worden waren. Bei den BP genügten Personenwagen (Abteil- und Durchgangswagen) der Länderbahnen (4-, 3- oder 2-achsig), aber mit der Einführung der Eilzüge wurde die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für Eilzüge zulässig. Dafür waren die Länderbahnwagen nicht geeignet. Also mussten neue vierachsige Wagen her. Nach ersten Probearbeiten legte man sich auf die Doppeltürer bei der 3. Klasse fest, die bis zum Schluss gebaut wurden. Da in der damaligen 2. Klasse der Publikums- Andrang nicht so groß erwartet wurde, genügte hier eine Tür. Im Jahre 1930 war die Schweißtechnik im Wagenbau noch nicht so weit fortgeschritten, sodass auf die Nietbauart zurückgegriffen wurde. Beschafft wurden 1236 3. Klassewagen, 381 BC4i- Wagen und wegen der erhöhten Nachfrage der 2. Klasse zusätzlich 285 Wagen der damaligen 2. Klasse. Daneben ließ die DRG auch leichte Gepäckwagen beschaffen. Der 19,68m lange Pw4i- 31 (302 Exemplare) hatte außen liegende Türen, sein geschweißter Nachfolger, der mit 71 Exemplaren beschaffte Wagen Pwi- 32 mit innen liegenden Türen war dagegen 20,96m lang.

Nach 1932 war die Schweißtechnik weiter fortgeschritten, so dass man auch Reisezugwagen bauen konnte. Nach der Weltwirtschaftskrise bekam der Reizzugverkehr wieder Aufschwung und es bestand weiterer Eilzugwagenbedarf. Nach Probearbeiten erschienen nach 1935 die neu konstruierten BC4i- 37 und C4i-36. Gepäckwagen, dagegen wurden reine 2. Klassewagen nicht mehr beschafft. Der C4i-36 wurde über 1061 Mal bis 1941 gebaut; die letzten Serien gingen als Lazarett- Wagen in Dienst. Der BC4i-37 wurde 145 Mal beschafft. Ab 1938 kamen Leichtbauarten in Mode. Bei 21,45m Länge konnte das Gewicht mit Inneneinrichtung auf 26t gesenkt werden. Dem Zeitgeschmack folgend bekamen die Wagen eine Schürze. Kriegsbedingt konnten jedoch nicht mehr alle Wagen geliefert werden, von der Bauart BC4ü-42a wurden 40 Exemplare beschafft, von der Bauart C4ü-42/42a dagegen noch 345 Wagen. Diese wurden später unter der Bauart 44 zusammengefasst.

Nach dem Krieg waren viele C4i- Wagen der Inneneinrichtung beraubt worden bzw. dienten als Lazarett-Wagen und konnten für viele andere Zwecke umgebaut werden. So entstanden aus den Eilzugwagen Behelfs- Schlafwagen, Behelfs-Speisewagen, Halbspeisewagen und Behelfsriegelwagen für den Vorläufer der Touropa- Ferienverkehr. Die DB modernisierte in der Regel die Wagen und baute

in der 3. Klasse gepolsterte Sitze (Kennbuchstabe „w“) und in der 2. Klasse meistens einen Seitengang ein. Außerdem bekamen die Wagen einen Faltenbalg als Übergang, soweit sie den noch nicht besaßen. In der SWDE bestand ein eklatanter Mangel an 1. Klasse- Wagen für die französischen Besitzer. Daher ließ die SWDE 10 C4i-36- Wagen zu AB4üp- Wagen umbauen. Die Gangseite behielt ihre alte Fensterteilung. Anfang der 50er Jahre bestand jedoch kein Bedarf für die damalige 1. Klasse: So wurde die drei 1. Klasse- Abteile ausgebaut und als Gepäckabteil genutzt; nach 1956 gab es bei der DB die einmalige Version APw4ywe- 36/48/55. Aus Mangel an Schnellzugwagen wurden die Eilzugwagen Anfang der 50er Jahre häufig auch in regulären Schnellzügen eingesetzt. Die modernisierten Wagen blieben bis Anfang der 80er Jahre im Dienst. Einige Wagen blieben für den Museumsbetrieb erhalten.

Alle Wagen hatten Drehgestelle der Bauart Görlitz III- leicht, genietet und geschweißt mit 3,0m Achsstand. Bei den Kriegsbauarten kamen auch 2,5 m Drehgestelle u.a. der Bauart „Krimml“ zum Einsatz.

Alles im allem wurden von den DRG- Eilzugwagen insgesamt über 3.000 Wagen gebaut, die nach dem Krieg bei vielen Nachbarbahnen wieder in Betrieb genommen wurden.

Typische Zugzusammenstellungen bei der DRG und DB/ DR mit DRG- Eilzugwagen waren Pw4i- C4i- BC4i- C4i. Dies sollte man auch auf seiner Anlage beherzigen.

Modelle der Eilzugwagen in N

Man mag es kaum glauben, aber fünf namhafte N- Bahnproduzenten haben sich mit den DRG- Eilzugwagen beschäftigt und entsprechende Modelle herausgebracht. Im Folgenden werden nur die Grundmodelle vorgestellt: Nur bei **ROCO und Piko** erschienen die Eilzugwagen bei der Erstvorstellung in Epoche IV.

Nach dem Erscheinungsjahr gibt/ gab es folgende Eilzugwagen:

Hersteller	Erstes Baujahr	Grundmodell
Arnold	1970	B4ye 30/50
Roco	1981	Bye 667
Minitrix	2003	B4ye 30/50
Fleischmann	2005	B4ye 36/50
Piko	2020	Bye 670

Der neue Schürzen-Eilzugwagen von Piko

Auf der Messe 2020 kündigte **Piko** seine Schürzen- Eilzugwagen der 44er Bauart an. Das jahrelange Trommeln für die Wagen wurde endlich erhört. Damit hat endlich auch Piko passende Wagen für seine Loks (E18 und V 200.1).



Bild 1: Vorbild des Bye 670 (Quelle: MIBA 2/2003)

Angeboten werden die Wagen als AB und B-Wagen in Epoche IV. Weitere Varianten werden sicherlich folgen, wie z.B. DR und DRG- Varianten in Epochen II bis IV. Aber auch DB- Varianten in Epoche III werden wohl erscheinen.



Bild 2: Piko Bye 670 (Neuheit 2020)



Bild 3: Piko AByse 633 (Neuheit 2020)- Werksfoto

Der Wagen ist wie die meisten Eilzugwagen aufgebaut: Abnehmbares Dach, eingeclipste Drehgestelle usw. Hier ein Foto mit der Inneneinrichtung des Wagens.



Bild4: Inneneinrichtung des Bye 670



Bild5: Bye 670 von unten



Bild6: Dach des Bye 670



Bild7: Bye 670 von vorn



Bild8: Vergleich Piko- Fleischmann (rechts)

Aber bei den Fenstern der Wagen hat sich Piko völlig vertan: Alle Fenster weisen einen überflüssigen silbernen Rahmen auf. Im Original hatte der Wagen wie seine Vorgänger Metallrahmen, die von außen kaum sichtbar waren. Hier ein Vergleich der Fenster der Neuheit mit einem 36er Eilzugwagen von Fleischmann. Wem die Fensterrahmen nicht gefallen, der kann die Fenstereinsätze lösen und die Rahmen abschleifen, wobei geachtet werden soll, die Fensterscheiben nicht zu beschädigen, bzw. man nimmt ein Lacklöser.



Bild9: Fenster Fleischmann

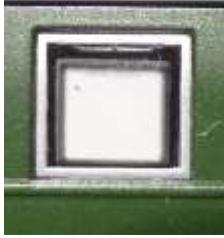


Bild10: Fenster Piko

Bei den Drehgestellen hat sich Piko etwas Besonders einfallen lassen: Im oberen Bereich (Tragrahmen) sind die Drehgestelle unvollständig. Durch diesen Trick war es möglich, Drehgestelle zu verbauen, die nicht an die darüber liegende Schürze anstoßen. Damit ist ein Befahren auch von R1 möglich. Diesen Trick hat Piko schon bei seinen 2011 erschienenen HO- Schürzenwagen angewandt. Verbaut wurde erstmals in N Drehgestelle der Bauart „Krimml“.



Bild 11: Drehgestell des Bye 670

Da nur ein Wagen zur Verfügung stand, musste der Kuppelabstand entfallen.

Fazit

Mit dem Schürzeneilzugwagen hat ohne Zweifel Piko eine Lücke geschlossen und den Tipp des Autors gefolgt, ihre HO- Produkte auch in N heraus zu bringen, wenn das Modell in N noch fehlt. Überflüssig war aber die Entscheidung der Firma, dem Wagen die auffälligen Fensterrahmen zu verpassen. Man hätte sich sogar noch einen Arbeitsgang, nämlich das Einfärben sparen können. Kein anderer Hersteller von DRG- Eilzugwagen kam auf diese Idee. Vielleicht entfällt die Einfärbung der Rahmen bei den nächsten Sets die 2020 noch ausgeliefert werden.

Aktuell sind nur die Eilzugwagen von Fleischmann und Piko im Handel.

Klaus Kosack

Lit.: Hoyer/ Selbmann, Doppeltürer für Eilzüge, in Eisenbahnmagazin 4/ 2011, S. 6-15
 Deppmeyer, Einheits- Personen- und Gepäckwagen der DRG- 1921-31, Stuttgart 1982
 Deppmeyer, Einheits- Personen- und Gepäckwagen der DRG- 1932-37, Stuttgart 1988
 Meinhold, Zugbildung 1, 3,4, Nürnberg 1994 ff
 Meinhold, 66 Reisezüge, Nürnberg 2009
 Ebel, N- Katalog/ Handbuch- Arnold, Roco, Minitrix und Fleischmann, Würzburg 2002ff

Tabelle: Bisher erschienene DRG- Eilzugwagen in N (Grundmodelle)

Her- steller	Art.- Nr.	Bezeichnung Ep III	Bezeichnung Ep IV	Erstes Bj.	Bemerkung
Ar	0332	B4y- 30/50	By 655	1970	ohne KK, †
Ar	0331	A4yse- 30/55	Ayse 604	1970	ohne KK, †
Ar	3301	Düe-	----	1973	Verkürzter PwPost4ü- 28 (Phantasie), †
Ro	24256	AB4ywe 37/55	AB4yse 630	1981	ohne KK, später mit, †
Ro	24255	AD4ys 36/49/54	ADyse 641	1981	ohne KK, später mit, †
Ro	24250	B4y 36/50	Bye 667	1981	ohne KK, später mit, †
Ro	24258	Pw4y 32/57	Dye 974	1981	ohne KK, später mit, †
Mtr	15723	AB4yse 30/55	AByse 617	2003	†
Mtr	15724	B4y- 30/50	By 655	2003	†
Mtr	15725	Pw4üe- 36	Düe- 938	2003	Kein Eilzugwagen, †
Flm	8675	A4ys- 30/55	Ayse 604	2006	
Flm	8676	AB4yswe 37/55	AB4yse 630	2005	
Flm	8677	B4ye 36/50	Bye 667	2005	
Piko	40620	B4ywe 43/50	Bye 670	2020	mit Schürze
Piko	40621	AB4ywe 42a/50	AByse 633	2020	mit Schürze

† nicht mehr im Handel; Fett: Erstausgabe der Wagen