

Vierachsige Eilzugwagen der DRG- Bauart in N

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 Probearten 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 war, genügte hier eine Tür. Im Jahre 1930 war die Schweißtechnik im Wagenbau noch nicht so weit fortgeschritten, sodass auf die Nietenbauart zurückgegriffen wurde. Beschafft wurden 1236 3. Klassewagen, 381 BC4i- Wagen und wegen der erhöhten Nachfrage der 2. Klasse zusätzlich 285 Wagen der 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 Reisezugsverkehr wieder Aufschwung und es bestand weiterer Eilzugwagenbedarf. Nach Probearten erschienen nach 1935 die neu konstruierten BC4i- 37 und C4i-36. Gepäckwagen und reine 2. Klassewagen wurden 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

BC4üp-42a wurden 40 Exemplare beschafft, von der Bauart C4üp-42/42a dagegen noch 345 Wagen. Diese wurden später unter der Bauart 44 zusammengefasst.

Nach dem Krieg waren viele C4i- Wagen der Inneneinrichtung beraubt und konnten für viele andere Zwecke umgebaut werden. So entstanden aus den Eilzugwagen Behelfs- Schlafwagen, Behelfs- Speisewagen, Halbspeisewagen und Behelfsliegewagen 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 Besatzer. 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 wurden die drei 1. Klasse- Abteile ausgebaut und als Gepäckabteil genutzt; nach 1956 gab es bei der DB die einmalige Version APw4üwe- 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 2,5m Drehgestellte 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:

Den Anfang machte der Pionier der N- Spur, **Arnold**. Bereits 1969 erschien der erste Wagen, dieses Typs, ein B4ywe- 30/50. Anfang der 70er Jahre folgte der A4ye- 31/50, als Gepäckwagen wurde den N- Bahnern ein dem Oberlicht beraubter und stark verkürzter PwPost4ü-28- ein reines Phantasiemodell- zugemutet.



Arnold B4ywe-30/50



Stark verkürzter PwPost4ü-28 von Arnold

Mitte der 70er Jahre erschien bei **ROCO** Eilzugwagen der 36er- Bauart, und zwar auf einen Schlag die Bauart B4ywe- 36/50; AB4ye- 37/50, Pw4ü- 31/50 und der ADyse 641. Alle Wagen waren in Epoche IV gehalten; erst nach 20 Jahren konnte sich **ROCO** dazu aufraffen, diese Wagen (mit Ausnahme des ADyse 641) auch in Epoche III anzubieten. In einem Set mit Touropa- Wagen bot **ROCO** den 2. Klasse- Wagen auch als Halbspeisewagen BRye kurzfristig an.



Roco B4ywe-36/50 DB



Roco BC4i-37 DRG



Roco ADyse 641 DB



Roco BRye 473 DB



Roco Pw4i-32 DRG

Danach war rund 25 Jahre Ruhe an der Front: Erst 2002 stieg **Minitrix** in das Eilzugwagen- Geschäft ein – wohl beflügelt vom Arnold- Konkurs- und offerierte die Bauarten AB4yswe-31/50 (ein neues Modell, das bis dann noch nicht produziert wurde) und den B4ywe- 30/50. Letzterer erschien auch im Epoche IIIa- Dekor als Halbspeisewagen CR4üe- und als

Behelfsliegewagen mit „DER- Ferienexpress“- Dekor. Ferner gab es kurzfristig noch einen Behelfsschlafwagen. Als Gepäckwagen für die Eilzugwagen bietet **Minitrix** den unpassenden Schnellzuggepäckwagen Pw4ü-36 an.



Minitrix B4ye-30/51 DB



Minitrix ABye-31/52 DB



Minitrix C4ye-30/50 Ferienexpress



Minitrix CR4üe-30/51



Minitrix WLC4üp-36/49 Behelfsschlafwagen DSG

Der zweitjüngste Eilzugwagen- Anbieter ist **Fleischmann**, der ab 2005 Eilzugwagen anbot. Bisher wurden drei Wagen geliefert: Der B4ywe-36/50, der A4ys- 32/50 und der AB4yswe -37/50.



Fleischmann Aye-32/53



Fleischmann Bye 36/51



Fleischmann ABye-37/51 DB



Fleischmann C4üp- 36/50 Ferienexpress

Ein Gepäckwagen fehlt bisher, aber durch die Fusion mit ROCO halte ich es nicht für ausgeschlossen, dass der passende ROCO- Gepäckwagen eines Tages mit Fleischmann- Dekor wieder erscheint. Da Fleischmann sich auch der 36er- Bauart verschrieben hat, halte ich es für unwahrscheinlich, dass die ROCO Eilzugwagen nochmals erscheinen werden. Damit dürfte wohl auch das Aus für den interessanten ADyse 641 gekommen sein.

Überraschend ist 2020 als jüngster Hersteller **Piko** in das Eilzugwagen-Geschäft eingestiegen. Das jahrelange Trommeln bei der Firma ist endlich erhört worden. Schon kurz nach der Ankündigung wurde der erste Wagen

der Schürzenbauart Bye 670, ehemaliger C4i-43 ausgeliefert. Damit hat Piko endlich auch passende Wagen für seine Loks. Im Sommer des gleichen Jahres erschien im Set der AByse 633, ehem. BC4üp-42a. Beiden Wagen haftet der Mangel, dass sie (im Gegensatz zu ihren H0- Brüdern) dicke silberne Fensterrahmen haben und gleiche Dächer, die beim Vorbild verschieden waren. Verbaut wurden Drehgestelle der Bauart „Krimml“, erstmals in N. Bleibt zu hoffen, dass bei weiteren Varianten des Wagens die silbernen Fensterrahmen verschwinden.



Piko Byw 670 DB



Piko AByse 633 DB

Zusammenfassend ist zu bemerken, dass sich die fünf Hersteller bisher allen Eilzugwagenbauarten, den 30er, 36er und 44er Bauarten beschäftigt haben. Leider passen Wagen der verschiedenen Hersteller nicht immer ganz zusammen, leider gibt es Unterschiede in der Pufferhöhe der einzelnen Hersteller. Aber der geschickte Bastler kann dem abhelfen, z.B. durch Einbau von Rädern mit 5,6 mm.

Klaus Kosack

Lit.: Hoyer/ Selbmann, Doppeltürer für Eilzüge, in Eisenbahnmagazin 4/ 2011, S. 6-15
Deppmeyer, DRG- Reiszugwagen 1921-31, Stuttgart 1981
Deppmeyer, DRG- Reiszugwagen 1932-39, Stuttgart 1985
Meinhold, Zugbildung Epoche II, III und IV, Nürnberg 1999 ff