

Ferienexpress von Fleischmann 867706



Der Ferienexpress DB Ep. III

Über die Vorbilder

1948/49, kurz nach der Währungsreform, begannen auch die ersten zaghaften Ansätze von organisierten Ferienreisen, die wenige Ziele – hauptsächlich in Oberbayern – anboten, und – das war das wichtigste – erschwinglich für jedermann waren. Dazu wurde mit Beteiligung der DB die Firma „DER“ (Deutscher Eisenbahn-Reisedienst) gegründet, die noch in der ersten Hälfte der 50er Jahre in die Firma „Touropa“ aufging. Schon ab 1932 wurden Reisebüro-Kurswagen für preiswerte Fahrten in Urlaubsgebiete angeboten, die aber kurze Zeit später in den „KdF“-Züge („Kraft durch Freude“) der neuen Machthaber preislich durch Subventionen unterboten wurden, bis der Krieg ausbrach. Dann lautete die Devise: „Erst siegen, dann reisen“.

Um Urlaubstage zu sparen, brauchte man Wagen, wo auch geschlafen werden konnte, weil die meisten Züge über Nacht die Reisenden an ihre Ferienorte brachte. Die DB besaß als Kriegserbe viele Eilzugwagen der 30er und 36er-Bauart, die ohne Inneneinrichtung zuletzt als Lazarettwagen eingesetzt waren. Von diesen Wagen wurden 1950/52 etliche Wagen für die „DER“ umgebaut und zwar so, dass in den Abteilen Liegematten gespannt werden konnten und die Feriengäste sich dort ausruhen konnten. Diese Wagen waren – wie vieles Anfang der 50er Jahre – ein Provisorium und waren an die „DER“ vermietet. Mit Erscheinen der 26,4m-Wagen setzte sich die „Touropa“ für den Bau von modernen Liegewagen ein; ab 1953 wurden die blauen Touropawagen in Dienst gestellt und damit konnten sukzessive die DER- Ferienexpress-Wagen an die DB zurückgegeben werden, die sie wieder in normale Eilzugwagen umbaute. Der DER-Ferienexpress war also eine kurzzeitige Erscheinung Anfang der 50er Jahre. Insgesamt gab es ca. 30 Ferienexpress-Wagen der Eilzugwagen-Bauarten 30, 36 und 42, die alle keine Klassenschilder an den Wagenwänden aufwiesen. Eingesetzt wurden die Wagen nur im innerdeutschen Verkehr.

Zudem bestand Bedarf bei der jungen DB, in Zügen, wo sich ein Einsatz von einem Vollspeisewagen nicht lohnte, einen Halbspeisewagen einzusetzen. Auch hier griff man auf die Eilzugwagen zurück und baute in eine Wagenhälfte eine Küche samt Restaurantabteil ein, während die übrige Hälfte ein normaler Sitzwagen 3. Klasse war. Äußerlich kennzeichnend für diese Wagen war der Küchenabzug auf dem Wagendach und unter dem Wagenboden zusätzliche Vorratsbehälter. Die Wagenhälfte mit dem Restaurant hatte das DSG-Logo mit der roten Bezeichnung „Speiseraum“. Später wurden die Wagen zweifarbig lackiert, wobei der Restaurantteil das DSG-Rot bekam, der Sitzwagenteil das Grün der Reisezugwagen. Insgesamt 15 Wagen der Bauart 36 ließ die DB zu Halbspeisewagen umbauen, die bis weit in die 70er Jahre im Einsatz waren; insgesamt wurden 38 Eilzugwagen zu Halbspeisewagen von 1951 - 1953 umgebaut.

Die DRG ließ von 1936 bis 1941 insgesamt 1.061 Wagen der Bauart C4i-36 bauen, knapp

300 Wagen hatte die DB noch Ende 1977 im Bestand.

Die Modelle

Fleischmann folgte dem Beispiel von Minitrix, die 2007 auf Basis ihrer Eilzugwagen der Bauart 30 den Ferienexpress #15758 als 3tlg. Wagenset mit Halbspeisewagen herausbrachten. Basis für das Fleischmann-Set ist der 2007 erschienene B4yge-36/50, der bisher von Fleischmann in acht Varianten erschienen ist.



Minitrix Ferienexpress C4üwe 30/51



Minitrix Halbspeisewagen CR4üe 30/52

Mit dem Ferienexpress ist es die neunte Variante des Eilzugwagens, diesmal erstmals in Ausführung der Epoche IIIa. Alle Wagen haben vorbildgerechte Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht, wobei es Fleischmann gelungen ist, die „Hochbeinigkei“ der 35er-Schnellzugwagen abzumildern. Die Pufferhöhe ist um knapp 2mm niedriger als bei den Schnellzugwagen.

Die Hauptabmessungen des Wagen stimmen: LüP 20860mm (Vorbild) - 130,3mm (1:160) - 130,3mm (Modell). Ansonsten wurden bei den übrigen Hauptmaßen Abweichungen im 0,5mm-Bereich festgestellt. Das Grundmodell ist also gut getroffen. Die 31gr schweren Wagen laufen äußerst leicht.

Drei Wagen beinhaltet das Set:



C4yge-36/51, Wagennummer 73 799 Ffm, Rev 1954, Ferienexpress

C4yge-36/51, Wagennummer 73 817 Ffm, Rev 1954, Ferienexpress mit Zugschluss- Lampe



CR4yge-36/52, Wagennummer 73 569 Ffm, Rev 1954, Halbspeisewagen.

Das Set wird also anders ausgeliefert, als in der Produktbeschreibung auf der Homepage von Fleischmann dargestellt. Gottseidank hat Fleischmann vom Unsinn, die Wagen mit einem 2. Kl.-Schild zu versehen, wie es anfangs im Produktbild zu sehen war, abgesehen. Denn nach 1956 gab es keine DER-Ferienexpress-Wagen mehr, sondern nur noch die blauen Touropa- Wagen Bc4ümg-53.

Die Wagennummern entstammen den DRG-Lieferungen; auch die Nummer des Halbspeisewagens ist authentisch.

An den Ferienexpresswagen ist nichts zu kritisieren, außer den Zugschlusslaternen. In Epoche IIIa waren die Zugschluss-Signale noch in Dachhöhe angebracht; erst Anfang der 60er Jahre sind sie elektrisch betrieben und tiefer gelegt worden. Die Zugschlusslaternen brennen nur, wenn der Wagen in Fahrtrichtung steht.

Wesentliche äußere Merkmale haben die Fleischmänner beim Halbspeisewagen vergessen: Zum einen fehlt der Herdabzug auf dem Dach über der Küche, zum anderen wurden die von außen sichtbaren Vorratsbehälter unter dem Restaurantabteil vergessen. Bei der Gelegenheit hätte man auch alle Fenster in der Küche weiß bemalen können. Auch das weiße Klofenster samt Wasserdeckel auf dem Dach ist im Küchenbereich fehl am Platz. Überdies fehlt auf der Wagenhälfte mit den Sitzreihen das 3. Kl.-Schild neben der Tür. Außerdem hat Fleischmann die Inneneinrichtung aller Wagen gegenüber der Ursprungsausführung nicht verändert: Es sieht deshalb schon merkwürdig aus, wenn in der Küche des Halbspeisewagens deutlich nur „normale“ Sitzreihen zu sehen sind. Im Restaurant-Abteil sind die 19 kleinen Tische auch nicht dargestellt. Das sieht man jedoch nur, wenn man den Wagen aus der Nähe betrachtet.

Trotzdem wäre das ein Vorschlag für einen Kleinserienhersteller, der sich mit 3-D-Druck befasst: Eine Hälfte mit (stilisierter) Küchen- und Restaurant-Einrichtung, die andere Hälfte mit den normalen Sitzreihen, die benötigten Einbaumaße kann man ja aus der „falschen“ Inneneinrichtung heraus abmessen.

Einsatz auf der Modellbahn

Das Zuglaufschild der Wagen zeigt die Relation Köln – Frankfurt – München - Berchtesgarden. Nördlich von Treuchtlingen wurde 1954 noch mit Dampf gefahren; südlich davon elektrisch. Lokwechsel müsste dann in Frankfurt, Treuchtlingen und Freilassing gewesen sein. Wie kann man die Wagen auf seiner Anlage einsetzen?

Einmal als Zugteil (Kurswagen) einem normalen D-Zug anhängen, wobei im Zielgebiet die Wagen ohne Halbspeisewagen ankamen, in Freilassing wurden die Ferienexpress-Wagen einem lokalen Personenzug angehängt.

Hat die Anlage Gebirgscharakter, könnte man den Zug wie folgt zusammenstellen: E44.5 - Stammzug (z.B. Donnerbüchsen oder bayerische Plattformwagen Ci bay 10) und als Schluss die beiden Ferienexpresswagen.

Soll das ganze weiter nördlich spielen, so kann man die BR 03 im Rheintal einsetzen, wobei der Halbspeisewagen das Bindeglied zwischen dem Stammzug und den Ferienexpress-Wagen darstellt. Weiter südlich in Nordbayern wäre eine BR 01 mit großen Windleitblechen (z.B. Arnold) die richtige Wahl. Zwischen Treuchtlingen und Freilassing könnte man dem Zug eine E16, E17 (beide Arnold), E18 (Arnold, Piko) oder E44 (Minitrix, Brawa) vorspannen. Auch der Einsatz als Sonderzug der „DER“ mit 3 Wagen ist denkbar: Hier könnte man z.B.

im Rheintal die BR 38.10 (P8) vorspannen. Glaubwürdiger wäre der Zug mit weiteren Ferienexpress-Wagen, z.B. einem zweiten Set oder den o.g. Wagen des Minitrix-Ferienexpress. Hier wäre folgende Situation denkbar: die Minitrix-Wagen haben ein anderes Ziel und der Zug wird in Oberbayern (z. B. im Bf. Traunstein) getrennt. Der Halbspeisewagen kann in Epoche IIIa (dadurch, dass das Klassenschild fehlt mit zgedrückten Augen auch in Epoche IIIb) anderen (kurzen) Zügen angehängt werden, wenn man über die o.g. groben Mängel hinwegsieht. So ein kurzer (Flügel-)Zug könnte wie folgt aussehen: Lok - Packwagen - (A)BC4ü - CR4yge - C4ü. Wenn Fleischmann den Halbspeisewagen überarbeitet und die größten Mängel beseitigt, könnte man ihn einzeln im rot/grünen-Dekor in Epoche IIIb (2. Kl.) oder sogar in Epoche IV anbieten. So einen Wagen hat bisher noch kein Hersteller im Programm.

Klaus Kosack

Lit.: H. Obermayer, Taschenbuch Dt. Reiszugwagen, Stuttgart 1978
W. Diener, Reisezugwagen und Triebwagen der DR 1930, Ergänzungen bis 1955, Krefeld 1983
J. Deppmeyer, Einheits- Personen und Gepäckwagen der DR 1932- 1937, Stuttgart 1988
Autorenkollektiv, Mit der Bahn in den Urlaub = EK Spezial 114, Freiburg 2014