

## Die württembergischen Schnellzugwagen von ARNOLD

### Vorbild

In Preußen wurden ab 1891 erstmals auf Vorschlag von Adolph Heusinger Durchgangswagen in Dienst gestellt. Diese Wagen hatten eine Reihe von Neuerungen: Die Wagen hatten einen seitlichen Durchgang, die Sitze waren in einzelnen Abteilen untergebracht und es gab Faltenbälge, die es ermöglichten, dass Reisende (und Zugpersonal) die Wagen wechseln konnten. Damit wurde damals der Durchgangswagen erfunden. Gleichzeitig wurde das „D“ für eine neue Zuggattung eingeführt, die mit diesen Wagen ausgestattet waren. Bis dahin wurden Schnellzüge mit „Sz“ bezeichnet.

Diesen neue Komfort boten Anfangs nur Züge, die Wagen der damaligen 1. und 2. Klasse führten, doch bald danach wurde in Preußen für die „ärmeren“ Ostprovinzen auch die 3. Klasse in D- Zügen angeboten; für die bis 1928 noch vorhandene 4. Klasse gab es jedoch nie Schnellzugwagen.

Lange hielt sich die sparsame K.W.Sts.E. mit dem Neubau von Schnellzugwagen zurück, hatte man doch seit 1850 die 4-achsige Durchgangswagen „mit innerer Communication“ wie es damals hieß, im Einsatz. Das waren die so genannten Amerikaner, 4-achsige Reisezugwagen mit einem Durchgang in der Mitte und offenen Eingängen am Wagenende. Um die Jahrhundertwende hatten alle deutschen Länderbahnen außer Württemberg bereits die neuartigen D-Zugwagen im Einsatz, und schließlich mussten die Württemberger nachziehen, wollten sie den Anschluss an den internationalen Verkehr nicht verlieren.

Von 1903 bis 1916 wurden 113 D- Zugwagen dieser neueren Bauart in Dienst gestellt. Alle Wagen hatten einheitliche Maße: Länge über Puffer 19,28m, Achsstand 13,0m und Achsstand der Drehgestelle betrug 2,5m, die den preußischen Regeldrehgestellen nachempfunden waren. Die letzten Lieferungen erhielten auch die neueren Schwanenhalsdrehgestelle mit 2,15m Achsstand. Dieser Gesamtumstand senkte auch die Beschaffungskosten der Wagen enorm.

Es wurden 20 Wagen der Gattung AB4ü (ursprünglich ABB4ü) in Dienst gestellt, die 12 Plätze in der 1. Klasse und 24 Plätze der 2. Klasse aufwiesen. Die größte Gruppe stellten die 40 Wagen der Gattung ABC4ü (ABCC4ü) dar. Sie boten 9/12/32 (1./2./3. Klasse) Plätze. Diese Wagen waren bei der K.W.Sts.E., bei der DRG und auch noch bei der jungen DB als Kurswagen im internationalen Verkehr sehr beliebt.

Eine Sonderrolle spielten die 15 Wagen der Gattung BC4ü (BCC4ü). Sie boten 18 Plätze in der 2. Klasse und 40 Plätze der 3. Klasse an. Auch sie wurden vorwiegend als Kurswagen eingesetzt, allerdings mehr für den deutschen Binnenverkehr.

Die zweitgrößte Gruppe bildete mit 38 Wagen die Gattung C4ü (CC4ü). Sie boten 68 Plätze in 8 ½ Abteilen der damaligen Holzklasse.

Mit ihrer Formgebung waren die neuen D-Zugwagen ihrer Zeit weit voraus, gut 30 Jahre später, machte die Reichsbahn wieder Anleihen auf die Württemberger Vorbilder in ihrer neuen Bauart 35. Die Wagen hatten alle einen Metallrahmen als Fahrgestell und hölzernen Wagenkasten, der mit Blechen verkleidet war. Zur Verstärkung des Wagenkastens bekamen die Wagen alle ein Sprengwerk. Das war der Stand der Technik Anno 1905. Alle Wagen hatten am Wagenende Toiletten. Alle Fenster waren in Metallrahmen eingebettet.

Am Vorabend des I. Weltkrieges prägten diese Wagen Schnellzüge, die im damaligen Königreich Württemberg hauptsächlich in Stuttgart eingesetzt wurden. In Epoche I war die Farbgebung den Wagenklassen angepasst: 1. und 2. Klasse- Wagen waren grün lackiert, die 3. Klasse in braun. Bei gemischtklassigen Wagen wechselte entsprechend die Wagenfarbe, allerdings nicht die Württemberger. Nur der ABC4ü war grün, der BCC4ü und CC4ü jeweils in braun lackiert. Ab Stuttgart waren als Zuglok je nach Zuggewicht Württemberger Schnellzugloks der Gattungen C (später Baureihe 18.1) oder ADh (später Baureihe 13.16, 13.17) hauptsächlich eingesetzt.

Nach dem ersten Weltkrieg waren noch 80% des Wagenbestandes von 1914 verfügbar, ungefähr jeder fünfte Wagen war Kriegsverlust bzw. Abgabe an die Siegermächte.

In den 30er Jahren wanderten die Wagen mehr und mehr in den Eilzugverkehr ab, als neue Schnellzugwagen der 28er und 35er- Bauart zur Verfügung standen. Die DRG baute ab Ende der 20er Jahre bei allen Wagen elektrische statt Gasbeleuchtung ein.

Etwa ein Drittel der Württemberger Schnellzugwagen überlebten auch noch den II. Weltkrieg. Da aber die inzwischen über 40 Jahre alten Wagen mit Holzaufbau nur noch aufwändig zu unterhalten waren und die Bestandszahlen gering waren, beschloss die DB, die Wagen auszumustern. Ihre Zeit war abgelaufen und Ende der 50er Jahre waren alle Wagen ausgemustert. Die Klassenreform 1956 dürften nur noch wenige Wagen erlebt haben.

## Modell

Bereits im Jahre 1992 brachte erstmals **ARNOLD** die württembergischen Schnellzugwagen heraus, jedoch im Dekor der II. Epoche. Es waren folgende Wagen erschienen: ABC4ü wü11, BC4ü wü09 und C4ü wü11.

Der Vollständigkeit halber sei der von **ARNOLD** produzierte Pw4ü pr04 erwähnt, dieser Wagen war 1992 und 2011 lieferbar und als zugehöriger Gepäckwagen gedacht. Er hatte äußerlich grobe Ähnlichkeit mit dem Pw4ü wü03. Der Württemberger Packwagen hatte eine etwas andere Fenstereinteilung an den Seitenwänden.

Welche passende Zuglok in Epoche II hatte **ARNOLD** im Programm? Eine Dampflok war nur im Bayern- Verkehr vorhanden, es war die S 3/6 (BR 18.4-5). Die S3/6 kam in der Regel nur bis zu den bayerisch/ württembergischen Grenzstädten (Ulm, Heilbronn oder Crailsheim) zum Einsatz. Für die Zeit nach 1933 hatte **ARNOLD** noch weitere Loks im Programm: 1933 wurde der elektrische Betrieb von München bis Stuttgart aufgenommen. Damit wären die Elloks E16, E17 oder E18 im DRG- Dekor einsetzbar. Alle Loks waren zeitweise im **ARNOLD**- Programm.

Art.- Nr.	Bahngesellschaft	Wagentyp	Baujahr	Betriebs- Nr.	Farbe	Epoche	Jahr
3354	K.wü.Sts.E.	BCC4ü	1909	5807	braun	I	1994-1994
3355	K.wü.Sts.E.	ABCC4ü	1912	1838	grün	I	1994-1994
3356	K.wü.Sts.E.	CC4ü	1912	8332	braun	I	1994-1994
3050	DRG	BC4ü wü 09	1909	15 922 Stg	grün	II	1992- 2001
3051	DRG	ABC4ü wü 11	1912	14 936 Stg	grün	II	1992- 2001
3052	DRG	C4ü wü 11	1912	18 023 Stg	grün	II	1992- 2001
0186	DR	Set 4 würt. Wagen	1904/12	...	tarnfarben	IIb	1996-2002
4064	DB	BC4ü wü 09	1909	15 803 Stg	grün	IIIa	2011-
4065	DB	ABC4ü wü 11	1912	15 911 Stg	grün	IIIa	2011-
4066	DB	C4ü wü 11	1912	18 219 Stg	grün	IIIa	2011-

Im Jahre 1994 folgte eine Sonderserie der württembergischen Schnellzugwagen in Länderbahn-Farbgebung. Für diesen Wagensatz hatte Arnold nie eine passende Lok im Programm. Als näherungsweise Ersatzlok käme die preußische P4.2 in Länderbahndekor in Frage.

Bei Arnolds Umbruch Mitte der 90er Jahre wurde noch ein Wagensatz aller vier Wagen angeboten, der den Betriebszustand der Jahre 1944/45 wohl darstellen sollte. Die Wagen waren in Tarnfarbe gehalten und hatten in der Wagenmitte den zeitgenössischen „Pleitegeier“. Als Zuglok war die BR 05 ebenfalls in Tarnfarbe gedacht. Die BR 05 war im Februar 1945 umgebaut worden und stand im Hamburger Raum. Einen Betriebseinsatz hatte die Lok kaum noch erlebt und die Wahrscheinlichkeit mit einem ganzen Wagensatz Württemberger Schnellzugwagen in Kontakt gekommen zu sein, dürfte eher als unwahrscheinlich gelten.

Der neueste Spross der Württemberger Schnellzugwagen ist eine Wiederauflage der 1992er Wagen, diesmal im Dekor der jungen DB. Die Wagennummer war nicht mehr als Schild in Fensterhöhe in der Wagenmitte angebracht, sondern sie erschien nur noch auf dem im Datenspiegel links neben dem Eingang.

Was hat sich gegenüber der Erstauflage geändert? Auf dem ersten Blick gar nichts; bei genauerem Hinsehen jedoch sind mir zwei Dinge aufgefallen: Die Erstauflage hatte noch Schlitzschrauben; die heute durch Kreuzschlitzschrauben zur Drehgestellbefestigung ersetzt wurden. Und das Herstellerland Germany ist durch China ersetzt worden. Sogar die Gravur der Bodenbalken ist bis auf die letzte Maser identisch geblieben. Natürlich auch die frühe Kurzkupplungskinematik: Die Drehgestelle hatten im Zentrum ein Langloch und einen Mitnehmer, der die Kupplung je nach Ausschlag des Drehgestells verkürzt oder verlängert.

Die Wagennummern 15701- 15999 waren bei der DB BC4ü- Wagen der Länderbauarten vorbehalten; Württemberger BC4ü hatten die Nummern 15826-15835 und 15922- 15926; die ABC4ü waren zwischen 14461 und 14996 einsortiert. Bei den aktuellen Wagen von **ARNOLD** stimmen mit Ausnahme des C4ü somit die Nummern nicht, sofern es Erstbesetzungen wären. Des Rätsels Lösung: 1955 nummerte die DB alle Länderbahn- ABC4ü und -BC4üs in die freie Gruppe 15800- 15999 um. Das waren Wagen, die als Splittergattung kurz vor der Ausmusterung standen und nur noch in sehr geringer Stückzahl vorhanden waren. Überdies stand bei alle Wagen bei der jungen DB, die zur baldigen Ausmusterung anstanden, eine „0“ vor der Betriebsnummer. Vielleicht kann das bei einer Neuauflage berücksichtigt werden.

Keiner der bisher erschienen Wagen hatte ein Zuglaufschild. Neu bei der jetzt ausgelieferten Serie ist das weiß hinterlegte Toilettenfenster. Dies hatte man sich noch bei der Erstauflage gespart.

Überflüssig waren in der frühen Epoche III die an den Sprengwerken angespritzte Leiter. Sie wurden schon in der DRG- Zeit abmontiert. Ansonsten sind die Hauptabmessungen gut eingehalten worden.

Somit stellen die Württemberger Schnellzugwagen eine zweifellos eine Bereicherung im N-Wagenpark dar. Es sind die einzigen Länderbahnwagen, die nicht aus Preußen bzw. Bayern stammen und derzeit erhältlich sind. Denkbar wäre noch folgende Varianten: Aufgrund des hohen Alters der Wagen stufte die DB die 1. oder 2. Klasse zur 3. Klasse herab. So wäre z.B. der ABC4ü auch als C4ü denkbar.



Arnold ABC4ü wü11



Arnold BC4ü wü09



Arnold C4ü wü11

Der letzte Wagen der **ARNOLD** Neuheiten war ein preußischer Pw4ü. Der Wagen passt nicht ganz zu den Württembergern, da hatte sich Arnold wohl die Entwicklungskosten für einen württembergischen Pw4ü gespart. Trotzdem ist durchaus denkbar, dass in den frühen 50er Jahren sich ein Preuße unter die Württemberger gesellt hat.



Arnold Pw4ü pr04

Bleibe noch die Frage nach einer passenden Zuglok zu dem jüngsten Wagen-Spross von **ARNOLD**: Immerhin können (mit gewissen Einschränkungen) fünf Loks aus dem 2011er- Programm benannt werden: Die BR 01 (#2015), die BR 18.5 (#2086), die BR 75.4 (#2080), die E94 (#2031) und die Neuheit E04 (#2133).

Artreine Schnellzüge (oder Eilzüge) waren in der frühen Epoche III kein Alltag mehr, dafür waren die Württemberger Wagen in den frühen 50er Jahren schon zu selten. Ergänzt werden könnte ein epochengerechter Zug z. B. durch die Eilzugwagen C4i-30, den **ARNOLD** früher Mal im Programm hatte. Allerdings gab es den Wagen noch nie in der Epoche IIIa- Version von **ARNOLD**.

Klaus Kosack