

Hundertjährigen auf der Spur

Jüngst hatte **Fleischmann** eine Formvariante herausgebracht. Es waren modifizierte Wagen der leichten bayerischen Hauptbahn-Personenwagen der Bauart 10. In unserer Baugröße N sind diese interessanten Wagen noch nie besprochen worden.

Vorbild

Um das Jahr 1910 dachte auch die kgl. bayerische Staatsbahn an Rationalisierungen: Ihr war es ein Dorn im Auge, dass in allen Personenzüge mindestens vier Eisenbahner fahren mussten: Lokführer, Heizer, Zugführer und Schaffner. Man wollte wenigstens einen Mitarbeiter einsparen. Dazu waren auch neue Fahrzeuge von Nöten, die dann 1910, also vor 100 Jahren das Licht der Welt erblickten. Als neue Lok wurde die flinke Pt 2/3 (später BR 70.0) und drei neue Wagen Ci, BCi und Pwi vorgestellt. Diese Wagen hatten bei geringem Gewicht (15,5 t) insgesamt 56 Sitzplätze (Ci bay 10), bzw. 15/ 26 Sitzplätze (BCi bay 10). Als bayerisches Schmankerl war im BCi (nicht allen Wagen) noch ein Gefangenen- Schubabteil zwischen 2. und 3. Klasse mit separater Außentür eingebaut. Insgesamt 300 Wagen (240 Ci und 60 BCi) wurden bis 1912 in Dienst gestellt. Aufgrund ihrer Konstruktion konnten die Wagen nur als kompletter Nichtraucher - bzw. Raucherwagen in Betrieb genommen werden. Kriege trugen dazu bei, dass diese Wagen auch außerhalb der DRG/DB eingesetzt wurden. Nachgewiesen sind unsere bayerischen 10er u. a. bei der SNCF, B, ÖBB, CSR und DR .

Anfang der 50er Jahre wurden die mittlerweile 40 Jahre alten Wagen nochmals modernisiert: Die Gasbeleuchtung wurde durch eine elektrische Beleuchtung ausgetauscht. Äußerlich waren die umgebauten Wagen durch die fehlenden Luftabzugshutzen auf dem Dach erkennbar; die Gasbehälter unter den Wagenboden wurden durch Batteriekästen ausgetauscht. Allerdings behielten manche Wagen ihre Gasbeleuchtung bis zur Ausmusterung.

Mit den 300 Wagen konnte der Vorortverkehr in den Ballungsräumen München, Nürnberg, Augsburg, Würzburg und Regensburg modernisiert werden.

In den 30er Jahren wanderten die Wagen in den Nebenbahnbetrieb ab, als genügend modernere Personenwagen (z. B. Donnerbüchsen) zur Verfügung standen. Mit ihnen zog auch die Baureihe 70.0 in den Nebenbahnbetrieb.

Ursprünglich waren die Wagen für den Vorortverkehr in den Großstädten gedacht; aber im Nebenbahnbetrieb konnten die Wagen wegen ihrer Leichte ihre Vorzüge bestens ausspielen.

Dritter im Bunde war der Pwi 10, der im Gegensatz zu seinem Vorgänger, dem Pwi 07 nur mit zwei Schiebetüren auskam. Der Pwi 07 hatte 4 Türen, den sich **Fleischmann** zum Vorbild nahm. Mit 4 Türen sieht er auch ein wenig interessanter aus. 26 Wagen wurden vom Packwagen der Bauart bay 07 gebaut.

Die Wagen waren recht langlebig: erst Anfang der 60er Jahre wurden die letzten bayerischen 10er ausgemustert.

Modell

Mittlerweile haben sich schon zwei Hersteller mit den bayerischen 10er Personenwagen beschäftigt.

In der nachstehenden Übersicht sind alle bayerischen 10er der Epochen II und III aufgelistet, die bisher erschienen sind.

	Kat.Nr	Bauart	Betr.- Nr.	Ep.	Bauzeit
MT	13135	PwPostL bay14	9 993	2	1987-1993
	13136*	BCi bay10	38 439		
	13137	Ci bay10	93 911		
	13339	LPwPost bay14	09 996	3b	1990-1993
	13338	ABi bay10	038 682		
	13337	Bi bay10	093 985		
Flm	8090K	Pwi bay07	116 653	2	2007-
	8091K	BCi bay10	38 452		
	8092K	Ci bay10	93 968		
	809301*	BCi bay10	38 441		
	809002	Pwi bay07	116.659	3a	2010-
	809102	BCi bay10	38 447		
	809202	Ci bay10	93 917		

- mit Schubabteil

Die markierten Wagen werden besprochen

Zur Messe 1987 kam erstmals **Minitrix** mit drei Neuheiten des 10ers heraus: Es waren der BCi bay 10, Ci bay 10 und PwPostL bay 14 (ein

eher seltener Vertreter; nur 6 Wagen wurden gebaut!) – alle in Epoche II. Als Zuglok war wohl die bayerische D II (BR 89.6) gedacht.



PwPostL bay 14 Ep II Minitrix



Ci bay 10 – Ep II Minitrix



BCi bay 10 – Ep II Minitrix

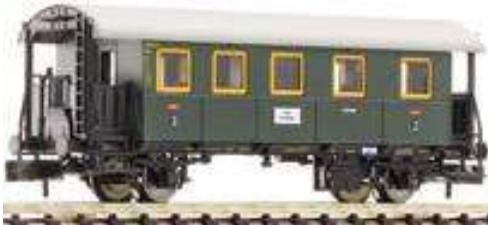
1990 erschienen die drei Wagen in DB- Dekor, als ABi, Bi und LPwPost. 1993 wurden alle 10er Personenwagen aus dem **Trix**- Programm genommen.



Bi bay 10 Minitrix- Ep IIIb

Zwischenzeitlich waren die Wagen auch noch in Epoche I zu haben. Alle **Minitrix**- Wagen hatten keine Kurzkupplung.

14 Jahre später griff **Fleischmann** die Idee wieder auf und lieferte gleich eine besser geeignete Zuglok mit: Im DRG- Kleid wurden der BCI bay 10 (mit und ohne Schubabteil), Ci bay 10 und der Pwi bay 07 vorgestellt. Als Zuglok wurde die Baureihe 70.0 präsentiert. Alle Wagen hatten von Anfang an eine Kurzkupplung nach NEM. Auch bei **Fleischmann** gab es 2009 als Einmal- Serie eine Länderbahn- Version. 2010 folgten dann die hier zu besprechenden Wagen, diesmal in Epoche IIIa, also Wagen ohne Eigentumskennezeichen und als 2. und 3. Klasse-Wagen (1949- 1956). Das Zuglaufschild weist den Einsatz auf der 8,6 km langen Strecke Gundelfingen – Sontheim [Brenz] auf, einer Lokalbahn zwischen Bayern und Württemberg, die nur zwischen 1911 und 1956 bestand.



BCI bay 10 Fleischmann- Ep IIIa

Alle Wagen sind in der Form bearbeitet worden, das heißt, man hat sie am Dach und am Boden epochengerecht verändert. Die wichtigste Änderung gegenüber dem Vorgängermodell war der Einbau der elektrischen Beleuchtung und Ausbau der Gaslampen: Damit waren die Luftabzugshutzen auf dem Dach überflüssig und es ist jetzt glatt. Statt Gasflschen am Boden sind Batteriekästen angedeutet. Alle Wagen haben

jetzt Scheibenräder; die Epoche II und I – Versionen dagegen Speichenräder.



BCi bay 10 Fleischmann- Ep II

Alle drei Wagen sind massstäblich in den Hauptabmessungen: Der Ci st 74,5 mm lang, der BCI 71,5 mm und der Pwi 65,6 mm, entsprechend 11,93m, 11,43m und 10,50m beim Vorbild. Die Personenwagen haben einen Achsstand von 6,5 m; dies entspricht 40,7mm; der Pwi dagegen 5,5 m, entsprechend 34,4 mm.



Pwi bay 07 Fleischmann Ep IIIa

Von der äußeren Form her erinnern die Wagen an die späteren Donnerbüchsen.



Ci bay 10 Fleischmann Ep IIIa

Zur Auswahl der Epoche (hier IIIa) kann man **Fleischmann** nur gratulieren, denn bisher wurden wir N- Bahner in der Epoche IIIa etwas stiefmütterlich behandelt.

Das Grün der Wagen ist m. E. richtig getroffen, es ist etwas dunkler als bei der DRG- Version.

Die Wagen haben alle im Boden ein Loch zum Nachrüsten einer Beleuchtung. Die Beschriftung der Wagen ist inhaltlich in Ordnung, am Längsträger prangt das Revisionsdatum 1952/53 bei allen Wagen. Damit ist Ort und Zeit des Einsatzes und Darstellung als Modell richtig recherchiert worden. Nur: lt. Meinen Unterlagen war für die kurze Strecke keine BR 70 erforderlich, sondern der Zugbetrieb wurde bis zur Stilllegung der Strecke mit einem Glaskasten der BR 98.3 (**Minitrix**) betrieben.

Für meinen Geschmack wirken die gelben Fensterrahmen etwas aufdringlich; weniger (d.h. dünnerer gelber Aufdruck) wäre da mehr gewesen. Umgerechnet wäre der Fensterrahmen ca 15 cm dick; ein wahrer Trumm von Rahmen! Beim Vorbild hatte ein Teil der Wagen Metallrahmen erhalten; dieser war von außen nicht so ohne weiteres erkennbar. Apropos Fenster: Das Toilettenfenster hätte besser statt der matten Riffelung der Scheiben besser weiße Farbe vertragen. Auf historischen Fotos fallen die weißen Fenster bei den Wagen auf, die im oberen Drittel noch eine Klappe zum Öffnen des Fensters hatten.

Einsatz im Modell

Wie kann man die Wagen sinnvoll auf seiner Anlage einsetzen? Auf einer Nebenbahn mit der Lok (BR 70)- Pwi-BCi-Ci

(bei Bedarf: weiterer Ci zur Verstärkung; oder bei starken

Postaufkommen der Post-b/8,5 von Dingler). Alternativ bieten sich die BR 98.8, BR 64 oder BR 86 von **Fleischmann** als Zuglok an.

Dieser Zug kann dann am Anschlussbahnhof auch auf die Hauptstrecke übergehen. Der Zug (ggfs. ohne Pwi) wurde dem nächsten Zug in die Großstadt angehängt, als Zuglok käme jetzt die BR 38.10, 39, 50, 64, 65, 86, V 200, E44, E94 oder E18/ E19 in Frage.

Auch wurden unsere 10er noch in Epoche IIIa Güterzügen angehängt. Dann führen sie mit als GmP oder PmG.

Somit hat uns **Fleischmann** eine Bereicherung des N- Wagenparks in Epoche IIIa uns N- Bahnern beschert. Jeder Wagen kostete bei meinem Händler um die 30 € und sind damit heute um gut 20% teurer als die 2007 erschienenen Epoche II- Varianten, die zudem aufwändiger bedruckt waren und Speichenräder hatten.

Klaus Kosack

Lit.: Diener, Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930, Krefeld 1983
Hoyer, Drei Kurze für die 70, in MIBA 2/2004
Konrad, Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen Bd. 2, Stuttgart 1984
Knipping, Baureihe 70, Freiburg 1998
Fotos: aus Internet (Firmenfotos)