

Die neuen preußischen Schnellzugwagen von Fleischmann



Bild 1: Fleischmanns C4ü pr08

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 neuen 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, jedoch nie in der bis 1928 noch vorhandenen 4. Klasse. Da die 3. Klasse gut angenommen wurde, wurden die meisten Schnellzug- Wagen als reine 3. Klasse Wagen gebaut.

Von Anfang an hatten die Durchgangswagen Oberlichter. Diese erfüllten zweierlei Zwecke: Zum einen die Kühlung der Gas-Beleuchtung und zum andern das Abteil mit Frischluft versorgen bzw. Abluft zu entsorgen.

Alle Wagen hatten Abteile, die mit einem seitlichen Durchgang verbunden waren. Die Abteile der 1. Klasse hatten 4 gepolsterte Sitze, die der 2. Klasse 6 gepolsterte Sitze und die 3. Klasse wies, Holzbänke mit angenäherten Bögen für den Rücken auf. 8 Fahrgäste passten in ein Abteil. Reisende brachten sich gerne Sitzkissen mit, damit die Fahrt erträglicher wurde.

Anfangs ab 1891 wurden nur A4ü, AB4ü und B4ü Wagen in Dienst gestellt. Schon 1898 folgten die ersten C4ü-Wagen mit 64 Sitzplätzen. Alle Wagen folgten den gleichem Grundkonzept: Eingezogene Eingangstüren und Faltenbälge, damit die Fahrgäste und Zugpersonal von einem Wagen zum anderen gehen konnten. Nur die Länge der Wagen variierte: Waren die ersten Wagen noch 17,39 m lang, die letzten preußischen D-Zugwagen waren gut 3 m länger.

Anfangs hatten alle Wagen das 2-achsige preußische Regeldrehgestell mit 2,5 m Achsstand. Später verbaute man die Schwanenhalsdrehgestelle mit 2,15 m Achsstand. In einigen Serien, die um 1905 gebaut wurden, wurde auch ein 3-achsiges Drehgestell verbaut. Diese waren jedoch teuer und im Unterhalt aufwendig, sodass man bald wieder zum 2-achsigen Drehgestell zurückkehrte.

Die preußischen Schnellzugwagen wurden bis 1922 gebaut, zuletzt als Stahlwagen ohne Sprengwerk. Insgesamt 3.600 Schnellzugwagen ließ die K.P.E.V. bauen; die

größte Serie in der Zeit um 1910 mit 1.600 Wagen, woher auch die aktuellen Modelle von Fleischmann stammen.

Von den hier in Rede stehenden Schnellzugwagen wurden um 1910 folgende Typen gebaut: AB4ü (476 Wagen), ABC4ü (185); BC4ü (267), C4ü (632), wobei der ABC4ü, BC4ü und C4ü vorteilhaft für Hersteller von Modellen die gleiche Länge von 19,775 m aufwiesen.

Hier die Wagenskizzen der preußischen Schnellzugwagen:

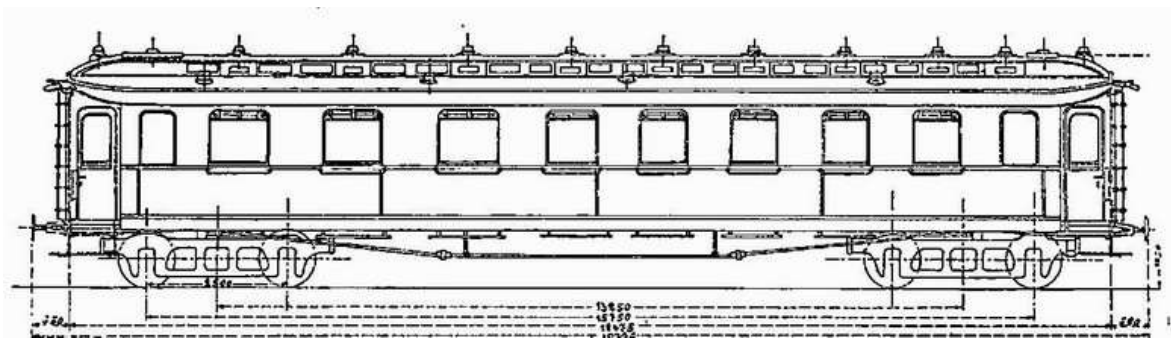


Bild 2 BC4ü pr11 (Quelle: Konrad, Reisezugwagen der dt. Länderbahnen)

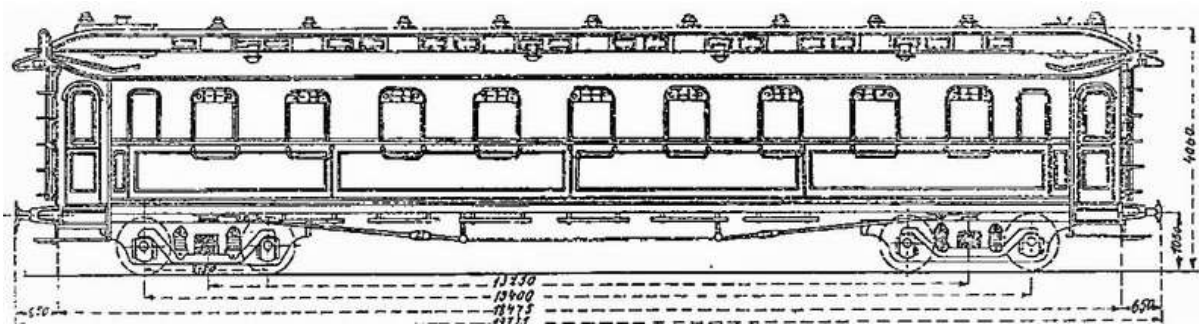


Bild 3 C4ü pr08 (Quelle: Konrad, Reisezugwagen der dt. Länderbahnen)

Modell

Nur Arnold und Fleischmann beschäftigten sich mit den preußischen Schnellzugwagen. Arnold erschien schon 1971 mit seinen Preußen: Gebaut wurde der AB4ü pr09, der C4ü pr02 und Pw4ü pr04, die bis 1988 im Programm blieben. Nur der Pw4ü wurde später nochmal aufgelegt, zusammen mit den Württemberger Schnellzugwagen.

Hier Bilder der drei Vorgänger:



Bild 4: AB4ü pr02 DRG -Arnold 1971



Bild 5: C4ü pr08 DRG – Arnold 1991



Bild 6: Pw4ü pr04 DB -Arnold 2011

Allen Arnoldwagen war gemeinsam, dass sie nur mit den preußischen Drehgestellen geliefert wurden; die ersten Ausgaben hatten (fälschlicherweise) das Klassenschild neben dem Eingang (nach DB Vorbild). Bei späteren Auflagen gab es das schwarze Klassenschild mit der weißen Ziffer an der Seitenwand. Die Wagen hatten alle eine LüP von 12,5 cm. Erst bei späteren Auflagen hatten die Wagen eine Eigentums-kennzeichnung. Arnold produzierte seine Wagen im Preußen-Look und als DRG Wagen. Die Reisezugwagen sind seit 1988 aus dem Katalog verschwunden.

Fleischmanns Preußen

Fleischmann hatte schon immer ein Herz für Fahrzeuge aus Preußen. 1987 starteten sie sie mit einer Serie von preußischen Schnellzugwagen. Erschienen sind in dem Jahr der ABC4ü pr09, C4ü pr08, Pw4ü pr04 und WR4ü der MITROPA. Später sind noch der AB6ü pr06, der C6ü pr 07 und BC4ü pr 11 dazu gekommen, sowie 4- und 6-achsige Schlafwagen und Speisewagen. Die meisten Varianten erschienen im DRG- Dekor, es gab aber auch Wagen im K.P.E.V -Look. Im Jahre 2018 wurden die Wagen nochmal aufgelegt, diesmal aber als DB-Wagen in Epoche IIIa, also vor der Klassenreform. Hier wurde ein D-Zug Hannover-Konstanz vorgestellt, der alle drei Besatzungszonen befuhr.

Es folgen Bilder der Fleischmanns Preußen:



Bild 7: AB6ü pr 06 DRG (2007)



Bild 8: ABC4ü pr09 DRG (1997)



Bild 9: BC4ü pr11 DB (2018)



Bild 10: Neuheit BC4ü pr11 DB (2022)



Bild 11: C4ü pr08 DRG (1997)



Bild 12: Neuheit C4ü pr08 DB (2022)



Bild 13: Pw4ü pr04 DRG



Bild 14: Neuheit Pw4ü pr04 DB

Die aktuelle Neuheit zeigt den Laufweg Ludwigshafen Hbf- Saarbrücken Hbf. Gab es einen Zug bei der SWDE (Südwestdeutschen Eisenbahn) wirklich? Ein Blick in das Kursbuch vom Sommer 1949 verrät- ja! Der D 144 könnte es sein. Der startete in Frankfurt und fuhr über Ludwigshafen nach Saarbrücken. In Ludwigshafen hatte er 12 Min Aufenthalt, somit Zeit genug, um dem Zug weitere Wagen anzuhängen. In Ludwigshafen musste wegen des Kopfbahnhofs eh die Lok gewechselt werden. Allerdings waren Schnell- und Eilzüge, die nur mit Preußen bestückt waren, damals die absolute Ausnahme. Aufgrund Wagenmangels nahm man alles, was rollen konnte, auch z.B. DRG Eilzugwagen. Preußen als Kurs- (Verstärkungs-) Wagen sind auch ok. Aus Fotos der frühen 50er Jahre kann man das gut nachvollziehen.

Aufgebaut sind die Wagen alle gleich: Abnehmbares Dach, Inneneinrichtung, in der Inneneinrichtung über dem Drehgestell je eine Beschwerung. Alle Wagen ab erster Serie haben Kurzkupplung. Alle 4-achsigen Wagen haben das Schwanenhalsdrehgestell, das ab 1907/ 08 in Mode kam. Nur die Packwagen haben alle das preußische Regeldrehgestell. Der Formenbau lehnte sich an die Epochen I / II an. Die Neuheiten stammen jedoch aus Epoche IIIa. Da gab es schon Unterschiede zu den Vorgängern:

- Die Leiter am Sprengwerk wurde in den 30er Jahren abgebaut.
- Der Griff unter den Fenstern wurde abgebaut.
- Die Seiten der Oberlichter hatten die Wagenfarbe.
- Die gelben/ braunen Holzrahmen bei den Fenstern des Packwagens sind falsch, es müssten Metallrahmen sein.

Alle vier Kritikpunkte hat Fleischmann bei seiner Neuauflage nicht berücksichtigt, hier hat also uns Fleischmann Wagen im DRG-Dekor als DB- Wagen untergejubelt. Puristen müssen hier selbst Hand anlegen. Immerhin sind bei der Packwagen-Neuheit

die Holzrahmen wesentlich dezenter ausgefallen als bei den Vorgängern, wo der Rahmen noch gelb war.

Hier eine Übersicht der preußischen Schnellzugwagen der Epoche IIIa:

Best.-Nr	Bauart	Wagennummer	Produziert ab	Bemerkung
878101	C4ü pr08	017 698 Han	2018	
878102	C4ü pr08	017 752 Han	2018	Zugschluss
878103	C4ü pr08	017 721 Mz	2022	Neuheit
878001	BC4ü pr11	014 738x Han	2018	
878002	BC4ü pr11	015 884 Mz	2022	Neuheit
804001	Pw4ü pr04	0107 051 Ffm	2018	
808002	Pw4ü pr04	0107 423 Mz	2022	Neuheit; Hg 90

Bemerkungen:

Wagennummern mit führender „0“ bedeuten, dass die Wagen 40 Jahre oder älter ist. Ein „x“ am Ende der Nummer bedeutet, dass der Wagen bald ausgemustert wird. Bei der Neuheit Pw4ü pr04 steht am Ende „Hg 90“. Das bedeutet, dass der Wagen aus bremstechnischen Gründen nur noch maximal 90 km/h laufen durfte. Das dürfte aber in der Nachkriegszeit kein Problem gewesen sein, da wegen des schlechten Oberbaus die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt war.

Die identische Serie von 2018 wies noch beige Dächer auf, während die Neuheit 2022 wieder -wie zu Anfang- silberfarbene Dächer aufweist. Nur der BC4ü pr11 weist ein Laufschild auf, was den Verdacht auf Verstärkungswagen erhärtet.



Bild 15: Inneneinrichtung des BC4ü pr11



Bild 16: Kuppelabstand ab Werk

Bei der Inneneinrichtung kann man gut die beiden Beschwerungsgewichte sehen. Sie werden durch eine Schraube fixiert, an dem das Drehgestell befestigt ist.

Auch der Kuppelabstand ab Werk ist zufriedenstellend. Der Abstand beträgt ca. 3 mm.

Einsatz auf der Modellbahn

Zum Einsatz der Wagen wurde schon oben etwas gesagt. Im Extrem-Fall könnten die Wagen auch allein, z.B. Lok-Pw-C-BC gefahren sein, wenn der Stammzug große Verspätungen aufwies. Natürlich auch gemischt mit anderen Vorkriegswagen, auch Eilzugwagen. Da ist der Fantasie keine Grenzen gesetzt. Nur gab es bisher noch keine Modelle in der Epoche IIIa. Im Fahrttest auf der Club-Anlage lief der Preußenzug ohne Probleme über alle Gleissysteme und Weichen.

Mein Fazit

Vereinfacht gesagt, handelt es sich um eine Neuauflage mit anderen Nummern der Serie von 2018. Außer der Dachfarbe hat sich hier nichts verändert. Immerhin sind die Wagen Vertreter der von den Herstellern arg vernachlässigten Epoche IIIa (1949-1956), wo es noch 3 Klassen gab. Neben den o.g. Formfehlern (Leiter u.a.) sind sie trotz allem gelungene Modelle, die maßstäblich sind. Insofern kann man Fleischmann zu dieser Neuheit gratulieren. Auch der UVP von knapp 42 € ist akzeptabel. Vielleicht kann sich Fleischmann mal dazu durchringen, bei der nächsten Neuauflage die Epoche die Zutaten der Epoche I/ II zu eliminieren.

Klaus Kosack

Lit.: E. Konrad, Reisezugwagen dt. Länderbahnen, Bd. 1- Preußen, Stuttgart 1982
DR West- Kursbuch Sommer 1949