

Neuer BDms²⁷³ von Fleischmann in ozeanblau/beige



Bild 1 Werksfoto BDms²⁷³ von Flm

Ende der 50er Jahre überlegte die DB, wie man das Zuggewicht verkleinern konnte. Heraus kam die Idee, einen 2. Kl.-Wagen und einen Gepäckwagen einzusparen und diese beiden Wagen zu einem Halbgepäckwagen zu kombinieren. Wie so oft gab es auch bei diesem Wagen Vorgänger. 1958 wurde eine kleine Serie (20 Wagen) als Probewagen in Dienst gestellt. Er firmierte anfangs als BPw4ümg-58, zuletzt als BDms²⁷¹. Nachdem sich die Wagen als brauchbar erwiesen haben, bestellte die DB weitere 118 Wagen, die aber als BPwümg-59 in den Büchern standen. Diese Wagen wurden von 1959 bis 1961 geliefert. Diese beiden Wagen wogen 35,9 t, hatten 6 Fahrgastabteile mit 36 Sitzen und konnten 140 km/h laufen. Der Laderaum hatte 32,2 m² Fläche und konnte bis zu 10 t beladen werden. Später hießen sie BDms²⁷². Der Nachfolger war der BD4üm-61.

Vorbild

Ab 1963 stand die dritte Generation der DB-Neubauwagen nach Vorgaben der UIC an: Wie bei den Sitzwagen wurden Drehfalttüren eingebaut, die Übergänge hatten zwei Schiebetüren. Ferner waren die Fenster um 20 cm breiter als bei den Vorgängern. Der Wagen hieß anfangs BD4üm-61, zuletzt BDms²⁷³. Mit 168 gebauten Wagen war er der häufigste Halbgepäckwagen der DB. Mit speziellen Drehgestellen (MD 36) konnte der Wagen auch 160 km/h laufen. An der Platzzahl und Abteilzahl hatte sich gegenüber den Vorgängern nicht geändert. Die Wagen wurden von 1964 bis 1967 in Dienst gestellt. Alle Wagen entsprachen der UIC-X Norm und konnten daher international freizügig eingesetzt werden. Ursprünglich wurden alle Wagen im klassischen Grün abgeliefert. Ein Wagen bekam 1970 den Pop-Anstrich und hatte ein graues Dach, das Fensterband war kobaltblau und die Brüstung kieselgrau. Dieser Anstrich war nur von kurzer Dauer.



Bild 2: Vorbild BDms²⁷³- Quelle: Wagen-Archiv, Blatt BDms²⁷⁴

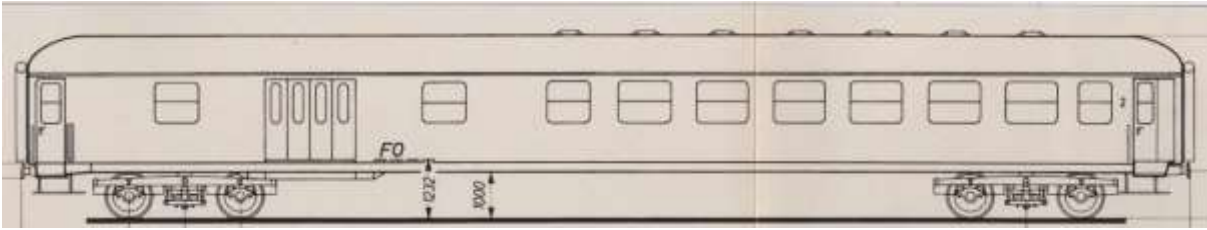


Bild 3: Vorbildskizze BDms²⁷³ – Quelle: Wagenarchiv, Blatt BDms²⁷³

1974 wurde das neue ozeanblau/beige Farbkonzept für alle neueren Reisezugwagen eingeführt. Langträger und Laufwerk blieben schwarz, das Dach wurde umbragrau gestrichen. 1978 wurde das Farbschema nochmal geändert: Auch der Längsträger wurde ozeanblau gestrichen und das Laufwerk bekam graubraune Farbe. Nach 1985 war damit auch Schluss: Das Fensterband wurde orientrot (bei wenigen Wagen) und später (ab 1997) durch verkehrsrot ersetzt.

Durch die Aufteilung in der DB AG in verschiedene Verkehrssparten wurden die noch vorhandenen Wagen aufgeteilt und bekamen z.T. neue Farben. Um 2004 waren alle Wagen von der Schiene verschwunden, soweit sie nicht umgebaut oder verkauft wurden.

Eingesetzt wurde der Wagen gerne im internationalen Verkehr, besonders bei geringeren Verkehrsaufkommen, wo sich der Einsatz eines ganzen Gepäckwagens nicht lohnte. Auch als Kurswagen, dann aber häufiger zusammen mit einem 2. Kl. Schnellzugwagen.

Modell

Es ist nicht der erste BDms²⁷³, der das Licht der N-Welt erblickte. Vorreiter war hier Minitrix, der erstmals einen BDms²⁷³ schon 1977 in den Handel brachte. Bis heute erschienen 7 Varianten, interessanterweise die meisten (4) in ozeanblau/beige. Die letzte Variante war 2018 im Zugset „Eilzug Moselbahn“ enthalten. Über den Eilzug gibt es im Blog einen Artikel von mir:

[Bemerkungen zum Eilzug-Set „Moseltalbahn“ von Minitrix #11635 \(dm-toys.de\)](#)

Hier ein Bild des Wagens:



Bild 4: Minitrix BDms²⁷³ aus Zugset „Eilzug Moselbahn“ Wagennummer 51 80 82-40 164-8

Dieser Wagen wurde bei Orenstein & Koppel gebaut und am 04.05.1964 in Dienst gestellt und bekam 1966 eine Computer-Nummer. Am 30.09.1993 wurde er ausgemustert.

Kommen wir zur Neuheit von Fleischmann (#6260037). Er ist eine Neukonstruktion, einen Vorgänger hatte die Firma noch nicht im Programm und fügt sich bestens in die neuen Schnellzugwagen der 3. Generation von Fleischmann ein. Es folgen Bilder der Neuheit:



Bild 5: Abteilseite des BDms²⁷³ -Wagennummer 50 80 82-40 166-3



Bild 6: Gangseite des BDms²⁷³



Bild 7: Dach



Bild 8: Unterseite



Bild 9: Übergang Gepäckraum



Bild 10: Übergang Sitzabteil

Zweifellos haben die Konstrukteure des Wagens hier gute Arbeit geleistet. Die Zahl der Lüfter stimmen, die Übergänge auch. Das Einzige, was zu bemängeln wäre sind die fehlenden Schlingerdämpfer an dem Drehgestell MD 33, die der Konkurrent von Minitrix hat.

Der Wagen wurde 1964 von Orenstein & Koppel gebaut und in Dienst gestellt. Am 31.12.1993 wurde das Vorbild schon wieder ausgemustert. Das Zuglaufschild zeigt den D109/ 110 Bonn- Hannover- Berlin Stadtbahn (-Warszawa). Der Wagen passt ausgezeichnet zu dem Interzonen-Express von Arnold, über den hier im Blog auch berichtet wurde, wenn man das Zuglaufschild München-Hof- Berlin Stadtbahn übersieht. Aber wer wird das auf der Modellbahn-Anlage schon erkennen?

Bemerkungen zu Arnolds neuem Interzonenzug

In dem Zug fehlt noch ein Gepäckwagen. Der Fleischmann-Wagen passt zum Interzonenzug von der Höhe und Kuppelabstand, wie im nachstehenden Bild erkennbar.



Bild 11: Wagenhöhe und Kuppelabstand Arnold (li)/ Flm

Es folgt noch ein Vergleich mit dem BDms²⁷³ von Minitrix.



12: BDms273 von Minitrix (oben) und Fleischmann

Auf den ersten Blick sind keine gravierenden Unterschiede erkennbar. Beide Wagen haben im Sitzabteil die 1,2 m breiten Fenster. Nur bei den Fensterstreben im Gepäckabteil hat Fleischmann zu viel des Guten getan. Auf Vorbildfotos ist meistens nur eine Strebe im Fenster sichtbar, wie auf Foto 2 erkennbar.



Bild 13: BDms273 von unten- oben Minitrix unten Fleischmann

Auch von unten haben wir Unterschiede, sind aber zu vernachlässigen, da man die Unterseite im Fahrbetrieb nicht sehen kann. M.E. sind bedeutsamer die Anbauteile, die man auch von der Seite sehen kann.

Beim letzten Vergleich kam noch ein Einbaufehler von Minitrix zu Tage: Sie haben die Übergangstüren vom Sitzabteil und Gepäckraum vertauscht, wie auf dem nächsten Foto sichtbar ist.



Bild 14: Übergangstüren Gepäckraum (re Flm)

Fazit

Damit hat Fleischmann sein Schnellzugwagen-Sortiment bestens ergänzt und braucht auch keinen Vergleich mit den Mitbewerbern zu scheuen. Es ist der erste BDms²⁷³ von Fleischmann, der jemals produziert worden ist. M.E. ist er der beste Halbgepäckwagen in N. Das Vorbild kam 1964 auf die Schiene, da bietet es sich an, den Wagen auch mit Ep. IIIb-Beschriftung zu bauen. So wäre die grüne Variante auf dem Markt. Das einzige Manko war der fehlende Schlingerdämpfer an einem Drehgestell. Eventuell ein Montagefehler?

Klaus Kosack

Lit.: H.J. Obermeyer, Taschenbuch Dt. Reisezugwagen, Stuttgart 1978

M. Dostal, Blatt BDms273, in Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen, GeraMond Verlag o.J.

K. Kosack, [Bemerkungen zum Eilzug-Set „Moseltalbahn“ von Minitrix #11635](#), 2018

K. Kosack, [Bemerkungen zu Arnolds neuem Interzonenzug](#), 2022