

Neubau-Speisewagen WRtüm-51/64 in N

Im letzten Drittel des vorletzten Jahrhunderts machte man sich Gedanken, wie den betuchteren Fahrgästen bessere Angebote zum Speisen gemacht werden können. Vorher gab es das Angebot, dass Courier-Züge auf größeren Stationen hielten und so die Fahrgäste die Möglichkeit hatten, das Bahnhofsrestaurant zu besuchen und ein Essen einzunehmen. Der Zug hatte dann halt einen Aufenthalt von 1 Std. Praktisch war das aber nicht. So kam der Belgier Schreinemakers auf die Idee, Lokal und Küche auf einen Wagen zu verstauen und dem

p.p. Publikum während der Fahrt Mahlzeiten anzubieten. Das kam beim Publikum sehr gut an und es gründete sich die CIWL, die erst Speisewagen und kurz danach Schlafwagen in den beiden oberen Wagenklassen anbot. Mit diesen Wagen konnte man durch ganz Europa fahren, die Züge hatten wohlklingende Namen, wie „Orient-Express“ oder „Nord-Express“. Das ließ aber deutsche Bahnhofswirte nicht ruhen und stellten eigene Fahrzeuge (Schlaf- und Speisewagen) in Dienst, zumal die Länderbahn Staatsbahnen an diesem Service kein Interesse zeigten.

Während des I. Weltkriegs ergab sich eine völlig neue Situation: Wagen der CIWL standen im Reich und die Speise- und Schlafwagen-Betreiber hatten durch den Krieg auch nicht mehr das große Geschäft. 1916/17 setzte man sich zusammen und beschloss, eine deutsche Firma zu gründen, wo die CIWL- Fahrzeuge und die Wagen der deutschen Firmen in einem Pool zusammengeschlossen wurden und die neue Firma „MITROPA“ benannt wurde. Nach dem Krieg mussten die CIWL- Fahrzeuge an die Sieger herausgegeben werden. Im II. Weltkrieg wiederholte sich das Spiel: Diesmal wurden CIWL- Fahrzeuge von der MITROPA als „Kriegsbeute“ übernommen, die sie aber bis 1945 nicht vollständig in die MITROPA einreihen konnte. Nach 1945 war die Situation ähnlich wie 1918: Die Beutefahrzeuge mussten herausgegeben werden, allerdings nur in den Westzonen. Nach Gründung der DB, wurde die DSG als 100% Tochter der DB gegründet, das Wagenmaterial stammte von der MITROPA. Im Osten blieb vereinfacht gesagt, alles beim Alten: Die Bahn firmierte als DR, folglich auch die Schlaf- und Speisewagen-Firma als MITROPA AG.

Nach der Wiedervereinigung wurde die DSG aufgelöst und mit der MITROPA (Ost) zur neuen MITROPA vereinigt. Zurück zur DSG: Wie die DRG behandelte die DB die Fahrzeuge der DSG als Privatwagen; hatten aber getrennt für Speise- und Schlafwagen eigene Umlaufpläne.



Bild 1: Werksbild Set Scharnow 2

Nach 1945 sah die Situation verheerend aus: Noch brauchbare neuere Schlaf- und Speisewagen wurden von den Siegermächten beschlagnahmt; daher gab es kaum Angebote bis 1949. Um der Nachfrage nachzukommen, gab es wie damals weit verbreitet, Behelfswagen. Aus ehemaligen Lazarett Wagen baute man die Eilzugwagen zu Behelfs-Speise- und Schlafwagen um. Damit konnte der großen Nachfrage ein wenig nachgekommen werden. Die DSG hatte Speisewagen aus der Vorkriegszeit im Bestand, Wagen aus der Kaiserzeit wurden bis Ende 1958 abgestellt. Der Anfangsbestand an Speisewagen betrug 88 Wagen. Bis 1958 stieg die Zahl der Speisewagen auf 98; hinzu kamen noch 20 AR4ü und 73 BR4ü, letztere beide Halbspeisewagen. Erst 1962 wurden neue Speisewagen in Betrieb genommen. Hintergrund waren die neuen Fernschnellzüge „Rheingold“ und „Rheinpfeil“, die später sogar zu TEE-Zügen aufgewertet wurden. 1966 gingen alle Schlaf- und Speisewagen in das Eigentum der DB-Mutter über.

Halbspeisewagen waren immer Eigentum der DB. Schon bald nach Erscheinen der N-Spur gab es die ersten Speisewagen. Sie waren die roten Farbtupfer im „grünen“ Einerlei. Arnold brachte einen verkürzten WR4üm-39, während Minitrix sich auf einen Phantasiewagen verlegte. Gehen wir mal nach dem Baualter der Vorbilder vor: Aus der Kaiserzeit ist bislang noch kein DSG- Modell erschienen, obwohl Fleischmann ein Grundmodell hat. Die „Hechte“ blieben ohne Speisewagen. Erst bei der nächsten Generation, der 28er- Bauart ließ die Mitropa neue Speisewagen bauen. Von dieser Bauart kamen noch 31 Wagen zur DSG. Minitrix hat ein Modell des Wagens, der wurde unverändert in allen möglichen Epochen produziert. Auch bei der nächsten Generation, den 35er Wagen machte die MITROPA mit. Immerhin kamen noch 22 Wagen zur DSG. Der 35er Bauart hat sich Fleischmann verschrieben, nur alle Wagen litten unter „Hochwasser“. Gemischt mit Wagen anderer Hersteller fällt das deutlich auf. Die windschnittige Bauart 39 litt schon unter dem Krieg mit der Auslieferung. Von den 250 bestellten Wagen konnten nur 110 Wagen ausgeliefert werden; von ihnen kamen nur 30 zur DSG. Gleich vier Firmen stürzten sich auf diesen Wagen: Arnold (stark verkürzt), maßstäblich Roco, Minitrix und Fleischmann. Während Arnold einen umgebauten Wagen präsentierte, haben alle drei andere Firmen nur die Ursprungsversion (Faltenbälge und Görlitz- Drehgestelle) bislang hergestellt. Selbst bei der Zugpackung „Rheinblitz“ mit den Neubauwagen A4ümg-61 hat der Speisewagen Faltenbälge und nicht Gummiwülste.

Mit dem „Rheingold“ und weiteren Zügen brach für die Speisewagen 1962 ein neues Zeitalter an: Es gab einen 1½-stöckigen Speisewagen, bekannt als Buckelspeisewagen. Den brachten Lima und Arnold heraus. 1964 ging man noch einen Schritt weiter: Statt der bislang üblichen Länge von 26,4 m der Wagen, gab es Wagen mit 27,5 m Länge, die bald auch als Modell in N erschienen. Nur: viele Hersteller setzten den neuen Wagenkasten des Speisewagens auf das vorhandene Fahrgestell mit 165 mm Länge statt der 172 mm, dass ein neues Fahrgestell bedurft hätte. Erst Arnold kam mit einem maßstäblichen Wagen 1996 heraus, hatte aber jahrelang im

Katalog (bis 2008) die falsche Längenangabe drin. Fleischmann zog nach und sein Modell hatte 170 mm Länge. In der untenstehenden Liste der Speisewagen sind auch die Halbspeisewagen aufgeführt; also Wagen, die zusätzlich die 1. oder 2. Klasse führten. Anfangs war das umgebaute Eilzugwagen, wo in einem halben Wagen die ehem. 3. Klasse erhalten blieb. Solche Halbspeisewagen wurden gerne in zweitklassigen D- oder Eil-Zügen mitgeführt, wenn zu erwarten war, dass die Nachfrage eher gering blieb. Bis heute hat es noch kein Hersteller geschafft, einen mustergültigen Halbspeisewagen herzustellen; alle bisherigen Modelle waren umlackierte 2. oder 1. Klasse-Wagen, wo immer ein wichtiges Detail fehlte, nämlich der Rauchabzug für die Küche auf dem Dach.

Ein Exot kam Anfang der 1950er Jahre hinzu: Aus dem Lieferprogramm der CR4ymgb-51 nahm man drei Wagen und stellte sie als Voll-Speisewagen WR4üm-51 auf die Schienen. Die wurden 1964 nochmal umgebaut als WR4üm-51/64 für den Langstreckendienst in Ferienexpress-Zügen. Hier wurde das Speiseabteil erhalten und das ehem. 2. Kl. Abteil wurde als Kühl- und Vorratsraum genutzt. Später nannten sie sich WRt(ü)m 133. Dieser Wagen wurde in diesem Jahr von Hobbytrain als Modell umgesetzt.



Bild 2: Vorbild WRt4üm-51/64

Modelle

2025 lieferte Hobbytrain seinen vor vier Jahren angekündigten Ferien-Express endlich aus, jeweils mit Touropa- und Scharnow- Logo. Dies hat man in vier Sets mit je 4 Wagen verpackt, wenngleich die Verpackung eher einem (Kinder-) Schuhkarton gleicht. Zwei der Sets haben den Speisewagen WR4üm-51/64. Die anderen beiden nur die Liegewagen (mit (Touropa) und ohne Schürze (Scharnow)). Hier ein Bild der Verpackung.



Bild 3: Verpackung des Scharnow-Sets – Größenvergleich: Brawa G 10

Das 1948 gegründete Unternehmen „DER“ knüpfte an die Reisebüro-Zugangebote aus den 30er Jahren wieder an. Zunächst behalf man sich mit umgebauten Eilzug-Wagen der 3. Klasse, die als Besonderheit Hängematten für die Nachtruhe anboten. Das war wie Vieles Anfang der 50er Jahre nur ein Behelf. Fleischmann hatte 2014 ein Set mit drei Behelfswagen des DER-Ferienexpress (des unmittelbaren Vorgängers der Touropa) herausgeben. Diese Wagen wurden vom Autor schon im Blog vorgestellt (Fleischmann Set 867706). Als die ersten 26,4m-Wagen in Dienst gestellt wurden, setzten sich die Touropa-Oberen (ab 1951 hieß das Unternehmen „Touropa“) mit der DB und der Wagenfabrik Rathgeber zusammen, um für die erfolgreichen Ferienzüge neue bequemere Wagen zu beschaffen. Heraus kam der erste Liegewagen der DB/Touropa, Eisenbahn-Kennern als CL4ümg-53 bekannt.

Neu war an diesen Wagen, dass sie Plätze und klappbare Liegen für 66 bzw. 72 Personen anboten, darüber hinaus auch mit einem Seitengang, zwei Toiletten, drei Waschräume und einen Gepäckraum ausgestattet waren. Einzelne Wagen hatten bei Ablieferung ein Küchen-, Frisör- oder Übertragungsabteil. Die Wagen waren mit Lautsprechereinrichtungen ausgestattet.

Ab 1953 wurden von Rathgeber, WMD, Credé und Wegmann insgesamt 88 Wagen geliefert, die dann die umgebauten Eilzugwagen ablösen. Da letztere von der DB gemietet waren, gab Touropa diese Wagen an die DB zurück. Die DB baute diese Wagen wieder in normale Eilzugwagen um.

Schon 1953 lief der erste Zug mit den neuen Wagen. Die Wagen liefen auf Minden-Deutz-Drehgestellen, wogen 40t und waren für 140 km/h zugelassen. Besonders ins Auge fiel die Farbgebung der Wagen: Sie waren stahlblau lackiert, ebenso wie die Wagen der F-Züge, hatten aber nur die damalige 3. Klasse. Als Eigentumsmerkmal hatten sie in der Mitte der Fensterreihe das erhabene „DB“ – Logo und in der

Wagenbrüstung prangte der Unternehmensname „Touropa“, ebenfalls in erhabenen silberfarbenen Lettern. Elegant sahen diese Wagen durch ihre graue Schürze aus. Die Wagen bekamen von der DB den Nummernbereich 17 001 bis 17 999 zugewiesen. Auch die DB beschaffte selbst Liegewagen als CL4üm-54. Diese unterschieden sich von den Touropa-Wagen u.a. durch die fehlende Schürze. Diese Wagen wurden u.a. an die Fa. Scharnow vermietet, die z.T. auf der Wagenseite groß ihr Scharnow-Logo aufbrachten. Weitere gemietete Wagen hatten das Scharnow-Logo nur an dem ersten Fenster neben den Türen.

Mit diesen neuen Wagen konnte der Touristik-Verkehr beschleunigt werden und/oder diese Wagen auch anderen Zügen angehängt werden. Zielgebiete waren zunächst in Deutschland Oberbayern, Allgäu, Schwarzwald oder auch die Nord- und Ostsee. Später kamen auch Ziele im Ausland hinzu. Es gab Ferienzeile, wo komplette Touropa- oder Scharnow-Züge hinfuhren, oder aber die Wagen wurden z.B. D-Zügen angehängt. Dafür fuhren diese Reisebüro-Sonderzüge nicht täglich, sondern eher am Wochenende. Die Idee dabei war, dass dadurch die Urlauber über Nacht zum Ferienort fahren konnten und somit einen Urlaubstag gewannen.

Die Touropa-Wagen wurden nach 1960 mehrfach umgebaut, z.T. auch als reine 2. Klasse-Sitzwagen (Bauart Bm 239). 1968 schlossen sich Touropa, Scharnow und Hummel zusammen und gründeten die TUI (Touristik Union International). Kurz danach verschwanden auch die blauen und grünen Liegewagen von den Schienen und wurden durch TUI-Wagen ersetzt.

Kommen wir zur Neuheit, dem WR4üm-51/65. Hier Bilder des Modells:



Bild 4: WR4üm-51/65 -Küche



Bild 5: WR4üm-51/65 Gang



Bild 6: beleuchteter WR4tüm-51/65

Ab Werk sind alle 4 Wagen des Sets beleuchtet. In einem Set hat ein Wagen sogar Schlusslichter, in meinem Set jedoch keiner. Die Beleuchtung hat Kondensatoren. Das verhindert ein Flackern bei der Fahrt und den Nebeneffekt, wenn man den Wagen nach der Fahrt vom Gleis nimmt, brennt noch eine Weile die Beleuchtung.

Begeistert war ich vom Kuppelabstand der Wagen, wie man im nächsten Bild sehen kann:



Bild 7: Kuppelabstand ab Werk

Der Kuppelabstand beträgt ca. 2 mm, sodass sich eine Kurzkupplung erübrigt. Auch die neue Magnetkupplung von Arnold führt in Kurven zu Problemen.

Hier ein Bild der Beschriftung des Speisewagens:



Bild 8: Beschriftung des Speisewagens

Bei der Beschriftung gibt es nichts zu meckern.

Zum Abschluss folgen weitere Detail-Bilder des Speisewagens.



Bild 9: Speisewagen von unten

Deutlich erkennbar sind die Schleiffedern der Beleuchtung. Von beiden Drehgestellen wird der Strom abgenommen, sodass eine sichere Stromabnahme erwartet werden kann.



Bild 10: Speisewagen von vorne

Der Wagen hat die vierteiligen Falttüren, die in den 1950er Jahren verbaut wurden.

Kommen wir zu den grünen Wagen des Sets: Es sind grüne Liegewagen, einer wohl an Scharnow fest vermietet, die anderen beiden gemietete DB- Liegewagen. Hier Bilder der drei Wagen:



Bild 11: Scharnow Ferienzugwagen mit Schürze



Bild 12: DB Liegewagen Bc4üm-54/60, vermietet an Scharnow



Bild 13 DB Liegewagen Bc4üm-54 ohne Schürze

Wer hätte das gedacht? Vier verschiedene Wagen in einem Set. Wobei alle drei Grünen von der Ursprungsbauart (Bild 13) stammen. Zwei sind Umbauten aus der Zeit um 1960, da wurden den Wagen eine Schürze angebaut, um die neuen Aggregate am Wagenboden zu schützen.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie kann man die Scharnow-Wagen sinnvoll auf seiner Anlage einsetzen? Wie schon oben beim Vorbild-Teil erwähnt, hat man da viele Möglichkeiten: Zunächst als Touristik-Sonderzug mit 6 bis 8 blauen Wagen, dazu noch ein Speisewagen, da ja Mahlzeiten im Zug im Pauschalpreis eingegriffen waren.

Als Zuglok kommen je nach Epoche Dampfloks (z.B. BR 01, 01.10, 03, 03.10, 18.5, 23, 38.10, 39, 41 oder 50) in Frage, wer lieber Dieselloks mag, kann auf die V 200, V160 oder V 100 in Doppeltraktion) zurückgreifen. Ellok- Freunde können ihre E10, E16, E17, E18, E40, E41, E44 oder E44.5 einsetzen. (Alle erwähnten Loks gibt es/ gab es in N) Wer weniger Platz hat, kann den Wagen auch als Kurswagen einsetzen: Bekannt sind Gespanne mit der zweiachsigen E69 (Fleischmann) und sogar mit dem Schienenbus VT 98 oder aber an normalen Personen- oder Eilzügen angehängt. Da sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt. Irgendwie mussten die Urlauber an ihre Ferienorte kommen...

Fazit

So hat Hobbytrain sich viel Zeit (4 Jahre) genommen, um das Set H22203 zu liefern. Dafür sind es 4 verschiedene Wagen geworden. Man kann das Set komplett als Ferien-Express auf Fernfahrt in der Nebensaison einsetzen oder einzelne Wagen als Kurswagen in den Zügen einsetzen. Auch der Speisewagen wurde -wenn er in Ferienzügen nicht gebraucht wurde - in normale D-Züge eingestellt. Zweifellos ist das Set nicht billig: Bei DM Toys kostet er knapp 270 €, also 67,50 € je Wagen. Dafür sind alle Wagen beleuchtet, was bei Tag-Betrieb auf der Anlage eigentlich überflüssig ist. Die Wagen kuppeln herrlich kurz, eine Kurzkupplung ist nicht erforderlich.

Klaus Kosack

Lit.: Wagen-Archiv, Blatt WRt4üm-51/64 (Autor M. Dostal)

HJ Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Reisezugwagen, Stuttgart 1978