



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1986
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 150 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Reisezüge der DB	4
Wagenporträt – Reisezugwagen	11
Die Klasse C der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen	12
Der Schweizer TEE "Gottardo"	18
Preußen-Report (Die Gattung P 3)	24
100 Jahre Eisenbahn Betzdorf—Daaden	31
Eine Überraschung für unsere Leser!	34
Bayern-Journal (Die Gattung S 3/6)	36
Ein »Württemberg« in Bad Doberan	43
Bücherecke	45, 48
Mini-Markt	50
Zu Haus beim Schneider Schorsch	53
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Die Idee zu einer Modulanlage	62
Jubiläum bei Herpa	65
Gut Holz! – Bauen mit Holz	66
Transport auf Straße und Schiene	70
Keine Angst vorm Computer (Teil 4)	72
Schaufenster der Neuheiten	76
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	82

Die Seiten 45–48 mit der Sektion 3 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Der Nahgüterzug 65616 von Eschenlohe nach München Ost Rbf wird im allgemeinen nur aus beladenen Schotterwagen gebildet. Im Winterfahrplan 1985/86 verkehrte dieser Zug planmäßig mit einer Lokomotive der Baureihe 194 des Bw Ingolstadt und wurde – wegen der Steigung zwischen Hechendorf und Murnau – von Eschenlohe bis Murnau meist von einer Lokomotive der Baureihe 140 des Bw München 1 nachgeschoben.

Das Foto des Ng 65616 entstand am 09.04.1986 bei Ohlstadt. Zuglokomotive war an diesem Tag statt der planmäßigen 194 des Bw Ingolstadt die 140 044 des Bw München 1, nachgeschoben wurde der schwere Schotterzug von der 140 004 (ebenfalls Bw München 1). Im Hintergrund zeigt sich das Wettersteinmassiv mit den markanten Gipfeln der Alp Spitze (links außen) und der Zugspitze (rechts außen).

Foto: A. Ritz

Zu unserem Poster (Seite 44/49):

Die 18 601 entstand im Jahre 1953 durch Umbau aus der bayerischen S 3/6 mit der Betriebsnummer 18 521. Bei diesem Umbau im AW München-Freimann erhielt die Lokomotive u.a. einen neuen geschweißten Ersatzkessel mit Verbrennungskammer. Vier Jahre lang versah die 18 601 ihren Dienst beim Bw Darmstadt und wurde dann 1957 zum Bw Ulm umbeheimatet. Im April 1961 gab sie das Bw Ulm an das Bw Lindau ab, wo sie bereits im Oktober des gleichen Jahres z-gestellt wurde. Ihre Ausmusterung erfolgte im Juni 1962.

Illustration: P. Wangard



Bild 1: Die noch fast fabrikneue 140 827 steht am 31.07.1972 mit einer langen Garnitur Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten am Bahnsteig in Nürnberg Hbf.

Reisezüge der Deutschen Bundesbahn

In unserem ersten Beitrag über die Reisezüge der Deutschen Bundesbahn, erschienen in der Ausgabe 5/1986, hatten wir die drei- und vierachsigen Umbauwagen behandelt, die über Jahrzehnte hinweg im Perso-

nennahverkehr unentbehrlich waren. Mit einer Bildfolge wurden die unterschiedlichen Bespannungen dieser Züge dokumentiert. Der Bericht fand viel Zustimmung, aber auch Widerspruch. Zu Recht; widerlegt

wurde nämlich unsere Behauptung, eine Elllok der Baureihe 103 hätte es vor diesen Wagengattungen nie gegeben. Gleich mehrere Leser haben uns eines Besseren belehrt und die Beweise geliefert, daß es gelegent-

Bild 3: Mit dem Personenzug 5893 (Würzburg – Lauda) verläßt die 023 058 am 25.04.1975 den Bahnhof Gerlachsheim. Vier Wagen befördert sie: einen Gepäckwagen, einen Wagen 1./2. Klasse sowie zwei Wagen 2. Klasse.

Bild 2: Als zwischen Bad Aibling und Feilnbach noch Gleise lagen, entstand im Juni 1972 diese Aufnahme mit der 211 158 und einem aus sechs Wagen bestehenden Sonderzug.







Bild 4: Im Frühjahr 1975 konnten in den Personenzügen von Crailsheim nach Lauda noch Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten angetroffen werden. Das Foto entstand bei Niederstetten.

lich tatsächlich doch solche Zugzusammenstellungen gab.

Die zweite Folge dieser Serie über die verschiedenen Garnituren von Reisezügen soll nun die Eilzugwagen behandeln, die noch von der früheren Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Mit diesen Fahrzeugen brachte die Deutsche Bundesbahn nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges den Eilzugverkehr wieder in Gang. Neben den älteren Wagen in Nietbauweise standen auch modernere Fahrzeuge zur Verfügung, die ab Mitte der dreißiger Jahre als Schweißkonstruktionen entstanden. Hinzu kamen noch die Gattungen ABye 634 und Bye 673, die in den Jahren 1951 und 1952 für den Einsatz bei den Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Besatzungszone be-

schaft wurden. Den Auftrag zum Bau der 8 zweiklassigen Wagen der Bauart 634 und der 22 einklassigen Wagen der Bauart 673 hatten die Firmen Westwaggon und Waggonfabrik Rastatt erhalten. Die Fertigung der Fahrzeuge erfolgte nach den alten Musterzeichnungen von Durchgangswagen der Baujahre 1938/39. Einige Änderungen gab es bei der Aufteilung des Innenraums. Hierzu zählte die Anordnung der beiden Toiletten in der Fahrzeugmitte, rechts und links des Mittelganges.

Die Mehrzahl der Durchgangswagen für Eilzüge wurde in der Zeit von 1954 bis 1956 umgebaut und modernisiert, nachdem zu jener Zeit schon die ersten neuen Fahrzeuge der Einheitsbauart mit einer Länge über Puffer von 26.400 mm zur Verfügung standen. Vier

zuvor gebaute Prototypen, entwickelt von Westwaggon und der Waggonfabrik Uerdingen, hatten noch eine Länge über Puffer von 22.400 mm.

Rüstige Veteranen

Die solide Bauweise und ein sehr ordentlicher Erhaltungszustand sicherte den alten Eilzugwagen noch eine recht lange Einsatzzeit. Die Fahrzeuge verkehrten nicht nur im Eilzug- und im Städtenehverkehr, sie wurden immer wieder auch in Schnellzüge eingestellt. Erst ab Mitte der siebziger Jahre ging man bei der DB daran, die Fahrzeuge allmählich aus dem Verkehr zu ziehen und aus-



Bild 5: Mit ihrem Personenzug – einem vierachsigen Gepäckwagen und drei Eilzugwagen – überquert die 023 058 im Sommer 1975 bei Weikersheim die Tauber.

zumustern. Trotz dieser Bestrebungen, ältere Fahrzeuge aus dem Einsatzbestand herauszunehmen, verfügte die Bundesbahn am

30. Juni 1978 noch über insgesamt 899 Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten, die sich in 4 Gruppen einteilen lassen. Die nach-

folgende Übersicht zeigt die Vielzahl der zu jenem Zeitpunkt noch vorhandenen Bauarten.

Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten – Bestand der Deutschen Bundesbahn am 30. Juni 1978

Gattung und Bauart	Anzahl der Wagen	Lieferjahr		Gattung und Bauart	Anzahl der Wagen	Lieferjahr		Gattung und Bauart	Anzahl der Wagen	Lieferjahr		Gattung und Bauart	Anzahl der Wagen	Lieferjahr	
Aye 602	1	1930	K	AByse 620	1	1933		Bye 653	2	1929+1930		Bye 669	1	1943	M
Ay 603	1	1931		AByse 621	10	1933		Bye 654	1	1930	K	Bye 670	3	1944+1945	
Ayse 604	67	1930+1931		AByse 622	9	1933+1934		By(e) 655	245	1930–1932		By(e) 672	6	1943	
Aygsb 605	1	1931		AByse 624	5	1934		Bye 656	3	1932		Bye 673	15	1951+1952	
				AByse 626	4	1934+1935		Bye 657	1	1933		Bye 674	1	1931	
				AByse 627	14	1934+1935		Bye 658	1	1932		Bye 675	4	1936–1940	
AByse 611	1	1928		AByse 630	39	1938–1940		Bye 660	3	1933+1934		Bygb 676	1	1935	
AByse 613	1	1929		AByse 631	1	1940	M	Bye 661	1	1933		Bye 677	2	1936+1939	
AByse 614	1	1930		AByse 633	1	1944	M	Bye 662	2	1934					
AByse 615	2	1930		AByse 634	4	1951		Bye 663	10	1934+1935					
AByse 616	5	1930+1931						Bye 664	10	1934	M				
AByse 617	32	1930+1931						Bye 665	1	1936					
AByse 618	49	1931+1932	M	ADyse 641	3	1939–1943	M	By(e) 667	277	1936–1941	M				
AByse 619	4	1932	K					Bye 668	53	1942+1943					

Anmerkungen:

K = Sonderbauart Karwendel;
M = je 1 Wagen im Museumsbestand der DB



Bild 6: Die 215 014 befindet sich im Juli 1970 mit einem Personenzug auf der Fahrt von Ulm nach Aulendorf. Gleich hinter der Diesellokomotive sind zwei alte Eilzugwagen in den Zug eingestellt.



Bild 7: Dieser Sonderzug, den die 078 246 soeben über die "Schiefe Ebene" hinauf bis nach Marktschorgast nachgeschoben hat, ist aus alten Eilzugwagen zusammengestellt.

Wie der Aufstellung leicht zu entnehmen ist, waren zahlreiche Bauarten nur noch mit je einem Exemplar im Bestand vertreten. Zu den Besonderheiten zählen der Karwendelwagen Bye 654 und die Schürzenwagen AByse 631 und 633, außerdem die Bye 669 und 670, die ebenfalls tief herabgezogene Schürzen erhalten hatten. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß alle Eilzugwagen nahezu gleich lang waren. Die Länge über Puffer lag zwischen 20.860 mm und 20.960 mm. Nur die Schürzenwagen waren mit 21.450 mm und 21.550 mm etwas länger, ebenso die Bauart 604 mit 21.700 mm.

Charakteristisch waren die Doppeltüren an den Einstiegen der meisten Fahrzeuge der 2. Klasse. Wagen der 1./2. Klasse hatten am



Bild 8: Eine interessante Zugzusammensetzung: vorne die Zuglokomotive 023 029, der die 212 195 als Leervorspann beigegeben wurde; dahinter zwei Schürzenwagen, ein Eilzugwagen 1./2. Klasse sowie am Zugschluß ein alter Gepäckwagen. Das Foto wurde 1972 an der Strecke Neckarelz – Osterburken in der Nähe von Mosbach (Baden) aufgenommen.



Bild 9: In der Garnitur des E 1984 nach Nürnberg liefern am 01.11.1972 gleich hinter der 216 117 zwei alte Eilzugwagen. Das Foto entstand bei Etzelwang.



Bild 10: Die frisch lackierte 064 247 des Bw Aschaffenburg dampft am 01.03.1972 mit dem P 3318 (Miltenberg – Aschaffenburg), der aus Eilzugwagen der Reichsbahnbauarten und vierachsigen Umbauwagen gebildet ist, bei Kleinheubach durch das Maintal.

Einstieg zur 1. Klasse eine einfache Tür und am anderen Fahrzeugende eine Doppeltür. Ausnahmen davon waren die Wagen der Bauarten 634, 654 und 673. Eine Sonderstellung nimmt auch die Bauart 641 ein. Diese Fahrzeuge gingen aus der Reichsbahn-Bauart C4i-36 hervor, die bei der DB zur Bauart Bye 667 wurde. Im Auftrag der französischen Besatzungsmacht wurden in den Jahren 1948/49 insgesamt 10 Exemplare der Gattung C4i-36 umgebaut und hierbei mit 3 Ab-

teilen der 1. Klasse ausgestattet. Beibehalten wurden die Doppeltüren an beiden Fahrzeugenden.

Unsere Aufmerksamkeit soll in dieser Folge nun aber einer anderen Bauart gelten, die neben den einklassigen Wagen fast in jedem Eilzug anzutreffen war. Hierbei handelt es sich um die Fahrzeuge AByse 618 mit genietetem Wagenkasten, die in dem nachfolgenden Wagenportrait vorgestellt werden. Ein Modell dieser Bauart wurde vor genau-

mer Zeit einmal von Liliput im Maßstab 1:87 geschaffen, entspricht aber nicht mehr dem Stand heutiger Ausführungsqualität. Dieser Wagentyp, aber auch noch andere Eilzugwagen der Deutschen Reichsbahn, könnten als Modelle in der Baugröße H0 sicherlich gute Verkaufserfolge erzielen. Züge aus diesen Wagen liefen lange Zeit in fast allen Direktionsbezirken der DB. Bespannt waren die Eilzüge mit Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven vieler Baureihen. **HO**

Bild 11: Eine Lokomotive der Baureihe 050 – 053 mit Kabinentender rollt mit dem P 5897 nach Lauda über die Mainbrücke bei Würzburg-Heidingsfeld. Hinter der Lokomotive sind ein Eilzugwagen 1./2. Klasse sowie zwei Eilzugwagen 2. Klasse zu erkennen.
Alle Fotos: U. Geum

