

+++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ NEU +++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ NEU +++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ NEU +++

# Modell Eisen Bahner

## EXTRA

MEB-Extra Nr. 1

€ 12,50

Österreich € 13,75  
Schweiz 24,50 sFr  
Be/Lux € 14,50  
Niederlande € 15,80



inkl. DVD

Großes MEB-  
Gewinnspiel



**MODELLBAHNER'S LIEBLINGE:**  
Zugbildung mit Drei- und Vierachsern  
in den Epochen III und IV



# KLASSIKER

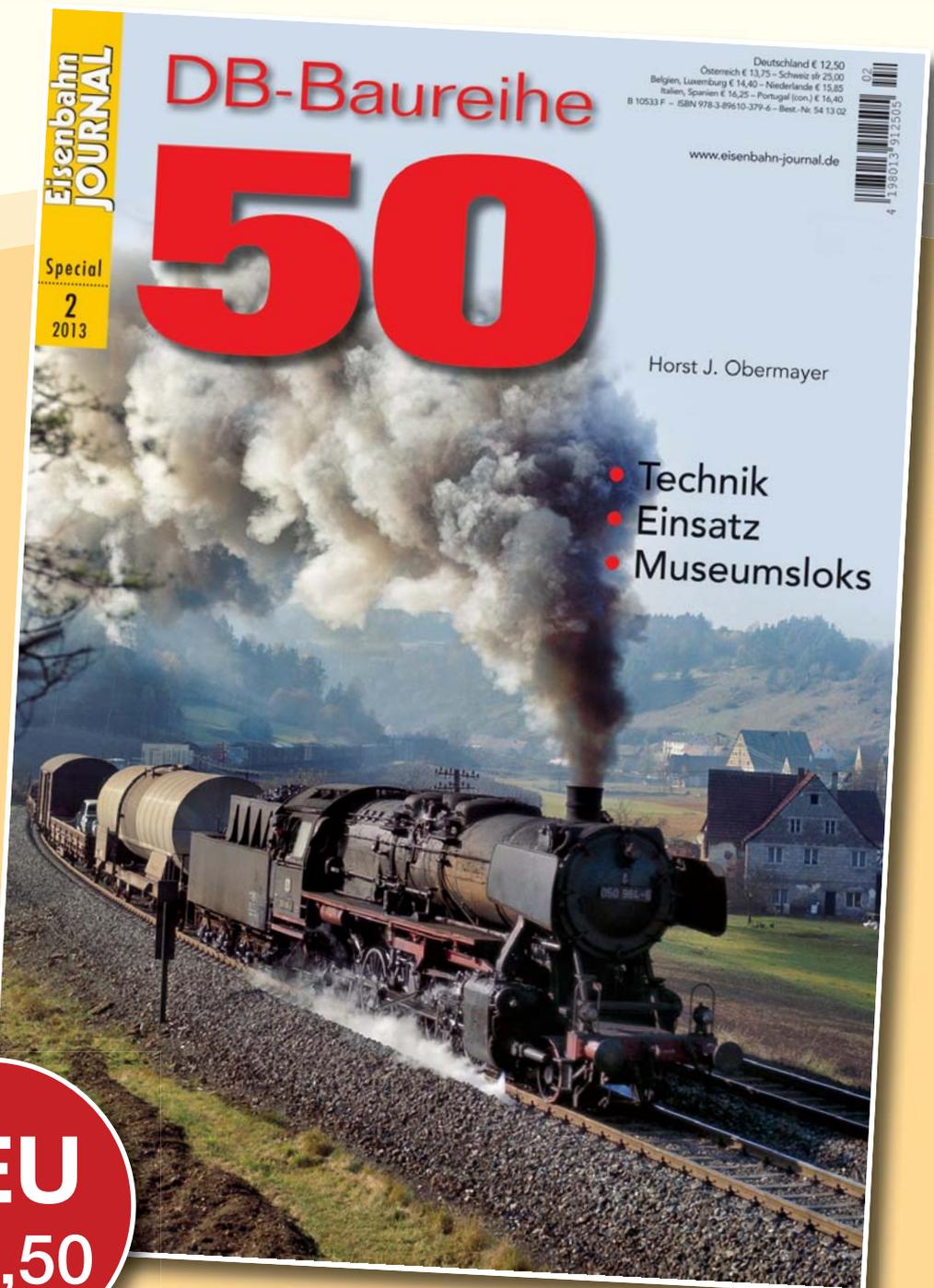
## Die Umbauwagen

# Vielseitiges Arbeitstier

Von den über 3.000 zwischen 1939 und 1944 an die Deutsche Reichsbahn gelieferten Maschinen der Baureihe 50 waren am 1. Oktober 1957 noch 2.308 Exemplare bei der DB im Einsatz. In dieser EJ-Specialausgabe widmet sich Horst Obermayer der Entwicklung und der Technik der 50er sowie ihren vielfältigen Einsätzen bei der DB.

EJ-Specialausgabe 2/2013  
DB-Baureihe 50  
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung,  
ca. 140 Abbildungen  
Best.-Nr. 541302

**NEU**  
**€12,50**



# Bitte *einsteigen!*

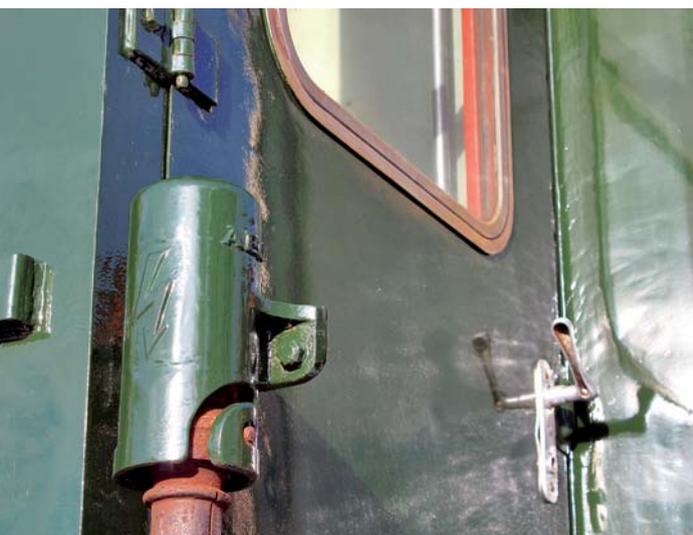


FOTO: JOACHIM SEYFERTH

**Handfest:** Wo heutzutage ein grünlich leuchtender Knopf zu drücken ist, saß einfach eine Türklinke. Ein gewisser Kraftaufwand war zum Einsteigen schon nötig, auch Gelenkigkeit. Heute undenkbar.

Das haben wir uns als Schülerhorde nicht zweimal sagen lassen. Krakeelend stürmten wir den bereitstehenden, altmodischen Personenzug. Drei Stufen erklimmend, Türen knallend, die muffeligen Polstersitze für den besten Freund verteidigend. So war der Schulausflug Anfang der 1970er-Jahre. Es ging nur wenige Stationen zum Ausgangspunkt der üblichen Wanderung durch den Teufelsgraben, eine der wenigen Erinnerungen, die ich an die alten Wagen habe. In Bezug auf die Geschichte der DB-Umbauwagen bin ich ein Spätgeborener. Umso mehr habe ich mich gefreut, ein Bild genau dieses Zuges von Hohenbrunn nach Kreuz-

straße gefunden zu haben, bei einem der vielen Fotografen, die uns bei diesem Projekt so freundlich unterstützt haben. Die Bildersuche, das Auswählen der schönsten, interessantesten und manchmal auch ungewöhnlichen Motive, hat uns in der Redaktion richtig Spaß gemacht. Es war ein Eintauchen in längst vergangene Zeiten. Dazu gehörte auch das Entdecken von Motiven, von Zügen, die man so doch unbedingt auf der Modellbahn nachstellen müsste.

Wir wünschen uns, dass es Ihnen, liebe Leser, genau so geht beim Durchblättern unseres Umbauwagen-Extras.

Andreas Bauer-Portner

**S-Bahn-Anschluss:** In den Anfangsjahren der Münchener S-Bahn halfen wegen Mangels an ET 420 gewöhnliche Nahverkehrszüge aus. 144 086 verlässt Aying in Richtung Kreuzstraße.



FOTO: KLAUS-JÜRGEN SCHULZE

FOTO: HECKEMANN



### 3 EDITORIAL

### 4 INDEX & IMPRESSUM

### 6 DIE GRÜNE KISTE

Joachim Seyferth begibt sich auf einen Sentimental Journey mit den Umbauwagen der Bundesbahn.

### 20 ALLER ANFANG IST SCHWER

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs stand der Personenverkehr vor großen Herausforderungen. Improvisation tat Not.

### 24 PREUSSEN-RECYCLING

Aus tausenden Länderbahnwaggons entstanden in den Ausbesserungswerken der DB zeitgemäße Nahverkehrswagen.

### 26 ERSTE BOTEN DER MODERNE

Zwei Modell-Beispiele: Anfangs bereicherten Umbauwagen nur vereinzelt Züge, die aus Altbauwagen gebildet wurden.

### 30 DREIER MIT STEURMANN

Jörg Chocholaty nimmt sich den CPw3ygef vor. Das Ergebnis ist ein dreiachsiger H0-Steuerwagen der Meisterklasse.

### 36 DEUTSCHLANDREISE

Gab es Orte, welche die Umbauwagen nicht ansteuerten? Von Flensburg bis Garmisch waren sie fast überall anzutreffen.

### 44 KEINE REINE LEHRE

Häufig verkehrten Umbauwagen gemeinsam mit anderen Wagentypen. Die schönsten Züge in Vorbild und Modell.

### 48 DER LANGSAME ABSTIEG

Ab den 70er-Jahren ging es den Wagen an den Kragen. Sie verdienten ihr Gnadensbrot in immer niedrigeren Diensten.

### 56 ES BLEIBT BUNT

Sehenswerte und außergewöhnliche Zugbildungen mit Umbauwagen in Vorbild und Modell in der Epoche IV.

### 60 DURCHAUS FÜR DRITTE

Vergleichsweise wenige Umbauwagen landeten bei Privatbahnen, umso mehr im Bauzugdienst.

### 64 SINGLE IM PÄRCHEN

Karlheinz Hauke erinnert sich an den Komfort-Zugewinn dank der Umbauwagen und an andere kleine Anekdoten.



## Impressum

### MODELLEISENBÄHNER SPEZIAL

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Verlag und Redaktion  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

### HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

### REDAKTION

Stefan Alkofer, Andreas Bauer-Portner, Korbinian  
Fleischer

### LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

### GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

### ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettinawilgermeir@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Verkaufsleitung: Bettina Wilgermeir, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettinawilgermeir@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

Anzeigenpreisliste Nr. 25, ab 1.1.2013,  
Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck

### ABONNENTEN-SERVICE

MZV direkt GmbH & Co. KG  
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf  
Telefon 0211/690789985  
Fax 0211/69078970  
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

### EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a  
82256 Fürstfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0  
Fax (08141) 53481-100  
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

### DRUCK

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,  
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

### VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG  
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim  
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim  
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113  
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung –  
auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer  
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher  
Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet  
den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche  
können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird  
keine Haftung übernommen. Alle eingesandten  
Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors  
zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten  
und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem  
Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in  
digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:

Deutschland: Deutsche Bank Essen,  
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,  
IBAN DE 89360700500286011200,  
Swift-Code DEUTDE33XXX  
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60  
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,  
BLZ 60000

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur  
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH  
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck  
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200  
Geschäftsführung  
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner  
ISSN 0026-7422

**VGB**  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

## 70 KURZGESCHICHTEN

Es gab kurze, dafür schnelle Züge aus einem Dreiachsler-Pärchen oder einem Vierachsler, weiß Wolfgang Schumacher.

## 74 DIE LETZTEN GRÜNEN

Zahlreiche drei- und vierachsige Umbauwagen sind bei Museumsbahnen angekommen und bis heute in Betrieb.

## 80 FÜR GROSS UND KLEIN

Kurze Übersicht über Modelle abseits der gängigen Spurweiten H0 und N.

## 82 GEWINNSPIEL

*038382 vor N 4147 (Horb –  
Freudenstadt) verläßt am  
4. April 1973 soeben Horb,  
während 038711 vor Zug N 4142  
(Hausach – Horb) gerade  
einfährt. So ein Glück!*

Titelfoto:  
Nelkenbrecher/  
Slg. VGB



Sie sind die Gesichter des Bundesbahn-Nahverkehrs. Zu Tausenden rollten die grünen Umbauwagen von den 1950er- bis in die 1980er-Jahre quer durch die ganze Republik.



# Die grüne Kiste



*Die bunte Bundesbahn zur Blauen Stunde: Noch spielen die historischen Wagen in Form von „grünen Kisten“ eine wichtige Rolle: 212 204 mit N 7281 in Mayen Ost am 13. Dezember 1984.*



Übersetzfenster, Stoffgardinen und Kunstlederbänke: B4yg-Klassik von innen zwischen Monreal und Mayen Ost am 13. Juni 1988.

Die 1950er-Jahre fahren immer mit: Historische Werbeanzeige der Gebrüder Holzapfel & Co. aus Frieda an der Werra, die selbst im Nahverkehrswagen für Urlaubsstimmung sorgte. Noch heute produziert die „Friedola-Tech GmbH“ Produkte und Komponenten für die Fahrzeugindustrie.

FOTOS/GRAFIK (5): SEYFERTH

Sitzen Sie gut? Nicht auf der dünnen Stoffumhüllung eines Hartschalensitzes in der S-Bahn oder eingepfercht in der engen Röhre eines Neigezuges, sondern im Umbauwagen? Dann sind Sie hier richtig, auf einer mit braunem Kunstleder überzogenen Federkern-Sitzbank. Unsichtbare Schwaden vom Dampfheizkessel der Lokomotive lassen das Metall der Heizung im Eckwinkel zwischen dem mit Linoleum belegten Fußboden und der Wagenwand knacken. Die wohlige Wärme hat die meisten Mäntel der Mitreisenden an die Kleiderha-

ken befördert. Hier und da sind gedämpfte Unterhaltungen, das Rascheln von Zeitungspapier und natürlich das Wühlen in Handtaschen zu hören, deren Untiefen gerade in den ersten Minuten nach der Inanspruchnahme des Sitzplatzes nestelnd erforscht werden.

Hinter leicht beschlagenen Scheiben der Bahnsteig: Der Zeigersprung der Bahnhofs-

Mit *Friedola* KUNSTLEDER fährt man gut

GEBRÜDER HOLZAPFEL U. CO. K. G. FRIEDA-WERRA  
WACHSTUCH-, LEDERTUCH- UND KUNSTLEDERWERK

uhr, hastende Reisende. Rummms!! Das war eine Tür. Von unserem Umbauwagen. Stahl auf Stahl ungedämpft, ungedämmt, unerbittlich ins Schloss fallend – dem kompromisslosen Bauteil eines Panzers ebenbürtig. Weiter hinten dann ein schriller Pfiff, Zp 9, Abfahren! Rummms!! Die letzte Tür, zugezogen vom Uniformierten mit der roten Schärpe. Dass man fährt, merkt man im Umbauwagen natürlich sofort. Gleich nach dem Anfahrdruck und unmittelbar zu Beginn der ersten Radumdrehung. Kein lautloses, schwebendes Anrollen wie anno 2013, sondern ein schwerfällig-drohendes und Knarren in der ganzen Kiste, sofort präsent mit vollem Schallpegel. Man sitzt buchstäblich auf der Achse, beim „Drei-Ypsilon-G“ sowieso.

Unser Zug nimmt Fahrt auf und die stählerne Blattfedern am Fahrwerk sind mit nichts anderem beschäftigt, als jeden Schienenstoß und jede Unebenheit des Fahrweges in wippende Auf- und Abbewegungen des Wagenkastens zu übertragen. Die robusten Federkernsitze denken aber überhaupt nicht daran, diese Energie für ihre menschliche Last ausgleichend zu dämpfen, sondern lassen diese vertikalen Kräfte gar noch aufgefrischt auf die Fahrgäste einwirken – wackelnde

052 990 (50 2990) passiert Wustweiler am 21. Mai 1975 mit ihrem äußerst abwechslungsreichen Frühzug N3882 von Lebach nach Wemmetsweiler.

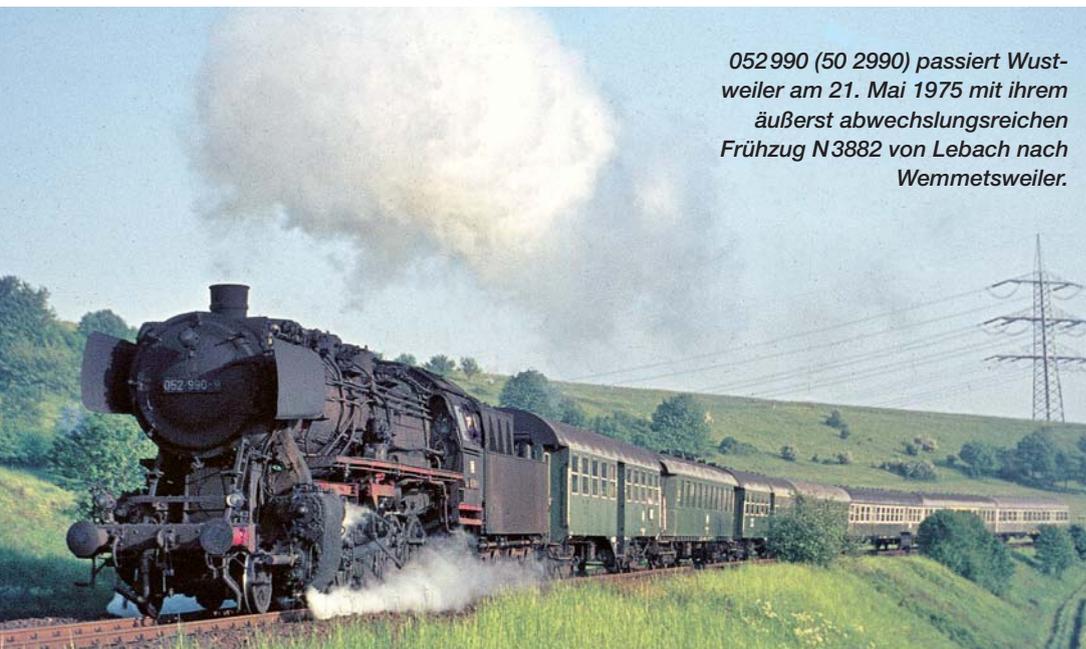


FOTO: BÜGEL/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

*Zwischenstation Mühlen bei Horb mit gemischter Zugkomposition – und Abfahr'n! N 7225 ist am 18. April 1984 unterwegs.*

Köpfe, schlenkernde Arme und hopsende Hintern sind die Folge. Sehr viel anders dürfte es in der Postkutsche auch nicht gewesen sein; immerhin bestanden die ersten „Reisezugwagen“ aus mehreren hintereinander gestellten Kutschen-Oberteilen auf einem Eisenbahn-Fahrwerk. Ja, unsere grüne Kiste ist nichts anderes als eine Großraum-Kutsche, die längste Zeit gezogen nicht von heufressenden Gäulen, sondern von Kohle verschlingenden Stahlrössern. Neue Diesel- und Elektrolokomotiven waren nicht in der Lage, diese Reisekultur hinter dem Zughaken zu verändern. Kutsche bleibt eben Kutsche.

## Hopsende Hintern und schwankende Schaffner

Reisekultur im Umbauwagen? Natürlich, denn dieser Begriff ist per se erst einmal neutral. Kultur ist eben alles: die Esskultur im Schnellrestaurant oder in der Fünf-Sterne-Gastronomie, die Wohnkultur in der Baracke oder im Penthouse, die Reisekultur im Schienenbus oder im Trans-Europ-Express. Die Arten und Gewohnheiten unserer Mobilität sind so vielschichtig und individuell, dass das



einzigste Reisen im Umbauwagen nur als eine winzige Facette betrachtet werden kann, die zudem noch mit der zeitlich benachbarten Reisekultur der Abteilwagen sowie der Silberlinge verschmilzt. Was damals als fortschrittlich und schließlich normal galt, wird heute von den einen als unzumutbar empfunden, von anderen aber gar wieder herbeige-

sehnt. Auf Museumsbahnen mit nostalgiehungrigem Publikum sind Umbauwagen gleich nach den Donnerbüchsen der Renner, aber wehe, man würde zwei Dreiaxser-Pärchen heute als planmäßige Regionalbahn hinter eine 146 hängen! Der Eklat am Bahnsteig und in den Medien wäre perfekt: Allein über das beschwerliche Besteigen der



*Gnadenbrot: Bauzugwagen-Pärchen mit 333 064 zwischen Mausheim und Parsberg am 20. August 1987.*



FOTO: SEYFERTH

Planmäßig mit Güterzuglok: Umbauwagenzug N 7301 in Heidelberg Hbf am 5. März 1982, gezogen von einer E-Lok der Baureihe 150.

Wagen, die gefährlichen und jederzeit zu öffnenden Türen sowie über die spartanische Klimaanlage in Form von herablassbaren Fenstern würde man sich die Mäuler zerreißen! Vom Fäkalien-Skandal um das spartanische Fallrohr in der Toilette ganz zu schweigen. Rummms! Und nochmal Rummms!! Nachdem sich unsere Fahrt wieder verlangsamt hat und zum allgemeinen Wagenkas-

tendröhnen auch noch die hart zupackenden Bremsklötze ihren akustischen Senf dazugegeben haben, stehen wir an einer Zwischenstation und sind voll der Bewunderung ob der Ruhe, die uns plötzlich umgibt. Klar, irgendwo zischelt Dampf, die Heizung knackt und wieder – rummms!! – schlägt eine Tür zu, aber es ist doch erstaunlich, wie still ein Umbauwagen im Prinzip und im Stand sein

kann. Kein nerviger Triebwagen-Dieselleerlauf und keine penetrant summende und stets einen Hauch von Zugluft verbreitende Klimaanlage stören. Keine endlosen Lautsprecherdurchsagen, kein elektronisches Gefiepe, keine infantilen Klingeltöne und keine billigen Rhythmen aus Dutzenden von Ohrstöpselpaaren gehen auf die Nerven. Rummms!! Ja, das hören wir, dazu Zeitungsrascheln, schleifende Schiebetüren und den erneuten Trillerpiff des Zugführers. Wir fahren wieder, polternd und dröhnend, ein Geräusch, das durch die sich öffnende Schiebetür am Übergang zum nächsten Wagen plötzlich noch verstärkt zu hören ist. „Die Fahrkarten bitte!“

### Einst standen die Umbauwagen für Fortschritt im Nahverkehr

Der Uniformierte schwankt durch den Wagen und bleibt breitbeinig vor jeder besetzten Sitzreihe stehen, eine klobige Zange stanz Löcher in die kleinen braunen Pappfahrkarten. Eine Reisende muss ihre Frage nach dem Anschluss wiederholen, denn die Geräuschkulisse des Wagens kommt durch die schmale Lücke eines klapprigen Fensters gleich noch einmal herein. Im nächsten Wagen kräht es aus einem Kinderwagen, obwohl drei Achsen ganz nebenbei bemüht sind, auch den kleinsten Fahrgast in den Schlaf zu wiegen. An den ist im Packabteil am Zugschluss allerdings nicht zu denken, denn Expressgut und Koffer müssen an der großen Falltür zum Ausladen bereitgestellt werden. All das macht unser Zugführer in Personalunion, denn ein Schaffner wurde



FOTO: TSCHARN

Wie oft mögen sich diese Türen der beiden 4yg-Wagen geöffnet haben? Am 6. Mai 1993 in Buchholz ist ihr Arbeitseinsatz bei der DB bereits vorbei.



FOTO: MATUSSEK/SLG. RITZ

In den frühen 1980er-Jahren hatten die Umbauwagen wie dieser AB4yg in Ingolstadt ihre beste Zeit schon hinter sich. Der Rost nagt schon zwischen Wagenkasten und Dach.

der kurzen Fuhre aus zwei Dreiachser-Pärchen nicht zugeteilt. Auch auf der Lok sitzt nur ein Mann – noch keine Selbstverständlichkeit, denn vor wenigen Monaten fuhr vor den grünen Kisten statt der roten V 100 noch die alte P 8.

Überhaupt die Lokomotiven. Welche ist noch nie vor einen Umbauwagenzug gespannt worden? Vielleicht die 103, aber auch hierzu wird uns eines Tages ein Bild überraschen. Neben den landläufig bekannten Baureihen, die mit den Umbauwagen auf Du und Du waren, ließen sich auch dem schönsten Personenzugdienst sonst eher abgewandte Baureihen wie die 012 oder die 044, die 220 oder die 150 und 194 auf eine planmäßige Liaison mit den grünen Kisten ein, außerplanmäßig sowieso. Selbst die TEE-verwöhnte und rot-beigefarbene 112 hat sie befördert und dabei wie die 141 an jeder Milchkanne gehalten. Denn bei der Deutschen Bundesbahn war so gut wie nichts unmöglich, die Laufpläne der Lokomotiven waren so optimal ausgefüllt, dass selbst eine Güterzuglok eine Fülleistung für einen Nahverkehrszug absolvierte, um nicht unnötig lange herumstehen zu müssen. Anno 2013 ist derlei Amtshilfe undenkbar, denn die strikt abgegrenzten Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG lassen derlei Flexibilität nicht mehr zu. Und wenn, tobt ein interner Papier-

FOTO: WOLLNY/SLG, EISENBAHNSTIFTUNG



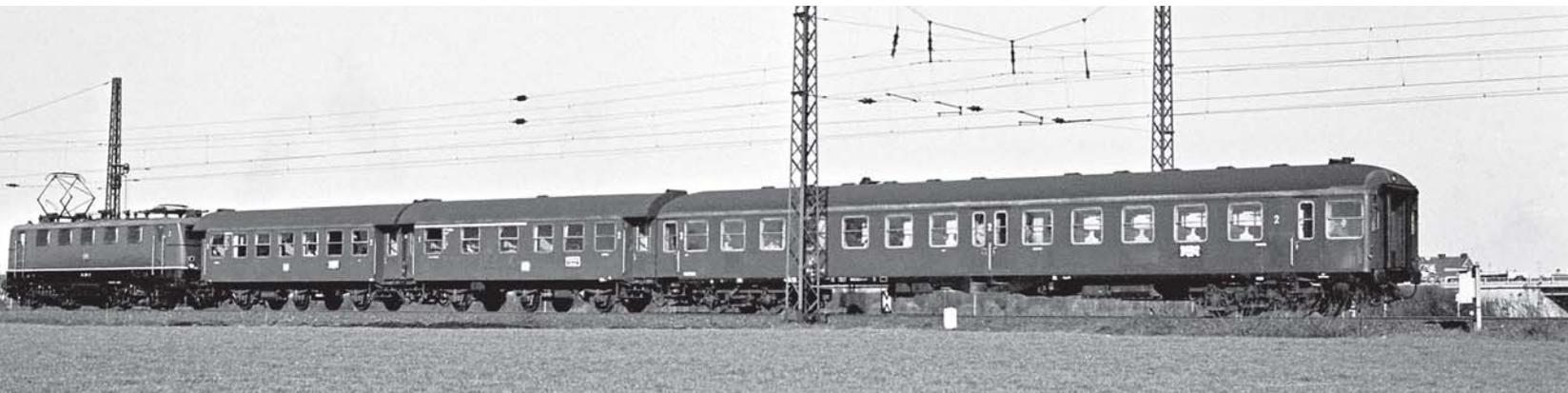
*38 3650 zwischen Böblingen und Herrenberg mit einem Personenzug nach Tübingen am 19. August 1968. Die P 8 war häufig vor Umbauwagen anzutreffen, ganz im Gegensatz zur 103, deren Einsatz vor Umbauwagen eine Seltenheit darstellte. Hier ist 103 193 beim Halt mit N 5016 in Leverkusen-Küppersteg im Mai 1985 zu sehen.*

FOTO: TIGGES



FOTO: SEYFERTH

*Neues Farbkonzept gegen Chromoxidgrün auch in der Oberpfalz: 218 217 im Februar 1978 in Kirchenlaibach.*



Ein Knallfrosch schiebt am 22. März 1972 den sehr typischen P3879 mit Steuerwagen Bylf 436 in Bochum-Graetz.

krieg und es wird gegenseitig gnadenlos abgerechnet, ein fragwürdiges Erbe der gescheiterten Börsenbahn. Aber egal, es gibt ja keine Umbauwagen mehr. Und übrigens bald auch keine Loks vor Regionalzügen mehr, denn dann haben die Triebwagen-Philosophie und ihre raupenartigen Züge endgültig gesiegt.

Derlei Uniformität war zu den Hochzeiten der Umbauwagen freilich noch Fiktion, es gab noch Ecken und Kanten. Zugegeben, wenn eine grüne E-Lok einen reinen Umbauwagenzug fuhr, konnten Kinderaugen auch darin eine grüne Raupe erkennen. Aber abgesehen von unterschiedlichen Loks an der Spitze war das Zugbild oft von eingereichten Wagen auch anderer Bauarten geprägt, etwa Silberlingen oder die Vorkriegs-Eilzugwagen mit den zurückgesetzten Endeinstiegen. Diese fuhren häufig zusammen mit den vierachsigen Umbauwagen und nicht selten wurde der Zugverband noch durch eine Leig-

Einheit, einen Packwagen der Gattung Pw4i oder den Behelfspackwagen MD4i bereichert. Derlei kunterbunte Züge gab es zuhauf. Dies beweisen einerseits die Fotos der Altmeister sowie einer Vielzahl anderer Eisenbahnfotografen und andererseits die Er-

### Umbauwagen waren Bestandteil kuriosester Zugkompositionen

zählungen von Eisenbahnern und Stammkunden unter den Fahrgästen, die schon die skurrilsten Zugzusammenstellungen rund um den Umbauwagen gesehen haben wollen. So wurde im Jahre 1966 beispielsweise der P1917 von Tuttlingen nach Stuttgart hinter der P8 aus zwei Dreiachsler-Pärchen und einemzweiachsigen Postwagen (Post 2a/14) gebildet, der kurze P4686 von Böblingen nach Freudenstadt wurde 1968 aus einem Silberling (B4nb), einem Mitteleinstiegswagen (AB4ymb) und einem Umbauwagen mit

Gepäckabteil (BD4yg) gebildet. Und – und – und.

Doch auch die reinen Umbauwagenzüge hatten es manchmal in sich: Da gab es planmäßige Langzüge aus vier bis sechs Dreiachsler-Pärchen, aber auch Leerreisezüge mit noch mehr Achsen. Die erstaunlichsten Umbauwagenzüge waren aber wohl in den 1960er-Jahren so genannte Gastarbeiterzüge, darunter ein Sonderzug von Frankfurt am Main nach Istanbul (!) mit mindestens 14 Dreiaxsern oder ein ähnlicher Zug von Gießen nach Italien. Und zum Papstbesuch in Österreich Anfang der 1980er-Jahre soll sogar ein Leerreisezug mit rund 40 (!) yg-Wagen nach Österreich gefahren worden sein, um dort den Wagenmangel auszugleichen.

Die grüne Kiste war also allgegenwärtig, in späteren Jahren aber nicht immer zur Freude des Zugpersonals: Wegen der fehlenden Druckluft-Schließanlage für die Türen, die beispielsweise bei den Silberlingen ab Mitte der 1960er-Jahre vorhanden war und an jeder beliebigen Tür vom Personal per Vierkantschlüssel betätigt werden konnte, musste vor dem Abfahrtauftrag oft erst der ganze Zug abgeschritten werden, um von den Fahrgästen offen gelassene Türen per Hand zu schließen. Der Anblick eines Umbauwagens war also für die Schaffner gleichbedeutend mit einem dienstlichen Sportprogramm, einschließlich der damit verbundenen Herausforderung, den immer enger werdenden Fahrplan einzuhalten.

Selbst den Fahrdienstleitern waren die Umbauwagenzüge zuletzt ein Dorn im Auge, hielten diese erfahrungsgemäß länger an den Stationen und behinderten nachfolgende Züge. So war beispielsweise auf der linken Rheinstraße noch Ende der 1980er-Jahre das Zugpaar N7523/24 aus 4yg-Wagen gebildet und beim Zugpersonal aus den genannten Gründen äußerst unbeliebt, zumal viele Rhein-Touristen sich mit den Türen sowie den hohen Einstiegen schwer taten und im Blockabstand bereits der nächste Intercity drängelte. Immerhin war diese Magistrale damals noch mit rund fünf Fernzügen pro Stunde und Richtung belegt.



Schüler-Sonderzüge wie der Ausflugszug der St.-Ursula-Realschule in Attendorn im Jahr 1954 besicherten häufig sehr lange Umbauwagen-Züge.



FOTO: SEYFERTH

Ende der 1980er-Jahre rollten die letzten Umbauwagen auf der viel befahrenen linken Rheinstrecke: 141 085 mit N 7523, 16. Mai 1989.

# Schade. Gerade verpasst.

Gerade eben ist der 4yg im Tunnel verschwunden. Ist aber kein Problem, wir haben ja noch mehr. Vierachser oder Dreiachsler, ganz wie Sie mögen:

AB3yge 1./2. Klasse · B3yge 2. Klasse · BD3yge 2. Klasse mit Gepäckabteil  
 AB4yge 1./2. Klasse · B4yge 2. Klasse · BD4yge 2. Klasse mit Gepäckabteil

Die sollten Sie keinesfalls verpassen!

z.B.: B4yg - Art.Nr. 41220



z.B.: AB3yge - Art.Nr. 41240



Mehr Information über unsere Umbauwagen auf [www.spur0.de](http://www.spur0.de)

Lenz-Elektronik GmbH · Hüttenbergstr. 29 · 35398 Gießen · Telefon: 06403 - 900 10 · [info@spur0.de](mailto:info@spur0.de)



FOTO: FLEISCHER



FOTO: S (3) SEYFERTH

*Eigene Farbgebung: Ein blauer B3yg der „Nassauischen Touristikbahn“ mit Sitz in Wiesbaden am 17. Oktober 1989.*

*Im Museumsbahn-Verkehr kommt man noch immer in den Genuss der braunen kunstlederüberzogenen Umbauwagen-Sitzgelegenheiten.*



*Frisch restauriert und gestrichen präsentiert sich ein B3yg der Nassauischen Touristikbahn am 12. Dezember 2012.*

Auch das gehört also zur Reisekultur rund um den Umbauwagen. Doch so spartanisch die grünen Kisten aus heutiger Sicht wirken, damals waren sie eine Vorstufe zum fahrgastfreundlichen und vernünftigen Interieur der Silberlinge. Denn sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr gab es eine Epoche, in der die Reisekultur ihren Höhepunkt erreichte und danach wieder abfiel. Heutzutage sind marketingsüchtige Designer und Kaputtsparer für das verantwortlich, was uns Fahrgästen als Reisekomfort angepriesen wird. Ganz abgesehen vom fragwürdigen Umstand, dass sich ganz grundsätzlich Schiene und Straße immer ähnlicher werden und auch viele Zug-Inneneinrichtungen mitt-

*052 675 zieht am 25. April 1972 einen Leerreisezug aus Drei- und Vierachsern bei Maulach.*



FOTO: MATUSSEK

lerweile eher der Bestuhlung von Straßenbahnen oder Bussen gleichen. Das kann man dem alten Umbauwagen nun wahrlich nicht vorwerfen: Er bot breite Sitzbänke statt ergonomisch geformter Stühlchen, gepolsterte und vernünftig breite Armlehnen statt dünner harter Holzplatten oder gar nichts, ausreichende Beinfreiheit sowie eine gute Rundumsicht. Klar, die Übersetzfenster, entweder ganz auf oder ganz zu, ein Zwischending gab es nicht, verkanteten sich oft und waren mit den kleinen Hartplastikhebeln für den geschlossenen Zustand umständlich zu arretieren, aber immerhin ließen sie neben natürlicher Frischluft noch die Aromen der jeweiligen Region herein und steigerten somit die Vorfreude auf das Ziel. Die ockerbraunen oder grünen und meist etwas schmutzigen Gardinen indes wären heute für dynamische Bahn-Manager der erste Grund, die Umbauwagen – gäbe es sie noch – auf der Stelle aus dem Verkehr zu ziehen, aber damals sorgten sie für eine fast puppenstubenartige Wohnatmosphäre und hielten sonniges Gegenlicht äußerst wirksam ab.

Rummmms! Da fahren wir erneut. Unser Wagen hoppelt wieder munter, allen dämpfenden Holzschwellen, Blattfedern und Federkernsitzen zum Trotz.

Wir erheben uns und schreiten einmal durch den kurzen Zug. Brav schließen wir die Schiebetür hinter uns und stehen auf der inne-

### Als das Reisen noch nicht dem Tempo-Diktat gehorchte

ren Plattform, links und rechts die Türen mit dem geschwungenen silbernen Griff, der böse Buben einst dazu verleitete, während der Fahrt todesmutig die Türen zu öffnen, die dann betriebsgefährdend nahe an Masten und Tunnelwänden vorbeirasteten, ein Fall für die Notbremse oder für das Stellen des Zuges durch die Fahrdienstleiter. Aber auch ohne offene Tür ist es hier noch lauter, zwei übereinandergelegte Stahlplatten gewähren den Übergang zum nächsten Wagen, durch mehrere Spalte ist das unter uns vorbeifliegende Gleisband zu sehen. Zwei dicke Gummirohre in Torgröße bilden an diesem Wagenübergang die gegenseitige Dichtung zur Außenwelt und reiben sich in Gleisbögen und Weichenstraßen quetschend und knarzend aneinander. Ein unheimlicher, ungemütlicher Ort – schnell zur nächsten Schiebetür.

Auch hier hopsende Hintern, schlenkernde Arme und wackelnde Köpfe. Am nächsten Wagenübergang eine Toilette, an deren Außenwand ein Reklametafelchen mit einer Werbung für Kopfschmerztabletten angebracht ist. Reinschauen? Nein, lieber nicht, ein Bedürfnis haben wir nicht und das Fallrohr wurde ja schon erwähnt. Hinlänglich bekannt ist, dass diese Röhren aus Unachtsamkeit schon unzählige Uhren, Schmuck-



FOTO: GZ

*Im Jahr 1979 waren die Umbauwagen-Dreiachser längst auf dem Rückzug und wurden gerne im Schülerverkehr genutzt wie hier im Bahnhof Geislingen/Steige.*

stücke, ja sogar Geldbörsen beinahe unwiederbringlich ins Gleisbett befördert haben und dies natürlich nicht nur bei den Umbauwagen.

Apropos Geld: Jetzt erreichen wir die Schiebetür zur ersten Klasse! Hier ist es großzügig, aber einsam. Beiderseits des Mittelgangs laden grau melierte Stoffpolstersitze mit ebensolchen Armlehnen und Kopfstützen zum Probesitzen ein – ist der Schaffner auch

weit genug weg? Klar müffelt es hier auch ein wenig verrauht, denn die Herrschaften in der Ersten bevorzugten Zigarren. Ein solches Exemplar können wir heute nicht entdecken. Doch wir erinnern uns daran, dass damals nicht nur die Lokomotiven rauchten, sondern auch alle Reisezugwagen in Raucher- und Nichtraucherabteile aufgeteilt waren. Demnach empfangen auch die Umbauwagen ihre Fahrgäste oftmals mit reichlich blauem Dunst.



*Zum Buffetwagen befördert wurde ein Umbauwagen der „Eisenbahnfreunde Vulkan-eifel“, hier beim Bahnhofsfest in Daun am 8. August 1987.*



FOTO: RITZ

215 053 hat am 28. Juli 1986 den N6323 mit den grünen Streifen der Allgäu-Zollern-Bahn bei Unterschmeien am Haken.



V1002221 läuft am 19. April 1968 mit P2733 am Haltepunkt Michelbach/Bilz ein. Zu dieser Zeit verdrängten die V100 zahlreiche P8 vor den grünen Kisten.

FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: BUDDE

Die Nürnberger 086 132 zieht den P 2511 bei Plankstetten auf der Strecke Neumarkt – Beilngries am 3. August 1969.

Waren diese Gefährten mit drei oder vier Achsen überhaupt mal blau? Verließen sie also einmal ihre angestammte grüne Farbgebung in Chromoxidgrün (RAL 6020) und überraschten mit anderem Kleid? Natürlich – insbesondere auf Museumsbahnen wurde und wird mitunter kräftig mit Farbe übergepinselt, und ein oder zwei Wagen der Nassauischen Touristikbahn in Wiesbaden waren tatsächlich einmal blau. Einige Wagen wurden zu Buffet-Waggons umgebaut und erhielten eine rote Außenhaut, so beispielsweise bei den Eisenbahnfreunden Vulkaneifel. Auch ein Gesellschaftswagen der Landesbahn Lippe e. V. trug in Anlehnung an die Zwischenwagen des ET 65 eine weinrote Farbgebung.

Aber auch im Regeleinsatz bei der Deutschen Bundesbahn gab es leichte Farbabweichungen: So trugen einige Umbauwagen der DB-Offensive Allgäu-Zollern-Bahn ab 1984 einen entsprechenden Schriftzug einschließlich durchlaufendem Streifen in

FOTO: SEYERER



Stilreine Garnitur im Glanz des Regens: 212211 mit N 7929 bei der Abfahrt in Bammental am 2. April 1983.

Hellgrün, dazu trug jeder Wagen vier Städtewappen. Vom Türkis/Beige-Farbkonzept wurden die Umbauwagen zur Erleichterung vieler Eisenbahnfreunde zwar verschont, aber im letzten Gnadenbrot befindliche Wagen, die zum Schluss als Bauzugwagen fungierten, wurden sofort und bis auf das Fahrgestell zur Gänze in das stark gewöhnungsbedürftige Türkis beziehungsweise Ozeanblau getunkt. Gerade hinter einer Dampflokomotive wirkte diese Kolorierung nun arg befremdlich, wie das meistens der Fall ist, wenn zwei Welten aufeinander prallen.

Dagegen wirkte die typisch grüne Umbaugarnitur mit ihren Tonnendächern gerade hinter den obligatorischen Personenzug-Bau-reihen doch recht gefällig und trotz Ecken und Kanten sogar leicht knuffig. Wer allerdings auf dem Bahnsteig am Umbauwagen vorbeischlenderte und mit der Kamera detailreiche Motive suchte, war schnell ernüchtert: Die glatte Außenhaut mit fehlenden Nietreihen bot wenig fotografische Angriffsfläche, lediglich die zurückgesetzten Einstiege, die Türgriffe, die außen eingehängten Zuglauf-schilder und allenfalls noch Details des Fahrwerks lohnten eine Betätigung des Auslösers. Eine grüne Kiste eben. Nein, der Umbauwagen wirkte im Zugverband, als kompletter Personen- oder Eilzug am Bahnsteig und in der Landschaft. So kennen wir ihn. Zusam-

## Enorme Stückzahlen prägen das Alltagsbild des Schienenverkehrs

men mit seinen Kollegen brachte es der Umbauwagen einst auf immerhin rund 8400 Stück. Ein Einzelgänger war er jedenfalls niemals – legendär ist in diesem Zusammenhang die stets ausgeführte Praxis des „verkuppelten“ Pärchens beim Dreiachser.

Die Bremsen unseres „Drei-Ypsilon-G“ quietschen, ein harter Ruck, unsere Zielstation ist erreicht. Mit einer gewöhnlichen braunen Fahrkarte der zweiten Klasse verlassen wir die für einen Umbauwagen etwas irritierende Welt der ersten Klasse und klettern die drei metallenen Gitterroste auf den Bahnsteig hinab. Rummms!! Das war unsere Tür, zumindest diese muss der geplagte Schaffner nicht mehr schließen. Zwei weitere Türen schlagen zu, wieder der gellende Trillerpfeiff und vorne brummt für uns ein letztes Mal der sonore V 100-Diesel auf. Die vorbeirumpelnde letzte Dreiachser-Achse, zwei rote Schlusslichter und ein zischendes weißes Fähnchen der Dampfheizung, das sind die finalen Eindrücke von unserem davonfahrenden Umbauwagenzug.

Ja, eigentlich saßen wir gut. Immer auf (der) Achse, in einer ferrophilen Puppenstube mit Gardinen, umgeben von sonstigem ehrlich-spröden Charme der grünen Kiste. Denn Reisekultur ist alles, manchmal sogar ein Rummms!! □ *Joachim Seyferth/al*

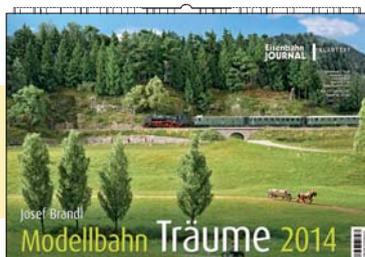


*1969: Mit frischen Vorräten und einer Garnitur Vierachser-Umbauwagen hat eine unbekannte Crailsheimer 23 soeben ihren Dienst angetreten.*

FOTO: WOLLNY

# Zu schade zum Umblättern

Exzellente Bildkalender für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – tolle großformatige Begleiter durch das Jahr 2014



**Modellbahn Träume 2014**  
Best.-Nr. 551302 · € 14,95



**Modellbahn-Impressionen 2014**  
Best.-Nr. 16284165 · € 9,95



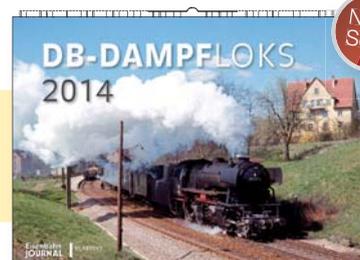
**Traumanlagen von Modellbahnprofis 2014**  
Format 47,5 x 33,0 cm · Best.-Nr. 951302 · € 14,99



**Reichsbahn-Dampf 2014**  
Best.-Nr. 581309 · € 19,95 inkl. DVD



**Reise durchs Ruhrgebiet 2014**  
Best.-Nr. 581308 · € 9,95



**DB-Dampfloks 2014**  
Best.-Nr. 581310 · € 9,95



**Der Taurus – 2014**  
Best.-Nr. 102130 · € 14,95



**Die Baureihe 103 – 2014**  
Best.-Nr. 102131 · € 14,95



**Bahnen und Berge – 2014**  
Best.-Nr. 102129 · € 14,95



**Eisenbahn und Landschaft 2014**  
Best.-Nr. 551301 · € 9,95



**Züge mit Geschichte 2014**  
Format 59,5 x 48,0 cm · Best.-Nr. 581307 · € 19,99



**Nachtzüge 2014**  
Format 50 x 45 cm · Best.-Nr. 581302 · € 19,95



**Original HSB-Kalender 2014**

Mit Fotos von NachtZüge-Fotograf und MEB-Redakteur Olaf Haensch.  
Format 29,7 x 21,0 cm  
Best.-Nr. 581310 · € 9,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben) mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger



Aller ANFANG  
ist schwer

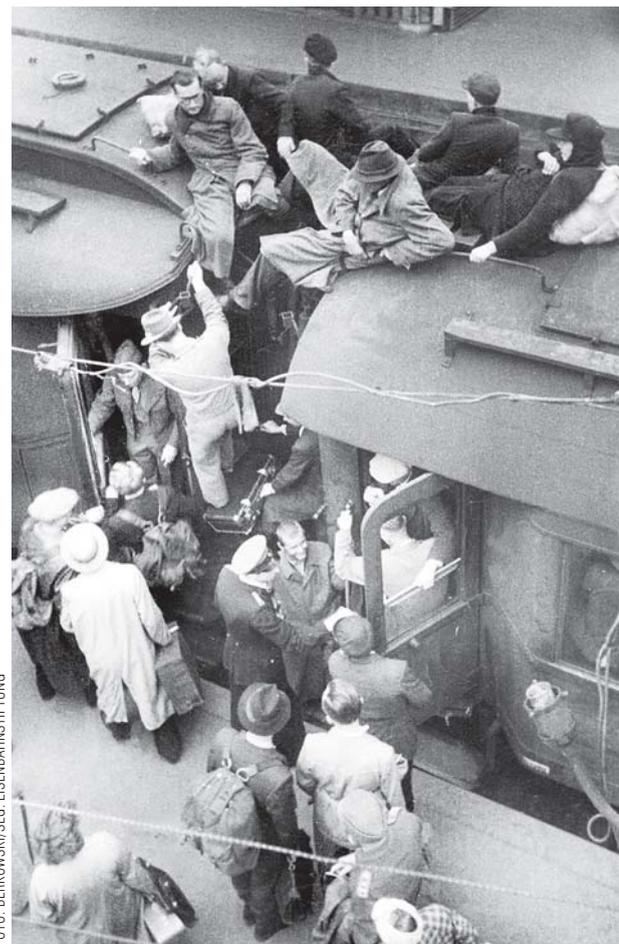
Bittere Realität waren 1946 die so genannten Hamsterfahrten. Die Großstadtbewohner trieb es in hoffnungslos überfüllten Zügen aufs Land hinaus, um dort die letzten Habseligkeiten gegen Nahrungsmittel einzutauschen.



Leere Kohlewagen aus dem Ruhrgebiet wurden 1946 mangels Alternative als reguläre Reisezüge genutzt, hier bei der Ausfahrt aus Hamburg Hbf. Es war eine Fahrkarte der dritten Klasse erforderlich.

Zweites Halbjahr 1945: Gebäudegerippe mahnen in allen bedeutenden Orten an den Wahnsinn der vergangenen sechs Kriegsjahre. Gebeugte, ausgezehnte Menschen vegetieren in Trümmerwüsten. Wo einst Millionen Menschen in gewachsenen Städten lebten und arbeiteten, herrscht Zerstörung und Ödnis. Das Land ist nicht nur besiegt, es liegt am Boden und mit ihm auch sein wichtigstes Verkehrsmittel: die Eisenbahn. Bahnhöfe, Gleise, Betriebswerke, Brücken, sie alle waren vorrangiges Ziel alliierter Bomber. Verbogene Schienen, Bombentrichter und unzählige beschädigte oder zerstörte Waggons und Lokomotiven geben Zeugnis vom zerstörerischsten Krieg aller Zeiten.

Kinder spielen auf Schuttbergen statt auf Spielplätzen, die meisten Männer sind gefallen oder in Kriegsgefangenschaft und fehlen beim Wiederaufbau. Alternativlos rappelt sich das Land wieder auf, getragen vom unbändigen Willen seiner Frauen, die einen Großteil der Aufräumarbeiten erledigen. Auch die verbliebenen Eisenbahner packen an, setzen nach und nach die kaputten Gleisanlagen, anfangs provisorisch, wieder in stand. Mehr als 7000 zerstörte Eisenbahnbrücken werden nach und nach repariert, Bombenschutt wird beseitigt, damit der Schienenverkehr zumindest eingeschränkt wieder aufgenommen werden kann. Lang-



So reiste man 1946 in Hannover Hbf: Jeder erdenkliche Platz wird besetzt.

In den ersten Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs standen die Eisenbahner vor großen Herausforderungen. Zur Verfügung standen teils untaugliche, aber vor allem veraltete Waggons.

FOTOS (2): HOLLWAGEL/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

FOTO: BERKOWSKI/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



FOTO: TODT/SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

*E94273 mit einem Abteilwagenzug bei Nürnberg-Doos. Sogar 1956 waren noch immer die alten Wagen anzutreffen.*

voll, die Dächer besetzt. Auf den Trittstufen der preußischen Abteilwagen kleben Menschentrauben mit schweren Jutesäcken. Einen Bedarf an Fernverkehrszügen gibt es kaum. Das bereits geschundene und längst in die Jahre gekommene Wagenmaterial wird noch einmal aufs Äußerste strapaziert, überladen und ist auf maroden Gleisen unterwegs.

Nur vier Jahre nach Kriegsende zieht eine Zeitenwende auf. Die Bundesrepublik wird aus der Taufe gehoben, Konrad Adenauer wird Bundeskanzler und es gibt neues Geld: Die D-Mark löst die Reichsmark ab und wird zum Symbol für den wirtschaftlichen Aufschwung. Die Industrie nimmt die Produktion auf und befindet sich alsbald wieder in voller Fahrt. Die Hamsterer werden von Arbeitern abgelöst, welche die Züge nutzen, um zu ihren wiederaufgebauten Arbeitsplätzen in den Städten zu gelangen. Die Arbeiter wohnten inzwischen oftmals außerhalb der kriegszerstörten Städte, die nicht genug Wohnfläche boten.

### Ein Land rappelt sich wieder auf und mit ihm seine Bahn

Der dafür zur Verfügung stehende Wagenpark der jungen Bundesbahn ist weiterhin überaltert, in schlechtem Zustand oder gar schlicht unbrauchbar. In der Not wurden in den allerersten Jahren nach Ende des Krieges sogar Güterwagen für den Personentransport freigegeben.

Die oftmals noch beschädigten Ausbesserungswerke wussten kaum, wo sie anfangen sollten. Die DB büßte zudem dafür, dass in den 1920er- und 1930er-Jahren versäumt wurde, rechtzeitig für einen kontinuierlichen Ersatz des alten, aus Länderbahnzeit stammenden Wagenmaterials zu sorgen. Erst verhinderten die Reparationsverpflichtungen aus dem Versailler Vertrag und später die Kriegsvorbereitungen der Nazis die notwendige Verjüngung.

Besaß die DRG im Jahr 1937 noch über 53000 Sitzwagen, konnte die DB im Jahr



FOTO: BELLINGRODT/SLG, VGBAHN

*Fotografenlegende Carl Bellingrodt erwischte im April 1953 die noch junge Dampflok 23016 vor betagten Abteilwagen aus der Länderbahnzeit.*

sam kehrt in den ersten Monaten und Jahren wieder Leben ein ins deutsche Schienennetz.

Bis zur Proklamation der Bundesrepublik Deutschland haben die Trümmerfrauen Hochkonjunktur. Die Bahnhöfe gleichen in den ersten Nachkriegsjahren häufig noch notdürftig zusammengeflackten Provisorien. Bei Regen wird der wartende Reisende nass. Allerorten warten noch Lokomotiven und

Waggons auf ihre Reparatur und spätere Wiederinbetriebnahme. Der Schienenverkehr erwacht dennoch erstaunlich schnell wieder zum Leben.

Die Eisenbahn transportiert in den ersten Jahren die Stadtbevölkerung aufs Land, wo bürgerliche Wertgegenstände zu handfesten Kartoffeln, ein wenig Butter und Speck versilbert werden. Die Züge sind proppen-

*Auch wenn ihr Ende am 11. September 1953 absehbar war, wurden auch die dreiachsigen Abteilwagen wie hier im Bww Oldenburg noch gepflegt.*



FOTO: BERKOWSKI/SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

*Lackierungsarbeiten an einem preußischen Abteilwagen im Bw Hameln 1954.*



FOTO: QUEBE/SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

1950 nur noch auf 23213 Wagen inklusive Schlaf- und Speisewagen zurückgreifen. Auf zwei Personenwagen kam seinerzeit übrigens eine Lokomotive: Die DB besaß 12632 Loks, darunter 12039 Dampflokomotiven. Nur ein Drittel der DRG-Wagen bestand aus Einheitswagen, beim Rest überwog die Länderbahnbauart, zu allergrößtem Teil preussischen Ursprungs. Die meisten Waggons waren Abteil- oder Plattformwagen, Konzepte, die nicht mehr in die Moderne passten. Durchgangswagen mit geschlossenen Übergängen gehörte die Zukunft.

Die Bundesbahn beförderte im Jahr 1950 schon wieder stolze 1,283 Milliarden Personen pro Jahr, 120 Millionen Reisende entfielen dabei auf den Fernverkehr. Im Jahr 1985 zum Vergleich beförderte die DB nur mehr 1,048 Milliarden Fahrgäste, 908 Millionen davon nutzten den Nahverkehr.

Es war eine Zeit für große Anstrengungen und neue Ideen. Einerseits waren dringend neue Wagen nötig, aber auch das vorhandene Material musste nutzbar gemacht werden. Improvisation war gefragt und die Ingenieure der Bundesbahn hatten die richtigen Einfälle. In den 1950er- und 1960er-Jahren modernisierte die DB tausende alter Länderbahn- zu zeitgemäßen Personenwagen. Die Geschichte der Umbauwagen begann. □

Stefan Alkofer



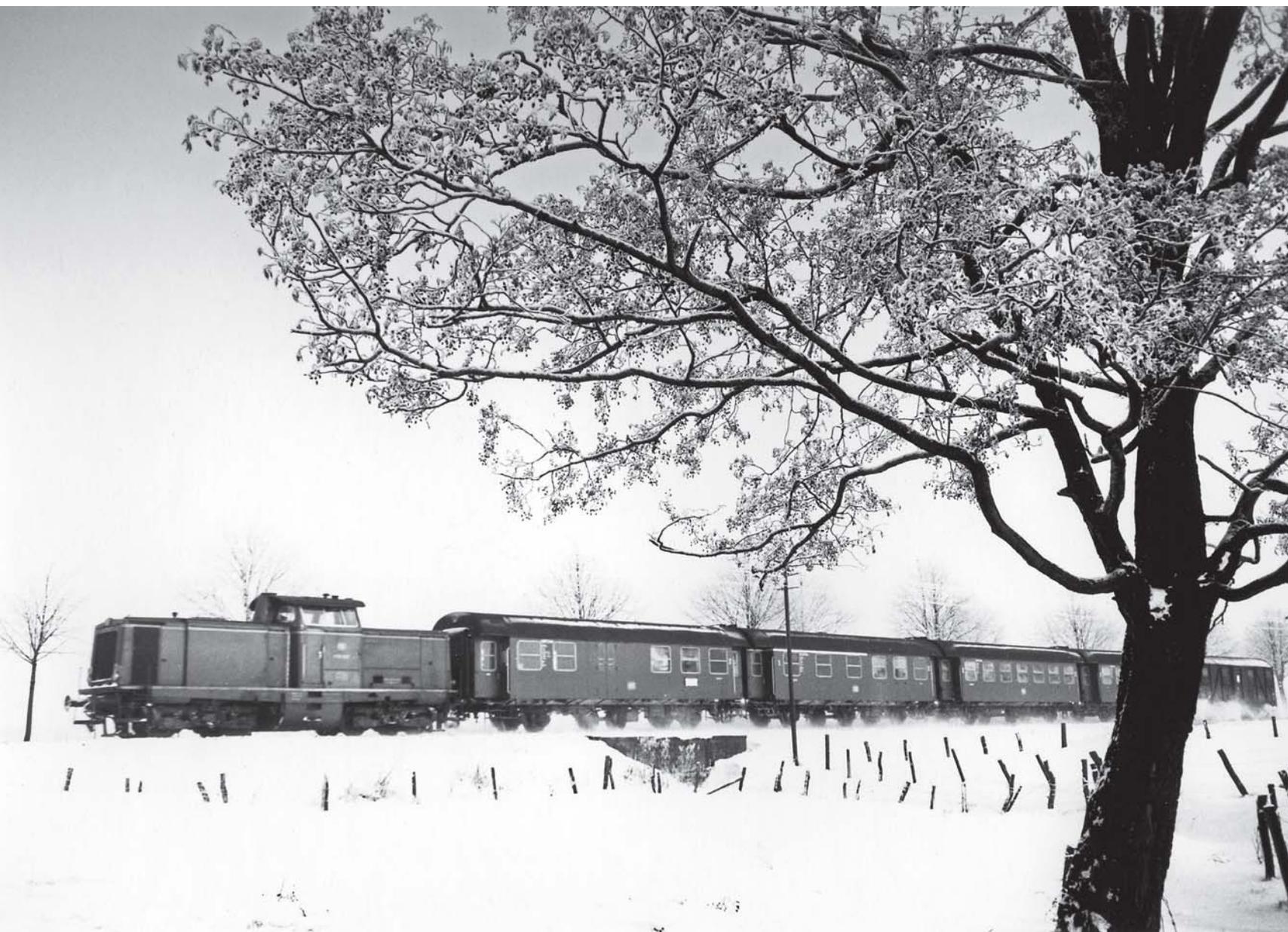
FOTO: BO MÜNCHEN

Im Jahr 1949 war die Haupthalle des Münchener Hbf noch sehr luftig. An den belegten Bahnsteigen sind teils auch bayerische Dreiaxser zu erkennen.



FOTO: BELLINGRODT/SLG, VGBAHN

Die noch neuwertige 65006 verlässt Darmstadt im Jahr 1953. Auch sie hat betagtes Wagenmaterial am Zughaken.



*Im Januar 1963 hat eine V100 auf dem Weg von Warendorf nach Münster bei Telgte einen Zug aus Dreiachser-Umbauwagen am Haken. Hinter der Lok sind die drei verschiedenen Typen zu erkennen: Dem BD3yg- folgt ein AB3yg-, dahinter ein B3yg-Pärchen.*

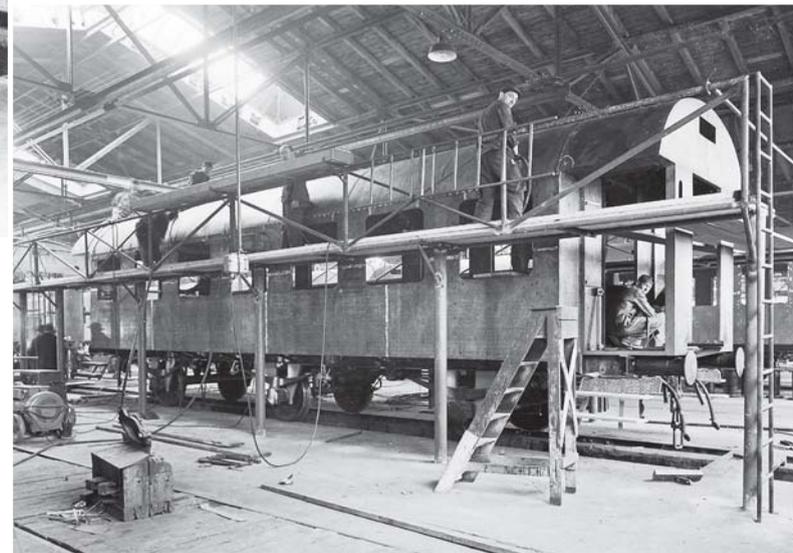
Um einen gewaltigen Bedarf an zeitgemäßen Nahverkehrswagen in den 1950er-Jahren decken zu können, musste sich die junge DB etwas einfallen lassen. Die Idee lautete: Umbau statt Neubau.

# PREUSSEN- *Recycling*



Von den alten Wagen blieb nicht viel übrig. Ein wesentliches Altteil war der Fahrzeugrahmen.

Die stabilen Altrahmen erhielten einen neuen stählernen Aufbau, der geschweißt war.



In den frühen 1950er-Jahren nahm der Nahverkehr in der jungen Bundesrepublik rapide zu. Hamsterzüge wurden von Arbeiterzügen verdrängt. Das Wirtschaftswunder hinterließ deutliche Spuren. Das für die Werkstättenströme vorhandene Wagenmaterial war jedoch hoffnungslos überaltert und nicht in bestem Erhaltungszustand.

Aus verschiedenen Gründen standen der eben erst aufgestellten Bundesbahn nur begrenzt finanzielle Mittel zur Verfügung. An einen vollständigen Ersatz des alten Wagenmaterials durch neue Typen war aus Kostensowie auch aus Kapazitätsgründen nicht zu denken. Die Pläne dafür waren zwar vorhanden und es wurden auch moderne 26,4 Meter lange Mitteleinstiegswagen (Byl-Familie) entwickelt und beschafft, jedoch längst nicht in erforderlicher Stückzahl. Diese wurden vor allem im höherwertigen Eilzug- und dem neu-

en Leichtschnellzug-(LS-)Verkehr eingesetzt. Der Wagenpark für diese Zuggattung war in ebenso schlechtem Zustand wie der Nahverkehrsbestand.

Die Not machte erfinderrisch oder besser analytisch. Die in Massen vorhandenen dreiaxigen, überwiegend preußischen Abteilwagen hatten zwei grundlegende Nachteile, die zeitgemäßem Verkehr im Wege standen: die Abteilstruktur, moderner Nahverkehr sollte in Durchgangswagen mit geschlossenen Übergängen stattfinden, sowie ihr überwiegend hölzerner Aufbau. In Zukunft sollten Wagen nur noch mit geschweißtem, metallinem Aufbau verkehren. Dieser hölzerne Aufbau machte jedoch die

Abteilwagen so beachtenswert. Er bedingte beim Entwurf und Bau stabile Fahrzeugrahmen, die nun, nach rund 40 Jahren Einsatz, immer noch Potential für weitere Jahrzehnte im anspruchsvollen Nahverkehr boten. Die alten Fahrgestelle waren deshalb so robust ausgelegt, weil es sich bei den hölzernen Wagen nicht um selbsttragende Konstruktionen handelte. Auf dem Fahrgestell lasteten sämtliche Aufbauten und es übertrug alle Zug- und Stoßkräfte.

## Modernes Fahrzeugkonzept auf alten Waggonrahmen

Nach dem Umbau blieb außer den schier unverwüstlichen Fahrgestellen kaum mehr etwas von den alten Wagen erhalten. Die Umbauwagen erhielten einen neuen geschweißten Aufbau mit zurückgesetzten Einstiegen an den Wagenenden, die rund 40 Zentimeter über den Pufferträger herausragten und so die Möglichkeit des Gummiwulstübergangs boten. Dies erweiterte die Einsatzoptionen mit anderen Wagentypen mit ähnlichem Übergang, wie den älteren Eilzugwagen sowie neuen Byl-Wagen.

Die Bremsen entsprachen meist der bereits bei den Abteilwagen verwendeten Bau-

*Das Umbauprogramm sorgte für Beschäftigung und eine gute Werksauslastung in den frühen Nachkriegsjahren.*



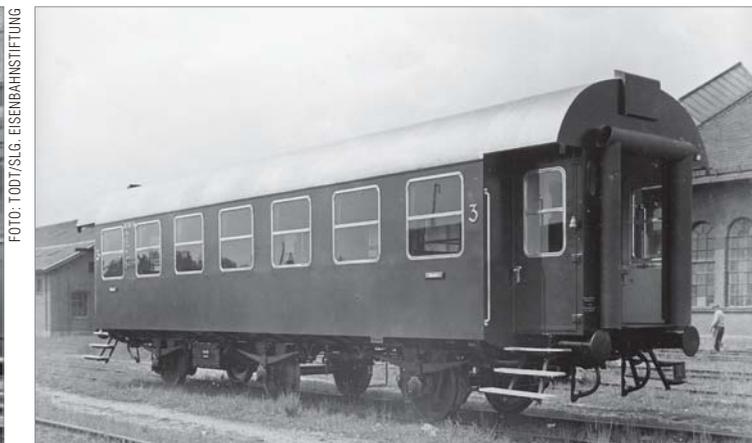


FOTO: TODT/SLG. EISENBahnSTIFTUNG

FOTO: SLG. ASWUS

Ein preußischer B3-Abteilwagen am 18. Oktober 1959 in Hildesheim. Der DB-Keks passt nicht recht zum alten Fahrzeug.

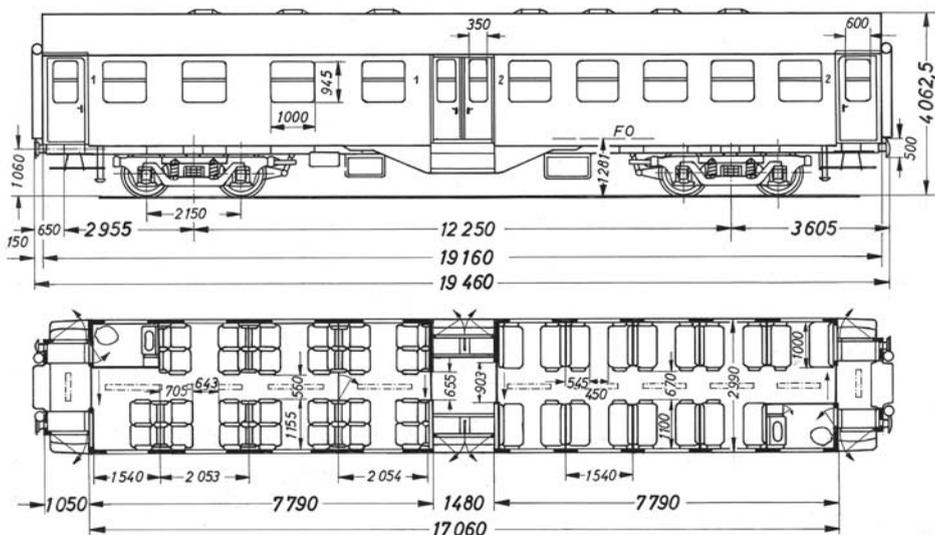
Der C3yg-Wagen ist soeben aus den Neuaubinger Hallen gerollt, bereit für den Einsatz im Bundesbahn-Nahverkehr.

art, so dass viele Waggons noch über die damals schon nicht mehr ganz zeitgemäße einlösig-Bremse verfügten.

Die bedeutendste Neuerung war die Innenraumgestaltung: Geräumige Großabteile mit Vis-a-vis-Bestuhlung sowie gepolsterte Sitzbänke läuteten eine neue Ära im Nahverkehr ein. Jeder Wagen erhielt eine Toilette, die mit einem kleinen Waschbecken und ei-

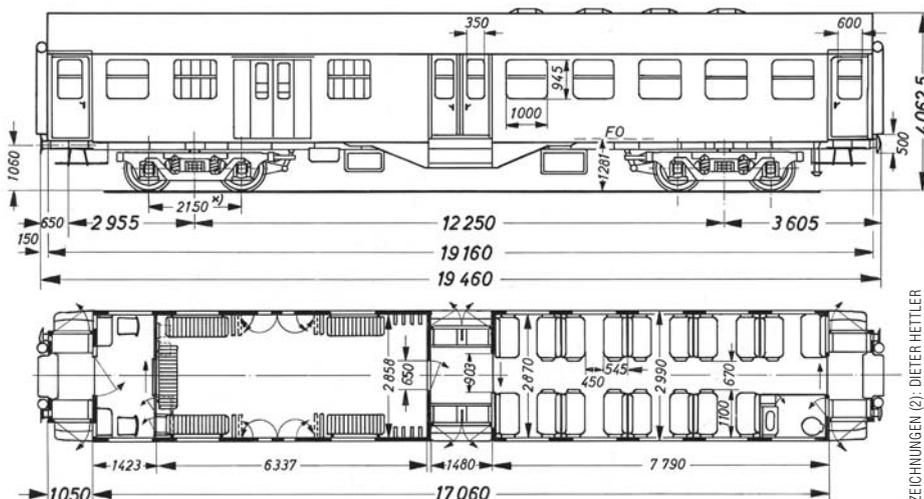
ner Wasserspülung fortschrittlich war. In der damals noch angebotenen dritten Klasse mussten die Fahrgäste nun nicht mehr auf Holzbänken Platz nehmen, sondern sie kamen ebenfalls in den Genuss gefederter, mit Kunstleder überzogener Sitzbänke, allerdings in 3+2-Bestuhlung, während die zweite Klasse auf einen Sitzplatz in der Breite verzichtete. Dort herrschte gar Eilzugniveau

mit Plüschbezügen auf Federkernpolstern und Kopfstützen. Unter den Waggons, die ab 1954 aus verschiedenen AW rollten, fanden sich keine Erste-Klasse-Wagen. Die erste Klasse zog erst mit der Klassenreform 1956 in die Dreiachser ein, als die zweite zur ersten und die dritte zur zweiten Klasse angehoben wurde. Eine pfiffige Rationalisierungsmaßnahme war das straffe Kuppeln jeweils zweier Wagen zu einem Pärchen. Zwischen den fest verbundenen Einheiten waren weder Schlussbeleuchtung noch Rollläden nötig. Das feste Kuppeln sollte zudem die Laufeigenschaften verbessern, was eine Anhe-



Ein AB4yge 55: Dieser Wagen blieb ein Einzelgänger. Er besaß zwei Toiletten an den Wagenenden und 2+2-Bestuhlung in der ersten Klasse. Er rollte auf so genannten Schwanenhals-Drehgestellen (amerikanische Bauart).

Der Halbgepäckwagen des Typs BPw 4yge 56 war mit 146 Exemplaren hingegen der zahlenmäßig stärkste seiner Art. Dieser Typ bekam entweder Schwanenhals- oder preußische Regel-Drehgestelle.

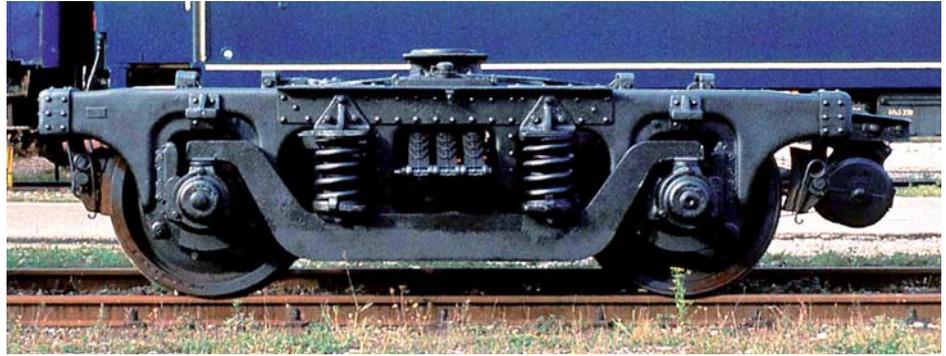


ZEICHNUNGEN (2): DIETER HETTLER

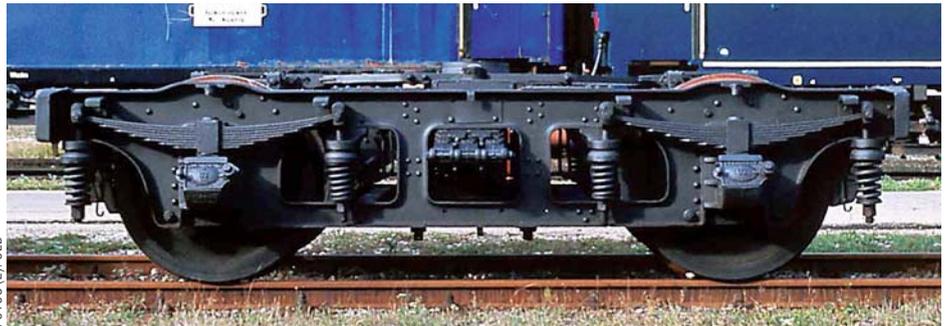
### Nahverkehr auf Eilzugniveau mit beeindruckenden 100 km/h

bung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 90 auf 100 km/h ermöglichte die nicht immer durchgeführt wurde. Die Standardheizung war dampfbetrieben, lediglich Wagen, die für den Einsatz auf elektrifizierten Strecken vorgesehen waren, erhielten zusätzlich eine E-Heizung. In den späten 1950er-Jahren entstanden 6540 Waggons: 1119 BC3yg (später AB3yg), 4737 C3yg (später B3yg), 683 CPw3yg (später BD3yg) sowie ein Pw3ygf (Steuerwagen).

Vierachsige Abteilwagen standen in den 1950er-Jahren ebenfalls noch zuhauf auf deutschen Gleisen. So bot es sich an, ein vergleichbares Umbauprogramm für vierachsige Wagen aufzulegen. Auch bei den Vierachsern blieb außer dem Fahrgestell nur wenig erhalten. Die alten Rahmen wurden auf eine einheitliche Länge von 19460 Millimetern verlängert oder verkürzt. Die Inneneinrichtung wurde an das erfolgreiche Dreiachser-Programm angelehnt. Je Wagen war eine Toilette vorgesehen, die vom Mittelflur aus erreicht werden konnte. Die Vierachser-Umbauwagen konnten sowohl mit Dampf als auch elektrisch beheizt werden. Für einen schnelleren Fahrgastwechsel erhielten die Wagen sowohl Mitteleinstiege als auch Türen an den Wagenenden, ein Konzept, das sich bei den zuvor ausgelieferten Byl-Neubauwagen bewährt hatte. Die dritte Klasse entfiel bei der Serienfertigung ab 1957, allerdings gab es Prototypen mit dritter Wagenklasse. Das Besondere der Vierachser waren die verschiedenen Drehgestelle, auf denen sie rollten. Neben den Altdrehgestellen amerikanischer (Schwanenhals) oder preußischer Regel-Bauart lief ein Teil der Wagen auf neu entwickelten Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz, da nicht genügend brauchbare Alt-Drehgestelle zur Verfügung standen. Auch die Untergestelle stammten nicht nur von vierachsigen Abteilwagen. Als diese aufgebraucht waren, nutzte man teilweise auch



Das Drehgestell amerikanischer Bauart, besser bekannt als Schwanenhals-Drehgestell, fand in den frühen Wagen Verwendung.



Auch die preußischen Regel-Drehgestelle erhielten durch den Einsatz unter vierachsigen Umbauwagen eine Lebensverlängerung.

Rahmen von zwei- und dreiachsigen Länderbahnwagen.

Auch die Umbau-Vierachser kamen noch auf stolze Zahlen: Rund 1850 Wagen rollten

aus den beteiligten AW, vor allem in Hannover machte man sich um die Wagen verdient. Der größte Teil bestand aus reinen Zweite-Klasse-Waggons. □ Stefan Alkofer

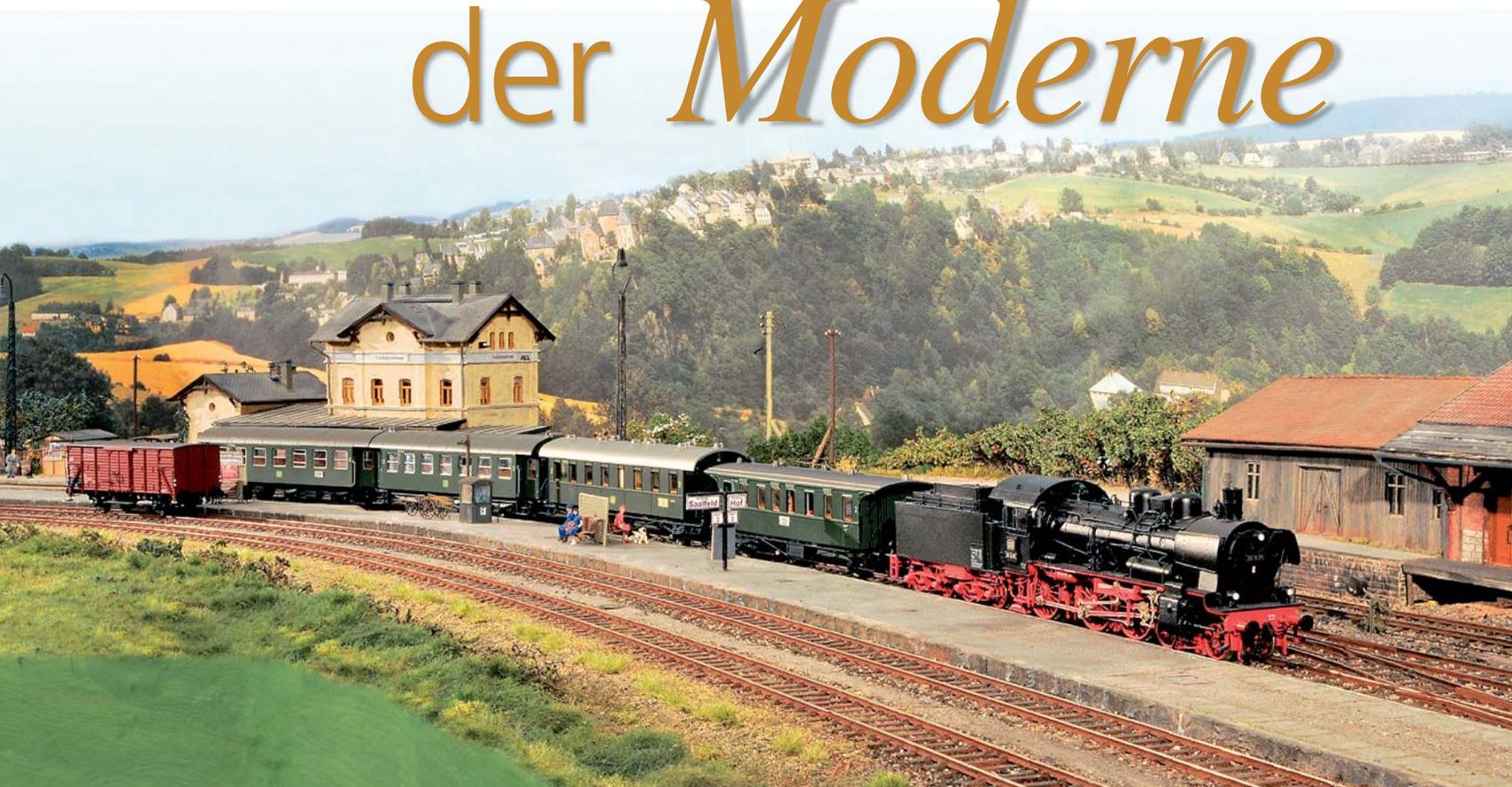


Das AW München-Neuaubing war mit hohen Stückzahlen entscheidend am Umbauprogramm beteiligt.

FOTO: BD MÜNCHEN

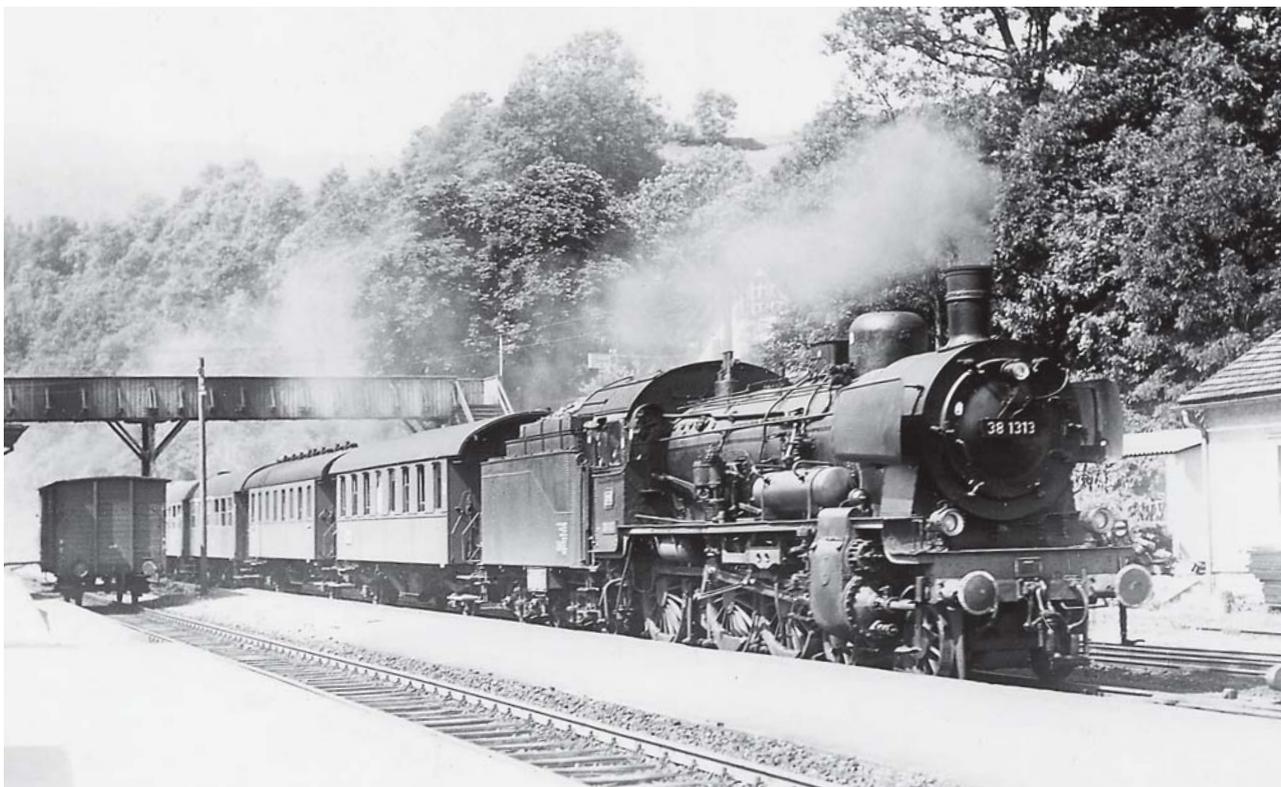
Spärlich waren die ersten Umbauwagen in den Personenzügen der DB vertreten.  
Ein Pärchen musste oft reichen für zeitgemäßen Fahrkomfort.

# Erste Boten der Moderne



*Modellbahnzimmer,  
2013: Weinerts  
P 8, die Ausfahrt  
erwartend, auf einer  
kleinen Rundum-  
Anlage. Der bunt-  
gemischte Zug ent-  
spricht weitgehend  
einem bestimmten  
Vorbild: ...*

*... Alpirsbach, an der  
Strecke von Freuden-  
stadt nach Hausach  
gelegenen, im Jahr 1959:  
Die preußische P 8  
macht sich mit einem  
kurzen Personenzug auf  
den Weg nach Norden.*





MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

**Abwechslungsreiche Wagenschlange in Spur N: Die Minitrix-E 52 zieht Wagen von Arnold (Gms „Bremen“), Fleischmann (Umbauwagen, Donnerbüchsen) und Minitrix (Länderbahnwagen).**

**N**icht ohne Grund gilt die frühe Epoche III als eine der beliebtesten unter den Modellbahnern. Diese Fans und Kenner werden zwar tendenziell immer älter, aber deren bevorzugte Fahrzeuge sind besonders liebenswert.

Zwei Züge haben wir uns aus frühen Bundesbahnzeiten herausgesucht, bei denen die typische buntgemischte Zugbildung dokumentiert ist. Einen kurzen Personenzug aus Württemberg und einen doppelt so langen aus bayerischen Gefilden. Für letzteren bot es sich an, die Baugröße zwei Nummern kleiner zu wählen.

Den Zug in Alpirsbach zog die gute alte P 8, noch mit dem ursprünglichen preußischen Kastentender gekuppelt, mit zweidomigem Kessel und schon mit Witte-Windleitblechen verziert. Passende HO-Modelle dieser Variante gibt beziehungsweise gab es von Roco, Fleischmann und Märklin, doch wir haben keine Mühen gescheut, um das schönste P 8-Modell vor unseren Zug zu stellen, aus dem Hause Weinert. Das Modell

trägt allerdings drei Dome auf dem Kessel. Die kurze Personenzuggarnitur besteht beim Vorbild aus zwei Einheitspersonenzugwagen der 2. Klasse in Reichsbahn-Bauart, allgemein als Donnerbüchsen bezeichnet. Wir haben für unseren HO-Zug ein solches Modell von Brawa mit einem württembergischen Länderbahnwagen aus selbem Hause kombiniert, passend zum Landstrich und um den Zug noch interessanter zu machen. Beim Vor-

### Warum nicht die Epochen ein wenig mischen?

bild gab es zwar Zugbildungspläne, in denen die Wagenreihung vorgegeben wurde, aber auch Abweichungen vom Plan. Eine solche haben wir eben nachgestellt. Das Umbauwagen-Pärchen aus einem AB3yg und einem By3g stammt von Roco, Märklin oder Fleischmann ginge natürlich auch.

Für den langen Personenzug in N passt nur ein Lokmodell, die wohlgelungene E 52 von Minitrix. Dahinter läuft, genau dem Vor-

bildzug entsprechend, ein Gms 39 des Gattungsbezirks Bremen von Arnold. Das Umbauwagen-Pärchen, in diesem Fall eine Kombination mit BD3yg, stammt von Fleischmann. Stattdessen könnte man auch Roco-Modelle aus früheren N-Zeiten nehmen. Die Donnerbüchsen der Einheitsbauart bietet in N nur Fleischmann an. Im Vorbildzug läuft an sechster Stelle ein AB2i, in unserem Modellzug ist das Polsterabteil genau vom Oberleitungsmast verdeckt. Ganz hinten laufen zur Freude der Zugbildungsfans noch zwei Länderbahnwagen. Deren erster mit hellem Dach ist nicht sicher zu erkennen, als Schlussläufer fungiert ein Abteilwagen preußischer Bauart. Ob zwei- oder dreiaxsig, muss auch offen bleiben. Für den Modellzug haben wir einen zweiklassigen AB2ie bayerischer Bauart und einen preußischen Zweiachser von Minitrix verwendet.

Bunt zu mischen, ist also erlaubt und durchaus realistisch, wenn es um die Nachbildung von DB-Zügen aus den 1950er- und 60er-Jahren geht. □ A. Bauer-Portner

**E 52 des Bw Regensburg bespannten Ende der 1950er- und Anfang der 60er-Jahre noch lange Personenzüge, hier E 52 30 im Jahr 1959 bei Pleinting an der Strecke nach Passau.**



FOTOS (2): CARL BELLINGRODT, SLG, VGBAHN

Der einzige kombinierte Sitz- und Gepäckumbauwagen der DB mit Steuerabteil fuhr nur versuchsweise für kurze Zeit. Dem interessanten Vorbild verdanken wir einen realistisch anmutenden Umbau für die Nenngröße H0 von Jörg Chocholaty.

# Dreier mit Steuerermann



*Mit perfekter Alterung, zahlreichen neuen Einzelteilen und Figuren kommt der H0-Umbauwagen nah an sein Vorbild heran.*

Nach dem Zweiten Weltkrieg war bei der jungen Bundesbahn der Bestand an Personenwagen, der sich zum großen Teil aus Abteilwagen preussischer und bayerischer Bauart der früheren Länderbahnen zusammensetzte, völlig überaltert. Ab 1953 startete die Bundesbahnhauptverwaltung daher eine Überarbeitung der Untergestelle und brachte diese auf ein einheitliches Maß von 13 Metern. Der Aufbau wurde durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt. Versuchsweise entstand auch ein

einzigiger Wendezugsteuerwagen auf Basis eines Halbgepäckwagens CPw3yg. Als Windschutzscheiben des neuen Führerstands nutzte man die bereits vorhandenen schmalen Fenster des Zugführerabteils, die man nun zur uneingeschränkten Sicht mit Scheibenwischern ausstattete. Des Weiteren erhielt der Wagen Lampen für das Spitzenlicht (dem Umbaujahr entsprechend ohne drittes Spitzenlicht), ein Signalhorn samt integriertem Läutwerk, eine durchlaufende Hauptluftbehälterleitung und Sicherheitsfahr-

schaltung (Sifa), ein Bedienpult mit Bremsventil und eine Steuerleitung samt Steckdosen. Eingesetzt wurde der für die Direktion München vorgesehene Wagen mit der Nummer 99301 Ffm nur kurze Zeit, bevor der Führerstand wieder ausgebaut und das Fahrzeug in einen gewöhnlichen Sitz- und Gepäckwagen BPw3ygb zurückgebaut wurde. Viele der dreiachsigen Umbauwagen besaßen eine Steuerleitung. Allerdings wurden für den planmäßigen Wendezugbetrieb vierachsige Mitteleinstiegswagen BDymf eingesetzt.

## Die Ausgangsbasis

Umbauwagen, sowohl drei- als auch vierachsig, gibt es in fast allen Maßstäben von den bekannten Herstellern. Dabei zählen die seit 2003 erhältlichen Dreiachser von Fleischmann zu den besten Modellen im H0-Maßstab. Sie lösten die mittlerweile recht betagten Roco-Umbauwagen ab. Fleischmann-typisch sind die Modelle aus möglichst wenigen Baugruppen gefertigt, was dazu führte, dass konstruktionsbedingt manche Details aufgrund der Ausformbarkeit etwas vereinfacht dargestellt werden mussten. Bei den Umbauwagen betrifft das in erster Linie die Inneneinrichtung. Grund genug also, die ohnehin gut gelungenen Modelle zusätzlich aufzupäppeln. Der Packwagen sollte hierbei zum Steuerwagen 99301 Ffm umgebaut werden, wobei die meisten Arbeitsschritte für alle erhältlichen Modelle anwendbar sind.

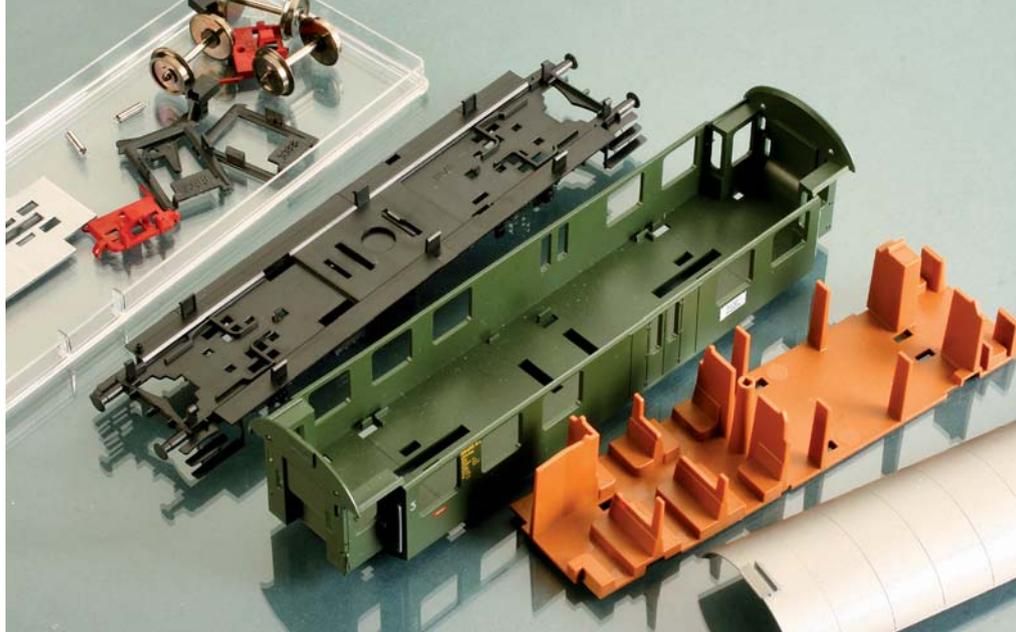
## Zerlegen der Modelle

Die Modelle sind für die weiteren Eingriffe möglichst komplett zu zerlegen. Die Kleinteile sammelt man am besten in einer separaten Kunststoffbox. Damit die Klarsichtteile keinen Schaden nehmen, sollte man diese gesondert aufbewahren, beispielsweise in passenden Beuteln.

Die Handläufe an den Einstiegen sitzen etwas über einen Millimeter zu weit innen. Entsprechend zu schmal sind beim Packwagen die stirnseitigen Fensteröffnungen auf der Seite des Zugführerabteils. Beides lässt sich aber leicht korrigieren: Von Weinert gibt es Handläufe samt Bohrschablone, die ursprünglich auf die Roco-Modelle abgestimmt waren. Die Schablone verfügt über angeätzte Kanten. Hier wird nur eine der beiden Lochseiten abgewinkelt. Ober- und unterhalb sind ebenfalls zwei Abstandhalter abzuwinkeln (je nach Seite), die als Anschlag unter dem Wagenkasten dienen. Dieser untere Anschlag wird nicht verwendet, da die Griffe sonst viel zu tief sitzen. Das gilt übrigens auch für die Roco-Wagen. Entscheidend ist das obere Loch der originalen Steckteile. Sind alle Löcher gebohrt, kann man die alten Passlöcher mit den eingeklebten Steckzapfen der ursprünglichen Griffe verschließen. Beide Stirnfenster sind dann bis auf das Niveau der Seitenwandinnenseite zu vergrößern.

Das grobe Heraustrennen erfolgt zuerst mit einem spitzen Skalpell. Mit kleinen Feilen arbeitet man die exakte Form heraus. Für ein stimmiges Gesamtbild ist es wichtig, dass der Radius der Ecken dem der Innenseite entspricht. Hierfür eignet sich eine kleine spitze Nadelfeile.

Da die Wagen außer im späteren Bauzustand immer paarweise gekuppelt waren, kann man die Rollos am Kuppelende mit einem gezielten Sägeschnitt heraustrennen. Die anschließende Feinarbeit erfolgt dann



*Der Ausgangszustand: Das Serienmodell wird völlig zerlegt. Damit nichts verloren geht, sammelt man alle Teile am besten in einem eigenen Behältnis.*



*Bei Fleischmann sitzen die Handläufe der Einstiege zu weit innen. Die Weinert-Bohrschablone markiert die neuen Positionen.*



*Die Stirnfenster werden mit einigen Feilenstrichen bis auf das Niveau der Seitenwandinnenseite verbreitert.*



*Am Kuppelende kann man die Rollos der Übergänge heraustrennen und danach die Schnittkanten per Feile bearbeiten.*



*Im Bereich des Gepäckabteiles lassen sich die Trennfugen der Holzdielen mit einer abgewinkelten Schieblehre einritzen.*

mit einer kleineren Flachfeile und einer feinen Schmirgellatte.

## Innenraum und Ausstattung

Im Prinzip ist es einfacher, die Inneneinrichtung unter Verwendung der angeformten und modifizierten Sitzgruppen neu zu bauen, als den originalen Einsatz aufwendig zu supern. Zudem ist hier auch alles der Ausformbarkeit wegen leicht konisch angelegt.

Basis für den neuen Boden sowie die vier komplett der Dachrundung angepassten Innenwände bildet ein Millimeter starkes Polystyrol. Die Abmessungen der Grundplatte entsprechen in der Breite dem Originallein-

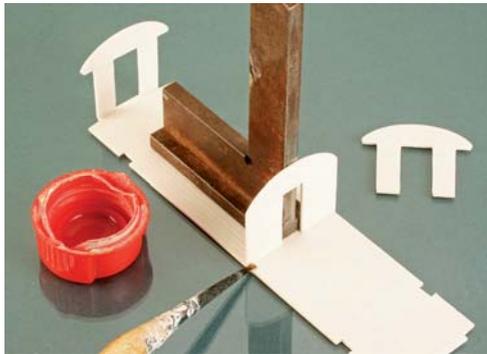
satz. Die Länge beträgt 124,5 mm und ist damit zwei Millimeter länger, um die Trennwände zum Gangbereich aufkleben zu können, die beim Originaleinsatz komplett fehlen. Insgesamt werden vier Trennwände benötigt. Die Abmessung der Türöffnung beträgt 18 x 7 mm bei den inneren Wänden mit Klapptür und 18 x 9 mm für die Schiebetüren zum Gangbereich.

Die Bodengruppe im Gepäckraum besteht aus Holzdielen. Die Trennfugen lassen sich mit einer zum Parallelreißer abgewinkelten Schieblehre im Abstand von 1,5 mm leicht einritzen.

Für die Rastnasen, die später Wagenkasten und Fahrwerk zusammenhalten, sind



Ungekuppelt haben die Gummiwülste einen runden Querschnitt. Deshalb entsteht der steuerseitige aus 2,5-mm-Polystyrol neu.



Das Verkleben erfolgt mit etwas Nitroverdünnung. Ein kleiner Anschlagwinkel hilft beim exakten Ausrichten.



Der direkte Vergleich zeigt den Unterschied zwischen neu entstandener Sitzgruppe und serienmäßiger Ausstattung.

passende rechteckige Aussparungen einzuarbeiten. Die exakte Position entnimmt man dem Fleischmann-Einsatz. Die mittleren beiden Rastnasen an der Oberseite des Fahrwerks sollte man abtrennen, da sie an der freiliegenden Bodenfläche sehr auffallen. Die jeweils äußeren beiden werden später von den Sitzgruppen verdeckt.

Das Dach wird ebenfalls durch sechs Rastnasen an den beiden Fensterbändern gehalten. Zudem verfügt die Dachunterseite über sechs kleinere Haltenasen, die das Fensterband in der richtigen Position halten. An den beiden inneren Trennwänden ist im oberen Bereich beiderseits Material auszusparen. Auch die äußeren beiden Haltenasen auf der Dachunterseite hatte ich abgezwickelt, da sie weit in die Trennwand des Gangbereichs ragen würden. Die beiden inneren Nasen genügen, um das Dach fest in Position zu halten.

Vor dem Verkleben der Trennwände kann man noch die Position der Farbtrennkanten für die spätere Lackierung mit leicht eingeritzten Linien markieren. Das erleichtert später die Abdeckarbeiten, beispielsweise mit Tamiya-Tape. Das Verkleben aller Wandteile erfolgt mit etwas Nitroverdünnung. Ein kleiner Anschlagwinkel hilft beim exakten rechtwinkligen Ausrichten.

Die Sitzgruppen lassen sich aus dem originalen Einsatz heraustrennen und etwas modifizieren. Nach dem Ausschneiden ist die Sitzfläche unten hohl. Der umlaufende Rand wird dann komplett entfernt, am besten durch Abziehen auf einem Schmirgelbogen. Sitzfläche und Lehne wirken zu flach. Hier lassen sich passende 0,5 mm starke Polystyrolprofile aufkleben und anschließend mit einer kleinen Flachfeile und Schmirgellatten entsprechend in Form feilen. Als Haltefüße dienen 1,5 x 1,5 mm messende Polystyrol-Profilstücke, die in Richtung Wandseite unter den Sitzgruppen verklebt werden. Nach der Montage auf der Bodenplatte und der späteren Farbgebung sind die Sockel so gut wie nicht mehr sichtbar. Zusätzlich könnte man zur Gangseite hin die Sitzgestelle, die beim Vorbild aus rundem Rohr bestehen, mit ent-



Die angeformten Kastenstützen der Antriebe lassen sich mit einem scharfen Seitenschneider abklippen. Sie werden durch Neusilberstreifen ersetzt.

Für freistehende Kastenstützen eignen sich getätzte Flachprofile mit den Maßen 0,8 x 0,4 mm von Bavaria.



sprechenden 0,25-mm-Drahtstücken darstellen. Der obere Absatz der Sitzlehne wird etwas heruntergefeilt, so dass ein circa 0,8 mm hoher Streifen stehen bleibt. Für die Haltebügel am oberen Abschluss aus 0,3-mm-Messing- oder Neusilberdraht genügt ein Befestigungsloch. Montiert werden die Bügel erst nach der Farbgebung der Sitzgruppen.

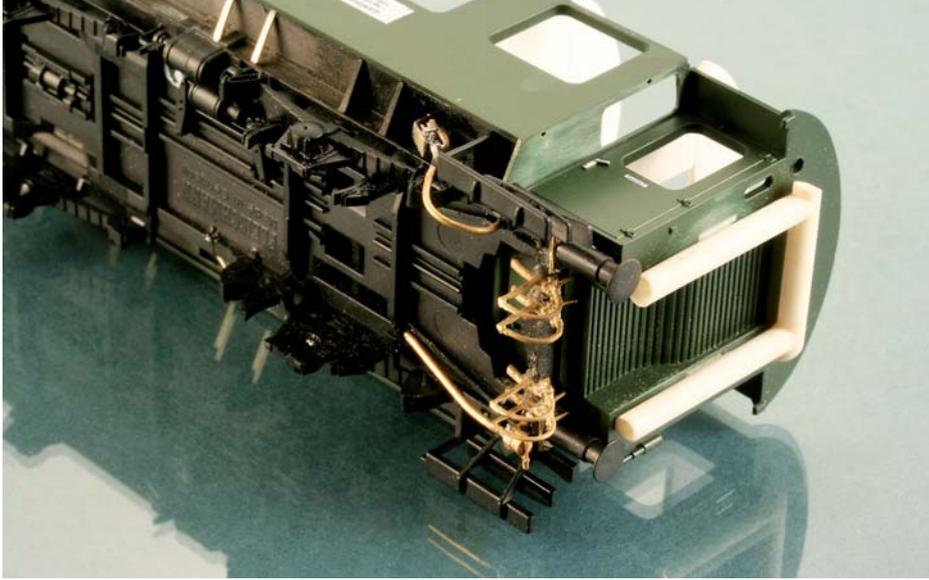
Im Zugführerabteil waren runde Drehsessel vorhanden, die aus 1,5-mm-Polystyrol für die Sitzfläche und halbiertem Polystyrolrohr der Stärke 5 mm für die halbrunde Lehne gebastelt werden können. Vom Steuerpult gibt es keinerlei Referenzmaterial, so dass dieses in Anlehnung an das Fahrpult des Hasenstall-Silberlings im Eigenbau entstand. Das Steuerrad stammt aus einer Ätzteil-Restekiste aus dem Flugzeugmodellbau, das Bremsventil von Weinert (82016) wurde entsprechend angepasst. Knöpfe, Schalter und



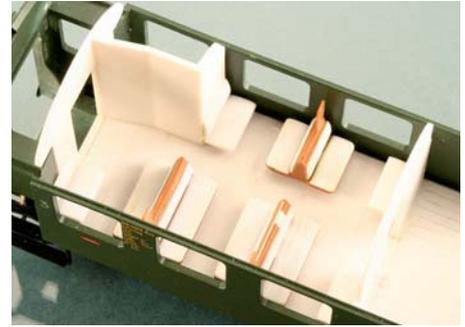
Die Aufnahme der Steuerleitung erhält einen Halter aus einem abgewinkelten Messing-Flachprofil.

Ähnliches bestehen aus Polystyrol und Drahtstücken.

Im Packraum wird der Türbereich durch bogenförmige Metallbügel gegen ein Verrutschen der Ladung während des Bremsens



*Der zugerrüstete Pufferträger: Gut zu erkennen sind die Steckdose (unten im Bild) und der Stecker in der Haltevorrichtung vor dem Langträger (oben im Bild).*



*Durch die Selbstbau-Inneneinrichtung gewinnt das Fahrzeuginnere wesentlich an Vorbildtreue.*

gesichert. Beim Fleischmann-Einsatz sind dort geschlossene Flächen angeformt, deren Position lässt sich übernehmen.

### Verfeinerung des Fahrwerks

Wer möchte, kann die massiv angeformten Wagenkastenstützen durch 0,8 mm breite, geätzte Neusilberstreifen ersetzen. Die beiden ersten im Bereich der Achshalter bleiben erhalten. Diese waren beim Vorbild mit einem zusätzlichen Blech verstärkt. Die übrigen kappt man mit einem scharfen Seitenschneider. Solange die Position noch erkennbar ist, erhält der Langträger am unteren Ende eine Markierung mit einem Reißnadelpunkt, die dann zu einer 0,4-mm-Bohrung zu erweitern ist. An der seitlichen Kante der Bodengruppe werden mittels Skalpell entsprechende Nuten eingearbeitet. Anschließend entfernt man die letzten Rückstände der Kontur durch Schleifen mit kleinen Schmirgelleisten.

Eines der Enden der Neusilberstreifen wird jeweils als runder, etwa 2 mm langer Zapfen gefeilt. Zum besseren Hantieren belässt man das Profil in voller Länge. Der Zapfen ist im entsprechenden Winkel mit einer kleinen Flachzange zurechtzubiegen. Anschließend drückt man den Zapfen fest in die Bohrung und sichert das Ganze mit dünnflüssigem Sekundenkleber. Das Profil wird dann in die Nut am Rahmen geklippt, rechtwinklig nach oben gebogen, wiederum verklebt und bündig zur Bodenoberseite abgetrennt. Sind alle Profile montiert, wird die Fläche mit dünnen Schmirgellatten nochmals komplett abgezogen. Auf diese Weise werden minimale Unregelmäßigkeiten optisch kaschiert.

Die Sifa, Weinert-Artikelnummer 8985, ist entsprechend einem Vorbildfoto zu modifizieren. Unter anderem entfällt der innere Rahmen des Halters komplett. Die Antriebswelle stammt aus der Roco-Restekiste. Für die Montage erhält der Achshalterdeckel mittig eine runde Aussparung, zum Beispiel mit einem 2 mm starken Kugelfräser.

Anders als üblich befand sich der Halter für die Steuerleitung bei den wendezugtauglichen Umbauwagen jeweils in Fahrtrichtung



*Bei der Sifa von Weinert wird der innere Rahmen des Halters mit einigen Feilenstrichen entfernt.*

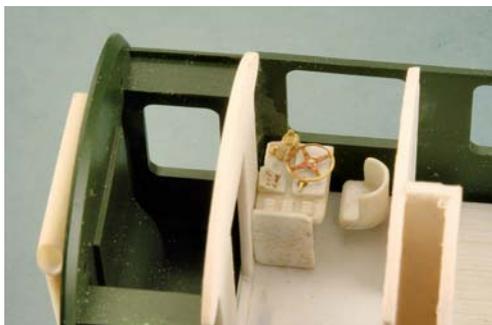
*Als Antriebswelle zum Achslagergebäude hingegen dient das betreffende Teil eines ausgedienten Roco-Modells aus der Bastelkiste.*



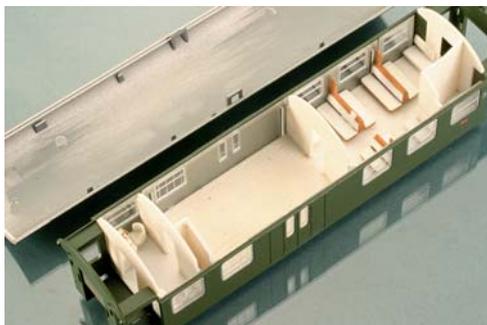
*Das dritte Horn am Weinert-Teil wird hinten abgetrennt und nach Bohren eines kleinen Loches vorn wieder angelötet.*

*Wo das dritte Horn anfangs saß, kommt nun ein Läutwerk hin. Es entsteht aus rund gedrehtem Kunststoff im Eigenbau.*

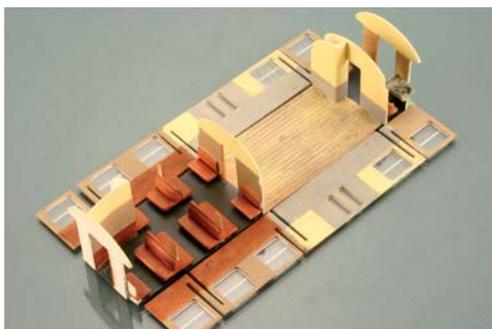




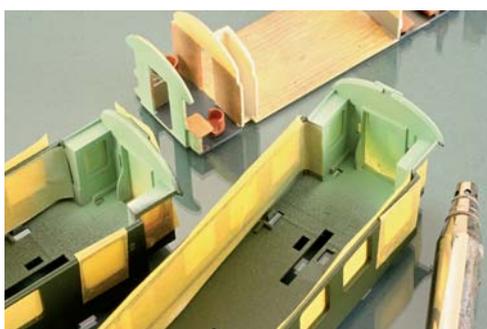
Schon recht ansehnlich ist der Platz des Lokführers mit Steuerpult und Bedienelementen aus der Restekiste vor der Farbgebung.



Die Passprobe muss mit eingeklipsten Fensterbändern erfolgen. Dabei sollte der Einsatz leicht herausnehmbar sein.



Nach dem Abschluss der Farbgebung des Innenraums wirkt dieser viel realistischer und wartet auf die Fahrgäste und Gepäckstücke.



Die Lackierung der Gangbereiche kann wahlweise mit dem Pinsel oder per Airbrush erfolgen. Dabei ist sorgfältig abzukleben.

rechts vorne unter dem Wagenboden auf Höhe der ersten Federschake. Das entsprechend abgewinkelte Halteblech entsteht aus einem 2 mm breiten, 0,2 mm starken Blechstreifen, dessen oberes Ende als Zapfen zurrechtgefeilt wurde. Die Steuerleitung aus 0,5-mm-Messingdraht verläuft vom Halter aus und endet 5 mm weiter vorne in einer Bohrung hinter dem Langträger. Zur weiteren Detaillierung des Pufferträgers gehören Weinert-Federpuffer samt neuer Sockelplatten, jeweils eine Steckdose unter dem in Fahrtrichtung linken Puffer sowie vier führerstandsseitig vier Bremsschläuche, eine Schraubkupplungsattrappe sowie eine Heizschlauchkupplung. Am Wagenboden kann man den fehlenden Generator ergänzen (Restekiste oder Bahn-Sinn-Shop). Leider gibt es keine durchgeätzten Tauschritte, die auf das Fleischmann-Modell abgestimmt sind. Die Weinert-Tritte wurden bei ihrem Erscheinen konstruktiv an die Roco-Modelle angepasst und sitzen in diesem Fall 1,5 mm zu tief. Zudem ist der untere Tritt, der mit dem senkrechten Haltesteg verbunden ist, 2 mm zu kurz. Hier werden also passende Tritte benötigt. Für das Spitzenlicht werden zwei DB-Einheitslaternen am oberen Teil des Haltesteges für den Aufstiegstritt platziert, und zwar genau mittig zwischen mittlerem und oberem Tritt.

Die Gummibälge von Fleischmann sind alle belastet dargestellt. In ungekuppeltem Zustand hat der Balg jedoch einen runden Querschnitt. Auf der Seite des Steuerabteils

entsteht dieser deshalb neu aus 2,5-mm-Polystyrolrohr von Evergreen. Mit einem hauchdünnen, aufgeklebten Profil lässt sich auch die oben sitzende Regenrinne nachbilden. Damit der Original-Balg nicht so verschlossen wirkt, wird rückseitig zwischen den Enden mittels Kugelfräser das Profil sozusagen ausgehöhlt. Die beiden Endstücke lassen sich dann leicht aufbohren und mit einer spitzen Rundfeile entsprechend der Kontur auffeilen.

Auch das Signalthorn stammt von Weinert. Hier wird der hintere Trichter abgetrennt

und vorne angelötet. Eine 0,5-mm-Bohrung ist dafür neben dem mittleren Horn einzuarbeiten. Das hinten angebrachte Lütwerk entsteht im Eigenbau. Polystyrol-Rundmaterial wird dafür auf der Minibohrmaschine in Form gedreht.

## Lackierung und Abschluss

Typisch für Umbauwagen war die mintgrüne Farbgebung des Gangbereiches, ebenso wie bei den Silberlingen. Der Farbton wurde aus Revell-Farben angemischt und mit der Spritzpistole aufgetragen. Sämtliche Durchbrüche und Kanten der Fensteröffnungen sind zuvor mit Abdecklack zu schützen, die Außenwände mit Kreppband oder Tamiya-Tape. Durch den Luftdruck der Spritzpistole entstehen Verwirbelungen, die ansonsten Farbschäden an der Außenlackierung zur Folge haben.

Was die Farbgebung der Innenwände des Fahrgast- und Gepäckraums anbelangt, ist es einfacher, die Innenseite der Fensterbänder mit dem Pinsel, auch mehrfarbig, zu bemalen. Bei der Verwendung einer Spritzpistole ist der tiefer sitzende innere Teil der Klarsichtteile mit Abdecklack zu schützen. Da die Kanten leicht konisch sind und sich das Maskol nach dem Trocknen minimal zusammenzieht, dichtet die Kante nicht ganz ab. Die Schicht kann sich durch den Luftstrahl lösen, was zu Lackschäden an den Fenstern führen kann. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte den Pinsel verwenden. Für die Wände, die beim Vorbild mit einer hellen, graubraunen Igraf-Tapete bezogen waren, eignet sich zum Beispiel Revell Nr. 89 Sand. Unterhalb der Fensterkante waren die Wände in einem mittleren Brauntönen, ähnlich wie die Sitzgruppen, gefärbt. Die Decken sowie der obere Bereich der Trennwände



Die Sicherungsbügel für den Packraum entstehen im Eigenbau. Eine selbst gebastelte Löt-schablone aus Holz hilft beim Anlöten der Querstreben an den vertikalen Bügel.

waren elfenbeinfarben lackiert. Ebenso auch der Gepäckraum im Bereich ab Fensterunterkante aufwärts. Unterhalb wurde ein helleres Grau verwendet, die Innenseite der Klapptür war ebenfalls grau. Die Wände der ursprünglich zweiten, später der ersten Klasse wiesen in etwa denselben Farbton auf wie jene mit Igraf-Tapete der ursprünglich dritten Klasse, nur dass hier beim Vorbild mit Kunstleder verkleidet wurde. Die Polstersitze waren in einem hellen Graublau gehalten, mit senkrechtem unregelmäßigem Streifenmuster.

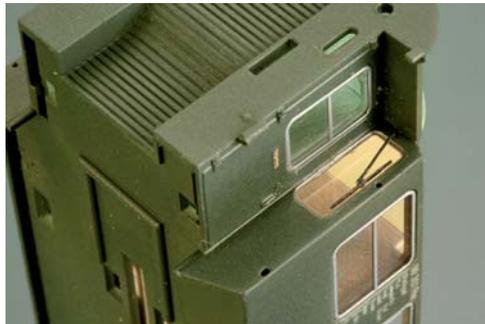
Der Wagenkasten wurde außen in Flaschengrün neu lackiert. Die Beschriftung stammt von Gaßner. Den speziellen Schriftblock für den Steuerwagen hat Ralf Steinhagen von RST-Modellbau beige-steuert – bei Interesse kann man dort anfragen.

Die Kante des Fensterausschnittes für den Zugführer wird silberfarben bemalt. Das Fenster selbst kann man aus dünnem Plexiglas basteln, ebenso die transparenten Schlussleuchten und die kleinen ovalen Stirnfenster, allesamt bündig eingesetzt. □

Jörg Chocholaty

#### Verwendete Weinert-Bauteile:

- 82016 Führerhaus-Bremsventil
- 8293 Bremsschläuche
- 8295 Heizschlauchkupplung
- 8514 Steuerleitung für Mehrfachtraktion
- 8603 fein detaillierte Sockelplatten
- 8614 Federpuffer
- 8648 Originalkupplung unbeweglich
- 8985 Sifa V36
- 8970 Signalhorn
- 9019 Laternen V20, V36
- 9530 Griffstangen für 3yg-Umbauwagen
- 4364 Doppelarm-Scheibenwischer
- 2627 Ral 6007 flaschengrün
- 2646 Ral 9005 tiefschwarz
- 2698 Metallgrundierung



Das Fenster des Zugführerabteils besteht aus dünnem Plexiglas. Der filigrane Scheibenwischer ist ein Weinert-Teil.



Die Schlussleuchten entstehen aus gedrehten Angusskanälen für Klarsichtteile, rot gefärbt werden sie mit Glühbirnenfarbe.



Die Basis-Beschriftung stammt von Gaßner (Bestellnummer 322). Den Schriftblock speziell für den Steuerwagen ...



... samt Wagennummer für den Langträger des Rahmens gibt es als Nassschiebebilder bei RST-Modellbau.



Allein der Anblick der vielen Leitungen am Pufferträger mit einer dem Vorbild nachempfundenen Alterung macht den führenden Steuerwagen zum Blickfang auf der H0-Modellbahn.



Das Foto lässt die Position der bundesbahntypischen Laternen sowie die Anbringung der Sicherheitsfahrtschaltung mit ihrer Welle zum Achslager gut erkennen.



FOTO: SLG GÜNTHER MITZE

Von Flensburg bis nach Berchtesgaden: Die drei- und vierachsigen Umbauwagen waren bald auf fast allen Strecken der Bundesbahn im Einsatz.

# DEUTSCHLAND-REISE



*Eine unbekannte 23 verlässt im Jahr 1960 den Bahnhof Altena an der Ruhr-Sieg-Strecke. Auch der Zug bleibt weitgehend unerkannt, doch senkrechte dunkle Linien in glatten Seitenflächen verraten, dass auch Umbauwagen im Zug sind. Ein Bild zum Träumen.*

**G**ewagt ist die These bezüglich der Nord-Süd-Ausbreitung der Umbauwagen schon. Ich selbst war tatsächlich noch nie in Flensburg, in Berchtesgaden aber sehr wohl.

Es gilt also zu beweisen, wie weit es die B3yg und deren Gefährten, natürlich auch die Vierachser, in den Norden und Süden verschlagen hat. Für Flensburg war meine Suche erfolgreich, auf einem Bild von Detlef Schikorr aus dem Jahr 1968 habe ich zwei Umbau-Dreiachser entdecken können, hinter der motivgebenden Dampflok. Im Personenzugdienst auf den Strecken ganz im Norden waren die Wagen regelmäßig eingesetzt.

Die Einsatzschwerpunkte der beiden Wagentypen, also der Drei- und Vierachser, haben sich im Laufe der Jahre auch deutlich verschoben. Und schon zum Ende der 1960er-Jahre, dem Ende auch der Modellbahn-Epoche III, schrumpften sie bereits wieder, zumindest was die Dreiachser anging.

Die Ballungsräume waren es zunächst, in denen dringend neue Wagen, und diese in großer Anzahl, benötigt wurden. Auf den Vorortstrecken rund um Hamburg, im Ruhrgebiet oder auch in München, kamen sie bald in langen Wagenschlangen zum Einsatz, natürlich vornehmlich hinter den allgegenwärtigen Dampfloks. Wenn möglich, abhän-



FOTO: WALTER HOLLNAGEL/SLG-EISENBAHNSTIFTUNG

*Die Lüneburger 38 1610 verlässt am 6. Juni 1959 mit ihrem Personenzug Hamburg Hbf auf der Pfeilerbahn. Die P 8 hatte ihre besten Jahre bereits hinter sich, zwei Jahre später wurde sie ausgemustert. Mit im Zug hinter den beiden Donnerbüchsen: drei Dreiachser-Pärchen, die noch deutlich länger laufen sollten.*

In Berchtesgaden liegt die Sache etwas anders. Die Strecke von Freilassing her ist bekannt für den Einsatz der vierachsigen Vorkriegs-Eilzugwagen. Vor allem hinter den E 44.5 sind diese regelmäßig und zahlreich ins Bild geraten. Allenfalls eine Ausnahme dürfte es gewesen sein, wenn tatsächlich Umbauwagen bis an das südöstliche Ende der bundesdeutschen Schienenstränge gelangt

## Nicht alle, aber fast alle Strecken sehen die Umbauwagen

sein sollten, in einem Sonderzug vielleicht. Einen Bildbeweis konnte ich bis jetzt nicht finden. So wird es auch manch andere Strecke geben, die tatsächlich kaum von den Umbauwagen befahren wurde, aber das sind seltene Ausnahmen.

gig von der Verfügbarkeit von Steuerwagen, auch im Wendezugdienst. Dazu war auch die entsprechende Wagenausstattung erforderlich, in Form von Steuerleitungen, die bei weitem nicht alle Dreiachser besaßen. Als Steuerwagen wurden vornehmlich solche der Mitteleinstiegsbauart eingesetzt, zum Ende der 1960er-Jahre auch Silberlinge mit dem kleinen, als Hasenstall betitelten Steuerabteil. Etwa auf der Hamburger S-Bahn, die ja bis 1969 auf einigen Strecken sogar noch

FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG, VGB



*Nur wenige Kilometer südlicher als auf dem vorhergehenden Bild: Die 382161 mit geschlossenem Führerhaus ist wendenzugfähig. Der Arbeiterzug mit nicht weniger als zehn Dreiaxsern und einem Bylf-Mittleinstiegs-Steuerwagen verlässt 1960 Hamburg-Harburg.*

mit Dampf (Baureihe 78) betrieben wurde, sind solche Züge bekannt. Auf den elektrifizierten Strecken waren die E41, aber auch E44 klassische Zug- und Schubloks dieser kombinierten Wendezüge.

Wenn möglich, wurden die Züge artrein aus den modernen Wagentypen gebildet. Die Kombination mit zweiachsigen Vor-

kriegswagen mit offenen Bühnen sollte wegen des problematischen Übergangs soweit möglich vermieden werden. Dennoch waren genug solcher Züge unterwegs.

Möglich war der Übergang zu allen vierachsigen Wagenbauarten, egal ob Vorkriegswagen oder moderne Silberlinge. Vor allem im Eilzugdienst, für den die Dreiaxser

wahrlich nicht konstruiert wurden, waren solche Kombinationen zu sehen. Die zwar gepolsterten, aber nur mit niedrigen Rückenlehnen versehenen Rumpelkisten dürften dazu geführt haben, dass so manche Reisenden mit Genickstarre wieder aussteigen mussten. Die Steigerung in Form von Auslandseinsätzen wird noch beschrieben.

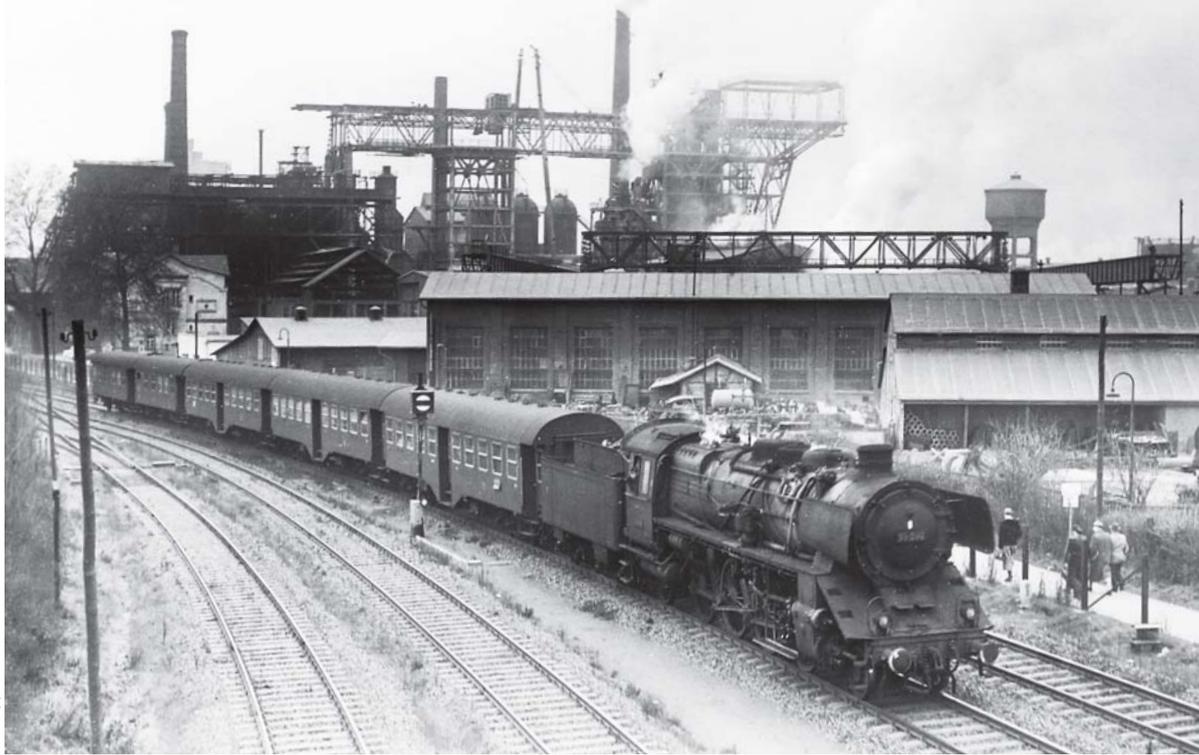


*382878 mit Personenzug in Richtung Bielefeld auf der Köln-Mindener Bahn am Einfahrsignal von Oelde, Juli 1960.*

*502434 (Kab) befördert am Karsamstag 1962 einen Personenzug nach Hagen auf der Lennebrücke in Lenhausen. Für die erste Klasse sorgt eine Donnerbüchse, das Gepäck reist im Länderbahn-Packwagen.*



FOTOS (2): LUDWIG ROTHOWE



Vor der Kulisse der Sophienhütte in Wetzlar führt 39090 einen Eilzug des Jahres 1957. Die Abteile erster Klasse befinden sich am Zugschluss, in einem AB3yg.

Bei der Wagenreihung bevorzugte die Deutsche Bundesbahn übrigens bestimmte Kombinationen, die auch mit der Verteilung der Raucher- und Nichtraucherabteile zusammenhingen. Im gemischtklassigen Wagen (AB3yg) war das Abteil zweiter Klasse in der Regel für die Raucher bestimmt (rotes Schild an der Türe). Im B-Bereich des Wagens mit Gepäckabteil (BD3yg) waren hingegen die Nichtraucher zu Hause. Die Verbindung als AB-/BD-Pärchen war also der kürzeste voll funktionsfähige Umbauwagenzug. Entsprechend häufig waren solche Kombinationen neben den rein zweitklassigen Pärchen zu sehen. Doch auch alle anderen theoretisch möglichen Kombinationen (AB/AB, AB/B, B/BD) waren als Pärchen zu finden.

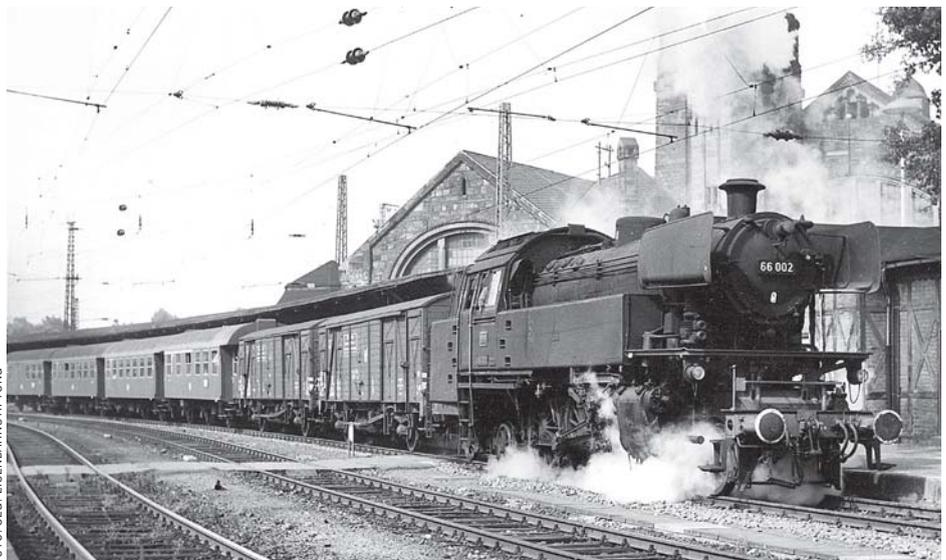
### Bevorzugte Pärchenbildung bei den Dreiaxsern

Mit der verstärkten Ablieferung der n-Wagen (Silberlinge) für den Nahverkehr begann ab 1959 der langsame Rückzug der Dreiaxser aus dem Dienst auf Hauptbahnen und im Vorortverkehr. Nun konnten die Nebestrecken vom besseren Komfort in den Umbauwagen profitieren. Länderbahnwagen mit Holzsitzen galt es dort genauso zu ersetzen wie die Reichsbahn-Donnerbüchsen. Oft war es nur ein Pärchen, das in ansonsten altertümliche und buntgemischte Züge eingestellt wurde. Entsprechend begehrt mögen diese Sitzplätze gewesen sein. Nicht selten störte auch nur ein alter Pack- oder Postwagen das glatte Äußere der Umbauwagengarnitur. Doch auch erstaunlich reinrassig-moderne Wagenzüge waren hinter wesentlich älteren Loks anzutreffen. Kombinationen artreiner Umbauwagenzüge mit bayerischen Lokalbahnloks, mit einer preußischen T 16.1 (Baureihe 94) oder einer alten E 32 sind uns durchaus untergekommen.

Auffällig, aber durchaus nachvollziehbar ist auch die allmähliche Verschiebung der gesamten Umbauwagen-Einsätze in die Peri-



1956 hatte es Carl Bellingrodt nach Niederwalluf verschlagen. 78 015 zieht einen von Wiesbaden kommenden, reinrassig gebildeten Personenzug.



Genau halb so lang war der den Reisenden dienende Zugteil des P 1749, den die wohlgelungene 66 002 im Juni 1966 aus dem Bahnhof Gießen zog.



*Rechte Rheinstrecke unter Strom: Die 1961 nagelneue E 41 191 (Abnahme im November) befördert unter ebenso neuer Oberleitung einen kurzen Personenzug durch Rüdesheim. Hinter den beiden Dreiaxsern laufen ein Mitteleinstiegswagen und ein Silberling.*

hen 38 und 78 auf den vom Bw Tübingen bedienten Strecken. Auch die 65 des Bw Aschaffenburg waren nach Miltenberg überwiegend mit den grünen Kisten unterwegs.

Manche Bundesbahndirektion, beispielsweise München, musste sich noch Ende der 1960er-Jahre mit Dreiaxsern herummärgern und stellte entsprechende Forderungen nach baldiger Ablösung. 1967 wurden bei der DB

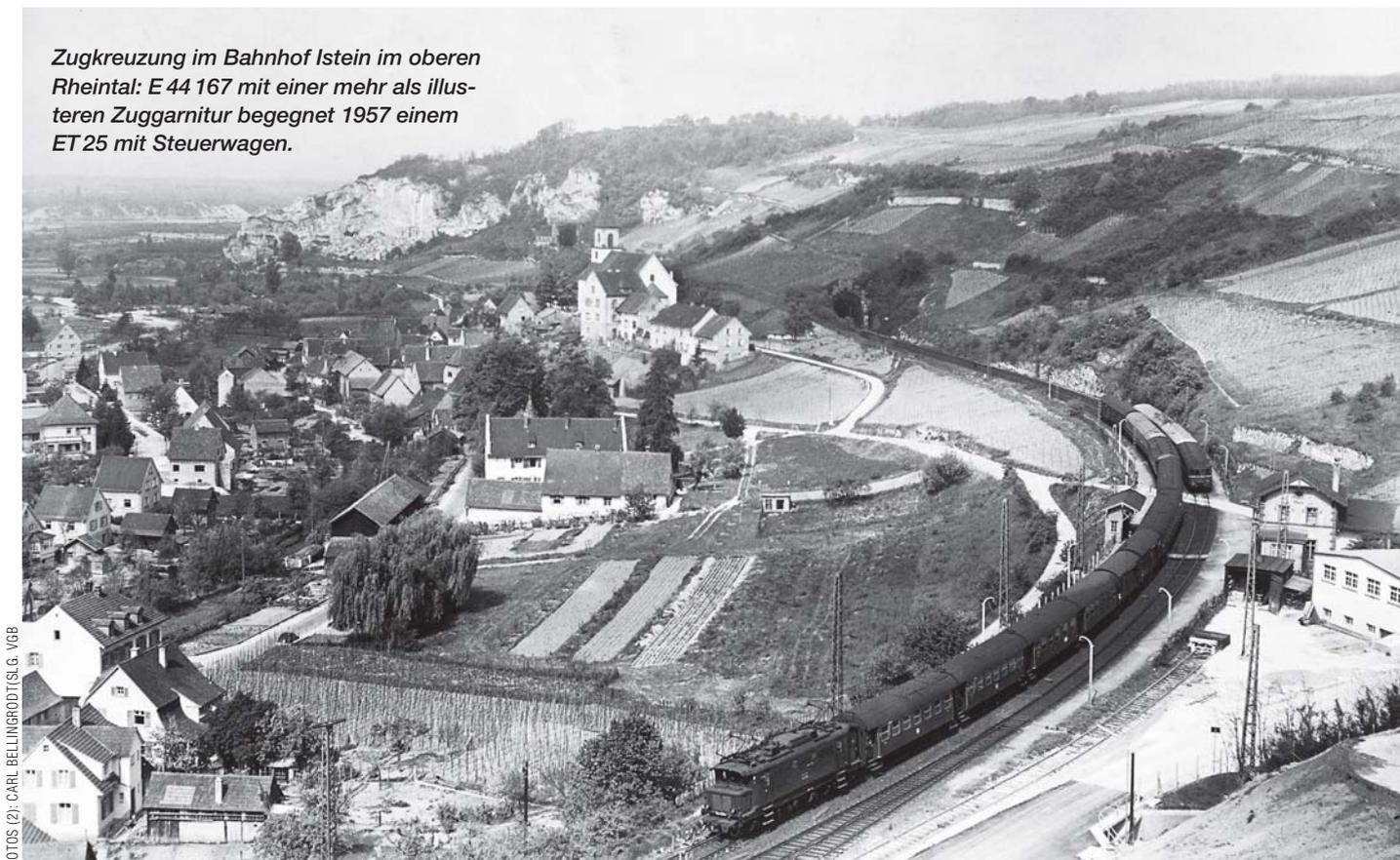
pherie. Nebenfernstrecken wie die Ruhr-Sieg-Strecke, die von Crailsheim ausgehenden Bahnlinien im Hohenloher Land oder die Strecken in Nordostbayern, um nur einige zu nennen, entwickelten sich zu Schwerpunkten der Umbauwageneinsätze. Dort trafen sie oft mit Lokbaureihen zusammen, die ein ähnliches Schicksal teilten und am Ende ihrer Dienstzeit angelangt waren. Das war kein Zufall und führte zu einer Häufung entsprechender Bilder. Klassisch war das Zusammentreffen von Umbauwagen und den letzten preußischen Dampfloks der Baurei-



FOTO: A.E. DURRANT/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

*01 148 des Bw Wiesbaden mit einer Überführungsfahrt auf der rechten Rheinstrecke bei Braubach am 18. September 1959. Der BD4yg scheint frisch untersucht zu sein.*

*Zugkreuzung im Bahnhof Istein im oberen Rheintal: E 44 167 mit einer mehr als illustren Zuggarnitur begegnet 1957 einem ET 25 mit Steuerwagen.*



FOTOS (2): CARL BELLINGRODT/SLG. VGB

## Im Umbauwagen über die Grenze

Häufig waren Einsätze der Umbauwagen ins Ausland nicht, aber es gab sie. Neben kurzen Zugläufen als Eil- und Personenzüge beispielsweise ins benachbarte Österreich, in die Schweiz (Basel) oder nach Frankreich, sind auch Langläufe belegt. Herausragend sind sicher die Gastarbeiterzüge, die Ende der 1960er- und Anfang der 70er-Jahre in viele süd- und südosteuropäische Länder liefen. Vor den Weihnachtsfeiertagen konnten solche Züge im 20-Minuten-Takt im

FOTO: WALTER HOLLNAGEL/  
SLG-EISENBAHNSTIFTUNG



*Einen besonderen Komfort bot die DB 1954 mit diesem zusätzlichen Interzonenzug von Hamburg über Büchen – Schwanheide – Hagenow Land nach Ludwigslust. Er war aus den neuen dreiachsigen Umbauwagen gebildet.*



*Der Interzonenzug, den V180 080 der DR im Jahr 1966 bei Leipzig zu ziehen hatte, konnte nicht lang genug sein. 13 Schnellzugwagen und Silberlinge wurden noch durch zwei B4yg verstärkt.*

Grenzbahnhof Salzburg beobachtet werden. 1966 beispielsweise reisten 390000 ausländische Arbeitnehmer in 177 Sonderzügen in die Heimat zurück. Jugoslawische Ziele waren zum Beispiel Belgrad und Zagreb, aber auch Banja Luka, Sarajevo, Skopje oder Split. Bis zu 30 Dreiachser wurden in solchen Sonderzügen gezählt. Dass dafür solche rumpelnden und unbequemen Gefährte verwendet wurden, erscheint aus heutiger Sicht fast unglaublich. Zudem waren die Züge chronisch überfüllt, auch die Sitze in den Waschräumen waren belegt. Das Wasser reichte meist nicht bis zum Zielbahnhof.

Nicht ganz so schlimme Erinnerungen bei den Reisenden dürfte sicher die Fahrt im Interzonenzug von 1954 (siehe Bild links) in den Dreiachsern hinterlassen haben. Für damalige Verhältnisse waren die Wagen ja geradezu bequem. Für die lauffrigeren Vierachser sind viele Einsätze als Verstärkungswagen in Schnellzügen belegt, auch in den Interzonenzügen, wie unser Bild oben belegt.

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE



# ALLES AUSSER TEUER

## Modelleisenbahn - Die Meisterwerkstatt Schneiden - Sägen - Lötten - Kleben

Dieser kompetente Ratgeber aus der Modelleisenbahner-Redaktion bietet meisterliche Hilfestellung bei Bau und Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnanlagen. Dazu kommen leicht verständliche Anleitungen mit Tipps und Tricks auch zur Pflege.

**208 Seiten, gebunden mit Hardcover-Einband,  
Großformat 230 x 305 mm, rund 700 Abbildungen  
Best.-Nr. 961301**

**nur € 14,99**

**Modell  
Eisen  
Bahner**

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim Verlag:  
MEB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de

**VCB**  
III III II  
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



38 3958 und eine Schwestermaschine befördern im Mai 1968 gemeinsam den E 753 Reutlingen – Kehl über die Steigung zwischen Horb und Eutingen.

immer noch über 6000 Dreiachser eingesetzt. Dies führte dazu, dass Reisezüge auf längst für 120 km/h ausgebauten Strecken immer noch mit weniger als 100 Sachen unterwegs waren. Auf der schon genannten Ruhr-Sieg-Strecke oder auf der Main-Weser-Bahn mussten im Winterfahrplan 1967/68 noch alle Personenzüge mit Dreiachsern gefahren werden. Angespant war die Betriebslage auch durch die Tatsache, dass Vorkriegswagen verstärkt ausgemustert werden mussten, ohne dass gleichzeitig genügend Neubaufahrzeuge zur Verfügung standen. Die im Vergleich zu den Dreiachsern (6540 Stück) nur in wesentlich geringerer Zahl (1845 Stück) umgebauten Vierachser konnten hier keine echte Entlastung bringen, und weitere Silberlinge wurden offensichtlich nicht schnell genug beschafft.

### Langsame Verdrängung in die Peripherie

Zwischen 1961 und 1964 wurden noch 2800 n-Wagen geliefert, doch dann fehlten Investitionsmittel. 1968 lag der Schwerpunkt deutlich bei den Fernverkehrswagen, nur 150 neue Silberlinge steuerte das AW Karlsruhe bei. Auch 1968 waren fast 800 dreiachsige Lenkachswagen auf 120-km/h-Hauptbahnen im Einsatz, mit Schwerpunkten in den Direktionen Hamburg, Hannover, Stuttgart und Karlsruhe. Die Münchener Klagen scheinen erhört worden zu sein.

Doch auch die Umbau-Vierachser genügten sehr bald nicht mehr den Ansprüchen, sollten doch Eilzüge auf elektrifizierten Strecken mit 140 km/h verkehren. So wanderten schließlich alle Umbauwagen, in weitgehend noch vollzähligem Bestand, in den Bezirksverkehr und damit auf die letzten Dampf- und ansonsten Dieselstrecken ab. □

Andreas Bauer-Portner



Komfortsteigerung mit B3yg auf der Lokalbahn: Der Personenzug mit 98 1116 lief 1959 von Bayreuth nach Warmensteinach.



Kurbelei auf der Wehratalbahn: E 32 11 am 20. Januar 1968 bei der Ausfahrt aus Säckingen in Richtung Schopfheim.

## Im Schülerzug

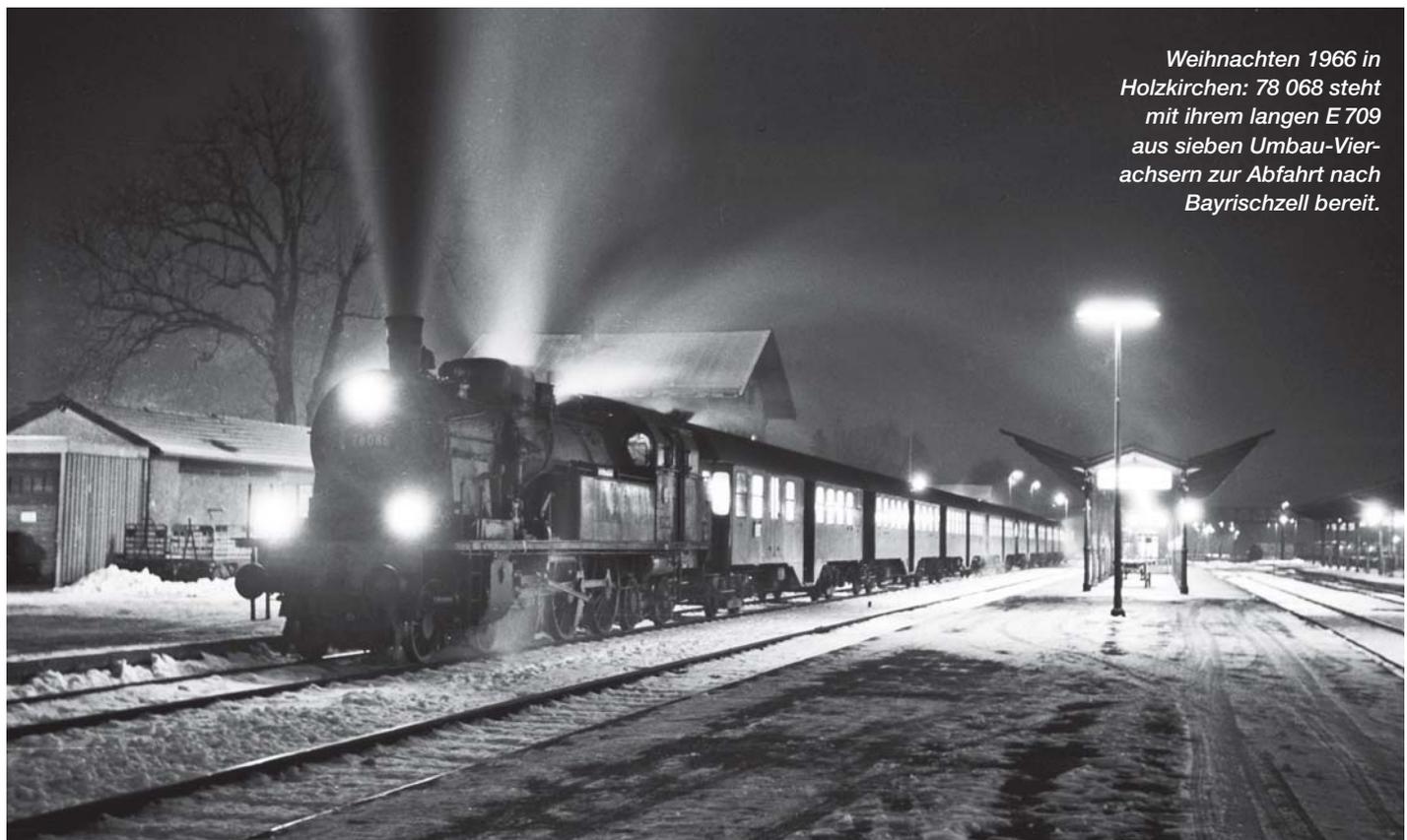
Als ich anno 1970 nach der Volksschule ins Gymnasium wechselte, wurde ich quasi über Nacht vom Fußgänger zum Fahrschüler. Von Ruhpolding ging es mit dem Zug nach Traunstein. Da ich mich nicht in die Kategorie der klassischen „Streber“ einordnete, war die 24-minütige Fahrt fest eingeplant, um bislang nicht Gelerntes doch noch zu verinnerlichen. Die absolute Katastrophe war es allerdings, wenn ich noch schriftlich tätig werden musste. Neben meinem ohnehin etwas zweifelhaften Schriftbild war die nicht unerhebliche Schaukelei im B3yg-Wagen dafür verantwortlich, dass ich das während der Fahrt Geschriebene meist gar nicht mehr entziffern konnte. Also galt es, die Zeit, während der Zug in den fünf Unterwegshalten hielt, für die Schreibung zu nutzen. Der Zug bestand aus einem Steuerwagen der Mitteleinstiegsbauart, zwei Umbauwagen-Pärchen mit je einem Abteil erster Klasse und einer wendezugfähigen 144, die den Zug in Richtung Traunstein schob. Die Garnitur wurde aber schon im nächsten Schuljahr verändert. Drei Silberlinge (BDnrzf, ABn, Bn) stellten den neuen Wagenpark dar. Gegenüber den Dreiachsern war das eine erhebliche Einbuße in der Zahl der Sitzplätze. Um dem zu begegnen, wurden, wo erforderlich, die Bahnsteige der Haltepunkte verlängert. Als die dann auf vier Silberlinge verlängerten Züge plötzlmäßig bei den Schülerzügen noch immer nicht ausreichten, entfiel das Angebot der ersten Klasse. Das Platzangebot in den Dreiachser-Umbauwagen war einfach unübertroffen. Meine Leidenschaft zur Eisenbahn habe ich zu dieser Zeit allerdings nicht entwickeln können. Das brauchte noch ein paar Jahre.

*Christoph Kirchner*



FOTO: WALTHER ZEITLER

*E 44 185 schob schon 1962 ihren Personenzug nach Traunstein (bei Eisenärzt). Christoph Kirchner ging damals allerdings noch gar nicht zur Schule.*

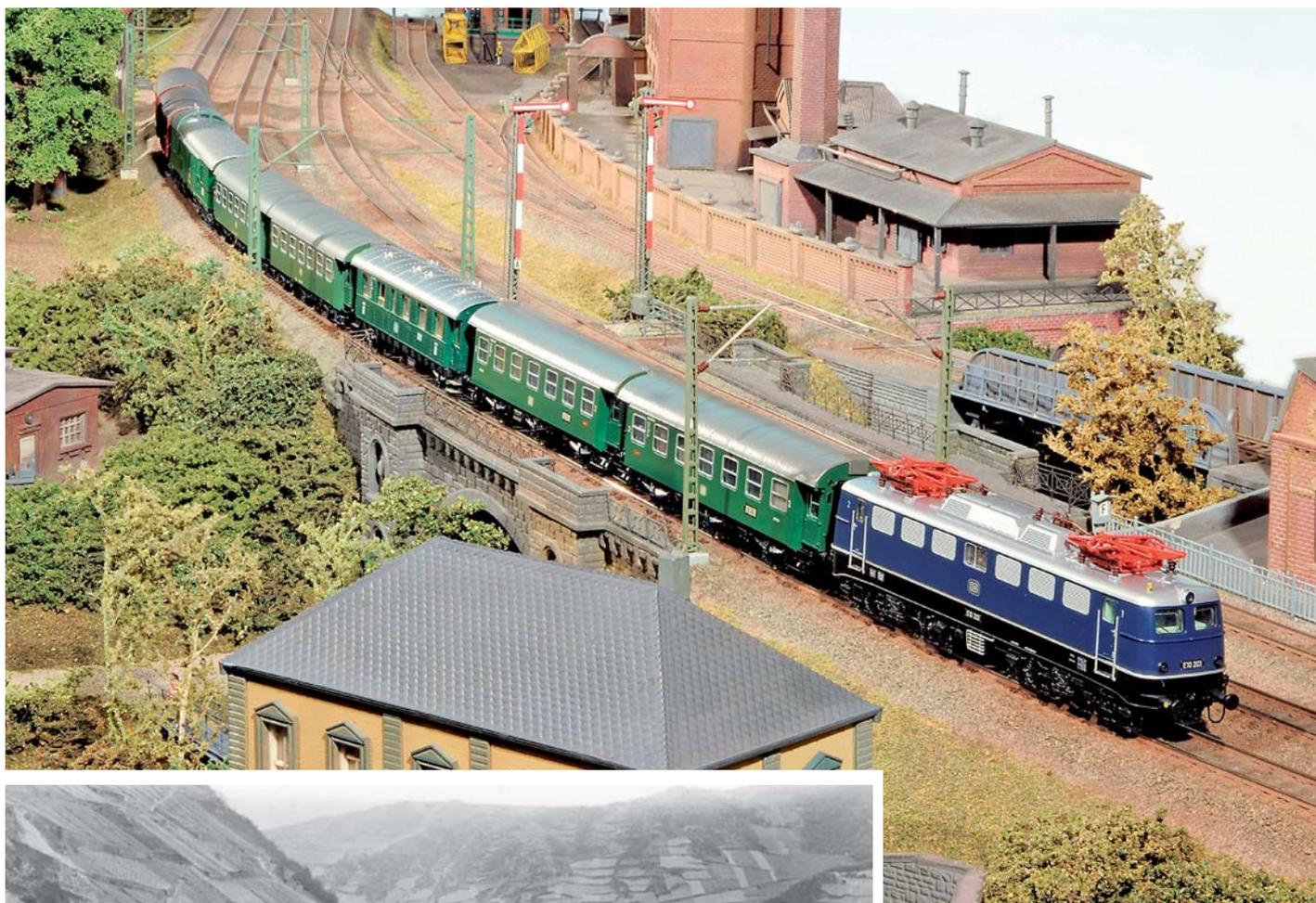


*Weihnachten 1966 in Holzkirchen: 78 068 steht mit ihrem langen E 709 aus sieben Umbau-Vierachsern zur Abfahrt nach Bayrischzell bereit.*

FOTO: CLAUDIUS-JÜRGEN SCHULZE

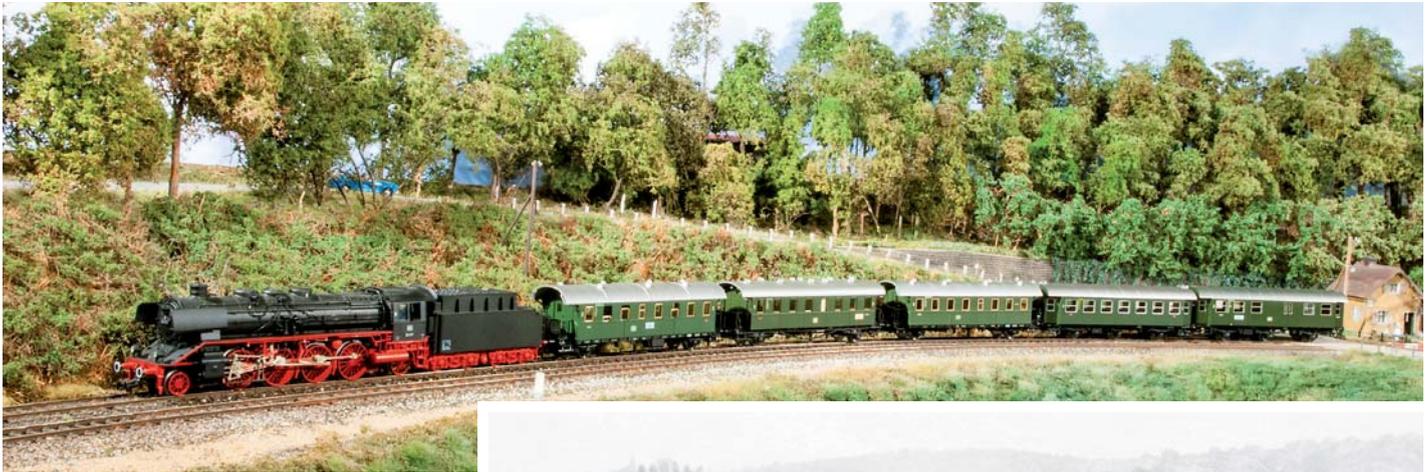
Wie jede Bahnverwaltung war auch die DB bestrebt, den Reisenden möglichst artreine Züge anzubieten. Doch immer klappte das nicht, und gerade das ist für die Modellbahner interessant.

# Keine reine Lehre



*Moderne Lok vor nur teilweise modernem Zug: E 10 122 bespannt 1958 einen Personenzug bei Bacharach. Zwischen die Dreiachser-Pärchen gesellte sich eine Donnerbüchse für die erste Klasse. Für das Gepäck beziehungsweise das Expressgut standen ein Vorkriegs-Vierachser sowie zwei G-Wagen bereit. Der Modellzug im Maßstab 1:160 wird im Text beschrieben.*

FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG, VGBAHN



Immer noch an unser erstes Zugbildungs-Kapitel erinnert der von 39 064 geführte Personenzug, der Karl-Ernst Maedel Anfang der 1960er-Jahre bei Limburg begegnete. Zwei Umbauwagen (AB3yg und BD3yg) ergänzen den Donnerbüchsen-Zug.



FOTO: KARL-ERNST MAEDEL/SLG, VGB

Langsam änderte sich das Bild der Bundesbahn-Personenzüge nicht wesentlich. Es verschoben sich eher die Einsatzschwerpunkte der Wagengattungen. Waren Länderbahn- und Reichsbahnwagen zunächst auch auf wichtigen Hauptbahnen zu sehen, so wanderten sie mit der fortlaufenden Lieferung modernen Materials in die Peripherie und auf die Nebenbahnen.

Wir beginnen daher mit zwei Beispielen von Hauptbahn-Personenzügen. Auf der linken Rheinseite bei Bacharach erwischte Carl Bellingrodt eine noch sehr neue E 10 mit

einem gemischten Personenzug in Richtung Bingen. Den passenden Modellzug haben wir wegen der doch etwas größeren Länge in Spur N nachgestellt. Die E 10 in Ursprungsausführung mit Einfachlampen, Regenrinne und Handläufen stammt von Lemke/Hobby-

train. Umbauwagen und die Donnerbüchse erster Klasse steuerte Fleischmann bei. Als Packwagen wurde das neue Modell eines Pw4üe-29 von Liliput verwendet. Da auf dem Vorbildfoto die Bauart des Vorkriegs-Gepäckwagens nicht eindeutig zu bestimmen ist, wären sicherlich auch Modelle von Minatrix geeignet. Für die Güterwagen gilt Ähnliches, zwei passende Gs-Wagen lassen sich im Angebot aller Hersteller finden.

Für den Limburger Personenzug wählen wir den H0-Maßstab. Von Fleischmann stammt die schöne 39 mit Witte-Blechen und Einheitstender. Auch die drei Donnerbüchsen zweiter Klasse kommen von Fleischmann, oder, feiner detailliert, von Brawa (mittlerer



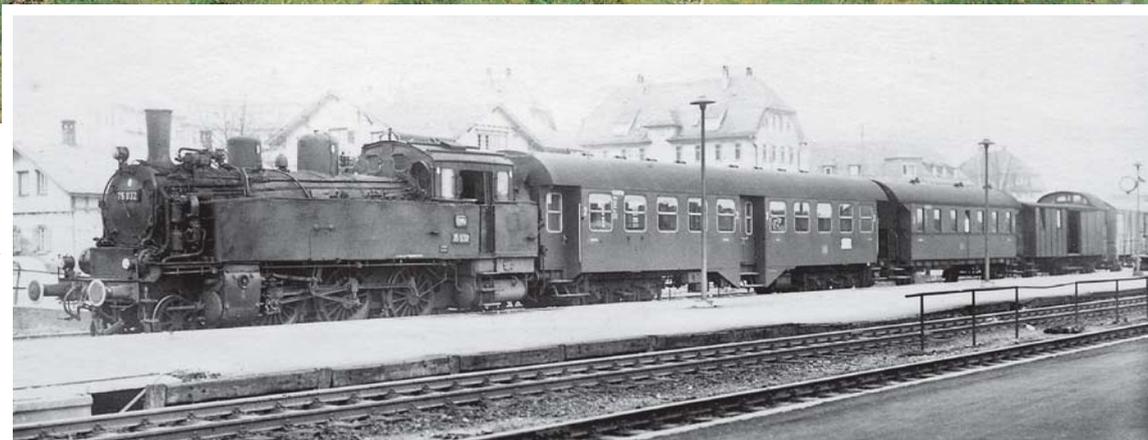
Die Nebenbahn-Einsätze der Marburger V 65 verewigte Carl Bellingrodt in einigen bekannten Bildern. Neben der formschönen Lok ist auch die Zuggarnitur des 1959 zwischen Allendorf und Winterberg verkehrenden Personenzuges aus Umbau-, Reichsbahn- und Länderbahnwagen durchaus bemerkenswert.



FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG, VGB



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER



*Hat man so etwas schon gesehen? In dem altherwürdigen Personenzug mit württembergischer T5, 1960 in Aulendorf fotografiert, wirkt der lange und glattflächige B4yg wie ein Fremdkörper.*

Wagen). Das Umbauwagen-Pärchen ist eine nicht ganz ideale Kombination eines Roco-Wagens in gelber Ursprungsbeschriftung als C3yge und eines Märklin-BDyg. Nicht epochengerecht also, aber auch bezüglich der

Details muss der Modellbahner in diesem Fall mehr als ein Auge zudrücken (siehe Kasten unten). Dass wir in der Eile auch die falsche Gattung als vorletzten Wagen eingestellt haben, merkt man beim Abzählen der Fenster.

Im Originalbild sind es die sechs eines AB-Wagens, im Modell derer sieben, also ein Wagen der zweiten Klasse.

Auch der Modellzug mit V 65 präsentiert sich im Maßstab 1:87. Die Roco-Lok zieht ein

## Interpretationsspielräume

Wir haben für unsere Zugbildungsbeispiele nicht nur Wagen unterschiedlicher Epochen gemischt, sondern auch von verschiedenen Herstellern. Auf den ersten Blick fällt das nicht besonders auf, gerade in buntgemischten Zügen. Doch bei genauerem Hinsehen ent-

deckt man einige Abweichungen zwischen den einzelnen Modellen. Neben den unterschiedlichen Dachfarben erkennt man abweichende Fenster- und Pufferhöhen. Bei den Märklin-Wagen liegt der Rahmen deutlich höher als bei denen von Roco. Die Fleisch-

mann-Wagen liegen bezüglich der Pufferhöhen in der Mitte. Auch viele Details wie Rollläden, Gummiwulst-Übergänge, Handläufe oder Achslager fallen je nach Hersteller anders aus, wie auf dem rechten Bild (v. l. n. r. Märklin, Fleischmann, Roco) zu sehen ist.



*Bei den beiden Wagen von Roco (links) und Märklin wollen die Puffer nicht recht zusammenfinden.*



*Wie unterschiedlich die Hersteller manche Details interpretieren, zeigt sich bei den Luftschächten an den Dachenden.*



FOTOS (2): CARL BELLINGRODT/SLG, VGB

*Nur die zweite Klasse führte der Personenzug auf der Nebenbahn Bad Neustadt – Königshofen, dafür ist er reinrassig aus modernen Dreiaxsern gebildet. Nur die bayerische GtL 4/4 als 98 886 erinnerte in den 1960er-Jahren dort noch an die Lokalbahnzeit.*

Umbau-Pärchen aus selbem Hause, die Dach- und Pufferhöhen passen hier zusammen, nicht jedoch wiederum die epochentypischen Beschriftungen der frühen beziehungsweise späteren Epoche III, vor und nach der Klassenreform der DB.

Sehr auffällig ist ein anderes Detail: Das Frontfenster im Gepäckabteil, im Vorbildfoto sehr schön zu erkennen, sparten sich die Formenbauer sowie Produktentwickler bei Roco (und auch Märklin) und senkten damit die Kosten. Einzig die Fleischmann-Modelle verfügen dort über Fenster, allerdings sind diese etwas zu schmal ausgefallen.

Hinter den beiden Donnerbüchsen läuft im Vorbildzug ein vergleichsweise niedriger Post- oder Pack-/Postwagen mit Oberlicht, die genaue Bauart ist nicht sicher zu erkennen. Für den Modellzug verwendeten wir das Märklin-Modell eines PwPosti, das vom Post-Museums-Shop vertrieben wurde.

Auch im Zug mit der württembergischen T 5 (Brawa-Modell) machte uns der Packwagen etwas Probleme. Ein passendes Modell der offensichtlich ebenfalls württembergischen Bauart ließ sich nicht finden. Als Ersatz diente ein umbeschriftetes Märklin-Modell des Pwi Wü 09, also ebenfalls südwestdeutscher Provenienz, allerdings mit erkenn-

bar abweichendem Äußeren. Die Bauart des am Zugschluss mitlaufenden gedeckten Güterwagens ist hingegen kein Grund für tiefergehende Gedanken. Beim Vorbild dürfte die Bauart täglich gewechselt haben, daher kann hier im Modell weitgehend frei ausgewählt werden. Es sollte allerdings ein mit P-Bremse ausgerüsteter Wagen sein, erkennbar an den dreieckigen Bremsecken.

### Vorsicht ist geboten bei der Modell-Kombination

Lokalbahn-Flair vermittelt der letzte kurze Personenzug, wiederum in Baugröße H0. Die kleine GtL 4/4 ursprünglich bayerischer Herkunft (die Baureihe 98.8 wurde bis 1927, also auch noch zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, gebaut) war typisch für viele Lokalbahnen. Statt der passenden Zuggarnitur aus Länderbahnwagen kam dem Fotografen Anfang der 1960er-Jahre, vermutlich nicht zu dessen Freude, eine damals moderne Umbauwagen-Garnitur vor die Linse. Doch die Kombination mit der alten Lok hat ihre Reize und veranlasste uns, auch diesen Zug nachzubauen und zu fotografieren. Eine kleine private Rundum-Anlage eignete sich hierzu bestens. Dadurch entspricht

die Perspektive nicht immer den Originalaufnahmen, in den Innenkurven wirken die Garnituren jedoch schön geschlossen. Ein Anlagenportrait werden Sie demnächst in einer der Monatsausgaben des MEB finden.

Der Modellzug wird durch Fleischmann-Fahrzeuge geprägt, Lok und zweites Wagen-Pärchen haben wir dem Programm dieses Herstellers entnommen. Das vordere Pärchen mit Gepäckabteil kommt aus dem Hause Märklin. Auch auf diesem Bild ist erkennbar, dass die Modelle verschiedener Hersteller nicht perfekt zusammenpassen. Unterschiedliche Grüntöne und Dachfarben könnte man mit vorsichtiger Alterung der Modelle ein wenig neutralisieren. Auffallend bleiben aber die abweichenden Fensterhöhen der beiden Hersteller. Auch der Wagenkasten ist bei Märklin etwas niedriger, der Rahmen dieser Wagen liegt im Vergleich zum Vorbild deutlich zu hoch, besonders im Bereich der zurückgesetzten Einstiege. Empfehlenswert ist es daher, in einem Modellzug tatsächlich nur Fahrzeuge eines Herstellers zu verwenden. Egal ob Märklin, Fleischmann oder Roco, alle haben beziehungsweise hatten die verschiedenen Umbauwagen-Bauarten in den unterschiedlichen Epochen-Varianten im Programm. □ *Andreas Bauer-Portner*

Der technische Fortschritt, eine zunehmende Beschleunigung des Nahverkehrs sowie der vermehrte Einsatz von Triebzügen machten den Umbauwagen ab den 1970er-Jahren das Leben schwer. Als Erstes verschwanden die Dreiachser, in den frühen 1990er-Jahren kam auch für die Vierachser das endgültige Aus.



FOTO: HECKEMANN

# Der langsame ABSTIEG



038 711 vor N3977 (Freudenstadt – Hausach)  
bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Alpirs-  
bach am 4. April 1973. Bemerkenswert ist  
auch der G 10, der das Idyll schmückt.



**A**b Mitte der 1960er-Jahre erlebte die noch immer junge Bundesbahn die Phase ihrer ersten Häutung. Im Fernverkehr übernehmen auf immer mehr elektrifizierten Strecken moderne Einheitsloks der Baureihe E10 das Geschäft. Reisegeschwindigkeiten von 160 km/h stammen aus Lokomotiv- wie auch aus Wa-

gensicht längst nicht mehr aus dem Reich der Fabel und von 200 km/h verkünden bereits die ersten Boten der Baureihe 103.

Auch im Güterverkehr sind die Dampflokomotiven auf dem Rückzug. Auf elektrifizierten Strecken sind es ebenfalls Einheitsloks der Reihen E40 und E50, die mehr und mehr die Leistungen unter sich aufteilen und dort, wo

### Der Schienenverkehr unterliegt großen Veränderungen

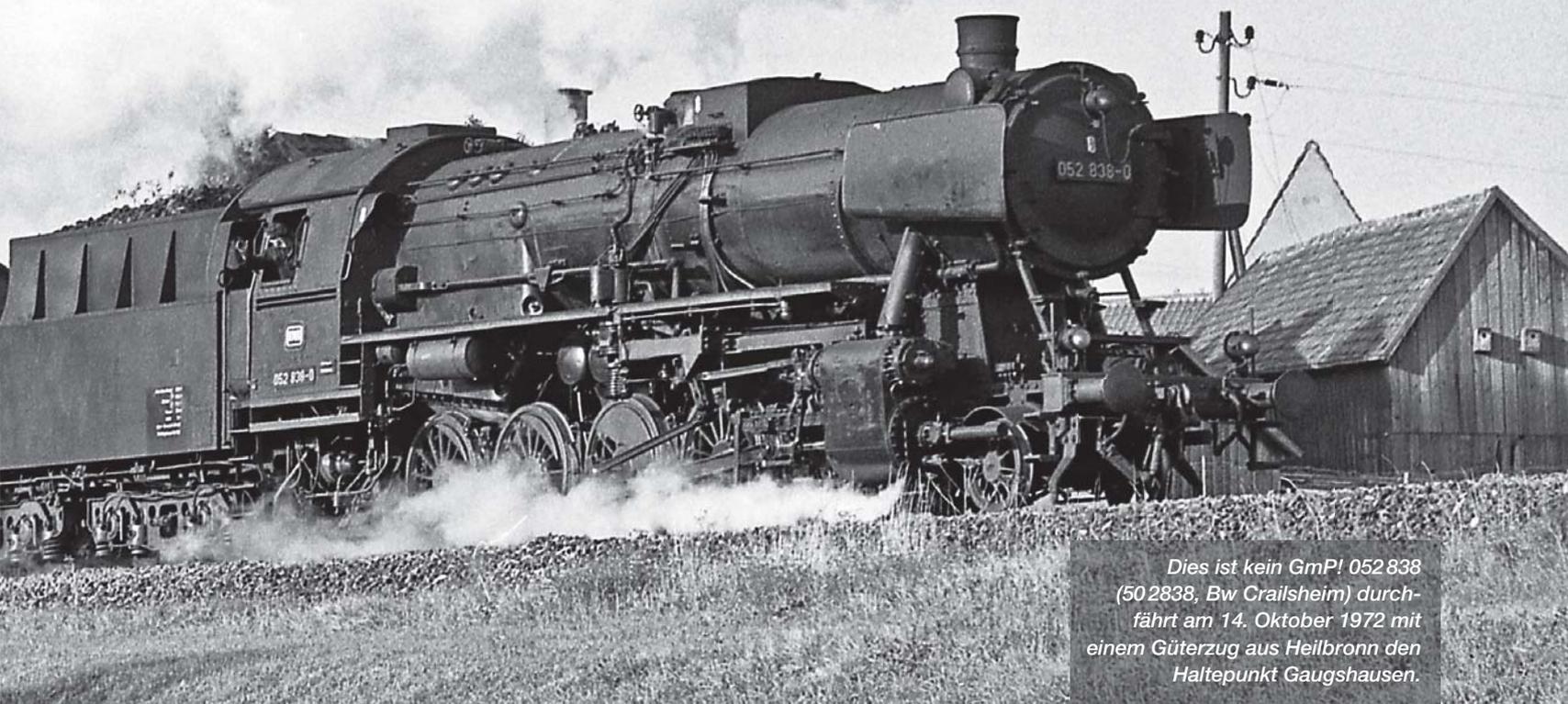
kein Fahrdrat hängt, vertreibt eine Invasion roter Dieselloks die schwarzen Rösser.

Im Nahverkehr sind ebenfalls Umwälzungen zu erkennen, die Dampflok ist auch dort

*011072 des Bw Rheine fährt am 6. August 1972 abends mit deutlichen Rauchzeichen und ihrem Nahverkehrszug in Rheine Richtung Münster ab. Interessant ist der Postwagen hinter der Lok.*



FOTO: FISCHBACH



*Dies ist kein GmP! 052 838 (50 2838, Bw Crailsheim) durchfährt am 14. Oktober 1972 mit einem Güterzug aus Heilbronn den Haltepunkt Gaugshausen.*



*64419 fährt im Februar 1972 in Neckarsulm ein. Bemerkenswert ist der Zug, der drei verschiedene Typen der Nachkriegs-Nahverkehrswagen vereinigt: Hinter der Lok kommt ein Umbau-Vierachser, gefolgt von einem Mitteleinstiegswagen und einem Silberling.*

FOTO: FRAPP



auf dem hastigen Rückzug. Auf wenig nachgefragten Strecken sollen Schienenbusse das Überleben des Schienenverkehrs sichern. Auf gut nachgefragten Verbindungen haben die so genannten Silberlinge (n-Wagen) das Zepter übernommen. Sie erlaubten einen beschleunigten Nahverkehr mit 120 bis 140 km/h. Geschwindigkeiten, die für die meis-

ten der neuen, in Frage kommenden Triebfahrzeuge wie die E41, die V200 oder die Dieselloks der V160-Familie auch erreichbar waren. Mit dem Abschied der Dampflokomotiven und dem zunehmenden elektrifizierten Verkehr ging auch ein zweiter Paradigmenwechsel einher: Auf mittlere Sicht würde auch die Dampfheizung im Eisenbahnbe-

*220063 am 3. Dezember 1975 mit N7414 Meppen – Rheine an der Blockstelle Mehringen (bei Salzbergen). Mit dem netten Simca 1100 teilt sie nur die Farbe.*

*Alt trifft Neu: Im August 1974 führt die gerade zwei Monate alte 218343 einen Umbauwagenzug mit einem zweiachsigen Gepäckwagen an der Spitze!*

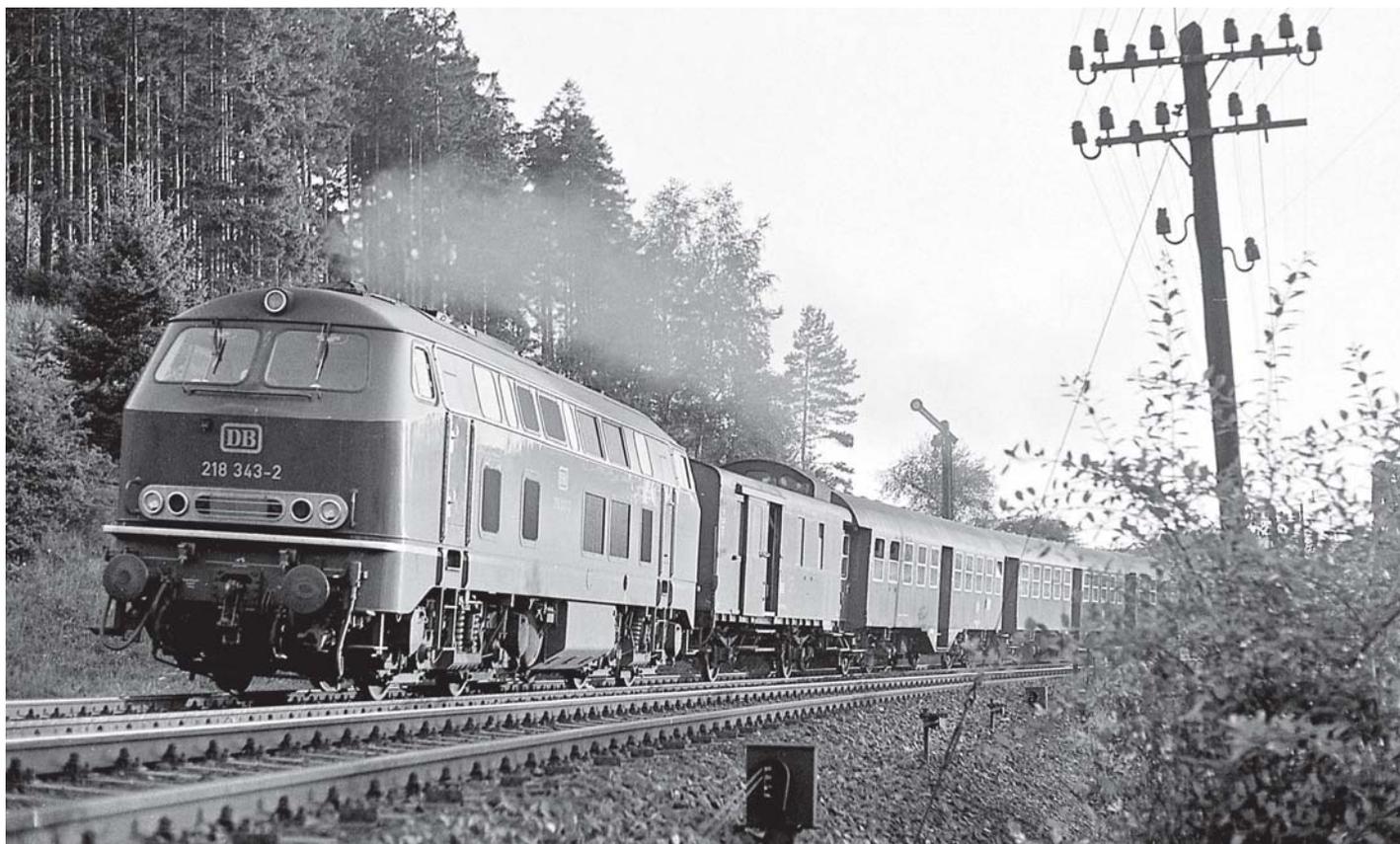
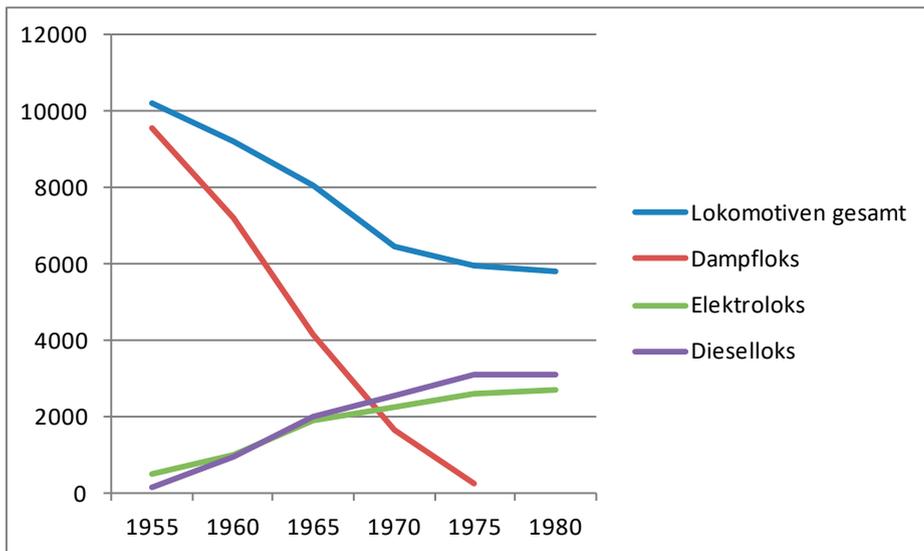


FOTO: WOLLNY



Nebel legt sich endgültig auf die Umbau-Dreiachser: 212093 mit N6870 bei Neuburg (Kammel), nahe Krumbach, am 17. Januar 1983.



Anhand der Entwicklung der einzelnen Lokomotivarten kann man gut erkennen, welche enormen Veränderungen in der Eisenbahnlandschaft in den 1960er- bis Mitte der 1970er-Jahre stattfanden, die sich auch auf den Wagenpark auswirkten.

trieb verschwinden. Während die Diesellokomotiven bis Ende der 1960er-Jahre noch Dampfheizkessel erhielten, war mit der zahlenmäßig stärksten Vertreterin der V160-Familie, der 218, auch damit Schluss.

Für die Umbauwagen hatten diese Umwälzungen Konsequenzen. Während die Vierachser mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h noch gut mitschwimmen konnten in den beschleunigten Fahrplänen, und dies oft auch in Kombination mit n-Wagen taten, waren die Dreiachser mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h dafür bereits zu langsam.

In den 1970er-Jahren erlebt die Bundesrepublik eine erste Blüte, der Wiederaufbau nach dem Krieg ist geglückt, die BRD gehört zu den führenden Industrienationen und hat sich einen beachtlichen Wohlstand erarbeitet. Das Land entwickelt sich vermehrt von der



Auch die E 17 durfte sich vor Umbauwagen mühen: 117 102 erreicht im August 1973 soeben Stuttgart/West.

reinen Industrienation zum Dienstleistungsanbieter. Die wohlhabende Bevölkerung zieht aus den Innenstädten ins eigene Heim, in die Speckgürtel der Metropolen wie Frankfurt, München und Stuttgart, wo in den 1970er-Jahren moderne S-Bahn-Systeme aufgebaut werden. Die neu entwickelten Fahrzeuge der Baureihe ET 420 repräsentieren modernen urbanen Nahverkehr. Für die Umbauwagen mit ihrer Länderbahngeschichte ist dort kein Platz mehr, sie wandern immer mehr in die Randgebiete ab.

In Regionen, die noch nicht S-Bahn-würdig sind, kommen ab Anfang der 1970er-Jahre neu entwickelte Nahverkehrs-Dieseltriebzüge der Baureihen 614, 624 und 634. Sie besitzen bereits Türsteuerung mit seitenselektiver Freigabe und Türüberwachung. Derart ausgerüstete Fahrzeuge bieten höhere Sicherheit am Bahnsteig, verkürzen die Haltezeiten und erlauben den schaffnerlosen Betrieb. Neben den großen Triebwagen der

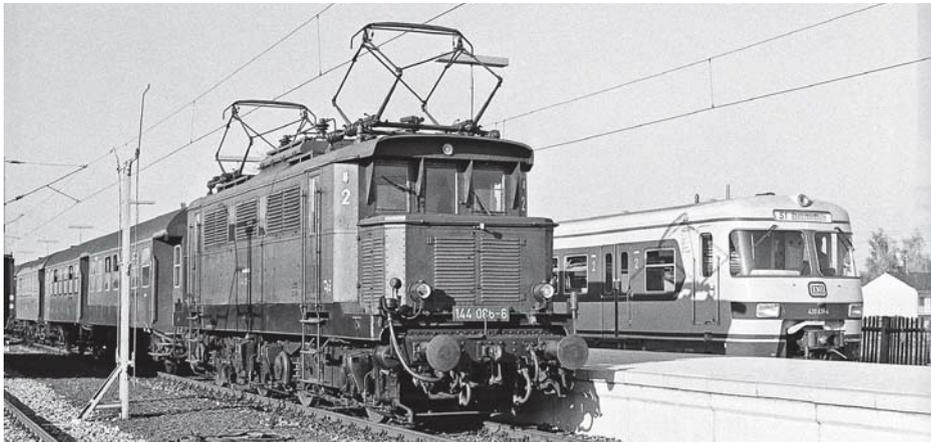


FOTO: SCHULZE

Höhenkirchen-Siegersbrunn, 12. Oktober 1972: Weil nicht genügend 420-Triebwagen zur Verfügung standen, fuhren die S-Bahnen nicht bis zu den Endstationen. Nahverkehrszüge mit Umbauwagen fuhren als S-Bahn-Verlängerung.



FOTO: SCHIFFER/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Mehrsystemlok 184 112 vor einem Nahverkehrszug aus Krefeld im Bahnhof Köln-Worringen am 27. Juli 1976: Das Bild ist in jeder Hinsicht historisch, da sowohl Lok als auch Wagen und hölzernes Empfangsgebäude längst verschwunden sind.

## Zunehmender Individualverkehr bringt langsames Ende

Konsequenz für den Schienenverkehr waren zurückgehende Fahrgastzahlen vor allem in ländlichen Regionen, einem Haupteinsatzgebiet der Umbauwagen. Fahrpläne wurden dort ausgedünnt oder es wurde auf Busverkehr umgestellt.

In den 1980er-Jahren kamen in der Region Rhein-Ruhr die lokbespannten S-Bahn-Zü-

genannten Baureihen lässt die Bundesbahn auch die modernen Nahverkehrstriebwagen der 627-/628-Familie entwickeln, deren erste Fahrzeuge in den späten 1970er-Jahren zur Bahn kamen und die ab Mitte der 1980er-Jahre den Verkehr in ländlichen Regionen zu dominieren begannen.

Immer wieder wurden seit der Gründung der DB vor allem die ländlichen Strecken in dünner besiedelte Gebiete unter die Lupe genommen. So lange der Individualverkehr in überschaubaren Grenzen blieb, war die Bevölkerung noch auf das Verkehrsmittel Eisenbahn angewiesen. Die Prosperität der Bundesrepublik erlaubte den Bürgern ab Mitte der 1960er-Jahre zunehmend den Kauf eines eigenen Pkw. Fuhren im Westteil Deutschlands 1960 knapp 4,5 Millionen Pkw, so waren es zehn Jahre später bereits knapp 14 Millionen und weitere zehn Jahre später, 1980, rollten bereits knapp über 23 Millionen Pkw auf Deutschlands Straßen.



FOTO: BUDDÉ

Der N 7517 (auch er war mit einer 104 bespannt) ist noch nicht ganz am Horizont verschwunden, da kommt auch schon der Gegenzug aus Münster: 104 018 mit N 7526 in Recklinghausen-Hochlarmark am 14. August 1976.

ge mit den eigens entwickelten so genannten X-Wagen. Sie ersetzen die nur kurz eingesetzten ET 420, die nun nach München gingen. Konsequenz all dieser neuen Nahverkehrszüge in den Ballungsräumen waren unter anderem frei werdende Silberling-Garnituren, die nun in Regionen, wo bisher Umbauwagen den Betrieb dominierten, zum Einsatz kommen konnten.

Für die Dreiachser kam in den 1980er-Jahren das Ende ziemlich schnell. Die rumpehenden grünen Kisten entsprachen hinsichtlich ihrer Höchstgeschwindigkeit und Ausstattung endgültig nicht mehr dem Stand der Technik. Waren 1970 noch rund 5000 Wagen in den Bestandslisten der DB, so war diese Zahl Ende 1975 auf weniger als die Hälfte geschrumpft. In den frühen 1980er-Jahren war nur mehr ein Häuflein von knapp 60 Wagen verblieben.

Zwischen Mindelheim und Günzburg etwa konnten die Dreiachser noch Anfang der 1980er-Jahre angetroffen werden wie auch im Ludwigshafener BASF-Werksverkehr. Manches Pärchen erfuhr noch eine Lebensverlängerung und eine Teilung im Rahmen der Umwidmung zu Bauzugwagen.

Die Vierachser waren nicht nur jünger, sondern wurden am Ende auch älter. Es lag vor allem an der höheren Höchstgeschwindigkeit, die es erleichterte, sie mit anderen



FOTOS (2): BUDDER

*Diesen Zug hat die 151 nicht wirklich gespürt. Dennoch war die Leistung planmäßig und ist für Modellbahner ein Leckerbissen: 151 014 mit P 2437 in Hagen Hbf am 24. Mai 1974.*

Wagentypen wie den Silberlingen zu kombinieren.

Einen letzten großen Auftritt hatten die Vierachser in den Zeiten des Mauerfalls. Um den damaligen Transportbedarf zu decken, wurde alles mobilisiert, was rollte. Die grünen Kisten kamen dabei sogar in die neuen Bundesländer und durften sich neben ihren Pendanten der DR, den Reko-Wagen, die noch ein bisschen länger fahren durften, zeigen.

Die eben gegründete DBAG musterte im Februar 1994 ihre letzten Umbauwagen aus. Wenige Exemplare fanden Asyl bei der britischen Rheinarmee, welche diese als Begleit-, Wach- und Lazarettwagen nutzte.

Meine besten Erinnerungen an die grünen Kisten sind stets mit meiner Schulzeit verbunden, wenn ein ganzes Gymnasium mit 1000 Schülern in ihnen ausrückte. Ein unvorstellbares Tohuwabohu in Grün! □ Stefan Alkofer

*Neujahrssamstag 1978: Auf der Schwarzwälder Höllentalbahn kommt der bergwärts fahrende P4561 mit 145 176 an der Spitze am Bahnhof Hirschsprung an.*





Auch für die Modellbahn-Epoche-IV bietet das Vorbild noch reichlich Anregungen für nicht alltägliche Zugbildungen. Doch natürlich haben auch artreine Züge ihren Reiz.

# ES BLEIBT BUNT



023 055 hatte am 27. April 1973 zwischen Neckarburken und Mosbach nur einen kurzen Nahverkehrs zug am Haken, ideal für eine Modellnachbildung in H0.



FOTOS (2): PETER SCHIFFER/SLG, EISENBAHNSTIFTUNG

**W**ir sind wieder auf den Modellbahnseiten. Doch auch manches Bild vom großen Vorbild erinnert eindeutig an die geliebte Modelleisenbahn. Liegt es an der Perspektive von schräg oben oder an der lieblichen Mittelgebirgslandschaft?

In unserem Aufmacherbild aus dem Jahr 1975 jedenfalls zieht eine unbekannte 215 ihren Nahverkehrs zug nach Köln durch das Siegtal bei Kleehahn. Ein Motiv wie geschaffen für die Nachbildung im kleinen Maßstab: Blockstelle und Vorsignal, begleitende Straße mit Brücken über Bahn und Fluss, eine abwechslungsreiche Führung der Bahnlinie im Einschnitt und auf dem Damm, Telegrafeneleitungen! Und ein Zug, der aus sechs Umbau-Dreieckern klassisch-einheitlich zusammengestellt ist, zumindest auf den ersten Blick. Doch aufgemerkt, es sind je zwei Wagen mit Gepäckabteil beziehungsweise mit Abteilen erster Klasse eingestellt.

Das Vorbild für unseren ersten Modellzug der Epoche IV stammt von der Strecke Heidelberg – Osterburken, einer der in den frühen 1970er-Jahren noch von Crailsheimer 23 befahrenen Bahnlinien. Der kurze Personenzug ist aus zwei Reichsbahn-Wagen und einem Umbauwagen-Pärchen der zweiten Klasse gebildet. Erster Klasse reiste man im bequemen Eilzugwagen der Bauart 36. Für das Gepäck reichte eine Donnerbüchse. Der Modellzug entstammt größtenteils dem Roco-



Der N 5819 mit 050 281, der 1974 am Block Streitmühle auf der Schiefen Ebene bergauf stampfte, macht sich auch in H0 bestens.

Programm, nur die Donnerbüchse stammt von Fleischmann. Auf der Titelseite dieses Hefts ist übrigens die verlängerte Version jenes Nahverkehrszuges nachgebildet. Für das verstärkte Reisendenaufkommen in den Morgen- und Abendstunden wurde der Zugstamm um ein weiteres Dreiachser-Pärchen und einen vierachsigen Umbauwagen, jeweils der zweiten Klasse, ergänzt. So war dann auch die 23 halbwegs ausgelastet.

Nur ein einziger Umbauwagen ist in unserem Zugbeispiel aus dem Altmühltal bei Solnhofen eingereiht. Warum der einzelne Wagen zwischen den Expressgutwagen unterschiedlicher Bauart eingereiht war, entzieht sich unserer Kenntnis. Jedoch ist der Zug ein schönes Beispiel dafür, was beim großen Vorbild so alles möglich war. Als erster Wagen hinter der 118 läuft ein moderner Post-Schiebewandwagen der Gattung Habipss, hinter dem B4yg dann ein erheblich



In den E 3236, den 118 044 am 29. März 1980 bei Solnhofen beförderte, war eine sehenswerte Mischung aus Expressgutwagen eingestellt. Warum sich aber auch ein B4yg dazugesellte, ist heute nicht mehr herauszubekommen. Für unseren Modellzug in N haben wir die schöne 119 von Arnold dem alten Modell einer 118 aus selbem Hause vorgezogen.

### Ein einzelner Umbauwagen dient zur Auflockerung

älterer Behelfspackwagen (MDie). Eine Position weiter ist ein Schnellzug-Packwagen (Düm) eingereiht. Erst dann folgt der den Reisenden zugängliche Zugteil, bestehend aus mindestens zwei Silberlingen, vermutlich ist der Zug noch einige Wagen länger.

Den Modellzug zieht an Stelle einer 118 (in heute nicht mehr zeitgemäßer Ausführung einst von Arnold produziert) die schöner ausgefallene Arnold-119 in der zuletzt produzierten Version. Der Schiebewandwagen stammt von Electrotren, der Umbau- und der Behelfspackwagen von Roco. Hinter dem Minitrix-Packwagen folgen die maßstäblich ausgefallenen Silberlinge von Röwa.





FOTO: ANDREAS RITZ

*Der N6876 mit Zusatzauslastung, den 212 232 am 26. Mai 1982 bei Ichenhausen (Strecke Günzburg – Krumbach) am Haken hatte, inspirierte uns ebenfalls zur Modellnachbildung. Es handelte sich wohlgermerkt nicht um einen GmP oder PmG.*

Ebenfalls in der Unterzahl waren die beiden Dreiaxser in unserem Beispiel aus dem Schwäbischen. Dem Nahverkehrszug waren sechs Güterwagen in fotogener Reihung beige stellt. Im Maßstab 1:87 ergibt sich folgende Reihung: 212 und Umbauwagen von Roco, Bts-Behältertragwagen von Piko, gedeckte Güterwagen von Roco und Rivarossi sowie zwei Kesselwagen wiederum von Piko. Nach Ankunft im Endbahnhof gibt es vermutlich einiges zu rangieren.

Die sehenswerte Kombination eines Umbauwagen-Kurzzuges mit einer dreiteiligen Schienenbusgarnitur lief einst in Nord-



FOTO: WOLFGANG RAPP



*Bamberg, 20. September 1973: 280 006 ist mit einer besonderen Fuhre auf dem Weg nach Maroldsweisach oder Dietersdorf.*



Mit drei Loks wäre der E 3640 auf der Donautalbahn bei Inzigkofen am 28. Juli 1986 sicher übermotorisiert gewesen. Doch hinter der führenden 215 088 laufen 215 012 und eine 211 nur leer mit. Da auf dem linken der beiden Streckengleise verkehrend, bog der Eilzug auf die Zollern-Alb-Bahn in Richtung Tübingen ab. Eindeutig ein Zug für die Digitalfans.



FOTO: ANDREAS RITZ

bayern, vermutlich, um eine Leerfahrt zu vermeiden. Im Modell ist für solche Fälle eine digitale Lösung hilfreich, unabhängig von der Baugröße. Wir haben den Zug wieder in N nachgestellt (Arnold-V80, Fleischmann-Wagen, den VT 98 gibt es von Minitrix).

Auch das letzte H0-Beispiel lässt sich nur mittels Digital-Steuerung sinnvoll verwirkli-

chen. Exzellente 215-Modelle in den passenden Farben bietet ESU an, mit perfektem Sound und vielen Zusatzfunktionen einschließlich Rauchentwicklung. Für die nachlaufende 212 müsste man eine Digitalversion von Roco verwenden. Wer es auf die digitale Spitze treiben will, kann im an erster Stelle laufenden BD4yg noch eine mittels

Servo und Funktionsdecoder zu öffnende Gepäckraum-Türe einbauen.

In analogen und klimaanlagenlosen Zeiten war diese im Sommer offene Tür offensichtlich alltäglich, wie viele unserer Vorbildfotos beweisen. Die Modellbahner oder Hersteller werden sicher auch das irgendwann umsetzen. □ *Andreas Bauer-Portner*



Ab 1967 stellte die DB trinkfreudigen Ausflüglern den Sonderzug „Deutsche Weinstraße“ zur Verfügung. In der ersten Version bestand er aus acht umgebauten Dreiaxsern, ergänzt durch einige Gesellschaftswagen, die aus E 36-Eilzugwagen entstanden. N-Modelle der Dreiaxser bietet aktuell Fleischmann an, der Gesellschaftswagen stammt aus Roco-Produktion, die 216 von Brawa.

# Durchaus für *Dritte*



FOTO: ANDREAS RITZ

*München-Ludwigsfeld, 16. November 1990: In einem Bauzug ist ein aus einem Umbauwagen entstandener Wohn-Werkstattwagen eingereicht.*

Klassische Eisenbahn: Stahlträger und Blech haben ein langes Leben. Ist ein Ende der ursprünglichen Nutzung abzusehen, beginnt das zweite Leben, dann das dritte. Auch die Umbauwagen wurden vielfältig weiterverwendet und umgenutzt.



Bei der Generalüberholung der ET 65 in den 1960er-Jahren erhielten die übrigen Triebzüge 24 vierachsige Umbauwagen als neue Mittelwagen. Am 8. April 1976 weilte 465 015-6 mit 865 015 und 865 616-7 des Bw Stuttgart als P 4265 im Bahnhof Tamm (Württ).

Schon lange bevor die letzten Umbauwagen-Dreiachser 1985 aus DB-Diensten ausschieden, begann mit der massenhaften Abstellung dieser Wagengattung der Umbau zu Bahndienstwagen. Von 1969 bis 1984 richteten die AW Offenburg und Kassel zirka 2000 Dreiachser als Bauzugwagen her und verdrängten damit die Donnerbüchsen aus den Bauzügen. Etwa 20 Gattungen in vielen Untervarianten entstanden für die unterschiedlichsten Anforderungen. Am häufigsten waren die Wohn-Schlafwagen, die fast die Hälfte der Umbauten ausmachten, sowie die Wohn-Werkstattwagen, von denen zirka 600 Stück aufgelegt wurden. Daneben gab es auch Aufenthaltswagen, Bauleiterwagen, Wasch-Dusch- und Wasch-Trockenwagen oder solche für den



FOTOS (2): ULRICH BUDDÉ

Für die ET 85 wurden dagegen dreiachsige Umbauwagen als Mittelwagen hergerichtet. Am 17. August 1972, kurz vor Beginn der Olympischen Spiele, waren zwei 485 (vorn 485 023) mit Mittel- und Steuerwagen in München Ost anzutreffen.



FOTO: MICHAEL FISCHBACH

Küchendienst. Auch reine Geräte- und Werkstattwagen wurden eingerichtet. Beim Umbau entfielen oft einige Fenster, die dann mit Blechplatten verschlossen wurden, anderer-

Im Mai 1979 unternahmen Eisenbahnfreunde eine Sonderfahrt auf den von Oberursel ausgehenden Strecken der früheren Frankfurter Lokalbahn AG. Mit einem frisch ausgearbeiteten B4yg wurden die Strecken im Oberurseler Stadtgebiet und nach Niederulm befahren. Zum Einsatz kamen die Akku-Loks 2020 und 2018 der Stadtwerke Frankfurt, letztere eine ehemalige V 36, die auch mit einem Stromabnehmer ausgerüstet war.



Im Bahnhof Schenklengsfeld waren am 10. Juli 1984 die B3yg-Wagen 1 bis 4 der Hersfelder Eisenbahn abgestellt. Davor steht einer der Uerdinger Triebwagen der hessischen Privatbahn.

FOTO: K. HENNING KÜRTH

Nachdem durch einen Frontalzusammenstoß am 17. November 1966 der gesamte alte Personenwagenpark unbrauchbar geworden war, hatte die Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn einen gebrauchten DB-Wagenzug aus dreiachsigen Umbauwagen (drei Pärchen) im Einsatz. Hier ist der P 2177 an einem Sommerabend im Juni 1967 in Königstein angekommen, die Lok 262 setzt ins Bw zurück.

seits wurden auch neue Türen mit Rollläden eingesetzt. Bis 1990 blieb der Bestand nahezu unverändert, die Wagen waren mittlerweile ozeanblau umlackiert worden. Heute sind nur noch wenige Exemplare im Bestand der DB Bahnbaue, etliche Wagen sind an private Gleisbaufirmen gegangen.

### Nur wenige Privatbahnen setzten Umbauwagen ein

Die Zahl der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, bei denen Umbauwagen als Drei- oder Vierachser eingesetzt wurden, ist sehr überschaubar. Mit den größten Bestand hatte die Tegernseebahn, dort liefen zunächst vier von der DB übernommene B3yg. Nach einem Rangierunfall wurden diese durch drei



FOTO: MICHAEL FISCHBACH



Im langen Sonderzug nach Tegernsee ist etwas mehr als die Hälfte des damaligen Umbauwagen-Bestandes der TAG vereint, ein Dreiachser-Pärchen sowie einer der drei in Blau beziehungsweise in Weiß-Blau lackierten B4yg.

FOTO: BAUER-PORTNER



*Da hat auch eine 218 kräftig zu tun: Nicht weniger als zwölf aus Umbauwagen entstandene Bahndienstwagen, dazu sieben weitere ehemalige Güterwagen, waren am 22. August 1986 bei Oberstaufen in einen in Richtung Kempten laufenden Bauzug eingereiht.*

Vierachser ersetzt. Für die Sonderzüge der TAG wurde 1978 nochmals ein Dreiachser-Pärchen beschafft.

Nicht bei unseren Privatbahn-Bildern vertreten sind die Ilmetal- und die Extertalbahn, die ebenfalls Umbauwagen in kleinen Stückzahlen besaßen.

In der Freizeitanlage Klingelpütz in der Kölner Innenstadt steht seit 1974 ein einzelner B3yg. Nach diversen Umbauten wird er von Kindern im Alter zwischen sechs und 14 Jahren besucht. Vielen Generationen hat er schon vielfältige Spielmöglichkeiten geboten. Doch 38 Jahre Witterung sieht man dem Wagen an, der Rost hat sich ausgebreitet, die Fenster sind undicht. Eine Grundrenovierung ist zwingend notwendig, damit noch viele Kinder ein Stück alter Eisenbahn für sich entdecken können. Da das finanzielle Budget des Jugendzentrums Köln für eine bauliche Überholung nicht im Ansatz ausreicht, ist man auf Spenden und ehrenamtliche Unterstützung angewiesen. Info: [www.jugz.de](http://www.jugz.de), Frau Bettina Dichant. □ A. Bauer-Portner



FOTOS (2): ANDREAS RITZ

*Drittes Leben: Für den Fahrradverleih im Wiesbadener Hauptbahnhof wurde dieser ehemalige Bauzugwagen weiterverwendet (24. August 2009).*



FOTO: MIKE SIMON

*Viertes Leben? Der ehemalige B3yg steht bunt verziert im Kinder- und Jugendzentrum „Klingelpütz“ in Köln.*



FOTO: STEFAN KLEIN

*Viertes Leben: Als Aufenthaltswagen für die Arbeiterwohlfahrt in Nordhorn diente 2013 dieses Dreiachser-Pärchen.*

FOTO: ROTHOWE



Auf der Rhedaer Bahn von Münster nach Warendorf herrscht nicht nur hier in Telgte im Januar 1960 tiefer Winter, doch in den dampfbeheizten Umbauwagen ist's wohlig warm.

Marburg Südbahnhof am Morgen des 13. Mai 1961: Auch Schüler und Studenten warten darauf, dass 78 399 mit ihrem hauptsächlich aus DB-Umbauwagen bestehenden Zug den Bahnübergang freigibt.



FOTOS (2): DR. ROLF BRÜNING



Da geht nicht nur die Post ab: 86 535 passiert mit Zug 1237 von Korbach nach Kassel am 24. April 1959 die Brücke bei Külte.

Es kommt immer auf den Standpunkt und die Vorgeschichte an: Mit den ab 1954 beziehungsweise 1957 in großem Stil gefertigten drei- und vierachsigen Umbauwagen sorgte die Bundesbahn nicht nur in den Bummelzügen für mehr Bequemlichkeit.



# Single im Pärchen

**N**icht, dass früher alles besser war. Die Kühe hatten definitiv keine größeren Köpfe und auch die Wiesen waren längst nicht in jedem Falle grüner. Aber Bahnfahrten hatten in den 1950er- und 60er-Jahren trotz all der erst allmählich abklingenden Mangelerscheinungen, an denen die Bundesbahn wie die Mehrheit der Bevölkerung litt, eine andere Qualität. Das mag sich für jüngere Generationen gerade im Hinblick auf die auf alten Fahrgestellen aufgebauten DB-Umbauwagen merkwürdig

anhören, doch just sie stehen beispielhaft für das Bemühen der Bahn, ihren Fahrgästen auch mit einfachen Mitteln möglichst schnell ein gewisses Maß an Komfort selbst im Nah-

## Preußische Abteilwagen: Holzbänke in der dritten Klasse

verkehr zu bieten. Der Kunde wurde seinerzeit noch nicht als Störfaktor empfunden!

Verwöhnt waren wir damals in den frühen 50er-Jahren weiß Gott nicht. Ich kann mich

noch gut an die mit preußischen Abteilwagen bestückten Bummelzüge erinnern, an das Ächzen und Rumpeln nicht nur auf den Schienenstößen, an den strengen Geruch, im günstigsten Fall nach Desinfektionsmitteln, an die – heute würde man sagen ergonomisch geformten – Holzbänke der dritten Klasse, für Kinder allerdings nur bedingt geeignet, und an den von Abteil zu Abteil turnenden Schaffner. Vor allem letzterer blieb mir in Verbindung mit einem knallbunten Christbaum unauslöschlich im Gedächtnis,



Bei herrlichem Winterwetter macht 66 002 mit vierachsigen Umbauwagen am Haken am 13. Januar 1963 in Marburg mächtig Dampf.

war's doch eine Fahrt zu einer Weihnachtsfeier der kanadischen Streitkräfte, bei denen mein Vater als Zivilangestellter arbeitete.

### Ein Schritt nach vorn mit gepolsterten Sitzbänken

Welch Gipfel des Komforts boten da doch die Umbauwagen der Bundesbahn, mit denen ich 1956, dem Jahr des Ungarn-Aufstands und der Klassenreform bei der DB, Bekanntschaft machte! Sicher, es waren nicht

zuletzt die schon genossenen Fahrgestelle der dreiachsigen Preußenwagen, auf denen meist die Umbau-Dreiachser aus geschweißten Stahlgehäusen aufbauten, aber die Sitzqualität in diesen Durchgangswagen machte selbst längere Fahrten in derart bestückten Personenzügen, ob an den Rhein, nach Brilon-Wald oder auch Frankfurt, für mich durchaus zu einem angenehmen Erlebnis.

Die jetzt von der dritten in die zweite Klasse aufgestiegenen 3yg-Wagen verfügten über mit braunem Kunstleder überzogene,

gepolsterte Sitzbänke; die zuvor zweite, nun erste Klasse punktete in 2+2-Sitzanordnung mit Stoffbezügen auf Federkernpolstern und sogar Kopfstützen. Ein Luxus, den ich damals allerdings mangels passender Fahrkarten nur beim Durchgehen und kurzen Probesitzen genießen konnte. Schmale Windfänge, auch als Sichtblenden geeignet, minderten nicht nur den damals noch wenig beliebten Großraumeindruck, sondern schützten zumindest am Fensterplatz vor Zugluft von geöffneten Übersetzfenstern. Eine nie versagen-

Von Hanau nach Friedberg: Auf Dr. Rolf Brünings Hausstrecke über Bruchköbel ist am 14. September 1964 E 41 228 mit Zug 2227, vorn ein kurzgekuppeltes Umbau-Pärchen, in Erbstadt-Kaichen unterwegs.





Drei Pärchen bilden den Personenzug, den 50 123 am 30. März 1964 in Dutenhofen auf der schon elektrifizierten Lahntalbahn befördert.

de, rein mechanische Klimaanlage, die freilich gelegentlich auch für ein Reizklima bei manchen Reisenden ob widerstreitender Bedürfnisse sorgen konnte.

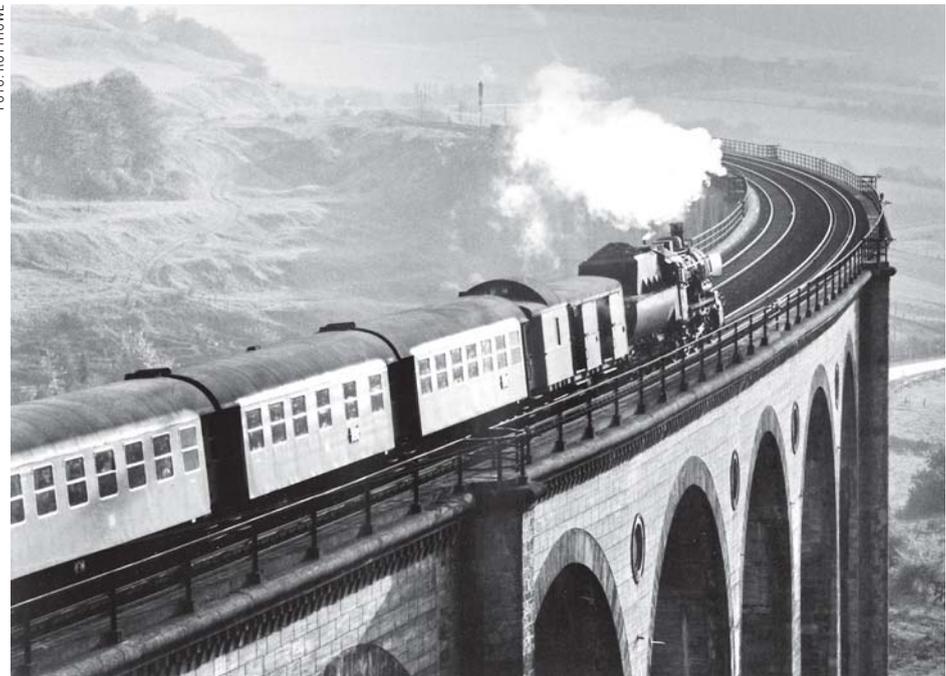
Eines verhinderten damals auch die Windfänge nicht, geschweige denn die gern ein wenig klappernden Fenster: Der typische Geruch nach Ruß und Qualm sättigte alles inklusive der eigenen Klamotten. Von Ausnahmen abgesehen waren es schließlich

### Dampfheizungen gut geeignet zur Schuhtrocknung

Dampflokomotiven, die auch die Personenzüge bespannten. Maschinen der Baureihen 38, 78 und 86 waren es typischerweise in Westfalen oder auch schon mal eine 66, wenn ich zu Verwandten nach Hessen fuhr.

Folgerichtig war die große Masse der Umbauwagen mit einer Dampfheizung ausgestattet, deren Vorzüge zweifellos in auf den Blechkästen deponierten und sodann schnell trocknenden Schuhen bestanden, der ich aber auch ein Erlebnis der besonderen Art

FOTO: ROTHOWE



Noch ganz ohne Fahrdraht: Im September 1964 überquert eine 38.10 mit Wannentender und dem Personenzug Hameln – Paderborn am Haken den Altenbekener Viadukt.



FOTOS (4): DR. ROLF BRÜNING

Mit Umbauvierachsern als Zug 1371 durchquert 01 037 am 25. September 1964 auf dem Weg von Ansbach nach Würzburg Franken.



Ziel Warburg: Aus Hagen kommend passiert diese 38.10 mit ihrem Personenzug, der nicht nur aus umgebauten Dreiachsern besteht, die Einfahrt nach Brilon-Wald.

FOTO: DR. ROLF BRÜNING

verdanke. Es war im Winter 1967/68, eine eisige Freitagnacht. Ich war auf dem Rückweg vom Studienort, hatte den Eilzug nach Hamm genommen und musste nun in den Bummelzug Richtung Paderborn umsteigen.

### Überraschung: Zünftige Eiszeit im Umbau-Pärchen

In zweien der drei Umbau-Pärchen herrschte drangvolle Enge, nur das hinterste bot, wie ich vom Bahnsteig aus zu meinem Erstaunen erahnen konnte, anscheinend jede Menge freie Sitzplätze. Also erklimmte ich den eingezogenen Einstieg, ließ hinter mir die Tür krachend ins Schloss fallen und fand mich alsbald in einer bizarren Winterlandschaft wieder: Eiszapfen an den Wänden, sich gerade erneut bildende Eisblumen an den Fenstern, Raureif auf dem Kunstleder und gefrierende Pfützen auf dem Boden.

„Willste nich lieber nach vorne kommen“, feixte Willi, der herbeigeeilte Schaffner, den ich von etlichen abend- und nächtlichen Bahnheimfahrten gut kannte. „Die Dampfheizung is undicht und ne ganze Stunde, bis de zuhause bist, musste nich inne Arktis verbringen!“ Als Single im Pärchen, das hat doch was. Im Hinblick auf die völlig verrauchten Raucher- und Nichtrauchersektionen – damals nahm man das im letzten Spätzug eines Tages gen Ostwestfalen nicht so genau – in den Wagen voraus habe ich es dann eben gewagt und den Selbstversuch im Nordpol-Ambiente ohne Erkältungsfolgen überstanden. Nicht zuletzt dank des fürsorglichen Willi, der mir aus dem Zugführerabteil im Halbgepäckwagen noch schnell zwei Handtücher herbeischaffte und einen kräftigen

FOTO: ROTHOWE



216 190 ist mit ihrer stattlichen Garnitur aus Umbau-Pärchen am 23. September 1976 in Heldenbergen-Windecken, seit 1970 Stadt Nidderau, unterwegs.



*Der Umbau war gut drei Jahre her, als die Dreiachser-Pärchen 1957 hinter der P8 gen Köln aus Wuppertal-Steinbeck rollten.*

Schluck aus seiner mit angereichertem heißen Kaffee wohlgefüllten Thermoskanne gönnte. Hand aufs Herz: Können Sie sich das auf die heutige Zeit gemünzt vorstellen?

Wohl kaum, ebenso wenig wie eine Bahnfahrt mit der Deutschen Bundespost, oder?

Das war im Oktober 1965. Zu zweit waren wir auf der Rückreise aus dem Rheinland, wo wir ein ziemlich feuchtföhliches Wochen-

### Letzte Chance: Postzug mit Personenbeförderung

ende bei einem Ex-Fremdenlegionär überstanden hatten. Im Zug liefen zwei Umbau-Vierachser mit, doch wir zogen einen klassischen Abteilwagen den 4yg-Wagen mit Minden-Deutz-Drehgestellen MD 41 vor. Da mein Kumpel Karl-Dietrich und ich bei Wein, Weib und Gesang die Zeit verpasst hatten, kam es, wie es kommen musste: Unser Anschlusszug war weg, dummerweise der letzte in Richtung heimatlicher Gefilde.

Nicht wirklich ein Problem, denn da gab's ja noch eine Alternative! Also hockten wir uns draußen auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs auf eine Bank, der Wartesaal hatte um Mitternacht geschlossen, sangen zur Gitarre die neuesten Beatles-Titel und warteten auf den Postzug, der uns schließlich gegen halb drei, im eingereichten Umbau-Pärchen selbstverständlich, nach Hause schaukelte. Übrigens: Die Umbauwagen der Bundesbahn waren allen gegenteiligen Behauptungen zum Trotz längst nicht so laut wie die Donnerbüchsen! □ *Karlheinz Haucke*

*Die Weihnachtsbescherung wartet: Am 24. Dezember 1960 verlässt 03 1011 mit ihrem Umbauwagenzug Wuppertal-Elberfeld.*



FOTOS (2): SÄUBERLICH

# Kurz- Geschichten

Der „Ober-  
schwaben-Ex-  
press“ Aulendorf  
– Friedrichs-  
hafen im April  
1972. 03 131 hat  
ausnahmsweise  
zwei Umbau-  
Vierachser am  
Haken.

FOTO: NELKENRECHER/VEJ-ARCHIV



Kurze Umbauwagen-Züge  
waren eher selten. Wenn es  
sie gab, waren es oft  
kuriose Zugleistungen mit  
ungewöhnlicher Bespannung.

**A**ulendorf in Oberschwaben am kalten Donnerstag, 20. Januar 1972. 03 268 ist um 13.43 Uhr mit P3325 aus Ulm pünktlich eingefahren. „Det is einfach ne Schinderei, nen langen Personenzug mit ner 03 pünktlich zu fahren. Ick brauch jetzt erst ma ne Zigarette.“ Udo Schulz, ein Berliner Urgestein, fährt erst seit einigen Monaten als Aushilfsheizer beim Bw Friedrichshafen, sein Lokführer Hans Maier ist dagegen ein alter Hase. Sieben 4yg-Umbau-

wagen sind für ihn kein Problem, wenn der Heizer sein Geschäft versteht. Damals laufen die drei Ulmer 03, die letzten ihrer Gattung bei der Bundesbahn, vor allem auf der 104 Kilometer langen württembergischen Südbahn Ulm – Friedrichshafen. Neben einem Eilzugpaar stehen vor allem Personenzüge im Plan, meist gebildet aus Umbauwagen und mit Halt an allen Stationen. Nicht unbedingt das typische Einsatzgebiet für die einst stolze Schnellzuglokomotive mit großen Treibrädern.

Die Anschlussleistung P3329 Aulendorf – Friedrichshafen ist eine ungewöhnliche Ausnahme im damaligen Laufplan. Sie besteht nur aus einem B4yg-Wagen und erreicht einen Schnitt von nahezu 60 km/h. „Oberschwaben-Express“ wird dieser Zug bei den Eisenbahnern genannt, es ist allerdings ein Express, bei dem Lokführer und Heizer eher ausspannen können. So rollt 03268, die erst kurz zuvor noch eine LO-Zwischenausbesserung im AW Lingen bekommen hatte, pünktlich nach 44 Minuten Fahrzeit um 14.54 Uhr im Zielbahnhof ein: „Det is men liebster Zuch, zwe Schippen ins Feuer, und ab die Post.“

Die Rückleistung, P3343, ist dann wieder eher Heizers Leid. Sieben B4yg-Wagen und 104 Kilometer in 2 Stunden 22 Minuten bei 26 Zwischenhalten. An jenem Januartag des Jahres 1972 bleibt diese Schinderei dem Heizer allerdings erspart. Bei der Anfahrt in Friedrichshafen Stadt erleidet 03268 einen Zylinderriss. Eine Diesellok muss einspringen. Es ist das Ende für diese 03, die Umbauwagen werden sie um fast zwei Jahrzehnte überleben.

## Noch mehr Power: 2700 PS für ein B3yg-Pärchen

Noch mehr Power sieht damals die Bespannung des P 3048 Friedrichshafen – Markdorf vor: eine 221 mit 2700 PS für ein B3yg-Pärchen. Am 27. Dezember 1973 ist die Kemptener 221 105 eingeteilt. Es sind Ferien, Fahrgäste spärlich und der an der Lok lauernde Eisenbahnfreund darf auf dem Führerstand mitfahren. Nun bespannen die großen V 200 zu jener Zeit meist schwere Schnellzüge und das haben die Lokführer auch so im Blut. So kommt es, dass der Meister hinter Kluffern in einer langen Geraden bis auf 125 km/h beschleunigt, während er von der neuen Gasturbinen-210 schwärmt. Der dezente Hinweis, dass die B3yg am Haken nur für 90 km/h zugelassen sind, lässt ihn reflexartig zum Bremshebel greifen.



2700 PS für ein B3yg-Pärchen: Diese Motorisierung sorgt am 27. Dezember 1973 für eine ungeplante Schnellfahrt mit 221 105, die hier in Markdorf für die Rückfahrt nach Friedrichshafen umgesetzt hat.



Mit der 2800 PS starken 218 354 ist auch der Schienenbus-Ersatzzug P 7040 Friedrichshafen – Radolfzell durchaus übermotorisiert. Überlingen, März 1978.

Beim Umsetzen in Markdorf meint der Zugführer dann lapidar auf Südschwäbisch: „Do hoscht uns ganz schä durchgschüttelt; guet, dass Ferie sind und koiner im Zug war“. So bleibt diese Schnellfahrt ohne Folgen und eine Anekdote in der Geschichte der DB-Umbauwagen.

In den 1970er-Jahren werden kurze Umbauwagenzüge am Bodensee immer wieder auf die Reise geschickt. Insbesondere dann, wenn eine Radolfzeller Schienenbusgarnitur ihren Geist aufgegeben hat. Dann müssen meistens Haltinger 218 ran – das Modernste, was die DB bei der Dieseltraktion zu bieten hat. Dabei kommt es zu so sonderbaren Garnituren mit einem B3yg-Pärchen und einem Altbaugepäckwagen. Schließlich bieten die Schienenbusse Gepäckbeförderung an (auf der Schiene!) und wenn kein BD3yg zur Hand ist, muss ein Vierachser ran. Der Zugführer genießt in diesem Fall mit Sicherheit den besseren Reisekomfort.

Apropos Reisekomfort: Der wurde bei der ach so gescholtenen Beamtenbahn durchaus groß geschrieben. Immerhin hatte man

64293 verlässt im August 1971 den einsam gelegenen Bf Parkstein-Hütten mit P4424 nach Weiden. BD3yg, AB3yg und ein B4yg reichen trotz Berufsverkehrszeit aus.



den Umbauwagenserien AB-Versionen gegönnt – mit Erste-Klasse-Großraumabteilen, die wirklichen Luxus boten; insbesondere im Vergleich zur heutigen Ersten Klasse in den modernen Regiozügen. Da gab es bequeme Polstersitze, die sogar ausziehbar waren.

Der so genannte „Karnickelschein“, die fünfzigprozentige Fahrpreismäßigung für kinderreiche Familien, bescherte so manchem jungen Dampfloktan eine Fahrt auf Plüschpolstern hinter einer 03, 23, 38, 41, 50, 64 oder 86. So schickte das Bw Weiden seine 64 noch Anfang der 1970er-Jahre vor Personenzügen nach Bayreuth und zurück. Und die führten, es war ja eine Hauptbahn, immer auch Erste-Klasse-Wagen mit. So war es auch an einem regnerischen Augusttag des Jahres 1971. P4494 Bayreuth – Weiden hatte zehn Achsen, einen B4yg und ein BD3yg/AB3yg-Pärchen. Zuglok: 64293 des Bw Weiden. Erstes Fahrtziel des aus dem Badischen angereisten Dampflokfans: der einsam gelegene Bahnhof Parkstein-Hütten.

### Zehn Umbauwagen-Achsen und 64 293 vom Bw Weiden

Der versprach ein schönes Ausfahrt-Bild und die Strecke eine stilvolle Reise in der Ersten Klasse zum Preis von 7,60 DM hin- und zurück (bis Weiden 58 km). Die 64 legte sich ins Zeug und erreichte des Öfteren die Lok- und Wagenhöchstgeschwindigkeit 90 km/h. Fenster auf (bei den Umbauwagen eine etwas fummelige Angelegenheit) und man konnte aus den Polstersitzen heraus Dampflokmantik pur genießen. In Parkstein-Hütten hegte das Zugpersonal große Sympathie für den jungen Eisenbahnfreund: Die 64 stampfte erst aus dem Bahnhof, nachdem hinter dem Bahnübergang der Foto-standpunkt eingenommen war.

Die Weiterfahrt nach Weiden erfolgte in einem hochmodernen 614 des P 2082 Lichtenfels – Weiden. Der hatte in Parkstein-Hütten aber nur einen Bedarfshalt, den offenbar



FOTO: BUDDÉ

194 039 vom Bw Augsburg ist am 8. September 1977 mit P 5262 aus Westerstetten pünktlich um 13.49 Uhr in Geislingen eingelaufen. Das Schülerzugpaar P 5243/5262 gehörte zu den werktäglichen Leistungen des Geislinger Dreier-Pärchens.

selten jemand in Anspruch nahm. So donnerte der Triebwagen zunächst am Bahnsteig vorbei, um nach rund 500 Metern zum Stehen zu kommen. Brav setzte der Triebwagenführer zurück und meinte dann später: „In Parkstein-Hütten steigen nur die Dampflokkverrückten ein. Aber die sind mir sympathisch.“ Er war ein Vollblut-Eisenbahner, wie sie damals die Bundesbahn prägten.

Ob besonders pfiffige und sparsame Bundesbahner der BD Stuttgart die drei einzigen Dreier-Pärchen der DB auf die Gleise setzten, ist leider nicht überliefert. Fakt ist, dass die letzte dieser drei Garnituren bis Ende der 1970er-Jahre vom Bahnhof Geislingen aus eingesetzt wurde, auf der Hauptbahn Richtung Ulm und auf der Tälesbahn nach Deggingen. Die drei B3yg-Wagen waren fest miteinander gekuppelt, der mittlere Wagen hatte weder Jalousien an den Übergängen noch eine Lichtmaschine. Vermutlich waren

es Rollenlagerwagen, denn sie durften 100 km/h laufen. Bekannt sind Bespannungen mit Krokodilen (BR 194) vom Bw Augsburg und mit schweren E-Loks der Reihe 150 vom Bw Kornwestheim, die sonst Schubdienste auf der Steige leisteten. Auf der Tälesbahn zog eine V100 das ungewöhnliche Gespann.

Unsere Kurz-Geschichten sind nur Momentaufnahmen aus einer auch für den Modellbahner äußerst interessanten und vielfältigen Epoche. Es war eine Zeit, als die Bahn mehr auf Sein als auf Schein Wert legte, eine Zeit ohne „Störungen“; Signalstörung, Weichenstörung, Triebfahrzeugstörung, Türstörung etc. hörte man damals selten und auch über das Wetter wurde nicht geredet. Das lag auch an robusten, ausgereiften Fahrzeugen. Und dazu zählten natürlich unsere Umbauwagen. □

Wolfgang Schumacher

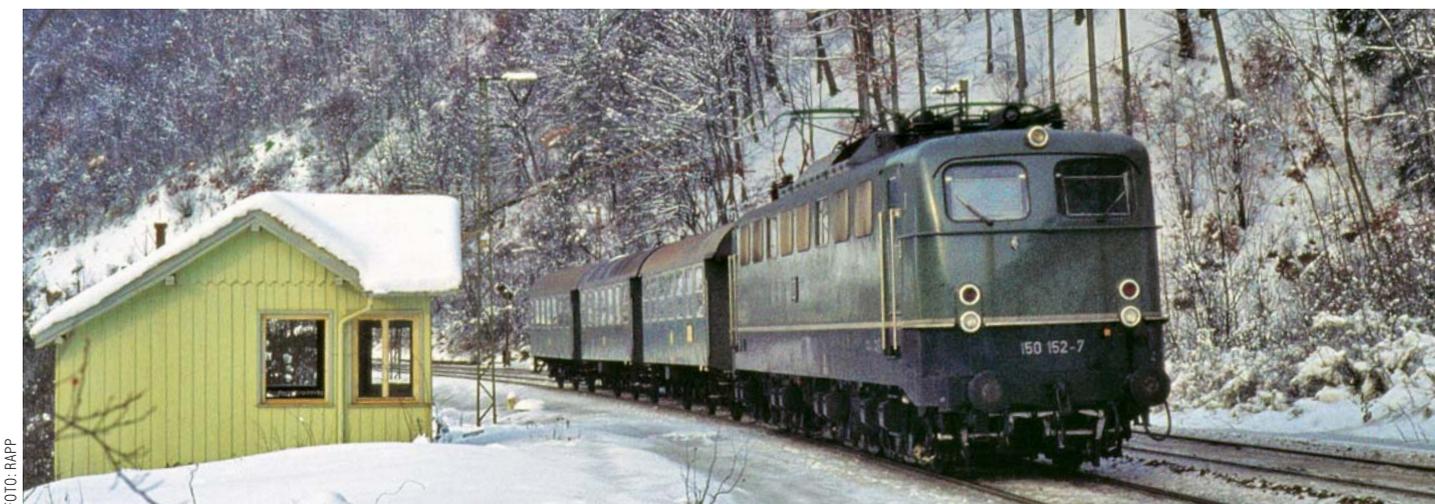


FOTO: RAPP

Am 14. Dezember 1977 hatte 150 152 die Ehre, das Dreier-Pärchen als P 5243 die Geislinger Steige hoch zu schleppen.

# Durchs Ruhrgebiet

## Doppel-DVD – 2,5 Stunden



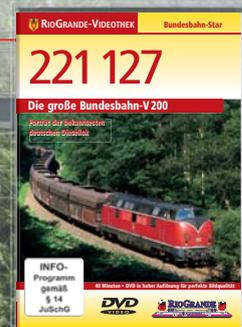
Unsere filmischen Ruhrgebietstouren mit Großdieselloks sind legendär. Nach der 221 und der Ludmilla folgt die 225, die bis 2013 die 2500 t schweren Stahlbrammenzüge vom Stahlwerk in Duisburg zum Walzwerk in Hohenlimburg brachte. Eine perfekte „Tour de Ruhr“, die an fast allen wichtigen Bauwerken und Fabriken entlang- führt. Es ist eine Fahrt durch ein Verkehrslabyrinth von Strecken, Straßen, Flüssen und Kanälen. Sieben größere Fluss- und Kanalbrücken werden überfahren, 26 Eisenbahnstrecken und 118 Straßen über- oder unterquert, 17 Bahnübergänge liegen auf dem Weg, außerdem werden acht Straßenbahnlinien gekreuzt. Filmgenuss pur – nicht nur für die Fans der 225, der unterwegs u.a. V 200 053, 194 178, Ruhrpottsprinter, G 2000, 232, 241, 290, 185 und 189 begegnen. Laufzeit 2,5 Stunden

Best.-Nr. 6117  
€ 29,95

*Weitere faszinierende  
Ruhrgebietstouren:*



Best.-Nr. 6095  
€ 22,95



Best.-Nr. 6093  
€ 22,95



Ein (fast) stilreiner Personenzug aus den 1970er-Jahren: Der Winterdampfzug auf der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf–Welzheim am 28. Dezember 2010.

Seit inzwischen über 30 Jahren gehören die Umbauwagen zum gewohnten Bild vieler Museumszüge. Neben wenigen Schnellzugwagen waren sie die letzten grünen Personenwagen bei der Deutschen Bundesbahn.

# Die letzten Grünen

Um es gleich vorneweg zu sagen: Die Überschrift ist nicht politisch gemeint, sondern bezieht sich auf die letzten grünen Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn, die im Fall der vierachsigen Umbauwagen bis Ende der 1980er-Jahre im Einsatz standen. Schon von Anfang an waren Eisenbahnfreunde bei ihren Sonderfahrten bemüht, passendes Wagenmaterial zu den Dampflok zu finden, die sich meist bereits im Besitz der Vereine befanden. Natürlich waren die klassischen Donnerbüchsen begehrt, aber ab Ende der 1960er-Jahre fast nicht mehr verfügbar. Die Alternative waren Vorkriegs-Eilzugwagen, die allerdings ebenfalls nicht einfach zu bekommen waren. So griff man oftmals auf die drei- und vierachsigen Umbauwagen zurück, die im Schüler- und Berufsverkehr noch gebraucht wurden, aber am Wochenende meist schon abgestellt waren. Ein Vorteil der Umbauwagen war, dass sie im Gegensatz zu den Vorkriegs-Eilzugwagen nicht so schwer waren (28 zu 44 Tonnen Leergewicht) und somit der Kohleverbrauch geringer blieb. Ein großer Nachteil war jedoch



FOTO: OLIVER HAUG



FOTO: LUTZ KRAUSE

Am 20. August 2013 war die frisch aufgearbeitete 01 150 mit drei B4yg-Wagen und zwei ehemaligen Postwagen in Paderborn Nord zu bestaunen.

die fehlende Plattform im Vergleich zu den Donnerbüchsen, was die Attraktivität der Sonderzüge einschränkte.

Leider waren die Preisvorstellungen für den Verkauf der Fahrzeuge schon damals sehr hoch und auch der Erhaltungszustand der ausgemusterten Wagen teilweise schlecht, so dass es sich viele Vereine in den 80er-Jahren nicht leisten konnten, ausgemusterte Wagen zu übernehmen. Diese wurden stattdessen bei der DB vielfach zu Bauzugwagen umgebaut, während sich die Museumsbahner mit Spantenwagen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) eindeckten. Diese Fahrzeuge sind im Prinzip den Umbauwagen der DB sehr ähnlich. Bei den ÖBB wurden alte Fahrzeuge ebenfalls mit einem neuen Aufbau versehen, allerdings im Gegensatz zu den DB-Wagen mit Plattformen und, ideal für Fahrten mit Triebfahrzeugen ohne Dampfheizung, auch mit einer unab-

hängigen Webasto-Heizung ausgestattet. So kam es, dass bis heute bei vielen Vereinen die ehemaligen ÖBB-Spantenwagen zu finden sind. Erst nachdem die Preise im Nachbarland massiv gestiegen waren, wurden die deutschen Wagen wieder interessant.

Heute kann man bei vielen Museumsbahnen mit Umbauwagen fahren. Komplette Garnituren sind allerdings äußerst selten anzutreffen. Die Dreiachser sieht man wie in Zeiten des Regeleinsatzes meist als Pärchen unterwegs. Eine vollständige Einsatzüber-

sicht würde den Umfang dieser Ausgabe sprengen, doch ein paar typische Einsatzstrecken sollten hier nicht fehlen.

## Im Einsatz bei den Museumsbahnen

Vierachsige Wagen im Museumsbahneinsatz findet man unter anderem bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn auf Strecken rund um Nürnberg, bei der DBK Historische Bahn hauptsächlich zwischen Schorn-

*In Welzheim angekommen, verlassen im September 2013 die zahlreichen Gäste den Sonderzug, während 64 419 ans andere Zugende umsetzt.*



FOTO: FLEISCHER



FOTO: KORBIMAN FLEISCHER

## Erste Einsätze vor Zügen von Eisenbahnfreunden

„Bis zum Erwerb der ersten beiden Donnerbüchsen, die bis dato noch zwischen Falls und Gefrees mit einer V60 unterwegs waren, wurden die Verwaltungs-sonderzüge der Generalvertretung der Deutschen Bundesbahn, so die damalige Bezeichnung, mit Umbauwagen gebildet“, weiß Heinrich Mergel, der seit über 40 Jahren bei den Ulmer Eisenbahnfreunden in unterschiedlichen Funktionen tätig ist. „Die ersten Fahrten der Ulmer Eisenbahnfreunde und ihrer Lokomotive 98812 führten auf der Donau- und Echzabahn von Ulm über Blaubeuren, Schelklingen und Münsingen nach Marbach. Die Bundesbahn stellte das Wagenmaterial und den Zugführer, der Verein sorgte für die Lok. Da-

mals waren an den Wochenenden vier- oder sechsteilige B3y-Garnituren im Stilllager verfügbar, die Montag bis Freitag auf der Donautalbahn liefen“, erinnert sich Mergel an die damaligen Fahrten. „250 bis 400 Fahrgäste nutzten die Züge, so dass auch nach Kauf der eigenen Donnerbüchsen, die zudem erst aufgearbeitet werden mussten, mit Umbauwagen gefahren wurde. Viel später, nachdem die eigenen Wagen einsatzbereit waren, wurde aber auch noch auf die Umbau-Dreiachser der DB zurückgegriffen“, berichtet er. „Erst mit dem Dampflokverbot des Ministerialdirigenten Binnewies endeten die beliebten Dampfzugfahrten nach Marbach“, ergänzt Heinrich Mergel abschließend.

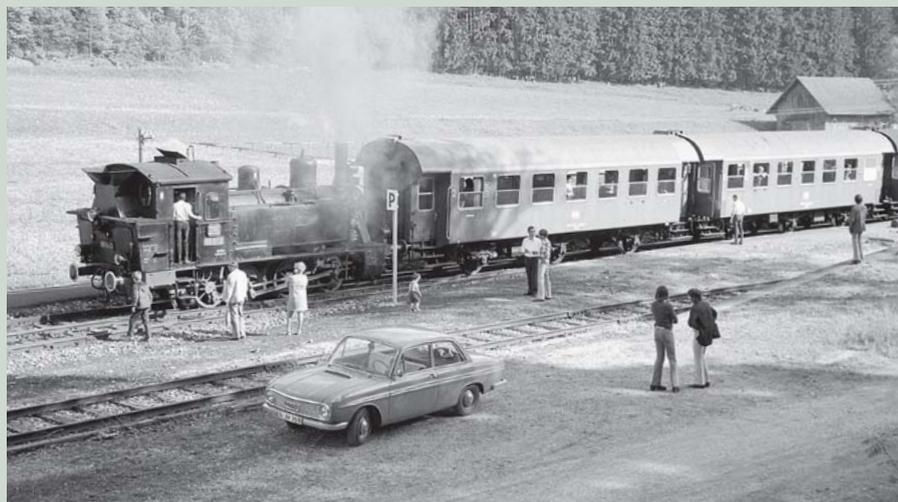


FOTO: HEINZ SICKERT

Im Mai 1973 waren die B3y von Montag bis Freitag noch im Plandienst. Am Wochenende kamen sie aber mit Dampfzügen, hier mit 98812 in Marbach, zum Einsatz.

Beim „Pingelheini“, auf der Strecke der Bremen – Thedinghauser Eisenbahn, ist ein aus einem Bauzugwagen entstandener Bistrowagen zu entdecken.

dorf und Welzheim, bei der Landeseisenbahn Lippe zwischen Bösingfeld und Dörentrup, bei der Sauschwänzlebahn zwischen Blumberg-Zollhaus und Weizen, bei der Arbeitsgemeinschaft Geesthachter Eisenbahn zwischen Geesthacht und Bergedorf, auf der Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa sowie in den Niederlanden bei der Corus Stoom Ijmuiden.

Die dreiachsigen Fahrzeuge sind ebenfalls in ganz Westdeutschland verbreitet. Auf der Ruhrthalbahn kommen die Wagen des Eisenbahnmuseums Bochum zum Einsatz. Rund um Osnabrück verkehren die Wagen der Osnabrücker Eisenbahnfreunde. Auch die Hammer Eisenbahnfreunde setzen Dreiachser auf der Strecke Hamm-Süd – Lippborg-Heintrop ein. Rund um Hanau sind die Hanauer Eisenbahnfreunde mit ihren Fahr-

## Viele Umbauwagen sind erhalten geblieben

zeugen aktiv. Bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn und auf der Sauschwänzlebahn findet man neben den Vierachsern auch dreiachsige Umbauwagen. B3yg kann man auch bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz zwischen Ebermannstadt und Behringersmühle und der Museumseisenbahn Minden auf den Gleisen der Mindener Kreisbahn und der Wittlager Kreisbahn erleben.

Eine Besonderheit ist heute der Einsatz eines B4yg-Wagens im ET65 der Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG) rund um



Wie im Planverkehr ist der Stuttgarter ET 65 mit einem Umbau-Mittelwagen verstärkt im Einsatz, hier in Backnang am 16. September 2006.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER



FOTO: DANIEL BRÜSER

Ehemals zwischen Mobach und Mudau, dann auf Wangerooge eingesetzt, befinden sich einige „Schmalspur-Umbauwagen“ nun bei der Brohltalbahn.



Symbolisch für die vielen Bauzugwagen im Museumsbahnverkehr steht diese Aufnahme von Florian Kauffeld bei Eyach.



Inzwischen abgestellt sind die ehemaligen DB-Umbauwagen beim Hessencourrier, hier mit einem Sonderzug in Naumburg am 8. September 2004.



FOTO: WOLFGANG RAPP

Viele Ausfahrten der E 75 09, die 2005 beim Brand im DB-Museum schwer beschädigt wurde, fanden mit Umbauwagen statt, die damals noch im Regelbetrieb standen, hier am 11. August 1985 in Amstetten (Württ.).

In Schwarzerden ist am 20. Juli 2008 ein den Wagen der rollenden Weinstraße nachempfundener Bistro-Wagen der Ostertalbahn zu sehen.

Stuttgart. Schon im Planverkehr wurden Anfang der 1960er-Jahre mit der Modernisierung der Triebwagen die alten Mittelwagen durch modernere Umbauwagen ersetzt.

Wenige Jahre, nachdem keine Umbauwagen mehr im Originalzustand zu bekommen waren, begannen einzelne Vereine, gut erhaltene Bauzugwagen wieder in Sitzwagen zurückzubauen. Leider fehlt bei diesen Fahrzeugen größtenteils die originale Inneneinrichtung. Trotz dieser Einschränkungen ergeben sich doch einheitliche Zuggarnituren, wie sie zum Beispiel auf der Ostertal-

### Aus Bauzugwagen entstehen Personenwagen

bahn zwischen Ottweiler und Schwarzerden angetroffen werden können. Aber auch bei den Osnabrücker Eisenbahnfreunden findet man solche Rückbauten. Selbst im Osten Deutschlands, bei den Warener Eisenbahnfreunden, sind Rückbau-Umbauwagen im Einsatz zu erleben. Aber natürlich haben es auch nicht wieder in den Ursprungszustand zurückgebaute Bauzugwagen in den Museumsbestand geschafft. Sie finden Verwen-



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

dung als Begleitwagen für das Personal, als mobile und stationäre Werkstattwagen oder als Lagerwagen im Bahnhofsumfeld.

In den letzten Jahren erlebten die Umbauwagen eine regelrechte Renaissance im Rahmen von Fotozügen mit ehemaligen Bundesbahn-Diesel- oder -E-Loks. Nahezu jedes Wochenende sind im Sommer reine Fotozüge unterwegs, die extra für Fotofreunde ent-

lang ausgewählter Strecken verkehren. Vielleicht eine gute Verwendung für diese Wagons, denn in der Beliebtheit bei den Fahrgästen können die Fahrzeuge nicht mit den Vorkriegs-Konstruktionen mit offener Plattform mithalten, auch wenn sie oft sogar besser zur Lokomotive passen als die eingesetzten Fahrzeuge aus Länderbahnzeiten. □

Korbinian Fleischer

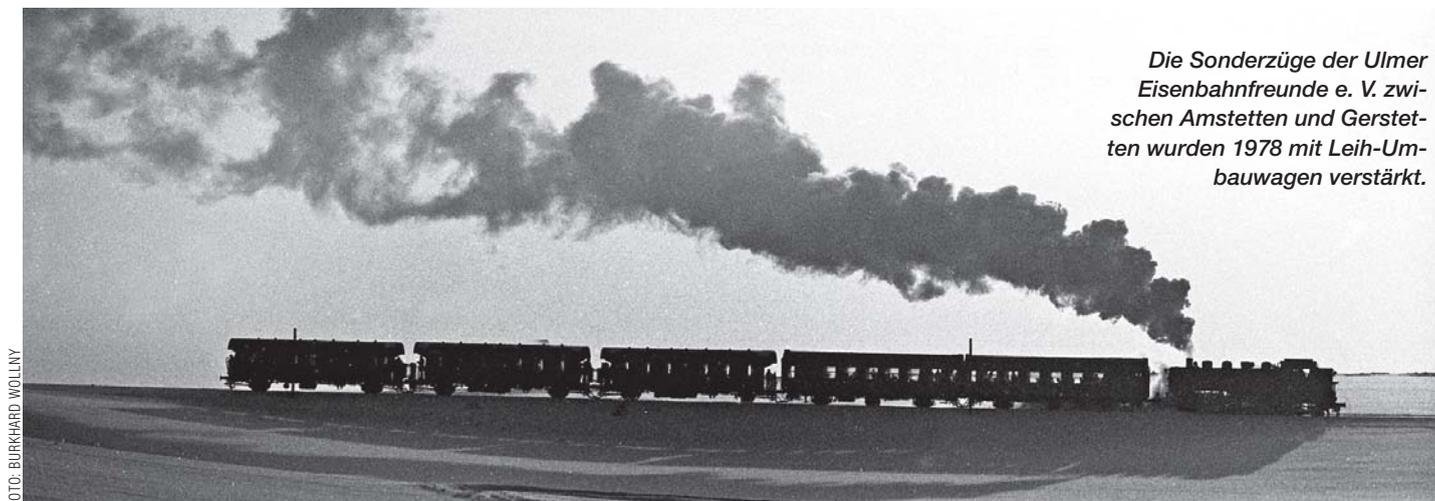


FOTO: BURKHARD WOLLNY

Die Sonderzüge der Ulmer Eisenbahnfreunde e. V. zwischen Amstetten und Gerstetten wurden 1978 mit Leih-Umbauwagen verstärkt.



FOTO: WOLFGANG RAPP

Zwischen Amstetten und Gerstetten waren am 9. Oktober 1988 Umbauwagen in Allgäu-Zollernbahn-Ausführung im Einsatz.

## Neue Fahrzeuge bei der Sauschwänzlebahn Zollhaus-Blumberg – Weizen

Seit Frühjahr 2013 verkehren auf der bekannten Sauschwänzlebahn zwischen Zollhaus-Blumberg und Weizen im Südschwarzwald dreiachsige Umbauwagen im neu erworbenen Zug der Stadt Blumberg. Die Gründe für die Anschaffung eines eigenen Zuges durch die Stadt, bestehend aus Umbauwagen samt Dampflok 262 der ehemaligen Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn, erläutert Betriebsleiter Christian Brinkmann in einem Gespräch im Juni 2013:

„Traditionell hat bislang der Verein bei der Sauschwänzlebahn den Betrieb durchgeführt“, berichtet er. „Von Seiten der Stadt war der Ansatz, die Strecke besser auszulasten, da die Fixkosten immer identisch sind, und deshalb öfter und auch im Winterhalbjahr zu fahren. Gerade Nikolausfahrten sind bei anderen Bahnen einer der Höhepunkte des Jahres, weshalb wir auf der Suche nach Wagen waren, die auf jeden Fall auch beheizbar sein sollten, was bei den dreiachsigen Umbauwagen der Fall ist“, so Christian Brinkmann. Doch auch weitere Gründe sprechen für die Umbauwagen. „Es gibt noch relativ viele Fahrzeuge in Deutschland, die wir auch recht schnell erwerben konnten. Zusätzlich beka-



FOTO: FLEISCHER

Christian Brinkmann (rechts) mit seinem Mitarbeiter für die Pflege der Wagen.

men wir preisgünstig mehrere Ersatzteillieferer, so dass ein langfristiger Betrieb der Garnitur möglich ist. Ein weiterer wichtiger Punkt war, dass eine Firma die Radsätze für Umbauwagen neu aufgelegt hat, so dass es auch hier zu keinen Engpässen kommen kann. Wir haben gleich elf Stück abgenom-

men und gegen die defekten Radsätze getauscht, die jetzt in Aufarbeitung sind. Ganz entscheidend ist bei uns das Wagengewicht, da wir auf unserer Strecke Züge mit 550 Sitzplätzen anbieten möchten, die auch vom Kohleverbrauch wirtschaftlich gefahren werden können. Nebenbei muss auch gesagt werden, dass die Instandhaltung der Wagen mit Stahlaufbau viel einfacher ist als die alter Wagen mit Holzaufbau. Passend zu den Umbauwagen haben wir die Dampflok 262 der ehemaligen Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn erworben, so dass sich damit ein historisch korrektes Bild ergibt“, so der Betriebsleiter. „Während der Aufarbeitung der eigenen Dampflok agieren wir mit Leihfahrzeugen wie mit der ehemaligen 230 094 der rumänischen CFR, die 2001 als „2455 Posen“ wieder aufgearbeitet wurde und im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein ist, oder mit der V100 der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH. Außerdem haben wir nach dem Kauf der beiden vierachsigen Wagen des Vereins Wutachtalbahn e. V. jetzt so viele Wagen, dass wir auch mal mit zwei Garnituren fahren können, was zurzeit seitens der Eisenbahnbetriebsordnung zwar noch nicht möglich ist, aber eingerichtet werden soll. Die städtischen Fahrten finden Montag bis Freitag statt, während am Wochenende nach wie vor und wie bisher der Verein die Fahrten mit eigenem Material durchführt. Im Rahmen dieser Umstellung haben wir auch unser Preissystem angepasst. Damit wollen wir versuchen, die Züge gleichmäßig auszulasten, so dass es an weniger frequentierten Tagen Spartarife gibt“, so der Betriebsleiter. Voll des Lobes war Christian Brinkmann über die sehr gute Arbeit der Waggonfabrik Rastatt, die den Auftrag über die Aufarbeitung der erworbenen Umbauwagen bekommen hat: „So dass wir gerne weiterhin mit der Waggonfabrik zusammenarbeiten wollen. Aber natürlich kostet die Aufarbeitung dort auch Geld“.



FOTO: FRITZ PFLÜGER

Im Jahr 2013 kam eine grundsätzlich zu den neuen Umbauwagen passende, aber farblich nicht ganz stilechte preußische P8 auf der Sauschwänzlebahn zum Einsatz.

Bei den Zugbildungsseiten haben wir uns auf H0 und N beschränkt, für diese Nenngrößen loben wir auch unser Gewinnspiel aus. Doch auch für alle weiteren gängigen Baugrößen sind die Umbauwagen erhältlich.

# FÜR GROSS UND KLEIN

Für die Spur I legte Märklin vierachsige Umbauwagen in Ausführungen der Epochen III und IV auf, dazu die Dreiachser, von denen es auch einen ozeanblauen Bauzugwagen mit digitalen Messfunktionen gab. Derzeit sind die Modelle nicht in Produktion. Noch größer ist das Angebot von Piko: Für die Spur G werden derzeit dreiachsige Umbauwagen angeboten.

Auch in Spur Z gab es aus Göppingen beide Grundtypen. Mit dem Display mit zwölf Dreiachser-Pärchen konnte man die Abstellgleise eines mittleren Bahnhofs mit einem Schlag füllen oder einen der im Vorbildteil erwähnten Gastarbeiterzüge nachstellen.

In N hat man derzeit nicht mehr die Wahl, nachdem die Roco-Modelle nicht weiter produziert werden. Man muss beim Neuwagen-

kauf auf die zwar fein detaillierten, aber leider etwas hochbeinigen Fleischmann-Modelle zurückgreifen, egal ob Drei- oder Vierachser. Ozeanblaue Bauzugwagen in N hatte nur Roco im Programm.

Für TT ist man derzeit auf das Kleinserienangebot von Krüger-TT angewiesen, auch dort gab es die Drei- und Vierachser in anscheinlicher Qualität.



FOTO: BAUER-PORTNER

*Von Spur Z bis I: In allem gängigen Baugrößen sind Modelle der vierachsigen Umbauwagen zu haben. Nur die TT-Spur fehlt auf unserem Gruppenbild.*



Mit Lenz-Modellen lässt sich dieser Vorortzug in Spur 0 realisieren. Der kurze Zug ist im Maßstab 1:45 immerhin 170 Zentimeter lang.

Vielleicht die schönsten Modell-Umbauwagen sind derzeit in Spur 0 zu haben. Lenz legte in den letzten Jahren sowohl die Dreials auch die Vierachser als perfekt detaillierte und trotzdem erschwingliche Fahrzeuge auf. Die Modelle weisen eine vorbildentsprechende, gemäß der Wagenklassen unterschiedliche Inneneinrichtung auf. Durch die glasklaren Fenstereinsätze und in Verbindung mit der serienmäßigen Beleuchtung ergeben sich schöne Einblicke. Ein Effekt, den man durch etliche Figuren als Blickfang noch steigern kann. Nach dem problemlosen Öffnen des Daches, dazu sind vier Schrau-

### Prachtmodelle in 1:45 kommen von Lenz

ben und die elektrischen Steckverbindungen zu lösen, könnte man auch noch etwas Farbe ins Spiel bringen. Die blauen Polster der ersten Klasse der Dreiachser sind nämlich nicht nachgebildet. Die LED-Beleuchtung funktioniert analog ab etwa vier Volt, ist aber dank des serienmäßigen Decoders auch digital schaltbar. Dank eines üppigen Stromspeichers sind auch längere stromlose Abschnitte kein Problem. Das Schlusslicht kann ebenfalls digital und analog aktiviert werden, in letzterem Fall mittels eines mitgelieferten Magneten, der über den Wagen gezogen wird. Die Vierachser von Lenz laufen vorbildgerecht auf zwei unterschiedlichen Drehgestellbauarten, einerseits auf den Minden-Deutz-Leicht-Gestellen und andererseits auf den Schwanenhalsdrehgestellen amerikanischer Bauart. Dank Kurzkupplung und Federpuffern ergibt sich mit den Lenz-Modellen ein schönes, geschlossenes Zugbild.



Serienmäßig ist bei Lenz die analog und digital schaltbare Innenbeleuchtung. Für die attraktive Blondine von Preiser muss der Modellbahner allerdings selbst sorgen.



Nach der einfach durchzuführenden Demontage des Modells zeigt sich die Platine für die Innenbeleuchtung mit integriertem Digitaldecoder.



Auch die Vierachser sind in allen Vorbildvarianten und mit unterschiedlichen Drehgestellen bei Lenz zu haben, wie auch die Köf.

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT

Das Angebot in H0 kann wegen des Umfangs und der drei aktuellen Hersteller Fleischmann, Märklin und Roco an dieser Stelle nicht annähernd vollständig beschrieben werden. Auf eine Besonderheit sei je-

doch hingewiesen: In H0 ist von Roco derzeit ein Dreier-Set erhältlich, in dem Mittelwagen zum ET 65 angeboten werden. Warum wohl gleich drei Stück enthalten sind? Für einen betriebstauglichen Einsatz zusammen mit

dem ET-65-Modell von Brawa müssten am Roco-Wagen allerdings Adapter für die stromführende Kupplung des ET angebracht werden, keine leichte Bastelaufgabe. □

Andreas Bauer-Portner

FOTOS (2): BAUER-PORTNER



Nur für das Foto einfach zusammenzustellen: Das Einfügen eines Roco-Mittelwagens in Brawas ET 65 gelingt nur mit Bastelaufwand.

## Großes MEB-Extra-Umbauwagen-Gewinnspiel

Wenn Sie nun auf dieser Seite des Heftes angekommen sind und das neue MEB-Extra ausführlich gelesen haben, wollen wir Sie mit einem schönen Gewinnspiel belohnen, dessen Frage nicht ganz einfach ist, deren Lösung aber in diesem Heft steht. Zur Beantwortung benötigen Sie nicht einmal das Internet. Hauptpreis für Ihre Bemühungen ist ein Fleischmann-Digital-Startset in der Spurweite N mit einer Wannentender-P 8 und vier Umbauwagen-Vierachsern. Aber auch die anderen Gewinne wie die H0-Zugpackung, ebenfalls von Fleischmann und ebenso mit Wannentender-P8, oder die Märklin-Zugpackung können sich sehen lassen, genauso wie die übrigen Preise, die

sich alle weitestgehend um das Thema Umbauwagen drehen und deren Vorbilder alle in diesem Heft mit Bild vorkommen. Nicht nur die beiden dreiachsigen Steuerwagen waren Einzelgänger, es gab auch einen Umbauwagen-Vierachser, der Einzelgänger blieb. Wir wollen von Ihnen die Bezeichnung dieses Wagens, der in diesem Heft abgebildet ist, wissen. Schicken Sie die Lösung an: MODELLEISENBAHNER, Stichwort „Umbauwagen“, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an [umbauwagen@modelleisenbahner.de](mailto:umbauwagen@modelleisenbahner.de). Der Einsendeschluss ist der 28. Februar 2014. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



# Das neue Güterwagen-

# Lexikon

Stefan Carstens • Per Topp Nielsen • Gerhard Fleddermann

## GÜTERWAGEN

DB AG • DB Cargo • Railion • DB Schenker Rail



Zahlen  
Fakten  
Entwicklungen  
Fotos



MIBA KLARTEXT

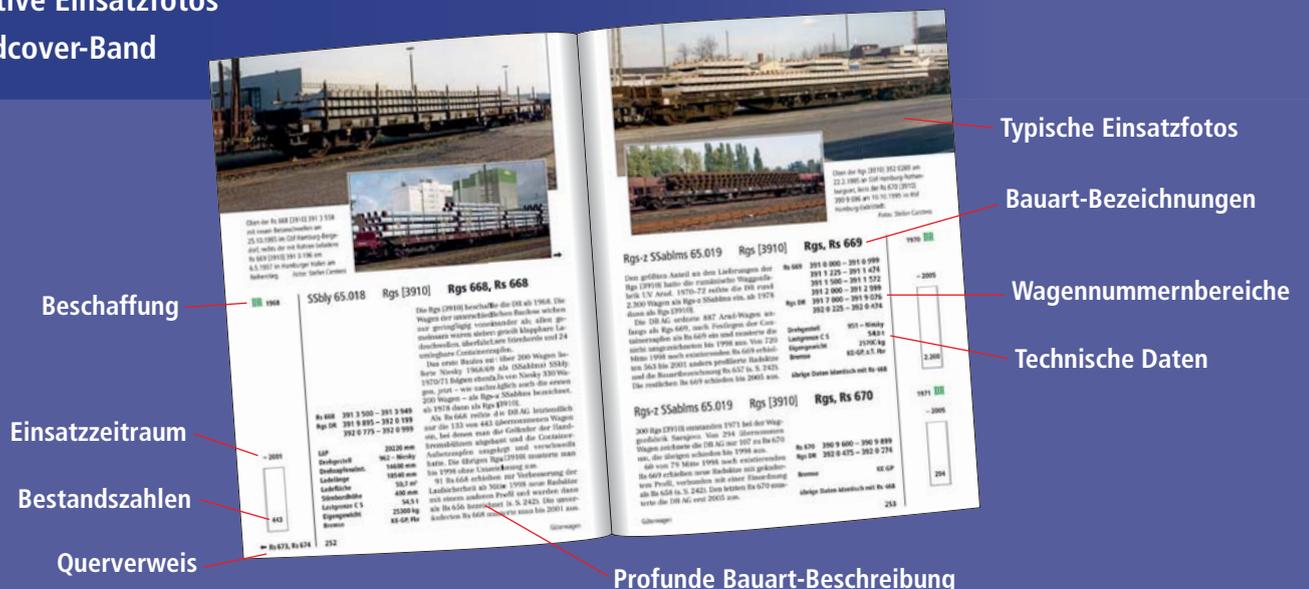
Mit 520 Beschreibungen und vielen bislang unveröffentlichten Fotos aller Güterwagen- und Tiefladewagen-Bauarten, die seit 1994 im Bestand der DB AG sowie von DB Cargo, Railion und DB Schenker Rail waren oder sind, geben die drei Autoren in diesem 480-Seiten-Lexikon einen ebenso kompletten wie handlichen Überblick. Aufgeführt sind darüber hinaus die in diesem Zeitraum angemieteten Wagen, auch sie mit allen wesentlichen technischen Daten und Eigenschaften, Wagennummernbereichen und Bestandszahlen. Weitere Kapitel beschreiben häufige Drehgestelltypen, die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren und Anschriften an Güterwagen. Das umfassende Nachschlagewerk zu einem einzigartigen Preis-Leistungs-Verhältnis!

480 Seiten im Format 17 x 24 cm, Hardcoverinband, 900 Farbfotos

Best.-Nr. 15088128

NEU  
€ 49,95

- 520 Güterwagen-Beschreibungen
- 900 repräsentative Einsatzfotos
- 480 Seiten Hardcover-Band



# Willkommen im Bahnhof!

Neu im  
Handel!  
€ 10,-



Wer in einen Zug einsteigt oder ihn verlässt, tut dies in der Regel über einen Bahnsteig. Dessen Anordnung und grundsätzliche Bauart hat sich im Laufe der Epochen kaum verändert. In ihrer Ausführung haben sich die Bahnsteige jedoch dem technischen Fortschritt bei Reisezug- und Triebwagen angepasst, was heute z.B. ein wesentlich bequemeres Ein- und Aussteigen ermöglicht.

Die neue ModellbahnSchule der MEB-Redaktion zeigt die vielfältige und epochen-geprägte Umsetzung ins Modell ebenso wie die unterschiedlichen Möglichkeiten, mehrere Bahnsteige mittels Unterführungen, Brücken, Fahrstühlen oder einfachen Schienenübergängen zu verbinden. Eigene Kapitel befassen sich mit Bahnsteigsperrern, wie es sie bis in die Epoche IV gab, mit Bahnsteigdächern und mit den einstmals zahlreichen Gepäckkarren.

100 Seiten, Format 225 x 300 cm,  
rund 200 Abbildungen und Skizzen, Klebebindung,  
Best.-Nr. 920029 • € 10,-