



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

5/1981

Oktober

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





E 69 im Herbst

Eine Impression der E 69 in herbstlicher Voralpenlandschaft fing Andreas Ritz mit der Kamera ein. Das Bild zeigt die 169 005 mit Nahverkehrszug Nr. 6603 am 21.10.1980 beim Haltepunkt Jägerhaus, Richtung Oberammergau.

5/81

ISSN 0171-3671

7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker
 Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
 E. Henne

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer

R. Barkhoff

C. Asmus

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur

Ing. Horst Obermayer

Peter Schiebel

Satz: fotosatz geiss, Puchheim

Druck: Printed in Italy

by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1981 6x.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41.40 DM ohne Portokosten

Einzelheft: 6.90 + 1,— DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Neue Auflagehöhe 26.500

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Die Hochdruck-Lokomotive	4
Die Eilzugwagen der Bauart 1935	9
Bw-Skizzen	13
Die Rhätische Bahn — 2. Teil	16
Perfekter Gebäude-Modellbau	21
Die preußische Gattung T 14	22
Die preußische T 10 — BR 76⁰	30
Referenzen an eine Achtzigjährige	35
Plandienstende für die E 69	39
Die Baureihe 95 bei der DB	44
Als die Sachsen mit den Böhmen . . .	49
Was wurde aus M + F	54
Die »Austerity« 2-10-0 als HO-Modell	55
Bücherecke	60
Mini-Markt	61
Was tut sich in Spur 0	63
Neuheiten-Journal	67
Bayern-Journal	73

Zu unserem Titelbild:

Am 16.10.1977 fährt der Nahverkehrszug Freilassing-Berchtesgaden in den Bahnhof von Bayerisch-Gmain ein. Inzwischen sind die alten Eilzugwagen der Reichsbahnbauart verschwunden, bald wird man auch die Elektrolokomotiven der Reihe 144.5 vermissen. **Foto: H. J. Obermayer**

Zum Poster:

Die 169 003 mit dem N 6608 in herbstlicher Landschaft zwischen Unterammergau und Altenau am 27.10.1980. **Foto: A. Ritz**

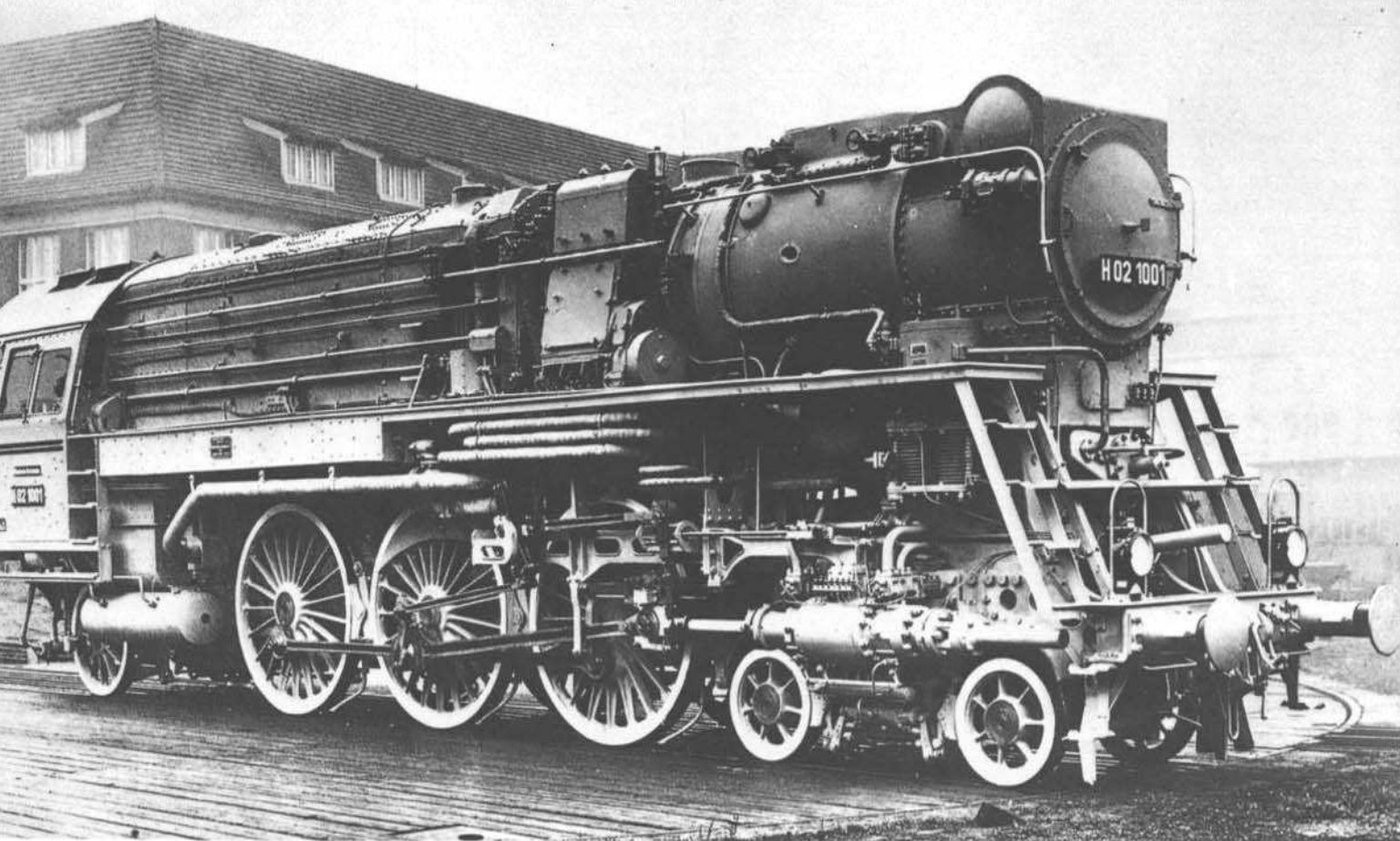


Bild 1: Die H 02 1001 auf dem Fabrikhof der Firma Schwartzkopff; gut erkennbar ist der geringe Zylinderdurchmesser

Werkfoto: Schwartzkopff

Die Hochdruck-Lokomotive

der Deutschen Reichsbahn, Bauart Schwartzkopff-Löffler

Wie zeitgenössischen Unterlagen zu entnehmen ist, hat die Deutsche Reichsbahn z. B. im Jahre 1928 zur Lokomotivfeuerung etwa 13 Millionen Tonnen Kohlen in einem damaligen Wert von rund 370 Millionen Reichsmark benötigt.

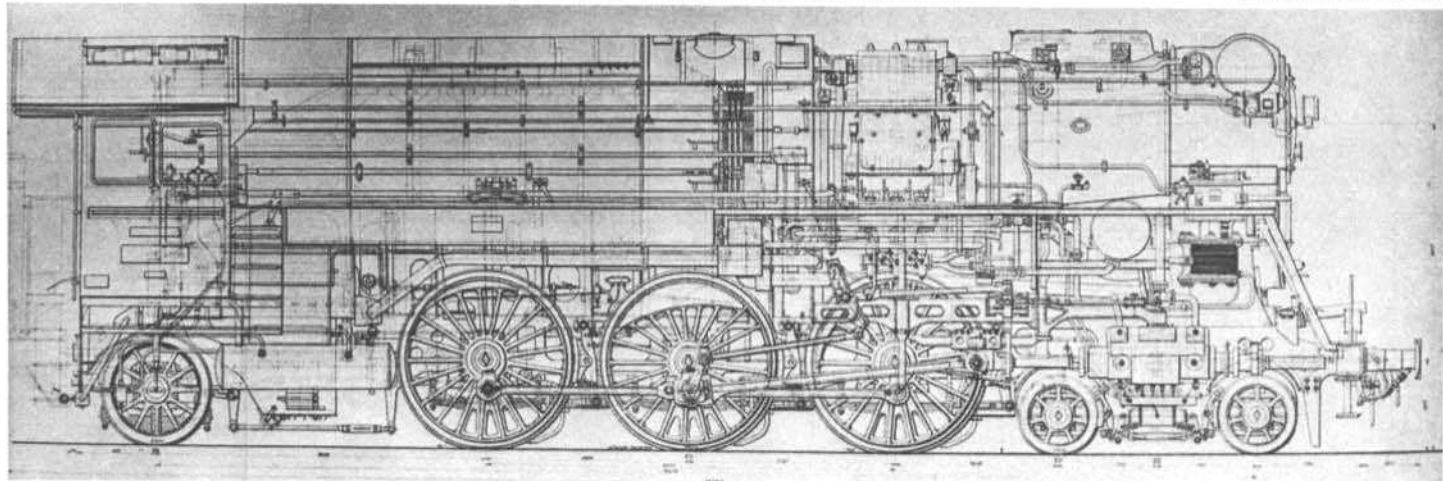
Es ist daher durchaus verständlich, daß die damalige Reichsbahn bemüht war, den Kohlenverbrauch ihrer Lokomotiven zu vermindern.

Als Bemühungen hierzu seien die Turbinenlokomotiven der Firmen Krupp und Maffei genannt. Auch die Schmidt'sche Heißdampfgesellschaft war bestrebt, in Verbindung mit der Firma Henschel eine Hochdrucklokomotive mit einem Kesseldruck von 60 atü nach ihren Entwürfen zu bauen. Die Deutsche Reichsbahn ließ daraufhin zur Erprobung dieser Bauart eine ältere 3-Zylinder-Schnellzuglokomotive der Baureihe 17² (S 10²) derart umbauen,

daß der Kessel durch den Schmidt'schen Hochdruckkessel und der Mittelzylinder durch einen Hochdruckzylinder ersetzt wurde. Die Lokomotive wurde nach ihrem Umbau eingehenden Versuchen bei der Versuchsabteilung für Lokomotiven im AW Grunewald unterzogen und daraufhin dem Betrieb übergeben. Ein völlig neuartiges Verfahren zur Erzeugung von Hochdruckdampf hatte Prof. Dr. Ing. Löffler ausgearbeitet, das sich speziell bei der

Bild 2: Aufrißzeichnung der Hochdrucklok 02. Hier ist zu erkennen, daß der Schlot über der ersten Kuppelachse angeordnet ist.

Foto: Sammlung C. Asmus



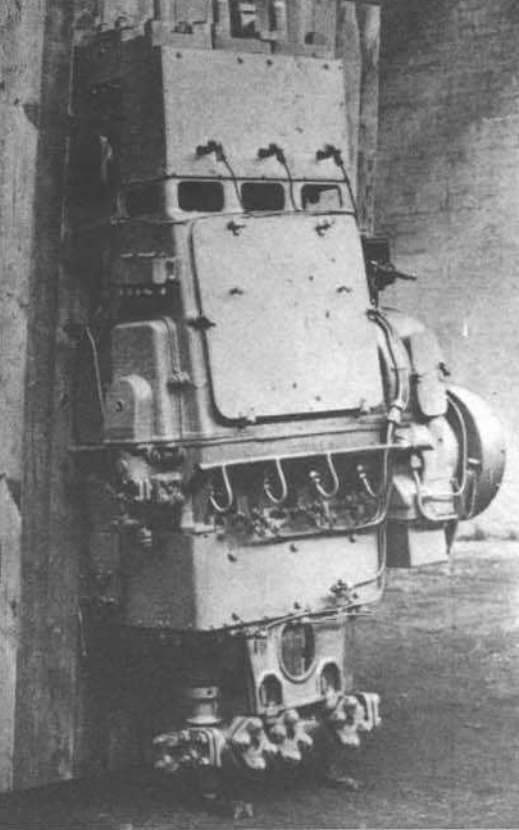


Bild 4: Der einzelne Hochdruckzylinder der Schwartzkopff-Löffler-Lokomotive.
Foto: Sammlung C. Asmus

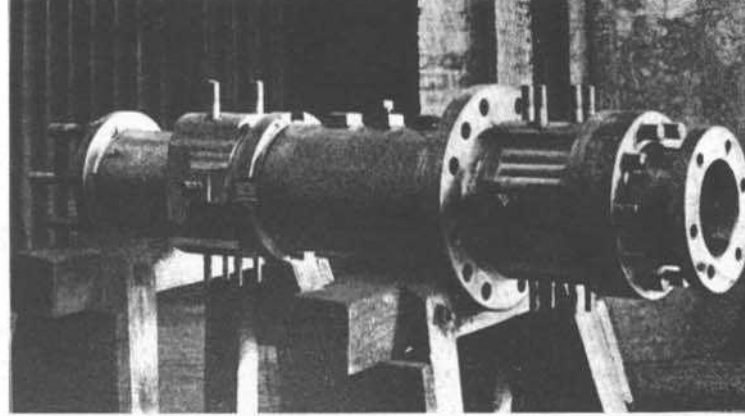


Bild 3: Die Hochdruckklok 02 erforderte auch eine neue Pumpenkonstruktion. Hier der Pumpensatz, der an beiden Seiten des Lokkessels montiert ist.
Foto: Sammlung C. Asmus

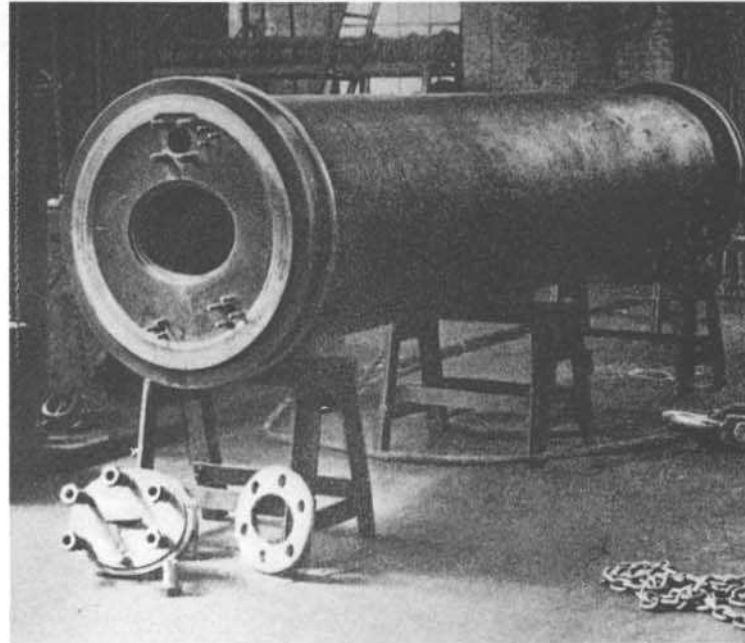


Bild 5: Der Verdampfer der Schwartzkopff-Löffler-Lok.
Foto: Sammlung C. Asmus

Dampflokomotive als besonders vielversprechend darstellte, weil es die Kesselsteinfrage in einfacher Weise zu lösen vermochte und außerdem im Gebiet hoher Kesseldrücke besonders wirtschaftlich war.

Dampf ohne Kesselstein

Die Eigenart des Verfahrens besteht darin, daß das Wasser in einer unbeheizten Kesseltrummel verdampft wird, der aus dem Rost erzeugte Wärme mittelbar durch einen Strom von überhitztem Dampf zugeführt wird. Die Wärme der Heizgase wird an einen Überhitzer übertragen, dessen Heizflächen daher durch Kesselstein nicht beeinträchtigt werden.

Nachdem die Lokomotivfabrik Wien-Floritsdorf die Brauchbarkeit dieses Verfahrens an einer kleinen, ortsfesten Versuchsanlage nachgewiesen hatte, entschloß sich die Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff, die Lizenzen zu erwerben. Sie erhielt von der Deutschen Reichsbahn den Auftrag zur Lieferung einer Schnellzuglokomotive mit einem Betriebsdruck von 100 atü und der Leistungsfähigkeit der Einheits-Schnellzuglokomotiven. Die Lokomotive wurde in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn entwickelt. Ihr Gewicht ließ sich dabei in den Grenzen der Einheits-Schnellzugmaschinen halten.

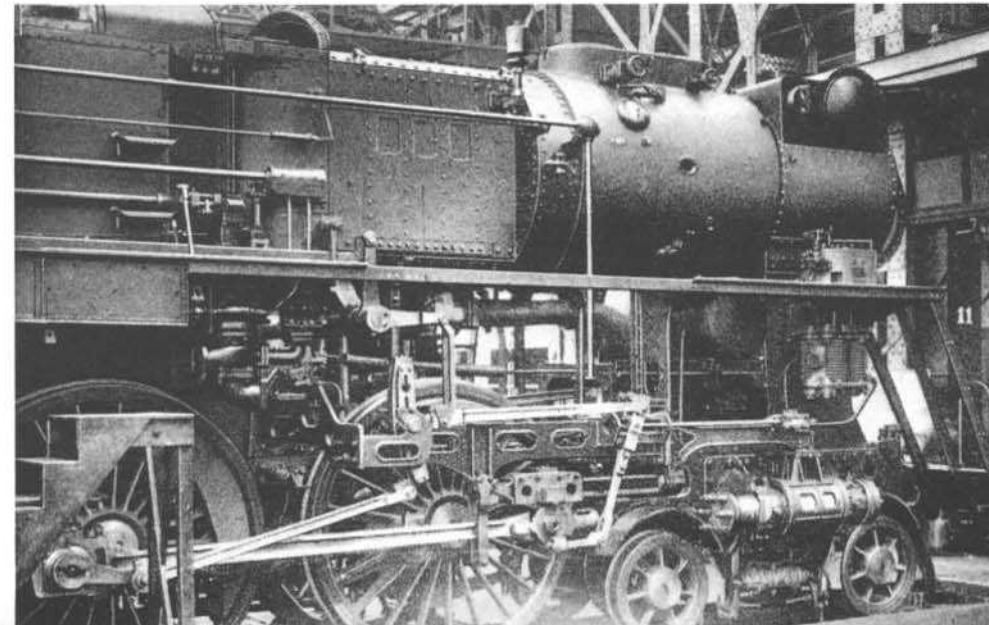
Das Arbeitsverfahren der Schwartzkopff-Löffler-Lokomotive wollen Sie bitte aus dem beigefügten Aufriß entnehmen. Die den Rost umschließende Feuerbüchse besteht aus einem System von engen Rohren, die an zwei, zu beiden Seiten liegenden Sammelrohren angeschlossen sind. An die Rohrschlangen der Feuerbüchse ist ein weiteres, vor der Feuerbüchse gelegenes Rohrbündel angefügt. Durch diese Rohrschlangen wird zwangsweise durch eine Umwälzpumpe Dampf von 100—200 atü gepumpt, der sich dabei auf 450° überhitzt. Die Rohrschlangen stellen also einen Hochdrucküberhitzer dar. Ein Teil dieses Dampfes strömt zu den Hochdruckzylindern der Lokomotive, der größte Teil aber — etwa das Dreieinhalbfache — des zu den Zy-

lindern abströmenden Dampfes wird dem Hochdruckverdampfer zugeführt, einer zum Teil mit Wasser gefüllten Trommel, in der derselbe Betriebsdruck herrscht wie im Hochdrucküberhitzer. Der Dampf tritt durch ein Rohr mit feinen Bohrungen in das Wasser über, gibt seine Überhitzungswärme dort ab und verdampft es. Aus dem Dampfraum der Trommel saugt die Umwälzpumpe den Naßdampf wieder ab und das Umwälzspiel beginnt von Neuem. Nachdem der den Hochdruckdampfzylindern zugeführte Teil des Hochdruckdampfes dort seine Arbeitsenergie an die Dampfkolben abgegeben hat, tritt er mit einem Enddruck von etwa 18 atü in den sog. »Wärmeaustauscher« über, nachdem er

zuvor in einem Ölabscheider die ihm anhaftenden Reste des Zylinderschmieröles abgegeben hat. Der Wärmeaustauscher ist ein Niederdruck-Dampfkessel mit einem Betriebsdruck von etwa 15 atü, der, wie der Langkessel der gewöhnlichen Lokomotive, Siederöhre enthält, die aber nicht voll Rauchgasen sind, sondern vom Auspuffdampf der Hochdruckzylinder durchflossen werden. Der Dampf gibt hier seine Wärme durch die Rohrwände hindurch an das Kesselwasser ab und verdampft es, wobei er sich zu Wasser niederschlägt. Das Niederschlagswasser wird von der Hochdruckspeisepumpe durch ein in den Rauchgasstrom eingeschaltetes System von Rohrschlangen den Hochdruckvorwärmer hindurch

Bild 6: Die H 02 1001 wird montiert.

Werkfoto: Sammlung Bellingrodt



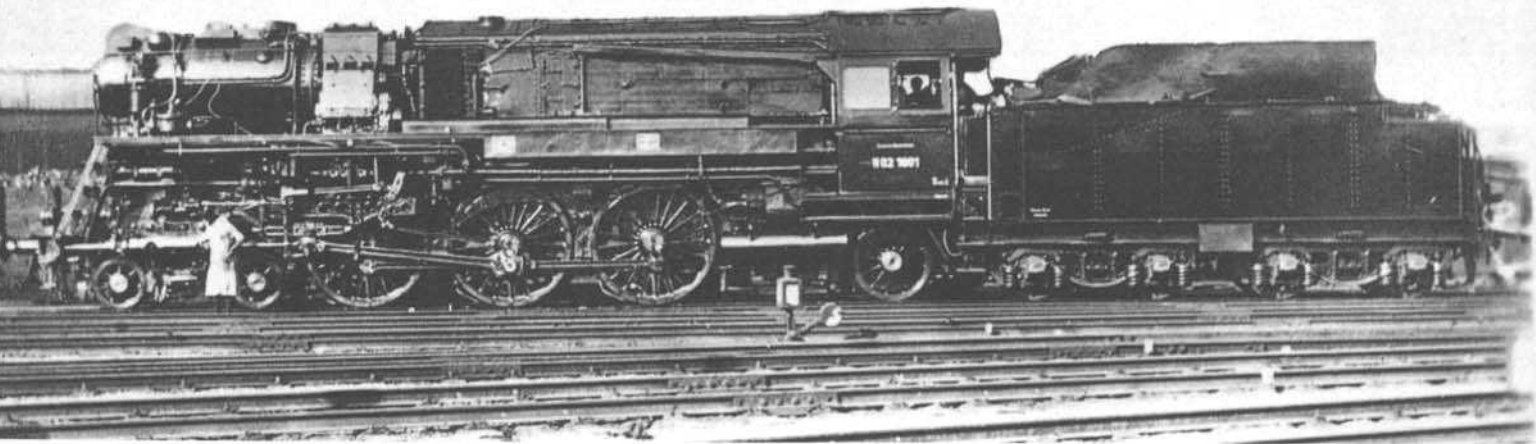


Bild 8: H 02 1001 in ihrer Gesamtansicht.

Foto: Sammlung Bellingrodt

wieder dem Hochdruckverdampfer zugeführt. Der im Wärmeaustauscher erzeugte Niederdruckdampf wird in einem zwischen Hochdrucküberhitzer und Hochdruckvorwärmer liegenden Niederdrucküberhitzer auf etwa 350° überhitzt und dann einem zwischen den Rahmen liegenden Niederdruckzylinder zugeführt. Nach seiner Arbeitsleistung pufft er durch ein gewöhnliches Blasrohr ab, wobei er in der üblichen Weise das Feuer anfacht. Das Speisewasser wird durch einen, vom Abdampf der Hochdruckzylinder beheizten Vorwärmer hindurch in den Wärmeaustauscher gedrückt. Um die in den Rauchgasen enthaltene Wärme noch weiter auszunützen, ist schließlich vor dem Hochdruckvorwärmer noch ein Luftvorwärmer angeordnet, der die Verbrennungsluft auf etwa 150° vorwärmt. Für den Hochdruckdampf besteht somit ein geschlossener Kreislauf, in dem immer das selbe reine Wasser umläuft. Das Frischwasser wird lediglich dem Wärmeaustauscher zugeleitet, so daß sich nur dort Kesselstein ablagern kann. Die Ablagerungen sind hier aber völlig ungefährlich, weil der Wärmeaustauscher nicht feuerbeheizt ist. Die Umwälzpumpe hat nur die Reibungswider-

stände im Hochdruckkreislauf zu überwinden. Ihre Leistung ist deswegen und wegen des geringen spezifischen Volumens des Dampfes von so hoher Spannung sehr gering und beträgt 1 % bis höchstens 2 % des Leistungswertes der erzeugten Dampfmenge. Die Unterteilung des Verfahrens in einen Hochdruckkreislauf und einen Niederdruckdampfteil ist an sich vielleicht nicht erforderlich. Sie wurde aber gewählt, um bei dieser ersten Lokomotive mit größter Sicherheit alle Kesselsteinablagerungen im Hochdruckteil fernzuhalten. Da die Wassergeschwindigkeit im Hochdruckvorwärmer so groß ist, daß Kesselsteinablagerungen wohl kaum zu befürchten sind, hätte der Hochdruckverdampfer auch unmittelbar mit Frischwasser gespeist werden können. Der hier bei der Verdampfung anfallende Kesselstein ist unschädlich, weil der Verdampfer nicht feuerbeheizt ist. Als dann hätte der Wärmeaustauscher fortfallen und der Auspuffdampf der Hochdruckzylinder unmittelbar in den Niederdruckzylinder überströmen können. Der Aufbau der Lokomotive hätte sich dadurch wesentlich vereinfacht. Die Einschaltung des Wärmeaustauschers bietet dafür den Vorteil des sicheren Betriebes und der

größeren Überlastbarkeit, weil der Wärmeinhalt des Wärmeaustauschers als Speicher wirkt.

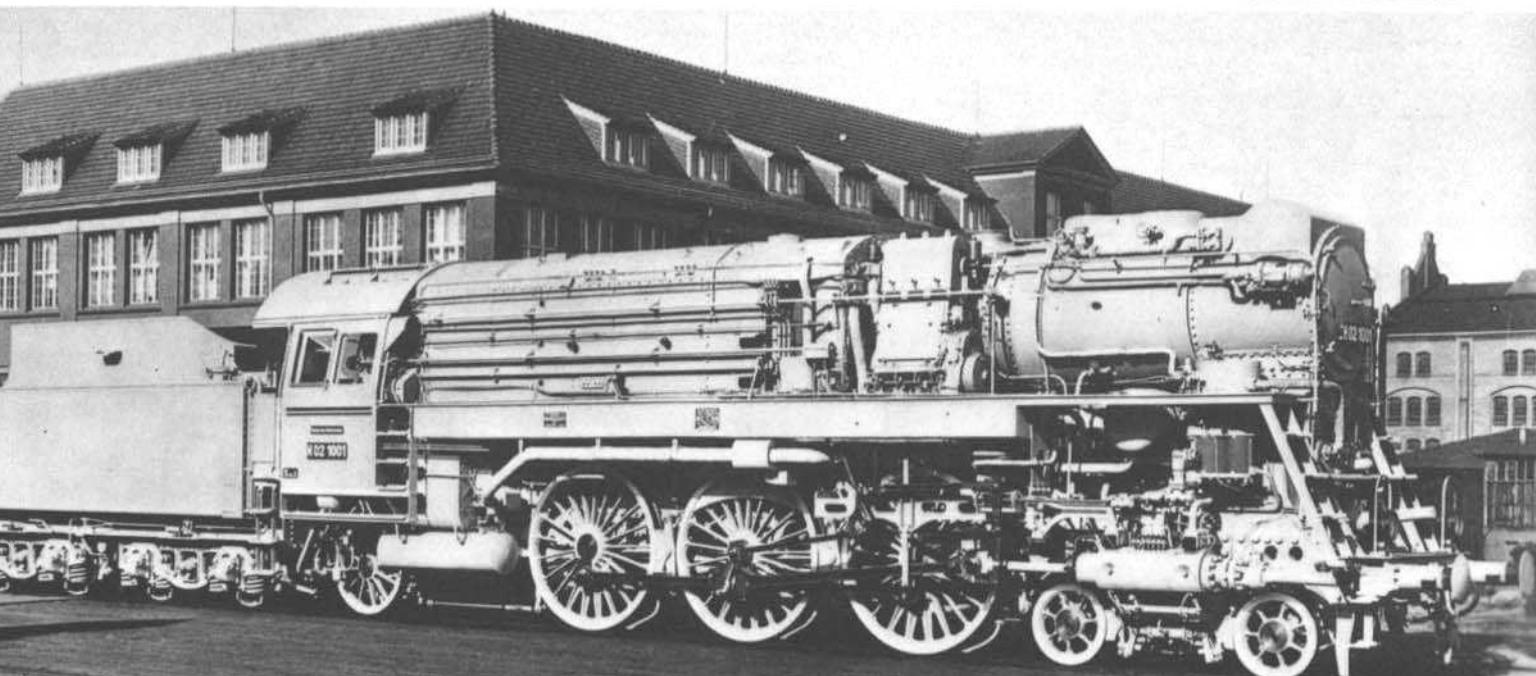
Zur Inbetriebnahme der Lokomotive wird fremder Dampf in die Dampfzufuhrleitung des Hochdruckverdampfers sowie in die Dampfleitung der Umwälzpumpe eingebracht. Die Umwälzpumpen werden in Betrieb gesetzt und so lange am Laufen gehalten, bis eine zu ihrem Betrieb ausreichende Dampfspannung erzeugt ist. Dann wird das Feuer entzündet und der Fremddampf abgesperrt. Die Umwälzpumpen laufen weiter, und unter der Einwirkung der auf dem Rost erzeugten Wärme steigt die Dampfspannung. Das Feuer wird nun so geregelt, daß ein maximaler Druck von 120 atü im Verdampfer nicht überschritten wird. Dies wird außerdem durch Sicherheitsventile in der üblichen bekannten Weise sichergestellt. Auch der Wärmeaustauscher ist mit einem Sicherheitsventil ausgerüstet.

Die Radstände und Raddurchmesser entsprechen der Einheits-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01.

Der Aufbau der Feuerbüchse besteht aus zwei dicken, waagrecht liegenden Rohren. An die Feuerbüchse schließen sich vorne weitere

Bild 7: Die 02 1001 nach ihrer Fertigstellung.

Foto: Krebs/Archiv Bellingrodt



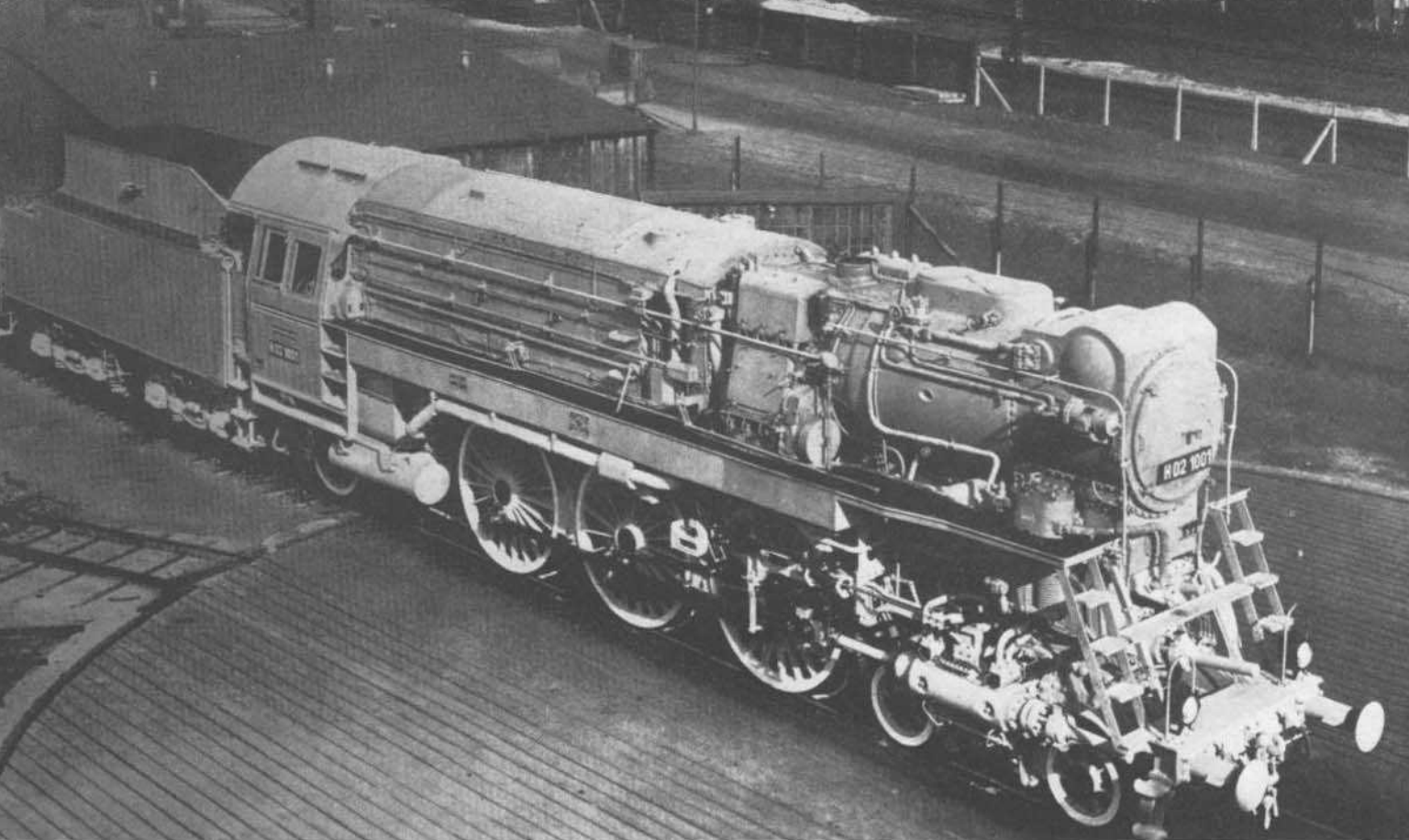


Bild 9: Diese schräg von oben geschossene Werkaufnahme zeigt viele der Lokomotivdetails.

Werkfoto

Hochdrucküberhitzerrohre in zwei Paketen, der sog. »Nachüberhitzer«, daran der Niederdrucküberhitzer und der Hochdruckvorwärmer an. Nachüberhitzer, Niederdrucküberhitzer und Hochdruckvorwärmer sind in einem rechteckigen Kasten untergebracht, dessen Wände ebenfalls aus Hochdruckvorwärmerrohren bestehen. Die obere Rohrwand des Kastens ist abnehmbar, so daß die von ihm umschlossenen Kesselteile nach oben herausgenommen

werden können.

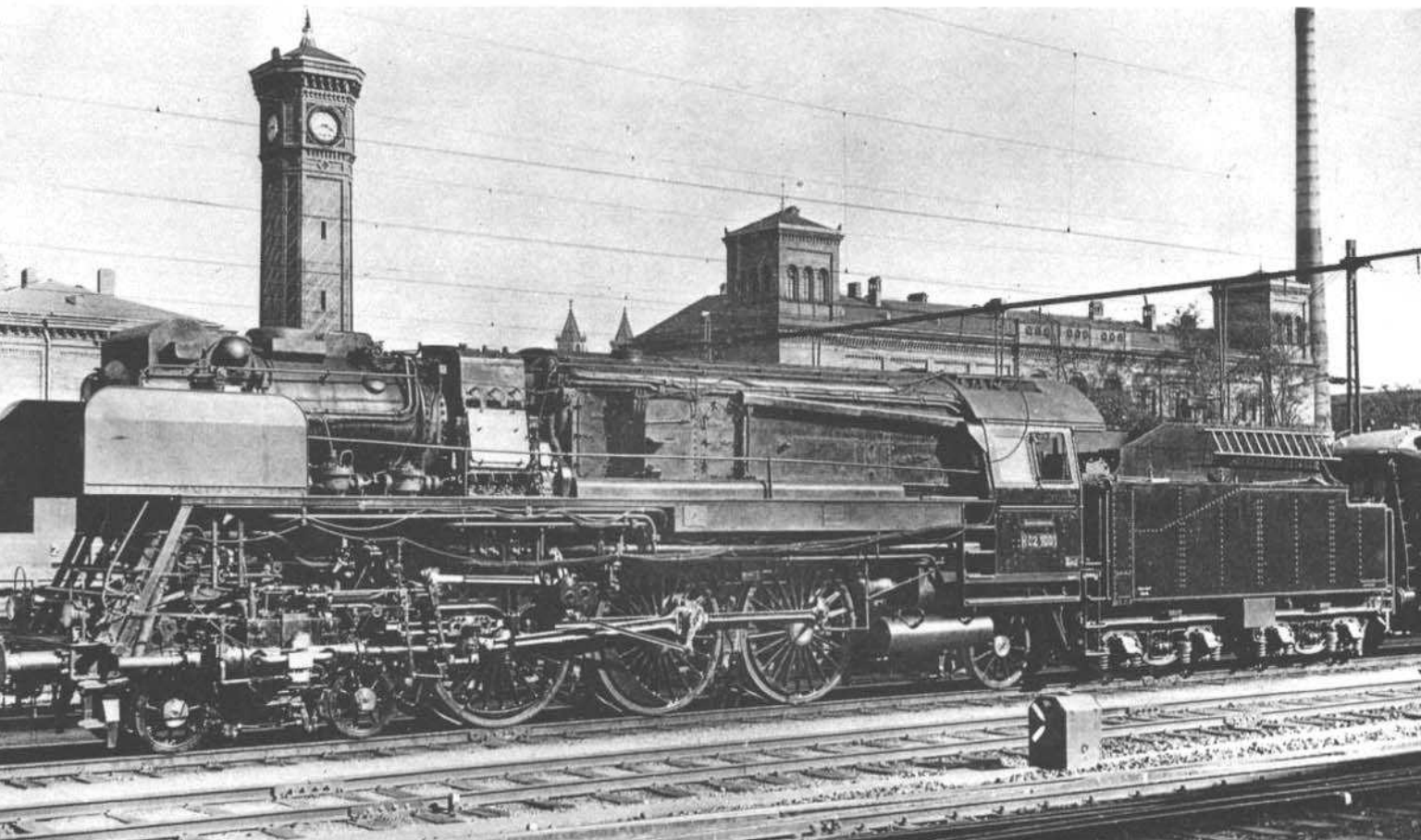
Zwischen dem Hochdruckvorwärmer und der Rauchkammer ist ein Vorwärmer für die Verbrennungsluft eingebaut, die ihm von beiden Seiten zuströmt und in Kanälen, die unter dem Laufblech liegen, dem geschlossenen Aschkasten zugeführt wird.

Vor der Rauchkammer ist der mit einem Speisedom und Schlammabscheider sowie einem Dampfdom ausgerüstete Wärmeaustauscher

angeordnet. Davor liegen noch zwei weitere Behälter: der zunächst kleinere ist der Niederdruckvorwärmer und der größere ein Ölabscheider für den Auspuffdampf der Hochdruckzylinder. Unter dem Wärmeaustauscher ist ein Behälter für das, aus den Heizrohren des Wärmeaustauscher abfließenden Niederschlagswassers sichtbar, aus dem die Hochdruckspeisepumpen saugen. Unterhalb der Vorwärmer ist vor der Feuerbüchse noch der

Bild 10: H 02 1001 während einer Versuchsfahrt im Hbf. Magdeburg am 27.08.1931. Zwischenzeitlich wurden kleine Windleitbleche angebracht. Zudem erkennt man die bei einem Versuchsfahren üblichen Kabel und Leitungen, die zur Abnahme der Meßdaten notwendig sind.

Foto: LVA Grunewald



Hochdruckverdampfer gelagert, ein etwa 4 m langer Kessel von 840 mm lichtigem Durchmesser aus Chrom-Nickelstahl mit einer 31 mm starken Wandung.

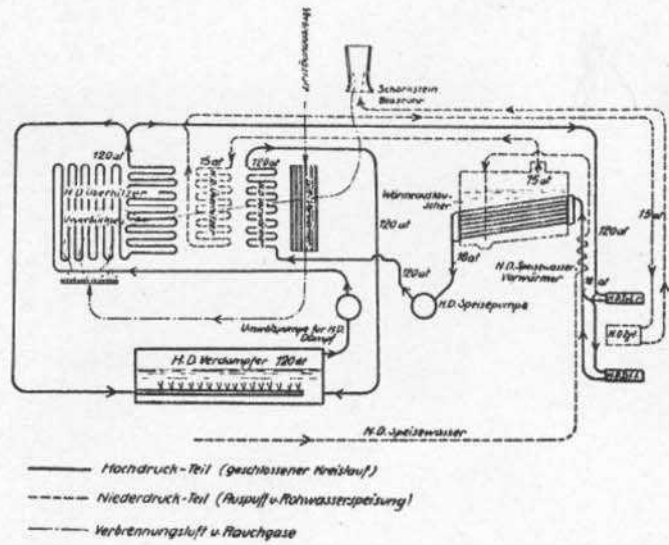
Zwei Umwälzpumpen sind so bemessen, daß jede 75 % der bei der größten Anstrengung erforderlichen Dampfmenge zu fördern vermag. Sie sind als Drillingspumpen durchgebildet und zu beiden Seiten der Rauchkammer untergebracht. Mit ihnen sind die Hochdruckspeisepumpen gekoppelt, die mit Niederdruckdampf angetrieben werden.

Die H 02 als Energiesparer

Die Lokomotive ist als Dreizylinder-Verbundlokomotive mit 2 außenliegenden Hochdruckzylindern von 220 mm Durchmesser und einem zwischen den Rohren liegenden Niederdruckzylinder von 600 mm Durchmesser ausgebildet. Der gemeinschaftliche Hub der 3 Zylinder beträgt 660 mm. Die Lokomotive besitzt Zweiachsen-Antrieb, in dem der Niederdruckzylinder die vordere, die beiden Hochdruckzylinder die zweite Treibachse antreiben. Die Hochdruckzylinder sind aus einem Stahlblock gearbeitet.

Den Berechnungen entsprechend war eine Kohlenersparnis von 47 % vorgesehen. Im Betrieb ergab sich eine Einsparung von etwa 40 %.

Die Bauart weist trotz des gesteigerten Betriebsdruckes mindestens eine ebenso große, wenn nicht sogar größere Betriebssicherheit als die Regellokomotiven auf, weil die beheizten, engen Überhitzerrohre bei eventuellen Anbrüchen keine großen Schäden verursachen



können und die Wände des unbeheizten Verdampfers innen und außen bearbeitet und ohne jeden Rohranschluß sind.

Die Hauptabmessungen der Lokomotive sind im folgenden zusammengestellt:

Rostfläche	2,4 qm
Hochdrucküberhitzer	90 qm
Niederdrucküberhitzer	32 qm
Hochdruckvorwärmer	71 qm
Wärmeaustauscher	82 qm
Hochdruckkessel	120 atü
Niederdruckkessel	15 atü
∅ der beiden Hochdruckzylinder	220 mm
∅ des Niederdruckzylinders	600 mm
Treibrad-Durchmesser	2.000 mm

Umlaufdurchmesser vorne	850 mm
Laufdurchmesser hinten	1.250 mm
Leergewicht	111,6 t
Dienstgewicht	114,8 t
Reibungsgewicht	60 t

Wie sich jedoch später herausstellte, erfüllte die Maschine die in sie gesetzten Erwartungen nicht und wurde von der Deutschen Reichsbahn nicht übernommen. Angeblich soll diese Maschine im Jahre 1945, nach Ende des 2. Weltkrieges, im Herstellerwerk noch hinterstellt gewesen sein.

C. Asmus

Eisenbahn-Dreieck »Distelrasen«

Sicherlich haben Sie sich mit dem »Distelrasen« schon etwas vertraut gemacht. Sie wissen doch — der Bahnknotenpunkt Elm zwischen Rhön und Vogelsberg und die bautechnischen Schwierigkeiten aufgrund der geographischen Gegebenheiten bei der Trassierung der Eisenbahn in diesem Gebiet. Bis ins Detail informiert Sie darüber demnächst unser in Vorbereitung befindliches Buch von dem, unseren Lesern wohlbekanntesten Autor C. Asmus. Auf über 300 großformatigen, reichbebilderten Seiten, davon etwa 40 Farbseiten, erfahren Sie alles über die ehemalige Spitzkehre, den Tunnelbau am Distelrasen und die Elektrifizierung. Das Buch beinhaltet viele historisch wertvolle und bisher nicht veröffentlichte Fotos.

Subskriptionspreis bis zur Auslieferung
DM 59,—

H. Merker Verlag
Röntgenstr. 2 · 8080 Fürstenfeldbruck



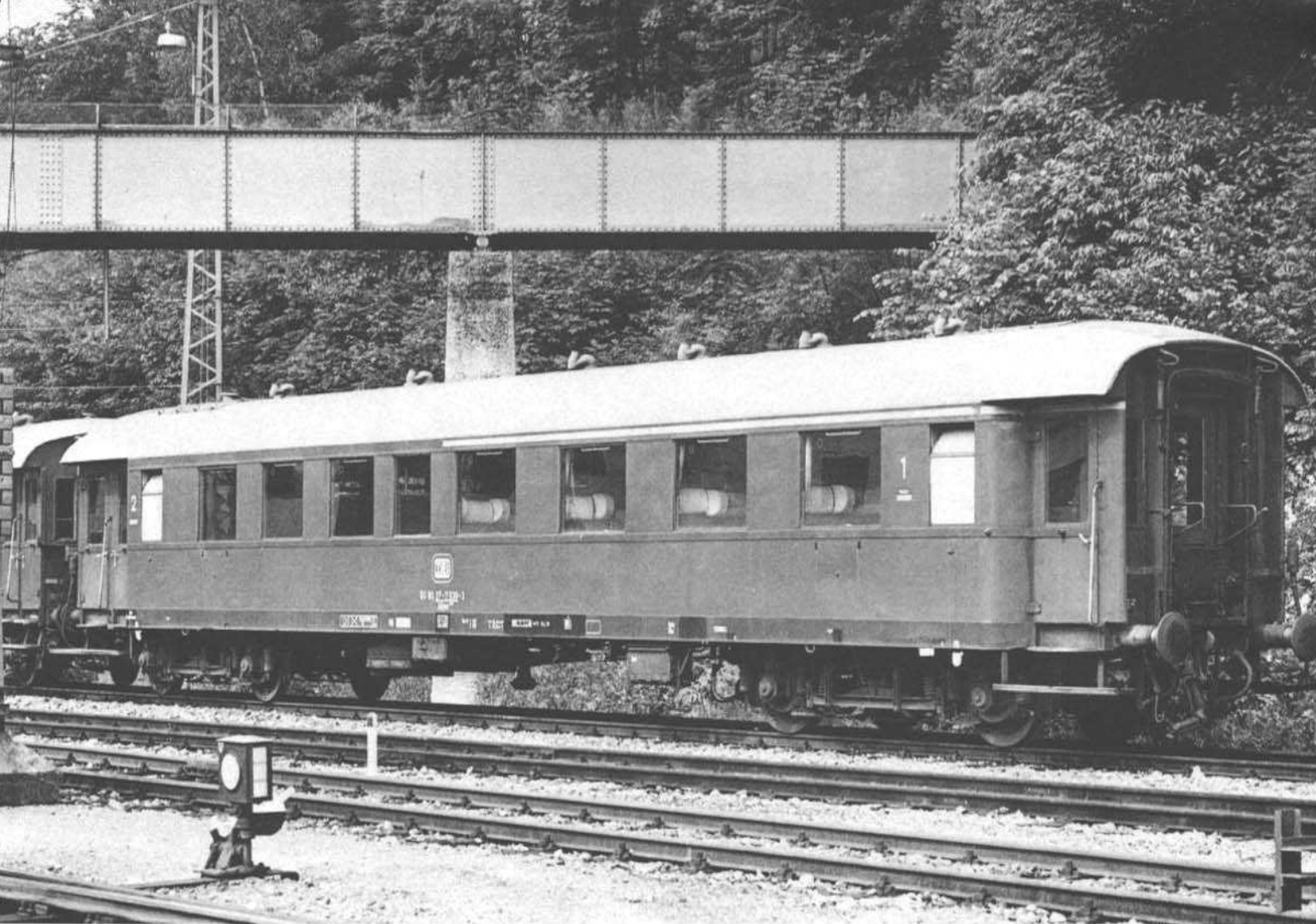


Bild 1: Dieser Wagen 1./2. Klasse der Bauart ABYse 630 mit der Nummer 37-11 539-3 war bis Anfang 1981 im ständigen Einsatz zwischen Freilassing und Berchtesgaden. Die Aufnahme stammt vom Sommer 1980 aus Berchtesgaden.

Die Eilzugwagen der Bauart 1935

Vielen Eisenbahnfreunden wohlbekannt sind die genieteten Eilzugwagen der Bauart 1928, die von der früheren Deutschen Reichsbahn in großer Stückzahl beschafft wurden. Auch die Deutsche Bundesbahn verfügte am Ende der 60er Jahre noch über einen stattlichen Einsatzbestand dieser Fahrzeuge. Von den ursprünglich beschafften 210 Exemplaren des Wagens BC4i-31 gab es am Ende des Jahres 1977 noch 50 Fahrzeuge mit der Bauartbezeichnung ABYse 618. Zum selben Zeitpunkt belief sich der Bestand der Bauart Bye 655 auf 252 Wagen, die ab 1930 mit einer Gesamtstückzahl von 1220 Exemplaren als C4i-30 in Dienst gestellt wurden.

Nach diesen Vorbildern schuf Liliput bereits vor längerer Zeit sehr ansprechende Modelle in der Baugröße HO, die auch heute noch den gestiegenen Ansprüchen gerecht werden.

Ohne Berücksichtigung durch die Modellbahnindustrie waren bislang hingegen die geschweißten Eilzugwagen der Bauart 1935 geblieben, obwohl auch diese Fahrzeuge in großer Zahl beschafft worden waren. Die DRG verfügte einst über 145 Wagen der Bauart BC4i-37 und über 1062 Fahrzeuge der Bauart C4i-36. In der Bestandsliste der DB vom 31.12.1977 wurden noch 40 Stück als ABYse 630 und 285 Exemplare als Bye 667 geführt.

Für die verschiedenen Hersteller von Modellbahnfahrzeugen bot sich hier wirklich eine der nicht mehr sehr zahlreichen Marktlücken. Kürzlich hat nun Roco diese Lücke geschlossen, zunächst allerdings nur in der Baugröße N. Bevor jedoch die neuen Modelle textlich vorgestellt werden, noch einige Ausführungen zum Vorbild.

In der Mitte der dreißiger Jahre kam man beim Bau von Reisezugwagen allmählich von der schweren Nietbauweise ab und ging zur leichteren Schweißkonstruktion über. Nach der Indienststellung von 3 Prototypen im Jahr 1935 (die bei der DB noch als Bye 665 geführt wurden), lief ab 1938 die Serienfertigung der zweiklassigen Durchgangswagen BC4i-37 an. Gegenüber den vorhandenen Eilzugwagen hatten diese Fahrzeuge breitere Fenster und Abteile erhalten. Vor dem Großraum der 2. Klasse mit Mittelgang befand sich ein großer Einstiegsraum mit Doppeltüren. Am anderen Ende des Fahrzeuges, vor den vier Abteilen der 1. Klasse mit Seitengang, waren an den Einstiegen nur einfache Türen vorhanden. Bei der Lieferung hatten die Wagen offene Stirnwandübergänge, die nur durch Scherengitter geschützt waren. Bei einem Umbau durch die DB wurde die Klasseneinteilung geändert und die Gitter durch Faltenbälge ersetzt. Die Fahrzeuge, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h

zugelassen waren, liefen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz III. Als Hersteller zeichnete die Firma Westwaggon.

Außer den Fahrzeugen der Gattung BC4i-37 mußten auch einklassige Durchgangswagen in geschweißter Ausführung beschafft werden. Ab 1936 stellte die Deutsche Reichsbahn solche Wagen in Dienst, die von 12 verschiedenen Waggonfabriken in mehreren Serien geliefert wurden. Die Fahrzeuge hatten an beiden Enden große Einstiegsräume mit Doppeltüren. An den Stirnwandübergängen waren zunächst auch nur Scherengitter angebracht, die bei einem späteren Umbau bei der DB durch Faltenbälge ersetzt wurden. Seit diesem Umbau verfügen die Wagen nur noch über zwei Großräume, vor denen je eine Toilette liegt, die ihren Zugang vom Einstiegsraum her haben. In der ursprünglichen Ausführung hatten die Fahrzeuge einen Großraum mit 38 Sitzplätzen und am anderen Ende einen mit 32 Plätzen. Dazwischen befand sich ein kleines Abteil mit 9 Plätzen. Seit dem Umbau im Jahr 1950 verfügen die Bye 667 nur noch über zwei Großräume. Auch diese Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz III.

In nahezu gleicher Bauausführung wurden in den Jahren 1942 und 1943 weitere 245 Wagen der Bauart C4üp-42 beschafft. Ein Teil der

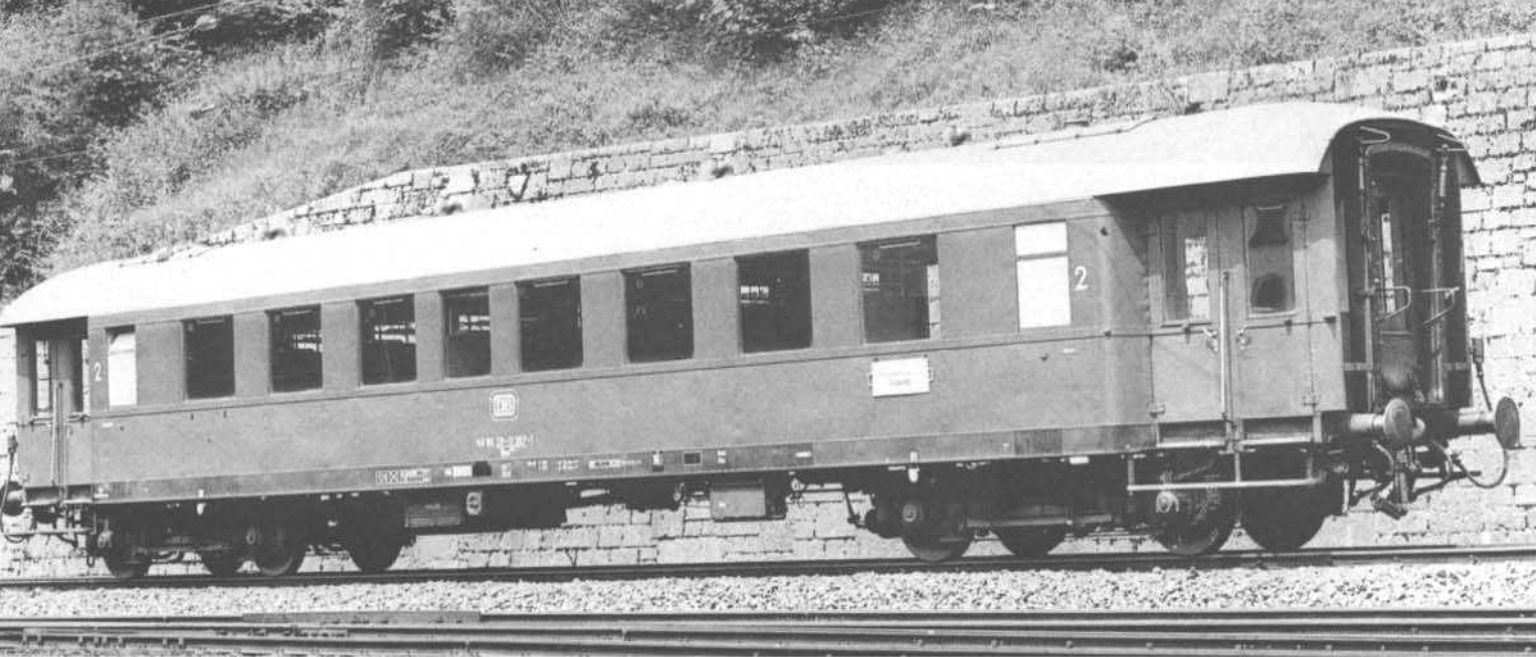


Bild 2: Auch dieser einklassige Wagen der Bauart Bye 667 mit der Nummer 28-11 357-1 wurde im Sommer 1980 in Berchtesgaden aufgenommen. Das Zugaufschild trug die Aufschrift Berchtesgaden-Reichenhall-Freilassing.

Bild 3: In Stuttgart Hbf und in Mühldorf/Inn war der Gepäckwagen der Bauart Dye 975 mit der Nummer 92-11 262-4 während der letzten Jahre seines Einsatzes beheimatet.



Fahrzeuge war bereits bei der Lieferung mit Faltenbälgen ausgestattet, hatten jedoch keine Inneneinrichtung erhalten, da sie zunächst als Lazarettwagen dienten. Eine weitere interessante Spielart dieser Bauart sind die Wagen ADyse 641, die durch Umbau in den Jahren 1949 und 1954 entstanden. Von den 10 Fahrzeugen befanden sich Ende 1977 noch 3 Exemplare im Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn. Das Besondere dieser Wagen ist der große Gepäckraum mit einer Ladefläche von 14,5 m² neben dem durchlaufenden Seitengang. In der anderen Wagenhälfte stehen 21 Sitzplätze in drei normalen und einem hal-

ben Abteil zur Verfügung. Äußerlich unterscheiden sich die Fahrzeuge durch eine andere Fensterteilung und durch die großen Fenster im Gepäckraum, die mit Gittern versehen sind.

Die ersten geschweißten Gepäckwagen für Eilzüge erschienen bereits im Jahr 1933. Es wurden jedoch nur 14 Exemplare des Pw4i-33 in Dienst gestellt. Am 31.12.77 verfügte die Deutsche Bundesbahn noch über 5 dieser Wagen mit der Gattungsbezeichnung Dye 975. Die ursprünglich nur durch Scherengitter gesicherten Stirnwandübergänge wurden bei der DB mit Faltenbälgen versehen. Wie die ande-

ren geschweißten Wagen der Bauart 1935 laufen auch diese Fahrzeuge auf Drehgestellen der Bauart Görlitz III leicht.

Eilzüge, die aus den vorgestellten Wagentypen gebildet waren, konnte man bis zum Ende der 70er Jahre noch in vielen Direktionsbezirken beobachten. Komplette Altbaugarnituren fuhren vor allem noch im Stuttgarter Raum, in Rosenheim, in Freilassing und in Mühldorf/Inn. Bis zum Ende des Jahres 1980 wurden die Eilzugwagen der Bauart 1935 planmäßig noch auf der Strecke zwischen Freilassing und Berchtesgaden eingesetzt, meist geführt von Lokomotiven der Baureihe 144.5. Jene Maschinen lockten unzählige Eisenbahnfotografen in das Berchtesgadener Land, die alten Wagen blieben jedoch meist unbeachtet. Bei Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1981 waren die Wagen dann aus Berchtesgaden verschwunden.

Das Roco-Modell in Baugröße N

Zu diesem Zeitpunkt liefen bei Roco in Salzburg gerade die letzten Vorbereitungen zur Serienfertigung dieser Eilzugwagen in der Baugröße N. Im einzelnen handelt es sich um die Durchgangswagen AByse 630, den einklassigen Bye 667 und den Gepäckwagen Dye 975. Etwas später wird dann auch noch der ADyse 641 hinzukommen. Inzwischen sind die ersten drei Fahrzeugtypen ausgeliefert. In ihrer Ausführung und in ihrer Maßstabstreue im Baumaßstab 1:160 sind sie kaum mehr zu übertreffen. Wer sich die Mühe der Vermessung macht, wird mit Freude feststellen, daß bis auf den Zehntelmillimeter genau gearbeitet wurde. Obwohl man sicherlich auch mit einem einzigen Untergestell ausgekommen wäre — gewiß hätten nur einige wenige Experten daran Anstoß genommen — erhielt jeder Wagen

Bild 4: Mit der Ellok der Baureihe 144.5 und mit den drei Reisezugwagen der geschweißten Bauart von 1935 schuf Roco eine wunderschöne Eilzug-Garnitur in der Baugröße N. **Fotos 1 bis 4: Obermayer**

