Modell Eisen Bahner EXTRA

MEB-Extra Nr. 1

€ 12,50

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

4 198628 812504 01

inkl. DVD

Großes MEB-Gewinnspiel

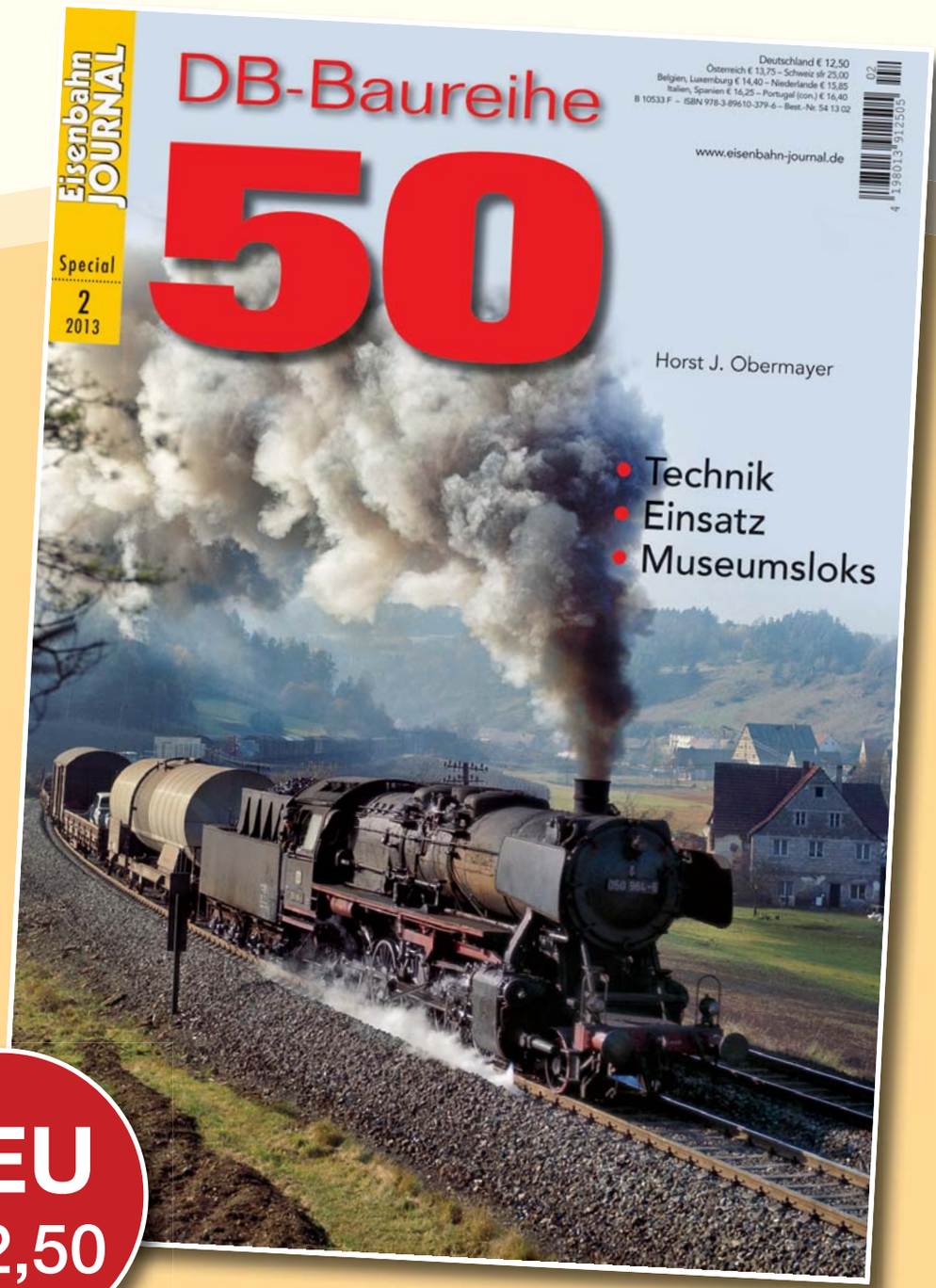
MODELLBAHNERS LIEBLINGE:
Zugbildung mit Drei- und Vierachsern in den Epochen III und IV

DB KLASSIKER

Die Umbauwagen

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

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

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

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 Kreuzstraße 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: HECKEMANNS

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 STEUERMANN
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 Gnadenbrot 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 Haucke erinnert sich an den Komfort-Zugewinn dank der Umbauwagen und an andere kleine Anekdoten.

038 382 vor N 4147 (Horb – Freudenstadt) verläßt am 4. April 1973 soeben Horb, während 038 711 vor Zug N 4142 (Hausach – Horb) gerade einfährt. So ein Glück!

70 KURZGESCHICHTEN
Es gab kurze, dafür schnelle Züge aus einem Dreiachser-Pärchen oder einem Vierachser, 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

Titelfoto:
Nelkenbrecher/
Slg. VGB

Impressum

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

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

REDAKTION
Stefan Alkofer, Andreas Bauer-Portner, Korbinan Fleischer

LEKTORAT
Dr. Karlheinz Haucke

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermein@vgbahn.de

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

Verkaufsleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermein@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 25, ab 1.1.2013,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

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 Fürstenfeldbruck
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) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 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 DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 ,
BLZ 60000

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

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

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.

FOTO: SEYFERTH

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.

FOTOS/GRAFIK (5): SEYFERTH

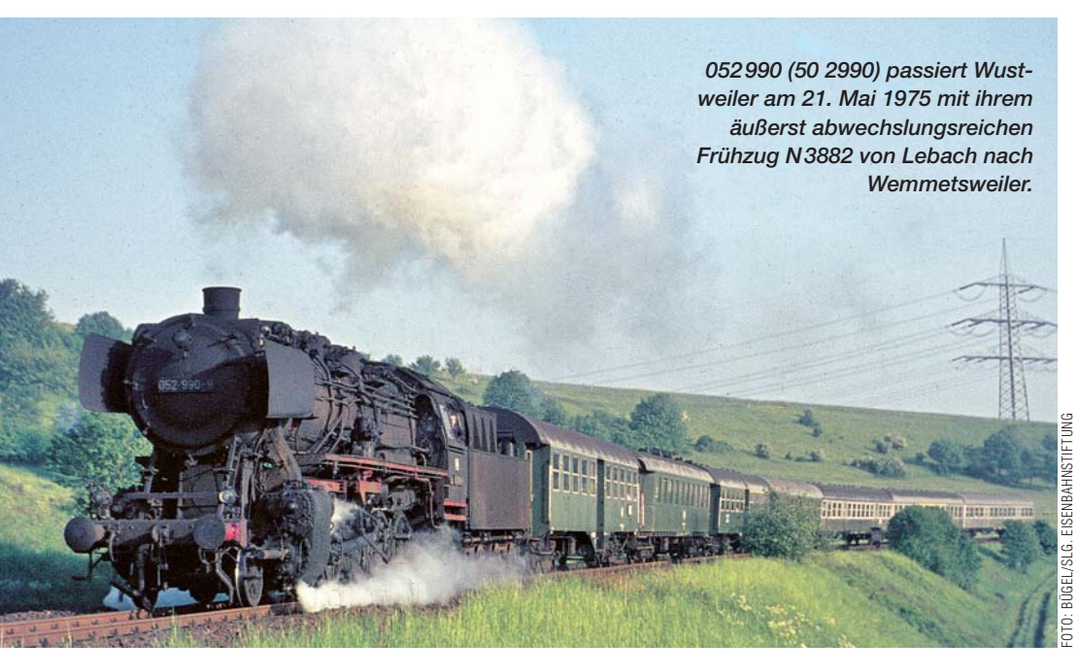
Übersetzfenster, Stoffgardinen und Kunstlederbänke: B4yg-Klassik von innen zwischen Monreal und Mayen Ost am 13. Juni 1988.

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.

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 Kleiderhaken befördert. Hier und da sind gedämpfte Unterhaltung, 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 Bahnhofsuhr, hastende Reisende. Rummmms!! 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! Rummmms!! Die letzte Tür, zugezogen vom Uniformierten mit der roten Schärpe. Dass man fährt, merkt man im Umbauwagen natürlich sofort. Gleich nach dem Anfahrruck und unmittelbar zu Beginn der ersten Radumdrehung. Kein lautloses, schwebendes Anrollen wie anno 2013, sondern ein schwerfälliges Dröhnen 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 stählernen 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 N 3882 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 einstige 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 herbeigesehnt. Auf Museumsbahnen mit nostalgiehungrigem Publikum sind Umbauwagen gleich nach den Donnerbüchsen der Renner, aber wehe, man würde zwei Dreiachser-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. Rummmms! Und nochmal Rummmms!! Nachdem sich unsere Fahrt wieder verlangsamt hat und zum allgemeinen Wagenkastendröhnen 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 – rummmms!! – 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 Ohrstöpsel-Paaren gehen auf die Nerven. Rummmms!! Ja, das hören wir, dazu Zeitungsrascheln, schleifende Schiebetüren und den erneuten Trillerpfiff 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 stanzt 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 Falttür 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.