



## ANGELN SIE SICH EINEN POLNISCHEN HECHT



## FRISCH AUF DIE SCHIENE. MIT LECKEREN DETAILS AB NOVEMBER 2008

**D**er Staat Polen entstand nach dem ersten Weltkrieg neu aus Gebieten, die zuvor zum Deutschen Reich, Österreich oder Russland gehört hatten. Entsprechend basierte das Eisenbahnwesen des neuen Staates auf deutscher, österreichischer oder russischer Technik, mit Schwerpunkt auf dem deutschen Einfluss. Die weitere Entwicklung der polnischen Eisenbahn war daher in der Folgezeit eng mit der deutschen Eisenbahn verknüpft. Als die polnische Staatsbahn PKP Ende der zwanziger Jahre mit der radikalen Modernisierung des Schnellzugverkehrs begann, kamen frühere deutsche Entwürfe zum Zug.

Die Deutsche Reichsbahn hatte ab 1920 eine neue Generation von Schnellzugwagen bauen lassen, die in einigen Punkten richtungsweisend waren. Sie bestanden ganz aus Stahl. Ihre stark abgeschrägten Enden, die den Luftwiderstand verringern sollten, brachten ihnen den Namen „Hechtwagen“ oder „Hechte“ ein. Die Wagen wurden nicht nur für die Deutsche Reichsbahn hergestellt, sondern auch nach Bulgarien und in die Türkei exportiert. Aus diesen bewährten Fahrzeugen entwickelte die PKP eigene Wagen, die viel größere Stückzahlen erreichen sollten als die deutsche Ursprungsbauart. Folgerichtig werden diese „polnische Hechte“ genannt.

Ab 1928 liefen die Beschaffungen bei den drei großen polnischen Waggonfabriken an, hunderte Wagen verschiedener Ausführungen wurden bis 1941 gebaut. Die Wagen hatten eine einheitliche Länge über Puffer von 22.020 mm und einen Drehgestellachsstand von 14.600 mm. Sie liefen auf Drehgestellen amerikanischer Bauart. Es gab Wagen der Bauarten A, AB, B, ABC, BC und C sowie entsprechende Pack- und Postwagen. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs fiel ein großer Teil des

polnischen Eisenbahnmaterials der Deutschen Reichsbahn zu. Die Reichsbahn reichte zahlreiche polnische Hechte in ihren Bestand ein und vergab dafür den Nummernkreis 250 081 bis 250 942. Dieser Nummernkreis umfasste allerdings auch ältere Wagen preußischer und österreichischer Bauart, so dass kein direkter Rückschluss auf die tatsächliche Zahl der übernommenen polnischen Hechte gezogen werden kann; es dürften jedoch rund 700 Stück gewesen sein.

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs war eine große Anzahl dieser Wagen bei den beiden Deutschen Bahnen vorhanden. Da ein Warenaustausch zwischen der DB und der PKP nicht zustande kam, verblieben die Wagen bei der DB und wurden Anfang der Fünfzigerjahre in verschiedenen Versionen umgebaut. Dabei erhielten die Fahrzeuge deutsche Normteile, um die Instandhaltung zu vereinfachen. Außerdem wurden die Wagen Dritter Klasse mit gepolsterten Sitzen ausgestattet – im Hinblick auf die geplante, aber erst 1956 durchgeführte Klassenreform eine vorausschauende Maßnahme. In dieser Bauart waren die Fahrzeuge eine Stütze des Schnellzugverkehrs. Die DB musterte die letzten erst Anfang der Achtzigerjahre aus. Bei Museumsbahnen sind einige der unverwüstlichen Wagen noch immer im Einsatz.

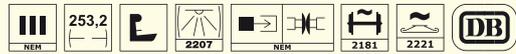
Ab November 2008 gibt es dieses spannende Stück Zeitgeschichte als Modelle von BRAWA – ausgestattet mit feinen Details. Ein toller Hecht kommt selten allein: BRAWA begeistert die Liebhaber der Modelleisenbahn mit Originaltreue und exakter Maßstäblichkeit. Ob Lokomotive, Wagen oder Zubehör der Spur HO, TT, N, Z und Gartenbahn in Ilm – jedes Modell macht aufs Neue erlebbar, was BRAWA verspricht: Liebe zum Detail.





Illustration

**Schnellzugwagen 1. Klasse A4ü 30/52a der DB** Best.-Nr. **45300**

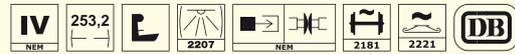


Diese Wagen wurden ab 1952 aus den früheren AB4ü-30 PKP der Reichsbahn umgebaut. Bei den PKP hatten diese Wagen die Bezeichnung ABhuxz.



Illustration

**Schnellzugwagen Aüe der DB** Best.-Nr. **45303**

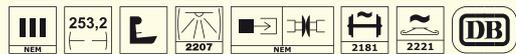


Selbst in der Epoche IV konnte die DB auf Vorkriegswagen nicht verzichten, sie waren dringend benötigter Bestandteil des Schnellzugwagenparks. Erst Anfang der Achziger Jahre musterte die DB ihre letzten „polnischen Hechte“ aus.



Originalfoto

**Schnellzugwagen 1./2. Klasse AB4ü 30/52a der DB** Best.-Nr. **45301**



Aus den BC 4ü-30 PKP ließ die DB diese Wagen umbauen, ab 1952 waren verschiedene Waggonfabriken an diesem Umbauprogramm beteiligt. Die Wagen waren die früheren ABhuxz der PKP.



Illustration

**Schnellzugwagen ABüe 324 der DB** Best.-Nr. **45304**



Die früheren AB4ü30/52a erhielten bei der Umstellung auf die international einheitliche Bezeichnung ab 1966 die Bauart ABüe 324 zugeteilt. Einer dieser Wagen wurde zu einem Gesellschaftswagen umgebaut, er ist noch in Würzburg vorhanden.



Originalfoto

**Schnellzugwagen 2. Klasse B4üw 30/52 der DB** Best.-Nr. **45302**

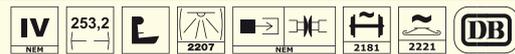


Die früheren Drittklasswagen wurden bei der Klassenreform 1956 alle zu Zweitklasswagen hochgestuft. Die Fahrzeuge entstanden ebenfalls ab 1952 aus den C4ü-30 PKP, den vorigen Chuxz der PKP.

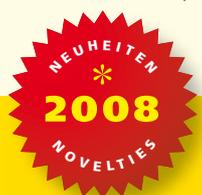


Illustration

**Schnellzugwagen Büe 368 der DB** Best.-Nr. **45305**



Aus den B4üw 30/52 wurden ab 1966 die Büe 368. Ein Wagen dieses Typs ist noch im Eisenbahnmuseum in Heilbronn erhalten.



**Alle Produkte lieferbar ab November 2008**

