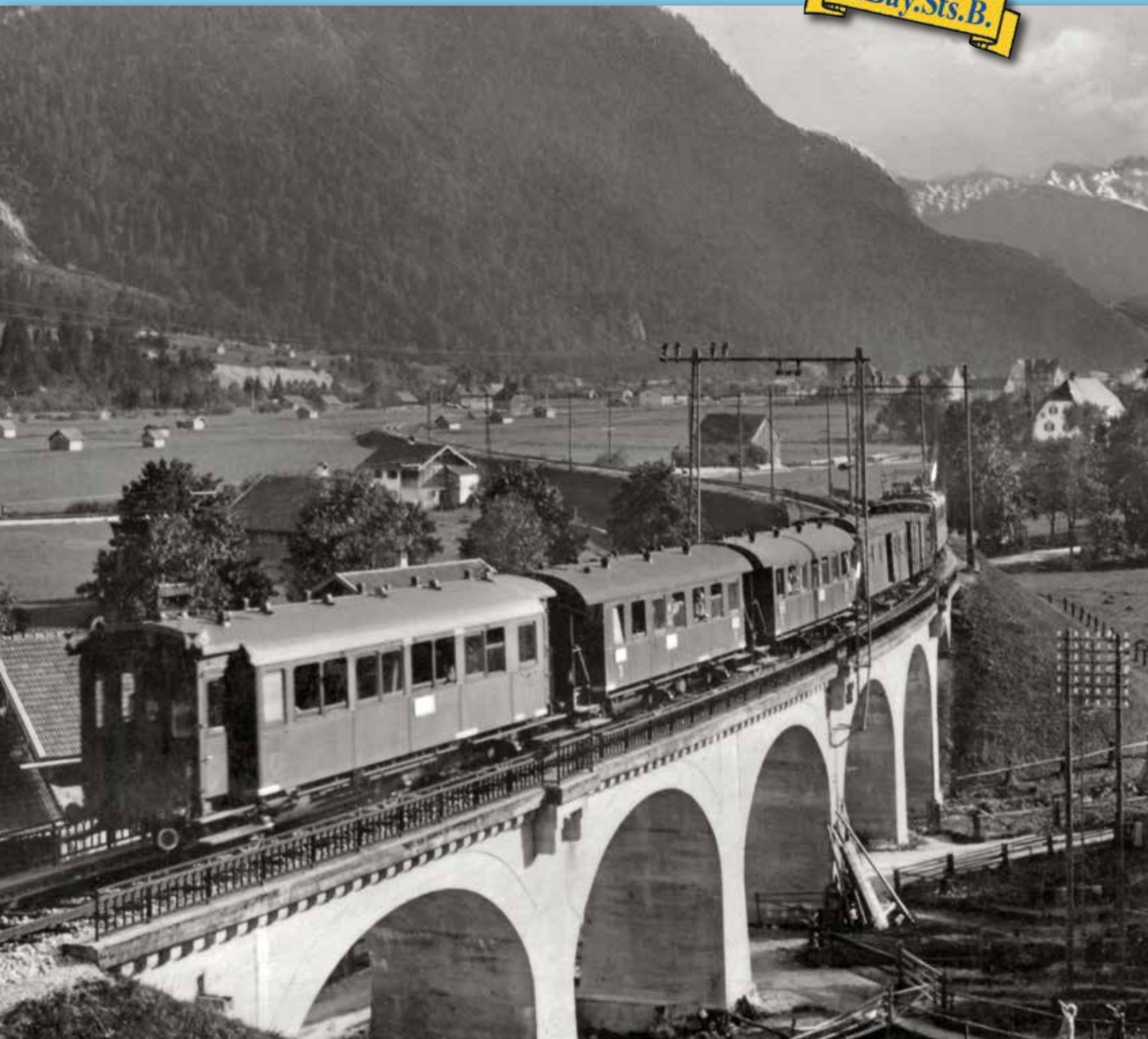
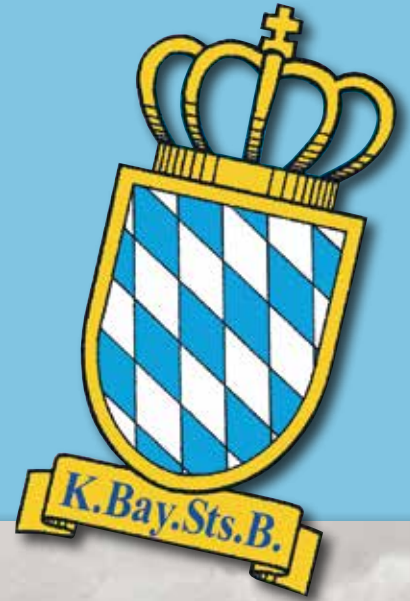


Bayerische Reisezugwagen

Alto Wagner



KIRUBA

Alto Wagner

Bayerische Reisezugwagen

Baujahre 1894 bis 1920*

Regelspur

KIRUBA Verlag

* und Wagen, die nach bayerischen Grundsätzen bis zum Jahr 1929 gebaut wurden

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
---------------	---

Vorbemerkungen

Die bayerischen Reisezugwagen der Jahre 1894 – 1920	5
Die Lokalbahnwagen – eine bayerische Spezialität	7
Die Zeit des Umbruchs von 1920 bis 1937	8
Die Zeiten des Kriegs und des Wiederaufbaus von 1938 bis 1962.....	10
Wagennummern, Beschriftung und Farbgebung	11
Aufbau der Wagenbeschreibungen	14
Bestands- und Ausmusterungsnachweis auf der CD	15
Quellenverzeichnis	16
Bildnachweis und Bemerkungen zu den Photos	17

Beschreibungen der Hauptbahnwagen

Vierachsige Schnellzugwagen der Polsterklasse	22
Vierachsige Schnellzugwagen der Polster- und Holzklasse	40
Vierachsige Schnellzugwagen der Holzklasse	58
Dreiachsige Schnellzugwagen für den internationalen Verkehr	70
Dreiachsige Schnellzugwagen für den innerbayerischen Verkehr	82
Dreiachsige Personenwagen	96
Zweiachsige Personenwagen.....	126
Abteilwagen	148
Gepäckwagen	164

Beschreibungen der Lokalbahnwagen

Lokalbahnwagen mit Doppelfenster der Baujahre 1897 – 1906	190
Lokalbahnwagen „Leichter Bauart“ der Baujahre 1905 – 1909	208
Lokalbahnwagen mit großen Fenstern der Baujahre 1907 – 1914	224
Lokalbahnwagen der Baujahre 1923 – 1929	242
Lokalbahnwagen mit Post- und/oder Gepäckabteil	254
Lokalbahngepäckwagen	278
Lokalbahngüterwagen	284

Vorwort

Hört man sich unter Eisenbahninteressierten um, so kann man stundenlanges Schwärmen für die eine oder die andere Lokomotivbaureihe, ganz gleich ob Dampf, Diesel oder elektrisch, hören. Man kennt von diesen alle Einzelheiten, hat die Maschinen aus allen möglichen und auch unmöglichen Positionen heraus photographiert. Man kennt alle Bauarten und deren Unterschiede, auch die kleinsten und unbedeutendsten.

Doch wie sieht es mit den Objekten aus, die im Eisenbahnbetrieb hinter diesen Traummaschinen hängen und von diesen bewegt werden? Da kann man hören: „Ja mit so einem grünen Wagen, der Bühnen gehabt hat, bin ich auch in die Schule gefahren“.

Diese Weltsicht gibt es immer und überall; man muß als Eisenbahnfreund auch widerstandsfähig sein, um sich allem Unverständnis zum Trotz nicht für die Loks, sondern für die Wagen zu interessieren. Wenn man als „Außenseiter“ nichts Besseres zu tun hatte als jahrzehntelang alles zu sammeln, was mit Fahrzeugen aus und für Bayern zu tun hat, so hat man viele Unterlagen und meint nun, daß es dafür auch Leser gibt.

Diese bayerische Wagenwelt stand vor hundert Jahren mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges vor ihrem Untergang, man wußte es damals nur noch nicht. Es kann nicht schaden, wenn diese Technikgeschichte jetzt etwas dem Vergessen entrissen wird, denn nach dem Jahr 1920 war

alles anders und es wurden andere Grundsätze als die bisher in Bayern gültigen wichtig und übermächtig.

Mit dem Zusammentragen der Daten und Fakten begann ich vor 25 Jahren. Ich war dankbar für jeden Hinweis, war er auch noch so klein. Dabei stellten sich zuweilen auch unbedeutende Informationen später als wichtig heraus.

Zuerst bedanke ich mich herzlichst bei Wolfgang Illenseer, der als Initiator dieses Themas die Materialsuche tatkräftig unterstützt hat. Weiters ist Helge Hufschläger zu nennen, der mit seinen Bildsammlungen, vor allem mit den Photos von Ernst Schörner und den Werkphotos von MAN und Kraus-Maffei die bildliche Ausgestaltung des Buches erst in diesem Umfang ermöglicht hat. Viel beigetragen hat auch die Sammlung von Dr. Sigurd Hufnagel (†), dem bayerische Wagen eine Herzensangelegenheit waren. Auch die Herren Karl-Heinz Rohrwild und Hermann Heless trugen vor langer Zeit mit Informationen, wie auch manch anderer, der nicht mehr namentlich bekannt ist, zum Zustandekommen dieser Arbeit bei. Allen gilt mein Dank.

Da sich bei der Fülle des Materials Fehler einschleichen können, sind Ergänzungen und Hinweise auf Unrichtigkeiten an den Autor erwünscht.

Traunstein, im September 2014

A. Wagner



Eine Siebziger und drei C3i in München, bayerischer geht es nicht.

Photo: Schörner

Die bayerischen Reisezugwagen der Jahre 1894–1920

In dieser Publikation werden die bayerischen Personenwagen, die ab dem Jahr 1894 bis zum Jahr 1920, mit Nachbauten bis zum Jahr 1925, nach den damals neuesten Gesichtspunkten gebaut worden sind, mit Skizzen, technischen Daten und Angaben zum Betriebseinsatz vorgestellt. Die Bauarten standen, zumindest die in großen Stückzahlen gebauten, bis zum Ende aller deutschen Länderbahnwagen im Dezember 1962 im Einsatz. Zu diesem Zeitpunkt endete bei der DB die Zulassung zum Betrieb von Wagen mit Holzaufbau, auch wenn die Seitenbleche die tatsächliche Konstruktion nicht so recht erkennen ließen. Betroffen waren davon die Fahrzeuge der früheren Länderbahnen und die ersten Einheitswagen der Deutschen Reichseisenbahn.

Wer von dieser Arbeit erwartet, mit vielen Worten und spannenden Geschichten Anekdoten zum Betrieb von und dem Reisen in bayerischen Personenwagen zu erfahren, der wird von den folgenden Seiten enttäuscht und dürfte mit Erzählungen von Ludwig Thoma über Oskar Maria Graf bis hin zu Herbert Achternbusch besser bedient sein.

Behandelt werden alle von der Königlich Bayerischen Staatsbahn, kurz KBayStsB, beschafften drei- und vierachsigen Durchgangswagen mit Faltenbalgübergängen für den internationalen Verkehr, die dreiachsigen Schnellzugwagen mit offenen Übergängen für den innerbayerischen Verkehr, alle dreiachsigen Durchgangspersonenwagen ohne die von Privatbahnen in geringen Stückzahlen übernommenen Fahrzeuge, alle zweiachsigen Durchgangspersonenwagen ab dem Baujahr 1895, alle drei- und vierachsigen Abteilwagen ab dem Jahr 1904 und alle Gepäckwagen mit geschlossenen oder offenen Übergängen. Bei den Lokalbahnwagen werden alle Holzklassewagen ab dem Jahr 1897, ein Großteil der gemischtklassigen Wagen, alle neueren Gepäck- und die mit einem Postabteil kombinierten Wagen aufgelistet. Ebenso werden die neueren Güterwagen für Lokalbahnen, kurz GwL, behandelt. Bei diesen Fahrzeugen ist der Übergang zu Gepäckwagen nicht nur im Aussehen fließend.

Worüber wird man hier nichts oder nicht viel erfahren? Es fehlen aus Platzgründen die in manch

anderen Veröffentlichungen so beliebten Salonwagen des Hofzuges, die zwar märchenhaft, aber nicht für den Alltagsbetrieb tauglich waren, und so keine praktische Bedeutung für das Reisepublikum der damaligen Zeit – ob arm, ob reich – hatten. Nicht beschrieben werden auch alle anderen Salonwagen, die Meß- und sonstigen Dienstwagen sowie die Postwagen für Hauptbahnen.

Unberücksichtigt geblieben sind auch die Wagen von Bahnlinien mit besonderen Bauarten, wie der elektrischen Lokalbahn von Berchtesgaden zum Königssee und nach Salzburg sowie den bei der KBayStsB nicht sonderlich verbreiteten Schmalspurbahnen.

Auch die Eigenkonstruktionen von Wagen bayerischer Privatbahnen, wie z.B. der Lokalbahn AG, der Tegernseebahn und der Regentalbahn, bleiben ebenfalls aus Platzgründen unbehandelt.

Die beschriebenen Fahrzeuge waren alle im bayerischen Eisenbahnnetz „rechts des Rheins“ unterwegs, so daß die ab dem Jahr 1909 zur KBayStsB gekommene Pfalzbahn hier nur genannt wird, wenn Wagen nach Blättern aus dem Wagen-Verzeichnis von 1913 – zum Teil mit pfälzler Blattnummern – dorthin abgegeben worden sind.

Auch die von der DRG-Gruppenverwaltung Bayern in den Jahren 1929 und 1930 gebauten Wagen B4üBay29 und C4üBay29 für den Karwendel-Express sowie die CiBay30, nichts anderes als Donnerbüchsen mit einigen bayerischen Bauelementen, bleiben wegen ihres stählernen Wagenkastens unberücksichtigt.

Um nun über die Blütezeit des bayerischen Wagonbaues zu berichten, sollte man zuerst die Anfangszeit der Eisenbahn in Bayern beleuchten. So um das Jahr 1840 fuhr auf den Gleisen noch Kutschen, die keine Deichsel, dafür aber Spürkränze hatten. Dies galt für die private Ludwigsbahn in Nürnberg ebenso wie für die Bahn von München nach Augsburg. Auch bei den später erbauten Strecken wie der Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof war bei den Personenwagen die Verwandtschaft von Abteilwagen und Kutsche noch recht augenfällig. Dabei spielte die Achszahl, ob zwei oder drei, keine bedeutende Rolle.

Aus Holz war die Eisenbahn damals, vom Dach bis zum Fahrwerk, nur die Räder waren wirklich aus Eisen. Im Laufe der Zeit setzte sich aber immer mehr das zum Namen passendere Eisen als Baustoff durch. Ab dem Jahr 1880 baute man für die immer schneller werdenden Züge immer noch zwei- und dreiachsige Abteilwagen, die sich aber mit eisernem Fahrwerk in Bezug auf Festigkeit und Laufeigenschaften sehen lassen konnten.

Die Forderungen des Militärs nach dem Krieg 1870/71 führten auch in Bayern vermehrt zum Bau von Wagen mit Bühnen und Mittelgang, denn nur diese Wagen waren wirklich für den Verwundetentransport und als Lazarettwagen verwendbar. Dieses „amerikanische System“ war in Württemberg schon seit den Anfängen der Eisenbahn in Gebrauch und hatte sich dort gut bewährt. Es dauerte aber noch viele Jahre, bis diese Baugrundsätze bei der KBayStsB flächendeckend für den Schnell-, aber auch den Personenzugdienst zur Anwendung kamen.

Erstmals wurde für den hochwertigen Verkehr in die Nachbarländer Österreich-Ungarn, Schweiz und Italien im Jahr 1894 ein dreiachsiger AB-Wagen in Auftrag gegeben, der als Prototyp für alle kommenden Dreiachswagen zwar nicht alle technischen Daten, aber doch die Grundzüge vorgab. Die Topographie der Einsatzstrecken war für die KBayStsB der Hauptgrund, mit einem Dreiachser im Fernverkehr zu beginnen. Hier hat sich, wie auch in den Nachbarländern, aufgrund des im Vergleich zum Vierachser geringeren Gewichts pro Sitzplatz zuerst der Dreiachser durchgesetzt. Auf den Bergstrecken mit den damals recht schwachen Dampflok zählte jedes eingesparte Kilo.

Dreiachsige D-Zug-Wagen wurden daraufhin in Bayern in einer Serie von international übergangsfähigen ABü und Cü-Wagen in Dienst gestellt. Sie hatten Faltenbalgübergänge wie die vierachsigen preußischen Schnellzugwagen und viele anderen Annehmlichkeiten, von der Beleuchtung bis zum WC.

Zeitgleich beschaffte man eine fast baugleiche Wagenserie für den innerbayerischen Schnellzugsverkehr; diese aber hatten – man kann die

Sinnfrage stellen – keine geschützten Übergänge zum Nachbarwagen. Nur das Scherengitter war ein sicherheitstechnischer Fortschritt; ausgekleidet mit einem Lederschutz war es manchmal eine nasse, manchmal eine kalte Angelegenheit, von einem Wagen zum nächsten zu gelangen.

Vierachsige Schnellzugwagen folgten um die Jahrhundertwende, zuerst als reine AB-Polsterwagen und mit nur wenigen ABC-Wagen, die als Kurswagen von Bedeutung waren. Die reinen Holzklasse-Vierachser kamen in großen Stückzahlen erst später. Damit war der bayerische Schnellzugwagenpark auf dem neuesten Stand der Technik.

Auf den Fahrwerken der dreiachsigen Schnellzugwagen wurden ab dem Jahr 1898 auch dreiachsige Wagen für den Vorortverkehr aufgebaut. Diese waren ursprünglich ohne Abort und hatten mit 14 Doppelfenstern und flachem Dach recht große Ähnlichkeit mit den zu dieser Zeit neuen Lokalbahnwagen. Dies alles traf auch auf einen zwölfenstrigen zweiachsigen Personenzugwagen zu. Im Jahr 1899 begann die KBayStsB mit der Beschaffung ihres mit 1193 Stück meistgebauten Wagens, dem Ci nach Blatt 170. Dieser war, wie es im Wagenverzeichnis von 1913 heißt, für den Ausflugsverkehr entworfen, er bildete aber vor allem im Berufsverkehr und im normalen Personenzugdienst bis in die sechziger Jahre hinein das Rückgrat des Nahverkehrs in Bayern. Für alle diese Wagen wurde ab dem Jahr 1902 als sicherer Bühnenabschluß das „Dix-Gitter“ verwendet, das später von der DRG für alle zweiachsigen Plattformwagen übernommen wurde.

Ab dem Jahr 1913 tauchten Wagen für die ersten elektrifizierten bayerischen Strecken auf, die man zum Teil bereits mit elektrischer Heizung ausstattete. Dies waren die letzten Neuentwicklungen im königlich-bayerischen Waggonbau.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden nach bayerischen Plänen noch in etwa die Anzahl an Wagen beschafft, die durch Reparationen verloren gegangen waren. Neukonstruktionen gab es lediglich im Bereich der Lokalbahnwagen mit einer Serie von DL, CDL, CPostL, PPostL und PL.

Bestands- und Ausmusterungsnachweis auf der CD

Auf der beiliegenden CD befinden sich viele, aber keine vollständigen Daten zum Bestand und zur Beheimatung der im Text behandelten Wagen.

Von links nach rechts stehen die Wagenummer der KBayStsB bis 1925, die vorläufige DRG-Nummer bis 1930 sowie die DRG-/DB-Nummer, die bis zum Jahr 1962, dem letzten Betriebsjahr für Länderbahnwagen mit Holzaufbau, gültig gewesen ist.

Es folgen mit der Jahresangabe die punktuell nachweisbaren Stationierungen, wobei der Übersichtlichkeit wegen mehrfache Nennungen mit unterschiedlichem Datum nicht aufgeführt sind. Am rechten Rand steht das Ausmusterungsdatum. Dabei ist ein Datum mit MM.JJ die aus den unterschiedlichen Quellen nachweisbare Ausmusterung, die Angabe xx.JJ die längstmögliche Zeitangabe ohne Gewähr. Wird z.B. ein Wagen im Jahr 1930 im Umzeichnungsplan nicht mehr genannt, so ist eine Ausmusterung bis zum Jahr 1930 sehr wahrscheinlich, aber nicht zwingend. Ein noch jahrelanger Betrieb mit der „alten Reichsbahnnummer“ ist nicht auszuschließen.

Da die Stationierungsdaten nur punktuell vorliegen, kann eine weitere Umstationierung nicht ausgeschlossen werden. Für die BD München liegen Daten nur für den Sommer 1953 vor. Die Ausmusterungsdaten sind auf den Monat genau und nachweisbar. Es waren z.B. C3iBay99a im Sommer 1953 in Freilassing stationiert. Dies dauerte aber höchstens bis zum Jahr 1957. Dann gingen diese Wagen nach Rosenheim oder München. Bei der Angabe --- (53) Freilassing ausm. 02.62 ----

kann, eine Stationierung in Freilassing über den gesamten Zeitraum vorliegen, muß aber nicht.

Als Quellen standen die Zugbildungspläne von 1924 nur für die Hauptbahnwagen und von 1928 für Haupt- und Lokalbahnwagen zur Verfügung.

Die Wagenbestandskarten von 1928 bis 1936 enthalten weitere Angaben aus unterschiedlichen Zeiten.

Der Umzeichnungsplan der DRG vom Februar 1930 gibt einen genauen Stand für diesen Zeitpunkt.

Ein Gesamtverzeichnis der DRG von 1940 gibt Aufschluß über den Betriebsbestand und damit über die Ausmusterungen während der dreißiger Jahre.

Die erwähnten Wagenbestandskarten enthalten Angaben über Kriegsverluste, Altschadwagen und Ausmusterungen.

Aus DB-Zeiten standen Wagenverzeichnisse für die BD München aus dem Jahr 1953, für die BD Nürnberg aus den Jahren 1956 und 1957, für die BD Mainz von 1955 und für die BD Regensburg kontinuierlich von 1953 bis 1962 zur Verfügung.

Da keine Verzeichnisse der BD Augsburg vorliegen, ist ein exakter Stationierungsnachweis bei den Augsburger Wagen nicht möglich.

Mit eigenen Dateien werden für alle Direktionen die (wenigen) Abkürzungen der Heimatbahnhöfe erklärt.

Information zu den Reichsbahnnummern von 1923 bis 1930

In einem eigenen Verzeichnis wird auf der CD für die Zeit von 1923 bis 1930 der Versuch unternommen, die Wagenummern der einzelnen

Direktionen aufzulisten und die Daten von Fahrzeugen, die von einer Direktion an eine andere abgegeben wurden, nachzuvollziehen.



Eine Postkarte des Münchner Centralbahnhofs aus der Zeit um 1905 zeigt deutlich den Übergang im Wagenpark der KBayStsB von alten und nicht mehr ganz zeitgemäßen Wagen auf die damals modernen Drei- und Vierachser. Auch einige Wagen der CIWL, erkennbar an den Laternendächern, haben sich darunter gemischt. Im Vordergrund stehen auf dem Gelände des späteren Holzkirchner Flügelbahnhofs die Salonwagen des bayerischen Königshauses. *Photo: Sammlung Wagner*



Im Starnberger Flügelbahnhof steht um das Jahr 1905 einer der sehr seltenen Ci nach Blatt 172.

Photo: Sammlung Hufschläger



Die Ausfahrt aus dem Münchner Hauptbahnhof um das Jahr 1920 zeigt bayerische Signaltechnik und bayerische Wagen unterschiedlicher Bauarten. An der linken Bildseite ist preußische „Wagenhilfe“ zu sehen, da der bayerische Bestand durch die Reparationsabgaben stark dezimiert war.

Photo: Sammlung Hufschläger



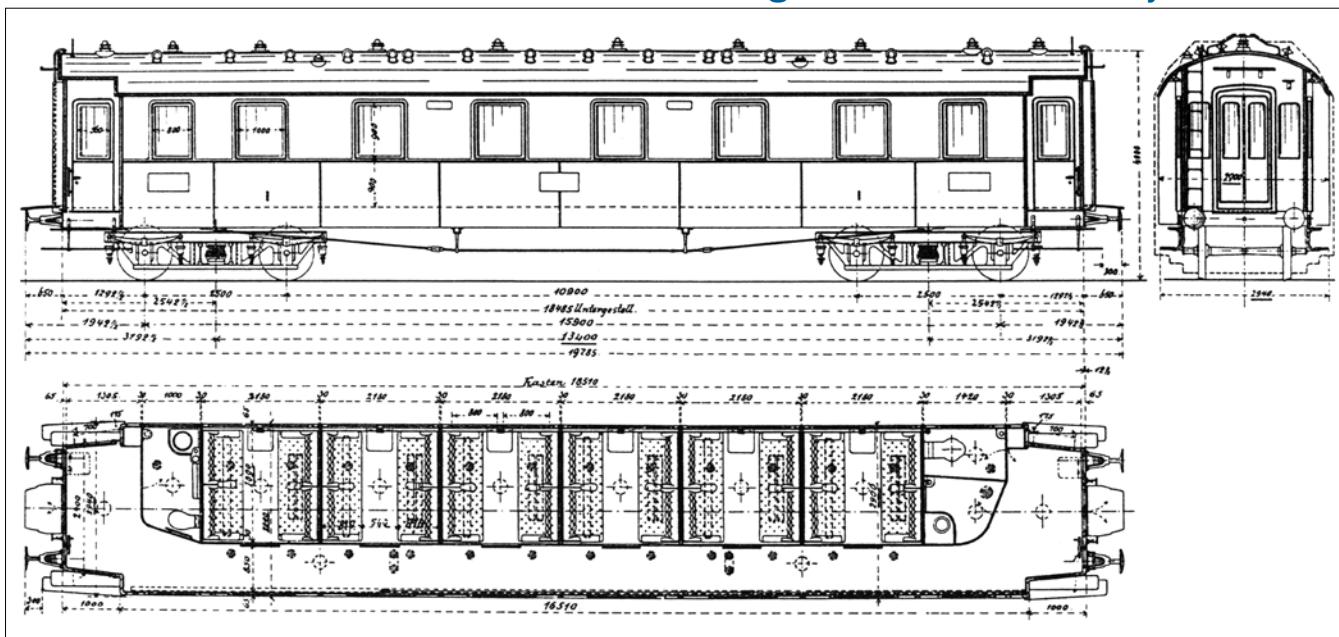
Die zweiachsige Kleinlokomotive 4050 der Münchner Lokomotivfabrik Kraus-Maffei zieht im Jahr 1932 eine bunte Mischung aus Schnellzug- und Abteilwagen, die bis auf eine Ausnahme alle bayerischen Ursprungs sind. Die Kleinlok wurde wegen fehlender Bewährung schon im Jahr 1937 wieder aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn gestrichen.

Photo: Sammlung Hufschläger

1904 – 1925	KBayStsB	AAü	5 Wagen	151 – 155;
1925 – 1930	DRG	AB4üBay04/21	4 Wagen	21 001 – 21 004;
1930 – 1949	DRG	AB4üBay04/21	4 Wagen	13 250 – 13 253;

45 AAü

Wagenverzeichnis der KBayStsB 1913



Technische Daten:	Länge über Puffer	19785 mm	Beleuchtung:	Gasglühlicht
	Drehzapfenabstand	13400 mm	Heizung:	Dampf
	Drehgestellachsstand	2500 mm		
	Eigengewicht	39300–39600 kg		
Bremsen:	Handbremse	PI		
	Luftdruckbremse	Wsbr Hnr		
	Luftsaugbremse	Ahbr		
Plätze:	1. Klasse	24	Militärtransport:	Offiziere: 24
Signalstützen:	Österreich	151–155;		
Hersteller:	Nürnberg	151–155	1904	

Alle Sitzplätze konnten in Schlaflager verwandelt werden. Die Fahrzeuge waren mit WC ausgestattet.

Reparationslieferungen an Frankreich oder Belgien

1 Wagen

153;

Im Jahr 1921 wurden die noch vorhandenen Wagen zu AB-Wagen umgezeichnet.

Umbau zu AB4üBay04/21

4 Wagen

151, 152, 154, 155;

Der Umbau von drei Wagen bis zum Jahr 1930 umfaßte Änderungen im WC-Bereich und an den Seitenwänden, wobei die Doppelfenster der Abteilseite durch einfache Fenster ersetzt wurden.

Umbau zu AB4üBay04/21/30

3 Wagen

13 250 Mü, 13 251 Mü, 13 252 Mü;

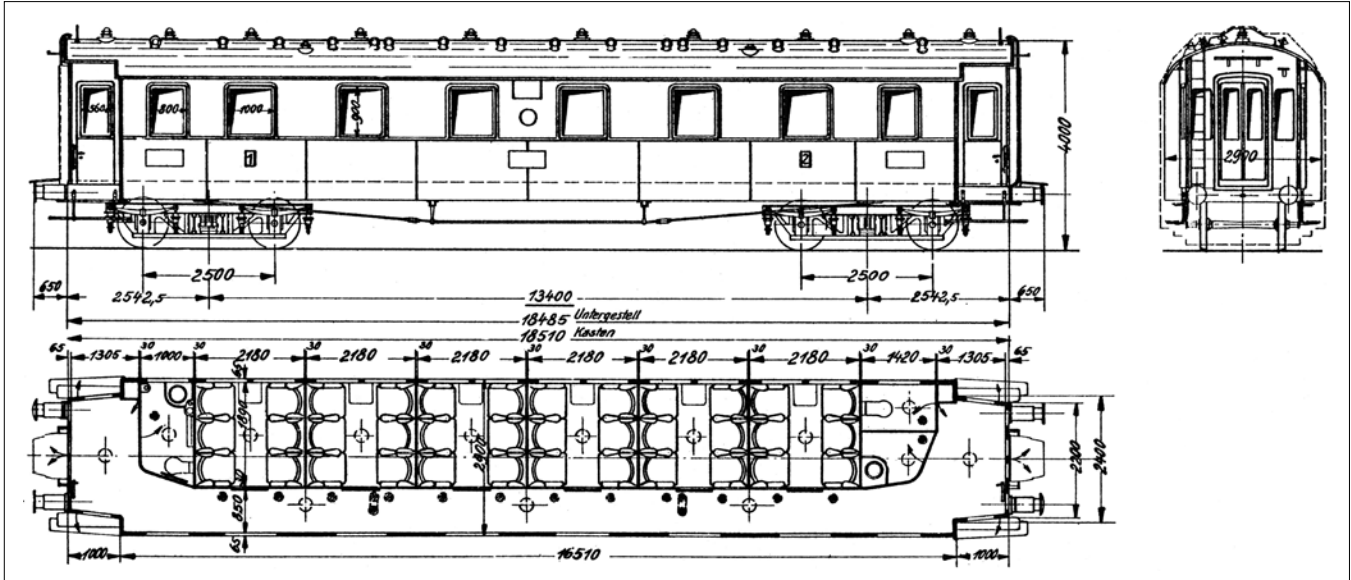
Die Wagen 13 250 Mü und 13 253 Mü wurden vor dem Jahr 1939 ausgemustert. Der Verbleib des Wagens 13 251 Au kann nach dem Mai 1945 nicht mehr ermittelt werden.

Der Wagen 13 252 Mü kam um das Jahr 1940 zur RBD Linz und stand ab dem Jahr 1945 bei der RBD München als Altschadwagen; er wurde im Februar 1950 ausgemustert.

Dem betriebsfähigen Wagenpark der DB gehörte kein Wagen nach Blatt 45 mehr an. Der Wagen 13 252 Mü wurde als Wohn- und Schlafwagen zum Bahndienstwagen 5 452 Mü.

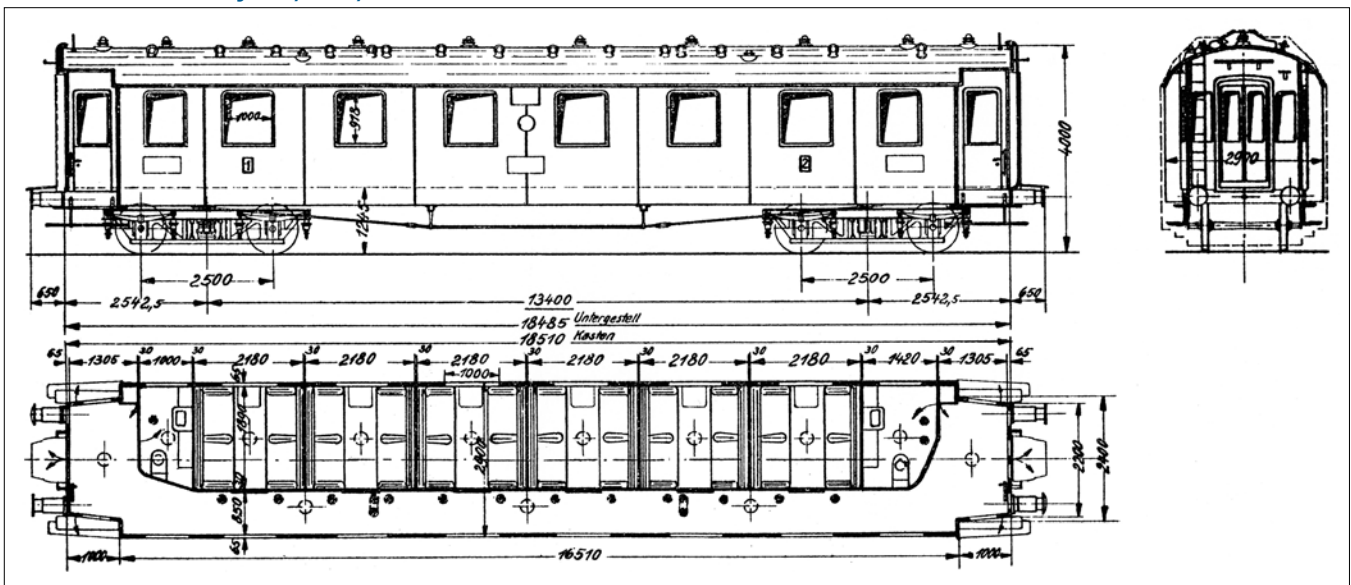
45 AB4üBay04/21

DRG Skizzenheft 1930



45a AB4üBay04/21/30

DRG Skizzenheft 1930



Ein kurzer Hinweis zur Richtigkeit von amtlichen Unterlagen deutscher Behörden:

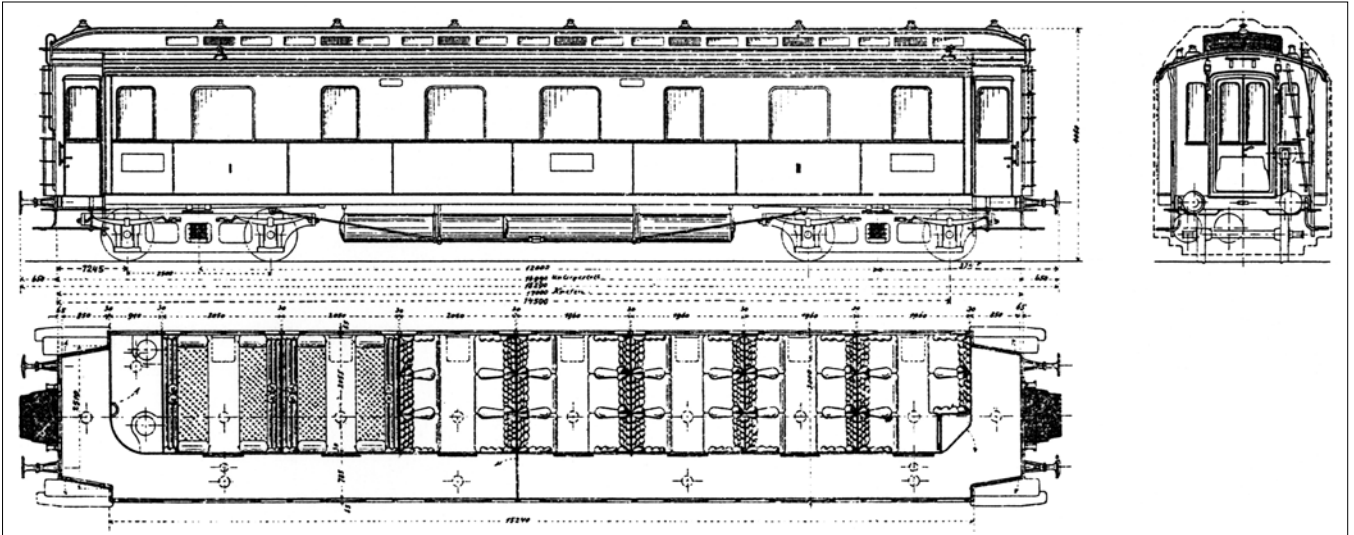
Der Zeichner des **Blattes 45a** AB4üBay04/21/30 hat mit viel Mühe die Seitenwand des Wagens von 1930 richtig dargestellt, sich aber bei der Inneneinrichtung auf die Übernahme der bayerischen Zeichnung, die noch den reinen 1.-Klasse-Wagen zeigt, beschränkt. Die Änderung im WC-Bereich hat er nachvollzogen.

Der Zeichner des **Blattes 45** AB4üBay04/21 hat mit Phantasie eine 2.-Klasse-Inneneinrichtung in die Zeichnung von 1913 gesetzt. Immerhin hat er ein Klassenschild in 2. Klasse umgeändert. Auf die Darstellung in amtlichen Dokumenten ist also nicht immer Verlaß.

1895 – 1925	KBayStsB	ABBü	13 Wagen	1 217 – 1 229;
1925 – 1930	DRG	AB4üBay95	8 Wagen	21 001 ... 21 032;
1930 – 1949	DRG	B4üBay95	8 Wagen	12 985 – 12 992;

74 ABBü

Wagenverzeichnis der KBayStsB 1913



Technische Daten:	Länge über Puffer	18 890 mm	Beleuchtung:	Gasglühlicht
	Drehzapfenabstand	12 000 mm	Heizung:	Dampf
	Drehgestellachsstand	2 500 mm		
	Eigengewicht	31 400–31 750 kg		
Bremsen:	Handbremse	PI		
	Luftdruckbremse	Wsbr		
Plätze:	1. Klasse	8	Militärtransport:	Offiziere: 41
	2. Klasse	29		
Signalstützen:	Belgien	1 219–1 220;		
	Schweiz	1 224–1 229;		
Hersteller:	Nürnberg	1 217–1 223	1895	München 1 224–1 229 1896

Bei allen Wagen mit Ausnahme von 1 227 und 1 228 konnten die Sitze der 1. Klasse zu acht Schlaflagern verwandelt werden.

Das an die 1. Klasse anschließende Abteil der 2. Klasse konnte bei allen Wagen in ein Abteil 1. Klasse umgewandelt werden.

Reparationslieferungen an Frankreich und/oder Belgien

5 Wagen

1 220, 1 222, 1 224, 1 227, 1 229;

Der Umbau eines Wagens im Jahr 1930 umfaßte Änderungen im WC-Bereich und an den Seitenwänden, wobei die Doppelfenster der Abteilseite durch einfache Fenster ersetzt wurden.

Umbau zu AB4üBay95/30

1 Wagen

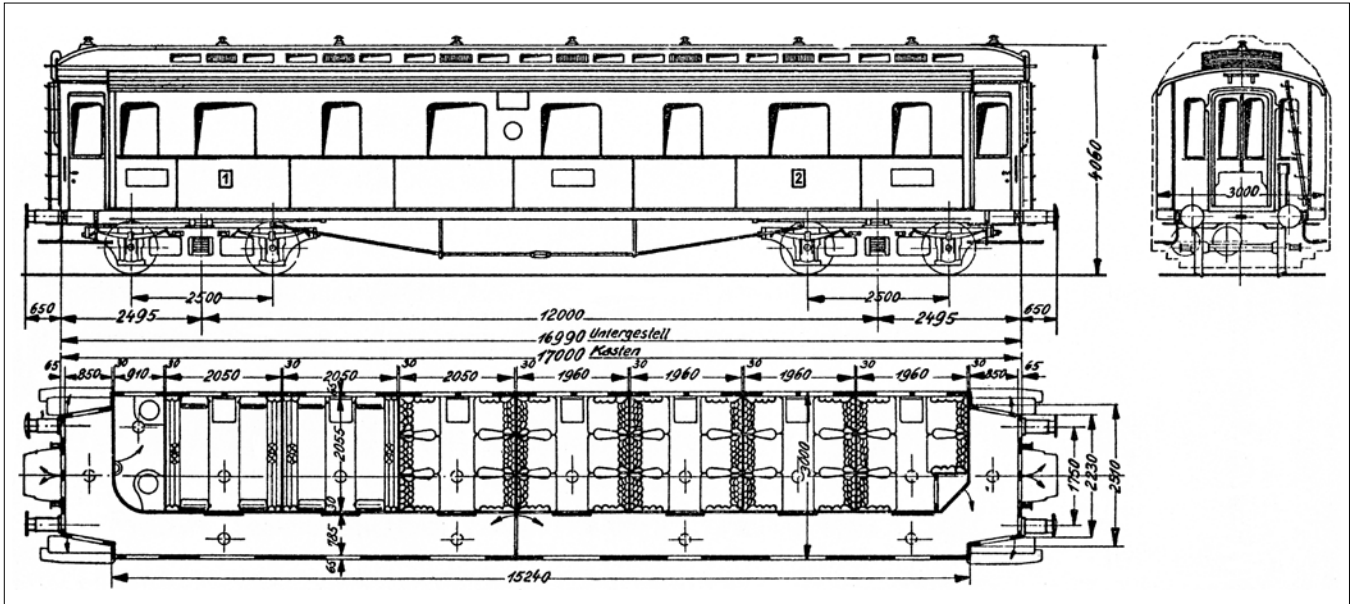
12 992 Mü;

Bis zum Jahr 1939 wurden von der DRG sechs Wagen ausgemustert. Ein Fahrzeug ging im Zweiten Weltkrieg verloren; der Wagen 12 988 Nür stand bei der RBD München als Altschadwagen und wurde im September 1950 ausgemustert.

Im Jahr 1950 gehörte dem betriebsfähigen Wagenpark der DB kein Wagen nach Blatt 74 mehr an.

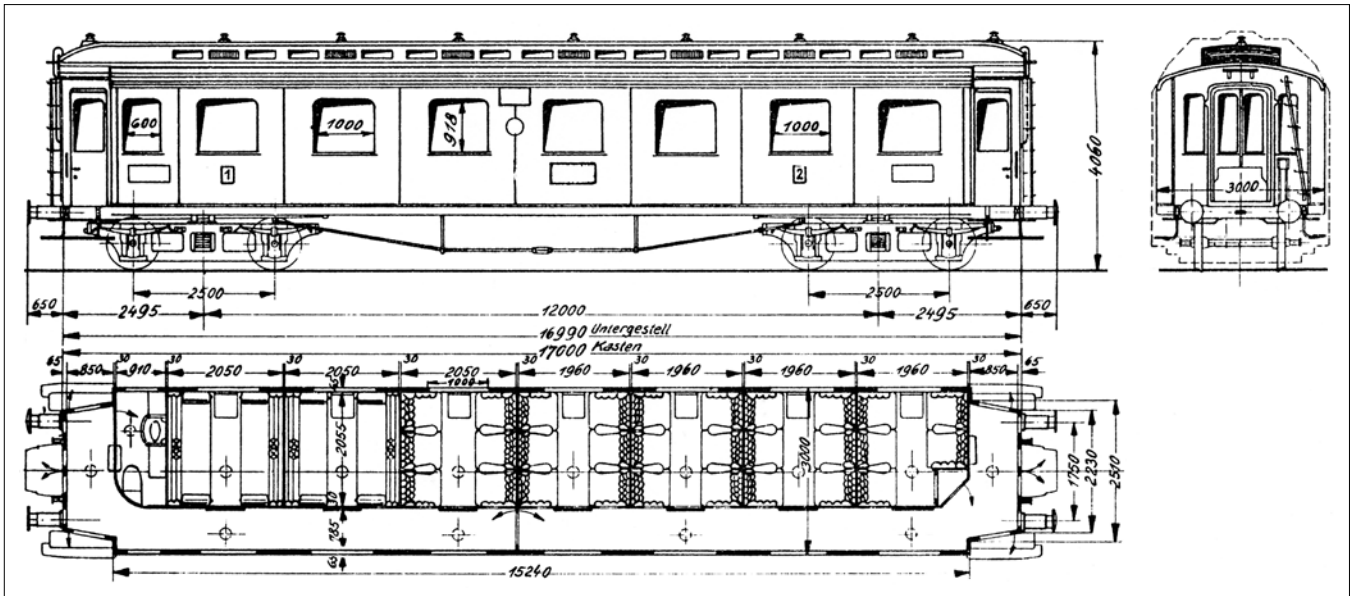
74 AB4üBay95

DRG Skizzenheft 1930



74a AB4üBay95/30

DRG Skizzenheft 1930



74

Werkphoto KBayStsB ABBü 1 217 1895

