

Triebwagen

EB

PBy 90 001

B1

Über die MGD Warschau war dieser Dampftriebwagen der Belgischen Staatsbahn nach Polen gelangt, wo er im Bereich der DOKP Radom bis etwa 1929 als PBy 90 001 im Betrieb war.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
FrBe 87/ 595	EB 121		PBy 90 001	+um 1929	

PKP-Neubau

PCix 90 002

B'2'

Der zweite PKP-Dampftriebwagen PCix 90 002 wurde 1928 vom englischen Waggonbauer Clayton beschafft – er ähnelte den Dampftriebwagen der „London North Eastern Railway“ (LNER), besaß aber im Gegensatz zu diesem Westinghouse-Bremsen sowie eine Toilette. Nach einem Probeinsatz bei der DOKP Kraków wurde er zwischen 1929 und 1939 bei der „Lokalbahn Tarnów-Szczucin AG“ eingesetzt. Der weitere Verbleib des Fahrzeugs ist unbekannt.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
Clay 28/ ?	–		PCix 90 002	?	

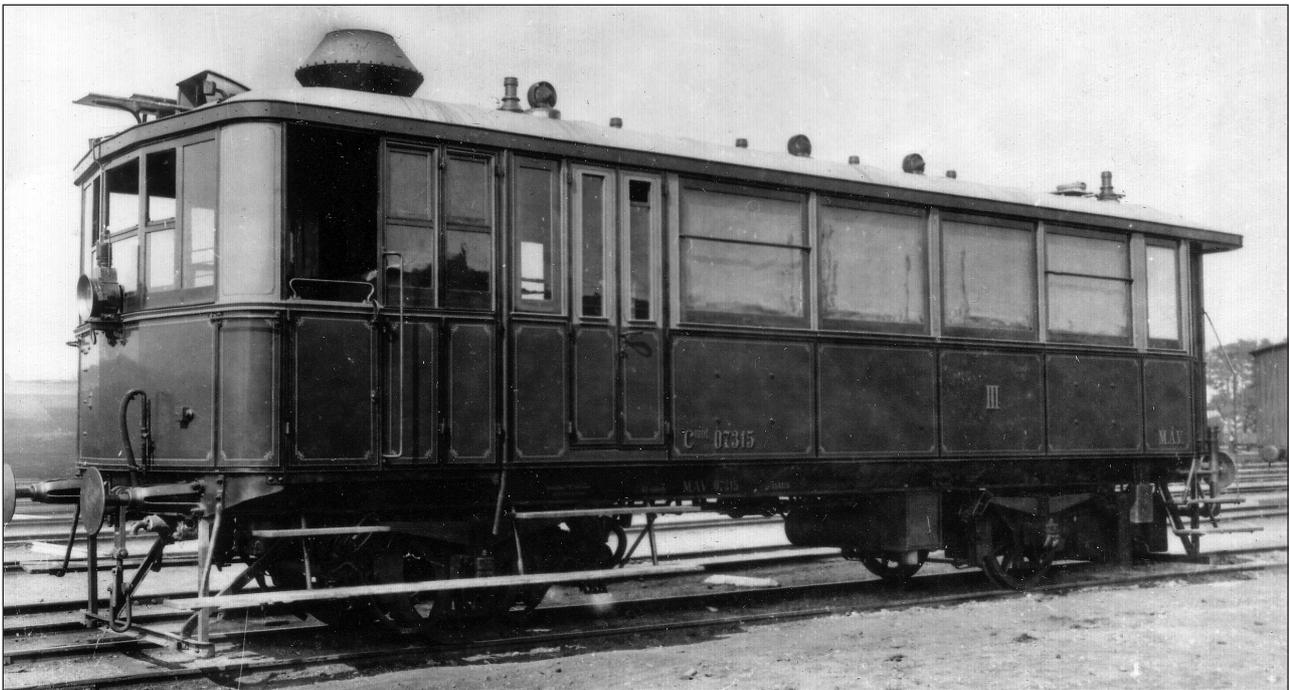
PKP-Neubau

SCix 90 003, 062

(1A)'(A1)'

Die Triebwagen SCix 90 003 und 90 062 wurden 1928 über die Firma TAG in Deutschland beschafft; geliefert wurden sie mit den Fabriknummern 127 und 149 von den „Deutschen Werken Kiel“ (DWK). Ein Probebetrieb fand zunächst auf der Vorortstrecke von Krakau nach Wieliczka und auf der Hauptbahn Kraków – Zakopane statt. Bis 1939 blieben die beiden Triebwagen, bei denen 1934 der Otto-Motor gegen einen Dieselmotor der Firma Ganz ausgetauscht worden war, im Raum Krakau im Einsatz. Das Reichsbahn-Zentralamt München schlug 1940 vor, den im Raw Dessau abgestellten Triebwagen 90 003 in einen Beiwagen umzubauen, doch über eine Realisierung ist nichts bekannt. Über das weitere Schicksal der Triebwagen nach Ende des Zweiten Weltkrieges liegen keine genauen Angaben vor – möglicherweise waren beide Fahrzeuge nach Deutschland und später zur Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (Betr.Nr. 47 bis 48) gekommen.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
DWK 28/ 127	–		SCix 90 003	DRB	?
DWK 28/ 149			SCix 90 062	DRB	?



Neben dem abgebildeten Dampftriebwagen „Cmot 07315“ verblieben auch noch die beiden baugleichen MÁV-Triebwagen 07301 und 07316 nach dem Ersten Weltkrieg in Polen. Eine Umzeichnung der Fahrzeuge nach dem PKP-Nummernschema ist nicht bekannt.

PKP-Neubau

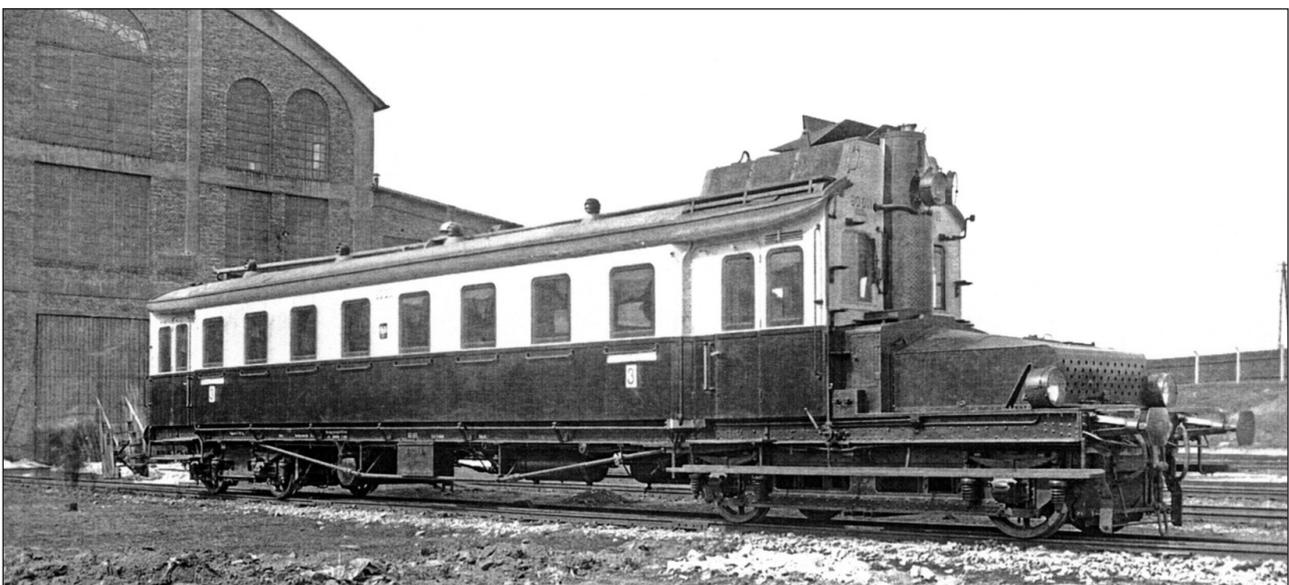
PCix 90 004

(A1)'2'

Der Dampftriebwagen PCix 90 004 wurde 1930 von der Warschauer Firma „Lilpop–Rau–Loewenstein“ aus von englischen Firmen gelieferten Teilen montiert: Von „Sentinel Wagon Works Ltd.“ in Shrewsbury stammte der Antrieb, bestehend aus einem Dampfkessel für die Verbrennung von Heizöl und einem unterflur eingebauten Vierzylinder-Dampfmotor, und von „Cammell–Laird & Co. Ltd.“ in Nottingham der Wagenkasten.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
Lilp 30/ ?	–		PCix 90 004	?	

Der Triebwagen 90 011, vermutlich nach seiner Instandsetzung 1931.



Die Dampftriebwagen PCix 90 005 bis 010 wurden 1931 von der Fa. H. Cegielski in Posen gefertigt. Äußerlich ähnelten sie dem Triebwagen 90 002, doch wurde bei diesen Fahrzeugen, deren Antriebsanlage von der englischen Firma „Clayton Waggon Ltd.“ stammte, nur eine Achse angetrieben.

Der Triebwagen 90 007 wurde 1936 von der Firma „Warszawska Ska Akc. Budowy Parowozów“ (WSABP) in einen diesel-elektrischen Triebwagen mit der Achsfolge Bo'2' umgebaut, welcher anschließend die Betriebsnummer SCix 90 007 trug.

Alle Triebwagen wurden im Bereich der DOKP Poznań eingesetzt – wahrscheinlich sogar noch während des Zweiten Weltkrieges. Einige Fahrzeuge waren vermutlich noch bis 1948 im Bestand.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 005	DRB (?)	?
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 006	DRB (?)	?
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 007	DRB (?)	?
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 008	DRB (?)	?
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 009	DRB (?)	?
Cegi 31/ ?	–		PCix 90 010	DRB (?)	ÖBB / PKP

Der ehemalige KPEV-Triebwagen „VT1 Breslau“ wurde am 10. Juli 1922 von der Deutschen Reichsbahn in Glogau an die PKP übergeben und anschließend als SCDx 90 011 beim Bw Kraków eingesetzt. Im Jahre 1931 folgte eine Instandsetzung bei Chrzanów, bei der auf einen Otto-Motor der österreichischen Firma Warchalowski sowie einen Generator der Firma Gebus zurückgegriffen wurde. Nach Abschluss der Arbeiten wurde er als ESCix 90 011 erneut in Betrieb genommen und bis zu seiner Ausmusterung 1937 auf der Strecke Kraków – Wieliczka eingesetzt.

Hersteller- daten (Rahmen)	Alte Nr.	Quelle Identität	PKP-Nr.	+ / 1939-45	ab 1945
Weyer 09/ ?	VT1		ESCix 90 011	+1937	

Insgesamt 20 Wittfeld-Akkutriebwagen der KPEV kamen in den Bestand der Polnischen Staatsbahnen – und zwar auf den verschiedensten Wegen: Eine erhalten gebliebene „Übernahme-Verhandlung“ vom 15. Februar 1922 hält fest, dass die Wagen 253/254, 515/516 und 537/538 seit dem 27. Dezember 1918 und die Wagen 421/422, 423/424, 425/426, 427/428 und 541/542 seit dem 10. Januar 1920 „in polnischer Verwendung“ stehen. Diese Fahrzeuge dürften also bei den Gebietsabtretungen in den Bestand der PKP gekommen sein. Die Triebwagen 241/242 und 243/244 gehörten zum Bestand der „Eisenbahnen des Freistaates Danzig“ und kamen mit der Übernahme des Betriebes in Danzig an die PKP. Alle übrigen Triebwagen wurden erst 1922 übergeben.

Bei den PKP wurden die Fahrzeuge in zwei Nummerngruppen zusammengefasst – die Betriebsnummern 90 012/013 – 024/025 hatten die Fahrzeuge der DOKP Poznań und die 90 031/032 – 055/056 die der DOKP Gdańsk. Bei zwei Triebwagen (90 012/013 und 90 014/015) wurde später der Innenraum neu gestaltet und Abteile erster Klasse eingebaut – die Gattungsbezeichnung änderte sich dadurch zu EABY/EBCy.

Bei der Aufteilung Polens 1939 gelangten alle Fahrzeuge zur Reichsbahn, die ihnen mit Ausnahme eines bereits 1940 ausgemusterten Triebwagens wieder die alten Betriebsnummern zurückgab.

Von vielen Fahrzeugen ist der Verbleib nach Ende des Zweiten Weltkrieges unbekannt; in Polen verblieben sein sollen insgesamt elf Doppelwagen, die die Betriebsnummern ab „Ma 090 001“ erhielten.