



information

VEB Waggonbau Bautzen

Komfortables Schienenrestaurant

Reisezugwagen

Speisewagen

Fahrzeugausrüstung

Neuentwickelter 4achs. Speisewagen Typ Y

4891

Der Wagen ist für den internationalen Verkehr und die Inlandstrecken der CSD bestimmt.

Er wurde nach dem Prinzip des wirtschaftlichen Leichtbaues und den speziellen Wünschen des Auftraggebers entwickelt.

Hauptabmessungen

Länge des Wagenkastens über Stirnwände	24 200 mm
Länge des Wagens über Puffer	24 500 mm
Breite des Wagenkastens über Blech	2 883 mm
Höhe des Wagens ohne Blech	4 230 mm
Drehzapfenabstand	17 200 mm
Drehgestellachsstand	2 500 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder	920 mm
Höhe des Fußbodens von Schienenoberkante	1 250 mm
Masse des Wagens (ohne Wasser, Heizöl, Vorräte) ca.	45,5 t
Höchstgeschwindigkeit lauftechnisch	160 km/h
Kleinster Kurvenradius bei 10 km/h	90 m

Anzahl der Sitzplätze im Speiseabteil	48	
Sitzplatzanordnung	2+2	
Heizung	Flüssigkeitsheizung	
Wärmequellen	Dampf, Öl, Elektrizität	
Belüftung	Druckbelüftung	
Bremse	Dako-R	
Stromversorgung	Generator	2 x 4,5 kW 24 V
	Batterie	750 Ah

Raumaufteilung

Der Wageninnenraum ist in nachstehende Räume aufgeteilt:

1. Waschnischenvorraum mit Schaltschrank
2. Kleiner Speiseraum 8 Sitzplätze
3. Großer Speiseraum 40 Sitzplätze
4. Anrichtenvorraum
5. Seitengang
6. Anrichte
7. Küche
8. Spülraum
9. Büfett- und Vorratsraum
10. Einstiegraum Handbremsende

Kurzbeschreibung

Der Wagen ist für den Fährverkehr geeignet. Er hat zwei zweiachsige Drehgestelle Typ Görlitz mit Achs- und Wiegenschraubenfederung, Achslenkung und Wiegendämpfung.

Das Untergestell ist für die Aufnahme einer automatischen Mittelpufferkupplung vorbereitet.

Der Wagenkasten ist in Stahlleichtbau ausgeführt.

Als Seiteneingangstüren wurden Drehfalttüren und als Fenster Übersetzfenster verwendet.

In der Seitenwand befinden sich Ladeluken zur Beladung mit Küchen-vorräten.

Die klappbaren Sitze im Speiseabteil sind mit Schaumgummi gepolstert und mit Kunstleder bezogen.

Wirtschaftsräume sind mit großen Kühlschränken ausgestattet. Im Büfettraum ist ein durchlaufgekühltes Bierbüfett vorhanden.

Die Küche hat 2 Propangasherde mit Backröhren und einen Warmwasserdurchlauferhitzer.

Für die Trinkwasserversorgung stehen 1170 Liter Wasser zur Verfügung. Die gesamte Trinkwasseranlage einschließlich Behälter wurde in Nirosta ausgeführt.

Am Nichthandbremsende ist eine Waschnische mit Waschbecken, Handtuchbehälter, Spiegel und Seifenspender vorhanden. Die Wasserversorgung erfolgt unabhängig von der Trinkwasseranlage aus einem 110 Liter Behälter.

Die Beleuchtung des Speiseabteils, des Anrichtenvorraumes und Seitenganges erfolgt durch Leuchtstofflampen. Die übrigen Räume haben Glühlampenbeleuchtung.

Maße

Länge des Wagenkastens über Stirnwände	24 200 mm
Länge des Wagens über Puffer	24 500 mm
Breite des Wagenkastens über Blech	2 883 mm
Höhe des Wagens ohne Blech	4 230 mm
Drehzapfenabstand	17 200 mm
Stützstellenabstand	2 883 mm
Laufwerkabstand über der Achse	2 883 mm
Höhe des Fußbodens von Schienenoberkante	1 200 mm
Masse des Wagens (ohne Wasser, Heizöl, Vorräte) ca.	35 500 kg
Maximale Geschwindigkeit leertechisch	160 km/h
Kleinster Kurvenradius bei 10 km/h	100 m



VEREINIGTER
SCHIENENFAHRZEUGBAU
DDR

Reisezugwagen
4892

VARIANTENREICHE REISEZUGWAGEN AUS DEM VEB WAGGONBAU BAUTZEN

Der DDR-Schienenfahrzeugbau ist ein bedeutender Produzent von Reisezugwagen, die vorwiegend als RIC/UIC-Fahrzeuge für 1435 mm Spurweite hergestellt werden, die aber auch besonderen Anforderungen und Spurweiten entsprechen können. Viele Tausende von Reisezugwagen wurden in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten gebaut und in viele Länder der Erde exportiert. So sind Reisezugwagen aus der DDR bei den Bahnverwaltungen Polens, der CSSR, der UdSSR, Bulgariens, Syriens, des Iraks, Ägyptens, Indonesiens und in vielen anderen Ländern eingesetzt. Produzenten von Reisezugwagen für den internationalen Verkehr sind der VEB Waggonbau Bautzen und der VEB Waggonbau Görlitz, deren Produktionsprofil innerhalb des Industriezweiges Schienenfahrzeuge auf den Bau bestimmter Fahrzeugtypen spezialisiert ist. So fertigt der VEB Waggonbau Görlitz Schlafwagen und Doppelstockfahrzeuge.

Einen großen Teil der Produktion des VEB Waggonbau Bautzen machen die Reisezugwagen aus, die man entsprechend dem UIC-Merkblatt 567 und dem OSShD-Merkblatt 561 entwickelt und baut.

So werden geliefert: Abteil-Reisezugwagen 1. Klasse, 2. Klasse, 1./2. Klasse (sie werden mit 9 oder 10 Abteilen oder als Großraumwagen hergestellt), Liegewagen, Speisewagen, Sonderwagen

(Ausstattung und Spurweite jeweils nach Kundenwunsch), Sitzwagen mit Gepäckabteil, Postwagen, Bahngepäckwagen sowie kombinierte Post-Bahngepäckwagen.

Dieses variantenreiche Lieferprogramm, das in der wagenbaulichen Grundkonzeption auf den bewährten Abteilsitzwagen aufbaut, hat dem VEB Waggonbau Bautzen bei vielen Bahnverwaltungen Europas, des Nahen Ostens sowie auch in Übersee einen guten Namen verschafft. Zwei neue Wagen stellt der Betrieb auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1974 vor:

Vierachsige Reisezugwagen nach RIC/UIC

Abteilsitzwagen 1./2. Klasse für die Deutsche Reichsbahn

Der 1. und der 2. Klasse-Wagen dieser Baureihe war bereits Exponat der vorangegangenen Frühjahrsmessen. Das Fahrzeug, das innerhalb einer größeren Serie an die Deutsche Reichsbahn geliefert wird, bietet viele Vorteile für den Betreiber.

Der hohe Standardisierungsgrad der Bauteile und Ausrüstungen, die Verwendung hochfester Materialien für statisch und dynamisch hochbeanspruchte Teile, optimaler Leichtbau, moderne Stromerzeugungsanlagen, Beleuchtungsanlagen mit statischen Einzelwechselrichtern, der Einbau einer kombinierten Heizungs- und Belüftungsanlage sowie die verbesserten Reinigungsmöglichkeiten sind einige der vielen Vorteile des Wagens.

Sein Wagenkasten einschließlich des Untergestells wurde in vollständig geschweißter Stahlleichtbauweise gefertigt. Die Außenbeblechung wurde mit Glattblech vorgenommen. Der Standardwagen kann sowohl mit den Drehgestellen der Bauart Görlitz V als auch der Bauart Görlitz VI ausgerüstet werden. Die zweiachsigen Drehgestelle der Bauart Görlitz VI, mit denen das Exponat ausgerüstet ist, besitzen Achs- und Wiegenschraubenfederung und zeichnen sich durch Wartungs- und Verschleißarmut aus. Die Druckluftbremsen KE gewährleisten die nach UIC festgelegten Bremswege. Durch die Teilung des Bremsfeldes ist die Verwendung kurzer Bremszugstangen ohne zusätzliche Schwingungsbegrenzungen möglich. Modernen Erkenntnissen entspricht die Energieversorgung des Fahrzeugs. Während der Fahrt liefert ein wartungsarmer

Das zweite Bautzener Exponat ist der:

Vierachsige Reisezugwagen nach RIC/UIC

Bahngepäckwagen Dsa für die Tschechoslowakischen Staatsbahnen

Dieses Fahrzeug ist, wie seine anderen Typenvertreter, in Stahlleichtbauweise gefertigt. Es ist ausgerüstet mit Drehgestellen der Bauart Görlitz V. Diese Drehgestellkonstruktion ist achshalterlos, wobei die vertikalen und horizontalen Wiegenbewegungen durch hydraulische Stoßdämpfer gedämpft werden. Das Fahrzeug erhielt eine automatische Druckluftbremse, System Dako R, mit Gleitschutzeinrichtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist damit 140 km/h, während die lauftechnische 160 km/h beträgt. Die Energieversorgung der elektrischen Verbraucher übernimmt während der Fahrt ein 5-kW-Drehstromgenerator, beim Stillstand des Fahrzeugs wird die benötigte Energie einer NC-Batterie mit einer Kapazität von 2 x 375 Ah 24 V entnommen. Der Dienstgepäckwagen ist wie der Sitzwagen 1./2. Klasse mit einer 2-Kanal-Luftheizung ausgerüstet. Der Innenraum des Fahrzeugs ist in folgende Räume aufgeteilt: Einstiegraum mit Ersatzteilschrank und Stirnwandübergang, Toilette, Waschraum, Dienstabteil, Gepäckraum mit verstärktem Fußboden und großen Ladetüren für den Containerverkehr, Zollabteil sowie den Seitengang durch den gesamten Wagen, der im Bereich des Dienstabteils einen durch Drehtüren abgeschlossenen Raum für das Bahnpersonal besitzt. Zur Be- und Entlüftung der sanitären Räume und des Dienstabteils sind auf dem Wagendach statische Sauglüfter, System Kuckuck, vorhanden.

Bemerkenswert am Bahngepäckwagen Dsa ist der Seitengang. Dadurch läßt sich das Fahrzeug freizügig in jeden Zugverband einordnen.

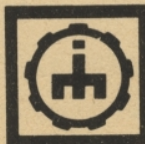
Obwohl dieser Fahrzeugtyp auf den ersten Blick vom Standardreisezugwagen abweicht - an beiden Seitenwänden befinden sich ausgestellte Fenster, um die Zugbeobachtung zu ermöglichen - besteht er aus einer Vielzahl von Standard-Baugruppen des Grundtyps, wie der elektrotechnischen Ausrüstung, Heizung,

Türen, Fenster, Stirnwandpartien und Einstiegräume.

Technische Daten:

Länge des Wagenkastens über Stirnwände	24 400 mm
Länge des Wagens über Puffer	24 500 mm
Breite des Wagenkastens über Blech	2 882 mm
Höhe des Wagenkastens von SOK	4 230 mm
Drehzapfenabstand	17 200 mm
Drehgestellachsstand	2 500 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder (Vollrad)	1 000 mm
Höhe des Fußbodens von SOK	1242/1255 mm
Höhe der Zugvorrichtung von SOK	1 060 mm
Höchstgeschwindigkeit lauftechnisch	160 km/h
bremstechnisch	140 km/h
Kleinsten Kurvenradius bei 10 km/h	90 m
Eigenmasse des Wagens	ca. 38 t
Nutzlast	15 t

Exporteur:



MASCHINEN-EXPORT

VOLKSEIGENER AUSSENHANDELSBETRIEB
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
DDR 108 BERLIN MOHRENSTRASSE 53-54

