

Typenkompass



Thomas Estler

Reisezugwagen der DDR

bis 1993



— Typenkompass —

Thomas Estler

Reisezugwagen der DDR



Einbandgestaltung: Sven Rauert
Fotos: T. Estler, Slg. J. Stender

Bildnachweis: s. Seite 127

Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-71437-3

Copyright © by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2012

Sie finden uns im Internet unter www.transpress.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange
Innengestaltung: Jürgen Knopf
Repro: Medien und Printprodukte, 74321 Bietigheim-Bissingen
Druck und Bindung: Kessler Druck und Medien, 86399 Bobingen
Printed in Germany

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor Ihnen liegt ein neuer Band der Buchreihe »Typenkompass«. Es ist der erste Band der sich mit Wagen beschäftigt, genauer gesagt mit den Reisezugwagen, die die Deutsche Reichsbahn der DDR in den Jahren zwischen 1950 und 1993 in ihren Bestand aufnahm. Dabei spannt sich der Bogen von den ersten Schürzenwagen, die sich noch stark an die Vorkriegs-Schürzenwagen anlehnen, bis zu den InterCity-, InterRegio- und RegionalBahn-Wagen, die in der letzten Phase der Reichsbahn noch in den Bestand gelangten. Zwischen den Schürzenwagen und den modernen Wagen liegen zahlreiche wichtige Typenreihen. Dazu gehören die bekannten nur 18,7 m langen »Reko«-Wagen, die Modernisierungswagen, die 24,5 m langen Typen B, Y, und Y/B 70, sowie die 26,4 m langen »Langen Halberstädter«.

Ganz typisch für den Nah- und Regionalverkehr in der DDR waren die zwei, vier und fünfteiligen Doppelstock-Gliederzüge, die lange Zeit das Bild der Züge prägten.

Alle diese Typen mit ihren Unterbauarten wie Speise-, Schlaf- und Liegewagen werden kompakt in diesem Buch vorgestellt.

Nicht vergessen werden auch die Sonderwagen der DDR-Regierung, des Ministeriums für Verkehrswesen und des Ministeriums der nationalen Verteidigung sowie Prototypen und Versuchswagen, die nie in Serie gingen.

Gepäckwagen, Postwagen und von der DR der DDR rekonstruierte Schmalspurwagen runden den Band ab.

Thomas Estler

Inhalt

Vorwort	3
Inhalt	4
Die Entwicklung der Reisezugwagen bei der DR.....	6
 Sitzwagen (einstöckig)	
Schürzenwagen	7
Reko-Wagen (zwei- und dreiachsig)	11
Reko-Wagen (vierachsig)	14
Modernisierungswagen	17
Abteilwagen Typ B.....	20
Abteilwagen Typ Y	23
Abteilwagen Typ Y/B	26
Städteexpress-Wagen	29
Probewagen Typ Z	32
Großraumwagen Gattung Bmh	34
Abteilwagen Typ »Lange Halberstädter«	36
Komfortwagen	40
Abteilwagen Gattung Amz	42
InterRegio-Wagen Gattung Bimz, Bimdz	44
InterCity-Wagen Gattung Bomz	46
RegionalBahn-Wagen Gattung ABy, By	48
 Sitzwagen (doppelstöckig)	
Doppelstock-Gliederzug Gattung DB 13.....	50
Doppelstock-Gliederzug Gattung DB 7	53
Doppelstock-Gliederzug Gattung DGB 12.....	55
Doppelstockwagen Gattung DBmu, DBmq	58
Doppelstock-Steuerwagen Gattung DABgbuzf	62
 Speisewagen	
Speisewagen Gattung WRg (Gotha)	64
Speisewagen Gattung WRm (Görlitz)	66
Speisewagen Gattung WRg	68
Speisewagen Gattung WRm (Bautzen)	70
InterRegio-Wagen Gattung ARkimbz	72

Liege- und Schlafwagen

Liegewagen Typ B und Typ Y/B 70 Gattung Bc	74
Liegewagen Gattung Bcme	76
Schlafwagen Gattung WLC (Umbau)	78
Schlafwagen Gattung WLA (Bautzen)	80
Schlafwagen Gattung WLAB (Görlitz)	82
Schlafwagen Prototyp Gattung WLAB (Bautzen)	85

Sonderwagen

Regierungszug, MfV, NVA	86
Tourex-Wagen	94
Doppelstock-Maschinenwagen Gattung DGR	96

Gepäckwagen

Gepäckwagen Gattung Daa	98
Gepäckwagen Gattung Dge (Bautzen)	100
Gepäckwagen für Gliederzüge Gattung DDg	102
Modernisierungs-Gepäckwagen Gattung Dg(s)	104
Reko-Gepäckwagen Gattung Dag	106
Autotransportwagen Gattung DDm	108

Postwagen

Prototyp-Postwagen Gattung Post 24 (Bautzen)	110
Postwagen Gattung Post 15	112
Reko-Postwagen Gattung Post 12	114
Modernisierungs-Postwagen Gattung Post 20	116
Postwagen Gattung Post 24	118
Postwagen Gattung Post 26 (ex DBP)	120

Schmalspurwagen	122
------------------------------	-----

Die Entwicklung der Reisezugwagen bei der DR

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag das Hauptaugenmerk der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR) auf der Beseitigung von Kriegsschäden und auf der Einrichtung eines planmäßigen Eisenbahnverkehrs auf ihren Strecken.

Im Bereich Reisezugwagen waren nach dem Krieg zahlreiche Wagen ausländischer Verwaltungen bei der DR verblieben, welche die sowjetische Besatzungsmacht und später die DDR nicht zurückgaben, sondern in den Park der DR einreichten. Diese Wagen erhöhten noch einmal die Vielzahl der Bauarten an deutschen Länderbahn- und Vorkriegswagen, die in der DDR verblieben waren. Um diesen Umstand zu ändern und den Komfort der Reisezüge auf einen aktuellen Stand zu bringen, begann die DR 1950 mit der Beschaffung neuer Reisezugwagen. Der VEB Bautzen lieferte mehrere Bauarten, welche sich an die Schürzenwagen der Vorkriegszeit anlehnten. Weil es Anfang der 1950er-Jahre vordringlich darum ging, den Nah- und Vorortverkehr effizienter zu gestalten, bestellte die DR zunächst die Ausführung für dieses Einsatzgebiet, die Schnellzugwagen wurden erst einmal zurückgestellt.

Gleichzeitig setzte die DR im Arbeiterverkehr auf Doppelstockwagen und ließ bei dem VEB Waggonbau Görlitz zwei und vierteilige Wagenzüge entwickeln, die sich an den alten Doppelstockwagen der LBE orientierten. Diese Wagen bewährten sich so gut, dass sie bis weit in die 1970er-Jahre mit zahlreichen Änderungen – auch für den Fernverkehr – weiterbeschafft wurden. Bei den letzten Fahrzeugen ging man allerdings vom Prinzip des Gliederzugs ab und baute Einzelwagen.

Trotz der Neubeschaffungen konnte die DR aber nicht auf die alten Reisezugwagen verzichten und stellte umfangreiche Rekonstruktions- und Modernisierungsprogramme auf die Beine, in denen die meisten der alten Fahrzeuge komplett umgebaut und der Zeit angepasst wurden.

Anfang der 1960er-Jahre legten UIC und OsshD einheitliche Richtlinien für Reisezugwagen

fest, um den Übergang der Wagen zwischen den Bahnverwaltungen zu vereinfachen. Es entstanden mehrere Typen, an die sich die Bahnen halten sollten. Darunter ist auch der 24,5 m lange Typ B, für den sich die DR und andere osteuropäische Bahnen entschieden. Im Jahr 1962 gingen die neuen Wagen in Serie und die DR beschaffte sie in mehreren Ausführungen, darunter auch Speise- und Schlafwagen. Der Typ B war nur bedingt international einsatzfähig, deshalb ging man bei der DR später zu den Typen Y und Y/B 70 über.

Einer der Gründe für die Beschaffung der nur 24,5 m langen Wagen waren kurze Schiebebühnen in einigen Ausbesserungswerken der DR. Nachdem man diese verlängert hatte, begann die DR in den 1980er-Jahren, 26,4 m lange Reisezugwagen in ihren Park aufzunehmen. Man entschied sich für den Typ Z der UIC und fertigte zunächst einmal Probewagen, aus denen später die bekannten »langen Halberstädter« hervorgingen.

Zunächst wurden »normale« Reisezugwagen mit Großräumen oder Abteilen mit Seitengang gebaut. Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten und der Übernahme der DB-Produkte InterCity, InterRegio und RegionalBahn erfüllten die Wagen aber nicht mehr die Anforderungen und ein Großteil von ihnen wurde in IR-Wagen und moderne RB-Wagen umgebaut. Dies geschah auch mit den Doppelstockeinzelwagen.

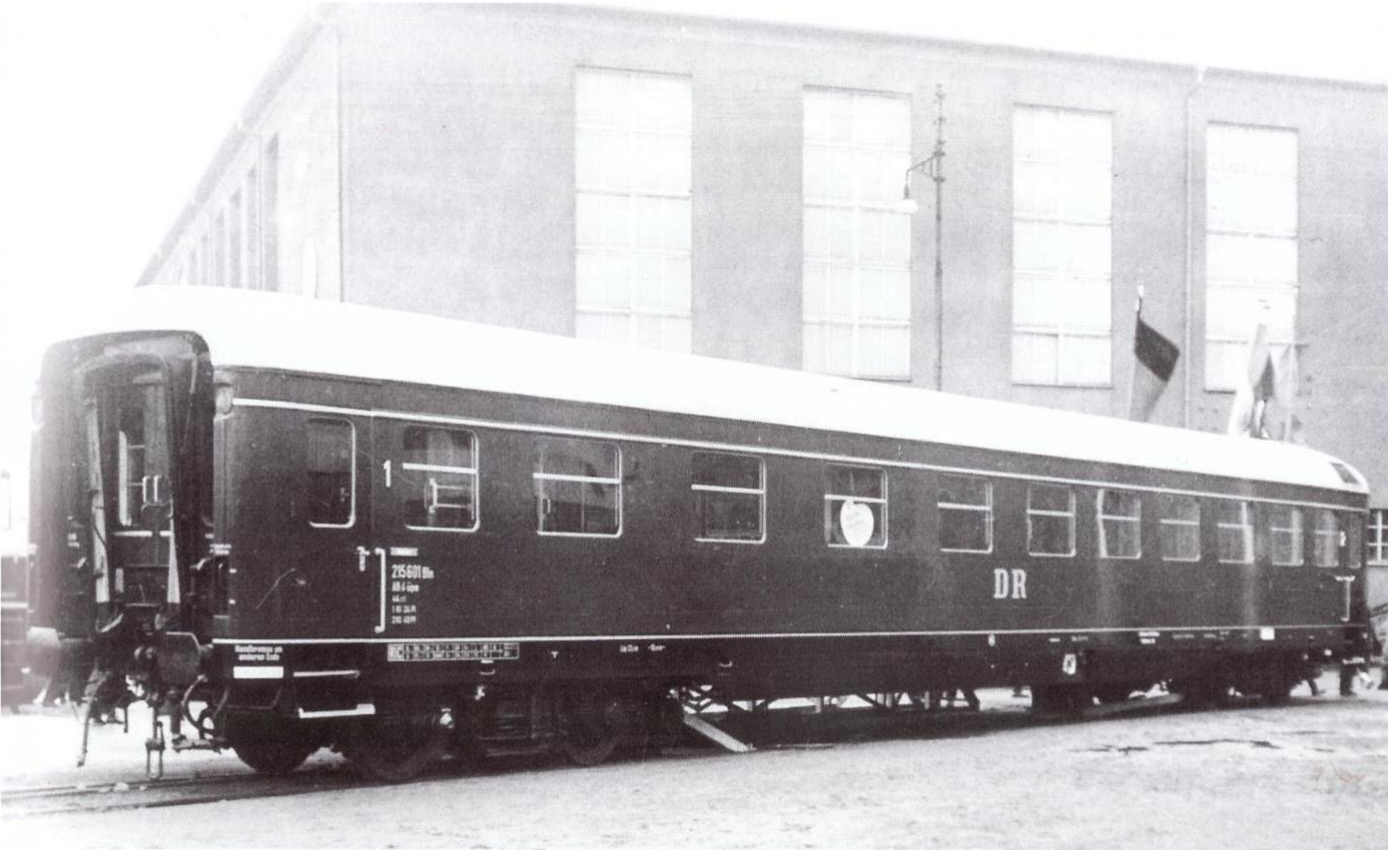
Am 1. Januar 1994 ging die DR zusammen mit der DB in der Deutschen Bahn AG auf und der Wagenpark wurde von der DB AG übernommen. Kurz darauf begann die Ausmusterung der Reko-Wagen, der Doppelstockgliederzüge und der 24,5 m langen Wagen. Heute sind nur noch wenige einstöckige RB-Wagen und Doppelstockwagen bei der DB anzutreffen. Lange Halberstädter wurden von Privatbahnen gekauft und sind heute noch in modernisierter Form im Einsatz.

Schürzenwagen

Nachdem die Deutsche Reichsbahn der DDR (DR) bis in die 1950er-Jahre vordringlich bemüht war, ihre alten und teilweise durch den Zweiten Weltkrieg beschädigten Reisezugwagen aufzuarbeiten und wieder einsatzfähig zu machen, zeigte sich bald, dass diese Maßnahme nicht ausreichte, um einen modernen Wagenpark aufzubauen. Deshalb begann sie im Jahre 1953 mit der Entwicklung neuer Reisezugwagen. Federführend dabei war das Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Bautzen. Zunächst war es wichtig, Wagen für den Vorort- und Berufsverkehr zu entwickeln, die aber auch in Eil- und Schnellzügen eingesetzt werden konnten. Bei der äußeren Form lehnte man sich noch stark an die Schürzenwagen an, welche die Reichsbahn ab 1939 in größeren Stückzahlen bauen ließ. Sie entsprachen den damals neuesten Grundsätzen, die auch in den 1950er-Jahren noch weitgehend Gültigkeit hatten. Dem Einsatzgebiet entsprechend wählte man aber nicht einen Grundriss mit Abteilen und einem Seitengang, sondern mit zwei Großräumen und Mittelgang. Einstiegsräume an den Wagenenden und in der Mitte erlaubten einen schnellen

Schnellzugwagen	
Länge über Puffer	23.500 mm
Breite	2.890 mm
Höhe	4.026 mm
Drehzapfenabstand	16.180 mm
Achsstand	21.680 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	
ABge 1./2. Klasse	24/40
Bge 2. Klasse	80
Heizung	Nuhz, Elhz
Bremse	Hikss, H
Masse	43.000 kg
erstes Baujahr	1956
gebaute Stückzahl	
ABge	2
Bge	2

Fahrgastwechsel. 1954 waren die Wagen serienreif und ab 1955 begann die Produktion, die insgesamt 200 Wagen umfasste.



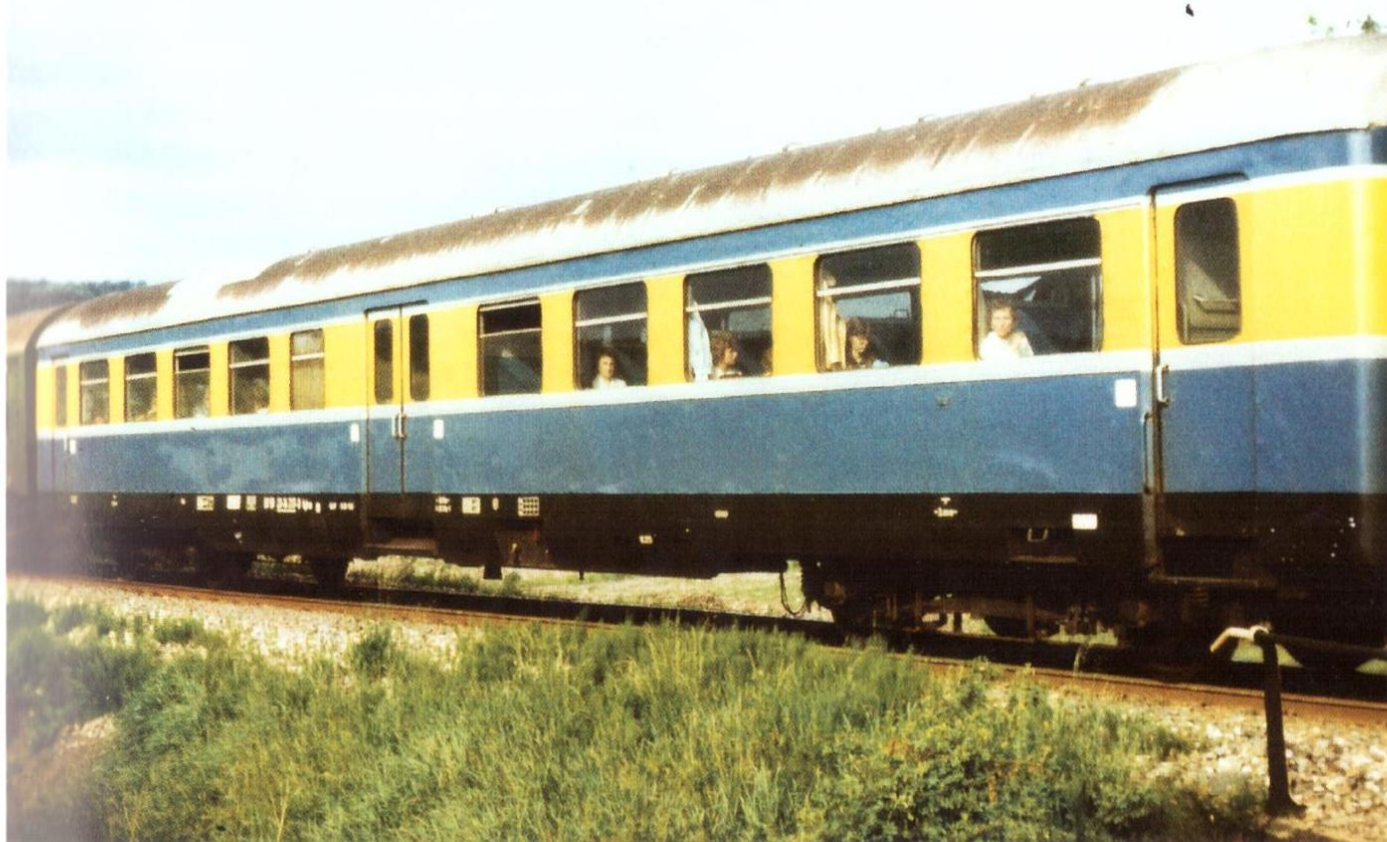
Nahverkehrswagen	
Länge über Puffer	23.200 mm
Breite	2.906 mm
Höhe	3931 mm
Drehzapfenabstand	15.700 mm
Achsstand	18.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht
Achsstand im Drehgestell	3.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Anzahl der Sitzplätze	72
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	Hik-GP
erstes Baujahr	1955
gebaute Stückzahl	200

Aus diesen Nahverkehrswagen leitete der VEB Waggonbau Bautzen kurze Zeit später Wagen für den Fernverkehr ab. In ihrer Konstruktion lehnten sie sich an die Nahverkehrswagen an, der Innenraum wurde jedoch wie bei den alten Schürzen-Schnellzugwagen mit einzelnen Abteilen und Seitengang eingerichtet. Als Neuerungen flossen unter anderem achshalterlose Drehgestelle der Bauart Görlitz V sowie eine Druckbelüftungsanlage ein. Auch die Schiebetüren an den Nahverkehrswagen waren eine

Neuerung. Der VEB Waggonbau Bautzen fertigte 1956 zunächst zwei Prototypen 1./2.-Klasse und zwei reine 2.-Klasse-Wagen. Die Probewagen wurden zwar von der Reichsbahn der DDR übernommen und im Fernverkehr eingesetzt, auf Grund fehlender finanzieller Mittel wurde aber keine weiteren Wagen dieses Typs mehr bestellt. Zunächst hatten die Wagen Faltenbälge zur Sicherung der Stirnübergänge. Die wurden später durch Gummiwülste ersetzt.

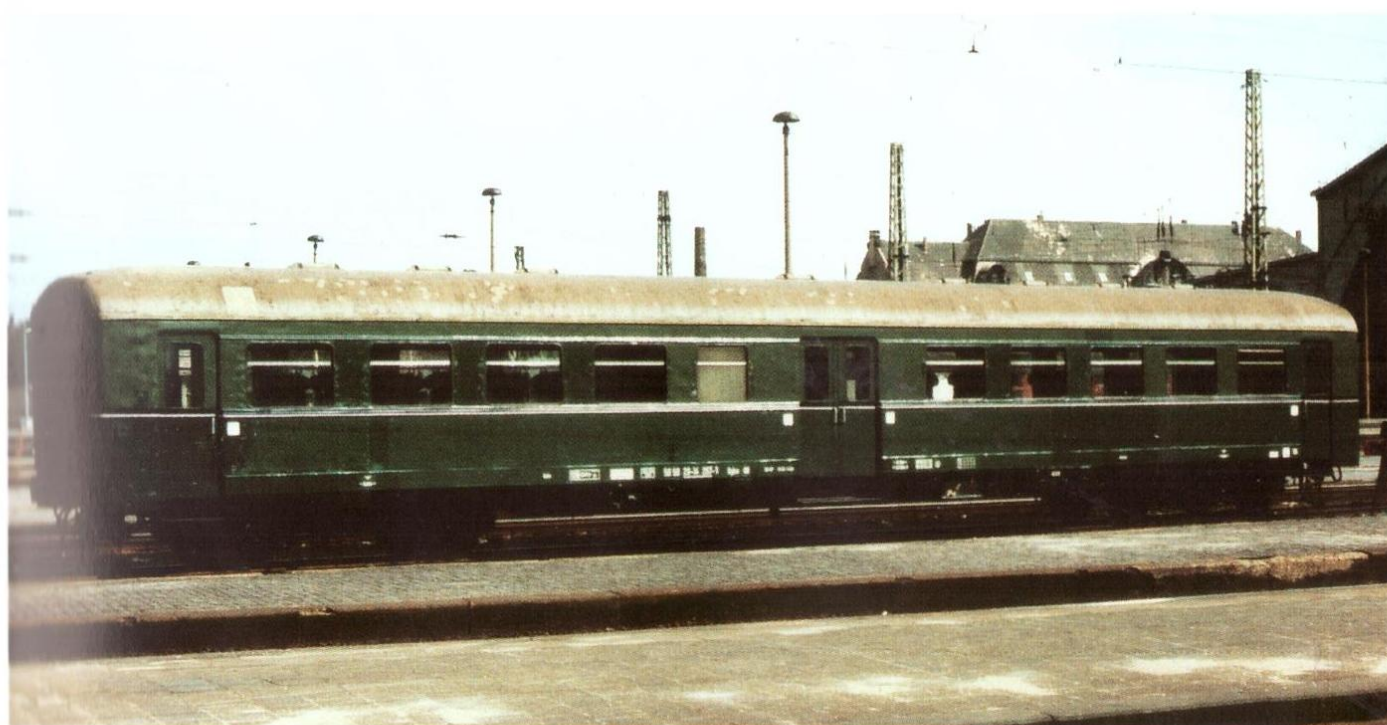
Bereits 1957 setzte die DR ihre ersten Wendezüge ein. Weil aber bis dahin keine speziellen Steuerwagen für diese Züge gebaut worden waren, stattete man Sitzwagen älterer Bauart auf einer Seite mit einem Führerstand aus und ergänzte die elektrische Ausstattung um die nötigen Wendezugseinrichtungen wie z.B. die Steuerleitung. Diese Lösung war aber nur ein Provisorium und als die DR Ende der 1960er-Jahre beschloss, im Großraum Leipzig ein S-Bahn-Netz mit wendezuggesteuerten Wagenzügen einzurichten, wurde eine größere Anzahl Steuerwagen nötig. Allerdings entschied man sich wieder nicht für einen Neubau, sondern griff auf die oben bereits vorgestellten Nahverkehrs-Schürzenwagen zurück. Mit den Wagen sollte sowohl Elloks der Baureihen E 11/E 42 (ab 1970: BR 211/242) und Dieselloks der





Baureihen V 100 (ab 1970: BR 110) und V 180 (ab 1970: BR 118) direkt gesteuert werden können. Der Betrieb mit Dampflok sollte durch eine indirekte Steuerung im sogenannten Befehlsbetrieb möglich sein.

Bei ihrer Ablieferung bekamen die ersten Nahverkehrswagen noch einen zweifarbigen Wagenkasten. Während die Brüstungen im üblichen Dunkelgrün waren, waren die Fensterbereiche in einem hellgrünen Farbton gestrichen. Schürzen



Steuerwagen	
Länge über Puffer	23.200 mm
Breite	2.920 mm
Höhe	3.932 mm
Drehzapfenabstand	15.700 mm
Achsstand	18.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht
Achsstand im Drehgestell	3.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Plätze	68
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	Hik-GP
Masse	40.000 kg
erstes Baujahr	1969
gebaute Stückzahl	

und die Langträger waren schwarz, das Dach silbergrau. Den zweifarbigem Kasten gab man aber schon bald wieder auf und lackierte ihn in einem einheitlichen Grün. So wurde auch die vier

Schnellzugwagen an die DR abgeliefert. Auch die zweifarbigem Wagen wurden später einheitlich grün lackiert.

Für die Wagen der Leipziger S-Bahn sah man abermals einen zweifarbigem Kasten vor. Hier sollten die Stadtfarben blau und gelb verwendet werden. Die DR entschied sich für blaue Brüstungen und gelbe Fensterbänder. Über den Fenstern war noch einmal ein blauer Streifen und unter den Fenstern eine breite aluminiumfarbige Zierlinie. Diesen Anstrich bekamen sowohl Mittel- als auch Steuerwagen. Steuerwagen, die nicht im S-Bahn-Netz eingesetzt werden sollten, waren grün.

Alle der hier vorgestellten Wagen wurden noch bei der Deutschen Reichsbahn der DDR ausgemustert, so dass keiner mehr von der Deutschen Bahn AG übernommen wurde. Nur der Wagen 50 50 29-14 139-5 blieb erhalten. Er wurde betriebsfähig aufgearbeitet und wird heute vom Eisenbahnmuseum des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde in Schwarzenberg im Erzgebirge für die Nachwelt erhalten.



Reko-Wagen (zwei- und dreiachsig)

Zwar brachte die Aufarbeitung alter Wagen und die Beschaffung neuer Fahrzeuge eine Entspannung der Situation im Bereich der Reisezugwagen, die Neubauten reichten aber nicht aus, um die Altfahrzeuge abzulösen und die aufgearbeiteten alten Wagen – besonders die Länderbahnwagen – entsprachen nicht mehr den Ansprüchen der Zeit. Deshalb rief die Deutsche Reichsbahn der DRR in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre ein groß angelegtes Rekonstruktionsprogramm ins Leben. Zum einen sollten dabei alte Wagen auf neuen technischen Stand gebracht werden, zum anderen sollten konstruktive und technische Unterschiede beseitigt werden, um so den Arbeitsaufwand bei Revisionen zu verringern und die Anzahl unterschiedlicher Ersatzteile zu reduzieren. So sollten Ressourcen und Arbeitszeit eingespart werden.

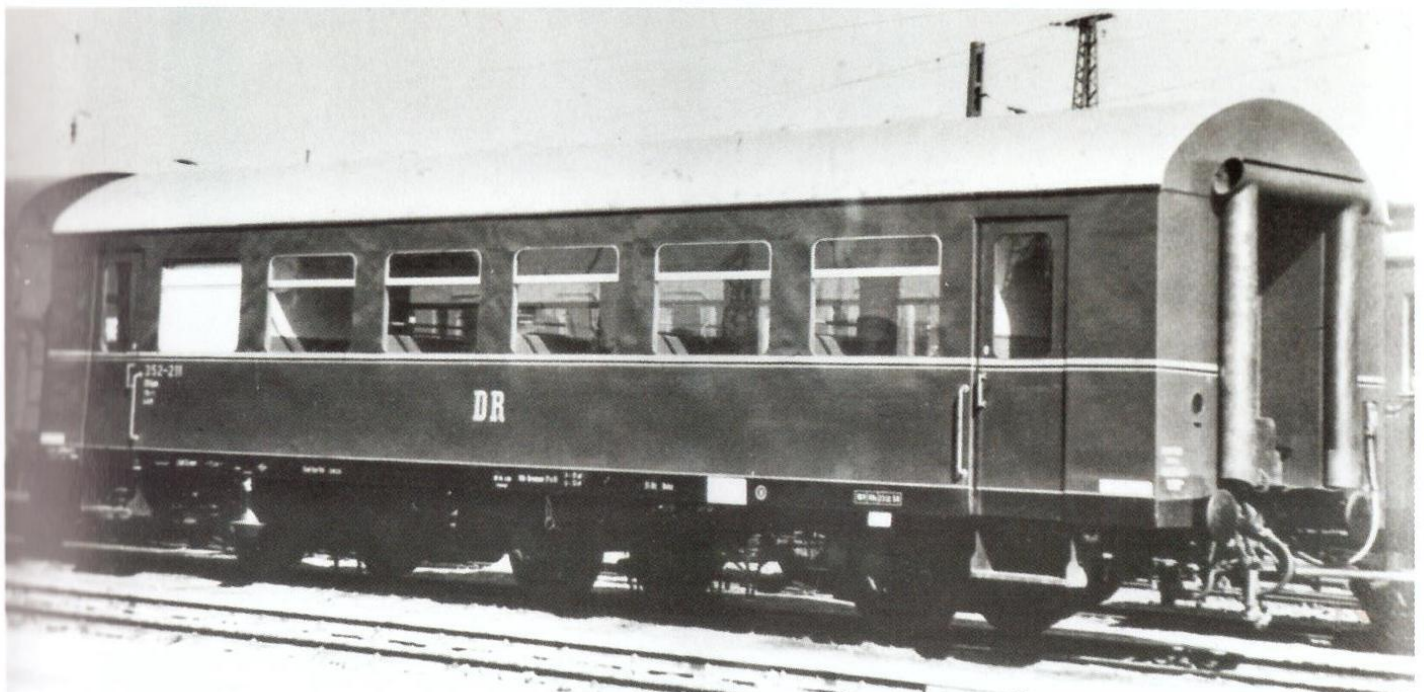
In das Programm wurden nahezu alle Länderbahn- und Vorkriegsbauarten aufgenommen, die nach dem Krieg bei der DR verblieben waren. Darunter waren auch zahlreiche Bauarten ausländischer Bahnen. Bei der Rekonstruktion sollten die grundsätzlichen Konstruktionsmerkmale der Wagen erhalten bleiben. So wurden aus zwei- oder dreiachsigen Wagen wieder zwei- oder dreiachsige Fahrzeuge. Vierachser wurden zu Vierachsern umgebaut.

Zunächst sollten die Umbauten in den Reichs-

bahnausbesserungswerken Halberstadt und Berlin-Schöneweide ausgeführt werden, später wurde jedoch nur Halberstadt beauftragt. Insgesamt sollten etwa 3.000 umgebaut werden, darunter ca. 2300 reine Sitzwagen, aber auch etwa 300 Wagen mit Traglastenabteil, 280 Gepäckwagen und etwa 159 Postwagen. Auf gemischt-klassige oder gar 1.-Klasse-Wagen verzichtete die DR, weil die Wagen ja nur im Berufs- und Nahverkehr eingesetzt werden sollten.

1956 begann die Deutsche Reichsbahn der DDR mit der Planung und den Vorarbeiten zum Rekoprogramm und bereits ein Jahr später, 1957, wurde der erste Probewagen, ein Dreiachser vorgestellt. Ihm folgte 1958 eine erste, zehn Wagen umfassende Nullserie ebenfalls dreiachsiger Sitzwagen 2. Klasse. 1959 begann der serienmäßige Umbau. Die Probewagen unterschieden sich noch durch abgerundete Dachenden und zwei große Schiebetüren auf jeder Seite an den Wagenenden. Bei den Serienwagen verzichtete man auf die Einstiegstür am linken Wagenende und baute in den frei gewordenen Raum eine Toilette ein.

Beim Umbau wurden die zwei- oder dreiachsigen Untergestelle samt Laufwerken mit Gleitlager-Radsätzen von den Spenderwagen übernommen. Auch die Radsatzstände bleiben unverändert. Die unterschiedlichen Längen der



Untergestelle wurden durch Anbauten an den Stirnseiten ausgeglichen, so dass bei allen Wagen ein gleichlanger Kasten aufgesetzt werden konnte. Bei der Aufarbeitung wurden stark verschlissene Bauteile durch neue ersetzt. Es wurde aber darauf geachtet, dass möglichst viele der Originalteile wiederverwendet wurden. Auch die Bremsen der Wagen blieben meist unverändert und wurden nur aufgearbeitet. Deshalb haben die Reko-Wagen unterschiedliche Bauarten einlösiger Bremsen.

Die Seitenwände, das Dach und die Stirnwände des Kastens wurden getrennt voneinander gefertigt und erst später zusammenmontiert und mit dem Untergestell verbunden. Damit die Wagen auch in Waschanlagen gereinigt werden konnten, waren die Seitenwände vollkommen eben ausgeführt. Deshalb war auch das Dach an den Wagenenden nicht nach unten gezogen. Damit sich die Reisenden auch während der Fahrt im Zug verteilen konnten, bekamen die Wagen Stirnübergänge mit Gummiwülsten. Die Seitenfenster waren eine Neukonstruktion der Reichs-

bahn. Ihr unterer Teil war fest mit der Seitenwand verbunden, nur das obere Viertel konnte nach innen geklappt werden. Eine breite Schiebetür je Längsseite reichte bei den kurzen Wagen für einen schnellen Fahrgastwechsel aus. Der Innenraum war als Großraum ausgeführt, in dem in reinen Sitzwagen 48 Personen einen Sitzplatz fanden. In den Wagen mit Traglastenabteil konnten nur 32 Fahrgäste sitzen.

Bei ihrer Ablieferung hatten die Wagen einen dunkelgrünen Kasten und ein schwarzes Untergestell bzw. Laufwerk und Untergestell. Das Dach bekam eine graue Farbgebung. Zunächst besaßen die Wagen als Zierelement unter den Fenstern und zwischen Wagenkasten und Längsträger helle Absetzstreifen. Auf diese wurde jedoch später verzichtet. Dabei wurden auch die äußeren Längsträger, auf denen die technischen Anschriften stehen, grün lackiert.

So wie die neuen Reko-Wagen auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn erschienen, verdrängten sie die alten Wagen aus dem Nah- und Bezirksverkehr. Es zeigte sich jedoch schnell,

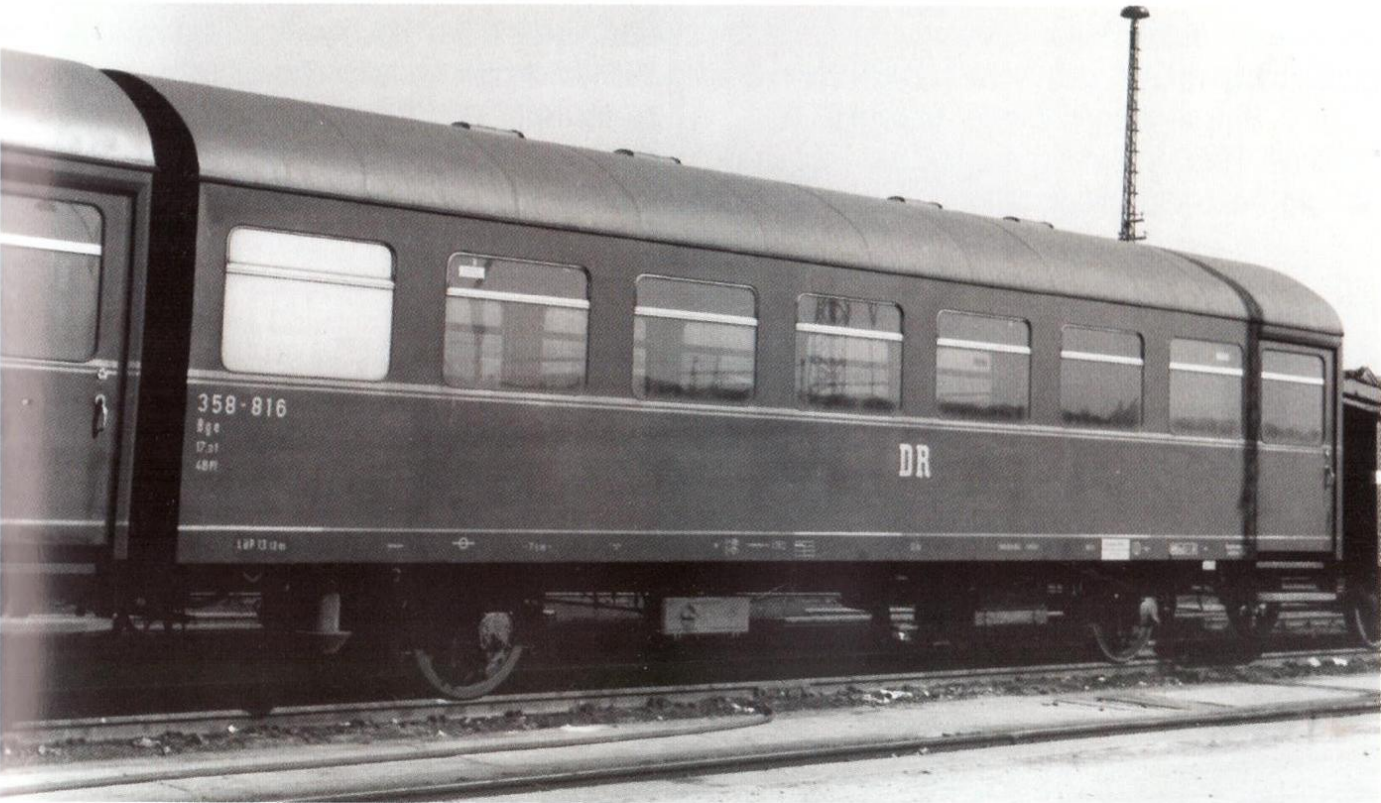


dass die Wagen einen besseren Sitzkomfort boten, aber die Laufeigenschaften blieben wegen der alten Untergestelle weiterhin recht bescheiden. Außerdem dröhnte es in den Innenräumen ab einer bestimmten Geschwindigkeit so stark, dass sich die Fahrgäste nur noch schwer unterhalten konnten.

Die zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen wurden nie für den internationalen Verkehr zugelassen und mit der Ablieferung der vierachsigen Reko-Wagen ab 1964 wurden die ersten Wagen bald nur noch bei Bedarf eingesetzt bzw. ganz aus dem Verkehr gezogen. Später wurden sie durch die Neubauwagen der Bauart Bmhe verdrängt. Ab den 1990er-Jahren wurden sie dann in großem Stil ausgemustert und verschrottet. Deshalb kam von den Sitzwagen keiner mehr zur 1994 gegründeten Deutschen Bahn AG.

Allerdings blieben einige Wagen als bei mehreren Eisenbahnmuseen erhalten und auch die Deutsche Bahn nahm zwei Wagen, welche die Reichsbahn bereits als Traditionswagen eingereiht hatte, in ihren Bestand auf. Der beiden Wagen 50 50 24-15 215-7 (357-661) und 50 50 23-11 025-5 (352-227) sind heute beim Traditionszug Berlin e.V.

Länge über Puffer	13.120 mm
Breite	3.043 mm
Höhe	4.080 mm
Achsstand	7.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Anzahl der Abteile	
Ba(a)g	6
Ba(a)gtr	4
Anzahl der Plätze	
Ba(a)g	48
Ba(a)gtr	32
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	verschieden
Eigenmasse	18.000 kg
erstes Umbaujahr	1957
umgebaute Stückzahl	
Baag	1.694
Baagtr	284
Bag	2.221
Bagtr	212
Messwagen	2
Schaltwagen	1



Reko-Wagen (vierachsig)

Nachdem die Rekonstruktion der zwei- und dreiachsigen Wagen angelaufen war, wendete sich die Reichsbahn den vierachsigen Reisezugwagen der Länderbahn- und Einheitsbauarten zu. Auch sie entsprachen Anfang der 1960er-Jahre nicht mehr den Anforderungen an moderne Reisezugwagen. Deshalb wurde in Zusammenarbeit zwischen dem Raw Halberstadt und der Versuchs- und Entwicklungsanstalt für die Wagenwirtschaft (VES W) in Delitzsch ein Rekonstruktionsprogramm entwickelt, das aus den alten Wagen moderne Fahrzeuge für den Einsatz im Inland werden lassen sollte. Wegen der kurzen Schiebebühne im Raw Halberstadt musste die Länge der neuen Fahrzeuge auf 18,7 m begrenzt werden.

1963 und 1964 entstand jeweils ein Probewagen, nach deren Begutachtung 1965 eine erste, zehn Wagen umfassende Nullserie gebaut wurde. Danach begann die Serienproduktion und bis 1977 wurden über 3.000 dieser vierachsigen Rekowagen gebaut. Weil gegen Ende des Programms immer noch Bedarf an neuen Wagen bestand, es aber keine alten Spenderwagen mehr gab, wurden die letzten Reko-Wagen komplett aus neuen Teilen gefertigt. Anders als bei den Zwei- und Dreiachsern gab es bei den Vierachsern außer reinen Sitzwagen auch Halbgepäckwagen. Auf gemischtklassige oder gar reine 1.-Klasse-Wagen wurde verzichtet.

Ende der 1960er-/Anfang der 1970er-Jahre hatten die Reko-Wagen die Altbau-Sitzwagen aus

den Nahverkehrs- und Eilzügen der DR weitgehend verdrängt. Nun zeigte sich aber, dass für die alten Gepäckwagen kein ausreichender Ersatz vorhanden war. Deshalb entwickelte die Reichsbahn auf Basis der 18,7 m langen Reko-Wagen einen Halbgepäckwagen. Für den vorgesehenen Einsatz der Fahrzeuge im Nahverkehr reichten Halbgepäckwagen aus, denn man ging davon aus, dass Reisende nur kurze Strecken in den Zügen zurücklegten und entsprechend nur wenig Gepäck dabei hatten. Im August 1969 entstand im Raw Halberstadt ein erster Musterwagen, dem kurz darauf ein zweiter folgte. Die Serienproduktion im Raw Halberstadt begann 1972/73 mit einer 100 Wagen umfassenden Serie. Kurze Zeit später wurde das zweite Baulos mit ebenfalls 100 Wagen geliefert. Wie die letzten Sitzwagen wurden die Halbgepäckwagen nur aus neuen Bauteilen gefertigt.

Mitte der 1980er-Jahre bildete die DR die meisten ihrer Schnellzüge aus im Raw Halberstadt gebauten neuen, 26,4 m langen Reisezugwagen der Bauarten Am, ABm und Bm. Wie schon vorher verzichtete man auch wieder auf Gepäckwagen. Allerdings gab es Halbgepäckwagen mit behindertengerechter Einrichtung. Weil die bis 1988 gebauten 81 Wagen aber überwiegend im hochwertigen nationalen und internationalen Verkehr eingesetzt wurden, gab es im Nah- und Regionalverkehr weiterhin keine Wagen mit behindertengerechter Einrichtung. Um dies zu beenden, beschaffte die DR in den





Jahren 1987/88 insgesamt 73 Reisezugwagen mit behindertengerechter Einrichtung. Es waren aber keine Neubauten, sondern sie entstanden aus 2.-Klasse-Rekowagen.

Die meisten Rekowagen erhielten Neubaudrehgestelle der Bauart Görlitz V. Es gab aber auch Wagen mit Schwanenhals-Drehgestellen oder preußische Regeldrehgestellen. Die Fenster besaßen ein rahmenloses Unterteil, das fest mit dem Wagenkasten verbunden war. Der obere Teil der Fenster konnte nach innen geklappt werden. Im Gegensatz zu den Zwei- und Dreiachsern wurden die Vierachser mit Drehfalttüren an den Wagenenden ausgestattet. Die Gepäckräume der Halbgepäckwagen konnten durch vierflügelige Falttüren be- und entladen werden. Im Fahrgastraum standen Sitzbänke in offenen Vis-a-vis-Abteilen. Über den Sitzen gab es Quergepäckablagen.

Die behindertengerechten Wagen bekamen einen breiten Seitengang, ein großes geschlossenes Abteil für zwei Rollstuhlfahrer, ein normales Abteil für acht Reisende sowie eine große, mit Rollstühlen befahrbare Toilette. An den Gepäckraum schloss sich ein Dienstabteil an.

Die hier vorgestellten Wagen konnten mit Dampf beheizt werden, einige von ihnen wiesen zusätzlich eine elektrische Heizung auf. Die Vierachser bekamen zunächst den gleichen Anstrich wie die Zwei- und Dreiachser mit dunkelgrünem Kasten, Zierlinien, grauem Dach und schwarzem Laufwerk. Später entfielen die Zierlinien, es wurde ein helleres Grün gewählt und die Dachfarbe in

Bghw

Länge über Puffer	18.700 mm
Breite	2.900 mm
Höhe	3.990 mm
Drehzapfenabstand	12.200 mm
Achsstand	14.350*/14.700** mm
Drehgestellbauart	amerikanische Bauart/ Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.150*/2.500** mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Plätze	64
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	KE-GP
Eigenmasse	30.000 kg
erstes Baujahr	1963
gebaute Stückzahl	3.031

* amerikanische Bauart

** Görlitz V

Braun geändert. Weil die Halbgepäckwagen oft mit den 26,4 m langen Wagen in Schnellzügen liefen, wurden einige von ihnen mit zweifarbigem, grün/beigefarbenem Kasten eingesetzt. In dieser Lackierung liefen auch die behindertengerechten Wagen.

Die Wagen waren zunächst nur für den Einsatz in der DDR vorgesehen, liefen später aber auch im Ausland. Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Bahnen kam noch eine große Anzahl Bghw-Wagen zur Deutschen Bahn AG. Sie wur-

den als Bghw 522 eingereiht, aber zügig ausgemustert. Einige gelangten danach zu Privat- und Museumsbahnen und werden dort weiterhin eingesetzt. Auch die DB hatte Reko-Wagen in ihrem Museumsbestand, der Zug ist aber inzwischen aufgelöst.

Die Halbgepäckwagen wurden nach Übernahme durch die DB ab 1994 als BDghws 534 geführt, jedoch ebenfalls bald ausgemustert. Der 50 80 82-15 062-6 wurde ganz grün lackiert und als Museumswagen eingesetzt. Der 50 80 82-15

024-6 kam zu den Eisenbahnfreunden Kraichgau. Der 50 80 82-15 094-9 wurde von der DB in den Museumsbestand übernommen.

Die behindertengerechten Wagen wurden von der DB als BDwsb 270 geführt. Die letzten von ihnen schieden 2001 aus dem Bestand aus. Ein Großteil dieser Wagen wurde aber nicht verschrottet, sondern mit einem großen Mehrzweckraum ausgestattet und dann von der DB als RegionalBahn-Wagen der Bauart Bbd 499 geführt.



BDghws

Länge über Puffer	18.700 mm
Breite	2.900 mm
Höhe	3.930 mm
Drehzapfenabstand	12.200 mm
Achsstand	14.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Sitzplätze	32 + 2
Ladefläche	10,3 m ²
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	KE-GP
Eigenmasse	29.000 kg
erstes Baujahr	1969
gebaute Stückzahl	202

BDwsb

Länge über Puffer	18.700 mm
Breite	2.900 mm
Höhe	3.930 mm
Drehzapfenabstand	12.200 mm
Achsstand	14.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Sitzplätze	14
Ladefläche	10,2 m ²
Heizung	Lhzde
Bremse	KE-GP
Eigenmasse	28.000 kg
erstes Umbaujahr	1987
gebaute Stückzahl	73

Modernisierungswagen

Nachdem sich die DR in den 1950er-Jahren der Rekonstruktion von zwei- und dreiachsigen Altbauwagen zugewendet hatte, konnte mit diesem Programm zunächst einmal der Bestand an Wagen für den Nah- und Bezirksverkehr in ausreichendem Maß erneuert werden. Deshalb wendete sie sich nun den Wagen für den Fernreiseverkehr zu. Auch hier hatte sie zahlreiche Länderbahn-, Einheitsbauarten und Wagen ausländischer Bahnen im Bestand, die einerseits nicht mehr den Ansprüchen genügten und die andererseits so unterschiedlich waren, dass sie einen hohen Unterhaltungsaufwand erforderten. Auch hier sann die Reichsbahn auf Abhilfe.

Weil bei der Erarbeitung des Umbauprogramms zunächst nur auf geschweißte Schnellzug- und Eilzugwagen der Jahre 1935 bis etwa 1940 zurückgegriffen werden sollte, nahm man von einem großen Reko-Programm Abstand und nahm lediglich ein Modernisierungs-Programm in Angriff. Dies bedeutete, die noch gut erhalte-

nen Laufwerke und Rahmen der Spenderwagen sollten unverändert übernommen und mit einem neuen Wagenkasten bestückt werden. Weil die Rahmen der Spenderwagen alle nahezu gleich lang waren, sah man von einer Verlängerung ab, deshalb haben nicht alle Mod-Wagen die gleiche Länge und gleiche Drehzapfenabstände. Später erweiterte man das Programm auf genietete Schnellzug- und Eilzugwagen, dazu kamen noch einige Wagen ausländischer Bahnen.

1960 lieferte das Raw Delitzsch einen ersten Musterwagen der 2. Klasse. Im gleichen Jahr wurden zunächst 20 Gepäckwagen ausgeliefert, danach begann man mit den Sitzwagen. 1961 begann das Werk Delitzsch mit der Lieferung gemischtklassiger Wagen der Bauart ABge und reiner 2.-Klasse-Wagen der Bauart Bge. Denn anders als bei den Reko-Wagen war es nötig, in Fernzügen auch moderne Sitzplätze in der 1. Klasse anbieten zu können. Ab 1962 folgten dann reine 1.-Klasse Wagen der Bauart Age und





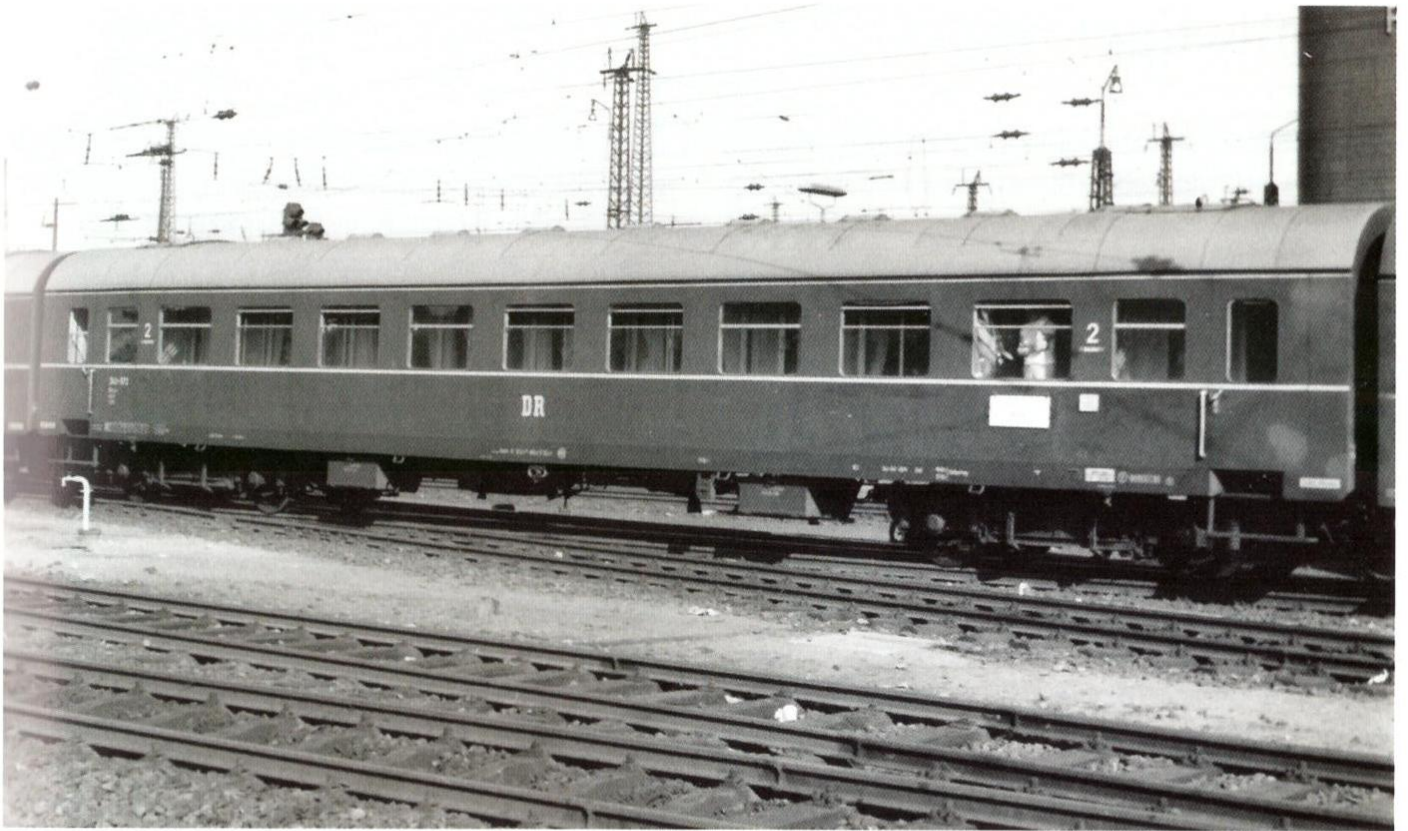
erste Buffetwagen der Bauart Bgre. Die Buffetwagen gingen aber erst ab 1964 in Serie. Insgesamt gab es nur 17 dieser Wagen mit einem Buffetbereich und einem kleinem Stehbereich mit zwei Tischen. Ab Mitte der 1960er-Jahre standen keine Spenderwagen mehr zur Verfügung und die Mod-Wagen wurden komplett aus neuen Teilen gebaut. Diese Wagen wurden nun nach einheitlichen Maßen gefertigt. 1970 verließen die letzten Wagen dieses Typs die Fabrihallen.

Wie schon erwähnt, blieben Laufwerk und Untergestell unverändert. Deshalb liefen die meisten Mod-Wagen auf Drehgestellen alter Görlitzer Bauarten. Auch die Bremse blieb unverändert. Zunächst betrug die Höchstgeschwindigkeit 140 km/h. Als die Wagen später nur noch im nationalen Verkehr eingesetzt wurden, konnte sie auf 120 km/h gesenkt und damit die Untersuchungsintervalle verlängert werden. Die Masse der Wagen schwankt zwischen 34 und 40 Tonnen. Die Längendifferenzen der Wagen wurden durch unterschiedliche lange Vorräume ausgeglichen. So konnte man einheitlich lange Abteile einbauen, was den Produktionsaufwand erheblich verringerte. Als Einstiegstüren an

den Wagenenden wurden einfache Drehtüren verwendet. Die Seitenfenster sind einheitlich 1.200 mm breit. Ihr unterer Teil ist fest mit dem Wagenkasten verbunden. Das obere Viertel kann mit einer Kurbel bewegt werden. In den geschlossenen Abteilen der 2. Klasse sind durchgehende Sitzbänke installiert, die je vier Reisenden einen Platz bieten. Sitzflächen und Rückenlehnen sind mit Kunstleder überzogen und als durchgehende Bank ausgeführt. In die Abteile der 1. Klasse wurden je sechs stoffgepolsterte Einzelsitze eingebaut. Die Mod-Wagen haben eine Niederdruck-Dampfheizung, die bei den meisten Wagen um eine elektrische Heizung ergänzt ist.

Die Wagen wurden mit chromoxidgrünem Kasten geliefert, der einen weißen Zierstreifen unterhalb des Fensterbereichs aufwies. Untergestell und Laufwerke waren schwarz, die Dächer grau. Ab den 1980er-Jahren wurden die Wagen in das grün-/beigefarbene Schema mit braunem Dach übernommen.

Die Mod-Wagen wurden bevorzugt in nationalen und internationalen Fernzügen eingesetzt und kamen dabei auch in die Bundesrepublik. Häufig waren sie in den Transitzügen Berlin –



Hamburg zu sehen. Mit der Beschaffung der 24,5 m langen Schnellzugwagen wanderten die Mod-Wagen in den nationalen Eilzugsdienst ab. Zwischen 1970 und 1974 liefen neun Mod-Wagen und eine Diesellok der Baureihe 118 mit automatischen Mittelpufferkuppelungen. Die Seitenpuffer blieben dabei erhalten. Diese Kupplung konnte sich aber nicht durchsetzen und es wurden keine weiteren Wagen mehr umgebaut.

Am Ende ihrer Einsatzzeit wurden zahlreiche gemischtklassige und 1.-Klasse-Wagen in die 2. Klasse herabgestuft. Dabei wurden nur die Klassenziffern geändert, selbst der 1.-Klasse-Kennstreifen blieb erhalten. Alle Mod-Wagen waren bis 1994 ausgemustert. Es wurde kein Wagen mehr von der DB übernommen. Auch sind nur wenige Fahrzeuge museal erhalten. So gehört der ABge mit der Nummer 50 50 38-15 051-0 zum Verkehrsmuseum Dresden. Er hat eine zweifarbig grüne Lackierung. Der Buffetwagen Nummer 50 50 85-15 522-2 ist im Besitz des Heiligenstädter Eisenbahnvereins e.V. (HEV).

Länge über Puffer	21.250 mm
Breite	2.800 mm
Höhe	3.980 mm
Drehzapfenabstand	14.250 mm
Achsstand	17.250*/16.750** mm
Drehgestellbauart	Görlitz III*/Görlitz V**
Achsstand im Drehgestell	3.000*/2.500** mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Plätze	
Ag	42
ABg 1./2. Klasse	24/32
Bg	72
BRg	32
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	KE-GP
Eigenmasse	39.000 kg
erstes Baujahr	1960
gebaute Stückzahl	Ag(e) 95
	ABg(e) 87
	Bg(e) 257
	Bgre 23

Abteilwagen Typ B

Anfang der 1960er-Jahre begann die Vereinheitlichung der Reisezugwagen bei den Eisenbahnen in Europa. Man strebte ähnliche Abmessungen und Ausstattungen der Fahrzeuge an. Mit dem Internationalen Eisenbahnverband UIC und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen OSShD waren zwei Organisationen daran maßgeblich beteiligt. Während die UIC in dieser Zeit überwiegend westliche Länder in Europa als Mitglieder hatte, waren die Länder Osteuropas und Asiens im OSShD zusammengefasst.

Die UIC legte 1961 zwei Grundtypen für Reisezugwagen fest. Zum einen gibt es den Typ X. Für Wagen dieses Typs liegt eine Länge von 26,4 m zu Grunde. Bei ihnen werden die Wagenenden schmaler, damit sie innerhalb des Lichtraumprofils bleiben. Zum anderen gibt es den Typ Y. Seine Grundlänge beträgt nur 24,5 m. Auch bei diesen Wagen sind die Wagenenden schmaler. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die kurzen Wagen und entwickelte einen Fahrzeugtyp, der sich zwar an die UIC-Vorgaben anlehnte, aber unter anderem noch keine sich verjüngenden Wagenenden aufwies. Außerdem mussten die Wagen auf die russische Breitspur übergehen können. Die OSShD bezeichnete diese Wagenbauart als Typ B.

Die DR vergab den Bau dieser Wagen an den VEB Waggonbau Bautzen, der ab 1962 insgesamt 18 Wagen der 1. Klasse (Bauart A4ge),

32 gemischtklassige Wagen (Bauart AB4ge) und 69 Wagen der 2. Klasse (Bauart B4ge) lieferte. Zu diesen Sitzwagen kamen noch 32 Liegewagen der Bauart Bc4üe, die gesondert auf den Seiten 74/75 vorgestellt werden. Danach wurde die Konstruktion weiter an die Vorgaben der UIC angepasst und bekam sich verjüngende Enden. Diese Wagen werden als Typ Y bezeichnet.

Die Wagen vom Typ B laufen auf zweiachsigen Drehgestellen vom Typ Görlitz V. Sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zugelassen. Die automatische Druckluftbremse der Bauart KE-GPR hat Bremsdruck- und Gleitschutzregler. Reisende können über Drehfalltüren an den Wagenenden die Fahrzeuge betreten und verlassen. Bei den Seitenfenstern entschied man sich für Übersetzfenster, deren oberer Teil manuell senkrecht verschoben werden kann. Alle drei Bauarten besitzen geschlossene Abteile, die über einen Seitengang mit den beiden Einstiegsräumen und den beiden Toiletten verbunden sind. In den Abteilen der 1. Klasse sind stoffbezogene Einzelsitze montiert. Hier finden sechs Reisende in jedem Abteil einen Sitzplatz. In den Abteilen der 2. Klasse sind durchgehende, mit Kunstleder bezogene Sitzbänke installiert. Hier stehen in jedem Abteil acht Plätze zur Verfügung. Die Wagen haben eine automatisch gesteuerte Niederdruck-Dampfumlauferheizung, welche über die durchgehende Hauptdampfleitung unter dem



Wagenboden aus der Lokomotive versorgt wird. Für den Einsatz hinter Elloks besitzen die Wagen zusätzlich eine elektrische Heizung mit automatischem Spannungswählschalter. Die Heizung wird über Thermostate mit Kontaktthermometern überwacht und geregelt.

Das Laufwerk, das Untergestell und die Längsträger sind schwarz lackiert. Der Wagenkasten bekam einen dunkelgrünen Anstrich. Für das Dach verwendete man die vorgeschriebene graue Farbe. Auf Zierlinien wurden bei diesen

Wagen verzichtet. Später wurden die Längsträger ebenfalls grün gestrichen. 1981 führte die DR ein neues Anstrichschema ein. Nun wurden die Wagenkästen zweifarbig lackiert. Längsträger und Brüstung bekamen einen chromoxidgrünen Anstrich, die Fensterbänder wurden elfenbeinfarben. Für die Dächer verwendete man Rehbraun.

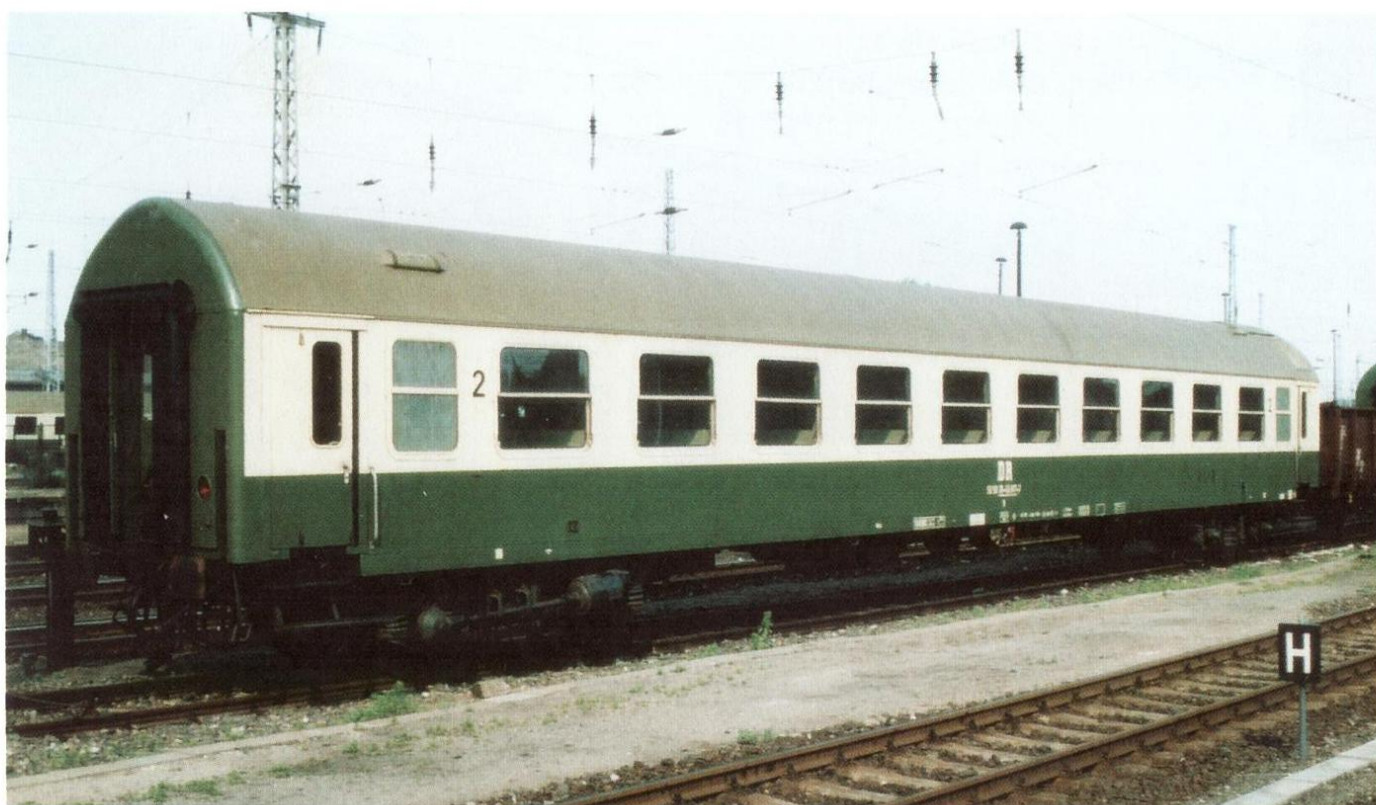
Die Wagen kamen gleich nach ihrer Indienstellung in den hochwertigen internationalen Fernverkehr – unter anderem auch in den Tran-



sitverkehr nach Berlin – und verdrängten dort nach und nach die Modernisierungswagen. Ab 1980 wurden die Wagen für den weiteren Einsatz aufgearbeitet. Dabei wurde unter anderem das zweiteilige Vorraumfenster auf der Gangseite gegen ein einteiliges ausgetauscht. In den folgenden Jahren gelangten die Wagen in immer rangniedrigere Dienste. So wurden sie zunächst nur noch national und später in Eil- und Anfang der 1990er-Jahre gar in Nahverkehrszügen abgefahren. In dieser Zeit begann auch die verstärkte Ausmusterung. Einige Wagen kamen 1994 noch zur Deutsche Bahn AG und wurden unter den Bauarten A 504.1, AB 508.1 und B 517 in den Bestand übernommen. Bis zum Jahr 2000 waren sie aber alle aus dem Dienst ausgeschieden.

Einer der wenigen Wagen vom Typ B, welcher der Nachwelt erhalten blieb, ist der Bme mit der Nummer 50 50 20-40 062, der vom Verein Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof e.V. (EMBB) in Leipzig betreut wird. Der AB 508 mit der Nummer 51 80 39-40 026-3 kam über das DB-Museum zum Sächsisches Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf, ist aber heute dort nicht mehr im Bestand.

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2.860 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	
A4ge	54
AB4ge 1./2. Klasse	24/40
B4ge	80
Heizung	Dhz, ElHz
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	38.500 kg
erstes Baujahr	1962
gebaute Stückzahl	
A4ge	18
AB4ge	32
B4ge	69



Abteilwagen Typ Y

Weil die Wagen vom Typ B im Bereich der UIC nicht freizügig eingesetzt werden konnten, die Grundkonstruktion aber gelungen war, entschied sich die DR, weiter zu beschaffende Wagen an die UIC-Vorgaben des Merkblatts 567 anzupassen. Deshalb ließ sie aus den Wagen des Typs B den Typ Y entwickeln. Die Fahrzeuge hatten nun die geforderten leicht eingezogenen Wagenenden. Der Wagenkasten konnte deshalb um knapp 2 cm breiter ausgeführt werden als bei den B-Wagen. Die UIC sah auch eine Einbaumöglichkeit für eine automatische Mittelpufferkupplung vor, deshalb musste das Untergestell im Bereich der Kopfstücke und Kupplungsträger überarbeitet werden. Die Länge von 24,5 m sowie die Aufteilung und Einrichtung der Innenräume übernahm man nahezu unverändert von den Vorgängern.

Wie die B-Wagen wurden auch die Y-Wagen in drei Ausführungen beschaffte. So übernahm die DR vom VEB Waggonbau in Bautzen 22 Wagen der 1. Klasse als Ame, 66 gemischtklassige Wagen als ABme und – in drei Bauserien – insgesamt 142 Wagen der 2. Klasse als Bme in ihren Bestand. Dazu kamen noch mehrere Versuchswagen. Zum einen fertigte der VEB Waggonbau Bautzen 1965 einen 2.-Klasse-Wagen, der mit Blechen aus nichtrostendem Stahl verkleidet war, analog den DB-»Silberlingen«. Der Wagen bekam die Betriebsnummer 51 50 20-45 070, hatte einen silberfarbenen Wagenkasten und zwei hellblaue Längsstreifen auf der Brüstung. Er kam als B 518.1 mit der Nummer 51 80 20-40 070 zu Deutschen Bahn AG und wurde nach seiner Ausmusterung vom Verkehrsmuseum Dresden übernommen.

1967 baute der VEB Waggonbau Bautzen einen 1.-Klasse-Wagen mit Klimaanlage. Er hatte auch neue, vom VEB Waggonbau Bautzen entwickelte Drehgestelle, welche der DB-Bauart »München-Kassel« ähnelten. Nach Testfahrten zeigte die DR kein Interesse an diesem Wagen und er kam er zum Institut für Schienenfahrzeuge in Berlin, wo er zum Messwagen umgebaut wurde. Bei seiner Ablieferung war der Wagen blau und hatte breiten weißen Streifen auf der

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2.882 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	
Ame	54
ABme 1./2. Klasse	24/40
Bme	80
Heizung	Nuhz/Elhz
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	
Ame	38.000 kg
ABme	37.500 kg
Bme	39.000 kg
erstes Baujahr	
Ame	1969
ABme	1969
Prototyp Bme	1965
1. Serie Bme	1966
2. Serie Bme	1969
gebaute Stückzahl	
Ame	22
ABme	66
Prototyp Bme	1
1. Serie Bme	85
2. Serie Bme	57

Brüstung. Bei der DR bekam er zunächst die Nummer 61 50 19-80 001, beim Institut für Schienenfahrzeuge in Berlin wurde er in 61 50 09-40 002 umgezeichnet.

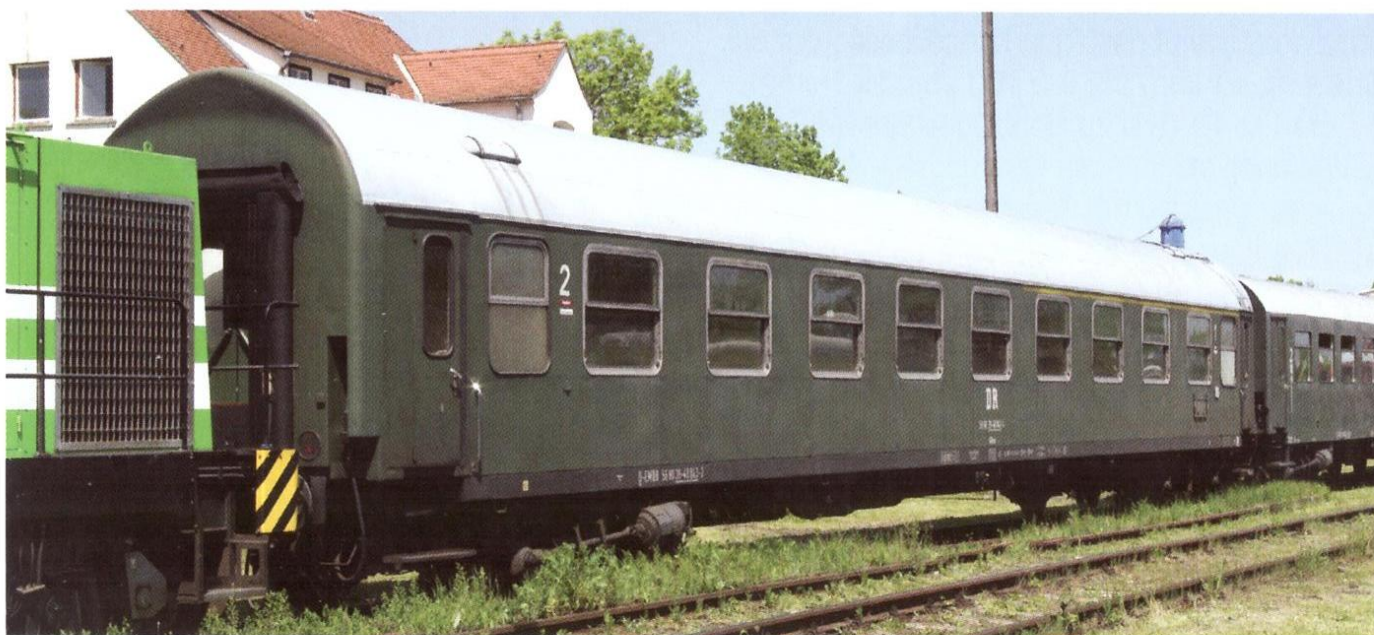
1969 folgte ein weiterer Einzelgänger. Aus der laufenden Produktion wurde der 2.-Klasse-Wagen mit der Nummer 51 50 20-40 209 herausgenommen und erhielt eine zentrale Energiever-

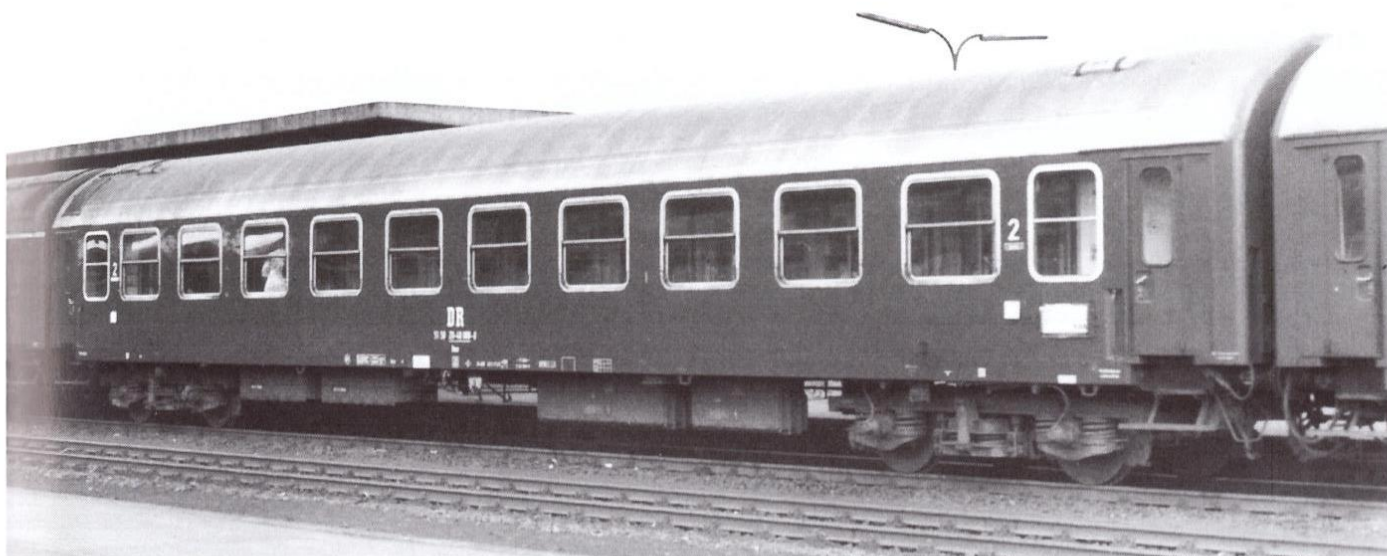
sorgungsanlage über die Zugsammelschiene. Auch er gelangte noch zur DB AG.

Alle hier vorgestellten Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz V mit Monobloc-Rädern. Sie haben eine selbsttätige Druckluftbremse der Bauart KE-GPR mit Einheitwirkung. Der vollständig geschweißte Wagenkasten in Leichtbauweise besteht aus abgekannten Stahlprofilen. Die Drehfalttüren an den Wagenenden entsprechend dem UIC-Merkblatt 560. In den 1.-Klasse-Wagen finden 54 Reisende in neun geschlossenen Abteilen einen Sitzplatz auf stoffbezogenen Einzelsitzen. Die gemischtklassigen

Wagen bieten in vier 1.-Klasse-Abteilen 24 Plätze und in fünf Abteilen der 2. Klasse 40 Plätze. In den zehn Abteilen der 2.-Klasse-Wagen können 80 Reisende auf durchgehenden, mit Kunstleder bezogenen Sitzbänken Platz nehmen. Zur Ausstattung gehören Schutzbezüge für die Kopfpolster, Gepäck- und Schirmraufen, klappbare und feste Fenstertische sowie Vorhänge. Die Wagen besitzen eine automatisch gesteuerte Niederdruck-Dampfumlauferheizung und eine elektrische Heizung.

Für das Untergestell und das Laufwerk wählte man den üblichen schwarzen Anstrich. Langträ-





ger, Seiten- und Stirnwände erglänzten in Grün. Das Dach wurde grau. Ab 1981 wurde die Lackierung auf den grün/elfenbeinfarbenen Anstrich umgestellt. Für die Dächer wurde nun Rehbraun verwendet.

Auch die Wagen des Typs Y gelangten nach ihrer Ablieferung in den hochwertigen Schnellzugdienst und liefen zusammen mit den Wagen des Typs B, wurde jedoch bevorzugt in internationale Züge eingereiht. Ab 1980 bekamen auch sie eine große Revision, bei der sie für einen weiteren Einsatz ertüchtigt wurden. Danach wurden sie durch die 26,4 m langen »Halberstädter«-Wagen aus dem internationalen Dienst verdrängt und wanderten in nationale Schnell- und Eilzugverkehr ab. Ab Anfang der 1990er-Jahre

waren sie dann auch im Nahverkehr anzutreffen. Wofür sie sich aber wegen ihrer schmalen Türen und dem engen Seitengang nicht besonders eigneten.

Die DB AG übernahm 1994 noch Wagen aller drei Bauarten und reihte sie als A 505.1, AB 511.1 und B 518.1 in ihren Bestand ein. Bis 1997 waren aber alle aus dem aktiven Dienst ausgeschieden. Einige Wagen konnten danach nach Kroatien und an die Bulgarischen Staatsbahnen BDŽ abgegeben werden. Die meisten wurden jedoch verschrottet. Die Wagen der Gattung B 518 mit den Nummern 51 80 20-40 128 bis 131 und 139 kamen zur Brenzbahn Verkehrsgesellschaft GmbH, die inzwischen aber nicht mehr existiert.

Abteilwagen Typ Y/B 70

Auch während des Baus der Reisezugwagen vom Typ Y ging die Entwicklung weiter. Neue Fertigungsmethoden, Materialien und Komponenten erreichten die Serienreife. Deshalb entschied sich die DR, die Produktion der Y-Wagen im Jahr 1970 zu beenden und die Produktion eines neuen Typs in Angriff zu nehmen, der als Typ Y/B 70 bezeichnet wurde. Wichtigste Änderungen gegenüber den Vorgängern waren die neue Zweikanal-Luftheizung. Die Drehgestelle der Bauart Görlitz V wurden durch solche der Bauart Görlitz VI ersetzt, mit denen die Wagen nun 160 km/h schnell fahren konnten. Außerdem hatten die Wagen eine geringere Eigenmasse, bessere Laufeigenschaften und niedrigere Fahrgeräusche. Weil die Heizung nun nicht mehr im Dachbereich eingebaut war, konnten die Wagen nun mit niedrigeren Dächern gebaut werden. Dies wurde beim Prototyp auch ausgeführt. Um jedoch zusammen mit den Wagen der Typen B und Y ein einheitliches Zugbild zu erreichen, kehrte man bei den Serienwagen wieder zu den in der Mitte stark nach oben gewölbten Dächern zurück. Der VEB Waggonbau Bautzen fertigte zunächst auf eigene Kosten zwei Baumusterwagen. Ei-

ner der beiden Wagen wurde konventionell mit grünem Wagenkasten geliefert, der andere hatte einen orange/beigefarbenen Wagenkasten. Auch die Inneneinrichtungen der beiden Wagen unterschieden sich voneinander. In einem Wagen waren die Schiebetüren der Abteile bis zum Boden verglast. Diese Bauweise wurde jedoch wegen der aufwändigeren Reinigung von der DR verworfen. Bei ihrer Ablieferung besaßen die Wagen die Nummern 51 50 02-80 000 und 51 50 02-80 001. Die Gattungsbezeichnung lautete Bme. Der Wagen 001 wurde später an die DR verkauft, der orangefarbene Wagenkasten grün lackiert und als Bme 51 50 20-40 213-4 eingereiht. 1986 wurde er in den Dienstwagen 60 50 99-64 664 umgebaut. Der Wagen 80 000 wurde zur Erprobung neuer Drehgestelle an den VEB Waggonbau Görlitz abgegeben. Die Serienfertigung begann im Jahr 1971 mit Wagen der 2. Klasse und endete 1974 mit den gemischtklassigen Wagen. Von den 1.-Klasse-Wagen der Bauart Ame wurden 30 Exemplare gebaut. Von den gemischtklassigen Wagen der Bauart ABme entstanden 35 Wagen. Die größte Gruppe bildeten mit 60 Fahrzeugen die Wagen der 2. Klasse als Bauart Bme. 1978/79





wurden noch 60 Liegewagen der Bauart Bcme geliefert, die zu den Wagen des Typs Y/B 70 gehören. Sie werden auf Seite 74 und 75 genauer vorgestellt. Die Wagen vom Typ Y/B 70 wurde nicht nur an die DR geliefert, auch die Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD, die Ungarischen Staatsbahnen MAV, die bulgarischen Staatsbahnen BDŽ, und die Polnischen Staatsbahnen PKP nahmen diese Wagen in ihren Bestand auf.

1972 wurde unter der Nummer 61 50 09-40 002 ein 1.-Klasse-Wagen in Großsektions- und Stützstoffbauweise gefertigt. 1974 folgten unter den Nummern 61 50 19-80 003 bis 007 fünf weitere Ame. Bei dieser Bauweise ist zwischen zwei Deckblechen eine Stützkonstruktion aus Hartschaum eingearbeitet, die es erlaubt, die Materialfestigkeit der Bleche weitestgehend auszunutzen und somit ein sehr leichtes und stabiles Bauteil zu schaffen. Dies war bei nur

mit Profilen versteifen Blechen, wie sie üblicherweise benutzt wurden, nicht möglich.

Die Drehgestelle der Bauart Görlitz VI entstanden aus der Bauart Görlitz V und sind besonders für höhere Geschwindigkeiten geeignet. Die spielfrei rollengelagerten Vollradsätze sorgen auch im oberen Geschwindigkeitsbereich für eine hohe Laufgüte. Die DR entschied sich für eine selbsttätige Einkammer-Druckluftklotzbremse mit Einheitswirkung der Bauart Knorr KG-GPR. Die Drehgestelle können aber auch mit Scheibenbremsen und Magnetschienenbremsen ausgestattet werden. Damit sind sogar Höchstgeschwindigkeiten bis zu 200 km/h erlaubt. An den Stirnseiten der Wagen sichern Gummiwülste und zweiflügelige Schiebetüren die Übergänge. Drehfalttüren aus glasfaserverstärktem Polyester sind an den Wagenenden vorhanden. Sie haben eine Türschließ- und Blockiereinrichtung sowie einem Schutz gegen Einquetschen der Finger. In den 1.-Klasse-Abteilen sind je sechs verstellbare, stoffbezogene Einzelsitze vorhanden, die durch Kopfpolster und Armlehnen ergänzt werden. In den 2.-Klasse-Abteilen wurden wieder durchgehende Sitzbänke mit Kunstlederbezug montiert, so dass pro Abteil acht Reisende mitfahren können. Die Zweikanal-Luftheizung kann mit Dampf und allen von der UIC zugelassenen Spannungen betrieben werden. Thermostate überwachen und regeln die Heizung. Im Sommer arbeitet sie als reine Belüftungsanlage. Die Zuluft wird in die Abteile eingeblasen und entweicht über den Seitengang und Lüfter im Wagendach ins Freie.

Untergestell und das Laufwerk waren bei der Ablieferung schwarz lackiert. Der Wagenkasten hatte einen grünen Anstrich. Für das Dach wurde graue Farbe verwendet. Langträger, Seiten- und Stirnwände bekamen einen grünen Anstrich. Ab 1981 wurde die Lackierung auf den grün/elfenbeinfarbenen Anstrich umgestellt. Für die Dächer wurde nun Rehbraun verwendet.

Wie die Vorgängerbauarten kamen auch die Y/B 70-Wagen direkt in den internationalen

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2.882 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 m
Drehgestellbauart	Görlitz VI
Achsstand im Drehgestell	2.500 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl der Plätze	
Ame	54
ABme 1./2. Klasse	24/40
Bme	80
Heizung	Lhz
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	37.500 kg
erstes Baujahr	
Ame	1973
ABme	1973
Prototyp Bme	1969
Bme	1971
gebaute Stückzahl	
Ame	139
ABme	35
Prototyp Bme	2
Bme	60

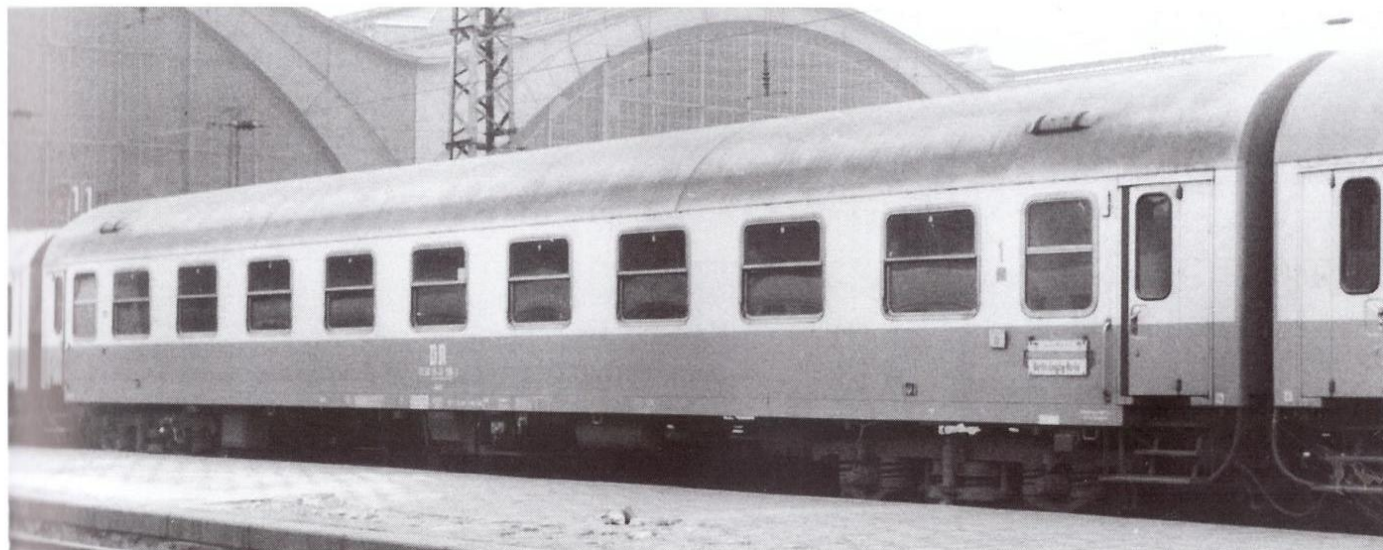
Schnellzugsdienst, wobei sie bevorzugt bei Zügen ins westliche Ausland zu finden waren. Ab 1983 begann die Ablösung der Y/B 70-Wagen durch 26,4 m lange »Halberstädter«-Wagen. In der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre wurden die Wagen aufgearbeitet und nun bevorzugt im Binnenverkehr eingesetzt. Ab 1990 wanderten sie in den Nahverkehr ab. Bei der DB AG erhielten sie die Bezeichnungen A 507.1, AB 512.1 und B 519.1, wurden jedoch bald nach der Übernahme ausgemustert.

Städteexpress-Wagen

Mitte der 1970er-Jahre hatte die DR abermals die Gelegenheit, Reisezugwagen vom Typ Y/B 70 in ihren Bestand zu übernehmen. Die Wagen waren eigentlich für die Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD Dgebaut worden. Diese hatte aber nicht genügend finanzielle Mittel, um die Wagen zu übernehmen. Im Einzelnen handelte es sich um 43 Wagen der 1. Klasse (Bauart Ame) mit den Nummern 51 50 19-45 070 bis 112 und 60 Wagen der 2. Klasse (Bauart Bme) mit den Nummern 51 50 19-45 118 bis 177. Dazu kamen noch sieben Halbgepäckwagen der Bauart BDmse. Sie erhielten die Nummern 51 50 82-40 000 bis 006. Mit der Übernahme dieser Wagen führte die DR 1976 die Städteexpresszüge ein. Sie waren die Nachfolger des seit 1960 existierenden Städteschnellverkehrs, der Ostberlin, die Hauptstadt der DDR, morgens und abends mit den wichtigsten Bezirksstädten verband. Durch die Aufwertung wurden die »D«-Züge zu »Ex«-Zügen. Sie fuhren nur montags bis freitags und unterschieden sich äußerlich durch die zweifarbige orange/cremefarbene Lackierung von den übrigen Reisezügen der DR. Die Züge waren zuschlagpflichtig und bestanden nur aus Platzkartenwagen. Sie waren in »Blockbildung« gereiht, d.h. die Wagen der 1. und der 2. Klasse wurden durch einen Speisewagen voneinander getrennt. Als Speisewagen nutzte man einige der ab 1973 im Raw Halberstadt gebauten, nur 18,7 m langen Speisewagen der Bauart WRg. Sie erhielten ebenfalls den zweifarbigen Anstrich,

so dass der Zug ein einheitliches Erscheinungsbild aufwies. Nur die Loks unterschieden sich farblich von den Wagen, doch gab es Überlegungen, die Loks passend zweifarbig zu lackieren.

Weil die Wagen für den Export bestimmt waren, unterscheiden sie sich von den an die DR gelieferten Wagen des Typs Y/B 70. So besitzen sie Bremsbauart der Bauart Dako-PR mit Gleitschutzregler und Achslagerbremsdruckregler auf, eine Bauart, wie sie in der Tschechoslowakei gebräuchlich war. Die Bremse wurde später bei Revisionen gegen die in Deutschland übliche Knorr-Bremse ausgetauscht. Auch die Inneneinrichtung unterschied sich von den DR-Wagen. So wiesen auch die 2.-Klasse-Wagen nur sechs Sitzplätze pro Abteil auf, allerdings waren die Sitze auch hier mit Kunstleder bezogen. In der 1. Klasse erhöhte man den Fahrkomfort durch zusätzliche Teppiche. Ein weiteres Markenzeichen waren die klangvollen Namen wie beispielsweise »Lipsia« (Ex 161/162 Berlin – Leipzig), »Fichtelberg« (Ex 172/175 Berlin – Karl-Marx-Stadt), »Sachsenring« (Ex 160/167 Karl-Marx-Stadt – Berlin) oder »Berlin-Expreß« (Ex 171/176 Berlin – Dresden) und »Berliner Bär« (Ex 151/156 Berlin – Erfurt). Mit der Anlieferung der 26,4 m langen »Halberstädter« Wagen wurde die 2. Klasse der Städteexpresszüge aus diesen neuen Wagen gebildet und die ehemaligen Wagen der Bauart Bme in 1.-Klasse-Wagen aufgewertet. Während die reinen Sitzwagen für



den Einsatz in den Städteexpresszügen vorgesehen waren, wurden die Halbgepäckwagen in normalen Schnellzügen, zum Beispiel nach Karlovy Vary (Karlsbad) eingesetzt.

Alle Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz V mit Schraubenfedern und hydraulischen Dämpfern. Die Wagen können mit einer automatischen Mittelpufferkupplung nachgerüstet werden. Ringfeder-Hülsenpuffer nach UIC-Vorgaben bilden die Stoßvorrichtung. Der Wagenkasten ist in Flächenbauweise gefertigt und als

selbsttragende Schweißkonstruktion ausgeführt. Die Stirnwände werden durch Schiebetüren und Gummiwülste gesichert. Die Drehfalttüren haben eine automatische Türschließ- und Blockiereinrichtung sowie einen Einquetschschutz. In die Seitenwände des Gepäckraums sind Ladetüren eingebaut. In den Fahrgastabteilen wurden Übersetzfenster montiert, im Gepäckraum können diese nicht geöffnet werden. Die Abteile der 1. und 2. Klasse weisen sechs Einzelsitze auf. Lediglich in den Abteilen der Halbgepäckwagen

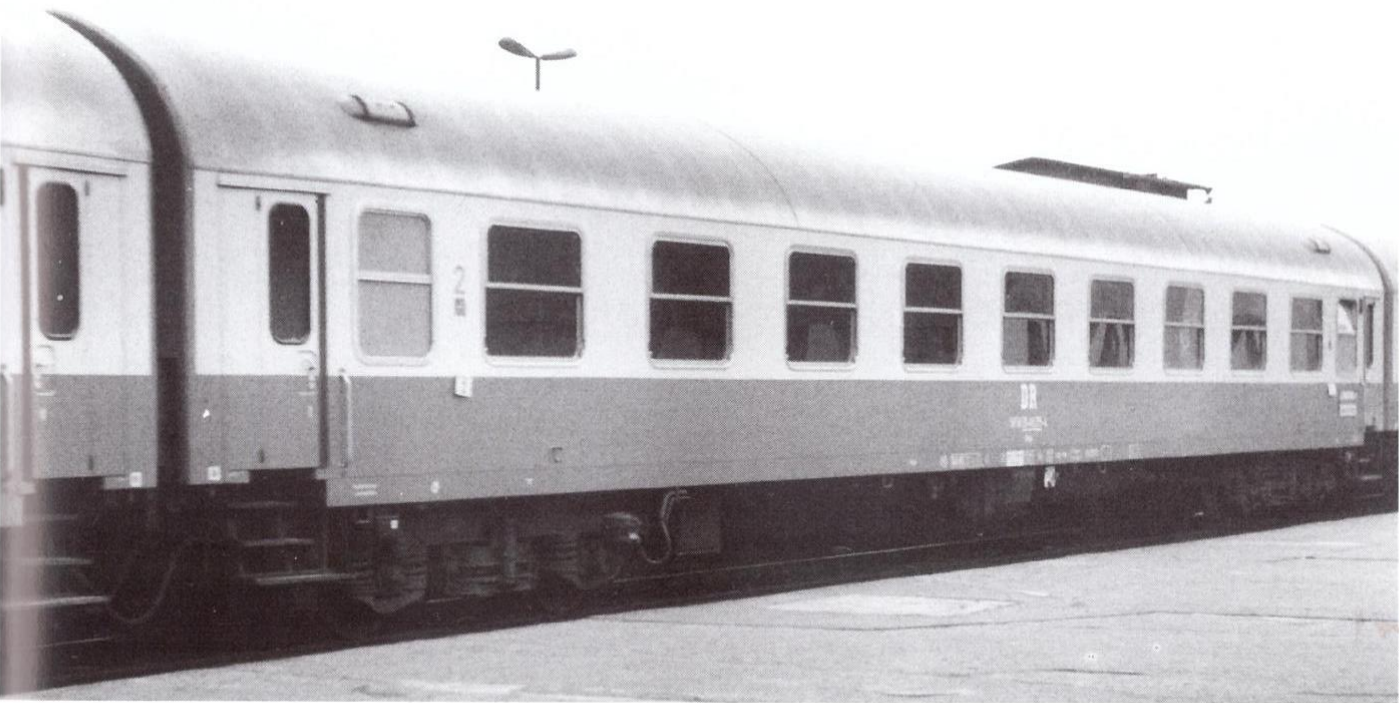


können acht Fahrgäste sitzen. Der Dienstraum für das Ladepersonal ist mit zwei Sitzgelegenheiten, Schreibplätzen und Schränken mit Regalfächern ausgestattet. Die Fahrzeuge haben eine Luftheizung. Ein am Untergestell montiertes Luftheizgerät liefert die benötigte warme Luft. Es kann elektrisch oder mit Dampf betrieben werden. Ein Thermostat ist für die Überwachung und Regelung der Heizung zuständig.

Im Gegensatz zu den Sitzwagen wurden die Halbgepäckwagen einfarbig chromoxidgrün mit grauem Dach lackiert. Ab 1982 setzte sich dann der grün/beigefarbene Anstrich mit braunem Dach durch. Der Ame mit der Nummer 51 50 19-40 110-5 wurde versehentlich in das Anstrichschema für IR-Wagen aufgenommen und bekam einen hellgrauen Kasten mit blauem Fensterband.

1994 gelangten noch Wagen der 1. Klasse und sechs Halbgepäckwagen zur DB AG. Die 1.-Klasse-Wagen wurde als A 506.1 eingereiht. Ursprünglich war die Nummernreihe 500 ff für Wagen vorgesehen, die in naher Zukunft ausgemustert werden sollten. Dazu gehörten auch die hier vorgestellten Wagen. Eine Ausnahme machten aber die Halbgepäckwagen, die als BDs 275 eingereiht wurden.

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2.882 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz VI
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	
Ame	54
Bme	54
BDmse	40
Heizung	Lhz
Bremse	DK-PR, KE-GPR
Eigenmasse	ca. 38.500 kg
erstes Baujahr	
Ame	1976
Bme	1976
BDmse	1976
gebaute Stückzahl	
Ame	43
Bme	60
BDmse	7

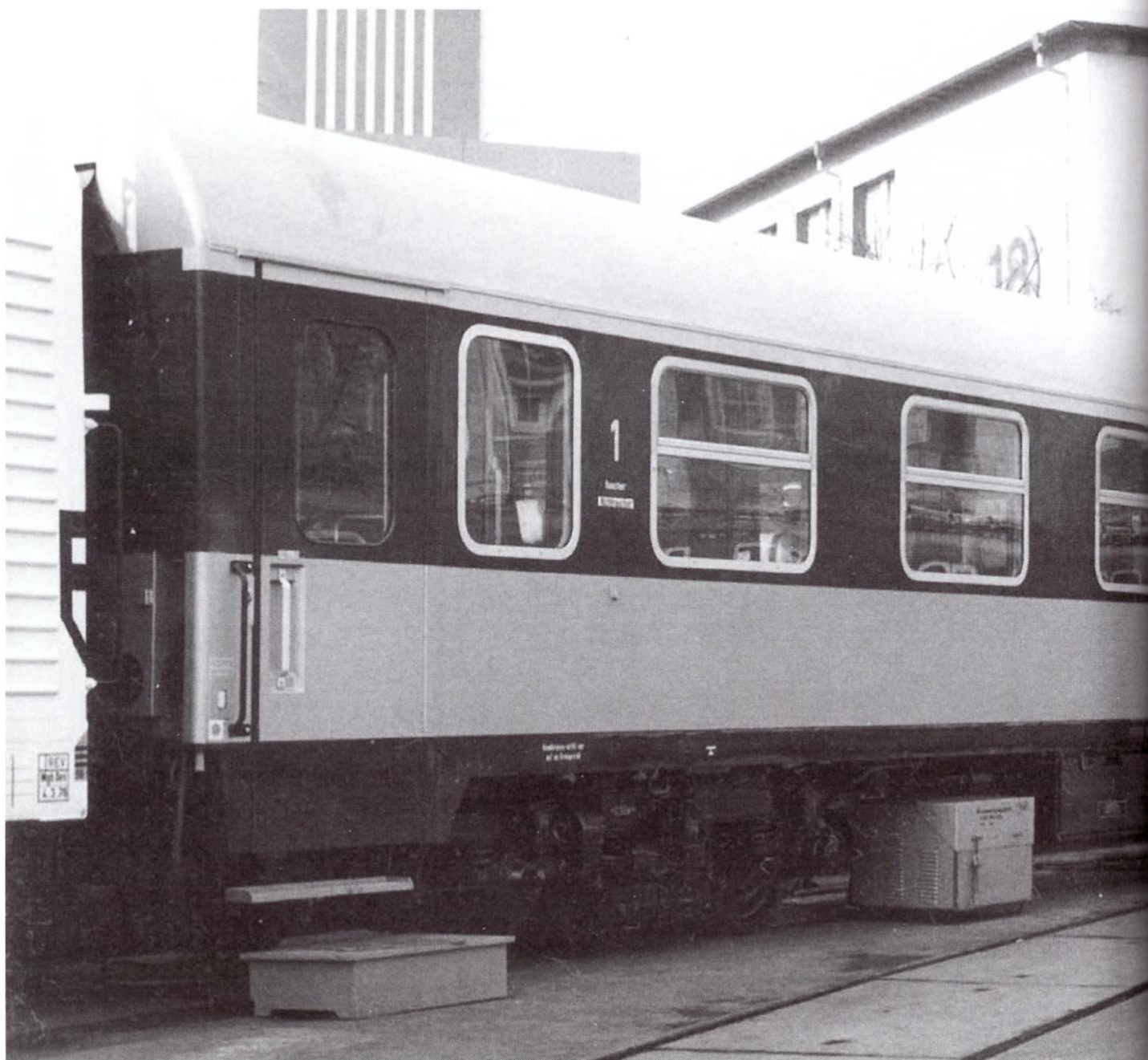


Probewagen Typ Z

Anfang der 1970er-Jahre kamen erste Gedanken auf, den Komfort in Reisezugwagen zu verbessern. Zwar hatten sich die Typen X und Y bewährt, entsprachen aber nicht mehr dem Stand der Zeit. Die UIC übernahm die Ausarbeitung der Rahmenbedingungen und verabschiedete das Merkblatt UIC 567-2, in dem zwei Varianten vorgesehen sind. Die Wagen vom Typ Z-1 haben eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und eine Klimaanlage. Die Wagen vom Typ Z-2 besitzen eine Höchstgeschwindigkeit von nur 160 km/h sowie eine Luftheizung oder Klimaanlage. Auch die DR konnte sich dieser Entwicklung nicht verschließen und stellte 1975

auf der Leipziger Frühjahrsmesse ein erstes Baumusterfahrzeug vom Typ Z-2 mit Luftheizung der Öffentlichkeit vor. Es handelte sich um einen gemischtklassigen Wagen der Bauart ABme. So konnte die Ausstattung beider Klassen in einem Wagen präsentiert werden.

Der Baumusterwagen besaß Drehgestelle der Bauart Görlitz VI mit Klotz- und Magnetschienenbremse. Er ist mit Schraubenkupplungen nach UIC-Norm ausgestattet, die aber durch eine automatische Kupplung ersetzt werden können. Untergestell und Wagenkasten sind eine Leichtbaukonstruktion. Neu sind die einteiligen Schwenkschiebetüren der Bauart Bautzen mit



automatischer Öffnungs-, Schließ- und Blockier-
vorrichtung. Jede Tür kann über Druckknöpfe
elektropneumatisch geöffnet und geschlossen
werden. Außerdem kann das Personal die Tü-
ren über eine zentrale Schließeinrichtung von
jeder beliebigen Tür aus schließen. Die neuen
Übersetzfenster in der 1. Klasse sind 1.400 mm
breit, in der 2. Klasse sind es noch 1.200 mm.
Der Wagen besitzt vier Abteile der 1. Klasse und
sechs Abteile der 2. Klasse. Die Toiletten und die
Vorräume wurden vergrößert. Dies ging aber zu
Lasten der Waschräume, auf die ganz verzichtet
wurde. Wegen der geringen Abteilmahl konnte
die Länge der Abteile und somit der Freiraum



Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.824 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz VI
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl der Plätze 1./2. Klasse	24/36
Heizung	Lhz
Bremse	KE-GPR-Mg
Baujahr	1975
Gebaute Stückzahl	1

für die Beine vergrößert werden. In den Abteilen
befinden sich in beiden Klasse je sechs auszieh-
bare Einzelsitze mit leicht auswechselbaren Sitz-
und Rückenpolstern.

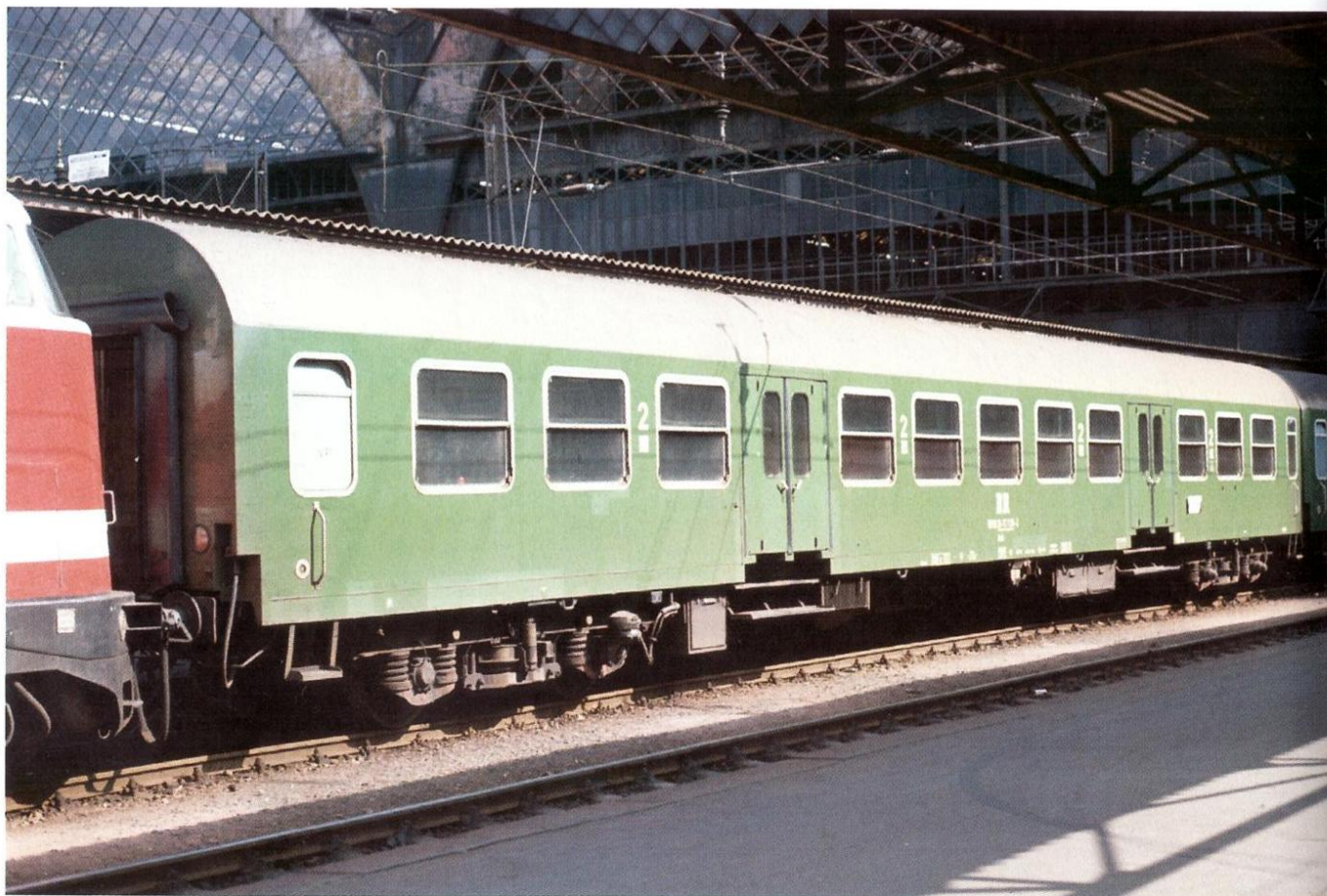
Der Wagen bekam als Versuchsfahrzeug auch
einen markanten, von den Serienwagen abwei-
chenden Anstrich. Drehgestelle und Untergestell
wurden schwarz lackiert. Die Seitenwände zierte
ein Rehbraun. Die Türen waren orange, damit
sie besser zu erkennen waren. Für das Dach und
die Anschriften verwendete man weiße Farbe.
Später wurde der Wagen umlackiert. Nun wur-
den Drehgestelle und Längsträger dunkelgrau
gestrichen. Der untere Teil des Wagenkastens
wurde hellgrau, der Fensterbereich bordeauxrot
und das Dach wieder hellgrau. 1978 erhielt der
Wagen schließlich das Farbschema der Städte-
expresszüge verpasst. Dazu wurden Brüstung,
Langträger und Stirnwände orangefarben gestri-
chen. Das Fensterband wurde elfenbeinfarben,
die Drehgestelle schwarz ausgeführt.

Nach zahlreichen Untersuchungen und Mess-
fahrten wurde der Wagen 1978 im Städteex-
pressverkehr eingesetzt. Nachdem genügend
Serienwagen für den Städteexpress vorhanden
waren, übernahm ihn die Versuchs- und Ent-
wicklungsstelle der DR in Halle.

Großraumwagen Gattung Bmh

Wegen einer zu kurzen Schiebebühne im Raw Halberstadt konnten bis 1977 nur Wagen mit einer Länge von bis zu 19 m gebaut werden. Diese Wagen entsprachen zu dieser Zeit nicht mehr den aktuellen Ansprüchen und konnten zudem nicht international eingesetzt werden. Die DR entschloss sich deshalb zur Verlängerung der Schiebebühne und ab 1978 konnten Wagen mit der international üblichen Länge von 26,4 m gebaut werden. Die DR legte ein ganzes Programm dieser Wagen vor, in dem 2.-Klasse-Wagen mit Mittelgang und offenen Abteilen für den Binnenverkehr, Wagen mit geschlossenen Abteilen und Seitengang für den internationalen Verkehr sowie Wagen für Sonderzwecke vorgesehen waren. Mit dem Umbau der Schiebebühne endete die Fertigung der Reko-Wagen und ging nahtlos in die Produktion der Bmhe-Wagen über, wie die neuen Fahrzeuge bezeichnet wurden. Zwar hatte Halberstadt bereits 1973/74 zwei Musterfahrzeuge gefertigt, diese war aber reine Handarbeit und keine Serienproduktion. Insgesamt wurden 1.279 Bmhe-Wagen in Dienst gestellt.

Die Wagen besitzen modifizierte Drehgestelle der Bauart Görlitz V in Leichtbauweise mit Schraubenfedern. Sie sind mit einer Knorr-Klotzbremse der Bauart KE-GPR ausgestattet. Die Einstiegsräume mit doppelten Drehfalttüren wurden zur Mitte hin verschoben, so dass sie den Innenbereich in drei Fahrgasträume trennen. Eine elektropneumatische Türschließeinrichtung kann nachgerüstet werden. In den Fahrgasträumen sind Übersetzfenster der Bauart Bautzen montiert, deren oberer Teil sich um 400 mm verschieben lässt. WC- und Vorräumfenster sind Klappfenster. Neben den drei Fahrgasträumen und zwei Einstiegsräumen sind an den Wagenenden zwei Vorräume mit Toiletten und Schalt- bzw. Ersatzteilschränken vorhanden. In den Fahrgasträumen befinden sich offene Abteile in Vis-a-vis-Anordnung mit je acht Sitzen, die durch einen Mittelgang voneinander getrennt werden. Die gepolsterten Sitzflächen und Rückenlehnen sind mit PVC-Kunstleder bezogen. Die Einkanal-Luftheizung kann elektrisch oder mit Dampf betrieben werden. Wird eine vorgege-



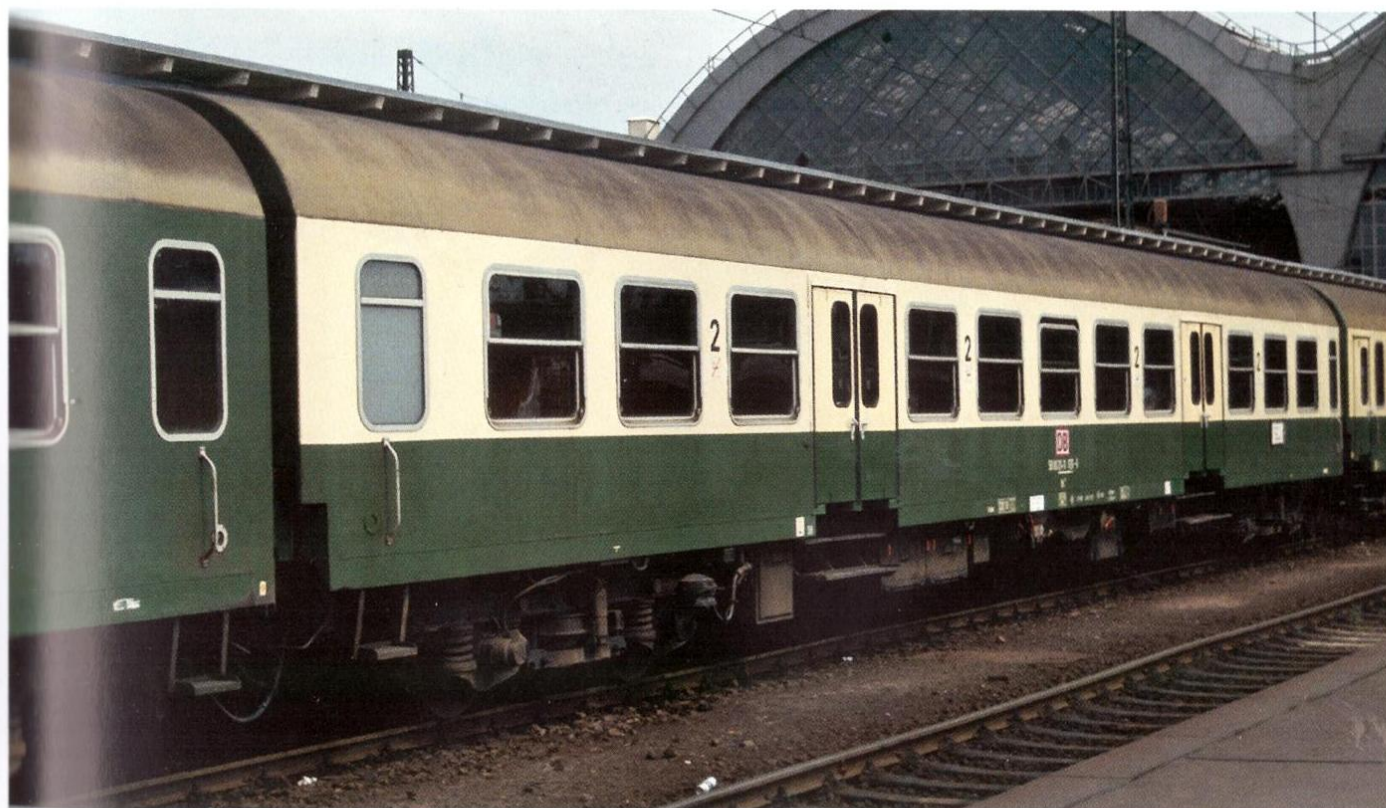
bene Temperatur überschritten, arbeitet die Heizung als Lüftung. Zwei kontaktlose Drehstromgeneratoren liefern die elektrische Energie für die Wagen. Anfang der 1980er-Jahre rüstete die DR einige Wagen mit einer zentralen elektrischen Energieversorgung (ZEV) aus.

Die Wagen erhielten zunächst einen chromoxidgrünen Wagenkasten. Laufwerke und Unterstell waren schwarz. Das Dach war zunächst grau, später braun. Für den internationalen Einsatz bekamen die Wagen ab 1982 den zweifarbigen Anstrich mit grüner Brüstung und beigefarbenem Fensterband. Einige Wagen wurden für den Einsatz in Städteexpresszügen mit orangefarbenen Brüstungen versehen.

Die Wagen waren zwar für den nationalen Fern- und Nahverkehr vorgesehen, wurden zunächst aber international eingesetzt, um dort den Komfort der Züge zu erhöhen. National ergänzten und verdrängten sie später die 18,7 m langen »Reko«-Wagen sowie ältere Doppelstockwagen. In den 1990er-Jahren entsprachen die Wagen nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen und die Reichsbahn nahm sie in ein groß angelegtes Umbauprogramm auf, bei welchem die Wagen – analog der »Silberlinge«

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.825 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V mod.
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	88
Heizung	Lhzde
Bremse	KE-GPR-A
Eigenmasse	39.300 kg
erstes Baujahr	1978
gebaute Stückzahl	1.279

bei der DB – zu RegionalBahn-Wagen der Bauarten AByu und Byu umgebaut wurden. Trotzdem waren bei der Gründung der DB AG noch zahlreiche Bmh-Wagen vorhanden, welche die DB AG als Bmh 721 in ihren Bestand einreichte. Der Umbau in RB-Wagen ging aber weiter, so dass nach 2000 nur noch wenige Bmh-Wagen im Bestand waren.



Abteilwagen Typ »Lange Halberstädter«

Aufbauend auf den Probewagen der Bauart ABme von 1975 entwickelte die DR einen serienreifen Reisezugwagen, welcher den UIC-Vorgaben zum Typ Z entsprach. Die Wagen wiesen eine Länge von 26,4 m auf und wurden in verschiedenen Ausführungen für den Einsatz im internationalen Schnellzugsdienst gefertigt. Anfang der 1980er-Jahre war die Konstruktion ausgereift und es begann eine umfangreiche Beschaffung, in der reine 1.-Klasse-Wagen, gemischtklassige 1./2.-Klasse-Wagen, reine 2. Klasse-Wagen und Halbgepäckwagen enthalten waren. Die letzten Fahrzeuge dieses Typs waren die Liegewagen der Bauart Bcm. Sie werden auf den Seiten 76 und 77 getrennt vorgestellt.

Gefertigt wurden die Wagen im Raw Halberstadt, das 1980 bzw. 1981 zunächst je einen Vorserienwagen zum Vorschein brachte. Von den 1.-Klasse-Wagen der Bauart Am wurden insgesamt 207 Exemplare gebaut, darunter auch Fahrzeuge, die zur Verstärkung des Regierungszugs der DDR dienten. Sie wichen durch ihre komplett grüne Lackierung von den anderen

Wagen ab. Die Fertigung der gemischtklassigen Wagen der Bauart ABm begann 1983 und endete nach 265 Fahrzeugen im Jahr 1989. Von den reinen 2.-Klasse-Wagen der Bauart Bm entstanden zwischen 1984 und 1991 insgesamt 807 Fahrzeuge. Sie sind damit die zahlenmäßig größte Gruppe der hier vorgestellten Wagen. Die Sitzwagen wurden ergänzt um die Halbgepäckwagen der Bauart BDms, von denen zwischen 1986 und 1988 inklusive eines Probewagens 81 Fahrzeuge hergestellt wurden.

Ende der 1980er-Jahre bestand bei der DR ein Bedarf an Reisezugwagen mit Büfett-Abteil. Dort sollten den Reisenden kleine Speisen und Getränke angeboten werden, die sie am Platz oder im Stehbereich der Büfett-Wagen einnehmen konnten. Zwar stellte die DR Mitte der 1980er-Jahre auch 25 Vollspeisewagen nach den Vorgaben des Typs Z in Dienst. Diese Wagen reichten aber nicht aus, um den Bedarf zu decken, zumal in kurzen Zügen bzw. Zugläufen ein Vollspeisewagen nicht sinnvoll eingesetzt werden konnte. Deshalb entschied sich die DR, einige





2.-Klasse-Sitzwagen mit einem Büfett-Bereich auszustatten. Bei diesen Wagen wurden fünf Sitzabteile und das WC an einem Wagenende ausgebaut. Der WC-Raum wurde in einen Vorratsraum umgewandelt. Die Küche, welche den Platz von drei Abteilen einnimmt, ist mit Herd, Spüle, Kühlschränken und Schränken für das Geschirr ausgestattet. Vor der Theke gibt es einen Stehbereich mit einem unter den Fenstern entlang laufenden Tisch.

Die hier vorgestellten Wagen wurden zunächst mit modifizierten Drehgestellen der Bauart Görlitz V K geliefert. Später wurden Drehgestelle der Bauart Bauart GP 200 verbaut. Die Wagen mit den alten Drehgestellen besitzen eine selbsttätige Einkammer-Druckluft-Klotzbremse der Bauart KE-GPR mit Einheitswirkung. Die Wagen mit Drehgestellen der Bauart GP 200 wurden mit einer Druckluft-Scheibenbremse der Bauart KE-GPR (D), ebenfalls mit Einheits-



wirkung, bestückt. Das Untergestell besteht aus unterschiedlichen Stahlprofilen und ist so gebaut, dass die Wagen auf Fähren verladen werden können. Für den Wagenkasten wählten die Konstrukteure Abkantprofile, die von außen mit Blechen verkleidet wurden. Die Stirnseiten werden durch Gummiwülste und zweiflügelige Schiebetüren verschlossen. Die Drehfalttüren entstanden in Aluminiumsandwichbauweise. Sie haben eine Türschließ- und -blockiereinrichtung. Bei den Halbgepäckwagen sind in die Seitenwände zum be- und entladen der Gepäckabteile Falttüren integriert. Die Übersetzfenster mit Gewichtsausgleich sind mit Thermopoppelscheiben aus Sicherheitsglas bestückt. Alle Wagen besitzen zwei Einstiegsräume, einen Seitengang und geschlossene Abteile für die Fahrgäste. In den 1.-Klasse-Abteilen gibt es sechs bequeme, gepolsterte Einzelsitze, die mit Stoff bezogen sind und einzeln verstellt werden können. In den Abteilen der 2. Klasse bieten feste, mit Kunstleder bezogene Sitzbänke den Reisenden einen Sitzplatz. Die Armlehnen lassen sich in die Rückenlehnen einklappen. So können im nationalen Verkehr acht Plätze pro Abteil vergeben werden. Im internationalen Verkehr beschränkte man sich auf nur sechs Plätze. Gepäckablagen und Fenstertische ergänzen die Ausstattung. Die Halbgepäckwagen sind mit einem großen Abteil für Rollstuhlfahrer und einer behindertengerechten Toilette ausgestattet. Die Wagen haben eine Zweikanal-Luftheizung, die mit Dampf oder elektrisch betrieben werden kann. Sie kann auch als Lüftung eingesetzt werden. Zwei kontaktlose Drehstrom-Achsgeneratoren versorgen die Wagen mit elektrischer Energie.

Für den internationalen Einsatz erhielten die Wagen den zweifarbigen Anstrich mit grüner Brüstung, grünen Stirnseiten und beigefarbenem Fensterband. Die Langträger waren ebenfalls grün, das Dach beigefarben sowie Laufwerk und Untergestell schwarz gestrichen. Einige Wagen der Bauarten Ame und Bme wurden für den Einsatz im Städteexpress mit orangefarbenen Brüstungen und Stirnseiten ausgestattet. Die Wagen,

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.825 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V K mod, GP 200 S
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	
Görlitz V	140 km/h
GP 200	160 km/h
Anzahl der Sitzplätze	
Am	60
ABm	1./2. Klasse, 24/36 oder 48
Bm	66 oder 88
BDms	30
Bmk	36 oder 48
Heizung	Lhzde
Bremse	
Görlitz V	KE-GPR
GP 200	KE-GPR (D)
Eigenmasse	39.000 kg
erstes Baujahr	1983
gebaute Stückzahl	
Am	207
ABm	265
Bm	807
BDms	81
Bmk	8

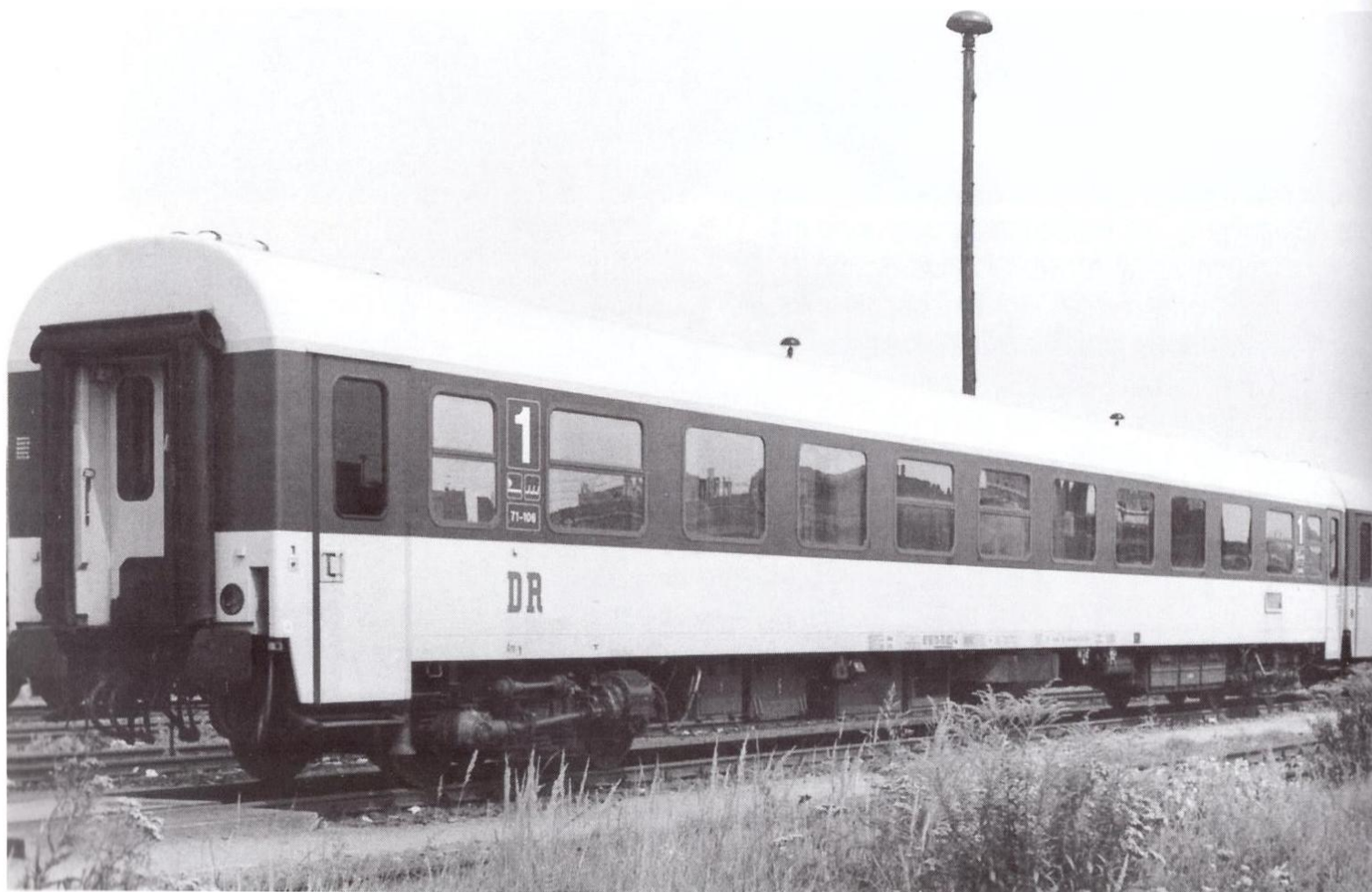
die zusammen mit den Bautzener »Komfortwagen« eingesetzt wurden, liefen mit einer grauen Brüstung und bordeauxrotem Fensterband. 1994 wurden die Wagen von der DB übernommen und in die Bauarten Am 200, Am 201, Amz 205, Am 848, ABom 222, BDomsb 274 und Bom 280 bis Bom 283 eingereiht. Die Wagen mit dem Bufett-Raum (Bauart Bomk) wurden bereits bis 1993 ausgemustert, so dass keiner mehr zur DB kam.

Komfortwagen

Zeitgleich mit der Produktion der auf den vorherigen Seiten vorgestellten langen »Halberstädter«-Wagen entwickelte die DR auf deren Basis neue Reisezugwagen mit noch höherem Komfort. Dazu gehörten der Einbau einer Klimaanlage, einer neuen elektrischen Ausstattung sowie von Drehgestellen und Bremsen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglichen sollten. Um die Wagen möglichst wirtschaftlich fertigen zu können, entschied man sich, für alle Ausführungen nur einen Wagenkastentyp zu verwenden. Daher haben Wagen der 1. Klasse und Wagen der 2. Klasse die gleiche Anzahl von Abteilen und somit auch die gleiche Abteillänge, was dem Komfort besonders in der 2. Klasse sehr entgegen kam.

1985 wurde auf der Leipziger Messe ein erster Probewagen dem interessierten Publikum gezeigt. Danach wurden drei 1.-Klasse-Wagen und sieben 2.-Klasse-Wagen als sogenannte »Nullserie« gefertigt. Die Wagen wurden gründlich erprobt und später als Ganzzug zwischen

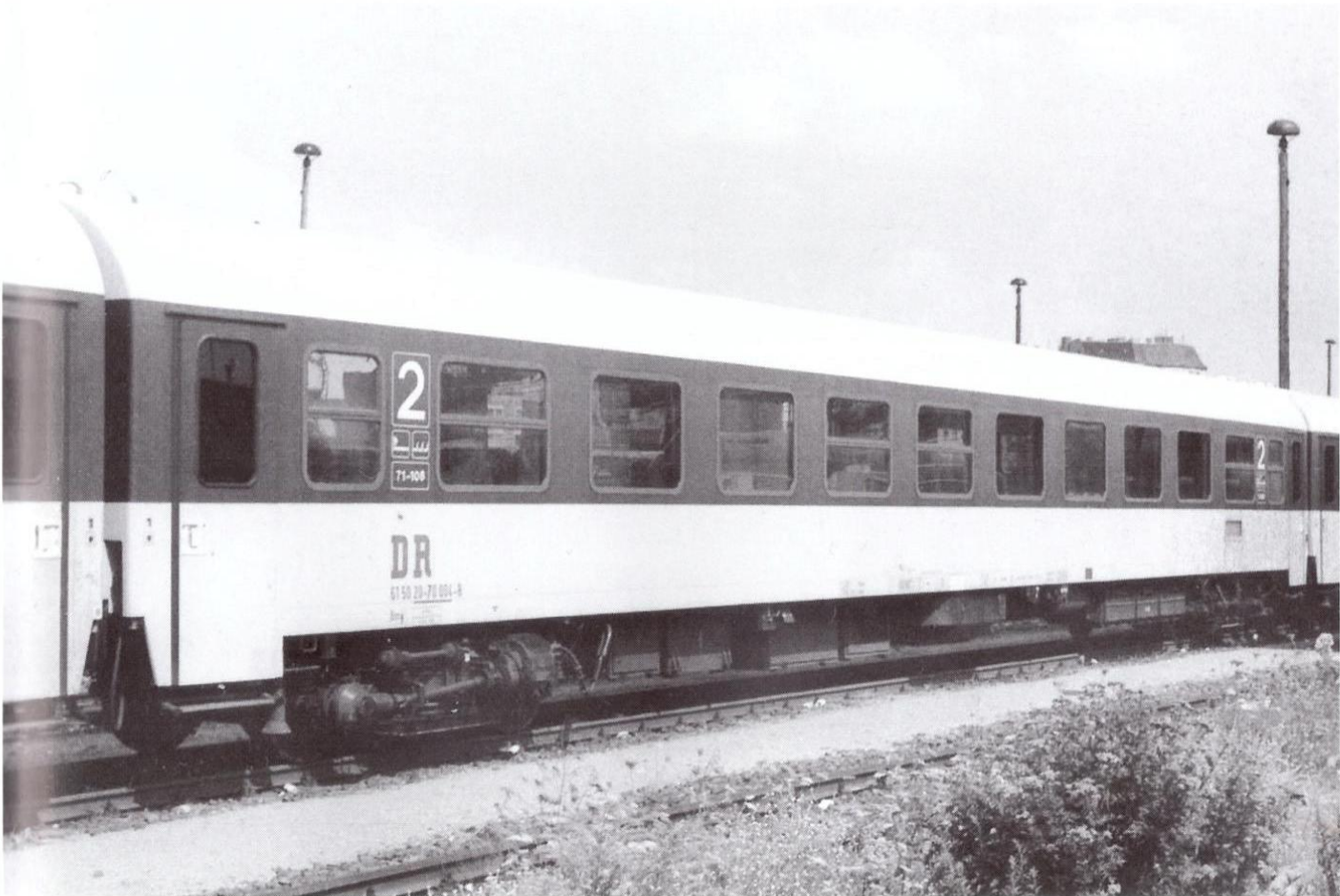
Berlin und Rostock bzw. zwischen Berlin und Prag eingesetzt. Aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten seitens der Reichsbahn kam es aber nicht zu einer Serienfertigung. Reichten die »Komfortwagen« im Betrieb nicht aus, wurden die Züge mit »normalen« Halberstädter Wagen verlängert, die dafür extra den zweifarbigen grau/roten Anstrich der Komfortwagen bekamen. Die Fahrzeuge laufen alle auf Drehgestellen der Bauart GP 200 S-Mg mit Scheiben- und Magnetschienenbremse der Bauart KE-GPR-Mg. Sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen. Die Seitenwände und das Dach bestehen aus Säulen, Aussteifungen, Pfetten und Spriegeln, die von außen mit Blechen verkleidet sind. Die Schwenkschiebetüren der Bauart Bautzen haben eine elektropneumatische Schließ- und Öffnungseinrichtung sowie eine Türblockierung und klappbare Trittstufen. Die Fahrgasträume sind als Großräume ausgeführt. In der 1. Klasse können bis zu 60 Reisende einen Sitzplatz einnehmen, in der 2. Klasse



sind es 80 Fahrgäste. Während man in der 1. Klasse eine 2+1-Sitzanordnung wählte, stehen in der 2. Klasse vier Sitze in 2+2-Anordnung nebeneinander. Etwa die Hälfte der Sitze steht in Fahrtrichtung, die andere gegen die Fahrtrichtung. In der Mitte der Wagen gibt es deshalb ein offenes Abteil mit Vis-à-vis-Sitzanordnung. Die Einzel- bzw. Doppelsitze sind weich gepolstert und mit Plüsch bezogen. Rückenlehnen und Sitzflächen lassen sich stufenlos verstellen. Gepäckablagen gibt es über den Fenstern. Die Wagen besitzen eine Einkanal-Unterflurklimaanlage mit Mikrorechnersteuerung. Zwei parallel arbeitende Drehstromgeneratoren mit Gleichrichtern und eine Nickel-Cadmium-Batterie dienen der Energieversorgung.

Nach ihrem Einsatz in den oben genannten Zügen wurden die Wagen noch von der DR abgestellt, so dass keiner mehr zur DB AG kam. Später übernahm die DACH-Hotelzug AG die Wagen und lies sie zu Lounge- und Servicewagen für ihre »City-Night-Line«-Züge umbauen. In dieser Form sind sie auch heute noch unterwegs.

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.824 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200 S-Mg
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Anzahl der Sitzplätze	
Amhe	60
Bmhe	80
Heizung	Klima
Bremse	KE-GPR-Mg
Eigenmasse	43.000 kg
erstes Baujahr	1985
gebaute Stückzahl	
Amhe	3
Bmhe	7

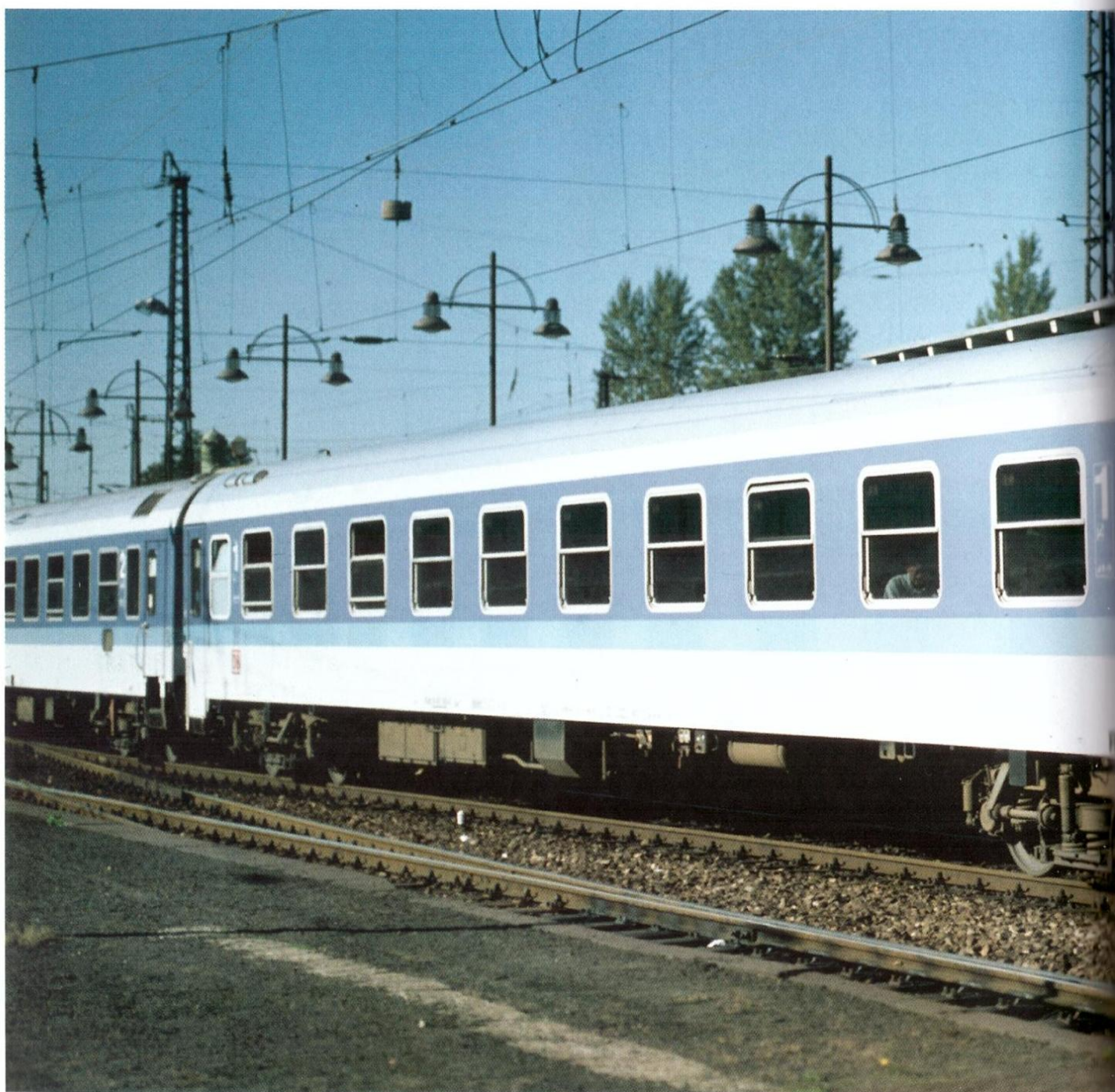


Abteilwagen Gattung Amz

Für den Einsatz in internationalen Schnellzügen bestellte die DR 1989 beim VEB Waggonbau Bautzen 40 Abteilwagen der 1. Klasse. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgte in den Jahren 1990 und 1991. Sie waren damit die letzten Neubau-Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn der DDR.

Die Wagen besitzen Drehgestelle der Bauart GP 200 mit Schraubenfedern. Eine kombinierte Scheiben- und Magnetschienenbremse mit Einheitswirkung soll die Wagen sicher zum Stillstand bringen. Dabei dient die Ma-

gnetschienenbremse nur als Zusatzbremse bei Schnellbremsungen. Der Wagenkasten ist Schweißkonstruktion aus Stahl-Leichtprofilen, die in Spantenbauweise als selbsttragende Röhre ausgeführt ist. Für die Beblechung wurde besonders witterungsbeständiger Stahl verwendet. Der Fußboden besteht sogar aus nicht-rostendem Stahl. Die elektropneumatisch gesteuerten, zweiflügeligen Schiebetüren an den Stirnwänden lassen sich über einen Schwenkgriff bedienen. Schwenkschiebetüren der Bauart Bautzen ermöglichen den Zugang vom Bahn-



steig aus. Sie haben eine geschwindigkeitsabhängige Blockierung und eine automatische Schließanlage. Die Übersetzfenster der Abteile sind 1.200 mm breit und weisen Wärme reflektierende Doppelglasscheiben auf. Zwischen den beiden EndEinstiegsräumen mit Toiletten befindet sich ein Seitengang, der zu zehn geschlossenen Abteilen führt. Die je sechs Sitze pro Abteil sind mit Stoff bezogen und können individuell eingestellt werden. Zudem können sie zu einer Liegefläche zusammengezogen werden. Auf dem Fußboden liegen Teppiche.



Länge über Puffer	26.400 mm
Wagenkastenbreite	2.825 mm
Wagenkastenhöhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200 S-Mg
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Anzahl der Sitzplätze	60
Heizung	Lhze
Bremse	KE-GPR-Mg (D)
Eigenmasse	39.500 kg
erstes Baujahr	1991
gebaute Stückzahl	40

Die Wagen haben eine Zweikanal-Luftheizung mit Zusatzbelüftung, die mit Thermostat überwacht und gesteuert wird. Die Zugsammelschiene überträgt die benötigte Energie von der Zuglok zu den Wagen.

Zunächst war für die Wagen ein Anstrich mit grüner Brüstung und beigefarbenem Fensterband vorgesehen. Die politische Entwicklung veranlasste die DR aber, die Wagen im Inter-City-Anstrichschema der DB mit grauem Kasten und rotem Fensterband vorzusehen. Davon ging man aber auch wieder ab und lackierte die Wagen im InterRegio-Schema der DB mit grauem Kasten und blauem Fensterband, obwohl die Wagen nie für diese Züge vorgesehen waren.

1994 gelangten die Wagen zur DB und wurden als Amz 210 eingereiht. Für den IR-Verkehr nach Skandinavien baute die DB fünf Wagen in gemischtklassige Wagen um und führte sie als Bauart ABomz 229. Ab 2001 wurden alle Wagen der 2. Klasse zugeordnet und als Bomz 210 bezeichnet, aber auch so ließen sich die Wagen nicht sinnvoll einsetzen, so dass sie die DB bis Ende 2002 abstellte. Die Wagen wurden aber nicht verschrottet, sondern fahren auch heute noch im »Allgäu-Express« (ALEX).

InterRegio-Wagen Gattung Bimz, Bimdz

Die DR übernahm nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten, die Zugkategorien der Deutschen Bundesbahn und dazu gehörten die InterCity-, die InterRegio-, die RegioExpress- und die RegionalBahn-Züge. Allerdings hatte sie keine geeigneten Wagen, um diese Züge anbieten zu können. Auf der anderen Seite standen ihr zahlreiche Wagen vom Typ »langer Halberstädter« (siehe Seiten 36 bis 39) zur Verfügung. Die Wagen waren zwar erst ein paar Jahre alt, entsprachen aber mit ihrer Inneneinrichtung mit geschlossenen Abteilen nicht den Vorgaben für IC- und IR-Züge. Deshalb entschloss sich die Reichsbahn, diese Wagen in InterRegio-Wagen umzubauen.

Die IR-Züge der DB führten vier Wagenbauarten, reine 1.-Klasse-Wagen der Bauart Aim(z), Bistrowagen mit 1. Klasse-Abteilen der Bauart ARKimbz und reine 2. Klasse-Wagen der Bauart

Bim(z). Dazu kamen noch 2.-Klasse-Wagen mit Fahrradabteilen der Bauart Bimdz. Bei den ersten beiden Typen entschloss sich die Reichsbahn, Wagen der DB-Bauarten zu übernehmen, die 2.-Klasse wollte sie mit ihren selbst umgebauten Wagen bestücken. Den Umbau übernahm das Raw Halberstadt. Weil die DR-Wagen nur zehn oder elf Abteile hatten, mussten komplett neue Seitenwände gefertigt werden, um auf zwölf Abteile zu kommen, wie sie bei den 2.-Klasse-IR-Wagen gefordert wurden. Der Umbau begann 1991 und ging bis 1993. Insgesamt entstanden 252 Bimz und 62 Bimdz.

Als Drehstelle wurden solche der Bauart GP 200 S-Mg verwendet. Sie haben eine Druckluft-Scheibenbremse der Bauart KE-GPR (D)-Mg mit Einheitwirkung sowie eine Magnetschienenbremse und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen. Der selbsttragende



Aufbau setzt sich aus Untergestell, Seitenwänden, Stirnwänden und Dach zusammen. Gummiwülste und zweiflügelige Schiebetüren sichern die Stirnübergänge. An den Enden befinden sich Drehfalttüren in den Seitenwänden. Sie Türen haben eine Schließ- und Blockiereinrichtung. Die alten Fenster der Spenderwagen wurden durch neue Fenster ersetzt. Dabei wurden Übersetzfenster und feste Fenster eingebaut. Im Innenraum befinden sich fünf geschlossene Abteile an den Enden und zwei Großräume in der Mitte der Wagen. In den beiden Vorräumen sind die Toiletten. Bei den Wagen mit Mehrzweckabteil wurden an einem Ende der Vorraum, die Toilette und das angrenzende Abteil weggelassen. Kurze Seitengänge verbinden die Abteile und die Großräume mit den Einstiegsräumen.

In den geschlossenen Abteilen befinden sich je fünf verstellbare Einzelsitze. Die beiden Plätze



Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.825 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200 S-Mg
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Anzahl der Abteilsitzplätze	
Bimz	25
Bimdz	20
Anzahl der Großraumsitzplätze	35 + 6
Klappsitze im Fahrradabteil	5
Heizung	Lhze
Bremse	KE-GPR-Mg (D)
Eigenmasse	
Bimz	43.000 kg
Bimdz	41.000 kg
erstes Baujahr	1991
gebaute Stückzahl	
Bimz	252
Bimdz	62

am Seitengang sind Klappsitze. Der klappbare Kindersitz am Fenster kann ebenfalls als Gepäckablage genutzt werden. Spiegel, Gepäckablagen und Klappische vervollständigen die Ausstattung. In den Großräumen sind die gepolsterten Einzelsitze teilweise vis-a-vis, teilweise in Reihe eingebaut. An der Wand des Seitengangs gibt es sechs Klappsitze.

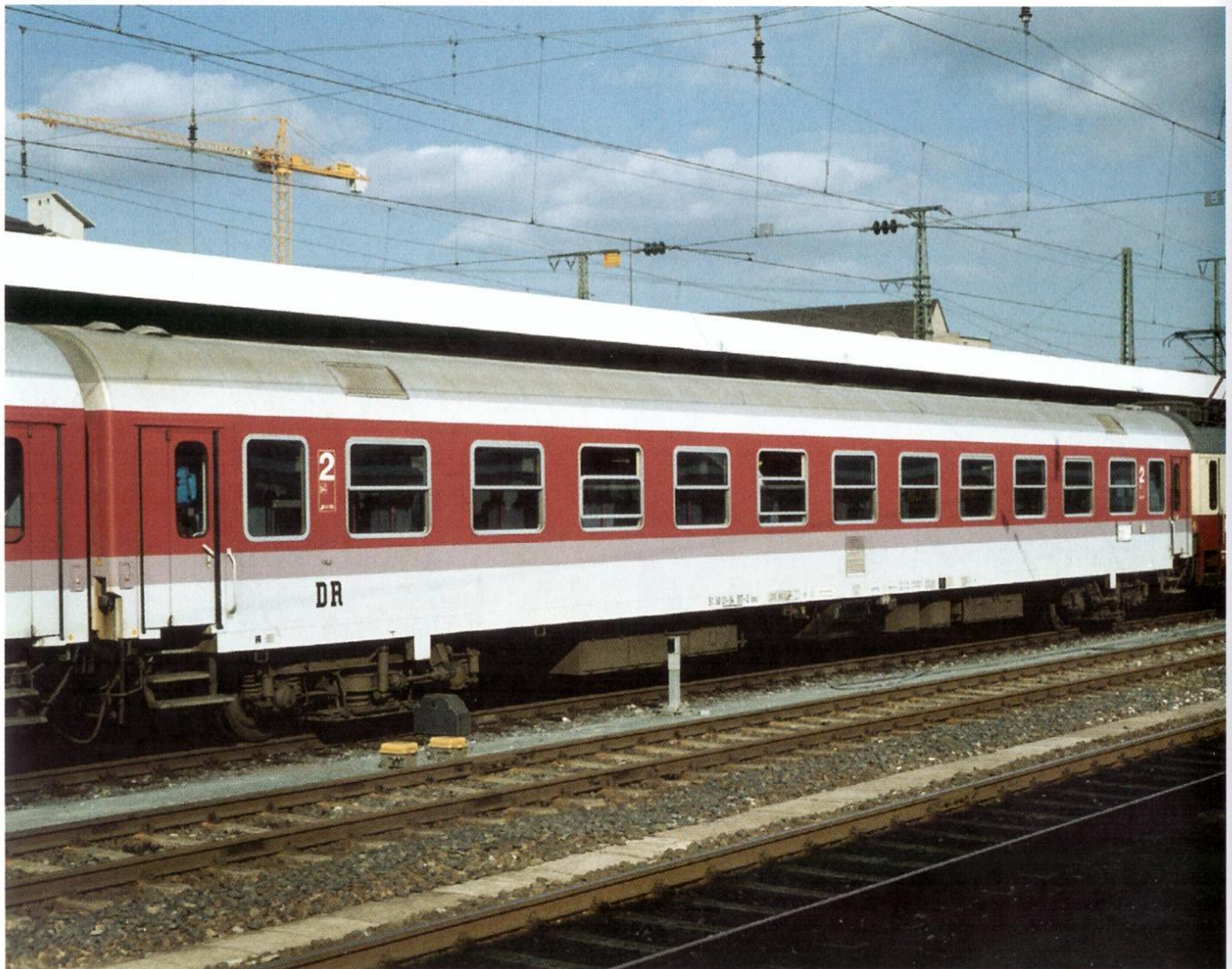
Während die meisten Wagen mit offenen WC-Systemen geliefert wurden, gibt es auch Wagen, die für den Einsatz auf Schnellfahrstecken ein geschlossenes WC-System erhielten. Das geschlossene System wurde später bei allen Wagen nachgerüstet. Alle Wagen werden über die Zugsammelschiene mit elektrischer Energie versorgt. Es gibt sowohl Wagen mit Einspannungsanlage als auch mit Mehrspannungsanlage.

1994 wurden die Wagen von der DB AG übernommen und als Bimz 256, Bimz 259 bzw. Bimdz 267 eingereiht.

InterCity-Wagen Gattung Bomz

Wie auf Seite 44 dargestellt, war die Deutsche Reichsbahn bestrebt, nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten das Zugangebot der DB zu übernehmen. Dazu gehörten ebenfalls die hochwertigen InterCity-Züge. Aber auch dafür hatte die Reichsbahn keine passenden Wagen. Anfang der 1990er-Jahre hatten sich die Abteilwagen vom Typ »lange Halberstädter« schon im Betrieb bewährt. Was lag also näher, die IC-Wagen aus den D-Zug-Wagen abzuleiten. Wie bei den InterRegio-Wagen verzichtete die Reichsbahn auch hier wieder auf Wagen der 1. Klasse und Speisewagen. Es entstanden lediglich 2.-Klasse-Wagen. Bei deren Ausführung lehnte man sich an die Abteilwagen an, verzichtete also auf Großräume wie bei den IR-Wagen. Gebaut wurden die Fahrzeuge der Bauart Bmz in Halberstadt. Zunächst hatte man den IR-Anstrich mit blauem Fensterband vorgesehen. Nach der

Lieferung der ersten Wagen entschied man sich dann aber für den IC-Anstrich mit rotem Fensterband und lackierte die IR-farbigen Wagen um. Ab 1991 entstanden insgesamt 112 Wagen. Sie laufen auf Drehgestellen der Bauart Bauart GP 200 S-Mg, mit denen sie bis zu 200 km/h schnell fahren können. Die Druckluft-Scheibenbremse gehört zur Bauart KE-GPR (D)-Mg mit Einheitswirkung und ist um eine Magnetschienenbremse ergänzt. Das Untergestell besteht aus Walzprofilen. Die beiden Außenlangträger, die beiden Hauptquerträger und die beiden Pufferträger bilden zusammen mit den zusätzlichen Hilfsträgern einen stabilen Rahmen, auf dem der selbsttragende Wagenkasten befestigt ist. Die einzelnen Baugruppen des Rahmens sind untereinander und mit dem Untergestell verschweißt. Drehfalttüren mit Schließ- und Blockiereinrichtung erlauben den seitlichen zum Zugang zu





den Wagen. Die Übersetzfenster mit Thermo-Doppelscheiben aus Sicherheitsglas besitzen einen Gewichtsausgleich.

Die Wagen weisen zwei Endvorräume auf, die mit einem Seitengang verbunden sind, der zu elf geschlossenen Abteilen führt. In den Abteilen stehen je sechs verstellbare und mit Stoff bezogene Einzelsitze. In beiden Vorräumen sind die Toiletten und Schalt- bzw. Ersatzteilschränke untergebracht. Eine Zweikanal-Luftheizung mit zusätzlicher Belüftungseinheit sorgt für angenehme Temperaturen. Eine Zugsammelschiene versorgt die Wagen mit elektrischer Energie. Es gibt Wagen mit Einspannungs- oder auch Mehrspannungseinrichtung.

Nach ihrer Abnahme gelangten die Wagen in den IC-Dienst. 1994 wurden sie von der DB AG übernommen und als Bomz 236 eingereiht. Durch die Umwandlung von IC-Zügen in ICE wurden die Wagen bereits ab Mitte der 1990er-Jahre ausgemustert bzw. verkauft.

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.825 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200 S-Mg
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Anzahl der Sitzplätze	66
Heizung	Lhze
Bremse	KE-GPR-Mg (D)
Eigenmasse	39.000 kg
erstes Baujahr	1991
gebaute Stückzahl	112

RegionalBahn-Wagen Gattung ABy, By 48

Als weitere Zugangebote übernahm die DR die RegionalExpress- bzw. die ReginalBahn-Züge. Auch hier fehlten aber die passenden Reisezugwagen, um diese Züge bilden zu können. Wie die DB – die ihre »Silberlinge« zu RB-Wagen umbauen ließ – entschied sich auch die Reichsbahn für einen Umbau vorhandener Wagen. Sie hatte über 1.200 Wagen der Gattung Bmh in ihrem Bestand, die mit ihrer Raumaufteilung den DB-Wagen ähnelten. Auch sie hatten drei Fahrgasträume, die durch zwei große Einstiegräume voneinander getrennt waren. Die DR ließ die Wagen in gemischtklassige Wagen der Bauart AByu und reine 2.-Klasse-Wagen der Bauart Byu umbauen. Auf Steuerwagen wurde zunächst verzichtet. Sie entstanden erst ab 1994 bei der DB AG. Für die als Bybdzf 482 bezeichneten Wagen dienten ebenfalls die Bmh als Spender. Zunächst wurden zwei gemischtklassige und ein 2.-Klasse-Probewagen gefertigt. Einer der AB-Wagen hatten den 1.-Klasse-Bereich in der Mitte zwischen den Einstiegräumen. Beim anderen AB-Wagen gehörte je eine Klasse zu einer Wagenhälfte, die Einstiegräume teilten jede Klasse in zwei Bereiche. Während die erste Ausführung in Serie ging, konnte sich die zweite nicht durchsetzen. Die Wagen wurden zunächst in den Ausbesserungswerken Potsdam, Delitzsch und

Halberstadt umgebaut. Nach der Wiedervereinigung kam noch die PFA (Partner für Fahrzeugausstattung GmbH) in Weiden hinzu. Zwischen Juni 1993 und März 1997 wurden insgesamt 268 Wagen der Bauart ABy gefertigt, von den Byu entstanden über 900 Exemplare.

Die Drehgestelle der Spenderwagen blieben beim Umbau erhalten und gehören zu den Bauarten Görlitz Va und GP 200-S. Beide Bauarten verfügen über Schraubenfedern für die Achs- und Wiegenfederung. Die Drehgestelle der Bauart Görlitz Va besitzen eine selbsttätige Einkammer-Druckluft-Klotzbremse der Bauart <R> KE-GPR mit Einheitswirkung. In die Drehgestelle der Bauart GP 200 S wurde eine Scheibenbremse der Bauart <R> KE-GPR (D) mit Einheitswirkung eingebaut. Das Untergestell ist aus Walzprofilen gefertigt und so ausgeführt, dass die Wagen auf Fahren verladen werden können. Ein gesickter Blechfußboden verstärkt die Konstruktion. Der Wagenkasten aus Abkantprofilen ist eine selbsttragende Schweißkonstruktion aus den Baugruppen Seitenwände, Stirnwände und Dach. Je zwei Drehfalttüren in den Seitenwänden führen in die beiden Einstiegräume. Die Türen weisen eine elektropneumatische Türschließeinrichtung und eine geschwindigkeitsabhängige Türblockiereinrichtung auf. In die Seitenwände der





Fahrgasträume wurden abwechselnd feste und Übersetzfenster mit Gewichtsausgleich eingebaut.

In der 1. Klasse sind geschlossene Abteile und ein Großraum zu finden. Die beiden Abteile haben je fünf Sitzplätze und zwei kleine Abstellflächen. Die 2. Klasse besitzt nur Großräume. Hier gibt es Einzelsitze in Reihen- und Vis-à-vis-Anordnung. Die Sitze bestehen aus einer Kunststoffschale und haben gepolsterte Sitzflächen und Rückenlehnen. Beim Umbau entfiel eine Toilette, so dass die Wagen nur noch eine Toilette aufweisen. Es gibt Wagen mit offenen und geschlossenen Toilettensystemen. Die Einkanal-Luftheizung hat eine manuelle Regelung mit Thermostat-Überwachung. Sie kann elektrisch oder mit Dampf betrieben werden. Je nach Ausstattung liefern Achsgeneratoren oder eine Zugsammelschiene die elektrische Energie für die Wagen.

Nach dem Umbau bekamen die Fahrzeuge den von der DB verwendeten Anstrich für Regionalbahn-Wagen mit hellgrauem Wagenkasten, türkisfarbenem Fensterband und grauem Dach. Das Fahrwerk war graubraun. Nach der Übernahme durch die DB wurden die Wagen als ABy(z) 407, AByu 408, By(u) 438 und By(z) 439 bezeichnet.

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.860 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz Va, GP 200-S
Achsstand im Drehgestell	2.500/2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze	
ABY 1./2. Klasse	25+1*/46+2*
By	80+6* oder 84+4*
Heizung	Lhzde
Bremse	
Görlitz Va	<R> KE-GPR
GP 200	<R> KE-GPR (D)
Eigenmasse	40.000 kg
erstes Baujahr	1993
gebaute Stückzahl	
ABY	268
By	ca. 950
* Kindersitze	

Doppelstock-Gliederzug Gattung DB 13

Ende der 1940er-Jahre entsprachen die alten Reisezugwagen der DR besonders im Berufs- und Vorortverkehr nicht mehr den gestiegenen Ansprüchen. Sie boten weder die geforderten hohen Platzkapazitäten, noch ermöglichten sie einen schnellen Fahrgastwechsel. Die Reichsbahn erinnerte sich in diesem Zusammenhang an die zweiteiligen Doppelstockwagen der Lübeck-

Büchener-Eisenbahn (LBE), mit denen diese Bahn schon vor dem Zweiten Weltkrieg einen schnellen Regionalverkehr zwischen Hamburg und Lübeck abgewickelt hatte. Sie übernahm die Konstruktion und brachte sie auf den neuesten technischen Stand. Die Reichsbahn ging sogar noch weiter und verlängerte die zweiteiligen Wagen um zwei Mittelteile zu vierteiligen Einheiten.



Damit konnten Züge für etwa 1.000 Reisende gebildet werden, die nicht länger als 100 m waren. Die vierteiligen Einheiten wiesen nämlich eine Länge von knapp über 73 m auf und boten 900 Plätze.

Entwicklung und Bau übernahm das »Zentrale Konstruktionsbüro Waggonbau« – LOWA Waggonbau in Görlitz. Anfang 1952 wurde dann der erste Zug in Betrieb genommen. Entsprechend der Klassenteilung wurde der Wagen noch der 3. Klasse zugewiesen und als »SC« mit der Nummer 10 601 bezeichnet. Die einzelnen Elemente unterschied man mit den Buchstaben a bis d hinter der Wagennummer. Danach folgte eine erste, neun Züge umfassende Bauserie und weitere fünf Vierteiler kamen Anfang 1953 zur DR. Sie wurden im Ende 1953 abermals um zusätzliche Garnituren ergänzt. Im Juli 1957 endete dann nach 81 Wagen zunächst die Be-

schaffung der Vierteiler und es wurden die zweiteiligen Wagen gebaut.

Der Bedarf an Vierteilern war aber noch nicht gedeckt, so dass 1961 deren Produktion abermals aufgenommen wurde. Diese Bauserie wurde auf den neuesten Stand gebracht und als Fahrzeuge der 2. Klasse abgeliefert. Durch die Klassenreform wurden die 3.-Klasse-Wagen der ersten Baureihe in die 2. Klasse aufgestuft. Die letzte Baureihe der hier vorgestellten vierteiligen Doppelstockwagen wurde ab 1970 an die Reichsbahn geliefert. Wichtigste Änderung dieser Wagen waren die Wendezugsteuerung und der Führerraum mit den entsprechenden Einrichtungen an einem Wagenende.

Die Wagen besitzen an ihren Enden zweiachsige Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht. Zwischen den Segmenten laufen dreiachsige Mitteldrehgestelle. Sie sind als Jakobsdrehgestelle



ausgeführt, weil sich je zwei Wagenkästen auf ihnen abstützen. Die Druckluftbremse der Bauart Hildebrandt-Knorr Hik-P-A hat eine selbsttätige Lastabbremmung. Die Seitenwände in Spantenbauweise sind mit einer Bodenwanne und dem Dach zu einer tragenden Röhre verbunden. Wegen der Aerodynamik sind die Dachenden weit heruntergezogen. Acht große Einstiegsräume mit doppelflügeligen Schiebetüren sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel. Auf Türschließ- oder Sicherheitseinrichtungen wurde zunächst verzichtet. Eine breite Treppe in der Mitte führt von den Einstiegsräumen zum Oberstock. Der Unterstock ist durch zwei seitliche Treppen zu erreichen. Bei den Seitenfenstern im Oberstock kann der untere Teil verschoben werden. Bei den Fenstern im Unterstock lässt sich der obere Teil nach innen klappen.

Der Innenraum bietet große Freiflächen an den Wagenenden und über den mittleren Drehgestellen für stehende Fahrgäste. Im Ober- und Unterstock befinden sich offene Fahrgasträume. Bei der Inneneinrichtung gibt es mehrere Varianten. Bei einigen Wagen hat der Unterstock Längsbänke, bei anderen sind überall Bänke in vis-a-vis Anordnung eingebaut. Während bei den ersten Wagen noch Holzbänke mit Latten verwendet wurden, baute man später gepolsterte und mit Kunstleder bezogene Sitze ein. Die zuerst gebauten Wagen hatten zunächst nur eine Niederdruck-Dampfheizung. Ab 1955 wurde bei ihnen eine elektrische Heizung nachgerüstet, die in allen anderen Wagen bereits ab Werk vorhanden war. Der Oberstock wird über Lüfter der Bauart Kuckuck mit Frischluft versorgt. Im Unterstock garantiert eine Druckbelüftung frische Luft. Achsgeneratoren mit Riemenantrieb an den mittleren Drehgestellen versorgen die drei getrennten, parallel geschalteten Energieversorgungsanlagen jeder Einheit.

Die Doppelstockwagen wurden mit dunkelgrünen Wagenkästen, schwarzen Laufwerken, schwarzen Bodenwannen und grauen Dächern geliefert. Wagen der Baujahre 1952 und 1953 trugen zwischen den Fenstern die Buchstaben »DR« und darunter »USSR-Zone«. Ab 1954 war

Länge über Puffer bzw. Kupplung	
Endwagen	19.750 mm
Mittelwagen	16.350 mm
Zug	73.400 mm
Breite	2.860 mm
Höhe	4.600 mm
Drehzapfenabstand	
Endwagen	16.300 mm
Mittelwagen	16.750 mm
Achsstand (Zug)	69.100 mm
Drehgestellbauart	0926/0927
Achsstand im Drehgestell	
Endgestell	3.000 mm
Mittelgestell	2 x 1.800 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze	444
Heizung	Nuhz
Bremse	Hik-P-A
Eigenmasse	145.000 kg
erstes Baujahr	1952
gebaute Stückzahl	152

die Aufschrift »DEUTSCHE REICHSBAHN« angebracht, die aber später wieder gegen die Buchstaben »DR« ausgetauscht wurde. Ab 1980 wurde ein helleres Grün verwendet und die Bodenwannen in die Kastenlackierung mit einbezogen. Die Dächer waren nun braun. Wagen, die im Großraum Rostock eingesetzt wurden, hatten eine zweifarbige Lackierung. Bei ihnen waren die unteren Teile der Wagenkästen und die Stirnseiten blau. Oben waren die Seitenwände grau.

1994 kamen noch einige Garnituren zur DB AG, die sie mit den Bauartnummern 573 bis 578 und 588 bis 590 in ihren Bestand einreichte. Ende 1995 waren sie aber bereits von den Gleisen verschwunden.

Doppelstock-Gliederzug Gattung DB 7

Die auf den vorhergehenden Seiten vorgestellten vierteiligen Doppelstockwagen der Reichsbahn hatten sich in ihren ersten zwei Betriebsjahren durchaus bewährt. Es zeigte sich aber, dass sie bei schwankenden Fahrgastzahlen oder Defekten sehr unflexibel waren, denn sie konnten entweder als vierteilige Einheit oder gar nicht eingesetzt werden. Einzelne Segmente konnten nicht ohne großen Aufwand aus den Garnituren herausgenommen werden. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, begann die DR schon 1954 mit der Beschaffung zweiteiliger Doppelstockeinheiten. Sie konnten die Vierteiler bei Bedarf verstärken oder auf weniger frequentierten Strecken und in Tagesrandlagen allein eingesetzt werden. Der VEB Waggonbau Görlitz lieferte zunächst zwölf zweiteilige Einheiten. Sie sind mit den Vierteilern nahezu baugleich, weil sie aus den beiden Endwagen der Vierteiler bestehen. Danach endete zunächst die Beschaffung und die Reichsbahn nahm wieder Vierteiler in ihren Bestand auf. Erst 1961 gab es noch einmal eine Lieferung von Zweiteilern, die sich durch modernere Komponenten von den 1954er-Wagen unterschieden. Weitere Zweiteiler entstanden später aus Vierteilern, deren Mittelteile nach Bränden oder Unfällen ausgemustert werden mussten und nicht ersetzt wurden. Interessanterweise entstanden dabei so gut wie keine Dreiteiler.

Auch bei den Zweiteilern wurden an den Wagenden zweiachsige Enddrehgestelle der Bauart Görlitz III leicht verwendet. Das dreiachsige Mitteldrehgestell ist auch hier wieder als Jakobsdrehgestell ausgeführt und trägt beide Wagenhälften. Beide Drehgestellbauarten arbeiten mit Schrauben- und Blatttragfedern. Sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen. Alle Wagen besitzen eine Druckluftbremse der Bauart Hildebrandt-Knorr Hik-P-A mit selbsttätiger Lastabbremmung. Weil bei den Mitteldrehgestellen drei Radsätze gebremst werden, erhielten sie Bremszylinder mit größerem Durchmesser eingebaut als bei den zweiachsigen Enddrehgestellen. Die tragende Röhre des Aufbaus besteht aus den Bodenwannen, den Wänden und den Dächern. Der Aufbau ist geschweißt und wurde aus Profilen und Blechen in Spantenbauweise hergestellt.

Große Einstiegsräume mit doppelflügeligen Schiebetüren an beiden Enden einer jeden Hälfte ermöglichen den schnellen Fahrgastwechsel. Die Fenster in den Fahrgasträumen können durch Kurbeln geöffnet und geschlossen werden. Auch die Fenster der Toiletten lassen sich oben nach innen klappen. Sie sind weiß hinterlegt. Ober- und Unterstock sind über Treppen mit den normal hohen Einstiegsräumen verbunden. Die Toiletten und Diensträume befinden sich an



den Wagenenden. Die Großräume sind mit einer 2+3-Sitzteilung eingerichtet. Die gepolsterten Sitzbänke sind mit Kunstleder bezogenen. In den Diensträumen befinden sich Schreibtische, Sitzgelegenheiten, Regale und Schränke. Eine Niederdruck-Dampfheizung und eine elektrische Heizung sorgen im Winter für Wärme in den Wagen. Statische Lüfter auf dem Dach versorgen den Oberstock mit Frischluft. Im Unterstock wird Luft mit Hilfe einer Druckbelüftung ausgetauscht. Die Wagen bekommen ihre elektrische Energie aus zwei Achsgeneratoren mit Riemenantrieb, welche die Speicherbatterien speisen.

Alle Wagen wurden mit dunkelgrünem Kasten geliefert. Bodenwannen und Laufwerke waren schwarz, die Dächer grau. Zwischen den beiden Fensterreihen prangte der Schriftzug »DEUTSCHE REICHSBAHN«, der aber bald durch die Buchstaben »DR« und Zierlinien ersetzt wurde. In den 1980er-Jahren wurden die Wagenkästen chromoxidgrün und die Dächer braun lackiert. Bei der DB AG wurden noch einige Zweiteiler 1994 als DBx 587 und DBxq 588 eingereiht. Sie verschwanden aber schon bald danach von den Gleisen.

Länge über Puffer bzw. Kupplung	
Endwagen	19.750 mm
Zug	39.900 mm
Breite	2.860 mm
Höhe	4.600 mm
Drehzapfenabstand	2 x 16.300 mm
Achsstand (Zug)	35.600 mm
Drehgestellbauart	0926/0927
Achsstand im Drehgestell	
Endgestell	3.000 mm
Mittelgestell	2 x 1.800 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze	228
Heizung	Nuhz
Bremse	Hik-P-A
Eigenmasse	75.000 kg
erstes Baujahr	1955
gebaute Stückzahl	12



Doppelstock-Gliederzug Gattung DGB 12

Die bisher vorgestellten zwei- und vierteiligen Doppelstockzüge der Reichsbahn hatten sich in ihren ersten Betriebsjahren bewährt. Sie hatten jedoch den Nachteil, dass für die Einstiegsräume ein großer Teil der Wagen einstöckig ausgeführt werden musste. Dies veranlasste die Reichsbahn zu einer grundlegenden Neukonstruktion von Doppelstockwagen. Wichtiger Punkt bei der Ausführung der Wagen war nun ein Einsatz im Fernverkehr und im Verkehr zwischen den Bezirksstädten. Das heißt, man benötigte mehr Sitzplätze und weniger Verkehrsflächen für den schnellen Fahrgastwechsel. Diese Überlegungen führten schließlich zu einer fünfteiligen Doppelstockgarnitur, bei welcher die Mittelteile in ganzer Länge zweistöckig und die Einstiegsräume als Plattformen auf den Drehgestellen zu finden sind. Die kurzen »Mittelwagen« verbinden wieder je zwei Wagenteile und tragen zudem noch einen kurzen Aufbau mit den Einstiegtüren. Diese Konstruktion hat den Vorteil, dass die langen Mittelteile nicht auf den Drehgestellen laufen und so die Geräusch-

belästigung im Innern wesentlich geringer ist. Im Gegensatz zu den Vorgängern verwendete man bei diesen Wagen nur zweiachsige Mitteldrehgestelle.

Die Beschaffung dieser Wagen begann im Jahr 1957. Ab 1970 gab es eine weitere Serie der fünfteiligen Garnituren, die sich in zahlreichen Details von den Vorgängern unterschieden und die auch wieder im Nah- und Bezirksverkehr eingesetzt werden sollten. Nach der Lieferung dieser Wagen endete die Beschaffung dieses Fahrzeugtyps und die Reichsbahn nahm nur noch Doppelstock-Einzelwagen in ihren Bestand auf.

Die achshalterlosen Drehgestelle der Wagen verfügen über Schraubenfedern für die Achs- und Wiegenfederung. Die mehrlössige Druckluftbremse mit selbstständiger Lastabbremmung gehört zur Bauart Hildebrandt-Knorr. Der Wagenkasten ist eine selbsttragende Konstruktion aus Stahl, die ohne Untergestelle auskommt. Der Kasten ist in Leichtbau gefertigt, besteht aus abgekanzelten Blechen und ist nach unten







Länge über Puffer bzw. Kupplung	
Endwagen	21.275 mm
Zug	104.300 mm
Breite	2.870 mm
Höhe	4.650 mm
Drehgestellbauart	
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze	614
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	Hik-P-A
Eigenmasse	143.000 kg
erstes Baujahr	1957
gebaute Stückzahl	64

durch tiefe Bodenwannen abgeschlossen. Die Stirnübergänge mit Gummiwülsten sind auf Höhe des Oberstocks angebracht, so dass sie mit Übergängen einstöckiger Reisezugwagen gekuppelt werden können. Dies ist nur mit speziell für diese Einheiten vorgesehenen Wagen möglich. Bei der Bauserie ab 1970 verlegte man die Stirnübergänge auf normale Höhe, so dass diese Wagen freizügig gekuppelt werden konnten. Für den Einsatz im Nahverkehr erhielten einige dieser Wagen auch eine Wendezugsteuerung mit einem Führerraum an einem Ende.

Als Einstiegstüren wurden zweiflügelige Schiebetüren aus Leichtmetall verwendet. Von den Einstiegräumen führen Treppen in die Großräume im Unter- und Oberstock. Die Großräume sind mit offene Abteilen ausgestattet, die eine

2+2-Sitzteilung mit Mittelgang haben. Die gepolsterten Sitze sind mit Kunstleder bezogen. Über den Sitzen befinden sich Gepäckablagen. Eine Niederdruck-Umlaufheizung soll für behagliche Temperaturen in den Fahrgasträumen sorgen. Die beiden Enddrehgestelle sind mit insgesamt vier Generatoren mit Flachriemenantrieb ausgestattet, welche die gesamte Garnitur mit elektrischem Strom versorgen. Die Leistung dieser Generatoren reicht aber nicht aus, um die Wagen vollständig zu versorgen, deshalb gibt es Generatorwagen, welche den Zügen beigelegt werden.

Die Wagen wurden im typischen Grün der frühen Reichsbahn geliefert und trugen den Schriftzug »Deutsche Reichsbahn« zwischen den Fenstern. Die Dächer waren dabei grau, die Laufwerke schwarz lackiert. Später wurde die Aufschrift durch die Buchstaben »DR« ersetzt und der Wagenkasten in einem helleren Grün gestrichen. Alle Wagen schieden bis Ende 1993 aus dem Bestand der DR aus, so dass keiner mehr zur DB gelangte.

Doppelstockwagen Gattung DBmu, DBmq

Obwohl die mehrteiligen Doppelstockzüge in Bezug auf Änderungen der Fahrgastzahlen und Schäden recht unflexibel waren, beschaffte die Reichsbahn diese Fahrzeuge bis in die 1970er-Jahre. Ende der 1960er-Jahre hatte die Reichsbahn aber schon Pläne für Doppelstock-Einzelwagen auf dem Tisch, denn mit ihnen konnten dem Bedarf angepasste Zuglängen gebildet und Schadwagen schnell ausgereiht werden. Durch die Stirnübergänge können sich die Reisenden während der Fahrt im ganzen Zug verteilen. Diese Vorteile wurden aber durch ein höheres Gewicht pro Sitzplatz etwas abgeschwächt.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1972 wurden die ersten beiden Probewagen dieser Bauart präsentiert – einer mit Klotzbremsen, einer mit Scheibenbremsen. Beide kamen vom VEB Waggonbau Görlitz. Nach dem Ende der Messe wur-

den die beiden Fahrzeuge gründlich untersucht und 1973 von der DR übernommen. Bereits ein Jahr später kamen der ersten Serienwagen zur DR. Dabei wurde ein Teil der Lieferung als Steuerwagen ausgeführt. Einige erhielten eine Zugsammelschiene, die anderen waren mit Achsgeneratoren ausgestattet. Die letzten Wagen wurden 1991 in Dienst gestellt.

Die Wagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz VI mit Schraubenfedern, die besonders für die höheren Belastungen bei Doppelstockwagen dimensioniert sind. Es wurden Klotzbremsen der Bauart KE-P-A oder Scheibenbremsen der Bauart KE-P-A (D) verbaut. Wagen mit Klotzbremse können bis zu 120 km/h schnell fahren, Wagen mit Scheibenbremsen bis zu 140 km/h. Der Wagenkasten ist selbsttragende Schweißkonstruktion aus Leichtprofilen, die an den Wagenden







mit Untergestellvorbauten ergänzt wurde. Die Stirnübergänge sind so gebaut, dass die Wagen freizügig mit einstöckigen Fahrzeugen gekuppelt werden können. Sie haben Gummiwülste und werden durch zweiflügelige Schiebetüren verschlossen. Zwei Einstiegsräume im Unterstock zwischen den Drehgestellen mit doppelten Schiebetüren ermöglichen den Zugang zu den Fahrgasträumen. Sie haben eine Druckluft-Schließanlage mit optischen und akustischen

Warnsignalen. Die Fenster im Unter- und Zwischenstock sind teilweise fest und teilweise als Klappfenster ausgeführt. Im Oberstock wurden Hebefenster mit Gewichtsausgleich eingebaut. In den Fahrgasträumen stehen gepolsterte Doppelsitze mit Kunstlederbezug. Eine Einkanalheizung im Dachraum an einem Wagenende erwärmt die Wagen im Winter. Dazu wird die warme Luft unter den Sitzgestellen in die Räume eingeblasen. Die Regelung übernehmen Ther-



mostate. Die Heizung kann elektrisch oder mit Dampf betrieben werden.

Die ersten Wagen wurden noch im typischen DR-grün geliefert, doch schon bald erhielten die Wagen einen zweifarbigen Anstrich mit beigefarbenem Wagenkasten und Dach. In Höhe der Fenster an den Wagenenden läuft ein breiter grauer Streifen entlang der Seitenwände. Für die rund um Berlin eingesetzten »Sputnik«-Züge bekamen einige Wagen einen Anstrich mit rotem

Länge über Puffer	26.800 mm
Breite	2.780 mm
Höhe	4.630 mm
Drehzapfenabstand	19.500 mm
Achsstand	22.000 mm
Drehgestellbauart	Görlitz VI K-Do, Görlitz VI S-Do
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 oder 140 km/h
Anzahl der Sitzplätze	
Oberstock	64
Zwischenstock	16
Unterstock	48
Heizung	Lhze
Bremse	KE-P-A (D)*
Eigenmasse	44.000 kg
erstes Baujahr	1972
gebaute Stückzahl	
DBm	455
DBmq	120

Wagenkasten, grauem Fensterband und ebenfalls grauem Dach. Der dunkel lackierte Unterbereich war durch einen schmalen hellen Streifen vom Kasten abgesetzt.

Nach der Übernahme durch die DB AG wurden die Wagen je nach Ausstattung als DBmu 743, DBmuz 745 oder DBmuz 746 eingereiht. Die Steuerwagen waren in den Listen der DB AG als DBmq 771, DBmqz 773, DBmq 775 oder DBmq 776 zu finden. Bereits 1992 begann das Raw Wittenberge mit der Modernisierung der Wagen. Sie erhielten unter anderem mit Stoff bezogenen Sitze, mehr Fenster und neue Einstiegstüren. Die Wagen wurden dann von der DB AG als DBuz 747, DBmu 748 und DBuz 749 bezeichnet. Auch die Steuerwagen wurden umgebaut und dann als DABbuzf 777 und DABbuzf 778 geführt.

Doppelstock-Steuerwagen Gattung DABgbuzf

Die letzte Neuentwicklung der DR auf dem Sektor Reisezugwagen sind die hier vorgestellten doppelstöckigen Steuerwagen der Bauart DABgbuzf 760. Sie wurden in Auftrag gegeben, weil mit den Vorgängern der Bauart DBmqz der Bedarf an solchen Wagen noch nicht gedeckt werden konnte. Die Wagen bauen zwar auf den DBmqz auf, unterscheiden sich aber bei der Konstruktion und der Ausstattung grundlegend von den Vorgängern. Besonders auffällig sind der neue Steuerkopf und die im oberen Stock gewölbten Seitenfenster. Somit konnte der Wagenkasten in diesem Bereich besser an das Lichtraumprofil angepasst und der Querschnitt der Räume im Oberstock vergrößert werden. Die Waggonbau Görlitz GmbH bekam den Auftrag für die Fertigung von 100 dieser Steuerwagen und 1992 erhielt die DR die erste, 25 Wagen umfassende Serie. 1993 folgten die restlichen 75 Wagen in einer zweiten Lieferserie.

Die modifizierten Drehgestelle der Bauart Görlitz VI S-Do sind um die von Steuerwagen benötigten Zusatzeinrichtungen wie Sandstreuanlage, Schienenräumer und Spurkranzschmierung ergänzt. Um die Sicherheitseinrichtungen bedienen zu können, sind Schaltmagneten an den Drehgestellen aufgehängt. Die Einkammer-Druckluft-

Scheibenbremse der Bauart Knorr <R> KE-PR-A (D) gehört zu einer verstärkten Ausführung, die speziell für Doppelstockwagen gebaut wurde. Wie die früheren Doppelstockwagen haben auch diese Steuerwagen kein Untergestell. Seitenwände, Dach und eine Bodenwanne bilden eine tragende Röhre, die an den Wagenden um Untergestellvorbauten ergänzt ist. Diese Vorbauten können mit einer automatischen Mittelpufferkupplung bestückt werden.

Zwei große Einstiegräume mit doppelflügeligen Schiebetüren im Unterstock ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel. Sie liegen nur 600 mm über der Schienenoberkante. Treppen führen in den Zwischen- und weiter in den Oberstock. In den Fahrgasträumen sind Klappfenster eingebaut, von denen einige als Notausstiege genutzt werden können. Eine große Panorama-scheibe an der Stirnseite des Führerraums erlaubt eine besonders gute Streckensicht. Damit der Lokführer den Zug bei der Abfahrt kontrollieren kann, lassen sich die Seitenfenster des Führerraums öffnen.

Der 1.-Klasse-Bereich wurde hinter dem Führerraum im Zwischen-, Unter- und Oberstock vorgesehen. Der restliche Wagen wurde der 2. Klasse zugeschlagen. Dabei ist im Unterstock ein Mehr-



zweckraum mit Klappsitzen an den Seitenwänden vorhanden. Hier befindet sich auch die behindertengerechte Toilette. Im Zwischenstock am Wagenende sind ein Dienstraum für den Zugführer und ein Schaltschrank. In den Fahrgasträumen wurden neu entwickelte Einzel-Schalensitze in unterschiedlichen Anordnungen und – je nach Klasse – in unterschiedlichen Ausführungen eingebaut. So haben die Sitze in der 1. Klasse beispielsweise zusätzliche Kopfpolster.

Die Wagen besitzen Einkanal-Luftheizanlage, die auch nur zur Belüftung der Innenräume genutzt werden kann. Im Führerraum befindet sich eine separate Klimaanlage. Die Wagen erhalten die elektrische Energie über die Zugsammelschiene aus der Lokomotive. Mit dem Führerpult können die gängigsten Ellokbaureihen der DB und der DR bedient werden. Es entspricht im Aufbau dem der Ellok-Baureihe 143. Reisende werden über ein Fahrgast-Informationssystem mit den wichtigsten Fakten zur Fahrt wie Namen der Haltestellen und Lage der Bahnsteige versorgt.

Die Wagen erhielten bereits bei ihrer Ablieferung den Anstrich für RegionalBahn-Wagen mit grauem Wagenkasten und türkisfarbigen Fensterbändern. Laufwerke und Bodenwannen wurden grau-braun gestrichen. Am Wagenkasten prangte das

Länge über Puffer	26.800 mm
Breite	2.780 mm
Höhe	4.630 mm
Drehzapfenabstand	19.500 mm
Achsstand	22.000 mm
Drehgestellbauart	Görlitz VI S-Do
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Plätze	
1./2 Klasse	28/44
Klappsitze	19
Heizung	Lhze, Elhz
Bremse	<R> KE-PR-A (D)
Eigenmasse	48.000 kg
erstes Baujahr	1992
gebaute Stückzahl	100

neue, runde Emblem der DR. Nach ihrer Ablieferung liefen die Wagen in den Ballungsgebieten um Berlin, Dresden, Halle, Leipzig und Rostock. 1994 gelangten alle Wagen zur Deutschen Bahn AG und wurden als DABgbuzf 760 eingereiht.

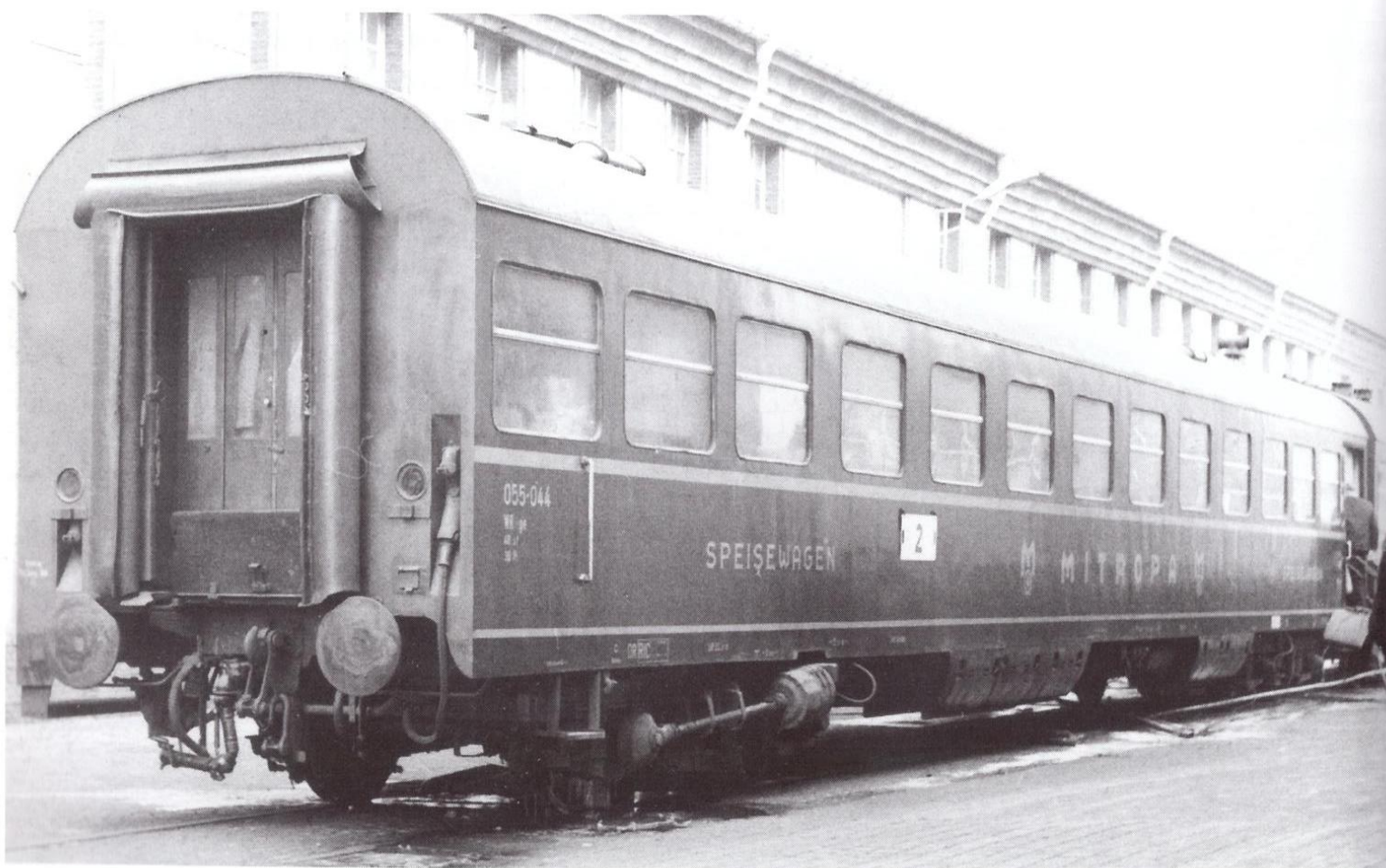


Speisewagen Gattung WRg (Gotha)

Nachdem das Modernisierungs- und Rekonstruktionsprogramm für Sitzwagen in vollem Gang war, begann die Deutsche Reichsbahn bzw. die MITROPA Anfang der 1960er-Jahre mit der Aufarbeitung der von ihr bewirtschafteten Speise- und Schlafwagen. Bis zum diesem Zeitpunkt besaß die MITROPA einen sehr bunten Speisewagenpark, der sich aus Vorkriegswagen der MITROPA, aber auch Wagen der CIWL bzw. der ISG zusammensetzte. Dazu kamen einige Wagen, die aus im Zweiten Weltkrieg im Bau abgestellten Wagenkästen entstanden, und einige Halbspeisewagen, die notdürftig aus alten Sitzwagen umgebaut wurden. Um diesem Mangel abzuhelpen, bekam die Hauptwerkstatt der MITROPA in Gotha den Auftrag, insgesamt neun einheitliche Speisewagen aus alten Reisezugwagen zu rekonstruieren. Für die ersten fünf Wagen verwendete man die Untergestelle alter Sitzwagen, die übrigen vier Fahrzeuge baute man auf alte Speisewagen auf.

Bei den ersten fünf Wagen verwendete man die Original-Drehgestelle der Spenderwagen weiter.

Die anderen vier Wagen bekamen achshalterlose Drehgestelle mit rollengelagerten Radsätzen. Später wurden auch die ersten fünf Wagen mit diesen Drehgestellen ausgestattet. Als Bremse wählte man eine Ausführung der Bauart Kunze-Knorr-Schnellbremse mit Bremsklötzen. Auf die Untergestelle der Spenderwagen montierte man einen Kasten aus unterschiedlichen Profilen, der von außen verblecht ist. Wie bei den Reko- und Mod-Sitzwagen sind auch hier die Seitenwände möglichst eben ausgeführt, d.h. sie sind an den Wagen nicht eingezogen und werden auch nicht schmaler. Damit sollte eine bessere und schnelle Reinigung der Wagen erreicht werden. Gummiwülste und Türen an den Stirnseiten ermöglichen den Übergang zu den angrenzenden Reisezugwagen. Bemerkenswert ist, dass die Speisewagen wie die Reko-Dreiachser auf jeder Längsseite jeweils rechts nur eine große Schiebetüre zum Bahnsteig hin haben. Man ging offenbar davon aus, dass Reisende eher in Sitzwagen einsteigen als in Speisewagen. Der so gewonnene Raum konnte

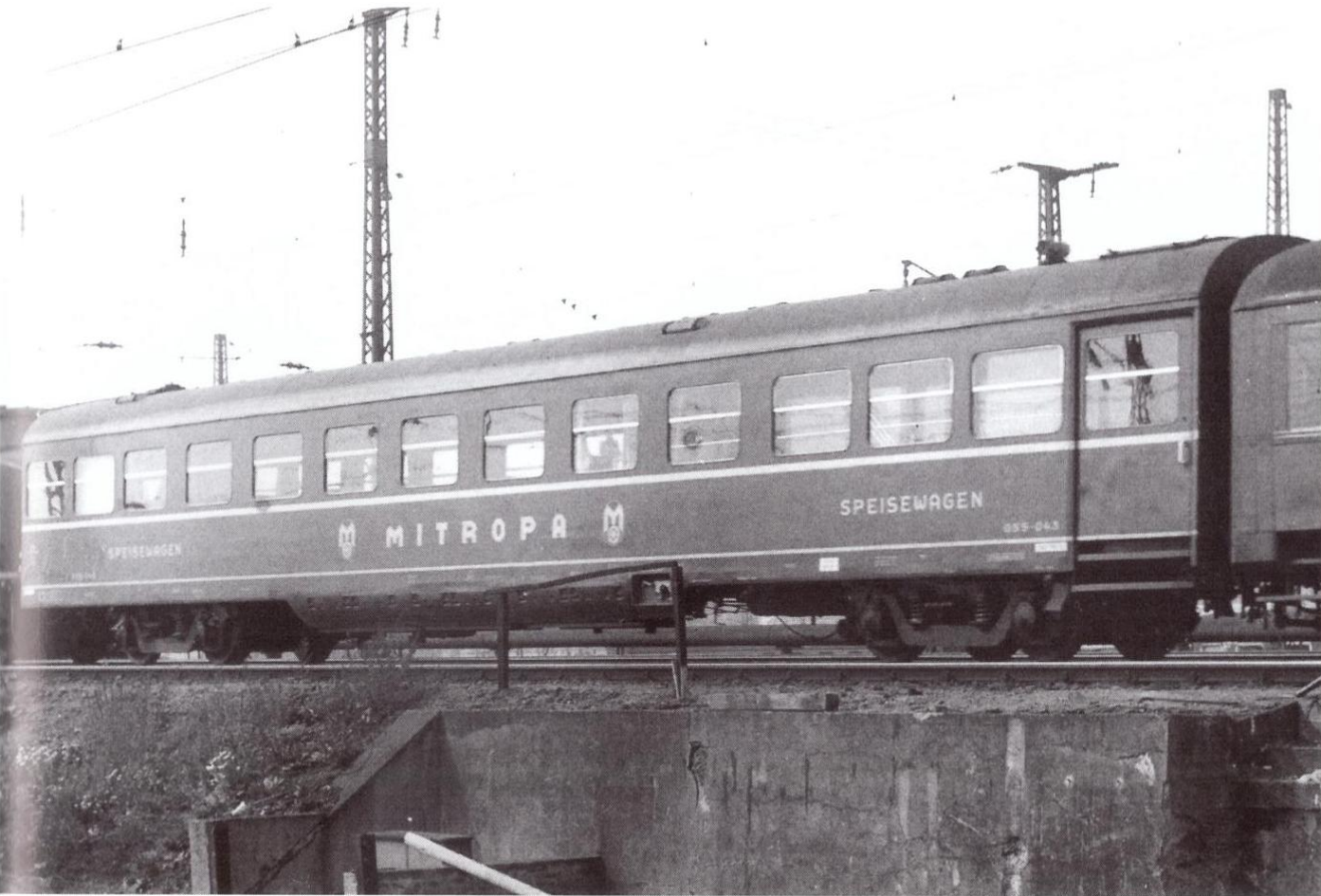


für die Küche und für Vorratsschränke genutzt werden.

Der Innenraum teilt sich in die beiden Vorräume, einen Speiseraum mit 36 Sitzplätzen an zwölf Tischen, einen Personalplatz, Schränke, eine Anrichte und eine Küche auf. Die letzten Beiden sind durch einen Seitengang voneinander getrennt. Zwischen Speise- und Dienstraum befindet sich eine Wand. Die Sitze im Speiseraum sind fest mit dem Boden verschraubt, gepolstert und mit Kunstleder bezogen. Der Herd der ersten fünf Wagen wurde mit Öl bzw. mit Propangas befeuert. Für die anderen Wagen wählte man eine Kohlefeuerung. Das warme Wasser für die Heizung wurde auf die gleiche Art und Weise gewonnen. Außerdem gibt es eine Dampfheizung, welche über die Hauptdampfleitung aus der Lok gespeist wird. Lüfter auf dem Wagendach ermöglichen den Luftaustausch zwischen dem Speiseraum und der Umgebung. In der Anrichte und der Küche stehen dafür Lüfter der Bauart Flettner zur Verfügung. Zwei riemengetriebene Achsgeneratoren

Länge über Puffer	22.900 mm
Breite	2.900 mm
Höhe	4.000 mm
Drehzapfenabstand	15.800 mm
Achsstand	18.300 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Speiseraumplätze	36
Heizung	Whzoö
Bremse	Kks
Eigenmasse	48.800 kg
Baujahr	1961
gebaute Stückzahl	9

pro Wagen liefern die elektrische Energie. Die Wagen erhielten den bordeauxroten Kasten für Speisewagen mit hellen Absetzlinien und Aufschriften. Laufwerke und Untergestell waren schwarz, das Dach grau gestrichen.



Speisewagen Gattung WRm (Görlitz)

Mit den neun, 1960/61 rekonstruierten Speisewagen konnte der Bedarf bei weitem noch nicht gedeckt werde, zumal immer mehr alte Wagen wegen ihres Zustands aus dem Bestand ausscheiden mussten. Deshalb beauftragte die DR bzw. die MITROPA den VEB Waggonbau Görlitz zur gleichen Zeit mit der Neukonstruktion einer Speisewagenbauart. Bei der Ausarbeitung lehnte sich Görlitz an die von der UIC und der OSShD zu dieser Zeit erarbeiteten Eckdaten für Reisezugwagen an und passte die Speisewagen an die Reisezugwagen Typ B an. Somit wiesen die Wagen eine Länge von 24,9 m auf und die Wagenenden wurden nicht eingezogen. 1961 lieferte Görlitz nach diesen Vorgaben 20 Speisewagen. Die neu konstruierten Drehgestelle der Bauart Görlitz V hatten einen Achsstand von 2.500 mm und sollten bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h eingesetzt werden können. Die Wagen besitzen aber eine Bremse der Bauart Knorr KE-GPR, die nur eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h zulässt. Das Untergestell besteht

aus den beiden Außenlangträgern, die durch zwei Hauptquerträger und zwei Kopffrüger zu einem stabilen Rahmen verbunden sind. Ein Sickenfußboden versteift diese Konstruktion. Der Wagenkasten ist in geschweißter Stahlleichtbauweise gefertigt. Das Gerippe ist von außen beblecht. Gummiwülste und Falldüren sichern die Stirnübergänge. Sie werden vom Personal bedient und bleiben während des Einsatzes offen. Die einfachen Drehtüren an den Wagenenden führen in die beiden Einstiegsräume. Übersetzfenster mit Doppelscheiben aus Sicherheitsglas ermöglichen eine gute Sicht nach draußen. Innen sind die Wagen in zwei Einstiegsräume, zwei Speiseräume, einen Vorratsraum für Getränke, eine Küche, eine Anrichte, einen Personalplatz und einen kurzen Seitengang aufgeteilt. Außerdem gibt es einen Dienstraum mit einem Waschbecken. Der Speiseraum ist durch eine Trennwand in zwei Bereiche unterteilt und bietet mit einer 2+1-Teilung 42 Reisenden einen Sitzplatz an einem der 14 Tische. Die blauen



Sitze sind mit Schaumgummi gepolstert und mit Kunststoff bezogen. Die Tische können nach oben geklappt werden, denn so lässt sich der Boden einfacher reinigen. In der Küche stehen u.a. ein ölgefeuerter Herd, ein elektrischer Kühlschrank und ein Spülbecken.

Eine Druckbelüftung versorgt die Innenräume mit Frischluft. Sie wird von außen angesaugt und durch Deckenkanäle in die Räume eingeblasen. Eine Warmwasserheizung mit Ölheizgerät sorgt für angenehme Temperaturen in den Wagen. Zusätzlich kann die Heizung mit Dampf aus der Hauptdampfleitung betrieben werden. Zwei kardangetriebene Generatoren an den Drehgestellen liefern die elektrische Energie. Außerdem können die Wagen an das Ortsnetz angeschlossen werden.

Die Wagen erhielten bordeauxrote Kästen, graue Dächer und schwarze Untergestelle bzw. Laufwerke. Die Absetzlinien und Aufschriften sind gelb. Die für den Touristenexpress vorgesehenen Wagen 055-101 und 055-102 verpasste man die hellblaue Wagenkastenlackierung dieser Züge. Später wurden auch die Wagen 51 50 88-40 119-2 und 40 120-0 blau la-

Länge über Puffer	24.900 mm
Breite	2.834 mm
Höhe	4.100 mm
Drehzapfenabstand	17.000 mm
Achsstand	19.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anzahl der Speiseraumplätze	42
Heizung	Whz
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	44.500 kg
Baujahr	1961
gebaute Stückzahl	20

ckiert. Anfang der 1970er-Jahre wurden auch sie bordeauxrot. Nach ihren Einsätzen in nationalen und internationalen Schnellzügen wurden die Wagen 1992/93 abgestellt und ausgemustert. Zwar kam keiner mehr zur DB AG, aber fast alle wurden von Museumsbahnen übernommen.



Speisewagen Gattung WRg 68

Weil die beiden bisher vorgestellten Speisewagenbauarten bevorzugt im internationalen Reisezugdienst gebraucht wurden, blieb der Mangel an neuen Speisewagen für den Inlandsverkehr weiterhin bestehen. Zwar behalf man sich auf den relativ kurzen Zugläufen innerhalb der DDR mit Halbspeisewagen. Weil aber viele Reisezüge in der DDR recht lang waren, brachten die Halbspeisewagen auch keine dauerhafte Lösung. Anfang der 1970er-Jahre lief das Reko-Programm im Raw Halberstadt noch auf vollen Touren. Die Maschinen zur Herstellung der Bauteile und auch die Montagestände standen zur Verfügung. Was lag also näher als diese Einrichtungen auch für den Bau von Speisewagen zu nutzen. So entstand ab 1973 die hier vorgestellte Speisewagenbauart, die sich weitgehend an die vierachsigen Reko-Wagen anlehnte. Zwischen 1973 und 1975 wurden 50 Wagen von der DR übernommen.

Die Drehgestelle gehören zur Bauart Görlitz V, besitzen Schraubenfedern und eine selbsttätige Druckluft-Klotzbremse der Bauart Knorr KE-GP. Die selbsttragende Schweißkonstruktion des Untergestells ist aus Leichtprofilen gefertigt, welche die Lang-, Quer- und Pufferträger bilden.

Auch der geschweißte Wagenkasten in Flächenbauweise ist selbsttragend. UIC-Drehfalttüren ermöglichen den Einstieg vom Bahnsteig aus. Die Seitenfenster sind als Klappfenster ausgeführt, deren oberer Teil nach innen geklappt werden kann. Ursprünglich war hinter dem langen Tresen kein Fenster vorhanden. Es zeigte sich aber bald, dass es dort dadurch sehr dunkel war, deshalb baute man in die Wagen der zweiten Bauserie dort zwei zusätzliche Klappfenster ein.

Der Speiseraum bietet bei einer 2+2-Sitzteilung 24 Sitzplätze an sechs Tischen. An der langen Theke können auf fünf Barhockern ebenfalls Reisende Platz nehmen. Küchen- und Vorratsraum schließen sich an die Theke an. An ihnen führt ein Seitengang vorbei. Die beiden Vorräume sind an den Wagenenden zu finden. Sitze und Tische im Speiseraum sind fest mit dem Fußboden verschraubt. Die Tische können nach oben geklappt werden. Die gepolsterten Sitze sind mit rotem Kunstleder bezogen. Hinter der Theke befindet sich ein hohes Büfett mit Vitrinen, Schränken und Fächern. Die Barhocker sind bei der zweiten Bauserie entfallen. In der Küche stehen zwei Gasherde, zwei Kühlschränke, eine



dreiteilige Spüle, ein Handwaschbecken und ein Trockenschrank. Die Dunstabzughaube dient gleichzeitig als Warmhalteschrank.

Die Wagen können mit Dampf oder elektrisch beheizt werden. Zwei Drehstromgeneratoren mit einer Leistung von 4,5 kW liefern den Strom. Aber auch aus dem Ortsnetz können die Wagen versorgt werden.

Nach ihrer Abnahme kamen die Wagen überwiegend im Binnenverkehr zum Einsatz. Sie waren sowohl in D-Zügen und in Städteexpresszügen zu finden. Um den Betrieb zu vereinfachen, baute die DR zwischen 1985 und 1988 alle 20 Wagen der ersten Bauserie und fünf Wagen der zweiten Lieferserie in Büfettwagen um. Dabei wurden im Speiseraum die Sitzplätze gegen Stehtische ausgetauscht und die Verkaufstheke auf Selbstbedienung umgestellt.

Die Wagen besitzen ein schwarzes Laufwerk. Langträger und Wagenkasten erglänzten in bordeauxrot, das Dach in grau. Ab 1982 wurden die Dächer braun lackiert. Die Aufschriften sind gelb. Wagen des Städteexpress erhielten einen Kasten mit orangefarbener Brüstung und beigefarbenem Fensterband. Wagen, in die ein Büfett

Länge über Puffer	18.700 mm
Breite	2.900 mm
Höhe	3.930 mm
Drehzapfenabstand	12.200 mm
Achsstand	14.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl der Speiseraumplätze	24
Heizung	Nuhz/EIHz
Bremse	KE-GP
Eigenmasse	31.000 kg
erstes Baujahr	1973
gebaute Stückzahl	50

eingebaut worden war, bekamen einen Anstrich mit hellbrauner Brüstung. Das Laufwerk blieb schwarz. Die Wagen schieden noch vor 1994 aus dem Bestand aus und so gelangte keiner mehr zur DB AG. Viele haben aber bei Museumsbahnen eine neue Bleibe gefunden.



Speisewagen Gattung WRm (Bautzen)

Mitte der 1980er-Jahre waren die letzten, von der DR für den internationalen Fernverkehr beschafften Speisewagen schon knapp 25 Jahre alt und entsprachen nicht mehr den gestiegenen Anforderungen der Zeit. Sowohl der Typ B als Basis als auch die Ausstattung und Einrichtung waren inzwischen veraltet. Außerdem hatten sich international inzwischen die Typen X und Z mit einer Länge von 26,4 m durchgesetzt. Diesmal bekam der VEB Waggonbau Bautzen den Auftrag und so entstanden 1984 insgesamt 25 Fahrzeuge, welche dem UIC-Merkblatt 567 zum Typ Z entsprechen. Zusätzlich wurde ein Sonderspeisewagen an das Ministerium für Nationalen Verteidigung (NVA) geliefert, der sich leicht von den MITROPA-Wagen unterschied.

Alle Wagen besitzen Drehgestelle der Bauart GP 200 S mit einer Druckluft-Scheibenbremse der Bauart KE-GPR (D). Eine Magnetschienenbremse kann nachgerüstet werden, um die Wagen mit 200 km/h verkehren zu lassen. Ohne sie sind nur 160 km/h erlaubt. Für den Rahmen des Untergestells wählten die Konstrukteure gekantete Leichtprofile aus Stahl. Sie ergeben Langträger, Querträger und die beiden Untergestellvorbauten. Der Wagenkasten bildet eine selbsttragende

Schweißkonstruktion aus Leichtprofilen in Flächenbauweise. Die torsionssteife Röhre ist mit besonders korrosionsresistentem Blech bekleidet. Die Wagen besitzen nur am Küchenende einen Einstiegsraum mit zwei Drehfalttüren. Am anderen Ende wurde auf eine Zustiegsmöglichkeit verzichtet. Die Übersetzfenster wurden aus wärmereflektierenden Thermoscheiben gefertigt.

Die Wagen haben einen Speiseraum mit 42 Sitzplätzen in einer 2+1-Anordnung mit Mittelgang. Tische und Sitze lassen sich zur besseren Reinigung des Bodens nach oben klappen. Beim NVA-Wagen wurden die festen Tische und Stühle gegen lose aufgestellte ersetzt. So kann die Tisch- und Sitzanordnung jederzeit verändert werden. Küche, Anrichte und Spülraum sind im Gegensatz zu den Vorgängern bei diesen Wagen als ein Großraum ausgeführt. Zu ihrer Ausstattung gehören u.a. Herde und Backröhren mit Propangas, Warmhaltebecken, Durchlauferhitzer, Kühltruhen und ein Tiefkühlfach. Ein Spülbereich und Schränke ergänzen die Ausstattung. In den Wagen gibt es eine Dusche und ein WC für das Personal sowie ein kleines Waschbecken für die Reisenden. Um die Trinkwasserqualität zu gewährleisten, besitzen die Wagen eine besondere Entkeimungs-



anlage. Die Fahrzeuge haben eine Luftheizung, die elektrisch über die Zugsammelschiene versorgt wird. Zudem ist auch der Betrieb mit Öl möglich. Eine durchgehende Hauptdampfleitung ist ebenfalls vorhanden. Lüfter der Bauart »Kuckuck« sorgen für den Luftaustausch. Sie werden durch angetriebene Dachlüfter ergänzt. Den Strom für die Verbraucher in den Wagen liefern drei kontaktlose Drehstrom-Achsgeneratoren. Einer von ihnen versorgt ausschließlich die Kühl- und Gefrierschränke.

Auch diese Wagen wurden noch mit rotem Kasten geliefert. Das Laufwerk ist schwarz, das Dach braun gestrichen. Die Anschriften sind gelb. Auf Absetzlinien wurde zunächst verzichtet, jedoch dann Anfang der 1990er-Jahre doch aufgemalt. Für den Einsatz in IC-Zügen erhielten die Wagen einen grauen Kasten mit orientrotem Fensterband. Der Salonwagen der NVA besaß einen grünen Wagenkasten mit grauem Dach.

Die Wagen wurden bevorzugt in die Bundesrepublik Deutschland und nach Polen eingesetzt. Sie waren aber auch in nationalen Schnellzügen unterwegs. 1991 ertüchtigte das Raw Gotha einige Wagen für den Einsatz in InterCity-Zügen. Sie erhielten eine neue Inneneinrichtung u.a. mit Tisch-

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.824 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200 S (Mg)
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl der Speiseraumplätze	42
Heizung	Lhzeö
Bremse	KE-GPR-Mg* (D)
Eigenmasse	43.000 kg
Baujahr	1984
gebaute Stückzahl	25 + 1 Salonwagen
*teilweise vorhanden	

lampen. Bis Mitte 1993 schieden alle Wagen aus dem planmäßigen Dienst aus, blieben aber noch im Bestand, so dass sie 1994 zur DB AG kamen und dort als WRm 130 eingereiht wurden. Die DB verkauft die Wagen aber recht bald an private Bahnunternehmen und Museumsbahnen.



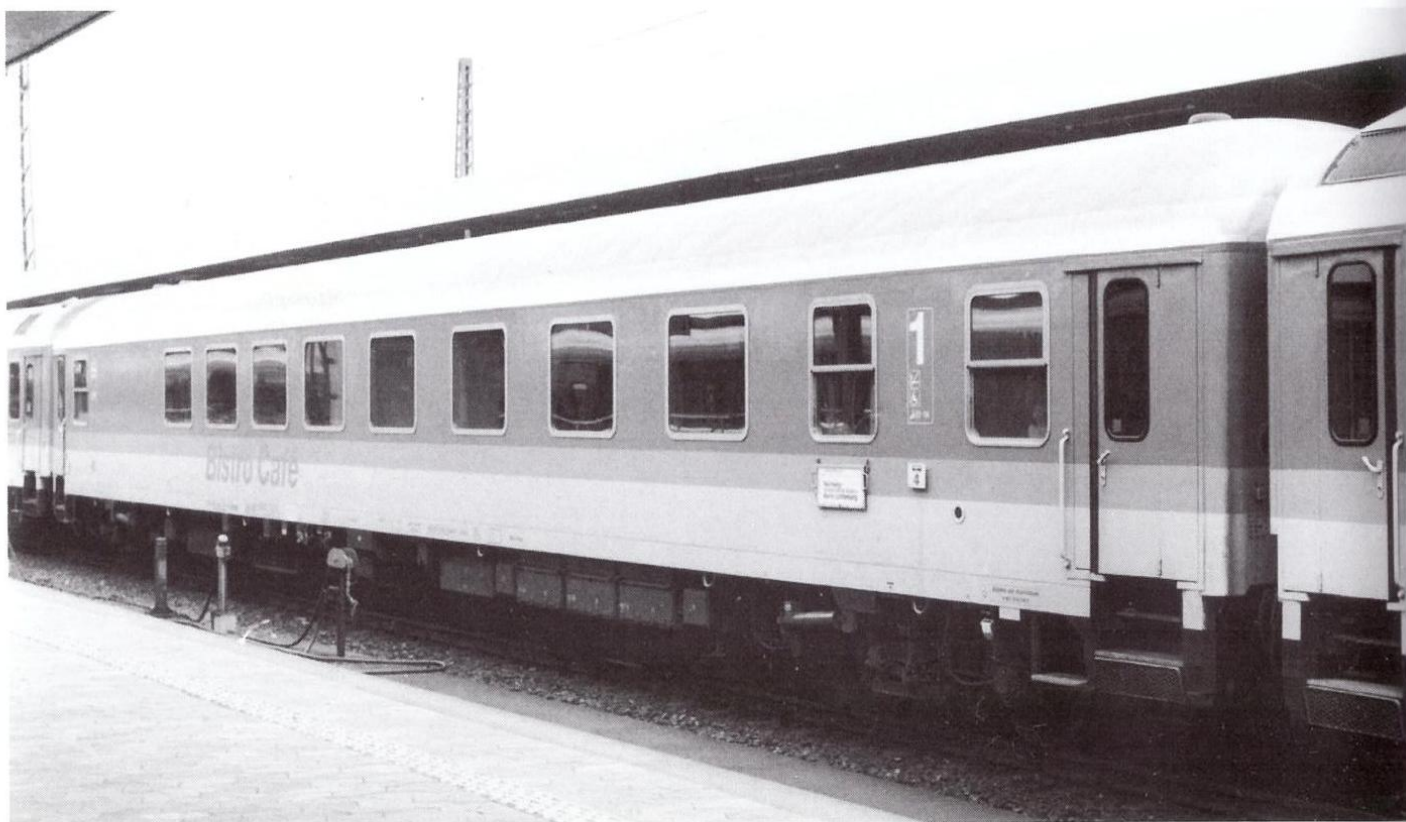
InterRegio-Wagen Gattung ARkimbz

Mit der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten übernahm die DR das Zugangebot der Deutschen Bundesbahn, zumal InterCity- und InterRegio-Linien nun »grenzüberschreitend« geführt wurden. Daraus entstand ein Bedarf an Wagen für diese Züge, welche bei der Reichsbahn zunächst nicht vorhanden waren. So kam es zu größeren Neu- und Umbauten, die auf den Bauarten der »langen Halberstädter« basierten. Für die IR-Züge entstanden aus ihnen die 2.-Klasse-Wagen der Bauart Bimz. IR-Züge bestanden in der Regel aus einem 1.-Klasse-Wagen der Bauart Aim, einem Bistro-Wagen der Bauart ARkimbz und mehreren 2.-Klasse-Wagen der Bauart Bim. Weil die Reichsbahn die beiden erstgenannten Bauarten nicht in ihrem Umbauprogramm hatte, entschied sie sich, diese Typen in den alten Bundesländern zu beschaffen.

Auch bei der DB waren die IR-Wagen durch Umbau entstanden. Die meisten Wagen wurden bei der PFA in Weiden gebaut. Dort nahm man auch für die DR-Bistrowagen die gemischtklassigen Wagen der Bauart ABm als Spender, denn bei ihnen musste der 1.-Klasse-Bereich lediglich modernisiert, der 2. Klasse-Bereich hingegen komplett umgebaut werden. 1993 übernahm

die Reichsbahn die Wagen 94 150-5 bis 94 173-1. Sie bekamen die Nummern 51 50 ... und das neue, grüne DR-Emblem mit grünen Buchstaben. So blieben sie aber nur kurz Zeit im Einsatz, denn 1994 kamen sie zur DB AG, erhielten die Nummern 51 80 ... und das neue DB AG-Logo.

Für die Wagen wählte man Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz 36 mit Schraubenfedern, Wankstützen und Schlingerdämpfern. Mit der selbsttätigen Druckluftbremse Bauart <R> KE-GPR-Mg (D) ep können die Wagen bis zu 200 km/h schnell fahren. Bleche und Walzprofile bilden das geschweißte Untergestell, das durch einen Wellblechboden ausgesteift und durch rammsteife Untergestellvorbauten ergänzt wird. Wagenkasten und Dach bestehen aus Stahl-Leichtprofilen und Blechen. Rammsäulen verstärken die Stirnseiten. Gummiwülste und zweiflügelige Schiebetüren ermöglichen den Übergang zu den Nachbarfahrzeugen. An den Wagenenden können Reisende durch Drehfalttüren ein- und aussteigen. Die Türen am Ende der 1.-Klasse besitzen einen zweiten, kleinen Türflügel. Durch diese breiteren Einstiege gelangen Reisende mit Rollstühlen über zusätzliche Ram-



pen in den Zug. Die meisten der neuen Fenster sind fest eingebaut, einige jedoch als Übersetzfenster ausgeführt, die sich öffnen lassen.

Der 1.-Klasse-Bereich besteht aus zwei geschlossenen Abteilen mit je vier Sitzplätzen und einen Großraumbereich mit zwei offenen Abteilen und insgesamt zehn Plätzen. Die Einzelsitze haben Kopflehen mit Kopfkissen. Im Dienstraum kann der Zugbegleiter seine Arbeit verrichten. Hier gibt es einen festen Sitz, zwei Bürodrehstühle, einem Tisch und Schränke. Auch die Sprechstelle ist hier untergebracht.

Im Speisebereich stehen fünf halbrunde Tische mit Sitzbänken. Außerdem gibt es einen freistehenden Tisch mit zwölf Stehplätzen. Hier ist auch ein Telefon zu finden. An den Speisebereich schließen sich die Wirtschaftsräume an. Hier findet man u.a. Vorratsschränke, einen Mikrowellenherd, einen Kühlschrank und eine Spülmaschine. Auf der Theke stehen eine Kaffeemaschine und eine Zapfanlage für Bier. Die Wagen besitzen eine behindertengerechte Toilette mit den dafür notwendigen Sondereinrichtungen.

Alle Wagen werden über die Zugsammelschiene aus der Lok mit Energie versorgt. Es gibt Wagen mit Einspannungs- und Mehrspannungsanlage. Wobei nur die Einspannungswagen zu DR ka-

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.825 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.500 mm
Drehgestellbauart	Minden-Deutz 36 (367)
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze 1. Klasse	18
Sitzplätze Speiseraum	12
Stehplätze Speiseraum	12
Lehnplätze Speiseraum	12
Dienstmasse	51.000 kg
Heizung	Whzes/Klimae
Bremse	<R> KE-GPR-Mg (D) ep
erstes Baujahr	1988
Umgebaute Fahrzeuge	164 (davon 24 für DR)

men. Die Bistro-Wagen besitzen eine Klimaanlage mit Zwangsbelüftung. Laufwerk und Unterstell sind graubraun lackiert. Langträger, Kasten und Dach erhielten einen grauen Anstrich. Das Fensterband setzte sich blau davon ab.



Liegewagen Typ B und Typ Y/B 70 Gattung Bc

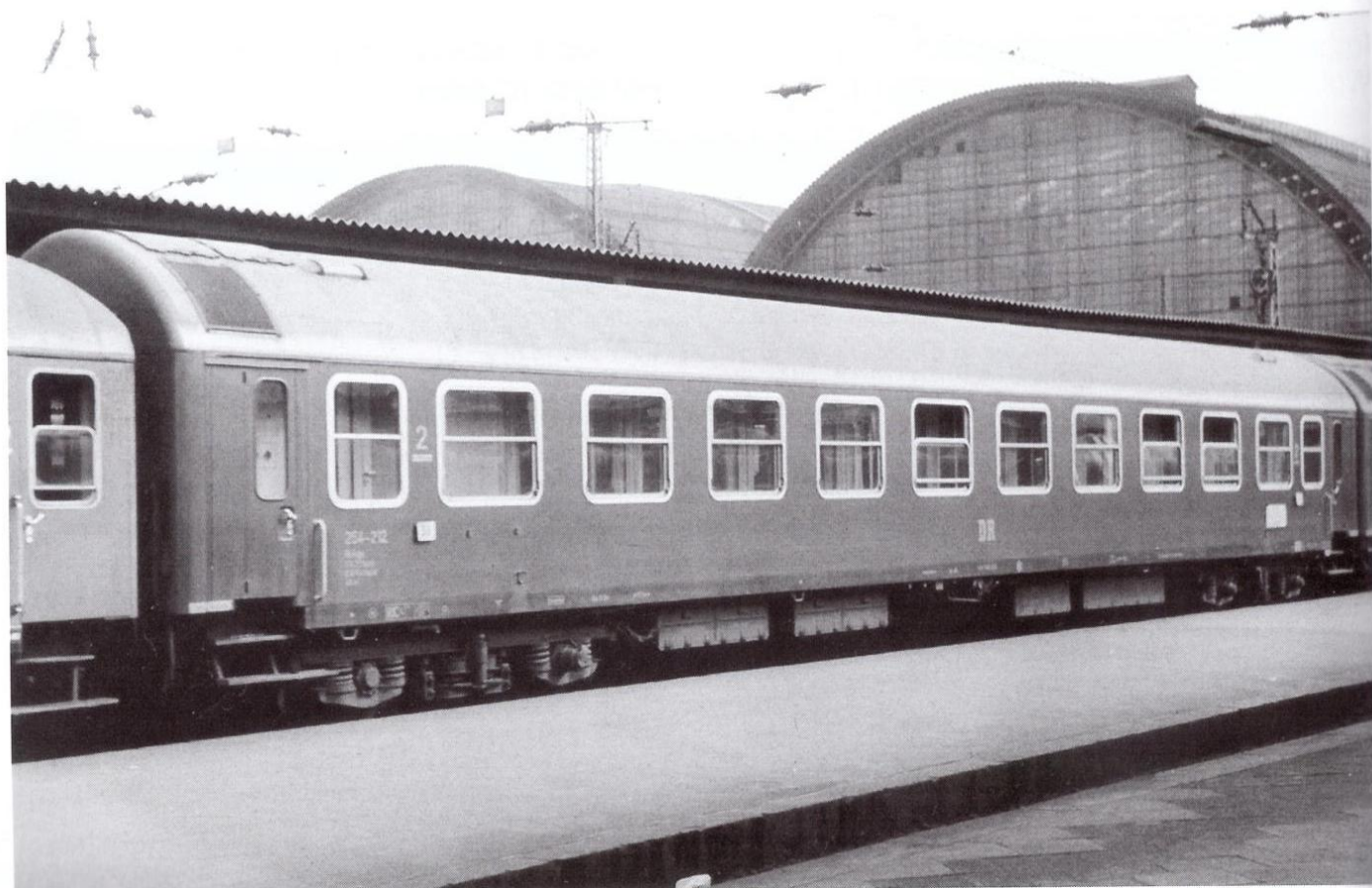
Nach den Umbau-Liegewagen der 1950er-Jahre (Seite 78) beschaffte die DR erst Mitte der 1960er-Jahre wieder Liegewagen. Diesmal handelte es sich aber um Neubauten, welche sich an die zur selben Zeit gebauten Sitzwagen des Typs B anlehnten. Der VEB Waggonbau Bautzen lieferte 1965 die ersten 32 Wagen. Dies reichte jedoch nicht aus, so dass Mitte der 1970er-Jahre weitere 60 Exemplare folgten. Inzwischen gab es aber bei den Reisezugwagen bessere technische Lösungen und so standen diesmal die Sitzwagen vom Typ Y/B 70 Pate.

Alle hier vorgestellten Liegewagen laufen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz V mit Schraubenfedern. Die Druckluft-Klotzbremse der Bauart KE-GPR mit Einheitswirkung wirkt auf die Laufflächen der Radsätze. Leichtbau-Walzprofile bilden Lang-, Quer- und Pufferträger, die zu einem Rahmen verschweißt sind. Auch für den Kasten wurden Leichtbauprofile verwendet. Sie sind von außen beblecht. Gummiwülste und zwei-flügelige Schiebetüren finden sich an den Stirn-übergängen, welche in die beiden Endvorräume führen. Dort sind auch die Drehfalttüren, welche

an den Seiten Zugang zu den Wagen bieten. Die Übersetzfenster der Abteile und des Seitengangs besitzen Thermoglasscheiben, welche die Sonneneinstrahlung dämpfen.

Zwischen den beiden zwei Endeinstiegsräumen führt ein Seitengang in die geschlossenen Fahrgastabteile und in das Dienstabteil. Die beiden Toiletten und die beiden Waschräume können vom Vorraum aus betreten werden. Die Fahrgastabteile bieten in neun Abteilen 72 Reisenden einen Sitzplatz oder 54 Reisenden einen Liegeplatz. Die gepolsterten Liegen sind mit Wollplüsch bezogen. Zu ihnen gehören je zwei Schlafdecken, ein Kopfkissen, ein Betttuch, ein Kopfkissenbezug und ein Deckenbezug. Die unteren Liegen entstehen aus den Rückenlehnen der Sitzbänke. Die mittleren und oberen Liegen sind in Tagesstellung an die Abteiltrennwände geklappt. Im Dienstraum stehen eine Liege, ein Klapptisch, Schränke, ein Kühlschrank, ein Spülbecken und ein Propangas-Kocher.

Die Wagen der ersten Serien erhielten eine Niederdruckumlauf-Dampfheizung und eine elektrische Mehrspannungsheizung. Bei der



zweiten Serie wurde eine Zweikanal-Luftheizung eingebaut, die mit Dampf oder elektrisch aus der Zugsammelschiene betrieben werden kann. Drehstrom-Achsgeneratoren versorgen die übrigen Verbraucher mit elektrischer Energie.

Laufwerk und Untergestell bekamen ab Werk einen schwarzen Anstrich. Seiten- und Stirnwände waren dunkelgrün, das Dach zunächst grau lackiert. Ab 1981 erhielten die Wagen den zweifarbigen Kasten mit hellgrüner Brüstung und beigefarbenem Fensterband, während das Dach nun braun angestrichen war.

Die Liegewagen liefen überwiegend im internationalen Verkehr. Ab 1985 kamen dann die 26,4 m langen Liegewagen der Bauart Bcme zur Reichsbahn und die nur 24,5 m langen Wagen wanderten in untergeordnete, nationale Dienste ab. Fallweise wurde sie dabei nur noch als Sitzwagen eingesetzt. 1994 waren die Wagen der ersten Serie bereits komplett ausgemustert. Fahrzeuge der zweiten Serie kamen noch zur DB AG. Dort wurde sie zunächst als Bc 544 eingereiht. Später bezeichnete man sie als Bc 241, musterte sie aber bald darauf aus.

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2.878 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze, Liegeplätze	72/54
Heizung	
Typ B	Dhz
Typ Y/B	Lhzde
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	40.000 kg
erstes Baujahr	
Typ B	1965
Typ Y/B	1978
gebaute Stückzahl	
Typ B	32
Typ Y/B	60



Liegewagen Gattung Bcme

Die 24,5 m langen Liegewagen der Typen B und Y/B 70 entsprachen in den 1980er-Jahren nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen, zumal sich international inzwischen die 26,4 m langen Reisezugwagen der Typen X und Z durchgesetzt hatten. Zu diesem Zeitpunkt fertigte das Raw Halberstadt bereits 26,4 m lange Sitzwagen in Serie. Was lag also näher, als aus diesen Fahrzeugen eine Liegewagenbauart abzuleiten. Diesmal bekam aber der VEB Waggonbau Bautzen den Auftrag und lieferte 50 Exemplare, die alle 1985 von der DR übernommen wurden.

Die Drehgestelle der Bauart Görlitz-Prag GP 200 sind mit ihren Schraubenfedern und der Hochleistungs-Druckluft-Scheibenbremse der Bauart KE-GPR (D) für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen. Einige Wagen können sogar mit einer Magnetschienenbremse ausgestattet werden. Für das Untergestell wurden Leichtstahlprofile verwendet. Sie bilden einen Rahmen aus Lang- Quer- und Kopfträgern, der mit einem Sickenboden verstärkt ist. Der geschweißte, selbsttragende Wagenkasten ist in

Flächenbauweise als torsionssteife Röhre ausgeführt und von außen beblecht. An den beiden Endeingangsräumen sind die Stirnübergänge mit Gummiwülsten und zweiflügeligen Schiebetüren sowie die Drehfalttüren zu den Bahnsteigen hin zu finden. Die Übersetzfenster der Abteile und des Seitengangs sind mit wärmereflektierenden Thermoscheiben verglast.

Ein Seitengang zwischen den beiden Endeingangsräumen führt zu den zehn Fahrgastabteilen, die mit Schiebtüren verschlossen werden können. Zwei stoffbezogene, klappbare Sitzbänke pro Abteil bieten acht Personen einen Sitzplatz. Sind die Rückenlehnen herunter geklappt, können sie als Liege genutzt werden. Die mittleren und oberen Liegen sind im Tagesbetrieb an die Abteilquerwände geklappt. Im Dienstabteil findet das Personal eine kombinierte Sitz- und Liegekombination, einen Klapptisch, ein Regal mit Schrankfächern, ein Kühlschrank und einen Propangaskocher. Ein Geschirrschrank, ein Schrank für Vorräte und ein Spülbecken ergänzen die Ausstattung. Weil das mitgeführte



Wasser auch zum Bereiten von Getränken dient, besitzt der Vorratsbehälter eine Trinkwasserentkeimungsanlage.

Eine elektrisch oder mit Dampf betriebene, elektronisch gesteuerte Zweikanal-Luftheizung sorgt für angenehme Temperaturen in den Abteilen. Sie wird aus der Hauptdampfleitung oder der Zugsammelschiene versorgt. Im Sommer kann die Heizung auch als Belüftung genutzt werden. Die übrigen Verbraucher erhalten ihre Energie aus zwei Drehstrom-Achsgeneratoren, welche zunächst über einen Gleichrichtersatz zwei Batterien speisen und dann den Strom über einen Wechselrichter weiter leiten.

Die Wagen wurden mit dem zweifarbigen Anstrich der DR geliefert. Dabei lackierte man das Laufwerk und das Untergestell schwarz. Der Wagenkasten bekam eine grüne Brüstung, grüne Stirnseiten und ein beigefarbenes Fensterband. Die Wagen kamen nach ihrer Ablieferung in den internationalen Schnellzugsdienst und verdrängten dort die nur 24,5 m langen alten Liegewagen. 1994 wurden sie von der DB AG

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.824 mm
Höhe	4.050 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze/Liegeplätze	80/60
Heizung	Lhzde
Bremse	KE-GPR (D)
Eigenmasse	40.500 kg
Baujahr	1985
gebaute Stückzahl	50

übernommen, welche sie nun als Bcom 242 führte. Zunächst war noch geplant, die Wagen aufzuarbeiten. Die Bahn entschied sich dann aber doch anders und musterte die Fahrzeuge aus. Viele von ihnen konnten an private Einsteller verkauft werden.



Schlafwagen Gattung WLC (Umbau)

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die hochwertigen Schlaf- und Speisewagen der MITROPA von der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) beschlagnahmt und für die Beförderung hoher Militärs eingesetzt. In zivilen Zügen waren diese Wagen so gut wie gar nicht anzutreffen. Dies änderte sich erst 1949, als die SMAD die Wagen an die Reichsbahn zurückgab. Zudem sollte die Reichsbahn auch die Schlafwagen in den Militärzügen stellen. Dazu reichten aber die vorhandenen Fahrzeuge nicht aus und der Bestand musste schnell aufgestockt werden. Deshalb entschied sich die Reichsbahn nicht für einen zeitaufwändigen Neubau, sondern zum Umbau vorhandener Schnellzugwagen der Bauart aus der Vorkriegszeit. Der VEB Waggonbau Görlitz baute daraufhin 22 dieser Wagen in relativ einfache Schlafwagen der 3. Klasse um. Weitere fünf folgten aus dem VEB Waggonbau Bautzen.

Beim Umbau blieb die Technik der Wagen weitgehend unverändert. Nur der Innenraum wurde komplett neu aufgebaut. Das Laufwerk gehört zur Bauart Görlitz III leicht mit Gleitlagerradsätzen und Blatttragfedern. Die mehrlössige, selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse, Bauart Kunze-Knorr für Schnellzüge Kksbr, erlaubt

eine Höchstgeschwindigkeit von 120 bzw. 140 km/h. Der geschweißte Rahmen besteht aus den beiden äußeren Langträgern und den beiden Kopfstücken. Diese Bauteile sind mit den mittleren Lang- und Querträgern versteift. Der Wagenkasten besteht aus Stahlprofilen, die von außen beblecht sind. Er ist wie das Dach an den Enden etwa 200 mm über die Stirnwände hinaus verlängert, um die Lücke zwischen zwei Wagen zu verkleinern. Der Stirnübergang wird durch einfache Schiebetüren und Faltenbälge gesichert. An den Enden besitzen die Wagen Einstiegsräume mit eingezogenen Drehtüren. Die originalen Fallfenster blieben zunächst erhalten, später wurden sie durch Fenster ersetzt, deren oberer Teil nach innen geklappt werden konnte.

Die Wagen weisen an jedem Ende einen Einstiegsraum mit Toilette auf, die über einen Seitengang miteinander verbunden sind. Über diesen Gang gelangen die Fahrgäste in die acht geschlossenen Schlafabteile. Das neunte Abteil ist das Dienstabteil für den Schaffner. In den Wagen 19 900, 19 910 und 19 920 gab es ein Rundfunkabteil. Hier standen nur sieben Schlafabteile zu Verfügung. In den Schlafabteilen befinden sich vier gepolsterte Liegen. Die beiden



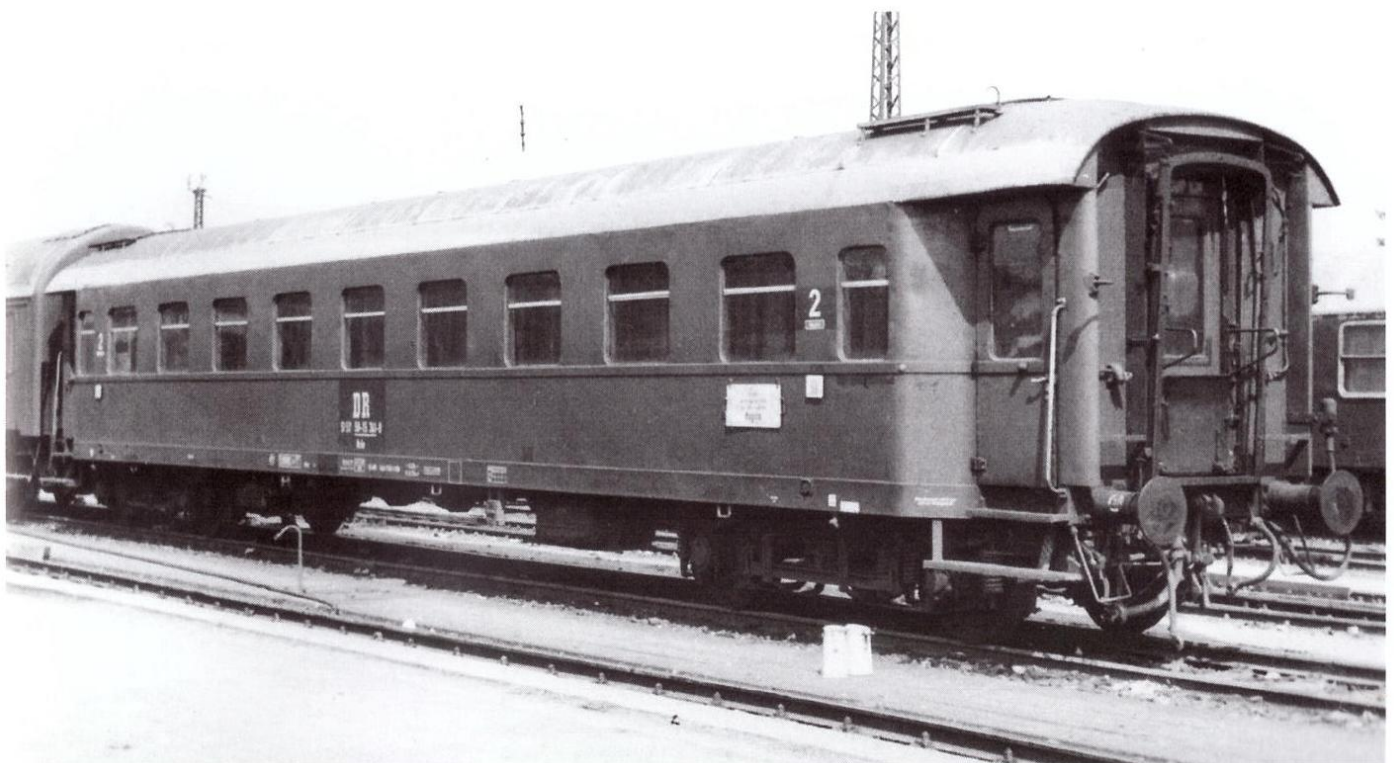
unteren dienen in Tagesstellung als Sitzbänke, die beiden oberen als Rückenlehnen. Eine Leiter, ein Fenstertisch mit Tischlämpchen, Aschenbecher, Abfallbehälter und Gepäcknetze ergänzen die Ausstattung. Das Abteil für den Schaffner beinhaltet einen Herd, Schränke und eine Liege. Eine Niederdruck-Umlaufdampfheizung sorgt für angenehme Temperaturen. Bei der Ablieferung erhielten die Wagen den dunkelgrünen DR-Anstrich. Untergestelle und Drehgestelle waren schwarz, das Dach dunkelgrau gestrichen. Helle Absetzstreifen hoben die Wagen von den Sitzwagen ab. In der Mitte besaßen die Wagen das neue runde Eigentumselement der DR.

Die 27 Schlafwagen waren zunächst in Berlin-Rummelsburg stationiert und wurden bevorzugt nach Brest eingesetzt. Der Einsatz endete aber bereits 1956 wieder und die Wagen wurden zunächst abgestellt. Die DR wollte aber noch nicht auf sie verzichten und baute sie in Liegewagen mit sechs Liegen je Abteil um. Die Faltenbalgübergänge wurden durch Gummiwülste ersetzt, die Fallfenster durch Kurbelfenster. Die Reichsbahn setzte die Wagen nun im Urlauberverkehr an die Ostsee, in den Harz, in den Thüringer Wald, ins Erzgebirge und ans Schwarze Meer ein. Weil der Bestand nicht ausreichte, wurden

WLC4ü / Bc4üe

Länge über Puffer	21.270 / 21.270 mm
Höhe	3.933 / 3.933 mm
Breite	2.944 / 2.944 mm
Drehzapfenabstand	14.270 / 14.270 mm
Achsstand	17.270 / 17.270 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht / Görlitz III leicht
Achsstand im Drehgestell	3.000 / 3.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 / 120 oder 140 km/h
Schlafplätze	der 28 / -
Liegeplätze	- / 48 oder 42
Dienstmasse	39.000 kg
Heizung	Dampf / elektr.
Bremse	Kksbr / Kksbr
Umbaujahr	1950, 1951 / ab 1956
gebaute Fahrzeuge	27 / 29

noch einmal 29 C4ü in Liegewagen umgebaut. Später wurden einige von ihnen wieder in Sitzwagen rückgebaut. Bis 1985 waren all diese Liegewagen von den Gleisen der DR verschwunden.



Schlafwagen Gattung WLA (Bautzen)

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die MITROPA in der sowjetisch besetzten Zone zwar einige Schlafwagen in ihrem Bestand. Sie gehörten aber zu verschiedenen Bauarten, darunter auch Wagen von der ISG bzw. der CIWL. Dies bedeutete einen hohen Aufwand bei der Unterhaltung der Fahrzeuge. Deshalb entschloss sich die MITROPA, den Fahrzeugpark zu vereinheitlichen und neue Wagen zu beschaffen. Weil Ende der 1940er-Jahre aber noch keine neuen Baugrundsätze für Reisezugwagen aufgestellt worden waren, lehnte man sich bei der Konstruktion der neuen Fahrzeuge an die Vorkriegs-Schürzenwagen an. Den 36 Wagen umfassenden Auftrag erhielt der VEB Waggonbau Bautzen. Bautzen fertigte unter Zuhilfenahme alter, restaurierter Drehgestelle die kompletten Rohbauten. Davon gingen acht für den Innenausbau zum VEB Waggonbau Görlitz, die restlichen Fahrzeuge wurden in Bautzen komplettiert. Während Görlitz die Rohbauten zu Schlafwagen der 1. und 2. Klasse vervollständigte, entstanden aus den Rohbauten in Bautzen Wagen der 3. Klasse. Für die Laufwerke wurden Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht in Sonderbauart verwendet. Sie besaßen sowohl Blatt- als auch Schraubenfedern. Die Druckluftbremse gehörte zur Bauart Hildebrandt-Knorr Bauart Hik-P für Reisezüge. Das geschweißte Untergestell

besteht aus stählernen Lang-, Quer- und Pufferträgern. Aggregate unter dem Wagenboden werden durch Seitenschürzen verdeckt. Der Wagenkasten ist ebenfalls eine geschweißte Stahlkonstruktion. Wie bei den Schürzenwagen sind die Seitenwände über die Stirnwände hinaus verlängert, um so den Zwischenraum zwischen zwei Wagen zu verringern und die Aerodynamik zu verbessern. Die Stirnübergänge werden noch durch Faltenbälge und einflügelige Schiebetüren gesichert. Sie führen ebenso wie die seitlichen Einstiegstüren in die beiden Endvorräume. Für die Einstiegstüren wurden einfache Drehtüren verwendet. Die Konstruktion der Fallfenster in den Abteilen und im Seitengang wurde ebenfalls von den alten Schürzenwagen übernommen. Fenster und Türen liegen bündig in den Seitenwänden.

Die 1./2.-Klasse-Wagen haben acht geschlossene Abteile mit je zwei Sitz- und Liegeplätzen. In den 3.-Klasse-Wagen gibt es sieben Abteile mit je vier Sitz- und Liegeplätzen. In beiden Bauarten ist ein Dienstabteil vorhanden. Außerdem ist in einigen Wagen der 3. Klasse auf Kosten eines Schlafabteils ein Zugfunkabteil eingebaut. Die Abteile sind über einen Seitengang mit den Toiletten in den Vorräumen verbunden. In den 1./2.-Klasse-Wagen befinden sich stoffbezogene Sitz- und Liegeplätze. Außerdem gibt es hier



noch ein Waschbecken, einen Wandschrank, einen Klappstisch mit Hocker und Spiegel. Je zwei Abteile können durch eine einflügelige Schiebetür miteinander verbunden werden.

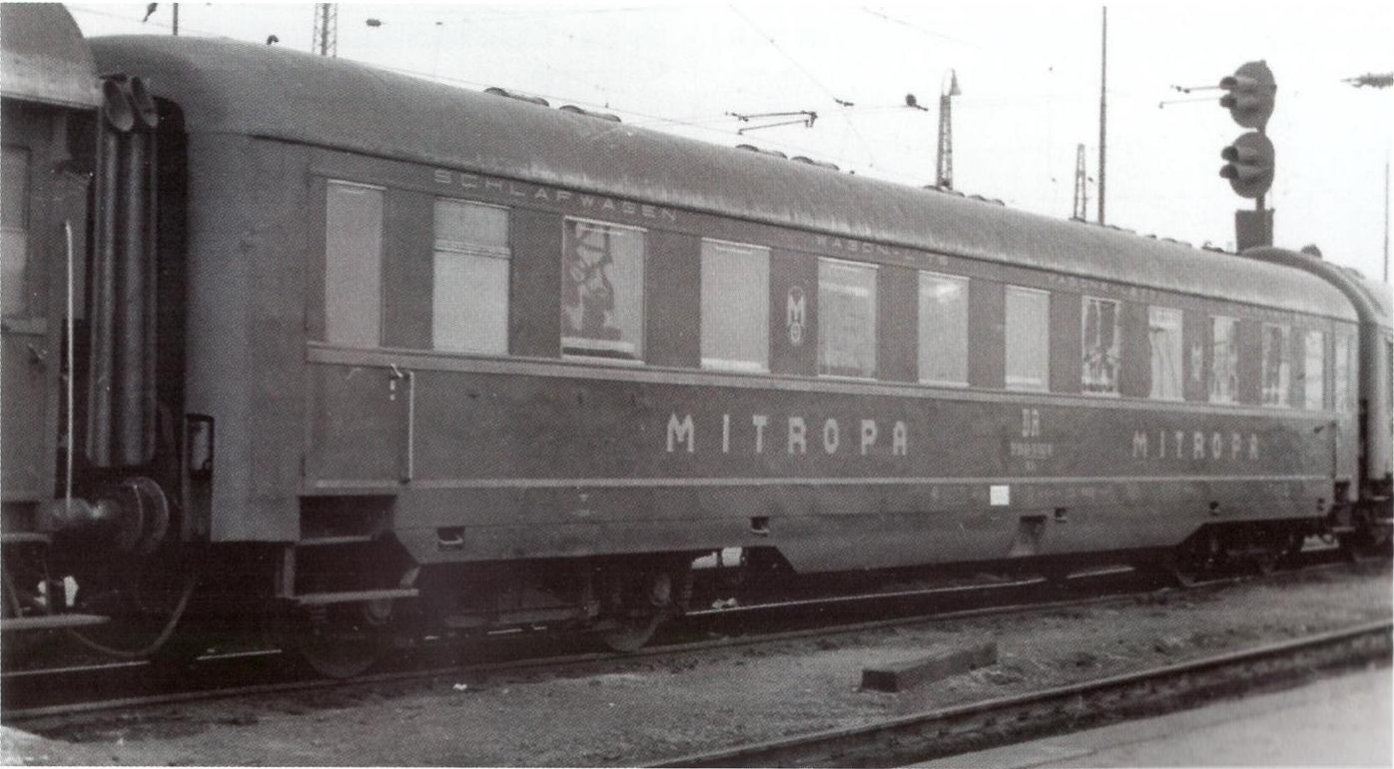
Die Warmwasserheizung erhält ihre Wärme über die Hauptdampfleitung aus der Lokomotive. Der Heizkessel ist in einem eigenen Heizraum untergebracht. Lüfter auf dem Wagendach sorgen für einen Luftaustausch zwischen den Schlafräumen und der Umgebung. Zwei Drehstromgeneratoren an den Drehgestellen liefern die nötige Energie.

Am Anfang besaßen die Wagen einen flaschengrünen Kasten. Laufwerke, Seitenschürzen und Langträger waren schwarz, das Dach grau lackiert. Absetzstreifen lockerten die Lackierung auf. In der Wagenmitte war zunächst das runde DR-Emblem angebracht. Nach der Übernahme durch die MITROPA wurden die 1./2.-Klasse-Wagen rot lackiert und erhielten gelbe Streifen und Aufschriften.

Nach ihrer Ablieferung wurden die Wagen zunächst von der sowjetischen Besatzungsmacht zwischen Berlin und Brest eingesetzt. Später kamen sie zur MITROPA und liefen meist in nationalen Schnellzügen. Die Wagen der 3. Klasse wurden später in Liegewagen umgebaut und

Länge über Puffer	21.270 mm
Breite	2.948 mm
Höhe	3.391 mm
Drehzapfenabstand	14.270 mm
Achsstand	17.270 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht
Achsstand im Drehgestell	3.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Schlafplätze	
WLAB	16
WLC	28
Heizung	Whzd
Bremse	Hik-P
Eigenmasse	40.000 kg
erstes Baujahr	1951
gebaute Stückzahl	
WLAB4ül	8
WLC4ül	28

behielten deshalb ihren grünen Anstrich. In den 1970er-Jahren wurden die Wagen dann aus dem Betrieb genommen, weil genügend modernere Fahrzeuge zur Verfügung standen.



Schlafwagen Gattung WLAB (Görlitz)

Bis zum Beginn der 1960er-Jahre nahm die DR nur wenige neu- und umgebaute Schlaf- bzw. Liegewagen in ihren Reisezugwagenpark auf. Dies reichte aber bei weitem nicht aus, den Bedarf zu decken und alte Wagen zu ersetzen. Deshalb erhielt der VEB Waggonbau Görlitz in dieser Zeit den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau moderner Schlafwagen. Gleichzeitig hatten die UIC und die OSShD bereits ihre Richtlinien mit den Eckdaten für international einsatzfähige Reisezugwagen verabschiedet. Die DR entschied sich für 24,5 m lange Wagen analog dem Typ B der OSShD.

Ab 1962 lieferte der VEB Waggonbau Görlitz die ersten 25 Wagen dieser Bauart. 24 Wagen waren als reine Schlafwagen für den normalen Einsatz vorgesehen. Ein Wagen wurde als Schlaf-Gepäckwagen ausgeführt. Ihn reihte man in den Touristenexpress ein. Acht weitere reine Schlafwagen wurden gleich für den Touristenexpress vorgesehen. Die Schlafwagen vom Typ B bewährten sich gut, waren aber wegen ihrer Bauform nur bedingt international einsetzbar. Um diesen Mangel abzustellen, beschaffte die Reichsbahn 1967 eine weitere Bauserie der hier vorgestellten Wagen. Diese zehn Wagen basierten aber auf dem Typ Y, hatten leicht eingezogene Wagenenden und konnten international freizügig eingesetzt werden. 1970 und 1978 folgten zwei weitere Bauserien, welche auf den Typ Y aufbau-

ten, so dass der DR schließlich 24+9 Wagen vom Typ B und 63 Exemplare vom Typ Y zur Verfügung standen. Die Produktion der Schlafwagen teilten sich der VEB Waggonbau Görlitz und der VEB Waggonbau Bautzen.

Alle Bauserien laufen auf den gleichen achshalterlosen Drehgestellen der Bauart Görlitz V mit Schraubenfedern. Mit ihrem Achsstand von 2.500 mm sind sie für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt. Die automatische Druckluftbremse gehört zur Bauart KE-GPR mit Bremsdruck- und Gleitschutzregler. Längs- und Querträger aus Stahlleichtbau-Walzprofilen bilden das Untergestell. Dabei wurden die Hauptquerträger so konzipiert, dass die Wagen auch mit Drehgestellen der Bauart Görlitz VI fahren können. Der Wagenkasten besteht aus Untergestell, Stirnwänden, Seitenwänden sowie Dach und ist in Flächenbauweise aus Leichtprofilen als torsionssteife Röhre hergestellt. Gummiwülste und zweiflügelige Schiebetüren bilden die Stirnübergänge. Drehfalttüren mit festen Trittschritten an den Enden der Seitenwände führen in die Schlafwagen. Abteil- und Seitengangfenster lassen sich öffnen. Sie besitzen Doppelscheiben aus Sicherheitsglas. Das WC-Fenster ist ein weiß hinterlegtes Klappfenster.

Der Innenraum beherbergt zehn Schlafabteile und ein Dienstabteil. Die Abteile sind über einen Seitengang mit den Endeinstiegsräumen und





den beiden Toiletten verbunden. Je nach Bedarf lassen sich die Schlafabteile als 1.-Klasse-Abteile mit einem oder zwei Reisenden bzw. als 2.-Klasse-Abteile mit drei Reisenden belegen. Bei den Wagen der ersten drei Bauserien gibt es zwischen den Abteilen eine Faltwand. Sie kann geöffnet werden, um zwei Abteile zu einem Großraumabteil zusammenzufassen. Bei den ab 1978 gebauten Wagen ist diese Wand unbeweglich, so dass keine Doppelabteile mehr gebildet werden können. Werden nur zwei Betten in einem Abteil benötigt, bleibt das oberste

Bett ungenutzt in Tagesstellung. Das mittlere Bett wird dann etwas nach oben verschoben, damit mehr Platz über dem unteren Bett zur Verfügung steht. Im Tageseinsatz sind die Betten an die Abteilwand geklappt. Die Reisenden können dann in den Wagen der ersten drei Bauserien auf drei verstellbaren Sitzen Platz nehmen. In den Wagen der letzten Serie stehen den Reisenden für die Tagfahrt nur noch nicht verstellbare, durchgehende Sitzbänke zur Verfügung. Jedes Abteil besitzt einen eigenen, abdeckbaren Waschtisch mit Schrank. Außerdem gibt



es in jedem Abteil einen Schaffnerrufknopf. Im Dienstraum stehen dem Schaffner eine Liegelegenheit, ein Schreibplatz mit Sitz, eine kleine Kochplatte, ein Propangasherd, ein Spülbecken, ein Handwaschbecken und ein Kühlschrank zur Verfügung. Außerdem sind hier die Schränke für Vorräte und Bettwäsche untergebracht. Die Wagen haben getrennte Warm-, Kalt- und Trinkwasservorräte, die in separaten Tanks mitgeführt werden.

Die Flüssigkeitsheizung mit ihrem Unterflurwärmetauscher kann wahlweise aus der Hauptdampfleitung oder elektrisch betrieben werden. Steht beides nicht zur Verfügung, sorgt eine autarke Ölheizung für Wärme. Eine Druckbelüftungsanlage mit automatischer Regeleinrichtung für Sommer- und Winterbetrieb befördert Frischluft ins Wageninnere. Die elektrische Energie wird von zwei Gleichstrom-Achsgeneratoren geliefert. Alternativ können die Wagen auch an das Ortsnetz angeschlossen werden.

Die ersten Wagen wurden ab Werk mit rotem Kasten und gelben Zierstreifen bzw. Aufschriften geliefert. Das Dach war grau, Laufwerk und Untergestell schwarz gestrichen. Bei der letzten Bauserie wurde auf die schwarzen Langträger und die Zierstreifen verzichtet. Die Dächer dieser Wagen lackierte man braun. Bei den Wagen des »Touristenexpress« waren die Wagenkästen hellblau, die Längsträger schwarz gestrichen. Später wurden die Kästen ebenfalls rot lackiert. Die Wagen gelangten gleich nach ihrer Abnahme in den internationalen und nationalen Dienst. Ab 1991 wurden im Raw Gotha acht Wagen grundlegend aufgearbeitet. Sie bekamen dabei u.a. Drehgestelle der Bauart GP 200 – teilweise mit Magnetschienenbremse – mit denen die Wagen bis zu 160 km/h schnell fahren durften. 1994 gelangten noch zahlreiche Wagen zur Deutschen Bahn AG und wurden als WALB 176 (modernisierte Wagen), WLAB 177 (Bauserie von 1978) und WLAB 178 (Bauserie von 1970) bezeichnet. Ältere Wagen wurden nicht mehr von der DB übernommen.

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	
Typ B	2.863 mm
Typ Y	2.883 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	
Typ B	120 km/h
Typ Y	140 km/h
Anzahl der Schlafplätze	30
Anzahl der Sitzplätze	30
Heizung	
Typ B	Whzdö
Typ Y	Whzdeö*
Bremse	KE-GPR
Eigenmasse	
Typ B	42.500 kg
Typ Y	44.000 kg
erstes Baujahr	
Typ B, 1. Serie	1962
Typ Y, 2. Serie	1967
Typ Y, 3. Serie	1970
Typ Y, 4. Serie	1978
gebaute Stückzahl	
Typ B	24
Typ Y	65
* 2.Serie nur Whzd	

Schlafwagen Prototyp Gattung WLAB (Bautzen)

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1980 präsentierte der VEB Waggonbau Göritz einen neuen Schlafwagen, welcher auf den UIC-Typ X aufbaute. Er konnte von Normal- auf Breitspur umgespurt werden und somit problemlos in die Sowjetunion fahren. Er besaß Drehgestelle der Bauart GP 200 mit Schraubenfedern. Die Scheiben-Klotz-Druckluftbremse der Bauart KE-GPR-Mg (D) war mit einer Magnetschienenbremse ausgestattet. Das geschweißte Untergestell wurde aus hochfestem Stahl gefertigt. Auch der Kasten bildete eine geschweißte Leichtbaukonstruktion. Drehfalltüren gab es nur an einem Ende. Sie erhielten eine elektropneumatische Türschließ- und Blockiereinrichtung.

Im Inneren befanden sich elf Schlafabteile, zwei Toiletten, ein Duschraum und ein Begleiterabteil mit Abstellraum. Die Schlafabteile konnten als Ein-, Zwei- oder Dreibettabteile verkauft werden. Ferner war es möglich, acht Abteile zu vier Doppelabteilen zu verbinden. Am Tag konnten die Reisenden in gepolsterten Sitzen Platz nehmen. Eine Klimaanlage mit Luft als Energieträger sorgte für eine ausreichende Belüftung. Die elektrische Energie erhielt der Wagen aus der Zugsammelschiene.

Das Laufwerk war schwarz lackiert. Langträger und Wagenkasten erhielten einen ockerfarbenen Anstrich, der durch ein braunes Fensterband un-

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.824 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.600 mm
Drehgestellbauart	GP 200
Achsstand im Drehgestell	2.600 mm
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Anzahl der Betten	33
Heizung	Klimadeö
Bremse	KE-GPR-Mg (D)
Eigenmasse	52.000 kg
Baujahr	1979
gebaute Stückzahl	1

terbrochen war. Das Dach erglänzte hellbeige, die beiden Einstiegstüren weiß. 1989 wurde der Wagen neu lackiert. Das Laufwerk blieb schwarz. Langträger, Brüstung und Dach strich man nun weiß, das Fensterband dunkelblau. Über zwei Abteilen waren die Farben vertauscht. Der Wagen kam nie in den regulären Einsatz. Nach den Vorstellungs- und Messfahrten wurde er von der Reichsbahn als Messbeiwagen eingesetzt und Ende der 1990er-Jahre ausgemustert.



Regierungszug, MfV, NVA

Außer mit der Beförderung von Reisenden wurde die DR auch mit der Gestellung von Wagen für politische Einrichtungen betraut. Dafür wurden zunächst alte Reisezugwagen aus dem Betrieb abgezogen und in dem Bedarf angepasste Sonderwagen umgebaut. Die war aber auf Dauer keine befriedigende Lösung, so dass die Regierung der DDR Mitte der 1960er-Jahre die Beschaffung neuer, speziell für die Sondereinsätze zugeschnittener Fahrzeuge beschloss.

Dazu wurden drei Sonderzüge mit insgesamt 59 Wagen beschafft. Es gab einen Zug für die Regierung mit 29 Wagen, einen Zug für das Ministerium für Verkehr (MfV) mit sechs Wagen und einen Zug für die Nationale Volksarmee (NVA) mit 24 Wagen. Den Baujahren 1966 bis 1969 entsprechend gehörten die Wagen zu den OSShD-Typen und wiesen eine Länge von 24,5 m auf. Es gab aber auch einige Fahrzeuge, welche zu den Modernisierungs- bzw. Reko-



Wagen gehörten. Ferner erfolgten Nachlieferungen in den 1980er-Jahren. Diese Wagen waren 26,4 m lang und gehörten zum Typ Z.

Hier werden nur die Wagen des Regierungszugs vorgestellt. Eine ausführliche Beschreibung aller Sonderwagen würde den Rahmen des Buches sprengen. Der Salonwagen und der Beiwagen für den damaligen Parteichef Walter Ulbricht entstanden 1966 im Raw Delitzsch durch Umbau von zwei Sitzwagen des Typs B. Beide wurden



bis auf den Rohbau entkernt und entsprechend den Forderungen neu eingerichtet. Auch ein Spurwechsel auf 1.524 mm war vorgesehen. Beim Umbau wurden in die Salonwagen eingebaut: ein Dienstabteil, zwei Abteile mit Sonderkomfort, drei Abteile mit Normalkomfort, ein Toilett am Nichthandbremsende sowie ein Waschraum mit Dusche und Toilett. Eine kleine Küche stand ebenfalls zur Verfügung. Am Handbremsende befand sich der Salonraum mit zehn Polstersesseln und einem großen Tisch. Der Salonbeiwagen erhielt einen Arbeitsraum, fünf Zweibettabteile sowie ein Abteil für Begleiter.

Der Bau der neuen Wagen erfolgte ab 1969 in den Waggonbaubetrieben unter strengster Geheimhaltung. Die Fertigungsstände wurden eingezäunt und mit Wachposten versehen. Nur mit einem Sonderausweis durfte man die Montagestände betreten.

Die Wagen sind sowohl für Normalspur als auch für Breitspur in der damaligen UdSSR gebaut. Für den Einsatz auf Normalspurstrecken bekamen sie Drehgestelle der Bauart Görlitz V. Auf der Breitspur liefen die Wagen auf Drehgestellen der Bauart KWJS-ZN II. Um Verwechslungen auszuschließen, wurden die Wagennummern auch an den Drehgestellen angeschrieben. Die Breitspurdrehgestelle waren in Brest abgestellt.

Alle Wagen sind eine in Leichtstahlbauweise gefertigte, selbsttragende Schweißkonstruktion. Rahmen und Untergestell bilden eine Einheit. Weil die Wagen auch für den Verkehr auf Breitspur vorgesehen sind, ist das Untergestell für den Einbau der Mittelpufferkupplung ausgerüstet, auch haben sie dreifache Schlussleuchten an den Stirnseiten. Die Kupplungsköpfe für die SA 3-Mittelpufferkupplungen wurden von den Waggonbauern mitgeliefert. Die Wagen sind mit einer selbsttätigen indirekt wirkenden Druckluftbremse KE-GPR ausgerüstet. Die Gummiwülste an den Stirnseiten entsprechen den UIC- und den russischen Vorgaben.

Der Salonwagen A war für das Staatsoberhaupt der DDR vorgesehen. Er besitzt zwei Einzelabteile, einen Arbeitsraum und einen Salon. WC und Waschraum befinden sich in der Mitte des



Regierungszug der DDR

- 2 Salonwagen A**
- 2 Beiwagen zum Salonwagen A**
- 2 Salonwagen B mit Küche**
- 1 Salonwagen B ohne Küche**
- 1 Beiwagen zum Salonwagen B**
- 2 Speisewagen mit Küche**
- 2 Speisewagen ohne Küche**
- 1 Salon-Küchenwagen**
- 3 Salon-Schlafwagen**
- 1 Schlafwagen mit Tagesraum**
- 1 Schlafwagen mit Behandlungsraum**
- 2 Salon-Nachrichtenwagen**
- 3 Salon-Maschinen- und Gepäckwagen**
- 1 Salon-Autotransportwagen**
- 1 Proviant-Kühlwagen**
- 4 Verstärkungswagen**

Wagens. Im Heizkesselraum ist eine zusätzliche Ölheizung für längere Stillstandszeiten. Die Salonwagen B mit und ohne Küche sind ähnlich eingerichtet. Die Wagen ohne Küche können auch als Einzelwagen in Reisezüge eingestellt werden. Sie blieben führenden »Mitgliedern der Staats- und Parteiführung« vorbehalten. Die Wagen mit Küche sind mit einem Propangasherd und einem Kühlschrank eingerichtet. Die Beiwagen zu den Salonwagen A und B besitzen einen Vorratsraum, eine kleine Küche mit Propangasherd und Bratröhre, sechs Abteile mit je zwei Plätzen, ein Dienstabteil und einen Heizkesselraum. In den beiden Salon-speisewagen mit Küche stehen im Speiseraum sechs lose Tische mit Stühlen, die auch zu einer langen Tafel zusammengestellt werden können. So konnten sie auch als Beratungswagen genutzt werden. Der Küchentrakt befindet sich an einem Wagenende, die Anrichte grenzt an den Speiseraum. Die Ausstattung von Küche und Anrichte entspricht dem damaligen Stand für Speisewagen.



Die Salonspeisewagen ohne Küche wurden meist im Verband mit dem Speisewagen mit Küche oder dem Küchenwagen eingesetzt. Mit einem Salonbeiwagen konnten Kurzsonderzüge gebildet werden. Der Küchenwagen ist besonders für lange Strecken vorgesehen. Die Innenausstattung besteht aus Koch-, Lager-, Kühl- und Gefrierraum. Für das Personal sind ein Raum mit Dusche und WC sowie zwei Dienstabteile vorgesehen. Heizkesselraum und Schaltschränke ergänzen die Ausstattung. Die Küche besitzt mit Propangas betriebene Herde, Back- und Bratröhren. Die Schlafwagen für Begleiter und Personal wurden aus einer lau-

fenden Serie von Schlafwagen für die damalige ČSD entnommen. Der Innenraum bietet neun Abteile mit je zwei Betten, einen Abstellraum und ein WC. Die Ausstattung der Abteile gleicht im Prinzip den Schlafwagen der MITROPA für den internationalen Verkehr. Sondereinrichtungen sind Fernsprecher, Abteilwechselsprechanlage sowie Stahlschränke für Wertsachen. Der eine Salon-Schlafwagen besitzt sechs Abteile mit je einem Bett, einer Nasszelle mit WC und Dusche sowie einen Salon, ein Dienstabteil und einen Heizraum. Der zweite Salon-Schlafwagen erhielt acht Abteile für je zwei Personen. Im dritten Salon-Schlafwagen gibt es einen Behandlungsraum für



die medizinische Betreuung. Er ist mit einer Liege ausgestattet, die am Fußboden verankert ist. Medikamente und Geräte sind im angrenzenden Schlafabteil untergebracht.

Die Nachrichtenwagen hatten die Aufgabe, während der Fahrt aber auch im Stillstand alle Informationen an die entsprechenden Stellen im Zug weiterzuleiten. Die Sprechstellen waren ja vorwiegend in den Einzelabteilen und in den Salons der anderen Sonderwagen vorhanden. Außerdem wurden der Rundfunk- und Fernsehempfang über die Nachrichtenwagen gesteuert. An einem Wagenende besaßen die Nachrichtenwagen eine Kochnische zur Versorgung der Besatzung.



Ministerium für Nationale Verteidigung

- 3 Arbeitswagen**
- 2 Speisewagen**
- 1 Nachrichtenwagen**
- 1 Konferenzwagen**
- 2 Stabsarbeitswagen**
- 1 Kommandantenwagen**
- 1 Universalwagen Hauptstab**
- 1 Salonwagen Verteidigungsminister**
- 1 Salonwagen**
- 1 Gepäckwagen**
- 1 Maschinen- und Gepäckwagen**
- 1 Küchenwagen**
- 3 Liegewagen**
- 1 Speise- und Barwagen**
- 3 Schlafwagen**
- 1 Sanitärwagen**

Die Maschinen- und Gepäckwagen entsprechen in ihren Abmessungen den anderen Sonderwagen. Neben der Lademöglichkeit für Gepäck war der Hauptverwendungszweck der Wagen, eine stabile Energieversorgung in Standzeiten ohne Fremdstromeinspeisung zu gewährleisten. Das Dieselaggregat mit einer Leistung von 90 kW lieferte die notwendige Energie. Der Kraftstoffhauptbehälter besaß ein Fassungsvermögen von 1.200 l (800 l für den Dieselmotor, 400 l für die Heizung) und befand sich unter dem Wagen. Damit war ein Einsatz von 26 Stunden möglich. Der Grundriss beinhaltete den Maschinenraum, einen Gepäckraum, ein Begleiterabteil, ein Dienstabteil, ein Zugführerabteil, den Heizraum und ein WC.

Der Autotransportwagen besaß einen Garagenraum mit einer Fläche von 37 m², damit konnten zwei Luxus-Dienstwagen mitgeführt werden. Zur Verladung der Pkw konnte die zweiteilige Stirnwand komplett geöffnet werden. Eine mehrteilige Laderampe ermöglichte auch das Be- und Entladen auf offener Strecke z.B. an Bahnübergängen. Zur weiteren Ausstattung gehörten eine



Toilette, ein Dienstabteil, ein Begleiterabteil, ein kleine Küche und der Heizkesselraum. Bis auf die Gepäckwagen, Autotransportwagen und Schlafwagen für das Begleitpersonal besaßen die Wagen eine Klimaanlage. Die Konvektionsheizung kann mit Dampf und mit einem elektrischen Heizgerät betrieben werden. Die Stromversorgung erfolgt über Drehstromgeneratoren an den Drehgestellen. Ein nachgeschalteter Gleichrichtersatz speist die Speicherbatterien. Alle Wagen erhielten den üblichen grünen Anstrich der Reisezugwagen. Allerdings waren die Buchstaben »DR« aus Metall gefertigt und aufgeschraubt. Beim Einsatz wurde zwischen den Fenstern mittig ein vergoldetes Emblem der DDR aufgesteckt. Der Zug war in Berlin-Lichtenberg beheimatet. Eine Fahrt führte u.a. den damaligen Ministerpräsidenten Stoph nach Kassel zu einem Treffen mit Bundeskanzler Willy Brandt, weitere Fahrten mit Diplomaten zu Jagdausflügen Richtung Erfurt, eine Fahrt mit Erich Honecker zur



Technische Daten für Typ Y/B	
Länge über Puffer	24.580 mm
Breite	2.882 mm
Höhe	4.230 mm
Drehzapfenabstand	17.200 mm
Achsstand	19.700 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Dienstmasse	50.000 – 59.000 kg
Spurweite	1.435/1.524 mm
erstes Baujahr	1969

Einweihung einer neuen Gießerei nach Chemnitz. Ferner erfolgten Fahrten in die damalige Sowjetunion über Brest, wo der Drehgestellwechsel stattfand. Zur KSZE-Abschlusskonferenz in Finnland im Jahr 1975 fuhr der Zug über Brest und Leningrad nach Helsinki. Nach 1990 wurden die Wagen von der DR touristisch vermarktet. Die Nachfrage war groß, es kamen auch viele ausländische Touristen. Die Wagen wurden in vielen europäischen Ländern eingesetzt. Auch für Geschäftsleute oder Unternehmen standen die Wagen für Studien-, Konferenz- oder Tagungsfahrten zur Verfügung. Ende 1997 wurde schrittweise der gesamte Salonwagenpark ausgemustert. Ein Teil ging 1998 an das deutsch-polnische Jugendobjekt Pommerania nach Pasewalk. Andere Wagen wurden an Privatpersonen verkauft.

Ministerium für Verkehrswesen
2 Stabswagen A
2 Stabswagen B
1 Stabswagen B mit Nachrichtenabteil
1 Stabswagen C
(Speise- und Küchenwagen)

Tourex-Wagen

Wie in anderen Ländern stieg auch in der DDR die Zahl der Urlauber und Touristen in den 1950er- und 1960er-Jahren stark an. Zwar gab es hier ebenfalls die Konkurrenz durch Auto und Flugzeug, doch sie war lang nicht so groß wie im Westen. Die DDR hatte großes Interesse, die Entwicklung des Tourismus zu beeinflussen und für ihre Zwecke zu nutzen. So setzte sich der Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbunds (FDGB) dafür ein, mehrtägige Urlaubsaufenthalte auf der Schiene anzubieten. Die Reichsbahn unterstützte das Vorhaben und arbeitete die Pläne aus. Der »Touristenexpress der Jugend« sollte die Urlauber nicht nur ans Ziel bringen, sondern als rollendes Hotel dienen. Einerseits wurden dafür Wagen benötigt, in denen die Reisenden wohnen und verpflegt werden konnten, andererseits sollte es in den Zügen nicht an kulturellen Angeboten fehlen. Außerdem mussten das Gepäck und die Vorräte verstaut werden

können. Bau und Betreuung des Zugs wurde zum »Jugendobjekt der FDJ«. Gebaut wurden die Wagen beim VEB Waggonbau Görlitz.

Der Zug besteht aus 13 Wagen: acht Schlaf- und zwei Speisewagen sowie je ein Kultur- und Aufenthaltswagen, ein Versorgungswagen und ein kombinierter Gepäck- und Schlafwagen.

Der Kultur- und Aufenthaltswagen besitzt drei Salons, die mit bequemen Sesseln eingerichtet sind. Den Fahrgästen stehen hier Unterhaltungsspiele und Bücher zur Verfügung. Aus dem Übertragungsabteil werden Unterhaltungsprogramme und Durchsagen in den gesamten Zug weitergeleitet. Informationen von außen werden durch die Funkanlage in den Zug übertragen.

Weil die Reisen bis zu drei Wochen dauern und Vorräte für bis zu 240 Reisende gebraucht werden, führt der Zug einen Versorgungswagen mit. Neben großen Vorratsräumen befindet sich hier ein Aufenthaltsraum für das Personal.





Im kombinierten Schlaf- und Gepäckwagen sind zwei Sanitätsabteile eingerichtet. In den übrigen Abteilen wohnen MITROPA-Personal, Reiseleiter und Wagenmeister.

Durch ihren hellblauen Anstrich fallen die Wagen aus dem sonst üblichen Schema der grünen Reichsbahnwagen. Unterhalb der Fenster besitzen sie gelbe Zierstreifen. Die beiden Endwagen zierte die Aufschrift »Touristenexpress«. In der Mitte dieser Wagen waren zwischen den Fenstern FDJ-Embleme angebracht, die aber wegen der internationalen Kennzeichnungspflicht schon bald gegen DR-Embleme ausgetauscht werden mussten. Anfang der 1970er-Jahre löste der für Speise- und Schlafwagen übliche Anstrich mit rotem Kasten die exklusive hellblaue Lackierung ab.

Der Zug wurde im Frühjahr 1963 fertig und als »Touristenexpress« (Tourex) im Rahmen einer Feier an die DR übergeben. Seine erste Fahrt brachte ihn im März 1963 in das tschechoslowakische Karlovy Vary (Karlsbad). Der

reguläre Einsatz begann zum Sommerfahrplan 1963 zwischen Dresden und Varna an der bulgarischen Schwarzmeerküste. Die Fahrten in Richtung Varna starteten am Freitagnachmittag in Dresden. Sein Ziel erreichte der Tourex am Sonntag in der Früh. Zurück ging es jeweils am Sonntagabend, am Mittwochmittag war der Zug wieder zurück in Dresden.

Zwischen 1972 und 1979 reihte man Auto-transportwagen in den Tourex ein und so konnten einige Fahrgäste ihre privaten Pkw mitnehmen. Wurde der Zug nicht für die Fahrten nach Varna benötigt, setzte ihn das Reisebüro der DDR ein.

Seine letzte Fahrt unternahm der Tourex am 4. Oktober 1989. Nach dem Ende des Plan-einsatzes wurden die Wagen in alle Winde zerstreut. Der Kultur- und Aufenthaltswagen steht heute in Pasewalk, der Versorgungswagen als »blauer« Gepäckwagen in Krefeld Nord und der kombinierte Schlaf- und Gepäckwagen gehört dem Musiker Axel Zwingenberger.

Doppelstock-Maschinenwagen Gattung DGR

Weil sich die ab Mitte der 1950er-Jahre gebauten fünfteiligen Gliederzüge nicht selbst komplett mit elektrischer Energie versorgen konnten, ließ die DR einen zu diesen Wagen passenden Maschinenwagen bauen. Zudem waren die für den Fernverkehr vorgesehenen Gliederzüge als reine Sitzwagen ausgeführt, so dass die Fahrgäste keine Möglichkeit hatten, sich während der langen Fahrten mit Proviant einzudecken. Um auch dieses Manko zu beseitigen, erhielten die hier vorgestellten Wagen einen Wirtschaftsbereich mit zwei Ausgabetheken. Die Wagen wurden in der Regel zwischen zwei fünfteilige Gliederzüge eingereiht, um diese zu versorgen. Der erste Wagen wurde 1958 vom VEB Waggonbau Görlitz gefertigt, weitere vier folgten 1960.

Die Wagen laufen auf achshalterlosen Drehgestellen der Bauart Görlitz 0931 mit Schraubenfedern. Sie ermöglichen zusammen mit der Hildebrandt-Knorr-Druckluftbremse der Bauart Hik-P-A eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Damit Reisende während der Fahrt aus den Gliederzügen zum Büfett gelangen können, haben die Wagen die gleichen, hoch liegenden Stirnübergänge wie die Sitzwagen.

Sie werden durch Gummiwülste und zweiteilige Schiebetüren gesichert. Die Wagen besitzen keine Einstiegstüren für Reisende. Am linken Ende befindet sich eine hohe Ladeluke mit einer zweiflügeligen Drehtür in der Seitenwand. Zweiflügelige Schiebetüren im Unterstock führen in den Maschinenraum. Dazu gibt es noch kleinere Luken u.a. für die Batterien und zu den Vorratsräumen.

Der komplette Oberstock ist als Wirtschaftsraum ausgeführt, an dem ein Seitengang vorbeiführt. Im Wirtschaftsraum befinden sich Schränke, Arbeitsflächen und Anrichten. Herde und Kühlschränke ergänzen die Ausstattung. An den Enden des Wirtschaftsraums können sich die Fahrgäste die Speisen und Getränke abholen. Außerdem gibt es im Oberstock noch eine Toilette und einen Kleiderschrank. Bei den ersten Wagen befanden sich hier noch 16 Sitzplätze für Gäste. Für die große Anzahl von Fahrgästen im Gliederzug waren diese 16 Sitzplätze aber bei weitem nicht ausreichend und zudem ging dafür Fläche in der Küche verloren. Bei den später gebauten Wagen verzichtete man deshalb auf diese Plätze und vergrößerte die Küche.



Ober- und Unterstock sind über eine Leiter und einen Speisenaufzug miteinander verbunden. Der Unterstock gliedert sich in zwei Vorratsräume an den Wagenenden. Einer von ihnen wird gekühlt, der andere nicht. Dazwischen befindet sich ein Maschinenraum mit einem Dieselmotor und einem angeflanschten Generator. Er versorgt u.a. die Kühlaggregate des einen Vorratsraums. Durch einen Vorraum davon getrennt, lagen hier ein Zugfunkraum und ein Abteil für den Maschinenisten. Vom Zugfunkabteil aus kann der ganze Zug mit Musik oder Informationen versorgt werden. Im Dienstabteil sind die Überwachungs- und Regeleinrichtungen für den Maschinenraum und den Kühlraum zu finden. In beiden Abteilen gibt es Schränke, Sitz- und Schreibgelegenheiten. Die Wagen können aus der Hauptdampfleitung oder elektrisch beheizt werden. Riemengetriebene Achsgeneratoren liefern die benötigte Energie.

Damit die Maschinenwagen zu den fünfteiligen Gliederzügen passen, erhielten sie den gleichen Anstrich mit schwarzem Laufwerk, grünem Kasten und grauem Dach. In der Mitte der Seiten-

Länge über Puffer	20.800 mm
Breite	2.870 mm
Höhe	4.650 mm
Drehzapfenabstand	15.000 mm
Achsstand	17.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz 0931
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	Dhz, Nuhz
Bremse	Hik-P-A
Eigenmasse	45.000 kg
erstes Baujahr	1958
gebaute Stückzahl	5

wände prangte in großen Lettern »DEUTSCHE REICHSBAHN«. Die Wagen wurden in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre ausgemustert. Nicht alle wurden verschrottet, sondern einige von ihnen als stationäre Kantinen oder Aufenthaltswagen weitergenutzt.



Gepäckwagen Gattung Daa

Mitte der 1950er-Jahre stellte die DR neue Güterzugbegleitwagen in Dienst. In diesen Wagen fuhr das Personal (Schaffner und Rangierer) des Güterzugs mit. Die Wagen wurden insbesondere in Güterzüge eingestellt, bei denen viele Zwischenhalte und Rangiermanöver vorgesehen waren. Aus Sicherheitsgründen wurden die Güterzugbegleitwagen immer hinter der Lokomotive eingereiht. Der VEB Waggonbau Görlitz, Außenstelle Niesky, wurde mit der Konstruktion dieser Wagen betraut, die auch im Personenverkehr auf Nebenstrecken eingesetzt werden sollten. 1956 entstand ein erster Prototyp, dem 1957 insgesamt 139 Serienfahrzeuge folgten.

Die Einsatzfähigkeit in Personenzügen erwies sich als sehr vorausschauend, denn im Laufe der Jahre wurden die Wagen im Güterzugdienst immer mehr überflüssig und konnten in den Personenzugdienst wechseln. Dabei änderten die Wagen ihre Bezeichnung von Pwg in Daa. Der Bedarf an neuen Gepäckwagen war aber größer als die Anzahl der hier vorgestellten

Wagen. Deshalb erhielt das Raw Potsdam den Auftrag, weitere baugleiche Fahrzeuge zu fertigen. Geplant war eine Nachserie von 100 Wagen.

Die zuerst gebauten Wagen besaßen noch Radsätze mit Gleitlagern, später wurden Radsätze mit Rollenlagern verwendet. Die Federung übernahmen fünflagige Blatttragfedern mit Doppelschaken. Die Wagen waren mit einer Druckluft-Bremsanlage der Bauart Hik-GP mit Lastwechsel ausgerüstet. Untergestell und Wagenkasten bestanden aus unterschiedlichen Walzprofilen und waren komplett geschweißt. Der Kasten war von außen beblecht. Auf dem Dach gab es eine Kanzel für den Zugführer. Weil die Wagen zunächst in Güterzügen eingesetzt wurden, hatte man auf Stirnübergänge verzichtet. Am Ende mit der Zugführerkanzel boten zwei einfache Drehtüren am Wagenende einen Zugang. Außerdem gab es in den Seitenwänden große einflügelige Ladetüren, die in einen Gepäckraum führten.

Der Innenraum bestand aus einem Lade-



raum, einem Begleiterabteil und einer Toilette. Im Begleiterabteil stand ein erhöhter Sitz, von welchem der Zugführer durch die Stirnfenster des Dachaufbaus den Zug beobachten konnte. Außerdem gab es hier einen Klappsitz und eine Schreibgelegenheit. Schränke, Regale, ein kleiner Kocher und ein Erste-Hilfe-Kasten ergänzten die Ausstattung. Gegenüber dem Zugführerabteil befand sich der Arbeitsplatz des Ladeschaffners mit Sitz- und Schreibgelegenheit. Auch eine Toilette stand dem Personal zur Verfügung. Zusätzlich Mitfahrer konnten auf Klappsitzen im Gepäckraum Platz nehmen. Die Heizung der Wagen wurde über eine Dampfleitung von der Zuglok aus versorgt. Konnte die Leitung nicht angeschlossen werden, gab es noch einen Kohleofen. Lüfter auf dem Wagendach sorgten für einen Luftaustausch zwischen den Innenräumen und der Umgebung. Ein am Untergestell montierter und über einen Riemen von einem Radsatz angetriebener Generator produzierte den Strom für die Wagen. Obwohl die Wagen zu den Gü-

Länge über Puffer	8.940 mm
Breite	2.804 mm
Höhe	4.264 mm
Achsstand	4.850 mm
Ladefläche	8,68 m ²
Höchstgeschwindigkeit	65 km/h
Heizung	Nuhz, Ohz
Bremse	Hik-GP
Eigenmasse	13.500 kg
erstes Baujahr	1956
gebaute Stückzahl	239

terwagen zählten, erhielten sie ab Werk einen Anstrich für Reisezugwagen mit schwarzem Laufwerk und Untergestell. Den Wagenkasten lackierte man grün. Das Dach und die Zugführerkanzel erhielten einen grauen Anstrich. Alle Wagen wurden vor 1994 ausgemustert, so dass keiner mehr zur Deutschen Bahn kam. Einige sind aber heute noch bei Eisenbahnmuseen zu finden und sogar ab und zu im Einsatz.



Gepäckwagen Gattung Dge (Bautzen)

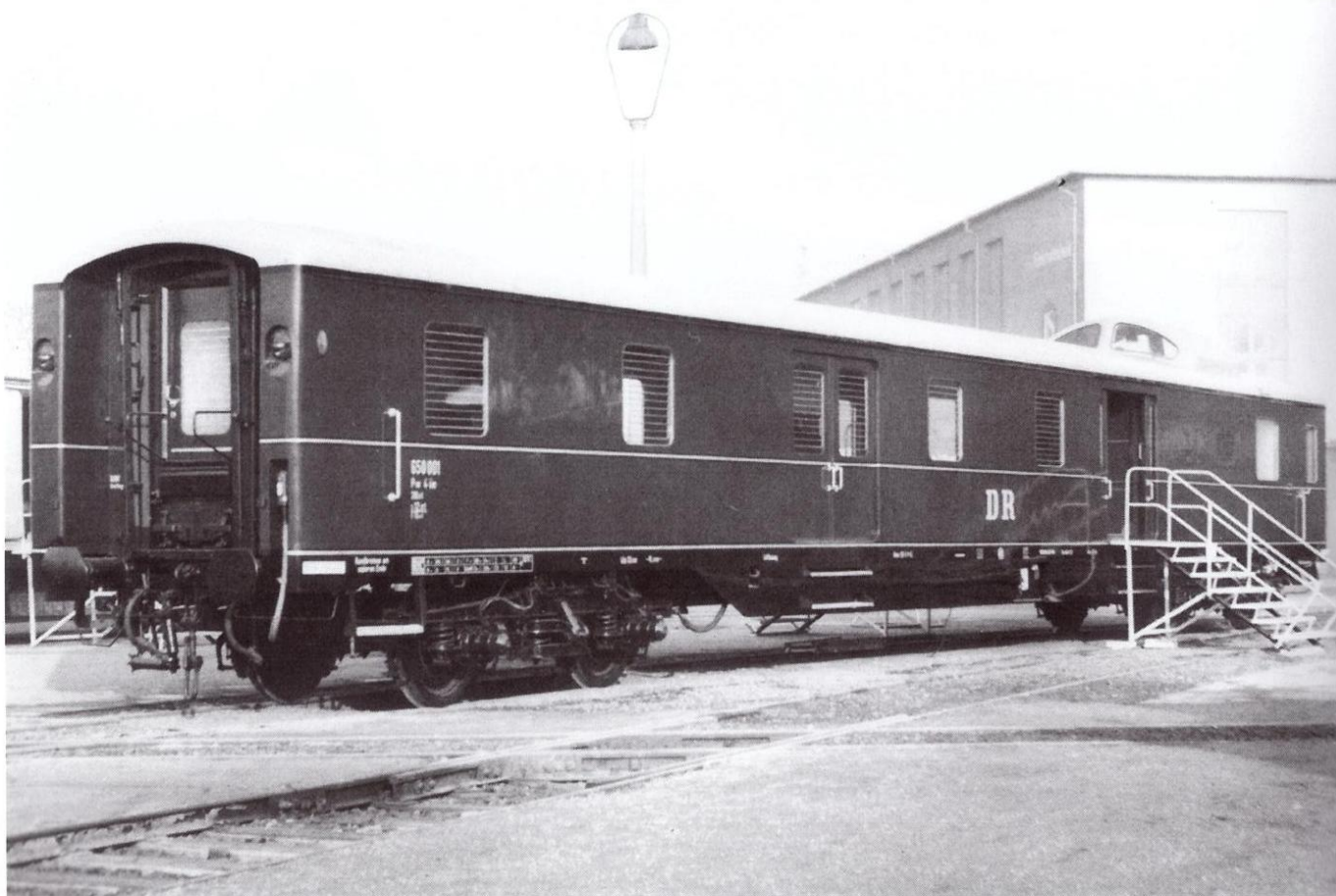
Neben unterschiedlichen Bauarten von Sitz- und Schlafwagen entwarf der VEB Waggonbau Bautzen Ende der 1950er-Jahre auch eine Gepäckwagen-Bauart. Sie lehnte sich, wie die anderen Reisezugwagen aus dieser Zeit, an die Schürzenwagen der Vorkriegsbauart an. Es wurden aber alle möglichen Neuerungen, insbesondere in Bezug auf den Leichtbau genutzt.

Auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1959 wurde ein erster Prototyp der Öffentlichkeit gezeigt. Er war für den internationalen und nationalen Einsatz in Schnellzügen vorgesehen. Wegen Kapazitätsengpässen und Prioritäten zu Gunsten des Exports wurden keine weiteren Wagen dieses Typs gebaut.

Der Wagen besitzt vom VEB Waggonbau Bautzen neu entwickelte achshalterlose Drehgestelle mit Schraubenfedern. Die mehrlössige Druckluftbremse gehört zur Bauart Hildebrandt-Knorr Hikks mit Doppelbremsklötzen. Das geschweißte Untergestell besteht aus gekanteten U-Profilen, die einen stabilen Rahmen bilden, der durch einen Sickenfußboden verstärkt ist. Das selbsttra-

gende Kastengerippe und das Dach entstanden in Spantenbauweise aus gekanteten Blechprofilen und sind vollständig geschweißt. Über das Begleiterabteil wölbt sich eine Dachkanzel mit Fenstern an den Frontseiten. Der Zeit entsprechend werden die Stirnübergänge durch Faltebälge und einteilige Schiebetüren gesichert. Am Wagenende mit dem Zugführerabteil führen zwei einfache Drehtüren von den Seiten aus in den Endvorraum. Vier Doppelschiebetüren dienen als Ladetüren dem Zugang von außen in den Gepäckraum. Die Fenster sind in Aluminiumrahmen gefasst und mit einfachen Hartglasscheiben bestückt. Die Gepäckraumfenster lassen sich nicht öffnen und sind von innen vergittert, damit sie vom Ladegut nicht beschädigt werden. Im Zugführerraum ist es als Kurbelfenster ausgebildet. Die Domfenster lassen sich nach innen öffnen. Um immer gute Sicht auf den Zug und die Strecke zu gewährleisten, haben sie sogar Scheibenwischer.

Der Innenraum teilt sich in einen großen Gepäckraum, ein Begleiterabteil, eine Toilette,

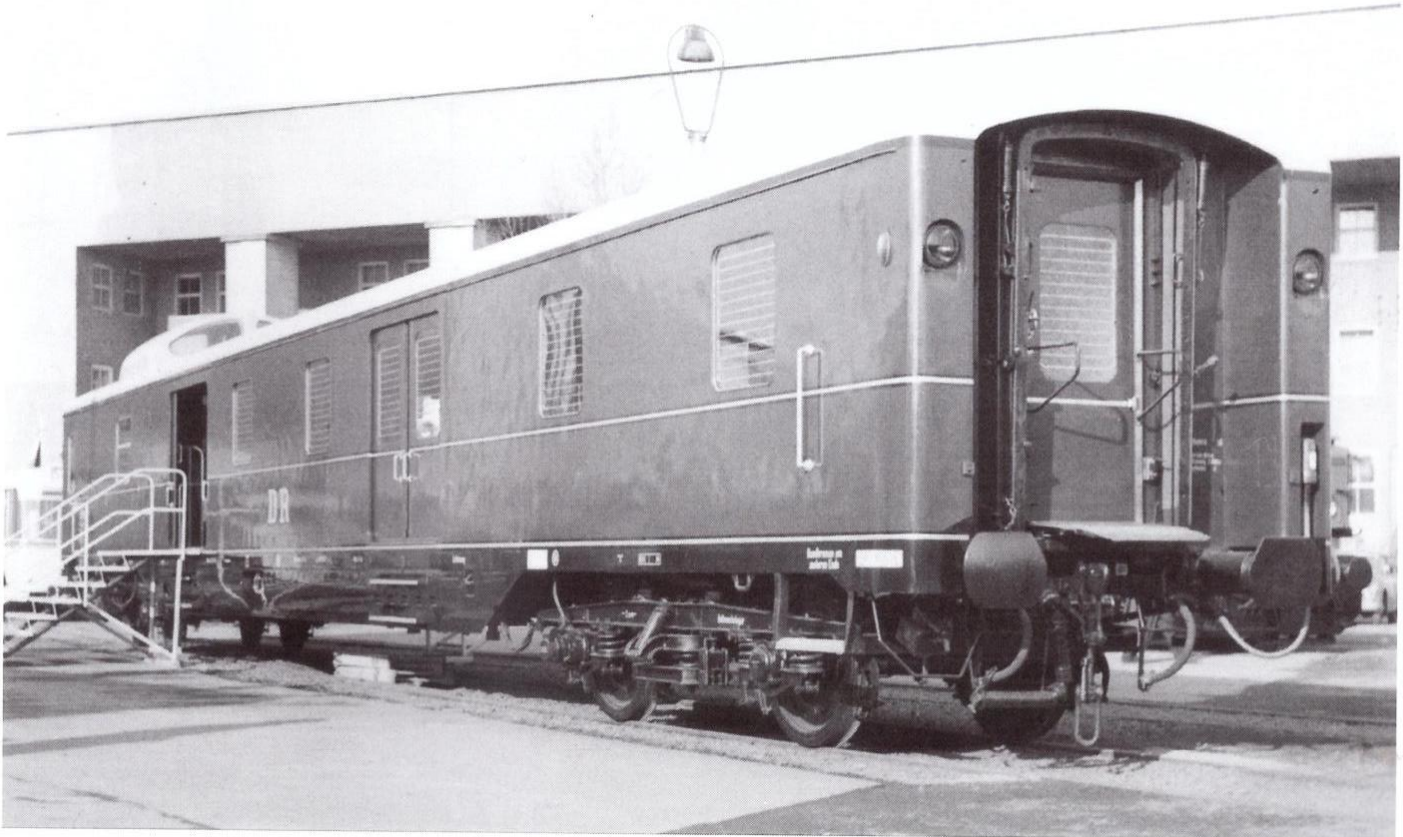


einen Vorraum und mehrere Hundeabteile. Im Begleiterabteil steht ein erhöhter Zugführersitz, der während der Fahrt eine einfache Kontrolle des Zugs ermöglicht. Außerdem sind hier ein Klapptisch, ein Klappsitz und ein Schrank mit Fächern eingebaut. Im Gepäckraum befinden sich Haltevorrichtungen für Fahrräder und eine Fischwanne mit Abfluss nach außen. Die Hochspannungsanlage der Luftheizung wird über eine elektrische Durchgangsleitung von der Ellok aus versorgt. Es kann aber auch über die Hauptdampfleitung mit Dampf geheizt werden. Später erhielt der Wagen eine Konvektionsheizung. Die restlichen Verbraucher werden aus einer Batterie gespeist, die von einem Achsgenerator geladen wird.

Der Wagen besitzt einen grünen Kasten mit schwarzem Fahrwerk, Seitenschürzen und Langträgern. Das Dach hat einen silberfarbenen Anstrich. Der Wagen wurde bei Mess- und Versuchsfahrten ausgiebig getestet und kam danach in den normalen Plandienst. Im Laufe der Zeit wurden die Faltenbälge an den Stirn-

Länge über Puffer	23.500 mm
Höhe	4.271 mm
Breite	2.803 mm
Drehzapfenabstand	16.200 mm
Achsstand	18.700 mm
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	Hikks
Eigenmasse	28.000 kg
Baujahr	1958
Gebaute Stückzahl	1

seiten gegen Gummiwülste getauscht und die Dachkanzel abgebaut. Leider verlor sich dann irgendwann die Spur des Wagens, so dass keine Hinweise auf seinen Verbleib bekannt sind.



Gepäckwagen für Gliederzüge Gattung DDg

Die für den Fernverkehr vorgesehenen fünfteiligen Doppelstock-Gliederzüge boten zwar möglichst vielen Fahrgästen bei kurzer Zuglänge einen Sitzplatz, durch die aber gegenüber den zwei- und vierteiligen Doppelstockzügen stark verkleinerten Einstiegsräume und durch den Mehrbedarf an Gepäck bei Fernreisenden fehlte in den Fünfteilern Platz für das Gepäck. Um den Reisenden bei ihren Fahrten genügend Raum für das Gepäck anbieten zu können, stellte die DR zunächst einstöckige Altbau-Gepäckwagen den Zügen bei. Diese alten Wagen passten aber nicht zum Erscheinungsbild der Doppelstockzüge und außerdem konnten sie während der Fahrt nicht betreten werden, weil die Stirnübergänge der Doppelstock- und der einstöckigen Wagen nicht kompatibel waren. Um diese Nachteile abzustellen, beschaffte die DR zu den Gliederzügen passende Doppelstock-Gepäckwagen. Diese 21 zwischen 1959 und 1961 montierten Wagen waren aber keine Neubauten, sondern entstanden im Rahmen des »Reko«-Programms auf Laufwerken und Untergestellen alter Reisezugwagen.

Die Wagen laufen auf zweiachsigen Drehgestellen der Bauart Görlitz 0905 mit Schraubenfedern. Sie besitzen eine Druckluft-Klotzbremse der Bauart Hik-G-P und können bis zu 120 km/h schnell fahren. Im Gegensatz zu den anderen Doppelstockwagen ist bei ihnen ein durchgehendes Untergestell vorhanden und somit weisen diese Wagen keinen abgesenkten Boden auf. Der Kasten ist in Stahl-Leichtbauweise gefertigt und die Seitenschürzen passen die Wagen nur optisch an die Gliederzüge an. Damit das Personal auch während der Fahrt in die Gepäckwagen gelangen kann, haben die Wagen die hoch liegenden Stirnübergänge der Gliederzüge. Sie werden durch Gummiwülste und einfache Drehtüren gesichert. Während der erste Wagen nur eine doppelflügelige Schiebetür in der Mitte des Gepäckraums besitzt, wurden bei den anderen Wagen zwei einflügelige Schiebetüren eingebaut.

Im Inneren sind die Wagen nur einstöckig ausgeführt. In der Mitte liegt ein Laderaum mit Fahrradhalterungen. An einem Wagenende befinden sich die Abteile für den Zugführer und für den



Packmeister, während die beiden Abteile am anderen Ende vom Zugpersonal genutzt werden können. Zudem gibt es eine Toilette. Die Abteile sind mit Sitz- und Schreibgelegenheiten sowie mit Schränken eingerichtet. Im Winter sorgt eine Niederdruck-Dampfheizung für Wärme in den Wagen. Die Serienfahrzeuge können zusätzlich noch elektrisch beheizt werden. Statische Lüfter auf dem Wagendach bringen frische Luft in die Innenräume. Die elektrische Energie liefern Achsgeneratoren mit Riemenantrieb. Der Kasten der Gepäckwagen wurde grün lackiert und bekam die üblichen Absetzlinien, der große Schriftzug der Vorserienwagens in der Mitte der Seitenwände wurde durch die Buchstaben »DR« ersetzt. Laufwerk, Untergestell und Seitenschürzen waren schwarz, das Dach grau gestrichen. Ihrer vorgesehenen Aufgabe entsprechend wurden die Wagen den fünfteiligen Gliederzüge beigestellt. Später reihte die DR sie auch einzeln und dabei bevorzugt in Gepäck- und Expressgutzüge ein. Sie wurden alle in der ersten Hälfte der 1980er-Jahre ausgemustert und verschrottet.

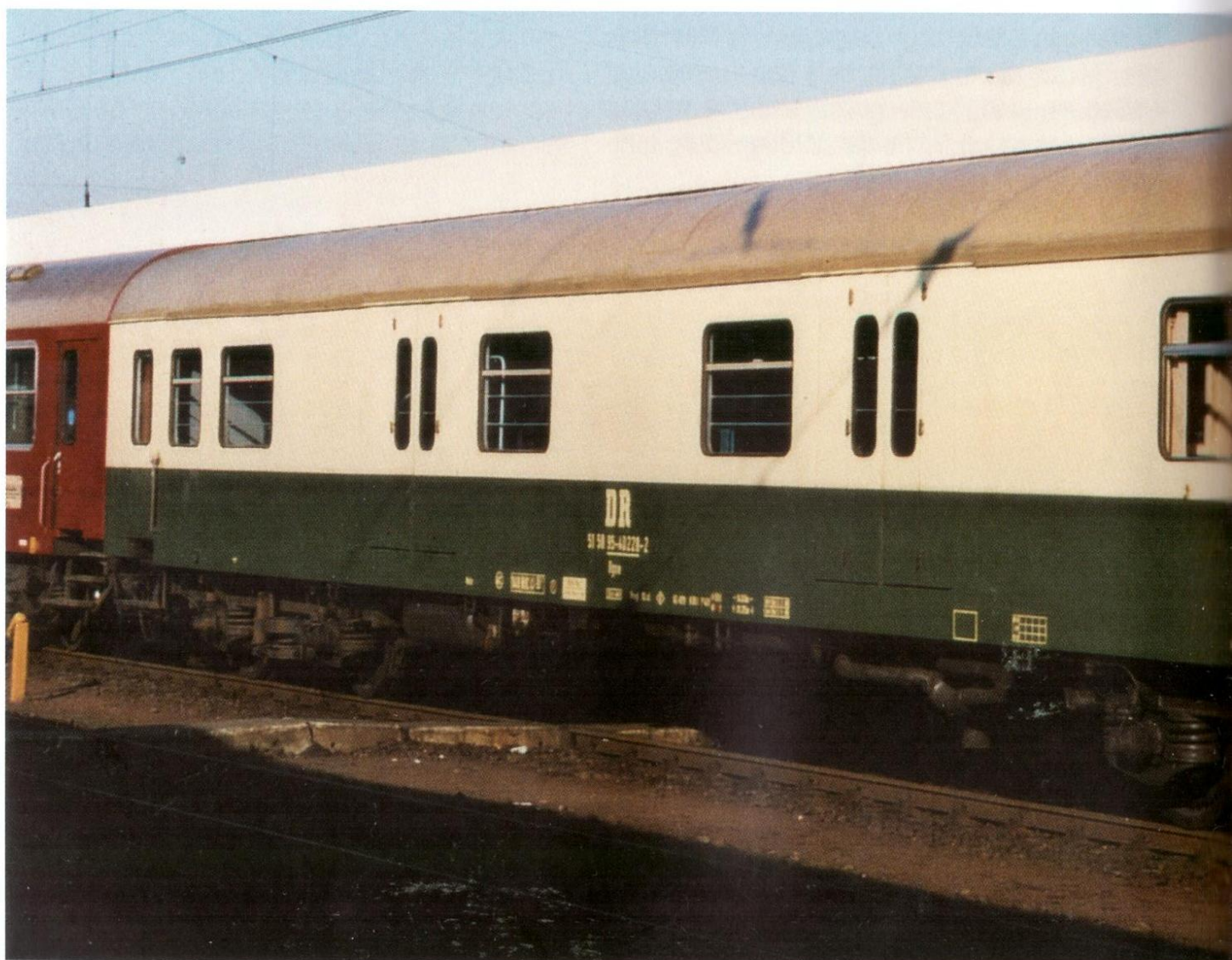
Länge über Puffer	20.000 mm
Breite	3.020 mm
Höhe	4.650 mm
Drehzapfenabstand	13.000 mm
Achsstand	16.000 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht
Achsstand im Drehgestell	3.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	Dhz, Nuhz
Bremse	Hik-GP
Eigenmasse	35.000 kg
erstes Baujahr	1959
gebaute Stückzahl	21



Modernisierungs-Gepäckwagen Gattung Dg(s)

Auch bei den Gepäckwagen hatte die DR in den 1950er-Jahren noch zahlreiche Fahrzeuge aus der Länderbahn- und der Reichsbahnzeit vor dem Zweiten Weltkrieg im Bestand, die nicht mehr den aktuellen Ansprüchen entsprachen, auf welche die DR aber noch nicht verzichten konnte. Deshalb nahm sie zahlreiche dieser Wagen in ihr Modernisierungsprogramm auf. Bei diesem Umbau erhielten die Wagen alle ein gleichlanges Untergestell und den gleichen Aufbau. Die Wagen wurden ab 1960 in unterschiedlichen Ausführungen gebaut. So gab es Fahrzeuge, die nur eine Dampfheizung besaßen. Andere hatten zusätzlich eine elektrische Heizung. Außerdem gab es Wagen mit und ohne Seitengang im Laderaum. Die letzten der hier vorgestellten Wagen kamen 1970 zur Reichsbahn.

Bei den früh umgebauten Wagen behielt man die alten Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht mit Blattfedern und einem Achsstand von 3.000 mm bei. Später wurden achshalterlose Drehgestelle der Bauart Görlitz V mit Schraubenfedern und einem Achsstand von 2.500 mm untergebaut. Auch bei den Bremsen unterscheiden sich die Wagen. Die älteren besitzen eine Druckluftbremse der Bauart Hildebrand-Knorr Hik-GPR, die neueren eine der Bauart Knorr KE-GPR. Beide haben einen G-P-R-Lastwechsel. Für das Untergestell wurden unterschiedliche Bleche und Profile verwendet, die zu einem stabilen Rahmen zusammengeschweißt sind. Ein Sickenboden verleiht dem Rahmen die nötige Stabilität. Der geschweißte Kasten besteht aus den Baugruppen Seitenwände, Stirnwände und Dach. Gummiwülste und zweiflügelige



Schiebetüren verschließen die Stirnübergänge. An beiden Wagenenden führen einfache Drehtüren mit versetztem Drehpunkt durch die Seitenwände in die Endvorräume. Der Gepäckraum lässt sich durch je zwei vierteilige Faltdüren je Wagenseite be- und entladen. In die Seitenwände wurden Klappfenster eingebaut, deren oberer Teil sich nach innen klappen lässt. Sie haben Scheiben aus Sicherheitsglas und sind im Gepäckraum von innen gegen Beschädigungen vergittert.

Außer den beiden Endeinstiegräumen und dem großen Gepäckraum weisen die Wagen noch ein Dienstabteil und eine Toilette auf. In den Wagen mit Seitengang gibt es ein abschließbares Zollabteil. So sind die Wagen international einsatzfähig. Im Gepäckraum befinden sich u.a. Fahrradaufhängungen, Skihalter und



Länge über Puffer	20.890 mm
Breite	2.935 mm
Höhe	4.026 mm
Drehzapfenabstand	14.000 mm
Achsstand	
Drehgestelle Görlitz III	17.000 mm
Drehgestelle Görlitz V	16.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz III leicht, Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	
Görlitz III	3.000 mm
Görlitz V	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Ladefläche Dg / Dgs	36 / 25 m ²
Heizung	Nuhz/Elhz
Bremse	Hik-GPR, KE-GPR
Eigenmasse	35.000 kg
erstes Baujahr	1960
gebaute Stückzahl	

klappbare Rahmengitter neben den Ladetüren. Das Dienstabteil ist mit einer Schreibgelegenheit, zwei Stühlen und einem Regalschrank ausgestattet. Eine Niederdruck-Umlaufheizung mit selbsttätiger Temperaturregelung sorgt für Wärme in den Wintermonaten. Die Heizung wird über die Hauptdampfleitung von der Lokomotive aus versorgt. Einige Wagen besitzen zusätzlich eine elektrische Heizung, die aus der Heizleitung versorgt wird. Achsgeneratoren versorgen die Verbraucher mit Strom.

Die Gepäckwagen erhielten nach ihrem Umbau einen grünem Kasten, ein graues Dach, ein schwarzes Laufwerk und schwarze Langträger. Wagen, die international eingesetzt werden konnten, wurden in den 1980er-Jahren zweifarbig grün-beige angestrichen. Das Dach wurde dabei braun lackiert. Nach der Gründung der DB AG übernahm diese noch einige Modernisierungs-Gepäckwagen und reihte sie als Dg 950 bzw. Dgs 950 in ihren Bestand ein. Sie verschwanden aber schon recht bald danach von den Gleisen.

Reko-Gepäckwagen Gattung Dag

Auch für ihre Nahverkehrszüge benötigte die DR moderne Gepäckwagen. Deshalb nahm sie auch zahlreiche zwei- und dreiachsige Gepäckwagen aller Länderbahn- und Einheitsbauarten in ihr Rekonstruktionsprogramm auf, in dem alte Sitzwagen an die modernen Anforderungen angepasst wurden. Der Umbau der Gepäckwagen sollte in erster Linie für ein einheitliches Zugbild zusammen mit den Sitzwagen sorgen. Außerdem vereinfachte der einheitliche Umriss aller Wagen in einem Zug die Außenreinigung. Die Gepäckwagen entstanden zur gleichen Zeit wie die Sitzwagen. Das Raw Halbestadt lieferte in den Jahren 1963 bis 1965 insgesamt 280 Gepäckwagen in zwei unterschiedlichen Ausführungen.

Die dreiachsigen Untergestelle wurden samt Laufwerken mit Gleitlager-Radsätzen von den Spenderwagen übernommen. Anbauten an den Stirnseiten glichen die unterschiedlichen Längen der Untergestelle aus. So konnte bei allen Wagen der gleiche Kasten aufgesetzt werden. Zwar wurden bei der Aufarbeitung sehr stark verschlissene Bauteile durch neue ersetzt. Trotz-

dem achtete man darauf, möglichst viele der Originalteile wieder zu verwenden. Die Bremsen der Wagen wurden meist nur aufgearbeitet, die Bremsbauart blieb unverändert. Deshalb gibt es Reko-Gepäckwagen mit unterschiedlichen Bremsbauarten. Seitenwände, Dach und Stirnwände wurden getrennt voneinander gefertigt, erst später zusammengeschweißt und mit dem Untergestell verbunden. Damit die Wagen auch in Waschanlagen gereinigt werden konnten, waren die Seitenwände möglichst eben, nur die Türen wurden etwas zurückversetzt. Das Dach war an den Wagenenden nicht nach unten gezogen. Gummiwülste und vierteilige Falttüren an den Stirnseiten boten dem Personal eine Übergangsmöglichkeit zu den Nachbarwagen. Die Seitenfenster waren fest mit der Seitenwand verbunden, nur das obere Viertel konnte nach innen geklappt werden. Um Beschädigungen zu vermeiden, vergitterte man die Fenster im Gepäckraum von innen.

Zwei schmale Schiebetüren an den Enden der Längsseiten führten in die beiden Vorräume der Wagen. Der Gepäckraum ließ sich durch eine



breite zweiflügelige Schiebetür vom Bahnsteig aus be- und entladen. Der Innenraum teilte sich in einen großen Gepäckraum und – an einem Wagenende – in zwei Dienstabteile, die durch einen kurzen Mittelgang voneinander getrennt waren. In diesen Abteilen befanden sich Sitzgelegenheiten, Schreibplätze sowie Schränke und Regale.

Einige der hier vorgestellten Dreiachser wurden noch von der DB AG übernommen und als Bauart Dg 953 eingereiht. Sie fielen aber schon bald der Ausmusterung anheim. Mehrere Wagen sind heute noch bei Museumsbahnen vorhanden.

Länge über Puffer	13.200 mm
Breite	3.043 mm
Höhe	4.000 mm
Eigenmasse	17.000 kg
Achsstand	7.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Heizung	Dhz, Elhz
Bremse	verschieden
Erstes Umbaujahr	1963
umgebaute Stückzahl	280



Autotransportwagen Gattung DDm

Sogar in der DDR erfreute sich das Konzept »Auto im Reisezug« in den 1960er-Jahren immer größerer Beliebtheit. Bisher hatte die DR dafür Autotransportwagen der Güterwagenbauart verwendet und diese den Autoreisezügen beige stellt. Die zwei- bzw. dreiachsigen Wagen waren aber nur bedingt für den Einsatz in Reisezügen geeignet, denn ihre Höchstgeschwindigkeit war zu gering und einige besaßen keine Heizleitungen. Daher mussten sie immer am Schluss der Züge laufen. Aus diesen Gründen beschloss die DR Anfang der 1970er-Jahre die Beschaffung neuer Autotransportwagen, welche sich im Grundsatz an die Reisezugwagen anlehnten. So sollten die Wagen zwei zweiachsige Drehgestelle und eine Länge von 26.400 mm aufweisen. Die Reichsbahn baute diese Wagen nicht selbst, sondern kaufte sie beim französischen Waggonbauer ANF Frangecco, der für die SNCF ähnliche Fahrzeuge geliefert hatte. Insgesamt kamen 38 Exemplare zur DR.

Weil die Wagen aus Frankreich kamen, wurde

sie mit in Frankreich gängigen Komponenten ausgestattet. So gehörten die Drehgestelle zum französischen Typ Y 30. Sie waren für eine Geschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Gebremst wurden die Wagen mit einer Druckluftbremse der Bauart Knorr KE-GP (D). Sie konnte um eine Magnetschienenbremse erweitert werden. Der Wagenkasten mit seinen zwei festen Ladeebenen war eine geschweißte Stahl-Leichtbaukonstruktion. An den Stirnseiten besaßen die Wagen klappbare Überfahrbrücken. So wurde eine durchgängige Ladeebene gebildet und die Autofahrer konnten mit ihren Pkw von einer Stirnbühne aus auf beiden Etagen über den ganzen Zug fahren.

Für die Fahrbahnebenen wurde aus Sicherheitsgründen Riffelblech verwendet, das einen rutschfesten Anstrich bekommen hatte. Die Bleche waren in Längsrichtung in der Mitte leicht nach oben gewölbt, damit Regenwasser abfließen konnte. Ein Rohr leitete das Wasser unter die Wagen. Weil die Pkw von ihren Fahrern selbst



verladen wurden, besaßen die Wagen an der oberen Ladeebene seitliche Geländer an den Enden den Längsseiten. Damit sich die Pkw während der Fahrt des Zugs nicht bewegen konnten, wurden sie mit losen Radvorlegern gesichert. Jeder Wagen führte pro Ladeebene 15 Paar dieser Radvorleger mit. Sie wurden an in Längsrichtung montierten Führungsschienen befestigt.

Damit die Wagen in Reisezügen an jeder Position eingereiht werden konnten, erhielten sie eine Hauptdampfleitung sowie eine durchgehende elektrische Heizleitung. Eine zwölfpolige Durchgangsleitung diente zur Durchbindung der elektrischen Versorgung. Die Wagen bekamen den grünen Anstrich der Reichsbahn-Reisezugwagen, dazu schwarze Laufwerke und Untergestelle. Bei der Reichsbahn wurden die Wagen überwiegend in Autoreisezügen eingesetzt, konnten aber auch in Güterzüge eingestellt werden, in denen sie aber nur 100 km/h schnell fahren durften. Nach 1994 gelangten sie zur DB

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2.810 mm
Höhe	3.477 mm
Drehzapfenabstand	19.000 mm
Achsstand	21.300 mm
Drehgestellbauart	Y 30
Achsstand im Drehgestell	2.300 mm
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Bremse	KE-GP (D)
Eigenmasse	25.000 kg
erstes Baujahr	1971
gebaute Stückzahl	38

AG und wurden als DDm 916 in den Bestand übernommen.



Prototyp-Postwagen Gattung Post 24 (Bautzen)

Wie bei den anderen Reisezugwagen zeichnete sich auch bei den Postwagen in den 1950er-Jahren ab, dass die Deutsche Post der DDR neue Postwagen benötigte, weil der Bedarf auf Dauer nicht durch Umbauten und Modernisierungen gedeckt werden konnte. Deshalb erhielt der VEB Waggonbau Bautzen Mitte der 1950er-Jahre den Auftrag, einen neuen Postwagen zu entwickeln und zu bauen. Es entstand ein 26 m langer Vierachser, der sich zwar äußerlich an die Vorkriegs-Schürzenwagen anlehnte, aber nach den damals neuesten Erkenntnissen konzipiert wurde. Der Wagen wurde 1957 fertiggestellt und an die Deutsche Post abgeliefert. Weil sich die Post aber noch nicht auf eine zukünftige Transportform von Paketen und Briefen festgelegt hatte – es stand u.a. die Beförderung der Sendungen in Säcken oder in Rollcontainern zur Diskussion – ging die Bauart nicht in Serie und es blieb bei diesem Einzelgänger.

Die Konstrukteure wählten achshalterlose Drehgestelle mit Schraubenfedern aus, welche der Bauart Görlitz V recht nahe kamen. Die selbsttätige Druckluftbremse der Bauart Hildebrandt-

Knorr für Schnellzüge ermöglichte zwar eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, der Wagen war aber nur für 120 km/h zugelassen. Das vollständig geschweißte Untergestell wurde aus gekanteten Blechprofilen hergestellt und an den Enden mit rammsteifen Untergestellvorbauten verstärkt. Zwischen den Drehgestellen verdeckten Seitenschürzen die unterflur aufgehängten Aggregate. Der Wagenkasten aus Walz- und gekanteten Blechprofilen war ebenfalls geschweißt. Die Seitenwände verlängerte man bei den Wagenenden über das Untergestell hinaus. Auf Stirnübergänge wurde verzichtet. An einem Wagenende ermöglichten einfache Drehtüren den Zugang zum Endvorraum. Pro Seite führten zwei doppelflügelige Schiebetüren in die Laderäume. Sie wurden mit Druckluft betätigt. Sämtliche Seitenfenster in den Laderäumen waren von innen vergittert, um so Beschädigungen zu vermeiden. Zwei Fenster in den Seitenwänden des Briefraums konnten mit einer Kurbel geöffnet werden. Alle anderen Fenster waren fest montiert.

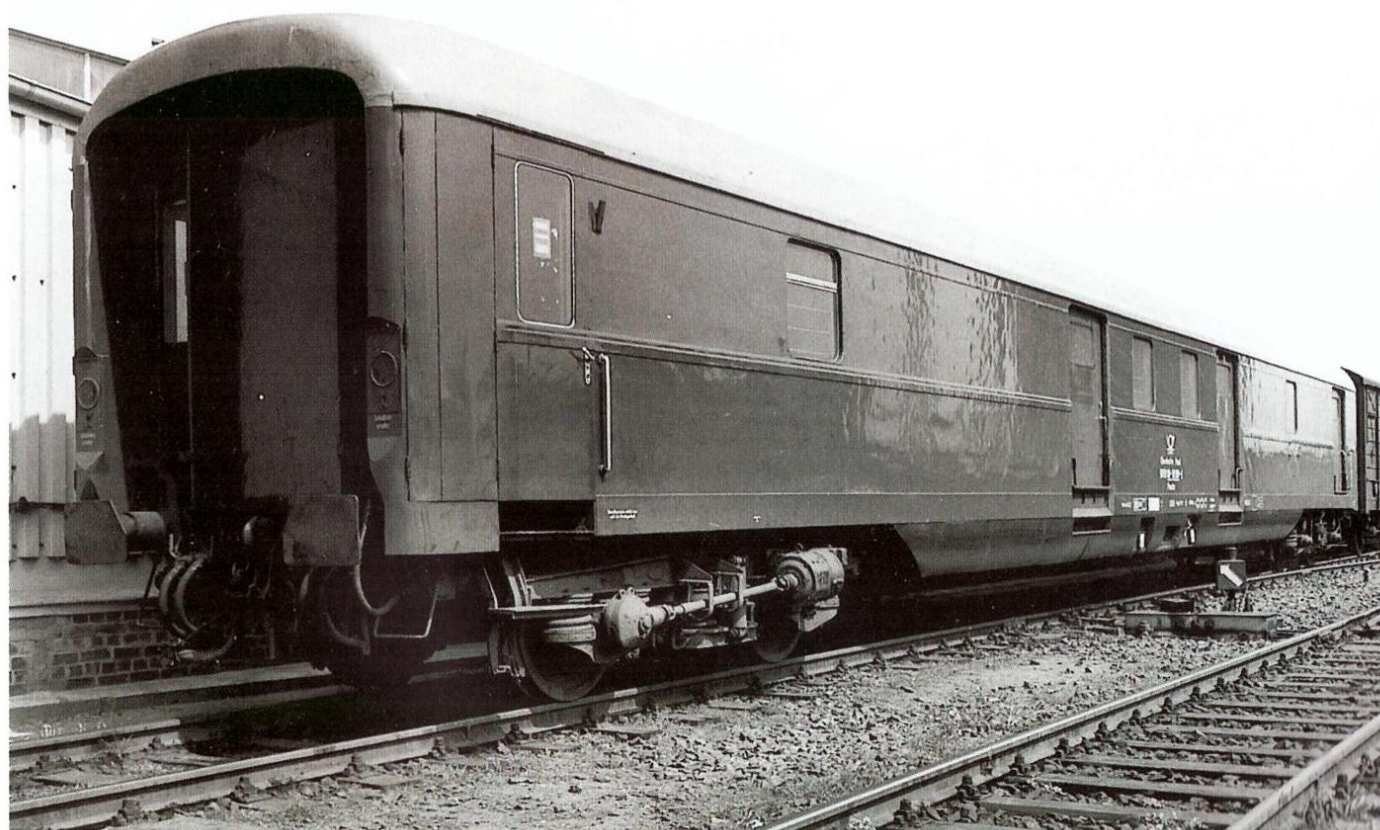
Am Ende des Einstiegsraums war eine Toilette



untergebracht. An die Toilette schloss sich der Brief- und Aussackraum an. Er war mit Tischen und Fachwerken für Briefe ausgestattet. Unter den Tischen befanden sich ein Wertsachenschrank, Briefkörbe und Briefkästen. Der Aussackbereich verfügte über Beutelspannen und Päckchenfächer. Um die Arbeit zu erleichtern, gab es am Aussacktisch eine Staubabsaugung. An den Aussackbereich schloss sich der Packraum an. Hier waren Packbretter an den Wänden montiert und zudem gab es Tragstangen im Dachbereich. Ganz am Ende des Wagens befand sich der Ofenraum mit den Einrichtungen für die Luftheizung. Außer durch den Ofen konnte die Luft mit Dampf oder elektrischem Strom aus der Lokomotive erzeugt werden. Ein Achsgenerator, der über einen Flachriemen angetrieben wurde, versorgte die elektrischen Verbraucher mit Energie. Damit sich das Personal kleine Speisen und Getränke zubereiten konnte, waren Kochplatten und ein Kühlschrank in den Wagen eingebaut. Der Wagen wurde

Länge über Puffer	26.000 mm
Breite	2.790 mm
Höhe	3.934 mm
Eigenmasse	46.700 kg
Drehzapfenabstand	19.330 mm
Achsstand	21.830 mm
Drehgestellbauart	Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Heizung	Lhz, Elhz
Bremse	Hikss
Baujahr	1957
Stückzahl	1

mit schwarzem Laufwerk sowie schwarzen Langträgern und Seitenschürzen geliefert. Den Wagenkasten ließ man grün, das Dach grau lackieren.



Postwagen Gattung Post 15

Neben dem auf Seite 110 vorgestellten, 26 m langen Bahnpostwagen entwickelte der VEB Waggonbau Bautzen in den 1950er-Jahren auch einen nur 16,6 m langen Postwagen für Schnellzüge, der bei geringerem Postaufkommen eingesetzt werden konnte.

Der erste Wagen dieser Ausführung wurde 1957 auf der Leipziger Messe gezeigt und bis 1958 lieferte der VEB Waggonbau Bautzen vier weitere Fahrzeuge dieses Typs.

Die fünf Wagen laufen auf Drehgestellen, die zu einer Übergangsbauart zwischen Görlitz IV und Görlitz V gehören. Sie besitzen Schraubenfedern und vertikal wirkende, hydraulische Dämpfer. Als Bremse wurde eine mehrlössige Druckluft-Klotzbremse der Bauart Hildebrand-Knorr für Personenzüge eingebaut.

Das geschweißte Untergestell setzt sich aus gekanteten Blechprofilen zusammen und ist an beiden Enden um Untergestellvorbauten erweitert. Im Bereich der Ladetüren mussten die Langträger verstärkt werden, um Verformungen zu vermeiden.

Der Wagenkasten ist samt Dach vollständig ge-

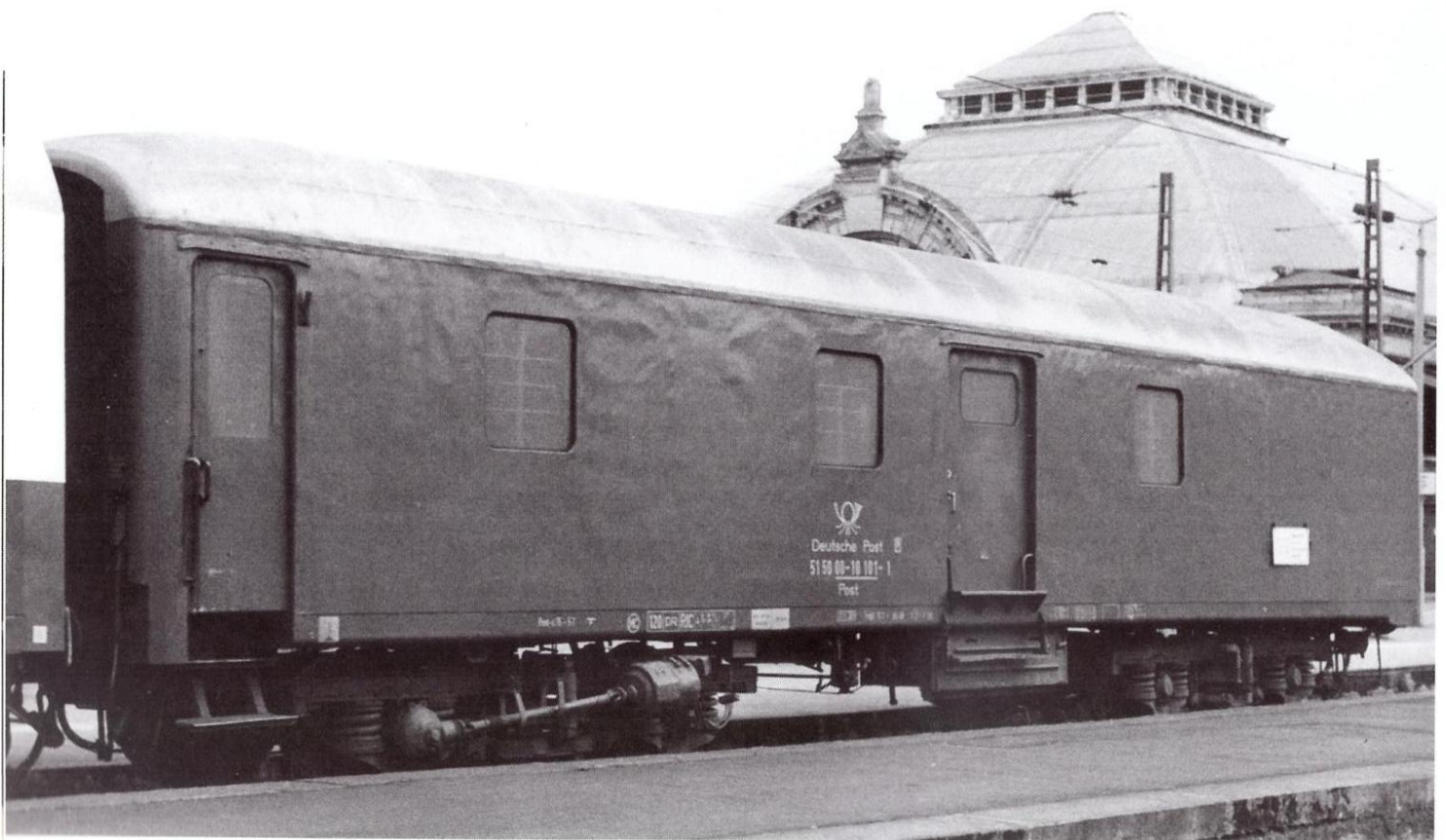
schweißt. Beide bestehen aus Walzprofilen und abgekannten Blechprofilen.

Weil sich in den Wagen nur Personal der Deutsche Post aufhalten durfte, besaßen sie keine Stirnübergänge.

Von den Laderampen aus ist der Zugang durch eine einfache Drehtür in einen Endvorraum bzw. durch die beiden Doppelschiebetüren auf jeder Längsseite direkt in die Laderäume möglich. Durch sie werden auch die Postsendungen ein- und ausgeladen. Die Schiebetüren lassen sich über eine elektrisch betriebene Druckluftanlage bewegen.

Die Fenster in den Schiebetüren und in den Seitenwänden sind von innen vergittert, um sie vor Beschädigungen zu schützen und den unberechtigten Zugang zu den Wagen zu erschweren. Der obere Teil der Wandfenster lässt sich mit einer Kurbel bewegen.

In der Nähe des Endeinstiegsraums wurden die Toilette und der Ofen- bzw. Lüftungsraum angeordnet. Hieran schließt sich ein Briefraum an. Er ist mit Tischen und Regalen für Briefpost und Päckchen ausgestattet. Dem Personal steht



ein Briefverteilfachwerk mit 158 Fächern und acht Grobverteilfächern zur Verfügung. Außerdem befinden sich hier eine Beutelspanne und ein Kleiderschrank. Unter den Tischen sind sich ein Reglerschrank, ein Wertsachenschrank sowie Briefkästen für den Briefeinwurf von außen vorhanden.

Im Aussackbereich stehen ein dreiteiliges Gestell zum Aufhängen von Postsäcken sowie ein Mehrzweckschrank und gegenüber der Aussack-tisch mit Staubabsaugung. Der Paketraum ist mit Staubrettern, Gerüsten und mit einem Sortier-tisch ausgestattet. Die Luft in den Wagen kann durch einen Kohleofen erwärmt werden. Somit ist die Heizung unabhängig von Loks oder dem Ortsnetzanschluss.

Zwei Generatoren mit Flachriemenantrieb laden die Speicherbatterien, die unter dem Fußboden in Trögen aufgehängt sind. Aus ihnen werden dann die Verbraucher gespeist, so die Beleuch-tung mit Leuchtstoffstofflampen und die Zug-schlussleuchten.

Die Wagen besaßen einen grünen Außen-anstrich, bei dem auf Zierelemente verzichtet wurde. Lediglich die technischen Daten, ein gelbes Posthorn und die Aufschrift „Deutsche Post“ wa-

Länge über Puffer	16.300 mm
Breite	2.850 mm
Höhe	4.005 mm
Drehzapfenabstand	9.000 mm
Achsstand	11.500 mm
Drehgestellbauart	Görlitz
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	Lhzdoe
Bremse	Hikpbr
Eigenmasse	32.000 kg
erstes Baujahr	1957
Stückzahl	5

ren angeschrieben. Langträger, Untergestell und Laufwerk erhielten eine schwarze Lackierung. Das Dach wurde grau.
Der Wagen 5901 musste 1989 nach einem Unfall ausgemustert werden. Die anderen vier Wagen kamen 1990 zur Deutschen Bundes-post, wurden aber kurz danach ebenfalls aus-gemustert.



Reko-Postwagen Gattung Post 12

Nachdem die DR die Rekonstruktion ihrer zwei- und dreiachsigen Sitzwagen abgeschlossen hatte, wurde zwischen der Bahn und der Post vereinbart, dass das Raw Halberstadt auch alte Postwagen in der gleichen Form rekonstruieren sollte. Deshalb wurden zwischen 1961 und 1964 insgesamt 159 alte Postwagen komplett neu aufgebaut. Um den Umbau zu vereinfachen, entschied man sich, die gleichen Aufbauten wie bei den Gepäckwagen mit den beiden schmalen EndEinstiegstüren zu verwenden. Allerdings besaßen die Seitenwände nach den Anforderungen der Post nur eine einflügelige Schiebetür zum Be- und Entladen. Auch verzichtete man – wie bei Wagen der Deutschen Post üblich – auf Stirnübergänge.

Wie bei den Gepäckwagen dienten auch bei den Postwagen nur dreiachsige Wagen als Spenderfahrzeuge. Deren Laufwerke wurden zwar überarbeitet und wo es nötig war auch erneuert, zumeist blieben aber die alten Radsätze mit ih-

ren Gleitlagern erhalten. Auch bei den Bremsen gab es unterschiedliche Ausführungen, darunter die Bauarten Westinghouse, Kunze-Knorr oder Hildbrandt-Knorr. Das Untergestell und die Achsabstände wurden auf eine einheitliche Länge gebracht. Seitenwände, Stirnwände und Dach wurden in Sektionsbauweise hergestellt und erst später miteinander verbunden. Während der Prototypwagen noch vier Fenster je Längsseite aufwies, besaßen die Serienwagen nur noch zwei Fenster auf jeder Seite. Die Fenster waren fest mit der Seitenwand verbunden, von innen vergittert und konnten oben nach innen geklappt werden. Neben den Ladetüren in der Wagenmitte installierte man an beiden Enden einfache Schiebetüren.

Im Innenraum wurde an einem Ende eine Rangierkabine eingerichtet, die keine Verbindung zum Laderaum aufwies. Der andere Einstiegsraum war durch eine Tür mit dem Laderaum verbunden. Den Laderaum selbst führte man

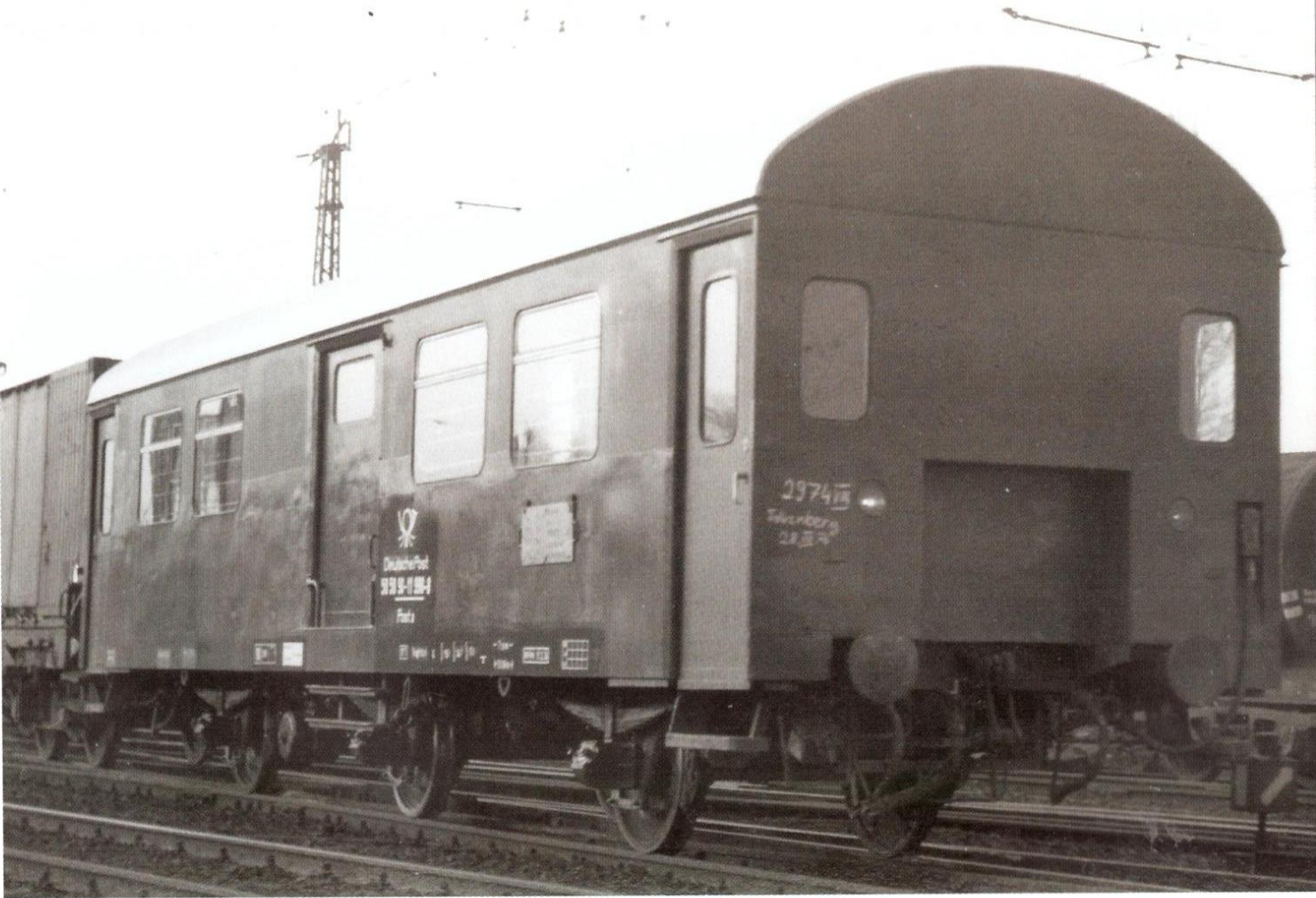


als Großraum aus. Weil sich die Post der DDR für den Postversand in Postrollgutbehältern entschieden hatte, gab es im Laderaum keine speziellen Einrichtungen. Die Wagen besaßen nur eine Glühlampenbeleuchtung, weil sie während der Fahrt nicht begleitet wurden. Ein über Flachriemen angetriebener Achsgenerator versorgte die Beleuchtung. Frische Luft gelangte über vier Lüfter auf dem Wagendach in die Innenräume. Die Wagen erhielten keine eigene Heizung, waren aber mit einer durchgehenden Hauptdampfleitung ausgestattet, so dass sie auch zwischen der Lokomotive und den nachfolgenden Reisezugwagen in Züge eingestellt werden konnten.

Bei ihrer Ablieferung besaßen die Wagen einen grünen Kasten mit schwarzem Laufwerk und Untergestell. Das Dach erhielt einen grauen Anstrich. Als Zierelemente waren ein dicker heller Streifen unter den Fenstern und ein dünner Streifen zwischen Wagenkasten und Langträger vor-

Länge über Puffer	13.120 mm
Breite	3.043 mm
Höhe	4.080 mm
Eigenmasse	17.000 kg
Achsstand	7.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h
Heizung	keine
Bremse	unterschiedlich
Erstes Umbaujahr	1961
Stückzahl	159

handen. Neben der Ladetür prangten das Posthorn und die Aufschrift »Deutsche Post«.



Modernisierungs-Postwagen Gattung Post 20

Die Deutsche Post der DDR benötigte aber nicht nur für Personenzüge neue Postwagen, auch die im Fernverkehr eingesetzten Wagen mussten dringend ersetzt bzw. erneuert werden. Weil sich aber auf Grund der politischen Lage keine Möglichkeit zur Beschaffung neuer Wagen abzeichnete, entschloss sich die Post, ihre vorhandenen Postwagen grundlegend umbauen und an die aktuellen Anforderungen für den Einsatz von Postrollgutbehältern anpassen zu lassen. In Zusammenarbeit mit dem MITROPA-Werk in Gotha entstand 1962 zunächst ein erster Probewagen, der sich mit einer Länge von 21,3 m äußerlich stark an die Modernisierungs-Wagen der DR anlehnte. Nach der Erprobung des Wagens begann die Serienfertigung. Dabei entstanden entsprechend der Spenderwagen je eine Bauserie mit einer Länge von 21,3 m und eine mit einer Länge von 22,2 m.

Beim Umbau wurden die Laufwerke und Untergestelle aufgearbeitet, blieben aber weitgehend erhalten. Je nach Spender besaßen die Wagen Drehgestelle amerikanischer Bauart oder der Bauart Görlitz II schwer. Später wurden dann

auch Drehgestelle der Bauart Görlitz V verwendet. Die Bremsen gehörten zu den Bauarten Westinghouse oder Knorr. Die Untergestelle erhielten eine Verstärkung zwischen Hauptquerträger und Kopfstücken. Der Wagenkasten entsprach in seinem grundsätzlichen Aufbau den Modernisierungs- bzw. Reko-Wagen. Sie hatten aber keine Stirnübergänge.

Der Zugang erfolgte beim Prototypen und bei den kurzen Serienwagen an beiden Enden durch einfache Drehtüren. Bei den langen Wagen gab es diese Türen nur noch an einem Wagenende. Beim Vorserienwagen führten die Türen am Nichthandbremsende in zwei Rangierkabinen, bei den Serienwagen wurde auf eine diese Kabinen verzichtet. Allen Wagen gemeinsam waren die beiden einflügeligen Ladetüren in jeder Seitenwand. Vier Seitenfenster brachten etwas Licht in den Laderaum. Der Laderaum teilte sich in Stellflächen für Postrollgutbehälter in Richtung der Wagenenden und einen Briefraum in der Wagenmitte. Hier konnten Briefsendungen bearbeitet werden. Im Briefraum befanden sich Briefverteilspinde, eine feste und eine klappbare

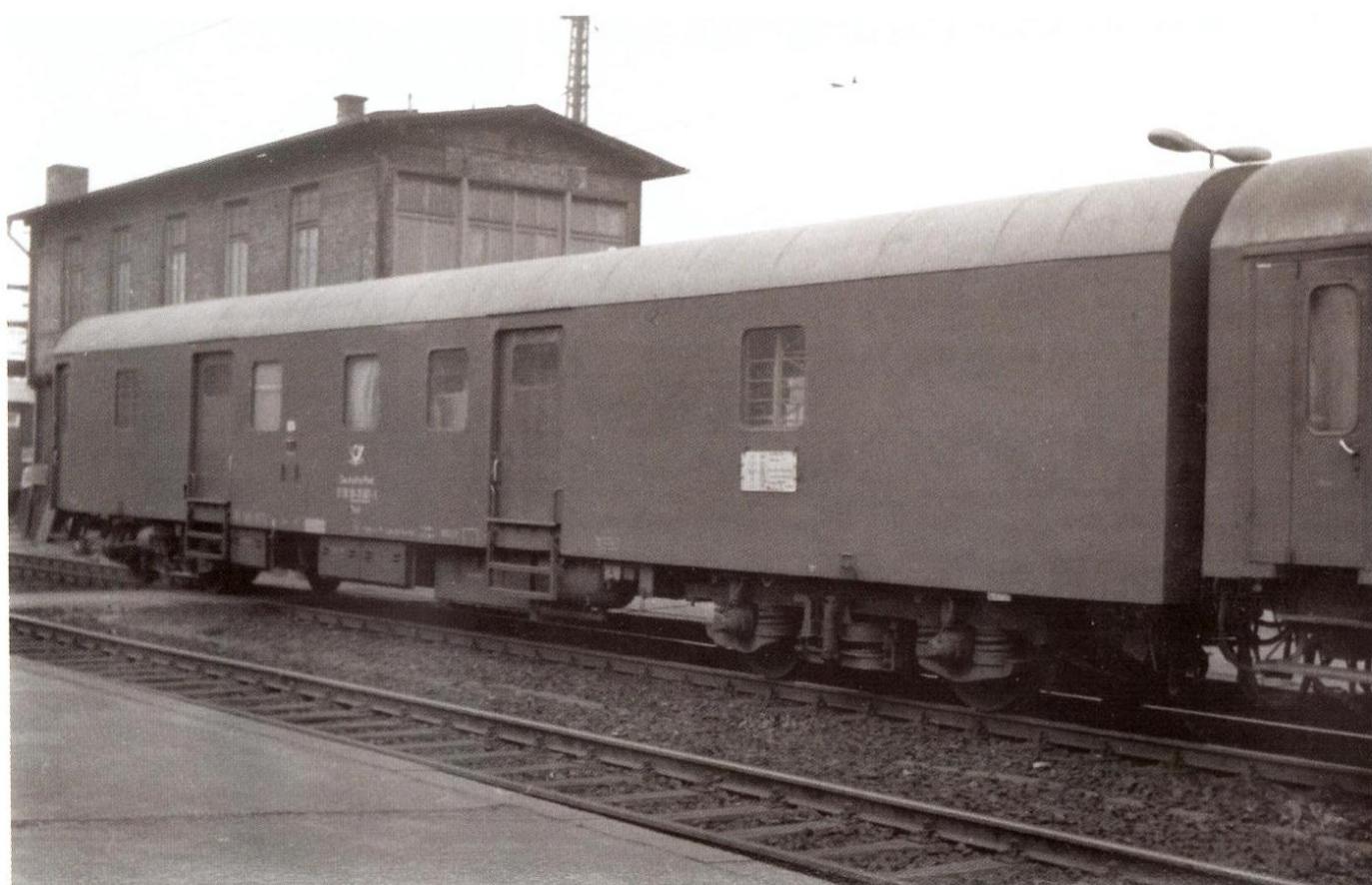


Tischplatte, drei Beutelspannen, eine Aussackplatte, ein Kleiderschrank und zwei Briefkästen mit Einwurfschlitzen in der Außenwand.

Die elektrischen Einrichtungen wurden aus Batterien gespeist, welche unter dem Wagenboden aufgehängt waren und die über Generatoren mit Flachriemenantrieb geladen wurden. Bei den Drehgestellen der Bauart Görlitz V wurden sie über eine Kardanwelle angetrieben. Die Innenräume konnten ausschließlich mit einer Ölheizung erwärmt werden. Dabei wurde die warme Luft über eine elektrisch angetriebene Druckbelüftung in die Räume eingeblasen. Eine Hauptdampfleitung und eine elektrische Durchgangsleitung ermöglichten den freizügigen Einsatz der Postwagen im Zugverband.

Die Wagen gelangten nach ihrer Indienststellung in den hochwertigen, auch internationalen Reisezugdienst. Sie wurden jedoch ab 1968 durch Neubauwagen aus diesem Bereich verdrängt und dann bevorzugt national eingesetzt. Nach der Wiedervereinigung kamen sie 1990 zur Deutschen Bundespost, mussten aber bis 1993 komplett den Dienst quittieren.

Länge über Puffer	21.300 / 22.100 mm
Breite	2.800 mm
Höhe	3.980 mm
Drehzapfenabstand	14.000 / 14.810 mm
Achsstand	16.500 / 17.310 mm
Drehgestellbauart	am. Bauart, Görlitz II schwer, Görlitz V
Achsstand im Drehgestell	2.500 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	Öl
Bremse	unterschiedlich
Eigenmasse	36.000/39.000 kg
erstes Baujahr	1962
Stückzahl	16

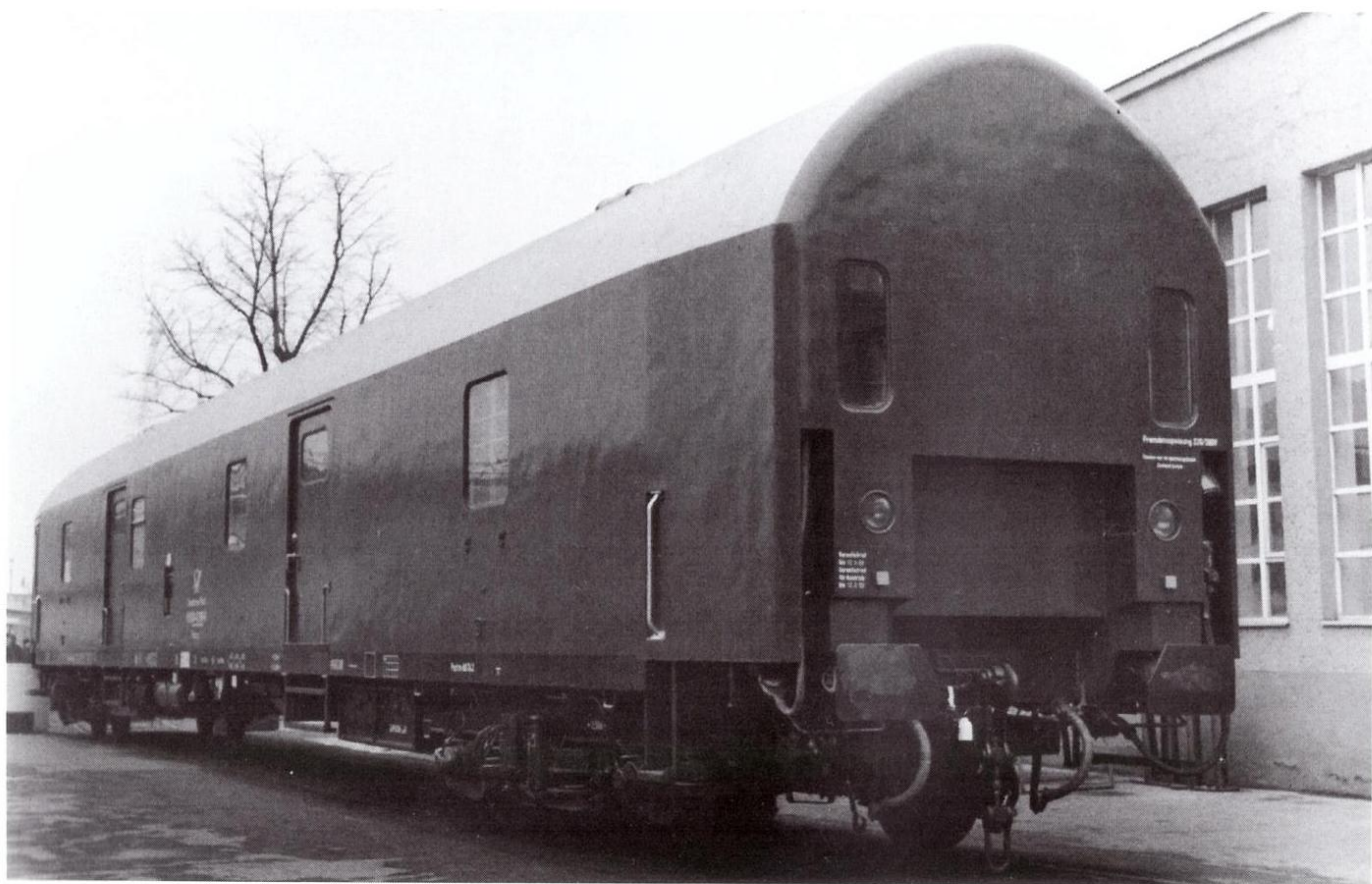


Postwagen Gattung Post 24

Bis in die 1960er-Jahre musste sich die Deutsche Post der DDR mit Altbau- und modernisierten Gepäckwagen begnügen, weil es nicht gelang, mit Waggonbaufirmen passende Verträge auszuhandeln. Dazu kam, dass der Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) eine Spezialisierung der Waggonbaufirmen vorschrieb. Danach mussten die Hersteller in der DDR vorrangig Sitz-, Speise-, Schlaf- und Kühlwagen bauen. Die anderen Wagentypen sollten aus dem östlichen Ausland beschafft werden. 1964 konnte die Post nun mit der Waggonfabrik »Janko Gredelj« im damaligen Jugoslawien einen Vertrag über die Lieferung 40 neuer Postwagen abschließen. Zu dieser Zeit hatte sich bei den Sitzwagen bereits der von der OSShD eingeführte Typ B (später Typ Y und Y/B) mit einer Länge von 24,5 m und den hohen Dächern durchgesetzt. Um ein einheitliches Erscheinungsbild in den Schnellzügen zu erhalten, sollten sich die Postwagen an diese Typen anlehnen.

Ein erster Prototypwagen wurde 1966 fertiggestellt und an die Deutsche Post übergeben, welche den Wagen ausgiebig untersuchte. Die rest-

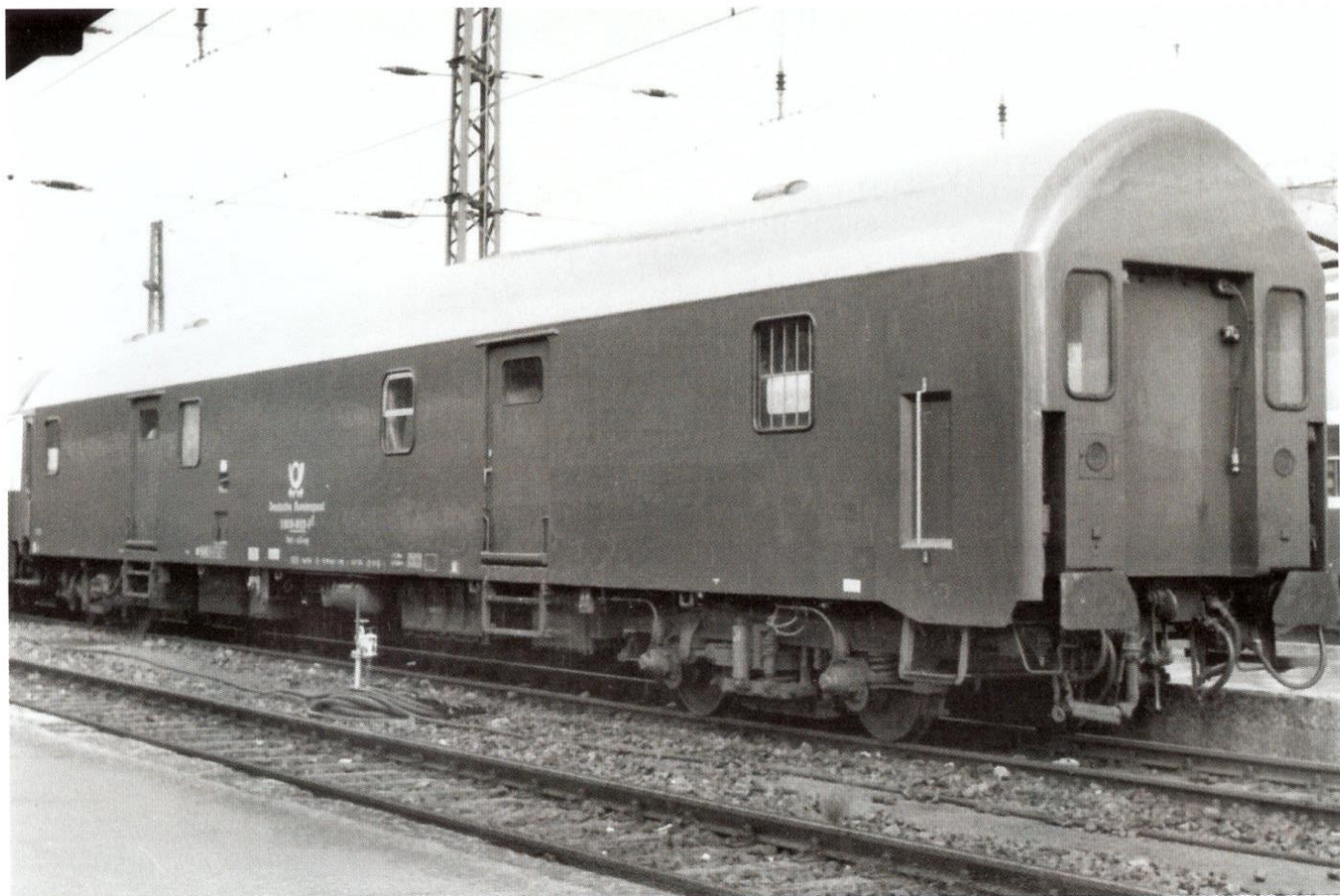
lichen 39 Wagen dieser Serie gingen 1968 und 1969 in den Bestand der Post über. Da mit diesen Wagen der Bedarf aber noch nicht gedeckt werden konnte, zumal immer mehr Altbauwagen ausschieden, bestellte die Post Mitte der 1970er-Jahre eine zweite Serie dieser Wagen. Der Grundaufbau blieb erhalten, wurde aber auf den neuesten technischen Stand gebracht. Diesmal war die ungarische Waggonfabrik »Rába« der Hersteller der 70 Wagen. Sie wurden 1977 und 1978 in zwei unterschiedlichen Versionen als Ein- und Mehrspannungsfahrzeuge abgeliefert. Die Wagen liefen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz V Post mit verstärktem Wiegenträger und besaßen eine Druckluft-Klotzbremse der Bauart Knorr. Der Wagenkasten wurde in Leichtbauweise hergestellt und hatte, wie bei der Post der DDR üblich, keine Stirnübergänge. Drehtüren an einem Wagenende ermöglichten den Zugang zu einer Rangierkabine, die nicht mit den Posträumen verbunden war. Die Posträume konnten durch zwei einfache Schiebetüren in jeder Längsseite betreten und beladen werden.



Der Innenraum teilte sich in zwei Räume für Postrollgutbehälter an den Wagenenden. In den ab 1968 gebauten Wagen ließen sich 26 dieser Behälter verstauen. In den später gebauten Fahrzeugen waren es nur noch 15, denn hier war der Arbeitsraum in der Mitte der Wagen größer, weil die u.a. die Sanitärräume an ein Wagenende verlegt wurden.

Im Briefraum konnten vier bis fünf Mitarbeiter die Briefsendungen versorgen. Dazu standen ihnen Fachwerkschränke mit 138 Briefverteilflächen, Beutelspannen und ein Aussacktisch mit Staubabsaugung zur Verfügung. Zudem befand sich hier die Toilette. Bei den neuen Wagen fanden 174 Verteilflächen im Arbeitsraum Platz. Während die alten Wagen nur mit Öl beheizt werden konnten, wurde die Heizung bei den neuen Wagen um elektrische Lufferhitzer ergänzt. Die Stromversorgung übernahmen zwei an den Drehgestellen montierte Drehstrom-Achsgeneratoren.

Länge über Puffer	24.500 mm
Breite	2883 mm
Höhe	4.230 mm
Achsstand	17.200 mm
Höchstgeschwindigkeit	140/160 km/h
Heizung	Öl, elektrisch
Bremse	KE-GPR-A
Eigenmasse	42.000 kg
erstes Baujahr	1966
Stückzahl	110



Postwagen Gattung Post 26 (ex DBP)

Trotz der Neubauten fehlten der Deutschen Post der DDR Mitte der 1980er-Jahre wieder Wagen, um ihren Bedarf zu decken. Diesmal entschloss man sich aber nicht zu einem Neubau, sondern sah sich nach gebrauchten Wagen um. Fündig wurde die DDR-Post bei der Deutschen Bundespost, die sich bereit erklärte, acht Postwagen der Bauart von 1954 und 13 Wagen der Bauart von 1955 abzugeben. Außerdem war die Übernahme von 15 Wagen der Bauart 1958 geplant. Diese Wagen konnten aber erst 1991 fertig gestellt werden und gelangten somit nicht mehr bei der Post der DDR zum Einsatz.

Der Wagen 55 154 gelangte bereits 1982 als Schadensersatz-Leistung von der Bundespost zur Post der DDR.

Die Wagen gekauften erhielten dann im Rahmen einer P2-Untersuchung bei der Bremer Waggonbau GmbH eine Aufarbeitung mit komplettem Neuanstrich, ehe sie in die DDR gingen. Die Post der DDR ließ die Wagen zunächst an ihren Bedarf anpassen und für die Beförderung von Postrollgutbehältern umbauen. Dazu gehörten

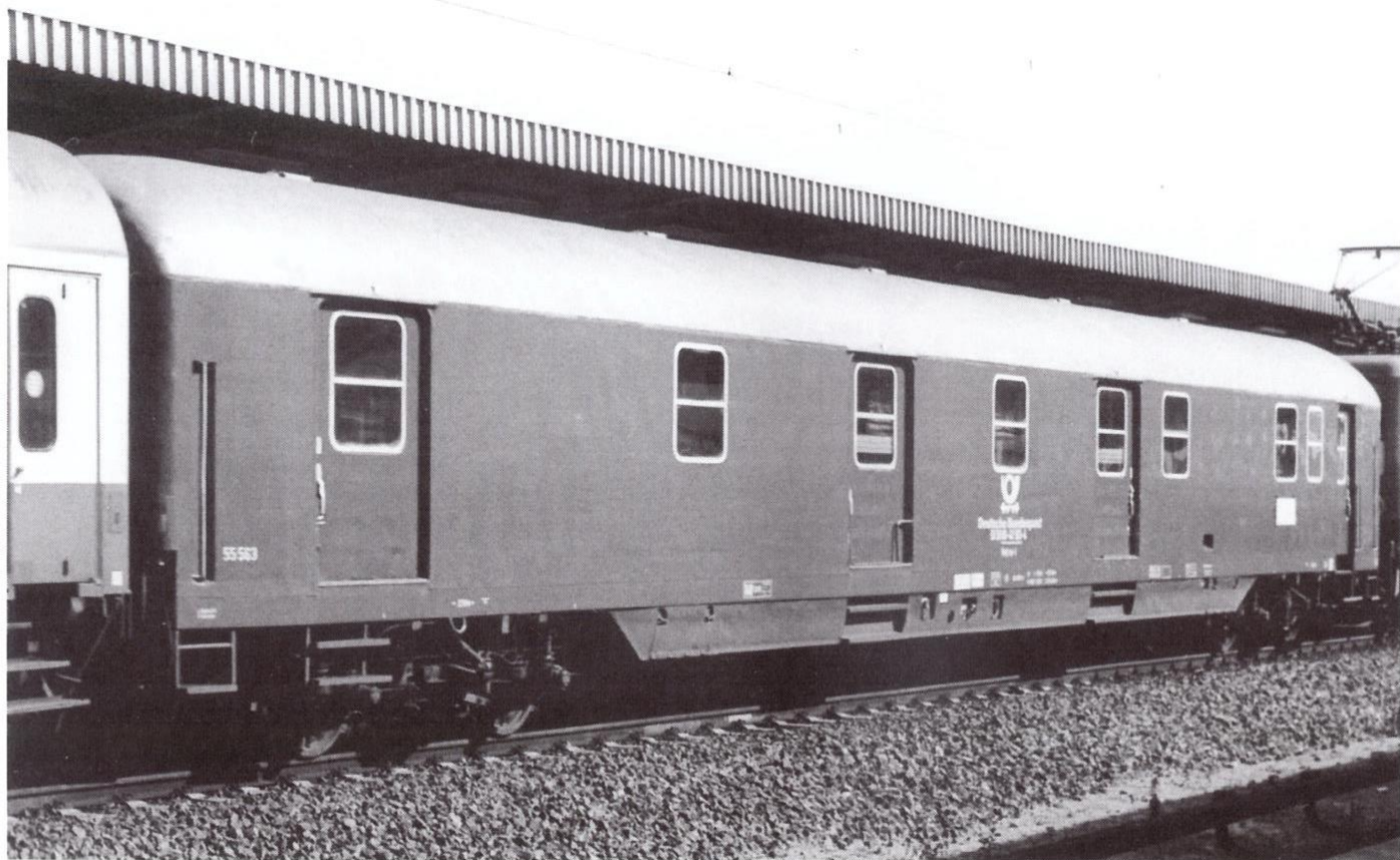
auch der Ausbau der Briefräume und der Einbau tragfähiger Fußböden mit Riffelblechauflage. Die Stirnübergänge wurden fest verschlossen, so dass sie nicht mehr genutzt werden konnten.

Als Laufwerke wählte die Deutsche Bundespost Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz 50. Schraubenfedern und Öldruck-Stoßdämpfer sorgen für einen ruhigen Lauf der Wagen.

Die Bremse gehört zu Bauart KE-GPR-A und verfügt über ein verstärktes Bremsgestänge und Doppelbremssohlen.

Untergestell und Wagenkasten waren in Leichtbauweise aus Stahl hergestellt und vollständig geschweißt. Seitenschürzen sollen die unterflur aufgehängten Aggregate vor Beschädigungen schützen. Über den Untergestellvorbauten sind Rammkonstruktionen in den Wagenkasten eingelassen. Die Zugapparate sind so ausgeführt, dass sie eine automatische Mittelpufferkupplung aufnehmen können.

Die vier einflügeligen Schiebetüren pro Längsseite blieben erhalten. Auch an den Fenstern gab es keine Veränderung. Einige von ihnen sind Über-



setzfenster, andere Festfenster. Das zweischichtige Sicherheitsglas hat zwischen den beiden Scheiben ein Drahtgeflecht, das die Gefahr von Beschädigungen vermindern soll.

Weil die Wagen ohne Personal eingesetzt werden sollten, wurde die Heizung stillgelegt. Die Hauptdampfleitung und die elektrische Durchgangsleitung blieben aber erhalten, so dass die Wagen freizügig im Zugverband eingesetzt werden konnten.

Die Wagen erhielten den grünen Anstrich der Postwagen der DDR-Post. Untergestell, Langträger,

Seitenschürzen und Laufwerke waren schwarz gestrichen, das Dach hingegen grau. Auf Zierelemente wurde verzichtet. Ein großes Posthorn und die Aufschrift „Deutsche Post“ wiesen auf den neuen Eigentümer hin.

Die Post reihte 19 der gekauften Wagen in ihren aktiven Park ein und setzte sie bevorzugt von Berlin aus in Reisezügen ein. Die restlichen Wagen blieben als Reserve und Ersatzteilspender abgestellt. Nach der Verschmelzung der

Länge über Puffer	26.400 mm
Breite	2825 mm
Höhe	4.050 mm
Achsstand	19.000 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Heizung	keine
Bremse	KE-GPR-A
Eigenmasse	36.000 kg
erstes Baujahr	1954
Stückzahl	19

Deutschen Post mit der Deutschen Bundespost gelangten die Wagen in deren Bestand zurück, wurden aber alle 1994 ausgemustert und verschrottet oder an Dritte verkauft.



Schmalspurwagen

Neben den Strecken in Regelspur betrieb die DR auch mehrere Schmalspurbahnen in ihrem Netz. Deren Reisezüge setzten sich aus zahlreichen Bauarten zwei-, drei- und vierachsiger Wagen zusammen, welche die DR nach ihrer Gründung zum Teil von der alten Deutschen Reichsbahn und zum Teil von den nun verstaatlichten Privatbahn-Gesellschaften übernommen hatte. Diese Wagen mit ihren meist hölzernen Aufbauten wurden zunächst aufgearbeitet und für den Weiterbetrieb hergerichtet. Mitte der 1950er-Jahre zeigte sich aber, dass diese Maßnahmen nicht ausreichten und der Reisezugwagenpark der Schmalspurbahnen grundlegend erneuert werden musste. Dies konnte entweder durch Neubeschaffungen oder durch einen kompletten Umbau alter Wagen geschehen.

Ab 1957 begann die DR damit, die alten Holzverkleidungen der Fahrzeuge gegen Verkleidungen aus Stahlblech auszutauschen, das alte Holzgerippe der Kästen blieb dabei erhalten.

Zwei Jahre später entwickelte das Raw Karl-Marx-Stadt erste Pläne, die alten Holzkästen durch eine Stahlkonstruktion zu ersetzen. Auch die Untergestelle sollten dabei aufgearbeitet werden. Diese Pläne wurden aber zunächst verworfen und kamen erst in den 1970er-Jahren wieder auf den Tisch. Die Modernisierung sah nun vor, Untergestell und Dach vom Wagenkasten zu trennen. Untergestelle und Dach sollten nur aufgearbeitet werden, während der Kasten einer Neukonstruktion aus Stahl weichen sollte. Bei der Aufarbeitung der Laufwerke und Untergestelle erhielten die Wagen ohne Bremse eine Druckluft-Klotzbremse verpasst.

Die Wagenkästen setzten sich aus einzelnen, 1.500 mm breiten Segmenten zusammen, die untereinander und mit dem Untergestell verschweißt wurden. Darauf kam das Dach. Weil die Spenderwagen unterschiedliche Breiten aufwiesen, Untergestelle und Dächer aber nicht verändert wurden, besaßen auch die umgebauten





ten Wagen unterschiedliche Breiten. Bei den Einheitswagen wurden ehemalige 2./3.-Klasse-Wagen und reine 3.-Klasse-Wagen modernisiert. Beide Bauarten erhielten die gleichen Seitenwände und Inneneinrichtungen und wurden der 2. Klasse zugeordnet.

Die alten Fallfenster wurden durch neue Fenster ersetzt, deren oberer Teil nach innen geklappt werden konnte. Die Fahrgasträume wurden neu eingerichtet und mit aus Stahlrohren gefertigten Sitzbänken bestückt, deren gepolsterte Sitzflächen und Rückenlehnen mit Kunstleder bezogen waren. Die teilweise noch vorhandenen, geflochtenen Gepäcknetze wurden gegen solche aus Stahl ausgetauscht. Außerdem wurde eine Toilette eingebaut. Die offenen Übergangsbühnen mit den Klappgittern und den Stirnwand-Eingangstüren blieben erhalten. Die Wagen wurden auf elektrische Innenbeleuchtung und auf eine durchgehende Dampfheizung umgestellt. Bei einigen Wagen blieben aber die

Einzelöfen erhalten. Sie kamen bei Güterzügen mit Personenbeförderung (GmP) zum Einsatz, bei denen die Heizleitung nicht angeschlossen werden konnte.

Die Modernisierung begann 1977 und bis 1983 waren die zahlreiche Wagen der Gattungen 711, 720 und 729 aufgepöppelt, welche Baujahre zwischen 1907 und 1929 aufwiesen. Dazu kam noch die Aufarbeitung einiger Einheitswagen mit den Baujahren 1929 bis 1932. Zwischen 1981 und 1986 führte die Reichsbahn auch Wagen mit den Spurweiten 900 mm (Bäderbahn Bad Doberan – Kühlungsborn) und 1.000 mm (Harzquer- und Selketalbahn) der Modernisierung zu. Außer Sitzwagen wurden für alle Spurweiten auch Gepäckwagen modernisiert. Mit diesen Wagen konnte der Bedarf aber noch nicht gedeckt werden, so dass zwischen 1990 und 1992 weitere Wagen in Perleberg umgebaut wurden. Im Gegensatz zu den Vorgängern erhielten sie aber ein neues,







durchlaufendes Tonnendach ohne die herabgezogenen Dachenden und moderne breite Übersetzfenster. Nach dem Umbau dieser Wagen wurde Perleberg geschlossen und damit endete die Modernisierung der Schmalspurwagen.

1992 und 1993 fertigte das Raw Wittenberge für die Harzer Schmalspurbahnen GmbH sogar 14 neue Reisezugwagen, von denen die HSB zwei in Café-Wagen umbauen ließ. Während

die Wagen der Spurweite von 750 mm wieder den traditionellen grünen Wagenkasten erhielten, entschied man sich bei den Sitzwagen für die Spurweiten 900 und 1.000 mm für einen zweifarbigen Wagenkasten. Bei ihnen bekam die Brüstung einen weinroten Anstrich, während das Fensterband beigefarben lackiert wurde. Für die Gepäckwagen wählte man einen komplett roten Anstrich der Wagenkästen.

Bildnachweis:

Brust, Karl-Heinz:	79, 103
Carstens, Stefan:	72
Claus, Joachim:	8, 11, 13, 18, 19, 25o, 29, 31, 32/33, 40, 41, 64, 65, 74, 75, 78, 80, 81, 101, 102, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120
Domagalski, Dr. Bernhard:	38o, 59u, 92/93u
Estler, Thomas:	12, 14, 17, 24u, 26, 27, 34, 35, 37o, 38u, 42/43, 44/45, 46, 47, 48, 49, 59o, 62, 63, 67, 68, 69, 70, 73, 90/91, 99, 106, 107o, 107u, 122, 123, 123o, 123u, 124o, 124u, 126
Heiderich, Helmut:	10, 51, 98
Höltge, Michael:	15, 27u, 54, 76, 77, 83, 108
Illner, Gerhard (Slg. Joachim Claus):	100, 113
Kirsch, Klaus (Slg.):	110, 111
Stender, Joachim (Slg.):	9o, 9u, 16, 20, 21, 22, 24o, 25u, 30o, 30u, 36, 37u, 57o, 60/61, 71, 86/87, 88o, 88u, 89, 104/105, 109, 121
Theurich, Wolfgang:	50o, 50u, 53, 55, 57u, 58, 66, 82, 83u, 85, 94, 95, 96, 97
Umlauff, Werner (Slg. Joachim Claus):	7

Zum Weiterlesen aus dem Verlag transpress



Klaus-Jürgen Kühne
Loks der DDR
Alle wichtigen Informationen über die Lokomotiven und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn der DDR von 1949 bis 1990. Dabei werden die rekonstruierten Dampflokbaureihen

genauso berücksichtigt wie die aus der UdSSR beschafften Diesellokomotiven und die elektrischen Triebwagen der Berliner S-Bahn.

128 Seiten, Format 140 x 205 mm

ISBN 978-3-613-71382-6

€ 9,95 / sFr 14,— / € (A) 10,30



Klaus-Jürgen Kühne
Bahnbetriebswerke der DDR
Das Bahnbetriebswerk (Bw) war die Heimat der Lokomotiven. Hier wurden die Maschinen gewartet, gepflegt und abgestellt. Dieser Typenkompass erinnert mit interessan-

ten Daten und Fakten an die großen Zeiten der Bw der Deutschen Reichsbahn der DDR, von denen viele bereits Geschichte sind.

128 Seiten, Format 140 x 205 mm

ISBN 978-3-613-71401-4

€ 9,95 / sFr 14,— / € (A) 10,30



Erich Preuß
Signale deutscher Eisenbahnen

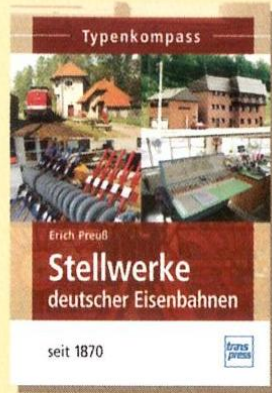
Ohne Signale kann die Eisenbahn nicht fahren. Sie signalisieren – ähnlich wie die Ampeln auf der Straße – ob und in welcher Geschwindigkeit Streckenabschnitte befahren werden dürfen. Dieser Typenkompass stellt

alle wichtigen Signale im Eisenbahnverkehr vor und erläutert ausführlich ihre Bedeutung.

128 Seiten, Format 140 x 205 mm

ISBN 978-3-613-71426-7

€ 9,95 / sFr 14,— / € (A) 10,30



Erich Preuß
Stellwerke

Erich Preuß erklärt in diesem Buch Typen und Technik deutscher Eisenbahn-Stellwerke. Das Spektrum reicht von den mechanischen Stellwerken mit Hebelbank über elektromechanische und

Gleisbildstellwerke bis hin zu den elektronischen Zentralstellwerken, die mit modernster Computertechnologie ausgestattet sind.

128 Seiten, Format 140 x 205 mm

ISBN 978-3-613-71445-8

€ 9,95 / sFr 14,— / € (A) 10,30

www.transpress.de

Service-Hotline: 01805/00 41 55*

*0,14€/Min. aus d. dt. Festnetz, max. 0,42€/Min. aus Mobilfunknetzen

Stand August 2012

Änderungen in Preis und Lieferfähigkeit vorbehalten.

**trans
press**

Typenkompass

Basiswissen für Eisenbahn-Freunde

Die große Übersicht zur Reisezugwagengeschichte der Deutschen Reichsbahn der DDR mit den wichtigsten technischen Daten, Fakten und Bildern.

- alle Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn von 1949 bis 1993
- alle wichtigen Informationen auf einen Blick
- kompetente Kurzbeschreibungen zu Geschichte, Einsatz und Besonderheiten jeder Wagentype

Sitzwagen (einstöckig)

- Schürzenwagen (Bautzen)
- Reko 3achser
- Reko 4achser
- Mod-Wagen
- Typ B
- Typ Y
- Typ Y/B
- Städteexpress
- Typ Z (Prototyp)
- Bmh
- Lange Halberstädter
- Komfortwagen
- Amz
- IR-Wagen
- Bomz
- RegionalBahn-Wagen

Sitzwagen (doppelstöckig)

- DB 13
- DB 7
- DB 12
- DBmu, DBmq
- DABgbuzf 760

Speisewagen

- WRg (Gotha)
- WRm
- Wrge
- WRm 130
- ARkimbz 262

Liege- und Schlafwagen

- Bcme
- Bcom
- WLC (Umbau)
- WLA (Bautzen)
- WLAB
- WLAB (Bautzen)

Sonderwagen

- Regierungszug/NVA
- DGR

Gepäckwagen

- Daa (Brotbüchse)
- Dge (Schürze)
- DDg
- Dgs (Mod)
- Dage (Reko)
- DDm 916

Postwagen

- Post 24
- Post 15
- Post 12
- Post 20 (Mod)
- Post 24
- Post 26

Schmalspurwagen

Typenkompass – kompakt und kompetent



ISBN 978-3-613-71437-3



0995 (D)