

+++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ REKOWAGEN +++

Modell Eisen Bahner

EXTRA

MEB-Extra Nr. 4

€ 15,-

Österreich € 16,50

Schweiz 24,80 sFr

Be/Lux/Niederlande € 17,30

Italien/Spainien/Portugal € 19,50

Finnland € 21,00/Dänemark 163 Dkr



inkl. DVD



DAS GESICHT DER



Geschichte der Rekowagen

Links und rechts der Gleise



Die Eisenbahn ist heutzutage ein normiertes Transportsystem. Das betrifft nicht nur den Schienenverkehr mit Loks und Waggons, sondern auch das Umfeld. Verloren gehen dabei jedoch Unverwechselbarkeit und Charme. Das war nicht immer so und an vielen kleinen, noch nicht modernisierten Bahnhöfen findet man noch jene Unterschiede, die einen Ort einzigartig machen: Seien es die Bahnhofsuhr aus einer vergangenen Epoche oder handgeschmiedete Treppengeländer. Im MEB-Spezial 23 zeigen wir diese Besonderheiten, auf deren Darstellung anspruchsvolle Modellbahner großen Wert legen. Wir zeigen in Werkstatt-Beiträgen, wie man auf der heimischen Modellbahn mit diesen Details Emotionen schafft und in Produktübersichten, wo man manche Spezialität beziehen kann.

92 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm,
Klebebindung, über 150 Abbildungen mit
DVD „Dampfdrehscheibe Lobenstein“
(Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941701 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn



Smalspurige Raritäten

Alltagsbetrieb bei der DR:
Zwischen Ostsee, Harz und
Erzgebirge
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „Die Seltetalbahn“ mit
55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941602 | € 12,50



Eisenbahn im Erzgebirge*

Eine Reise durch die Zeit:
Vom Fichtelberg zum Musikwinkel
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ mit
55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941601 | € 12,50



Die Zackenbahn

Modell und Vorbild:
E-Lokraritäten in Rübezahl's Reich
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD mit 85 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941502 | € 12,50



Bahnparadies Erzgebirge*

Eine Reise durch die Zeit:
Vom Müglitz- zum Zschopautal
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm,
über 200 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. Video-DVD „Schmalspurwunder im
Erzgebirge“ mit 60 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941501 | € 12,50

* nicht im MEB-Abo enthalten



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de





FOTO: RAINER HEINRICH

Am 14. August 1993 war dieser Zug mit 38 205 und drei Bghw-Wagen auf der Göltzschtalbrücke bereits museal. Zwei Jahrzehnte früher waren zumindest die Wagen noch Stand der Technik.

NOT MACHT ERFINDERISCH

Europa lag in Trümmern. Im Frühjahr vor 73 Jahren war Nazi-deutschland besiegt. Der Preis war unvorstellbar hoch. Millionen Menschen verloren ihr Leben. Historische Städte lagen in Schutt und Asche, Industrieanlagen, aber auch Bahnhöfe, Brücken und Gleisanlagen waren von Bombenteppichen belegt worden. Auf die Bevölkerung kamen entbehrungsreiche Jahre des Wiederaufbaus zu. In der heutigen Rückschau wundert man sich, wie schnell der Wiederaufbau gelang, wie rasch viele Kriegsnarben kaschiert wurden und die Prosperität zurückkehrte.

Not schweißt Menschen zusammen und sie macht erfinderisch. Ein hervorragendes Beispiel dafür sind die Rekowaggons der Deutschen Reichsbahn. Ebenso wie die Bundesbahn musste die DR aus dem vorhandenen rollenden Material das Beste machen. Die Umstände, unter denen die Verantwortlichen der DR arbeiteten, waren allerdings komplizierter: Die DDR litt einerseits erheblich mehr unter Reparationsforderungen durch die Sowjetunion, die Eisenbahn hatte andererseits eine größere Bedeutung beim Transport von Waren und Personen. Während im Westen in den 50er- und 60er-Jahren bereits der Individualverkehr seinen Siegeszug antrat, waren die Werktätigen im Arbeiter- und Bauernstaat deutlich mehr auf die Schiene als Verkehrsmittel angewiesen.



FOTO: MANFRED KANTELEISENBahnSTIFTUNG

Im Jahr 1991 nur mehr ein Fundstück im Schrott in Bischofswerda – 40 Jahre zuvor stolze Demonstration des Fortschritts auf den Schienen der Deutschen Reichsbahn.

Lesen Sie in diesem MEB-Extra die spannende Geschichte der Rekowaggons der DR, die in tausenden Exemplaren die Hauptlast des Nahverkehrs von den frühen 60er- bis in die 80er-Jahre trugen. Den Modellbahnern in Ost und West bietet dieses MEB-Extra einen Überblick über die erhältlichen Fahrzeuge in verschiedenen Spurweiten. Wir stellen interessante und außergewöhnliche Zugkompositionen vor und zeigen, wie man sie auf der heimischen Anlage nachstellen kann. In einem großen Werkstattbeitrag demonstriert Ihnen Michael Robert Gauß, wie aus älteren Piko-Dreiachsern echte Schmuckstücke werden. □

Stefan Alkofer, Andreas Bauer-Portner

3 EDITORIAL

4 INHALT UND IMPRESSUM

6 ARTENREICHTUM

Lange Zeit musste die Reichsbahn den Betrieb mit betagtem Wagenmaterial aus Vorkriegszeiten aufrecht erhalten.

10 HEIMWEGS-ÜBERRASCHUNG

Hans-Joachim Kirsche erinnerte sich an die ersten Fahrten mit den neuen Reko-Dreiachsern.

16 EINE ERFOLGSGESCHICHTE

Aus tausenden alter Personenwagen entstanden in den Werken der DR zeitgemäße Waggon für den Nahverkehr.

26 ZWEI ODER DREI AchSEN?

Arnold, Tillig und Piko sind in ihrer Baugröße jeweils noch Monopolisten, was die kurzen Rekowagen-Modelle angeht.

29 VOM BILD ZUM ZUG

Wir bilden bunt kombinierte Zuggarnituren mit zwei- und dreiachsigen Rekowagen im Modell nach.

32 EINFACH KUNSTVOLL ALT

Kunstvoll veredelt: Michael Robert Gauß inspirierten Piko-Klassiker zur umfassenden Überarbeitung.

40 ALLTAGS-NORMALITÄT

Als sie verschwanden, begann man sie zu vermissen. Jahrzehntlang prägten die Reko-Vierachser die Bahn der DDR.

46 DIE NICHT-REKONSTRUKTION

Im Grunde waren die vierachsigen Rekowagen Neubauten, die allenfalls Spuren von alten Fahrzeugen enthielten.

54 AUS DEM REICH DER VARIANTEN

Umfangreich ist das Spektrum in den Baugrößen H0, TT und N, was die Modelle der vierachsigen Rekowagen angeht.

58 LANGE WAGEN, LANGE ZÜGE

Auch mit vierachsigen Rekowagen lassen sich recht abwechslungsreiche Modellgarnituren zusammenstellen.

62 MODELLE FÜR VIEL PLATZ

Für die großen Spuren 0, I und G kann der Modellbahner zwischen Groß- und Kleinserien wählen.



64 BIS HEUTE UNENTBEHRlich

Als letzte Variante der Rekowagen erschienen die Speisewagen. Noch heute stehen sie bei einigen Museumsbahnen im Dienst.

68 MODERNES GESICHT FÜR D-ZÜGE

Reko- und Modernisierungswagen werden gerne verwechselt. Letztere waren Seitengangwagen aus dem Raw Delitzsch.

70 DIE SCHNELLSTE LÖSUNG

Es zeigte sich schnell, dass die vierachsigen Rekowagen im Fernverkehr der DR dringend benötigt wurden.

74 HILFE IN DER NOT

Bghw-Wagen waren wichtige Bestandteile des Standardhilfszugs sowie der 14 Katastrophenzüge der DR.

80 DER WEG IN EIN NEUES LEBEN

Das Engagement des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz steht beispielhaft für die vielen Ehrenamtlichen, die sich für den Erhalt von Rekowagen einsetzen.

86 ES WURDE ZEIT

Roco kündigte vor kurzem die Produktion der zwei- und dreiachsigen Rekowaggons in HO und TT an.

88 KEIN VERGLEICH?

Doch. Wir stellen den Piko-Neukonstruktionen in TT die aktuellen Tillig-Modelle gegenüber.

90 GEWINNSPIEL



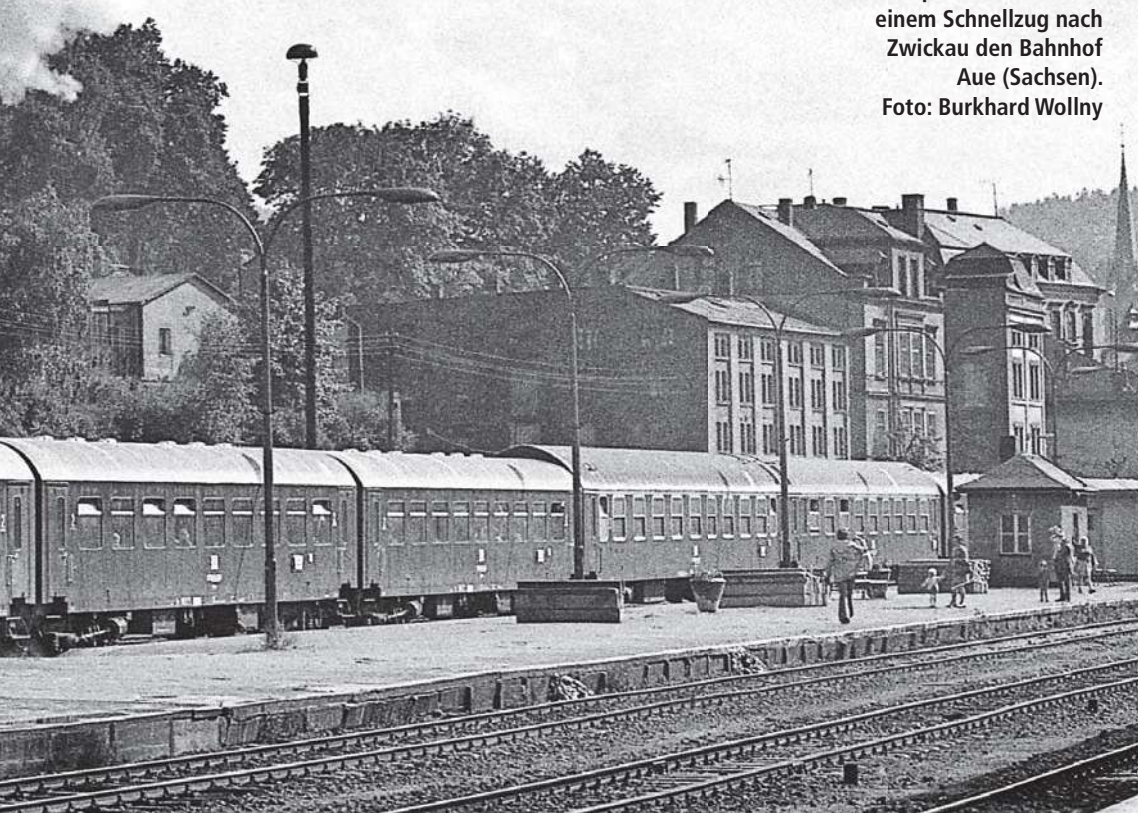
Titelbild:

118768 am 7. März 1991 in Aue.

Foto: Rainer Heinrich

**86 1615 verlässt im
September 1975 mit
einem Schnellzug nach
Zwickau den Bahnhof
Aue (Sachsen).**

Foto: Burkhard Wollny



Impressum

MODELLEISENBAHNER-EXTRA

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer

REDAKTION

Andreas Bauer-Portner, Alexander Bergner

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE

Volker Emersleben, Michael R. Gauß, Rainer Heinrich,
Hans-Joachim Kirsche (†), Burkhardt Köhler

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

FUNK direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funke-zeitschriften.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstraße 5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mvz.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung — auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger — nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLASLEITUNG

Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

ARTENREICHTUM

Die DR kämpfte lange Zeit mit den Nachwirkungen des Zweiten Weltkriegs. Bis weit in die 60er-Jahre musste die Reichsbahn mit altem Wagenmaterial, das zum Teil noch aus Länderbahnzeiten stammte, den Betrieb aufrechterhalten.



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON (ARCHIV LUDGER KENNING)

Ankunft der Saalfelder 93 1002 mit zusammengewürfeltem Personenzug an der Bergbahn-Talstation Obstfelderschmiede im Juli 1968.



FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

56 887 des Bw Heringsdorf ist 1954 mit einem beachtlich langen Personenzug aus unterschiedlichsten Typen unterwegs auf Usedom.

Die Nachwirkungen des 8. Mai 1945 sollten Deutschland für mehr als 40 Jahre in Atem halten. Zunächst erfolgte eine Aufspaltung in vier Besatzungszonen, später die Teilung in zwei Staaten. Von dieser Neuausrichtung Deutschlands waren die beiden deutschen Staaten nur unmittelbar nach Kriegsende gleichermaßen betroffen. Schon wenige Jahre später, noch vor der Gründung der beiden Staaten BRD und DDR, begann eine gänzlich unterschiedliche Entwicklung. Während die drei so genannten westlichen Besatzungsmächte Frankreich, Großbritannien und die USA relativ schnell den Wiederaufbau ihrer Zonen zum politischen Ziel erklärten, bestand die Sowjetunion auf Reparationsleistungen.

Folge dieser Politik war der Abbau zahlreicher wirtschaftlich bedeutender Anlagen auf dem Gebiet der späteren DDR und der Abtransport Richtung Osten. Auch die Eisenbahn war schwer betroffen von den Reparationsleistungen. An zweigleisigen Strecken wurde oftmals eines der beiden Gleise abgebaut, Fahrleitungen und die



FOTOS (2): GEORG OTTE

In Angermünde fotografierte im Jahr 1961 der bekannte Eisenbahnfotograf Georg Otte diesen altgedienten Bi 310-776.



Demselben Fotografen gelang 1965 in Pirna die Aufnahme dieser vormals italienischen Abteilwagen der eisernen Bauart.

elektrische Versorgung wurden demontiert und die zugehörigen E-Loks in Richtung Osten abgefahren.

Am 6. August 1945 formulierte die SMAD (Sowjetische Militäradministration in Deutschland) in Befehl Nr. 4 die „Formierung besonderer Kolonnen“. Für den Abtransport mussten die ostdeutschen Eisenbahner auch noch selbst sorgen. Bis September waren 30 Lokomotivkolonnen aufzustellen, das bedeutete das Vorhalten von 950 Loks plus erforderlicher Waggons. Jede Lokomotive war mit einer Kolonnen-Doppelbrigade auszustatten; eine Brigade bestand aus zwei Lokführern und einem Heizer. Diese Aufgabe hatte absoluten

Vorrang und ging zu Lasten des Alltagsverkehrs. Unmittelbar nach Kriegsende war bereits die Bereitstellung der Loks angesichts des hohen Schadstands eine Herkulesaufgabe. Im März 1946 trugen die

Erhebliche Startschwierigkeiten im Osten

Kolonnenzüge zu etwa einem Drittel der erbrachten Kilometerleistungen auf dem Gebiet der SBZ (Sowjetische Besatzungszone) bei!

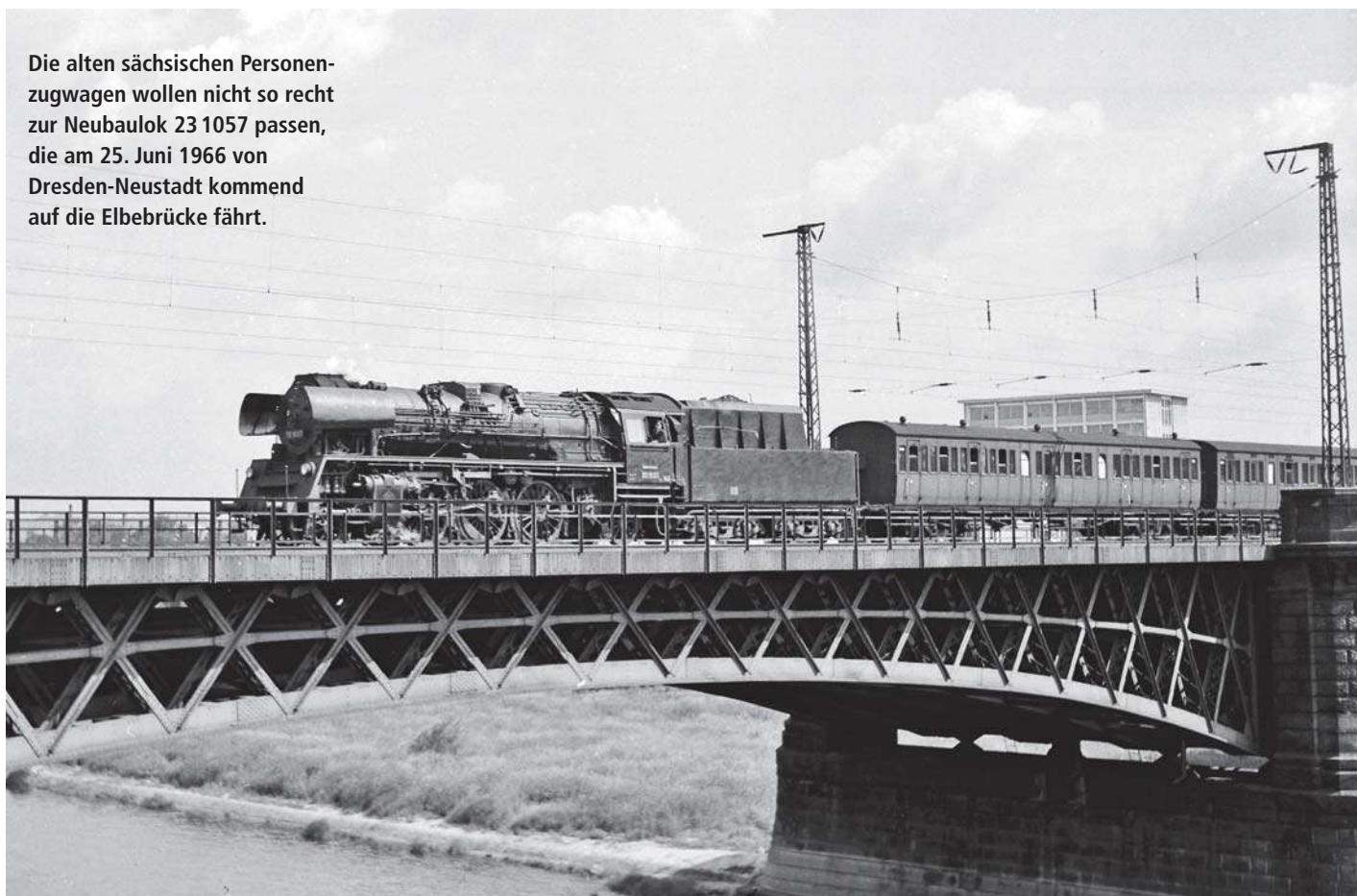
Erschwerend für den Betrieb in der SBZ und später in der jungen DDR machte sich auch die Tatsache bemerkbar, dass die DRG in den



Am 22. Juni 1966 begegnete Will A. Reed bei Dresden-Klotzsche der zum Bw Görlitz gehörenden 50 2378. Der Gepäckwagen ist ein alter Sachse (Pw3i Sa.), der vierachsige Abteilwagen dahinter ist vermutlich französischer Herkunft, die folgenden vierachsigen Abteilwagen könnten sächsischer Herkunft sein.

FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die alten sächsischen Personenzugwagen wollen nicht so recht zur Neubaulok 23 1057 passen, die am 25. Juni 1966 von Dresden-Neustadt kommend auf die Elbebrücke fährt.



letzten Kriegsjahren moderneres Rollmaterial immer stärker vor den anrückenden Sowjetstreitkräften in Richtung Westen abzog. Die hochwertigeren Fahrzeuge standen nach dem 8. Mai 1945 überwiegend auf den Gleisen der Westmächte. Von der damals noch relativ jungen Dampflokbauerei 50 etwa befanden sich nach Kriegsende weit über 2000 einsatzfähige Exemplare auf westlichen Schienen. Für die spätere DR reichte es gerade einmal für rund 350 Maschinen.

Was für Lokomotiven galt, war tendenziell auch bei Reisezugwagen-Bauarten zu beobachten. Die moderneren Exemplare standen vermehrt in den Büchern der späteren Bundesbahn, die es sich somit auch leisten konnte, zahlreiche Lokomotiv- und Wagentypen aus der Länderbahnzeit schon frühzeitig abzustellen.

Die DR-Eisenbahner hatten mit zwei elementaren Startschwierigkeiten zu kämpfen. Sie mussten überwiegend auf ältere Lok-Baureihen und älteres Wagenmaterial zurückgreifen und vieles, was nicht unbedingt benötigt wurde, trat seine Reise in Richtung SU an.

Unter diesen Umständen war ein moderner, leistungsfähiger Eisenbahnbetrieb eine Herausforderung. Diese Startbedingungen erschwerten es dem Staat DDR und seiner Eisenbahn auch, schon früh mit der Entwicklung neuer und moderner Schienenfahrzeuge zu beginnen. Während die DB bereits in den frühen 50er-Jahren neue

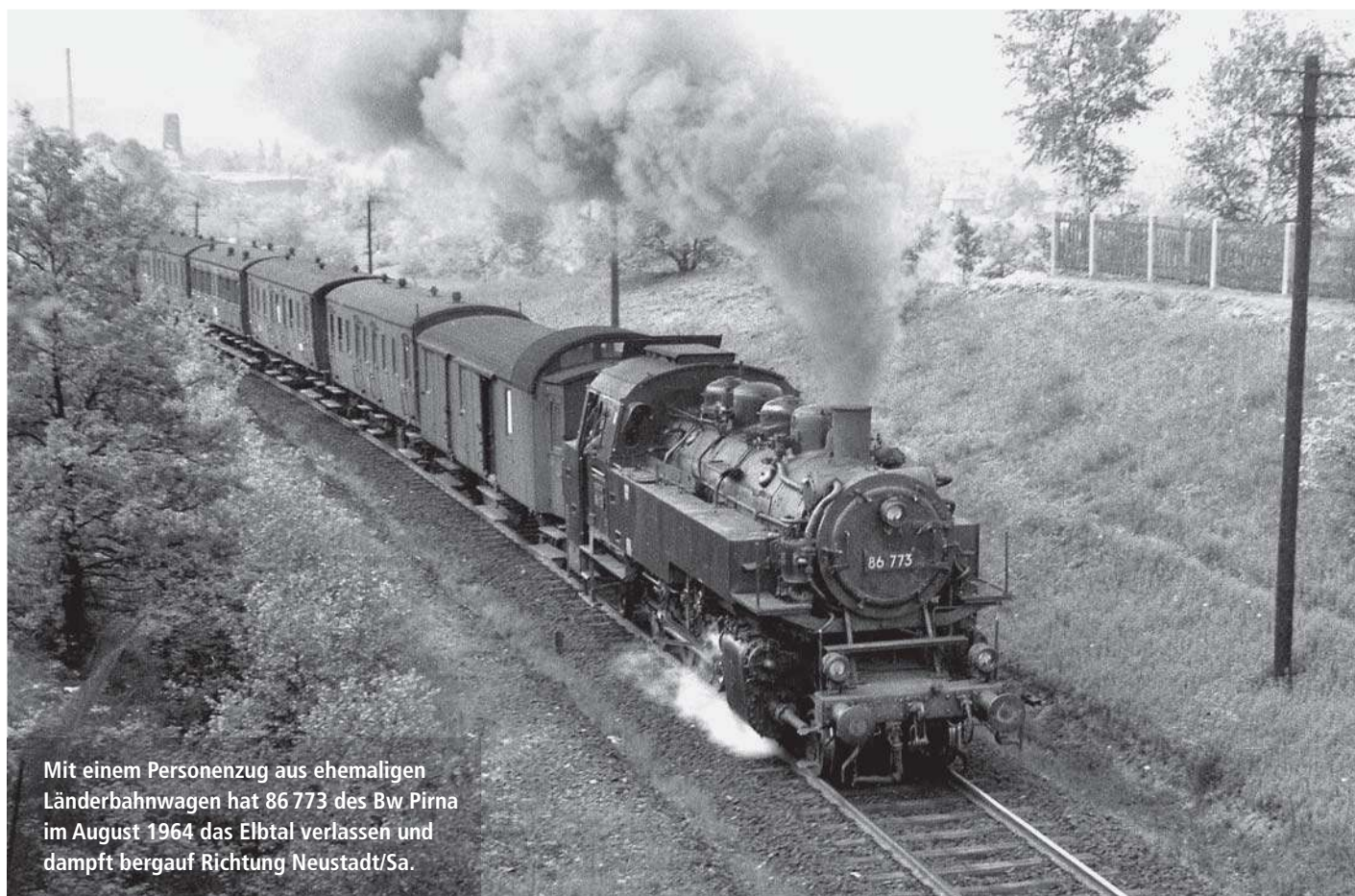


Zum FDJ-Pfingsttreffen im Jahr 1964 waren diese jungen Damen am 16. Mai 1964 unterwegs. Die Laune war trotz des spartanischen Transports offenbar prächtig.

Reparieren und verbessern

Diesellokomotiven vorstellte (V80, V200) oder neue Triebwagenzüge entwickelte und mit fünf Vorseerienlokomotiven den Grundstein für vereinheitlichte Elektroloks legte, war die DR damit beschäftigt, das Beste aus dem zu machen, was zur Verfügung stand oder nach Jahren in häufig desolatem Zustand aus der Sowjetunion zurückkehrte. Reparieren und verbessern lautete die Devise in den 50er-Jahren. Das galt auch für das Personenwagenmaterial.

In einem Punkt zeigten die beiden neuen deutschen Staatsbahnen jedoch Parallelen. Zwar entwickelte die DB bereits in den 50er-Jahren moderne 26,4-Meter-Wagen in Form der modernen yl-Eilzugwagen (Mittleinstiegswagen) oder der so genannten m-Wagen für den D-Zug-Verkehr. Aber auch in Westdeutschland konnte der Bedarf an



FOTOS: S.G. EISENBahnSTIFTUNG

Mit einem Personenzug aus ehemaligen Länderbahnwagen hat 86 773 des Bw Pirna im August 1964 das Elbtal verlassen und dampft bergauf Richtung Neustadt/Sa.

modernen Reisezugwagen nicht allein durch Neubauten abgedeckt werden. Deshalb besann man sich in beiden deutschen Staaten der tausenden Wagen aus der Vorkriegszeit, die größtenteils noch über brauchbare Fahrgestelle verfügten, deren oftmals hölzerne Aufbauten jedoch abgewirtschaftet waren oder deren Raumeinteilung als Abteilwagen nicht mehr zeitgemäß war.

Im Westen hieß das Ergebnis der Modernisierung Umbauwagen, bei der DR wurden die neuen Waggonen als Rekowagen bekannt. Erfolgreich waren beide Revitalisierungs-Programme, die sich zwar im Detail stark unterschieden, deren Resultat jedoch eine Flotte von tausenden zeitgemäßen Fahrzeugen war, die jahrzehntelang den Nahverkehr in beiden deutschen Staaten prägten. □ *Stefan Alkofer*



Selbst im Juli 1968 konnten einem Züge wie der P 4050 aus Zwickau mit 75 578 auf der Göltzschbrücke vor Lengenfeld/Vogtl. begegnen.



FOTO: STEFAN CARSTENS

HEIMWEGS-ÜBERRASCHUNG

Den Anfang machten die zwei- und dreiachsigen Waggons, die eine Frischzellenkur erfuhren. Hans-Joachim Kirsche konnte sich noch an seine erste Begegnung mit den modernen Wagen erinnern.

03 2128 rollt am 3. Juli 1977 mit dem Lr 3518, gebildet aus dreiachsigen Rekowaggons, in Berlin-Schöneeweide in den Sonnenuntergang.

Lassen Sie sich entführen; völlig gefahrlos; hier und jetzt – nein! – nicht in die Zukunft, die ist zu ungewiss. Wer weiß schon, ob Frau Merkel 2020 noch Kanzlerin ist. Entführen ja, aber zurück, in die Vergangenheit. So etwa 55 ... 57 Jahre, als „im Westen“ Konrad Adenauer Bundeskanzler war, „im Osten“ Walter Ulbricht Vorsitzender des Staatsrats. Entführen ja, nicht nur zeitlich, sondern auch örtlich. Nicht „in den Westen“, sondern in „die Zone“, wie man im Westen sagte, gemäßigter ausgedrückt nach Mitteldeutschland, amtlich in die Deutsche Demokratische Republik, zur Deutschen Reichsbahn.

Es war die Zeit Ende der 50er-Jahre, als ich nun seit zwei Jahren mein Studium in Leipzig absolvierte und noch zweieinhalb Jahre vor mir hatte. Jeweils nach zwei Wochen Aufenthalt in Leipzig fuhr ich Samstagmittag mit dem Personenzug von Leipzig Hbf in meine Heimatstadt an der Thüringer Stammbahn zu „Muttern“, am Sonntagabend gleichfalls mit einem Personenzug zurück nach Leipzig.

Es war der 18. September 1960. Wie immer, ging ich an den beiden rechts und links stehenden, wohl nun schon seit zwei Jahren unbenutzten „Wannen“ vorbei, in denen kriegsversehrte Eisenbahner bislang mittels einer von Zangen-Hofmann in Suhl hergestellten Vorrichtung mit einem Fußtritt ein Loch in meine Fahrkarte machten, ging durch die schwere zweiteilige Pendeltür hinaus auf den Haus-

bahnsteig und wartete auf den P ??? (die Zugnummer weiß ich tatsächlich nicht mehr) nach Leipzig Hbf. Bald rollte der Zug mit kreischenden Bremsen heran, wie immer mit einer P 8. Doch heute war etwas anders. Statt einer Schlange altgedienter preußischer Abteilmwagen der Gattungen C3Pr11 und B3Pr07b, in denen ich bisher immer meine Fahrten hin und zurück auf harten Holzplattenbänken überstehen musste, fuhr ein Sechs-Wagen-Zug an den Bahnsteig, hielt ruckartig an. Staunend blieb ich am chromoxidgrün lackierten Wagen mit einem weißen dünnen Zierstreifen stehen. Sogleich fiel

Alles anders im September 1960!

mir auf: Da gab es keine sechs Abteiltüren mehr, sondern am Wagende nur noch eine große Schiebetür. Die zu öffnen, war allerdings gar nicht so leicht. Ich musste mich beim Einsteigen beeilen, denn mehr als zwei Minuten Halt war dem Personenzug Richtung Leipzig laut Fahrplan nicht zugebilligt. Diese Eile bei der Zugabfertigung in dieser thüringischen Kleinstadt hatte die DDR-Filmgesellschaft DEFA in ihrem 1960 uraufgeführten Spielfilm „Wo der Zug nicht lange hält“ verewigt.

Nicht nur die eine einzige Schiebetür an jeder Wagenseite war neu für mich, sondern – nach einem kurzen Blick ins Wagenninnere – auch



Bunt gemischtes Publikum entstieg den Rekowagen, die von 86 001 im Februar 1982 nach Crottendorf gezogen worden waren.

FOTO: BURKHARD WOLLNY



FOTO: HIST. SLG DER DBAG

Der Handlauf oberhalb der Rückenlehne brachte den kurzen Rekos später den uncharmanten Beinamen „Genickschusswagen“ ein.

der gesamte Innenraum. Eben waren noch zwei junge Männer hinter mir eingestiegen und hatten die auf Rollen leichtgängig laufende Schiebetür mit einem kräftigen Knall in ihr Schloss gebracht. Draußen riefen die Schaffner „Fertig!“ Nach zwei Pfiffen des Zugführers mit seiner Trillerpfeife und einem kurzen Antwort-Pfiff der 38 setzte sich der Zug, zunächst mit einem kleinen Ruck, dann schwerfällig unter knarrenden Geräuschen rollend, in Bewegung. Offenbar sitze ich auf einer Achse des „Bag“.

Wenn mir etwas Neues begegnete, wollte ich es schon immer erkunden. So war es auch in diesem neuartigen Personenwagen. Der Zug benötigte bis Leipzig Hbf ohnehin drei Stunden Fahrzeit bei 17 Unterwegshalten, Zeit genug, wenn mir nur der Zugführer, ein Eisen-

bahner in den Fünfigern, etwas Zeit zum Beantworten meiner neugierigen Fragen einräumen könnte. Bald tauchte er zur Fahrkartenkontrolle auch bei mir auf; seine klobige Zange stanzt wieder ein ovales Loch in meine Fahrkarte. Jetzt bot sich die Gelegenheit, ihn

Neue Wagen wecken neugierige Fragen

anzusprechen und in mein Interesse einzuweihen. Er nickte kurz zustimmend, und nach einer Viertelstunde kam er zurück, setzte sich mir gegenüber und unser Frage-Antwort-Dialog begann, nur hin und wieder unterbrochen, wenn er den Zug nach Stationshalt abfertigen



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON (ARCHIV LUDGER KENNING)

Blick von der Wiesenburger Burg ins Tal der Zwickauer Mulde, wo am 5. Mai 1973 86 1758 mit P4622 von Werdau über Zwickau nach Aue rollt.



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON (ARCHIV LUDGER KENNING)

38 2502 des Bw Roßlau ist am 25. Juli 1971 mit fünf Rekowagen von Belzig nach Dessau bei Medewitz unterwegs.



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Im Dezember 1984 zieht 86 001 ihren Nahverkehrszug mit mächtiger Rauchfahne aus dem Bahnhof Waltersdorf.

**REKO-WAGEN-
Aus Grossvätern
werden Jünglinge**

Die sozialistische Rekonstruktion ist die bisher größte und komplizierteste Aufgabe, die wir uns in der Entwicklung der Industrie gestellt haben. Ihre exakte Durchführung hat für die Lösung der ökonomischen Hauptaufgabe, für die Verwirklichung unseres Siebenjahresplanes und für den endgültigen Sieg des Sozialismus entscheidende politische und wirtschaftliche Bedeutung.

Grossvater Erich Apel auf dem 3. Plenum des ZK der SED.

Unsere Bilder zeigen, wie die Eisenbahner des Raw Halberstadt an der Erfüllung dieser großen Aufgabe arbeiten.

1. Ein alter B 3-Wagen (Baujahr 1902) wird über die Schienen in eine Werkhalle des Raw geschoben. Die Verjüngung beginnt.
2. Die erste Etappe heißt: Abriß der alten Wagen bis zum Untergewicht. Im Hintergrund sind neu konstruierte Wagen, die seiner Fertigstellung entgegenblicken.
3. Im weiteren Verlauf des genau festgelegten, technisierten Prozesses wird nach der Verjüngung des Rahmens mit dem Aufbau des völlig neuen Wagenkörpers begonnen.
4. Die Wagenübergänge entsprechen den neuen Eckverhältnissen des Fahrzeughauses. Das Bild zeigt den Kollegen Treibsch bei der Schweißarbeit der Seitenwände.
5. Blick in die Werkhalle des Raw Halberstadt. In diesem Jahr werden 133 Reko-Wagen fertiggestellt. Bis 1962 werden es jährlich 400 sein.
6. Beim sozialistischen Erfahrungsaustausch: Kollegen der Wagenmannschaft aus anderen Betrieben informieren sich an einem Modellwagenmodell über die Konstruktion des Wagens.
7. Auch an der Inneneinrichtung geht die Verjüngung nicht spurlos vorbei. Hier wird die Wandverkleidung und die innere Schiebetür eingebaut. Statt Holz werden die widerstandsfähigeren Hartspanplatten verwendet.
8. Teile der Wagen sind vollständig auf. Anstelle der alten und schmutzigen, sind moderne breite Fenster eingebaut, die von den Kollegen Schutz und Drost und dem Kollegen Walter gerade gereinigt werden.
9. Der neue Reko-Wagen der Deutschen Reichsbahn bietet 48 Fahrgästen bequemen Platz. Er hat breite Einlegeböden und moderne Übergänge. Die Sitze sind schaumgummigepolstert und mit Kunststoff bezogen.
10. Zahlreiche Wagen befinden sich bereits im Einsatz. Sie sind sehr beliebt und zeugen von den ständigen Bemühungen der Eisenbahner, die Reichsbahn zu verbessern.

Mit großen Plakaten warb die Reichsbahn für ihr Reko-Programm.

musste. Auf diese Weise erfuhr ich alles zu diesen neuen Personenwagen.

Die Reichsbahn habe nach dem Zweiten Weltkrieg immer noch eine Unmenge zwei- und dreiachsiger preußischer Abteilwagen in ihrem Bestand, teils aus der Zeit vor und nach dem Ersten Weltkrieg stammend, also ein erheblich überalterter Wagenpark mit hohem Instandhaltungs- und Reparaturaufwand. Wie bei der Bundesbahn seit Anfang der 50er-Jahre die alten Abteilwagen umgebaut und deshalb als „Umbauwagen“ bezeichnet wurden, habe auch die Reichsbahn angefangen, diese Wagen umzubauen. Aber, man war ja getrennt in West und Ost, also konnte man bei der Reichsbahn keine „Umbauwagen“ haben. Deshalb hieß der Vorgang bei der DR „Rekonstruktion“ und die Wagen erhielten die Bezeichnung „Reko-Wagen“.

Der Zugführer wusste noch einige weitere Details: Einen ersten Probewagen als „Reko“ habe das Reichsbahnausbesserungswerk „Einheit“ Leipzig schon 1956 aus einem alten preußischen Länderbahnwagen umgebaut. Der Prototyp soll 44 gepolsterte Sitzplätze und eine Toilette gehabt haben. Diesem ersten Wagen habe man eine Nullserie von zwölf Fahrzeugen folgen lassen, die alle zur Rbd Halle (Saale) gekommen seien, wo sie im Arbeiterberufsverkehr im Großraum Halle (Saale)/Leipzig eingesetzt worden seien, sowie zur Rbd Berlin für den Einsatz auf dem Außenring. Die Serienwagen seien ab 1960 im Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt gefertigt worden. Bis Ende 1962 habe man vorgehabt, 3000 Wagen zu rekonstruieren.

In Weißenfels hat unser Zug einen etwas längeren Aufenthalt wegen der Anschlusszüge aus und in Richtung Zeitz sowie einiger D-Züge aus Richtung Halle (Saale) und Jena von der Saaleisenbahn. Diese Zeit nutze ich, um mir das Wageninnere anzuschauen. Die breite Schiebetür ist aus Stahl gefertigt und weist Stangenschlösser auf. Die Toilette befindet sich gegenüber einer Tür. Als Wagenübergänge sind die europaweit bei Neubauwagen üblichen Gummiwülste verwendet worden, zwei dicke Gummirohre in Torgröße, die den Übergang zwischen zwei Wagen gegenüber der Außenwelt abdichteten, aber – wie ich bei der Fahrt bemerkt hatte – in engen Gleisbögen und beim Holpern über Weichenstraßen quietschend aneinander

Kein alter Wein in neuen Schläuchen!

der rieben. Die Übergänge konnten mit einer Falttür verschlossen werden. Den Übergang zwischen zwei Wagen ermöglichten jeweils zwei übereinander gelegte Stahlplatten. Beim Betreten konnte man durch mehrere Spalten nach unten auf die hölzernen Schwellen mit dem dunkelbraunen Schotter blicken. Die Sitze, im gesamten großen Wagenraum mit Mittelgang als Bänke angeordnet, bestanden aus einem schaumgummigepolsterten Kunstlederüberzug, die Gepäckablagen waren aus Aluminium hergestellt. Die Innentüren waren ebenso aus Holz gefertigt wie die Wandverkleidung und die Fensterrahmen. Die Wagen hatten eine Niederdruckumlaufdampfheizung (abgekürzt: NuHz). Ende September war es abends schon merklich kühl, deshalb empfand ich es als angenehm, dass die Hei-

FOTO: ROBIN FELL/S.G. EISENBAHNSTIFTUNG



Am 9. August 1964 verlässt 86 146 Leipzig Hbf. Ob auch der altmodische dreiachsige Packwagen noch rekonstruiert wurde?



Am 24. Oktober 1986 stehen die Signale für die Dreiachser so wie hier in Zinnowitz noch auf Grün. Wenige Jahre später sind sie aus dem Plandienst verschwunden.

zung auf niedriger Stufe säuselte, auch wenn hin und wieder Dampf zischelte und es im Heizkörper mal mehr, mal weniger knackte. Die Glühlampenbeleuchtung speiste ein riemengetriebener Generator Dp1 (2,1 kW), der mir schon vor dem Einsteigen aufgefallen war. Was ich außerdem noch bemerkte, solange der Zug am Bahnsteig 1 in Weißenfels stand, war die Stille in diesem Reko-Wagen, ganz im Gegensatz zu den zurückliegenden anderthalb Stunden Fahrt mit dem Poltern und Dröhnen, das der Zweiachser von den Schienen und ihren Stößen aufnahm, das auch die zehnlagigen Blattfedern nicht zu dämpfen vermochten, noch dazu, wenn die Schiebetür zum Einstiegsraum mit dem Übergang zum nächsten Wagen geöffnet wurde.

Die Rekowagen – Aufbruch in neue Zeiten!

Nach dem Trillerpfeifen-Pfiff des Zugführers und dem erneuten dumpfen Knall, mit dem die Schiebetür ins Schloss gefallen war, schritt der Zugführer ins Wageninnere: „Die Fahrkarten, bitte!“ Meine war ja schon kontrolliert, die der anderen Reisenden nahm er aufmerksam in Augenschein und entwertete sie. Als er seine Dienstpflicht vollendet hatte, setzte er sich wieder mir gegenüber auf die kunstlederüberzogene Bank und erzählte noch einige technische Einzelheiten zu den Rekowagen. Die Kontrolle der Fahrkarten in den anderen fünf Wagen hatte sein in Weißenfels zugestiegener Zugschaffner übernommen.

Nun hatte ich eine ganze Menge zu diesen Rekowagen erfahren. Die Fahrt bis Leipzig Hbf verlief zügig, wohl, weil die 38 empfand, sich dem Endbahnhof des Zuglaufs zu nähern und endlich ausruhen zu können. Lediglich die schlechte Gleislage weckte mitfahrende Rei-



FOTO: PETER SCHIFFER/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die moderne DR trifft am 19. September 1978 mit einem Rekowagen-Zug nach Neubrandenburg auf ein Pferdegesspann bei Voidehagen.

sende, die etwas eingenickt waren, hin und wieder auf und ließ sie fragen, ob wir bald in Leipzig seien. Nun, wir waren es: Pünktlich rollte kurz vor 20 Uhr dieser Reko-Zug der DR am Bahnsteig 1 ein, dessen Hallendach seit einigen Monaten wieder aus Glasflächen bestand, weil die Wiederaufbauarbeiten nach den Zerstörungen durch Bomben im Zweiten Weltkrieg sich nun dem Abschluss näherten. Die Reisenden strömten dem Querbahnsteig zu, ich verabschiedete mich – dankend für das interessante Gespräch – vom Zugführer. Mein letzter Gedanke: Ob ich in zwei Wochen die Heimfahrt ins Thüringi-

sche auch in einem Reko-Zug unternehmen kann? Nun beende ich meine „Entführung“ und übergebe Sie wieder der Gegenwart. Reichlich 60 Jahre liegen seit dem ersten Bau eines Reko-Wagens zurück. Da ich meine erste Begegnung und Fahrt im Rekowagen-Zug vom Ende September 1960 geschildert habe, ist es interessant zu wissen, welche weitere Entwicklung diese Wagen hatten, wann die letzten Rekowagen aus dem Plandienst ausschieden, und ob es gegenwärtig überhaupt noch welche gibt. □

Hans-Joachim Kirsche (†)



FOTOS: HANS-JOACHIM KIRSCHKE

Dieser Zug passt auf jede Modellbahn: 112 311 mit einem Pack- sowie einem dreiachsigen Rekowaggon.



FOTO: BIRGIT STANGES/SG. EISENBAHNSTIFTUNG

E 11023 hat im Jahr 1964 den Bahnhof der Leuna-Werke erreicht. Vor den Doppelstöckern sind noch zwei dreiachsige Rekowaggons eingereiht.

EINE ERFOLGSGESCHICHTE

Zwei Bahnen, ein Gedanke: Tausende Waggon aus der Länderbahnzeit erlebten in den 1960er-Jahren eine Wiederbelebung – als Umbauwaggon der Deutschen Bundesbahn und als Rekowaggons bei der Deutschen Reichsbahn.

Man müsse einfach die damaligen Voraussetzungen Mitte der 1950er-Jahre berücksichtigen, erinnert sich Frank Ebert, der selbst Anfang der 60er-Jahre bei der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) zu arbeiten begann, sich anfangs um die Planung und Beschaffung von Güterwagen kümmerte, um später beim Wagenbetrieb den störungsfreien Wagenverkehr zu organisieren. „Es gab damals keine Ressourcen. Heute würde man die alten

Waggons verschrotten und etwas Neues bauen. Der erforderliche Aufwand war sicherlich so hoch wie ein Waggonneubau.“

Ebert erzählt vom Rekowaggon-Programm der DR, das Mitte der 50er-Jahre aus der Taufe gehoben wurde. Tausende von zwei-, drei- und vierachsigen Personenwagen aus der Vorkriegszeit wurden in den Betrieben der DR über rund zwei Jahrzehnte zu zeitgemäßen Nahverkehrswaggons umgebaut.



**Besichtigung der Rekowagen in Rummelsburg am 3. April 1959:
Der Minister für Verkehrswesen Erwin Kramer (3. v. l.) präsentiert
höchstselbst die neu gestalteten Innenräume des dreiachsigen Bag.**

Den Anfang machten die Zwei- und Dreiachser, die auf einem Dutzend Vorkriegswagen-Typen (P11, P12a, P12b, P13, P14a, P14b, P15, P16, P23, P25, P28 und P29) beruhten und zu zwei Dritteln bereits aus der Länderbahnzeit stammten. Insgesamt entstanden zwischen 1960 und 1964 712 rund 17 Tonnen schwere zweiachsige Wagen der Gattung Bg(e), die ab 1966 UIC-konform als Baag(e) bezeichnet wurden. 1520 Dreiachser, die rund zwei Tonnen mehr wogen, fuhren bis 1966 als B3g(e), anschließend als Bag(e).

Frank Eberts Kollege Gerhard Vorwald begann 1961 in der HvM und war später Hauptreferent für die technische Entwicklung des DR-Reisezugwagengrundsatzes einschließlich Modernisierung und Rekonstruktion. Er erinnert sich noch sehr gut an die Zwei- und Dreiachser,

Zwei- und Dreiachser machen den Anfang

auch wenn die jüngeren vierachsigen Rekowaggons sein Hauptaufgabengebiet waren: „Beim Dreiachser waren die Untergestelle meist noch gut altbrauchbar.“ Die Aufbauten seien die Schwachstellen gewesen, erklärt Vorwald: „Die alten Wagen hatten auf dem stählernen Untergestell Holzaufbauten, außen beplankt mit Blech. Das Holz



Erwin Kramer, nicht nur Verkehrsminister der DDR sondern zugleich DR-Generaldirektor, führt persönlich durch die im Raw Leipzig hergestellten nagelneuen Reko-Probewagen und erläutert die Funktion der Einstiegstüren.



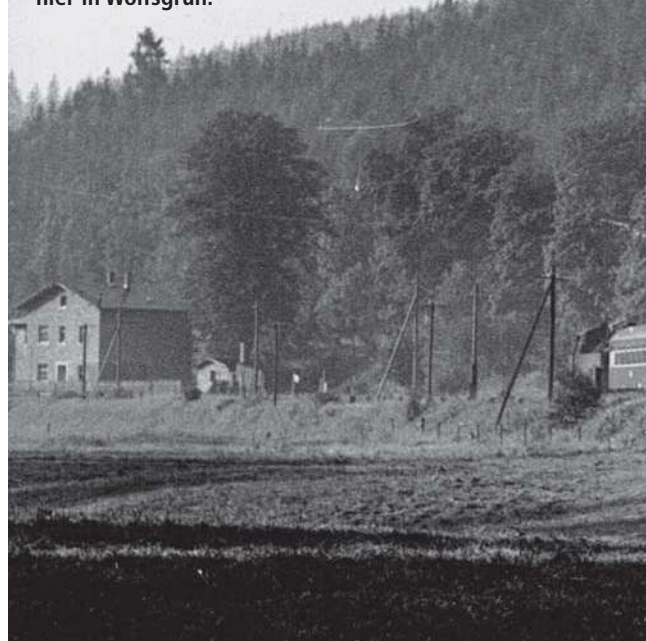
**Mai 1963: V 180 005
mit der Aufschrift
„VI. Parteitag“ mit
Reko-Sitzwagen
in der Nähe des
Bahnhofs Berlin-
Schönefeld.**



Der legendäre Einstieg des Bag-Wagens:
Neuartig war die breite Schiebetür, von
der es auf jeder Wagenseite nur eine gab.

FOTO: GÜNTHER MEYER

Der P 1715 von Muldenberg
nach Chemnitz fuhr am 8.
August 1967 noch mit einem
Sammelsurium aus modernen
Reko- und alten Abteilwagen,
hier in Wolfsgrün.



war im Laufe der Zeit mürbe geworden, die Dampfheizung tat oftmals ihr Übriges. Nach meist mehr als 30 Jahren Einsatzzeit war das Holz einfach kaputt. Um die Wagen aufzuarbeiten, hätte man riesige Mengen Holz gebraucht. Das ging gar nicht.“ Die DR musste einen Weg aus dieser Klemme finden und es mangelte damals an vielem, nicht nur am Holz. „Bremsen, Steuerventile, Radsätze und Rollenlager gab's doch nicht. Wir mussten auf das Vorhandene zurückgreifen“, erklärt Vorwald, denn die alten Wagen seien schlicht zu schade

für die Entsorgung gewesen. „Der Reko-Dreiechser war wirklich aus der Not geboren“, bekennt Frank Ebert.

Es gab neben dem maroden Holzaufbau zahlreiche weitere Gründe für einen Neuaufbau. Die meisten Waggon, die ins Reko-Programm aufgenommen wurden, waren Abteilwagen. Dieser Wagentyp ohne innere Verbindung stammte noch aus den Ur-Zeiten des Eisenbahnbetriebs, als man Postkutschenaufbauten auf Wagengestelle setzte. Der große Vorteil des Abteilwagens war der schnelle Fahrgastwechsel im Bahnhof dank der zahlreichen Türen. Da zumindest in größeren Bahnhöfen zur damaligen Zeit noch Bahnsteigsperrn existierten, konnte im Grunde auch kaum jemand ohne Fahrkarte in einen Zug einsteigen, so dass die Fahrkartenkontrolle während der Fahrt nachrangig war, denn diese war höchst riskant: Der Schaffner musste sich dazu außen auf den Laufbrettern am Zug entlanghangeln. Aber das war nicht der einzige Mangel des klassischen Abteilwagens, auch die Anzahl und die Erreichbarkeit von Toiletten wa-



Die Fahrwerke wurden bis auf die Längenanpassung kaum verändert, auch alte Speichenradsätze mit Gleitlagern blieben erhalten.

Der alte Abteilwagen hatte ausgedient

ren stets ein Problem. Schon mit der Gründung der DRG war das Ende des klassischen Abteilwagens absehbar. Dem so genannten Durchgangswagen gehörte die Zukunft.

Ins Reko-Programm wurden neben den Abteil- aber auch alte Durchgangswagen aufgenommen, die ebenso über nicht mehr zeitgemäße Einrichtungen verfügten, wie etwa eine im Unglücksfall nicht ungefährliche Gasbeleuchtung, eine unzureichende Heizung, unbequeme Holzbänke und offene Wagenübergänge.

Aber es war nicht nur die überholte Konstruktion, die dem alten Wagenmaterial bis auf die Fahrgestelle den Garaus machte. Die Reichsbahn kalkulierte für die Generalreparatur eines alten Waggon mit Kosten bis zu 30000 Mark und bis zu 1600 Stunden handwerk-



licher Arbeit. Die Vielzahl unterschiedlicher Typen erschwerte zudem die Ersatzteilwirtschaft erheblich und trieb die laufenden Unterhaltskosten in die Höhe. „Aus damaliger Sicht war das Reko-Programm eine sinnvolle Idee“, betont Frank Ebert. Die DR ging davon aus, dass sich der Rekonstruktionsaufwand nach etwa fünf Jahren, in etwa dem Zeitraum bis zur nächsten Hauptuntersuchung, amortisieren würde.

Der neue Wagenkasten sollte den Reisenden gleichzeitig mehr Komfort bieten und im Unterhalt deutlich günstiger sein. Von den Ursprungswaggons wurde das Untergestell samt seiner wichtigsten Einrichtungen wie Bremsen, Radsätzen und Pufferträgern übernommen. Die Bremsanlage erhielt durch den Einbau eines Bremsgestängestellers und die Verwendung von zweiteiligen Kunststoffbremsklötzen lediglich eine Modifikation. Die alten Gleitlager der Radsätze wurden hingegen weiterverwendet. Zugunsten eines homogenen Zugbilds und einer besseren Wartungsfreundlichkeit brachte man die aufgearbeiteten Wagengestelle auf eine einheitliche Länge von rund 13 Metern. Der ursprüngliche Achsstand wurde

jedoch nicht geändert, so dass der Achsstand der zwei- und dreiachsigen Rekowagen variiert. „Dieser Umbau bedeutete zwar einen enormen Aufwand, aber man brauchte zumindest kaum neues Material“, so Ebert. Für diese Arbeiten an den Untergestellen war das Raw Wittenberge zuständig, das an den Altwagen Fahrgestell und

Am 10. Februar 1961 zeigte sich ein dreiachsiger Rekowagen von seiner modernen Seite mit UIC-Gummiwulstübergängen und einem Fahrzeugkasten, der weit an die Pufferteller heranreicht.



FOTOS (3): HIST. SAMMLUNG DER DBAG



FOTO: WILIA. REDD/SLG. EISENBahnSTIFTUNG

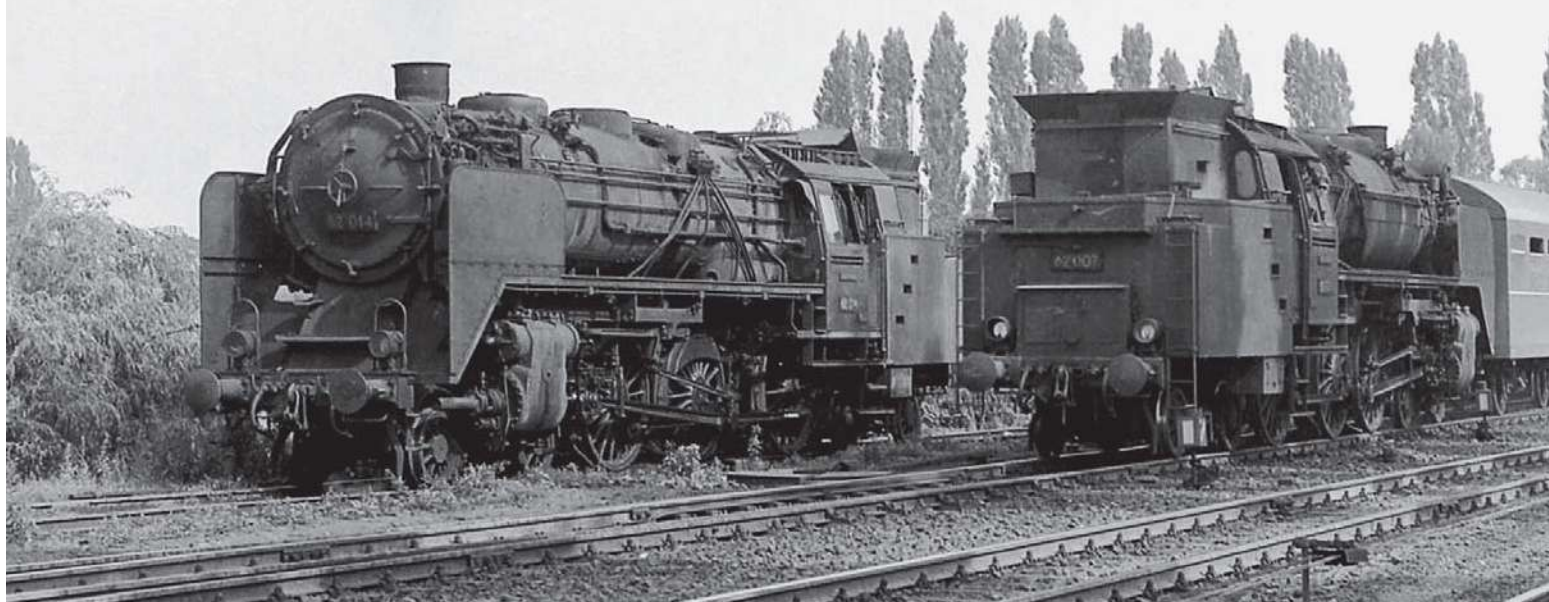
Am 5. Juli 1975 ist 94 2043 auf dem Weg von Eibenstock oberer Bf zum unteren Bf. Dieser Abschnitt war das letzte Einsatzgebiet der sächsischen XI HT. Die Entfernung zwischen den beiden Bahnhöfen betrug etwa 3,5 Kilometer, der Höhenunterschied zirka 130 Meter. Zwei Monate nach dieser Aufnahme wurde die Strecke im Zuge eines Talsperrenbaus stillgelegt.

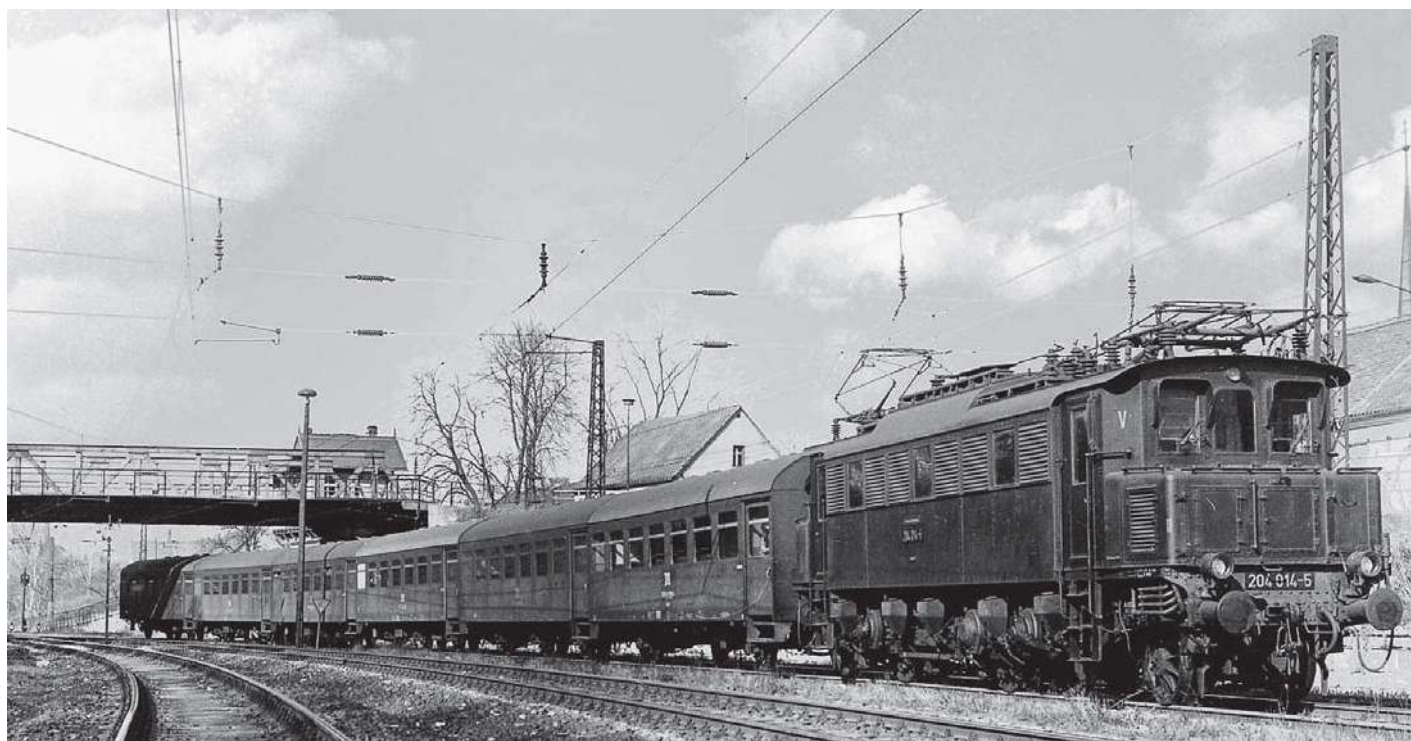
Aufbau trennte. Erstere gingen in die Aufarbeitung, die alten Aufbauten gab die DR teils an Interessierte ab. Die aufgearbeiteten Fahrgestelle wurden anschließend ins Raw Halberstadt, anfangs auch ins Raw Berlin-Schöneweide überführt, wo die vorgefertigten neuen Aufbauten montiert und der Rekowagen ausgestattet wurde.

Der neue Wagenkasten war eine Stahlleichtkonstruktion aus zusammenhängenden Stirn- und Seitenwänden sowie dem Dach. Alle

Teile waren miteinander verschweißt und bildeten einen mittragenden Aufbau, der auch mehr Sicherheit bieten sollte, so Gerhard Vorwald: „Da der Wagenkasten jetzt in Stahl ausgeführt war, wurden die Waggons insgesamt stabiler als die hölzernen Vorgänger. Wenn man mal Unfallbilder gesehen hat, dann konnte man diesen sicherheitsrelevanten Unterschied erahnen. Bei Unfällen mit den Vorkriegstypen sah man oftmals Untergestell auf Untergestell liegen und die

Tender voraus eilt 62 007 im Juli 1969 mit ihrem Rekowagenzug durch die Einfahrt Erkner und begegnet dabei ihrer Schwestermaschine 62 014.





204014 mit einem Bag-Zug am 8. März 1975 in Camburg. Einige Reko-Dreiachser waren für den Verkehr im elektrifizierten Netz zusätzlich mit einer elektrischen Zugheizung ausgestattet, sie trugen die Bezeichnung Bage beziehungsweise Bge.

Wagenkästen waren wie abgesäbelt. Deshalb legte die UIC damals für Neubauwagen fest, welche Druckkräfte so ein Wagenkasten-Rohbau in welcher Höhe nach außen aushalten muss, damit ein derartiges Abscheren nicht mehr in Betracht kommt. "

Auch wenn noch immer viel Handarbeit in den Rekowagen steckte, versuchte man, den Prozess so gut es geht zu rationalisieren. Gerhard Vorwald beschreibt die Arbeiten verkürzt: „An die Langträger wurden Stützen angebaut, so genannte Kragarme. Auf die wurden

die bereits vorgefertigten Seitenwände aufgesetzt. Alles in Handarbeit. Es gab allerdings spezielle Vorrichtungen, wo Seiten- oder Stirnwände und Dächer gefertigt wurden. Alles wurde auf das Unterstell aufgesetzt, verschweißt, fertig war der Wagen. "

Frank Ebert erinnert sich noch an eine Besonderheit: „Die ersten zehn Wagen, die so genannte Nullserie, wurden 1958 noch so gebaut, wie es die Bundesbahn machte, mit zwei Einstiegen pro Seite. Wir hatten damals aber einen Verkehrsminister, Dr. Kramer, der war



FOTO: HENNING GOTHE



Bei Göschwitz nahe Jena hat das U-Boot 119016 am 27. Juli 1980 eine kurze Reko-Schlange am Zughaken.



FOTO: SIG. RAINER ALBRECHT

Mindestens 13 Rekowaggons kann man hinter 01534 und dem alten Oberlicht-Postwagen zählen. Im Juni 1975 ist der so gebildete P3025 bei Leipzig unterwegs.

Wagenfachmann. Der hat bereits die Entwicklung der Doppelstockgliederzüge beim Waggonbau Görlitz persönlich beeinflusst. Als die Rekowagen anstanden, hat er sich erneut eingebracht. Das führte zu Folgendem: Nachdem alle Fürs und Widers durchdiskutiert waren, wurden die Wagen nur diagonal mit Türen versehen. In Fahrtrichtung war die Türe immer rechts vorne. Dabei ging es nicht in erster Linie darum, mehr Sitzplätze zu gewinnen, sondern erneut darum, Elemente wie Türen und Türschlösser einzusparen. Um trotzdem ein zügiges Ein- und Aussteigen zu ermöglichen, hat man breite Schiebetüren eingebaut.“ Gerhard Vorwald ergänzt: „Selbst wenn eine Tür kaputt war, musste man nur zum nächsten Wagen und konnte

ein- und aussteigen und wie der Wagen auch gedreht wurde, er hatte immer die Tür an der richtigen Stelle. Das war clever gedacht.“ Frank Ebert hält diese Sparmaßnahme jedoch für einen nicht völlig gelungenen Kompromiss: „Zwei Personen konnten nicht wirklich gut nebeneinander ein- und aussteigen. Aber man gewöhnte sich daran.“ Die ursprünglichen Schiebetüren erwiesen sich später im Betrieb allerdings als Sicherheitsrisiko. „Diese Türen waren sehr schwer und sollten eigentlich in der Endstellung einrasten.“ Es sei aber vorgekommen, dass sie sich beim Anfahren oder Bremsen aufgrund ihres Gewichts selbsttätig öffneten, vor allem, wenn es einen Ruck gab. „Deshalb haben wir später eine Leichtbau-Aluminiumtür mit normalem Schloss eingeführt“, erzählt Vorwald.

Dies sei eine der wenigen Änderungen gewesen, welche die Bag und Baag in ihrer Einsatzzeit erlebten. „Wir haben eigentlich immer reagiert, wenn das Personal oder die Reisenden Hinweise oder Beanstandungen machten. Ich kann mich erinnern, bei den Einstiegen der Dreiachser brachten wir innen zwei Aluminium-Griffstangen nachträglich an, die das Ein- und Aussteigen erleich-

Den Abschluss des Reko-Programms bildeten die Gepäckwagen. Ihr Aufbau basierte im Wesentlichen auf den Sitzwagen. Es wurden allerdings ausschließlich dreiaxlige Fahrgestelle genutzt. Ein ganz junges Exemplar war im Herbst 1964 im Bf Aue anzutreffen.





FOTO: STEFAN CARSTENS

Die beiden Bergköniginnen 95 0027 und 95 0044 mit P 18017 bei Rauenstein am 29. Mai 1979. Ob die fünf Waggons wirklich den Einsatz der zwei mächtigen Dampfloks benötigten? Auffällig sind die beiden Führerstand an Führerstand gekuppelten Loks.

terten“, so Frank Ebert und er erklärt: „Es war ja nicht so, dass wir Waggons plötzlich besaßen und am nächsten Tag alle einsetzten. Es gab ja eine große Vorlaufzeit und meist ließen wir das zu Beginn mal ein halbes Jahr laufen, um zu sehen, ob alles funktioniert. Ich habe zu den Beteiligten immer gesagt, ihr müsst mir nicht erklären, wie der Wagen funktioniert, aber wenn die Oma, die einmal im Jahr mit der Bahn fährt, zurechtkommt, dann haben wir gut gebaut.“ Ebert sei wichtig gewesen, dass die Fahrzeuge zugänglich und wartungsfreundlich waren, wenn mal ein Schaden eintritt: „Ich wollte, dass Einheitlichkeit in der Serie besteht. Das heißt, alle Anschlüsse müssen gleich sein, damit der Schlosser, der etwa eine Toilette ersetzt, nicht im Lager eine Toilette eines bestimmten Typs suchen muss. Da gibt es eben nur ein Modell. Das hat sich weitgehend durchgesetzt.“

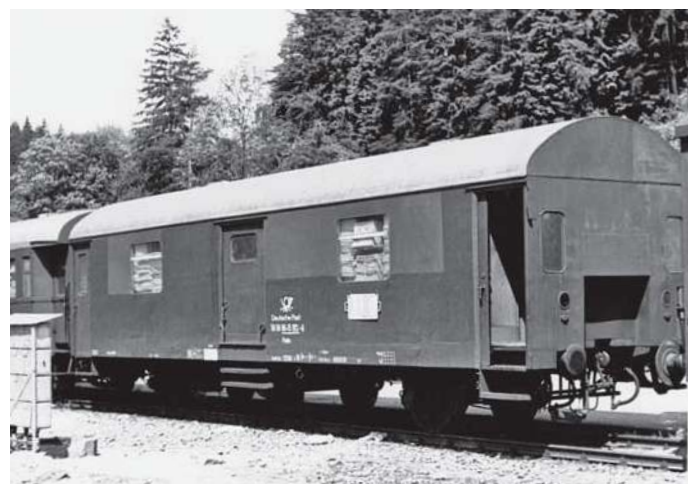
Vereinheitlichung ist Trumpf

Beim Entwurf der Rekowagen haben die Entwickler versucht, betriebliche Anforderungen und Fahrgastkomfort möglichst gut zu vereinen. Nicht immer gelang der perfekte Kompromiss. Ganz bewusst entschied man sich bei der DR für glatte Außenflächen. Diese boten unter anderem den Vorteil, dass ein solcher Zug mit eng gekuppelten Waggons einen deutlich besseren Luftwiderstandsbeiwert besitzt. Viel wichtiger war jedoch ein anderes Argument, wie Gerhard Vorwald weiß: „Die DB-Umbauwagen besaßen ja die zurückgesetzten Einstiegsräume. So etwas war, als ich 1961 anfang, wegen der mechanischen Außenreinigung nicht diskutabel. Diese zurückliegenden Türen, das war ja fürchterlich, die konnte man nur von Hand reinigen. So etwas durfte bei uns nicht gebaut werden.“ Dafür nahm die DR in Kauf, dass die Einstiege der Rekowagen deut-

lich steiler waren als jene der DB-Pendants, und erschwerend kam hinzu, dass die Bahnsteighöhen damals in der Regel noch bedeutend niedriger waren als heute.

Trotz grundsätzlicher Zuverlässigkeit erwiesen sich im Betrieb die Fenster als problematisch. „Die waren mit Gummi eingefasst. Das macht man heute nicht mehr“, so Vorwald: „Der Gummi altert, dann dringt Feuchtigkeit ein und man bekommt Korrosion an den Außenblechen und das führt zu großem Raw-Aufwand bei der Sanierung.“

Eine weitere Neuerung an den Rekowagen waren die über die Pufferschäfte ragenden Wagenkästen. Die Wagenübergangslücke



FOTOS (2): GÜNTHER MEYER

Auch die Deutsche Post der DDR erhielt ausschließlich dreiachsige Rekowaggons. Markant waren die fehlenden Wagenübergänge.



Ein einzelner zweiachsiger Rekowagen unterfordert 58 1207 in Antonsthal sicherlich. Die Strecke Johanngeorgenstadt – Schwarzenberg war eines der Reviere der G 12 bei der Reichsbahn.

konnte so auf 30 Zentimeter verkürzt werden. Gummiwülste mit einem Durchmesser von 37 Zentimetern sorgten somit für einen

Für den Berufsverkehr bestens geeignet

lückenfreien Schluss zwischen zwei Waggonen. Die am Wagenende eingebauten Falttüren mit einer Breite von 120 Zentimetern gaben sehr viel Raum frei und ermöglichten einen schnellen Fahrgastfluss

zwischen den Waggonen. Zusammen mit breiten Übergangsblechen entstand dort ein größerer Sammelraum. Dadurch eignete sich der neue Waggentyp besonders gut für den Berufsverkehr.

Die neuen Waggonen besaßen im Gegensatz zu den meisten ihrer Vorgänger gepolsterte Sitze. Das einheitliche Stahlrohrgestell mit der markanten Griffstange, auf dem die mit Kunstleder überzogenen Polster verschraubt waren, brachte den Rekowagen aber auch den wenig schmeichelhaften Spitznamen „Genickschusswagen“ ein.

Gerhard Vorwald sieht das auch kritisch: „Man würde heute so etwas nicht mehr bauen mit so einer Griffstange auf Genickhöhe. Aber wir hatten den Vorteil eines Einheitssitzes. Man konnte den rechts wie links einbauen. Und aus Stabilitätsgründen gab es dieses Rohr. Wir wollten das später weghaben“, aber dazu kam es nicht.

Kuckuckslüfter sorgten für die Belüftung. Neben ei-



106 184 fährt am 19. September 1982 mit dem P 16064, einem Saison-Ausflugszug, nach Wörlitz zur Muldebrücke hinauf.

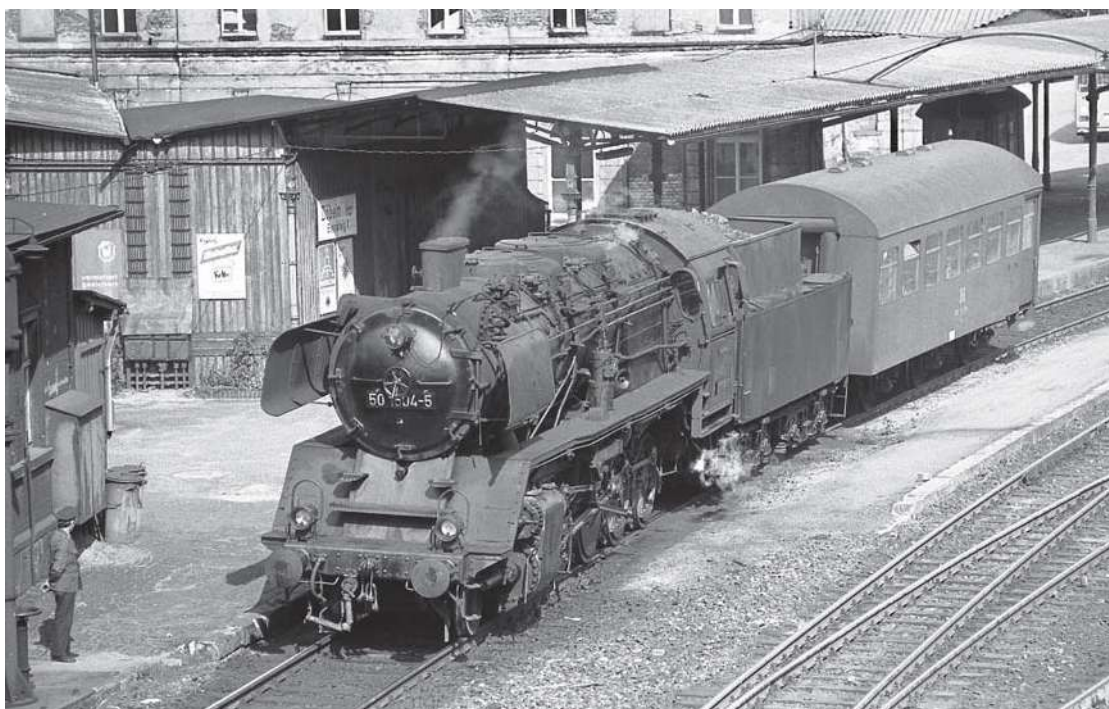
FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

In Döbeln traf Burkhard Wollny im August 1976 auf diese außergewöhnliche Fuhre. Der Rekowagen wog weniger als der Tender.

ner Niederdruckumlauf-Dampfheizung verfügten einige Zwei- und Dreiachsersogar über eine elektrische Heizung. In den Zügen wurden abwechselnd je ein Raucher- und ein Nichtraucherwagen gekuppelt, weil die Waggonen innen keine Unterteilung besaßen. Die großen Klappfenster waren jeweils passend zu den Sitzgruppen platziert.

Raum für Gepäck war knapp in den kurzen Zwei- und Dreiachsers. Deshalb entschloss sich die DR noch zum Bau von so genannten Traglastenwagen. In diesen verzichtete man auf jeder Seite auf die beiden ersten Doppelsitze und man erhielt dafür einen geräumigen Gepäckraum. Die Waggonen fuhren unter der Bezeichnung Bagtr(e) beziehungsweise

se Baagtr(e). Den Abschluss des ersten Reko-Programms bildeten die Gepäckwagen Dag und auch die Deutsche Post der DDR kam in den Genuss neuen Wagenmaterials auf Basis der dreiachsigen Rekowaggonen. □
Stefan Alkofer



FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY

Das Raw Potsdam bot 1993 die Kulisse für einen „Kindertag“ bei der Reichsbahn. Der zum „Veltener Traditionszug“ gehörende dreiachsige Rekowagen präsentierte sich dabei mit Werklok 1 auf der Drehscheibe. 1994 wurde der Betrieb heruntergefahren und fünf Jahre später kam es zur Schließung des Standortes. Heute erinnert der eng ins Bahnhofscenter integrierte Wasserturm an die große Zeit der Fahrzeugausbesserung hier vor Ort.

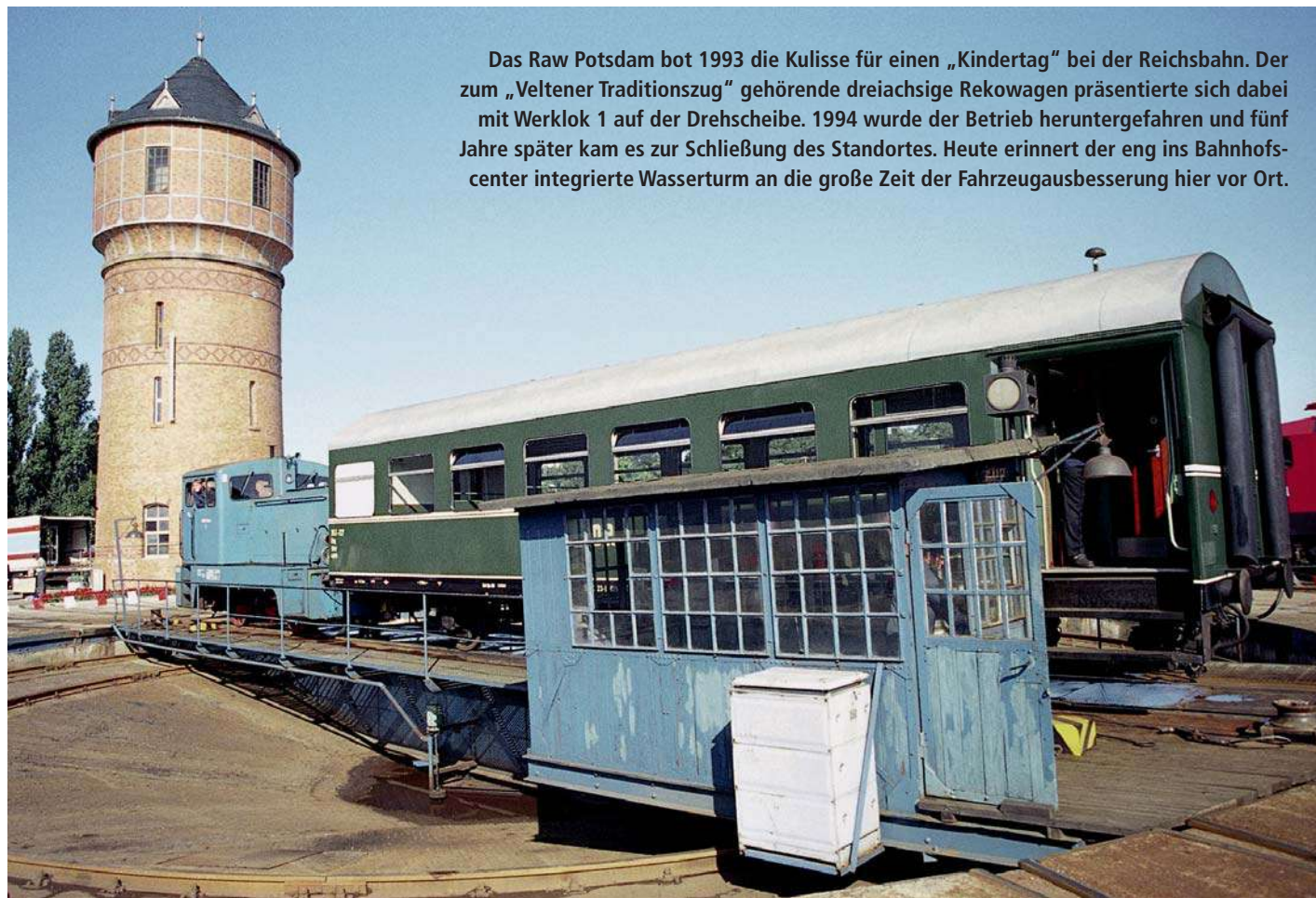


FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Fleischmanns DR-V 100 und vier Rekowagen-Modelle von Arnold liefern die Zutaten für den typischen Reichsbahnzug der Epoche III.



ZWEI ODER DREI ACHSEN?

Beides wird im Modell unterhalb der Gehäuse angeboten. In N, TT und H0 sind die Großserienhersteller Arnold, Tillig und Piko derzeit jeweils Monopolisten. Nur die N-Modelle sind aktuelle Konstruktionen. Ist es Zeit für Neues in H0 und TT?

Auf eine längere Geschichte können die meisten Modellnachbildungen der drei- und zweiachsigen Rekowagen zurückblicken. Trotzdem nahmen sich die Hersteller erst vergleichsweise spät nach dem Erscheinen der Vorbilder der modernen Reichsbahn-Gefährte an, zunächst in der Baugröße H0, später in TT und schließlich in N. Lange Zeit war daher der Selbstbau angesagt, wollte man die Wagen auf seiner Anlage einsetzen. Entsprechende Bauanleitungen oder Basteltipps waren in früheren Ausgaben des MODEL-EISENBAHNER immer wieder zu finden, erstmals im Oktober 1966. Damals stellte Rüdiger Ebelt auf sechs Seiten seine Bauanleitung vor.



Auch die Post- und Packwagen legte Arnold in verschiedenen Epochen-Ausführungen im Maßstab 1:160 auf.



Zur Epoche-IV-Auswahl der Arnold-Zwei- und -Dreiachser passt das Modell der Neubaulok 65.10 von Brawa. Der abgebildete Wagenzug wurde als Sechser-Set angeboten.



Nicht mehr ganz taufersch: Die TT-Bahner sind – noch – auf die etwas zu groß geratenen Nachbildungen im Tillig-Programm angewiesen.



Übergang in N: Arnolds Dreiaxler passen bezüglich der Proportionen sehr gut zu den vierachsigen Rekowagen von Brawa.



Stufe in TT: Obwohl aus demselben Hause (Tillig), passen Drei- und Vierachser in den Höhenmaßen offensichtlich nicht zusammen.



Problem auch in H0: Die zwei- und dreiachsigen Piko-Modelle wirken im Vergleich zum maßstäblichen Brawa-Vierachser zu groß.

Arnold/Hornby brachte seine Modelle der Reko-Drei- und -Zweiachser als letzter Hersteller nach der Ankündigung im Jahr 2013 sehr schnell auf den Markt. Zuvor gab es bereits N-Modelle des „TT-Clubs“ in kleineren und schwer erhältlichen Serien, die allerdings nicht ganz maßstäblich ausgefallen waren. Zu breit und zu hoch, ließen sie sich mit anderen Modellen kaum kombinieren. Die bisherigen Arnold-Auflagen waren werkseitig schnell vergriffen, was für die Größe der Marktlücke und die gute Modellqualität spricht. Alle Modelle wurden in Sets ausgeliefert, darunter das Sechser-Set der Epoche IV im Bild links unten, das einen realistischen und typischen Personenzug ergibt. Die anderen Modelle waren im Zweier- oder Dreier-Set (Propan-gas-Dienstzug) zu haben. Die Modellausführung ist Arnold sehr gut gelungen, was sowohl die Proportionen als auch die Details angeht. Auch die Lackierung sowie die vollständige und in richtiger Größe angebrachte Beschriftung geben keinen Anlass zur Kritik. Die Inneneinrichtung ist zweifarbig gehalten, die Sitze sind blaugrün gefärbt. Bei den Wagen mit Traglasten-Beschriftung fehlt ein solches Abteil im Inneren; dies ist ein nachvollziehbarer Kompromiss. Die Abortfenster sind weiß hinterlegt, beim Packwagen wurde der ockerfarbene Gardinenbehang realistisch nachgebildet. Dort wurde auch die Anzahl der Dachlüfter vorbildgerecht reduziert. Am Fahrwerk gefällt

TT-Modelle mit längerer Geschichte

die Nachbildung des Riemenantriebs für die Lichtmaschine. Die Wagen kuppeln ab Werk schon vergleichsweise eng, beim Einsatz von Kurzkupplungen ergibt sich ein sehr schön geschlossenes Zugbild. Die Laufeigenschaften sind sehr gut. Zuletzt wurden die Modelle als Restposten zu sehr günstigen Preisen angeboten, eine Wiederauflage mit anderen Wagennummern und in zusätzlichen Versionen würde die N-Bahner aber sicher auch erfreuen.

Wesentlich älter sind die Ursprünge der TT-Modelle, die derzeit von Tillig angeboten werden. Ab 1976 waren sie im Sortiment des VEB Berliner TT-Bahnen (BTTB), der durch Verstaatlichung aus der Fa. Zeuke & Wegwerth KG hervorgegangen war, zu haben. Im Gegensatz zu den BTTB-Produkten erhielten die von Tillig angebotenen,

überarbeiteten Modelle Kurzkupplungskulissen. Die Wagen sind zwar größtenteils maßstäblich, auf die Gesamthöhe wurde aber ein guter Millimeter aufgeschlagen. Auch die Puffermitte liegt etwa einen Millimeter zu hoch über dem Gleis. Das Bild oben zeigt die Maßdiskrepanzen in TT im Vergleich zum vierachsigen Rekowagen deutlich. Die Fenster sind einige Zehntel zu klein geraten, dieser Eindruck wird durch die etwas zu dick geratenen Einfassungen der Klappfenster noch verstärkt. Im aktuellen TT-Programm aus Sebnitz ist nur noch



Auch ausgefallene Vorbilder wurden von Piko in H0-Modelle umgesetzt, hier ein Dienstzug (58316) mit einem „Propanstoffkurswagen“, einem „Aufenthaltswagen Propan“ der Direktionsbeschaffungsstelle Erfurt und dem aus einem „Bromberg“ umgebauten Gerätewagen.

Maßtabelle [mm]	Vorbild	1:160	Arnold	1:120	Tillig	1:87	Piko
LüP*	13120	82,0	81,8	109,3	109,5	150,8	150,6
Länge Wagenkasten**	12820	80,1	81,0	106,8	106,6	147,4	146,9
Achsstand max.	7500	46,9	46,9	62,5	62,4	86,2	85,5
Breite Wagenkasten	3043	19,0	18,9	25,4	25,4	35,0	34,3
Breite Dach	3052	19,1	19,2	25,4	25,8	35,1	35,4
Fensterbreite	1200	7,5	7,4	10,0	9,6	13,8	13,9
Fensterhöhe	880	5,5	5,6	7,3	7,1	10,1	9,9
Höhe Dach (ohne Lüfter)	4000	25,0	25,1	33,3	34,4	46,0	46,6
Höhe Puffermitte	1060	6,6	6,8	8,8	9,5	12,2	13,1

* Dag: 13200, ** Dag: 12800



Zu den neueren Piko-Versionen gehören Modelle mit der gelungenen Nachbildung von Ausbesserungs-Flicken. Das abgebildete Modell stammt aus einem Dreier-Set mit Pwg 88-Packwagen.

ein zweiachsiger Rekowagen im „Start“-Sortiment enthalten. Die von Roco angekündigte Neukonstruktion (siehe Seite 86) wird daher bei den TT-Freunden sicher gut aufgenommen werden.

Auch in der Nenngröße H0 bietet – derzeit noch – nur ein Hersteller zwei- und dreiachsige Modelle an: Piko führt diese noch im aktuellen „Classic“-Sortiment. Sie sind sowohl für die Epoche III als auch für die Epoche IV und auch als Pack- und Postwagen sowie als Versi-

onen mit Traglastenabteil erhältlich. Als einziger Hersteller haben die Sonneberger bei letzteren Varianten die Inneneinrichtung angepasst und auf jeder Wagenseite zwei Sitzgruppen weggelassen. Auch die Piko-Wagen liegen ein klein wenig zu hoch über dem Gleis, wenn auch die Abweichungen nicht so eklatant wie in der Baugröße TT ausfallen. Die Detaillierung entspricht noch immer gutem Großserienstandard, die aktuellen Modelle sind makellos bedruckt. □ *abp*

VOM BILD ZUM ZUG

Alles außer gewöhnlich: Gerade die bunt kombinierten Zuggarnituren reizen zur Nachbildung im Modell. Auf der Anlage des MBC Glauchau haben wir besondere Rekowagen-Züge in H0 arrangiert.



FOTO: GÜNTHER MEYER

Fünf Wagen, fünf Gattungen: Ein Rekowagen sorgt in Zwönitz für einen Hauch der Moderne im Personenzug nach Jägersgrün.

Nicht alles wollten wir für unsere Zugbildungsbeispiele ganz eng sehen, sondern die Freude an der Bildung ungewöhnlicher Modellzüge in den Vordergrund stellen. Manches Vorbild wurde in der notwendigen Ausführung gar nicht produziert, und falls doch, stand uns das passende Modell für die Fotoarbeiten nicht in jedem Fall zur Verfügung. Ohne die engagierte Hilfe und die Clubanlage der Modellbahner des MBC Glauchau wäre jedoch keiner der gezeigten Modellzüge in der Baugröße H0 realisierbar gewesen.

Unser erster Vorbild-Zug (Bild oben) befuhr am 28. September 1966 die „CA-Linie“ (Chemnitz–Adorf). Der P 1730 Zwönitz–Jä-

gersgrün zeigte sich dem Fotografen Günther Meyer in seinem Ausgangsbahnhof mit 58 1810 und einer unbekannten 86. Hinter dem Reko-Dreiachser, noch mit Zierlinie, folgten drei Zweiachser vermutlich sächsischen Ursprungs, der erste mit zwei Doppelfenstern, die beiden anderen mit sechs beziehungsweise sieben Fenstern sowie ein unbestimmbarer Packwagen.

Den Modellzug führt das Rivarossi-Modell der preußischen G 12, vom Eigentümer umgenummert zur DR-Traditionslok 58 261. Die Piko-86 1800 gehört gemäß Beschilderung zur Epoche IV, passt also streng genommen nicht zur Vorspannlok. Auch im Wagenzug geht



Im Modell führen eine Rivarossi-58 und eine Piko-86. Der Wagenpark wirkt wegen dreier beteiligter Hersteller nicht ganz homogen.



55 5168 (Bw Leipzig-Wahren, Est Plagwitz) hielt im Februar 1968 mit P 2282 womöglich den flüssigen Verkehr auf der Hauptbahn Richtung Zeitz zwischen Großschocher und Knauthain ein wenig auf. Der Zug ist auch im Modell eine ungewöhnliche Kombination. Mit umgerechnet maximal 55 km/h sollte die Fuhre auch im Modell laufen.



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON, SIG. EISENBAHNSTIFTUNG

es, da beim Fototermin bestimmte Modelle nicht zur Verfügung standen, etwas durcheinander: Stimmig ist der B3gtre von Piko (53029), ihm folgt das Modell eines ehemals sächsischen CiSa 09/36 aus selbem Hause (53149), der aber nur bezüglich der Fensterabfolge dem Vorbildwagen ähnelt. Auch Modelle der anderen abgebildeten, wohl sächsischen Personenwagen sucht man vergebens. Als Ersatz mussten zwei Modelle der sogenannten Donnerbüchsen herhalten. Der Brawa-Baai (45816) der Epoche IV ist ein ehemals preußischer Di 24 und maßstäblich niedrig, im Gegensatz zum Baaitr der selben Epoche von Fleischmann. Den Zugschluss bildet das Fleischmann-Modell eines Pw3 der Epoche III (576901).

Der im Februar 1968 noch von 55 5168 beförderte P 2282 Leipzig – Meuselwitz (Bild oben) verließ die zweigleisige Hauptbahn Richtung Zeitz kurz vor Pegau und zweigte dann auf die Nebenbahn Richtung Meuselwitz ab. Hinter der ehemals preußischen G 8 folgt ein ebensolcher Pack-/Postwagen mit Oberlicht, vermutlich umgebaut zu einem reinen Packwagen. Möglicherweise wurden aber auch reine Packwagen in dieser Form gebaut. Anschließend folgt die moderne Zeit in Form von sechs Bag, alle noch mit Zierlinie. Merkwürdig mutet an, dass trotz des Wintermonats die Türen und Fenster größtenteils offen stehen. Vielleicht herrschte starkes Tauwetter und vertrieb auch die letzten Schneereste auf dem Weg?

FOTO: GÜNTHER MEYER



Sonderleistung: Eine Straßensperrung machte den Einsatz dieses GmP im Schwarzwassertal mit 86 1265 des Bw Aue und Lokführer Pöschmann sen. am 7. August 1972 notwendig. Dem „Straßenersatzverkehr“ diente eine Rekowagen-Vierer-Garnitur.



Auf der Strecke Vitzenburg – Querfurth bei Grockstedt war 52 8059 im August 1977 unterwegs. Beim Vorbild wie auch im Modell scheint die Lok fast länger als der Zug: Doch mit einer schönen Reko-52 über die sommerliche Nebenbahn zu zuckeln, das hat schon etwas.



FOTO: DIETER WÜNSCHMANN

Im zugehörigen Modellzug folgen der umgenummerten Piko-55 2024 ein Fleischmann-Pack-/Postwagen und fünf Piko-Rekowagen, davon zwei als zweiachsige Baag und der letzte mit der ursprünglich angebrachten doppelten Zierlinie.

Die gemütliche Fuhre auf der Strecke Vitzenburg – Querfurth (Bild oben) besteht aus der Reko-52 8059 und je einem Bag, Bagtr und Daa 93-26 (Pwg 88). Das Personal in Lok und „Blechbüchse“ genießt offensichtlich den Sommer. Die Nachbildung im Modell stellt keine großen Herausforderungen: Die 52 8063 gibt es sowohl von Roco als auch von Liliput. Wagensets mit Ausbesserungsstellen im Lack kommen von Piko, entweder mit zwei Bag (58081, 58300) oder als Dreier-Set mit dem Packwagen Pwg 88 (58334).

Die Strecke Aue – Schwarzenberg musste im August 1972 für den „Straßenersatzverkehr“ erhalten (Bild unten links). Weil die Straße Lauter – Aue wegen Bauarbeiten gesperrt war, kam 86 1265 des Bw Aue mit dem GmP 69321 Lauter – Aue zum Einsatz. Im Zug eingereiht waren hinter der 86 ein Gbs [1500], ein E 016 („Breslau“) und vier Bag-Rekowagen ohne Traglastenabteil.

Piko liefert die Modelle für die Nachbildung des Epoche-IV-Zuges in H0: Statt des Breslau (einen solchen gibt es sowohl von Fleischmann als auch von Märklin) verwendeten wir Pikos Modell des E 028 „Villach“ (54867) und vier Bag der Epoche IV. Auch der vermeintlich kurze Zug könnte jedoch so manchen H0-Bahnsteig schon an die Kapazitätsgrenze bringen. □

Andreas Bauer-Portner



MODELLFOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Die Güterwagen geben den Pfiff. Im GmP der 70er-Jahre (siehe Vorbildaufnahme links) fällt nur der noch holzverbretterte „Breslau“ aus dem Rahmen. Im Modell wurde stattdessen ein Piko-„Villach“ verwendet.



Den Bahnhof Unterpreuschwitz, in dem Zweileiter-Dreileiter-Mischbetrieb möglich ist, verlässt eine Reichsbahn-86 mit ihrem aus kurzen Rekowagen gebildeten Personenzug.

EINFACH KUNSTVOLL ALT

Nicht unbedingt die neuesten, teureren Modelle inspirieren den Kreativen, extravagantes Patinieren zu erproben, denn dazu braucht es bekanntlich gewissen Mut. Pikos Klassiker hingegen werden dadurch noch veredelt.



1

Schachelfrisch kamen die kurzen Rekowagen ins Atelier MRG. Ihre einfache Machart sieht man den betagten Modellen auf den ersten Blick an – optimale Voraussetzungen für hemmungslose Kreativität!

Lieber hält man das Risiko möglichst gering, wenn man sich als Anfänger erstmals auf das Gebiet des Patinierens begibt! Diese Faustregel betone ich im Zuge meiner Workshops immer wieder, um demotivierende Rückschläge zu vermeiden. Der Kreative darf nicht ängstlich ans Werk gehen, also wählt man für den Start sicherheitshalber einfache Modelle, die in der Regel auch bezahlbar bleiben. Geht etwas schief, schmerzt das so genannte Lehrgeld weit weniger. Doch primär besteht indes die wunderbare Möglichkeit, Einfachmodelle in individuelle Schmuckstücke zu verwandeln.

Pikos zwei- und dreiachsige Rekowagen gab es bereits zu DDR-Zeiten. Inzwischen wurden die Modelle aber zumindest technisch modernisiert, denn sie verfügen über Normschächte und Kurzkuppplungskinematik. Rein äußerlich tat sich hingegen wenig, größtes Manko bleiben die störenden Fensterhöhlen, welche sich mit Farbe zumindest deutlich abmildern lassen. Mehr Aufwand wollen wir dem Anfänger nicht zumuten und stattdessen aufzeigen, dass simple Lösungen eben auch zu durchaus akzeptablen Ergebnissen führen können. Dies gilt übrigens auch für das verwendete Werkzeug, denn die Airbrush-Arbeiten fanden nicht mit kostspieligem Marken-Spritzgriffel statt, sondern mit einer China-Airbrushpistole für 25 Euro. Dem Fortgeschrittenen bescherte dieser unerschwingliche Test jener Gerätschaft sogar interessante Erkenntnisse: Es muss eben nicht immer nur das Teuerste sein! Der verwendete Fernost-Spritzgriffel überzeugte rundum, herbe Enttäuschungen blieben aus.

Beherzt ans Werk mit der Airbrush-Pistole

Zunächst wird zerlegt, was geht. Sämtliche Gehäuse trennt man von den Fahrwerken, wobei der Schlaue am besten unauffällig markiert, welches Chassis zu welchem Aufbau gehört. Mit einem feinen Schraubendreher dringt man behutsam zwischen Wagenwände und eingeklebte Fenstereinsätze, um diese zu lösen, was bei unseren Modellen problemlos gelang. Alle Radsätze und Modellkuppplungen werden selbstverständlich auch herausgenommen. Sodann reinigt man Gehäuse und Fahrwerke mit Wasser und Spülmittel, denn es darf kein Fettfilm an einer zu lackierenden Oberfläche zurückbleiben. Sind sämtliche Komponenten wieder trocken, starten wir beherzt durch und beginnen mit den Airbrusharbeiten, welche angesichts derart glatter und flächiger Fahrzeuge die fraglos beste Möglichkeit



2

Zerlegung muss sein: Auch die dunkelbraunen Inneneinrichtungseinsätze wurden anschließend noch von den Fahrwerken getrennt. Vorsicht ist beim Heraushebeln der eingeklebten Fenster geboten!



3

Erschossen wird der Postwagen nicht, denn die China-Pistole erwies sich als sehr präzise. Wichtig ist, darauf zu achten, dass der Sprühnebel nie deckend ausfällt. Die Beschriftung muss stets lesbar bleiben!



4

Ganz einfach, nämlich ohne jedes Abkleben, entstehen mit Hilfe eines rechtwinklig geschnittenen Stückchens Tonkarton entsprechende Sprühschatten, die Ausbesserungsstellen imitieren sollen.



5

Gleichwohl mit Tonkarton abgedeckt wird während des Sprühvorgangs die Wagen-Seitenfläche unterhalb der Regenrinne, um die Dach-Querrippen effektiv zu betonen, hier mit Rostbraun.



6

Ein wenig Mut zu etwas mehr Farbe tut stets gut: Die transparenten Schichten aus Rostbraun, Orangeocker sowie Gelbocker überlagern sich auf dem Wagendach trickreich und fließen scheinbar ineinander.



7

Differierende Nuancen auf dem Dach sowie ausgeprägte Regenlaufspuren an den Außenwänden setzen bei diesem Sitzwagen völlig andere Akzente. Hauptsache ist, das Gesamtbild wirkt harmonisch!

Unterschiedlich, aber doch ein sehr harmonisches Gesamtbild ergebend: Die bescheidene DR-Wagenschlange wartet im Bahnhof Unterpreusswitz auf Reisende. Detail: Unter der WC-Fensterdichtung blutet eine Roststelle äußerst effektiv aus!



sind, um eine interessante Gestaltung ins Spiel zu bringen, die das spätere Betrachterauge keineswegs langweilt. Weiche Verläufe imitieren flächige Verwitterung, also ausgebleichten, stumpfen Lack, um den schachtelfrischen Grünton insgesamt ein wenig aufzuhellen respektive zu brechen, wie der Fachmann sagt. Ausgebesserte Bereiche deutet man auf einfachste Weise an, indem man sich eines Stücks



8

Bei diesem Exemplar zeigt sich deutlich, wie gut Mut zur Farbe doch wirkt, wenn man dezent arbeitet: Gehauchte Flugrost-Spuren, gezaubert aus Rostbraun und Gelbocker, sorgen für Abwechslung.



Tonkarton bedient und damit den Wagenkasten partiell abdeckt, um rechtwinklige Sprüschatten zu erzeugen (Abb. 4). Sehr gut wirken hierbei auch verschiedene Nuancen des Grüntons.

Und wieder steht der Begriff Mut im Mittelpunkt, sobald dann weitere Farbtöne ins Spiel gebracht werden. Denn Farbe schafft für das Auge völlig neue Anreize, sofern man hierbei harmonische Kom-



9

Dunkle Fensterlaibungen sorgen dafür, dass sich hier kein Licht mehr brechen kann, was die vorbildwidrige Materialstärke der Wagenwände doch auf angenehmste Weise zu kaschieren vermag.



10

Rosttränen bringen zusätzliche Akzente ins Spiel: Ganz einfach mittels feinen Haarpinsels werden sie aufgebracht. Mehrere Lasuren mit zwischenzeitlicher Trocknung wirken diesbezüglich am besten!



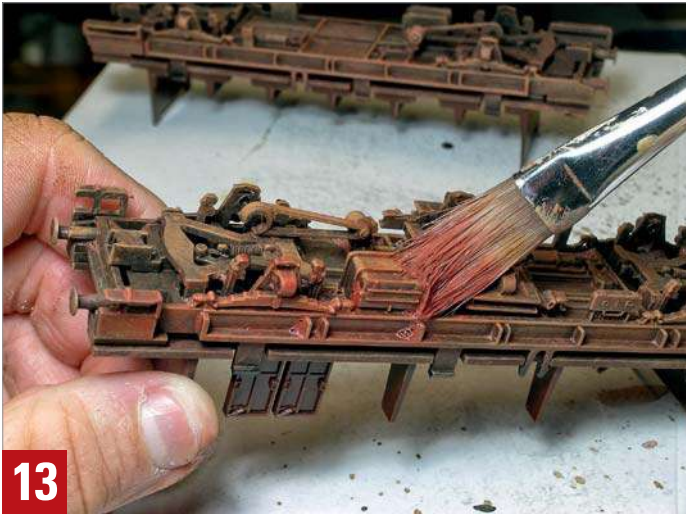
11

Der Pinsel genügt für den matten Basisanstrich der Fahrwerke in Lederbraun. Die Aqua-Colors von Revell besitzen den großen Vorteil, sehr rasch und zudem angenehm sauber geglättet aufzutrocknen.



12

Mit Ocker aufhellend abgetöntes Lederbraun sorgt in Graniertechnik für die dezente Betonung aller Gravuren des betagten Modellfahrwerks und erzeugt somit illusorisch eine feinere Gesamtwirkung.



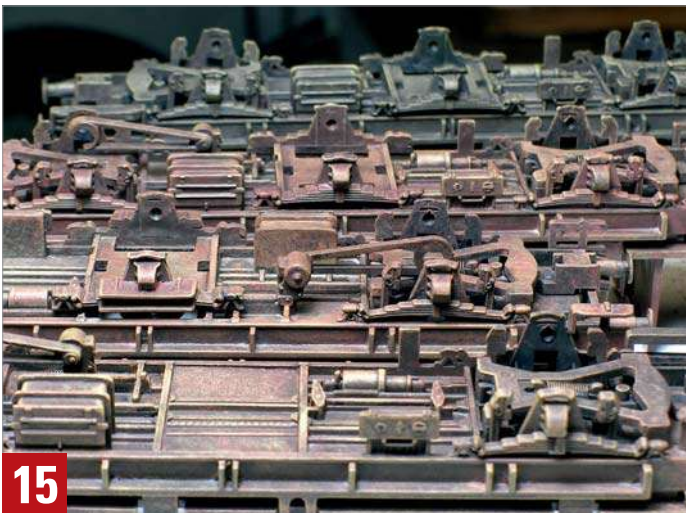
13

Eine rotbraune Lasur imitiert partiell im Bereich der Bremsbacken ein wenig Flugrost. Keine Sorge, die im nassen Zustand noch recht aufdringliche Leuchtkraft verschwindet während des Trocknens!



14

Die abschließende dunkle Schmutzlasur in Schwarzbraun sorgt einerseits für mehr Tiefe, andererseits dämpft sie zu aufdringlich wirkende Granierung und rundet somit das Gesamtbild sinnvoll ab.



15

Wagenfahrwerke, fast wie künstlerische Schrottskulpturen wirkend: Die Authentizität der Stofflichkeit stimmt fraglos, denn hier würde wohl kaum noch jemand auf den ersten Blick Kunststoff erkennen.

positionen wählt. Im vorliegenden Fall spielte ich ein wenig mit Orangeocker, Gelbocker und Rostrot, allesamt mehr oder minder stark gebrochen mit Weiß. Größter Wert wurde dabei darauf gelegt, dass jeder Wagen ein klein wenig anders geriet. Jedwede Art von Monotonie wäre nämlich der Untergang der Kreativität! So geht es letztlich eben nicht nur um Verschmutzung, sondern um eine neue und gleichwohl besondere Modell-Ästhetik.

Ebenso nähern wir uns einer Gestaltung der beim schachtelfrischen Modell einfach nur hellgrauen Dachflächen an. Die sehr fein gravierten Querrippen betonen wir am besten mit dunklen Verläufen, um Regenlaufspuren dort anhaftender Korrosions- und Emissionsrückstände zu imitieren. Dazu setzte ich bei den Rekowagen diverse Grautöne sowie teils auch rostig anmutende Farbtöne ein. Keineswegs vergessen werden sollten auch einige schwarze Rußspuren – vor allem an den Wagenenden oberhalb der Gummiwulst-Übergänge, denn diese Bereiche bekamen in der Regel die Abgase der damals noch wenig sauberen Lokomotiven direkt ab. Arbeitet man dabei nicht deckend, wirkt das Ergebnis sehr bald frappierend, denn dann scheinen zuvor aufgebrachte Farbtöne noch immer durch

Mit dem Pinsel steigen die Ansprüche

und vermischen sich illusorisch miteinander. Man spritzt schlichtweg so lange, bis man irgendwann mit dem Ergebnis zufrieden ist.

Airbrush allein wäre zu wenig. Daher bringen wir auch Pinsel-Techniken ins Spiel, üben uns aber zunächst in Sachen Pinselführung mit ruhiger Hand: Sämtliche Gummidichtungen der Fenster werden in Schwarz (Revell Aqua-Color Nr. 8) nachgezogen, wobei wir auch gleich die Laibungen, also jene eingangs angesprochenen Fensterhöhlen, entsprechend lackieren. Dunkle Farbe kaschiert dort auf simple Weise die unschön sichtbare Materialstärke. Auch beim Fahrwerk setzen wir auf Revells Aqua-Color, nämlich in Form des Basisfarbtons Lederbraun (Nr. 84), den wir zunächst flächig deckend auftragen. Sodann erfolgt nach Gusto in Graniertechnik mittels Borstenpinsels der Auftrag einiger hellerer Ocker- und Rosttöne. Bei diesem so genannten Granieren streift man den Pinsel wieder ab, beispielsweise an einem Leinenlappen, bis dessen Borsten nur noch eine dezente, gehauchte wirkende Farbspur abgeben, welche dann am Modell die Strukturen der Gravur betont. Den Abschluss macht eine



16

Die schwarzbraune Schmutzel-Lasur verleiht auch dem einen oder anderen Airbrush-Dach den allerletzten Schliff in Sachen Vorbildnähe. Gewisse Trockenränder sind hier nun übrigens durchaus gewollt!



Lebendige Individualität: Die Makro-Aufnahme verdeutlicht den Charakter hochwertiger Handarbeit, die Reisenden warten auf die Abfahrt.

dunklere Lasur. Dieser Fachbegriff bezeichnet eine stark verdünnte Farbe, die nur transparent auftröcknet und ein wenig übertrieben wirkende Granierungen wieder abmildert, also das Ergebnis letztlich harmonisch abrundet. Wie der Name schon sagt, verdünnt man hier-

bei die Aqua-Colors ganz einfach mit Wasser. Auch im Dachbereich wurden hier und da noch Lasuren eingesetzt, um die offensichtliche Airbrusharbeit noch interessanter zu gestalten, denn wahre Kunst verrät nicht auf den ersten Blick die technische Machart. Ein gewisses



17

Zum Schluss erhielten sämtliche Komponenten einen strapazierfähig versiegelnden Überzug mit mattem Kunstharzklarlack aus der Spraydose. Eine dünne Schicht, kaum mehr als ein Sprühnebel, genügt!



18

Als das berühmte i-Tüpfelchen fungieren die aufwendig mehrfarbig bemalten Inneneinrichtungseinsätze. Auch hierbei fanden Revells Aqua-Colors Verwendung, die auf Kunststoff optimal haften.



19

Gut geschmierte Pufferteller und -stößel lassen sich mit einem feinen wasserfesten Stift imitieren, wie er beispielsweise zur Beschriftung von Dias respektive Overheadprojektor-Folien erhältlich ist.



21

Weniger ist mehr: Der Tipp, nicht jeden Platz im Waggon zu besetzen, sorgt für vorbildgetreuere Wirkung, da die Präsenz der doch recht bunten Preiserlein in einem dezenten Bereich gehalten wird.



20

Preiser bringt Leben in den Fahrgastraum, aber Überfüllung ist tunlichst zu vermeiden: Eine nicht allzu übertriebene Anzahl bunt bemalter HO-Figuren wirkt in aller Regel sehr viel glaubhafter.

Geheimnis, eben jenes des persönlichen Stils, den jeder erst selbst finden muss, darf bleiben und wird auch nicht gelüftet. Dies bietet Raum für Spekulationen und damit einen Anreiz zum Experimentieren – entweder allein zuhause oder gemeinsam, beispielsweise in den künftigen Workshops der neuen Kreativkultur-Kate Markelsheim.

Innere Werte und lebendiger Nahverkehr

Durchweg dunkelbraune Innenräume, wie hier von Piko ab Werk gestaltet, sieht man kaum, weshalb wir die Einrichtung unserer Rekowagen am besten mehrfarbig bemalen, freilich nicht ohne aufmerksamen Blick auf Vorbildfotos. Eben jene beweisen ganz nebenbei, dass tatsächlich nicht alle kurzen Rekowagen dreiachsig waren. Denn anders als in der BRD bei den dreiachsigen Umbauwagen wurden in der DDR bei deren Pendants fehlende mittlere Achsen eben nicht ergänzt, betreffende Alt-Fahrwerke blieben zweiachsig. Zu guter Letzt bringen sitzende Reisende Leben in den kleinen Zug. Wer mag, baut optional eine Beleuchtung ein, um den getriebenen Aufwand ins rechte Licht zu rücken. Viel Spaß! □ Michael Robert Gauß

Hier hat man den Vergleich im Bahnhof Unterpreuschwitz: Ohne Reisende wirkt eine Szene zwar sehr viel weniger lebendig, doch oftmals verblüffender, denn vor allem Figuren lassen – ähnlich wie dicke Fahrleitungen oder Punktkontakte – meist schnell erkennen, dass es sich um ein Modellfoto handelt.



FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUß

EIN LAND – ZWEI STAATSBAHNEN



Nach dem Fall der Mauer im November 1989 nahm der Verkehr auf den Eisenbahnmagistralen zwischen West und Ost deutlich zu. Mehrere durch die innerdeutsche Grenze unterbrochene Schienenverbindungen wurden wiedereröffnet. In die ereignisreiche Zeit fielen auch der Start des ICE-Verkehrs, die rasante Ausweitung des InterRegio-Netzes und die Einführung von Neigetechnik-Triebzügen in Nordbayern. Dagegen hieß es vom Zuckerrüben-Transport ebenso Abschied zu nehmen wie von gewohnten DR-Baureihenbezeichnungen und den letzten Altbau-Elloks. Das neue EJ-Extra lässt die Epoche zwischen Maueröffnung und Verschmelzung der vormaligen Staatsbahnen DB und DR zur DB AG Revue passieren. Viele erstmals veröffentlichte Fotos dokumentieren eine unglaubliche Vielfalt an Fahrzeugen und Einsätzen, wie sie schon kurze Zeit später der Vergangenheit angehören sollte.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Arnstadt – die letzte große Dampflokeinsatzstelle“ (Laufzeit 58 Minuten)

Best.-Nr. 701701 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn
JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Das letzte Jahrzehnt der DDR-Staatsbahn

Blüte und Dampf-Abschied

Der DR-Alltag dieses wechselvollen Eisenbahn-Jahrzehnts lebt in zahlreichen bislang unveröffentlichten und teils großformatig wiedergegebenen Fotos wieder auf. Wie alle Extra-Ausgaben des Eisenbahn-Journals inkl. Gratis-DVD, diesmal „Volldampf im Erzgebirge“ mit fantastischen Film-szenen vom planmäßigen Dampflokeinsatz im Erzgebirge, überwiegend mit Maschinen der Baureihen 50 und 86.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Volldampf im Erzgebirge“ (Laufzeit ca. 50 Minuten)

Best.-Nr. 701501 | € 15,-



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn
JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

ALLTAGS-NORMALITÄT

Jahrzehntelang prägten vierachsige Rekowagen den Alltag bei der Deutschen Reichsbahn. Sie brachten Werktätige zu ihren Arbeitsplätzen und knüpften das Netz zwischen den Bezirksstädten. Als sie eines Tages verschwanden, begannen viele, sie zu vermissen.

Kurz nach halb zehn – eigentlich Zeit fürs zweite Frühstück – war es aus mit der Ruhe auf einer Weide entlang der Strecke Sebnitz (Sachsen) – Rumburk in Tschechien. Aus Anlass der Feierlichkeiten zum Lückenschluss zwischen dem Netz der DB AG und dem Netz des Eisenbahninfrastrukturbetreibers SŽDC im Nachbarland im Juli 2014 rollten neben den ersten regulären Zügen auch einige Sonderzüge. Und genau diese sollten für die Nachwelt von einer Vielzahl von Hobbyfreunden abgelichtet werden. Hier, nicht fern der schnell zugeparkten schmalen Straße, wurden die individuell besten Standpunkte für Video- und Fotoaufnahmen gesucht. Erstaunlich, wie bei



Kurz vor Weihnachten 1982 unternahm die frisch untersuchte 50 1298 des Bw Nossen eine Tour nach Sachsen.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Rekowaggons allerorten am 31. August 1991 in Löbau: Zwischen den Sechssachern 118650 und 118647 steht noch eine abgestellte Garnitur.



FOTO: KARL-HEINZ SIEBKE

Vor dem bunt zusammengewürfelten E 341 (Aschersleben – Berlin), darunter auch mehrere vierachsige Rekowagen, liefen zeitweise Reko-P10 des Bw Halberstadt. Am 7. Juni 1970 verlässt 39 1025 den Dessauer Gbf. Bis Roßlau dampft sie unter Fahrdrabt, dann geht es weiter auf eingleisiger, nicht elektrifizierter Strecke nach Wiesenburg.



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON (ARCHIV LUDGER KENNING)/EISENBAHNSTIFTUNG

FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG



95 1027 mit Rekos am 11. Oktober 1992 auf dem Piesau-Viadukt, das eine Länge von 258 Metern und 34 Meter Höhe aufweist.

diesen Bodenverhältnissen die mitgebrachten Leitern einigermaßen sicher stehen konnten. Manch störender Ast fiel den Fotografen auf und war schnell beseitigt. Dies war auch für mich das Zeichen, dass in den nächsten Minuten etwas Spannendes passiert. Es dauerte wirklich nicht lange, der nahe Bahnübergang wechselte vom typisch tschechischen weißen Blinklicht auf das blinkende doppelte Rot. Auch das Läutewerk begann mit seiner Arbeit. Die Aufregung bei den Hobbyfreunden stieg, stand doch auch die Laufrichtung des Zuges nicht 100-prozentig fest. Unter großer Anstrengung kam dann

112 331 mit ihrem Sonderzug den Berg hinauf. Am Zughaken die Bghw-Wagen des Vereins Ostsächsischer Eisenbahnfreunde e. V. Sauber die Lok und top-gepflegt die Wagen, am Zugschluss ein wenig unpassend eine orangene V60. Welch Freude für alle Beteiligten. Die Vorbeifahrt fühlte sich wie in Zeitlupe an. Als der Zug nicht mehr zu hören war und der Kontrollblick auf das Display der Kamera einen zufriedenen Eindruck hinterließ, spürte man den langsam abfallenden Adrenalinschub. Ein kleines Glücksgefühl stellte sich nach diesem Erlebnis ein.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN



Das Warten hat sich gelohnt. Langsam kriecht 112 331 den Anstieg hinauf. Die zahlreichen Fotografen haben nur auf diesen Moment gewartet.

171 001 steht am 29. Mai 1992 mit den beiden Bghw-Wagen im Bahnhof Königshütte zur Fahrt nach Blankenburg bereit. Sieben Jahre später fuhr hier kein Personenzug mehr. Für die 50-Hz-Strecke besaßen die Bghw eine ungewöhnliche Einspannungsenergieversorgung mit 1500 Volt/50 Hertz.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

An anderer Stelle, mit einem bekannten Eisenbahnfreund aus Cottbus an der Seite, folgte die Wiederholung der Eindrücke vom Vormittag. Jetzt rollte der Sonderzug in langsamer Fahrt in 34 Metern Höhe über den Wölmsdorfer Bach (Vilémovský potok). Die Stahlfachwerkbrücke in Vilémov ist 190 Meter lang – ein Moment, der zum Genießen einlädt. Einfach nur traumhaft und ein wenig wie auf einer HO-Modellbahn mit Modellen von Brawa, Roco und Piko. Erinnerungen werden wach gerüttelt und manch Vergessenes oder einst nicht Erwähnenswertes kommt wieder gedanklich und im Gespräch zum Vorschein.

Eisenbahnnostalgie pur!

Als Anfang der 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts in Halle an der Saale Geborener, durfte ich zahlreiche Erfahrungen und Erlebnisse bei den Reisen mit der Reichsbahn kreuz und quer durch die Republik sammeln. Zwar unscheinbar, aber immer präsent: Die Bghw-Wagen, welche zwischen 1965 und 1977 als vierachsige Rekowagen das Halberstädter Reichsbahnausbesserungswerk am Rande des Harzes verließen. Erst durch solch eine Sonderzugfahrt und die Wiederkehr altbekannter Motive und Eindrücke merkt man, was einst so unauffällig da war und unermüdlich, ohne Schlagzeilen zu produzieren,

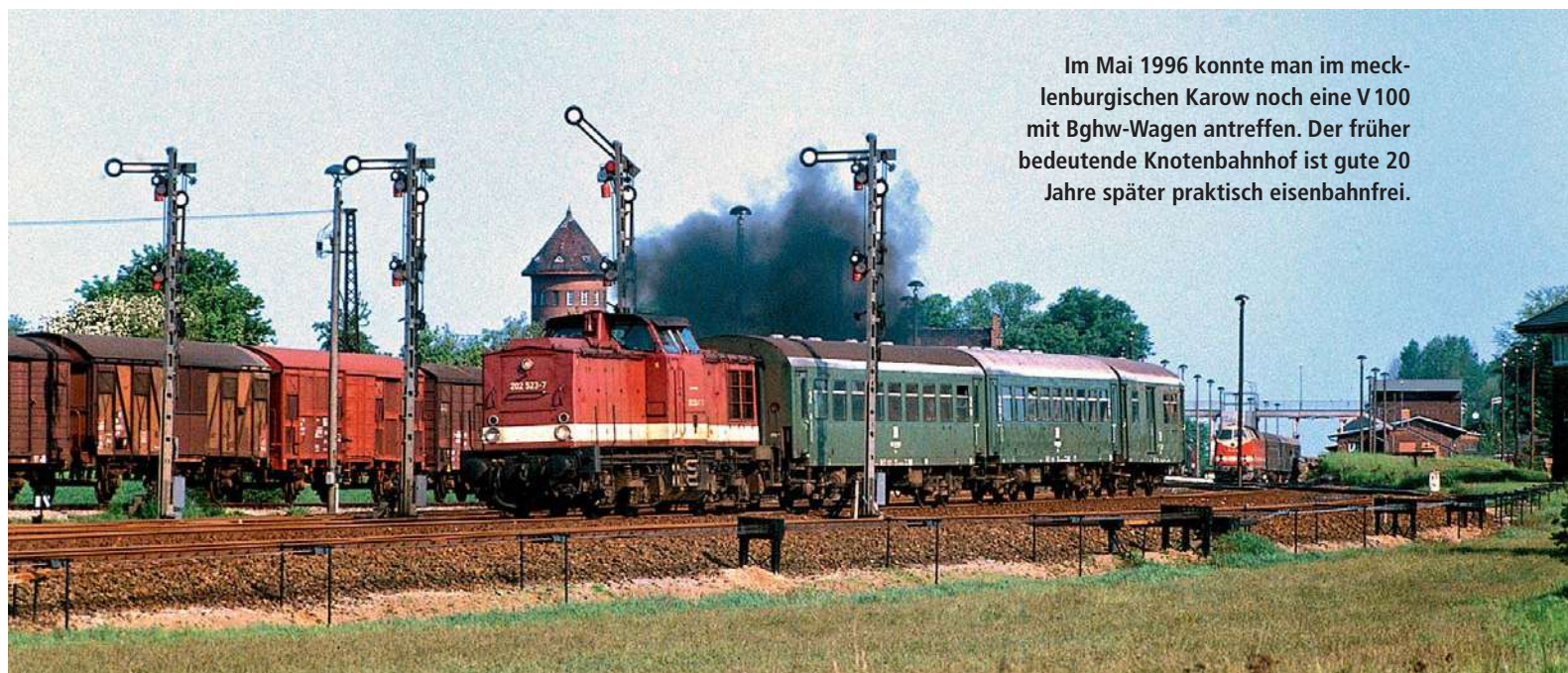
durch die Lande rollte. Der Rekowagen war der Wagentyp mit einer ganz persönlichen Wohlfühlatmosphäre für mich.

Der Modernisierungswagen mit seinen Abteilen, den Fensterkurbeln über dem Fenster und seinen großen Einstiegstüren, der besonders durch seine hohe Dachform gekennzeichnete Y-Wagen oder die mit Schiebetüren und als ungemütlicher Großraum (was sich nicht

Das gewisse Etwas – Reisen mit dem Bghw

auf die Fahrzeuglänge bezieht) ausgebildeten drei- oder zweiachsigen Rekowagen der Bauart Bag konnten das gewisse Gefühl, wie es der Bghw ausstrahlte, bei mir nicht erzeugen.

So individuell wie ein Trabant aus alter Zwickauer Produktion auf den heutigen Straßen riecht und auffällt, verströmten sowohl das rotbraune Kunstleder der Sitzbänke und Rückenlehnen als auch das Bohnerwachs für die Pflege und den Glanz der Fußböden einen eigenen unverwechselbaren Geruch aus. Man war es gewohnt. Wenn meine Eisenbahnfreunde vom Rhein mal wieder zwischen Meißen und Döbeln im P-Zug, gezogen von einer Nossener 50.35, unterwegs waren, rümpften sich deren Nasen jedes Mal erst einmal im Inneren



Im Mai 1996 konnte man im mecklenburgischen Karow noch eine V100 mit Bghw-Wagen antreffen. Der früher bedeutende Knotenbahnhof ist gute 20 Jahre später praktisch eisenbahnfrei.

FOTO: BURKHARD WOLLNY

der Wagen mit dem anschließenden Kommentar: „Typisch Plaste und Elaste aus Schkopau.“

Zwischen Heimat- und Studienort dienten mir die kleinen Ablagen am Fenster als gute Unterlage zum schnellen Lösen von Aufgaben oder einfach mal, um abzuschreiben. Kripa-Papiertaschentücher wurden zweckendfremdet, um auch im Herbst und Winter aus den sonst innen stark beschlagenen Scheiben ins Land schauen zu können. Damals hatte jeder Sitzbereich doch tatsächlich noch ein Fenster passgenau in diesem Bereich eingebaut. Erstaunlich, wurden doch beim Bau des Wagens nur der Rechenschieber und die versierte Hand des technischen Zeichners genutzt. Mit dem Klappfenster war das Thema frische Luft gut geregelt. Eine Klimaanlage und anderer tech-

Zuverlässigkeit ist Trumpf

nischer Schnick-Schnack, wie elektronische Anzeigen, sich an die Tageszeit anpassende Farbtemperaturen der Raumbelichtung oder auch geschlossene Toilettensysteme – alles Fremdwörter. Ein Schalter für das Licht aus Leuchtstoffröhren, ein Regler für Kalt oder Warm, eine gewiss funktionierende Dampfheizungsanlage und manuell zu betätigende Drehfalt- und Schiebetüren an den Wagenübergängen waren die konstruktiven Highlights.

Die Störanfälligkeit war entsprechend gering und hatte das Sitzpolster mal einen Riss, ein Flicker drauf und bis zur nächsten Auffrischung im Reichsbahnausbesserungswerk war das Thema erst einmal erledigt. Kamen der Zugführer oder andere Reisende durch den Wagen, waberte mit jeder Pendelbewegung der Zwischentür Zigaretten- oder Pfeifentabakgeruch in den Nichtraucherbereich. Ja, Rauchen war mal während der Zugfahrt erlaubt. Dafür standen 24 Plätze bereit, die Nichtraucher hatten 40 Stück, doch gerade im Berufsverkehr waren diese hoffnungslos belegt. Dann hieß es, entweder auf

den stabilen Armlehnen unbequem reisen, oder Nikotindunst einatmen. Gegenüber den meist zuvor eingesetzten dreiachsigen Rekowagen vom Typ Bag war die Laufruhe durch die Nutzung von Drehgestellen regelrecht phantastisch. Dazu das eindringliche Geräusch der Schienenstöße.

Gerne erinnere ich mich an Fahrten von Saalfeld mit der 01.5 und Bghw nach Leipzig oder an Halberstadt hinter der 50.35 nach Magdeburg, an Usedom mit zwei Bghw-Wagen hinter einer V 100 nach Ahlbeck oder mit der V 180, zweiteiligem Gliederdosto und einem Bghw von Arnstadt über Ilmenau zum Rennsteig. Selbst auf der Rübeldandbahn mit ihrer besonderen 25-kV-/50-Hz-Stromversorgung rollten die Wagen zwischen Blankenburg im Harz und Königshütte im Schlepp der Loks der Baureihe 251.

Fürs größere Gepäck gab es zudem im Halbgepäckwagen noch genügend Stauraum beim Einsatz als Personen-/Eil- oder D-Zug im Binnenverkehr. Dass man bei einer Länge von nur 18700 Millimetern auch eine Küche, eine Verkaufstheke und Sitzplätze mit einigen Tischen darin unterbringen konnte, zeigte sich im Restaurantwagen auf gleicher baulicher Basis. Dieser Wagentyp hat es dann auch geschafft, Teil des hochwertigen Städteexpress-Verkehrs von den Bezirksstädten nach Berlin und zurück zu werden. Zwischen den 26,4 Meter langen Reisezugwagen, wirkte der Bghw ganz schön klein. Aber das Konzept funktionierte und die orange/beigefarbene Lackierung wirkte sehr modern.

Die Bghw-Wagen schafften es, sich bis ins Jahr 1996 zu retten. Dann war Schluss. Das war vor über 20 Jahren. Die Bahn hat sich inzwischen weiterentwickelt. In der Rückschau wundert es mich nicht, dass ich bei der Durchfahrt des Sonderzuges im Schluckenauer Zipfel einen kleinen Schauer der Begeisterung über den Rücken laufen fühlte. Der Kleine war doch ein ganz schön Großer! □

Volker Emersleben



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Zp9 durch die Aufsicht – 1991 war das wie die Bghw-Wagen noch Alltag bei der DR. Im Bahnhof Wünsdorf, der auch durch seine Zugverbindungen Richtung Moskau bekannt war, ist eine 243 mit typischem Personenzug aus vierachsigen Rekowagen auf der Fahrt nach Berlin.



KLASSIKER Die Umbauwagen



Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



Aus alt mach' neu oder Not macht erfinderisch: Der Volksmund besitzt die passenden Sprichwörter für eines der erfolgreichsten Wagen-Projekte der Bundesbahn. Aus brauchbaren Fahrgestellen, die teils noch aus der Länderbahnzeit vor dem Ersten Weltkrieg stammten, entstanden in den 1950er-Jahren komfortable Nahverkehrswagen. Die so genannten Umbauwagen rollten auf drei oder vier Achsen zu Tausenden vor den Zügen zwischen Flensburg und Garmisch. Bis in die 1980er-Jahre prägten die Wagen mit der bemerkenswerten Geschichte Generationen von Bahnkunden und -liebhabern.

Im neuen MEB-Extra wird die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der Umbauwagen ausführlich geschildert. Die beiliegende Video-DVD „Preußendampf im Schwabenland“ zeigt Filmaufnahmen aus den 70er-Jahren mit Umbauwagen am Haken der Baureihe 38.10 und der Baureihe 78 (Laufzeit ca. 55 Minuten).

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit ca. 55 Minuten Gesamtlauzeit

Best.-Nr. 911301 | € 12,50



Dampfbahn-Route Sachsen

84 Seiten im Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 200 Abbildungen,
inklusive Video-DVD mit ca.
60 Minuten Gesamtlauzeit

Best.-Nr. 911401

€ 12,50



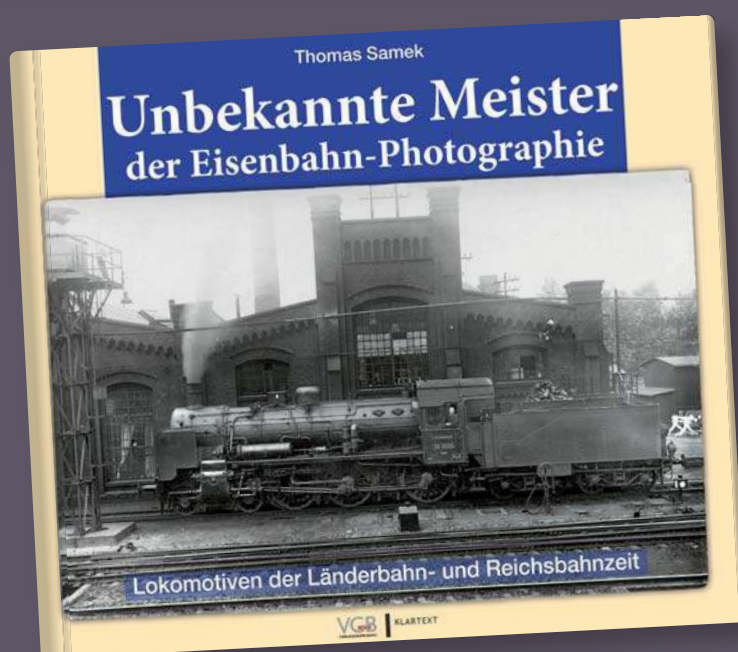
**Der erste Weltkrieg
und die Eisenbahn**

84 Seiten im Großformat
22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 911601

€ 12,50

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Neue Foto-Schätze aus alten Alben und Archiven

Namenlos – und doch schön. Unbekannt – und doch Geschichte. Wem verdanken wir das Vermächtnis? Neben den professionell arbeitenden und photographierenden Eisenbahnfreunden gab es eine Vielzahl von Menschen, die ebenso auf den Auslöser drückten und – technisch mal mehr, mal weniger professionell – ein Eisenbahnmotiv einfingen. Dabei waren nicht nur die Motive der Bilder, sondern auch die Motive der Photographen sehr unterschiedlich.

Viele dieser bislang unbekannten und auch unveröffentlichten Bilder aus der Länderbahn- und Reichsbahnzeit, deren Photographen längst das Zeitliche gesegnet haben, hat Thomas Samek nun detektivisch ent-rätselt. Mit seinem Bildband setzt er den unbekannten Schöpfern der seltenen und äußerst sehenswerten Zeiteugnisse ein kleines Denkmal.

144 Seiten, Querformat 29,3 x 24,6 cm, gebunden mit Hardcover, über 160 Abbildungen

Best.-Nr. 581625 | € 29,95



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de





FOTO: STEFAN CARSTENS

03 2242 mit E 544 nach Stendal passiert Altglienicke am 30. Dezember 1976.

DIE NICHT-REKONSTRUKTION

Die vierachsigen Rekowagen der Reichsbahn hatten nur mehr wenig mit der Grundidee der Rekonstruktion zu tun. Sie waren im Grunde fabrikneues Rollmaterial, das bestenfalls Spuren seiner Ahnen enthielt.

Dstg 78752/78753: Das vermerkt der Dienstenteiler des Bw Halberstadt an einem Sommertag 1964 für Lokführer Schwarze und Heizer Schlüter. „Nicht sonderlich spektakulär“, denken die beiden Eisenbahner. Einmal in der Woche setzt das Raw Halberstadt dieses Dienstgüterzug-(Dgst.)-Paar zwischen Halberstadt und Wustervitz bei Brandenburg ein, um damit neue Reisezugwagen lauftechnisch abzunehmen. Doch an diesem Morgen wundern sich Meister Schwarze und sein Geselle ein wenig, denn anstelle ihrer 41 oder einer der Reserve-P8 teilt ihnen der Lokleiter die Magdeburger 01 165 zu. „Wird wohl mal wieder keine andere Maschine in Magdeburg verfügbar sein“, geht es dem Lokführer auf dem Weg von der

Lokleitung zum Schuppen durch den Kopf. Auf Stand 16 räuchert die 01 vor sich hin. Routiniert bereiten die beiden die Maschine für die Probefahrt vor. Es ist nicht das erste Mal, dass sie es mit einer Schnell-

Neue Wagen braucht das Land

zuglok zu tun haben, auch wenn das Bw Halberstadt planmäßig keine 01 einsetzt. Nach dem Ergänzen des Wasservorrats dirigiert Schwarze 01 165 langsam durch die Weichenstraßen zum Ausbesserungswerk auf der Westseite des Halberstädter Bahnhofs. „Was ist denn hier los?“, ruft der Heizer plötzlich erstaunt seinem Lokführer

zu. Üblicherweise besteht der Probezug aus acht bis zehn zwei- und dreiachsigen Rekowaggons, die von zwei Schlossern und zwei Abnahme-Inspektoren begleitet werden. Doch heute besteht der Probezug nur aus einem Messwagen der Versuchs- und Entwicklungsstelle Wagenwirtschaft (VES-W) und einem vierachsigen fabrikneuen Reisezugwagen, den beide zuvor noch nie gesehen haben. Vor dem neuen Wagen stehen mehrere DR-Inspektoren, Amtsmänner und Räte, darunter auch der Chef des Raw Halberstadt. Nach dem Ankuppeln werfen die beiden Männer einen Blick auf den neuen Wagen. Dort lesen sie die Nummer 260 201 und das Gattungszeichen B4ge. Es ist der erste vierachsige Rekowagen der DR!

Die Motivation, ein Rekowagenprogramm ebenso für vierachsige Reisezugwaggons aufzulegen, war identisch mit der Ausgangslage bei den Zwei- und Dreiachsern: Auch der vierachsige Wagenpark der DR bestand aus zu vielen unterschiedlichen Typen, die Züge zeigten kein einheitliches Zugbild, die Wartung und die Ersatzteilversorgung waren aufwendig und es gab Bauarten, wie etwa Abteilwagen, die nicht mehr zeitgemäß waren.

Beim Rekopogramm der zwei- und dreiachsigen Waggons blieb am Ende zwar nicht mehr viel von den ursprünglich verwendeten Spenderwaggons übrig. Aber immerhin waren die Radsätze oder die Rahmen, auf eine einheitliche Länge gebracht, noch bedeutende Reste des Ausgangsmaterials. „Beim Vierachser sah das anders aus“, erinnert sich Gerhard Vorwald, ehemaliger Hauptreferent für die technische Entwicklung des DR-Reisezugwagenparks bei der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM). Die vierachsigen Rekowaggons waren de facto Neuwagen und Frank Ebert, der seit Anfang der 60er-Jahre bei der HvM für die Waggons der DR mitverantwortlich war, ergänzt: „Nachdem die Dreiachser ausliefen, ging

es über zu den Vierachsern. Aber dazwischen gab es noch die Modernisierungswagen. Als ich 1961 anfang, kam der erste MOD-Serienwagen (s. S. 68) aus Delitzsch.“ Auch der Wagenpark für den Schnellzeugsatz war kunterbunt und bestand aus diversen Typen der Vorkriegszeit. „Man hatte nun für die unterschiedlichen Schnellzugwagentypen aus den 20er- und 30er-Jahren eine Vereinheitlichung gefordert. Die waren bremstechnisch meist schon recht gut und besaßen Rollenlager. Da lohnte sich die Modernisierung und man hat im Raw die Wagen folgendermaßen aufgebaut: Das Dach blieb, sie erhielten neue glatte Aluminiumseiten- sowie neue Stirnwände, die vorgezogen wurden, um Gummiwülste einbauen zu können. Innen wurden sie völlig neu gestaltet und mit Spretacart

Auf Zwei- und Dreiachser folgen die Vierachser

(Resopal) verkleidet. Hochklappbare Sitzbänke dienten der einfacheren Reinigung und im Erste-Klasse-Wagen gab es Einzelsitze, die vom schwedischen Designer Dr. Bengt Akerblom entworfen wurden und besonders körpergerecht sein sollten“, so Ebert. Auch in den MOD-Wagen waren noch deutliche Spuren der Ausgangswaggons wiederzufinden. „Jetzt kommt der entscheidende Unterschied. Die Basis für die MOD-Wagen waren alte, aber hochwertige Schnellzugwagen, Grundlage für die Rekowagen waren alte Personen- und Abteilwagen aus Länderbahnzeit, die viele Jahre im Nahverkehr auf dem Buckel hatten.“ Der Zustand der Spenderwagen erwies sich während der Konstruktion schlechter als angenommen. Schon der vierachsige Reko-Musterwagen, der 1962 präsentiert wurde, entstand auf einem neuen Untergestell unter Verwendung weniger brauchbarer Altteile. Immerhin besaß er noch die alten Schwanen-

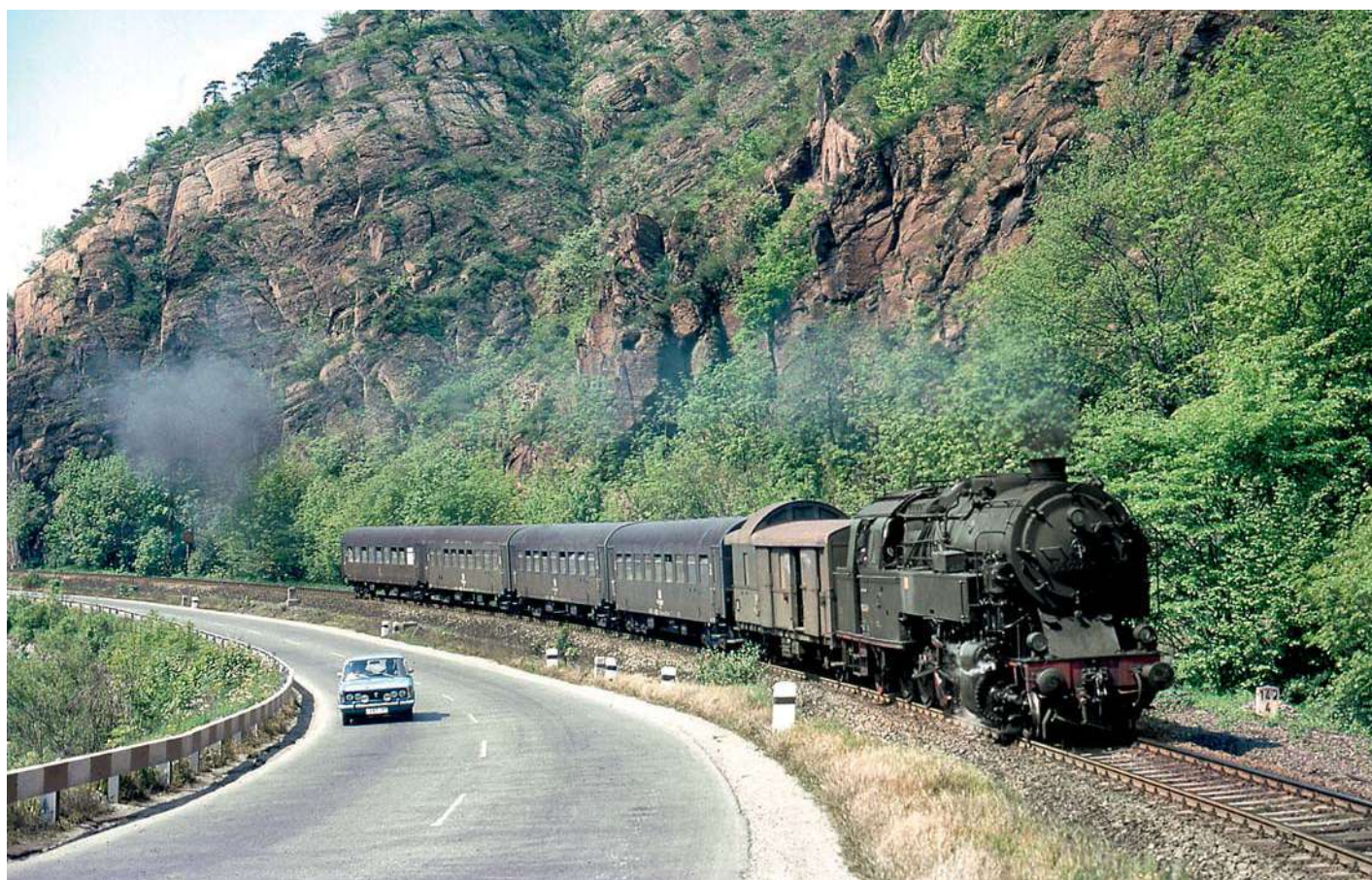


FOTO: COLIN BRACK/SLG EISENBAHNSTIFTUNG

95 0029 am 23. Mai 1977 vor P 18003 nach Sonneberg am bekannten Felshang „Bohlen“ bei Saalfeld.

BAU UND GESCHICHTE DER VIERACHSER



FOTO: RAINER HEINRICH

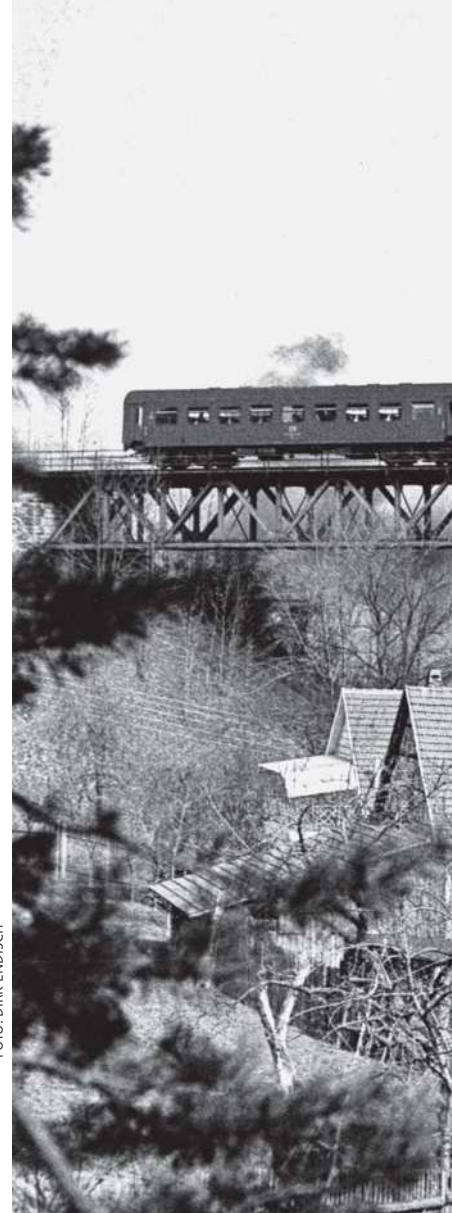


FOTO: DIRK ENDISCH



FOTO: DEUTSCHE FOTOHEK

Zur Energieversorgung besaßen die Bghw-Wagen Achsgeneratoren (o.). Eine unkomplizierte Außenreinigung war eine Bedingung im Pflichtenheft der Rekowaggons. Eine Voraussetzung dafür waren plane Seitenflächen (l.).

Auf dem bekannten Viadukt in Angelroda an der Strecke Ilmenau – Arnstadt hat eine 65 im Jahr 1976 vier Rekowaggons am Zughaken.



FOTO: PETER SCHIFFERS/L.G. EISENBAHNSTIFTUNG

118 215 begegnet am 18. April 1978 vor dem Schnellzug Katzhütte – Dresden der im Bahnhof Uhlstädt wartenden 110 350.



hals-Drehgestelle. Der erste Serienwagen nutzte beim Untergestell gar keine Teile des Spenderwagens mehr. Dafür gab es mehrere Gründe: Der Aufwand, die alten Rahmen auf eine einheitliche Länge von 18,4 Metern mit einheitlichem Drehzapfenabstand (12,2 Meter) zu bringen, wäre kaum geringer gewesen, als gleich einen neuen Rahmen zu bauen. Während man bei den Zwei- und Dreiachsern noch auf die ursprüngliche Bremsanlage zurückgreifen konnte, da die Waggonen nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen werden sollten, strebte die DR bei den Vierachsern eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h an, wofür die alten Knorr- und Westinghouse-Bremsen nicht geeignet waren. Es mussten neue KE-GP-Bremsanlagen verwendet werden. Auch in den Drehgestel-

Das Spendermaterial war kaum tauglich

len wurden Veränderungen eingeführt und Blatt- durch Schraubenfedern ersetzt. Die alten Drehgestell-Bauarten sollten schließlich nur in der Anfangszeit Verwendung finden. Schnell stellte man während der Serienfertigung auf Drehgestelle der Bauart Görlitz V um. „Das mit den Drehgestellen war eine tolle Sache“, erinnert sich Vorwald: „Der Schienenfahrzeugbau war damals, was den Drehgestellbau betraf, eigentlich komplett mit devisenbringenden Exportaufträgen ausgelastet. Deshalb wurde eine Vereinbarung getroffen, dass das Raw Halle die Drehgestellrahmen und später auch die ganzen Drehgestelle Typ V anfertigen durfte und diese an den Waggonbau liefert. Durch diese Kopplung hatte die DR Zugriff auf ausreichend viele Drehgestelle.“

Den Bau der neuen Waggonen, die nur anfangs kurz als B4g(e) bezeichnet wurden, aber bereits seit 1966 als Bghw-Wagen liefen und unter dieser Bezeichnung bekannt wurden, versuchte die Reichsbahn so gut es ging zu rationalisieren. Die meisten Baugruppen wurden möglichst weitgehend vorgefertigt und am Schluss zusammengefügt. Dass die Rekowaggonen, obwohl sie Neuanfertigungen waren, dennoch vergleichsweise unzeitgemäß kurz aus den Halberstädter Hallen rollten, hatte einen profanen Grund. Gerhard Vorwald erinnert sich: „Je länger man den Wagen baut, desto mehr Reisende kann man befördern. Deshalb entstanden später ja die 26,4-Meter-Wagen. Wir hätten den Vierachser deshalb gerne länger gebaut, da wir ohnehin fast ausschließlich neues Material einsetzten. Aber das Raw Halberstadt war aufgrund seiner baulichen Gegebenheiten zur damaligen Zeit dazu nicht in der Lage. Eingeschränkt durch Pfeiler, Mauern und Ähnliches gab es keine Möglichkeit, längere Wagen zu bauen, zumal der Wagenkasten während der Produktion auch einmal innerhalb des Werks gedreht werden musste. Das war auf den Zentimeter ausgeklügelt, wo der Wagenkasten gedreht werden konnte. Deshalb wurde das Werk Halberstadt, nachdem die Vierachser fertig waren, und zum Teil schon während der Produktion umgebaut, so dass später die 26,4 Meter langen ‚Halberstädter‘ dort gebaut werden konnten.“

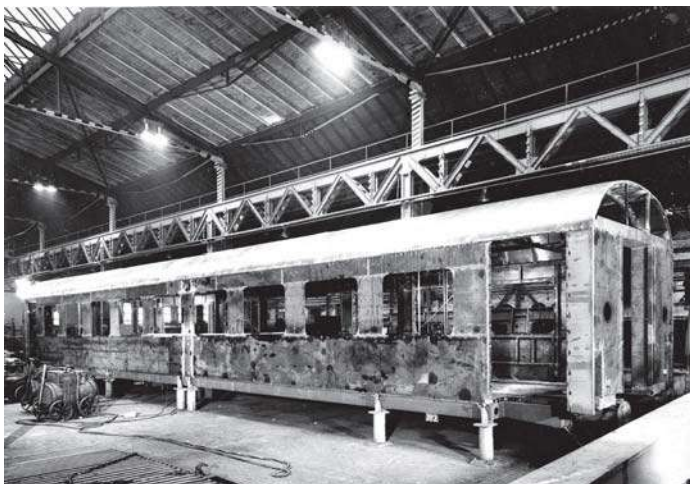
Im Inneren war der vierachsige Rekowagen konventionell und schlicht, aber zeitgemäß: Der Fahrgastraum war in zwei Großraumabteile mit 40 Nichtraucher- und 24 Raucherplätzen eingeteilt. Die Sitze waren mit Kunstleder überzogen und besaßen Kopflehnen. An einem Wagenende befand sich eine Toilette, gegenüber war Platz für



Seitenansicht eines frühen Rekowagens aus dem Jahr 1966, der zu den letzten Waggonen auf preußischen Regeldrehgestellen gehörte.



Ein Blick auf die Rauchersitze mit Aschenbechern am Fenster sowie an den Armlehnen der Gangseite.



Ein Wagenkasten im Rohbau – gut zu erkennen sind die beengten Platzverhältnisse in den alten Hallen des Raw Halberstadt.

Traglasten. Die Fenster waren als Klappfenster ausgeführt und anstelle der nicht unproblematischen Schiebetüren der Zwei- und Dreiachser entschied man sich für den Einbau von Drehfalttüren.

Standard-Heizungssystem der Vierachser war eine Dampfheizung. Der Anteil an Waggonen, die zusätzlich mit einer elektrischen Heizung ausgerüstet wurden, war jedoch beträchtlich höher als bei den Zwei- und Dreiaxsern, da ab Mitte der 60er-Jahre das elektrifi-

Erfolgsmodell mit über 3000 Exemplaren

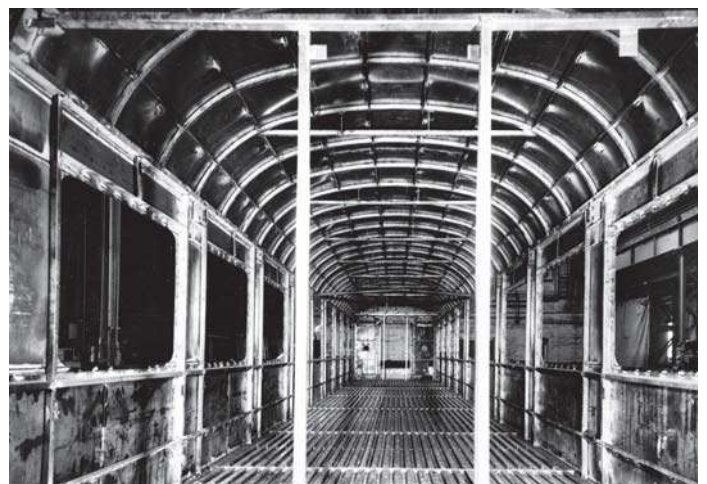
zierte Netz der DR wuchs und in der Sowjetunion Lokomotiven mit diesel-elektrischem Antrieb bestellt worden waren, die keinen Dampfkessel für die Zugheizung besaßen. Die Energieversorgung zur Waggonbeleuchtung und zum Laden der Batterie erfolgte über außenliegende Achsgeneratoren.

Die vierachsigen Rekowagen waren „MC“-zugelassen, das heißt, sie durften in den östlichen Ländern grenzüberschreitend verkehren. Dass sie nicht im ganzen RIC-Bereich fahren durften, lag an der Heizung. „Im normalen Verkehr sind die Wagen nicht ins Ausland gekommen“, ergänzt Frank Ebert.

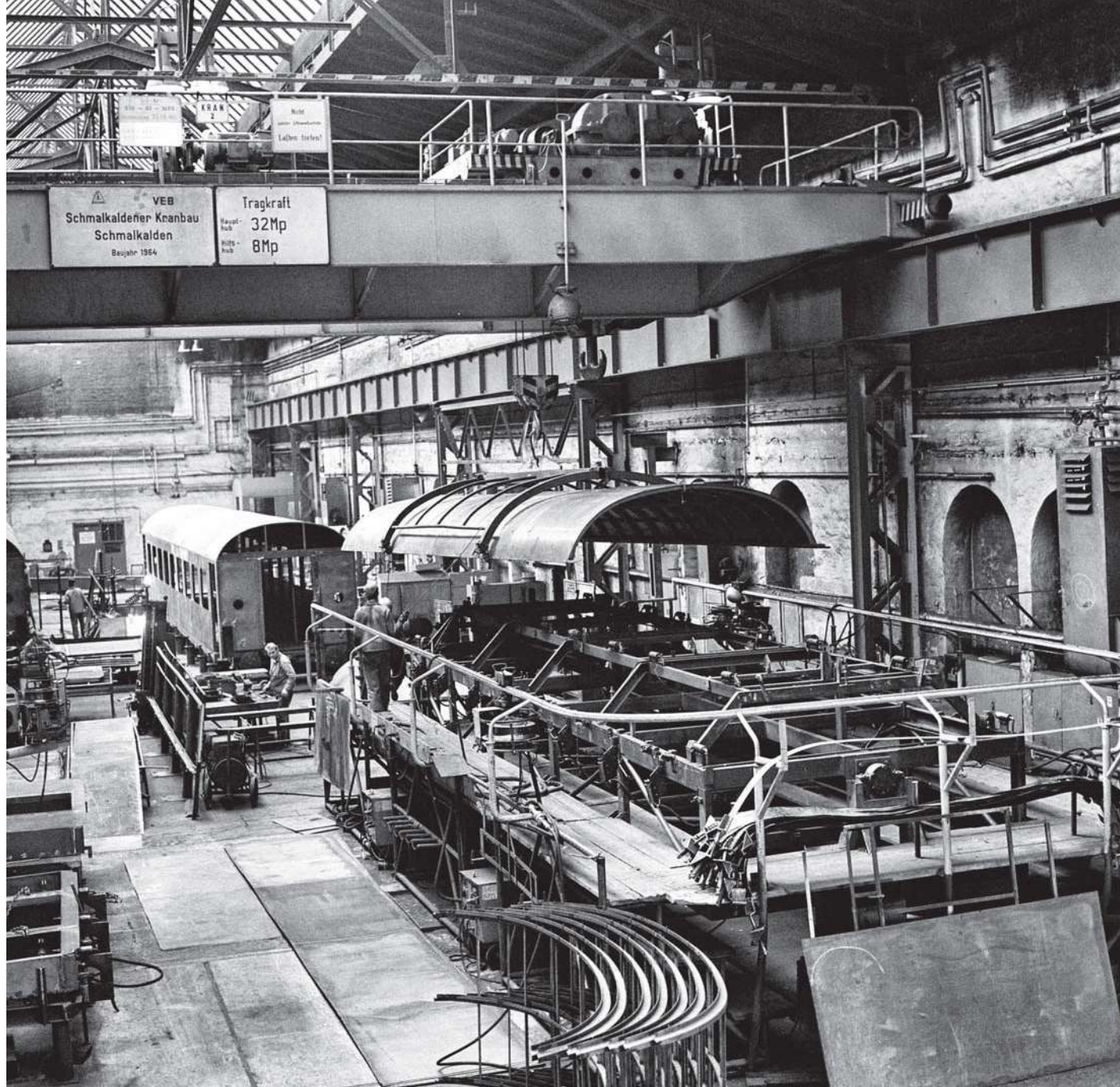
Das Einsatzprofil der Rekowaggonen sah den Einsatz im Berufs- und Bezirksverkehr vor, wo sie zuallererst ihre Spenderwagen ersetzten.



Dachrohteile - vorn abgelegte fertige Dachsegmente, hinten Dachschlussvorrichtung.



Leichtbau und Ganzmetallausführung waren zwei Kennzeichen der Rekowagen.



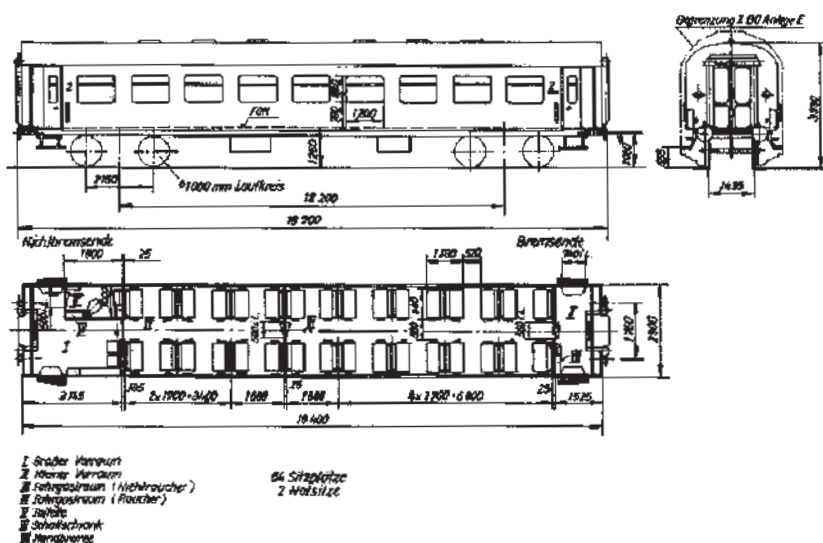
FOTOS (6): HISTORISCHE SAMMLUNG DER DBAG

Die vorgefertigten Bauteile wurden im Raw Halberstadt zum Schluss zum fertigen Wagen vereinigt.

Sie kamen ebenso im Eil- und Schnellzugdienst zur Verwendung, weil dort ebenso Wagenmangel herrschte, und waren in allen Regionen der DDR anzutreffen. Gemeinsam mit ihren zwei- und dreiachsigen Pendants waren die Bghw das Gesicht der DR.

Relativ früh zeichnete sich ein Bedarf an Reko-Gepäckwagen ab. Viele Züge, die aus Rekowaggons gebildet wurden, verkehrten anfangs ohne Packwagen, da zahlreiche Altbau-Exemplare nicht für 120 km/h tauglich waren. Andererseits war der Bedarf an Gepäckraumvolumen nicht mehr so groß wie in früheren Jahren, so dass sich die DR entschloss, einen kombinierten Sitz-/Gepäckwagen zu entwickeln. Man erreichte so ein einheitliches Zugbild, die Möglichkeit, 120 km/h-Pläne zu fahren, und erhielt dennoch 32 Sitzplätze im Waggon bei ausreichendem Gepäckraumvolumen. Insgesamt wurden 200 BDghwse produziert.

Unterhalten wurden die Rekowagen in Potsdam. Dort fanden auch Umbaumaßnahmen statt, wenn etwa Raucher- in Nichtraucherabteile umgewandelt wurden. Frank Ebert erinnert sich noch an eine kleine Anekdote dazu: „Ich sollte aus Raucher- Nichtraucherabteile machen und wollte vom Werk Potsdam dazu eine Kalkulation. Als ich die sah, dachte ich, die müssen von einem anderen Stern sein, und teilte nur mit, dass ich das nicht bezahlen würde. In Potsdam



Zwei unterschiedlich große Abteile mit Mittelgang, eine Toilette und ein kleiner Raum für Traglasten waren Merkmale des Innenraums.



FOTOS (3): VOLKER EMERSLEBEN

Mit sechs vierachsigen Rekowagen hat 132 037 am 5. März 1988 in Nordhausen wenig Mühe.

meinte man lediglich, es ginge nicht anders. Dann habe ich zu einem meiner Mitarbeiter gesagt, stell mir dort einen Wagen hin und bring mir einen Hammer, eine Feile und einen Schraubenzieher mit. Ich

Schnelles Ende für die Rekos bei der DB AG

teilte ihm mit, dass ich mit der S-Bahn nach Potsdam käme und von hinten ins Werk kommen würde, damit man mich nicht bemerkt. Gesagt, getan und als wir auf den Wagen zu marschieren, kommt

schon der Werksleiter auf uns zu und meinte nur, er würde den Umbau zu meinen Konditionen machen. Am Schluss haben wir einfach nur die Aschenbecher entfernt und die Beschilderung geändert. Dafür wollten die einen Riesenpreis haben. Die Eisenbahn ist zwar ein Riesengefüge, aber jeder versucht eben doch, ein bisschen besser zu leben. Normalerweise sollte jedem klar sein, dass in so einem Betrieb nichts läuft, wenn jeder für sich arbeitet. Aber man sieht ja auch in heutiger Zeit, dass diese Einsicht nicht da ist.“

Größere Umbauten gab es sowohl bei den zwei- und drei- als auch den vierachsigen Rekowaggons während ihrer gesamten Verwendungszeit kaum. Die DR plante in den 80er-Jahren, die Vierachser nochmals grundlegend zu überarbeiten, da bei zahlreichen älteren Modellen aufgrund von Korrosion aufwendige Sanierungsarbeiten anfielen. Es kam aber nur zu einem Musterwagen, dem so genannten „Koop.-Wagen“. Einige andere Waggons wurden zu Bahndienstwagen umgebaut. Spätestens die Wende im Jahr 1989 beendete alle Überlegungen zur Aufarbeitung der Bghw-Wagen.

Im Gegensatz zu den zwei- und dreiachsigen Rekowaggons erlebten die Vierachser noch die neue DB AG-Ära, auch wenn ihr Stern zu diesem Zeitpunkt längst



FOTO: BURKHARD WOLLNY

35 1022 hat Halt in Langenweddingen an der Bahnstrecke Magdeburg – Thale. Mit acht Rekowaggons bietet der Zug Platz für rund 500 Fahrgäste.



Das Werk Gotha war nicht nur für den Bau der Speisewagen zuständig. Dort entstanden in den 90er-Jahren noch Fahrradwaggons.



Die schließlich zu Bbd 499 umgebauten Fahrradwagen im Verkehrsrot der DBAG machten einen durchaus modernen Eindruck.

im Sinken war. Die 26,4 Meter langen Halberstädter begannen, die kurzen Rekos ab den 80er-Jahren zu verdrängen. Das Ende kam im November 1995, als die Wagen fast vollständig aus dem Betrieb verschwanden. Lediglich 50 modernisierte Halbgepäckwagen wurden zu behindertengerechten Fahrradwagen BDwsb 270 umgebaut und bis 2005 bei DB Regio genutzt. □ *Stefan Alkofer*



Reichsbahnromantik in Thürkow in Mecklenburg-Vorpommern: Die Stichstrecke von Teterow nach Gnoien ist längst abgebaut.

Ton Pruissen präsentiert

Zwei neue DVDs aus seiner Schatzkiste

Diese DVD zeigt Raritäten, aufgenommen unter anderem in Görlitz, Halle, Leipzig, Bautzen, Dresden und auf vielen Strecken im Erzgebirge – mit den Reihen 01, 01.5, 03, 19, 22, 23.0, 23.10, 24, 38.2, 38.10, 52, 58.10, 58.30, 65.10, 75.5, 86, 92 (ELNA) und 94.20.

Bemerkenswert: Aufnahmen der einstigen Görlitzer Kreisbahn und von der Eibenstocker Teilstrecke, die längst in einem Stausee verschwunden ist.

Laufzeit 53 Minuten
Best.-Nr. 3509 • € 22,95



Diese DVD zeigt zwei der schönsten sächsischen Schmalspurbahnen in der Zeit zwischen 1958 und 1971 bzw. zwischen 1967 und 1983. Besonders bemerkenswert sind die herrlichen Szenen mit Altbau-IV K, die damals teilweise noch im Einsatz standen. Nicht weniger spektakulär: die Normalspurdampfzüge mit der BR 86 und alten Wagen im Bahnhof Grünstädtel und natürlich die langen Güterzüge auf der Preßnitztalbahn. Laufzeit 54 Minuten
Best.-Nr. 3510 • € 22,95



Ein Reichsbahn-Schnellzug unter Fahrdrabt: Hinter dem letzten Bghw-Wagen (Brawa) kann man sich gerne weitere sechs Wagen vorstellen.

AUS DEM REICH DER VARIANTEN

An einem Standard-Reisezugwagen der DR kamen und kommen die Modellbahnhersteller nicht vorbei. Entsprechend umfangreich ist das Modellspektrum in den Baugrößen H0, TT und N. Wir stellen hier einen kleinen Ausschnitt der zahlreichen Versionen vor.



Die beim Vorbild häufige Kombination mit Modernisierungswagen lässt sich mit den Brawa- und Arnold-N-Modellen gut nachstellen.

Noch vor Brawas H0-Modellen kamen die vierachsigen Rekowagen für die Baugröße N im Jahr 2009 auf den Markt. Waren DR-Vorbilder in den Jahren zuvor von den westlichen Herstellern eher stiefmütterlich behandelt worden, entdeckten nach der Wende und dem Zusammenschluss von DB und DR zumindest einige von ihnen, welche Modellvielfalt sich aus Fahrzeugen der Reichsbahn der DDR entwickeln ließ und dass eine Kundennachfrage durchaus gegeben war. Gerade bei Brawa erschienen dementsprechend eine Reihe von sehr schönen DR-Modellen sowohl in 1:87 als auch in

1:160. Im N-Maßstab hat der Remshaldener Hersteller alle drei Wagentypen der vierachsigen Vorbilder herausgebracht, den Zweite-Klasse-Wagen (Bghw), den Halbgepäckwagen (BDghwe) und den Speisewagen (WRg). Viele der möglichen Farb- und Epochenvarianten sind in den letzten Jahren bereits erschienen. 20 Versionen gab es vom Bghw, auf fünf Varianten brachte es der Halbgepäckwagen, auf drei der Speisewagen. Derzeit finden sich immerhin noch sieben Modelle im Brawa-N-Sortiment: Der WRg in drei Farben (rot, beige/orange für den Städteexpress sowie als braun/beiger Buffetwagen



Der N-Speisewagen wurde von Brawa entsprechend der zweiten Bauseerie mit zwei zusätzlichen Fenstern im Küchenbereich nachgebildet. Auch mit Kurzkupplungen verbleibt leider ein Spalt zwischen den Puffern.

Wgr), dazu kommen vier grüne Epoche-IV-Modelle mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Alle Wagen machen einen überzeugenden Eindruck. Die Wagenlänge stimmt mit 116 mm maßstäblich genau mit dem Vorbild überein, auch die übrigen Maße sind gut getroffen. Bei der Nachbildung der Görlitz-V-Drehgestelle weist eines richtigerweise den Achsgenerator auf, das zweite nicht. Eine Kombination mit den Arnold-N-Modellen der Reko-Zwei- und -Dreischser (siehe Seite 27) ist wegen der jeweils maßstäblichen Ausführung sehr gut möglich. Auch die Kombination mit den Arnold-Modernisierungswagen gelingt sehr gut. Wie unsere Zugbildungsbeispiele ab Seite 58 zeigen, lief zur Bereitstellung der ersten Klasse in Eil- und Schnellzügen oft ein entsprechendes Exemplar (A oder AB) aus der Serie der Modernisierungswagen mit.

Lange Entwicklungszeit der TT-Modelle

Nachdem wie beim Vorbild zunächst ein Dreischser angeboten worden war, erschienen in den 80er-Jahren die ersten Modelle der vierachsigen Rekowagen im Programm des VEB Berliner TT-Bahnen (BTTB). Darunter war neben den Sitzwagen auch der Speisewagen. Die Modelle waren aus heutiger Sicht trotz der grundsätzlich maßstäblichen Ausführung deutlich vereinfacht, was sich zum Beispiel an den Einstiegsbereichen und an den mit den Drehgestellen ausschwenkenden Trittstufen und Puffern zeigt. Auch nach dem Übergang von BTTB zu Tillig blieben die Modelle zunächst unverändert in etlichen Farb- und Epochenvarianten im Programm. Erst 2011 entschied man sich zu einer Neukonstruktion zunächst des Speisewagens, zwei Jahre später folgten auch Sitz- und Halbgepäckwagen. Die Einstiegsbereiche sind nun vorbildgerecht detailliert (freistehende



Die Überarbeitung der TT-Modelle ist an diesen Exemplaren des Speisewagens vor allem an den Wagenenden gut zu sehen.



Die neukonstruierten Tillig-Modelle sind sehr sauber beschriftet. Auffällig sind die etwas zu massiven Fensterrahmen.

Auch Varianten der späten Epoche IV in Beige/Grün und der DBAG wurden für TT angeboten.



DR-Alltag der Epoche IV: Für den Personenzug im platten Land reicht ein Angebot der zweiten Klasse. Tillig liefert die passenden Fahrzeuge.



Bei den vierachsigen Rekowagen in H0 sind im Wesentlichen drei Modellfamilien zu unterscheiden (v. l.): Prefo/Sachsenmodelle/Tillig, Heris und Bra-
wa. In dieser Reihenfolge ist auch die Modellqualität zu ordnen.



Vergleich Brawa – Sachsenmodelle: Jahrzehnte der Modellentwicklung zeigen sich in besserer Maßstäblichkeit und Detailumsetzung.

Griffstangen, Ausschnitte über den Trittstufen), die Wagen verfügten über neue Drehgestelle und Kurzkupplungskulissen. Einzelne Modelle sind aktuell noch ab Werk verfügbar, darunter auch ein Unterrichtswagen der DB AG. Tillig bot übrigens auch den Baumuster-Einzelgänger mit Übersatzfenstern in TT an. Auf der Spielwarenmesse 2017 überraschte nun Piko mit der Ankündigung von neu konstruierten vierachsigen Rekowagen für TT (siehe Seite 88).

Für damalige Verhältnisse sehr gute H0-Nachbildungen der Bghw-Wagen kamen zunächst vom 1951 verstaatlichten „VEB Prefo Dresden“. Der VEB wurde 1981 dem „VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg“ angeschlossen, die Rekowagen-Modelle wurden aber weiterhin unter der Marke Prefo verkauft. Anfangs waren sie mit Nachbildungen von Schwanenhals-Drehgestellen (siehe Bild links) ausgerüs-

H0-Modelle kamen zuerst von Prefo

tet, später folgten auch Varianten mit Görlitz-V-Drehgestellen. Aus heutiger Sicht stören beispielsweise die zu tief im Gehäuse sitzenden Fenster und auch deren zu dick ausgefallene Rahmen. Größter Schwachpunkt war zweifellos die Neigung zum Verziehen der Gehäuse, was zu den berüchtigten „Bananenwagen“ führte. Diese Eigenschaft behielten die Wagen – zumindest teilweise – auch, als sie in das Programm von Sachsenmodelle gelangten. Dort erfolgte die Überarbeitung, unter anderem mit neuen Fahrgestellen mit Kulissenmechanik und deutlich verbesserter Beschriftung. Schließlich landeten die Modelle bei Tillig im H0-Programm. Zuletzt waren dort noch zwei Speisewagen in Rot und im Städteexpress-Lack gelistet, doch weitere neue Varianten sind bereits angekündigt.

In vielen Punkten verbessert zeigten und zeigen sich die Rekowagen-Modelle von Heris: Die Fenster liegen, wie beim Vorbild, annä-



FOTO: RAINER ALBRECHT

„Gekauft bei F. A. Schreiber, Marienberg“: Das Prefo-Modell des Bghw war, wie alle Modellbahnartikel, nur schwer zu bekommen.



Auch seltene Vorbilder setzte Heris als H0-Modell um, beispielsweise diesen Aufenthaltswagen des Hilfszuges im Bw Leipzig West.



Auch Heris bildete beide Bauformen des WRg für H0 nach, rechts steht das Modell entsprechend der ersten Bauserie mit den noch fehlenden Zusatzfenstern für die Küche. Dieses Modell weist auch die ursprüngliche mehrsprachige Beschriftung auf.



Speisewagen-Parade von Tillig/Sachsenmodelle: Links eine Tillig-Variante als Museums-Bufferwagen der DME (Darmstadt-Kranichstein), daneben zwei Form- und Beschriftungsvarianten („Speisewagen“, zweite Bauserie, „Mitropa“, erste Bauserie) von Sachsenmodelle.



Alle vier Versuchslackierungen aus dem Jahr 1978 wurden auch von Brawa ins Modell umgesetzt.

hernd in der Ebene der Außenwand, die Stirnseiten sind detailreicher ausgebildet, die Bremsumsteller farblich abgesetzt, die Inneneinrichtung mehrfarbig ausgeführt. Auch die Drehgestelle mit detaillierter Nachbildung der Bremsvorrichtungen können eher überzeugen. Heris bildete auch seltene Versionen nach wie den im Bild links unten

Beliebte Versuchslackierungen

gezeigten Dienstwagen oder die Versuchslackierungen von 1978, die unter anderem an vier Rekowagen getestet wurden. Diese Varianten (Hellgrau/Elfenbein/Smaragdgrün, Hellgrau/Elfenbein/Ultramarinblau, Ocker/Elfenbein/Dunkelgrün und Hellgrau/Dunkelgrün/Elfenbein, jeweils für Dach/Fensterband/untere Seitenwand) zeigte allerdings auch schon Prefo, wie im MODELLEISENBAHNER 10/1984 zu sehen war. Heris kündigte diese beliebten Versionen im Jahr 2010 an.

Im selben Jahr trat auch Brawa auf den Plan und lieferte in der Folge ebenfalls die vier Versuchswagen in 1:87. Im Heft 1/2011 widmete der MEB erstmals einer Wagenseerie einen Testbericht und war voll des Lobes. Damals standen die Epoche-III- und -IV-Versionen als Besprechungsmuster zur Verfügung. Im Vergleich zu den Heris-Ausführungen wurden noch einige Schuppen Detaillierungskunst draufgelegt, was sich allerdings auch im Preis bemerkbar machte. Nochmals realistischer zeigte sich das Fensterband, nunmehr wirklich bündig. Allein ein Vergleich der freistehenden Griffstangen an den

Einstiegen (siehe Bild links oben) zeigt, wie hoch Brawa die Latte gelegt hat. Kaum noch besser lässt sich auch der Wagenboden mit freistehendem Gestänge für die Bremsumsteller und dem beweglich aufgehängten Lösezug gestalten. Aktuell ist von den vielen angebotenen Versionen jedoch nur noch ein einziges Exemplar im Angebot verblieben, ein BDghws der DB AG (Bild unten).

Möglicherweise ist der Bedarf an vierachsigen Rekowagen-Modellen zumindest für die Baugröße H0 derzeit gedeckt. □ abp



FOTOS (14): ANDREAS BAUER-PORTNER

In der Detaillierung ungeschlagen: Die Brawa-Modelle sind als bislang beste Modellnachbildungen der Rekowagen zu bezeichnen.



Acht Vierachser sind in H0 eine Ansage: Aus drei Modernisierungs- und fünf Rekowagen ist der Modell-Eilzug mit Gützold-118 gebildet.

LANGE WAGEN, LANGE ZÜGE

Auch mit Reko-Vierachsern lassen sich abwechslungsreiche Modellzüge, vorzugsweise aus der Epoche IV, zusammenstellen.

Auch für die Zugbildung mit den vierachsigen Rekowagen stand uns nicht jegliches Wunschmodell zur Verfügung, doch auch in diesem Fall unterstützten uns die Modellbahner des MBC Glauchau, so gut es nur ging. Vier schöne, aber auch lange Züge bildeten wir anhand der Vorbildaufnahmen nach.

Karlheinz Siebke wartete am 18. April 1987 auf einen Dampfzug, als ihm E 985 Dresden – Zittau mit einer unerkannten sechsachsigen 118 begegnete (Bild oben). Dem Bghw an der Spitze folgten zwei Modernisierungswagen 2. Klasse und ein gemischtklassiges Exemplar. Vier weitere Rekowagen dienten dem gewöhnlichen Reisepublikum.

Der dritte Modernisierungswagen läuft mit, um im Zug auch die 1. Klasse anbieten zu können, dies war ty-



FOTO: KARLHEINZ SIEBKE

Das Vorbild: E 985 Dresden – Zittau am 18. April 1987 mit einer 118.

pisch für Schnell- und Eilzüge, die vornehmlich aus Rekowagen gebildet waren. Der A- oder AB-Wagen könnte auch ein Altbau-Wagen der Gruppe 28 oder ein „Hecht“ beziehungsweise „Pole“ sein. In hochwertigeren Zügen stellte oft ein UIC-Y-Wagen die erste Klasse. Unseren Modellzug der Epoche IV zieht eine 118 von Gützold, mittlerweile gibt es auch von Piko sehr gelungene Modelle der Baureihe. Aus Sonneberg stammen auch die drei Modernisierungswagen, von Tillig die Rekowagen. Statt der etwas betagten Modellnachbildung-

Auch sechs Wagen passten kaum aufs Bild: Ein bunt gemischter DR-Personenzug der Epoche IV aus Gützold-, Piko- und Tillig-Modellen.





Vermutlich aus zwei vereint laufenden Doppelstock-Zuggarnituren bestand 1985 der Personenzug mit 118 646 in Stotternheim, an der Strecke Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen gelegen. Im Modellzug fallen die etwas zu breit geratenen und in die Jahre gekommenen Piko-Modelle auf, zeitgemäßen Ersatz gab es in den letzten Jahren bei Rivarossi/Hornby.



FOTO: STEFAN GÖTHE

gen könnte man auch die exakt maßstäblich ausgefallenen Brawa-Modelle verwenden, die jedoch, wie auch die Tillig-Produkte, nur noch vereinzelt ab Werk angeboten werden.

Nur die zweite Klasse führte P6448 (Bild unten) mit dem ungewöhnlichen Laufweg Magdeburg – Oebisfelde – Beetzendorf – Salzwedel mit 119017 des Bw Salzwedel. Der Personenzug-Langlauf der DR wurde am 20. April 1991 am Einfahrtssignal des Bahnhofs Buchhorst verewigt. Trotz der Einheitsklasse bot auch dieser Zug abseits der großen Magistralen eine Mischung verschiedener Bauarten. An der Spitze läuft ein E5-Mitteleinstiegswagen, ihm folgt der erste Bghw. Hinter dem Modernisierungswagen laufen ein BDghws und zwei weitere Bghw. Den Modellzug führt eine 119 von Gützold, alternativ wären Brawa- oder Piko-Modelle möglich. Den E5-Wagen

gibt es hingegen nur bei Piko, uns stand davon nur eine Epoche-III-Version zur Verfügung. Die Rekowagen sind wieder Tillig-Produkte, der Modernisierungswagen stammt von Piko.

Eine ungewöhnliche Höhenstaffelung zeigte ein Personenzug auf der Strecke Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen mit 118 646 im Jahr 1985. Zwei DBx-Doppelstockgarnituren wurden mit einem Bghw beziehungsweise mit einem Altbau-Packwagen kombiniert. Den Modellzug kann man mit zwei Piko-Doppelstockeinheiten oder, exakt maßstäblich ausfallend, mit den neueren Modellen von Rivarossi/Hornby bilden. Einen vierachsigen Altbau-Packwagen mit Dachkanzel findet man zum Beispiel in den Sortimenten von Piko, Liliput oder Fleischmann. Auch dieser Personenzug fällt ziemlich lang aus, vermutlich, weil zwei Zugeinheiten zu einem Lauf vereint wurden.



FOTO: KARLHEINZ SIEBKE

Viel weite Landschaft der Altmark durchquerte P6448, nachdem er ab Oebisfelde die Hauptbahn in Richtung Salzwedel verlassen hatte.



FOTO: DIETER WÜNSCHMANN

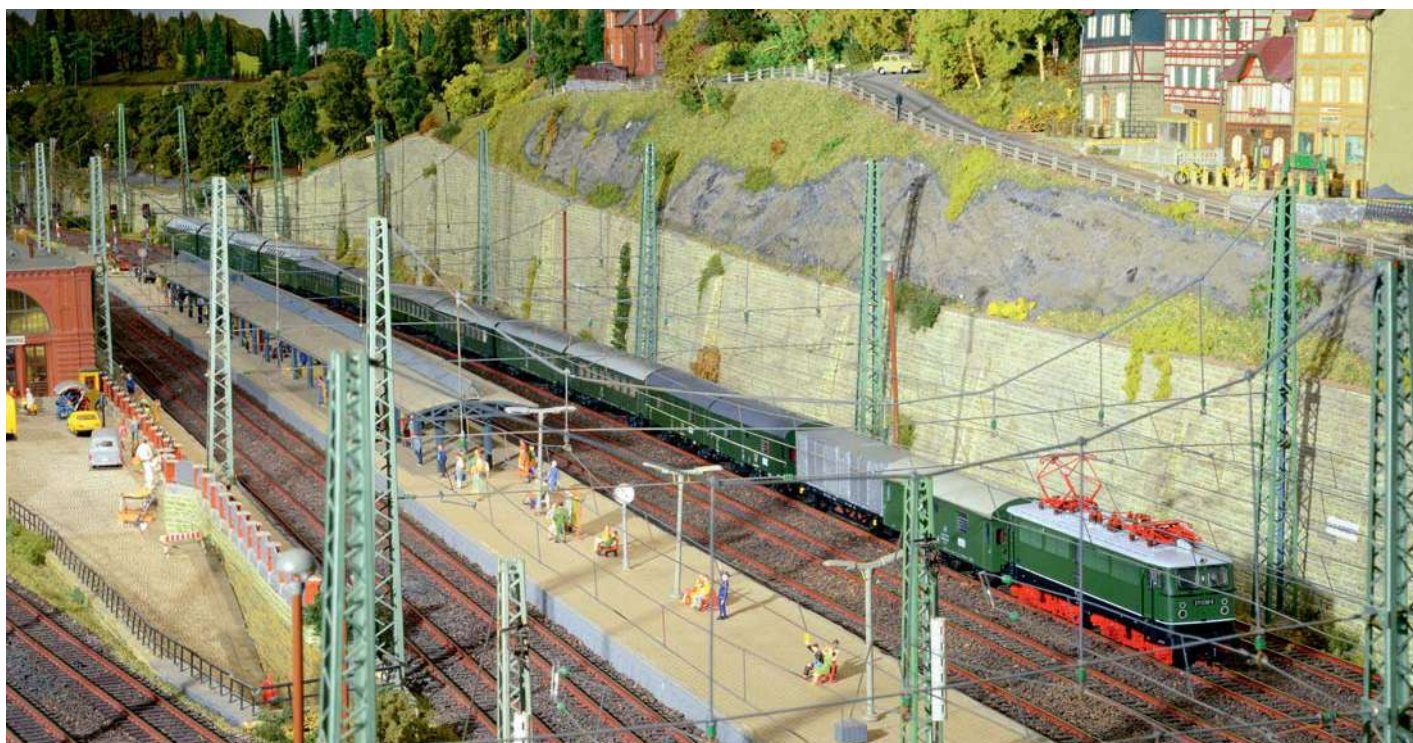
Im August 1975 schleppte 211 009 einen bemerkenswerten Personenzug durch Weißenfels. An der Spitze laufen vier Postwagen.

Außergewöhnlich lang und bunt gemischt präsentierte sich im Jahr 1975 ein Personenzug in Weißenfels mit 211 009: Zwischen drei Reko-Postwagen war ein Behelfspostwagen, bestehend aus einem Tragwagen mit zwei Post-Containern, eingereiht. Den zahlreichen Pendlern dienten sechs Rekowagen (mit und ohne Zierstreifen) sowie eine vierteilige Doppelstockeinheit. Macht 48 Achsen.

Wir haben es beim Fotografieren nicht nachgemessen, aber auf gute drei Meter Länge wird es der Zug hinter einer Piko-211 gebracht haben. Die Gleise im Hauptbahnhof der Clubanlage sind glücklicherweise großzügig bemessen. Unter die Reko-Postwagen von Piko haben sich auch zwei Epoche-III-Versionen geschlichen. Der Tragwagen von Piko ist mit zwei (noch unbeschrifteten) Containern vom Kleinserienhersteller DR-Modell (Thomas Wulkow) beladen. □ *abp*



Eine Spezialität ist der an zweiter Stelle laufende Tragwagen als Postwagen-Ersatz. Die H0-Postcontainer stammen von DR-Modell.



MODELLFOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Es benötigt schon eine Club-Anlage, um diesen Zug als H0-Nachbildung einsetzen zu können. Auch die Piko-211 ist damit gut gefordert.

Volldampf voraus für zwei außergewöhnliche Stars der Schiene

NEU



Usedom – ein beliebtes Urlaubsziel an der Ostsee. Die Insel kann seit preußischen Zeiten mit einer interessanten Eisenbahn aufwarten, die einst über die bekannte Karminer Brücke die Verbindung nach Berlin herstellte. Das ist ebenso Geschichte wie der reguläre Einsatz der Baureihe 86, die den Betrieb auf der Inselstrecke einst beschleunigt hatte. Diese DVD erinnert mit historischen Aufnahmen und vor allem mit einer eindrucksvollen Reportage vom Sondereinsatz der Preß-Lok 86 1333 an diese Zeit. Markenzeichen der Usedomer 86er waren deren Windleitbleche. Für die Fahrten auf Usedom erhielt 86 1333 ebensolche Bleche – und die passende Beschilderung als 86 1323-4. Neben der faszinierenden Dampfhistorie werden natürlich auch viele andere Aspekte der Usedomer Bahngeschichte lebendig und informativ geschildert.

Laufzeit 70 Minuten • Best.-Nr. 6388 • € 16,95



Ursprünglich bei Henschel für den Export gebaut, kam unser Star der Schiene 1954 zur Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FK). Doch die moderne Lok kam zu spät, Diesel- und Elektroloks versprachen eine schönere Welt und so landete die 262 nach nur 15 Dienstjahren auf dem Abstellgleis. Nach vielen Jahren in der Schweiz kauften schließlich die Bahnbetriebe Blumberg die alte FK-Lok 262 und hauchten ihr neues Leben ein. Seit 2015 ist sie das Zugpferd für den historischen Verkehr auf der berühmten Sauschwänzlebahn. In diesem Film beleuchten wir die aufregende Geschichte dieser Lokrarität. Einsatz, Unfall und Abstellung bei der FK zeigen wir in seltenen historischen Aufnahmen. Die umfangreiche Aufarbeitung im Dampflokwerk Meiningen und der heutige Einsatz auf der Sauschwänzlebahn runden dieses faszinierende Lokportrait ab.

Laufzeit 65 Minuten • Best.-Nr. 6389 • € 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN] www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



REICHSBAHN-ERINNERUNGEN



144 Seiten, Hardcover,
Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb-
und historische Schwarzweißfotos

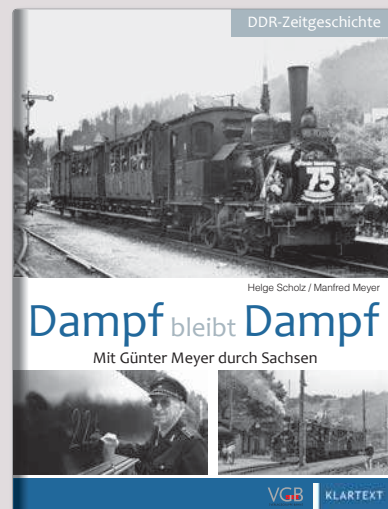
ISBN 978-3-8375-1920-4

€ 29,95

Dampf bleibt Dampf I und II

Mit Günter Meyer durch die DDR

Die beiden vorliegenden, sehr erfolgreichen Bücher erheben zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahnhistorikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Die beiden Bände sind in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfisenbahn im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesen ungewöhnlichen Werken eingeladen, den Dampflokführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten. Die Zeitspanne von 1954 bis 1969 bietet dabei eindrucksvolle Motive, weil Günter Meyer die Bahn immer in Symbiose mit dem Alltagsleben gekonnt in Szene setzte.



144 Seiten, Hardcover,
Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 300 Farb-
und Schwarzweißfotos

ISBN 978-3-8375-1737-8

€ 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • bestellung@vgbahn.de • www.vgbahn.de





Raus in die Natur: Die Großbahn-Modelle verleiten zur Betätigung in frischer Luft. Pikos Speisewagen zielt einen Gleisabschluss in Pasing.

MODELLE FÜR VIEL PLATZ

Auch in den großen Spuren 0, I und G kann der Modellbahner typische DR-Rekowagenzüge bilden. Angeboten werden Groß- und Kleinserien.

Richtig große Brocken sind die Gartenbahnmodelle aus Sonneberg. Kontinuierlich wird dort das Programm für die Freunde der so genannten Baugröße G ausgebaut. Einen Schwerpunkt bilden neben US-Fahrzeugen die Reichsbahn-Modelle. Im Jahr 2014 kam die Serie der vierachsigen Rekowagen auf den Markt.

Lieferbar sind zur Zeit vier Varianten, neben den auf unseren Bildern gezeigten Versionen in den klassischen DR-Farben ist auch

ein Sitz-/Gepäckwagen in Grün/Elfenbein zu haben. Mit einer Länge von 65 Zentimetern tendieren sie fast noch zu Spur-I-Dimensionen. Höhe und Breite entsprechen aber eher den üblichen Gepflogenheiten in der Baugröße G, in der die Proportionen so angepasst werden, dass stimmige, aber nicht vollständig maßstäbliche Modelle entstehen. Die Höhe von 15,8 und eine Breite von 11,4 Zentimetern entsprechen in etwa dem Maßstab 1:25. Der Wagen



Alle drei Typen der Vierachser wurden von Piko in Großbahn-Proportionen übertragen, darunter auch der Sitz-/Gepäckwagen.



Fast drei Meter Reichsbahn: Piko bietet auch die passenden Zugpferde für die großen Reko-Vierachser an, sei es die abgebildete V 180, eine DR-V 100, die „Ludmilla“ der Baureihe 132 oder eine DR-64.

müsste in diesem Maßstab aber über 73 Zentimeter lang sein. Piko hat die Längenabmessungen also etwas gestaucht; trotzdem ergibt sich ein realistisches Gesamtbild. Die Modelle bestehen vollständig aus Kunststoff – einschließlich der Radsätze. Austauschradsätze aus Metall können, wie auch eine Innenbeleuchtung, nachgerüstet werden. Die Beschriftung und die Lackierung geben keinen Anlass zur Kritik. Mit Ausnahme der Griffstangen an den Einstiegen sind jedoch alle weiteren Details angespritzt. Die Drehgestelle sind vereinfacht nachgebildet, die Bremsklötze liegen weit außerhalb der Radebene. Die Inneneinrichtung gibt die wesentliche Ausstattung richtig wieder, ist aber einfarbig gehalten, zu öffnende Türen fehlen. Dies alles ermöglicht jedoch einen günstigen Preis von etwa 200 Euro.

Im Maßstab 1:45 bot der Kleinserienhersteller J&P-Modellbau aus Dresden Rekowagen als Bausätze an. Die Wagenkästen der Zwei- oder Dreiachser waren aus Messingblech aufzubauen, das Fahrwerk bestand überwiegend aus Kunststoff.

Komplettes Angebot für die Spur I

Für die „Königsspur“ im Maßstab 1:32 bietet Jübe-Modelle aus Annaberg-Buchholz DR-Fahrzeuge an. Bei den Zwei- und Dreiachsers sind neben den Sitzwagen der zweiten Klasse auch Post-, Gepäck- und Traglasten-Ausführungen erhältlich. Halbgepäck-, Sitz- und Speisewagen machen das Angebot bei den Vierachsers komplett. Die Modelle werden auf Anfrage hergestellt und nach Kundenwunsch beschriftet, die Lieferzeit beträgt daher bis zu sechs Wochen. Die Fahrgestelle bestehen aus Messing, die Aufbauten aus Kunststoff. Soweit nicht anders gewünscht, werden NEM-Achsen verwendet, die in Kugellagern laufen. Als Kupplung dienen Schraubenkupplungen (Mindestradius dann 1800 Millimeter), die man aber problemlos gegen Klauenkupplungen tauschen kann. Damit können auch die kleinsten Spur-I-Radien befahren werden. Die Preise liegen zwischen 395 und 525 Euro. □ abp



Für die Spur 0 bot J&P-Modellbau Bausätze für Zwei- und Dreiachser in kombinierter Messing- und Kunststoff-Bauweise an.



Auch die Spur-I-Freunde müssen nicht auf Rekowagen verzichten. Jübe-Modelle stellt unter anderen diesen Postwagen her.



Auch Vierachser für die Königsspur wie dieser Bghw sind bei Jübe zu haben. Die Modelle entstehen in Gemischtbauweise.

Wohlfühlen für die Presse: Im Januar 1974 stellte der Chef des Hauptstabes der operativen Betriebsleitung, Heinz Krüger, den neuen Speisewagen der Mitropa vor. Ob tatsächlich eine Reise stattfand, ist nicht bekannt.



BIS HEUTE UNENTBEHRlich



Wolfgang Hein portraitierte am 8. Mai 1974 den fast neuen WRge 51 50 88-45 001-7, damals noch mit viersprachigen Anschriften.

Als letzte Variante der Rekowagen erschienen im Herbst 1973 die Speisewagen. Damals waren sie als Ersatz für ausgemusterte Altbau-Speisewagen dringend erforderlich. Noch heute erfreuen sie sich vor allem wegen ihrer kompakten Bauweise bei vielen Museumsbahnen großer Beliebtheit.



Mit Gasfeuerung: In der voll ausgestatteten Küche wurde noch richtig gekocht, wenn auch hier nur für den Pressetermin.



Mit Saft und Zigaretten an der Bar. Auch diese Innenansichten fertigte Carl-Ernst Zimmer während der Pressevorstellung an.

Als kürzeste Neubau-Speisewagen auf deutschen Gleisen könnten die Reko-Speisewagen in die Bahngeschichte eingeordnet werden. Bei den Reisenden und auch beim Personal waren sie nicht sonderlich beliebt, waren doch die eher ruppigen Fahreigenschaften beim Speisen und Servieren nicht sonderlich hilfreich. Die heutigen Museumsbahner sind jedoch hochzufrieden mit einem vergleichsweise einfach zu unterhaltenden und kurzen Fahrzeug.

Der Bestand an Speisewagen bei der DR beziehungsweise der MITROPA ging in den 60er- und 70er-Jahren fast dramatisch zurück, da viele Vorkriegsfahrzeuge abgestellt werden mussten. Andererseits sah sich der VEB Waggonbau in Bautzen oder Görlitz wegen der hohen Auslastung nicht im Stande, weitere Speisewagen zu fertigen. Die DR griff daher zur Selbsthilfe und entwickelte im Anschluss an den kombinierten BDghws den Speisewagen auf Basis der bewährten Konstruktion der Reko-Reisezugwagen. Dies und die enge Abstimmung mit der MITROPA ermöglichten es, auf eine längere Erprobung zu verzichten. Im Herbst 1973 wurden die ersten der wieder im Raw Halberstadt gefertigten Exemplare ausgeliefert. Die erste Serie umfasste 20 Wagen, die bis 1974 gebaut wurden. Ab 1975 folgten weitere 30 Fahrzeuge, die sich von der ersten Serie durch zwei zusätzliche Fenster im Küchenbereich unterschieden.

Die Inneneinrichtung des nur 18,4 Meter kurzen Wagens umfasste ein kleines Speiseabteil mit 24 Plätzen, das etwa ein Drittel der Wagenlänge einnahm. In Wagenmitte befand sich die Theke mit fünf davor angeordneten Barhockern. Diese entfielen jedoch bei der zweiten Serie, auch in den anderen Wagen wurden die Hocker später ausgebaut. Das letzte Drittel des Wagens nahmen die Küche sowie ein Vorratsraum ein. Viel Platz war also nicht geboten, so fehlten eine Toilette sowohl für die Reisenden als auch für das Personal, ein Ruheplatz für den Kellner oder Schränke für die Privatsachen des Personals. Ursprünglich waren die Fahrzeuge für 140 km/h zugelassen, die Wagennummern lauteten 51 5088-45xxx-x. Das hohe Tempo war aber auf dem DR-Netz (Streckenhöchstgeschwindigkeit 120 km/h) nicht gefragt, daher erfolgte 1985/86 die entsprechende Herabset-



FOTOS (6): HISTORISCHE SAMMLUNG DER DEUTSCHEN BAHN AG

Der 18,4 Meter lange Speisewagen bot neben den fünf Hockern an der Bar nur 24 Sitzplätze. Da konnte es schon mal eng werden.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

In einen Städteexpress war der wieder rot lackierte WRg 51 5088-15 025-2 eingestellt (15. Dezember 1991 am Biesdorfer Kreuz).



FOTO: PETER SCHIFFERBILDARCHIV DER EISENBahnSTIFTUNG

Nur freitags verkehrte der D505 Berlin – Saalfeld. Hinter der 03 mit Reko-Kessel lief der Reko-Speisewagen (Göschwitz, 14. Oktober 1977).



Mit dem Umbau zu Buffetwagen war eine Neulackierung in Hell-elfenbein/Grünbraun verbunden (8. November 1991 in Erfurt).

zung der Höchstgeschwindigkeit und damit die Umzeichnung in 51 5088-15xxx-x. Auch der Instandhaltungsaufwand konnte so reduziert werden. Die Wagen waren mit Hauptluftleitung und Hauptluftbehälterleitung ausgestattet. Letztere ist notwendig, um die Wagons im Verband mit Reisezugwagen mit automatischer Türschließ- und -blockiereinrichtung einsetzen zu können. Die Reko-Speisewagen besaßen eine solche allerdings nicht. Aus diesem Grund blieben beispielsweise die Türen der Städteexpress-Speisewagen stets verschlossen. Für Wärme sorgten eine Dampfheizung und eine elektrische Konvektionsheizung.

Farb-Wandlungen für den Städteexpress

Anfangs waren alle Wagen klassisch bordeauxrot lackiert. Über den Fenstern war anfangs der Hinweis auf den Speisewagen viersprachig zu lesen, in Deutsch, Französisch, Italienisch und Russisch. Später entfiel die internationale Beschriftung. Die Waggonen kamen vor allem in den Inlandsschnellzügen der DR zum Einsatz, liefen aber auch in Interzonenzügen in die Bundesrepublik. Mit der Einführung der Städteexpress-Züge der DR im Jahr 1976 wurden zunächst zwölf Wagen der zweiten Lieferserie in Orange/Elfenbein mit rehbraunem Dach umlackiert. Von 1985 bis 87 folgten mit der Ausweitung des Städteexpress-Angebots weitere acht Wagen. Seitlich war zunächst der Schriftzug „Speisewagen“ angebracht, der jedoch bald durch

zwei „Mitropa“-Schriftzüge ersetzt wurde. Nur ein Wagen behielt die Speisewagen-Beschriftung. Vier Wagen wurden bei Revisionen 1990 und 91 in Gotha wieder in Bordeauxrot umlackiert.

Ab 1985 wurden 25 Speisewagen im Rahmen einer Revision im Werkteil Gotha des Raw Delitzsch zu Buffetwagen umgebaut, darunter alle 20 Wagen der ersten Serie. Dabei entfielen die Sitzbänke und Tische, stattdessen wurden zwei Stehtische eingebaut. Mit Bockwurst oder Gulaschsuppe entsprach das Speisenangebot fortan einem Imbiss. Die Außenlackierung passte man dem mittlerweile eingeführten Grün/Beige der Reisezugwagen an, wählte aber ein sehr schlechtes Grünbraun unterhalb des Fensterbandes.

Bei vielen Museumsbahnen sind heute noch Reko-Speisewagen im Einsatz. Der auf Seite 65 gezeigte rote Wagen gelangte beispielsweise nach der Ausmusterung 1992 an die Sauschwänzle-Museumsbahn, wurde aber dort später rot/beige lackiert und im Jahr 2012 zerlegt. Besser erging es vielen anderen Exemplaren, zum Beispiel beim Sächsischen Eisenbahnmuseum (siehe auch Seite 67 und ab Seite 80), beim Lausitzer Dampflokclub, beim Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt (in Städteexpress-Lackierung), beim Bayrischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen, den Eisenbahnfreunden Zollernbahn oder bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn. Einer der Buffetwagen rollt beispielsweise beim Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde in Schwarzenberg. Wieder in roter Farbgebung ist er derzeit sehr häufig im Betriebseinsatz, zusammen mit zwei Reko-Sitzwagen und einem LOWA-Mitteleinstiegswagen. Weitere Buffetwagen gehören dem DB-Museum (Traditionszug Berlin) und dem Dampflokwerk Meiningen. □

abp



Nachschub gesichert: Der Getränkevorrat im Städteexpress musste stets ausreichend sein (Dresden, 20. September 1986).



FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN

Für die Städteexpress-Züge wurden insgesamt 20 Reko-Speisewagen farblich angepasst (1. Mai 1989, Spreebrücke in Berlin-Spindlersfeld).

Einzelgänger aus Chemnitz

Zum Saisonauftakt im April 2004 wurde im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf ein auf deutschen Schienen einzigartiges Fahrzeug der Öffentlichkeit vorgestellt: Ein kombinierter Bistro-Speisewagen mit der eigens für dieses Fahrzeug geschaffenen Gattungsbezeichnung BRghw. Das aus einem ehemaligen Reko-Reisezugwagen (Bghw) aufgebaute Fahrzeug besitzt eine komfortabel eingerichtete Speisewagen-Küche: Propan-Gasherd, Dunstabzug, Kaffeemaschine, Spüle, Geschirrschränke und Edelstahl-Arbeitsplatte gehören ebenso zur Ausstattung wie ein Vorratsraum. Der Wagen besitzt einen Bistro- und Verkaufstresen mit Stehtischen sowie 24 Sitzplätze in einem separaten Restaurantbereich. Dort wurden die aus dem Bghw bekannten Sitzgruppen durch stabile Tische ergänzt.

Rahmen und Fahrwerk konnten dank des großzügigen Engagements von Sponsoren und Spendern im Fahrzeuginstandsetzungswerk Chemnitz restauriert werden, der Innenausbau erfolgte mit Fachfirmen-Unterstützung durch den Verein.

FOTOS (2): DR. ANDREAS KÜHNEL



Einladend: Die Verpflegung der Sonderzuggäste ist gesichert.

Seit fünf Jahren wartet der Wagen nun auf die nächste Hauptuntersuchung, die Ende 2017 beginnen sollte. Der Verein ist für jede Unterstützung dankbar, mit der das für den Sonderzug-Einsatz sehr wichtige Fahrzeug wieder betriebsfähig gemacht werden kann. □
Dr. Andreas Kühnel/abp



Frisch aufgearbeitet zeigte sich der Bistro-Speisewagen BRghw 50 50 28-14 595-9 P im Jahr 2004 in Chemnitz.



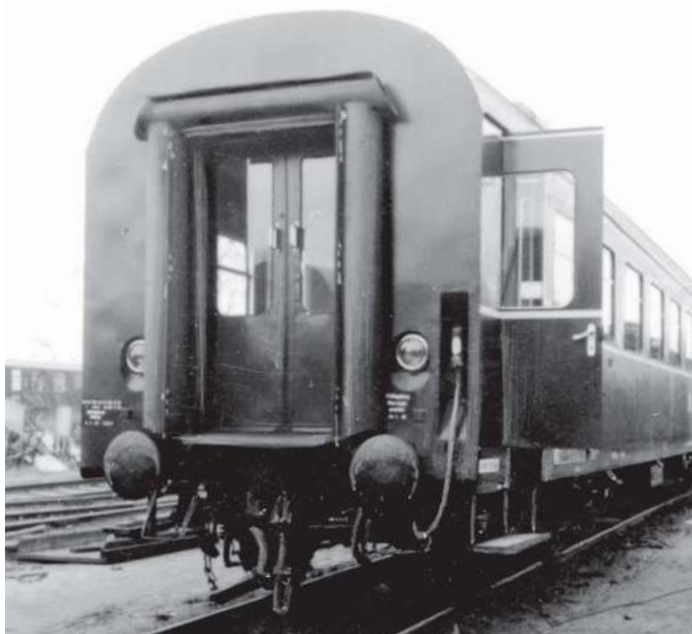
FOTO: GERHARD GRESS

Ostern 1971: 010507 beschleunigt einen Schnellzug aus Modernisierungswagen in Richtung Magdeburg bei der Ausfahrt aus Wittenberge.

MODERNES GESICHT FÜR D-ZÜGE

Nur auf den ersten Blick gleichen sich die Typen und werden trotzdem von Laien gerne verwechselt: Reko- und Modernisierungswagen sind zwei verschiedene Dinge. Letztere waren Seitengangwagen und entstanden im Raw Delitzsch zunächst aus Vorkriegs-Schnellzugwagen. Später kamen reine Neubauten hinzu.

Die Stückzahlen machen deutlich, wo die Reichsbahn den Schwerpunkt setzen musste: Über 3300 eigentlich für den Regionalverkehr gedachten vierachsigen Rekowagen standen nur 573 Modernisierungswagen für den Schnellzugdienst gegenüber. Deren erste Exemplare entstanden allerdings bereits vor den Reko-Vierachsern. Im Jahr 1960 wurde ein erster Musterwagen im Raw Delitzsch vorgestellt, der 243-551, entstanden aus einem C4ü-Schnellzugwagen der Bauart 1938. Wie bei den dreiachsigen Rekowagen bereits ab 1957 erfolgreich erprobt, blieben vom Ausgangswagen nur das Untergestell samt den Drehgestellen. Der gesamte Aufbau (Seiten- und Stirnwände, Dach) und die Inneneinrichtung entstanden neu. Der Fahrzeugboden wurde durch Aufschweißen eines Sickenbodens verstärkt. In Stahl-Leichtbauweise wurden die Wände gefertigt; die Fenster lagen wie bei den Rekowagen fast bündig in der Außenwand. Die Maße (1200 Millimeter Breite) und die Ausformung waren identisch, jedoch war der obere Teil nicht als Klapp-, sondern als Kurbelfenster ausgebildet. Das äußere Erschei-



Zum Wagenende vorgezogene Seitenwände, Gummiwulst-Übergänge und drehpunktversetzte Türen waren Konstruktionsvorgaben.

nungsbild entsprach damit im Wesentlichen den zukünftigen vierachsigen Rekowagen, ein von der DR durchaus gewünschter Effekt. Spenderwagen waren fast alle Vorkriegsbauarten, angefangen bei den sogenannten Hechten der Bauart 1923 (DR-Verwendungsgruppe D5) über die Bauarten 26, 29, 35 bis zu den Schürzenwagen der DRG-Bauart 38/39 (Verwendungsgruppe D1). Die Schürzen der letztgenannten Bauart wurden bei der Modernisierung beibehalten. In den Drehgestellen (Görlitz III oder Schwanenhals) wurden die Radsätze durch solche mit Rollenlagern ausgetauscht. Da ein Einsatz auch in internationalen Schnellzügen vorgesehen war, standen auch die Verwendung von UIC-Gummiwulstübergängen, elektrische Zugschlussleuchten und eine für 140 km/h ausgelegte Bremsanlage im Pflichtenheft.

Kunststoff und Alu sorgen für Modernität

Im Inneren sorgten Kunststoff (Sprelacart-Verkleidungen) und eloxiertes Aluminium sowie die Innenbeleuchtung mit Leuchtstofflampen für Modernität. Nach und nach entstanden 257 Wagen der zweiten (Bge) und 95 Stück der ersten Klasse (Age) sowie 87 gemischtklassige ABge. In der zweiten Klasse wurden die Reisenden grundsätzlich in 1700 mm breiten Abteilen mit der Sitzanordnung 4 + 4 befördert, auf „leicht gepolsterten“ Kunstleder-Sitzen. Nur in der 2113 Millimeter breiten ersten Klasse gab es sechs ausziehbare Einzelsitze mit Velour-Bezügen und verstellbaren Kopfkissen. Weitere Modernisierungs-Bauarten waren die Buffetwagen Brge (23 Stück) sowie die Gepäck- und Postwagen (89 + 18 Stück).

Ab 1964 verließen die ersten Wagen das Raw, die als nahezu vollständige Neubauten anzusehen waren. Für die Buchhaltung war jedoch für jeden Modernisierungs- beziehungsweise Neubau-Wagen ein Altfahrzeug aus den Bestandslisten zu streichen. Für diese bis ins Jahr 1970 gebauten Serien fanden achshalterlose Görlitz-V-Drehgestelle Verwendung.

Während die (äußerlich) modernen Schnellzugwagen der DR in den ersten Einsatzjahren häufig im Ausland, insbesondere auch auf DB-Gleisen zu sehen waren, verlagerten sich die Leistungen mit dem



FOTO: JOHANNES GLÖCKNER/SLG EISENBAHNSTIFTUNG

In Interzonenzügen wie dem D 1097 Düsseldorf – Dresden waren die Wagen regelmäßig zu sehen (Bebra, 22. Dezember 1972).



FOTOS (2): IMMISCH/HISTORISCHE SAMMLUNG DER DEUTSCHEN BAHN AG

Eloxiertes Aluminium und Sprelacart: Beim Neubau der Wagenkästen wurde auf ein zeitgemäßes Interieur Wert gelegt.

Aufkommen von Y- und Y/B-Wagen in ausreichender Zahl ins Inland. Die Höchstgeschwindigkeit wurde daraufhin bei den meisten Wagen auf 120 km/h herabgesetzt, ausgenommen waren die Packwagen. Gleichzeitig begann die allmähliche Ausmusterung der Fahrzeuge mit alten Untergestellen und Görlitz-III-Drehgestellen. Trotzdem konnte man bis ins Jahr 1997 einen Packwagen mit solchen Laufwerken beobachten. Spätestens mit der Gründung der DB AG war jedoch die Geschichte der Modernisierungswagen geschrieben. □ abp



DIE SCHNELLSTE LÖSUNG

Die vierachsigen Rekowagen waren, zumindest nach den offiziellen Verlautbarungen, für den Nah- und Bezirksverkehr konzipiert und gedacht. Trotzdem zeigte sich schnell, dass sie auch im Fernverkehr der DR dringend benötigt wurden.

Der Anteil der Schnellzüge am Zugangebot der DR war über lange Jahre vergleichsweise gering, die Beförderung der Werktätigen im Nah- oder Bezirksverkehr stand eindeutig im Vordergrund. Dies spiegelt sich auch im vorrangigen Bau der entsprechenden Wagentypen (Doppelstockwagen, kurze Rekowagen) wieder. Nur 124 für den Binnenverkehr zugelassene Schnellzüge bot beispielsweise das Fahrplanjahr 1965/66. Trotzdem benötigte man auch für diese, oft sehr langen Züge geeignete Reisezugwagen in ausreichender Zahl. Den Bedarf deckte die Reichsbahn zunächst über Vorkriegswagen und die allmählich daraus entstehenden Modernisierungswagen. Nach Abschluss des Baus dieser als Übergangslösung

anzusehenden Bauarten (siehe Seite 68) im Jahr 1970 zeigte sich bald, dass weiterhin ein hoher Bedarf an neuen Schnellzugwagen für den Binnenverkehr der DR bestand. Die Fertigungsstätten des „VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau“ in Ammendorf, Bautzen und Görlitz waren jedoch weitestgehend mit Exportaufträgen oder der Produktion von Speise- und Schlafwagen für die DR ausgelastet. Neue Schnellzugwagen konnten daher nur aus Halberstadt kommen. Die zwischen 1971 und 77 gefertigten über 1700 Bghw-Wagen und die 100 kombinierten BDghws gelangten daher zu großen Teilen in Fernverkehrsumläufe. Im Fahrplanjahr 1976/77 bestand beispielsweise ein Bedarf von zirka 1000 Bghw für den Schnell- und Eilzugdienst.



Mit Volldampf nach Berlin: Im Juli 1975 rast 01 2050 mit einem Schnellzug durch die weitgehend leere Landschaft der Mark Brandenburg, zirka fünf Kilometer nördlich von Golßen.

FOTO: BURKHARD WOLLNY

Diese 1000 Wagen stellten fast 80 Prozent aller Eil- und Schnellzugwagen der zweiten Klasse. Zum Vergleich: Modernisierungswagen der zweiten Klasse waren nur mit 257 Stück vorhanden, deren gemischtklassige Ausführung nur mit 87 Exemplaren. Viele davon wurden für Zugverbindungen mit dem Ausland benötigt. Für den Durchschnittsreisenden im Binnen-Fernverkehr der DDR stellte der Wagen mit Seitengang daher die Ausnahme dar, der Großraumwagen mit Mittelgang den Standard. Dies sollte sich übrigens auch mit Einfüh-

In der zweiten Klasse dominiert der Großraum

rung der so genannten langen Halberstädter ab dem Jahr 1978 nicht grundlegend ändern.

Typisch war die Kombination der Bghw-Wagen mit anderen Bauarten, insbesondere, um die erste Klasse anbieten zu können. Die

01 0529 hat am 11. September 1976 Leipzig mit D 504 (siehe Seite 71) aus Saalfeld erreicht. Gleich geht es weiter nach Berlin.

FOTO: PETER SCHIFFER/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Palette der Fremdlinge in den eigentlich möglichst artrein zu bildenden und damit äußerlich glatt wirkenden Zuggarnituren reichte vom „Hecht“ der DRG-Bauart 1923 über alle weiteren Vorkriegswagentypen bis zu vereinzelt 24,5-Meter-Wagen der Bauarten B und Y

Rekowagen in Kombination mit anderen Typen

aus Bautzen. Häufig war auch die Kombination mit den Modernisierungswagen. Ein schönes Beispiel ist der auf Seite 68 abgebildete Schnellzug auf der Strecke Dresden–Berlin. Unter den elf Wagen befinden sich neben den sechs Rekowagen drei 24,5-Meter-Wagen aus Bautzener Produktion, erkennbar an den herausragenden Dächern. Zumindest deren erster ist ein ABme. Dazu kommen zwei

Modernisierungswagen der ersten und zweiten Klasse. Insgesamt ergibt sich damit ein eher uneinheitliches Zugbild. Eine ähnliche Wagenkombination bietet auch der rechts unten abgebildete D 504. Im D 604 Dresden–Berlin des Jahres 1973 hingegen reichte zum Beispiel ein einziger AB aus Bautzen für das Angebot der ersten Klasse aus. Ihm folgten zehn Bghw-Wagen.

Im grenzüberschreitenden Fernverkehr waren die Rekowagen indes kaum zu finden. Wohl waren aber Bghw als Verstärkungswagen im Binnenverkehr in internationale Züge eingereiht, beispielsweise im Fahrplanjahr 1977/78 im D 378/379 „Istropolit“ Berlin–Bratislava. Die Rekowagen liefen bis Dresden mit.

Eine Besonderheit stellten einige grenzüberschreitende Züge in Richtung Polen dar: Ab 1973 stellte die DR die (Reko-)Wagen für den



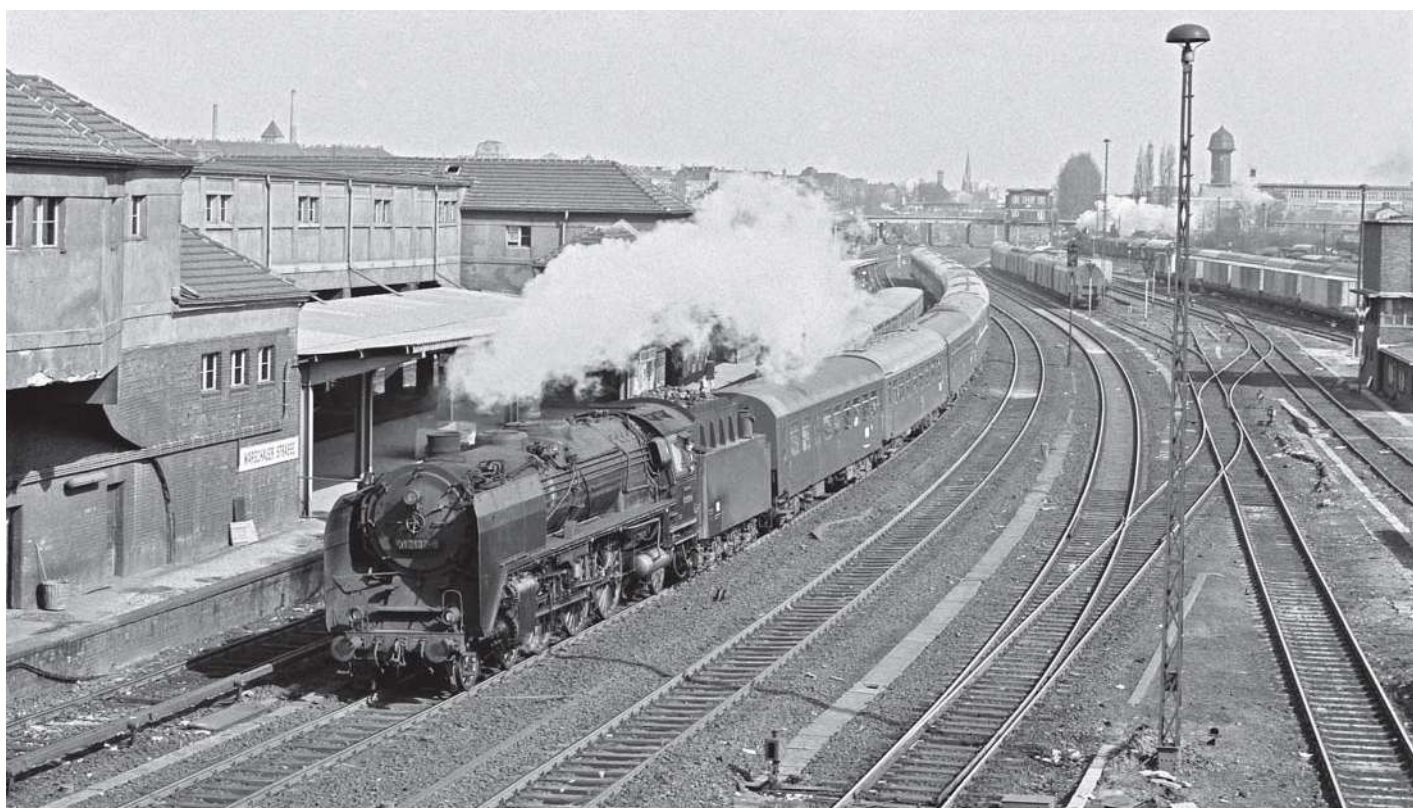
FOTO: KARL-HEINZ SIEBKE

Am 4. Februar 1983 überquerte 132 345 mit D 354 Berlin – Paris die Elbaue bei Roßlau. Der Reko-Speisewagen lief bis Frankfurt (Main).



FOTO: FRITZ WILKE/SIG. STEFAN CARTSENS

Mittlere Komfortstufe 1973 im „Interzonenzug“ in Nürnberg. Der BDghws der DR läuft kombiniert mit DB-Silberlingen.



Im D 924 aus Dresden liefen am 16. April 1977 neben vielen Modernisierungswagen an erster und vierter Stelle Rekowagen.



FOTOS (2): JOACHIM NEU

03 2178 mit D 562 aus Reichenbach am 08. April 1978 in Berlin-Schöneweide: Bei den 13 Wagen handelt es sich überwiegend um Bghw.

als D 310/311 wieder eingeführten Zuglauf Berlin–Stettin, ein Jahr später auch für den D 1426/1427 auf derselben Verbindung. Die Rekowageneinsätze hielten sich jedoch nur wenige Jahre.

Nur wenige Rekowagen kamen ins Ausland

Einzig einige BDghws, die ja für 140 km/h lauffähig waren, kamen vergleichsweise häufig ins Ausland, nicht nur in „Interzonenzügen“ in die Bundesrepublik. Die Revisionsfristen für diese 26 Wagen wurden von 18 auf zwölf Monate verkürzt und damit eine Zulassung für

die höhere Geschwindigkeit erreicht. Ein Beispiel für solche Einsätze ist der D 1478, der Autoreisezug Dresden/Leipzig – Budapest. Der BDghws lief mitten im Zug zwischen den Schlafwagen und zwei B-Wagen. Danach folgten die in Frankreich bei AFN gebauten Autotransportwagen. Auch im D 318/319 „Sassnitz-Express“ und im D 316/317 „Berlinaren“ (Berlin–Malmö) konnten BDghws beobachtet werden. Ebenfalls regelmäßig ins Ausland verkehrten die kurzen Reko-Speisewagen, beispielsweise im gerade genannten D 316/317. Auch sie waren lauftechnisch für 140 km/h geeignet und bei entsprechender Unterhaltung auch so zugelassen (siehe Seite 64). □ *abp*



FOTO: PETER SCHIFFER/SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Überwiegend Rekowagen (WRge, Bghw, BDghws) führte auch der D 504 (Saalfeld – Berlin), geführt von 01 0529,= am 18. April 1978.



41 1303 war am 3. Oktober 1982
bei Halberstadt mit einem
Hilfszug unterwegs.

HILFE IN DER NOT

Die Reichsbahn besaß wie die Bundesbahn spezielle Züge für den Katastrophenfall. In den 70er-Jahren modernisierte die DR ihre Züge, und Bghw-Wagen wurden Teil der so genannten Standard-Hilfszüge wie auch der für den Ernstfall gedachten K-Züge.

Vor 40 Jahren, im Jahr 1978, begann die Serienlieferung des neuen dreiteiligen Standard-Hilfszugs an die Deutsche Reichsbahn. In nur zwei Jahren, bis Ende 1979, lieferte das Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer“ in Potsdam, das zugleich für Entwicklung und Produktion verantwortlich zeichnete, neue Hilfszüge. Damit konnte bei der DR in kurzer Zeit eine vollständige Erneuerung und Vereinheitlichung des Hilfszugparks abgeschlossen werden. Sie war notwendig geworden, weil sich die vorhandenen Hilfszüge aus überalterten Güter- und Personenwagen zusammensetzten, die nur unzureichend ihre Aufgaben am Unfallort erfüllten und nur mit begrenzter Höchstgeschwindigkeit fahren konnten.

Nach einem Musterzug im Jahr 1975 wurden im Jahr 1978 19 und im Jahr 1979 30 Standard-Hilfszüge an die DR übergeben.

Insgesamt wurden 50 Standard-Hilfszüge gebaut. Der 51. kam 1986 nach Mukran. Dessen Aufenthaltswagen hatte das Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt mit Übersetzfenstern geliefert.

Die Mannschaftswagen entstammten alle dem Reko-Programm des Raw Halberstadt der Baujahre 1965 bis 1967 und waren bei ihrer Umrüstung im Raw Potsdam bereits gut zehn Jahre im Einsatz.

In den meisten Fällen wurden zur Hauptuntersuchung R4 anfallende Wagen ohne elektrische Heizung für den Umbau ausgewählt. Diesem Umstand war es zu verdanken, dass zwei der ältesten vierachsigen Rekowagen der Deutschen Reichsbahn in das Umbauprogramm mit einbezogen wurden: Ex-50 50 28-25 002, Baujahr 1965, zuletzt 60 50 990 1526 im Hilfszug Stendal sowie Ex-50 50 28-25 003, Baujahr 1965, zuletzt 60 50 990 1511 im Hilfszug Wittenberge.

Die Umrüstung der 49 Mannschaftswagen erfolgte in den Jahren 1977/78 und somit ein Jahr früher als die Lieferung der Gerätewagen. Nur dadurch ist zu erklären, dass nahezu an allen Hilfszug-Standorten zunächst der alte Mannschaftswagen gegen den neuen getauscht wurde und erst Monate später nach Eintreffen der Gerätewagen der Hilfszug komplett war. Alle Hilfszugwagen erhielten neue zwölfstellige Wagennummern, die erkennen ließen, welcher Reichsbahndirektion sie zugeordnet waren. Bei den Mannschaftswagen konnte aus der ersten Zahl (neunte Stelle der Wagennummer) der dreistelligen Ordnungsnummer die Direktion abgeleitet werden. 1 = Rbd Berlin, 2 = Rbd Cottbus, 3 = Rbd Dresden, 4 = Rbd Erfurt, 5 = Rbd Greifswald, 6 = Rbd Halle, 7 = Rbd Magdeburg, 8 = Rbd Schwerin.



Ein Blick in den Gerätewagen eines Standardhilfszugs. Die Bergung verunglückter Schienenfahrzeuge erfordert schweres Gerät.

Bekannt ist außerdem der Umbau von weiteren bauartgleichen sieben Bghw-Wagen, die unter anderem als Aufenthaltswagen für Kranzüge bei der DR Verwendung fanden. Die Standard-Hilfszüge der Deutschen Reichsbahn blieben 15 Jahre nahezu unverändert im Einsatz. Erst Strukturveränderungen der Deutschen Reichsbahn nach 1990 wie Ausdünnung des Streckennetzes, Stilllegung von Bahnbetriebswerken beziehungsweise Einsatzstellen bedingte auch die An-



Mit an Bord eines Hilfszugs ist auch ein so genanntes Deutschland-Gerät zum Aufgleisen von Fahrzeugen mittels hydraulischer Hebewerkzeuge.

Falls das geborgene Fahrzeug nicht mehr auf eigenen Rädern rollen kann, führt der Einheits-Hilfszug auch ein Hilfsdrehgestell mit.



FOTOS (3): ALKOFER

Zum Fahrplanwechsel im September 1995 entfiel auch in Zwickau die Bereitschaftslok am Hilfszug. Zum letzten Dienst war 202 667 eingeteilt. Hinter der Lok stehen bereits die Waggons des Auer Hilfszugs, weil die Zwickauer Wagen nach Ablauf der Fristen am 31. August 1995 stillgelegt worden waren.



FOTO: RAINER HEINRICH



In den 2000er-Jahren erhielten die Einheits-Hilfszüge bei der DBAG noch einen roten Anstrich (Frankfurt/Oder, 28. Juli 2010).

passung der Hilfszug-Standorte. Aus dem Standard-Hilfszug der Deutschen Reichsbahn wurden ab 1994 die Einheits-Hilfszüge der Deutschen Bahn AG, die vom Geschäftsbereich Netz als Notfalltechnik vorgehalten werden.

DBAG übernimmt viele Hilfszüge der DR

Mit Bildung der Deutschen Bahn AG wurden noch 30 Ex-DR-Hilfszüge in ein neues Nummern-Schema umgezeichnet und einer neuen Bauart-Nummer zugeordnet: Bghw-Aufenthaltswagen, Bauart Nr. 359, Wagen-Nummern 500 bis 534. Interessanterweise veränderte man den Eigentums-Code „50“ für die Ex-DR-Fahrzeuge anfangs nicht. Erst ab der zweiten Jahreshälfte 2000 erfolgte die Änderung des Eigentums-Codes auf „80“ für die DB AG.

Nach einer ersten Ausmusterungswelle im Jahr 1997 ist heute, 20 Jahre später, die Anzahl der ehemaligen DR-Hilfszüge weiter rückläufig und liegt unter zehn. Mehrere Bghw-Aufenthaltswagen aus den Hilfszügen waren in den letzten Jahren als Begleiterwagen bei Vereinen mit betriebsfähigen Dampflokomotiven zu beobachten, wie etwa der Ex-Zwickauer 60 50 99-28 311 bei der BSW-Gruppe „IG Traditionslok 58 3047“ in Glauchau.

Revisionsfällige Hilfszüge wurden ab 1998 von Grün auf Rot umlackiert. Letzter grüner Standard-Hilfszug der DB AG war der Zwickauer Hilfszug (Ex-Aue) 40 80 99-01 507-5/ 40 80 940 0903-2/ 40 80 940 0953-2, REV BPD 30.09.96, Verl. DZWX bis 30.09.04, der am 26. März 2004 zum Werk Wittenberge zur Revision (WWX 14.07.04) rollte und nach fünf Monaten, am 16. August 2004, rot lackiert wieder in Zwickau eintraf.

Infolge der langfristigen Werke-Ordnung der DBAG wurde 1999 das für die Unterhaltung der Hilfszüge zuständige ehemalige Raw Potsdam geschlossen. In

den Jahren 2000 und 2001 übernahmen zunächst die Werke Stendal und Wittenberge gemeinsam die Revision der Standard-Hilfszüge. Seit dem Jahr 2002 lässt DB Netz die Einheits-Hilfszüge im kostengünstigsten Werk aufarbeiten.

Seit 2014 beschafft DB Netz für die Notfalltechnik neue Gerätewagen für die Hilfszüge. Im Gegensatz zu den bisherigen Hilfszügen kommt dabei ein völlig neues Konzept zum Tragen. Bei den neuen Hilfszügen sind vierachsige Tragwagen die Grund-Plattform. Auf diesen wird jeweils ein Spezialcontainer aufgesetzt. Die Container enthalten die komplette Hilfszugausrüstung sowie einen Hilfsführerstand, Sitzzecke und Küchenzeile. Mit der Auslieferung der neuen Gerätewagen kommt nun das endgültige Ende der alten Hilfszugwagen aus DB- und DR-Beständen und auch der Begleiterwagen aus dem Standard-Hilfszug der Deutschen Reichsbahn.

Rainer Heinrich



Der Aufenthaltswagen des Hilfszugs war auch mit einem Steuerabteil ausgerüstet (Frankfurt/Oder, 12. Januar 1994).



Am anderen Ende des Hilfszugs war der Maschinenwagen eingereiht, ebenfalls mit einem Hilfs-Führerstand ausgestattet.

FÜR DIE KATASTROPHE GERÜSTET

1952 stellte die DR die ersten zehn ihrer später 14 Katastrophenzüge in Dienst. 25 Jahre später sollten die Bghw-Wagen bei den als „K-Zug“ bezeichneten Einheiten eine dominierende Rolle spielen. Und erst 1994 sollte der letzte planmäßige Lazarettzug mit vielen Bghw unterwegs sein.

Die Geschichte der K-Züge der DDR stellt sich als Verquickung von Staat und Staatsbahn einerseits und sowjetischer Besatzermacht und eigenem Militär andererseits dar. Es handelte sich um Technik, die überwiegend militärisch genutzt wurde, und das Zivilste an den Zügen war deren Bezeichnung als „Katastrophenzug“. Mitunter wurden die K-Züge aber auch als modernes ziviles Rettungsmittel beschrieben, medizinisch mit einem Kreiskrankenhaus vergleichbar.

Die wenigsten Eisenbahnfreunde – auch jene aus der ehemaligen DDR – werden jemals einen solchen K-Zug gesehen haben, noch werden sie wissen, was sich dahinter verbirgt. „Katastrophenzug“ klingt erst einmal sehr zivil, beinahe wie Hilfszug, allenfalls ein wenig nach der paramilitärischen Zivilverteidigung der DDR.

Aber die K-Züge waren militärische Einrichtungen und ein K-Zug nichts weniger als ein Lazarettzug! Und das in einem Land, das 1952 noch gar keine Armee besaß. Aber es gab die Rote Armee als Besatzer-Armee. Und genau diese hatte massiven Bedarf. Das Konzept der K-Züge entsprach in großen Teilen dem der deutschen Lazarettzüge des Ersten Weltkrieges, das sich im Zweiten Weltkrieg bewährte und deshalb, mit modernerer Technik ergänzt, beibehalten wurde.

Umgeben war das alles mit der in der DDR üblichen Geheimnistuerei für alle Dinge und Vorgänge, die irgendetwas mit NVA oder Sowjetarmee zu tun hatten.

Vorgänger der K-Züge auf dem Gebiet der DDR waren Laz-Züge, welche die Sowjetarmee im Zeitraum von 1945 bis 1952 mit Fahrzeugen aus dem Laz-Zug-Bestand der ehemaligen DRB zwischen Bahnhöfen in der DDR und dem polnisch-sowjetischen Grenz- und Spurwechselbahnhof Brest betrieb. Über diesen Zeitraum ist fast nichts bekannt.

Die 14 späteren K-Züge waren in 13 Betriebswagenwerken (Bww) beheimatet. Die Auswahl der Stationierungsorte erfolgte aus militärischer Sicht. Standorte waren ab 1952 Seddin (2), Frankfurt/O, Angermünde, Pasewalk, Löbau, Halle/S., Dresden (Standort Radebeul-Ost), Leipzig und Cottbus. 1976 kamen die Stationierungsorte Schönermark (Bww Berlin-Rummelsburg), Falkenberg, Karl-Marx-Stadt und Jerichow (Bww Stendal) hinzu.

Jeder dieser K-Züge bestand aus einem Energieversorgungswagen, einem Küchen-, einem OP- und zwei Bettenwagen. Alle Wagons besaßen eine autarke Heizungsanlage.

Der Energieversorgungswagen diente der Stromversorgung des K-Zuges mittels zweier Diesel-/Elektroaggregate. In ihm waren außerdem technisches Gerät und Werkzeuge verlastet. Das Bahnpersonal (K-Zug-Führer, Wagenmeister, Elektriker, Kesselwärter) war ebenfalls dort untergebracht. Der Energieversorgungswagen war ein Novum bei deutschen Lazarett-Zügen. Ansonsten basierten auch die K-Züge immer noch auf dem Konzept des Wiener Urologen Dr. Israel aus der Zeit des Ersten Weltkrieges.

Der Küchenwagen diente der Versorgung der Verwundeten und des Personals. Die Kapazität der Küche lag bei 280 „Eintopfessen“ je Mahlzeit. Gekocht wurde in sogenannten Dampfkokkesseln, die von einem kohlegefeuerten Niederdruckdampfkessel mit Dampf ver-



Der Küchenwagen 67 50 99-32 761-0 auf Basis eines Bghw-Waggon gehört zur Sammlung der Dampflokkfreunde Salzwedel.



Ein großer Niederdruckkessel sorgt für den zum Kochen notwendigen Dampf.



280 Portionen konnten pro Mahlzeit im Küchenwagen zubereitet werden.

sorgt wurden. Neben der Kochstrecke hatten die Küchenwagen auf Bghw-Basis althergebrachte eine Gemüseputz- und eine Abwaschstrecke.

Der OP-Wagen diente der medizinischen Behandlung. Der Wagen war in einen Behandlungsraum, einen Vorbereitungsraum und einen Raum zur Sterilisierung medizinischer Geräte aufgeteilt. Im Behand-

FOTOS (3): BURKHARDT KÖHLER



Gemütlichkeit sieht anders aus. 30 liegende Verletzte nahm ein Bettenwagen auf.

lungsraum befanden sich neben dem OP-Tisch als Behandlungsplatz die Sauerstoffanlage und ein Feldnarkosegerät.

Die Bettenwagen auf Basis C4i und Bghw hatten eine Kapazität von je 30 „liegend zu Transportierenden“. Die Verwundeten/Verletzten wurden auf Krankentragen gelagert, die in im Bettenwagen fest installierten Gestellen eingehängt werden konnten.

Im Einsatz für die Rote Armee

Buchmäßiger Eigentümer aller Züge war die Hauptverwaltung Wagenwirtschaft der DR. Die GSSD (Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland) und die Stäbe der beiden Militärbezirke der DDR konnten die K-Züge bei der HA I im MfV anfordern. Für alle anderen Nutzer war der Einsatzauftrag beim Minister für Verkehrswesen persönlich zu erwirken. Dies wäre beispielsweise bei K-Zug-Anforderungen durch eine der Bezirkskatastrophenkommissionen der DDR-Bezirksverwaltungen nötig gewesen. Natürlich hätte der Minister für Verkehrswesen auch vom Ministerrat der DDR einen Einsatzbefehl für einen K-Zug oder auch mehrere K-Züge gleichzeitig erhalten können.

Die Bestimmungen über den Aufbau, den Einsatz, die Instandhaltung und die Unterhaltung der Katastrophenzüge regelte die vom MfV erlassene Dienstvorschrift DV 971. Wie alle dienstlichen Unterlagen der K-Züge galt sie als vertrauliche Dienstsache.

Die DR stellte ausschließlich das bahntechnische Personal, das im Einsatz dem Kommandanten des K-Zuges, etwa einem sowjetischen Offizier, unterstellt war. Das medizinische Personal und das Personal für die Küche waren vom jeweiligen Besteller des Zuges (Sowjetarmee, NVA, Zivilverteidigung) zu stellen.

Der Besteller musste ebenfalls die Verpflegung, jegliches Verbrauchsmaterial (Bettwäsche, Verbandstoffe und Ähnliches), medizinisches Kleingerät sowie Medikamente selbst mitbringen und verladen. Die K-Züge wurden an ihren Standorten winterfest und mit erweiterter Sicherung hinterstellt. Zur Herstellung der bahntechnischen Einsatzbereitschaft waren umfangreiche Arbeiten erforderlich, wie etwa das Befüllen der Heizungsanlage. Für den regelmäßigen Einsatz als Lazarettzug für die Sowjetarmee zwischen Brest und

Beelitz-Heilstätten (Zentrallazarett der Sowjetarmee in der DDR) über Teupitz (Psychiatrie der Sowjetarmee) hatte das BwW Seddin viele in das K-Zug-Nummernschema eingeordnete Sonderfahrzeuge als Unterkunftswagen für das Bahn- und das militärische Begleitpersonal, den sowjetischen Zugkommandanten, das Küchen- und das medizinische Personal, Vorrats-, Apotheken-, Sonderkranken- (den sogenannten „Nervenzüge“) und Heizwaggons.

Zunächst griff die DR auf Altbaufahrzeuge zurück, die bereits während des Zweiten Weltkriegs ihre Eignung für Laz-Züge nachgewiesen hatten, also vor allem die DRG-Eilzugwagen C4i als medizinische Fahrzeuge (Kranken- und Behandlungs-/Arztwagen), alte preußische Packwagen Pw4i-pr10 als Küchen- und Energieversorgungswaggons, C4ü-28-Schnellzugwagen als Ergänzungswagen und zwei Neubau-Schlafwagen 3. Klasse (WLC4ü-51 beziehungsweise 52) als Sonderkrankenwagen.

Die K-Züge dienten der medizinischen Sicherstellung von Manövern der Sowjetarmee, später auch der NVA und der Armeen der Warschauer Vertragsstaaten bei Manövern auf dem Gebiet der DDR. Einsätze für die Zivilverteidigung der DDR waren vorgesehen und einzelne K-Züge kamen auch punktuell bei einigen wenigen Übungen zum Einsatz. Es gab jedoch bis zur endgültigen Abstellung der K-Züge im Jahr 1994 keinen Rettungseinsatz eines kompletten K-Zuges bei einem Eisenbahnbetriebsunfall. Nur einmal, 1977 bei Lebus, fand ein K-Zug-Einsatz bei einem Eisenbahnunglück statt. Mit einem Bettenwagen des K-Zuges Frankfurt/Oder wurden die tödlich Verletzten in die Gerichtsmedizin nach Berlin überführt. Ansonsten gab es Einsätze als Verpflegungsstation während der Weltfestspiele und bei Großhavarien, etwa im Gaskombinat „Schwarze Pumpe“.

Zu Beginn der 70er-Jahre waren zumindest die Preußen als Küchen- und Energieversorgungswagen so verschlissen, dass ein eher kurz- als mittelfristiger Ersatz durch modernere Fahrzeuge erforderlich war. Die Waggonbauindustrie war mit dem Bau der B-, Y-, Y/B 70-Bau-reihen für den RGW komplett ausgelastet. Somit stellte nur der im Raw Halberstadt in Fertigung befindliche Bghw eine Alternative dar. Die Wagenkästen wurden erheblich verstärkt und die Innenräume (insbesondere die Einstiegsbereiche) so angepasst, dass das Ein- und Ausladen und der Transport Nichtgefähiger möglich war.

1974 entstand auf der Basis verstärkter Bghw-Wagenkästen und verstärkter Görlitz-V-Drehgestelle ein Prototyp eines Energieversorgungswagens. Weitere 13 Energieversorgungswagen wurden bis



Autarkie ist Trumpf. Die Dieselmotoren im Maschinenwagen dienten zur Stromversorgung des K-Zuges.

1976 gefertigt und in Dienst gestellt. Die dem Halbgepäckwagen BDghws ähnlichen Wagen enthielten im Gepäckbereich eine Energieversorgungseinheit aus zwei W50-Dieselmotoren mit angeflanschten 90kW-Generatoren und Abteile für die Lagerung von Material und Gerät sowie den Aufenthalt des Zugbegleitpersonals.

Zeitgleich mit den Maschinenwagen wurden 14 Neubau-Küchenwagen in Dienst gestellt. Aufgrund der Wassertanks waren diese mit 42 Tonnen Betriebsgewicht die schwersten Bghw, die es je gab.

Zum Zeitpunkt der Ablösung der Küchen- und EV-Wagen des Altbaufahrzeuge-Bestandes (K1 bis K10) stand auch die Indienststellung weiterer vier K-Zug-Einheiten auf der Tagesordnung.

Auf der Basis von Bghw-Rohbau-Wagenkästen entstanden ebenfalls 1976 vier OP-Wagen für die neu in Dienst zu stellenden K11 bis K14. Bezüglich ihrer Konzeption und ihrer Ausrüstung entsprachen die Bghw-Neubaufahrzeuge den Vorkriegsfahrzeugen.

Sukzessive Erneuerung mit Bghw-Wagen

Für die K11 bis K14 wurden je zwei neue Krankenwagen benötigt. Diese Züge erhielten bei ihrer Indienststellung im Jahr 1977 als Bettenwagen je zwei Neubau-Fahrzeuge auf der Basis des Bghw. Die Wagenkästen wurden einer laufenden Serie Bghw-Wagen entnommen und angepasst. Bezüglich ihrer medizinischen Ausstattung entsprachen sie ihren Vorgängern C4i. Die Fahrzeuge boten Platz für 30 liegend zu transportierende Verwundete auf Krankentragen. Je drei Tragen waren übereinander angeordnet.

Erst im Zeitraum zwischen 1981 und 1984 wurden die OP-Wagen der K1 bis K10 ersetzt. Da der Neubau von Fahrzeugen der Bauart Bghw im Raw Halberstadt zugunsten der Typen Bmh und Bme bereits 1977 ausgelaufen war, wurden ältere Bghw der Baujahre 1973 bis 1977 auf der Grundlage des Konzepts von 1976 zu OP-Wagen umgebaut. Die notwendige Verstärkung der gebrauchten Wagenkästen war extrem aufwendig. Die Wagen erhielten ebenfalls verstärkte Drehgestelle der Bauart Görlitz V. Für den Sonderwagen „Vorratswagen“ des Bww Seddin wurde ein ehemaliger BDghws im Rahmen einer fälligen Schadgruppe umgebaut.

Die K1 bis K10 liefen weiter mit Bettenwagen der Bauart C4ü-36. Die Ablösung der inzwischen über 50 Jahre alten Fahrzeuge durch Umbauten von Bmh-Mitteleinstiegswagen verzögerte sich permanent. Der Umbau wurde schließlich nach elf umgebauten Bmh als Folge der politischen Wende in der DDR abgebrochen. Da es keine Möglichkeit mehr gab, die noch vorhandenen Altbau-Bettenwagen in betriebsfähigem Zustand zu erhalten, hatten einige K-Züge am Ende ihrer Einsatzzeit nur noch einen Bettenwagen.

In der zweiten Hälfte der 80er-Jahre stand der Ersatz der alten Sonderfahrzeuge für die Fahrten nach Brest, meist auf Basis der C4ü-28, an (bis auf B2 alle Bww Seddin). Zwischenzeitlich war bei der DR die Modernisierung nach Bghw-Mod (R6) angelaufen. Die Begleiterwagen B1 und B2 als Unterkunftswagen des DR-Personals (Wagenmeister, Elektriker, Heizer, Schlosser), der Kommandantenwagen, der Begleiterwagen militärisches Personal und der Apothekenwagen waren Bghw-Mod. Der Apothekenwagen war der erste K-Zug-Wagen mit zentraler Energieversorgung. Die drei Sonderkrankwagen – bis zum Schluss waren das 1 WLC4ü-51, 1 WLC4ü-52 und ein als WLC umgebauter C4ü (Modernisierungswagen) – wurden bis zur endgültigen Abstellung der K-Züge nicht ersetzt. Auch die in Seddin stationierten Heizwagen der Kriegsbauart blieben bis 1994 im Einsatzbestand. Zuständig war das Raw Potsdam.

Der letzte Laz-Zug Beelitz – Teupitz – Brest verkehrte 1994, passend zum Abschluss des Abzuges der sowjetischen Streitkräfte vom



Zweimal 500 Liter Dieselmotorkraftstoff fassten die beiden Tanks des Maschinenwagens. Der Sprit war für die beiden W50-Motoren vorgesehen.



Ebenfalls in Salzwedel blieb der Maschinenwagen 67 50 99-64 760-3 erhalten.



Die Salzwedeler Eisenbahnfreunde sind auch im Besitz eines OP-Wagens (67 50 99-46 763-0).

Gebiet der ehemaligen DDR. Die endgültige Abstellung der K-Züge erfolgte etwa zeitgleich mit dem Ausbruch der Balkankriege. Die Bundesregierung übereignete einige voll ausgerüstete K-Züge der Ungarischen Republik für die Betreuung von Bürgerkriegsflüchtlingen aus dem ehemaligen Jugoslawien. Einige Wagen dienen noch heute unter anderem als Obdachlosenunterkunft in Budapest unter der Regie des Malteser-Hilfsdienstes.

In Deutschland sind noch einige K-Zug-Stamm- und Ergänzungsfahrzeuge vorhanden: Ein aufgearbeiteter C4i-36-Altbau-Bettenwagen aus dem K3 bei den OSEF in Löbau; je ein Energieversorgungs-, Küchen- und OP-Wagen des K14 sowie der Begleiterwagen B2 bei den Dampflokfreunden Salzwedel im Museums-BW Wittenberge. Die Fahrzeuge sind museal erhalten und betriebsfähig. Ein Energieversorgungs-, Küchen- und OP-Wagen des K9 mit 1 Bmh-Bettenwagen sind in der Obhut der Eisenbahnfreunde Stassfurt. Weitere ehemalige K-Zug-Fahrzeuge sind Bestandteil des Zughotels Wolkenstein. □

Burkhardt Köhler

DER WEG IN EIN NEUES LEBEN

Von den tausenden gebauten Rekowagen haben nur wenige die Zeiten überdauert, um heute als Museumsfahrzeuge zu dienen. Mancher Verein investiert viel Zeit und Geld, um sie wieder zum Laufen zu bringen. Davon erzählt ein Engagierter des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz.

Ein kühler Wind aus dem Erzgebirge weht über die weitläufigen Anlagen in Chemnitz-Hilbersdorf, der Himmel ist bedeckt. Es ist ein Donnerstag im August, doch das Wetter erinnert schon an den Herbst. Nur wenige Besucher durchstreifen an jenem Tag das gepflegte Gelände des Sächsischen Eisenbahnmuseums, kurz SEM. Doch in den beiden alten Ringlokschuppen, pardon, auf gut Sächsisch natürlich Heizhäusern, wird fleißig gewerkelt. Nicht etwa an einer der zahlreichen großen Dampf- oder Diesellokomotiven des SEM, nein, die Aktiven des Museums arbeiten gerade einen Rekowagen auf.

Derzeit ist der Bghw 50 50 28-14 817-7 in Behandlung. Dieser Ausdruck ist durchaus passend: „An dem Wagen arbeiten wir nun schon vier Jahre. Er war einer unserer schlimmsten Patienten, als er



In diesem beklagenswerten Zustand erreichten die ehemaligen DR-Rekowaggons das Gelände des SEM – ein gewaltiger Arbeitsvorrat.



hier in Chemnitz eintraf. Doch inzwischen machen wir sehr gute Fortschritte bei der betriebsfähigen Aufarbeitung des Fahrzeugs“, erklärt Holger Stange gleich vorweg. Er ist der Spezialist für die Aufarbeitung der Rekowagen des SEM. Die Idee, einen stilechten Zug aus diesen für die DR einst typischen Waggons zu präsentieren, geht maßgeblich auch auf ihn zurück. „Wir versuchen, wie jeder Verein, so viel wie möglich selbst zu machen. Dazu haben wir in einem unse-

Aus Wracks sollen wieder Prachtstücke werden

rer großen Lokschuppen extra eine Wagen-Werkstatt eingerichtet. Ich bin als Leiter der Wagen-Aufarbeitung sowohl Vereinsmitglied als auch einer der wenigen bezahlten selbständigen Handwerker. Die meisten Helfer für das Rekowagen-Projekt opfern viel Freizeit, damit wir unserem Ziel näher kommen.“ Das Ziel, das ist ein kompletter, aus etwa fünf bis sechs Exemplaren bestehender Rekowagen-Zug für die zahlreichen Traditionsfahrten des Chemnitzer Eisenbahnmuseums.



FOTO : DANILO GRUND

Die Aufarbeitung beginnt mit dem Ausachsen, also dem Anheben des Wagenkastens, um die Drehgestelle zu demontieren. Diese werden anschließend nach Delitzsch gebracht, ins ehemalige Reichsbahn-Ausbesserungswerk, um dort professionell restauriert zu werden. „Nicht nur die Drehgestelle selbst, auch die Bauteile der Bremsanlage lassen wir im Delitzscher Werk der Firma „EuroMaint“ überarbeiten. Weniger, weil wir das nicht selbst machen könnten, sondern mehr, weil uns einfach genügend Leute dafür fehlen“, erläutert Holger Stange. Die Wagenkästen werden schweißtechnisch von der Firma Björn Gnefkow, Eisenbahnwerkstätte Gera, instandgesetzt. Sie ist Spezialist für alle Arten von Schweißarbeiten an Waggons. Und davon sind an den Rekowagen durchaus einige auszuführen: Besonders die Ecken der Fensterlaibungen waren schon zu DR-Zeiten ein bekannter Schwachpunkt der Konstruktion, da sich hier überproportional viel Rost ansetzt. Hier muss also auf jeden Fall nachgebessert werden. Beim Bghw 50 50 28-14 817-7 kam sogar noch ein weiteres Rostproblem hinzu, womit zunächst niemand gerechnet hatte.



FOTOS (2): ALEXANDER BERGNER

Die Fahrzeuge sind Wind und Wetter ausgesetzt, selbst im Inneren zerlegt sich daher die Einrichtung. Doch die Aufarbeitung folgt bald.



FOTO: STEFFEN SCHMITT

Auch der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. aus Schwarzenberg besitzt Rekowagen (hier hinter 107 018 am 6. Mai 2016 bei Sehma).

„Der Wagen wurde nach der Wende generalüberholt. Dabei ist jedoch ein Fehler bei der Fensterentwässerung passiert. Die ging nicht mehr unten raus, sondern das Wasser hat sich unter den Wandverkleidungen verteilt. Das hat dann dazu geführt, dass sogar das Fachwerk des Wagenkastens stark vom Rost angegriffen wurde“, sagt Holger Stange. Da der Kasten zusammen mit dem Dach eine Art halbselbsttragende Hülle bildet, die auf dem Waggonrahmen auf sitzt und diesen stabilisiert, müssen dort alle Stahlprofile getauscht werden, um weiterhin eine ausreichende Belastbarkeit der Wagenstruktur zu gewährleisten – eine mühevollen Prozedur.

Sind die Grundarbeiten am Kasten abgeschlossen, geht es an die Wiederherstellung der Inneneinrichtung. Zwischen den Außenwänden und den Wandverkleidungen werden moderne Dämmstoffe montiert. Die alten Mineralwolle-Dämmmatten aus DDR-Produktion waren nicht mehr zu retten und entsprechen auch nicht mehr den aktuellen Standards. „Da man hiervon später nichts mehr sieht, können wir zeitgemäßes Material einsetzen“, betont Stange.

In dieser Aussage versteckt sich bereits die Aufarbeitungs-Philosophie des SEM-Teams, denn nur dort, wo es den historischen Eindruck nicht stört, kommt konsequent moderne Technik zum Einsatz. So bei der Elektrik, denn die Waggonen werden mit komplett neuer Verkabelung entsprechend aktuellen Vorschriften ausgerüstet. Hinter den originalgetreuen Lampenabdeckungen unter dem Wagdach verbergen sich inzwischen sogar ultramoderne LED-Lichtleisten.

In Chemnitz wird zum zweiten Mal rekonstruiert

Ansonsten wird auf ein authentisches Erscheinungsbild der Rekowagen genauestens geachtet. Lediglich die hellgrünen Wandverkleidungen sind ein Kompromiss, da es die exakte Farbmischung des echten DR-Lindgrüns nicht mehr gibt. Doch der Rest des Interieurs ermöglicht den Fahrgästen an Bord der SEM-Sonderzüge ein nahezu ungetrübtes (N)Ostalgie-Erlebnis: Der Boden wird mit hellbraunen Kunststoffbahnen ausgelegt, die Sitzbezüge sind im Raucherbereich



Das Äußere dieses Bghw ist bereits weitestgehend fertiggestellt. Der Wagen wurde bei einem Profi-Betrieb historisch korrekt lackiert.



Innen sind zwei fleißige Helfer des SEM gerade dabei, die komplett neu angefertigte Wandverkleidung fachgerecht zu montieren.



FOTO: FRANK MÖCKEL

Am 3. Dezember 2016 war der Lausitzer Dampfloklub mit 35 1019 und seinem eigenen Reko-Zug von Cottbus nach Görlitz unterwegs.

aus blaugrünem, im Nichtraucherbereich dagegen aus dunkelrotem Kunstleder gefertigt. Alle Metallteile sind im einheitlichen Aluminium-Farbtönen gehalten. Die kleinen Tischchen unter den Fenstern wirken, als seien sie noch aus echten Spelacart-Platten hergestellt worden. Selbst die typische Werbung in den kleinen Holzrahmen an den Abteilmäulen: Originale aus Reichsbahnzeiten.

Auch außen wird der Wagen das klassische Bild eines Reichsbahn-Fahrzeuges der 1970er- und 1980er-Jahre abgeben. Die dunkelgrüne Farbe entspricht exakt dem TGL-Farbtönen 2233, die Anschriften werden nach Originalunterlagen erstellt und als Klebeziffern angebracht. Die Lackierarbeiten werden von Fachkräften erledigt, die noch Erfahrung im Umgang mit DR-Reisezugwagen haben.

Der Aufwand, den die Vereinsmitglieder des SEM in die Fahrzeuge investieren, kommt fast einer zweiten Rekonstruktion gleich. Da in Chemnitz hervorragende Arbeit geleistet wird, ist die erfolgreiche Abnahme samt Wiedergulassung dann nur noch ein formeller Akt, die verdiente Krönung der „Wiederbelebungsmaßnahmen“.



Die Drehgestelle der Rekos werden in Delitzsch aufgearbeitet, da dem SEM dazu die Maschinen und genügend Mitarbeiter fehlen.



FOTOS (5): ALEXANDER BERGNER

Die EDV-gerechte Beschriftung der 1970er- und 1980er-Jahre wurde exakt nachempfunden. Darauf legt das Team des SEM großen Wert.



Ein weiterer Wagen für den Bghw-Zug ist bereits fertiggestellt und wird nun vom Akkuschleppfahrzeug aus dem Schuppen gezogen.



Kein Vergleich zum Bild auf Seite 80: Nach der „zweiten Rekonstruktion“ präsentiert sich ein Rekowaggon des SEM fast besser als neu!



Die Werbeanzeigen in den Abteilen sind Originale aus DDR-Zeiten. Hier werden Kühl- und Gefrierschränke der Marke Foron des früheren VEB dkk Scharfenstein angepriesen.

„Wenn ich in ein paar Jahren in Rente gehe und nur noch als freiwilliger Helfer in Hilbersdorf tätig bin, sollte der Rekowagen-Zug vollständig aufgearbeitet sein. Dann kann ich mit meinem Schaffen hier zufrieden sein“, ergänzt Holger Stange noch. Bei so viel Tatendrang für das neue Leben der einst typischen DR-Nahverkehrswagen dürfte dieses Ziel kein unrealistisches sein. □ Alexander Bergner



Der Sicherungskasten für die Waggonbeleuchtung entspricht äußerlich noch ganz den TGL-Qualitätsvorschriften der DDR.



Selbst das stille Örtchen gibt den authentischen DR-Zustand wieder. So sauber und gepflegt würde man sich auch manche Sanitäreinrichtung in modernen Zügen wünschen...

FOTOS (v): ALEXANDER BERGNER

Die Nördlinger 01 2066-7 näherte sich am Morgen des 15. September 2016 dem Bahnhof Arnstadt. Ziel dieses aus Rekowagen des SEM bestehenden Plandampf-Zuges war Eisenach.



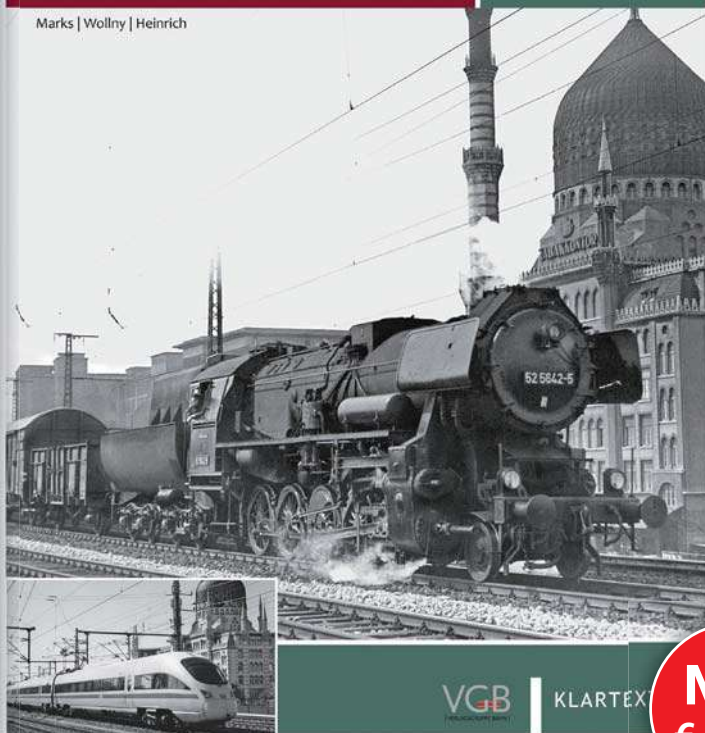
FOTO: STEFAN KLEIN

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

SCHIENENWEGE gestern und heute

Zeitreise
durch
Ost-Sachsen

Marks | Wollny | Heinrich



VGB

KLARTEXT

NEU
€ 24,95

Eine Zeitreise durch Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen dieser bekannten und landschaftlich faszinierenden Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe „Schienenwege durch die Zeit“ präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

**144 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581702 | € 24,95**

Erscheint im Frühjahr 2017

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Schienenwege
Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205



Schienenwege
Thüringen
Best.-Nr. 5813002



Schienenwege
Württemberg
Best.-Nr. 581406



Schienenwege
Südbaden
Best.-Nr. 581527



Schienenwege
Nordbaden
Best.-Nr. 581603

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je € 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.vgbahn.de

In den meisten Spurweiten sind passable bis sehr gute Rekowagen-Modelle sowohl der Drei- als auch der Vierachser erhältlich. Eine kleine Ausnahme stellen die Ba(a)g-Waggons in der Spurweite H0 dar. Hier herrscht Bedarf an zeitgemäßen 1:87-Fahrzeugen.

ES WURDE ZEIT

Die Piko-H0-Modelle der Ba(a)g-Waggons für die Spurweite H0 sind in Ordnung, und dass man mit relativ geringem Aufwand ansehnliches Rollmaterial aus ihnen zaubern kann, zeigen wir ja gerade in diesem Heft in unserer großen Werkstatt. Aber man sieht ihnen eben auch an, dass sie aus früheren Zeiten stammen.

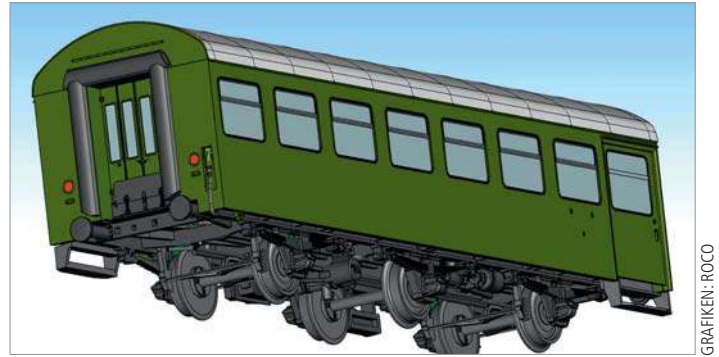
So ist es ein wenig verwunderlich, dass die Modellbahnhersteller so viel Zeit benötigten, diese Marktlücke zu erkennen, waren doch die kurzen Reko-Waggons der DR alles andere als eine Randerscheinung. Zu Tausenden ratterten sie auf dem Schienennetz der DDR und waren in nahezu allen Ecken des Landes anzutreffen.

DDR-Nahverkehrsalltag in H0

Aus Österreich sollen nun zeitgemäße Modelle kommen, die sich sicherlich in Feinheit und Detaillierung von den noch immer erhältlichen Piko-Modellen unterscheiden werden. In der abgelaufenen Zeitspanne seit dem Erscheinen der Sonneberger Rekos hat die Modellbahn einen gewaltigen Qualitätsschub erlebt. Deshalb darf man zuversichtlich und ein wenig gespannt sein hinsichtlich der neuen Modelle aus dem Hause Roco.

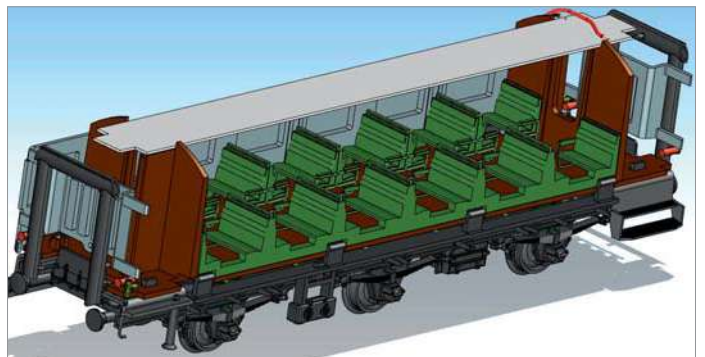
Die jüngst in Nürnberg offiziell angekündigten Zwei- und Dreiachser sollen zunächst in Epoche-IV-Lackierung erhältlich sein. Um die Reko-Zuggarnituren authentisch nachbilden zu können, fehlen weder der Pack- noch der Postwagen im Neuheitenprospekt und auch den Traglastenwagen wollen die Salzburger sowohl als zweiachsiges wie auch als dreiachsiges Fahrzeug verwirklichen. Dessen dreiachsige Variante soll eine integrierte Zugschlussbeleuchtung besitzen. Eine wirklich gute Idee ist die Nachbildung des sogenannten Nullserien-Wagens, der noch über zwei Einstiege je Fahrzeugseite verfügte.

Sogar die Preise stehen schon fest und mit 43,90 Euro liegt Roco im Bereich des heutzutage Üblichen für vergleichbare Modelle. Freunde der Epoche III können davon ausgehen, dass in absehbarer Zeit die passenden Modelle aufgelegt werden. Sie müssen sich nur noch ein wenig in Geduld üben.



GRAFIKEN: ROCO

Wenn der Wagenboden so detailliert im Modell wiedergegeben wird, wie es die Grafik andeutet, dürfte allgemein Freude aufkommen.



Auf die Nachbildung einer Inneneinrichtung müssen die Freunde des DR-Nahverkehrs nicht verzichten.



Der Postwagen wird ebenfalls angeboten. Dieser kann auch in anderen Zügen eingesetzt werden.



Ein kleines Highlight ist die Umsetzung des Nullserien-Waggons mit den charakteristischen zwei Einstiegen pro Fahrzeugseite.

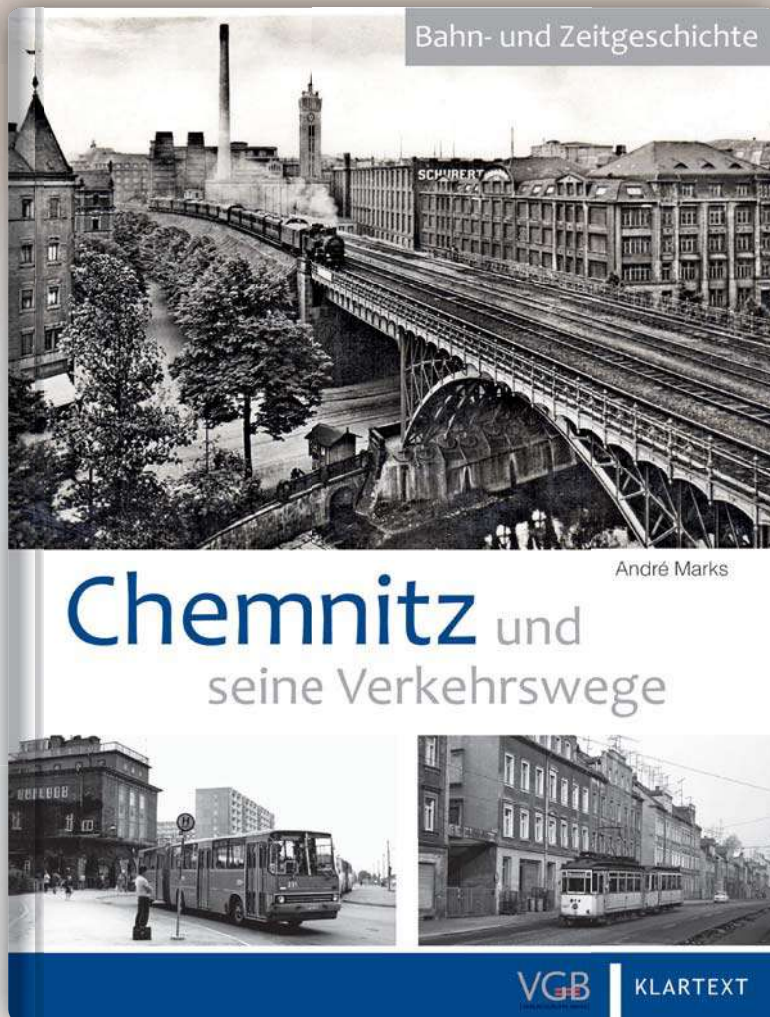
Und wenn man schon neue Modelle für den Maßstab 1:87 entwickelt, ist der Schritt zu einer Übertragung in eine weitere Spurweite nicht allzu groß. Deshalb werden dieselben Typen auch für die TT-Bahner angeboten und sollen 39,90 Euro kosten. Schließlich ist die Spurweite TT vor allem in den neuen Bundesländern gut vertreten, wo ja auch Bag-Waggons rollten.

Die Ba(a)g-Modelle sind vor allem in H0 eine erfreuliche Ankündigung. □

Stefan Alkofer

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Industriemetropole in Sachsen

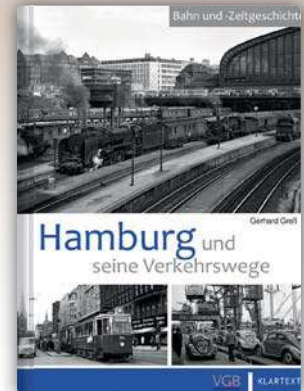
Seit 1852 ist die Industriestadt Chemnitz ans Eisenbahnnetz angeschlossen, ab 1880 verkehrte eine Pferdebahn durch das „sächsische Manchester“. Ende 1893 surrten Straßenbahnwagen erstmals mit elektrischem Antrieb durch das prunkvoll bebaute Zentrum der schnell wachsenden Stadt. Ab etwa 1910 ergänzten erste Kraftwagenlinien den Schienenverkehr, während der zivile Luftverkehr ab 1926 den Reigen der Verkehrswege vervollständigte. Das vorliegende Werk beschreibt erstmals die spannende Entwicklung aller dieser Verkehrswege – und würdigt in separaten Kapiteln außerdem das Reichsbahn-Ausbesserungswerk und die Bahnbetriebswerke der Stadt.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 400 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581631 | € 34,95

Weitere Titel dieser Reihe

mit Hardcover,
Format 22,3x 29,7 cm



208 Seiten, ca. 440 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



248 Seiten, 520 Abbildungen
Best.-Nr. 581734 | € 39,95



144 Seiten, ca. 250 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581514 | € 24,95



Die 102 (von Piko) hätte da noch einen Tillig-Verstärkungswagen. „Ja, den kannst du getrost ankuppeln, Meister, der passt schon!“

KEIN VERGLEICH?

Doch! Wir haben die neuen Reko-Vierachser von Piko in TT den vor einigen Jahren komplett überarbeiteten Tillig-Modellen gegenübergestellt. Es zeigen sich auch einige Unterschiede, aber keine gewaltigen.

Mit neuen Vierachsern für TT hatte eigentlich niemand gerechnet. Doch Piko ist immer für Überraschungen gut und bringt diese sehr zügig auf den Markt. Zeitig vor der Spielwarenmesse 2017 wurde die Ankündigung veröffentlicht, und zeitig vor Jahresende lagen die drei Neukonstruktionen bei den Händlern. Piko

lieferte vier Modelle aus, den Bghw mit zwei Betriebsnummern sowie den BDghwse und den WRge, jeweils in Epoche-IV-Ausführung.

Ungezählte Reko-Vierachser aber werden schon auf TT-Anlagen unterwegs sein, seien es die frühen Versionen von BTTB und Tillig oder die überarbeiteten und durchaus zeitgemäßen Tillig-Neukonstruktionen, die ab 2011 angeboten wurden. Lohnt nun eine Neuanschaffung zur Ergänzung des Wagenparks?

Auf den ersten Blick zeigen sich zwischen den Piko- und den neuen Tillig-Wagen keine gravierenden Unterschiede. Die Proportionen und die Hauptabmessungen scheinen ähnlich. Auffallend ist jedoch die unterschiedliche Höhe der Seitenwände, hier besteht eine Differenz von etwa einem Millimeter, die Piko-Seiten sind niedriger. Die Farbgebung beider Hersteller wirkt realistisch und fast identisch, bei Piko wählte man jedoch die Ausführung mit noch schwarzem Rahmen. Die Bedruckung ist in beiden Fällen makellos ausgefallen, bei Piko noch einen Tick schärfer, wenn es um kleinste Anschriften, beispielsweise die Spannungsangaben zur elektrischen Heizung, geht. Auch die Stirnseiten und die Umformer- oder Batteriekästen sind bei beiden Herstellern bedruckt. Manches Beschriftungsdetail ist abweichend, dies liegt auch an der dargestellten Einsatzzeit, bei Piko Ende der 70er-, bei Tillig Ende der 80er-Jahre.



Vergleich der Stirnfronten, rechts das neue Piko-Modell. Daran fallen neben den eingesetzten Schlussleuchten weitere Details auf.



In der aktuellen Ausführung sind die Tillig-Wagen makellos und vorbildgerecht bedruckt. Die Bremsumsteller sind weiß angelegt.



Auch die Piko-Beschriftung gibt keinen Grund zur Kritik. Auffallend sind die schwarzen Fensterrahmen und die Gerätekästen.

Die Drehgestelle von Piko fallen deutlich detaillierter und zierlicher aus, auch die Gestaltung des Wagenbodens ist realistischer, was die Zahl der nachgebildeten Bauteile und die Ausformung der verschiedenen Kästen angeht. Ein freistehendes Bremsgestänge oder Achsen für die Bremsumsteller sucht man vergeblich, doch wer benötigt solche Details? Auch die Ausführung der Trittstufen wirkt bei Piko besser, was zum Beispiel die Riffelung angeht. Da die Drehpunkte der Drehgestelle zu den Wagenenden versetzt sind, ist der Ausschlag dort geringer, dies ermöglichte die vorbildgerechte Form der Trittstufen. Betrachtet man die Stirnfronten der Wagen, fallen nicht nur die eingesetzten Schlusslichter bei Piko, sondern auch unterschiedliche Formen der Gummiwülste auf; Tillig bildet eine ältere Bauform nach. Piko bietet in diesem Bereich eine etwas feinere Ausformung kleiner Details und lackierte Türgriffe, Tillig ein eingesetztes E-Kabel.

In kleinen Details hat Piko die Nase vorn

Im direkten Vergleich fällt die unterschiedliche Anordnung der Griffstangen auf, Piko trifft es wiederum genauer. Auch die Fenster und deren Rahmen fallen bei den beiden Herstellern unterschiedlich aus. Tillig stellt lackierte Alurahmen dar, Piko mit Gummi eingefasste Fenster, lässt man den Speisewagen außer Betracht. Dies führt zu leicht abweichend erscheinenden Proportionen, die Fensteröffnungen weisen aber dieselben Maße auf. Etwas zu auffällig sind in beiden Fällen die Rahmen der Klappfenster, die auf Vorbildfotos nicht so deutlich hervortreten.

Bei Tillig ist das Dach gesondert eingesetzt, dies führt zu störenden Spalten an den Wagenenden, Piko fertigt das Gehäuse in einem Stück. Die Inneneinrichtung ist bei beiden Herstellern einfarbig, bei Piko ist das Sitzgestühl ein klein wenig detaillierter wiedergegeben.



Unschön: Mit den alten Kupplungen haben Pikos Rewagen-Züge Spielbahn-Charakter. Doch man kann ja einfach tauschen.



Mit der (Tillig-)TT-Standardkupplung sieht es besser aus. Negativ ist der etwas schräge Sitz der rechten Kupplung.

Die Nachbildung der Gepäckablagen und deren Stützen bleibt eine Sache der Spezialisten. Fazit: Die aktuelle Neukonstruktion bietet im Detail einige Verbesserungen, doch der Vorsprung gegenüber den Tillig-Modellen fällt gar nicht so gewaltig aus. □ *abp*



Grundsätzlich sind die Modelle beider Hersteller (li.: Tillig) kombinierbar, denn die Dächer und auch die Puffer liegen auf einer Höhe.



Verschiedene Konzepte: Bei Tillig lässt sich das Dach abnehmen, bei Piko das Gehäuse, um die Inneneinrichtung inspizieren zu können.

FOTOS: A. BAUER-PORTNER



Von N bis G: Rekowagen in den Maßstäben 1:160, 1:120, 1:87 und 1:25 sowie passende Zugloks warten auf ihre neuen Besitzer.

ATTRAKTIVE CHANCEN

Das ist schon Tradition: Als Dankeschön für unsere Leserinnen und Leser verlosen wir, passend zum MEB-Extra-Thema, zahlreiche Fahrzeug-Modelle in vier Baugrößen.

Nach dem Lesen dieses Heftes haben Sie, so hoffen wir, einiges Interessantes über die Rekowagen der Reichsbahn in all ihren Ausprägungen erfahren, sowohl beim großen Vorbild als auch im Modell. Sollten Sie die Artikel aufmerksam gelesen haben, wird Ihnen die Lösung unserer Quizfrage leicht fallen. Wir wollen von Ihnen wissen: In welchen vier Sprachen waren die Reko-Speisewagen ursprünglich beschriftet?

Schicken Sie bis zum 15. Juni 2018 eine Postkarte mit dem Stichwort „Gewinnspiel MEB-Extra Rekowagen“ an den MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, oder eine E-Mail an „Rekowagen@modelleisenbahner.de“.

Attraktive Gewinne warten auf diejenigen, die von unserer Glücksfee ausgelost werden, schließlich haben wir uns eingehend mit den Wagenmodellen in allen gängigen Baugrößen befasst. Dabei sind auch einige Raritäten aufgetaucht, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Sie haben auch die Chance, eine der zum Thema passenden Zugloks zu gewinnen; die Palette reicht von der für die Gartenbahn tauglichen, über 70 Zentimeter langen Reichsbahn-V 180 von Piko bis zur N-Nachbildung derselben Baureihe von Brawa. Auch auf die H0- und TT-Bahner warten schöne Gewinne. Bitte geben Sie uns die von Ihnen bevorzugte Baugröße an, wir versuchen, für jeden den passenden Gewinn herauszusuchen. Viel Glück! □ *abp*

Angehörige der Verlagsgruppe Bahn dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

FOTOS: BAUER-PORTNER

Unsere Hauptgewinne:
Pikos Gartenbahn-Modell der DR-V 180 sowie die drei dazu passenden vierachsigen Rekowagen-Versionen.



DAS STANDARDWERK

Jetzt komplett!



Der letzte Band der Trilogie über den Anstrich und die Bezeichnung von Schienenfahrzeugen widmet sich den Güter- und Bahndienstwagen, deren Farbgebung und Beschriftung anhand amtlicher Unterlagen und offizieller Quellen der Bahnverwaltungen lückenlos dokumentiert wird. Wolfgang Diener betrachtet dabei nicht nur die staatlichen Eisenbahnen der Länder ab 1864, des Deutschen Reichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch die ehemaligen, später verstaatlichten Privateisenbahnen und die Deutsche Bahn AG. Eigene Kapitel widmen sich den Dienstwagen. Außerdem werden die Gattungszeichen der Güter- und Dienstwagen in verschiedenen Epochen der Eisenbahngeschichte dargestellt, Güterwagen mit den typischen Anschriften gezeigt und die gebräuchlichen Anschriften tabellarisch aufgelistet. Ein Abkürzungs- und ein Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister ergänzen ein Standardwerk, das in keiner Eisenbahn-Bibliothek fehlen darf.

272 Seiten, Format 21,3 x 29,6 cm, Hardcover, mit über 240 Fotos und mehr als 120 Zeichnungen und Skizzen

Best.-Nr. 15088138 | € 39,95

Zwei- und dreiachsige Rekowagen der DR im Maßstab 1 : 160



Alle bisher bei ARNOLD erschienenen Modelle:



1 : 160



HN4133 6-tlg. Set, bestehend aus vier dreiachsigen Wagen, einem zweiachsigen Wagen und einem Postwagen, DR, Ep. III



HN4136 2-tlg. Set, bestehend aus einem dreiachs. und einem zweiachs. Traglastenwagen (Erg. zu HN4133)



HN4135 6-tlg. Set, bestehend aus vier dreiachsigen Wagen, einem zweiachsigen Wagen und einem Gepäckwagen, DR, Ep. IVa



HN4137 2-tlg. Set, bestehend aus einem Postwagen und einem zweiachsigen Traglastenwagen (Erg. zu HN4135)

Alle hier aufgeführten Modelle sind werkseitig ausverkauft, im Fachhandel jedoch noch verfügbar.

Bitte beachten Sie unseren unten stehenden Hinweis. Wir freuen uns über jede Ihrer Anregungen.



HN4138 dreiachsiger Gepäckwagen der DB AG, Ep. V



HN4165 6-tlg. Set, bestehend aus vier dreiachsigen Wagen, einem zweiachsigen Wagen und einem Gepäckwagen, DR, Ep. IIIb



HN4166 2-tlg. Set, bestehend aus einem zweiachs. und einem dreiachs. Traglastenwagen (Erg. zu HN4163)



HN4163 6-tlg. Set, bestehend aus vier dreiachsigen Wagen, einem zweiachsigen Wagen und einem Gepäckwagen, DR, Ep. IV



HN4164 2-tlg. Set, bestehend aus einem dreiachsigen Wagen und einem Postwagen (Erg. zu HN4165)



HN4167 3-tlg. Set, bestehend aus einem dreiachsigen, einem zweiachsigen Wagen und einem Gepäckwagen als Dienstzug zum Transport von Propangas

Für die geplante Ausführung weiterer Modelle dieser Reihe erbitten wir Ihre Vorschläge oder Gestaltungswünsche. Bitte schreiben Sie uns per Post oder Mail an untenstehende Anschrift. Gerne beachten wir Ihre Hinweise!

09563/50360

facebook facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen

YouTube www.youtube.com/hornbyinternational

Hornby Deutschland GmbH • Oeslauer Straße 36 • D-96472 Rödental • office@hornby.com

HORNBY HOBBIES