

SEPTEMBER 1992 DM 3,00

# Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422  
2A 11059 E

9/92

DM 3,00  
HfI 4,00 · BS 25 · SFr 300

Aus Görlitz und anderswo:

## DOPPEL-STÖCKIGES

Nachahmenswert:

### Güteranlage als Raumzellensystem

Luftverbessernd:

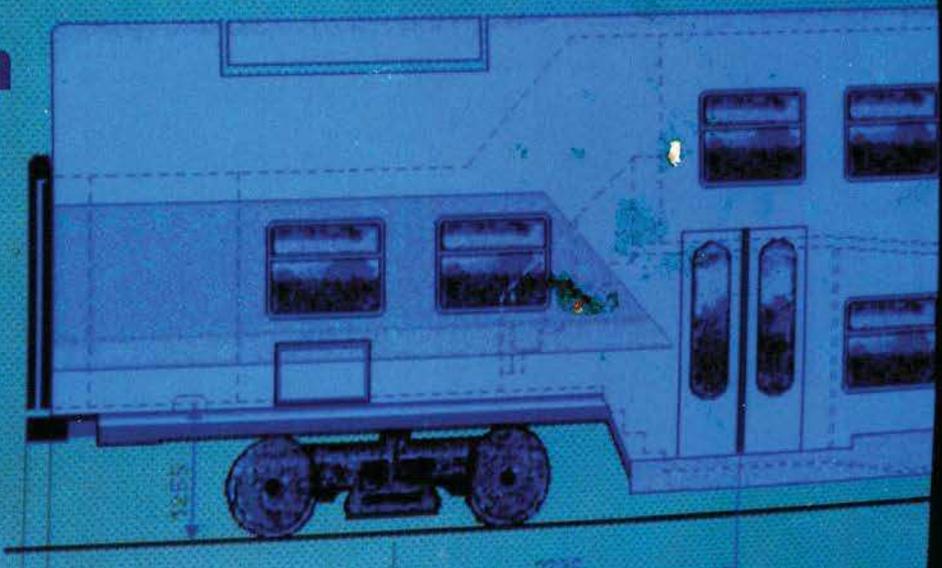
### Straßenbahn in Rom

Hundeknochenartig:

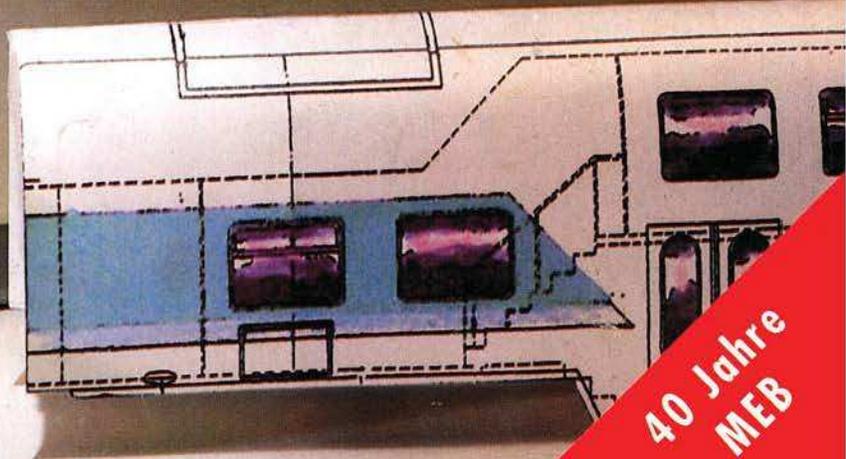
### Klein und Fein in HO<sub>e</sub>

Pensionsfähig:

### 65 Jahre Hindenburgdamm



sync 2A



40 Jahre MEB

WIKING®

# MINI-MODELLE



91001 3 PKW mit 1 Kleinbus



91100 3 moderne Personenwagen



91300 4 Personenwagen



91400 4 klassische Personenwagen



91500 2 PKW mit 1 Kastenwagen



92200 2 Wohnwagengespanne



93100 Post-Fahrzeuge



93300 Rotkreuz-Einsatzfahrzeuge



93400 Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge



93500 Polizei-Einsatzfahrzeuge



93901 Langholztransporter (MB)



94001 Pritschen-Fernlastzug (MB)



94101 Koffer-Fernlastzug (MB)



94200 Pritschen- und Kofferwagen (MB)



94301 LKW (MB L 10000 und L 2500)



94401 2 Koffer-LKW (MB L 2500)



94500 Betonmischer, Pritschenkipper



94700 Langholztransporter (Büssing)



94801 Hinterkipper-Sattelzug



95000 40-ft.-Container-Sattelzug



95100 2x20-ft.-Container-Sattelzug



95200 Kühl-Koffer-Sattelzug



95301 Pritschen-Sattelzug (MB)



96101 Feu.-LF16 (Mag.)



96200 Feu.-DL30 (Mag.)



97001 Stadtbus (MB O 305)



97300 Berliner Doppeldeck-Bus D38



98300 Tank-Sattelzug (Büssing)



98500 Flüssiggas-Tank-Sattelzug

Seit 1969 fertigt Wiking Modelle im angenäherten N-Maßstab. Alle N-Modelle haben feste Räder und sind als Standmodelle konzipiert. Wir zeigen Ihnen heute unser aktuelles Lieferprogramm mit den neuen Modell-



und Beschriftungsvarianten, die bereits im Fachhandel erhältlich sind. Weitere Modell-Varianten sind für das zweite Halbjahr vorgesehen. Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG Industriestraße 1-3, 1000 Berlin 42

## VORBILD

### Doppelstöckiges

Über Jahrzehnte war der Doppelstockwagen in Deutschland ein Stiefkind. Erst nach dem zweiten Weltkrieg gelangte er bei der Deutschen Reichsbahn auf den Vormarsch. Und heute? Unsere Titelstory ..... 6

### Der Hindenburgdamm

Kürzlich wurde dieser Eisenbahndamm 65 Jahre alt. Über Vergangenheit, Gegenwart und zusätzliche Funktionen berichtet Christian Fricke ..... 12

### Straßenbahnen in Rom

Eine weltberühmte Stadt besitzt ein Verkehrsmittel, das einst viel Bedeutung hatte, dann fast gänzlich verschwand und nun eine neue Perspektive erhält: die Straßenbahn ..... 15

### Domäne der Mallets

In Südfrankreich dampfen auf einer landschaftlich reizvoll gelegenen Meterspurbahn täglich Mallet-Lokomotiven ..... 51



Doppelstock-Einzelwagen der Gattung DBm sind im Großraum Berlin seit 1986 regelmäßig im Einsatz

Seite 6

## MODELL

### 40 Jahre MEB

Eine Bilanz gibt Einblick in die Geschichte dieses Blattes. Das ist gleichzeitig ein Stück Geschichte der DDR ..... 22

### Betriebsbesichtigung

Replikas aus Glashütte: Die Firma PERMOT in Hruska-Hand. Bilanz über eine 40jährige Firmengeschichte, als Privatunternehmen begonnen, 1972 zwangsweise verstaatlicht, 1990 reprivatisiert. .... 24

### Leseranlage

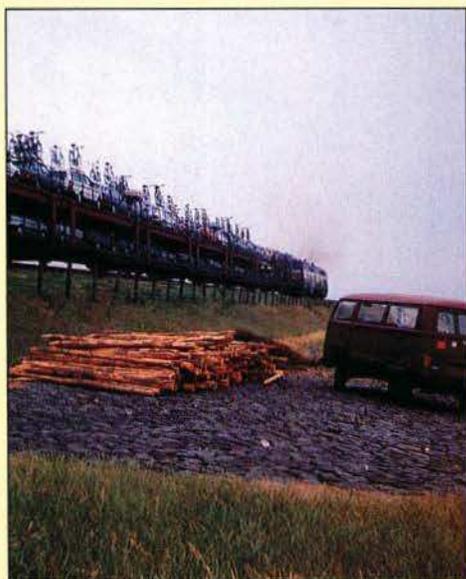
Kleine Wohnung, kleine Modellbahnecke, kleine Spurweite – aber fein bis ins Detail: klein und fein aus Dresden. .... 31

### Werkstatt

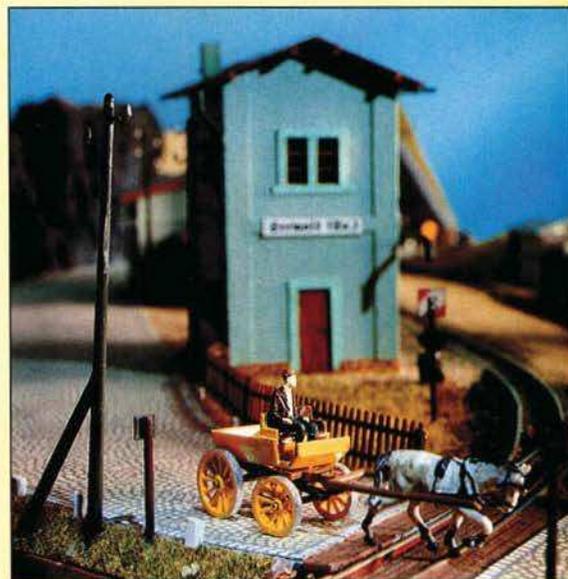
Variationen eines Tenderthemas ..... 44

Die Güteranlage ..... 46

Tips & Tricks ..... 48



Autozüge auf dem Hindenburgdamm. Ein gutes Vorbild für künftige, autofreie Zonen. Seite 12



Schmalspurbahnen in der Nenngröße H0, sind weit verbreitet. Der Dresdner Winfried Seewald baute – wie kann's anders sein – nach sächsischen Motiven. S. 31



Als Stückgut in Kisten und Tonnen noch mit Sackkarren bewegt wurde, gehörte auch die Dampflokomotive dazu. Seite 44

## RUBRIKEN

Fahrplan .....	5
Umfrage .....	5
Drehscheibe .....	18
Güterschuppen .....	34
Modelldrehscheibe .....	40
Auskunft .....	50
Bahnpost .....	53
Vorschau .....	54

### Unser Titelbild:

Die neuen Doppelstockwagen aus Görlitz sind noch nicht fotografierbar, da noch nicht vorhanden. Modellbahner sind findig, also haben wir die Zeichnung aus dem Prospekt H0-gerecht vergrößert, um ein erstes Modell aus Zeichenkarton anfertigen zu können.

Foto: KLAWIAN



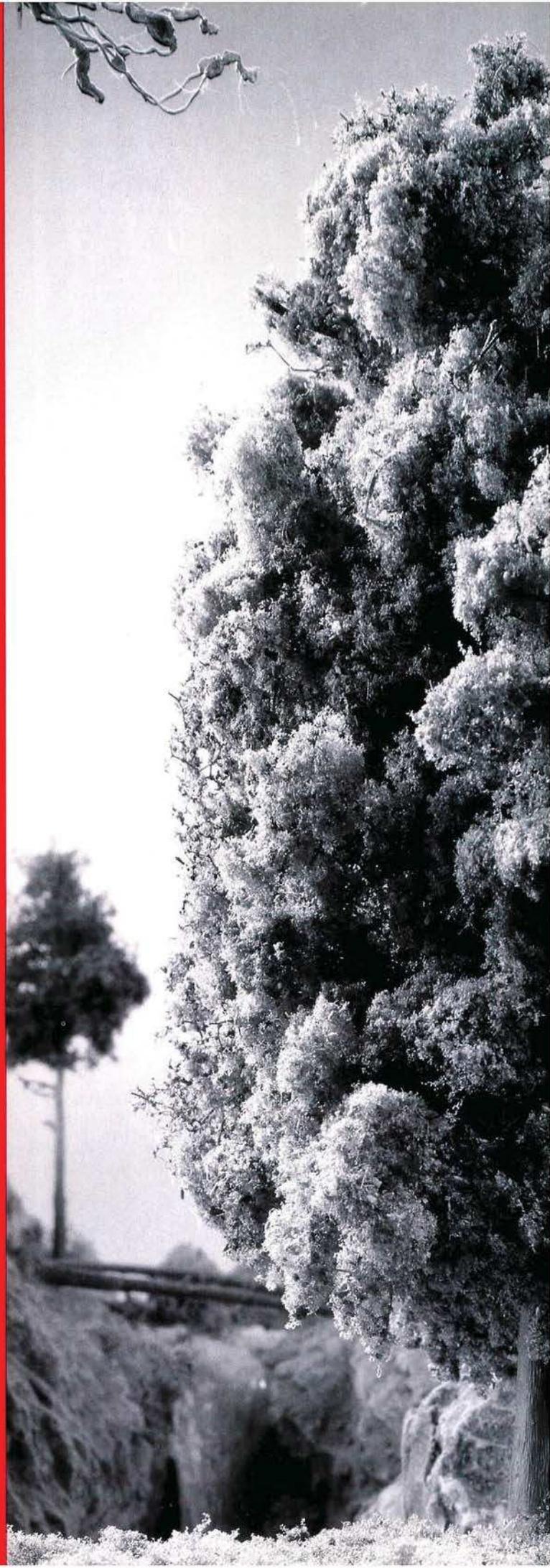
B ä u m e ,  
W ä l d e r –

wie von der Natur  
erschaffen. Mit  
filigraner Blät-  
terimitation und  
sichtbarem Ast-  
werk. Ihre Modell-  
Landschaft ist  
vom Vorbild  
kaum zu unter-  
scheiden. Ein  
Muß für jeden

Modell-  
bahner.

Den aktuellen BUSCH-Gesamt-  
katalog mit weiteren Informatio-  
nen erhalten Sie bei Ihrem Fach-  
händler (oder gegen Einsendung  
von DM 4,- in Briefmarken direkt  
von BUSCH).

BUSCH Modellbahn-Zubehör -  
Postfach 12 60 · W-6806 Viernheim



## Ausstellungen, Termine, Markt

### 5.9. Sonderfahrt

mit BR 52 von Berlin nach Beeskow und zurück. Preis vsl. 40,- DM. 3.10. Sonderfahrt mit BR 52 von Berlin-Schöneweide nach Beelitz und zurück. Info: Dampflokkfreunde Berlin e.V., Werner-Voß-Damm 54, W-1000 Berlin 42, Tel.: freitags ab 19 Uhr, 0 30/7 85 10 98.

### 5./6.9. Festlichkeiten in Bezaun

5.9. Fotogüterzug mit Dampflokk NIKI S, Abfahrt Bf Bezaun 9.45 Uhr (Busverbindung Bregenz ab 8.15 - Bezaun an 9.15 Uhr, Anschlüsse mit D 246 aus den übrigen Bundesländern), Ankunft Bezaun gegen 10.45 Uhr. Fahrpreis: öS 100,-. Info: Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn, A-6941 Langenegg, Tel.: 0 55 13/61 92.

### 5./6.9. Dampfzüge in Nördlingen

13.9. und 11.10. Fahrt zwischen Nördlingen und Dinkelsbühl mit 50 0072 und VT 98; 27.9. mit 50 0072 von Nördlingen nach Wassertrüdingen; 17./18.10. Dampfgeführte Güter- und Personenzüge von Nördlingen nach Dinkelsbühl bzw. Oettingen. Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PF 1316, W-8860 Nördlingen, Tel.: 0 90 81/98 08.

### 12./13.9. 15 Jahre Eisenbahnmuseum

in Bochum-Dahlhausen, Zugfahrten mit 38 3367, am 13.9. Modellbahn-Tauschbörse von 10 bis 17 Uhr. Info: DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, W-4630 Bochum 5, Tel.: 02 34/49 25 16.

### 12./13.9. Dampflokkfest

im Museum Hermeskeil, Pendelfahrten aus Trier mit VT 98. Info/Anmeldung: Dampflokk-Museum Hermeskeil, PF 1166, W-5508 Hermeskeil Tel.: 0 65 03/12 04.

### 19./20.9. Tag der offenen Tür

im Bw Engelsdorf (bei Leipzig) jeweils von 10 bis 17 Uhr, für Foto-/Videofreunde von 9 bis 10 Uhr. Wegen fehlender Parkmöglichkeiten, öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Info: Engelsdorfer Eisenbahnfreunde e.V., Peter Flechsig, Zwickauer Str. 68/69, O-7030 Leipzig.

### 19./20.9. Sonderfahrten

mit Fotohalten Oschatz ab 10 Uhr - Mügeln - Oschatz an 12.30 Uhr; Oschatz ab 13 Uhr - Mügeln - Kimmilitz - Oschatz an 17.20 Uhr mit sächs. IV K (vsl. 99 539). Rückfahrkarte 15,- DM, bis Kimmilitz 30,- DM. 4.10. mit Traditionszug und Lok 99 713, Radebeul-Ost ab 11 Uhr - Radeburg - Radebeul-Ost an 15 Uhr. Rückfahrkarte 10,- DM. Info und Bestellung: Traditionsbahn Radebeul e.V., PF 56, O-8122 Radebeul 1.

### 17.-20.9. Studienfahrt (Österreich)

Grundprogramm: Pinzgaubahn, Zillertalbahn, Achenseebahn; Verlängerungen möglich. Unterkunft Hotel/Halbpension, Info: Berliner Eisenbahnfreunde e.V.-Studienfahrten, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Tel.: (abends) 0 30/4 32 78 17

### 19./20.9. Modellbahnausstellung

im Clubheim, Am Bahnhof 19, W-8963 Waltenhofen-Hegge, Öffnungszeiten 11 bis 18 Uhr. Info: Modell-Eisenbahn-Club Oberallgäu-Kempten e.V., PF 2010, W-8960 Kempten.

### 21.-26.9. nach St. Moritz

Gruppenreisen 1. Klasse von allen DB-Bahnhöfen. Leistungen: Bahnfahrt 1. Klasse, Hotelübernachtung/Halbpension, Fahrt mit Bernina Express, Mittagessen, Transfer. Info/Anmeldung: Eisenbahnfreunde Helmstedt e.V., Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Büddenstedt 1, Tel.: 0 53 52/64 71.

### 25.-27.9. Bahnfest

zu 100 Jahre Bahnhof Walferdange, Sonderzüge, Modellbahnausstellung, außerdem 11. Luxemburgische Modellbahntage. Info: Association des Modelistes Ferroviaires des Luxembourg, Boite Postale 40, L-7201 Walferdange, Tel.: 33 18 88.

### 26./27.9. Bahnhofsfest

in Röbel/Müritz, Info: Rainer Zache, Parkstr. 14, O-1120 Berlin, o. Bahnhof Röbel, Tel.: 0 20 70/25 50.

### 26.9. Regionaltreffen

des Freundeskreises Europäischer Modellbahner (FREMO) in Braunschweig-Leiferde, in der Gaststätte »Zum Landhaus«, Bahnhofstr. 14, von 14 bis 18 Uhr. Info: Ubbo Lanske, Goslarische Str. 86, W-3000 Braunschweig.

### 27.9. 10. Greizer Modellbahnbörse

in der Gaststätte Göltzschtal von 9 bis 13 Uhr. Eintritt 2,- DM, Tischgebühr 5,- DM. Info und Tischbestellung: Wolfgang Hopf, Bruno-Bergner-Str. 22, O-6600 Greiz.

### Okt. 92 62. Modelleisenbahn-Ausstellung

im Bahnhof Dresden-Neustadt, Schlesischer Platz 1, an jedem Wochenende im Oktober. Info: Modelleisenbahn-Club »Max Maria v. Weber« e.V., W. Nietzsche, Schönaer Str. 17, O-8046 Dresden.

### 3.10. Elster-Saale-Expres

Dampfsonderfahrt von Bamberg nach Plauen mit V 200 002, ab Plauen mit 50 849 nach Greiz, dort Aufenthalt. Rückfahrt über Blankenstein nach Bamberg. Fotohalte. Fahrpreis ab DB-Zusteiagebahnhöfen 79,- DM, ab DR-Bahnhöfen 70,- DM. Info/Anmeldung: MEC 01, PF 168, W-8660 Münchenberg, Tel.: 0 92 27/17 00.

### 3.10. 6. Lüneburger Modellbahnbörse

Info: Arbeitsgemeinschaft Verkehrswingende Lüneburg e.V., Ralf Hugenberger, Bodelschwingweg 25, W-2120 Lüneburg.

### 3./4.10. Saisonabschlussfahrt

mit 52 7596 und 50 245 von Hechingen und Münsingen nach Mengen/Donau. Ersatzlok: 44 1616. Info/Reservierung: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., PF 100201, W-7460 Balingen, Tel.: 0 74 76/79 49

### 3./4.10. Modellbahn-Börse

im Haus »Spektrum«, Kaßbergstr. 36, O-9006 Chemnitz von 10 bis 17 Uhr. Tischplätze am Einlaß erhältlich. 17. - 25.10. Modellbahn-Ausstellung in der Sporthalle der Salvador-Allende-Schule, Straße Usti nad Labem 279, O-9044 Chemnitz. Öffnungszeiten am Wochenende 10 bis 18 Uhr, an Werktagen 16.30 bis 19 Uhr. Info: Johannes Haase, Hauptstr. 54, O-9123 Klaffenbach.

### 3. - 11.10. 3. Modellbahnausstellung

im FEZ Wuhlheide. Am 10.10., 14 Uhr Seminar mit Concrete Manufactory zum Gleisbau mit Faserbetonfertigteilen bei Gartenbahnen. Dampflokkinsatz der Parkeisenbahn an Wochenenden. Öffnungszeiten: Sonntag bis Freitag 10 bis 18 Uhr, Samstag 13 bis 18 Uhr. Info: Freizeit- u. Erholungszentrum Wuhlheide, PF 25, O-1170 Berlin, Tel: 63 88 75 33, Herr Tinius.

### 31.10. 1. Regionaltagung Ost des BDEF

im RawBerlin-Schöneweide, Adlergestell 143. Treff 11 Uhr am Eingang Raw, Führung durchs Raw, Mittagessen, Sitzung. Teilnahmegebühr/Mittagessen: 20,- DM, Betrag wird dort eingenommen. Anmeldung bis 10.10. an: Arbeitsgemeinschaft der BDEF-Vereine Berlin, Trebbiner Str. 9, W-1000 Berlin 61.

### Umfrage

Der Computer erst wird die exakte Zahl ermitteln, doch nach grober Schätzung sind bis zur Stunde etwa 10000 Antworten auf unsere Umfrage in der Redaktion eingetroffen. Vielen Fragebogen lagen Briefe bei, in denen Leser mehr zum Ausdruck brachten, als der Fragebogen hergab. Manche Leser kritisierten auch den Inhalt der Fragen als zu dilettantisch oder zu intim. Eines ist sicher, und großartige Fernseh-Talkmaster bestätigen es mir immer wieder: Fragen ist eine Kunst. Wir hatten 40



Jahre keine Möglichkeit, diese Kunst zu üben. Daher zwei Versprechungen: Die nächste Umfrage folgt bestimmt - und sie führt uns noch qualifizierter an die Probleme heran, die unsere Leser und uns im Hinblick auf das Freizeitbetätigungsfeld bewegen.

Das ist umso wichtiger, da nach den Entscheidungen des Bundeskabinettes von Mitte Juli die Eisenbahn wesentlich im öffentlichen Stellenwert steigt. Unserem gemeinsamen Hobby kann das nicht abträglich sein.

Uns war bewußt, daß wir unseren Lesern mit dem Umfang des Fragebogens einiges zumuten würden. Deshalb fühlten wir uns zu einer Gegenleistung verpflichtet und hatten vier Preise ausgesetzt. Am 18. August war der große Augenblick, da Gisela Neumann, in unserer Redaktion bekanntlich für alle Arten von Leserangelegenheiten zuständig, in den Post-sack griff und versuchte, sich an tunlichst unterschiedliche Stellen durchzuarbeiten, um die Gewinner zu ermitteln.

Dies sind die Glücklichen, die inzwischen im Besitz ihrer Preise sein müßten, selbst wenn in den neuen Bundesländern eine Woche Postbeförderungszeit immer noch eher die Regel als die Ausnahme ist:

Christian Hubatsch, ein 16jähriger Auszubildender aus W-8451 Ebermannsdorf erhielt den gläsernen Triebwagen von Roco; Harald Fischer, der 31jährige Lehrer aus O-8054 Dresden erfreut sich inzwischen an der sechsachsigen MaK DE 1024 von ARNOLD; und der 40jährige Schlosser Wolfgang Bohnert aus W-4130 Moers 3 wird, wenn er es nicht schon ist, künftig vielleicht Fleischman-Fan mit der 01 164, die er beim MODELL EISENBAHNER gewonnen hat. Bleibt - last but not least - die Reise in die Schweiz als Hauptpreis. Dorthin kann sich Matthias Flade auf die Socken, das heißt auf die Schienen machen, mit Partnerin, wie versprochen, und mit der IGE Bahntouristik als Reiseorganisator.

Wir wünschen allen Gewinnern viel Spaß!

# DOPPELSTÖCKIGES

Nahverkehrszug Werder (Havel) – Berlin-Karlshorst auf der Spreebrücke bei Berlin-Spindlersfeld mit DBmu-Wagen aus dem Jahre 1986.  
Foto: Kirsche

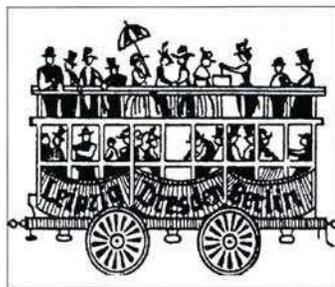
**So richtig konnte sich der klassische Eisenbahn-Doppelstockwagen für die Fahrgastbeförderung in Deutschland über mehrere Jahrzehnte nicht durchsetzen. Nach dem zweiten Weltkrieg gelang lediglich in Ostdeutschland ein erster Durchbruch. Heute hat dieses Konstruktionsprinzip nicht nur international, sondern auch hierzulande**

**eine völlig neue Zukunft.**

Der Gedanke, die Grundfläche eines Fahrzeuges für die Fahrgastbeförderung zweifach zu nutzen, ist älter als die Eisenbahn. Schon um 1800 gab es auf Postkutschen offizielle Bockplätze für das Publikum. Im Jahre 1833 skizzierte Friedrich List einen doppelstöckigen Personenwagen. Bereits im Frühzeitalter der Eisenbahn existierten mit Dachbänken ausgestattete Personenwagen. Sie verkehrten zwischen Nürnberg und Fürth, später auch zwischen München und Augsburg. Während in Frankreich das Doppelstockprinzip für die Eisenbahn intensiv weiter verfolgt wurde und einzelne Fahrzeuge ab 1840 zum Einsatz gelangten, tat sich in Deutschland erst einmal nichts mehr.

## Die Pioniere

Daß der Bau von doppelstöckigen Fahrzeugen nur zögernd in Angriff genommen wurde, war in erster



Von Friedrich List entworfener, aber nie ausgeführter Doppelstockwagen.

Zeichnung: Sammlung MEB

Linie auf technische Ursachen zurückzuführen. Die bis auf die Untergestelle fast nur aus Holz hergestellten Wagenkästen waren statisch nur bedingt belastbar. Die mit Zugtieren bewegten Omnibusse und Straßenbahnwagen erreichten dagegen nur geringe Geschwindigkeiten. Hierfür ließen sich ohne Komplikationen doppelstöckige Fahrzeuge in Holzbauweise verwenden, da die wirkenden Kräfte relativ gering

blieben. Ab 1870 verkehrten in den meisten europäischen Großstädten derartige Fahrzeuge, die sich wegen ihres hohen Platzangebotes auf stark befahrenen Strecken gut bewährten. Als deutscher Pionier für den Bau dieser »Doppelstöckigen« erwies sich die »Berliner Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf«. Sie stellte auch den ersten klassischen Doppelstockwagen her, den die Altona-Kieler Eisenbahn (AKB) in Auftrag gab. Entscheidend für die Beschaffung dieser Fahrzeuge waren die geringeren Kosten, weniger die Bewältigung eines hohen Verkehrsaufkommens. Mußte die AKB für einen einstöckigen Personenwagen 42,3 Taler pro Sitzplatz bezahlen, waren es bei einem zweistöckigen Personenwagen 33,5 Taler pro Sitzplatz. Die sechs von der AKB beschafften Doppelstockwagen erfreuten sich besonders in den Sommermonaten großer Beliebtheit. Zwischen 1897 und 1901 wurden die »AKB-Doppeldecker« ausgemustert.

## Die Ringbahnwagen

Ein konstruktiv nahezu gleiches Fahrzeug beschaffte die damalige Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (NME) für die um Berlin führende Ringbahn. 1870 und 1874 lieferten die Waggonfabriken in Berlin und Breslau zahlreiche Doppelstockwagen, die sich anfänglich auch bewährten. Kurze Gleis- und Bahnsteiglängen und die gut ausgenutzte Fläche des Wagens halfen zunächst, Kosten

zu sparen. Aber mit dem zunehmenden Verkehr auf der Berliner Ringbahn und einer dichterem Zugfolge wurde der Fahrgastwechsel in diesen Wagen zu einem Problem. Er ging zu zähflüssig vonstatten und erforderte auf den Bahnhöfen immer längere Aufenthalte. Noch vor der Jahrhundertwende wurden die Berliner Doppelstockwagen in untergeordnete Dienste versetzt oder an Dritte abgegeben.

## Die Stagnation

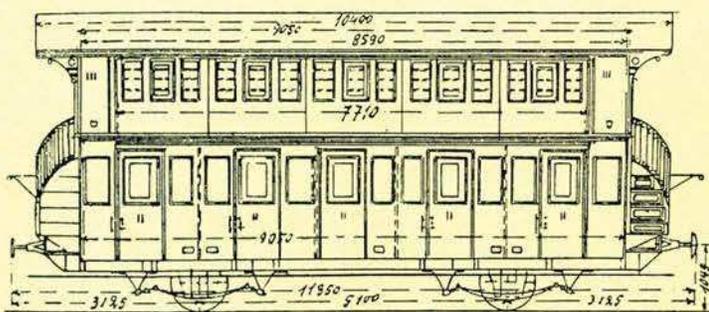
In den folgenden Jahren wurde das Doppelstockprinzip in Deutschland außerordentlich stiefmütterlich behandelt. Lediglich für Berliner Omnibusse, weit hin als Doppeldecker bekannt, ist das Prinzip konsequent weiterentwickelt und stets genutzt worden.

Anders sah man die Bedeutung des Doppelstockwagens außerhalb Deutschlands. Schon im Jahre 1900 rollten auf der französischen Ostbahn doppelstöckige Nahverkehrswagen. In den USA war das Doppelstockprinzip inzwischen so ausgereift, daß ganze Nahverkehrssysteme mit Doppelstockzügen ausgerüstet wurden.

Die Ursachen für das Stagnieren des Doppelstockwagenbaues in Deutschland wurden von Fachleuten unterschiedlich begründet. Zum einen werden ein zu hoher Instandhaltungsaufwand und zu hohe Achsfahrmassen beklagt, und zum anderen wird die Unbeliebtheit bei Fahrgästen hervorgehoben.

## Die Initiativen

Erst in den 30er Jahren wurde der »Doppelstöckige« in Deutschland zu neuem Leben erweckt. Die Initiative dafür ging von der damals größten deutschen Privatbahn, der Lübeck-Büchener Eisen-

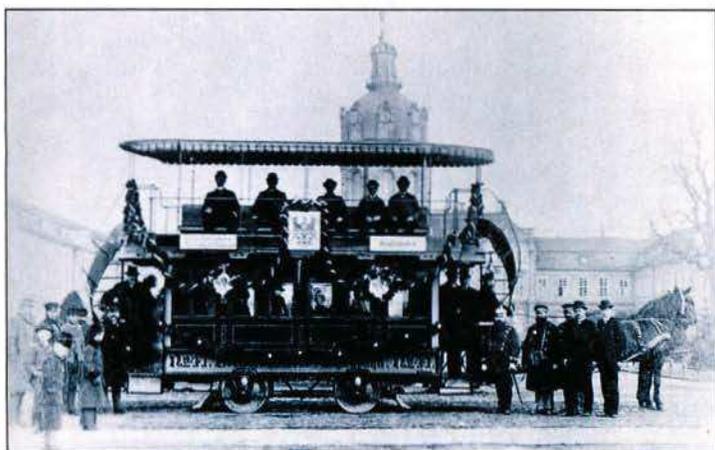


Ringbahnwagen für Berlin, gebaut von 1870 bis 1874. Zeichnung: Sammlung MEB

bahn (LBE), aus. Der ständig steigende Vorort- und Nahverkehr auf der Strecke Hamburg – Lübeck-Travemünde sowie die in Hamburg und Lübeck relativ kurzen LBE-Bahnsteiggleise erforderten Reisezugwagen mit hohem Fassungsvermögen. Da lag es auf der Hand, das Doppelstockprinzip anzuwenden. Konstrukteure in den Waggonfabriken Breslau und Görlitz entwickelten einen für damalige Verhältnisse hochmodernen zweiseitigen Doppelstockzug, der in der Mitte auf einem zweiachsigen Jakobsdrehgestell ruhte. 1936 und 1937 wurden in Breslau fünf

sche Bundesbahn. Unabhängig davon sollte der stark angewachsene Nachkriegsreiseverkehr so effektiv wie möglich gestaltet werden.

Die Deutsche Bundesbahn ließ 1950 und 1951 in der Waggonfabrik Wegmann in Kassel zwei Doppelstockwagentypen bauen. Diese Einzelwagen wurden nur in geringen Stückzahlen beschafft. Durch die beginnende Motorisierung ließ das Fahrgastaufkommen schon in den 50er Jahren spürbar nach, und man glaubte nun auf die Doppelstockwagen gänzlich verzichten zu können.



»Doppeldecker« der Berlin – Charlottenburger Straßenbahn am 22. März 1887 zum 90. Geburtstag von Kaiser Wilhelm I. vor dem Charlottenburger Schloß. Foto: Sammlung MEB

Fahrzeugeinheiten und in Görlitz eine Fahrzeugeinheit mit Wendezugrichtungen gebaut. Fortan bewährten sich diese von speziell für den LBE-Schnellverkehr entwickelten, stromlinienverkleideten Dampflokomotiven (spätere DR-Baureihe 60) gezogenen bzw. geschobenen Zugeinheiten ausgezeichnet und sorgten in der Fachwelt für viel Aufsehen. Nun schien der Durchbruch beim doppelstöckigen Reisezugwagenbau auch in Deutschland gelungen zu sein. Nach Übernahme der LBE durch die Deutsche Reichsbahn ab 1. Januar 1938 ließ letztere in Breslau und Görlitz ein ganzes Doppelstockwagenprogramm entwickeln. 1943 waren schließlich Vierwageneinheiten für den D- und Eilzugverkehr sowie Schlafwagen als Einzelfahrzeuge auf Reißbrettern fertiggestellt. Grundlage für die in Stahlbauweise ausgeführten Wagen bildeten die LBE-Fahrzeuge von 1936.

## Der Neuanfang

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges entstand dringender Bedarf an neuen Reisezugwagen. Das betraf sowohl die Deutsche Reichsbahn als auch die Deut-

## Die Großserien

Anders verlief dagegen die Entwicklung in der DDR. Hier bestand ein riesiger Bedarf an Reisezugwagen für den Berufsverkehr. Daraufhin wurde im damaligen Zentralen Konstruktionsbüro des DDR-Waggonbaus eine vierteilige Doppelstockzugeinheit entwickelt, die sämtliche Erkenntnisse aus den 30er und 40er Jahren berücksichtigte. Nachdem 1952 die ersten vierteiligen Doppelstockeinheiten an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert waren, zeigte sich bereits kurz danach, daß sie sich gut bewährten. So wurden bis 1970 nahezu jedes Jahr neue Serien in Görlitz bestellt, die technisch immer wei-



Teil einer 1936/37 gelieferten Doppelstockwageneinheit für die Lübeck – Büchener Eisenbahn in Schönberg am 23. Juli 1983.

Foto: D. Lehmann

ter verbessert wurden (siehe Tabelle auf Seite 9).

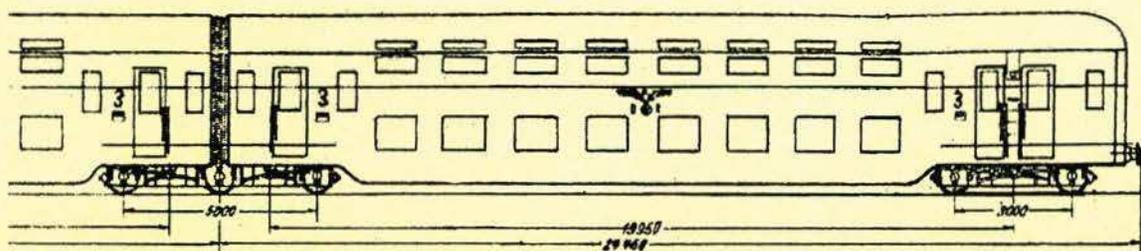
1957 erhielt die Deutsche Reichsbahn ihren ersten Doppelstock-Gliederzug, der zunächst ausschließlich für den Fernverkehr bestimmt war. Hier bestand inzwischen durch den FDGB-Feriedienst in den Urlaubsmonaten dringender Bedarf, zahlreiche Menschen aus Sachsen an die Ostsee und umgekehrt zu befördern. Die fünfteiligen Züge bestanden aus zwei Endwagen, drei Mittelwagen und vier Mittelteilen, an denen sich die Einstiege befanden. Das Doppelstock-Fernzugwagen-Programm vervollständigte man in den folgenden Jahren weiter. Es entstanden in Görlitz doppelstöckige Bufettwagen sowie im Raw Delitzsch unter Verwendung von Drehgestellen älterer Bauart Doppelstockgepäckwagen. Großen Wert auf die Weiterentwicklung der Doppelstockgliederzüge legte der damalige Minister für Verkehrswesen Dr. Erwin Kramer, der an den Konstruktionsarbeiten teilweise selbst mitwirkte. Aber die Gliederzüge erfüllten auf Dauer doch nicht die in sie gesetzten Erwartungen. Auf einigen Strecken überschritten sie die vorgeschriebenen Achsfahrmassen, und Fahrgäste klagten über ungünsti-

ge Sitzhaltungen auf langen Strecken und die nur beschränkt mögliche Unterbringung von Gepäck. Das Obergeschoß mit seinen Fensterschrägen machte das damals noch sehr lange Reisen auf den überwiegend eingleisigen Strecken mitunter zur Strapaze. Viele der Doppelstockgliederzüge hielten sich aber noch bis Mitte der 70er Jahre im Fernreiseverkehr bzw. waren dort unentbehrlich. Danach wurden sie entweder noch im Nahverkehr weiter genutzt oder ausgemustert.

Bis heute entstanden beim Waggonbau Görlitz 1529 Doppelstockwagen für Zugeinheiten, die allein an die Deutsche Reichsbahn geliefert wurden. Hinzu kamen über 1000 Fahrzeuge für den Export, u.a. nach Polen, der ČSSR und Rumänien. Nirgendwo in Europa wurden bis heute so viele Doppelstockwagen gebaut wie in Görlitz.

## Der Einzelwagen

Zu Beginn der 70er Jahre entwickelte der Waggonbau Görlitz einen Doppelstock-Einzelwagen, der durch ein höheres Bremsgewicht, eine geringere Masse pro Sitzplatz und eine größere zulässige Geschwindigkeit gekennzeichnet ist. Das operative Vari-



Doppelstockwageneinheit für die Deutsche Reichsbahn, entworfen während des zweiten Weltkrieges. Foto: Sammlung MEB



dard-Wagen nach der Wende weiter. Er wird nach wie vor als Mittelwagen und als Steuerwagen hergestellt. Die mit luftgefederten Drehgestellen der Bauart Görlitz VI S-Do ausgerüsteten Wagen sind für Fahrgeschwindigkeiten bis zu 140 km/h zugelassen. Über die neben den Drehgestellen befindlichen Niederflureinstiege der Steuerwagen erreicht man den unteren Fahrgastraum über zwei Stufen, den oberen über eine Wendeltreppe, die schon im vorigen Jahrhundert bei Pferdebahnen üblich war (vgl. Bild auf Seite 7/Mitte). Im Unterstock der Steuerwagen befinden sich ein

**Doppelstockwageneinheit mit Steuerteil für den Wendezugbetrieb im Bahnhof Berlin-Wannsee im Sommer 1991.**

Foto: Kirsche

ieren von Zuglängen und der geringere Ausfall von Sitzplätzen bei Wagenschäden sind weitere Vorteile dieses auch in den Innenräumen veränderten Fahrzeuges. Nachdem das 1971 fertiggestellte Musterfahrzeug ausgiebig erprobt wurde, begann ab 1974 die Serienproduktion zunächst für die Schnellbahnen in Leipzig und Halle (Saale). Bis 1991 wurden in Görlitz 570 der vierachsigen Doppelstock-Standard-Sitzwagen hergestellt, unter ihnen zahlreiche Steuerwagen für den Wendezugbetrieb.

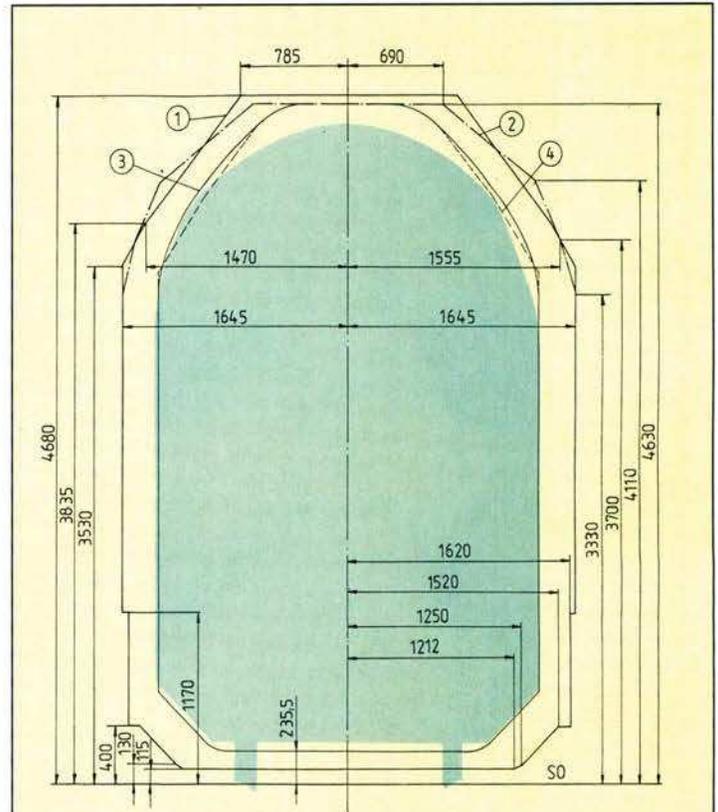
**Die Wende**

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands war generell über die weitere Produktion des Doppelstock-Standard-Sitzwagens zu entscheiden. Bereits 1990 beschlossen Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn ein gemeinsames Fahrzeugbeschaffungsprogramm. Die fast vier Jahrzehnte währenden Erfahrungen beim Bau von Doppelstockwagen in Görlitz haben dazu beigetragen, daß die beiden deutschen Bahnen in ihrem gemeinsamen Fahrzeug-

beschaffungsprogramm derartige Fahrzeuge berücksichtigen. Die DB hatte bis dahin den Einsatz von Doppelstock-Reisezugwagen skeptisch beurteilt und nicht weiter verfolgt, obwohl auch die Aachener Waggonfabrik Talbot seit längerem größere Serien von Doppelstockeinzelwagen für die Niederländischen Eisenbahnen (NS) baut. Bereits Mitte der 80er Jahre entschieden sich die Schweizerischen Bundesbahnen, bei Schindler Waggon Doppelstockwagen für die Züricher S-Bahn herstellen zu lassen. In Frankreich werden ohnehin seit Jahrzehnten derartige Fahrzeuge für den Massverkehr in Ballungszentren eingesetzt. Und die neuesten Bemühungen, Doppelstockwagen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf europäischen Magistralen auf das Gleis zu bringen, sind ebenfalls erfolgreich.

**Die Neuen**

In enger Zusammenarbeit mit Talbot entwickelte der Waggonbau Görlitz den Doppelstock-Stan-



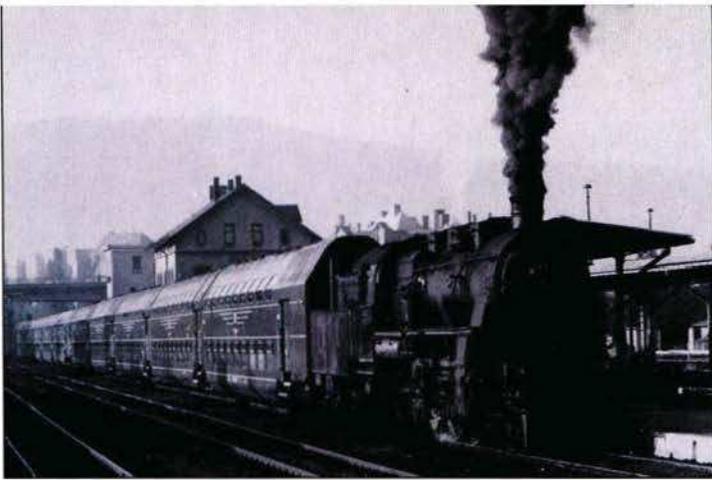
**Gegenüberstellung der Begrenzungsprofile: 1 Begrenzungsprofil nach UIC 505-2, 2 Begrenzungsprofil nach 021 der SBB, 3 Wagenquerschnitt nach Begrenzungsprofil 1 und 2, 4 Wagenquerschnitt nach Begrenzungsprofil 1, gelbe Fläche: Begrenzungsprofil des neuen Wagens (UIC 505-2/021 SBB)**

**Technische Daten Doppelstockwagen**

Hersteller Eigentümer Gattung	Berlin AKB	Berlin NME	Breslau LBE	- DR (Proj.)	Kassel DB	Görlitz DR	Görlitz DR	Görlitz DR	Görlitz DR	Görlitz DR	Görlitz DB
Dienstmasse (t)	11,1	15,72	35,5	...	36,3	72,5	28,5	44,0	46,0	45,0	
LÜP (mm)	8 900	11 350	19 370	23 810	22 400	17 250	21 275	26 800	26 800	26 800	
Breite (mm)	2 540	...	2 774	2 700	2 953	2 860	2 870	2 780	2 780	2 780	
Höhe ü. SO (mm)	4 390	4 709	4 050	4 445	4 520	4 600	4 650	4 630	4 623	4 630	
Sitzplätze	50	78	142	66	118	225	123	128	94	123/139	
Masse pro Sitzplatz (t)	0,22	0,20	0,25	...	0,30	0,32	0,23	0,34	0,49	0,36/0,32	
Indienst- stellung	1868	1874	1936/37	-	1950	1952	1957	1971	1992	1993	
Ausmusterung	1901	1912	1978	-	196?	-	-	-	-	-	

Raum für Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Kinderwagen sowie ein 1.-Klasse-Fahrgastraum und eine behindertengerechte Toilette. Im vorderen Teil des Wagens schließen sich hinter dem Führerstand 1.-Klasse-Sitzplätze an. Am anderen Wagende sind der Dienstraum, Schaltschränke und 2.-Klasse-Sitzbänke vorgesehen. Der Doppelstock-Mittelwagen verfügt über eine etwas andere Innenaufteilung und wird als kombiniertes 1./2.-Klasse- und als reines 2.-Klasse-Fahrzeug geliefert. Es erhält an einem Wagende ebenfalls Rollstuhl- und Kinderwagenabstellmöglichkeiten. Am anderen Wagende sind der Apparate-

Legende: AKB – Altona-Kieler Eisenbahn; Hersteller: Ort der Waggonfabrik; <sup>+) Einzelwagen der jeweiligen Wageneinheiten, NME – Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, LBE – Lübeck-Büchener Eisenbahn</sup>



D 560 Berlin – Ave am 13. Juli 1974 im Bahnhof Ave (Sachs) mit zwei Gliederzügen, in denen sich 1 240 Sitzplätze befinden.

Foto: Meyer

bzw. Schaltraum und die Toiletten untergebracht. Bequeme Sitze und eine Innenverkleidung aus Plastikformteilen sorgen für ein insgesamt zeitgemäßes Design. Sämtliche Fahrzeuge sind mit Türautomatik ausgerüstet, die das zentrale und individuelle Öffnen bzw. Schließen bei Verkehrshalten ermöglicht. Lautsprecheranlagen innerhalb der Wagen und von außen sichtbare Zugzielanzeigen sorgen für die Fahrgastinformation. Aber besonders augenfällig ist die veränderte Außenform. Im Oberstock kam ein breiteres Profil zur Anwendung. Es entspricht dem der SBB-Doppelstockwagen und

ermöglicht ein wesentlich bequemes Sitzen im Oberstock, da der Seitenwandwinkel entschärft wurde (siehe Seite 8 Mitte). Summa summarum wird der Waggonbau Görlitz einen Doppelstock-Einzelwagen herstellen, der die neuesten Erkenntnisse im Wagenbau berücksichtigt und dem »Doppelstöckigen« eine gesamtdeutsche Perspektive gibt.

### Das aktuelle Produktionsprogramm

Am 2. April 1992 vereinbarten die Deutsche Bundesbahn und der Waggonbau Görlitz die Lie-

#### An die DR ausgelieferte Doppelstockwagen

Jahr	DBz	DBv	DGB	DGR	DBm	DBmu	DBmq
1952	-	36	-	-	-	-	-
1953	-	40	-	-	-	-	-
1954	-	100	-	-	-	-	-
1955	24	40	-	-	-	-	-
1956	-	48	-	-	-	-	-
1957	-	60	5	1	-	-	-
1958	-	-	35	-	-	-	-
1959	-	-	45	-	-	-	-
1960	-	-	80	4	-	-	-
1961	-	40	-	-	-	-	-
1962	-	76	-	-	-	-	-
1968	-	28	-	-	-	-	-
1969	-	56	-	-	-	-	-
1970	-	68	110	-	-	-	-
1971	-	12	45	-	-	-	-
1972/73	-	4	-	-	2	-	-
1974	-	-	-	-	-	5	10
1977	-	-	-	-	-	49	-
1978	-	-	-	-	-	61	-
1979	-	-	-	-	-	20	20
1986	-	-	-	-	-	75	25
1987	-	-	-	-	-	20	-
1988	-	-	-	-	-	60	20
1990	-	-	-	-	-	75	25
1991	-	-	-	-	-	85	20
Summe	24	608	320	5	2	450	120

#### Hinweise und Gattungsschlüssel

Die Wagen der kompletten Einheiten sind einzeln berücksichtigt. Es bedeuten: D – Doppelstock, B – 2. Klasse, v – vierteilig, u – Leitungswagen für Wendezug q – incl. Steuerwagenabteil, m – länger als 24 m, z – zweiteilig DGB – Doppelstockgliederzug, DGR – Doppelstockbufettwagen

# DIE IDEALE SPUR

ZWÖLF MILLIMETER 1:120

Sie als Kenner wußten es schon lange:  
BERLINER TT-BAHNEN bürgt für anerkannte Qualität –  
... bei Preisen, die nicht den Spaß verderben!

Berliner TT-Bahnen Zeuke  
Eilzugwagen  
Bauart E30 der DRG TT

Im guten Fachgeschäft!

## BERLINER TT-BAHNEN

DIE IDEALE SPUR