

Die ab 1970 ausgelieferten fünfteiligen Doppelstock-Gliederzüge, Gattungszeichen DGBge, unterschieden sich neben anderen konstruktiven Änderungen und Verbesserungen vor allem darin, daß diese Gliederzüge in verschiedenen Varianten gebaut wurden, nämlich mit und ohne Steuerleitungen für den Wendezugbetrieb bzw. auch mit Wendezugseinrichtung ausgestattet, Gattungszeichen DBgqe.

Die nächste Generation vierteiliger Doppelstockzüge mit Wendezugsteuereinrichtung, die ab 1970 in Dienst gestellt wurden, unterschied sich von ihren Vorgängern ganz wesentlich dadurch, daß diese Züge auch im Wendezugbetrieb mit einer Diesel- oder E-Lok eingesetzt werden konnten. Dazu war der Spitzenwagen als sog. Steuerwagen ausgeführt. Von diesem führte durch den ganzen Zug eine Steuerleitung, die in eine 34polige Anschlußdose bzw. einen eben solchen Stecker am anderen Zugende mündete. Dort wurde die Lok mit zwei Steuerkabeln (ein zweites Kabel zur Kontaktsicherheit) mit dem Zug verbunden, Gattungszeichen DGBvqe.

Doppelstock-Einzelwagen

Durch Zusammenarbeit der Deutschen Reichsbahn, mit dem Institut für Schienenfahrzeuge, dem VEB Waggonbau Görlitz, der PKP sowie einigen anderen Betrieben in der damaligen DDR entstand der sogenannte Doppelstock-Standardwagen, der auf der Frühjahrsmesse 1972 in Leipzig erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und dort eine Goldmedaille erhalten hat.



Diese Doppelstock-Standardwagen, Gattungszeichen DBme, konnten auch mit Zusatzeinrichtungen für den Wendezugbetrieb ausgerüstet werden.

Weiterhin gab es u.a. auch Doppelstock-Standardwagen als kombinierte Sitz- und Büfett-Wagen.

Büfett-, Wirtschafts- oder auch Maschinenwagen waren Doppelstock-Einzelwagen für Doppelstock-Glieder-

züge, Gattung DGR, in denen keine Sitzabteile vorhanden waren, dafür jedoch Einrichtungen für die gastronomische Versorgung der Reisenden - einen Imbißraum, teilweise mit Tischen und Sitzgelegenheit ausgestattet bzw. eine Ausgabe für Speisen und Getränke.

In diesen Wagen waren auch die erforderlichen Küchen- und Vorratsräume vorhanden sowie ein Maschinenraum mit einem durch Dieselmotor angetriebenen Generator, der für den benötigten Strom für die Beleuchtung und alle anderen elektrischen Einrichtungen in den Doppelstock-Gliederzugwagen sorgte, da z. B. die Generatoren in den fünfteiligen Wagen der Bauart 1957 nicht für ausreichende Leistung ausgelegt waren, um alle diese Einrichtungen voll in Betrieb zu nehmen.

Als eine Art Kuriosum kamen auf der Stadtschnellbahn Schöna - Dresden Doppelstock-Züge mit gastronomischer Versorgung der Reisenden zum Einsatz. Am Ende eines Doppelstockzuges waren Tische und Bänke aufgestellt, an denen der Verzehr von einfachen Speisen und Getränken möglich war.

Allerdings folgte schon recht bald - etwa nach zwei Jahren - das Ende „dieser Herrlichkeit“, da sich einige der an der Strecke liegenden VEB-Betriebe bei der Deutschen Reichsbahn darüber beschwert hatten, daß einige ihrer Belegschaft gelegentlich in recht „angeheitertem“ Zustand an ihrem Arbeitsplatz ankamen.

Gepäckwagen für Doppelstockzüge

Zunächst waren den Doppelstock-Zügen und den Doppelstock-Gliederzügen normale Gepäckwagen beigelegt. Damit ergab sich jedoch zum Einen kein einheitliches Zugbild und zum Anderen war kein Übergang des Zugbegleitpersonals zwischen Gepäckwagen und Gliederzug möglich, da die Übergänge an der Stirnseite der Wagen in unterschiedlicher Höhe angeordnet waren.

Um dem abzuweichen, wurden ab 1959 bzw. 1960 vom RAW Delitzsch Gepäckwagen, Gattungszeichen DDg, entwickelt bzw. bereits ausgeliefert, die ihrer äußeren Form nach dem Wagentyp der Doppelstock-Gliederzüge entsprachen, im Innenraum jedoch nur einstöckig aufgebaut waren.

Als Weiterentwicklung verließen dann ab 1961 solche Gepäckwagen das RAW Delitzsch, die auf jeder Längsseite des Wagens mit jeweils zwei Laderaumtüren ausgestattet waren, Gattungszeichen DDg(e).

Allerdings waren diese Gepäckwagen für Doppelstockzüge bereits bis zum Ende der 1980er Jahre von der Deutschen Reichsbahn ausgemustert worden.