

TT-Reisezugwagenset



„Salonwagenzug der DDR-Regierung“

Die Lokomotiven 118 050 und 118 052 verlassen mit dem DDR-Regierungszug als „Staatsfahrt Stufe III“ am 9. Juni 1983 Jena in Richtung Saalfeld. Auf Einladung des Außenministers der DDR, Oskar Fischer, besuchte das Diplomatische Corps verschiedene Orte in Thüringen.

Bildautor: Werner Drescher

„Salonwagenzug der DDR-Regierung“

Von Ende der 1960er bis Anfang der 1970er Jahre entstand der komplette Neubau-Zug, den schon immer etwas Besonderes, Geheimnisvolles umgab.

Bespannt mit zwei Diesellokomotiven V180, bestehend aus insgesamt 25 Reisezugwagen (ohne Verstärkungswagen), als besonderes Merkmal versehen mit einem messingfarbenem Staatswappen und der Eigentumsbezeichnung „DR“, welche erhaben angebracht war. In dunkelgrünem Farbton lackiert, mit einem grauen Dach und der Gattungsbezeichnung „Salon“ versehen; das war der Regierungszug der DDR.

Nur wenige haben diesen Zug „live“ gesehen. Bei seinen verschiedenen Einsätzen war oberste Sicherheit geboten. So wurden jeweils ein Vor- und ein Nachzug bei der höchsten Sicherheitsstufe I eingesetzt, die benötigten Bahnsteige in den angefahrenen Bahnhöfen wurden frühzeitig abgesperrt, die „normalen“ Reisenden mussten während der Durchfahrt der Züge in den Bahnhofshallen und Warteräumen aushalten.

Doch jetzt können Sie sich, mit insgesamt drei einzelnen 3er Sets, einen Teil dieses Zuges auf Ihre heimische Modellbahnanlage holen. In den Jahren 2017 bis 2019 wird dieser Salonwagenzug dann Schritt für Schritt wachsen.

Bei allen Reisezugwagen dieser Sets sind Änderungen an den Oberteilen, den Seitenfenstern und den Inneneinrichtungen erfolgt. Alle Einzelwagen der Sets sind komplett bedruckt, auch mit dem Staatswappen sowie dem DR-Eigentumsmerkmal. Diese liegen aber zusätzlich für alle Wagen auch in Form von Ätzteilen bei, die Sie gerne bei Bedarf selber anbringen können.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit „Ihrem“ Regierungszug.

Ihr Team von TILLIG Modellbahnen

„Salonwagenzug der DDR-Regierung“

Das für 2019 in der Nenngröße TT veröffentlichte Set 01808 Reisezugwagenset „Salonwagenzug 3“ der DR, Ep. IV setzt sich aus je einem Salonwagen B mit Küche, Salonspeisewagen mit Küche und einem Maschinen-Gepäckwagen zusammen.

Vorbilder:

Alle Wagen sind Bestandteil des ab 1968 neu gebauten Regierungszuges. Diese Fahrzeuge basierten auf den Reisezugwagen Typ Y. Fast alle Fahrzeuge sind mit Wechseldrehgestellen für Breitspur gebaut worden. Daher gibt es auch die gegenüber den reinen normalspurigen Y-Wagen abweichenden Zugschlußbleuchtenanordnung (zwei oben liegende und eine rechts unten liegende Zugschlußleuchte), wie sie für den Einsatz auf Strecken der SZD vorgeschrieben sind.

Dieses Set enthält den Salonwagen B mit Küche 61 50 89-80 010-1, den Salonspeisewagen mit Küche 61 50 88-80 053-2, sowie den Maschinen-Gepäckwagen 61 50 92-80 203-7.



Diesem Set liegt ein 6teiliger Figurensatz bei.



Handmuster

Der DDR-Regierungszug (Neubau)

Im Jahr 1964 wurden erstmals technische Forderungen für einen Neubau des Regierungszuges der DDR auf der Basis der zu diesem Zeitpunkt gebauten Reisezugwagen des Typs B aufgestellt, um die bisher verwendeten Altbau-Salonwagen ablösen zu können. Aus diesem Programm entstanden im Jahr 1966 lediglich ein Salonwagen A und der Beiwagen zum Salonwagen A durch Umbau von zwei Reisezugwagen des Typs B, die zunächst noch gemeinsam mit den Altbaufahrzeugen eingesetzt wurden. 1969 wurde der Neubauzug dann komplett auf Basis der Y-Wagenbauart mit einer Länge über Puffer von 24.500 mm fertig gestellt. Kennzeichnend für diese Bauart (ebenso für die Vorläuferbauart B) waren die hohen Wagendächer, die sich von der erforderlichen Abteilhöhe in Schlafwagen ableiteten und bei allen Wagen dieses Typs verwendet wurden. Für jeden Verwendungszweck wurde eine gesonderte Konstruktion erstellt, weshalb es nur einen oder maximal zwei baugleiche Wagen pro Typ im DDR-Regierungszug gab.

Die Lieferung von 1969 umfasste 21 Wagen unterschiedlicher Art, vom Salonwagen über Speisewagen, Küchenwagen, Nachrichtenwagen und Maschinen-/Gepäckwagen bis hin zum Autotransportwagen. Zwei weitere Fahrzeuge kamen 1971 (ein weiterer Maschinen-/Gepäckwagen auf Basis eines Modernisierungswagens) und 1973 (ein umgebauter Kühlwagen) dazu. 1984 wurden noch vier neu im RAW Halberstadt gebaute Verstärkerwagen mit je 60 Sitzplätzen in 10 Abteilen in Dienst gestellt. Diese Wagen entsprachen weitgehend den normalen 1. Klasse-Wagen der Gattung Ame auf Basis des Typs Z2 mit einer Länge über Puffer von 26.400 mm und flacheren Dächern als beim Typ Y.

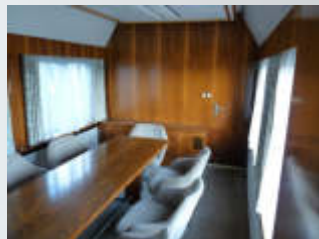
Die außergewöhnliche Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und Ausstattungsvarianten der Regierungswagen bot vielfältige Einsatzmöglichkeiten, ähnlich einem rollenden Konferenztour. Die Salonwagen A (Wagen 60 50 89-40 006-9 von 1966 und 60 50 89-40 008-5 von 1969, zusammen mit je einem Beiwagen für das Begleitpersonal) waren den höchsten Repräsentanten, also dem 1. Sekretär bzw. Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzenden des Staatsrats (bis 1971 Walter Ulbricht, danach Erich Honecker) und dem Vorsitzenden des Ministerrats der DDR vorbehalten.

Zusätzlich wurden 1969 drei Salonwagen B vom Waggonbau Bautzen geliefert: Wagen 60 50 89-40 009-3 und 60 50 89-40 010-1 jeweils mit Küche und 60 50 89-40 011-9 ohne Küche. Grundsätzlich wurden sowohl die Salonwagen A als auch die Salonwagen B als Schlafwagen mit Besprechungssalon konzipiert. Während die Salonwagen A nur für zwei Fahrgäste in entsprechenden Großabteilen, mit einem Arbeitsraum und einem Abteil für einen Begleiter ausgelegt wurden, boten die Salonwagen B neben zwei Großabteilen noch zwei (bei Wagen mit Küche) bzw. drei (Wagen ohne Küche) Zweibettabteile für weitere Mitreisende. Wegen der zusätzlichen Schlafabteile und der Küche wurden die Großabteile und der Salon etwas kleiner dimensioniert als bei den Salonwagen A, die ohne Küche gebaut wurden.

Dem gebotenen Komfort tat das allerdings keinen Abbruch. Die Großabteile wurden mit einer klappbaren Bettcouch mit Bettkasten, Schreibtisch mit Safe, Schrank und je zwei Polstersesseln ausgestattet. Zwischen beiden Großabteilen wurde ein Waschraum mit zwei Waschbecken, großem Spiegel, WC und Dusche installiert. Die weiteren Schlafabteile wurden mit je zwei Schlaflagern, Garderobe und Waschbeckenschrank mit Spiegel eingerichtet.

Eine ausklappbare Schreibplatte deckt das Waschbecken ab. Auch diese Abteile verfügen über Safes.

Der gediegene Eindruck der Inneneinrichtung wird durch Edelholzfurniere in Schlafräumen, Einstiegsräumen, Seitengängen und Salon unterstrichen, wobei nicht nur jeder Wagen sein eigenes Design durch die verwendeten Hölzer erhielt, sondern sogar die einzelnen Abteile jedes Wagens individuell durch unterschiedliche Furnierung gestaltet wurden. Die Salons bekamen Tische mit jeweils sieben Polstersesseln und einen Musikschränk und wurden mit Fallfenstern versehen, die fast bis zur Fensterunterkante heruntergelassen werden können. Die Küche mit vierflammigem Gasherd, Kühlschrank und Spüle ermöglichte die unabhängige Versorgung der Fahrgäste.



Für die gastronomische Betreuung der Fahrgäste des Regierungszuges wurden 1969 insgesamt vier Speisewagen und ein Küchenwagen gebaut. Zwei Salonspeisewagen verfügten über eine vollständig ausgerüstete Küche (Wagen 60 50 88-40 053-2 und 60 50 88-40 054-0), die beiden anderen (60 50 88-40 055-7 und 60 50 88-40 056-5) hingegen nur über eine Anrichte, sie wurden gemeinsam mit dem Küchenwagen 60 50 88-40 057-3 vor allem bei den großen Staatsfahrten eingesetzt.

Während die beiden Salonspeisewagen ohne Küche und der Küchenwagen vom Waggonbau Görlitz gebaut wurden, entstanden die beiden Salonspeisewagen mit Küche beim VEB Waggonbau Bautzen unter Verwendung von Rohbau-Wagenkästen aus dem laufenden Lieferprogramm von Reisezugwagen des Typs Y für die tschechoslowakische Staatsbahn ČSD. Im Gegensatz zu den Salonspeisewagen ohne Küche und dem Küchenwagen waren die Speisewagen mit Küche nicht auf dem russischen Breitspurnetz einsetzbar.

Alle Salonspeisewagen des Regierungszuges verfügten über einen großen Gastraum ohne fest eingebautes Mobiliar. Tische und Stühle konnten flexibel entweder im üblichen Speisewagen-Modus mit einzelnen Tischen oder als große Tafel mit in der Mitte zusammengestellten Tischen und jeweils dazugehörigen Stühlen aufgestellt werden. Die Wagen konnten so auch für andere Zwecke, z. B. als Konferenzräume genutzt werden. Die Salonspeisewagen mit Küche boten bei Aufstellung von 6 Einzeltischen mit je 5 Stühlen 30 Plätze, bei Aufstellung als Tafel mit 6 Tischen 26 Plätze. In regelmäßigen Abständen waren an den Seitenwänden Drucktasten angebracht, um den Kellnerservice anzufordern.

Auch die Salonspeisewagen boten ein gediegenes Ambiente mit Edelholzfurnieren an den Wänden und Scheibengardinen an den Fenstern. Der Küchentrakt der Wagen 60 50 88-40 053-2 und 60 50 88-40 054-0 war 8540 mm lang und verfügte über einen sechsflamigen Propangasherd mit Backröhre, Arbeitstisch, Spülbecken, Handwaschbecken, Warmhaltebecken und Wärmeschränk, Kühl- und Gefrierschränk und Schränke zur Unterbringung von Geschirr, Besteck, Tischwäsche und Musikgeräten. In der Küche konnten sowohl einfache Gerichte als auch mehrgängige Menüs zubereitet werden.

Komplette Neukonstruktionen waren die beiden Salon-Maschinen-/Gepäckwagen mit den Nummern 60 50 92-40 203-7 und 60 50 92-40 204-5, die der Waggonbau Niesky 1969 für

den Regierungszug der DDR fertigte. Sie dienten neben der Lademöglichkeit für Gepäck und sperrige Güter vor allem der Energieversorgung des Zuges, insbesondere während der Standzeiten ohne Fremdstrom-Anschluss.



In die Wagen wurde je ein 90 kW-Dieselelektroaggregat, abgeleitet aus dem Fahrmotor einer Rangierlok, mitsamt Kühleinrichtung und Schaltschrank eingebaut. Die Verbrennungsluft für den Dieselmotor konnte durch die Wagenseitenwand von außen oder bei starkem Frost aus dem Maschinenraum angesaugt werden. Die Dieselabgase wurden durch einen Schalldämpfer über das Dach ausgeblasen. 1200 Liter Kraftstoff-Vorrat reichten für eine Betriebszeit von 26 Stunden mit oder 40 Stunden ohne Heizkesselbetrieb. Im Maschinenraum befinden sich weiterhin Werkbänke mit Schraubstock, Tischbohrmaschine und Schleifbock sowie ein Ersatzteilschrank.

Der Gepäckraum befindet sich etwa in Wagenmitte und ist durch auf beiden Wagen-Längsseiten angebrachte, vierflügelige Falttüren mit klappbarer Ladestütze zu be- und entladen. Im

Gepäckabteil wurden für das technische

Begleitpersonal ein Klappptisch für fünf Personen, ein Geräte- und Kleiderschrank, ein zweiflammiger Propangaskocher und ein Spülbecken eingebaut. Ein weiteres Personalabteil ist als Schlafabteil mit vier Betten (jeweils zwei gegenüber an den Wänden angeordnet) eingerichtet. Das Dienstabteil wurde mit Liege, Schreibtisch und Kleiderschrank ausgestattet, zudem verfügte es über ein Rundfunkgerät und über eine Sende- und Empfangsanlage für den Funkbetrieb inklusive Betriebs- und Aufzeichnungstechnik. Eine 6 Meter lange Antennenanlage ist als Glasfiterstab auf dem Dach montiert. Ein Zugführerabteil wurde mit Schaltschrank, Überwachungsinstrumenten und Ruftafel eingerichtet und bot zudem eine klappbare Liege für Ruhezeiten.



Auch bei den Maschinen-/Gepäckwagen sind alle Räume (ausgenommen Lade- und Maschinenraum), Eingangs- und Seitengangbereiche mit Edelholz furniert und vermitteln ein ebenso gediegenes Ambiente wie die Salon- oder Speisewagen. Bei Fahrten des Regierungszuges in voller Länge von bis zu 15 Wagen, also insbesondere bei den großen Staats- und Repräsentationsfahrten wie etwa bei den Fahrten zu den Treffen von Bundeskanzler Willy Brandt und dem Vorsitzenden des DDR-Ministerrats Willi Stoph 1970, oder zur KSZE-Abschlusskonferenz in Helsinki 1975, kamen stets beide Maschinengepäckwagen (je einer an jedem Zugende) zum Einsatz, um eine reibungslose Stromversorgung unter allen Betriebsumständen zu gewährleisten. Bei Einsätzen kleinerer Verbände aus dem Regierungszug-Park genügte gelegentlich auch ein einzelner Maschinen-/Gepäckwagen.

In den 1980er Jahren war die Zeit der großen internationalen Staatsfahrten des Regierungszuges vorbei. Nunmehr kamen die komfortablen Fahrzeuge hauptsächlich für Fahrten des diplomatischen Korps, z. B. zur alljährlichen Staatsjagd oder bei Kulturfahrten, zum Einsatz.

Bei diesen Fahrten waren deutlich mehr Personen zu befördern als bei klassischen Staatsfahrten der Nomenklatura mit dem dafür erforderlichen Personal. Deshalb wurden ab 1984 die neu gebauten Abteil-Sitzwagen als zusätzliche Verstärkerwagen eingesetzt.

Im Rahmen der politischen Umbrüche in der DDR wurde der Regierungszugpark bereits im Herbst 1989 aufgelöst und die Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn zur touristischen Vermarktung übergeben. Unter dem Slogan „Reisen wie die roten Preußen“ wurden die Regierungsfahrzeuge ab 1990 deutschlandweit und auch international bei Sonderfahrten eingesetzt. Aus den vielfältigen Fahrzeugen des Regierungszuges wie auch der Führungszüge der Ministerien für Verkehrswesen und Nationale Verteidigung konnten sowohl ganze Zugarnituren zusammengestellt als auch Wagen im Einzellauf gechartert werden. Auch die DB AG vermarktete die Regierungsfahrzeuge als „Sonderwagen“ für Feiern ebenso wie für Firmenveranstaltungen. Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h waren die Regierungs-Salonwagen recht freizügig einsetzbar und konnten in fahrplanmäßige Züge eingestellt werden.

Zu diesen Sonderwagen, die sogar einzeln gechartert werden konnten, gehörten unter anderem die beiden Salonwagen B mit Küche, die inzwischen die Betriebsnummern 61 80 89-80 009-7 und 61 80 89-80 010-5 und das Gattungszeichen WGS 839.1 erhalten hatten, die Salon-Speisewagen mit Küche, inzwischen unter den Betriebsnummern 61 80 88-80 053-6 und 61 80 88-80 054-4, Gattungszeichen WGS 834.1, sowie die Maschinen-/Gepäckwagen mit den letzten Betriebsnummern 61 80 92-80 203-1 und 61 80 92-80 204-9 und dem Gattungszeichen WGS 844.1.

Waren die Salonwagen naturgemäß eher für exklusive Privatfahrten attraktiv, wurden die Speisewagen häufig auch für Ausstellungen, Konferenzen oder sonstige Events verwendet. Die Maschinen-/Gepäckwagen waren nicht zuletzt als netzunabhängige Energiespender beliebt und liefen z. B. für die Deutsche Eisenbahnreklame DER bei Einsätzen der „Show-Train“-Garnituren der DER für Firmen-Repräsentationen und Ausstellungen mit.

Ab Mitte der 1990er Jahre wurden die Regierungsfahrzeuge nach und nach aus dem Verkehr gezogen und ausgemustert. Nicht zuletzt die schrittweise Umstellung der Fernverkehrszüge auf Wendezugarnituren schränkte der Vercharterung einzelner Sonderwagen, die in planmäßigen Zügen eingestellt wurden, immer weiter ein. Außerdem liefen die Untersuchungsfristen der Wagen aus, weitere Hauptuntersuchungen wurden angesichts geschwundener Vermarktungsmöglichkeiten nicht mehr durchgeführt. Die Verstärkungswagen waren noch eine Zeitlang als Reservefahrzeuge im normalen Zugdienst als 1. Klasse-Wagen eingesetzt, schieden jedoch im Laufe des Jahres 1998 aus dem Betriebsbestand aus. Die DB AG bemühte sich, die noch in ihrem Bestand befindlichen Regierungswagen an Interessenten ins Ausland zu verkaufen, stieß damit aber in der Öffentlichkeit auf Ablehnung, nachdem ein Artikel über den geplanten Export in der Presse erschienen war. Daraufhin verfügte die DB zunächst, dass die Wagen weder verkauft noch verschrottet werden durften. Allerdings wurden sie auch nicht mehr unterhalten, und viele wurden Opfer zunehmender Vandalisierung.

Die Einsätze der Salonwagen B mit Küche endeten 1996/97. Der 61 80 89-80 009-7 wurde zunächst für das DB Museum reserviert und in Nürnberg hinterstellt. Der 61 80 89-80 010-5 verblieb im Wagenwerk Delitzsch. Beide Fahrzeuge sollten im Rahmen einer Kooperation zwischen dem DB Museum und der Dampf Plus GmbH aufgearbeitet und eingesetzt

werden. Diese Pläne zerschlugen sich jedoch und die Wagen wurden nach mehreren Zwischenstationen von Axel Zwingenberger erworben und 2006 nach Lutherstadt Wittenberg überführt. Als Bestandteil der Sammlung Historischer Schienenfahrzeuge sind sie seit 2008 als Kulturdenkmale in die Denkmalliste des Landes Sachsen-Anhalt eingetragen und werden durch die Stiftung Kultur auf Schienen in der Deutschen Stiftung Denkmalschutz betreut.

Ein ähnliches Schicksal widerfuhr den beiden Salon-Maschinen-/Gepäckwagen 61 80 92-80 203-1 und 61 80 92-80 204-9 und dem Salonspeisewagen mit Küche 61 80 88-80 054-4, die sich seit 2006 ebenfalls in der denkmalgeschützten Sammlung Historischer Schienenfahrzeuge in Lutherstadt-Wittenberg befinden.

Der Salonspeisewagen mit Küche 61 80 88-80 053-6 wurde Ende 1997 nach Ausmusterung an die Kommunalvereinigung Europaregion Pomerania e.V. in Pasewalk gemeinsam mit einigen weiteren Wagen aus den Regierungs- und Führungszügen der DDR abgegeben, zur Nutzung als stationäre Hotelwagen. Er erhielt einen Außenanstrich in Pink, die Inneneinrichtung blieb im Wesentlichen original. Während einige der von der DB AG an die Pomerania übergebenen Regierungs- und Führungszugwagen inzwischen an andere Betreiber verkauft und abtransportiert wurden, verblieb der Salonspeisewagen 61 80 88-80 053-6 weiterhin als ortsfeste gastronomische Einrichtung am Lokschuppen in Pasewalk.

Axel Zwingenberger, 2019

Quellen:

Bossig, Klaus: Regierungszüge der DDR, EK-Verlag 2001

Dießner, Thomas: Die Salonwagen bei der Deutschen Reichsbahn Heft 2, Regierungszug, DIE-Archiv Eigenverlag 1998/1999

Ausblick 2020

2020 wird das Projekt *„Salonwagenzug der DDR-Regierung“* mit einem vierten Set weiter geführt:

Reisezugwagenset „Salonwagenzug 4“ der DR

Dieses Set besteht aus den Fahrzeugen:

Salonspeisewagen mit Küche (61 50 88-80 054-0)

Salonschlafwagen mit Tagesraum (61 50 70-80 105-0)

Funkmesswagen (61 50 70-80 161-3).

Bei allen Reisezugwagen dieses Sets wurden die bestehenden Oberteile, die Seitenfenster und die Inneneinrichtung geändert. Bei der Umsetzung ins Modell ist aber dennoch mit geringen Kompromissen zu rechnen.

Übrigens: Mit jedem gekauften Set unterstützen Sie den Aufbau und Erhalt der Originale. Einen Betrag von 10,00€ vom Verkaufserlös jedes Sets werden wir daher der „Stiftung Kultur auf Schienen“ spenden.