

# HO-Reisezugwagenset



## „Salonwagenzug der DDR-Regierung“

Die Lokomotiven 118 050 und 118 052 sind mit dem DDR-Regierungszug als „Staatsfahrt Stufe III“ am 10. Juni 1983 auf der Saalebahn bei Göschwitz unterwegs. Auf Einladung des Außenministers der DDR, Oskar Fischer, besuchte das Diplomatische Corps verschiedene Orte in Thüringen.

Foto: Detlef Hommel

## „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

## „Salonwenzug der DDR-Regierung“

Das für 2020 in der Nenngröße H0 veröffentlichte Set 70048 Reisezugwagenset „Salonwenzug 4“ der DR, Ep. IV setzt sich aus einem Salonspeisewagen mit Küche, einem Maschinen-Gepäckwagen und einem Verstärkungswagen zusammen.

Vorbilder:

Alle Wagen sind Bestandteil des ab 1968 neu gebauten Regierungszuges. Die meisten 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 Zugschlußleuchtenanordnung (zwei oben liegende und eine rechts unten liegende Zugschlußleuchte), wie sie für den Einsatz auf Strecken der SZD vorgeschrieben sind.

Dieses Set enthält den Salonspeisewagen mit Küche 61 50 88-80 054-0, den Maschinenwagen 61 50 92-80 204-5, sowie den Verstärkungswagen 51 50 10-40 319-1.



## 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 Sitzabteilen in Dienst gestellt.

Die außergewöhnliche Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und Ausstattungsvarianten der Regierungswagen bot vielfältige Einsatzmöglichkeiten, ähnlich einem rollenden Konferenzhotel. Für die gastronomische Betreuung der Fahrgäste 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.

Wie alle Wagen des Regierungszuges boten die Salonspeisewagen ein gediegenes Ambiente mit Edelholz furnieren 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 Wärmeschrank, Kühl- und Gefrierschrank 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 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 Schaubstock, 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 Klapptisch 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)

eingerrichtet. 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 Glasfaserstab 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, 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.

Um die Kapazität des Regierungszuges auch für solche Tagesfahrten zu vergrößern, wurden 1984 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. Geändert wurde die Inneneinrichtung: es wurden andere Sitzbezüge (beige-bräunlich statt grün) verwendet und die Wände und Decken mit Furnier verkleidet. Scheiben- und Übergardinen an den Fenstern vervollständigten den Look im Regierungszugstil. Die Wagen wurden ebenfalls als Gattung Ame (nicht Salon!) wie ihre „zivilen“ Pendant eingereiht und bekamen die Betriebs-

nummern 51 50 10-40 319-1 bis 51 50 10-40 322-5. Im Gegensatz zu den meisten Wagen des Neubau-Regierungszuges, die für 160 km/h zugelassen waren, betrug ihre Höchstgeschwindigkeit nur 140 km/h.

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 Zuggarnituren zusammengestellt als auch Wagen im Einzellauf gechartert werden. Auch die DB AG bot die Regierungsfahrzeuge als „Sonderwagen“ für Feiern ebenso wie für Firmenveranstaltungen an. Mit ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h waren die Regierung-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 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. Auch die Verstärkerwagen standen zur Vercharterung zur Verfügung.

Die Speisewagen wurden wegen ihrer großen, offenen Innenräume 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 Wendezuggarnituren schränkte der Vercharterung einzelner Sonderwagen, die in planmäßige Züge 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, liefen aber häufig auch in Sonderzügen, gerne auch mit Dampflokbespannung. Sie 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.

Fast alle Regierungswagen waren in der Gattung „Salon“ bzw. „WGS“ eingereiht. Das galt nicht für die Verstärkerwagen, die bis 1997 als Reihe Am 848.1 und danach noch als Am 201.3 bezeichnet waren, mithin als normale 1. Klasse-Wagen, die auch an den Außenwänden die Klassenbezeichnung „1“ trugen. Somit war in der Statistik nicht offen erkennbar, dass es sich um Regierungsfahrzeuge handelte, die eigentlich zu schützen gewesen wären. Ihre letzten Betriebsnummern lauteten 51 80 10-40 319-5 bis 51 80 10-40 322-9.

Nach der Außerbetriebnahme wurde der Wagen 51 80 10-40 322-9 im DB-Werk Wittenberge (Prignitz) abgestellt, wo seine Fenster ausgebaut wurden, so dass Wind und Wetter die Inneneinrichtung beschädigten. Er wurde daraufhin in Brandenburg an der Havel verschrotet. Die verbliebenen drei Regierungs-Verstärkerwagen 51 80 10-40 319-5, 51 80 10-40 320-3 und 51 80 10-40 321-1 wurden im Jahre 2000 en bloc nach Kuba verkauft und dorthin abtransportiert. Somit waren diese Fahrzeuge neben dem Kühlwagen die einzigen DDR-Regierungs- bzw. Führungszugwagen der Neubauserien, die nicht museal erhalten wurden. Die Einsätze der meisten Regierungszugwagen endeten 1996/97, so auch die der Speisewagen und der Salon-Maschinen-/Gepäckwagen, von denen der 61 80 92-80 204-9 zunächst für das DB Museum reserviert und in Nürnberg hinterstellt wurde. Er sollte, gemeinsam mit einer Reihe anderer Regierungs- und Führungszugwagen, im Rahmen einer Kooperation zwischen dem DB Museum und der Dampf Plus GmbH aufgearbeitet und eingesetzt werden. Diese Pläne zerschlugen sich jedoch; 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. Auch der Salon-Maschinen-/Gepäckwagen 61 80 92-80 203-1 und der Salonspeisewagen mit Küche 61 80 88-80 054-4 befinden sich seit 2006 in der denkmalgeschützten Sammlung Historischer Schienenfahrzeuge in Lutherstadt-Wittenberg. Der andere Salonspeisewagen mit Küche 61 80 88-80 053-6 kam Ende 1997 zur Kommunalvereinigung Europaregion Pomerania e.V. in Pasewalk, wo er als stationäre gastronomische Einrichtung genutzt wird.

Axel Zwingenberger, 2019

Quellen:

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

Bilder (5): Sammlung Bossig, Klaus

Dießner, Thomas: Die Salonwagen bei der Deutschen Reichsbahn Heft 1 und 2, Regierungszug, DIE-Archiv Eigenverlag 1998/1999

**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.**