

# 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 2020 in der Nenngröße TT veröffentlichte Set 01003 Reisezugwagenset „Salonwagenzug 4“ der DR, Ep. IV setzt sich aus einem Salonspeisewagen mit Küche, einem Salonschlafwagen mit Tagesraum und einem Nachrichtenzugwagen 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 Zugschlußbleuchtenanordnung (zwei oben liegende und eine rechts unten liegende Zugschlußbleuchte), 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 Salonschlafwagen mit Tagesraum 61 50 70-80 105-0 sowie den Nachrichtenzugwagen 61 50 70-80 161-3.



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 Neubaugzug 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 Ambien-

te 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 sechsflammigen 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.



Eine Art Zwitter aus Schlafwagen und Salonwagen war der Salonschlafwagen mit Tagesraum mit der Nummer 60 50 70-40 105-0, gefertigt 1969 vom Waggonbau Görlitz. Dieser Schlafwagen wurde mit sechs Einbettabteilen, einem WC mit Dusche und einem Dienstabteil ausgerüstet. Auch dieses Fahrzeug wurde in den Innenräumen mit Edelholzdekor versehen.



Die Abteilgröße entsprach mit 2080 mm Länge den Regierungsschlafwagen mit acht Schlafabteilen (Wagen 60 50 70-40 106-8 bzw. Beiwagen zum Salonwagen B Nummer 60 50 70-40 109-2) und konnte etwas größer als bei einigen anderen Regierungszug-Schlafwagen ausgelegt werden, die neun Schlafabteile aufwiesen. Äußerlich zeigt sich diese abweichende Ausstattung durch die paarweise Fensteranordnung mit größeren Zwischenräumen zwischen jedem zweiten Fenster der Schlafabteile.

Die Ausstattung mit Einbettabteilen weist darauf hin, dass der Wagen eher höherrangigen Gästen vorbehalten war als die Schlafwagen mit Zweibettabteilen, ebenso der Tagesraum, der anstelle zweier weiterer Schlafabteile am Nichthandbremsende angeordnet war. Dieser Tagesraum nahm die gesamte Innenbreite des Wagens ein und entsprach den Salons in den Salonwagen hinsichtlich der Ausstattung. Mit 4185 mm Länge war er zwar kleiner als der Salon des Salonwagens A, aber größer als der der Salonwagen B. Im Gegensatz zu diesen Salonwagen verfügte der 60 50 70-40 105-0 aber weder über besondere Großabteile noch ein dazwischen angeordnetes Bad, auch eine Küche fehlte.

Der Waggonbau Görlitz stellte 1969 zwei Salon-Nachrichtenwagen fertig, die die Nummern 60 50 70-40 161-3 und 60 50 70-40 162-1 erhielten. Sie stellten die gesamte interne und externe Kommunikation des Salonwagenzuges sowohl während der Fahrt als auch im Stand sicher. Die dazu nötige nachrichtentechnische Ausrüstung lieferte der VEB Funk- und Fernmelde-Anlagenbau Dresden.

Von den Nachrichtenwagen aus wurde sowohl der interne Funk- und Fernspreverkehr im Zug ermöglicht, als auch die Verbindung des Zuges während der Fahrt zu externen Leitstellen durch UKW-Funksprechanlagen sichergestellt, beispielsweise, um Lage- und Standort-

meldungen an die Büros des Ministers für Verkehr, des Staatsratsvorsitzenden oder anderer Organe durchzugeben. Die Rufanlagen, Abteilautsprecher und Telefonanschlüsse in den Einzelabteilen wurden ebenso wie der Radio- und Fernsehempfang in den Salons über Fernmeldeleitungen per Steckverbindungen zwischen den Wagen durch die Nachrichtenwagen gesteuert.

Für die Außenkommunikation im Stand, z. B. mittels externer Telefonleitungen, Telex oder Übertragungsleitungen für Reportagezwecke, war ein Außenanschlusskasten in das Wagenuntergestell eingebaut. Unter dem Wagendach befand sich ein ca. 18 Meter langer Antennenraum mit Sende- und Empfangsantennen. Um bestmögliche Sende- und Empfangsbedingungen zu gewährleisten, bestand das Dach über dem Antennenraum aus glasfaserverstärktem Kunststoff.



Im Wagen waren ein Senderaum mit zwei Kurzwellensendern, ein Funkbetriebsabteil mit Depeschenschreibmaschinen und Lochstreifensendern als Fernschreibausrüstung und ein Chiffrierabteil angeordnet.

Weiterhin war ein Zugbeschallungsabteil, ein Fernsprechvermittlungsabteil sowie ein kleines Reportagestudio für die Übertragung von Informations- und Unterhaltungsprogrammen im Zug installiert.



Kochnische, Toilette und Aufenthaltsmöglichkeiten vervollständigten die Ausstattung der Wagen. Auch in den Nachrichtenwagen waren die Räume mit Edelholzfurnieren dekoriert.

Nach dem Einsatzende des DDR-Regierungszuges wurden die beiden Salon-Nachrichtenwagen entbehrlich. Zunächst wurde durch das Ministerium für Verkehr bzw. das Amt für Nationale Sicherheit (kurzzeitiger Nachfolger des Ministeriums für Staatssicherheit) der DDR ihre weitere Verwendung durch die DR bzw. die Nationale Volksarmee geprüft. Ab dem Frühjahr 1990 wurde der ehemalige Wagen 60 50 70-40 162-1 (zuletzt 61 50 70-80 162-1) von der DR als Messwagen für Funkmessungen im Eisenbahnnetz eingesetzt. 1991/92 erfolgte ein Umbau im Werk Delitzsch: statt des Fernsprechvermittlungsraums wurde ein Konferenzraum eingebaut, und im Sendeabteil wurde neue Messtechnik installiert. Zunächst wurde der Wagen blau-elfenbein lackiert, ab 2000 war er in blauer Farbe mit der Nummer 60 80 09-24 200-9 für Mannesmann-Arcor im Messdienst eingesetzt. Später wurde er wieder für die DB AG als Funkmesswagen eingesetzt, jetzt in der gelben Messwagen-Lackierung der DB AG.

Wagen 60 50 70-40 161-3 (zuletzt 61 50 70-80 161-3) war zunächst in Strausberg abgestellt und wurde 1991 dem Anlagen-Sicherungs-, Fernmelde- und Prozessautomatisierungstechnik-Werk Magdeburg als Bahndienstwagen zugeteilt, wo er als Reservefahrzeug diente. Er behielt seine grüne Lackierung, die alte Technik wurde allerdings ausgebaut.

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, außer den Salon-Nachrichtenwagen. 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 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 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. Die Speisewagen



wurden wegen ihrer großen, offenen Innenräume häufig auch für Ausstellungen, Konferenzen oder sonstige Events verwendet. Auch der Salonschlafwagen mit Tagesraum, nunmehr unter der Betriebsnummer 61 80 70-80 105-4, gehörte zu diesem Charterangebot.

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 planmäßigen Zügen eingestellt wurden, immer weiter ein. Außerdem liefen die Untersuchungsfristen der Wagen aus, weitere Hauptuntersuchungen wurden angesichts geschwundener Vermarktungsmöglichkeiten nicht mehr durchgeführt. Die Einsätze der meisten Regierungszugwagen endeten 1996/97.

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.

Von den DR-Salonwagen wurde der Salonschlafwagen mit Tagesraum 61 80 70-80 105-4 dem DB Museum übergeben, zunächst in Nürnberg hinterstellt und schließlich im DB Museums-Standort Koblenz-Lützel gemeinsam mit einigen Vorkriegs-Salonwagen ausgestellt. Dort kann man die Ausstattungen der Altbausalonwagen mit der dieses DDR-Regierungszugwagens vergleichen.

Die anderen noch bei der DB verbliebenen Regierungs- und Führungszugwagen der DDR sollten ab 2001 im Rahmen einer Kooperation zwischen dem DB Museum und der Münchner 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 ist ein Großteil der Fahrzeuge seit 2008 als Kulturdenkmal in die Denkmalliste des Landes Sachsen-Anhalt eingetragen und wird durch die Stiftung Kultur auf Schienen in der Deutschen Stiftung Denkmalschutz betreut. Auch der Salonspeisewagen mit Küche 61 80 88-80 054-4 befindet sich seit 2006 in dieser Sammlung. 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.

Der ehemalige Salon-Nachrichtenwagen 61 50 70-80 161-3 wurde nach einigen Jahren als Reservefahrzeug in Magdeburg außer Dienst gestellt. Er befindet sich heute in Aschersleben. Der aus dem Salon-Nachrichtenwagen 61 50 70-80 162-1 entstandene Funkmesswagen ist auch heute noch als letzter ehemaliger DDR-Regierungswagen regelmäßig auf dem Netz der DB im Einsatz.

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.**