

Einheitsklasse fürs Volk

ARNOLDS neue Rekowagen

Vorbild

Auch die DR in der DDR stand vor einem ähnlichem Problem wie die DB: Die Personenwagen für den Nahverkehr waren im Krieg heruntergewirtschaftet worden und man stand vor der Frage, die Fahrgestelle der Wagen weiter zu nutzen und darauf einen zeitgemäßen Aufbau zu setzen, oder Neubauwagen zu beschaffen. Die DB hatte es ab 1954 vorgemacht und aus den Preußen- Abteilwagen die erfolgreichen *3yge- Wagen in großen Serien umgebaut. Gebaut wurden für die DB AB3yge, B3yge und BPw3yge- Wagen.

Bei der DR war die Situation ähnlich: Nur glaubte man für den Nah- und Berufsverkehr auf A- Wagen verzichten zu können und den „Werkstätigen“ eine Einheitsklasse zu präsentieren.

Nach einer Baumuster- und Erprobungsphase wurden ab 1957 3-achsige Rekowagen in Dienst gestellt, die bald über alle acht DR- Direktionen verteilt waren. Bis 1964 wurden insgesamt 2.221 Wagen der Bauart B3ag(e) in Dienst gestellt. Ab 1961 wurden auch 2-achsige Wagen (z. B. Donnerbüchsen) in das Reko- Programm aufgenommen. Die 2-achser hatten wie die 3-achser einen Radstand von 7,5m. Es wurden insgesamt 694 Wagen zwischen 1961 und 1964 gebaut. Auf Wunsch des p.p. Publikums wurden auch Wagen mit Traglasten- Abteile gebaut, dies erreichte man durch das Weglassen zweier Sitzgruppen. Insgesamt 301 Wagen, davon 89 2-achser wurden zusätzlich gebaut. Auch die älteren Postwagen wurden in das Umbauprogramm eingeschlossen, es wurden 159 Wagen zwischen 1961 und 1964 in Dienst gestellt. Anders als die DB entschied sich die DR, auch reine Gepäckwagen zu bauen. Erst 1963 kamen die ersten beiden Probewagen in Dienst, bis 1965 wurden 280 Gepäckwagen gebaut.

Das DR- Rekoprogramm wies folgende Eigenschaften auf: Die Wagenlänge bei allen Wagen betrug 13,12m (nur der Packwagen war 8cm länger), der Achsstand einheitlich 7,50m. Zugelassen waren die Wagen für 90 km/h, wobei die Wagen nur bis 70 km/h Reisezugqualitäten aufwiesen; bei höheren Geschwindigkeiten rumpelten die Wagen, daher kam auch die Bezeichnung „Genickschuss- Wagen“ aus dem Volksmund.

Ab Mitte der 60er Jahre dominierten die Wagen den Nahverkehr: Gerne wurden die Wagen bei den Berufspendler- Zügen in Ballungsräumen eingesetzt. Nach 25 Einsatzjahren war die wirtschaftliche Lebensdauer der umgebauten Wagen abgelaufen: am 30.12.90 wurden die letzten Rekowagen aus den Bestandslisten gestrichen; eine Reihe Wagen überlebte bei Eisenbahn- Vereinen, die sie noch heute

einsetzen. Den Gepäckwagen war eine längere Lebensdauer beschieden, erst 1995 wurden die letzten RekoGepäckwagen als Dag 953 von der DB- AG ausgemustert.

Das Modell

Auf der Messe 2013 überraschte ARNOLD mit der Neuheit der DR- Rekowagen und uns wurde auf der Messe 2013 in Nürnberg versichert, dass die Wagen noch in diesem Jahr in den Handel kommen werden. Der Verfasser war da etwas skeptisch, fehlen doch bis heute noch diversere Neuheiten aus den Vorjahren. Indes, ARNOLD hat Wort gehalten: Im Juni 2013 wurden sie ausgeliefert.

ARNOLD hat gleich alle vier Wagentypen vorgestellt, die 3-achsigen B3ag, Post3 und D3ag sowie den 2-achsigen Baag. Außerdem sind in den 2er- Sets der Traglastenwagen enthalten, bei dem auf der Wagenwand ein Schild „Für Traglasten“ prangt.



Bild 1: Set Rekowagen der DR #HN4133 von Arnold

Es sind die ersten Großserien- Modelle dieser Bauart in Spur N.

Interessanterweise erscheinen in letzter Zeit an Formneuheiten häufiger Wagen nach DR- Vorbildern, die z. T. im Westen Deutschlands eher unbekannt waren.

Andererseits sind die N- Bahner in den neuen Bundesländern jahrzehntelang von der Industrie vernachlässigt worden. Insofern kann der Trend zur DR, den auch u.a. BRAWA verfolgt, nachvollzogen werden.

Die Rekowagen waren Zeit ihres Lebens im DDR- Binnenverkehr eingesetzt worden; im Gegensatz zu ihren 4-achsigen Brüdern hatten sie keine internationale Zulassung.

Neu (und gewöhnungsbedürftig) ist aber die Entscheidung der Rödentaler, die Wagen fast ausschließlich als Sets anzubieten: Es werden zwei 6er- Sets in Epochen III und IV angeboten, im Set Epoche III (#4133) sind vier 3-achsige Bag und je ein Postwagen und 2-achsiger Baag enthalten; im Set Epoche IV (#4135) ist statt des Postwagens ein Gepäckwagen enthalten. Hinzu gibt es zwei Sets mit je zwei Wagen: Unter der #4136 wird für Epoche III ein 2-achser Baagtr und ein 3-achser B3agtr als Traglastenwagen angeboten, in Set Epoche IV (#4137) ist ein 3-achsiger Traglastenwagen und der Postwagen enthalten. Außerdem bietet ARNOLD den Gepäckwagen Dag 953 als Einzelwagen in Epoche V an, den es als einziges Modell (noch) nicht in Epoche III gibt. Gegenstand der Besprechung ist das 6- teilige Set #4133 in Epoche III, das Mitte Juni 2013 in den Handel kam.



Bild 2: B3ag DR



Bild 3: Baag DR



Bild 4: B3agtr DR Traglastenwagen



Bild 5: Baagtr Traglastenwagen



Bild 6: Post3ag DR Postwagen



Bild 7: D3ag DR Gepäckwagen

Die Konstruktion der Wagen ist einheitlich: Für die 3-achsigen Wagen ein Einheitsfahrgestell verbaut, das so gestaltet wurde, das daraus mit wenigen Änderungen auch die 2-achs Version gebaut werden konnte. Die mittlere, verschiebbare Achse ist in einem Führungsschlitz gehalten. Achtung, in den Fahrgestellen sind die Puffer nur gesteckt; es empfiehlt sich, die Puffer mit einem Tröpfchen Klebstoff zu sichern. Dem Verfasser lösten sich bei der Montage einer Kurzkupplung vier Puffer bei verschiedenen Wagen.

Der Wagenkasten ist bei allen Wagen auf das Fahrgestell geclipst; darin ist auch die Einrichtung der Wagen befestigt. Soweit aus den Fotos erkennbar, hat sich ARNOLD bei den Traglastenwagen die Änderung der Einrichtung gespart.

Alle Wagen haben das einheitliche Dach mit vier Lüftern und sind in grau gehalten. Die Maße sind gut eingehalten worden, es wurden maximal Abweichungen von 0,5mm festgestellt, hier haben die Konstrukteure gute Arbeit geleistet.

Ganze Arbeit hat ARNOLD bei der Beschriftung geleistet:

Die 3-achser haben die Wagennummern 355-482, 355-475; 352-277, 352-366; der 2-achser die Nummer 358-320 und der Postwagen 8025 Hl. Unter der Typennummer 35 waren alle 2- und 3-achsigen DR- Bauarten nach 1951 zusammengefasst. Selbst die weißen Klofenster wurden nicht vergessen.

Der mitgelieferte Postwagen wurde nicht nur in Reko- Personenzügen eingesetzt; er lief freizügig in allen Zügen, auch in Postzügen. Anders als bei der Bundespost wurde in DR- Postwagen die Post nicht weiter bearbeitet; sie wurde in Säcken befördert.

Die Wagen sind von Werk aus schon relativ kurz gekuppelt; wer es etwas enger mag, dem sei die PEHO- Kurzkupplungs- Clips empfohlen; die Wagen liefen auf der Testanlage selbst noch auf dem 192mm- Radius. Weniger erfolgreich war der Test mit der TILLIG- Steifkupplung, die am engsten kuppelten. Auf engen Radien kam es gelegentlich zu Entgleisungen. Bei der Originalkupplung wurde ein Abstand der Wagenkästen von 2,3mm gemessen; bei der PEHO- Kurzkupplung verkürzte sich der Abstand auf 1,6mm; nochmals um 0,2mm kürzer war der Abstand bei der TILLIG- Steifkupplung.

Wie können die Wagen sinnvoll auf der Anlage eingesetzt werden? Sicherlich wie vom Hersteller gedacht, als 6-teiliger Personenzug, evtl. ergänzt um das 2er- Ergänzungsset, kann aber auch kombiniert werden mit den 4-achsigen Rekowagen (Epoche III) von BRAWA. Aus Fotos ist ferner bekannt, das die Rekowagen auch im Verband mit Donnerbüchsen oder Abteil- Preußen liefen, da ist der Phantasie keine Grenzen gesetzt.

Fazit

Man kann ARNOLD zu dieser Neukonstruktion nur gratulieren, ist sie doch eine der wenigen Neuentwicklungen der letzten Jahre in Epoche III, mit dem Zeug, Modell des Jahres 2014 zu werden. Auch bei der Wagenauswahl der 6er Sets bewiesen die Rödertaler Weitsicht: Vier Dreiachser, ein Zweiachser sowie ein Post- bzw.

Gepäckwagen entsprechen auch in Etwa der Häufigkeit der Wagen beim Vorbild.

Bleibt zu hoffen, dass sich ARNOLD auch noch dazu durchringt, den fehlenden Gepäckwagen in Epoche III zu bringen, was sie später auch getan haben- leider nur in einem 6er Set für knapp 170 €.

Der Achsstand der Rekowagen beträgt beim Vorbild 7,5m. Es gibt eine Reihe preußische Abteilwagen mit gleichem Achsstand, die die Epoche III noch erlebt haben. Anfang der 50er Jahre hatte die DB noch größere Stückzahlen (>100 Wagen) folgender preußischen Abteilwagen- Bauarten im Bestand: A3 pr07,13; B3tr pr02; B3tr pr04; B3 pr07,10, 11; B3tr pr09, 13 und C pr21. Ob sich ARNOLD dazu

durchringen kann, den noch fehlenden Abteilwagen mit Traglasten herauszugeben, den sie schon mal im Programm hatte? Man darf ja wohl noch träumen dürfen...

Der Verfasser hat den Wagenset bei einem Bonner Händler für 168 € erstanden.

Klaus Kosack (2013)

Lit.: Th. Estler, Reisezugwagen der DDR, Stuttgart 2012

E. Preuß, Zwei- und Dreiachsige Reko- Wagen der DR, in Archiv Dt. Reisezug- und Güterwagen, Loseblattsammlung 3. Folge, München 1998

DB, Merkbuch für Schienenfahrzeuge, DV 939d, Ausgabe 1952, Ergänzungen 1957.