

## **ARNOLDS nächster Streich:**

### **Modernisierungswagen der DR**

#### **Vorbild**

Anfang der 60er Jahre wurde der Mangel neuerer Reisezugwagen für den Fernverkehr der DR immer offensichtlicher: Die neuesten Wagen hatten schon mehr als 20 Jahre auf dem Buckel, in der Nachkriegszeit wurden lediglich Probebauarten in Dienst gestellt. Die Wagenfabriken waren aber ausgelastet mit dem Bau von Exportwagen für die UdSSR und konnten keine neuen Wagen liefern, Importe aus dem Ausland kamen aus Devisenmangel auch nicht in Frage. Was tun? Die zündende Idee kam vom Westen: Die DB hatte schon hunderte von Umbauwagen in Dienst gestellt- hier Wagen für den Nahverkehr-, aber bei den Fernverkehrswagen auf Neubauten gesetzt. So beschloss die DR, die DRG-D- Zugwagen, der letzten Bauformen (Bauarten -35 und -38) um zu bauen. Später kamen auch andere (ältere) Spenderwagen hinzu. Beauftragt mit dem Umbau wurde das RAW Delitzsch.

Beim Zerlegen stellte sich heraus, dass die Wagenkästen der Spenderwagen total verschlissen waren und man um einen Neubau der Wagenkästen nicht herum kam. Nur das Untergestell und die Drehgestelle waren noch brauchbar.

Für die Wagen wurden Wagenkästen nach einheitlichen Grundsätzen konstruiert: Glatte Seitenwände, leicht eingezogene Stirnseiten, einheitliche Fenstergröße (1200mm in Abteilen, 800mm Toilettenfenster), Seitengänge in den Wagen u.v.a.m.

Ab Modernisierungsjahr 1964 vereinheitlichte man außerdem die Wagenlänge auf 21,25m.

Anfangs wurden die Drehgestelle der Spenderwagen eingebaut, z. B. Görlitz III- und Schwanenhals- Drehgestelle, später wurden die neuen achshalterlosen Drehgestelle Görlitz V verbaut.

Zwischen 1960 und 1970 wurden 573 Modernisierungswagen in Dienst gestellt, davon waren 257 Wagen 2. Kl., 95 A- Wagen, 87 AB- Wagen, 89 Gepäckwagen, 23 Buffetwagen, 18 Postwagen, 2 Salonwagen und je 1 Zellen- und Messwagen.

Die Farbgebung der Wagen änderte sich im Laufe der Zeit: Ausgeliefert wurden die Wagen mit grauem Dach, grüner Seitenwand, weißer Zierlinie und schwarzem Rahmen, diese Farbgebung reichte bis in die Epoche IV (Arnold Ep. III). Später entfiel der schwarze Rahmen und die Zierlinie und die Seitenwände der Wagen wurden einheitlich in Grün gehalten. Bei späteren Revisionen bekamen die Wagen einen zweifarbigen Anstrich: Die Fensterzeile wurde in Beige gestrichen, die untere Seitenwand in einem helleren Grün (Arnold Ep. IV)

Die neuen Wagen wurden sofort in den nationalen (später auch Städteexpress) und internationalen Fernverkehr eingesetzt, auch in Interzonenzügen kamen sie zum Einsatz.

Als die Werke in der DDR zunehmend Neubauwagen liefern konnten, wanderten die Mod- Wagen zunehmend in den Eilzugverkehr ab, zuletzt auch in Personenzügen, ab. Die DB- AG hat 1994 keinen Mod- Wagen mehr übernommen, nur der Gepäckwagen wurde als Dg bzw. Dgs 950/ 950.1 noch bis 1998 eingesetzt.

#### **Modell**

Auf der Messe 2014 stellte ARNOLD Prototypen der Modernisierungswagen vor:

Ausgestellt waren B-, AB-, A- BR-, Pw- Wagen in zwei verschiedenen Ausführungen: In Epoche III in grün und Epoche IV in beige/ grün. Der Wermutstropfen bei der Vorstellung der Neuheiten war, dass die Wagen nicht einzeln, sondern in je zwei 3er- Sets verkauft werden sollen. Ob der Hinweis, Händler könnten die Wagen auch einzeln verkaufen, Realität wird, muss sich noch zeigen.



**Bild 2: Arnold Set #4161 mit 2x B und BR**

**Bild 1: Arnold Set #4159 mit A-, AB und Pw, alle Görlitz III Drehgestelle**

Die Rödertaler brachten damit eine neue Wagentype auf den Markt, die es bislang in N noch nicht gegeben hat.

ARNOLD hat sich die Tatsache zu Nutze gemacht, dass die Wagen eine einheitliche Länge (anfangs mit Ausnahmen) aufwiesen. Daher brauchte nur drei Untergestelle- man hat aber Unterschiede zwischen Wagentypen berücksichtigt- konstruiert werden. Die Wagen weisen alle eine Länge von 133mm auf und haben alle die typische Verjüngung am Wagenende. Der Wagenkasten ist zusammen mit dem Dach ein Formteil. Bei der Wahl der Wagennummern hat man darauf geachtet, dass im wesentlichen nur Nummern späten 1. Bauserie und der 2. Bauserie ab 1964 vergeben wurden, als die DR beschlossen hatte, die Fahrgestelle auf einheitliche Länge zu bringen und nur noch Görlitz V- Drehgestelle zu verbauen. Für den Set #4159 hat man die Wagen mit Görlitz III- Drehgestell ausgestattet, im Set #4161 haben zwei Wagen bereits das Drehgestell Görlitz V, das später auch ältere Mod- Wagen bekamen.

Hier die Wagentypen einzeln:



**Bild 3: A4ü Mod**

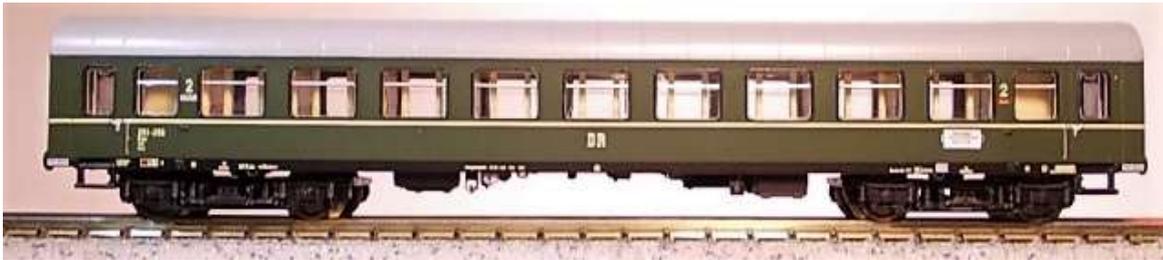


Bild 4: B4ü Mod

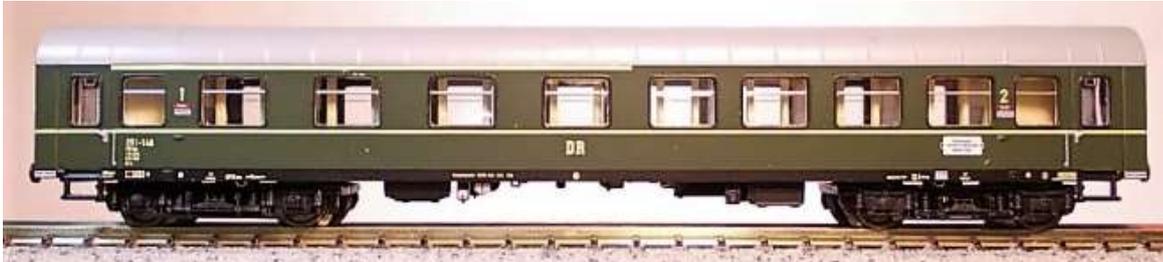


Bild 5: AB4ü Mod

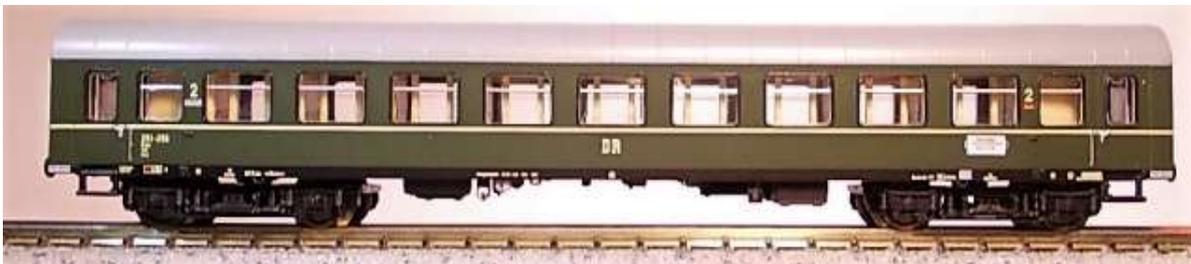


Bild 6: B4ü Mod mit Görlitz V Drehgestellen



Bild 7: BR4ü Mod mit Görlitz V Drehgestellen



Bild 8: D4ü Mod

In dem Forum „1zu160“ geistert die Behauptung, dass die Fenster unproportioniert seien, herum. Die Nachmessung ergab aber folgendes: Unterkante der Fenster hat eine Höhe von 2000mm, das sind 12,5mm in N. Beim Arnoldmodell wurde eine Höhe von 12,4mm gemessen. Die Fensterhöhe in N soll 5mm betragen, was auch nachgemessen werden konnte. Die Abweichung von 0,1mm setzte sich auch bis zur Dachkante fort. Allerdings dürfte die Abweichung von 0,1mm optisch kaum wahrnehmbar sein, wie der Vergleich mit den BRAWA- Rekowagen und dem MINITRIX Bme zeigt.

Allenfalls kritisieren kann man den Gummirahmen der Fenster, die ein wenig über die Wagenwand hinausragen.

Alle Wagen sind mit Kurzkupplung ausgerüstet. Wer es noch kürzer mag, dem sei die PEHO-Kupplung empfohlen, insbesondere dann, wenn der Zug immer in gleicher Zusammensetzung fahren soll und eine ungewollte Entkupplung vermieden werden soll.

Ausgeliefert wurden die Wagen in der Farbgebung der Epoche III in zwei Dreier- Sets; bei der Lieferung ist auch die weiße Zierlinie unter den Fenstern nicht vergessen worden. Das Dach ist in grau gehalten worden.

Die zweiten ausgelieferten Sets beinhalten die gleichen Wagen, nunmehr in Epoche IVb-Farbgebung beige/hellgrün mit rehbraunem Dach. Auch diese Wagen werden nur als 3er- Sets angeboten. Bei beiden Serien ist das weiße Klofenster nicht vergessen worden.

Mit der Lupe wurde doch noch ein kleines Fauxpas sichtbar: dem Buffetwagen in Epoche III fehlt das „r“ in der Gattungsbezeichnung. Aufgedruckt ist B4ge, es hätte aber B4gre heißen müssen. Vielleicht ändert das ARNOLD mal bei einer Neuauflage.

Viel Mühe hat sich ARNOLD auch bei der Inneneinrichtung gemacht: Für jeden Fahrzeugtyp gibt es eine andere Inneneinrichtung; außerdem haben alle Wagen Seitengänge.

Im Büffet- Wagen ist bauartbedingt das Dach und Untergestell geändert worden; oberhalb der Küche sind die Abzugshauben nicht vergessen worden.

Wie kann man die Wagen sinnvoll auf seiner Anlage einsetzen? Die 6 Wagen der beiden Sets bilden einen schönen D-Zug der 60er bzw. 80er- Jahre, mit einer DR- Lok bespannt als Binnen D-Zug in der DDR oder mit einer DB- Lok bespannt als Interzonenzug (auch im Berlin- Verkehr). Sollte der Zug zu lang sein, dann wäre der A- Wagen, der Buffet- Wagen und/oder der Gepäckwagen abzustellen. Der Restzug ist dann immer noch glaubwürdig. Ergänzt könnte der Zug mit Reko- Wagen von BRAWA, zumal BRAWA einen Halbgepäckwagen und Speisewagen anbietet. Denkbar ist auch der Einsatz von einzelnen Mod- Wagen in einem DB- Zug als Kurswagen im Interzonenzug. Ein Wagentyp fehlt noch: der Postwagen Post4-bII/20,8, den es in 18 Exemplaren als Mod- Wagen gegeben hat. Der hat sogar noch die Post AG erlebt.

Mit diesem Wagensets hat ARNOLD mal wieder Geschichte geschrieben, zumal die Wagen noch eine Menge Potential für Varianten bieten: Zum einen die spätere Epoche IV- Farbgebung, komplett grüne Seitenwände; Drehgestelltausche und z.B. Nachbildung von Schürzen bei ehemaligen Schürzenwagen.

So hat ARNOLD uns N- Bahnern wieder eine Neuheit mit m. E. vernachlässigbaren Schönheitsfehlern beschert, die durchaus das Zeug haben, 2014 zur Neuheit des Jahres zu werden. Einziger Wermutstropfen für mich ist, dass die Wagen nur als 3er Sets herausgekommen sind, einzelne B- Wagen zur Verstärkung wären sicher sinnvoll. Der 3- Wagen- Set kostet knapp 120 € im Handel.

Klaus Kosack (2014)

Literatur:

DIE- Archiv; Reihe 3 Hefte 1+2, Modernisierungswagen der DR; Delitzsch 2008/10

E. A. Weigert (Hrsg.), Umbau und Rekowagen von DB und DR, EK- Spezial 82, Freiburg 2006

Wagner/ Deppmeyer; Reisezugwagen 2 = Dt. Wagenarchiv, Berlin 1994