

Doppelstockwagen von Minitrix

In der ehemaligen DDR waren Doppelstockwagen im Regional- und S-Bahn-Verkehr sehr weit verbreitet. Neidisch schielte die DB zur DR nach entsprechenden Fahrzeugen, die viel mehr Reisenden bei gleicher Zuglänge transportieren konnten. Dabei hatte die DB schon Anfang der 50er Jahre erste Versuche mit den Doppelstockwagen gemacht. Aber man entschied sich, bei einem Stockwerk zu bleiben; weitere Versuche unterblieben. Nach der Vereinigung der DB und DR gab es einen neuen Anlauf. Es war dann auch einer der wenigen Anläufe, wo DR-Ideen auch für den Westen weiterentwickelt wurden. Erste Versuche erfolgten 1989 bei der Münchner S-Bahn mit geliehenen Wagen der Niederländischen Staatsbahn. Allerdings waren diese Zugkompositionen wegen der zu geringen Anzahl von Einstiegen für den S-Bahn-Betrieb nicht praktikabel. Erst nach der Wende schwappte die "Doppelstock-Welle" nach dem Westen. Im Zuge der Zusammenführung der beiden deutschen Staatsbahnen Anfang der 90er Jahre bot die von nun an gemeinsame Beschaffungspolitik die Möglichkeit, seitens der DB die Produkte der DR kennen zu lernen und weiterzuentwickeln. Maßgeblich beteiligt war dabei die Waggon-Fabrik Görlitz, die jahrzehntelange Erfahrungen mit Doppelstockwagen hatte. Dies führte auch zur Innovation der Doppelstockwagen, welche erstmals im Großraum München eingesetzt wurden. Beschafft wurden im Jahre 1993 insgesamt 75 Wagen, die sich auf die Wagengattungen DBz 750 (55 Stück) und DABz 755 (20 Stück) aufteilten. 1996 folgten 8 dazu passende Steuerwagen vom Typ DBbzf 761. Seither beschaffte die DB AG eine Vielzahl von Doppelstockwagen, die im Laufe der Zeit auch der Technik angepasst wurden. Die 2. Kl. Wagen bekamen die Bauart-Nummern von 747 bis 753, die 1. und 2. Klasse Wagen die Bauart-Nummern 755 bis 759, die Steuerwagen die Nummern 760 bis 778; die jüngsten Wagen die Nummern 780 und 781 (2. Kl.), 785 und 786 (1./2. Kl.). Äußerlich unterschieden sich die Wagen in wenigen Details: Es gab Serien mit gesickten oder glatten Dächern, bei den Einstiegstüren gab es Bauarten mit und ohne zusätzliche Trittstufen, dies hing ab von der Höhe der Bahnsteigkante auf der Einsatzstrecke. Auch bei den Fenstern auf den Seitenwänden gab es Unterschiede.





Bild 2: Foto Vorbild

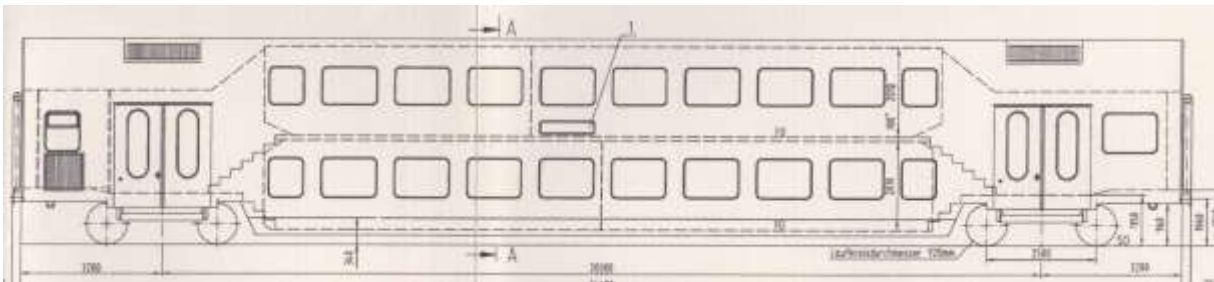


Bild 3: Maßskizze Doppelstockwagen -Quelle: Wagenarchiv, GeraMond, Blatt DBpz 753

Von den Doppelstockwagen wurden bis 2010 insgesamt 1.805 Wagen gebaut und sind überall in Deutschland im Einsatz. Die Vorbilder der Minitrix-Wagen wurden zwischen 1994 bis 1996 gebaut, der 2. Kl. Wagen in 156 Exemplaren mit je 139 Sitzplätzen, der gemischtclassige Wagen in 92 Exemplaren mit 42/ 81 Sitzplätzen. Alle Wagen dieser Serie waren für 140 km/h zugelassen, die Türen wurden zentral mit Druckluft betätigt.

Modell

Erst zwei Firmen haben sich mit den roten Doppelstockwagen der DB AG beschäftigt: es waren Minitrix und Fleischmann. Gleichwohl gab es Doppelstockwagen der Vorgängerbauarten in N. Den Anfang machte Piko (DDR), sie stellten ihre DR-Bauart als 2 und 4-teiligen Zug her. Mit der Wende verschwand der Zug aus dem Programm, tauchte aber kurzzeitig und verbessert im Minitrix-Programm auf.

Hier Bilder der Vorgänger-Doppelstockwagen:



Bild 4: 2-teiliger Glieder-Doppelstockzug DB 7 der DR von Piko (DDR)



Bild 5: DB-Doppelstockwagen DB: – DB4yg-50 von mkm



Bild 6: DB-Doppelstockwagen DB – DB4ymg-51 vom Hobbytrain

Es ist schon erstaunlich, wie viele verkehrsrote Doppelstockwagen der Epochen V und VI in N inzwischen erschienen sind: Es sind 30 Wagen, die sich zur je zur Hälfte auf Fleischmann und Minitrix verteilen. Wie im NBahn Magazin 5/2017 verlautet, gab es hier eine Zusammenarbeit der beiden o.g. Firmen. Man brachte Bauarten „Schindler“ zuerst heraus, gefolgt von der Bauart „Görlitz“, danach die klimatisierten Wagen mit und ohne Tiefeinstieg. Fast immer gab es die Wagen von Minitrix und Fleischmann gleichzeitig.

Kommen wir zurück zu den verkehrsroten Doppelstockwagen von Minitrix, die der Bauart „Görlitz“ angehören. Aufgrund der Bestellnummer 11148 entpuppten sich die Wagen, die einer Zugpackung mit der BR 245 beigelegt waren. Der Händler hatte die Zugpackung auseinandergerissen und verkauft Lok und Wagen einzeln. So ist auch der günstige Verkaufspreis zu erklären.

Klassisch sind die Wagen aufgebaut: Wagenkörper und Dach sind ein Spritzgussteil, Fahrwerk und Bodenteile. Der Clou sind die Drehgestelle der Bauart Görlitz VIII: Sie haben Räder mit 4,5 mm Durchmesser. Dadurch liegen die Wagen tief, wie aus nachstehenden Fotos ersichtlich:



Bild 7: Minitrix Doppelstockwagen DBAza 760.0



Bild 8: Minitrix Doppelstockwagen DBza 751



Bild 9: Minitrix Doppelstockwagen DBza 751 (#18056)

Blöd war m.E., dass der Ergänzungswagen 2. Kl. #18056 die gleiche Wagennummer wie der Wagen 2. K. aus der Zugpackung hat. Dafür ist der Wagen aus dem Hobbyprogramm. Aber das fällt im Betrieb auf der Modellbahn nicht auf, so man nicht mit einer starken Lupe neben dem Zug herläuft. Wer macht das schon?

Welche Loks passen zu den Wagen? Diesellok-Fans können die Baureihen 215, 216, 218, 232, 234 und 245 einsetzen, während Ellok-Fans auf die Baureihen 110, 120, 143, 146, und andere Elloks der Epochen V und VI, die noch im Einsatz waren. Von Minitrix selbst wird die Baureihe 120.2 (neben der Packungslok 245) vorgeschlagen. Diese Baureihe wurde extra für den Nah- und Bezirksverkehr umgebaut, genauer für den Raum Rostock. Hier ein Bild der Lok:



Bild 10: Minitrix BR 120.2

Zu den Fahrttests der Wagen auf der Club-Anlage ist folgendes zu sagen: Nach kleiner Nachjustierung der Kupplung liefen die Wagen ohne zu Entkuppeln und zu Entgleisen

über die Clubanlage. Hier waren verschiedene Gleissysteme verbaut. Auch der Abstand ist zufriedenstellend. Dem Ergänzungswagen waren noch zwei Kupplungsstangen beigelegt. Hier ein Bild des Kupplungsabstands:



Bild 11: Kupplungsabstand ab Werk



Bild 12: Doppelstockwagen von vorne

Es folgen weitere Fotos der Wagen:



Bild 13: Doppelstockwagen von oben



Bild 14: Doppelstockwagen von unten

Einsatz auf der Modellbahn

Für Freunde der Epochen V und VI ist der Wagen unverzichtbar. Prägt er doch bis heute den Bezirks- und Nahverkehr der Bahn. Der „normale“ Doppelstock-Wagenzug hat außer den beiden oben vorgestellten Wagen noch einen passenden Steuerwagen, der aber z.Zt. von Minitrix nicht lieferbar ist. Aber auch mit drei Wagen lassen sich gut RB-Züge darstellen. Wer gerne einen Steuerwagen dabei hätte, kann ja als Ersatz einen Rotling-Steuerwagen nehmen und sich einreden, der Doppelstock-Steuerwagen sei im AW. Ein Zug mit der Wagenfolge Lok DB-DB-DAB-DB-DBf ist im Nahverkehr typisch.

Fazit

Die Wagen entstammen dem Hobbyprogramm von Minitrix und sind daher preiswert. Knapp 80 € für die beiden Wagen ist heut zu Tage wahrlich ein Schnäppchen,

verglichen damit, was bei Minitrix bzw. Fleischmann ein einzelner Wagen (knapp 70 €) kostet. Blöd ist nur, dass der Ergänzungswagen keine andere Nummer hat.

Klaus Kosack

Lit.: Wagenarchiv Dt. Reise- und Güterwagen, GeraMond Verlag, Blatt DBz 753

H. Radulescu/ GS, Vereinigte Doppeldecker, in N-Bahn Magazin 5/ 2017, S. 42

M. Dostal, DB-Wagen, Reisezug- und Güterwagen der Dt. Bahn, München 2009