

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 2018 in der Nenngröße TT veröffentlichte Set 01778 Reisezugwagenset „Salonwagenzug 2“ der DR, Ep. IV setzt sich aus je einem Salonwagen A, Beiwagen zu Salonwagen A und Salonschlafwagen mit acht Abteilen zusammen.

Vorbilder:

Alle Wagen sind Bestandteil des ab 1968 neu gebauten Regierungszuges. Diese 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 Zugschlußleuchte), wie sie für den Einsatz auf Strecken der SZD vorgeschrieben sind.

Dieses Set enthält den Salonwagen A 61 50 89-80 008-5, den Beiwagen zu Salonwagen A 61 50 70-80 108-4 sowie den Schlafwagen mit acht Abteilen 61 50 70-80 106-8.



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 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 Maschinengepäckwagen bis hin zum Autotransportwagen. Zwei weitere Fahrzeuge kamen 1971 (ein weiterer Maschinengepäckwagen auf Basis eines Modernisierungsgepäckwagens) und 1973 (ein umgebauter Kühlwagen) dazu. 1984 wurden noch 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.

Die außergewöhnliche Vielzahl unterschiedlicher Bauarten und Ausstattungsvarianten der Regierungswagen bot vielfältige Einsatzmöglichkeiten, ähnlich einem rollenden Konferenzhotel. Die Salonwagen A (Wagen 60 50 89-40 006-9 von 1966 und Wagen 60 50 89-40 008-5 von 1969, zusammen mit je einem Beiwagen für das Begleitpersonal) waren den höchsten Repräsentanten, also dem 1. Sekretär bzw. Generalsekretär des Zentralkomitees der SED und Vorsitzenden des Staatsrats (bis 1971 Walter Ulbricht, danach Erich Honecker) und dem Vorsitzenden des Ministerrats der DDR vorbehalten.

Zur Nutzung durch Regierungsmitglieder unterhalb der höchsten Ränge wurden 1969 drei Salonwagen B vom Waggonbau Bautzen geliefert: Wagen 60 50 89-40 009-3 und 60 50 89-40 010-1 jeweils mit Küche und 60 50 89-40 011-9 ohne Küche, alle drei mit zusätzlichen Schlafabteilen gegenüber den Salonwagen A ausgestattet. Grundsätzlich wurden sowohl die Salonwagen A als auch die Salonwagen B als Schlafwagen mit Besprechungssalon konzipiert.

Entsprechend ihrem Verwendungszweck wurden die Salonwagen A für insgesamt nur zwei Fahrgäste in jeweils großzügig dimensionierten Abteilen, mit einem Arbeitsraum und einem Abteil für einen Begleiter, ausgelegt. Abweichend von den anderen Salonwagen waren die Betten in beiden Schlafabteilen längs zur Fahrtrichtung angeordnet, dem Vernehmen nach auf Wunsch Lotte Ulbrichts, der Ehefrau von Walter Ulbricht. Ein Nachttisch in einem, ein kleiner Schreibtisch im anderen, sowie Safe, Schrank und Polstersessel vervollständigten die Ausstattung der Schlafräume. Zwischen diesen beiden Großabteilen wurde ein Waschraum

mit zwei Waschbecken, großem Spiegel, WC und Dusche installiert. Der Arbeitsraum verfügte über einen Schreibtisch, Telefon, Akten- und Kleiderschrank und zwei Drehsessel. Die Salons bekamen Tische mit jeweils sieben Polstersesseln und einen Musikschrank und wurden mit Fallfenstern versehen, die fast bis zur Fensterunterkante heruntergelassen werden können. Der gediegene Eindruck der Inneneinrichtung wird durch Edelholzfurniere in Schlafräumen, Einstiegsräumen, Seitengängen und Salon unterstrichen.

Während der 1969 ausgelieferte Salonwagen A 60 50 89-40 008-5 in seiner Einsatzzeit unverändert blieb, wurde der Wagen 60 50 89-40 006-9 von 1987 bis 1989 umgebaut und den Salonwagen B angepasst. Nunmehr waren anstelle der alten Schlafräume zwei neue, verkleinerte Einzelabteile mit quer zur Fahrtrichtung installierter Bettcouch mit Bettkasten und dazwischen liegendem Waschraum mit Dusche und WC sowie drei Zweibettabteile für weitere Mitreisende installiert. Der Salon wurde vergrößert und mit 11 Sesseln ausgestattet. Die neu eingebaute Küche mit vierflammi- gem Gasherd, Kühlschrank und Spüle ermöglichte die unabhängige Versorgung der Fahrgäste. Somit konnte der Wagen wie die Salonwagen B auch einzeln eingesetzt werden.



Beide Salonwagen A waren stets mit den dazugehörigen Beiwagen im Einsatz, der 60 50 89-40 006-9 von 1966 bis zu seinem Umbau 1989 mit dem Wagen 60 50 89-40 007-7 (ebenfalls aus dem Jahre 1966), der 60 50 89-40 008-5 mit dem Wagen 60 50 70-40 108-4, der 1969 gebaut wurde.

Die Beiwagen zu den Salonwagen A verfügten über je 5 Zweierabteile für das Begleitpersonal und ein Dienstabteil. Die Schlafabteile wurden mit je zwei Schlafagern, Garderobe und Waschbeckenschrank mit Spiegel eingerichtet. Eine ausklappbare Schreibplatte deckte das



Waschbecken ab, außerdem wurden Safes eingebaut. Die gastronomische Betreuung der Salonwagen A wurde jeweils durch die Küche des Beiwagens mit Vorratsraum, Gasherd, Spüle und Kühlschrank sichergestellt. Ein Arbeitsraum mit Tisch und Klappsitzen für acht Personen war durch eine Wand vom Seitengang getrennt. Eine Durchreiche verband Küche und Arbeitsraum. Auch in diesen Wagen vervollständigten Edelholzfurniere in Schlafräumen, Einstiegsräumen, Seitengängen und Arbeitsraum das Erscheinungsbild. Diese Beiwagen konnten sowohl

als Versorgungsfahrzeuge für die Salonwagen A als auch im Einzellauf verkehren.

Für weitere Fahrgäste bzw. Personal des Regierungszuges wurden mehrere Schlafwagen unterschiedlicher Ausstattung konzipiert, die ebenfalls 1969 in Dienst gestellt wurden. Einer dieser Schlafwagen wurde mit acht Zweibettabteilen, einem WC mit Dusche und einem

Dienstabteil ausgerüstet, er erhielt die Betriebsnummer 60 50 70-40 106-8. Auch dieses Fahrzeug wurde in den Innenräumen mit Edelholzdekor versehen. Da der Wagen nur über acht Schlafabteile verfügte, konnten diese 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.



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. Deshalb wurden ab 1984 die Verstärkerwagen eingesetzt.

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 vermarktete die Regierungsfahrzeuge als „Sonderwagen“ für Feiern ebenso wie für Firmenveranstaltungen. 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“ gehörten unter anderem der Beiwagen zum Salonwagen A, der inzwischen die Nummer 61 80 70-80 108-8 erhalten hatte, und der Schlafwagen mit acht Zweibettabteilen, nunmehr als 61 80 70-80 106-2 bezeichnet. Die beiden Wagen von 1966, 60 50 89-40 006-9 und 60 50 89-40 007-7, schieden bereits 1990 aus dem Regierungszugpark aus und wurden verkauft (Salonwagen 40 006) bzw. als Begleitfahrzeug für den Ausbildungszug Havariendienst der Zentralstelle Versuchsanlagen Görlitz verwendet (Beiwagen 40 007).

Der Salonwagen A des Baujahres 1969, der inzwischen die Betriebsnummer 61 80 89-80 008-9 trug, wurde 1993 ebenfalls ausgemustert und verkauft, da er mit seiner auf nur zwei Personen zugeschnittenen Ausstattung nicht in das Vermarktungskonzept der Sonderwagen passte. Nach einer letzten Präsentation im Rahmen einer Salonwagen-Ausstellung im Ausbesserungswerk Potsdam im Mai 1993 wurde er nach Aalen überführt und gemeinsam mit zwei ehemaligen Mitropa-Speisewagen in ein Zugrestaurant integriert. Einige Jahre später wurde er weiterverkauft und zur Veluwsche Stoomtrein Maatschappij nach Beekbergen in Holland überführt. Dort war er jahrelang in rotem Außenanstrich zu sehen, bis er 2012 wieder die originale tannengrüne Lackierung erhielt.

Ab Mitte der 1990er Jahre wurden die verbliebenen 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, 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.

Zu den bis 1996/97 bei der DB AG eingesetzten Wagen des DDR-Regierungszuges gehörte auch der Beiwagen zum Salonwagen A, zuletzt mit Nummer 61 80 70-80 108-4 und Gattungszeichen WGS 832.1. Der Wagen wurde nach mehreren Zwischenstationen von Axel Zwingenberger erworben und gemeinsam mit weiteren ehemaligen DDR-Regierungs- und Führungszugwagen 2006 nach Lutherstadt Wittenberg überführt. Als Bestandteil der Sammlung Historischer Schienenfahrzeuge ist er 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.



Der Schlafwagen 61 80 70-80 106-2 (zuletzt Gattungszeichen WGS 830.1) wurde Ende 1997 nach Ausmusterung an die Kommunalvereinigung Europaregion Pomerania e.V. in Pasewalk gemeinsam mit einigen weiteren Wagen aus den Regierungs- und Führungszügen der DDR abgegeben, um dort als stationärer Hotelwagen genutzt zu werden. Er erhielt einen Außenanstrich in den polnischen Nationalfarben weiß und rot, die Inneneinrichtung wurde mit Motiven wie Sternenhimmel und Schäfchen dekoriert. Dieser Ausgestaltung fiel die originale Edelholzfurnier-Optik zum Opfer. Der Wagen wurde 2014 an Holger Hempel verkauft und im Mai des Jahres nach Gadebusch transportiert, wo er auf einem Gleisstück vor dem historischen Bahnhof wiederum als Zughotel aufgestellt wurde. Dazu wurde er innen umgebaut, er verfügt nunmehr über 6 Doppelabteile, WC und Duschbad. Das äußere Erscheinungsbild wurde wieder ins originale Tannengrün versetzt.

Axel Zwingenberger, 2018

Quellen:

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

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

