



© TILLIG

## DAS VORBILD

### Die Wagen vom Typ B

Die ersten für die DR gelieferten Neubauwagen einer neuen Bauart entstanden nach den Normen der OSShD, des osteuropäischen Eisenbahnverbandes. Dabei wurden bereits die Hinweise der UIC (Merkblatt 567) für international einsatzfähige Reisezugwagen berücksichtigt. Die Konstruktion wurde konsequent als Leichtbau ausgeführt, zahlreiche Baugruppen sollten einheitlich für alle weiteren Wagentypen entstehen. Die Wagenlänge war auf 24,5 Meter festgelegt, die Einstiegstüren waren als Drehfalttüren ausgeführt. So kamen 1962 die ersten Reisezugwagen 1./2. Klasse zur DR und wurden ausgiebig erprobt. Für die Fenster in den Abteilen kamen neu entwickelte Übersetzfenster zweier verschiedener Bauarten zum Einbau - Übersetzfenster, die Außen an der unteren Fensterhälfte entlanggleiten konnte und solche, die durch einen Mechanismus nach Innen gezogen und heruntergeschoben wurden. Die letztgenannte Fensterbauart ergab eine durchgehend glatte Außenfläche im Bereich der Fenster. Diese Fenster kamen in den letzten B-Wagen zum Einbau, jedoch wechselten die beiden Bauarten verschiedentlich im Laufe der Lieferungen.

Die hohe Dachform wurde gewählt, da hier ebenfalls von Anfang an die neue Druckbelüftung ihre Anwendung fand. Im Dachbereich über dem Einstiegsraum wurde der Lüfter und der sich anschließende Wärmetauscher untergebracht. Über Luftkanäle konnte die Luft, im Winter durch den Wärmetauscher erwärmt, in die Abteile geleitet und mittels Schieber von den Reisenden reguliert werden. Der Wärmetauscher wurde mittels Dampf oder 1000 Volt aus der Zugsammelschiene erwärmt und ergab ca. 800 W. Zusätzlich waren in den Abteilen und im Seitengang unter den Fenstern kombinierte Dampf- und elektrische Heizkörper installiert. Diese Doppel-Konvektionsheizung fand in den Wagen des Typs B inklusive der Liegewagen Anwendung. Für die Steuerung sowie alle anderen elektrischen Verbraucher kam erstmals ein aufklappbarer Steuerschrank zum Einsatz, welcher mit Änderungen und technischen Neuerungen für alle anderen Reisezugwagen aus Bautzener Produktion Verwendung fand.

### Die Wagen vom Typ Y

Die Erkenntnisse aus dem Einsatz der Reisezugwagen vom Typ B flossen in einige konstruktive Änderungen ein. Das äußere Merkmal waren die um 19 mm verbreiterten Wagenkästen, wobei die Wagenenden mit den Türbereichen sich zum Wagenende leicht verjüngten. Dies war aber das einzig optisch erkennbare. Zahlreiche Neuerungen erfolgten im Innern der nun als Y-Wagen bezeichneten Reisezugwagen. Das hohe Dach wurde beibehalten, nur war jetzt eine verbesserte Luftheizung mit großem Wärmetauscher untergebracht, unter den Fenstern gab es weiterhin Heizkörper. Weitere Verbesserungen waren den UIC Forderungen geschuldet. So kam eine automatisch arbeitende Mehrspannungsheizung zum Einbau, ebenso war der Wagenkasten für die Festigkeit nach UIC 567-1 angepasst. Die bei dem Wagentyp B verwendeten Drehgestelle Görlitz V kamen auch hier zum Einsatz. So wurden von 1966 bis 1970 von dieser Bauart die größte Serie für die DR beschafft. Hinzu kam der ab Mitte 1966 als Nirosta-Wagen bezeichnete Sonderling mit der auffälligen Lackierung, welcher als Außenhaut besondere Stahlbleche erhalten hatte. Bereits in diesen Zeitraum fiel die Umrüstung der Sitze in der 1. Wagenklasse, welche im Rahmen einer Hauptuntersuchung (R4) im RAW Delitzsch erfolgte. Die Lehnen konnten nun verschoben werden und ergaben dadurch mit dem gegenüber befindlichem Sitz eine Liegefläche. Auch wurden nun in der 1. Klasse Nackenrollen und Schonbezüge im Kopfbereich verwendet.

### Die Wagen vom Typ Y/B 70




1969 überarbeitete das Konstruktionsbüro des Waggonbau Bautzen die Bauzeichnungen der Wagen vom Typ Y, um den Forderungen der UIC gerecht zu werden. Dabei blieb der Wagenkasten gleich. Optisches Merkmal sind die fehlenden Ansaugflächen auf dem Dach, wanderten doch die Anlagen für die Luftdruckerzeugung und -erwärmung komplett unter den Wagenkasten. So wurde jetzt das Ansauggitter am Seitengang installiert, die Erwärmung des Wagens erfolgte jetzt nur noch über einen großen Wärmetauscher. Die Luft wurde im Fußbereich in alle Abteile einblasen. Die Mehrspannungsheizung gehörte ebenso zum Standard wie die Drehfalttüren, bei einem Teil der Lieferungen bestanden diese aus GUP-Kunststoff.

Der erste der zwei Baumusterwagen erhielt einen ockerfarbenen Anstrich und schwarz umrandete Fenster. So wurde 51 50 02-80 001 in Brno zur dortigen technischen Messe 1970 dem Publikum vorgestellt.

Weitere technische Neuerungen betrafen die elektrische Steuerung. So konnte erstmals von einem Wagen aus die gesamte Zugbeleuchtung geschaltet werden. Eine Beschallungsanlage war ebenfalls vorhanden. Als Stromerzeuger wurde statt der Lichtmaschine mit Kardantrieb am Drehgestell nun eine moderne kontaktlose Drehstromlichtmaschine verwendet, die auch bereits bei einem Teil der Y-Wagen angebaut worden waren. Mit den Drehgestellen vom Typ Görlitz VI und Änderungen an den Laufrädern der Achsen konnte nun die Höchstgeschwindigkeit von 140 auf 160 km/h angehoben werden.

Bei den Abteilfenstern konnten sich nun endgültig die Übersetzfenster, welche Außen in Schienen gleiten, durchsetzen. Mit dem Mechanismus der anderen Bauart gab es Probleme.

So waren auch wegen der Schwergängigkeit beim Schließen die Hände des Bedieners in Gefahr. Im Rahmen der R4 wurden nach und nach alle Bautzener Wagen, auch die Liegewagen des Lieferjahres 1969, mit den Übersetzfenstern ausgerüstet.

	Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.	
	Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelplatz für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.	

## TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

[www.tillig.com](http://www.tillig.com)

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.