

# NEUHEITEN



KLEINE SPURWEITE



GROSSE DETAILS

# EXPRESS

## HALBERSTÄDTER MITTELEINSTIEGSWAGEN:

PERSONENWAGEN 2. Klasse Bmhe der DR

NAHVERKEHRSWAGEN 1./2. Klasse ABy und 2. Klasse By der DB und DB Regio

STEUERWAGEN Bybdzf 482.1 der DB und DB Regio („Wittenberger Kopf“)



## WIEDER DA: ZWEI GROSSE HELDEN DER DR-EISENBAHNWELT



HANDMUSTER

Abbildung zeigt Best.-Nr. 65100

### Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Bis 1977 produzierte das Raw Halberstadt über 3000 vierachsige Rekowagen für die DR, deren Kastenlänge damals ein Zugeständnis an die baulichen Gegebenheiten des Raw darstellte. Inzwischen waren diese Wagen jedoch für den Berufs- und Nahverkehr nicht mehr zeitgemäß und für hochwertige Einsätze nicht mehr geeignet. Da die Waggonindustrie der DDR mit Exportaufträgen vollkommen ausgelastet war, kam auch für den Bau des neuen Wagens nur das Raw Halberstadt in Frage. Weil die Anlagen dort inzwischen erweitert worden waren, konnte das neue Fahrzeug nun auch das UIC-Maß von 26,4 m voll ausschöpfen. Bereits 1973 entstand daher ein Musterwagen, dem 1975

ein zweiter folgte. Beide wurden im täglichen Betrieb ausgiebig erprobt. Recht schnell prägte der Volksmund für sie den Namen „Langer Halberstädter“, was bestimmt auch mit den hier produzierten berühmten Würstchen zusammenhing. Bereits während der Konstruktion kam seitens der DR die Forderung auf, der Wagen solle auch für „hochwertige internationale Einsätze“ tauglich sein, was bei der Gestaltung natürlich zu Kompromissen führen musste. So entstand ein Wagen mit zwei Einstiegen und drei Fahrgasträumen mit Mittelgang. Auf den ersten Blick erscheint der Bmhe daher wie eine Kopie der DB-Silberlinge, ist aber eher eine Weiterentwicklung der Bghwe-



HANDMUSTER

Abbildung zeigt Best.-Nr. 65104

### Personenwagen 2. Klasse Bmhe der DR

Wagen unter Berücksichtigung vieler neuer Komponenten. Deutlich wird das auch im Eigengewicht, denn das ist mit 39 t ziemlich hoch und entsprach damit nicht dem in der DDR so oft angestrebten „Weltniveau“. Die Wagen bewährten sich im Betrieb und wurden durch den Reisenden durchaus als Fortschritt wahrgenommen. Entsprechend den Forderungen bei der Bestellung wurden sie anfänglich fast ausschließlich in Schnellzügen des nationalen und internationalen Verkehrs eingesetzt. Dabei erreichten sie auch Ziele in der CSSR, Polen und der BRD. Die ab 1982 gelieferten Wagen erhielten den neuen grün-elfenbeinfarbenen Anstrich für Schnellzugwagen. Einige Wagen, die die

Städteexpresszüge verstärkten, erhielten deren Farbgebung in Orange-Elfenbein. Bis 1983 wurden so insgesamt 1279 Wagen der Gattung Bmhe gebaut und unter der DOK-Nummer 2329 geführt. In zehn Wagen erprobte die DR ab 1981 die zentrale Energieversorgung (ZEV) vom Triebfahrzeug aus. Solcherart ausgerüstete Wagen trugen die Bezeichnung Bmhee. Bis 1989 gab es an den Bmh-Wagen (das „e“ entfiel ab 1987) keine größeren Veränderungen. Gemeinsam mit Reko- und Modernisierungswagen bildeten sie so viele Jahre das Rückgrat des Personen- und Eilzugwagenparks der DR und prägten deren Zugbild. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

						Best.-Nr. <b>65100</b>	<b>65101</b>	<b>65102</b>	<b>65103</b>	UVP
						Betriebs-Nr. 51 50 21-40 039-2	51 50 21-40 045-9	51 50 21-40 071-5	51 50 21-40 106-9	je 32,90 €

- hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punktlagerung
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- für Innenbeleuchtung vorbereitet
- freistehende Wankstützen am Drehgestell

- vorbildgerechte Farbgebung nach RAL
- durchgehend mit passgenau eingesetzten Übersetzfenstern, bedruckte Fensterrahmen
- Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden

- exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt
- Kurzkupplungskinematik nach NEM

- Gummiwulst separat angesetzt, in gekuppeltem Zustand montiert/1 Stück in ungekuppeltem Zustand liegt bei

						Best.-Nr. <b>65104</b>	<b>65105</b>	<b>65106</b>	<b>65107</b>	UVP
						Betriebs-Nr. 51 50 21-45 078-5	51 50 21-45 094-2	51 50 21-45 101-5	51 50 21-45 120-5	je 32,90 €

- identische Modelldetails wie Best.-Nr. 65100–65103





\*

## VORBILDGERECHT VON DER INNENEINRICHTUNG BIS ZU DEN RÜCKLEUCHTEN



HANDMUSTER



HANDMUSTER

Abbildung zeigt Best.-Nr. 65112

Abbildung zeigt Best.-Nr. 65117

### Nahverkehrswagen 1./2. Klasse ABy und 2. Klasse By der DB

Nach Wende und Währungsreform führten der stark zunehmende Individualverkehr und das Einbrechen der Großindustrie zu einem massiven Verkehrsrückgang bei der DR. Gleichzeitig war man sich bewusst, dass man mit dem bisherigen Wagenmaterial nicht konkurrenzfähig war und dringend eine Komfortsteigerung erforderlich war. Außerdem wollte man natürlich die Instandhaltung rationalisieren um Kosten zu sparen. Der Erwerb neuer Fahrzeuge war keine Option, daher mussten die vorhandenen den neuen Bedingungen bestmöglich angepasst werden. Somit sollten die relativ neuen Bmh-Wagen ein „Redesign“ erhalten. 1990/1991 entstanden so zuerst in den Raw Potsdam und Wittenberge zwei Muster-

wagen im Design „Hannover“ nach DB-Vorbild. Da die Wagen neu auch die 1. Klasse führen sollten, die es in den Nahverkehrszügen der DR bisher nicht gab, entstanden ein B- und ein AB-Wagen. Fast gleichzeitig mit diesen Umbauten wurde bekannt, dass es für die Innenraumgestaltung neue Entwürfe des Designcenters (DC) der DB, gemeinsam mit dem PFA Weiden, gab. Auch hiervon ließ die DR einen Musterwagen erstellen. Herausragender Unterschied war insbesondere die Verwendung neuer Einzelsitze, die den Wagen komfortabler erscheinen ließen. In der Folge entstanden in Potsdam, Neustrelitz und Weiden insgesamt 270 neue 1./2.-Klasse-Wagen der Bauarten Aby(z) 407. Da die DR die DOK-Nummer noch verwendete, wurde auch diese anfänglich noch vergeben, sie

### Nahverkehrswagen 1./2. Klasse ABy und 2. Klasse By der DB Regio

lautete für die Aby 407 DOK 2231. Die Prototypen wurden als Abyu 408 mit den DOK-Nummern 2229 und 2230 eingereiht. Von den reinen 2.-Klasse-Wagen fertigten die Raw Wittenberge, Potsdam und Delitzsch 165 Wagen der Gattung Byu 438 / DOK 2338 mit überarbeiteten Sitzbänken und 457 Byu 439 / DOK 2340 mit neuen Einzelsitzen. Verschiedene Änderungen, insbesondere an den WC-Anlagen, führten später zu diversen Unterbauarten. Die erste Strecke, auf denen die neuen Wagen zum Einsatz kamen, war die als RegionalSchnellBahn (RSB) deklarierte Linie Leipzig – Chemnitz. Als Triebfahrzeug kam hier die BR 232 zum Einsatz. Mit fortschreitenden Stilllegungen bei der DR und Ersatz durch Triebwagen kamen die Wagen auch zu Dienststellen in den alten Bundesländern. Für

den Einsatz in Wendezügen mit Triebfahrzeugen ohne ZWS erhielten sie hier teilweise die 36-polige Steuerleitung der alten DB-Wendezugsteuerung. Meist aber erfolgte der Einsatz mit den ab 1995 umgebauten Steuerwagen der Gattung Bybdzf 482 im Wendezugdienst mit ZWS. Im ehemaligen DR-Gebiet nutzte man hierzu insbesondere die BR 112, 143, 219 und 234. Inzwischen sind die meisten Wagen ausgemustert oder verkauft. Sehr viele wurden von der Ungarischen Staatsbahn übernommen. Bei der DBAG ist Eisenach – Halle eine der letzten Strecken, auf denen die „langen Halberstädter“ zum Einsatz kommen. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011

							Best.-Nr. <b>65112</b>	<b>65113</b>	<b>65114</b>	<b>65115</b>	UVP
							Betriebs-Nr. 50 80 31-43 067-3	50 80 21-45 010-3	50 80 21-45 028-5	50 80 21-45 050-9	je 32,90 €

- modernisierte Stirnseite mit vorbildgerechten Rückleuchten und Steckdosen
- vorbildgerecht modernisierte Inneneinrichtung mit 1. Klasse-Abteil und nur einem WC
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert
- jedes zweite Fenster feststehend, bedruckte Fensterrahmen
- hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung
- für Innenbeleuchtung vorbereitet
- freistehende Wankstützen am Drehgestell
- vorbildgerechte Farbgebung nach RAL
- Gummilwulst separat angesetzt, in gekuppeltem Zustand montiert! 1 Stück in ungekuppeltem Zustand liegt bei
- Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden
- exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt
- Kurzkupplungskinematik nach NEM

							Best.-Nr. <b>65116</b>	<b>65117</b>	<b>65118</b>	<b>65119</b>	UVP
							Betriebs-Nr. 50 80 31-43 033-5	50 80 21-33 142-8	50 80 21-33 167-5	50 80 21-33 177-4	je 32,90 €

■ identische Modelldetails wie Best.-Nr. 65112–65115



# HÖCHST ORIGINALGETREU: DER „WITTENBERGER KOPF“, MASSSTÄBLICH NACHGEBILDET



Abbildung zeigt Best.-Nr. 65120, Version DB



Abbildung zeigt Best.-Nr. 65121, Version DB Regio

## Steuerwagen Bybdzf 482.1 der DB Regio („Wittenberger Kopf“) Steuerwagen Bybdzf 482.1 der DB („Wittenberger Kopf“)

Um den Betrieb auf Wende- und Kopfbahnhöfen weiter zu beschleunigen und die Nutzungszeit der Triebfahrzeuge zu verbessern, wurde ab Mitte der 90er-Jahre der Betrieb mit Steuerwagen massiv ausgeweitet. Bei der DR standen bisher fast ausschließlich Doppelstocksteuerwagen und Züge zur Verfügung. Daneben gab es nur die bei den S-Bahnen Leipzig und Magdeburg eingesetzten Umbauwagen, die ihren Ursprung in Neubauten aus den 50er-Jahren hatten. Diese waren bereits bis 1991 vollständig abgelöst worden. Die neuen Fahrzeuge entstanden ab 1994 ebenfalls aus Bmh-Wagen. Diese erhielten an einem Ende einen neuen Kopf, der in seinem Äußeren den Triebwagen der BR 628 entsprach. Somit erhielt der Lokführer einen großzügig gestalteten ergonomischen Arbeitsplatz.

Vorgenommen wurden die Umbauten von den Werken Wittenberge, Potsdam, Delitzsch und dem PFA Weiden. Die neuen Fahrzeuge erhielten die Bezeichnung Bybdzf 282 / DOK 2232. Durch Umbauten bzw. die Verwendung verschiedener WC-Varianten gibt es wieder verschiedene Unterbauarten von 482.1–482.3. Alle Steuerwagen laufen

auf Drehgestellen des Typs Görlitz Va, einige erhielten zudem Zusatzscheinwerfer für Fernlicht, diese Ausrüstung geschah jedoch willkürlich. Der Prototyp wurde in Halle beheimatet, weitere Einsatzbahnhöfe waren in der Folge Görlitz, Zwickau, Cottbus, Schwerin, Chemnitz, Eisenach, Saalfeld, Magdeburg, Halberstadt und Berlin. Als einziger Bahnhof im DB-Gebiet erhielt Frankfurt/M. 1997 zehn Wagen zugewiesen. Ab 1998 führte die DBAG Verkehrsrot als neue Produktfarbe im Nahverkehr ein.

Um ein geschlossenes Zugbild zu erhalten, wurden in relativ kurzer Zeit viele Wagen umlackiert. Schon wenige Jahre später setzte allerdings die Ausmusterung ein, neue Doppelstockwagen und Triebwagen ersetzten vielerorts die alten Züge. Vorrangig betroffen waren Dienststellen, die die Wagen mit der Diesellok der BR 219 und 234 einsetzen, da diese vollständig aus dem Bestand schieden. Ebenso wie viele der normalen Wagen wurden mehrere Steuerwagen nach Ungarn verkauft, wo sie in einer ansprechenden blauen Farbgebung durch die MAV-Tochter „START“, die für den Reiseverkehr zuständig ist, eingesetzt werden. LIEFERTERMIN: 2. QUARTAL 2011



- Innenbeleuchtung ab Werk eingebaut, schaltbar – auch in analog
- Lichtwechsel weiß/rot, in Fahrtrichtung wechselnd
- Schnittstelle nach NEM 651
- maßstäbliche Nachbildung des „Wittenberger Kopfes“
- Drehgestelle mit extra angesetzten Sandkästen und Indusi
- vorbildgerechte Inneneinrichtung mit 2.-Klasse Großraumabteil, Fahrradabteil, Traglastenabteil und Großraum-WC
- Inneneinrichtung mehrfarbig lackiert

Best.-Nr.	<b>65120</b>	<b>65121</b>	UVP
Betriebs-Nr.	50 80 80-35 615-9	50 80 80-35 534-2	je 64,90 €

- hervorragende Laufeigenschaften durch 3-Punkt-Lagerung
- freistehende Wankstützen am Drehgestell
- vorbildgerechte Farbgebung nach RAL
- Nachbildung der Luftheizung am Wagenboden
- exakte Nachbildung der „Görlitz V“ Drehgestelle
- Lichtmaschine am Drehgestell extra angesetzt
- Kurzkupplungskinematik nach NEM



FORMNEUHEITEN **N** ZWEITAUSEND-ELF

Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton bleiben vorbehalten.  
DB und DB Regio sind eingetragene Warenzeichen.