

Die Doppelstock-Versuchszüge der DB in den Fünfziger-Jahren

Die zwei Varianten die "Kurzen" und die "Langen"

1949 und 1950 bestellte die Hauptverwaltung der *Deutschen Eisenbahn* (ab 1950 Deutsche Bundesbahn - **DB**) bei der Industrie neben Baumusterwagen der "Leichtbauschnellzugwagen" und Leichtbau-Eilzugwagen auch doppelstöckige Eilzugwagen für den innerdeutschen Verkehr. Die Konstruktion basierte auf den Doppelstock-Zwillingswagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LHB 1936) und den Erkenntnissen aus der Entwicklung der DRB-Leichtbauwagen 1937 / 1939 u. 1942. Viele Bauteile hatten die Wagen gemeinsam mit den weiteren Baumusterwagen der kurzen und langen Bauarten die zwischen 1949 und 1950 entstanden.

Musterzug 1 (1950) bestand aus **22,5 m** langen Doppelstockwagen der Bauarten

- DC4üpwe-50 3. Klasse WgNr. 26 11210
=> DB4yg-50/57 => 546 DByg => 546 DByg
- DCR4üpwe-50 3. Klasse mit Restaurantteil WgNr. 26 11211
=> DB4yg-50/57 => 547 DByg => 547 DByg
- DBC4üpwe-50 2./3. Klasse WgNr. 26 11212
=> DB4yg-50/57 => 548 DByg => 548 DByg

Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 1950 und **einteiligen Taschenfenstern**. Die Übergänge waren erstmals nicht mit Faltenbälgen, sondern mit Gummiwulsten ausgerüstet.

Musterzug 2 (1951) bestand aus **26,4 m** langen Doppelstockwagen der Bauarten

- DC4ymg-51 3. Klasse WgNr. 26 11200
=> DB4ym-51/57 => 471 DBym => 471 DByl
- DBCR4ymg-51 2./3. Klasse mit Restaurantteil WgNr. 26 11201
=> DB4ym-51/57 => 472 DBym => 472 DByl
- DBC4ymg-51 2./3. Klasse WgNr. 26 11202
=> DB4ym-51/57 => 473 DBym => 473 DByl

mit Minden-Deutz 1950-Drehgestellen **und erstmals mit 2-teiligen Übersetzfenstern**. Alle Wagen waren RAL6008 stahlblau lackiert und mit aufgesetzten Klassenziffern und DSG-Signet aus Leichtmetall beschriftet.

Lieferant beider Züge war Wegmann in Kassel. Somit waren 1951 insgesamt sechs Doppelstockwagen im Bestand der **DB**. Die Wagen wurden als Musterzug zunächst im Verkehr **Frankfurt - Gießen - Siegen - Dortmund** und später im Raum Hamburg eingesetzt. Zuglok war zu Beginn (*Frankfurt - Dortmund*) planmäßig eine der wenigen blauen 03.10.

Zuletzt liefen die Wagen als DByg / DBym mit einem Ayse 604 im Verkehr **Köln-Gerolstein** bis zu ihrer Ausmusterung zwischen 1974 und 1976

Spätere Änderungen:

1955 wurden die Taschenfenster der drei 22,5 m-Wagen gegen messingfarbene eloxierte Übersetzfenster ausgetauscht, die Küchen und Restauranteinrichtungen ausgebaut und die Wagen in RAL 6007 flaschengrün gestrichen.

1957 wurden an den Wagenenden oben in die Dachecken integrierte elektrische Zugschlussbeleuchtungen eingebaut. Zuvor hatten die Wagen nur Halterungen für Oberwagenlaternen an gleicher Stelle.

Einen Umlaufplan **DB** der als Wagengruppe zusammengefassten Doppelstockwagen (auch die kurzen Wagen wurden einsatztechnisch als "m" [Fernverkehrswagen mit einer Länge von mehr als 24,5m] eingeordnet) lässt sich in Hamburger Umläufen nachweisen, wobei dort von zwei Wagen der Bauart DAB4ymg und von vier Wagen der Bauart DB4ymg ausgegangen wird: Die drei 22,4-m-Wagen wurden den drei langen 26,4-m-Wagen zugeschlagen.

Die Umlackierung in RAL 6020 (Chromoxidgrün) erfolgte 1967 mit Neubeschriftung entsprechend den UIC-Vorgaben, dabei entfiel auch bei allen gemischtklassigen Wagen die 1. Klasse.

Ab 1968 mit der Nummern- und Bauartreform wurden die Wagen:

- der kurzen Bauart als Bauart **DByg 546** (DC4üpwe-50), **DByg 547** (DCR4üpwe-50) und **DByg 548** (DBC4üpwe-50) sowie
- die Wagen der langen Bauart als **DBym 471** (DC4ymg-51), **DBym 472** (DBCR4ymg-51) und **DBym 473** (DBC4ymg-51) geführt..



Zwischen 1974 und 1976 wurden alle Wagen ausgemustert. Im Bild einer der 26,4m Wagen

Die Garnituren als Eilzüge im Einsatz

Die ersten drei doppelstöckigen Probewagen mit einer Länge von **22,4 m** setzte die DB 1950 im Betriebsdienst ein. Sie waren vollständig geschweißt und mit Gummiwulstübergängen ausgestattet. Ihr erstes Einsatzgebiet waren die bewirtschafteten **Eilzüge E 713 / 714** und **E 719 / 720** zwischen Frankfurt und Dortmund. Als Zuglok kamen in erster Linie die Dampflokomotiven **03 1014**, **03 1022** sowie **03 1043** zum Einsatz, diese waren speziell für diesen Einsatz ebenso wie die Doppelstockwagen stahlblau lackiert.

Am **2. Mai 1951** wurden die **26,4 m** Wagen im Rahmen eines Sonderzuges auf der Strecke **Hamburg - München** vorgeführt, Zuglok war die großrädige **18 451** (bayerische S3/6) anstelle der ursprünglich vorgesehenen **18 323**. Die festgesetzte Fahrzeit entsprach der, des für den Sommerfahrplan erstmals eingesetzten Schnelltriebwagens **Ft 56**, des späteren "Blauen Enzian". Trotz unvorhergesehener Aufenthalte aufgrund von Störungen, zahlreichen Langsamfahrstellen und Überholungen durch zwei FD- und zwei D-Züge wurde die Planzeit nur um sechs Minuten überschritten. Höchste Geschwindigkeit war bis zum Auftreten eines Schadens an einem der Wagen **125 km/h**.

Planmäßig liefen die Wagen in den gleichen Diensten wie ihre kürzeren Vorgänger.

Da die Sitzplatzkapazität bereits nach kurzer Zeit nicht mehr ausreichte, wurde die Garnitur erweitert. Ersatzweise wurde anstelle der blauen Doppelstock-Probewagen, der grüne Ex-LBE-Doppelstockwagen **30008** verwendet, der im Versuchswendezugbetrieb von Essen nach Düsseldorf im Einsatz war.

1953 kamen sämtliche Wagen nach Hamburg und wurden dort vor Eilzügen auf der Strecke **Hamburg - Bremen** eingesetzt.

Zwischen 1953 oder 1957 verloren die Fahrzeuge die publikumswirksame stahlblaue Lackierung, sie präsentierten und sich fortan in flaschengrüner Farbgebung. Als Grund für die Umlackierung kann angenommen werden, dass die DB eine Differenzierung zum blauen F-Zug-Netz mit nur erster und zweiter Klasse vornehmen wollte.

Im Rahmen der Elektrifizierung der Hamburger Bahnanlagen gab es offenbar Lichtraumprobleme mit den Fahrzeugen, sie wurden daraufhin nach Kiel umbeheimatet.

Mitte der 60er Jahre kamen die Fahrzeuge nach Köln und wurden bis zum Ende auf der Strecke **Köln - Gerolstein** eingesetzt.

Die bekanntesten Einsätze

Zeitraum	Zug	Strecke
1950-	E 713/714 und E 719/720	Frankfurt - Dortmund
um 1955	E ??	Bremen - Hamburg
??	E ??	Hamburg - Lübeck
um/nach 1964	E 2283	Lübeck - Kiel - Jübek - Husum
um 1968	E 3532	Köln-Deutz - Gerolstein
um 1968	E 4954	Köln - Gerolstein



E3532 mit **01 051** + **A4ys-30/55** + **3x DB4ym-51/57** + **2x DB4yg-50/57** am 30.06.68 in Richtung Gerolstein