

	<p>Object: Wagen B3yg</p> <p>Museum: Historischer Lokschuppen Wittenberge Am Bahnhof 6 19322 Wittenberge 03877-56123-0 info@dampflok-wittenberge.de</p> <p>Collection: Fahrzeuge</p> <p>Inventory number: o. Inv.</p>
--	---

Description

Wie die Deutsche Reichsbahn (DR) hatte auch die Deutsche Bundesbahn (DB) nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1960er Jahre hinein neben einem deutlichen Mangel an Eisenbahnwagen auch mit einer erheblichen Überalterung des Wagenparks zu kämpfen. Noch immer bildeten in den 1950er Jahren 22.345 zwei-, drei- und vierachsige Abteil- und Großraumwagen früherer preußischer und bayerischer Bauarten aus der Zeit vor und nach dem Ersten Weltkrieg das Gros des Wagenparks für Personen- und Eilzüge. Die wenigen für den Eilzugverkehr beschafften Städtewagen von Anfang der 1950er Jahre reichten bei weitem nicht aus, die wenig zeitgemäßen Betriebsmittel für den Personenverkehr zu erneuern und zu verjüngen, zumal auch der Unterhalt einen erhöhten Aufwand bedeutet hatte. Das Aufkommen an Stahl und anderen Rohstoffen der noch jungen Bundesrepublik ließ eine umfassende Erneuerung zur damaligen Zeit noch nicht zu. Wie die DR in den 1960er Jahren ging auch die DB notgedrungen bereits ab 1953 dazu über, die Vorkriegswagen einer Modernisierung zu unterziehen – schlicht und einfach Umbau genannt.

Die Bundesbahn-Hauptverwaltung beauftragte im Sommer 1953 das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) in Minden gemeinsam mit Waggonbauunternehmen einen Entwurf zum Umbau der Vorkriegswagen vorzulegen, von denen nur die Räder und das Untergestell der Fahrzeuge übernommen werden sollten. Der Wagenkastenaufbau hingegen sollte durch einen Neubau ersetzt werden.

Einen ersten Probewagen baute das Ausbesserungswerk (AW) Ludwigshafen im Jahr 1953 aus einem alten Länderbahnwagen um. Im Januar 1954 begann dort die Serienfertigung, der sich die AWe in Hannover, Karlsruhe und Limburg an der Lahn anschlossen. Von den mit einem hölzernen Wagenkastenaufbau versehenen Abteilwagen wurden nur die Bodengruppe (die auf ein einheitliches Maß von 13 Metern Länge gebracht wurde), das Fahrwerk und die Bremsanlage übernommen. Auf dem alten Fahrwerk wurde schließlich

ein Wellblechboden aufgeschweißt. Ansonsten wurde ein neuer stählerner Wagenkasten hergestellt.

Insgesamt wurden drei Wagenbauarten verwirklicht. Wagen der dritten Klasse (C3yg(e)) hatten sieben Fenster je Wagenseite und 62 Sitzplätze in 2+3-Anordnung in zwei Abteilen zu vier bzw. drei Sitzgruppen. Eins dieser Abteile war als Raucher-, das andere als Nichtraucherabteil ausgewiesen. Die gemischtklassigen BC3yg(e) boten 24 Plätze (Raucher) der dritten und 24 der zweiten Klasse (8 Nichtraucher, 16 Raucher).

Bereits 1954 konnten mehr als tausend Wagen dem Betrieb übergeben werden. Bis 1958 wuchs die Zahl auf 6.500 Exemplare an, 25 Prozent des Gesamtwagenbestandes der Bundesbahn. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug anfangs 90 km/h, welche damals für Personenzüge die Regel war; diese wurde bei einigen Wagen in den 1970er Jahren auf 100 km/h erhöht. (Quelle bis hierher: Wikipedia)

Unsere Wagen wurden Anfang der 1980er Jahre in Bauzugwagen umgebaut. Hierzu wurden die Inneneinrichtungen komplett entfernt und je nach Bedarf Büroabteile, Werkstattabteile, Duschen- oder Kücheneinrichtungen eingebaut.

Basic data

Material/Technique: Stahl

Measurements:

Keywords

- Bauzugwagen
- Wagon