

Apmz 119, Apmz 125, Apmz 127



Den Apmz 121, 61 80 18-94 010-5, übernahm die DB in ihren Museumsbestand. Er wird mit der E 03 001 und weiteren Apmz 121 als Nostalgie-TEE eingesetzt.

Für den TEE „Rheingold“ beschaffte die DB 1962 die ersten klimatisierten Großraumwagen der Bauart Apmz 121. Sie kamen bei den Fahrgästen so gut an, dass ab 1975 die Apmz 122 entstanden.

Entwicklung. Mit den Großraumwagen nahm die DB 1962 eine neue Wagengattung in ihren Park auf. Zunächst wurde eine Bauserie für TEE-Züge beschafft und als Gattung Ap4üm-62 (Apmz 121) bezeichnet. Wegen der guten Akzeptanz folgten weitere Lieferungen bis 1973.

1975/76 wurde als Weiterentwicklung die Gattung Apmz 122 in Dienst gestellt. Ab 1988 für den Einsatz auf Neubaustrrecken umgerüstet, wurde sie in Apmz 117 umgezeichnet. Geliefert wurden die 100 Wagen der Gattung Apmz 121 von Credé, MAN und Wegmann. Die Lieferung der 35 Apmz 117 übernahmen die Waggon-Union und Wegmann.

Durch das Ausscheiden einiger Apmz 121 entstand Mitte der 1980er-Jahre bei der DB ein Mangel an klimatisier-

ten Großraumwagen 1. Klasse. Deshalb wurde beschlossen, aus der laufenden Produktion der 2.-Klasse-Wagen Bauart Bpmz 291 sieben Stück herauszunehmen, um sie bei LHB als 1.-Klasse-Fahrzeuge ausstatten zu lassen.

Inzwischen wurden alle drei Bauarten überarbeitet und bekamen von der DB Fernverkehr neue Bauartnummern zugewiesen. Die Apmz 121 gingen in die Bauart Apmz 125 über. Aus den Apmz 117 wurden die Apmz 127 und die Apmz 123 heißen seither Apmz 119.

Wagenbau. Die Bauarten Apmz 125 und 127 laufen auf Drehgestellen der Bauart MD 36 mit Scheiben- und Magnetschienenbremse. Die Apmz 127 sind zusätzlich mit einer elektropneumatischen Bremse und einer Notbremsüberbrückung ausgerüstet. Zwei Wagen haben MD-52-Drehgestelle mit Stahlfederung und mechanischer Drehhemmung, wie sie auch für die Apmz 119 verwendet wurden.

Als Bremse dient eine kombinierte Scheiben- und Magnetschienenbrem-

IC-Großraumwagen 1. Klasse



Die Apmz 127 wurden ab 1975 als Apmz 122 bei WU in Berlin und bei Wegmann in Kassel gebaut. Zwischenzeitlich trug diese Bauart die Bezeichnung Apmz 117.

se. Im Rahmen des Umbaus zur Druckertüchtigung wurde eine elektropneumatische Bremse nachgerüstet.

Während die Wagenübergänge bei den Apmz 125 noch mit Gummiwülsten gesichert werden, haben die Apmz 119 und 127 für den Einsatz auf Neubaustrrecken druckertüchtigte Übergänge der Bauart SIG.

Die Apmz 125 sind mit Drehfalttüren ausgerüstet, bei den Apmz 119 und 127 griff man auf Schwenkschiebetüren zurück.

Innenraum und Elektrik. Der Fahrgastraum ist als Großraum ohne Trennwand mit 16 (Apmz 125) bzw. 17 (Apmz 119, Apmz 127) Sitzreihen mit je drei drehbaren Einzelsitzen ausgestattet. Neben einer Reihenbestuhlung können auch abteilähnliche Sitzgruppen eingerichtet werden. Die Reisenden betreten die Wagen durch Einstiegräume an den Enden. Dort sind Toiletten und bei den Apmz 125 und 127 die Gepäckablagen zu finden. In den Apmz 119

können Reisende ihr Gepäck über den Seitenfenstern ablegen.

Die Energieversorgung erfolgt über die Zugsammelschiene. Beleuchtet werden die Wagen mittels Leuchtstofflampen. Leseleuchten und Durchgangsleitung sind vorhanden.

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer		26.400 mm
Wagenkastenbreite		2.825 mm
Wagenhöhe über SO		4.050 mm
Dienstmasse	Apmz 125	44.000 kg
	Apmz 127	47.000 kg
	Apmz 119	46.000 kg
Drehgestellbauart	Apmz 125, 127	MD 36
	Apmz 119	MD 52
Höchstgeschwindigkeit		200 km/h
Bremse		<R> KE-GPR-Mg (D) ep*
Großräume		1
Sitzplätze	Apmz 119, 127	51
	Apmz 125	48
Heizung		Klima
Erstes Baujahr	Apmz 125 (als 121)	1962
	Apmz 127 (als 122)	1975
	Apmz 119 (als 123)	1985

ARkimbz 266, WRmbz 138



Die ehemaligen ARkimbz 262 wurden bei der DB Fernverkehr Anfang des 21. Jahrhunderts in ARkimbz 266 umbenannt (61 80 85-91 714-3).

Neben den Sitzwagen sind in den IR-Zügen auch BistroCafé-Wagen eingestellt, die außer dem Speiseraum auch ein Zugbüro und behindertengerechte Einrichtungen bieten.

Entwicklung. Die Wagen entstanden durch Umbau aus gemischtklassigen ABm 225. Die Inneneinrichtung wurde in Zusammenarbeit zwischen der DB und der DSG entwickelt. Die Umbauarbeiten führte die PFA in Weiden aus. Insgesamt entstanden 156 Fahrzeuge, 13 davon wurden an die ehemalige DR geliefert. Alle Fahrzeuge kamen 1994 zur DB AG und wurden später von der DB Fernverkehr übernommen.

In den Jahren 2000 bis 2002 übernahm die DB AutoZug zehn Wagen und ließ sie für ihre Nachtzüge zu Servicewagen der Bauart WRmbz 138 umbauen. Dabei wurde die 1. Klasse durch Dienstabteile ersetzt. Es entstand u. a.

ein Servicepoint, an dem die Reisenden ihre Wünsche und Fragen vorbringen können. Außerdem werden die Fahrgäste hier „eingecheckt“ und bekommen ihr Abteil in den Schlaf- und Liegewagen zugewiesen.

Wagenbau. Als Laufwerke dienen Drehgestelle der Bauart MD 36 mit Scheiben- und Magnetschienenbremse. Die für Schnellfahrstrecken zugelassenen ARkimbz 266.4, 266.5 und 266.6 besitzen eine Notbremsüberbrückung.

Untergestell und Wagenkasten bestehen aus Stahlleichtprofilen und Stahlblechen. Im ehemaligen 2.-Klasse-Bereich, in dem das BistroCafé untergebracht ist, wurden auf der Küchen- seite Fensteröffnungen verschlossen. Die Fenster lassen sich teilweise öffnen.

Die Drehfalttüren am Handbremsende erhielten einen zusätzlichen Flügel, so dass sich für den Transport von

K-Wagen / Servicewagen



Bei den Servicewagen der Bauart WRmbz 138 wurde der 1.-Klasse-Bereich u. a. durch einen Servicepoint ersetzt, an dem die Reisenden ihr Abteil im Zug zugewiesen bekommen (61 80 88-91 002-0).

Rollstühlen eine Öffnungsweite von 800 mm ergab.

An den Einstiegsraum am Handbremsende schließt sich eine behindertengerechte Toilette an, die bei den ARkimbz 266.4 als geschlossenes System ausgeführt ist.

Innenraum und Elektrik. Dem Zugbüro mit drei Sitzplätzen, einem Tisch, Gepäckablagen und der Schaffnersprechstelle folgen zwei geschlossene Abteile mit je vier verstellbaren Einzelsitzen, einem Tisch und einer Garderobe. Im Großraum sind vier Doppel- und zwei Einzelsitze vis-à-vis angeordnet. Dieser Raum eignet sich auch für Konferenzen.

In das Bistro-Abteil wurden fünf halbrunde Tische mit Sitzbänken eingebaut. Zusätzlich sind sechs Lehn- und zwölf Stehplätze mit Abstellmöglichkeiten für Getränke und Speisen vorhanden. Hier ist auch das Zugtelefon untergebracht.

Die Küche ist mit einer Kaffeemaschine, einer Getränkezapfanlage und

einem Mikrowellenherd ausgestattet. Für Vorräte stehen Kühlschränke und Lebensmittelcontainer zur Verfügung.

Sämtliche Geräte werden über die Zugsammelschiene versorgt. Es wurden sowohl Ein- als auch Mehrspannungswagen gebaut. Die Beleuchtung übernehmen Kompakt-Leuchtstofflampen.

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer	26.400 mm
Wagenkastenbreite	2.825 mm
Wagenhöhe über SO	4.050 mm
Dienstmasse	51.000 kg
Drehgestellbauart	MD 36
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Bremse	«R» KE-GPR-Mg (D)
Großräume	1
Abteile	2
Speiseräume	1
Sitzplätze	Abteile 8
	Großraum 10
	Speiseraum 9
Heizung	Wnzes/Klimaae
erste Baujahr	ARkimbz 266 (als 262) 1988
	WRmbz 138 2000

Bimdzf 271



Die Steuerwagen der Bauart Bimdzf 271 entstanden aus Wagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der DDR und trugen zunächst die Bezeichnung Bimdzf 269 (51 80 80-95 809-4).

Zur Reduzierung der Umspannzeiten in Kopfbahnhöfen entschloss sich die DB, ab 1995 IC- und IR-Züge teilweise als Wendezüge mit Steuerwagen verkehren zu lassen.

開発 **Entwicklung.** Sämtliche Steuerwagen entstanden durch Umbau. Als Spenderwagen für die zunächst als Bimdzf 269 bezeichneten Bimdzf 271.0 dienten bevorzugt Fahrzeuge der Bauart ABom 226 der ehemaligen DR der DDR. Für die Bauart Bimdzf 271.2 wurden Bom 281 verwendet, ebenfalls eine ehemalige DR-Bauart. Alle Wagen wurden mit einem Steuerkopf mit Führerstand und den nötigen elektrischen Einrichtungen ausgestattet.

構造 **Wagenbau.** Die Drehgestelle der Bauart GP 200 S-Mg wurden den Erfordernissen der Steuerwagen angepasst. Das Drehgestell unter dem Führerstand erhielt eine Sandstreueinrichtung und

eine Spurkranzschmierung. Die Magnetschienenbremse ist im anderen Drehgestell untergebracht. Die Einrichtungen der LZB verteilen sich auf beide Drehgestelle.

Untergestell und Wagenkasten wurden von den Spenderfahrzeugen übernommen. Am Wagenende 2 wurde ein Steuerkopf aus Blechen und GFK-Teilen montiert. Die Zugvorrichtung und die Verbindungselemente sind hinter einer Bugklappe versteckt. Der Einstiegsraum wurde in Richtung Wagenmitte verlegt und bekam Schiebetüren. Das andere Ende blieb mit Drehfalttüren und einem Gummiwulstübergang unverändert.

客内 **Innenraum.** Der Innenraum wurde in einen Großraum und zwei geschlossene Raucher-Abteile mit je fünf Plätzen unterteilt. Die Ausstattung und die Sitzaufteilung ist an die anderen IR-Wagen angepasst. Der Mehrzweckraum zwischen dem Großraum und

IC-Steuerwagen 2. Klasse



Der Führerstand entspricht der Baureihe 111. Er kann zur Steuerung aller wendezugfähigen Elloks am anderen Zugende eingesetzt werden (Bimdzf 269, 51 80 80-95 811-0).

dem Führerstand bietet Stellfläche für zehn Fahrräder. An den Wänden sind fünf Notsitze montiert. Außerdem sind hier die Schaltschränke untergebracht.

Die Wagen verfügen über ein geschlossenes WC-System mit integriertem Waschbecken.

電気 **Elektrik.** Der Führerstand entspricht dem einer Lokomotive der Baureihe 111 und wurde nach ergonomischen Gesichtspunkten eingerichtet. Er ist mit einer Klimaanlage ausgestattet und durch eine Glaswand vom Mehrzweckraum abgetrennt. Die Steuerung der Lokomotive erfolgt über die Zeitmultiplexe-Wendezugsteuerung (ZWS).

Die restlichen Räume werden über eine Zweikanal-Luftheizanlage mit Zusatzbelüftung temperiert und belüftet. Sie wird wie alle elektrischen Einrichtungen über die Zugsammelschiene versorgt. Zur Beleuchtung sind Kompakt-Leuchtstofflampen montiert. Eine

Lautsprecheranlage dient zur Information der Reisenden.

Im Rahmen der Aufarbeitung der InterCity-Wagen bekamen im Jahr 2004 auch die Steuerwagen ein Fahrgastinformationssystem, u. a. mit neuen Zugzielanzeigern.

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer	26.400 mm
Wagenkastenbreite	2.825 mm
Wagenhöhe über SO	4.050 mm
Dienstmasse	46.000 kg
Drehgestellbauart	GP 200 S-Mg
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Bremse	«R» KE-GPR-Mg (D) ep
Großräume	1
Abteile	2
Sitzplätze	Großraum 30 + 4* Abteile 10 + 4**
Heizung	Lhzes
Erstes Baujahr	1995

* Klappsitze ** Kindersitze

DBz 750, DABz 755



Die Doppelstockwagen der Bauarten DBz 750 und DABz 755 wurden 1993 von der DWA in Görlitz gebaut und als erste Neubau-Doppelstockwagen an die DB geliefert (DBz 750, 50 80 26-35 049-8).

Die 1993 gebauten DBz 750 und DABz 755 waren die ersten Serien der von der Deutschen Bundesbahn beschafften Doppelstockwagen. Sie wurden für den Einsatz im Regional- und Vorortverkehr großer Städte bestellt.

Entwicklung. Der Beschaffung war 1989 ein vierwöchiger Versuchseinsatz holländischer Doppelstockwagen im Raum München vorausgegangen, der zeigte, dass die Wagen sich im täglichen Betrieb bewährten und von den Fahrgästen angenommen wurden. Daraufhin erteilte die Deutsche Bundesbahn der Waggonbau Görlitz einen Auftrag über 55 2.-Klasse-Wagen DBz 750 und 20 gemischtklassige Wagen DABz 755. Vorbild waren die Doppelstockwagen der Schindler Waggon. Sie wurden für den Großraum München geliefert, wo alle Wagen auch 2006 noch zu Hause sind.

Wagenbau. Beide Gattungen laufen auf Drehgestellen der Bauart SIG LD 70 mit rollengelagerten Radsätzen und Schraubenfedern. Sie sind mit einer

elektropneumatischen Scheibenbremse ausgerüstet. Ein Drehgestell kann mittels Handbremse festgelegt werden.

Der Wagenkasten ist als selbsttragende Schweißkonstruktion in Flächen- und Schalenbauweise ausgeführt, an dem die Untergestellvorbauten montiert sind. Ein durchgehendes Untergestell ist nicht vorhanden.

Das Kuppeln mit einstöckigen Wagen ist auf Grund der normalen Gummiwulstübergänge an den Stirnseiten und der kompatiblen Schraubenkupplungen möglich. Eine automatische Mittelpufferkupplung kann wie bei allen Doppelstockwagen nachgerüstet werden.

Einflügelige Schiebetüren verschließen die Stirnübergänge. Beide Einstiegsräume liegen über den Drehgestellen. Ihre zweiflügeligen Schiebetüren bieten eine Öffnungsweite von 1.900 mm.

Die Fenster sind 1.150 mm bzw. 700 mm breit und 800 mm hoch. Bei einigen Fenstern kann oben eine Klappe nach innen geöffnet werden, die anderen Fenster sind fest.

Doppelstockwagen 2. Klasse



Beide Bauarten lehnen sich an die von Schindler Waggon in der Schweiz gebauten Wagen an. Sie unterscheiden sich durch das gesickte Dach von späteren Bauarten (DABz 755, 50 80 36-35 016-5).

Innenraum. Ober- und Unterstock teilen sich in je zwei Fahrgasträume auf, die durch Glaswände mit Pendeltüren voneinander getrennt sind. Die Sitze sind in beiden Gattungen in Reihen- und Abteilanordnung montiert. Sie sind stoffbezogen und mit Kopfpolstern versehen. In der 1. Klasse sind auf beiden Seiten Armlehnen vorhanden, in der 2. Klasse nur auf den Außenseiten. Das Zwischendeck kann zum Abstellen von Rollstühlen oder Fahrrädern genutzt werden, deshalb sind hier drei Sitze klappbar. Über den Fenstern sind Längsgepäckablagen angebracht.

Am Wagenende 2 ist ein offenes WC mit Waschbecken angeordnet. Der zugehörige Wasserbehälter wurde in den Dachraum über dem WC eingebaut.

Elektrik. Die Energieversorgung erfolgt über die Zugsammelschiene mit Pufferbatterie. Die Batterie speist über einen Wechselrichter die in Leuchtbändern angeordneten Leuchtstofflampen der Innenräume. Eine Luftheizanlage sorgt für die Belüftung. Sie ist im Dachraum

über den Wagenenden zu finden. Hier wird die Frischluft von außen angesaugt.

Die Wagen verfügen über eine Lautsprecheranlage und eine Matrixanzeige in der Mitte der Außenseite. Eine Sprechstelle ist aber nur in den Wagen der Bauart DABz 755 zu finden.

Die zwölfpolige Durchgangsleitung und eine Wendezugsteuerleitung machen den Einsatz der Wagen auch in geschobenen Zügen möglich.

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer	26.800 mm		
Wagenkastenbreite	2.780 mm		
Wagenhöhe über SO	4.631 mm		
Dienstmasse	51.000 kg		
Drehgestellbauart	SIG LD 70		
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h		
Bremse	<R> KE-PR-A (D) ep		
Sitzplätze	DBz 750	139/3*	
	DABz 755	1. Klasse	42
		2. Klasse	78/3*
Heizung	ElHz/Lhze		
Erstes Baujahr	1993		

* Klappsitze

DBbzf 761, DABpbzf 762



Die zunächst für den Großraum Stuttgart beschaffte Bauart DBbzf 761 führte nur die 2. Klasse. Gemischt-klassige Wagen werden als DABpbzf 762 bezeichnet (DBbzf 761, 50 80 80-35 349-5).

Neben neuen Doppelstockwagen der Bauarten DBza 751 und DABza 756 beschaffte die Deutsche Bahn ab 1995 auch Steuerwagen. Die als DBbzf 761 und DABpbzf 762 bezeichneten Wagen haben Tiefeinstiege mit einer Höhe von 600 mm oder 760 mm über SO.

Entwicklung. Die Wagen der Bauart DBbzf 761 bilden die erste neue Doppelstock-Steuerwagengattung der Deutschen Bahn AG. Sie lehnen sich an die DABgbzf 760 an, allerdings mit zahlreichen Neuerungen, z. B. einem völlig neu geformten Steuerkopf. Insgesamt lieferte die DWA 58 dieser Wagen. Gleichzeitig entstand die Bauart DABpbzf 762 als gemischt-klassige Unterbauart mit Klimaanlage.

Wagenbau. Die luftgefederten Drehgestelle der Bauart Görlitz VIII sind mit einer elektropneumatischen Scheibenbremse mit Zusatzbremse und Notbremsüberbrückung ausgestattet. Eine

Handbremse wirkt auf das Drehgestell am Wagenende 2. Das Drehgestell unter dem Führerstand enthält die Sandstreuanlage, die Spurrandschmierung und einen Schaltmagnet.

Eine selbsttragende Schweißkonstruktion in Flächen- und Schalenbauweise bildet den Wagenkasten. Zur Aufnahme der Zug- und Stoßkräfte wurden Untergestellvorbauten montiert.

Ein Gummiwulst mit Übergangsbrücke und eine Schiebetür sichern den Stirnübergang. Doppelschiebetüren mit einer lichten Weite von 1.150 mm ermöglichen das bequeme Einsteigen in die beiden Einstiegsräume im Unterstock. Bei den DBbzf 761 liegt der Fußboden nur 600 mm über SO. Bei den DBbzf 761.2 ist er dagegen 760 mm hoch, deshalb sind diese Wagen mit einer Klapptrittstufe ausgerüstet. Die 1.150 mm breiten Seitenfenster können teilweise im oberen Bereich geöffnet werden.



Die Bundesländer Sachsen und Rheinland-Pfalz haben sich zur Beschaffung klimatisierter Wagen der Bauart DABpbzf 762 entschieden (50 80 80-35 374-3).

Innenraum. Im Oberstock, der über zwei leicht geschwungene Treppen zu erreichen ist, sind Einzelsitze mit Kopfpolstern in verschiedenen Anordnungen eingebaut. Die gleichen Sitze sind im kleinen Fahrgastraum im Unterstock zu finden. An den Längsseiten des großen Fahrgastraums sind 22 Klappsitze montiert, so dass hier große Gepäckstücke, Fahrräder oder Rollstühle abgestellt werden können. Am Wagenende 2 sind vier Klappsitze und das Zugführerabteil angeordnet.

Die Toilette in der Mitte des Unterstocks ist behindertengerecht eingerichtet.

Elektrik. Die in Längsrichtung in den Innenräumen eingebauten Leuchtbänder werden über einen Wechselrichter aus der Speicherbatterie gespeist. Die elektrische Energie wird über die Zugsammelschiene in die Batterien geleitet.

Der Führerstand am Wagenende 1 ist mit einer Einrichtung zur Steuerung von

Diesel- und Ellokomotiven versehen. Er ist u. a. mit einer zeitmultiplexen Wendezugsteuerung (ZWS) und einer frequenzmultiplexen Zugsteuerung (FMZ) ausgestattet. Das Fahrgastinformationssystem (FIS) mit Lausprechern und Anzeigetafeln vervollständigt die elektrische Ausstattung der Wagen.

TECHNISCHE DATEN

Länge über Puffer		27.270 mm
Wagenkastenbreite		2.774 mm
Wagenhöhe über SO		4.631 mm
Dienstmasse		49.000 kg
Drehgestellbauart		Görlitz VIII
Höchstgeschwindigkeit		140 km/h
Bremse		KE-PR-A-mZ (D) ep
Großräume		4
Sitzplätze	DBbzf 761	101
	DABpbzf 762	1. Klasse 21 2. Klasse 50/23*
Heizung		Lhze/ElHz/Klimae
Erstes Baujahr		1994
* Klappsitze		