Stefan Carstens • Per Topp Nielsen • Gerhard Fleddermann

GÜTERWAGEN

DB AG • DB Cargo • Railion • DB Schenker Rail

Zahlen
Fakten
Entwicklungen
Fotos

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
KLARTEXT

Inhaltsverzeichnis

Vorwort			**4**
Welche Wagen werden vorgestellt?			**5**
Wie ist dieses Buch zu handhaben?			**6**
Von der Staatsbahn zum Privatunternehmen			**8**
Anschriften an Güterwagen			**10**
E-Wagen	**(017 – 106)**	**Offene Wagen in Regelbauart**	**13**
F-Wagen	**(084 – 186)**	**Offene Wagen in Sonderbauart**	**46**
G-Wagen	**(208 – 267)**	**Gedeckte Wagen in Regelbauart**	**102**
H-Wagen	**(280 – 354)**	**Gedeckte Wagen in Sonderbauart**	**126**
I-Wagen	**(396 – 401)**	**Kühlwagen**	**165**
K-Wagen	**(439 – 508)**	**zweiachsige Flachwagen in Regelbauart**	**171**
L-Wagen	**(538 – 608)**	**Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen**	**185**
R-Wagen	**(620 – 689)**	**Drehgestellflachwagen in Regelbauart**	**224**
S-Wagen	**(451 – 992)**	**Drehgestellflachwagen in Sonderbauart**	**278**
T-Wagen	**(846 – 980)**	**Wagen mit öffnungsfähigem Dach**	**366**
U-Wagen	**(628 – 999)**	**Sonstige Wagen in Sonderbauart, die nicht zu den Gattungen F, H, L, S oder Z gehören**	**418**
Z-Wagen	**(997)**	**Kesselwagen**	**464**
Pwg	**(041 – 054)**	**Güterzuggepäckwagen**	**466**
		Drehgestelle	**468**
Nachwort			**477**
Abkürzungen und Begriffe			**478**
Quellenverzeichnis			**479**

Während die Hbbills 311 ohne DB AG-Logos ausgeliefert wurden und diese erst nachträglich erhielten, trugen die Hbbills 310 bei der Ablieferung sehr frei nachempfundene DB-Zeichen: Oben der 247 5 244 mit Handbremse am 22.5.2001, rechts der 247 5 095 am 19.4.2001, beide in Lübeck Rbf.

Fotos: Stefan Carstens

DB 2000

Hbbills 310

247 5 000 – 247 5 299

LüP	**17250 mm**
Achsstand	**10000 mm**
Ladelänge [1)2)]	**15986 / 15191 mm**
Ladefläche [1)]	**46,4 m²**
Laderaum [1)]	**126,1 m³**
Lastgrenze D S ★★	**27,0 t**
Eigengewicht	**17900 kg**
Bremse	**KE-GP-A, z.T. Fbr**

[1)2)] **ohne / mit 6 Trennwänden**

Nach den Großvolumenwagen Hbbills 311 lieferten dieselben Hersteller 2000/01 nochmals 300 Wagen – mit baugleichem Untergestell, jetzt aber innerhalb der Umgrenzung G1 und damit RIV-fähig.

Die als Hbbills 310 bezeichneten Wagen haben als Transportschutz sechs verschieb- und verriegelbare Trennwände. Außer in der Zahl der Trennwände unterscheiden sich die Hbbills 310 von den Hbbills 311 in der niedrigeren Ladehöhe von 2,85 m, in Wagenmitte auf 1,305 m Breite, und dem daraus resultierenden kleineren Laderaum. Wie bei vielen Bauarten haben 20 % der Hbbills 310 eine vom Boden aus bedienbare Feststellbremse. Bis auf vier befinden sich alle Wagen noch im Bestand der DB AG.

300

Oben der Hbbills 311 247 6 245 mit Handbremse kurz nach Ablieferung am 12.9.2000 in Hamburg Tiefstack fotografiert, links der Hbbills 311 247 6 034 am 4.7.2001 bereits mit DB AG-Logo in Lübeck Rbf.
Fotos: Stefan Carstens

Hbbills 311

1999 DB

ADtranz Siegen und die MÁV-Werkstatt Debrecen entwickelten 1999 einen völlig neuen großvolumigen Schiebewandwagentyp. 1999/2000 erwarb die DB AG 250 dieser Wagen und reihte sie als Hbbills 311 ein.

Das Untergestell hat aus Blech gekantete Außenlangträger, die zwischen den Achsen soweit heruntergezogen sind, dass sie gleichzeitig die Funktion eines Sprengwerks übernehmen. Die Hbbills 311 sind 1,75 m länger als die bis dahin längsten zweiachsigen Schiebewandwagen Hbbillns 305. In Verbindung mit der größten Ladehöhe von 3,215 m auf 1,595 m Breite in Wagenmitte vergrößert dies den Laderaum um 33 % auf 140,4 m³. Da dies jedoch nur unter Ausnutzung des größeren RIV-G2-Profils möglich ist, sind die Hbbills 311 im Ausland nur beschränkt einsetzbar. Den Laderaum unterteilen vier verschieb- und verriegelbare Trennwände; eine Feststellbremse besitzen 50 Wagen.

247 6 000 – 247 6 249

LüP	**17250 mm**
Achsstand	**10000 mm**
Ladelänge [1)2)]	**15990 / 15191 mm**
Ladefläche [1)]	**46,4 m²**
Laderaum [1)]	**140,4 m³**
Lastgrenze D S ★★	**27,0 t**
Eigengewicht	**17900 kg**
Bremse	**KE-GP-A, z.T. Fbr**

[1)2)] **ohne / mit 6 Trennwänden**

Oben der Lgs 579 442 5 110 – aus einem Lgjs 575.1 umgebaut – am 17.12.1996 in Hamburg-Waltershof, rechts der 442 5 236 am 3.2.1998 im Rbf Hamburg Süd: Die andere Form lässt den ehemaligen Lgjs 571.0 erkennen. *Fotos: Stefan Carstens*

DB 1996

Lgs 579

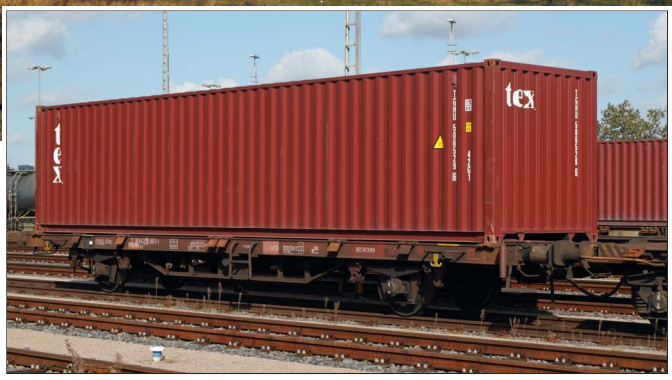
442 5 000 – 442 5 237

LüP	**13640 mm**
Achsstand	**9000 mm**
Ladelänge	**12300 mm**
Höhe Ladeebene ü. SO	**1180 mm**
Lastgrenze C S ★★	**29,0 t**
Lastgrenze DB C 100	**30,0 t**
Eigengewicht	**11400 kg**
Bremse	**KE-GP-A**

1996/97 baute das Werk Zwickau im Auftrag der DB AG 230 Lgjs 575 zu Lgs 579 um. Die Wagen waren aus Sicherheitsgründen z. T. schon länger abgestellt, da die beweglichen Pufferträger ein potenzielles Verletzungsrisiko bargen, wenn Rangierer bei einem Auflaufstoß auf ihnen standen oder saßen.

Bei dem Umbau legte man die obendrein störanfälligen Gleitträger der Stoßverzehreinrichtungen fest, indem man sie dazu an beiden Wagenenden jeweils 580 mm in das Untergestell schob und in dieser Position festschweißte. Die LüP verringerte sich hierdurch auf 13,64 m, die Ladelänge blieb unverändert. Außerdem entfernte man alle für den Transport von (ein oder zwei) 20- oder 40-Fuß-Containern nicht benötigten Aufsetzzapfen und lackierte die Wagen verkehrsrot.

Bis heute sind nur zwei Wagen aus dem Bestand ausgeschieden.



Oben der Lgs 580 442 6 060 am 30.12.1998 im Rbf Hamburg Süd.

Links der Lgs 580 4427 361 mit herabgeklapptem Haltegriff am 30.9.2012 am selben Aufnahmeort.

Fotos: Stefan Carstens

Lgs 580

1998 DB

1998 bis 2000 bauten die Werke Zwickau und Leipzig-Engelsdorf nahezu alle noch vorhandenen Hbils/Hbis-ww 297 sowie 500 Hbils/Hbis-ww 299 zu Containertragwagen um.

Bei diesen zusammen 1.722 Lgs 580 verstärkte man das Untergestell, insbesondere die Langträger, und bereitete es für den Einbau der Z-AK vor. Zudem erhielten sie einen neuen Stahlfußboden, Seilankerkonsolen und 16 aufklappbare Containerzapfen für ein bis zwei ISO-Container von 20, 30 oder 40 Fuß.

Bei den aus Hbis 299 hergerichteten Wagen – intern Lgs 580.1 – ergänzte man die Bremsanlagen außerdem mit automatischen Lastwechseln, teils auch mit Feststellbremsen. Bei einigen Wagen schrieb man die interne Kennzeichnung auch an.

Etwa 40 % disponiert DB Schenker Intermodal; bisher verminderte sich der Bestand um weniger als zehn Wagen.

442 6 000 – 442 6 999
442 7 050 – 442 7 721
442 7 750 – 442 7 799

LüP	**14020 mm**
Achsstand	**8000 mm**
Ladelänge [1]	**12500 mm**
Höhe Ladeebene ü. SO	**1200 mm**
Lastgrenze C S ★★	**27,5 t**
Eigengewicht	**12500 kg**
Bremse	**KE-GP-A, z.T. Fbr**

[1] **Länge ü. Kopfstück = 12760 mm**

1.722

Oben der Rs 668 [3910] 391 3 558 mit neuen Betonschwellen am 25.10.1995 im Gbf Hamburg-Bergedorf, rechts der mit Rohren beladene Rs 669 [3910] 391 0 196 am 6.5.1997 im Hamburger Hafen am Reiherstieg. *Fotos: Stefan Carstens*

DR 1968

SSbly 65.018 Rgs [3910] **Rgs 668, Rs 668**

Die Rgs [3910] beschaffte die DR ab 1968. Die Wagen der unterschiedlichen Baulose wichen nur geringfügig voneinander ab; allen gemeinsam waren sieben geteilt klappbare Ladeschwellen, überfahrbare Stirnborde und 24 umlegbare Containerzapfen.

Das erste Baulos mit über 200 Wagen lieferte Niesky 1968/69 als (SSablms) SSbly. 1970/71 folgten ebenfalls von Niesky 330 Wagen, jetzt – wie nachträglich auch die ersten 200 Wagen – als Rgs-z SSablms bezeichnet, ab 1978 dann als Rgs [3910].

Als Rs 668 reihte die DB AG letztendlich nur die 133 von 443 übernommenen Wagen ein, bei denen man die Geländer der Handbremsbühnen abgebaut und die Container-Aufsetzzapfen umgelegt und verschweißt hatte. Die übrigen Rgs [3910] musterte man bis 1998 ohne Umzeichnung aus.

91 Rs 668 erhielten zur Verbesserung der Laufsicherheit ab Mitte 1998 neue Radsätze mit einem anderen Profil und wurden dann als Rs 656 bezeichnet (s. S. 242). Die unveränderten Rs 668 musterte man bis 2001 aus.

Rs 668	391 3 500 – 391 3 949
Rgs DR	391 9 895 – 392 0 199
	392 0 775 – 392 0 999

– 2001

443

LüP	20220 mm
Drehgestell	962 – Niesky
Drehzapfenabst.	14600 mm
Ladelänge	18540 mm
Ladefläche	50,7 m²
Stirnbordhöhe	400 mm
Lastgrenze C S	54,5 t
Eigengewicht	25300 kg
Bremse	KE-GP, Fbr

← Rs 673, Rs 674

Oben der Rgs [3910] 392 0269 am 22.2.1995 im Gbf Hamburg-Rothenburgsort, links der Rs 670 [3910] 390 9 696 am 10.10.1995 im Rbf Hamburg-Eidelstedt.

Fotos: Stefan Carstens

Rgs-z SSablms 65.019 Rgs [3910] **Rgs, Rs 669**

1970 DR

– 2005

2.200

Den größten Anteil an den Lieferungen der Rgs [3910] hatte die rumänische Waggonfabrik UV Arad. 1970–72 reihte die DR rund 2.300 Wagen als Rgs-z SSablms ein, ab 1978 dann als Rgs [3910].

Die DB AG ordnete 887 Arad-Wagen anfangs als Rgs 669, nach Festlegen der Containerzapfen als Rs 669 ein und musterte die nicht umgezeichneten bis 1998 aus. Von 720 Mitte 1998 noch existierenden Rs 669 erhielten 563 bis 2001 anders profilierte Radsätze und die Bauartbezeichnung Rs 657 (s. S. 242). Die restlichen Rs 669 schieden bis 2005 aus.

Rs 669	**391 0 000 – 391 0 999**
	391 1 225 – 391 1 474
	391 1 500 – 391 1 572
	391 2 000 – 391 2 999
Rgs DR	**391 7 000 – 391 9 076**
	392 0 225 – 392 0 474

Drehgestell	**951 – Niesky**
Lastgrenze C S	**54,0 t**
Eigengewicht	**25700 kg**
Bremse	**KE-GP, z.T. Fbr**

übrige Daten identisch mit Rs 668

Rgs-z SSablms 65.019 Rgs [3910] **Rgs, Rs 670**

1971 DR

– 2005

294

300 Rgs [3910] entstanden 1971 bei der Waggonfabrik Sarajevo. Von 294 übernommen Wagen zeichnete die DB AG nur 107 zu Rs 670 um, die übrigen schieden bis 1998 aus.

60 von 79 Mitte 1998 noch existierenden Rs 669 erhielten neue Radsätze mit geändertem Profil, verbunden mit einer Einordnung als Rs 658 (s. S. 242). Den letzten Rs 670 musterte die DB AG erst 2005 aus.

Rs 670	**390 9 600 – 390 9 899**
Rgs DR	**392 0 475 – 392 0 774**

Bremse	**KE-GP**

übrige Daten identisch mit Rs 668

Oben der Sgkkms 698 452 2 172 am 30.12.1998 im KLV-Terminal Billwerder-Moorfleet, rechts der Sgkkms 698 452 2 024 mit High-Cube-Behältern am 1.7.1998 am selben Aufnahmeort.

Der Sgkkmss 698.1 452 3 215 am 2.9.2001 im Rbf Hamburg Süd.

Fotos: Stefan Carstens

DB 1997

Sgkkms 698, Sgkkmss 698

698	**452 2 000 – ... 199**
698.1	**452 3 200 – ... 339**
698 Umbau	**452 3 340 – ... 399**

LüP	**19130 mm**
Drehgestell	**707, 707.1**
Drehzapfenabst.	**13490 mm**
Ladelänge	**15890 mm**
Höhe Ladeebene ü. SO	**845 mm**
Lastgrenze C S ★★	**46,0 t**
Höchstlast 20-Fuß-Ct	**34,0 t**
Höchstlast 40-Fuß-Ct	**34,0 t**
Eigengewicht	**18000 kg**
Bremse	**KE-GP-A (K), z.T. Fbr**

abw. Daten für Sgkkmss 698.1	
Lastgrenze C S ★★	**46,5 t**
Lastgrenze C SS	**31,5 t**
Eigengewicht	**17600 kg**

Vorwiegend für die Beförderung von High-Cube-Wechselbehältern und Containern mit 3 m Innenhöhe beschaffte die DB AG 1997/98 bei Graaff die ersten 200 Sgkkms 698.

Die tief liegende Ladeebene lässt die Beladung mit Containern und Wechselaufbauten bis zu einer Länge von 15,89 m zu. Das Untergestell mit 16 z. T. klappbaren Container-Aufsetzzapfen ist eine Neukonstruktion. Die Drehgestelle und andere Bauteile stammen von zerlegten Sdgkms 707. Einige Wagen erhielten eine mit einem mitgeführten abnehmbaren Handrad bedienbare Feststellbremse.

Weitere 140 Sgkkmss 698.1, auch bremstechnisch für 120 km/h ausgelegt, folgten 2001 und 2003 von Graaff sowie den DB AG-Werken Leipzig-Engelsdorf und Paderborn. 2006 änderte man bei 60 Sgkkms die Bremsanlage, sodass auch sie zu Sgkkmss wurden.

200 698
140 698.1

Oben der Sgjkkmms 699 451 5 120 am 4.8.1997 im KLV-Terminal Billwerder-Moorfleet, links der Blick vom Containerkran auf den Sgjkkmms 699 451 5 554 der Kombiwaggon sowie auf mehrere Sggmrs 715, am 12.9.1995 ebenfalls in Billwerder-Moorfleet. *Fotos: Stefan Carstens*

Sgjss 699 **Sgjkkmms(s) 699**

1979 DB

1979 baute Talbot eine Vorserie von acht Drehgestell-Tragwagen für Container bis zu 40 Fuß Länge und mit hydraulischen Langhubstoßdämpfern mit 500 mm Hub, eingereiht als Sgjss 699, ab 1980 Sgjkkmmss 699.

Die Wagen haben 16 klapp- und verschiebbare Zapfen für Wechselbehälter oder Container bis zu 14,6 m Länge sowie in der Mitte und an den Untergestellenden mit Gabelstaplern bis zu 2,7 t Radlast befahrbare Blechfußböden. Sie laufen auf Y31 Cs-Drehgestelle mit 760-mm-Radsätzen.

Von 1981 bis 1987 beschaffte die DB bei Talbot und O&K dann 1.285 Serienwagen, davon 235 für 120 km/h zugelassen, 1989–91 richtete die DB weitere rund 100 Wagen für 120 km/h her.

1993 erhielt die Kombiwaggon alle 1.039 Sgjkkmms und 254 Sgjkkmmss 699 als Privatwagen; 1995 gingen sie an die DB AG zurück. Von 2005 bis 2010 verringerte sich der Bestand auf 480 Sgjkkmms 699.

Sgjkkmms	**451 5 008 – ... 557**
	451 5 708 – ... 999
	451 6 000 – ... 292
Sgjkkmms [1)]	**451 6 300 – ... 557**
Sgjkkmmss	**459 5 000 – ... 107**
	459 5 558 – ... 707

[1)] **ehem. Sgjkkmmss Kombiwaggon**

LüP	**16940 mm**
Drehgestell	**631 – Y31 Cs**
Drehzapfenabst.	**11300 mm**
Ladelänge	**14600 mm**
Höhe Ladeebene ü. SO	**1180 mm**
Lastgrenze C S ★★	**46,0 t**
Lastgrenze DB CE 100	**48,0 t**
Höchstlast 20-Fuß-Ct	**30,5 t**
Höchstlast 40-Fuß-Ct	**36,0 t**
Eigengewicht	**17300 kg**
Bremse	**KE-GP-A, z.T. Fbr**

1.293

Oben der Samms 709 486 5 117 am 25.9.1997 im Hamburger Hafen im Bezirksbf Roß, rechts der Samms 709 4865 070 am 30.9.2007 im Rbf Rostock Seehafen. *Fotos: Stefan Carstens*

DB 1976

Sas 709 **Samms 709, Sahmms 709**

Samms	**485 8 500 – ... 8 702**
	486 4 000 – ... 4 516
	486 4 940 – ... 4 994
	486 5 000 – ... 5 902
Sahmms	**486 9 200 – ... 9 250**
	486 9 700 – ... 9 882
	486 9 900 – ... 9 999

	Samms / Sahmms
LüP	**16400 mm**
Drehgestell	**711.5, 713**
Drehzapfenabst.	**9150 mm**
Ladelänge	**15000 mm**
Ladebreite [1]	**3090 mm**
Ladebr. zw. Rungen	**2582 mm**
Ladefläche	**46,0 m²**
Rungenhöhe	**1200 mm**
Stirnbordhöhe	**435 oder 520 mm**
Lastgr. D S ★★	**74,0 / 70,0 t**
Lastgr. DB CE/D 100	**89,0 / 85,0 t**
Tragfähigkeit	**101,0 / 97,0 t**
Eigengewicht	**30300 / 35400 kg**
Bremse	**KE-GP, z.T. Fbr**

183 Samms
1.414 Sahmms

[1] **auf 12450 mm Länge, an den Enden 2950 mm**

Nach einem Prototyp, 1976 von O&K gebaut, lieferten LHB und Graaff 1977/78 eine Serie von 900 Sas 709, ab 1980 als Samms 709 bezeichnet. Weitere 700 Wagen, davon 183 Sahmms 709 mit einem rund 4 t schweren Coil-Ladegestell bauten die drei Firmen zwischen 1981 und 1987.

Die Wagen haben ähnliche verkehrliche Eigenschaften wie die Samms 710, die Tragfähigkeit konnte jedoch um etwa 12 t heraufgesetzt werden. Dies ist weniger auf die Konstruktion des Untergestells zurückzuführen als auf die Drehgestelle der Bauart 711.5 und 713, die anders als die bei den Samms 710 verwendeten Drehgestelle für eine Radsatzlast von 22,5 t ausgelegt sind. Darüber hinaus erhielten die 200 zuletzt gebauten Wagen stärkere, 520 mm hohe Einheitsstirnborde.

Zur DB AG kamen 1.597 Samm(h)s 709, davon 183 mit Coil-Ladegestellen. Von 1997 bis 2001 erhielten weitere 151 Wagen Ladegestelle von Sahmms 710.

Außer bei drei Wagen baute man bereits 2002/03 die Ladegestelle wieder ab. Mitte 2010 gab es nur noch drei Sahmms und rund 1.500 Samms 709.

← Samms 710

Oben der Sahmms 711 486 8 469 mit Feststellbremse aus der letzten Lieferserie, links der 1977 gebaute Sahmms 711 486 9 086, beide am 28.5.1995 im Hamburger Hafen am Reiherstieg. *Fotos: Stefan Carstens*

Sahs 711 **Sahmms 711**

1974 DB

1974 baute Talbot 28 als Sahs 711, ab 1980 als Sahmms 711 bezeichnete Wagen für den Transport witterungsunempfindlicher Blechcoils; weitere 125 Wagen folgten 1977.

Die sechsachsigen Wagen haben Drehgestelle der Bauart 711 bzw. 711.5, sieben in das Untergestell integrierte Lademulden, Drehrungen und Stirnwände. Beim Transport von Brammen dienten die mit Holz abgedeckten Flächen zwischen den Mulden als Ladeschwellen. Holzabdeckung sowie Rungen und Stirnwände wurden später entfernt.

In den Mulden können in Abhängigkeit von der Einzellast bis zu zwei 45 t schwere Coils oder maximal sieben Coils mit einem mittleren Gewicht von 12,5 t befördert werden.

200 ähnliche, jedoch von vornherein nicht mehr für den Brammentransport konzipierte Sahmms 711 ohne Rungen und Stirnwände mit Drehgestellen der BA 713 lieferte O&K 1987/88, 450 Wagen mit Drehgestellen der BA 714 folgten von 1991 bis 1993 von Graaff.

Alle 803 Sahmms 711 kamen zur DB AG. 2004/05 musterte man rund 100 Wagen aus, um Ersatzdrehgestelle für Faals 150 zu gewinnen. Seitdem bleibt der Bestand konstant.

DG 713.0	**486 8 000 – ... 199**
DG 714	**486 8 200 – ... 649**
DG 711.5	**486 9 000 – ... 124**
DG 711	**486 9 125 – ... 152**

LüP	**16400 mm**
Drehgestell	**713.0, 714**
Drehzapfenabst.	**9400 mm**
Ladebreite Mulden	**2455 mm**
Coildurchmesser	**1200–2500 mm**
Lastgrenze D S ★★	**74,0 t**
Lastgr. DB CE/D 100	**89,0 t**
Tragfähigkeit	**104,0 t**
Eigengewicht	**30900 kg**
Bremse	**KE-GP, z.T. Fbr**

abw. Daten Talbot-Wagen	
Drehgestell	**711, 711.5**
Ladelänge	**14920 mm**
Lastgrenze D S ★★	**73,5 t**
Lastgr. DB CE/D 100	**88,5 t**
Tragfähigkeit	**88,5 t**
Eigengewicht	**31300 kg**

Oben der Taoos-y 894 069 5 502 am 12.10.2007 im K+S-Anschlussgleis in Hamburg Hohe Schaar, rechts der Taoos-y 894 069 5 213 am 7.2.1996, wenige Tage nach der Ablieferung, im Rbf Hamburg Hohe Schaar.

Fotos: Stefan Carstens

DB 1995

Taoos-y 894 [9331]

Taoos-y 894, Taoos-z 894

1995/96 baute das Werk Zwickau die ersten 331 Uaoos-y 948 [9331] zu Taoos-y 894 um – anfangs noch als Taoos-y 894 [9331] bezeichnet. 80 Wagen folgten 2000/01 sowie 60 im Jahr 2004.

Sowohl Uaoos-y 948 als auch Taoos-y 894 dien(t)en ausschließlich dem Kalitransport. Der Umbau erfolgte, da die Bedienung der Dachklappen von einem Laufsteg ohne Handlauf nicht den Unfallverhütungsvorschriften entsprach und die Firma Kali + Salz durchgehende Beladeöffnungen forderte. Die Wagen erhielten daher verbesserte vierkammerige Oberkästen und von der Bühne aus bedienbare Schwenkdächer.

Die Wagen verkehren – vielfach in Ganzzügen zusammen mit Tanoos 896 – zwischen den Thüringer und Anhalter Kaliabbaugebieten und den Seehäfen. Seit 2006 sind rund 50 ausgeschieden; 2012 begann die Umzeichnung eines Teils der Wagen zu Taoos-z 894.

Taoos-y	**069 5 000 – 069 5 429**
	069 5 500 – 069 5 559
Taoos-z	**069 5 600 – 069 5 699**
LüP	**16000 mm**
Drehgestell	**839 – Y25 Cs**
Drehzapfenabst.	**10960 mm**
Länge d. Beladeöffn.	**10120 mm**
Laderaum	**67,0 m³**
Lastgrenze C S ★★	**55,5 t**
Lastgrenze DB CM 100 [1]	**59,5 t**
Eigengewicht	**24300 kg**
Bremse	**KE-GP, z.T. Hbr**

[1] **seit 2010 gelöscht**

Oben der Tamns 895 080 3 022 am 1.6.1997 in Lönberg; links der Tamns 895 0803 422, kurz zuvor auf D-DB umgezeichnet, am 7.6.2006 im Rbf Maschen. *Fotos: Stefan Carstens*

Tamns 895

1997 DB

Von 1997 bis 1999 beschaffte die DB AG bei Waggonbau Niesky 800 Tamns 895, eine Weiterentwicklung der Tamns 886.

Die Tamns 895 haben nur eine schmale Tür auf jeder Wagenseite und ein neu entwickeltes bei dem Versuchswagen Tamns 893.1 erprobtes Rolldach.

Die ersten 500 Wagen sind serienmäßig für den Einbau der automatischen Zugkupplung (ZAK) vorbereitet. Dafür besitzen sie statt der üblichen Luftabsperrhähne an den Bremskupplungen ein durchgehendes Bediengestänge, das sich sowohl mit seitlich angeordneten Hebeln als auch vom Kuppelraum aus betätigen lässt.

Die Wagen liefen anfangs ausschließlich im Tonerdeverkehr von Siershahn, Löhnberg und anderen Verladestellen nach Domodossola und lösten in diesen Relationen die teils über 30 Jahre alten Taems 890/891 ab. 2006/07 mussten acht Wagen ausgemustert werden.

895.0 [1]	**080 3 000 – 080 3 499**
895.1	**080 3 500 – 080 3 799**

[1] **mit ZAK-Vorbereitung**

LüP	**14040 mm**
DG 895.0	**628+629 – Y25 Lsd**
DG 895.1	**628.9+629.9 – Y25 Lsd**
Drehzapfenabst.	**9000 mm**
Ladelänge	**12772 mm**
Länge d. Beladeöffn.	**12772 mm**
Ladefläche	**35,5 m²**
Laderaum	**75,4 m³**
Lastgrenze D S ★★	**69,0 t**
Eigengewicht	**20700 kg**
Bremse	**KE-GP-A, z.T. Fbr**

800