

Info zu den Waggonen.txt

Seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden diese sogenannten "Tausendtürenwagen" nach Blatt Ib2 der preußischen Normen durch die KPEV beschafft und im Personen- und Schnellzugdienst verwendet. Nach Umwandlung der meisten Schnellzüge in D-Züge wurden diese Wagen nur noch in Personenzügen, beschleunigten Personenzügen und den neugeschaffenen Eilzügen verwendet. 1902 und 1904 wurden zwei Serien vierachsiger Gepäckwagen mit und ohne Übergangseinrichtung beschafft. Die DRG übernahm noch einen Großteil dieser Fahrzeuge und passte sie den veränderten technischen Gegebenheiten an. (u.a. Austausch der Gasbeleuchtung durch elektrische Lampen)

Auch Bundes- und Reichsbahn konnten nach Kriegsende nicht auf diese Wagen verzichten.

Bereits Ende der 1950er Jahre schieden die preußischen Abteilwagen aus dem Bestand, der Gepäckwagen blieb noch etwas länger im Dienst.

Die DR musterte Ende der 1960er Jahre die letzten Abteilwagen aus. Der Gepäckwagen blieb, größtenteils mit Übergängen ausgestattet und z.T. nach Abbau der Zugführerkanzel bis Anfang der 1980er Jahre im Einsatz.

Ab 1908 beschaffte die Königlich Deutsche Post diese vierachsigen Bahnpostwagen, die bis 1967 bei der Deutschen Bundespost und 1969 bei der Deutschen Post eingesetzt wurden.

Die durchgehenden Trittbretter ließ die Deutsche Reichspost zur Vermeidung von Raubüberfällen bereits ab 1936 entfernen.

Einige BPW wurden von der DP sogar noch für den Rollbehälterverkehr hergerichtet und auch noch für den elektrischen Betrieb auf dem sächsischen Dreieck (Entfernen des hochliegenden Bremserhauses und der Aufstiegsleitern zugunsten einer Bremserbühne) umgebaut.