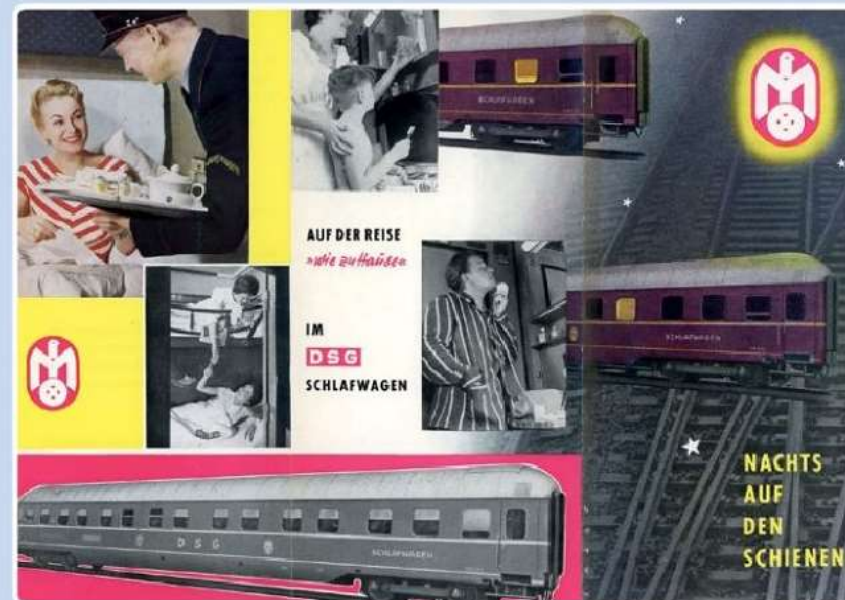


Armin Gärtner

# Die Geschichte der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG)

## Band 2

Die Ära Karl Mutz von 1950 bis Ende 1963



Fünf Jahre nach Ende des 2. Weltkrieges nahm die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) am 1. April 1950 ihren Betrieb auf. Sie konnte nur auf einen Teil des früheren Wagenparks der Vorkriegs-MITROPA zurückgreifen und startete mit etlichen Provisorien im Speisewagen- und Schlafwagendienst. Das Unternehmen konsolidierte den Betrieb nicht nur, sondern baute ihn sogar aus und wurde Ende der 1950er Jahre einer der größten gastronomischen Betriebe der Bundesrepublik Deutschland.

Diese positive Entwicklung ist das Verdienst des Geschäftsführers Karl Mutz, der es mit Beharrlichkeit und Zielstrebigkeit schaffte, insbesondere neue moderne Schlafwagen zu beschaffen.

Das Buch beschreibt den Verlauf der Unternehmensgeschichte in der Ära von Karl Mutz, die am 22. November 1963 mit seiner Entlassung endete. Der Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung der Speisewagendienste in diesen Jahren mit ihren zahlreichen Provisorien aber auch Um- und Neubauten sowie in der Einführung der modernen Schlafwagen des Typs Universal, wie an Hand zahlreicher Bilder eindrucksvoll gezeigt wird. Dieser Band 2 der DSG-Geschichte belegt die dynamische Entwicklung nicht nur der DSG, sondern auch der DB in den Jahren bis 1963.

ISBN 978-3-00-081838-7

# Inhalt

## Band 2 | Die Ära Karl Mutz von 1950 bis Ende 1963

<b>Vorwort (Ralf Fellenberg)</b>	<b>5</b>		
<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>		
<b>2. Die DSG von 1950 bis Ende 1963 im Überblick</b>	<b>8</b>		
2.1 Die Entwicklung der DSG von 1950 bis Ende 1963	09		
2.1.1 Die finanzielle Situation der DSG	15		
2.1.2 Gesellschafter-Versammlungen – Aufsichtsrat und Geschäftsführer	20		
2.1.3 Der Wagenpark der DSG vom 25. Juni 1963	25		
2.1.4 Die Entlassung von Karl Mutz am 22. November 1963	29		
2.2 Die DSG-Organisation (Direktion und Bezirksleitungen/Außenstellen)	31		
2.3 Die „Nebenbetriebe“ der DSG	39		
2.4 Die DSG im Spiegel der Betriebszeitung „HAND in HAND“	43		
2.5 Personalangelegenheiten, Tarifinformationen und Betriebsrat	45		
2.6 DSG und MITROPA (Ost)	50		
<b>3. Die Entwicklung im Nachtzugverkehr</b>	<b>51</b>		
3.1 Der Schlafwagenbereich	57		
3.1.1 Die Entwicklung des Schlafwagenverkehrs der DSG	64		
3.1.2 Der „Gemeinsame Ausschuss Eisenbahnen/CIWL/DSG/SSG“ (CPC) – Dirk Frielingsdorf	68		
3.2 Die Geschichte der Pullman-Schlafwagen WLC4y/WLB4y	69		
3.3 Die Einbettabteil-Schlafwagen WLB4ü-50	72		
3.4 Der DSG-Gliedertriebzug „Komet“ VT 10 551	78		
3.5 Die 36/33-Schlafwagen des Typs Universal	82		
<b>4. Die Speisewagendienste</b>	<b>87</b>		
4.1 Die Wirtschaftsbetriebe	94		
4.1.1 Der „vereinfachte Wirtschaftsbetrieb“	95		
4.1.2 Die Küchenpackwagen (Pw4ik/Pw4ük)	97		
4.1.3 Die Küchenwagen (C4ük) nach 1945	99		
4.2 Triebzüge mit Wirtschaftsbetrieb	103		
4.3 Die Halbspeisewagen (ABR, AR, BR, CR)	105		
4.3.1 Der Wirtschaftsbetrieb in Neubau-Doppelstockwagen	106		
4.3.2 Halbspeisewagen aus Umbau (ABR, AR, CR, BR)	108		
4.3.3 Neubau von Halbspeisewagen	111		
4.3.4 Sonstige Wirtschaftsbetriebe	112		
4.4 Die Vollspeisewagen (WR) der DSG	114		
4.4.1 Die Modernisierung älterer Speisewagen	119		
4.4.2 Die Beschaffung der „Buckel-Speisewagen“ WR4üm-62	120		
4.4.3 Die Finanzkrise der DSG 1962 und der Speisewagenbereich	121		
4.4.4 Berichte aus den Speisewagen	124		
4.5 Die Büfettwagen ab 1960	127		
4.6 DSG-Stewardessen in Speisewagen	131		
<b>5. Vom Abteilkellner zum Servierwagen</b>	<b>132</b>		
<b>6. Der TEE-Verkehr – VT 11.5 und lokbespannte Züge</b>		<b>135</b>	
<b>7. Die stationäre Gastronomie und die Bahnsteig-Verkaufswagen</b>		<b>139</b>	
<b>8. Die Hotellerie (Partielle Zusammenarbeit mit der CIWL)</b>		<b>144</b>	
<b>9. Die Betreuung des Turnusverkehrs und weiterer Sonderzüge</b>		<b>147</b>	
<b>10. Der Militärverkehr</b>		<b>151</b>	
10.1 Der US-Militärverkehr		152	
10.2 Der Militärverkehr für die Britische Rheinarmee (BAOR)		158	
<b>11. Regierungssonderzüge und Staatsbesuche</b>		<b>160</b>	
<b>12. Die Fahrzeuginstandhaltung der DSG</b>		<b>162</b>	
<b>13. Die Verträge zwischen DB und DSG sowie sonstige Entwicklungen</b>		<b>163</b>	
<b>14. Die Verträge zwischen DB und CIWL</b>		<b>173</b>	
<b>15. Die Zusammenarbeit zwischen DSG und CIWL ab 1954</b>		<b>175</b>	
<b>16. Fazit über die Ära Karl Mutz</b>		<b>178</b>	
<b>Abkürzungsverzeichnis und Begriffe</b>		<b>180</b>	
<b>Danksagung, Bildnachweis und Ausblick</b>		<b>183</b>	