

Eilzugwagen der Vorkriegszeit

Nach dem Bau und der Erprobung einer größeren Anzahl von Versuchswagen begann die Deutsche Reichsbahn 1930 mit der Serienfertigung von Eilzugwagen, die dafür vorgesehen waren, die noch in großer Zahl vorhandenen 4-achsigen Abteilwagen, meist preußischer Bauart, zu ersetzen.

Die Ausführung erfolgte gemäß den damals gültigen Bauprinzipien zunächst noch in genieteter Bauweise. Die Einstiege waren an den Wagenenden der dritten Klasse mit den markanten Doppeltüren ausgeführt, die den Wagen ihr unverwechselbares Erscheinungsbild gaben. An den Wagenenden der Wagen, die eine zweite Klasse besaßen, befand sich einfache Schlagtür.

Alle Wagen besaßen Drehgestelle der Bauart Görlitz III leicht. Im Unterschied zu den Schnellzugwagen waren während der Epoche 2 die Wagenübergänge noch als offene Übergangsbrücken ausgeführt und nur mit Scherengittern gesichert. Erst nach dem 2. Weltkrieg wurden diese Wagen bei der DB und der DR mit den normalen Faltenbalg-Übergängen versehen.

Die Reichsbahn ließ insgesamt 1236 C4i bauen, die bald das Erscheinungsbild der Reisezüge nachhaltig prägten.

Ab 1935 wurden Nachfolgebauarten für die Wagen der Verwendungsgruppe 30 entwickelt. Die geschweißte Bauart des Wagenkastens war nunmehr Standard. Um den Reisenden eine bessere Aussicht zu ermöglichen, wurden die Fensterunterkante tiefergelegt und die Scheiben um 20 cm verbreitert. Der mit Scherengittern gesicherte offene Übergang, die Görlitz-III-leicht-Laufwerke sowie andere Elemente waren mit den vorhergehenden Bauarten identisch.

Ausgehend von den Schnellzugwagen der Bauart 39 (sog. Schürzenwagen) wurde auch ein windschnittiger Leichtbau-Eilzugwagen entwickelt. Im Wesentlichen entsprachen diese Wagen der Vorgängerbauart, der Wagenkasten wurde allerdings windschnittig ausgeführt und besaß tragende Schürzen am Längsträger. Erstmals erhielten diese Eilzugwagen durch Faltenbälge geschützte Übergänge. Aufgrund der kriegsbedingten Verknappung von Rohstoffen wurden von diesen Typen jedoch nur 125 Wagen der gemischtklassigen Variante bestellt. Von der einklassigen Wagenbauart C4üp-42a wurden noch 100 Fahrzeuge ausgeliefert.

Mit der Klassenreform 1956 wurden die Wagenklassen aufgewertet und die dritte in die zweite Klasse sowie die zweite in die erste Klasse geändert. Zeitgleich mit der Klassenreform erfolgten in der neuen zweiten Klasse der Einbau von Polstersitzen sowie eine Beseitigung bzw. Vereinheitlichung von kriegsbedingten Änderungen. Die Wagen der ersten Serien wurden von Scherengittern auf Faltenbalgübergänge umgebaut. In den meisten älteren Wagen der Verwendungsgruppe 30, die in der nunmehrigen ersten Klasse noch Großräume mit Mittelgang besaßen, wurden diese auf geschlossene Abteile mit Seitengang abgeändert. Die Umrüstung von Glüh- auf Leuchtstofflampen begann ebenfalls. Ab 1968 wurden die Eilzugwagen als Ayse, AByse und Bye bezeichnet und mit 600er Bauartnummern geführt.

Fast alle Eilzugwagen wurden bis in die 1970er Jahre für die ihnen zugeordnete Zuggattung eingesetzt. Erst danach wanderten viele in den Nahverkehr ab. Während die DB-Wagen teilweise bis 1984 in Dienst standen, wurde die Mehrzahl in der DDR verbliebenen Fahrzeuge bereits in den 1960er Jahren, ebenso wie die anderen brauchbaren Reisezugwagen der Einheitsbauarten, in Modernisierungswagen umgebaut.