

Eilzugwagen der DRG –Epoche 2

Nach dem Bau und der Erprobung einer größeren Anzahl von Versuchswagen in den Jahren 1928 und 1929, 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 genieteteter 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.

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.

Durch die Schweißkonstruktion waren die Wagen rund zwei Tonnen leichter als die genieteten.

Ausgehend von den Schnellzugwagen der Bauart 39, den 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. Die Wagen liefen auf Drehgestellen der Bauart Görlitz III leicht oder den Versuchsdrehgestellen der Bauart Krimml. Erstmals erhielten diese Eilzugwagen durch Faltenbälge geschützte Übergänge. Die Großraumaufteilung des Fahrgastraumes wurde jedoch wie bei den Wagen der Vorgängerbauarten beibehalten, wie auch die zurückversetzten Einstiegtüren am Wagenende.

Aufgrund der kriegsbedingten Verknappung von Rohstoffen wurden von diesen Typen jedoch nur 125 Wagen der gemischtklassigen Variante bestellt und 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 jetzt ebenfalls 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. Fast alle Eilzugwagen wurden bis in die 1970er Jahre für die ihnen zugeordnete Zuggattung eingesetzt. 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.

Noch heute stehen einige der Wagen in unterschiedlichen Ausführungen bei verschiedenen Museumsbahnen im Einsatz.

Hinweise:

Alle Wagen weisen viele Extras auf wie drehbare Schlusslaternen, die wahlweise das Nacht- oder das Tagsignal zeigen sowie eine wahlweise in 2 Stufen mit Reisenden zu bevölkernde, detaillierte Inneneinrichtung auf. Auch ein versenkbares Zuglaufschild sowie ausklappbare Übergangsbleche und Scherengitter gehören zur Ausstattung. Bisher selten in EEP, lassen sich die Einstiegstüren der Wagen öffnen.

Als Konstrukteur der Modelle ist Stefan Köhler-Sauerstein (SK2) Inhaber des Urheberrechts, während ich (JW3) als Herausgeber ein universelles Nutzungsrecht an diesen Modellen in der DRG-Ausführung besitze.