

## **DB-Eilzugwagen –Epoche 3b**

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.

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 Versuchs-drehgestellen 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 Einstiegstüren 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.

Nach dem 2. Weltkrieg verblieb ein großer Anteil des Bestandes im Bereich der Deutschen Bundesbahn. Auch im Bereich der Reichsbahn der DDR und bei den Österreichischen Bundesbahnen verblieben nennenswerte Stückzahlen dieser Wagen.

Mit der Klassenreform 1956 wertete die DB die Wagenklassen auf und stufte die dritte in die zweite Klasse sowie die zweite in die erste Klasse herauf. 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. Fast alle Eilzugwagen wurden bis in die 1970er Jahre für die ihnen zugedachte 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.

Nach ihrer Ausmusterung wurden viele der Eilzugwagen an Museumsbahnen verkauft und sind heute noch in größerer Stückzahl im Museumsbahnverkehr zu finden

Hinweise:

Alle Modelle besitzen folgende Extras:

Zu öffnende Türen.

Einstellbare Fahrgäste im Innenraum. Die Fahrgäste sind in zwei Gruppen mit zwei separaten Schieberegler unterteilt, sodass sich dadurch insgesamt vier Besetzungszustände der Wagen ergeben.

An den Wagenenden können die Faltenbalge mittels Schieberegler betätigt werden.

An beiden Wagenenden können Zugschluss- Laternen mittels Schieberegler angesetzt werden. Durch einen extra Schieberegler je Seite lassen sich die Laternen in Tag- und Nachtstellung drehen, wobei die Nachtstellung beleuchtet ist.

Weiterhin verfügen die Modelle über eine nachgebildete Inneneinrichtung und eine vordefinierte Position für die Mitfahrkamera und Beleuchtungsfunktion.

Die Zuglaufschilder und Wagenreihungsnummern sind ebenfalls per Schieberegler einstellbar.

Die Modelle besitzen vier LOD-Stufen, die bei entsprechender Entfernung zum Modell angewendet werden.

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 DB- Ausführung besitze.