



Roco

Artikel Nr.
Nr. 02061S

»Eilzugwagenset«

DR-Ausführung

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ging 1928 daran, auch für den Eilzug- und Personenverkehr ihr Angebot zu verbessern und stellte hierfür vierachsige Durchgangswagen leichter Bauart in den Wagenpark ein. Diese Überlegung erwies sich sehr bald als richtig. Die genieteten Fahrzeuge kamen in den Jahren 1930 – 1932 in großen Stückzahlen in Betrieb.

Um dem aufkommenden Wettbewerb zum Auto besser entgegenzutreten zu können, sah sich die Hauptverwaltung gezwungen, die Abteile zu vergrößern, um das Reisen noch angenehmer zu gestalten. Die ersten Versuchswagen, jetzt in geschweißter Ausführung, kamen im Jubiläumsjahr 1935 zur Ablieferung.

Die Beschaffungsprogramme 1936 – 1939 enthielten die Bestellungen für die Serienwagen C4i-36 und BC4i-37, die Vorbilder für die Modelle dieser Zugpackung waren. Die Konstruktionsarbeiten hatten die Vereinigten Westdeutschen Waggonfabriken AG in Zusammenarbeit mit dem Reichsbahn-Zentralamt Berlin durchgeführt.

Die Vorräumseitenwände waren 200 mm über die Stirnwände hinaus verlängert, die Abteillängen betragen in der 2. Klasse jetzt 2000 mm statt 1870 mm und in der 3. Klasse 1600 mm statt 1550 mm. Auch die Fensterbreiten erfuhren mit 1200 mm bzw. 1000 mm eine Vergrößerung. Die Abteilanordnung konnte ebenso beibehalten werden wie die Ausführung der Vorräume mit den zurückgesetzten Einstiegen, wobei die mittleren Türsäulen auf den C-Seiten sich abkippen ließen. Die Wagen erhielten Drehgestelle der verstärkten Bauart »Görlitz III leicht mit 4. Federung«. Der Devisenmangel des Deutschen Reiches zwang die Reichsbahn, bei der Ausstattung vermehrt Heimstoffe und Beschläge aus Leichtlegierungen einzusetzen.

Als Vorbild für den vierachsigen Gepäckwagen leichter Bauart diente der Pw4i-33 in geschweißter Ausführung, der in 14 Exemplaren in den Wagenpark der Reichsbahn eingestellt wurde.

Der Kriegsausbruch verhinderte die vollzählige Auslieferung der bestellten Fahrzeuge. So kamen nur 135 BC4i-37 und 1062 C4i-36 in den Betrieb, die auf alle Bezirke verteilt wurden. So u.a. auch nur RBD München, um auf den Strecken München – Berchtesgaden zum Einsatz zu kommen. Dabei diente auf dem Streckenabschnitt Freilassing – Berchtesgaden die BR E 44,5 als Zuglok.

Ein sehr großer Teil dieser drei Bauarten lief während des Krieges in den großen, gemischten oder leichten Lazarettzügen.

Express Coach Set

DR-version

The Deutsche Reichsbahn company started to improve their service to the public in 1928 by introducing bogie corridor coaches of lightweight construction. This decision was proved to be right and the riveted construction coaches were put into service in very large numbers between 1930 and 1932.

In order to meet the increasing competition from the motor car, the railway authorities decided to make the compartments larger in order to give greater comfort to the traveller. The first prototypes of these improved and now welded coaches were put into service in jubilee year 1935.

The requirements programme for 1936 – 1939 included orders for coaches series C4i-36 and BC4i-37. The prototypes for these vehicles were produced by the west german waggon works ag in co-operation with the central administration of german railways in Berlin.

The sides of the entrance areas were lengthened by 200 mm. The 2nd class compartments were increased to 2000 mm in length, instead of 1870 mm and the 3rd class were increased to 1600 mm instead of 1550 mm. Even the windows were enlarged by 1000 mm resp. 1200 mm. The compartment layout was kept as well as entrance areas with the inset steps.

The coaches were fitted with strengthened bogies, type "Görlitz III light with 4 suspension".

At this time german railways were restricted by currency problems and they were forced to furnish these coaches with domestic materials and light alloy metal accessories.

The Bw4i-33 in welded construction was used as the prototype of the bogie luggage van. Fourteen of these were put into service with Deutsche Reichsbahn.

The outbreak of war interrupted the delivery of these vehicles, so only 145 BC4i-37 and 1062 C4i-36 were put into service. These were divided amongst all areas, including Munich, and were used on the Munich – Berchtesgaden section where the BR E 44.5 locomotive was used to provide the traction.

A very large proportion of these 3 types was used during the war in various hospital trains.

