



Abbildung zeigt 16926

© TILLIG

DAS VORBILD

Die als Schürzenwagen in die deutsche Verkehrsgeschichte eingegangenen Reisezugwagen bilden den Abschluss und Höhepunkt der Entwicklung der Reisezugwagen vor dem Zweiten Weltkrieg bei der DR. Ihre Formgestaltung haben sie zu einem gewissen Kultstadium geführt. Um die gewünschte Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeiten der Züge in den dreißiger Jahren zu erreichen, musste leichter gebaut und der Luftwiderstand des Zuges verringert werden. Anvisiert waren Geschwindigkeiten von 150 km/h. Der Luftwiderstand macht bei einem Zug mit 100 km/h ungefähr ein Viertel des Fahrwiderstandes aus. Hier hatte man also die größten Möglichkeiten, durch eine Optimierung die Geschwindigkeit des Zuges zu erhöhen. Die technische Entwicklung hatte den Leichtbau auch in Reisezugwagen möglich gemacht. Seit 1935 wurden Schnell- und Eilzugwagen in geschweißter Bauform beschafft, bei denen der Wagenkasten in die tragende Konstruktion einbezogen wurde. Der damit röhrenförmige Aufbau kam mit wesentlich dünnwandigerem Material aus, um dennoch die gleiche Festigkeit zu erreichen. Neben den reinen Sitzwagen entstanden aber auch eine Reihe von Sonderwagen als Salonwagen für die Reichsregierung, Speisewagen und Schlafwagen für die MITROPA und Postwagen für die Reichspost. Sie lehnten sich dem äußeren Erscheinungsbild der Schürzenwagen an. Inneneinrichtungen, Fensteranordnungen und Längen gestalteten sich entsprechend des Verwendungszweckes. Die nach dem Krieg vorhandenen und noch einsetzbaren Fahrzeuge sind von den alliierten Besatzungsmächten für ihre Zwecke requiriert worden. Die Schadfahrzeuge wurden von beiden deutschen Bahnverwaltungen und der ÖBB wieder instand gesetzt. Bei der DB fanden die Wagen nach dem Krieg eine Weiterverwendung unter anderem in dem wieder geschaffenen Rheingold. Bei der DB blieben die Schürzenwagen – dabei immer weiter in untergeordnete Dienste herabgesetzt – bis 1982 im Betriebsdienst. Die ÖBB hielt die Fahrzeuge bis 1989 im Einsatz. Bei der DR wurden diese Wagen in den sechziger Jahren in das Modernisierungsprogramm aufgenommen. Als sogenannte Modwagen wurden sie bis zum Ende der DR weiter eingesetzt. Da die meisten Wagen beim Umbau ihre Schürzen behielten, sind die zu Modwagen umgebauten Fahrzeuge recht leicht in dieser Fahrzeugfamilie zu erkennen. Bei der DR wurden 1951 auf den Konstruktionszeichnungen des ehemaligen 3. Klassewagens Neubauschlafwagen 1./2. Klasse gefertigt. Ursprünglich in grüner Farbgebung ausgeliefert, wurden diese Wagen für den Transport militärischer Einheiten der Russischen Streitkräfte benutzt, kamen sie nach Ende dieses Dienstes in den Bestand der MITROPA und waren bis Mitte der Siebziger im Einsatz.



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.



Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.