

Art.-Nr. 13870 · 13871 · 13872 · 13873



© TILLIG

## DAS VORBILD

Die Reisezugwagen „E5“ sind als Eilzugwagen 1955 als einer der ersten Neubauwagen von der DR beschafft worden. Die Konstruktion baut auf den Leichtbauverfahren mit den Altenberger Wagen und den Schürzenschnellzugwagen auf. In ihrer Entstehungszeit erhielten sie einen ansprechenden Anstrich mit hellgrünem Fensterband. Ursprünglich als Wagengattung E5 eingegliedert, änderte sich 1957 die Gattungsbezeichnung mit dem neuen Bezeichnungssystem der DR in B4üp-54 (vor der Klassenreform C4üp-54). Diese Fahrzeuge wurden im höherwertigen Reisezugverkehr, u. a. auch im Interzonenverkehr der sechziger Jahre, verwendet. Im Inlandsverkehr waren sie im Magdeburger Raum, in Erfurt und Zwickau konzentriert. Dort bewährten sie sich auf Grund ihrer Konstruktion im Berufs- und Eilzugverkehr. Aus dieser Einsatzart ergibt sich, dass sie in der Regel in artreinen Zügen und oft ohne Gepäckwagen eingesetzt wurden. Die Eilzüge der Relationen Erfurt – Gera und Zwickau – Dresden wurden von den südlichen Direktionen mit diesen Fahrzeugen bestritten. Die Magdeburger benutzten die Wagen vornehmlich im S-Bahn-Verkehr nach Haldensleben (mit V 100) und Salzelmen (E 11/42 und 243). Die Wagen wurden bis zur Vereinigung von DR und DB zur DB AG eingesetzt.

Ähnlich dem Ruhrgebiet ist auch der Leipzig – Magdeburger Raum ein großes, zusammenhängendes Industriegebiet, in dem große Fahrgastzahlen zu befördern sind. Da der Individualverkehr in den sechziger Jahren in der DDR sehr eingeschränkt war, kam dem öffentlichen Nahverkehr eine besondere Bedeutung zu. Bereits Ende der fünfziger Jahre entwickelte sich um die Großstädte herum ein Wendezugsystem, um die Verkehrsfrequenz zu verbessern. Dieses musste aber mit umgebauten Gepäckwagen und umgebauten französischen Personenwagen als Steuerwagen auskommen. Erst Mitte der sechziger Jahre wurden die Steuerwagen für den vierteiligen Doppelstockzug und Steuerwagen aus Personenwagen der ehemaligen Bauart E5 entwickelt. Dazu erhielten die Fahrzeuge an einem Wagenende einen Führerstand, von dem sich die Diesellokomotive V 100 und die Elloks der Baureihe E 11/42 direkt steuern ließen. Für Dampflokbetrieb gab es eine indirekte Steuerung (Befehlsleitung). Die E5-Steuerwagen wurden bevorzugt

im Raum Magdeburg für Wendezüge in der normalen, grünen DR-Farbgebung verwendet.

Eine Besonderheit der Beschriftung bei diesen Wagen sei angemerkt. Die Fahrzeuge wurden 1969 alle bereits mit Computernummern versehen. Diese steht aber nicht auf der Brüstung der Seitenwand unter dem DR-Logo. Dieses fehlt generell. Die Fahrzeugnummer steht nur auf dem Langträger des Wagens, das DR im UIC-Raster-Kasten, so dass die Fahrzeuge als Inlandswagen gekennzeichnet sind. Dies ist etwas seltsam, da eine Kennzeichnung des Eigentümers eigentlich Pflicht ist. Bemerkenswert ist auch, dass die grünen Steuerwagen der DR dem gleichen Beschriftungsstil folgen.

## DIGITALISIERUNG

An der Führerstandsseite besitzt das Modell einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel. Dieser kann im Digitalbetrieb über Decoder gesteuert werden. Dazu ist das Modell mit einem Steckplatz nach NEM 651 ausgestattet. Zum Einsetzen des Decoders ist das Dach des Wagens in Richtung Führerstand zu schieben und nach oben abzunehmen. Die in der Schnittstelle sitzenden Drahtbrücken sind durch einen Decoder zu ersetzen. Wir empfehlen den Decoder von Uhlenbrock (TILLIG Artikel-Nr. 66020). Der Zusammenbau des Fahrzeuges erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

## INNENBELEUCHTUNG

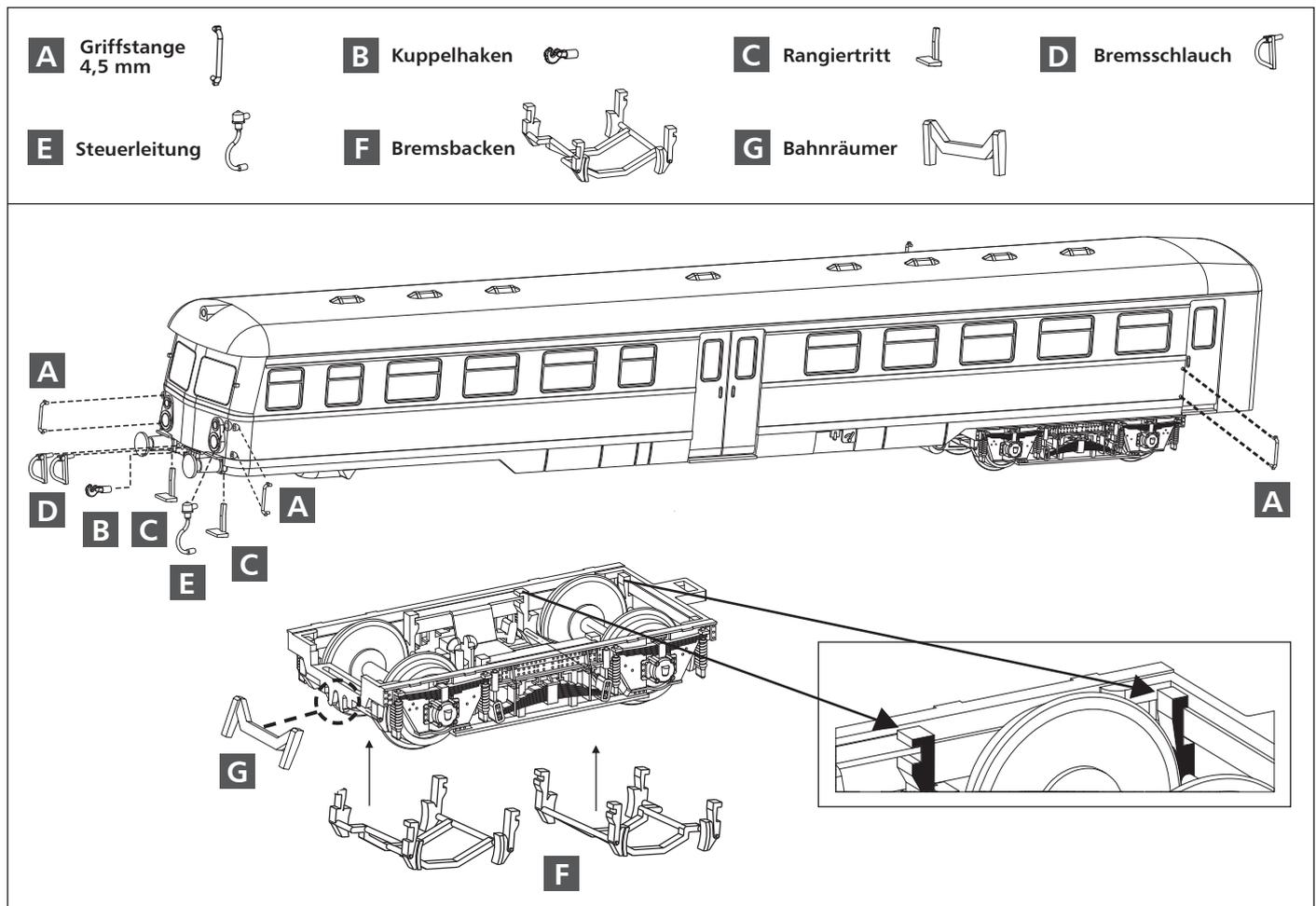
Die Modelle des E5 sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. Die in der Toilette bzw. im mittlerem Vorraum an der Wand gegenüber der Toilette sichtbaren Durchbrüche sind für die Kontaktierung der Innenbeleuchtung vorgesehen. Der Reisezugwagen lässt sich öffnen, indem das Dach in Richtung Toilettenseite verschoben und nach oben abgenommen wird.

## ZURÜSTTEILE

Zur Vervollkommnung des Modelles liegen einige Zurüstteile bei.

Die Bremsbacken der Klotzbremse werden in das Drehgestell eingehangen, wobei die Nut fest am Drehgestellrahmen einrasten muss.

Der Bahnräumer wird in das vordere Drehgestell eingearbeitet. Zur weiteren Detaillierung des Fahrzeuges werden die Griffstangen, Bremsschläuche, Kuppelhaken, Steuerleitung und Rangiertritte in die vorhandenen Bohrungen (laut Zeichnung) gesteckt.



## ERSATZTEILLISTE

| Lfd. Nr. | Bezeichnung                   | Art.-Nr. |        |        |        |
|----------|-------------------------------|----------|--------|--------|--------|
|          |                               | 13870    | 13871  | 13872  | 13873  |
| 1        | Puffer, flach                 | 303080   | 303080 | 303080 | 303080 |
| 2        | Puffer, ballig                | 303090   | 303090 | 303090 | 303090 |
| 3        | Radsatz                       | 210400   | 210400 | 210400 | 210400 |
| 4        | Drehgestell, vollst. mit Lima | 290345   | 290345 | 290345 | 290345 |
| 5        | Zurüstteile                   | 290369   | 290614 | 291221 | 290614 |
| 6        | Leiterplatte, vollst.         | 233970   | 233970 | 233970 | 233970 |



Nicht geeignet für Kinder unter 3 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.

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen diese Anleitung bitte über Ihren Fachhändler mitsenden an:

**TILLIG Modelbahnen 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](http://www.tillig.com)