

Schnellzugwagen C4ü35 der DRG –Epoche 2

Die Schnellzugwagen der 35er Gruppe läuteten in Deutschland die Ära der windschnittigen Fahrzeuge ein, die in der Nachfolgebauart, den späteren „Schürzenwagen“ der Gruppe 38, im Deutschland der Vorkriegszeit ihre Vollendung fanden.

Mit der Serie der 35er- Wagen wurde auch das Schweißverfahren in größerem Umfang angewendet. Die Wagen waren im Verhältnis zu ihrer Vorgängerbauart ebenfalls etwas leichter.

Trotz dieser ersten Bemühungen, den Fahrtwiderstand zu verringern, sieht man den Wagen optisch ihre Verwandtschaft mit der Vorgängerserie, den 28er- Schnellzugwagen (Trend Nr. JW30015 und JW30017) an.

Deutliche Unterschiede erkennt man allerdings an den bei den 35er- Wagen abgerundeten Dachenden, den verkleideten Langträgern sowie den bis über die Stirnwände vorgezogenen Seitenwänden.

Auch die Mitropa beschaffte im gleichen Zeitraum Speise- und Schlafwagen dieser Gattung.

Insbesondere nach dem 2. Weltkrieg prägten diese hochwertigen, auch in den Nachkriegsjahren noch relativ „jungen“ Fahrzeuge das Erscheinungsbild der Fernschnell- und Schnellzüge bei DB und DR noch viele Jahre nachhaltig.

Mit der Klassenreform 1956 wurden die Wagenklassen aufgewertet und die dritte in die zweite Klasse sowie die zweite in die erste Klasse geändert.

Anfang der 1980er Jahre wanderten die Wagen zunehmend auf das Abstellgleis, jedoch sind bis heute einige der Fahrzeuge erhalten geblieben (z.B. im Verkehrsmuseum Nürnberg und im Bayrischen Eisenbahnmuseum Nördlingen).

Die Wagen dieser Serie entsprechen der Bauart 1935 in der Ausführung der Deutschen Reichsbahn (Epoche 2). Beide Wagen besitzen unterschiedliche Wagennummern, Heimatbahnhöfe und Direktionsbezeichnungen.

Die 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. Versenkbare Zuglaufschilder sowie ausfahrbare Faltenbalgübergänge gehören zur Ausstattung. Auch lassen sich die Einstiegstüren der Wagen öffnen.

© Stefan Köhler-Sauerstein, Dr. Jörg Windberg