

Ganzstahlwagen 2. Klasse der DB, Bauart 1928 –Epoche 3

Mit den 1927 beschafften Rheingoldwagen und den darauf aufbauenden Wagen der 1928er Bauart kehrte die DRG wieder zu der in Preußen bewährten Anordnung der Einstiegstüren in zurückgesetzten Türnischen zurück. Diese Serie bewährte sich so gut, dass Wagen dieser Bauart immerhin 7 Jahre gebaut wurden. Sie blieben damit, trotz der späteren Serien der 1935er Bauart und der ab 1939 gebauten „Schürzenwagen“, bis zum Erscheinen der Neubauwagen nach dem 2. Weltkrieg die am häufigsten in den FD- und D-Zügen eingesetzte Wagengattung, sowohl in der Vorkriegszeit, als auch bei der DB und der DR in den Jahren nach dem Krieg.

Der hier und mit den anderen Artikelnummern angebotene Wagen dieser Bauart kann hinter allen bekannten Schnellzuglokomotiven der jeweiligen Zeit eingesetzt werden. Sie liefen in den FD-Zügen nach Berlin sowohl hinter den Stromlinienloks der DRG als auch in den 50er Jahren auf der Nord-Süd-Strecke um Bebra hinter der Baureihe 10 und auch die Interzonenzüge waren ihnen als DB- oder DR-Wagen bis in die 70er Jahre hinein nicht fremd. Standard-Zuglok waren sicher die 01er und 03er.

Noch heute existieren eine Reihe Wagen, die von verschiedenen Museumsbahnen z.T. betriebsfähig im DRG-, DB- oder DR-Zustand museal erhalten werden.

Da nur selten aus nur einem Wagentyp gebildete Zuggarnituren eingesetzt wurden, kann der Wagen sehr gut mit anderen Wagenbauarten (siehe auch die Artikelnummern JW3008-30013) in einem Zug gemischt verwendet werden. Es sollte aber stets auf ein „vorbildgerechtes Mischungsverhältnis“ geachtet werden, die Wagen der 1928er Bauart also stets in leichter Überzahl in die Züge eingereiht werden.

Auch dieses Modell wurde in der bewährten Konstrukteursschmiede von Stefan Köhler-Sauerstein (SK2) unter fachlicher Mitwirkung von Anlagenbauer Jörg Windberg (JW3) entwickelt.