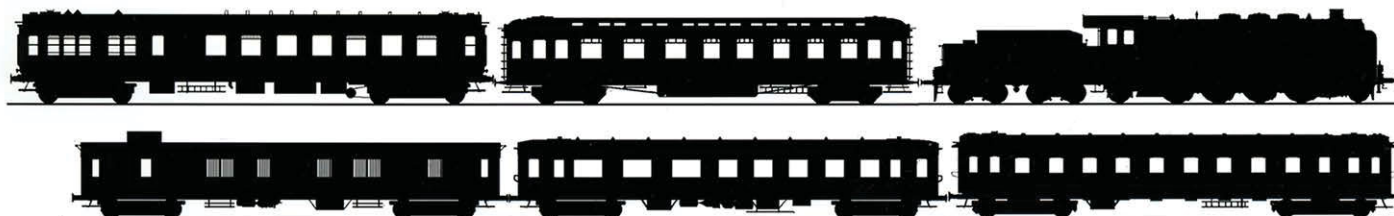


ZUGBILDUNG (3)

DRG-Reisezüge der Epoche II



D 186 Berlin Ahb—Leipzig—Bad Elster—Radiumbad Brambach—
1. 2. 3. Franzensbad—Eger—Marienbad 450/320 t

(13) **Bis 30. IX. und ab 1. V.**

| | | | | |
|--------|-----|------------------|------|------|
| 1 BC4ü | 185 | Berlin—Radiumbad | | |
| | | Oberschlema | 2028 | 171 |
| 1 BC4ü | 185 | „ —Voitersreuth | 185 | 169 |
| 1 WR | 185 | „ „ | 185 | 1513 |
| 1 C4ü | 185 | „ —Marienbad | 186 | 164 |
| 1 C4ü* | 185 | „ „ | 185 | 164 |
| 1 AB4ü | 185 | „ „ | 186 | 164 |
| 1 Pw4ü | | | | |



Preis DM/sFr 29,80/ÖS 265
ISBN 3-86046-058-7



Zugbildung – das ist ein Gebiet, in das der Blick des Reisenden niemals eindringt; er ist es gewohnt und hält es für selbstverständlich, ‚seinen‘ Zug auf dem Bahnhof abfahrbereit vorzufinden, dass die Wagen nach ihren Reisezielen beschil­dert, Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabteile im richtigen Verhältnis verteilt sind; der Reisende erwartet, dass genügend Sitzplätze vorhanden sind und bei starkem Andrang, wie z.B. beim Ferienbeginn, Vor- und Nachzüge eingelegt werden. Aber wie die Reichsbahn das schwankende Verkehrsbedürfnis erfüllt, nach welchen Grundsätzen und Plänen die Züge gebildet werden, darüber zerbricht er sich nicht den Kopf“.

Faszinosum Deutsche Reichsbahn?

Nein, darüber zerbricht er sich nicht den Kopf, der Reisende von 1935 – denn von ihm ist hier die Rede: Der Text stammt aus der opulenten Jubiläumsschrift „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“, mit der die Deutsche Reichsbahn nicht nur den Bahn-Geburtstag feiert, sondern auch die Zeit, in der er stattfindet. Symbolfigur dafür ist Julius Dorpmüller, seit 1926 Reichsbahn-Generaldirektor und ab 1937 auch Reichsverkehrsminister. Der von den deutschen Eisenbahnern nachgerade verehrte und weltweit anerkannte Eisenbahnfachmann – auch er wandelt sich in diesen Jahren: „Mit vielen kleinen Schritten wurde aus dem weltoffenen Dorpmüller aus der Zeit vor Hitler nun der angepasste deutsche Beamte im ‚Dritten Reich‘“ (Alfred Gottwaldt). Wir wollen diese Ambivalenz unseres Themas, an die auch die Titelzeilen erinnern, nicht vergessen.

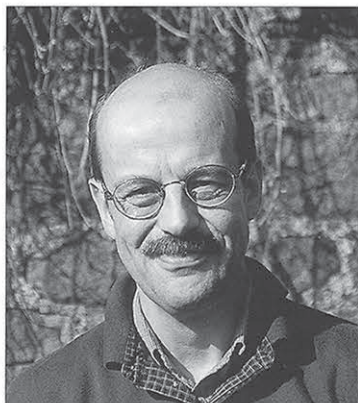
Faszinierend ist sie allemal, die Beschäftigung mit dem Betrieb der Reichsbahn. Das über ganz Deutschland gespannte Eisenbahnnetz mit seinen vielfältigen Verknüpfungen, FDT-Läufen und Kurswagen-Verbindungen fordert auf dem Höhepunkt der so genannten „Epoche II“ Höchstleistungen von allen Eisenbahnern – von den am

Schreibpult die Zugbildung planenden Beamten genauso wie von den Rangierern draußen, die in Hannover oder Halle, Eichenberg oder Corbetha Reisezüge in Minutenschnelle auflösen und wieder neu verbinden. Das abwechslungsreiche Bild dieser Züge, zumeist zusammengestellt aus Wagen verschiedener Länderbahn-Bauarten, zwischen die sich zunehmend moderne Einheitskonstruktionen reihen, fasziniert bis heute Eisenbahnfreunde und Modellbahner ebenso wie der Rangierbetrieb auch auf kleinen Zwischenstationen: Schnellzug-Kurswagen von Dortmund über Berlin in die beschauliche Zielstation der Sommerfrische sind bei der Reichsbahn genauso selbstverständlich wie die Beförderung oft mehrerer Post- oder Eilgutwagen auch in Eil- und Personenzügen.

Die hier erstmals veröffentlichten Original-Zugbildungspläne der Deutschen Reichsbahn dokumentieren dies auf anschauliche Weise. Gleichfalls zum ersten Mal wurde versucht, einzelnen Zugfotografien dieser Epoche die entsprechenden Reihungspläne zuzuordnen. Dass dies eine akribische Auswertung der Aufnahmen voraussetzte, liegt auf der Hand: Oft genug ist gerade einmal die Betriebsnummer der Lokomotive zu erkennen oder vom Fotografen notiert worden, nicht aber Zugnummer, genauer Aufnahmeort oder gar das genaue Aufnahmedatum. Dass dennoch zahlreiche, nur vage oder gar nicht bezeichnete (vor allem Schnellzug-) Fotografien genauer bestimmt werden konnten, verdankt sich der zusätzlichen, intensiven und vergleichenden Auswertung von Kursbüchern, Streckenkarten und Stationierungslisten – ein ebenso arbeits- wie spannungsreiches Puzzle-spiel, dessen Ergebnisse keinesfalls Anspruch auf absolute Richtigkeit erheben; Ergänzungen und Korrekturen sind daher durchaus willkommen.

Die wortgetreuen Zitate aus amtlichen Verlautbarungen oder Dienstvorschriften mögen das besondere Fluidum jener Jahre ebenso vermitteln wie die stimmungsvollen Erzählungen bekannter Chronisten der Reichsbahnzeit. Ihnen gilt der Dank des Verfassers, nicht minder den Leihgebern der Aufnahmen und Dokumente sowie den Fotografen der Modellaufnahmen. Dankbar genannt seien auch Joachim Claus, Wolfgang Diener, Wolfgang Georgius, Hermann Hoyer, Josef Högemann, Thomas Landwehr und Ulrich Meyer, die – jeder auf seine Weise – zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben.

Michael Meinhold



Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahn-Narr der frühesten Stunde. Die Familienlegende erzählt, dass er bereits als Abc-Schütze mit besonderem Eifer Kursbücher und Modellbahnkataloge studierte. Auf jeden Fall hat diese frühe Verbindung von Vorbild und Modell nach dem Geschichts- und Germanistikstudium sein publizistisches Wirken geprägt: MIBA-Redakteur und -Chefredakteur von 1971 bis 1987, Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell“ 1987 bis 1990, seit 1992 als freiberuflicher Fachjournalist Verfasser zahlreicher Artikel und Broschüren. Sein besonderes Interesse gilt, neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte, einem vorbildorientierten Modellbahnbetrieb.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Zugbildung. - Nürnberg: MIBA-Verl.

(Miba) (Miba-Report)

(3). DRG-Reisezüge der Epoche II

/ Michael Meinhold. - 1. Aufl. - 2000

ISBN 3-86046-058-7

1. Auflage 2000

© 2000 by vth Verlag für Technik und Handwerk GmbH,
MIBA-Miniaturbahnen, Nürnberg

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch
auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages.

Redaktion und Gestaltung: Michael Meinhold

Satz: Bettina Knaden

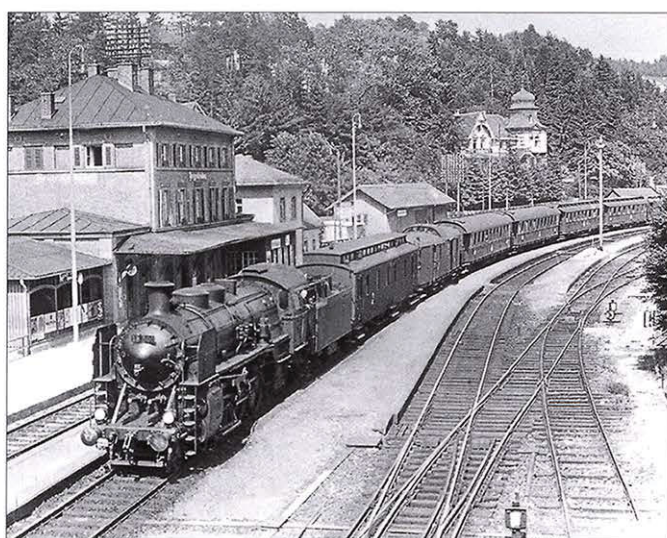
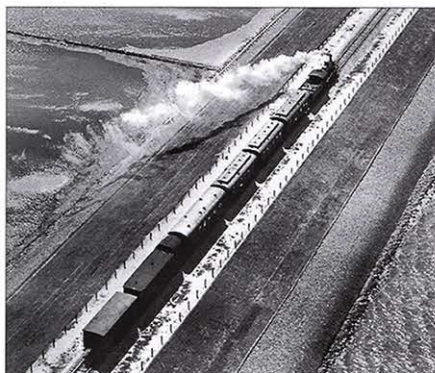
Repro: WaSo Preprint Service GmbH & Co KG, Düsseldorf

Gesamtherstellung: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

| | | | | | |
|------------------|-----|--|-----|-------------------------------|---------------------|
| D 27 | | Frankfurt (M)—Friedberg—Gießen—Kassel—Nordhausen—Magdeburg—Berlin Pof | | (Kks-Bremse) 500/500 t | |
| 1. 2. 3. | | | | | |
| (11) | | | | | |
| Ab Kassel | | | | | |
| 1 Post4ü | 108 | Kassel—Berlin | 108 | 2/20a | W |
| 1 Pw4ü | 127 | Wiesbaden— „ | 28 | 1401 | □ Friedberg |
| ABC4ü | 227 | Luxemburg— „ | 28 | 398 | □ Gießen |
| 1 C4ü | 227 | Trier— „ | 28 | 396 | 2. VII. bis 16. IX. |
| 1 C4ü | 227 | „ — „ | 28 | 1734 | |
| 1 C4ü | 127 | Wiesbaden— „ | 28 | 1401 | □ Friedberg |
| 1 ABC4ü | | | | | |
| 1 WR | 28 | Frankfurt (M)— „ | 30 | 1444 | |
| 2 C4ü | 28 | „ — „ | 28 | 1131 | |
| 1 AB4ü | | | | | |

17 Reihung, Wagentypen, Laufweg, Umlaufnummer – ein Zugbildungsplan ist eine ebenso spannende wie aufschlussreiche Lektüre.

24 Was fährt da über den Hindenburgdamm? „Die bunten Züge der Epoche II“ schildert Wagen-Experte Hermann Hoyer, darunter auch diesen Personenzug – bis hin zum Pw3 Pr 11a am Zugschluss.



48 Aus Einheits- und Länderbahnwagen ist D 57 München–Dortmund gebildet, den 18 500 durch Heigenbrücken zieht – einer der vielen „D-Züge zwischen 1920 und 1945“.

60 D 178 auf der Fahrt nach Berlin Potsdamer Bf – nach dem Original-Reihungsplan von 1934 in H0 gebildet und von Martin Knaden auf Ulrich Meyers Reichsbahn-Anlage in Szene gesetzt.

Zum Titelbild: Carl Bellingrodt bannte 1932 den D 13 Berlin–Saßnitz auf die Platte. Die Grafik des D 186, orientiert am Original-Reihungsplan von 1938, zeichnete Robert Niemeyer. Den D 29 Aachen–Berlin fotografierte Martin Knaden auf der H0-Anlage von Ulrich Meyer.



Ein Wort zuvor

3

Betriebssicherheit als oberstes Gesetz

Grundsätze der Zugbildung

6

Höchst spannende Lektüre

Der Zugbildungsplan

12

Kurswagen, Schutzwagen & Co.

Die bunten Reisezüge der Epoche II

18

Der Duft der großen, weiten Welt

Luxuszüge zwischen zwei Kriegen

30

„Rheingold“ und „Fliegender Hamburger“

FFD, FD und FDt

34

Vom Oberlicht- zum Schürzenwagen

D-Züge zwischen 1920 und 1945

46

Fast wie ein Ei dem anderen

Eilzüge im Einheits-Look

72

Post, Pakete, Milchkurswagen und, und, und ...

Nichts ist unmöglich: Die Personenzüge

78

Nicht gerade opulent

Das Angebot der Hersteller

94

Bildnachweis/Literaturverzeichnis

98



„Bremsen in Ordnung“ zeigt das Signal Zp 14 am 4.7.1935 in Nürnberg Hbf für D 179. Um 14.30 Uhr geht die Fahrt in Richtung Eger-Prag bzw. Dresden-Berlin.

Betriebsicherheit als oberstes Gesetz

Grundsätze der Zugbildung

Jeder Zug muss so beschaffen und gebildet sein, dass seine Fahrt sicher verläuft. Die Betriebsicherheit ist schon bei der Zugbildung oberstes Gesetz“ heißt es im Reichsbahn-Lehrstoffheft „Bilden der Züge“ gleich zu Anfang. So sind etwa Wagen ausgeschlossen, deren Achsdruck, Metergewicht oder Achsstand nicht der zu befahrenden Strecke entspricht. Beträgt z.B. der Achsstand weniger als 3,50 m, mindestens aber 3,00 m, so dürfen derartige Wagen nur in Züge mit max. 60 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden. Wagen mit einem Drehgestellachsstand unter 1,50 m sind bei allen Reisezügen ausgeschlossen.

Jeder Zug muss so viel Bremskraft haben, dass er auf dem für die Strecke festgesetzten Bremsweg zum Halten kommt. Grundsätzlich sollen alle Züge

durchgehend gebremst gefahren werden; handgebremste Züge und Zugteile bilden die Ausnahme.

Die durchgehenden Bremsbauarten – einlösig Knorr-Bremse (K) und Westinghouse-Bremse (W) sowie mehrlösig, d.h. ein stufenweises Lösen gestattende Hildebrand-Knorr-Bremse (Hik) und Kunze-Knorr-Bremse (Kk) – unterscheiden sich außerdem nach der Bremsart: Mit schnell wirkenden Bremsen (Bremsart I) werden alle Reisezüge und die Güterzüge mit mehr als 75 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren. Nur ausnahmsweise darf ein Reisezug nach der langsamen Bremsart II gebremst werden.

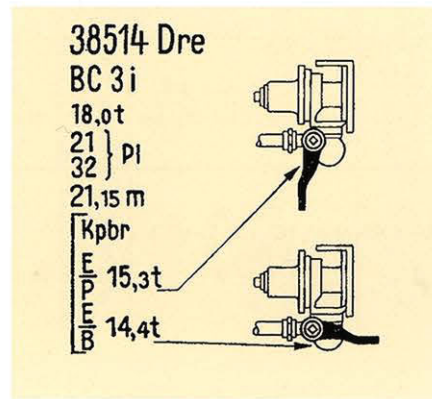
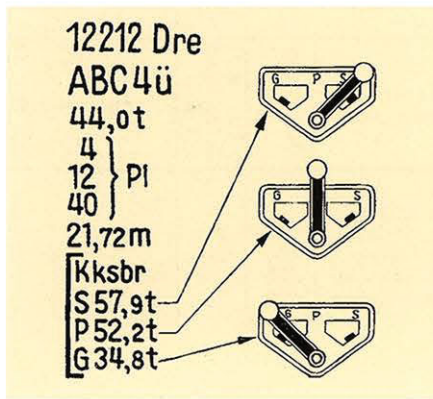
Die Bremsen der Bremsart I sind nochmals nach Bremsstellungen unterteilt: P = schnell wirkend, S = schnell und stärker wirkend, G = langsam wirkend. Bei Wagen mit einlösig

Bremse gibt es außerdem die Betriebsbremsstellung B, die noch zur schnell wirkenden Bremsart I zählt.

Die bei den einzelnen Stellungen – einstellbar mit entsprechenden Umstellvorrichtungen unter dem Wagenkasten – vorhandene Bremskraft ist als Bremsgewicht an den Wagen angeschrieben.

In Reisezügen beförderte Güterwagen sollen möglichst mit schnell wirkender Bremse (Nebenzeichen „s“) ausgerüstet sein. Zweiachsige Güterwagen mit diesem Nebenzeichen dürfen in bis zu 90 km/h schnelle Züge, vierachsige in Züge mit über 90 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden.

Durchgehend gebremste Reisezüge dürfen nicht mehr als 60 Achsen haben; ob ein Zug aus zwei-, drei-, vier- oder sechsachsigen Wagen be-



Anschriften und Steuerventil-Stellungen an einem D-Zug-Wagen mit Kunze-Knorr-Bremse und einem Personenwagen mit Knorr-Bremse

Unten: Aus „Wagen gleicher Festigkeit“ ist (bis auf den stählernen Einheitswagen hinter dem WR) D 176 Frankfurt/M–Friedrichshafen gebildet, den 18 109 und 95 011 im Jahr 1930 über die Geislinger Steige befördern.

steht, ist dabei gleichgültig. In Ausnahmefällen sind bis zu 80 Achsen bei max. 85 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt.

Um festzustellen, ob die durchgehende Bremse richtig arbeitet, ist am Zuganfangsbahnhof eine volle Bremsprobe durchzuführen, ebenso auf Zwischenbahnhöfen, falls durch das Aussetzen von Kurswagen o.ä. die Zusammenstellung des Zuges geändert wurde.

So viel zum Kapitel „Bremsen“, das beim Vorbild ganz oben in punkto Sicherheit steht. Von größerer Relevanz für den Modellbetrieb sind diese

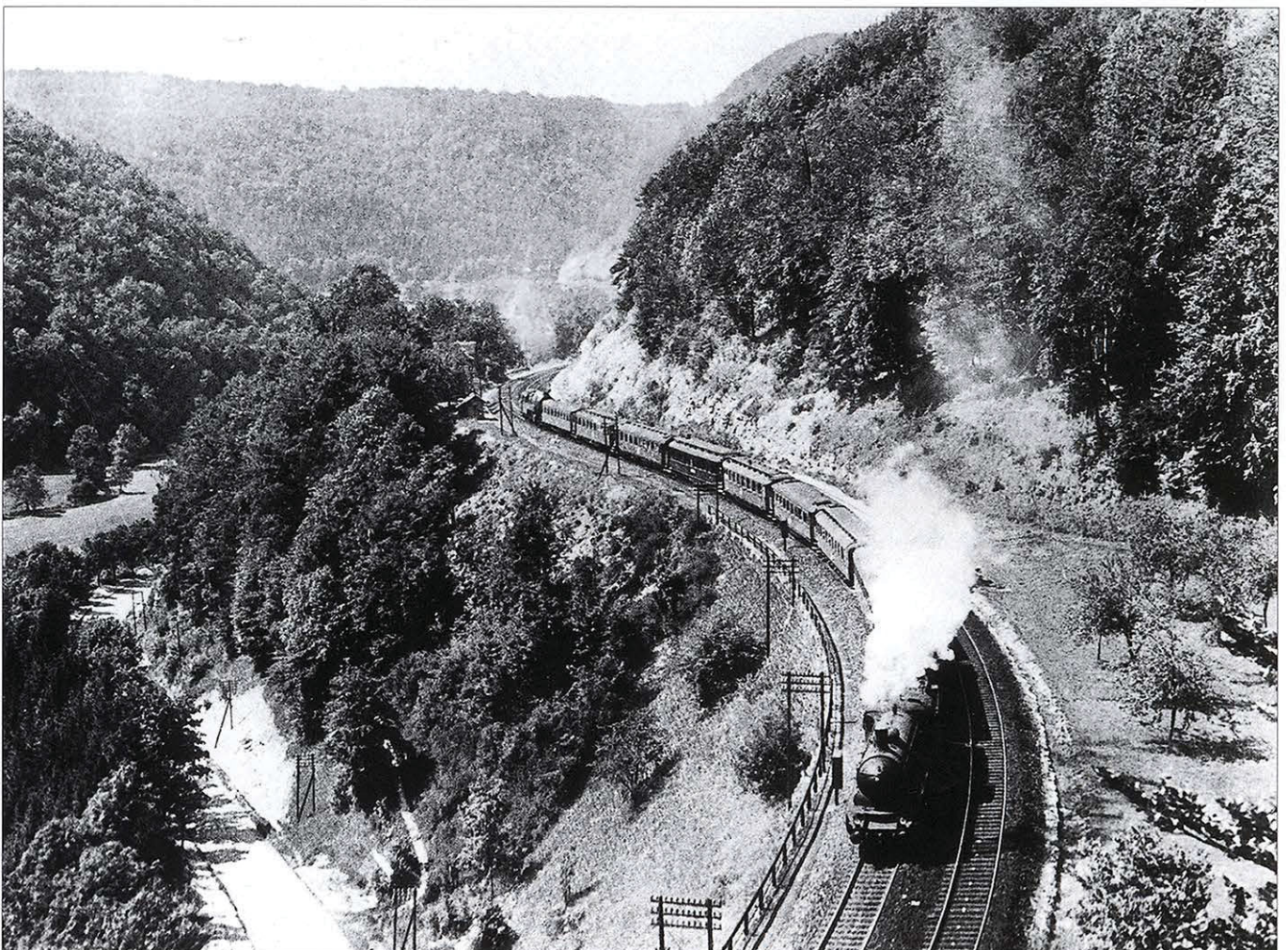
Sicherheits-Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften vom 1. September 1933, hier wiedergegeben nach der Ausgabe 1939:

- Zwischen Drehgestellwagen und zwischen Lok und Drehgestellwagen dürfen in Reisezüge zwei- und dreiachsige Personen-, Gepäck-, Post- und Postbeiwagen nicht eingestellt werden.
- Reisezüge sind in der Regel aus gleichartigen Wagen zusammenzusetzen, d.h. nur aus Drehgestellwagen oder nur Lenkachswagen (zwei- und dreiachsig) und nach Möglichkeit aus Wagen gleicher Festigkeit.

Gleiche Festigkeit bedeutet ähnliche

(Holz- bzw. Stahl-)Bauart. 1941 werden die D-Zug-Wagen in den Zugbildungsplänen nach Gruppen unterteilt und sind entsprechend einzustellen:

- Gruppe 1 (Baujahre von 1935 ab) in FD-Züge und, soweit noch verfügbar, in die internationalen D-Züge.
- Gruppe 2 (Baujahre 1928 bis 1934) in D-Züge von besonderer Bedeutung mit großer Geschwindigkeit und langer Fahrtdauer.
- Gruppe 3 (Baujahre 1923 bis 1927) in die übrigen D-Züge.
- Gruppe 4 (Wagen der Holzbauart), gebaut vor 1923, soll nur in Ausnahmefällen



Der Gasbehälterwagen für die Leuchtstoff-Versorgung läuft am Schluss von P 554 (Reihungsplan Frankfurt/M 1927). Der Wagen unten trägt das Schild „Pendelwagen zwischen Lingen/Ems und Ölgasanstalt Hamburg-Langensfelde. Beförderung mit nächsten Zug. Eilgüter- oder Personenzug“.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--------------------------|---|---------------|------------------------------------|------------------|------------------------------|-------------|
| Zug Nr. und Wagenklassen | Zahl, Gattung und Reihenfolge der Wagen | Kommt aus Zug | Wagenlauf (Anfang- und Endstation) | Geht über in Zug | Nr. des Umlaufplanes Teil II | Bemerkungen |
| 554 | Ekw. 90 | 6118 | Bebra-Gießen | — | — | |
| 2.--4.Rf. | 1Pw ³ , 2C ³ , 1B ³ , 3Dtr ³ , 1D | 557 | Fulda-Gießen | 555 | 707 | |
| | 1 Dtr, W | 555 | Fulda-Gießen | 555 | 782 | |
| | 1 Gas Wg. | 801 Mi | Fulda-B. Salzschlirf | 556 | — | nur Mi. |
| | 1 " " | 556 " | Lauterbach-Gießen | 708 | — | " Do. |



Unten: Begegnung bei Düsseldorf, 5.8.1938: Den Postwagen zwischen Lok und Gepäckwagen führen D 8 Berlin-Köln, bespannt mit 03 259, und D 307 Basel-Dortmund, bespannt mit 18 319.



mefällen in Regelzügen verwendet werden.

Zurück zu den Fahrdienstvorschriften von 1933/1939:

- In Züge, die mit mehr als 120 km/h fahren, dürfen nur eiserne Wagen eingestellt werden. Bei allen Schnell- und Eilzügen ist die Einstellung besetzter hölzerner Wagen unmittelbar hinter der Lokomotive nach Möglichkeit zu vermeiden.

- In Reisezüge mit mehr als 85 km/h sind nur Personenwagen mit Drehgestellen einzustellen.

- In Reisezüge mit Drehgestellwagen sollen in der Regel nur vierachsige Gepäck- und Postwagen eingestellt wer-

den. Dreiachsige (und in Ausnahmefällen zweiachsige) Gepäck- und Postwagen dürfen bei diesen Zügen am Schluss laufen, wenn sie mindestens 16 t Eigengewicht und mindestens 6 m Achsstand haben.

- Falls Reisezüge aus Drehgestell- und Lenkachswagen gebildet werden, müssen die Drehgestellwagen an der Spitze laufen. Berührt der Zug unterwegs Kopfbahnhöfe, sind die Lenkachswagen so einzustellen, dass sie auf der längsten vom Zug zurückzulegenden Strecke am Schluss laufen; wenn möglich ist der erste Drehgestellwagen an die neue Zugspitze umzustellen.

- Güterwagen sollen möglichst an den Schluss des Zuges und nicht zwischen Drehgestellwagen gestellt werden. Bei der Berührung von Kopfbahnhöfen sollen Güterwagen auf der längsten zurückzulegenden Strecke am Schluss laufen.

- Heizwagen mit mindestens 16 t Eigengewicht, mindestens 6 m Achsstand und mindestens halb so großem Achsstand wie Gesamtlänge dürfen zwischen Drehgestellwagen laufen.

- Gasbehälterwagen dürfen nur auf kurze Entfernungen und nicht unmittelbar hinter der Lokomotive oder hinter besetzten Personenwagen mitgeführt werden.

Postwagen, Gepäckwagen württembergischer Bauart und preußischer Abteilwagen – fertig ist, durchaus vorschriftsgemäß, Kp 684 (Kleiner Personenzug), den 92883 im Jahr 1930 über die „Korkenzieherbahn“ von Wuppertal-Vohwinkel nach Solingen Hbf zieht.



17 056 passiert mit E 124 das Bw Köln-Deutzerfeld, 1931. Bei genauem Hinsehen erkennt man, dass hinter den Einheits-Eilzugwagen noch zwei Abteilwagen laufen.



Soweit die sicherheitsrelevanten Vorschriften, neben denen die nicht minder wichtigen Erfordernisse des Betriebs und Verkehrs zu beachten sind. Dafür wirbt die DRG in ihrem Jubiläumswerk „100 Jahre deutsche Eisenbahnen“ mit einem Blick hinter die Kulissen des Bahnbetriebs um Verständnis beim reisenden Publikum:

„Für den Personenverkehr ist eine weitgehende Regelmäßigkeit und Zwangsläufigkeit in der Zugbildung charakteristisch; gewöhnlich verkehrt in beiden Richtungen einer Strecke die gleiche Zahl von Reisezügen – einer hin, der Gegenzug zurück –, und zwar unter Benutzung derselben Wagen (des Wagenparks), die täglich oder – bei langen Zugläufen – nach einigen Tagen zu ihrem Heimatbahnhof zurückkehren. Da jedoch die Besetzung eines Zuges auf seinem Lauf häufig wechselt, muss auch die Zahl der Wagen dieser wechselnden Inan-

spruchnahme angepasst werden; man führt deshalb in jedem Zuge Stammwagen, die auf der ganzen Strecke im Zuge bleiben, und stellt diesem Stamm nach Bedarf Verstärkungswagen bei, die nur an bestimmten Tagen oder nur auf einer Teilstrecke laufen; zur außergewöhnlichen Verstärkung werden noch Bereitschaftswagen zur Verfügung gehalten.

Die Zusammensetzung der Personenzüge ist verhältnismäßig einfach, denn sie bestehen gewöhnlich nur aus Personenwagen 2. und 3. Klasse, einem Post- und einem Gepäckwagen und zuweilen einem oder mehreren Güterwagen, die Eilgut befördern. In den D-Zügen dagegen, die große Entfernungen zurücklegen und dem Reisenden deshalb mehr Bequemlichkeit bieten müssen, werden tagsüber meistens Speisewagen, nachts Schlafwagen mitgeführt, dann Gepäck- und Postwagen und außer den Stamm-

wagen, die bis an das Endziel des Zuges laufen, so genannte Kurswagen, die, um den Reisenden das Umsteigen zu ersparen, von einem Zug auf den anderen übergehen. Es gibt D-Züge, in denen fast jeder dieser Kurswagen ein anderes Laufschild trägt. Um nun ein zeitraubendes und umständliches Rangieren des Zuges auf den Unterwegsbahnhöfen, wo solche Kurswagen ausgesetzt und auf einen Anschlusszug umgesetzt werden, zu vermeiden, werden sie schon auf dem Abgangsbahnhof so geordnet, dass sie auf dem Zwischenbahnhof umgesetzt werden können, ohne dass die übrigen Stamm- und Kurswagen umrangierte werden müssten.

Je nach den betrieblichen Verhältnissen der Unterwegsbahnhöfe – Kopf- oder Durchgangsbahnhof – laufen die Kurswagen, die umgesetzt werden müssen, am Anfang oder Ende des Zuges und aus diesen Gründen der



Unterwegsumbildung läuft z.B. der Speisewagen nicht in der Mitte, wo er von allen Wagen aus am bequemsten zu erreichen wäre. Bedenkt man nun, wie schwierig es ist, in einem solchen ‚bunten‘ Zug mit vielen verschiedenen Kurswagen die einzelnen Wagenklassen, die Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabteile im richtigen Verhältnis und möglichst zweckmäßig zu verteilen, dann wird man die Bedeutung der Zugbildung nicht mehr unterschätzen.“

Wir kommen auf Zugstamm, Kurs- und Verstärkungswagen im folgenden Kapitel „Der Zugbildungsplan“ noch ausführlich zu sprechen. Die Aufteilung Raucher/Nichtraucher soll übrigens im Verhältnis 1:1 bei Abteilen bzw. möglichst ganzen Wagen erfolgen, bei ungerader Wagenzahl zu Gunsten der Raucher. Außerdem gilt:

- In den Eil- und Personenzügen sollen Wagen 2. Klasse möglichst in der Mitte geführt werden, daneben die Wagen mit Sonderabteilen für Schwerekriegsbeschädigte, Reisende mit Hunden usw. und in Personenzügen auf der anderen Seite die Traglastenwagen. In D-Zügen sind die Wagen der Polsterklassen (1. und 2.) in der Mitte des Zugstamms, die Wagen 3. Klasse an Spitze und Schluss zu führen.
- Schlafwagen sind zur Vermeidung

von Störungen durch andere Reisende möglichst an Schluss oder Spitze des Zuges zu führen.

- Gepäckwagen und andere nicht für Reisende bestimmte Wagen sind möglichst hinter die Lokomotive zu stellen.
- Bahnpostwagen müssen Durchgang und Faltenbälge haben, wenn sie in D-Zügen zwischen Personen- und Gepäckwagen laufen sollen; die Faltenbälge müssen verbunden sein.
- Zwischen Durchgangswagen sind möglichst keine Abteilwagen einzustellen. In Reisezügen aus Durchgangswagen sind möglichst Wagen mit Übergangseinrichtungen gleicher Bauart zu verwenden.
- An D-Zug-Wagen, deren Faltenbalgverbindungen nicht hergestellt sind, sind die Stirnwandtüren verschlossen zu halten. Wenn Eilzugwagen mit offenem Übergang ausnahmsweise in D-Züge und umgekehrt D-Zug-Wagen in Eilzüge aus Wagen mit offenem Übergang eingestellt sind (beiden Fällen werden wir noch mehrfach begegnen), sollen die beigestellten Wagen möglichst am Schluss laufen, damit der Durchgang nicht gestört wird.
- Die Benutzung der offenen Übergangsbrücken der Eilzugwagen (B4i, BC4i und C4i) ist für das Publikum

während der Fahrt verboten. Die Stirntüren dieser Wagen sind nach jeder Benutzung (!) durch das Zugpersonal zu verschließen.

Nun – während dies allenfalls für die Preiser-Schaffner eine Menge Arbeit bedeutet, sind die Vorschriften über die Beschilderung für die vorbildgetreue Optik unserer Modell-Züge schon von Belang:

Alle D-Zug-Wagen, eingeschlossen die Schlaf- und Speisewagen, sind außen in der Mitte oder an beiden Enden (und innen an beiden Enden des Seitengangs), die Eilzugwagen außen in der Mitte oder an beiden Enden mit Richtungsschildern zu versehen. Bei Personenwagen ist mindestens der erste und letzte Wagen der nach demselben Zielbahnhof laufenden Wagengruppen an beiden Seiten mit Richtungsschildern zu versehen. Bei Zügen des Nah- und Bezirksverkehrs genügt ein Schild an der Stirn der Lokomotive oder des Triebwagens.

Die Schrift aller Schilder ist schwarz auf weißem Grund.

Jeder D-Zug-Wagen erhält außerdem, wenn für ihn Platzkarten verkauft werden, ein Schild mit einer Ordnungsnummer. Dieses Schild wird außen auf das Richtungsschild gesteckt; die Schrift ist rot auf weißem Grund.