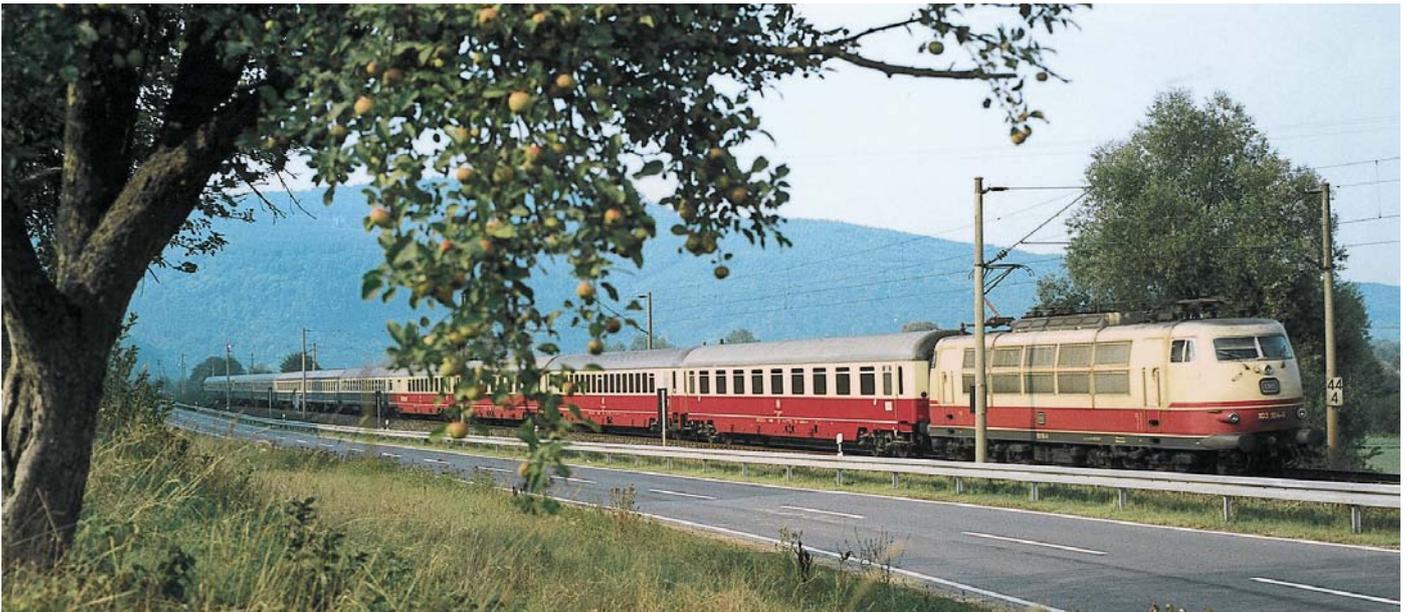


ZUGBILDUNG (4)

DB-Reisezüge der Epoche IV



D 221 Donau-Kurier
1. 2. **Dortmund (5.42)–Gelsenkirchen–Essen–Düsseldorf–Köln–Frankfurt (M)–Nürnberg–Passau (15.24/38)–Linz–Wien V**

⌋(** 151% 600 t

max 15, Wanne 14, Nür 14

↑ ab Dortmund

ABm	22	Dortmund–Passau (–München 0) 22
Bm	21	„ „ („)
Bm	21	„ „ („) 73
Bm	20	„ „ 22
a) Bm	19+	„ „
Dms		„ –Wien
aa) Bvmz	252	„ „
Bvmz	253	„ „
b) Bvmz	254	„ „
1) Bvmz	255	„ „
Bvmz	256	„ „
Bvmz	257	„ „
Avnz	258	„ „
WRbumz		„ „
Bm	29	„ –Nürnb (–Furth i W)
Bm	269	„ „ (–Praha)
ABm	268	„ „ („)

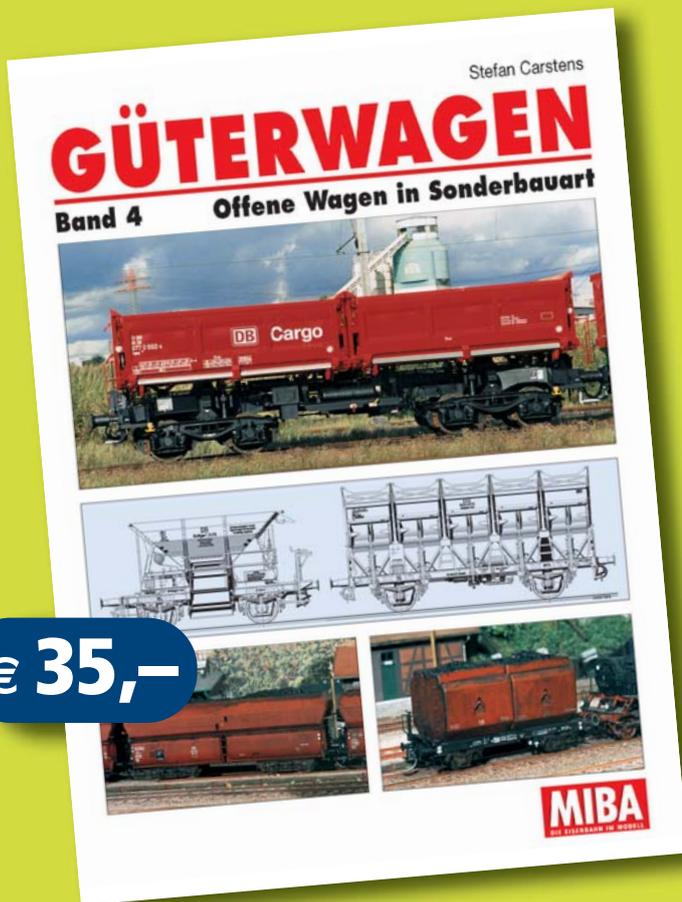


Deutschland € 15,-
Schweiz sFr 29,80 · Österreich € 17,25
ISBN 3-89610-220-6



4 | 194038 615001 | 04 >

Das Standardwerk zu Güterwagen



€ 35,-

Der neueste Band aus der Erfolgsreihe, wiederum in bewährter Aufmachung und erschöpfender Gründlichkeit: Mit Fotos und Übersichtszeichnungen, technischen Daten und konstruktiven Besonderheiten – und natürlich mit einem Blick auf die Modelle nebst Umbau- und Verbesserungsvorschlägen.

Thema sind diesmal die offenen Wagen in Sonderbauart:

- Trichterwagen, bei denen das Ladegut zur Wagenmitte hin entladen und von dort über Rutschen ggf. wieder zur Wagenseite befördert wird
- Kasten-, Mulden- und Seitenkipper, die erst in jüngster Zeit zu den derzeit modernsten Selbstentladewagen der DB AG weiterentwickelt wurden
- Sattelwagen haben in der Mitte des Laderaumbodens einen First und Seitenwände, die als Klappen ausgebildet sind
- Kübelwagen, deren Untergestell Klappkübel tragen, die zum Entladen angehoben und über der Entladestelle geöffnet werden.

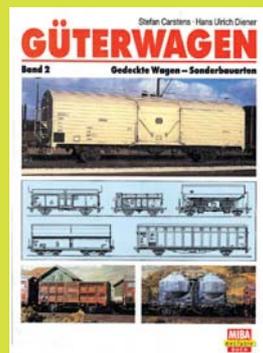
Ein weiteres Standardwerk für alle Wagenfreunde und für Modellbahner, die auf vorbildgemäße Betriebseinsätze Wert legen.

176 Seiten, Format 22,1 x 29,7 cm, mit über 360 Fotos und mehr als 130 Zeichnungen, gebunden, Hardcover

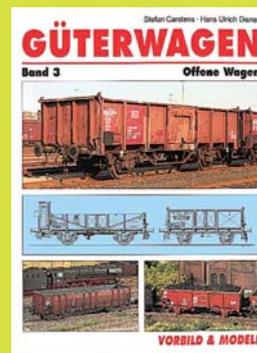
Best.-Nr. 150 88116



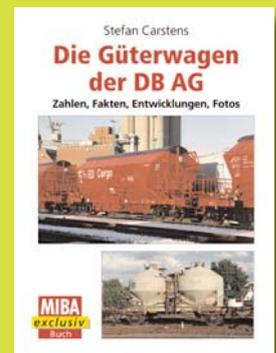
Stefan Carstens, Rudolf Ossig
Güterwagen
Band 1:
Gedeckte Wagen
152 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88114
€ 30,-



Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener
Güterwagen
Band 2:
Gedeckte Wagen – Sonderbauarten
160 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88115
€ 30,-



Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener
Güterwagen
Band 3:
Offene Wagen
208 Seiten,
22,0 x 29,7 cm
Best.-Nr. 150 88104
€ 45,-



Stefan Carstens
Die Güterwagen der DB AG:
Zahlen, Fakten, Entwicklungen, Fotos
336 Seiten,
17,0 x 24,0 cm
Best.-Nr. 152 88107
Restexemplare € 20,-

Ja, ich gebe es zu – sie war mir lange fremd, die Epoche IV. Nein – es waren nicht die Dampflokomotiven, die mir fehlten. Es gab sie ja noch, in den ersten Jahren. Allerdings haben sie mich weder nach Rheine oder Gelsenkirchen noch nach Rottweil oder Horb gezogen – die letzten Dampflokomotiven, die mir in Tübingen ohnehin so alltäglich begegneten wie zuvor in Kiel. Wenn ich Ende der 60er-Jahre in den Semesterferien aus dem Schwabenland zurück an die Ostsee fuhr, sah mein Zug – meistens war es der D 483 Stuttgart-Hamburg-Altona – noch genauso aus wie zehn Jahre zuvor: eine lange Reihe langer grüner Schnellzugwagen, in der Mitte ein Halbspeisewagen, vorne Post- und Gepäckwagen. Dass die langen Schnellzugwagen B4üm-54 waren und die Farbe Chromoxidgrün, war mir damals ebenso wenig geläufig wie der Umgang mit Zugbildungsplänen oder Fahrdienstvorschriften.

und die Bm 234/Bm 235 oder Bpmz 291 auf der anderen Seite. Blockzugbildung hieß das; und während in der 1. Klasse sorgenvoll die Wirtschaftslage bemurmelt wurde, zischelte aus den Walkman-Kopfhörern der Monatsticket-Tramper oder Interrailer in der 2. Klasse die Musik von Abba, Supertramp oder Bob Marley.

Die 70er-Jahre markieren mit dem IC-Start von 1971 „Deutschland im 2-Stunden-Takt“ und mit „IC 79“ den wohl größten Umbruch in der damaligen Bundesbahn-Ära. In der Tat war es eine neue Epoche, diese Epoche IV – aber eine Epoche begreift man ja nicht als solche, während man in ihr lebt, sondern immer erst in der Rückschau. Und dann beginnt entweder die Verklärung – oder die Schmähung. „Epoche IV – nicht mit mir!“ und „Epoche III – ich bin dabei!“. An diesen einst in einem MIBA-Spezial präsentierten Meinungsbuttons war der Verfasser dieser Broschüre nicht unbeteiligt – dieser Broschüre, die letztlich Ihren wiederholten Wünschen und Forderungen, liebe Leserinnen und Leser, zu verdanken ist. Und nicht zähneknirschend, sondern mit stetig wachsendem Vergnügen habe ich mich dieser Aufgabe gestellt.

Das Ergebnis liegt nun vor Ihnen – und ist ganz sicher keine Schmähung, aber auch keine Verklärung dieser Epoche und ihrer Züge, deren ganze bunte Vielfalt sich erst bei näherer Betrachtung offenbart. Die Epoche IV ist mir nicht mehr fremd, sondern sehr vertraut geworden – und das fernab aller „Früher war eben alles besser“-Nostalgie.

Gleichfalls Ihren Anregungen folgen einige Änderungen gegenüber den bisherigen Zugbildungs-Broschüren. Die allgemeinen Grundsätze der Zugbildung wurden gestrafft behandelt, um den einzelnen Zugattungen mehr Platz einzuräumen. Wer sich über Themen von geringerer Modell-Relevanz wie etwa die genauen Bremsvorschriften und -bauarten, Lichtraum oder Lastgrenze näher informieren möchte, sei auf „Zugbildung 1“ oder die im Anhang genannte Literatur verwiesen. Wann immer möglich, wurden den Aufnahmen der Züge die entsprechenden Reihungspläne – soweit überhaupt noch verfügbar – direkt zugeordnet. Auf Schattenriss-Zugschaubilder wurde angesichts der fast ausschließlich aus 26,4-m-Neubauwagen gereihten Garnituren verzichtet. Modellvorschläge sind zwecks besseren Vergleichs kompakt hinter der jeweiligen Vorbild-Zugattung zusammengefasst.

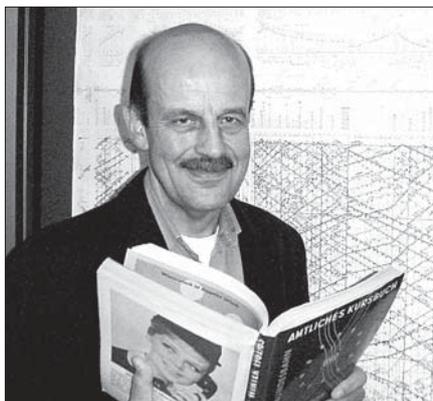
Mein abschließender Dank gilt allen, die mit Fotos und Dokumenten zu dieser Broschüre beigetragen haben.

Michael Meinhold



Abba, IC 79 und wir

Als der vormalige Student und damalige MIBA-Redakteur mehr als ein Jahrzehnt später nicht mehr im Semesterrhythmus zwischen Tübingen und Kiel, sondern im Wochenendturnus zwischen Nürnberg und Aachen pendelte, hatte sich das Zugbild deutlich verändert: Mein Standardzug hieß jetzt IC 625 „Meistersinger“ (ob des Reisegrundes von mir insgeheim „Minnesänger“ genannt), und zwischen Bonn und Bingen saß ich grundsätzlich – am Zweiertisch mit Blick nach links wie die Dame auf dem Bundesbahn-Titelbild – im Speisewagen. Der war mir inzwischen als WRmz 135 ebenso vertraut wie die ihn flankierenden Avmz 207 oder Apmz 121 auf der einen



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

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 3-89610-220-6

© 2004 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, 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

IC 182 Hermes

1. **München (8.19)–Augsburg–Nürnberg–Würzburg–Bebra–Hannover–Bremen (15.51)**

)/ (*** 209% 300 t

▲ ab München

Avm	47+	München–Bremen	187	187
			189So	189So
1) Avm	46k	" "	" "	" "
ARmz	45+	" "	" "	" "
Apm	44	" "	" "	" "

▼ ab Nürnberg

1) Abt 9 Dst
Abstellbf Pasing

20 Der Zugbildungsplan schreibt Laufweg, Anzahl, Reihung und Gattung der Wagen für jeden Zug vor. Lesen Sie, wie man Reihungs- und Umlaufpläne entschlüsselt.

48 Hier legt sich D 784 in die Kurve, ein langer „Kurswagenträger“ samt Post- und Gepäckwagen. Doch auch kurze D-Züge gibt es in Epoche IV.



64 Ein prachtvolles Modellbahn-Vorbild wie viele der vielfältigen Eilzüge ist E 2743.



78 Viel Lok und wenig Zug – typisch für die oft kunterbunten Nahverkehrszüge.

92 Pop & Co.: Das Angebot der Hersteller ist groß.



Ein Wort zuvor

3

Dienstvorschriften und Definitionen

Allgemeine Grundsätze der Zugbildung

6

Ein Kapitel für sich

Anschriften und Farbgebung

14

Reihung und Umlauf der Wagen

Der Zugbildungsplan

20

Letzter Glanz des Trans-Europ-Express

Rheingold, Merkur, Rembrandt & Co.

26

Vom Fernschnellzug zum Intercity

Das blaue Netz wird rot/beige

34

Intercity-Züge von „Adler“ bis „Wilhelm Busch“

Schnellverkehr im Stundentakt

36

D, DC und FD in der Epoche IV

Über kurz oder lang: D-Züge

48

Fast wie in der Epoche III

Immer noch eilige Vielfalt

64

Nicht nur Silberlinge: Nahverkehrszüge

Heimatbahnhof? Villa Kunterbunt!

78

Das Angebot der Hersteller

Vielfältig, aber sehr wechselhaft

92

Bildnachweis/Literaturverzeichnis

98

Zum Titelbild:

Ein klassischer Intercity in Blockzugbildung (hier der IC 666 „Meistersinger“ im Juli 1985), ein Nahverkehrs zug in Oceanblau/Beige mit einem roten Schienenbus im Schlepp und ein typischer D-Zug mit Pop-Wagen in H0 – so spiegelt das Titelbild die bunte Vielfalt der Epoche IV.



Dienstvorschriften und Definitionen

Allgemeine Grundsätze der Zugbildung

Auf die freie Strecke über geht nach der Durchfahrt in Salzburg der Regelzug DC 917 „Ostfriesland“ am 10.5.1975, vorschriftsgemäß aus Drehgestellwagen gereiht.

Es gibt – zumindest noch in der Epoche IV – bei der Bahn nichts, das nicht geregelt wäre; und das ist auch gut so. Bevor wir also einen Zug bilden, ist erst einmal zu klären, was ein Zug überhaupt ist – und das definiert die Fahrdienstvorschrift (FV) der DB, auch als DV (Dienstvorschrift) 408 bezeichnet, in der für unsere Epoche IV zuständigen Ausgabe vom 28. Mai 1972 im § 3 Absatz 21 so:

„Züge sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrenden Triebfahrzeuge.“ Aha. Und was sind Regelfahrzeuge? „Die Regelfahrzeuge werden nach Triebfahrzeugen und Wagen unterschieden. Sie müssen den Bauvorschriften der EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) entsprechen und dürfen in Züge eingestellt werden oder selbständig als Züge fahren. Die Triebfahrzeuge werden eingeteilt in Lokomotiven, Triebwagen und Kleinlokomotiven. Die Wagen werden

eingeteilt in Reisezugwagen und Güterwagen. Als Reisezugwagen gelten Personen-, Gepäck- und Postwagen; zu den Personenwagen zählen Sitz-, Liege-, Schlaf-, Speise-, Gesellschafts- und Salonwagen. Zu den Güterwagen zählen auch die Güterzuggepäckwagen.“ So weit, so klar. Und was ist mit den Triebwagen?

„Triebwagen (Einzelwagen mit angetriebenen Radsätzen) sind Triebfahrzeuge, die allein oder im Verband mit Steuer-, Mittel- und Beiwagen als Zug eingesetzt werden. Triebzüge sind Fahrzeuggruppen aus Triebwagen, Mittel- und Steuerwagen, die im Betrieb normalerweise nicht getrennt werden. Triebwagenzüge werden aus untereinander kuppelbaren Triebwagen oder Triebzügen gebildet.“ Alles klar. Aber Zug ist nicht gleich Zug:

„Regelzüge sind Züge, die nach dem Bild- und Buchfahrplan täglich oder an bestimmt bezeichneten Tagen verkehren. Sonderzüge sind Züge, die auf besondere Anordnung nur an einem ein-

zelnen Tag oder während eines bestimmten Zeitraums nach einem im voraus festgelegten oder nach einem von Fall zu Fall besonders aufgestellten Fahrplan gefahren werden. Bedarfzüge sind Sonderzüge, deren Fahrpläne im Bild- und Buchfahrplan enthalten sind. Wendezüge sind Züge, deren Lokomotive beim Wechsel der Fahrtrichtung ihren Platz im Zuge beibehält und die – bei nicht führender Lokomotive – von der Spitze aus gebremst und gesteuert werden.“ Gut, dann kann die Fahrt ja beginnen – oder? Gemach – zunächst wird im § 44 der FV die „Vorbereitung der Fahrt“ geregelt:

„Auf dem Zuganfangsbahnhof hat der Zugführer den Zug zu übernehmen und ... darauf zu achten, daß die Vorschriften über das Bilden der Züge eingehalten sind. [...] Der Triebfahrzeugführer sorgt dafür, daß die Zugsignale an seinem Triebfahrzeug oder führendem Fahrzeug angebracht sind. Der Zugführer achtet darauf, daß der Zug die Zugsignale führt.“



Als Wendezug zeigt E 1865 Bielefeld–Odertal am führenden Steuerwagen das vorgeschriebene Dreilicht-Spitzensignal (Ottbergen, Oktober 1972).

Muster eines Bremszettels für einen Reisezug, wie ihn der Zugführer dem Triebfahrzeugführer zu übergeben hat.

Wenn ein Zug bespannt wird, hat der Zugführer dem Triebfahrzeugführer des führenden Fahrzeugs einen Bremszettel zu übergeben. Die Angaben in der Wagenliste (dazu gleich mehr – d. Verf.) und die Anschriften an den Triebfahrzeugen liefern die Grundlagen für den Bremszettel. Die Achsenzahlen werden der Wagenliste entnommen. Als zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges ist die niedrigste zulässige Geschwindigkeit eines im Zuge laufenden Wagens einzutragen. Das Gesamtzuggewicht ergibt sich aus dem Wagenzuggewicht (Spalte 5b der Wagenliste) und dem Lokgewicht. Die für den Zug vorgeschriebenen Mindestbrems-hundertstel sind dem Buchfahrplan zu entnehmen. Die im Zug vorhandenen Brems-hundertstel werden nach der im unteren Teil des Bremszettels angegebenen Formel errechnet.“

Von der Wagenliste war eben schon die Rede. Sie wird für jeden Zug geführt, bildet die Unterlage für die Berechnung des Bremsgewichts und dient

Deutsche Bundesbahn

Bremszettel

und Angaben über Besonderheiten des Wagenzuges

für Zug 591 am 9. 6. 1972
 ab Bahnhof Hamburg-Altona , Bremsart R / P

Achsenzahl 40
 Wagenzuglänge 266 m
 Zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges 160 km/h
 Wagenzuggewicht 430 t
 Lokgewicht 85 t
 Gesamtzuggewicht 515 t

Wagen mit eingeschalteten Bremsen in Stellung	mehr- löslich	einlöslich	davon	
			Ⓧ ¹⁾	Ⓚ ²⁾
G				
P				
R / Ⓚ				
R + Mg	10		6	

Bremsgewicht des Wg-Zuges 934 t
 Bremsgewicht der Lok 160 t
 Gesamtbremsgewicht 1094 t
 Mindestbrems-hundertstel 206 (ab Uelzen 214)
 Vorhandene Brems-hundertstel 212
 Mangel an Brems-hundertstel - (ab Uelzen -2)

davon handgebremst - t
 Besetzte Handbremsen -

Im Zuge sind

besetzte Reisezugwagen
 mit dem Kennbuchstaben h und z
 Begleiter
 Schwerwagen
 Wagen mit Lademaßüberschreitung
 Wagen mit explosionsgefährlichen Gütern
 an der Spitze Wagen mit Ablauf- und Bergverbot

ja/nein
 ja/nein
 ja/nein
 ja/nein
 ja/nein
 ja/nein

Nur auszufüllen bei Zügen, die nur mit Triebfahrzeugpersonal besetzt sind.

Numerus des Schlußwagens
 ab
 Sonstige Bemerkungen

¹⁾ Ⓧ = Scheibenbremse
²⁾ Ⓚ = Kunststoffbremsklötze
 Nichtzutreffendes streichen

..... Heyna
 (Zugführer/Zugoberleiter)

Ausrechnung der vorhandenen Brems-hundertstel
 Gesamtbremsgewicht 1094 t × 100 = 212 %
 Gesamtzuggewicht 515 t

408 17 Bremszettel A5h Bk 100 5e70
 (Rückseite Angaben für den Betriebsleistungszettel)

Wagenliste

für Zug 591 am 9. 6. 1972 von Kiel nach Stuttgart
 Zf Schmidt in Kiel von Kiel nach Hmb-Altona
 Zf Heyna in Ffm von Hmb-Altona nach Ffm Hbf
 Zf Müller in Ffm von Ffm Hbf nach Stg

1					2		3a	3b	4	5a	5b	6a	6b	6c	6d	6e	7			8	9	10	11		
a	b	c	d	e	Gattungs- buchstaben	Achsen beladen leer	Länge über Puffer m	Gewicht der Ladung t	Gesamt- gewicht t	Bremsgewicht					Sitzplätze		Ordnungs- Nr. Reise-DB	Versand- bahnhof	Bestimmungs- bahnhof	Sonder- an- gaben	Bemerkungen				
Wagennummer				R + Mg						R G	R P	P	Hand	1.	2.	Richteinheit									
1+2	3+4	5-8	9-11	12																					
61	80	31-70	022	3	AB	4	26	4	42	89							ⓓ	30	36	154	Kopenhagen	Stuttgart			
51	80	22-70	009	1	B	4	26	4	42	89							ⓓ		72	22	Kiel	Hannover		ab in Han	
51	80	10-80	210	7	A	4	26	4	43	94							ⓓ	60		18	"	Stuttgart			
51	80	22-80	004	0	B	4	26	4	43	94									72	17	"	"			
51	80	22-80	006	5	B	4	26	4	43	94									72	16	"	"			
51	80	22-80	005	7	B	4	26	4	43	94									72	15	"	"			
51	80	22-70	010	9	B	4	26	4	42	89							ⓓ		72	14	"	"			
						28	184	8	298	643									90	396					Schmidt, Zf
																						Zugesetzt in	Hmb-Altona		
51	80	22-80	001	6	B	4	26	4	43	94									72	13	Hmb-Altona	Stuttgart			
51	80	10-70	023	6	A	4	26	4	41	94							ⓓ	60		12	"	"			
51	80	88-80	235	5	WRz	4	27	5	48	103							ⓓ				"	"			
						40	265	1	430	934									150	468					Heyna, Zf
						4	26	4	42	89										72					
						36	238	7	388	845									150	396					Heyna, Zf

dem Wagennachweis. Solange ein Wagenzug für mehrere Züge unverändert bleibt – was umlaufbedingt durchaus der Fall sein kann, wie wir noch sehen werden –, braucht nur eine Wagenliste geführt zu werden.

Das „Bilden der Züge“ im Allgemeinen wird grundsätzlich im § 87 der FV geregelt. So ist darauf zu achten, dass nur zur Beförderung mit dem Zug zugelassene Fahrzeuge eingestellt, die zulässige Länge und Achsenzahl nicht überschritten und die Wagen nach Vorschrift eingereiht werden. Auch sind die Fahrzeuge vorschriftsgemäß zu kuppeln, und an den Schluss ist ein Fahrzeug zu stellen, an dem das Schlussignal ordnungsgemäß angebracht werden kann. Auszuschließen sind Fahrzeuge, deren Achslast, Meterlast oder fester Achsstand für die zu befahrende Strecke zu groß ist, Fahrzeuge, deren Begrenzung oder Ladung die für die zu befahrenden Strecken maßgebenden Begrenzungslinien oder Lademaße überschreitet und Fahrzeuge, deren zulässige Geschwindigkeit kleiner als die Höchstgeschwindigkeit des Zuges ist.

Wagen außerdeutscher Verwaltungen dürfen in Züge nur eingestellt wer-

den, wenn sie das RIC- oder RIV-Zeichen oder ein Vereinbarungszeichen mit dem Kurzzeichen „DB“ tragen.

Zwei oder mehr Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit einer Ladung, die sich leicht verschieben kann, dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter besetzten Personenwagen eingestellt werden. In Zügen, die Reisende befördern, dürfen höchstens zwei Paar Schemelwagen, die nur durch die Ladung oder zusätzlich durch Steifkupplung verbunden sind, eingestellt werden.

Güterwagen mit dem Zeichen „SS“ dürfen in (Reise-) Züge bis zu 120 km/h, Güterwagen mit dem Zeichen „S“ in Züge bis zu 100 km/h Höchstgeschwindigkeit und alle anderen Güterwagen in Züge bis zu 80 km/h Höchstgeschwindigkeit eingestellt werden, sofern nicht eine niedrigere zulässige Geschwindigkeit am Fahrzeug angeschrieben ist.

Nicht in Reisezüge eingestellt werden dürfen Güterwagen, deren Gewicht einschließlich Ladung mehr als 40 t beträgt, sofern sie keine wirkende Druckluftbremse haben, Wagenladungen mit orangefarbenen Gefahrszetteln und Güterwagen mit orange Längsstreifen. Am

Schluss eines nicht aus Triebwagen gebildeten Zuges dürfen bis zu 12 Achsen Trieb-, Steuer- oder Beiwagen eingestellt werden.

Für das Befördern von Schienenomnibussen sind folgende Zugbildungen zugelassen:

Bei einmotorigen Schienenbussen bis zu vier miteinander gekuppelte VT 795 oder VB 995, wobei auf einen VT nur ein VB entfallen darf.

Bei zweimotorigen Schienenbussen bis zu sechs miteinander gekuppelte VT 798, VB 998 oder VS 998. Dabei dürfen jedoch auf einen VT höchstens zwei VB oder VS entfallen. Artfremde Wagen dürfen im Rahmen der Fahrplanlast angehängt werden, jedoch höchstens ein vierachsiger Wagen. Zweimotorige Schienenbusse sowie deren Steuer- und Beiwagen mit normaler Zug- und Stoßeinrichtung in Leichtausführung dürfen am Schluss von Zügen mit einer Gesamtzahl von 12 Achsen angehängt werden.

Ein Zug darf nicht länger sein, als es seine Bremsverhältnisse, Zug- und Stoßeinrichtungen und die Bahnanlage erlauben. Reisezüge dürfen höchstens 80, Leerreisezüge und Autoreisezüge höchstens 100 Wagenachsen stark



Fünf (bis zu sechs wären erlaubt) Schienenbusse 798/598 bilden den N 6824, der am 15.2.1988 bei Diez Ost gerade seine Fahrt von Limburg nach Koblenz begonnen hat.

Am Schluss eines nicht aus Triebwagen gebildeten Zuges dürfen bis zu 12 Achsen Trieb-, Steuer- oder Beiwagen eingestellt werden. Hier sind es die vier Achsen von 515 643 am Schluss von N 8058 Borken–Oberhausen, den 212 081 am 25.8.1989 durch Feldhausen zieht.



Links: Muster einer Wagenliste, die zur Bremsberechnung des Zuges und zum Wagennachweis dient. Wie wohl der AB-Wagen Kopenhagen–Stuttgart in den fiktiven D 591 Kiel–Stuttgart kommt?

Eine in mehrfacher Hinsicht reizvolle Fuhre zeigt dieses Beispiel für das Einstellen von Güterwagen in Reisezüge. Am 3.8.1981 rollt N 5426 bei Untergrainau von Oberammergau nach Murnau, und da selbst die kleine 169 002 mit einem einzigen Mitteleinstiegswagen Byl nicht ausgelastet ist, hat man noch einen Selbstentladewagen angehängt, der zuvor den Kohlenhändler in Oberammergau beliefert haben mag.



sein. Reisezüge dürfen nur dann länger als die Bahnsteige der planmäßigen Haltbahnhöfe sein, wenn alle mit Reisenden besetzten Wagen an die Bahnsteige gelangen können.

Bei Wendezügen mit Steuerwagen an der Spitze darf der geschobene Zugteil höchstens 40 Wagenachsen stark sein. Einschließlich der gezogenen Wagen dürfen 60 Wagenachsen nicht überschritten werden.

Das „Bilden der Reisezüge“ im Allgemeinen regelt § 88 der Fahrdienstvorschrift:

Die planmäßige Zugbildung für Reisezüge wird nach Anzahl, Gattung und Reihung der Wagen durch den Zugbildungsplan vorgeschrieben – auf den wir im übernächsten Kapitel gesondert und ausführlich zu sprechen kommen.

Reisezüge sind möglichst nur aus Drehgestellwagen oder nur aus Lenkachswagen (z.B. dreiachsige Umbauwagen) zu bilden. Bei Zügen aus Drehgestell- und Lenkachswagen sollen die Drehgestellwagen auf der längeren Strecke des Zuglaufs an der Spitze laufen. In Reisezüge mit mehr als 90 km/h

Höchstgeschwindigkeit dürfen Wagen ohne Drehgestelle nur mit Genehmigung der Direktion eingestellt werden. In Reisezüge dürfen höchstens zwei Wagen mit Stangenpuffern eingestellt werden.

Die Bestimmungen über das Aussetzen und die Ersatzstellung von Reisezugwagen, über außerplanmäßige Verstärkungen und über das Bilden von Sonderzügen sind in der Reisezugwagenvorschrift (RWV, Dienstvorschrift 409) enthalten, mit denen wir uns etwas näher beschäftigen wollen.



Für den um mehr als 120 Minuten verspäteten „Blauen Enzian“ verkehrt am 22.12.1979 dieser IC 1120 aus (nicht klimatisiertem) ABm, Avm und Apm im Schlepp einer 103, die damit in ihrem vorgesehenen Umlauf verbleiben kann. Die Aufnahme dieses typischen von der Betriebsbereitschaft gestellten Ersatzzuges entstand bei Solnhofen.

Artreine bzw. typenreine Zugbildung aus Vorkriegs-Eilzugwagen ist in der Epoche IV eher selten. Umso bemerkenswerter ist diese Garnitur des N 5508 aus Eilzugwagen der Gruppe 30, die 144 505 am 31.7.1979 (!) bei Gmundbrücke von Berchtesgaden nach Freilassing befördert.

Reisezugwagen und Triebwagen sind nicht, wie die meisten Güterwagen, freizügig, sondern werden von der Zentralen Transportleitung (ZTL) bestimmten Bundesbahndirektionen (BD) zugeteilt, die ihrerseits die Wagen bei Heimatbahnhöfen und die Triebwagen bei Bahnbetriebswerken beheimatet. Die Reisezugwagen für den Bezirksverkehr werden den BD pauschal zugeteilt.

Der Wagenbestand einer BD unterscheidet sich nach Wagen des Regelverkehrs – das sind die für die Regelzugbildung erforderlichen Reisezugwagen und die Wagen der Betriebsbereit-

schaft – und des Sonderverkehrs, d.h. Reisezugwagen, die für besondere Zwecke und Sonderbereitschaften (SB) vorgehalten werden, und Gesellschaftswagen.

Zur Regelzugbildung zählen die in den Wagnumlaufplänen (Seite 20 ff) nachgewiesenen Reisezugwagen. Nur zeitweise verkehrende Wagen der Regelzugbildung (Saison-, Bedarfs- und Wochenendverstärkungswagen) gehören außerhalb ihrer Verkehrszeit zur Betriebsbereitschaft: Reisezugwagen, die als Ersatz für ausgefallene Wagen, zur außerplanmäßigen Verstärkung der

Regelzüge, zum Bilden von Sonder- und Ersatzzügen und zur Gestellung von Sonderwagen erforderlich sind. Die Sonderbereitschaften dienen, soweit die Betriebsbereitschaft hierzu nicht ausreicht, zum Bilden von Sonderzügen des allgemeinen Reise-, Turnus- und Militärverkehrs und zur Durchführung von Entlastungsmaßnahmen im Spitzenverkehr. Die Wagen werden in den Reisezügen geführt als:

Stammwagen, die an allen Verkehrstagen auf dem gesamten Laufweg aller in einem Umlauf zusammengefassten Züge verkehren,