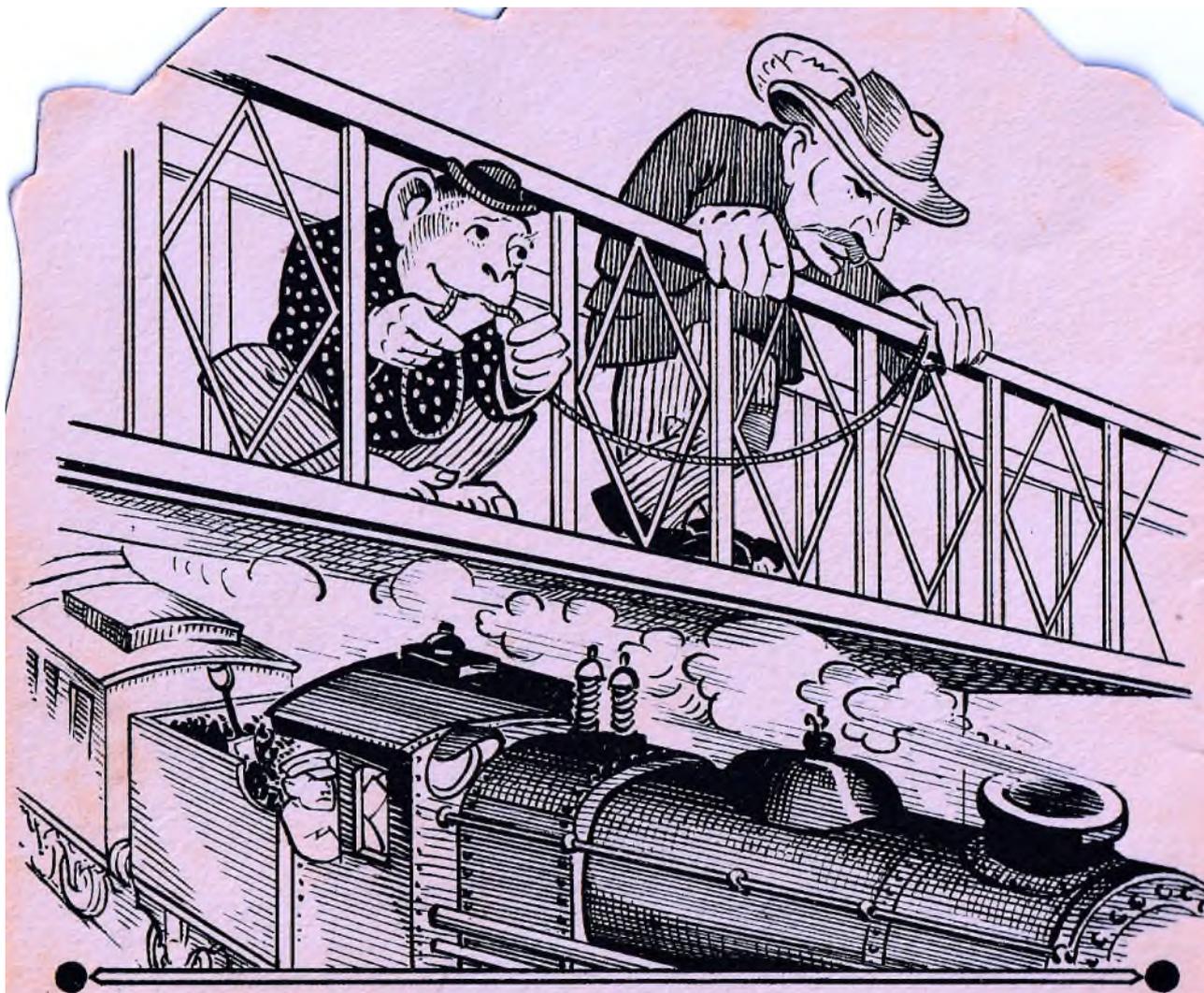
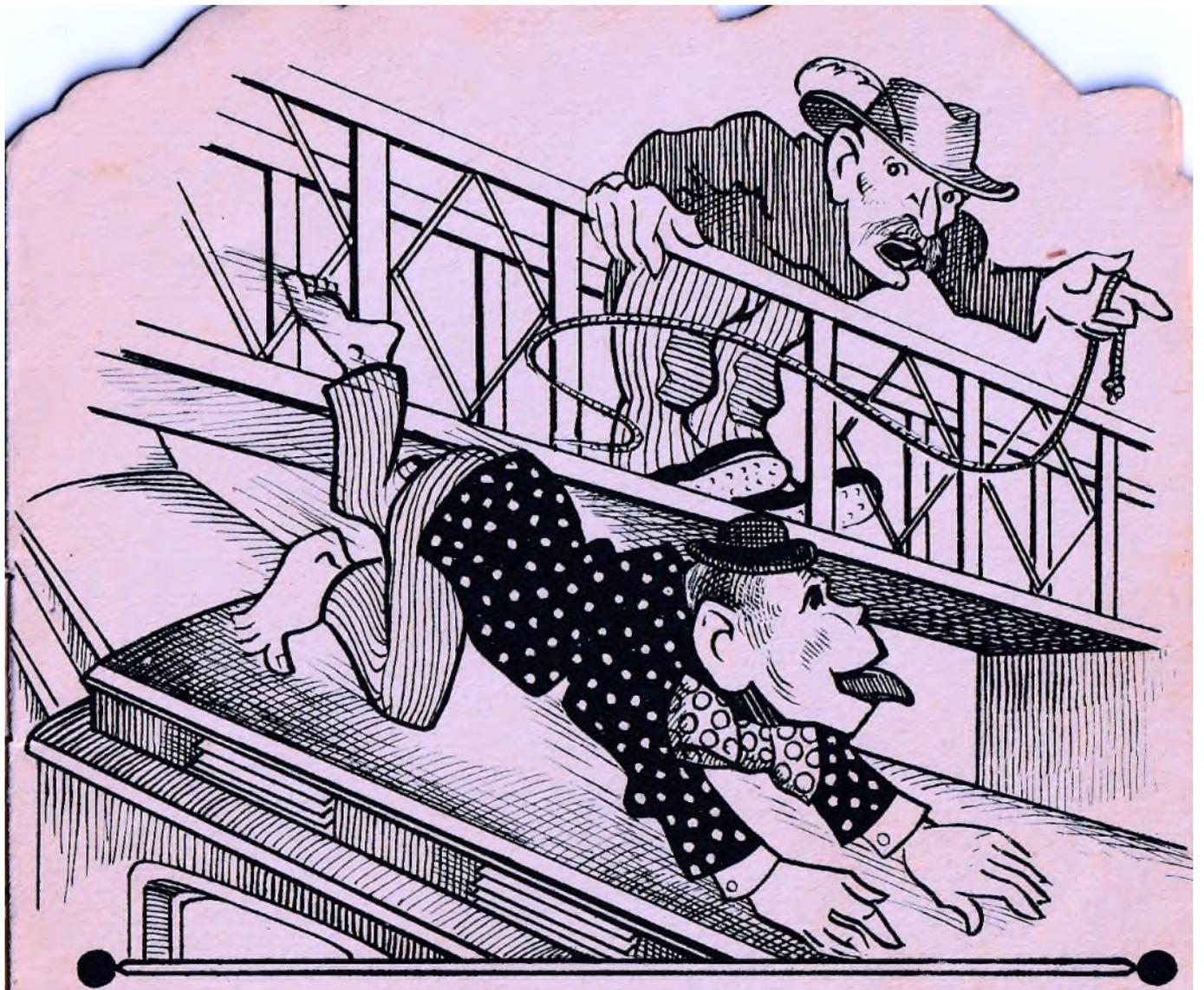


Ein winziges Kinderbuch im Format 11x13,5 cm zeigt den zunächst freundlich seinen Hut ziehenden Affen Fips, der bald im Dampfschnellzug für Furore sorgen wird... Das rare Büchlein stammt aus der Zeit um 1920 - im Internet ist es nirgendwo verzeichnet.



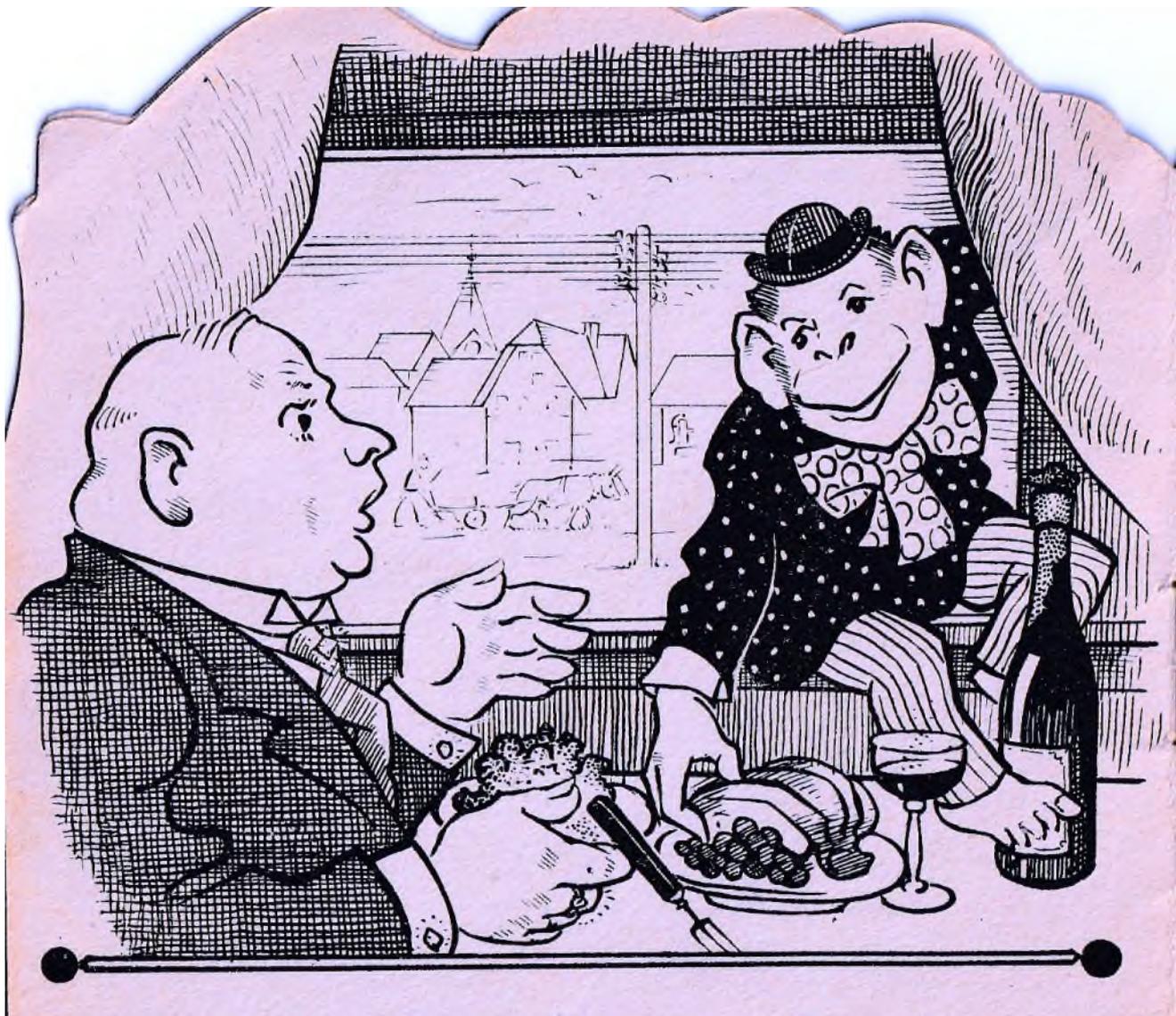
Onkel Paul und Fips hier steh'n,
Beide nach dem D-Zug seh'n.
Fips zerbiß ganz leis' das Band,
Onkel in Gedanken stand.

Auf der Brücke sieht er die Chance zur Flucht von seinem Begleiter und den Sprung auf die unter ihnen durchfahrenden Zug.



Fips stürzt sich, — o welch' ein Schreck
Über das Geländer weg,
Mitten auf des Zuges Dach, —
Onkel Paul schreit weh und ach.

„Leine los“ - geschickt landet er auf dem Dach des D-Zugwagens.



In den off'nen Speiseraum
Klettert Fips, — man glaubt es kaum.
Zum Herrn Doktor auf den Tisch
Und ergreift ein Würstchen frisch.

Durch das offene Fenster steigt er gleich ein in den Speisewagen und greift sich das, was ihm schmecken mag.



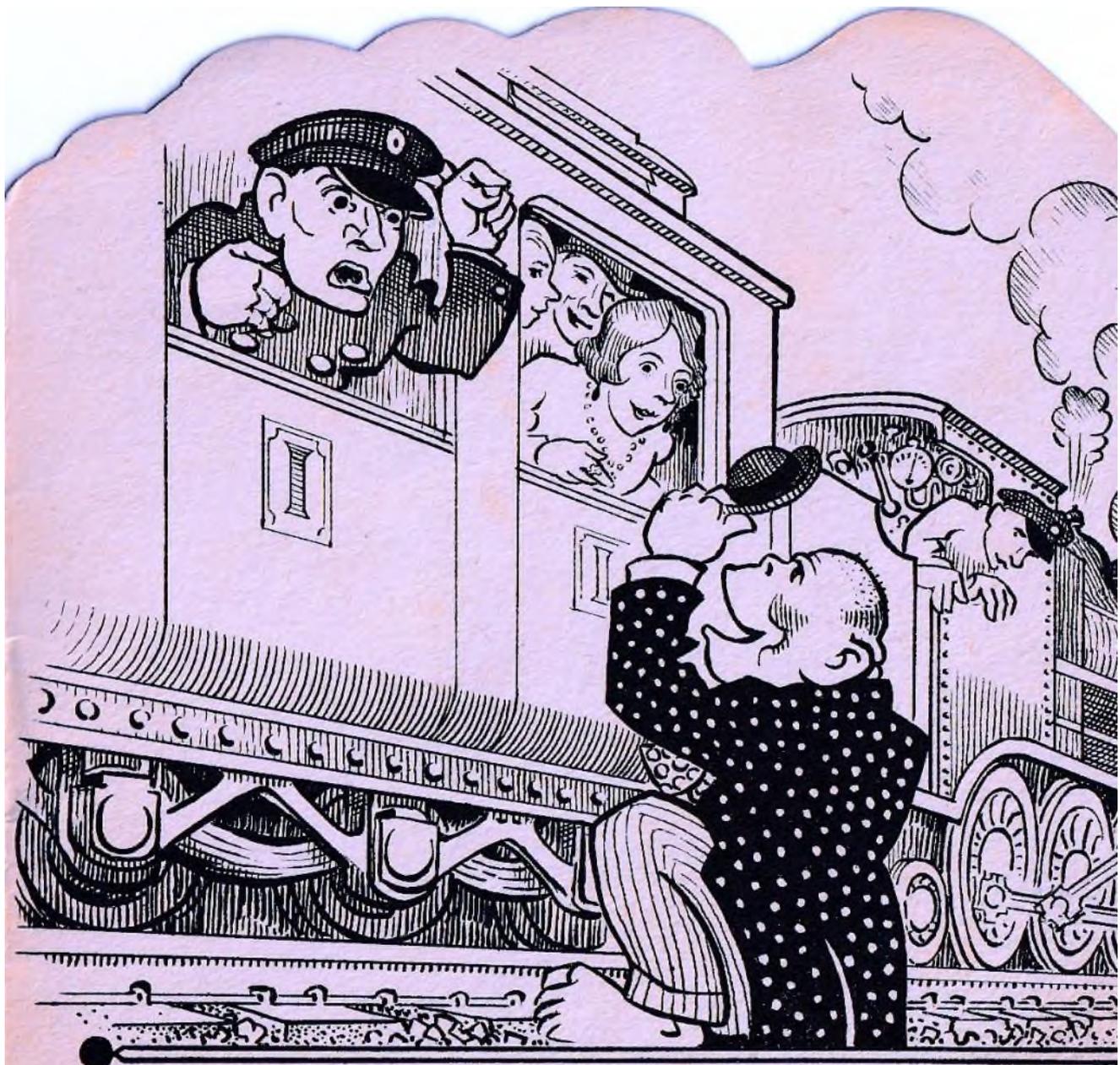
Nimmt die Flasche, füllt das Glas,
O, wie schmeckt dem Fipschen das.
Damen, Herren stürzen rein,
Hier soll was zu sehen sein.

Auch einem guten Tropfen zeigt er sich nicht abgeneigt, zum Erstaunen und Entsetzen der Mitreisenden.



Teller klappern, Gläser fliegen,
Auf der Erd' bald alle liegen.
Eilig will der Fips entflieh'n
Tat vor Angst die Bremse zieh'n.

Schließlich zieht er die Notbremse, um erneut die Flucht ergreifen zu können.



Plötzlich nun im weiten Feld,
Durch den Fips der D-Zug hält.
Dankend lüftet er den Hut:
„In dem D-Zug fährt sich's gut.“

Der Zugführer mag toben, Fips bedankt sich artig für die Mitfahrt im D-Zug, die ihm offensichtlich gefallen hat - im Gegensatz zu den Bahnbeamten. Manche Reisende schauen amüsiert auf den Affen am Bahndamm, während der Lokführer wieder Dampf gibt zur Weiterfahrt des D-Zuges.

Der D-Zug ist sprichwörtlich geworden: „Alter Mann ist doch kein D-Zug“. in dem Sinne: Ältere Leute sind nun mal nicht mehr die schnellsten. Gefragt, was denn ein D-Zug eigentlich sei, antworten viele: Es sei ein auf längeren Strecken verkehrender, schnell fahrender Zug, der nur an wichtigen Stationen hielte. Jedoch stammt der Begriff **Durchgangszug** ursprünglich daher, daß es sich um einen Schnellzug handelt, dessen Wagen **zum Durchschreiten des Zuges von Wagen zu Wagen** mit Faltenbälgen verbunden sind.

Das Internetlexikon Wikipedia weiß:

Durchgangszug (D)

Ab 1892 verkehrte in Deutschland eine neue Zuggattung mit besonders komfortablen Schnellzugwagen, der sogenannte Durchgangswagenzug, Durchgangszug oder D-Zug. Damit wurden ausschließlich Züge aus speziellen Wagen bezeichnet, deren Wagen durch mit Faltenbälgen geschützte Übergänge untereinander verbunden waren, die sogenannten Durchgangswagen. Neben den Abteilen gab es nun einen seitlichen Durchgang, damit waren sie nicht mehr nur direkt über Außentüren und Trittbretter zu erreichen wie in den Abteilwagen bisheriger Bauart. Die englische Bezeichnung „corridor train“ für derartige Züge verdeutlicht den Bezug zur Wagenbauart.

Vor 1900 beschafften die Preußischen Staatseisenbahnen zwar neben den typischen D-Zug-Wagen auch Großraumwagen mit Mittelgang, aber sie wurden damals nicht zum Standard. Wagen ohne Abteile waren damals in Europa, außer in Skandinavien, vorwiegend im Nahverkehr und für die unterste (vierte) Wagenklasse anzutreffen, oder umgekehrt als – nicht selten private – Salonwagen ein Luxus besonders reicher oder protokollarisch hervorgehobener Fahrgäste.

Der erste D-Zug fuhr am 1. Mai 1892 als D 31/32 auf der Strecke Berlin Potsdamer Bahnhof – Hildesheim Hbf – Paderborn Hbf – Köln Hbf. Hierbei kamen ausschließlich neue, vierachsige Personenwagen zum Einsatz, die durch Übergangsbrücken verbunden waren, wodurch ein Wagenübergang durch den ganzen Zug hinweg möglich war. Außerdem war eine Sitzplatzreservierung gegen eine Gebühr von 1 Mark. Nach einem Monat folgte ab dem 1. Juni 1892 der D 51/52 auf der Strecke Berlin Potsdamer Bahnhof – Nordhausen – Frankfurt (Main) Hbf. Sie bestanden nur aus Wagen der ersten und zweiten Wagenklasse, Speisewagen sowie Gepäckwagen und – bei Nachtreisezügen – Schlafwagen. Sie sollten nicht nur besonders bequem, sondern auch besonders pünktlich sein. Für die Benutzung der D-Züge wurde ein

Zuschlag von zwei Mark erhoben. 1894 verkehrte zwischen Berlin und Ostpreußen erstmals ein D-Zug, der auch die dritte Wagenklasse führte. Um die Jahrhundertwende verkehrten sowohl Schnell- als auch D-Züge, wobei die D-Züge die höhere Kategorie darstellten. Die Eisenbahnverwaltungen achteten darauf, dass dort die modernsten und bequemsten Fahrzeuge eingesetzt wurden. Das mussten in D-Zügen vierachsige Wagen sein, in Schnellzügen waren dreiachsige dagegen ausnahms- und aushilfsweise erlaubt. Zweiachsige Fahrzeuge waren untersagt. Die Wagen mußten mit durchgehenden Bremsen und Aborten ausgestattet sein und möglichst Aufbauten für die Lüftung haben. Bis 1917 wurden sämtliche Schnellzüge in Deutschland schrittweise zu D-Zügen, soweit sie aus Durchgangswagen bestanden. Ohne Zuschlag mit wenigen Halten fuhren nur noch beschleunigte Personenzüge (BP). Lediglich in Bayern fuhren noch einige zuschlagpflichtige Schnellzüge auf der Strecke München–Mittenwald–Innsbruck und wurden erst 1929 zu D-Zügen. Im 20. Jahrhundert wurden in Deutschland die Bezeichnungen D-Zug und Schnellzug annähernd synonym verwendet.

Der WDR nahm den 1. Mai 2017 als „Stichtag“ für die Erinnerung an den D-Zug: 1. Mai 1892 - Erster D-Zug von Berlin nach Köln

„Ein alter Mann ist doch kein D-Zug - diese Weisheit gehört längst zum allgemeinen Sprachgebrauch. Aber: Was ist ein D-Zug eigentlich? Ein Diesel-, Dampf-, Direkt- oder, wegen seiner im Sprichwort angedeuteten Schnelligkeit, gar ein "Donnerzug"? Eine Erklärung findet sich in den Tageszeitungen, die vom ersten Einsatz eines D-Zugs bei der Preußischen Bahn im Sommerfahrplan 1892 berichten - und auf die völlig neuartige Architektur der Waggons eingehen: *"Vom 1. Mai ab sind die Tagesschnellzüge der Strecke Berlin-Köln und Berlin-Frankfurt am Main aus neuen, mit Seitengängen versehenen und durch Brücken miteinander verbundenen vierachsigen Personenwagen zusammengesetzt, welche sich durch ruhige Gangart, größere Eleganz und Bequemlichkeit auszeichnen"*, steht dort zu lesen.

Neu ist, dass man die Züge über die Gänge und Brücken durchschreiten kann. Entsprechend heißen sie *"Durchgangswagenzüge"*, was sich schnell zu *"Durchgangszügen"* und später dann zu D-Zügen verkürzt.

Der Schaffner als Akrobat

Die Möglichkeit des Durchschreitens der Waggons während der Fahrt ist eine kleine Sensation. In den Vorläufermodellen des D-Zugs müssen die Reisenden nämlich noch jedes einzelne Abteil von außen durch Türen betreten. Längs aller Wagen sind

Laufbretter mit Haltestangen angebracht, über die der Schaffner zur Fahrkartenkontrolle balancieren und die Türen in akrobatischen Aktionen öffnen muss. Selbst als die früher gemächlich vor sich hintuckernden Züge Geschwindigkeiten von 100 Stundenkilometern erreichen, ist das noch so.

Entsprechend hoch sind die Unfallzahlen: vor allem auch, weil sich in überfüllten Zügen immer wieder Reisende auf die Trittbretter stellen. Es gibt nicht nur Verletzte, sondern auch Tote.

Vom Komfort bei der Bahn

Auch der Komfort ist in den Zügen, die zusammengesetzten Postkutschen gleichen, nicht der beste. Wer auf die Toilette gehen oder etwas essen möchte, muss bis zum nächsten Bahnhof warten. Da nur dort diese Bedürfnisse der Bahnkunden befriedigt werden können, stehen die Züge zu längeren Aufenthalten immer wieder still.

In einem komplexer werdenden Streckennetz, in dem Zeit verstärkt auch Geld bedeutet, ist das irgendwann nicht mehr tragbar. Und auch die Lösung, Bordrestaurants einzuführen, ist eher unbefriedigend: Die Reisenden sind gezwungen, am einen Bahnhof ins Zugrestaurant hinein zu hetzen – und mindestens bis zum nächsten Bahnhof sitzen zu bleiben.

Lebensretter D-Zug

Aus dieser Warte erweist sich der neue "Durchgangswagenzug" als gesundheitsfördernd, ja: lebensrettend, und ökonomisch sinnvoll. Sein Aufbau wird auch bei den Nachfolgemodellen nicht nur bei der Deutschen Bahn beibehalten. Auch ein ICE ist also eigentlich ein D-Zug. Wenn zwei ICEs aneinandergeschlüsselt sind, ist ein Durchgang während der Fahrt allerdings auch dort nicht möglich. Aber das ist eine andere Geschichte."

Mit „Fips dem Affen im D-Zug“ wünschen wir allen treuen Leserinnen und Lesern unserer Geschichte des Monats einen hoffentlich angenehmen Sommer mit schönen Reisen.

©P. Dr. Daniel Hörnemann