11 November 2019 – 57. Jahrgang, Heft Nr. 629 EUR 7,80 (D)

# eisenbahn Modellbahn magazin

132 Seiten!

D, TEE, IC, EC und FD „Bavaria“

- Geschichte
- Zugbildungen
- Fahrpläne

# E 44: Drei Modelle im Test

Optik, Technik, Preis-Leistung: Wie gut sind die H0-Fabrikate?

DR-Historie in H0 und H0e

Auf zwei Spurweiten durch das herbstliche Sachsen

## Tragtaschenwagen
Ganzzüge in Vorbild & Modell

## Fernreiseverkehr 1939
Letzter Fahrplan vor dem Krieg

## IMA | Märklin-Tage 2019
Was in Göppingen geboten war

„Harzkamele“ im Brockeneinsatz

199.8 vor Personenzügen

- Hintergrund
- Reaktionen
- Zukunft

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL)

eisenbahn magazin 11/2019

H0-Test E 44: Brawa, Roco, Trix • Fernzug „Bavaria“ • Vorbild & Modell: Tragtaschenwagen • „Harzkamel“ im Brockeneinsatz • H0/H0e-Anlage „sächsischer Herbst“ • Fahrplan 1939

Jetzt neu am Kiosk!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.bahn-extra.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München


## Die romantische Vielfalt

Wohl jeder Eisenbahnfreund hat sofort verschiedene Szenerien vor Augen, wenn er von Dampfloks auf Nebenbahnen hört. Jenen, die sich der Deutschen Bundesbahn (DB) verbunden fühlen, fiele vielleicht eine Weidener Tenderlok der Baureihe 064 mit kurzem Züglein auf der Strecke nach Eslarn ein, oder eine Schnellzuglok der Baureihe 01, die sich auf einer norddeutschen Nebenbahn vor einem Heckeneilzug ihr Gnadenbrot verdiente. Und wer denkt nicht an die 50er-Güterzuglok mit einem Nahgüterzug? Bei der Deutschen Reichsbahn (DR) fand sich gleichermaßen Abwechslung. Da bummelte eine ELNA-Lok mit alten Personenwagen durch die Altmark, mühte sich eine Neubaulok der Baureihe 83.10 mit einem Doppelstockzug durchs Schwarzatal nach Katzhütte oder die Reko-Lok der Baureihe 50.35 bespannte einen Güterzug mit Personenbeförderung von Oschersleben nach Gunsleben. Die kleine Auswahl zeigt: Die typische Nebenbahn-Dampflok gab es weder in West noch in Ost. Aber die Dampftraktion war über Jahre im Nebenbahndienst unentbehrlich ...

**Weiter im neuen *Bahn Extra!***

# Quo vadis, *eurobahn?*

Die Meldung kam wie ein Paukenschlag: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat den ab 15. Dezember gültigen Vergabevertrag mit Keolis Deutschland (eurobahn) für die S-Bahn-Linien S1 (Dortmund – Düsseldorf – Solingen) und S4 (Unna – Dortmund-Lütgendortmund) gekündigt. Die Konsequenz und Endgültigkeit der VRR-Entscheidung beeindruckt – und fast genauso die Diskrepanz, mit der die Beteiligten die Entwicklung sehen. Der VRR stellt seine Verantwortung gegenüber den Kunden heraus, Keolis zeigt sich offiziell überrascht.

Es fällt schwer, an eine solche Überraschung zu glauben. Das würde bedeuten, dass „in den seit Anfang des Jahres 2019 regelmäßig stattfindenden Statusgesprächen mit Keolis“ (Zitat VRR) der Ernst der Lage nicht zur Sprache gekommen sei – sollte wirklich ein solch elementarer Befund unerwähnt geblieben sein? Dazu kommt, dass die eurobahn kein unbeschriebenes Blatt ist. Auch das eisenbahn magazin musste wiederholt über Leistungsmängel berichten, der VRR zeigte sich im Jahresverlauf 2019 zunehmend unzufrieden.

Das Problem bei S1 und S4: Laut VRR kann Keolis zwölf Wochen vor dem Leistungsübergang nur etwa die Hälfte der erforderlichen Triebfahrzeugführer stellen. Keolis wirft in dem Zusammenhang DB Regio NRW vor, wenige Tage zuvor eine Zusage zur Stellung von Personal ohne Begründung zurückgezogen zu haben. DB Regio kontert, dass diese Absichtserklärung bereits mit dem 31. Juli 2019 abgelaufen sei, weil keine Verlängerung oder ein Hauptvertrag vereinbart worden seien.

» Die Konsequenz und Endgültigkeit der VRR-Entscheidung beeindruckt

Von außen lässt sich die Rollenverteilung in diesem Poker nicht bewerten. Doch bleibt der drastische Schritt des VRR, der für die Privatbahn herbe Konsequenzen haben könnte. Denn die wirtschaftliche Lage von Keolis Deutschland ist nicht rosig: Der Jahresabschluss für 2017 weist einen Fehlbetrag von über 16 Millionen Euro und ein Verlustvortragskonto von bereits 66,7 Millionen Euro aus. Das Wirtschaftsprüfungsunternehmen Ernst & Young schreibt deshalb auch von „bedeutsame(m) Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit“.

Eine bis zum 31. Dezember 2019 gültige Patronatserklärung der Muttergesellschaft in Höhe von 90 Millionen Euro, die laut eurobahn inzwischen mit einer Beschränkung auf 50 Millionen Euro bis zum 20. Juni 2021 verlängert wurde, sichert das Unternehmen aktuell ab. Aber der Wirbel um die beiden Dortmunder S-Bahn-Linien lässt aufhorchen. Wie und wohin geht die Reise der eurobahn – gerade auch auf den anderen, von ihr betriebenen Linien?

Florian Dürr

***Die grünen Redesign-422 des VRR sollten ab Dezember 2019 für Keolis/eurobahn auf zwei Linien im Ruhrgebiet fahren (Foto: Düsseldorf-Rath, 27. Dezember 2018). Nun behalten sie wohl ihr DB-Logo***

***Holger Späing, eisenbahn magazin***

## 38–44 Fernzug „Bavaria“

*Vor der Kulisse des Hochgrats durchfahren 218 436 und 218 405 am 5. August 1979 mit D 266 „Bavaria“ von München nach Zürich Oberstaufen im Allgäu*

Georg Wagner


### Im Fokus

**12 Mit Wechselbehältern durch Europa**
Mit dem Aufkommen des Containerverkehrs begann die zielgerichtete Entwicklung optimierter Tragwagen. Nach der Ausweitung von See- auf Landverkehre kamen neue Spielarten des nun sogenannten Kombinierten Verkehrs hinzu. Wir bieten eine Typenübersicht in Vorbild und Modell

### Eisenbahn

**6 Sommerfahrplan 1939 – viel Fernverkehr im Scheinfrieden**
Es erscheint paradox – als das Großdeutsche Reich längst den Krieg plante, baute im Mai 1939 die Reichsbahn ihr Fernverkehrsangebot kräftig aus. Mit Kriegsbeginn stellte sie viele Verbindungen ein

**24 Entlang der Schiene**
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

**36 „Molli“ – Stargast auf Borkum**
Das Gastspiel der 99 331 bescherte der Insel-Kleinbahn eine Woche lang die ganze Aufmerksamkeit von Jung und Alt

**38 Der „Bavaria“ – ein Zug mit vielen Nummern** Titel
Einer der berühmtesten Schnellzüge von München in die Schweiz war der „Bavaria“. In den knapp 50 Jahren seines Bestehens wechselte er fast alle Fernzuggattungen durch und bestach nebenbei noch durch elegante Zuggarnituren

**45 Notfallgarnitur nach Halberstadt**
Bei Betriebsstörungen muss ein Ersatzzug her – wie in unserem Beispiel von 1996

**46 Alterslahme „Harzkamele“** Titel
Seit April 2019 bringen auch Dieselloks der Baureihe 199.8 Züge zum Brocken – nicht ganz ohne Probleme ...

**50 DB 1955 – Abschied vom Adler**
Professor Eduard Ege entwarf das moderne Emblem der Bundesbahn

### Modellbahn

**52 Von der Letzten zur Ersten**
Mit 23 105 stellte die DB 1959 ihre letzte Dampflok in Dienst. Der N-Hersteller Arnold setzte sie 1965 im Maßstab 1:160 um und leistete damit für sein Sortiment Pionierarbeit

**56 Neu im Schaufenster**
Elf Seiten mit aktuellen Modellen für Schiene, Straße und Landschaft

### Service

70 Leserbriefe
68 Buch & Film
112 Termine/TV-Tipps
114 Kleine Bahn-Börse
114 Fachgeschäfte
119 Veranstaltungen
130 Vorschau/Impressum

Benno Wiesmüller

**12–22** *Züge aus Tragwagen mit Wechselbehältern sind heute Alltag im Schienen-Güterverkehr*

mm

mm

**72–76** *Per Bahn durchs Teufelsmoor – im Maßstab 1:45*

Oliver Striber

**120–125** *Die Zeit sächsischer Länderbahnloks lebt auf der Anlage Krausenstein*

*Drei Anbieter sind* **100–107** *mit einem Modell der DB-E 44 zurzeit auf dem Markt vertreten*

**52–55** *23 105 macht als Modell Karriere in verschiedenen Nenngrößen*

Wolfgang Bdinka

Dirk Endisch

**46–49** *Die „Harzkamele" sollen Lok- und Personalmangel der HSB lindern*


72 **Im Moor-Express durch den Norden**
Eine Fahrt im Schienenbus über die Museumsbahn-Strecke lässt erahnen, was Modellbahnfreunde aus Osterholz-Scharmbeck zum Nachbau in 1:45 inspirierte

77 **Weichen stellen wie beim Vorbild**
Gleisbildstellpulte dienen als Verbindungselement zwischen Melden und Schalten. Wir zeigen, was der Markt dazu bietet

100 **Universal-Ellok für DB-Einsätze** Titel
Lange hat es gedauert, bis H0-Modellbahner zeitgemäße Miniaturen der Baureihe E 44 erwerben konnten. Das hat sich erst entspannt, als 2002 Roco, später Trix und jüngst Brawa zeitgemäße Modelle auf die acht Räder stellten, die in unserem Test gegeneinander antreten

108 **Herbstbäume bei Regenwetter bauen!**
Wir bringen die November-Tristesse bastlerisch in den Hobbyraum und bauen ein Diorama mit herbstlicher Stimmung

110 **Ein Stinker im Bahnbetriebswerk**
Die Arbeit in einem Lokdepot war stets eine schmutzige Sache. Doch gab es Jobs, die besonders „anrüchig" waren, wie unser in H0 gestaltetes Beispiel beweist

120 **Reise durchs sächsische Bergland** Titel
Die kombinierte H0/H0e-Anlage der Modellbahnfreunde aus Halle-Stadtmitte entführt uns in die frühe Reichsbahnzeit und erinnert an die Dampfzeit im Erzgebirge

126 **Göppingen stand Kopf**
Internationale Modellbahn-Ausstellung und Märklin-Tage lockten Mitte September Tausende Fans der kleinen Spuren an den Standort des Marktführers


**16 Seiten extra** Meisterschule Modelleisenbahn


**Straßenverkehr – Straßengestaltung**
**Realistischer Straßen- u. Wegebau (letzter Teil)**
So entstehen Kreis- und Landstraßen im Modell
**Bahnverkehr – Wagenladungen**
**Schwere Stahlträger als Ladegut**
Ladungssicherung für Wagen von Brawa und Roco
**Straßenverkehr – Szenen**
**Absicherung von Baustellen**
Typische Beispiele aus der Epoche III
**Bahnverkehr – Szenen**
**Post-Fahrzeuge in Bahnhöfen**
Die Elektrokarren und Bahnsteigwagen der Post
ab Seite **82**

Sönke Janssen

*Titelbild: Drei E 44 warten auf den Einsatz. Welche Lok bietet was? Das lesen Sie im Vergleichstest ab Seite 100*

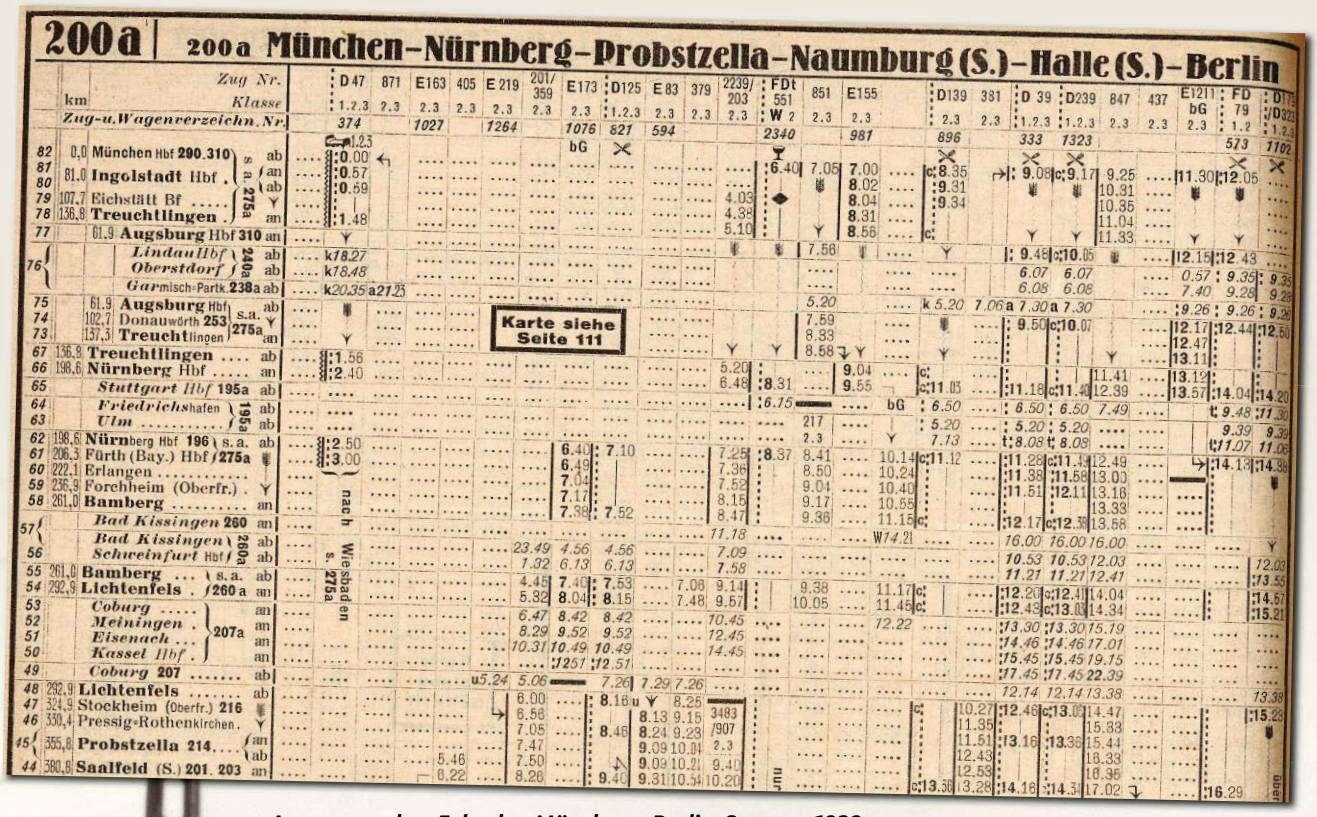
■ Der Fahrplan vom Sommer 1939

# Letzte Fernreisen
## in Friedenszeiten

*Zum 15. Mai 1939 verbesserte die Deutsche Reichsbahn noch einmal ihr Zugangebot, gerade auch im Fernverkehr. Doch sollten sich die Verhältnisse schon bald unwiderruflich ändern. Beispiele aus einer Glanzzeit vor 80 Jahren, kurz vor dem Krieg*

Wer sich in den 1930er-Jahren über Bahnreisen im Deutschen Reich informieren wollte, hatte mehrere Kursbücher zur Auswahl. Neben der Deutschen Reichsbahn (DRB) gab unter anderem die Schlaf- und Speisewagengesellschaft Mitropa eine Fahrplansammlung heraus. Sie listete im Wesentlichen Verbindungen auf, auf denen die Mitropa eigene Wagen in Züge einstellte. Ergänzend lag dem Kursbuch ein Zug- und Wagenverzeichnis bei, wie es ebenso das DRB-Kursbuch enthielt. So vermittelten diese Druckwerke einen recht umfassenden Überblick über das Zugangebot.

Für den Sommerfahrplan 1939, der am 15. Mai des Jahres begann, dokumentieren sie bei den Fernreisen auch einen Höchststand. Die Reichsbahn hatte die Zugverbindungen hier nochmals ausgeweitet – zu sehen zum Beispiel im 350 Seiten starken Mitropa-Kursbuch und in seiner Beilage. Das Zug- und Wagenverzeichnis, erarbeitet von der Oberbetriebsleitung Ost der Reichsbahn in Berlin, listet mehr als 3.100 Züge auf: Schnellzüge sowie die wichtigsten Eil- und Personenzüge. Als hochwertigste (und teuerste) Züge finden sich



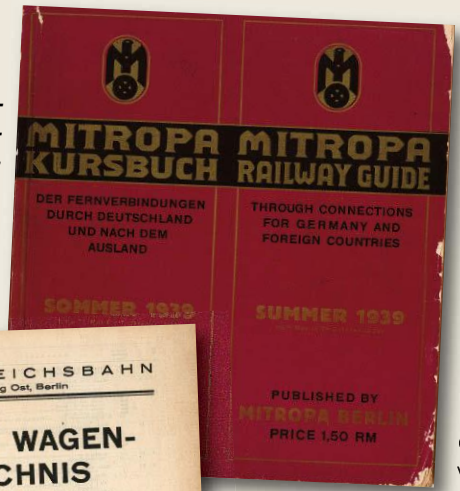
**200a** | 200a **München–Nürnberg–Probstzella–Naumburg (S.)–Halle (S.)–Berlin**

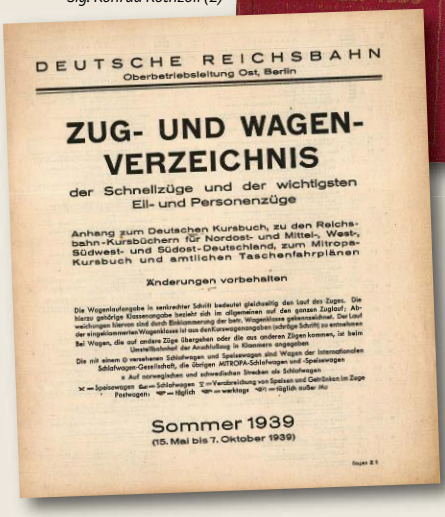
| | km | Zug Nr. / Klasse / Zug-u. Wagenverzeichn. Nr. | D 47 | 871 | E 163 | 405 | E 219 | 201/359 | E 173 | D 125 | E 83 | 379 | 2239/203 | FDt 551 | 851 | E 155 | | D 139 | 381 | D 39 | D 239 | 847 | 437 | E 1211 | FD 79 | DT 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1.2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | 1.2.3 | 2.3 | 2.3 | 2.3 | W 2 | 2.3 | 2.3 | | 2.3 | 2.3 | 1.2.3 | 1.2.3 | 2.3 | 2.3 | bG 2.3 | 1.2 | 1.2.3 |
| | | Zug-u. Wagenverzeichn. Nr. | 374 | | 1027 | | 1264 | | 1076 | 827 | 594 | | | 2340 | | 981 | | 896 | | 333 | 1323 | | | | 573 | 1103 |
| 82 | 0,0 | München Hbf 290.310 s. a. 275a ab | | 1.23 | | | | | bG | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 81 | | | | 0.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80 | 81,0 | Ingolstadt Hbf an | | 0.57 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 80 | | Ingolstadt Hbf ab | | 0.59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 79 | 107,7 | Eichstätt Bf | | | | | | | | | | | 4.03 | | | | | | | | | | | | | |
| 78 | 136,8 | Treuchtlingen an | | 1.48 | | | | | | | | | 4.38 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 5.10 | | | | | | | | | | | | | |
| 77 | 61,9 | Augsburg Hbf 310 an | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 76 | | Lindau Hbf 240a ab | | k18.27 | | | | | | | | | | | 7.56 | | | | | 9.48 | c10.05 | | | 12.15 | 12.43 | |
| 76 | | Oberstdorf 240a ab | | k18.48 | | | | | | | | | | | | | | | | 6.07 | 6.07 | | | 0.57 | 9.35 | 9.35 |
| 76 | | Garmisch-Partk. 238a ab | | k20.35 | a21.25 | | | | | | | | | | | | | | | 6.08 | 6.08 | | | 7.40 | 9.28 | 9.28 |
| 75 | 61,9 | Augsburg Hbf s. a. 275a ab | | | | | | | | | | | | | 5.20 | | | k 5.20 | 7.06 | a 7.30 | a 7.30 | | | 9.26 | 9.26 | 9.26 |
| 74 | 102,7 | Donauwörth 253 s. a. 275a | | | | | | | | | | | | | 7.59 | | | | | 9.50 | c10.07 | | | 12.17 | 12.44 | 12.50 |
| 73 | 137,5 | Treuchtlingen s. a. 275a an | | | | | | | | | | | | | 8.33 | | | | | | | | | 12.47 | | |
| 67 | 136,8 | Treuchtlingen ab | | 1.56 | | | | | | | | | | | 8.58 | | | | | | | | | 13.11 | | |
| 66 | 198,6 | Nürnberg Hbf an | | 2.40 | | | | | | | | | 5.20 | | | 9.04 | | | | 11.18 | c11.40 | 11.41 | | 13.19 | | |
| 65 | | Stuttgart Hbf 195a ab | | | | | | | | | | | 6.48 | | | 9.55 | | | | | | 12.39 | | 13.57 | 14.04 | 14.20 |
| 64 | | Friedrichshafen 195a ab | | | | | | | | | | | | 8.31 | | | | | | | | | | | | |
| 63 | | Ulm 195a ab | | | | | | | | | | | | 6.15 | | | bG | 6.50 | | 6.50 | 6.50 | 7.49 | | | 9.48 | 11.30 |
| 62 | 198,6 | Nürnberg Hbf 196 s. a. ab | | 2.50 | | | | | | | | | | | 217 | | | 5.20 | | 5.20 | 5.20 | | | | 9.39 | 9.39 |
| 67 | 206,3 | Fürth (Bay.) Hbf 275a | | 3.00 | | | | | | | | | | | 2.3 | | | 7.13 | | t 8.08 | t 8.08 | | | | t 11.07 | 11.06 |
| 60 | 222,1 | Erlangen | | | | | | | 6.40 | 7.10 | | | 7.25 | 8.37 | 8.41 | | 10.14 | | | 11.28 | c11.43 | 12.49 | | | 14.13 | 14.38 |
| 59 | 236,9 | Forchheim (Oberfr.) | | | | | | | 6.49 | | | | 7.36 | | 8.50 | | 10.24 | | | 11.38 | 11.58 | 13.00 | | | | |
| 58 | 261,0 | Bamberg an | | | | | | | 7.04 | | | | 7.52 | | 9.04 | | 10.40 | | | 11.51 | 12.11 | 13.16 | | | | |
| | | | | | | | | | 7.17 | | | | 8.15 | | 9.17 | | 10.55 | | | | | 13.33 | | | | |
| | | | | | | | | | 7.38 | 7.52 | | | 8.47 | | 9.36 | | 11.15 | | | 12.17 | 12.38 | 13.58 | | | | |
| 57 | | Bad Kissingen 260 an | | | | | | | | | | | 11.18 | | | | W 14.21 | | | 16.00 | 16.00 | 16.00 | | | | |
| 57 | | Bad Kissingen 260a ab | | | | | | 23.49 | 4.56 | 4.56 | | | 7.09 | | | | | | | 10.53 | 10.53 | 12.03 | | | | 12.03 |
| 56 | | Schweinfurt Hbf 260a ab | | | | | | 1.32 | 6.13 | 6.13 | | | 7.58 | | | | | | | 11.21 | 11.21 | 12.41 | | | | 13.55 |
| 55 | 261,0 | Bamberg s. a. 275a ab | | | | | | 4.45 | 7.40 | 7.53 | | 7.06 | 9.14 | | 9.38 | | 11.17 | | | 12.20 | c12.41 | 14.04 | | | | 14.57 |
| 54 | 292,9 | Lichtenfels 260a an | | | | | | 5.32 | 8.04 | 8.15 | | 7.48 | 9.57 | | 10.05 | | 11.46 | | | 12.43 | c13.03 | 14.34 | | | | 15.21 |
| 53 | | Coburg 207a an | | | | | | 6.47 | 8.42 | 8.42 | | | 10.45 | | | | 12.22 | | | 13.30 | 13.30 | 15.19 | | | | |
| 52 | | Meiningen 207a an | | | | | | 8.29 | 9.52 | 9.52 | | | 12.45 | | | | | | | 14.46 | 14.46 | 17.01 | | | | |
| 51 | | Eisenach 207a an | | | | | | 10.31 | 10.49 | 10.49 | | | 14.45 | | | | | | | 15.45 | 15.45 | 19.15 | | | | |
| 50 | | Kassel Hbf 207a an | | | | | | | 1251 | 12.51 | | | | | | | | | | 17.45 | 17.45 | 22.39 | | | | |
| 49 | | Coburg 207 ab | | | | | u5.24 | 5.06 | | 7.26 | 7.29 | 7.26 | | | | | | | | 12.14 | 12.14 | 13.38 | | | | 13.38 |
| 48 | 292,9 | Lichtenfels ab | | | | | | 6.00 | | 8.16 | u | 8.25 | | | | | | | 10.27 | 12.46 | c13.06 | 14.47 | | | | 15.23 |
| 47 | 324,9 | Stockheim (Oberfr.) 216 | | | | | | 6.56 | | | 8.13 | 9.15 | 3483 | | | | | | 11.35 | | | 15.33 | | | | |
| 46 | 330,4 | Pressig-Rothenkirchen | | | | | | 7.05 | | 8.46 | 8.24 | 9.23 | /907 | | | | | | 11.51 | 13.16 | 13.36 | 15.44 | | | | |
| 45 | 355,8 | Probstzella 214 an | | | | | | 7.47 | | | 9.09 | 10.01 | 2.3 | | | | | | 12.43 | | | 16.33 | | | | |
| 45 | | Probstzella 214 ab | | | | | | 7.50 | | | 9.09 | 10.21 | 9.40 | | | | | | 12.53 | | | 16.36 | | | | |
| 44 | 380,6 | Saalfeld (S.) 201. 203 an | | | | 5.46 | | 8.26 | | 9.40 | 9.31 | 10.54 | 10.20 | | | | | c13.36 | 13.28 | 14.16 | 14.34 | 17.02 | | | 16.29 | |

Karte siehe Seite 111

*Auszug aus dem Fahrplan München – Berlin, Sommer 1939; die schnellsten Tagesverbindungen sind der FDt 551, der D 39 (mit dem saisonalen Zusatzzug D 139) und der FD 79* Slg. K. Rothzoll

*Der D 39 war der Tagesschnellzug für Reisen von München nach Berlin. Er fuhr in München um 9:08 Uhr ab und traf in Berlin Anhalter Bf um 18:30 Uhr ein; das Bild vom 3. Juni 1939 zeigt ihn auf dem neu elektrifizierten Abschnitt Nürnberg – Saalfeld bei Stockheim* Carl Bellingrodt/Slg. Brinker



DEUTSCHE REICHSBAHN
Oberbetriebsleitung Ost, Berlin

ZUG- UND WAGEN-VERZEICHNIS
der Schnellzüge und der wichtigsten Ell- und Personenzüge

Anhang zum Deutschen Kursbuch, zu den Reichsbahn-Kursbüchern für Nordost- und Mittel-, West-, Südwest- und Südost-Deutschland, zum Mitropa-Kursbuch und amtlichen Taschenfahrplänen

Änderungen vorbehalten

Sommer 1939
(15. Mai bis 7. Oktober 1939)

***Titel des Mitropa-Kursbuchs und des zugehörigen Zugverzeichnisses vom Sommer 1939. Das Verzeichnis listet über 3.100 Züge auf***

*Slg. Konrad Rothzoll (2)*

dabei sieben Zugpaare von Luxuszügen (Zuggattung L), weiterhin 16 Zugpaare von Fernschnelltriebwagen (FDt) sowie elf Zugpaare von Fernschnellzügen (FD). Ob Eisenbahner oder Reisende: Kaum jemand dürfte geahnt haben, dass damit die letzte Glanzzeit des Zugangebots bei der DRB angebrochen war. Nur wenige Monate später sollten sich die Verhältnisse grundlegend ändern.

## Die Luxuszüge

Die Zuggattung L enthielt im Sommer 1939 noch manch' berühmten Vertreter. Allen voran den L 5/6 „Orient-Express“ mit dem Laufweg Paris – München – Bukarest, der dreimal wöchentlich verkehrte und diverse Kurswagen führte. Prominente Namen trugen auch der täglich fahrende L 11/12 „Nord-Express“ Warschau – Berlin – Paris Nord und der dreimal wöchentlich eingelegte L 51/52 „Wien-Oostende-Express“ (über Nürnberg – Frankfurt (Main) – Köln). Zum „Ensemble“ gehörten außerdem der L 105/106 „Karlsbad-Express“ Stuttgart – Karlsbad, der im Zeitraum Juni bis September dreimal wöchentlich unterwegs war, und der tägliche Pullman-Express L 175/176 Oostende – Köln. Bemerkenswert sind die beiden übrigen Luxuszugpaare, zeigen sich an ihnen doch die jüngsten Entwicklungen der damaligen Zeit. Da wäre zunächst der dreimal wöchentlich eingesetzte L 129/130 „Arlberg-Orient-Express“ Paris Ost – Zürich – Wien – Hegyeshalom: Dieser war erst im Frühjahr 1938 mit dem Anschluss Österreichs und der Übernahme der Österreichischen Bundesbahnen durch die Reichsbahn in den DRB-

„Rheingold“
Salonwagenzug
Holland – Italien
1. 2. Klasse mit Salon-Speisewagen
siehe auch Fahrplan 330, 371, 390, 630, 708, 813

| FD 102 | Zug Nr. | | | Zug Nr. | | FD 101 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 669 | | | Zug- und Wagenverzeichnis Nr. | | | 664 |
| 20.15 | | ab | London Liv. Str. | WESZ | an | b8.02 |
| 6.00 | | an | Hoek v. Holland | ASZ | ab | 23.50 |
| 6.51 | km | ab | Hoek v. Holland | ASZ | an | 23.33 |
| 7.16 | 28 | an | Rotterdam DP. | | ab | 23.08 |
| 7.22 | | ab | Rotterdam DP. | | an | 23.03 |
| | 58 | Y | Gouda | | | |
| 8.14 | 90 | an | Utrecht | | ab | 22.12 |
| 7.41 | | km | Amsterdam CS. | | an | 22.38 |
| | | 6 | Amsterdam WP. | | an | |
| 8.17 | | 41 | an Utrecht | | ab | 22.04 |
| 8.25 | 41 | ab | Utrecht | | an | 22.01 |
| 9.09 | 98 | | Arnheim | | | |
| 9.28 | 112 | | Zevenaar | ASZ | | c21.02 |
| 9.23 | 129 | | Emmerich | MEZ | | 20.28 |
| 10.07 | 197 | | Duisburg Hbf | | | 19.27 |
| 10.23 | 220 | Y | Düsseldorf Hbf | | | 19.09 |
| 10.54 | 261 | an | Köln Hbf | | ab | 18.39 |
| 1.06 | | ab | Brüssel | WESZ | an | 0.02 |
| 8.18 | | ab | Aachen Hbf | MEZ | an | 20.16 |
| 9.28 | | an | Köln Hbf | | ab | 19.15 |
| 11.00 | 261 | ab | Köln Hbf | | an | 18.32 |
| 12.04 | 354 | | Koblenz Hbf | | | 17.27 |
| 13.07 | 445 | | Mainz Hbf | | | 16.24 |
| 14.03 | 521 | Y | Mannheim Hbf | | | 15.31 |
| 14.40 | 582 | an | Karlsruhe Hbf | | ab | 14.46 |
| 14.41 | | ab | Karlsruhe Hbf | | an | 14.43 |
| 15.02 | 612 | an | Baden-Oos | | ab | 14.21 |
| 15.16 | | an | Baden-Baden | | ab | 14.10 |
| 14.55 | | ab | Baden-Baden | | an | 14.30 |
| 15.03 | 612 | ab | Baden-Oos | | an | 14.20 |
| 16.07 | 715 | Y | Freiburg (Breisgau) Hbf | | | 13.21 |
| 16.50 | 777 | an | Basel DRB. | | ab | 12.38 |
| 17.00 | | ab | Basel DRB. | | an | 12.25 |
| 17.07 | 786 | an | Basel SBB. | | ab | 12.18 |
| 17.25 | | ab | Basel SBB. | | an | 11.55 |
| 18.48 | | an | Bern | | ab | 10.10 |
| 22.18 | | an | Interlaken Bf | | ab | 8.22 |
| c22.14 | | an | Lausanne | | ab | c 8.18 |
| c22.53 | | an | Genf | | ab | c 7.17 |
| 17.14 | 786 | ab | Basel SBB. | | an | 11.23 |
| 18.31 | 870 | an | Zürich Hbf | | ab | 10.18 |
| 20.34 | | an | Chur | | ab | 7.13 |
| 17.30 | 786 | ab | Basel SBB. | | an | 12.00 |
| 18.05 | 826 | Y | Olten Bf | | | 11.30 |
| 18.52 | 881 | an | Luzern | | ab | 10.45 |
| 18.58 | | ab | Luzern | | an | 10.38 |
| 19.25 | 909 | an | Arth-Goldau | | ab | 10.11 |
| 19.35 | | ab | Arth-Goldau | | an | 10.09 |
| 19.46 | 921 | | Brunnen | | | |
| 19.58 | 933 | | Fluelen | | | |
| 20.08 | 942 | | Erstfeld | | | |
| 20.39 | 982 | | Göschenen | | | |
| 20.52 | 1004 | Y | Airolo | | | |
| 21.50 | 1085 | an | Bellinzona | | ab | 8.05 |
| 21.53 | | ab | Bellinzona | | an | 8.04 |
| 20.21 | 1114 | an | Lugano | | ab | 7.36 |
| 20.23 | | ab | Lugano | | an | 7.34 |
| 22.47 | 1140 | an | Chiasso | | ab | 7.10 |
| 23.05 | | ab | Chiasso | | an | 7.00 |
| 23.17 | 1145 | Y | Como | | | 6.50 |
| 0.05 | 1191 | an | Mailand C. | | ab | 5.58 |

b an S an 7.50. c Anschluss in Bern.

***Der „Rheingold“ war der Paradezug der Reichsbahn überhaupt – unten die 01 102 mit dem Zug auf der linken Rheinstrecke, rechts der Fahrplan vom Sommer 1939. Zwischen Basel und Mailand fuhr eine Kurswagengruppe***

*C. Bellingrodt/Slg. Brinker (Foto), Slg. K. Rothzoll (r.)*

***Am 31. Mai 1939 befindet sich der Triebwagen SVT 137 278 als FDt 571 auf der Fahrt nach Berlin, im Bild bei Wommen. Seit Beginn des Sommerfahrplans führt die Reichsbahn den Zug über Frankfurt hinaus bis/ab Karlsruhe***

*C. Bellingrodt/Slg. Brinker (Foto o.), Slg. K. Rothzoll (Plan u.)*

Bereich gekommen. Und dann gab es den von Juni bis September dreimal wöchentlich verkehrenden L 205/206 „Paris-Prag-Express". Der Zug war ein Kurswagenträger für den „Karlsbad-Express" (mit Kurswagen Stuttgart – Prag) und den „Orient-Express" (mit Kurswagen Paris – Prag), hatte als Laufweg aber nur die 95 Kilometer zwischen Eger und Tuschkau-Kosolup. Die Strecke lag im Sudetenland, auf das die Tschechoslowakei am 1. Oktober 1938 gemäß dem Münchner Abkommen hatte verzichten müssen. Nach offenen Kriegsdrohungen des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler war die Region von Großbritannien, Frankreich und Italien Deutschland zugesprochen worden.

Einen bemerkenswerten Fortschritt verzeichnete im Sommer 1939 das Angebot an Fernschnelltriebwagen. Die DRB hatte das System der „Fliegenden Züge" seit 1936 schrittweise aufgebaut und mit dem neuen Fahrplan um vier Verbindungen erweitert: Es gab je einen zusätzlichen FDt Berlin Anhalter Bahnhof – Frankfurt (Main) – Basel SBB und Berlin Lehrter Bahnhof – Hamburg-Altona, dazu die neuen Züge Dortmund – Basel DRB, Wesermünde (heute Bremerhaven) – Leipzig und Hamburg-Altona – Dresden. Die Fernschnelltriebwagenverbindung Berlin Anhalter Bahnhof – Frankfurt (Main) lief weiter bis Karlsruhe. Damit hatte der Einsatz der Reichsbahn-Schnelltriebwagen (SVT) sein größtes Ausmaß erreicht.

**Berlin – Karlsruhe**

**Nur 2. Klasse mit Wirtschaftsbetrieb bis und ab Frankfurt (M.) verkehrt nur an Werktagen**

siehe auch Fahrplan 320, 330.

| FDt 572 | | Zug Nr. | | | Zug Nr. | FDt 571 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2386 | | Zug- und Wagenverzeichnis Nr. | | | | 2384 |
| 18.40 | km | ab | **Berlin** Anh. Bf | an | | 13.17 |
| 19.58 | 165 | an | **Leipzig** Hbf | ab | | 11.57 |
| 20.00 | | ab | | an | | 11.55 |
| 20.33 | 219 | | Naumburg (S.) | | | |
| 20.58 | 261 | | Weimar | | | 10.57 |
| 21.14 | 282 | | **Erfurt** Hbf | | | 10.42 |
| 23.40 | 550 | an | **Frankfurt** (M.) Hbf | ab | | 8.12 |
| 23.45 | | ab | | an | | 8.05 |
| 0.39 | 631 | | **Mannheim** Hbf | | | 7.14 |
| 1.12 | 692 | an | **Karlsruhe** Hbf | ab | | 6.38 |
| 2.27 | | ab | *Karlsruhe Hbf* | an | | 3.18 |
| 6.08 | | an | *Basel SBB* | ab | | 0.00 |
| 8.17 | | an | *Zürich* | ab | | 22.36 |
| a11.22 | | an | *Chur* | ab | | d19.30 |
| 11.12 | | an | *Lugano* | ab | | 19.17 |
| 8.30 | | an | *Bern* | ab | | 20.50 |
| 9.48 | | an | *Interlaken Ost* | ab | | 19.03 |
| 9.53 | | an | *Lausanne* | ab | | 18.48 |
| 10.32 | | an | *Genf* | ab | | 18.18 |
| 13.07 | | an | *Mailand* | ab | | 17.10 |
| 15.45 | | an | *Genua* | ab | | 14.33 |
| 20.58 | | an | *Nizza* WESZ | ab | | 8.28 |
| b19.50 | | an | *Rom* | ab | | 7.10 |

a vom 1.VII. – 10. IX. an *10.35*. b nur 1. Klasse.
d vom 1. VII. – 10. IX. ab *19.53*.

Wie in den Fahrplänen zuvor verkehrte im Sommer 1939 der Fernschnellzug FD 101/102 „Rheingold", jener elegante Zug, mit dem die Reichsbahn seit 1928 in der Riege der internationalen Luxuszüge mitfuhr. Der „Salonwagenzug", wie ihn das Mitropa-Kursbuch betitelt, verband täglich Hoek van Holland mit Basel SBB, eine Kurswagengruppe nahm noch den Weg nach bzw. von Mailand. Zwischen Berlin und Dresden pendelte derweil der 1936 geschaffene Henschel-Wegmann-Zug. Die Reichsbahn führte ihn „nur" als D-Zug, der Zuschlag war somit geringer als bei FD-Zügen. Zweimal am Tag trat die markante Lok-Wagen-Garnitur mit der stromlinienförmigen Tenderlok 61 001 die Reise hin und zurück an (als D 53/54, D 57/58).

## Bedrohliche Zeichen

Die Betriebsamkeit bei der Reichsbahn spielte sich freilich in einer trügerischen Ruhe ab; das nationalsozialistische Regime plante längst für den Krieg. Die aggressive deutsche Außenpolitik spiegelt sich im Mitropa-Kursbuch mehrfach wider, nicht nur beim Luxuszug im Sudetenland. Tschechische Strecken wie Prag – Lobositz hat man unter dem Begriff „Protektorat Böhmen und Mäh-

Protektorat Böhmen und Mähren

885 Prag – Lobositz und zurück | 885a | 885–889

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 9.30 | | .... | .... | 17.05 | | ab | Wien Fr. J. Bf 893 | an | .... | 12.46 | .... | .... | .... | 21.26 | .... | .... | .... | .... | .... |
| | | 701 | 63 | 703 | 705 | 707 | | 147 | 59 | 709 | 51 | km | Zug Nr. / Klasse | | Zug Nr. / Klasse | | 52 | 60 | 704 | 706 | | 148 | 708 | 712 | 64 | |
| | | 2.3 | 1.2.3 | 2.3 | 3 | 2.3 | | 1.2.3 | 3 | 2.3 | 1.2.3 | | | | | | 1.2.3 | 3 | 2.3 | 2.3 | | 1.2.3 | 2.3 | 2.3 | 1.2.3 | |
| 2 | .... | .... | ✕ | .... | .... | .... | 16.10 | a | .... | .... | 23.42 | 0 | ab | Prag (Praha) Wils. Bf 886.889 | an | .... | 6.15 | .... | .... | .... | 14.40 | b | .... | .... | ✕ | .... |
| | .... | .... | | .... | .... | .... | | | .... | .... | 23.52 | 0 | an | Prag (Praha) Mas. Bf | ab | .... | 6.05 | .... | .... | .... | | .... | .... | .... | .... | .... |
| | .... | 6.30 | 8.30 | 10.30 | 13.26 | 15.37 | | 16.48 | 18.40 | 19.30 | 23.59 | 0 | ab | | an | .... | 6.00 | 8.20 | 9.31 | 10.48 | | 13.58 | 15.11 | 21.30 | 21.00 | .... |
| 3 | .... | 7.26 | | 11.20 | 14.20 | 16.31 | .... | | 19.07 | 20.29 | | 27 | | Kralup (Kralupy n. Vlt.) | | .... | | 7.52 | 8.37 | 10.03 | .... | | 14.28 | 20.38 | | .... |
| 4 | .... | 8.18 | 9.28 | 12.20 | 15.27 | 17.50 | .... | | 19.46 | 21.25 | 0.56 | 67 | | Raudnitz (Roudnice n. Lab.) | | .... | 5.04 | 7.18 | 7.24 | 9.07 | .... | | 13.25 | 19.20 | 20.03 | .... |
| 5 | .... | 8.32 | 9.40 | 12.35 | 15.44 | 18.07 | .... | | 19.58 | 21.39 | 1.08 | 79 | an | Theresienstadt | ab | .... | 4.53 | 7.07 | 6.48 | 8.46 | .... | 12.52 | 13.04 | 18.58 | 19.52 | .... |
| | .... | 9.03 | 10.10 | .... | 16.35 | .... | .... | | .... | 22.17 | 1.23 | | ab | (Terezin-Bohušovice n. O.) | an | .... | 4.33 | .... | .... | 7.33 | .... | 12.51 | | 17.42 | 19.17 | .... |
| 6 | .... | 9.10 | 10.16 | .... | 16.43 | .... | .... | 18.00 | .... | 22.25 | 1.34 | 86 | an | Lobositz 174 | ab | .... | 4.27 | .... | .... | 7.30 | .... | 12.45 | .... | 17.34 | 19.11 | .... |
| 7 | .... | 9.42 | 10.46 | .... | 17.13 | .... | .... | 18.30 | .... | 22.46 | 2.04 | | ab | Lobositz | an | .... | 3.52 | .... | .... | 7.15 | .... | 12.20 | .... | 16.35 | 18.41 | .... |
| 8 | .... | 10.17 | 11.06 | .... | 17.50 | .... | .... | 18.49 | .... | 23.20 | 2.24 | | an | Aussig Stadt | ab | .... | 3.26 | .... | .... | 6.39 | .... | 12.00 | .... | 16.00 | 18.14 | .... |
| 9 | .... | 11.10 | 11.31 | .... | 18.38 | .... | .... | 19.11 | .... | 0.09 | 2.46 | | an | Bodenbach | ab | .... | 3.03 | .... | .... | 5.52 | .... | 11.37 | .... | 15.05 | 17.43 | .... |
| 10 | .... | 13.18 | 12.36 | .... | 20.09 | .... | .... | 20.18 | .... | nS7.31 | 3.50 | 170 | ab | Dresden Hbf | ab | .... | 2.12 | .... | .... | c3.52 | .... | 10.37 | .... | 13.24 | 16.32 | .... |
| 11 | .... | 15.10 | 14.29 | .... | 22.18 | .... | .... | 22.18 | .... | 5.15 | 6.28 | | an | Leipzig Hbf | ab | .... | 23.58 | .... | .... | .... | .... | 8.18 | .... | 11.28 | 14.05 | .... |
| 12 | .... | 18.19 | 15.03 | .... | 2321 | .... | .... | 23.21 | .... | 8.22 | 6.58 | | an | Berlin Anh.Bf | ab | .... | 23.26 | .... | .... | .... | .... | 7.25 | .... | 8.47 | 13.34 | .... |

a nur Di, Do, Sa 1. u. 2. Klasse. b nur So, Mi, Fr 1. u. 2. Klasse. c So bis 30. IX.

***Im März 1939 hat sich Deutschland den tschechischen Teil der Tschechoslowakei angegliedert; die dortigen Strecken werden im Kursbuch vom Sommer unter „Protektorat Böhmen und Mähren" geführt. Das Zugpaar D 147/148 verbindet Berlin über Prag mit Bratislava*** *Slg. Konrad Rothzoll*

ren" eingeordnet. Als solches wurde der tschechische Teil der Tschechoslowakei an Deutschland angegliedert, nachdem ihn Truppen der Wehrmacht auf Befehl Hitlers am 15./16. März 1939 besetzt hatten. In Prag saß seitdem ein deutscher Reichsprotektor. Den Bahnbetrieb führten die neu gegründeten „Böhmisch-Mährischen Bahnen", eine eigenständige Bahnverwaltung unter Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums. Im erwähnten Tuschkau-Kosolup befand sich nun ein Grenzbahnhof zwischen dem Protektorat und dem Sudetenland. Dem slowakischen Teil der Tschechoslowakei hatte das NS-Regime übrigens eine eigene, von Deutschland abhängige Regierung gestattet.

Die Karte der Schlafwagen-Verbindungen verzeichnet die Stadt Memel (heute Klaipeda) als Teil des deutschen Gebiets bei Ostpreußen. Indes hatte Litauen das Memelland erst am 22. März 1939 nach einem deutschen Ultimatum abgegeben.

Andererseits listet das Kursbuch unverändert Reiseregelungen auf, die seit Ende des Ersten Weltkriegs bestanden. Die Bedingungen für den Korridorverkehr von Deutschland durch Polen nach Ostpreußen etwa füllen eine Seite. Und Danzig war zu Beginn des Sommerfahrplans 1939 formal noch eine Freie Stadt, die keinem Land angehörte, sondern vom Völkerbund verwaltet wurde. Die Polnischen Staatsbahnen fuhren die Züge dorthin, es gab Kontrollhalte an Grenzbahnhöfen.

## Das Ende des Friedensbetriebs

An sich hätte der Sommerfahrplan bis 15. Oktober 1939 dauern sollen, doch es kam anders. Um den Aufmarsch für den Angriff auf Polen zu ermöglichen, setzte die Reichsbahn am 22. August 1939 einen Notfallplan in Kraft, der Geschwindigkeitsbe-

***Im Sommer 1939 bietet die Mitropa etliche Schlafwagenrelationen an, zum Beispiel nach Memel (in der Karte o. r.); zum Einsatz kommen unter anderem Wagen wie der WL 22059 von 1937 (Bild)***

*Slg. K. Rothzoll (r.), Slg. Oliver Strüber (Foto)*