22 Frühjahr 2017

www.bahnepoche.de

Deutschland € 12,-
Österreich € 13,20
Schweiz SFr 19,90

BeNeLux € 13,80
Italien, Spanien € 15,60
Norwegen NOK 150

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

BAHNEpoche

Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Mit DVD!

Sowjetrussische Militärreisezüge in Deutschland 1945 – 1994

Rote Armee auf Achse

Ruhelos über Rollbahn und Rheinstrecke

52 Kondens in Westdeutschland

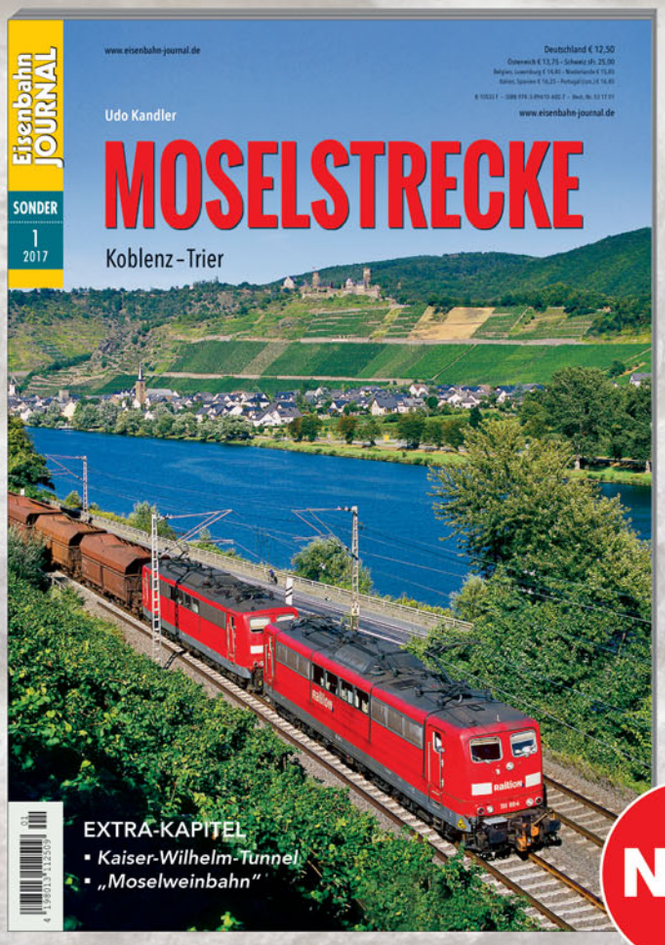
Eisenbahnfreunde und ihr gepflegter Retro-Kult

Wir ewig Sinnlichen

4 192445 512005 22

Tunnel, Brücken, Viadukte:

Entlang der Mosel



NEU

Die 111 km lange Hauptstrecke Koblenz – Trier, die bis Pünderich im landschaftlich überaus reizvollen Moseltal verläuft, war für den Güterverkehr von Beginn an von großer Bedeutung, insbesondere für die Montanindustrie. Die Bahnlinie weist mehrere herausragende Kunstbauten auf: Der 4,2 km lange Kaiser-Wilhelm-Tunnel zwischen Cochem und Eller war über mehr als 100 Jahre hinweg der längste doppelgleisige Regelspurtunnel in Deutschland, der Pündericher Hangviadukt ist mit seinen 92 gemauerten Gewölbeöffnungen und einer Länge von 786 m im deutschen Eisenbahnnetz auch heute noch einzigartig und die doppelstöckige Moselbrücke bei Bullay stellte bei ihrer Eröffnung im Jahr 1879 ein absolutes Novum im Brückenbau dar. Zahlreiche, teils großformatige Fotos belegen den vielfältigen und abwechslungreichen Eisenbahnbetrieb von 1930 bis heute. Der Stichstrecke nach Traben-Trabach ist ein eigener Beitrag gewidmet.

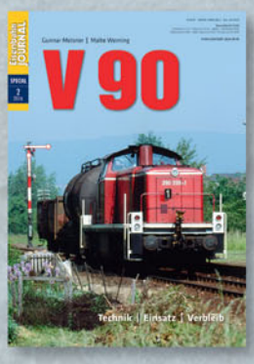
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 531701 | € 12,50

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal

Preußische P 8
Technik, Einsatz, Museumsloks
Best.-Nr. 541601 · € 12,50

E 18 und E 19
Schnellzugloks der Stromlinienära
Best.-Nr. 531602 · € 12,50



V 90
Technik, Einsatz, Verbleib
Best.-Nr. 541602 · € 12,50

eBooks VGB

Zum Kennenlernen

Das eBook des Monats

Die bay. S 3/6
EJ-Sonderausgabe 2/2002
vom Eisenbahn-Journal
Best.-Nr. 530202-e
für nur € 4,99
(statt € 10,99)

Weitere Infos unter www.vgbahn.de/eBook

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

www.vgbahn.de

Liebe Leser!

Die Rote Armee hämmerte die stärksten Nägel in Hitlers Sarg. Sie stellte in der SBZ und DDR das größte Truppenkontingent dar, das jemals über einen so langen Zeitraum von einer Besatzungsmacht unterhalten wurde. Im Windschatten der sowjetischen Streitkräfte sicherten deutsche Kommunisten ihre errungene politische Macht in einem Teil Deutschlands. Erst unter Gorbatschow sollte sich das ändern. Der große Reformer ließ seine Militärs in ihren Kasernen, so dass die Revolution im Herbst 1989 ohne sie niederwalzende Panzerketten der Schutzmacht friedlich gelingen konnte. Dieser und nur dieser Generalsekretär der KPdSU widersetzte sich der Deutschen Einheit nicht. Nach einer der umfangreichsten Truppenverlegungen zu Friedenszeiten endete damit die russische Militärpräsenz auf deutschem Boden.

Dies alles, erstens, unter einer Zeitspanne von 49 Jahren (von 1945 bis 1994) und zweitens unter wahrhaft primärer Nutzung der Eisenbahn als Transportmittel zu betrachten, drängt sich geradezu auf. Der dem Themengebiet anhaftenden Geheimniskrämerei ist, drittens, eine äußerst dünne Quellenlage in der Eisenbahnpublizistik geschuldet. Unsere auf Seite 12 beginnende Titelgeschichte über die Militärreisezüge der Russen schrieb ich aber nicht nur, weil der Stoff einfach dazu herausfordert, sondern weil die Familiengeschichte meiner Eltern und Großeltern in Berlin einige Anknüpfungspunkte bietet. Jahrzehnte später kam ich dann auch ins Spiel, wie auf dem Foto rechts unten zu erahnen ist.

Typisch: Dampflokpersonale der DDR verhalfen westdeutschen „Hobbyisten“ zu einem Durchblick – hier wird Thomas Bentien im Mai 1987 über die letzten Leistungen des Bw Wittenberge informiert.

Darf ich Sie, statt eines weiteren Kommentars dazu, auf ein anderes, gleichermaßen interessantes Bahn-Thema aufmerksam machen: und zwar auf die 52 Kondens in ihrer Einsatzzeit auf Rollbahnen und Rheinstrecken Westdeutschlands während des Nachkriegsjahrzehnts. Hendrik Bloem und Fritz Wolff haben sich dieser technisch hochspeziellen Lok angenommen und ihren Weg nachgezeichnet. Wenn es denn eine Lokomotive für die vom Wahn zerfressenen Utopien des „Tausendjährigen Reiches“ gegeben hat, dann diese Kriegslok-Baureihe in ihrer Ausführung mit Abdampfkondensation. Geschaffen, um wasserarme Weiten der unterjochten Sowjetunion zu durchmessen – ihre Reichweite betrug 1000 Kilometer ohne Wasser aufzunehmen –, führte ihr Sprung nicht weiter als in die Ostukraine und das auch nur für wenige Monate. Längst fand sich Nazi-Deutschland auf der Verliererstraße und die „52 Kon“ vor Rückzügen wieder. Dass ihr überhaupt noch so etwas wie eine späte Blüte widerfuhr, lesen Sie ab Seite 36.

Untypisch: Begegnung zwischen Sowjetsoldaten (Kursant und Unteroffizier) und Dampflokfreunden aus dem Westen, zu Besuch bei der Familie eines Lokheizers. Die einen suchten Deserteure, die anderen boten etwas zum Aufwärmen (2. Januar 1983).

Dass Karl-Heinz Bebensee bei seinen gezeigten Dias im Braunschweiger Freundeskreis große Bewunderung erfuhr, ist verständlich, nachdem posthum eine Auswahl seiner Aufnahmen in der letzten **BAHN***Epoche* Eingang und Anerkennung fanden. Nun erreicht uns die Nachricht, dass acht Braunschweiger Eisenbahnfreunde ihr hochgestecktes Ziel, innerhalb eines Jahres die *Gemeinnützige Stiftung Eisenbahn Archiv Braunschweig* ins Leben zu rufen, am 25. Januar 2017 erfolgreich erreicht haben. „Die großzügige Unterstützung durch zahlreiche Braunschweiger Unternehnen hat diesen schnellen Erfolg ermöglicht“, teilt ihr Sprecher Dr. Hans-Georg Ahrens mit: „Mit der Sicherung der großen Foto- und Diasammlung des Braunschweigers Karl-Heinz Bebensee ist so ein Anfang gemacht, die vielfältige Eisenbahngeschichte der Stadt und Region Braunschweig zu bewahren.“ Eine erste Ausstellung und Präsentation hat weitere Kontakte und Bildfunde erbracht, doch dazu mehr in einer unserer kommenden Ausgaben.

Und nun etwas komplett anderes. And now something completely different, um es mit den Worten der britischen Komikergruppe Monty Python zu sagen: Als Gast der West Somerset Railway soll man sich vorkommen wie ein Zeitreisender. Ein Tourist zu Besuch in seiner eigenen Jugend. Nostalgie gehört in England einfach zum Leben. Schauen Sie sich die Bilder ab Seite 84 an. Ich denke, es wird klar, dass sich um das Gesamtensemble dieser Museumseisenbahn 3000 Mitglieder kümmern, darunter 1150 aktive Freiwillige. 51 Angestellte unterstreichen den Charakter eines Unternehmens. Alles wirkt, wie auf die Zeit der dampfenden Schienensaurier zugeschnitten. Und die nächste Bahn kleineren Kalibers ist eine gute Stunde entfernt. Jurassic Park …?

Bestimmt gibt es irgendwo eine nationale Eisenbahn, bei der fast immer alles genauso läuft wie geplant. Eine Bahn, die perfekt ist. Weil sie sich eine Struktur gegeben hat, die es ihr ermöglicht, ihre operative Exzellenz witterungsunabhängig unter Beweis zu stellen. Deren besetzte Vor- und Kleinstadtbahnhöfe zum Aufenthalt taugen. Eine Eisenbahn aus Experten, die Güter von der Straße holt. Die in ihren Reisezügen neben Großraum- auch Abteilwagen einsetzt. Die ganz selbstverständlich Nacht- und Nostalgiezüge in ihrem Programm hat. Ist Ihnen so eine Bahn kürzlich begegnet? Mir jedenfalls nicht.

Wir ahnen 2017, dass in einer längst postmodernen und inzwischen sogar postfaktischen Welt die umweltfreundliche und auf Komfort Wert legende Staatseisenbahn ein sowohl tragisches wie hinfälliges Konzept ist. Dass durchaus einer Staatsbahn hinterherzutrauern ist, wie Joachim Seyferth in seinem Essay über uns ewig sinnliche Eisenbahnfreunde beleuchtet, wissen die wenigsten Deutschen. Sollen wir ihnen deshalb etwa raten: lest die **BAHN***Epoche* und weint?

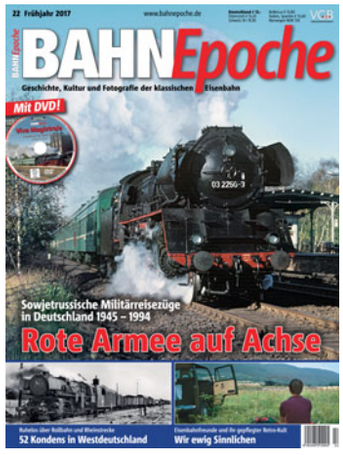
Wie vermessen! Wäre ein Volkshochschulkurs für Bahnwesen angebracht? Man müsste bei null anfangen zu erklären: „Also, wat is en Dampfmaschin?“ Herzlich Ihr

Robin Gorn

TITELFOTOS: HELMUT STARCK, SAMMLUNG GERHARD, ULRICH MELETSCHUS; SEITE 3: HANS LÜHN, HELMUT STARCK

BAHN*Epoche*
Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Ausgabe 22 Frühjahr 2017



Militärreisezüge der Roten Armee waren kaum nicht im öffentlichen Fahrplanstoff enthalten. Dennoch erwischte der geneigte Fotograf am Rande Berlins den einen oder anderen aus großvolumigen Langstreckenwagen gebildeten „Gardinenzug" – wie hier in der Wuhlheide am 1. November 1973 hinter der 03 2250 in Richtung Frankfurt/Oder.

3 WILLKOMMEN

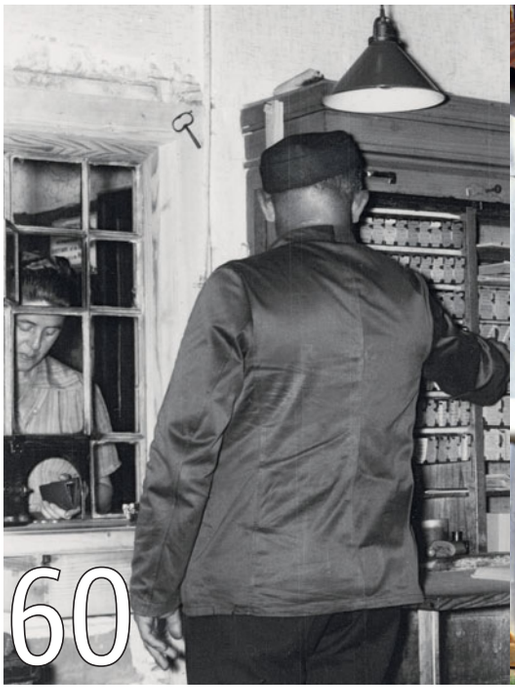
4 FAHRPLAN

6 BAHNPOST

8 ZEITMASCHINE
Wedding im Wandel

10 MEISTERWERK
P 10 hinter Gittern

12 TITEL
Rote Armee auf Achse
Sowjetrussische Militärreisezüge in Deutschland (1945 – 1994)
Teil 1: Der Siegeszug und die deutsche Teilung



59 STREIFLICHT
Strom aus Akkumulatoren für den Rückkehrerstrom

60 **Ostheim und seine Eisenbahn**
Vom Spätstart zum nüchternen Haltepunkt

64 BUCH
Hamburgs Bahnwelt am Ende von Dampflokzeit und Straßenbahn

66 DAS BESONDERE BILD
Wittenberges letzter Umlauf

68 ESSAY
Wir ewig Sinnlichen
Eisenbahnfreunde und ihr gepflegter Retro-Kult

77 **Die Wiedergeburt von As**
Oder: Baukultur gegen den Pessimismus

78 GALERIE
Bernd Seiler
Schlussakkord im Kohleloch

FOTOS: KEYSTONE PRESSEDIENST, SLG. LUTZ JORDAN, SLG. WILFRIED KOHLMEIER, JOACHIM SEYFERTH, BERND SEILER

36

50

32 BAHNOPTIKUM
Cheddar und Gin zwischen Braunschweig und Berlin

34 KINO
Buster Keatons „General“

36 **52 Kondens**
Ruhelos über Rollbahn und Rheinstrecke

48 ZUFALLSFUND
Block Herner Straße, Recklinghausen 1952

50 **Der Fall Rammelmann**
Bremer Busunternehmer im Konflikt mit der Bundesbahn

56 ROLLBAHN
Dürings Lieblingsspielzeug
Zum Kurzeinsatz der 18 627 auf der Rollbahn

84

90

84 DAMPF und REISE
Volldampf in die Vergangenheit
Entlang der West Somerset Railway

90 DAMPFEISENBAHN
Unser täglich Dampf 2016
Leistungsbilanz deutscher Schmalspurbahnen

94 NAH DRAN
Nah dran. Die rote Gefahr

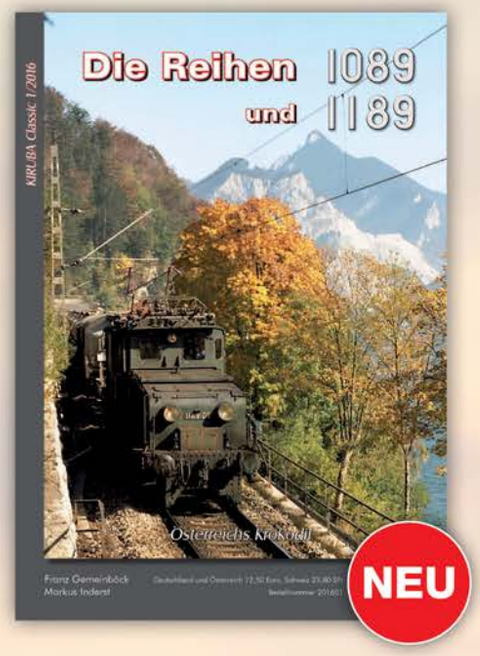
96 SALONWAGEN
Empfehlungen aus der Medienwelt

97 NEULICH ...
... war ich auf dem Brocken

98 VORSCHAU, IMPRESSUM

FOTOS: SLG. CARL ASMUS, WALTER HOLLNAGEL/SLG. GERD NEUMANN, DON BISHOP, ROBIN GARN

Krokodile
für Arlberg und Tauern



Im Zuge der Elektrifizierung der Arlbergbahn beschafften die BBÖ ab 1923 eine Gebirgsschnellzuglokomotive, die Züge mit einem Gewicht von 300 t mit 45 km/h über die Rampen dieser Gebirgsbahn ziehen konnte. Das war die Geburtsstunde der Lokomotiven, die fortan als österreichisches Krokodil bezeichnet wurden. Zwar wurde deren Technik in den folgenden Jahren durch den Siegeszug des Einzelachsantriebs rasch überholt, aber die solide Technik dieser Lokomotiven sicherte ihnen eine Einsatzzeit von weit über 50 Jahren. Ihr „Ausgedinge“ fanden sie auf der Salzkammergutbahn, auf der sie von der Zugförderungsleistung Attnang-Puchheim aus eingesetzt wurden.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mit über 150 meist farbigen Fotos

Best.-Nr. 201601 | € 12,50

www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt bei: VGB-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100
bestellung@vgbahn.de

BAHN*Epoche*-Titel 01 bis 21

Sehr schöne Schilderung von Ralf Göhl bezüglich seiner Schicht in jenem Winter. Die Geschichte ist total authentisch. Auch ich war in diesem Winter noch mit BR 44-Öl von Nordhausen aus unterwegs und kann jedes Detail seiner Schilderung nachvollziehen. Genauso war es! Großes Lob!

Hartmut Michler (Erfurt)

Schlafwandeln durch Europa. Großartig! Allein dieser Schlafwagen-Artikel rechtfertigte den Kauf. Bernd Seiler (Berlin)

Leserbriefe und Kommentare zur BAHN*Epoche*

Bei der Rückkehr von einer Reise im Nachtzug Wien – Hamburg fand ich das neue Heft der **BAHN*Epoche*** im Briefkasten mit dem Abgesang auf den Nachtzug vor. Ein vorzüglich geschriebener Artikel, der nach dem Fahrterlebnis doppelt wirkte, wenngleich er vielleicht doch etwas zu sehr den „Luxusabteilen“ der DACH-Doppelstockschlafwagen huldigt. Denn die Fahrt im Economy-Abteil im Untergeschoss führt den Fahrgästen die japanische Falttechnik ziemlich eindrucksvoll vor Augen.

Eines ist dem Autor – dank seiner Reiserichtung – verborgen geblieben, wenn er zu Recht von der (früher) grenzüberschreitenden Nachtruhe schwärmt. Denn Flüchtlingskrise hin oder her, damit ist es schon seit geraumer Zeit meist vorbei, wenn man einen Nachtzug aus dem Ausland nach Deutschland benutzt. Gerade die Verbindung Wien – Hamburg führt die Entfremdung von den Besonderheiten eines Nachtreisezuges mit Schlaf- und Liegewagen nachdrücklich vor Augen. Vor „Schengen“ nahmen die Schlaf- und Liegewagenschaffner Ausweise und Pässe der Reisenden mit den Fahrkarten an sich und die Nachtruhe war – mit Ausnahme der Fahrten in den „Ostblock“ – gesichert. Und heute: Wie schon mehrfach zuvor wurden wir beim Halt des Zuges in Passau kurz vor Mitternacht vom scharfen, schon dröhnenden Tritt der Einsatzstiefel der Bundespolizei im Gang aus dem beginnenden Schlaf gerissen, dem kurz darauf ein militärisch forsches „Bundespolizei, Tür öffnen, Passkontrolle“ folgt, dem die Fahrgäste gehorsam zu folgen haben und ggfs. im Nachtgewand darauf gemustert werden, ob sie doch nicht etwa unberechtigt in die Bundesrepublik einreisen wollen. Für das Image des Nachtzuges ist dies alles andere als förderlich, aber deutsche Realität.

Günther Ungerbieler (Hamburg)

Zu dem Beitrag über die „großen Österreicherinnen“ ein Paar Informationen zu den erhaltenen 142ern in Rumänien: Es sind leider nur drei Maschinen, die es in unterschiedlichen Erhaltungszuständen noch gibt: 142.008 (Resita 402/1937), die auf den Schrottgleisen hinter dem Eisenbahnmuseum Sibiu mit vielen anderen erhaltenswerten Maschinen (u.a. pr. G 8, T 9^3, G 10- und P 8-Nachbauten) vergammelt, 142.044 (Resita 422/ 1939), in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts noch betriebsfähig, jetzt zusammen mit 230.142 ausgestellt im Bahnhof Oradea. 142.072 (Resita 482/1939), die als 142.034 bezeichnet im Freilichtmuseum Resita steht. Kompliment zur neuen Nummer, wie immer ein wirkliches Lesevergnügen.

Werner Reckert (Nordwalde)

Auch zu diesem gelungenen Heft (21 Winter 2017) möchte ich Ihnen gratulieren. Sehr schöne und vor allem hochinteressante Beiträge. Weiter so!

Aber eines habe ich zu beanstanden: Als Bergbauingenieur der ehemaligen DDR muss ich auf die Bezeichnung der Tagebaugroßgeräte hinweisen: Bei Tagebaugroßgeräten (Schaufel- oder Eimerkettenbagger auch Absetzer oder Förderbrücken) wurde immer zuerst die Typenbezeichnung, anschließend die Größe und dann erst die DDR-Nummer genannt. Der Eimerkettenbagger auf Seite 89 (der im Sanierungsbergbau der LMBV mbH eingesetzte und auch der letzte im Tagebau Klettwitz eingesetzte Tagebaubagger) heißt also ERs 710-350. ERs steht für: Eimerkettenbagger (E) auf Raupenfahrwerken (R), schwenkbar (s); Eimerinhalt ca. 710 l und Einsatz-Nummer der DDR 350.

Matthias Horst (Luckau)

Ich lese ja eigentlich jede Ausgabe der **BAHN*Epoche***. Die Zeitschrift ist bei mir im täglichen Gebrauch und manche Berichte werden immer wieder hervorgeholt. Die Ausgabe 21 zählt für mich zu den besten. Dem Kernsatz, Bahnfahren ist nicht mehr reisen, sondern nur noch eine Möglichkeit, um von A nach B zu kommen, stimme ich vollkommen zu. Die bequeme Bahn unserer Zeit ist tot. Dies schreibt Euch ein Leser,

der das Bahnfahren im Polstersitz auf der Rheinstrecke noch kannte und zu schätzen wusste. Reisen war genießen und zum Ziel kam man auch.

Michael Görtz (Monheim/Rh.)

Nachtzug. Mehr als ein Wort. Ein Lebensgefühl. Schön, dass die Eisenbahn europäisch denkt und man nun doch wieder abends aufbrechen und morgens ankommen kann. Vielleicht mit Leselicht, vielleicht mit der **BAHN***Epoche*. Hamburg – Wien, ich freu mich drauf.

Vera Bloem (Oldenburg)

Eins vorweg: Auch ich schätze Ihre Zeitschrift **BAHN***Epoche* als sehr gelungenes, abwechslungsreiches, fachlich und historisch fundiertes Magazin. Mich nervt allerdings Ihre „Bahnpost"-Seite voller Lobeshymnen, besonders in Ihrem jüngsten Heft 21. Fast alle Leserbriefe lassen sich unter dem Ausruf zusammenfassen: „Wie konnte ich bisher ohne diese Zeitschrift leben!!!" Nichts gegen Lob, das natürlich die Redaktion freut. Aber müssen denn Quartal für Quartal immer die gleichen Schmeicheleien auf eineinhalb Seiten ausgebreitet werden? Wird Ihnen das nicht selbst peinlich? Es reichen doch zwei oder drei begeisterte (neben kritischen) Leserbriefe. Dann hätten Sie sogar Platz für eine neue, interessantere Rubrik gewonnen.

Gert Udtke (Kempen)

Was wirklich wichtig ist: Angenommen, die vorliegende **BAHN***Epoche* wäre die letzte Ausgabe dieser unvergleichlichen Reihe (horribile dictu!), dann hätte sie schon jetzt, nach fünfeinhalbjährigem Bestehen, den Spitzenplatz im Kreis ernsthafter Periodika für Eisenbahnfreunde dauerhaft inne und man könnte von Glück sagen, „dabei gewesen" zu sein. Ein Ende wäre allerdings nicht auszumalen, weshalb ich mir unbedingt weiterhin diese erbaulichen Kombinationen aus Seriosität und Entspanntheit, aus Fundierung und persönlicher Meinung, aus sachlicher Betrachtung und emotionaler Schilderung, aus Faktengenauigkeit und Lebensfreude wünsche. Es darf auch mal nostalgisch sein, doch wird über Vergangenes – wenn erforderlich – dann unter der Maßgabe berichtet, dass dessen Errungenschaften oder Miseren oft in die Gegenwart hineinreichen. Also: Kein Heft zum „Entsorgen" (siehe Lesermeinung aus BE 20), sondern wie immer kostbar und des Sammelns wert – aus Liebe zur Eisenbahn.

Siegfried Wanner (München)

Wedding im Wandel

Zwei Züge, ein Motiv und ein Weltenwandel: 118 705 vor Db 1040, dem „Franzosenzug“, aufgenommen am S-Bahnhof Wedding am 22. Juli 1989 und 109-3 mit dem Leerzug zum D 300 nach Malmö ebendort, aufgenommen am 10. Juli 2016: zwei Lokomotiven aus dem Lokomotivpark der Deutschen Reichsbahn, zweimal eine Schnellzuggarnitur, zweimal der gleiche Fotostandort, fast genau 27 Jahre Zeitunterschied zwischen den beiden Aufnahmen. Bei der Entstehung des Fotos von 118 705 wenige Monate vor den das Land und die Zeitgeschichte verändernden Ereignissen der politischen Wende in der DDR, konnte den 2016er-Zustand selbstverständlich niemand vorausahnen.

Im Nachkriegs-Berlin bildeten Militärschnellzüge der in der Stadt stationierten Streitkräfte einen festen Bestandteil im Transportaufkommen. Ihre Geschichte begann bereits Ende April 1945 mit sowjetischen Militärzügen. Nach dem Eintreffen der alliierten Streitkräfte der Westmächte in Berlin im Juli 1945 verkehrten dann auch die Militärzüge von Berlin aus Richtung Westen.

Der erste französische Militärzug befuhr im November 1945 zunächst die Strecke zwischen Baden-Baden und Berlin-Wannsee. Ab Frankfurt/Main wurde er mit dem amerikanischen Militärzug vereinigt. Ein Jahr später gab es dann einen eigenen französischen Militärzug, der dreimal wöchentlich (diese Frequenz wurde bis zum Ende durchgehalten) zwischen Berlin-Tegel und Mainz pendelte. Später wurden die Zugläufe auf der westlichen Seite bis nach Straßburg und Paris erweitert.

Das Wagenmaterial setzte sich zunächst aus Reisezugwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn zusammen, die von den Besatzungsmächten beschlagnahmt wurden. Danach beschafften die französischen Streitkräfte selbst Rollmaterial und stellten es als Privatwagen bei der Deutschen Bundesbahn ein. Bis Ende 1982 trugen die Wagen ein DB-ähnliches Emblem mit der Inschrift FFA (Forces Française Allemagne). Die auf dem Bild zu sehenden Wagen sind jedoch wesentlich moderner und entstammen einer Lieferung der Fa. Waggon Union aus den Jahren 1982 bis 1990. Sie trugen die Beschriftung TMFB (Train Militaire Français Berlin).

Letztmalig verkehrten die Züge am 30. und 31. August 1994. Die Abkürzung „Db“ steht übrigens für „Dienstzug Besatzungsmacht“. Bei der DB wurden die Züge unter der Bezeichnung „Dm“ geführt.

Zum Bahnhof Wedding: Dieser wurde am 1. Mai 1872 eröffnet und ist damit einer der ältesten entlang der Ringbahn. 1889/90 wurde er im Rahmen des Ausbaus der Strecke von zwei auf vier Gleise höhergelegt, wobei wie bei der Berliner Stadtbahn Viaduktbögen angelegt worden sind. Nach dem Streik der Eisenbahner in West-Berlin wurde der S-Bahn-Verkehr am 18. September 1980 eingestellt. Fortan gab es auf der Strecke eine Zeitlang nur noch Güter- und Militärverkehr. Während ihres Dornröschenschlafs wurden die Räumlichkeiten des Bahnhofs zeitweise vom Berliner Fahrgastverband IGEB zwischengenutzt.

Die Wiedereröffnung des S-Bahnhof-Verkehrs erfolgte zum Ringbahnschluss am 15. Juni 2002. Der Tag wurde in Anlehnung an den Bahnhofsnamen als „Wedding Day“ zelebriert. Bei den zuvor durchgeführten Sanierungsarbeiten ist der Bahnsteig nach Westen verschoben worden, um einen besseren Übergang zur

U-Bahn-Linie 6 zu ermöglichen. Dabei entfiel leider zu großen Teilen das auf typischen gusseisernen Dachstützen ruhende und die gesamte Bahnsteiglänge abdeckende Bahnsteigdach zugunsten einer deutlich kürzeren und schmucklosen Ausführung.

Fernbahnseitig ist im Rahmen der Sanierung und Wiederinbetriebnahme der Berliner Fernbahnstrecken in den neunziger Jahren wieder das zweite Streckengleis aufgebaut worden und die Gleise wurden elektrifiziert und gemäß den aktuellen baulichen Anforderungen mit Lärmschutzwänden ausgestattet. Heute rollen dort viele Züge aus Richtung Norden von und zum 2006 eröffneten Berliner Hauptbahnhof sowie ein Teil des Güterverkehrs von und nach dem Güterbahnhof Berlin-Moabit.

Sanierung und Neubau betrafen jedoch nicht nur die Eisenbahn. Auch das Umfeld hat sich in über 25 Jahren stark verändert, erkennbar zum Beispiel an den runderneuerten und neugebauten Häusern am linken Bildrand, die an der Reinickendorfer Straße stehen.

Tja, und fast schon unglaublich, aber wahr ist, dass auch 27 Jahre nach der ersten Aufnahme an gleicher Stelle wieder ein internationaler Schnellzug, traktioniert von einer ex-DR-Lokomotive, aufgenommen werden konnte! Bei der 109-3 der Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) handelt es sich um die ehemalige 211 073 der Deutschen Reichsbahn. Sie wurde im November 1975 in Dienst gestellt und diente dem Betriebsdienst beider deutschen Staatsbahnen bis Dezember 1993. Über Umwege gelangte sie anschließend zur GVG, wo sie bis heute im Einsatz steht.

Die GVG hat als private Verkehrsgesellschaft mehrfach, aber leider nicht besonders erfolgreich versucht, Züge im Schienenpersonenfernverkehr in das europäische Ausland anzubieten. Sie übernahm im September 2000 als erstes privates Unternehmen den früheren Saßnitz-Express von der DB und betrieb ihn zusammen mit schwedischen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis 2011 weiter. Als Schlaf- und Liegewagenzug fuhr er über Nacht von Malmö Central nach Berlin und benutzte über die Ostsee die Eisenbahnfähre zwischen Trelleborg und Sassnitz. Anfangs verkehrten die Züge täglich, ab 2003 jedoch nur noch in den Sommermonaten täglich und sonst bis zu dreimal wöchentlich. Seit 2013 fährt der Zug nur noch dreimal pro Woche während der Sommermonate. Trotz der Einstellung der Eisenbahntrajektierung für Güterzüge wird der Zug auch weiterhin über Sassnitz/Mukran nach Trelleborg geleitet.

Das für die Zulassung zuständige Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sorgt übrigens auch gerne mal mitten in der Fahrsaison für Aufruhr. Vor zwei Jahren ist dort anscheinend urplötzlich wieder jemandem aufgefallen, dass die modernen schwedischen Schlafwagen des unter der Marke „Berlin Night Express“ vertriebenen Zuges tatsächlich etwa 15 Zentimeter breiter als normal sind, woraufhin erst mal kurzfristig eine Einstellung des Verkehrs verfügt wurde. 2016 stand aus dem gleichen Grund wiederum ganz plötzlich infrage, ob die Waggons denn wirklich in den Tunnel des Berliner Hauptbahnhofs hineinpassen, in den sie zu dem fraglichen Zeitpunkt allerdings schon mehrfach – wie in den Jahren zuvor – unbeschadet hinein- und wieder herausgefahren waren.

Im August 2016 wurde der „Berlin Night Express“ dann auch früher eingestellt als ursprünglich geplant, was natürlich zunächst sein endgültiges „Aus“ suggerierte. Aber kürzlich kündigte schließlich die Internetseite *snalltaget.se* das erneute Verkehren des Zuges für die Sommermonate 2017 an. Spannend wird nun sein, wie die Traktionierung erfolgen wird. GVG lässt zwar aktuell eine oder zwei 109er in Neustrelitz überholen. Allerdings gab und gibt es auch schon Gerüchte, dass man auf modernere Triebfahrzeuge umsteigen möchte. Die 109er sind den bisherigen Erfahrungen zufolge auf Dauer nicht wirklich zuverlässig. Nicht bekannt ist bislang auch, wie es eigentlich mit der Fährverbindung über die Ostsee steht. Bleibt noch einiges zu tun für die Glaskugel. *MICHAEL KROLOP*

FOTOS: MICHAEL KROLOP

39091