GRENZVERKEHR: Zugbetrieb in die DDR und nach West-Berlin

GROSSE ÜBERSICHT: Alle innerdeutschen Grenzbahnhöfe 1949-90

ZEITZEUGEN BERICHTEN: So erlebten DB-Lokführer den Grenzbetrieb im Dienst

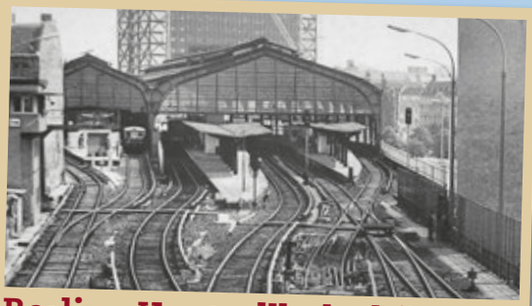
BAHN EXTRA

5.2016 SEPTEMBER / OKTOBER

€ 12,90

A: € 14,60
CH: SFR 25,80
BENELUX: € 14,90
DK: DKR 130,00

4 199112 912908 05

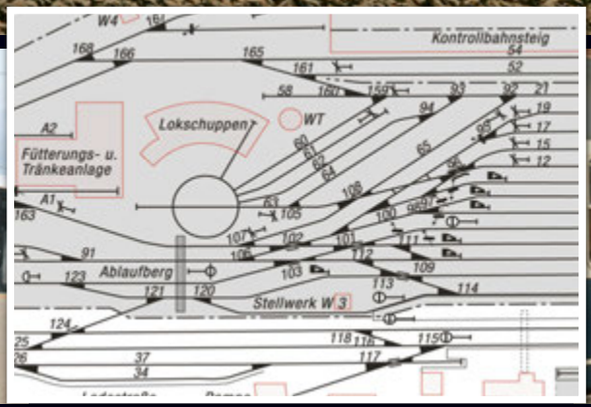


Berlins Kontrollbahnhöfe vor und nach dem Bau der Mauer

Deutsch-deutsche Grenzbahnhöfe

Die „Außenposten" von Bundesbahn und Reichsbahn

FAHRZEUGE: Die Lokomotiven im Grenzverkehr DB | DR



HINTERGRUND: Viele detaillierte Pläne und Originaldokumente

GRENZKONTROLLEN: Die Abläufe in den Bahnhöfen Ost und West

Das kleine Magazin über die große Bahn

Jeden Monat neu am Kiosk!

Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.lok-magazin.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Aufnahmen: Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (gr. Bild), Josef Mauerer, Slg. Oliver Strüber, Ludwig Rotthowe (unten, von links)

Eindrücke vom deutsch-deutschen Grenzverkehr: Reisende auf dem Bahnsteig und Reichsbahn-Dampflok 01 526 hinten im Bahnbetriebswerk warten im Bahnhof Bebra auf den D-Zug über die Grenze (oben, Bild vom Dezember 1972). Bei der Einfahrt nach Ellrich entsteht im August 1990 das Bild von der DR-Diesellok 119 an der so genannten Beschaubrücke (unten links). Die DB informierte regelmäßig in Broschüren über die innerdeutschen Reiseverbindungen und Züge nach West-Berlin (unten Mitte), und in Helmstedt begegnen sich im September 1967 Reichsbahn-Diesellok V 180 064 und Bundesbahn-Diesellok V 200 082 (unten rechts)

Züge an der Nahtstelle

Mit der Teilung Deutschlands entsteht nach 1945 für die Eisenbahn eine schwierige Situation: Zwischen Ost und West bleiben nur noch wenige Verbindungen, einfache Unterwegshalte werden zu Grenzbahnhöfen, die sich beiderseits des Eisernen Vorhangs bald ganz unterschiedlich entwickeln. Kommen Sie mit auf eine spannende, aufschlussreiche und manchmal auch erschreckende Zeitreise; eine Zeitreise mit vielen Daten, Fakten, Originaldokumenten und seltenen Aufnahmen!

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Mai dieses Jahres kam ich nach längerer Zeit mal wieder nach Berlin, unter anderem zum Bahnhof Friedrichstraße. Und wieder staunte ich darüber, wie turbulent und unbeschwert sich dort der Reiseverkehr heute abspielt. Tageslicht flutet durch die majestätische Halle, ungehindert blickt man quer über die Bahnsteige und bekommt mit, wie sich langsam die Reisenden für die anderen Züge sammeln, ob nun für die S-Bahn oder für den Regionalverkehr.

Das war nicht immer so. Während der Teilung Berlins lag Friedrichstraße kurz vor der Grenze zu den Westsektoren und „übernahm“ die Funktion als Grenzbahnhof. Es handelte sich um eine düstere Zeit, in der die Station zu einem düsteren Bau wurde. Die Bahnhofshalle hatte man geteilt in einen Ost- und einen West-Bereich, streng voneinander abgeschirmt und überwacht – welch sinnfällige Parallele zur Situation Berlins. Verwirrende Gänge führten die Reisenden aus dem Untergrund des Bahnhofsgebäudes zu den Bahnsteigen. Wie sich ein Fahrgast dort fühlte, hat mein Kollege Martin Weltner hautnah erlebt. Ab Seite 54 berichtet er von seinen Eindrücken, im Anschluss daran beginnt auf Seite 56 ein ausführliches Porträt des Bahnhofs, verfasst von unserem Autor Bernd Kuhlmann.

Wenn Sie diese und die weiteren Beiträge im vorliegenden Heft lesen, geht es Ihnen vielleicht wie mir. Wer die Gegebenheiten und Abläufe im deutsch-deutschen Bahnverkehr und in den damaligen Grenzbahnhöfen betrachtet, der mag kaum glauben, dass all jenes erst vor wenig mehr als einem Vierteljahrhundert beendet wurde.

In dem Sinne wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre.

Titelfotos

Titel: Gr. Bild: Rolf Schierer (Nahverkehrszug im DR-Grenzbahnhof Gutenfürst, Juni 1990);
o., v. l.: Peter Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung (194 132 zwischen Probstzella und Ludwigsstadt bei Falkenstein, Mai 1975), Georg Wagner, Herbert Neudert;
Einklinker Mitte: Slg. Bernd Kuhlmann;
u., v. l.: Peter Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Annelie Nau auf Basis von BStU–ZA, MfS–HA VI, Nr. 10076, Bodo Schulz
S. 4: v. o.: Uwe Miethe, Felix Walther, Rolf Schierer
S. 5: v. o.: Bodo Schulz, Herbert Neudert, Julius Escherich/Slg. Ulrich Treuner

Zughalt am Kontrollbahnsteig, Absperrung der Bahnanlagen: Die Grenzübergangsstelle Gerstungen steht beispielhaft für die Grenzbahnhöfe der Reichsbahn

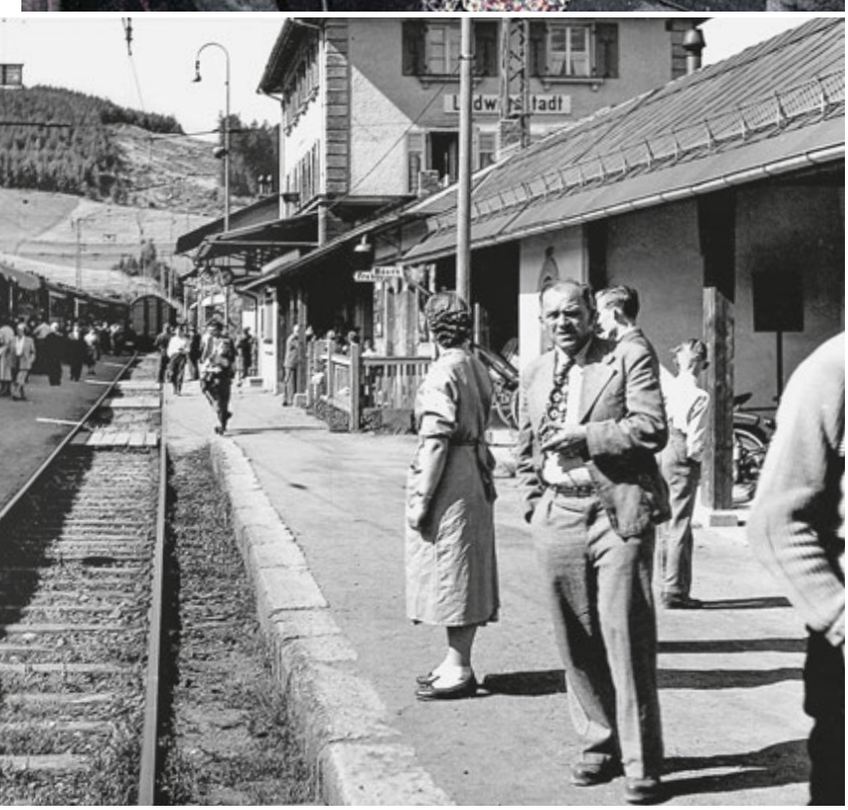
34

26

Nach 1945 wurde Ludwigsstadt zu einem der innerdeutschen Grenzbahnhöfe im Westen

50 Der Sonderfall im Sonderfall: die Übergänge von und nach West-Berlin

74 Wie war die Fahrt über die Grenze aus Eisenbahnersicht? DB-Lokpersonale berichten



Große Übersicht
Alle Grenzübergangsstellen DB – DR im Kurzporträt (ab Seite 16)

Inhalt

Erinnerungen

6 Eine eigene Welt
Lutz Münzer erlebt die 01.5 in Bebra

32 Zwei deutsche Bahnen
Ulrich Rockelmann und die Reichsbahn in Hof

74 Grenzgänger, Ziel Vogtland
DB-Lokführer und die Fahrt Hof – Gutenfürst

83 „Kannst Du mal auf die Lok aufpassen?“
Eine Begegnung in Helmstedt

Momentaufnahmen

8 Am Eisernen Vorhang
Die innerdeutschen Grenzbahnhöfe

44 Interessante Gäste
Triebfahrzeuge im deutsch-deutschen Grenzverkehr

90 ... und heute?
Grenzbahnhöfe einst und jetzt

Strecken und Betrieb

16 Die speziellen Grenzbahnhöfe
Die Entwicklung des deutsch-deutschen Verkehrs

22 Übersicht Grenzbahnhöfe DB – DR
Von Lübeck – Herrnburg bis Hof – Gutenfürst

26 Der Westen ist nur im Süden
Der DB-Grenzbahnhof Ludwigsstadt

34 Station in Westthüringen
Der DR-Grenzbahnhof Gerstungen

84 Fast nur für Güter
Der Übergang Walkenried – Ellrich

Geteiltes Berlin

50 Sonderfall Berlin
Der Zugverkehr in die West-Sektoren

54 Hürde Friedrichstraße
Als Reisender an dem Grenzbahnhof

56 Unter scharfer Beobachtung
Arbeiten im Bahnhof Friedrichstraße

66 Fracht für die West-Sektoren
Der Güterverkehr nach West-Berlin

Ständige Rubriken

98 Vorschau, Leserservice, Impressum

Wir wollen Ihre Meinung!
Machen Sie mit und machen Sie uns besser – denn Ihr Feedback zählt! Und das geht ganz einfach und schnell: Einfach **www.bahn-extra.de/heft-bewerten** im Browser eingeben, den **Code 96961** eintippen und teilnehmen! Schon landen Sie auf einer Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel dieser Ausgabe bewerten können. Wir freuen uns darauf!

So sieht der deutsch-deutsche Schnellzugverkehr in Bebra von Mitte der 1960er bis zum Frühjahr 1973 aus: Eine 01.5 der Reichsbahn übernimmt die Garnitur im Bahnhof, um sie über Gerstungen nach Erfurt zu bringen. Im April 1973 steht 01 0529 mit D 207 Paris – Berlin in Bebra bereit Peter Schiffer/Archiv Eb.stiftung

Eine eigene Welt

Ende der 1960er-Jahre ist Lutz Münzer auf Klassenfahrt: Es geht mit der Bahn nach West-Berlin. Die Reise führt über Bebra und Gerstungen; sie gestaltet sich teils aufregend, teils bedrückend

Es ist der 7. Juni 1969, als wir im D 217 Frankfurt (Main) – Berlin Stadtbahn auf Reisen sind. Der Schnellzug bringt uns bei unserer Klassenfahrt in die geteilte Stadt, aber vorher wartet auf uns respektive mich noch etwas ganz Besonderes: der Übergang zwischen zwei Bahngesellschaften, die Fahrt über die innerdeutsche Grenze zwischen Bebra und Gerstungen.

Schon der ausgedehnte, mehrere Kilometer südwärts von Bebra beginnende Rangierbahnhof beeindruckt, wobei hier auch vieles vom Verkehr der Nord-Süd-Strecke Hannover – Frankfurt/– Würzburg abgewickelt wird. Noch mehr fiebere ich der Schnellzuglok der Reichsbahn entgegen, und in der Tat: Auf einem Wartegleis an der Ostseite des Bebraer Personenbahnhofes steht eine äußerlich gut gepflegte 01.5 des Bahnbetriebswerkes Erfurt. Seit Mitte der 1960er-Jahre fördern die majestätischen Maschinen dieser Baureihe die Züge von Bebra ins Reichsbahn-Gebiet.

Der typische Trubel

Es bleibt bei einem kurzen Blick, denn nun steht der ganze für Bebra so typische Trubel an: ein zum Teil abgesperrter Bahnsteig, dicht gefüllt mit Reisenden, in diesem Falle, da es nach Berlin geht, nicht im oft tristen DDR-Grau gekleidet, aber doch unübersehbar voll aufgeregter Sorge. Überraschungen bei der Passage des anderen Deutschlands sind ja an der Tagesordnung, mit böswilligen, aggressiven Schikanen seitens der „Grenzorgane“ ist immer zu rechnen. Das erlebt man freilich erst in Gerstungen, doch die umfangreiche Präsenz von Grenzschutz, Zoll und Bahnpolizei lässt auch in Bebra erkennen, dass es sich um keine gewöhnliche Zugabfertigung handelt. Zahlreiche Post- und Gepäckkarren werden entladen, während Reichsbahner mit ihren stattlichen Dienstgradabzeichen den Zug von den Bundesbahn-Kollegen übernehmen.

Bei all dem komme ich kaum dazu, Richtung Bw zu schauen. Es lohnt sich ohnehin

Der D-Zug dieser Geschichte, aufgenommen einige Jahre später: Im September 1972 hat 01 0530 mit D 217 Frankfurt (Main) – Berlin den Bahnhof Bebra verlassen; auf dem Weg nach Gerstungen – Erfurt donnert sie durch den Haltepunkt Ronshausen
Rolf Wiemann/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Von den Bahnsteigen aus kann man einen Teil des Bahnbetriebswerks Bebra einsehen. Regelmäßig halten sich dort Lokomotiven der Reichsbahn auf; hier ist 01 523 zu Gast, bis die Rückleistung ansteht Manfred Ritter, Slg. Dr. L. Münzer (u.)

Am 2. Juni 1973 kommen letztmals 01.5 der Reichsbahn nach Bebra, dann wird auf Dieseltraktion umgestellt. Lokführer und Heizer der Erfurter 01 530 verabschieden sich im Bahnbetriebswerk von den Bundesbahn-Kollegen, bevor sie mit ihrer Lok den D 207 übernehmen
Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

nicht, diesmal sind keine weiteren Dampflokomotiven zu erkennen. Regelmäßig warten dort DR-Dampfloks auf die Rückleistungen, auch jetzt sind zweifellos welche anwesend. Wahrscheinlich befinden sie sich im nicht einsehbaren nördlichen Lokschuppen.

Fahrt Richtung Gerstungen

Rasch geht der Lokwechsel vonstatten, erleichtert durch die geänderte Fahrtrichtung. Butterweich schiebt sich die 01.5 an den mit rund zehn Wagen recht langen Zug, die Bremsprobe folgt zügig und anstandsfrei. Dann geht es los – völlig anders als zuvor mit der Ellok. Ein ganz sanftes Anrollen, ein sehr verhaltener erster Auspuffschlag, um erst einmal zu testen, wie es bei dem bescheidenen Reibungsgewicht von kaum 60 Tonnen mit der Schleudergefahr aussieht, und dann ein immer stärkeres Dampfgeben mit allmählicher Beschleunigung. Diese bleibt nicht nur wegen des geringeren Anzugsvermögens der Dampflok in Grenzen – fast noch im Bahnhofsbereich von Bebra beginnt die lange 1:100-Steigung bis zur Wasserscheide zwischen Fulda- und Werratal bei Hönebach.

Trotz unüberhörbar großer Anstrengung der Lokomotive nimmt die Geschwindigkeit nur allmählich zu. Selbst beim Erreichen des Scheiteltunnels wird sie kaum mehr als 50 km/h betragen haben. Zu dieser für einen schweren Dampfschnellzug typischen Fahrweise bergauf gehört das leichte Schwingen der Wagen im Takt mit der Kolbenarbeit. Und kurz vor Hönebach sorgen spätestens diejenigen, die öfter die Reise machen, für geschlossene Fenster – hier folgt der Tunnel, binnen Sekunden verwandelt sich alles um unsere Wagenreihe in ein rußgeschwängertes Dampfinferno.

Zur Person

Der Autor

Dr. Lutz Münzer, Jahrgang 1953, wuchs in Osthessen auf und arbeitet heute als Kartograph, Geograph und Historiker. Die Eisenbahn – unter anderem in Osthessen – stellt einen weiteren Interessensschwerpunkt dar (Foto von 1969).

Ankunft in Gerstungen

Einige Minuten später rollen wir in Gerstungen ein. Im Grenzbahnhof der Reichsbahn demonstriert die DDR Präsenz. Unser D-Zug bleibt hermetisch vom übrigen Bahnbetrieb getrennt, es folgt die beklemmende Grenzkontrolle in einer Atmosphäre der Angst, welche die Grenzer noch genussvoll schüren. Darüber vergesse ich fast, dass am Zugende eine Schiebelok ansetzt, damit D 217 die 1:50-Steigung auf der Umgehungsbahn nach Förtha bewältigen kann. Seit den frühen 1960er-Jahren nehmen die Züge diesen Weg, der nur noch auf Reichsbahn-Gebiet verläuft.

Bis zum Ablauf des Winterfahrplans 1972/73 gelangen dampfgeführte Schnellzüge aus dem östlichen Teil Deutschlands nach Bebra, jeweils mit 01.5. Dann stellt die Reichsbahn endgültig auf Dieseltraktion um; für einige Schubleistungen hat sie schon vorher Dieselloks eingeteilt. Damit ändert sich auch das Fahrterlebnis, jedenfalls, was den Fahrtrhythmus im Zug angeht. Was bleibt, ist die stets gedrückte Stimmung rund um die Grenzkontrollen.

Am Eisernen

Nur wenige Meter und ein undurchlässiger Elektrozaun trennen den westlichen Fotografen im April 1976 vom Reichsbahn-Bahnhof Ellrich, in dem gerade 110 456 um einen Personenzug umsetzt. Dabei kommt die Reichsbahn-Diesellok im westlichen Bahnhofsbereich bis kurz vor die Demarkationslinie; ein Grenzsoldat begleitet Maschine und Lokführer dort auf Schritt und Tritt Martin Weltner

Vorhang

Nirgendwo hat die politische Lage nach 1945 den deutschen Bahnbetrieb so sehr geprägt wie an der Grenze zwischen Bundesrepublik und DDR sowie an den Grenzen zu West-Berlin. Betrachtet man die Jahre 1961 bis 1989, dann waren die Kontraste auch nirgends so groß wie zwischen den innerdeutschen Grenzbahnhöfen von Bundesbahn und Reichsbahn

Nach knapp achtjähriger Unterbrechung wird 1960 der Übergang Lübeck – Herrnburg wieder für den innerdeutschen Zugbetrieb geöffnet. Er stellt von da an die nördlichste deutsch-deutsche Verbindung dar. Im Februar 1966 fährt 23 1090 des Bahnbetriebswerks Schwerin mit einem „Interzonenzug" aus Lübeck Hauptbahnhof Richtung DDR aus
Burmester/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Im Bahnhof Helmstedt geht die Lokbespannung von Reichsbahn auf Bundesbahn über. Damit versorgt das hiesige Bahnbetriebswerk auch „Gäste aus der DDR", wie die in Berlin Ostbahnhof stationierte Schnellzugdampflok 01 516 (Mai 1966)
Friedhelm Ernst