

Mit DVD  
Film in Vollversion

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
B7539 E ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



November  
2019

**BAUREIHE 38.10**  
Die berühmte  
preußische P 8



Laufzeit:  
ca. 40 Minuten



## Die Weinbergbahn

H0-Anlage nach pfälzisch-fränkischen Motiven  
um 1970 als Kellertraum

LETZTER PREUSSENDAMPF  
Freudenstädter Dampflokom-Herbst  
NEBENHAUPTBAHNEN  
Mainz – Alzey

MIT BERLIN-SPECIAL 30 JAHRE MAUERFALL

## IN UNSERER **GEBRAUCHTWARE** BIETEN WIR IHNEN:

- ▶ Große Auswahl an gebrauchten Loks, Wagen & Zubehör
- ▶ Modellautos in den Nenngrößen N & H0
- ▶ Blechbahnhöfe und Fahrzeuge in den Spurgrößen 0 & 1
- ▶ Gebrauchtes Blechspielzeug
- ▶ Großer Fundus an gebrauchten Ersatzteilen
- ▶ Regelmäßige Ankäufe von Modellbahn-Sammlungen
- ▶ Gleise in den Spurgrößen Z bis H0

**KOMMEN SIE VORBEI, WIR FREUEN UNS AUF SIE!**

---

**ÖFFNUNGSZEITEN:** Di. Mi. Do. Fr.: 10:00 - 18:30 Uhr  
Samstag von 10:00 - 16:00 Uhr

▶▶▶ **MONTAG: RUHETAG** ◀◀◀

**JETZT NEUER STANDORT IN DER RITTERSTRASSE**

Ritterstr. 29 • 50668 Köln • Tel.: 0221 / 37 999 008

info@donnerbuechse-gebrauchtware.com  
**WWW.DONNERBUECHSE-GEBRAUCHTWARE.COM**



/donnerbuechse.koeln



/donnerbuechsekoeln



**6 30 Jahre Mauerfall**  
Essay zum 9. November 1989



**18 30 Jahre Mauerfall**  
Berlin '45-'89: geteilte Stadt, eine Bahn



**32 „Neben“-Hauptbahnen / Teil 4**  
Mainz–Alzey



**40 Dampflokk-Historie**  
Freudenstädter Dampflokk-Herbst



**60 Anlagenporträt Weinbergbahn**  
Kellertraum



**72 13. Modellbau-Wettbewerb/Folge 4**  
Koffer mit Klassiker



**80 Lasercut-Gebäudebau**  
Attraktive Bruchbude



**86 Anlagengestaltung Kriegerdenkmal**  
Unseren Helden

### 4 Bild des Monats

Niederländisches 23er-Spektakel

### 6 30 Jahre Mauerfall

Essay zum 9. November 1989

### 18 30 Jahre Mauerfall

Berlin '45-'89: geteilte Stadt, eine Bahn

### 30 Momente

Der Sahn Rudi

### 32 „Neben“-Hauptbahnen / Teil 4

Mainz–Alzey

### 40 Dampflokk-Historie

Freudenstädter Dampflokk-Herbst

### 47 30 Jahre Mauerfall

Galerie: Berlin Hbf heute

## MODELL

### 58 Neues Top-Modell

103.1 der DB in H0 von Märklin

### 60 Anlagenporträt Weinbergbahn

Kellertraum

### 72 13. Modellbau-Wettbewerb / Folge 4

Koffer mit Klassiker

### 78 Beladungs-Tipps

Holzboxen – sicher in alle Welt

### 80 Lasercut-Gebäudebau

Attraktive Bruchbude

### 86 Anlagengestaltung Kriegerdenkmal

Unseren Helden

### 90 Bahn-Wissen fürs Modell

So war's früher

## RUBRIKEN

### 12 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle und historische Notizen

### 54 Neuheiten

Modelle des Monats

### 97 Leser-Post

### 98 Fachhändler

### 101 Mini-Markt & Börse

### 106 Vorschau und Impressum

TITEL: Ein Kellertraum in Vollendung: die Weinbergbahn-Anlage in H0 – ab Seite 60.  
FOTO: CHRISTOPH KUTTER



Gleich drei 23er, vorne die 23 071 der VSM (Veluwsche Stoomtrein-Maatschappij), in der Mitte die 23 076 sowie die 23 023 der SSN (Stoom Stichting Nederland), sind mit dem SSN-Veluwe-Express von Dieren nach Beekbergen unterwegs und fahren gleich in den Bahnhof Loenen ein. Das Foto entstand anlässlich des Dampflokfests „Terug naar Toen“ („zurück nach damals“) der VSM am 7. September 2019.

FOTO: MARCEL TIMMER



9. November 1989,  
 Schabowskis Zettel: Die  
 neue Reiseregulierung für  
 DDR-Bürger verbreitet  
 sich wie ein Lauffeuer und  
 löst einen Massenansturm  
 auf die Grenzübergänge  
 in Berlin aus. Dass unser  
 Autor in jener Nacht in der  
 Kudamm-Disco „Far Out“  
 mit Verkäuferinnen aus  
 dem Ostberliner Centrum-  
 Warenhaus am Alex flirten  
 kann, hätte er sich noch  
 Stunden vorher nicht  
 träumen lassen. Große und  
 kleine Momente unmittelbar  
 nach Grenzöffnung – und  
 mittendrin Bahn und  
 Eisenbahner, die eine große  
 Herausforderung meistern



# 30 Jahre Mauerfall

TEXT UND FOTOS: KONRAD KOSCHINSKI

**D**as tritt nach meiner Kenntnis – ist das sofort, unverzüglich“. Die Halbsätze des SED-Politbüromitglieds Günter Schabowski, mit denen dieser – nervös in Papieren fingierend – auf der Pressekonferenz am frühen Abend des 9. November 1989 die Frage eines Journalisten zum Inkrafttreten der soeben verlesenen Reiseregulierung für DDR-Bürger beantwortete, sind legendär. Anlässlich des 30-Jahr-Jubiläums des Mauerfalls werden sie gewiss wieder tausendfach zitiert.

Die Nachrichten vom durch „Schabowskis Zettel“ ausgelösten Massenansturm auf die Grenzübergänge in Berlin, vom gegen Mitternacht kaum noch kontrollierten Passieren des regelrecht gestürzten Übergangs Bornholmer Straße habe ich im Radio gehört und es erstmals echt bedauert, noch immer keine Glotze zu besitzen. Also raus zum nahe meiner Wohnung gelegenen S-Bahnhof Bellevue. Schauen, ob die Massen auch schon mit der S-Bahn von Friedrichstraße kommen. In Bellevue eine mich zu Tränen rührende Szenerie: Der Bahnsteig quillt schier über vor Menschen. Wildfrem-

de fallen mir lachend und vor Freude weinend um den Hals. Ich höre auch Gefrotzel wegen der unerwartet zunächst hier endenden Fahrt: „Na, die S-Bahn-Pendelei kennen wir ja, ist bei Euch wohl nicht anders“. Der spätabendliche 20-Minuten-Takt auf der Stadtbahn im Westen ist ja planmäßig, doch obendrein gibt es in dieser Nacht Pendelverkehr mit Umsteigen in Bellevue.

Natürlich wollen die glückseligen Ost-Berliner weiter zum Bahnhof Zoo und von dort zum Kurfürstendamm. „Herzlich Willkommen!“ strahlt es von der Lichtwand-Werbefläche über dem Café des Westens am Kudamm-Eck (dem damaligen Gebäude an der Ecke Kurfürstendamm/Joachimsthaler Straße). Auf der Glitzermeile herrscht Partystimmung, Tausende tanzen, bilden Sekt trinkend ein Jubelspalier für die Karawane hupender Trabbis. Ich feiere dann weiter in der Kudamm-Disco „Far Out“, wollte wie öfters am Donnerstagabend ja sowieso noch in diesen durchaus kultivierten „Bagerschuppen“ auch für Leute über dreißig. Dort mit Verkäuferinnen aus dem Ost-Berliner Centrum-Warenhaus am

LINKE SEITE Willkommengruß an der Glitzermeile des Westens: Kudamm-Eck nahe des Bahnhofs Berlin Zoo.

DARUNTER Massenandrang am Grenzübergang in den Katakomben des Bahnhofs Friedrichstraße.

Unerwartete Ehre für eine Lok des Ende 1989 aufgelösten DDR-Regierungszugs: mit 118 548 beginnt am 22. Januar 1990 der S-Bahn-Vorlaufbetrieb Berlin-Wannsee – Potsdam, aufgenommen im Grenzbahnhof Griebnitzsee.



Alex zu flirten, das freilich hätte ich mir noch vor wenigen Stunden nicht träumen lassen. Der Eintritt für sie ist nicht nur in diesem Etablissement frei...

Getanzt wird bereits auch auf der Mauer am in gleißendes Scheinwerferlicht für die Fernsehkameras getauchten Brandenburger Tor. Dort gibt es keinen Grenzübergang, aber Hunderte klettern beherzt über die Mauer, von Ost nach West ebenso wie von West nach Ost. Die Grenztruppen der DDR setzen zunächst Wasserwerfer ein, verhindern das Betreten des im Sperrgebiet gelegenen Pariser Platzes dann aber nicht. Erst nach zwei Uhr früh wird es ihnen zuviel: „Bürger, wir bitten Sie höflichst den Platz sofort zu verlassen“, schallt es aus dem Megaphon.

Am Übergang Invalidenstraße trifft gegen ein Uhr (West-) Berlins Regierender Bürgermeister Walter Momper ein. Auf einem Tisch stehend, auf dem die DDR-Zollorgane sonst die Koffer der Reisenden filzen, spricht er von der „historischen Nacht“ und bitet die West-Berliner gleichzeitig, nicht in den Ostteil der Stadt zu laufen, damit sie die Ausreise der Ost-Berliner nicht behindern. Vor dem Kontrollpunkt stauen sich die Trabis und Wartburgs. Gegen zwei Uhr schlängeln sie sich durch eine von der Menschenmenge endlich gebildete Gasse und brausen in Richtung Kurfürstendamm. Die Fußgänger pilgern zum nahe gelegenen Lehrter Stadtbahnhof, wo sie sich in die schon von Friedrichstraße her überfüllten S-Bahn-Züge Richtung Charlottenburg zwängen. Die Betriebspause

auf der Stadtbahn entfällt. Auch die durch den Nord-Süd-Tunnel via Bahnhof Friedrichstraße verkehrende Linie S 2 Frohnau – Lichtenrade fährt die ganze Nacht im 20-Minuten-Takt. Auf Teilstrecken in West-Berlin rollt zudem die U-Bahn außerplanmäßig rund um die Uhr.

Im Laufe des 10. November (Freitag), werden die Halbzüge der S 3 Friedrichstraße – Charlottenburg – Wannsee auf Dreiviertelzüge verstärkt, teils schon auf Vollzüge (Acht-Wagen-Züge). Unterdessen vereinbaren die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und die Deutsche Reichsbahn ad hoc den Einsatz von DR-Fahrzeugen im Westnetz. Am späten Freitagabend schickt die DR zwei Vollzüge über das für Betriebsfahrten zwischen Ost- und Westnetz noch immer mit Stromschiene ausgerüstete Gleis 2 am Fernbahnsteig des Bahnhofs Friedrichstraße in den Westen. Dank der zusätzlich verfügbaren Wagen kann die BVG ab dem 11. November auf der S 3 Friedrichstraße – Wannsee einen 10-Minuten-Takt mit Vollzügen anbieten. Wegen der andersartigen Funkausrüstung sind die DR-Wagen als „Passviertel“ generell in Zugmitte eingereiht, erkennbar an der rot-elfenbeinfarbenen Lackierung im Unterschied zum Rot-Gelb der BVG-Wagen. Im Übrigen verdichtet die BVG die Zugfolge im Streckenabschnitt Lehrter Stadtbahnhof – Charlottenburg mit Halbzügen zum Fünf-Minuten-Takt. Entgegen der Unkenrufe von „Experten“ bricht die angeblich dafür nicht mehr ausgelegte Stromversorgung nicht zusammen und

Aus BVG-Wagen und in Zugmitte eingereihten Wagen der DR gebildeter S-Bahn-Vollzug der Baureihe 275 im Grenzgebiet zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahnhof (12. November 1989).



funktioniert auch das vermeintlich marode Signalsystem einwandfrei. Mit teils bis Gesundbrunnen durchlaufenden Zügen der S 1 Wannsee – Anhalter Bahnhof wird auch das Angebot im Nord-Süd-Tunnel aufgestockt.

Am Wochenende schwillt der Besucheransturm weiter an, da nun viele DDR-Bürger aus fernen Bezirken eine Stippvisite nach West-Berlin unternehmen, für die der Personalausweis genügt. Im Ostnetz verkehren die meisten S-Bahn-Zuggruppen nach den von Montag bis Freitag während der Spitzenzeiten gültigen Fahrplänen. Trotz nur noch flüchtiger Kontrollen kommt es am Samstagabend zu einer gefährlichen Lage in den räumlich beengten Katakomben des Grenzbahnhofs Friedrichstraße: In Massen vom Kudamm-Bummel zurückkehrende Ost-Berliner stecken in den Gängen zwischen dem U-Bahnsteig bzw. dem Bahnsteig der West-S-Bahn und dem Bahnsteig der Ost-S-Bahn fest, zumal ihnen Tausende entgegenströmen, die sich ins West-Berliner Nachtleben stürzen wollen. Dabei ist bereits am Samstagmittag der 28 Jahre lang von der „Transitlinie“ U 8 zwischen Wedding und Neukölln ohne Halt durchfahrene U-Bahnhof Jannowitzbrücke wieder geöffnet worden, um als neuer Grenzübergang den Bahnhof Friedrichstraße zu entlasten.

Geschätzt besuchten vom 10. bis 12. November 1989 rund zwei Millionen DDR-Bürger West-Berlin. Davon zwängten sich ungefähr 900.000 durch das „Nadelöhr“ Bahnhof Friedrichstraße. Der

Ansturm ebte an den folgenden Wochenenden kaum ab, weshalb der zunächst bis zum 19. November befristete Einsatz von S-Bahn-Wagen der DR im Westnetz über das Jahresende hinaus verlängert wurde. Grenzüberschreitend via Friedrichstraße verkehrten die Gleichstromzüge auf der Stadtbahn dann erst ab 2. Juli 1990. Doch richtete die DR bereits am 22. Januar 1990 mit V 180 (118ern) und Doppelstock-Garnituren einen S-Bahn-Vorlaufbetrieb zwischen Wannsee und Potsdam ein, den Premierenzug bespannte die ehemalige Regierunglokomotive 118 548.

### „AUF NACH BERLIN“ IN SONDERZÜGEN

Letzte Reserven, darunter uralte Dreiaxler, hat die DR zur Bewältigung der Besucherströme im Fernverkehr mobilisiert. Hauptsächlich auf den Bahnhöfen Flughafen Berlin-Schönefeld und Berlin-Lichtenberg treffen Sonderzüge u.a. aus Halle, Leipzig, Dresden und Rostock ein. Am Wochenende 11./12. November rollen insgesamt siebenzig zusätzliche Züge nach und von Ost-Berlin. Etliche fahren mit 200- bis 250-prozentiger Auslastung, viele Reisende müssen auf den Bahnsteigen zurückbleiben.

Dagegen läuft der Transitverkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet verhältnismäßig normal. Weil viele DDR-Bürger zur Fahrt in westdeutsche Städte diese Züge ab Berlin Friedrichstraße benutzen und natürlich viele Westdeutsche den Berliner





LINKS **Gestürmtes Bollwerk – Party auf der Mauer am Brandenburger Tor.**

DARUNTER **Schlange stehen am Kaiser's Supermarkt-Lkw beim Lehrter Stadtbahnhof, im Hintergrund die Humboldthafenbrücke.**

AUSSEN **Grenzschrützer fassungslos ihrer Aufgaben entledigt.**



Freudentaumel miterleben wollen, stellt die Bundesbahn ad hoc Verstärkungswagen, dabei auch ausmusterungsreife Umbau-Vierachser (Byg). Entlastungszüge gibt es im Transit erstaunlicherweise noch nicht. Spektakulär ist allerdings, dass am 12. November erstmals ein Transitzug (D 354 nach Frankfurt/Main) auf DDR-Bahnhöfen, nämlich in Erfurt, Gotha und Eisenach hält, um Reisende aufzunehmen – wenige Tage zuvor hätte das noch als Beihilfe zur Republikflucht ausgelegt werden können.

Im Verkehr nach und von Ost-Berlin (unter Umgehung West-Berlins) legt die Reichsbahn weiterhin Sonderzüge ein. Ab 17. November fahren zusätzlich vier reguläre D-Zugpaare zwischen Ost-Berlin und der Bundesrepublik: nach bzw. von Hamburg, Köln, Frankfurt (Main) und München. Ab 2. Dezember 1989 gibt es – erstmals seit 1952 – endlich auch wieder Fernzüge zwischen DDR-Städten und West-Berlin. Täglich verkehren je ein D-Zugpaar in den Relationen Leipzig – Berlin-Wannsee, Halle – Berlin-Wannsee und Dresden – Berlin-Charlottenburg, wobei im Dresdner Zugpaar anfangs von den Österreichischen Bundesbahnen ausgeliehene orangefarbene „Jaffa-Wagen“ zum Einsatz kommen. An den Wochenenden verbinden außerdem je ein D-Zugpaar Magdeburg mit Berlin-Spandau, Stendal mit Berlin-Spandau, Güsten mit Berlin-Wannsee und Karl-Marx-Stadt mit Berlin-Charlottenburg. Die insgesamt sieben Zugpaare zwischen DDR-Städten und West-Berlin verkehren, die Weihnachtsfeiertage ausgenommen,

bis zum 30. Dezember. Im Januar 1990 leben die Verbindungen teilweise wieder auf, werden aber wegen zu geringer Nachfrage im Februar eingestellt.

## DEUTSCH-DEUTSCH IN NEUER DIMENSION

An der deutsch-deutschen Grenze ist es in der Nacht vom 9. auf 10. November noch ziemlich ruhig geblieben. Nur recht wenige DDR-Bürger haben sich sofort zu den Straßenübergängen begeben, um nur mit dem Personalausweis in die Bundesrepublik zu gelangen. Günter Schabowski hatte gegen Schluss der ansonsten eher einschläfernden Pressekonferenz ja nicht gesagt, dass ab sofort die Reisefreiheit ohne jede Formalitäten gelte, sondern eben eine neue Reiseregulation in Kraft träte. Abgesehen davon, dass sie eigentlich erst am Morgen des 10. November bekanntgegeben werden sollte, sah sie vor, dass „Privatreisen nach dem Ausland“ ohne besondere Voraussetzungen beantragt werden könnten und kurzfristig genehmigt würden. Das Prozedere hatte Schabowski auch erläutert, was dann aber wegen seines missverständlichen „...ab sofort, unverzüglich“ irgendwie unterging.

Anders als zehntausende direkt zu den Toren in der Mauer eilende Ost-Berliner, stellen sich die Bürger in den Bezirks- und Kreisstädten am 10. November erst mal in langen Schlangen vor den Volkspolizeikreisämtern an, um Genehmigungen für eine Be-

RECHTS Erstmals seit 1952 wieder Fernzüge zwischen West-Berlin und DDR-Städten, hier abfahrbereit in Berlin-Charlottenburg D 14373 nach Dresden (7. Dezember 1989).

UNTEN Letzte Reserven mobilisiert: Umbau-Vierachser der DB am 3. Dezember 1989 als Verstärkungswagen im D 347 Köln – Berlin. Der Autor und Freunde haben die etwas rumpelige Fahrt genossen.



RECHTS OBEN  
Die meisten Sonderzüge aus DDR-Städten endeten im Bahnhof Berlin-Charlottenburg, nur wenige Gehminuten von den Einkaufsmeilen in der West-City entfernt.

DARUNTER  
Gut einen Monat vor der Grenzöffnung trafen mit Sonderzügen via Dresden und Plauen die „Prager Botschaftsflüchtlinge“ in Hof ein.

UNTEN  
Erster Haltebahnhof in der BRD war Feilitzsch, wo Dorfbewohner spontan Reiseproviant bereitstellten.

suchsreise in den Westen zu erhalten (Visa für die ständige Ausreise wollten nur wenige). Der Massenansturm an den Übergängen zur BRD setzt also später ein, mit voller Wucht am Wochenende 11./12. November auch auf die Züge ins Bundesgebiet.

Reichs- und Bundesbahn legen am ersten Wochenende der Reisefreiheit im Fernverkehr 35 und im grenznahen Verkehr 107 zusätzliche Züge ein. Trotzdem herrschen teilweise chaotische Verhältnisse. Manche Züge sind zu 300 Prozent belegt, wobei sich Schnellzugwagen zur Gangseite hin bedrohlich neigen. Da wegen der Überfüllung die Wagenkästen durchhängen, muss man die Höchstgeschwindigkeit der Züge bei einem Besetzungsgrad über 200 Prozent auf 80 km/h, bei einem Besetzungsgrad über 250 Prozent zur Vermeidung von Schäden auf 40 km/h reduzieren.

Tausende Eisenbahner arbeiten in Sonderschichten. Was irgendwie rollfähig ist, rollt. Schon zur Ausmusterung vorgesehene Umbau-Vierachser der Bundesbahn erhalten eine Gnadenfrist. Im Netz von DB und DR sieht man plötzlich Wagen der jeweils anderen Bahn, die sonst nie über die Grenze gekommen sind. So löst der Anblick von DR-Doppelstockwagen auf DB-Gleisen großes Erstaunen aus.

Da Zentralstellen von Bundes- und Reichsbahn wegen zunächst noch fehlender Telefonverbindungen nicht ad hoc kooperieren können, ist Improvisation auf örtlicher Ebene angesagt. Vom fränkischen Ludwigsstadt dieselt am Morgen des 11. No-

vember ein aus zwei DB-V 100 (211ern) und neun „Silberlingen“ gebildeter Wendezug rüber nach Probstzella und weiter bis Saalfeld. Mit rund 700 Fahrgästen kehrt er nach Ludwigsstadt zurück, mit etwa 300 setzt er die Fahrt nach Lichtenfels fort. Bundesbahner aus Herzberg am Harz und Walkenried initiieren am 12. November „auf eigene Faust“ die Öffnung des bis dahin nur dem Güterverkehr dienenden Übergangs Walkenried/Ellrich für den Personenverkehr. Kurzerhand schicken sie einen Triebzug der Baureihe 614 über die Grenze, das Grenztor steht weit offen und das Einfahrsignal von Ellrich zeigt Grün. Noch am selben Tag pendelt der Triebzug 13 mal hin und her, pro Fahrt mit bis zu 650 Reisenden besetzt.

Den größten Ansturm muss der Übergang Gutenfürst/Hof verkraften, der für die Einwohner der dicht besiedelten DDR-Bezirke Dresden und Karl-Marx-Stadt nächst gelegene Eisenbahnübergang in die Bundesrepublik. Beispielsweise treffen in Hof am Freitag, 17. November, rund 30.000 DDR-Bürger in 17 Zügen ein. In einem Beitrag für das Eisenbahn-Journal (Heft 11/1999) hat Dr. Horst Weigelt, bis 1993 Präsident der BD Nürnberg, auch daran erinnert, dass die direkte Fernsprechverbindung zwischen den Präsidenten der Direktionen Nürnberg und Dresden mit Hilfe der ČSD-Regionaldirektion Pilsen zustande gekommen ist!

Am 17. November tritt im Verkehr DB/DR offiziell ein neuer, um insgesamt 24 Regelzugpaare aufgestockter Fahrplan in Kraft.