

eisenbahn Modellbahn magazin

D, TEE, IC, EC und FD „Bavaria“

132 Seiten!



- Geschichte
- Zugbildungen
- Fahrpläne



Brawa

Roco

Trix

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)

**Jetzt
neu am
Kiosk!**

BAHNEXTRA

6. 2019 NOVEMBER / DEZEMBER € 14,90

NEBENBAHN-ALLTAG
So erleben Eisenbahner und Fans den Betrieb

01¹⁰ BIS 99²³
Baureihen-Vielfalt in West und Ost

ÜBERRASCHUNGEN
Schleppenderloks im Nebenbahn Dienst

+ DVD VIDEO
Dampf auf Rügen

BAHNEXTRA **DVD VIDEO**

„Rasender Roland“
Dampflok-Einsatz auf Rügen ab 1980

Farbtonfilm, Laufzeit: ca. 30 Minuten

GeraMond

Beilage: DVD zu Bahn Extra 6/2019
© 2019 by BAHN EXTRA VIDEO
GeraMond Verlag
www.geramond.de

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Betriebsbeispiele und Impressionen:

- Murgtalbahn
- Federseebahn
- Eisfeld – Schönbrunn
- Schlettau – Crottendorf
- Angertalbahn
- Kronach – Nordhalben
- Altenburg – Zeitz
- Altmark, Ruhrgebiet, Oberpfalz u.v.m.

Dampfloks auf der Nebenbahn

1950 – 1988: Baureihen, Strecken, Betrieb

DB **DR**

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.bahn-extra.de/abo



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, fiel 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 Schwarzwald 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.

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 Wirt-

» Die Konsequenz und Endgültigkeit der VRR-Entscheidung beeindruckt



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

schaftsprüfungsunternehmen 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?



Holger Späing, eisenbahn magazin

Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>



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 Zugarnituren

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



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



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



Wolfgang Bärnka



Oliver Strüber

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

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

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



Dirk Endisch

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

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**

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 HO-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 „anrühlich“ waren, wie unser in HO gestaltetes Beispiel beweist

120 Reise durchs sächsische Bergland **Titel**

Die kombinierte HO/HOe-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 Spurens auf den Standort des Marktführers



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.

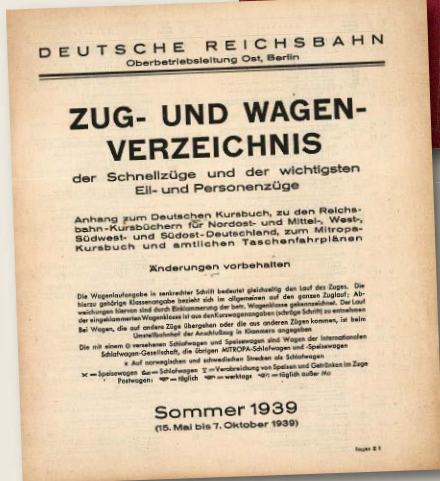
Für den Sommerfahrplan 1939, der am 15. Mai des Jahres begann, dokumentieren sie bei den Fernreisen auch einen Höchststand. Die Reichs-

bahn 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



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

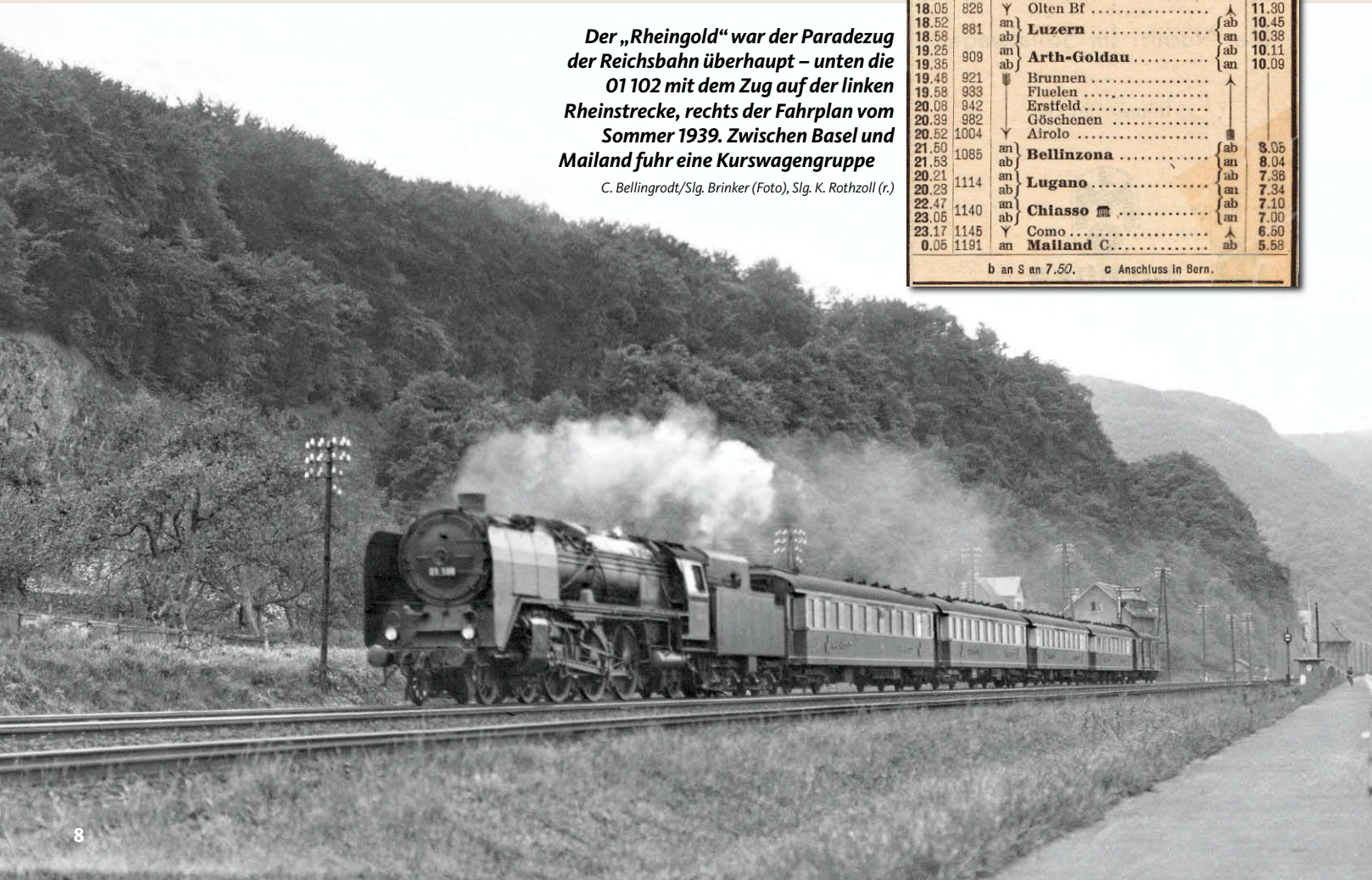
Die Zuggattung L enthielt im Sommer 1939 noch manch' berühmten Vertreter. Allen voran den L 5/6 „Orient-Express“ mit dem Laufweg Paris – München – Bukarest, der dreimal wöchentlich verkehrte und diverse Kurswagen führte. Prominente Namen trugen auch der täglich fahrende L 11/12 „Nord-Express“ Warschau – 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-

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.)

„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
20.75		ab	London Liv. Str.)	WESZ	an	68.02			
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			an	23.03			
	58	Y	Gouda						
8.14	90	an	Utrecht		ab	22.12			
7.41	km	ab	Amsterdam CS.		an	22.38			
	6	Y	Amsterdam WP.						
8.17	41	an	Utrecht		ab	22.04			
8.25	41	ab	Utrecht		an	22.01			
9.09	98		Arnhem						
9.28	112		Zevenaar	ASZ		21.02			
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			an	14.43			
15.02	612	an	Baden-Oos		ab	14.21			
15.16		an	Baden-Baden		ab	14.10			
14.55		ab			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			an	12.25			
17.07	788	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	8.18			
c22.53		an	Genf		ab	7.17			
17.14	788	ab	Basel SBB.		an	11.23			
18.31	870	an	Zürich Hbf.		ab	10.18			
20.34		an	Chur		ab	7.13			
17.30	788	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			an	10.38			
19.25	909	an	Arth-Goldau		ab	10.11			
19.35		ab			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		ab			ab	8.05			
21.53	1085	an	Bellinzona		ab	8.04			
20.21		ab			ab	7.36			
20.23	1114	an	Lugano		an	7.34			
22.47		ab			ab	7.10			
23.05	1140	an	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.									





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.

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).

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		2384
18.40	km ab	Berlin Anh. Bf. an	13.17
19.58	an	Leipzig Hbf. ab	11.57
20.00	ab	Naumburg (S.) an	11.55
20.33	219	Weimar ↑	10.57
20.58	261	Erfurt Hbf. ↓	10.42
21.14	282	Frankfurt (M.) Hbf. ab	8.12
23.40	550 an	Mannheim Hbf. an	8.05
23.45	ab	Karlsruhe Hbf. ab	6.38
0.39	831	Karlsruhe Hbf. an	7.14
1.12	692	Basel SBB. ab	7.10
2.27	ab	Zürich ab	3.78
6.08	an	Chur ab	0.00
8.17	an	Lugano ab	22.36
a17.22	an	Bern ab	d19.30
17.12	an	Interlaken Ost ab	19.17
8.30	an	Lausanne ab	20.50
9.48	an	Genf ab	19.03
9.53	an	Mailand ab	18.48
10.32	an	Genua ab	18.18
13.07	an	Nizza WESZ ab	17.10
15.45	an	Rom ab	14.33
20.58	an		8.28
b19.50	an		7.10

a vom 1. VII. – 10. IX. an 70.35. b nur 1. Klasse.
d vom 1. VII. – 10. IX. ab 79.53.

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-

Protectorat Böhmen und Mähren																							
885 Prag – Lobositz und zurück												885 a 885–889											
1	701	63	703	705	707	147	59	709	51	ab Wien Fr. J. Bf 893	an	12.46	21.26	148	708	712	64						
	2.3	1.2.3	2.3	3	2.3	1.2.3	3	2.3	1.2.3	Zug Nr.	Zug Nr.	52	60	704	706	148	708	712	64				
										Klasse	Klasse	1.2.3	3	2.3	2.3	1.2.3	2.3	2.3	1.2.3				
2						16.10	16.48	18.40	19.30	ab Prag (Praha) Wils. Bf 886.889	an	6.15				14.40							
3	6.30	8.30	10.30	13.26	15.37					an Prag (Praha) Mas. Bf	ab	6.05											
4	7.26		11.20	14.20	16.31					ab Kralup (Kralupy n. Vlt.)	an	6.00	8.20	9.31	10.48								
5	8.16	9.28	12.20	15.27	17.50					ab Raudnitz (Roudnice n. Lab.)	an	5.04	7.18	7.24	9.07								
6	8.32	9.40	12.36	15.44	18.07					an Theresienstadt	ab	4.53	7.07	6.48	8.46								
	9.08	10.10		16.35						ab (Terezin-Bohusovice n. O.)	an	4.33											
	9.10	10.16		16.43						an Lobositz 174	ab	4.27											
7	9.42	10.46		17.13						ab Lobositz	an	3.52											
8	10.17	11.06		17.50						an Aussig Stadt	ab	3.26											
9	11.10	11.37		18.38						ab Bodenbach	an	3.03											
10	13.18	12.36		20.09						ab Dresden Hof	an	2.12											
11	15.10	14.29		22.18						ab Leipzig Hof	an	2.58											
12	18.19	15.03		23.27						an Berlin Ankl. Bf	ab	2.26											
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 „Protectorat 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 be-

setzt hatten. In Prag saß seitdem ein deutscher Reichsprotector. 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 Protectorat und dem Sudetenland. Dem slowakischen Teil der Tschechoslowakei hatte das NS-Regime übrigens eine eigene, von Deutschland abhängige Regierung gestattet.

Litauen das Memelland erst am 22. März 1939 nach einem deutschen Ultimatum abgegeben. Andererseits listet das Kursbuch unverändert Reiseeregungen 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)

