

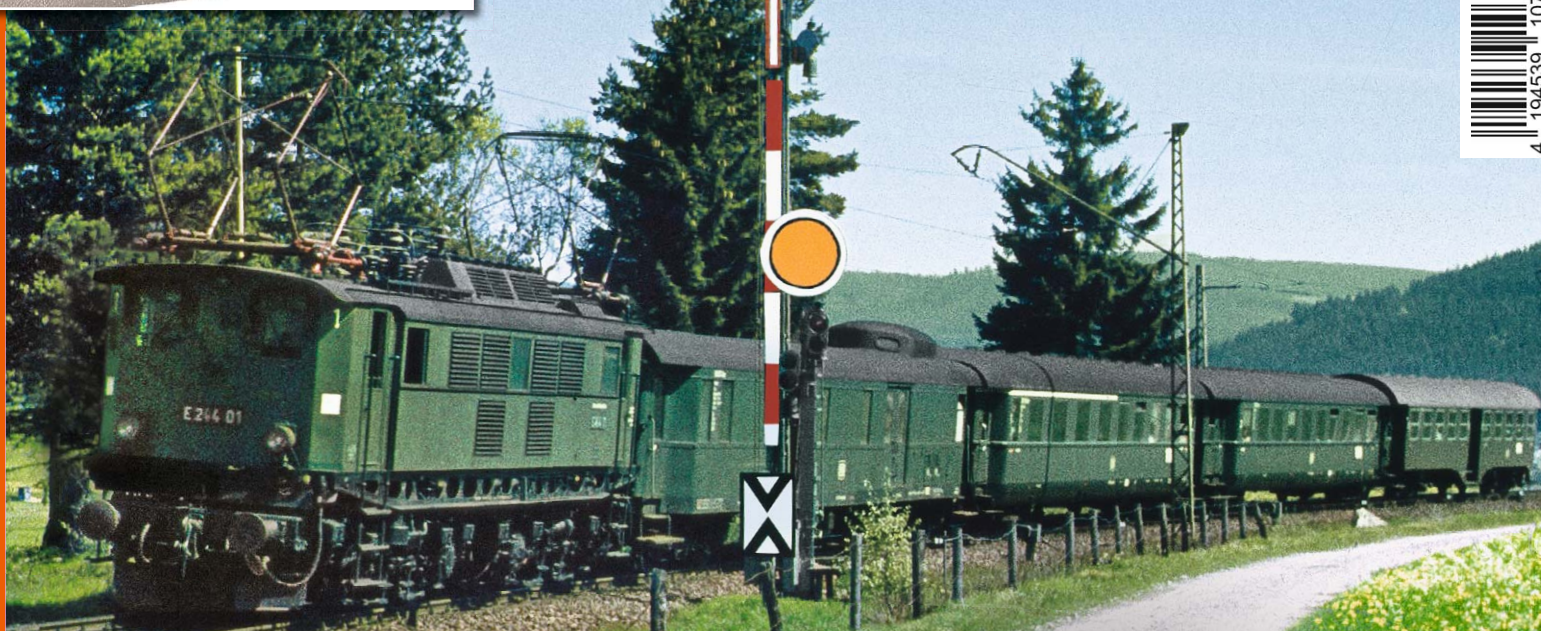
eisenbahn Modellbahn magazin

18 314 in Ho: Getestet und verglichen

jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**



So gut ist das
Überraschungs-
Modell von
Märklin/Trix



Mit E 244 und ET 255

Pionierleistung auf der Höllentalbahn

Wie der 50-Hertz-Betrieb
Technikgeschichte schrieb

Viel Betrieb auf kleiner Fläche



Wie aus einem
Rohbau eine Traum-
anlage entstand

Anlagen & Neuheiten
Messe-Trends aus Dortmund
Schwerer Zwilling
So stark war die Baureihe 43
IRE Berlin – Hamburg
Darum stellt die Bahn ihn ein

Bahnpost bei der Bundesbahn



Vorbild & Modell: Der vielfältige
Wagenpark der Bundespost

AKTION erster Klasse!

Gültig solange Vorrat reicht!

märklin H0 Dampflokomotive Baureihe 01.5 (39209)

- Besonders filigrane Metallkonstruktion
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel
- 3 Achsen angetrieben
- Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender

DR	~	mfx+	218 mm	H0	IV
----	---	------	-----------	----	----

399,99
statt **499,00**

märklin H0 Start up - Feuerwehr-Bergekran-Set (44752)

- Kranwagen mit drehbarem Aufbau, beweglichem Ausleger
- Kranschutzwagen mit Auslegerstütze
- Gerätewagen mit eingebautem Digital-Decoder
- Alle Wagen mit Relex-Kupplungen

H0	~	mfx	325 mm
----	---	-----	-----------

69,99
statt **89,99**

NOCH wie im Original
H0-Deko-Szenen lassen Ihre Modell-Landschaft noch realistischer wirken. Jedes Set enthält ein kleines Laser-Cut Fertigmodell sowie die zum Thema passenden Figuren.

9,99
statt **15,99**

„Im Garten“ 12030

herpa Modellfahrzeuge im Maßstab 1:87
Detailgetreue hochwertige Nachbildung für Kenner und Sammler

9,99
statt **15,95**

Audi A6 Limousine, Ibis weiß

9,99
statt **15,95**

MB G-Modell Cabrio, Sand beige

14,99
statt **21,95**

Scania CS HD Schwerlastzugmaschine

HOBBYTRAIN N-Luxuszugset WNC-Express 3-teilig
Präzisionsmodelle Spur-H0 & N

- Sehr detaillierte Chassis und Dachaufbauten
- Mehrfarbige Inneneinrichtung in Schlaf- und Speisewagen

11,99
statt **17,99**

„Am Weiher“ 12036

11,99
statt **17,99**

„Auf dem Land“ 12041

11,99
statt **18,99**

„Waldarbeiten“ 12046

EUROTRAIN® ... fährt für idee+spiel

TRIX® H0 Elektrolokomotive Baureihe 170 (22283)

- 4 Achsen über Kardan angetrieben
- Spezialmotor, zentral eingebaut
- 2 mechanisch funktionsfähige Dachstromabnehmer

H0	VI	DB	=	mfx+	218 mm
----	----	----	---	------	-----------

179,99
statt **239,99**

Set H22104
bestehend aus
1 Gepäckwagen und
2 Schlafwagen

Set H22105
bestehend aus
1 Gepäck-, 1 Schlaf-
und 1 Speisewagen

je 199,99
Set
statt **279,90**

SONDERANGEBOTE Januar/ Februar 2022. Nur in den teilnehmenden EUROTRAIN-Fachgeschäften. Solange Vorrat reicht.

idee+spiel ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften. Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.idealundspiel.com

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Statt-Preise sind die unverbindlichen Preisempfehlungen der idee+spiel-Zentrale für die idee+spiel-Fachgeschäfte. Angebot bei allen teilnehmenden EUROTRAIN-Händlern; Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren GmbH & Co. KG, Dämlerring 4, 31135 Hildesheim, 05121 - 761717

Luft nach oben beim Koalitionsvertrag

Exakt 177 Seiten Papier – so umfangreich ist der Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP, den Parteifunktionäre am 7. Dezember 2021 unterzeichneten. Das Regierungsprogramm trägt den Titel „Mehr Fortschritt wagen“. Groß waren die Erwartungen der Bahnbranche, nachdem sich Sozialdemokraten und Die Grünen einen Platz in der Regierungskoalition gesichert hatten, deren Wahlprogramme einen Ausbau des Bahnsystems und bezahlbare Angebote versprochen.

Obwohl zumindest die SPD und Die Grünen die Bahn im Wahlkampf unvernehmlich als „Rückgrat der Verkehrswende“ beschworen, haben sie dem Schienenverkehr im Vertrag in Summe vielleicht zwei bis drei Seiten gegönnt (mehr dazu auf Seite 24 in diesem Heft). Interessant ist dabei die Gemeinwohl-Orientierung für die DB-Infrastrukturparten. Dass mit einer Partei, die den wirtschaftlichen Wettbewerb favorisiert, nun ausgerechnet ein Schritt in die andere Richtung – hin zu einer vom Wettbewerb zumindest in Teilen abgekoppelten Bahn – vollzogen wird, gehört zu den überraschenden Momenten des Vertrages. Dass die Investitionen in die Schiene jene in die Straße übersteigen sollen und der Deutschlandtakt bevorzugt realisiert werden soll, sind weitere positive Signale. Allerdings sollte es stutzig machen, dass die bislang häufig auch von den neuen Regierungsparteien proklamierte Verkehrswende mit keinem Wort erwähnt wird. Als ob sich die Verantwortlichen dabei nicht sicher – oder einig – wären.

Generell entsteht bei dem Papier der Eindruck, als hätten die Beteiligten in vielerlei Hinsicht Kompromisse eingehen müssen. Ergo bleibt der Koalitionsvertrag in zentralen Fragen unverbindlich und unkonkret – etwa bei der unter Haushaltsvorbehalt gestellten Trassenpreissenkung oder bei der Erhöhung der Investitionsmittel für die Schieneninfrastruktur.

Wollen die Regierungsparteien wirklich mehr Fortschritt im Verkehrswesen wagen und eine Verlagerung auf die Schiene erzielen, sollten sie ohnehin nicht nur die Bahn unterstützen, sondern auch Anreize zu ihrer Nutzung bieten. Ein gutes Beispiel dafür kommt aus Österreich: Mit dem Ende Oktober 2021 eingeführten KlimaTicket reist man dort ein Jahr lang im Schienen- und

Mit dem KlimaTicket reist man seit Kurzem ein Jahr im österreichischen ÖPNV (Foto in Kitzbühel, 27. Juni 2021). Das könnte auch in Deutschland ein Anreiz zum Umstieg sein



Florian Dürr

» Die Ansätze sind vielversprechend, doch es bleiben viele Leerstellen

Stadtverkehr sowie in den Verkehrsverbünden – für regulär 1.095 Euro pro Jahr. Das macht die Schiene für Kunden preislich attraktiv. Die Nachfrage ist entsprechend groß. In Deutschland sucht man ein solches Angebot vergeblich. Allenfalls (aber eher schlecht) wäre eine BahnCard 100 vergleichbar – dafür blättert man aber locker das Vierfache hin.

So bleibt beim Status quo der Verkehrspolitik wie auch beim Koalitionsvertrag aktuell noch reichlich Raum, den es zu füllen gilt. Man könnte auch sagen: Trotz guter Ansätze ist noch ziemlich Luft nach oben. Ob das die Bundesregierung in der laufenden Legislatur ändern wird, bleibt abzuwarten.

Florian Dürr, Redakteur



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

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, www.train-safe.de



Dr. Rolf Brünig

34-41

50-Hertz-Versuchsbetrieb auf Höllental- und Dreiseenbahn

■ Im Fokus Titel

10 Briefe und Pakete unterwegs mit der Bundesbahn

Seit der Frühzeit der Eisenbahn war der Transport von Postsendungen mit der Bahn ein wichtiger Aspekt bei der Zustellung von Briefen, Päckchen und Paketen. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte auch die Deutsche Bundespost mehrere Jahrzehnte lang noch auf den Schienentransport

16 Bundespost auf Schienen

Volles Programm in HO, große Lücken in den Nenngrößen TT und N – so lässt sich das derzeit neu beziehungsweise aus zweiter Hand erhältliche Angebot an Bahnpostwagen der Bundespost umschreiben

■ Eisenbahn

6 Metropolenverbindung

DB Regio stellt den IRE Berlin – Hamburg bis auf Weiteres ein. Damit verschwindet ein bemerkenswertes Zugangebot von den Gleisen in Norddeutschland

22 Bild des Monats

Dampflok W. N. 12 der Härtsfeldbahn mit einem GmP unterwegs nach Katzenstein

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Wegweisender Großversuch Titel im Höllental

Der bis 1960 andauernde elektrische Versuchsbetrieb mit einer Spannung von 20 Kilovolt und 50 Hertz auf den Strecken Freiburg – Neustadt (Schwarzw) und Titisee – Seebrugg war wegweisend: Er wurde zur Grundlage für 50-Hertz-Netze weltweit, und einige der eingesetzten Fahrzeuge ebneten den Weg zu modernen Lokentwicklungen

42 Momente

Wintereinbruch und ein abendlicher Dienstbeginn auf dem Führerstand eines 612 in München Hbf

44 Muttertype der Einheitsloks

Die Zweizylinder-Dampfloks der Baureihe 43 gelten als Muttertyp der schweren Einheits-Güterzugloks. Die leistungsfähigen Maschinen verfügten über einen bemerkenswerten Wirkungsgrad und zogen beeindruckende Lasten vom Fleck

52 Schweizer Superloks im Norden

Wo der norwegische Ableger der Schweizer Lok 2000 zum Einsatz kommt: der Betrieb auf der Flambahn

56 Der besondere Zug

Weil der Platz für das Expressgut im 628er-Triebzug nicht ausreichte, hängte man im Württembergischen vor 32 Jahren kurzerhand einen MDye⁹⁸⁶ hintendran

■ Modellbahn

58 Rundlich-rote Diesellok

Die Diesellokomotive V 80 001 als HO-Modell von HAMO und deren Vorbild bei der Deutschen Bundesbahn

Michael U. Kratzsch-Leichsenring



DBA Köln



10-20 Die Deutsche Bundespost setzte während der Epochen III und IV verschiedene Eisenbahnwaggons ein

86-90

Wir wagen den Spagat und testen die form-neue Märklin/Trix-02 0314 gegen ein Kleinserienmodell

58-61

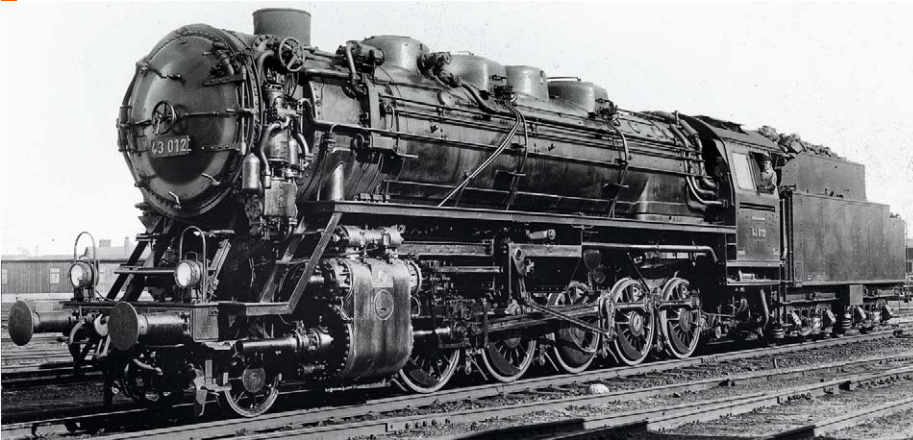
Die HAMA-HO-Diesellok V 80 001 erlebte verschiedene Auflagen mit kleinen Änderungen



Manfred Scheithing

44-50

Großes Porträt: Die Zweizylinder-Dampfloks der Baureihe 43 gelten als Muttertyp der schweren Einheits-Güterzugloks



Werner Hubert/Sig. Dirk Endisch

108-113

Wer nach Friedrichshöhe zum Wintersport reist, muss in der HO-Station Bergheim umsteigen



Markus Tiedtke

62 Spitzenanlagen und Neuheiten auf der Intermodellbau

Mitte November lud das Dortmunder Messegelände zum Schauen und Staunen ein. Neben 30 verschiedenen Anlagen gab es auch so manche Überraschung der Modellbahnindustrie

72 Neu im Schaufenster

Aktuelle Fahrzeug-, Zubehör- und Technik-Artikel fürs Modellbahnhobby in Meldungen und Produktporträts

82 Lichtsignale der Bundesbahn

Im zweiten Teil unserer Serie beschreiben wir die DB-Signaltypen in Vorbild und Modell

86 DR-Lokomotive 02 0314 im Test **Titel**

Dieser 2'C1' h3-Einzelgänger wurde im Oktober von Märklin/Trix angekündigt, kurz darauf ausgeliefert und wird von uns mit dem HO-Kleinserienmodell von Metropolitan aus den 1980er-Jahren verglichen

91 Lackausbesserungen an HO-Loks

Wenn Elektro- oder Dieseltriebfahrzeugmodelle Schäden am Farbleid erleiden, helfen unsere Reparaturtipps weiter

94 Was der ESU-SignalPilot leistet

Nach Qdecoder und Roco hat nun auch ESU einen passenden Decoder entwickelt, der mehr als nur einfache Signalfarben wie Rot oder Grün ansteuern kann

106 Schwaben-Häusle für OO-Anlagen

Anfang der 1950er-Jahre produzierte der Handwerksbetrieb von Alfred Martin in

Geislingen Modellbahnzubehör in Form kompletter Holzhäuschen

108 Mit der DB zum Wintersport **Titel**

Wer im Frühjahr über Bergheim nach Friedrichshöhe reist, ist meist Skifahrer, denn die Steilhänge werden hier künstlich beschneit. Das lockt Touristen, die auf dieser HO-Anlage per Bahn anreisen und mit dem Sessellift nach oben schweben



Dr. Kolf Brünning

Titelbild: 50-Hertz-Betrieb im Schwarzwald: Mit E 4614 ist E 244 01 am 21. Mai 1959 bei Neustadt-Hölzlebruck unterwegs

Service

- 69 Buch & Film
- 70 Leserbrief
- 98 Termine/TV-Tipps
- 100 Kleine Bahn-Börse
- 100 Fachgeschäfte
- 105 Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum

■ Erinnerungen an den IRE Berlin – Hamburg

Metropolenverbindung von der Spree an die Alster

Seit Oktober 2021 ist es amtlich: Der Interregio-Express Berlin – Hamburg bleibt bis auf Weiteres eingestellt. Damit verschwindet ein bemerkenswertes Zugangebot und ein roter Farbtupfer im norddeutschen Schienenverkehr



Den letzten klassischen Interregio mit einer weiß-fernblauen Wagengarnitur, eine Tagesrandverbindung zwischen Berlin und Chemnitz, stellte die Deutsche Bahn im Jahr 2006 ein. Damit verschwand das kleine IR-Logo aus den Kursbüchern und eine Zugattung, die für Fahrgäste den Vorteil einer zuschlagsfreien Fernverbindung bot. Was blieb, war das Wagenmaterial. Neu entstand der Interregio-Express (IRE) als Zugattung des Nahverkehrs. Diese etablierte sich in einigen Bundesländern als Ersatz für die entfallenen Fernzüge. In Baden-Württemberg fuhr man zum Beispiel bis zum Fahrplanwechsel 2021/2022 ohne Umstieg durchgängig in einem IRE von Ulm bis Basel.

Auch zwischen Berlin und Hamburg konnte man bis 2020 in einem IRE günstig reisen. DB Regio

Nordost setzte bis dahin lokomotivbespannte Züge mit ehemaligen Interregio-Wagen als günstiges, eigenwirtschaftliches Angebot zwischen den beiden Metropolen ein. Mitte März 2020 war der IRE Berlin – Stendal – Salzwedel – Lüneburg – Hamburg zum letzten Mal zwischen Alster und Spree unterwegs. Aufgrund der grassierenden Covid-19-Pandemie stellte DB Regio das Angebot seinerzeit ein, dessen Wiederaufnahme heute mit einem sehr großen Fragezeichen versehen ist.

Start im April 2014

Nach einer Projektidee der Mitarbeiter Carsten Moll und Mario Redel hatte DB Regio Nordost den IRE am 14. April 2014 als neues, tägliches Verkehrsangebot zwischen den beiden einwohnerstärksten deutschen Städten eingeführt. Zunächst bestand

nur ein Zugpaar Berlin Ostbahnhof – Hamburg Hbf, das auch die Zwischenhalte Berlin Hbf, Berlin Zoologischer Garten, Berlin-Spandau, Stendal, Salzwedel, Uelzen, Lüneburg und Hamburg-Harburg bediente. Von Montag bis Freitag ging es morgens nach Hamburg und von dort kurz nach 16:30 Uhr wieder zurück in die Hauptstadt. Am Wochenende galten teils andere Fahrzeiten, unter anderem mit Abfahrt in Berlin am frühen Sonntagnachmittag. Hervorzuheben ist, dass dem von der DB im Fernreiseverkehr seit 2006 vernachlässigten Berliner Bahnhof Zoo mit dem Direktzug nach Hamburg wieder eine gewisse Aufwertung zuteil wurde.

Während unter der Woche die Nachfrage oft gering ausfiel, waren die IRE-Züge schon nach kurzer Zeit in Wochenendlage überbesetzt. Auf den Zug,

Bei Mangel an den planmäßig eingesetzten 182 waren auch 112.1 die „Zugpferde“ des IRE. Am 11. April 2015 passiert 112 108 mit dem morgendlichen IRE 18093 Hamburg Hbf – Berlin Ostbahnhof die Berliner Museumsinsel



Sebastian Schrader (6)



Die 182 010 von DB Regio fährt am 21. August 2016 mit dem sonntäglichen IRE 4278 Berlin – Hamburg am frühen Nachmittag aus dem Berliner Hauptbahnhof aus

Blick in einen Zweite-Klasse-Wagen Bimz546.8 von DB Regio: Vor dem ersten IRE-Einsatz wurden im DB-Regio-Werk Cottbus unter anderem der Fußboden und die Sitzpolster grundgereinigt und neue hölzerne Armlehnen eingebaut



der mit seinen regulär sechs Wagen knapp 400 Sitzplätze bot, kamen mitunter bis zu rund 600 Fahrgäste. Sonnabends wurde der IRE daher auf acht Wagen verlängert. Da an Sonntagen mangels Platz im Hamburger Hbf nur ein zusätzlicher Wagen mitgeführt werden konnte, setzte die DB von Anfang September bis Mitte Dezember 2014 immer sonntags einen Entlastungszug ein, der zwei Stunden nach dem Stammzug in Berlin abfuhr, allerdings unterwegs nur Stendal bediente.

Am 14. Dezember 2014 kam dann regulär ein zweites IRE-Zugpaar hinzu, das zu den bestehenden Fahrten in entgegengesetzter Richtung unterwegs war damit in ähnlicher Fahrplanlage wie der damals aus wirtschaftlichen Gründen eingestellte EC 248/249 „Wawel“ Hamburg – Berlin – Wrocław

verkehrte. Damit boten sich mit dem IRE auch Tagesausflüge ab Hamburg, der Lüneburger Heide und der Altmark in Richtung Bundeshauptstadt an. Eingeführt wurde im Dezember 2014 auch der IRE-Halt in Rathenow. In den Folgejahren passte die DB den Fahrplan noch mehrmals der Nachfrage an. So fielen beispielsweise schon im zweiten Betriebsjahr IRE-Leistungen an Tagen mit geringerem Reisendenaufkommen weg. Montag bis Mittwoch war damit nur noch ein tägliches Fahrtenpaar eingelegt. Donnerstags bis sonntags erhöhte die DB dagegen das Platzangebot beider Zugpaare durch zusätzliche Wagen.

Interregio-Wagen und 182

DB Regio Nordost zog für die neue Metropolenverbindung ehemalige Interregio-Wagen zweiter

Klasse der Gattung Bimz 546.8 heran, die vor dem IRE-Einsatz in Cottbus aufgefrischt wurden. Diese Wagen sind für 200 km/h zugelassen und warten mit dem bekannten Interregio-Komfort mit gepolsterten Sitzen und Kopfstützen sowie großer Beinfreiheit auf. Die verkehrsroten Wagen erhielten nach und nach außen eine Werbung für das IRE-Angebot. Als Triebfahrzeuge dienten über die gesamte Einsatzzeit des IRE Berlin – Hamburg Elektrolokomotiven der Baureihe 182 (Siemens ES 64 U2). DB Regio mietete eigens für den IRE eine solche Maschine von MRCE an. Mit dem Start des zweiten Zugpaars wurde auch auf DB-eigene 182 zurückgegriffen. Immer wieder waren Fahrzeuge mit auffälligen Sondergestaltungen vor dem IRE anzutreffen. Falls keine ES 64 U2 verfügbar war, sprang eine 112.1 ein. Ab 2019 war auch zeitweise



IR-Wagen und 182 – das war der klassische IRE Berlin – Hamburg. Am 31. August 2015 zeigt sich 182 509 (MRCE-Werbelok „Panneuropäisches Picknick“) mit einem Leerpark für den am späten Nachmittag nach Hamburg startenden IRE auf dem Außenring in der Berliner Wuhlheide

eine der aus Stuttgart nach Berlin umstationierten 147 (TRAXX P160 AC3) vor dem IRE im Einsatz.

Angebot für preissensible Reisende

Die IRE-Züge boten eine Direktverbindung Berlin – Hamburg über Stendal und Uelzen mit deutlichem Preisvorteil gegenüber den via Wittenberge rollenden ICE- und EC-Zügen. Außerdem versuchte die DB, dem zwischen Berlin und Hamburg florierenden Fernbusgeschäft Kunden abzurufen. Ein spezielles Angebot zum Festpreis von 19,90 Euro für eine Fahrt und 29,90 Euro für eine Hin- und Rückfahrt im IRE innerhalb von 15 Tagen sollte Fahrgäste anlocken. Zum 1. Februar 2016 unternahm die DB einen weiteren Vorstoß, die Auslastung des Interregio-Express zu verbessern, und führte einen auf bestimmte Reisetage beschränkten, kontingentierten Spezialpreis von 14,90 Euro für eine an einen bestimmten Zug gebundene Fahrt ein. Dabei ist allerdings anzumerken, dass Fernbus-Tickets für die

Relation Hamburg – Berlin zu jener Zeit aber noch deutlich günstiger zu haben waren. So konnte man zwischen beiden Metropolen mit dem damaligen Postbus für etwa ein Drittel oder mit Flixbus und dem DB-Unternehmen Berlinlinienbus für etwa die Hälfte des IRE-Spezialpreises reisen.

Verbundfahrausweise wie jene des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg und des Hamburger Verkehrsverbunds waren dagegen im IRE nicht gültig. Die Züge unterlagen dem Nahverkehrstarif der DB, womit auch die BahnCard und Spezialangebote wie das mittlerweile eingestellte Schöne-Wochenende-Ticket und von Montag bis Freitag nach 9 Uhr auch das Quer-durchs-Land-Ticket anerkannt wurden. Ab Ende Juni 2014, nachdem entsprechend hergerichtete Wagen bereitstanden, war im IRE auch die Fahrradmitnahme zu den regulären Nahverkehrskonditionen mit Reservierungspflicht möglich. Das anfangs eher spärliche Catering-Angebot im Zug

wurde schon nach kurzer Zeit erweitert. Um Erfahrungen für die künftige Ausstattung anderer Züge zu sammeln, testete die DB im IRE ab 2015 einen kostenlosen WLAN-Zugang, was damals auf der Schiene noch nicht selbstverständlich war.

So existierte ein interessantes und zeitweise auch innovatives Angebot zwischen Hamburg und Berlin, dass auch der Altmark und der Lüneburger Heide günstige Alternativen zu den Fernzügen in die Metropolen bot. Doch dann kam ein jähes Ende: Die von der Weltgesundheitsorganisation am 11. März 2020 als Pandemie eingestufte Krankheit Covid-19 brach in jenem Monat auch über Deutschland in ganzer Heftigkeit herein. In der Folge wurde das öffentliche Leben drastisch eingeschränkt, was sich in Form leergefegter Züge auch auf den Bahnverkehr auswirkte. Im Schatten der beunruhigenden Ereignisse strich die DB wegen der stark rückläufigen Fahrgastzahlen nach



Über die Alster rollt ein IRE nach Berlin am 28. Oktober 2016 nach Verlassen des Bahnhofs Hamburg-Dammtor

Florian Dürr

knapp sechs Betriebsjahren den IRE Berlin – Hamburg aus dem Fahrplan. Am 16. März 2020 war der Zug zum letzten Mal zwischen Alster und Spree unterwegs. Die in Aussicht gestellte Wiederaufnahme des IRE-Verkehrs wurde aufgrund der anhaltenden Pandemie, aber auch infolge von Personalmangel immer wieder verschoben, zuletzt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021.

Mitte Oktober 2021 teilte DB Regio Nordost jedoch schließlich mit, dass der IRE Berlin – Hamburg „bis auf Weiteres“ eingestellt bleibt. Der Betreiber gibt als Grund die rege Bautätigkeit im DB-Netz an. So habe die baubedingte Sperrung der Strecke Berlin – Wittenberge – Hamburg ab September 2021 dazu geführt, dass wegen der über Stendal – Salzwedel umgeleiteten Züge dort für den IRE keine Trassen mehr verfügbar waren. Auch in den kommenden beiden Jahren sei laut der DB infolge von Bauarbeiten „kein durchgängig verlässliches und kundenorientiertes Angebot und damit auch kein wirtschaftlicher Betrieb des IRE Berlin – Hamburg realisierbar“. Doch dies scheint nur die halbe Wahrheit zu sein: Ein weiteres Hindernis für den IRE war der branchenweite Personalmangel. Nach wie vor werden Triebfahrzeugführer händierend gesucht. Weil DB Regio Mitarbeiter dringender im von den Ländern bestellten Schienenpersonennahverkehr benötigte, fielen die IRE-Leistungen bereits in der zweiten Jahreshälfte 2019 für längere Zeit aus. Erwähnt sei an dieser Stelle auch, dass der nicht subventionierte Interregio-Express seit seinem Start keine Kostendeckung erreicht hat, obwohl die Züge am Wochenende stark nachgefragt waren.

Sebastian Schrader



Am 14. April 2014, dem ersten Betriebstag des IRE, ist die von DB Regio Nordost bei MRCE gemietete 182 570 mit dem IRE 18596 von Berlin nach Hamburg in der niedersächsischen Stadt Uelzen eingetroffen



DB Regio versah die Wagen äußerlich mit Werbung für das IRE-Angebot





Der bzw. die Bahnpostwagen waren in der Regel immer hinter der Lok eingereiht. Im von 01 171 am 18. März 1958 bei Trechtingshausen auf der linken Rheinstrecke bespannten P 1291 folgt auf den Post 4-b/15 noch ein gedeckter Güterwagen für Transportbahnpost

■ Postverkehr auf westdeutschen Schienen in den Epochen III und IV

Briefe und Pakete unterwegs mit der Bundesbahn

Schon seit der Frühzeit der Eisenbahn war der Transport von Postsendungen mit der Bahn ein wichtiger Aspekt bei der reibungslosen und schnellen Zustellung von Briefen, Päckchen und Paketen. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte auch die Deutsche Bundespost mehrere Jahrzehnte lang noch auf den Schienentransport

Die frühen Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg brachten auch für die Postbeförderung auf der Schiene große Anstrengungen im Wiederaufbau mit sich. Bei Kriegsende war der Bahnpostverkehr zunächst eingestellt; nur mühsam konnte er mit den noch zur Verfügung stehenden Fahrzeugen auf dem notdürftig instand gesetzten, aber noch nicht durchgehend befahrbaren Streckennetz wieder anrollen. Nicht mehr verfügbares Personal sowie zerstörte Postgebäude und -anlagen mussten ersetzt und Postbahnhöfe wieder aufgebaut werden. Doch schon Ende 1945 fuhren die ersten Bahnpostwagen wieder in regulären Umläufen.

Gering war zunächst die Zahl an einsatzbereiten Fahrzeugen für die Beförderung der Postsendungen. Kein Wunder, dass zu diesen Diensten alles Rollfähige herangezogen wurde – ungeachtet von Alter oder Ausstattung. Zur Deckung des dringenden Transportbedürfnisses mussten neben der Reparatur der eigenen Wagen auch gedeckte Güterwagen der Reichsbahn herangezogen werden. Darüber hinaus waren die Schäden an den noch vorhandenen Bahnpostwagen zügig zu beseitigen.

Unter der Regie der 1947 für die britische und amerikanische Zone neu gegründeten Deutschen Post (DP) konnten bereits erste Fortschritte erreicht werden. Mit der Gründung der Bundesrepublik und dem Inkrafttreten des Grundgesetzes am 23. Mai 1949 wurde das Postwesen auf eine neue Grundlage gestellt. Geführt wurde die Post fortan als Behörde und (wie die Bundesbahn) als Sondervermögen des Bundes verwaltet. 1950 folgte – auch zur Abgrenzung vom ebenfalls als Deutsche Post



Die Loks der Baureihe 41 waren ideale Zugpferde für die Bespannung von Postzügen. Im südlichen Abschnitt der Nord-Süd-Strecke ist 41 173 am 20. September 1959 bei Sterbfritz vor einer abwechslungsreichen Garnitur unterwegs. Neben Bahnpostwagen laufen auch angemietete gedeckte Güterwagen für die Transportbahnpost mit

Carl Bellingrodt/Slg. Brinker