



Als die S 3/6 „Servus“ sagte
So lief der „tränenreiche“ Abschied 1965



DR-Raritäten 89 901/902
Was Lübecker Loks in Sachsen machten

BAHNExtra

BAHNExtra

vereinigt mit **BAHN**Epoche

4.2025

Jul./Aug.

EUR 13,90

A: € 15,30 • CH: CHF 25,80

Be, Lux, NL: € 16,00

DK: DKR 140,00

ISBN 978-3-98702-230-2

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN



PLUS: Die Zittauer Schmalspurbahn

- Film-Porträt auf DVD!
- Im Heft: Warum die Wende 1989 ihre Rettung war



Faszination in Nürnberg 1985
So spektakulär waren die Jubiläumsparaden der DB



Auto im Zug

bei DB und DR

+++ Geschichte der Autoreisezüge +++ Sylt-Verkehr +++ Internationale Routen +++ Deutsch-deutsche Züge +++ Wagentypen +++



Das kleine Magazin über die große Bahn



**2 für
nur
€ 8,90**
statt € 17,80

- ✓ Unser 50 %-Angebot: Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause

3 Gründe, warum Sie *Lok Magazin* lesen sollten

- ✓ *Lok Magazin* bietet 100 Prozent echte Eisenbahn und berichtet in jeder Ausgabe über alle Traktionsarten bei Bundesbahn und Reichsbahn!
- ✓ In jeder Ausgabe von *Lok Magazin* finden Sie ein ausführliches Fahrzeugporträt mit Lokzeichnung und Infos zu Technik, Einsätzen und Stationierungen!
- ✓ *Lok Magazin* ist die Eisenbahn-Zeitschrift mit dem praktischen, handlichen und damit auch für unterwegs idealen Format.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Lok Magazin* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,30 pro Heft (statt € 8,90 am Kiosk) monatlich frei Haus*.

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter

www.lok-magazin.de/abo





Ferien mit der Bahn

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der Urlaub begann in Hamburg-Altona oder München Ost, in Düsseldorf, Neu Isenburg, Berlin-Wannsee oder Dresden-Neustadt – man fuhr im Reisezugwagen ans Ferienziel, aber das Kraftfahrzeug kam mit. So sah es meist aus bei den Autoreisezügen, mit denen die Bundesbahn ab den 1950ern und die Reichsbahn ab den 1960ern die Symbiose von Schiene und Straße schufen. Zudem gab es bei der DB eine „kleinräumige“ Lösung: den Autozug zwischen Niebüll und Westerland (Sylt), bei dem die Fahrer im Pkw sitzen blieben. All das summierte

sich zum Angebot „Auto im Zug“, dessen faszinierende Geschichte wir diesmal vorstellen.

Und wir haben noch mehr: Wir sind bei der Berlin-Görlitzer Eisenbahn (in der Zeit ab 1945), der Dampfkleinbahn Zittau (mitsamt DVD), den Fahrzeugparaden in Nürnberg, den ozeanblau-beigen 144 und vielem weiterem.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen mit den Eisenbahn-Themen und eine schöne Sommer-Ferienzeit!

Thomas Hanna-Daoud, Leitender Redakteur



Aus dem diesmaligen „Themenfundus“: 144 021 und 118 012 begegnen sich 1980 in Heidelberg Hbf (L.), die DR wirbt 1990/91 für Autoreisezüge (M.) und 52 8130 mit Dg 54245 überholt auf der Berlin-Görlitzer Bahn in Rietschen 132 617 mit einem Leerzug (r., 1987)

L. Bleck/Slg. DGEG, Slg. O. Strüber, H.-G. Löwe (v. l.)



40 01 0526 bringt im August 1973 den D 1100 aus München von Probstzella nach Berlin Stadtbahn, hier zwischen Roßlau und Thießen. Wir stellen die deutsch-deutschen Autoreisezüge vor



26 Nach dem Ausladen in Chiasso, 1973. Ein Blick auf internationale DB-Autoreisezüge



16 So entwickelte sich der Autoreisezugverkehr der Bundesbahn



35 Wo die Bahn-Auto-Reise begann: DB- und DR-Verladestellen in Beispielporträts

BahnExtra: Titel – Auto im Zug bei DB und DR

ALBUM

14 Das Kfz mit dabei
Von Autoreisezügen und Autozügen

ZÜGE

16 „Aufstrebend“ und mehr
Die Geschichte der DB-Autoreisezüge

ZÜGE

26 Ab in die Urlaubsländer!
DB-Verbindungen ins Ausland

ZÜGE

28 Die Prominenz
Vier berühmte Züge näher betrachtet

ALBUM

31 Aus dem Alltag
Eindrücke aus dem DB-Betrieb

ÜBERSICHT

32 Großes Angebot
DB-Autoreisezüge in der letzten Blüte

BETRIEB

35 Der Weg zum Zug
Autoverladestellen bei DB und DR

ZÜGE

38 Sonderfall Sylt
Die Autozüge Niebüll – Westerland

ZÜGE

40 Entspannt ... durch die DDR
Die deutsch-deutschen Autoreisezüge

ZÜGE

45 Richtung Südosten
Mit DR und Auto ins sozialistische Ausland

FAHRZEUGE

46 Stichwort Spezialisierung

UNTERWEGS

51 Teuer oder nicht?
Das Preisniveau im Autoreisezugverkehr

ALBUM

52 Garantiert grüne Welle
Autoreisezugwerbung in West und Ost

ZÜGE

54 Kniffliges Erbe
Autoreisezüge bei der DB AG



Aufnahmen der Titelseite:

Gr. Bild: DBA Köln (Autozug der Bundesbahn in Niebüll), **Bilder obere Reihe:** Herbert Stemmler (L.), Herbert Maey/Slg. W.-D. Machel (LBE-Lok 102, später 89 902); **DVD-Bild:** Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch (99 1749 in Kurort Oybin); **Einklinker r.:** Rainer Schnell (bei Parade Nürnberg, 1985), Logo: Slg. DB Museum Nürnberg; **Bilder untere Reihe:** Slg. Hans Kobschätzky, E. Preuß/Eb.-Stiftg., Slg. Oliver Strüder (2), Historische Slg. d. DB AG (v. l.); **Bilder S. 4:** Hans-Joachim Lange (gr. Bild), Werner Hardmeier, Slg. Oskar Grodecke, H. Säuberlich/Eisenbahntiftg. (u., v. l.); **Bilder S. 5:** Bombardier Transportation Werk Görlitz/Slg. VM Dresden GmbH, C. Bellingrodt/Slg. Brinker (o., v. l.), Frank Türpitz, T. Rieger/Slg. Endisch (M., v. l.), Gerhard Illner/Slg. Matthias Hengst (u.)



56 Seit jeher verschickte die Sektkellerei in Freyburg/Unstrut ihre Ware per Bahn. Aber ein Transport von 1899 war besonders

74 Bei der frühen Bundesbahn fuhr noch eine der ungewöhnlichsten Einheitsdampflok: Wir schildern die letzten Einsatzjahre der 71⁰



88 Im September 1985 zog es viele Bahnfans nach Nürnberg-Langwasser; zum Bahnjubiläum lud die DB zu Fahrzeugparaden ein

93 Ende der 1980er-Jahre stand es schlecht um die Dampfkleinbahn in Zittau. Dann kam die politische Wende. Wir berichten über die Rettung in letzter Minute und stellen auf der DVD den Bahnbetrieb vor



BahnExtra: BahnEpoche

BESONDERES BILD

6 Nochmal „Hofheimerle“
Ein Abschiedstag 1995

STRECKEN

8 Mühsamer Neubeginn
Berlin-Görlitzer Bahn nach 1945

EREIGNISSE

56 Extra-Zug ab Freyburg
Wie man ganz viel Sekt transportiert

KINO

60 Urahn von James Bond
Fritz Langs „Spione“

ZEITMASCHINE SPEZIAL

62 Grundlegend anders
Stettin im Jahr 1945

FAHRZEUGE

68 Aus Lübeck nach Sachsen
Wo fuhren 89 901 und 902?

PERSONEN

72 Kriegsloks und Raketen
Kurt Kettler, der umstrittene Ingenieur

FAHRZEUGE

74 Auch mit Reling
Die Baureihe 71⁰ bei der DB

STREIFLICH

77 Teschen 1939
Die Bahn im Kriegsgeschehen

EREIGNISSE

78 Servus, stolze Bayerin
Die letzte Fahrt einer DB-S 3/6



68 Zwei Tenderloks der LBE und ihr Werdegang nach 1945 bei der DR

GEDANKEN

82 Faszination der Gleise
Schienen mal anders gesehen

FAHRZEUGE

86 Zwei Sonderlinge
Die ozeanblau-beigen 144 der DB

EREIGNISSE

88 Die nächste Attraktion
Die Paraden in Nürnberg 1985

EREIGNISSE

92 Viel und dezentral
Das Jubiläumsjahr 1985 in der DDR

BETRIEB

93 In letzter Minute
Wie die Wende 1989 der Zittauer Dampfbahn half

59 Leserbrief

98 Vorschau | Impressum

Abschied von Haßfurt – Hofheim (Ufr.)

Noch einmal „Hofheimerle“

Text und Bilder: Leopold Happ

Nur keine Zeit verlieren jetzt. Der letzte Zug von Haßfurt nach Hofheim ist gerade durch und so, wie es aussieht, steht er beim Haltepunkt Rügheim etwas länger. Also nutzen die Fotografen und Filmern die Chance und hasten schnell zu ihren Autos, um zum nächsten Motiv zu bretern und die Schienenbusgarnitur aufs Neue zu erwischen. Viele Gelegenheiten bleiben an diesem 28. Juli 1995 nämlich nicht mehr. An dem Freitag wird wahr, was die Fahrplantabelle im aktuellen Kursbuch der Deutschen Bahn AG angekündigt hat: Der Betrieb auf der unterfränkischen Nebenbahn, Kursbuchstrecke Nummer 812, geht zu Ende.

Seit 103 Jahren fahren Züge die 15,5 Kilometer in die Haßberge hinein und haben sich in dieser Zeit gegen sämtliche Widrigkeiten behauptet. Die sind weniger betrieblicher Natur, auch wenn die Fahrzeuge im sanft hügeligen Gelände manch knackige Steigung – bis zu 28,6 Promille – nehmen müssen. Vielmehr macht der strukturelle Wandel auch dieser Nebenbahn zunehmend zu schaffen. In der Anfangszeit hat sie Dörfer und Gemeinden an die weite Welt angebunden. Mit dem rasch wachsenden Individualverkehr in der Bundesrepublik brechen andere Zeiten an, die Straße läuft der Schiene in vielen Belangen den Rang ab.

Mehrere Krisen überstanden

Wobei sich das „Hofheimerle“, wie die Einheimischen das Bähnchen liebevoll nennen, als zäher Kandidat erweist. Bei der Bundesbahn übersteht es sämtliche Stilllegungsdiskussionen. Zur Wahrheit gehört freilich auch: Mehrmals steht die Entscheidung Spitz auf Knopf. Die Nebenbahn ist vor Ort beliebt, doch in dem dünn besiedelten Gebiet fällt es schwer, außer im Schülerverkehr mit Fahrgastzahlen zu punkten. Kommunalpolitiker und ein Hersteller von Kunststoffröhren im Unterwegshalt Königsberg sichern den Weiterbetrieb, teils gegen DB-Intentionen.

Mitte der 1990er, bei der DB AG, ist solche Fürsprache Schnee von gestern. Jetzt will der Industriebetrieb in Königsberg seine Werksteile zusammenführen, die Strecke liegt im Weg. Ähnlich denken Kommunalpolitiker in Haßfurt, deren geplante Umgehungsstraße deutlich weniger kostet, wenn sie keine Brücke über die Hofheimer Nebenbahn bauen müssen. Eine ernste Krise braut sich zusammen.

Sie trifft eine Strecke, die nach wie vor Romantiker und Nostalgiker betören kann. Den Alltagsbetrieb übernehmen Schienenbusse, klassische Uerdinger, wie sie schon 1959 hier Einzug hielten. Mittlerweile sind die Fahrzeuge selbst ein Auslaufmodell, aber sie vermitteln Bundesbahn-Flair pur. Wen kümmert es da, dass man nun der Baureihe 796 begegnet, die mit ihrer Einmann-Bedienung eine Low-Budget-Besetzung erlaubt? Zumal sich noch mehr historische Anklänge finden. Telegrafmasten und -leitungen säumen die Gleise und Königsberg, der einzige Unterwegsbahnhof, bril-

liert mit einem beschaulich-verspielten Fachwerkbau. Eher sachlich-minimalistisch zeigen sich die übrigen Haltepunkte, unter anderem der Endbahnhof Hofheim. Wobei der aber mit einer fulminanten Zugabe aufwartet: Seit 1976 hat der engagierte Bahnhofsvorsteher Emil Lehmann rund um sein Domizil ein kleines Eisenbahnmuseum mit hübschen Exponaten aufgebaut. Wenn die Züge der Kursbuchstrecke 812 am Bahnsteig vorgefahren sind, stehen sie gleich neben einer Köf und einer Draisine. Wo hat man das sonst?

Der letzte Tag

Am 28. Juli 1995 sind die Ausstellungsstücke zwar umringt von Leuten, aber – man ahnt es – kaum beachtet. Die zahllosen Menschen, die zum letzten Betriebstag gekommen sind, interessieren sich vor allem für die Züge. Wo oft ein Solowagen genügte, reicht selbst die vierteilige Schienenbus-Garnitur kaum für den Andrang der Reisenden aus. Wie immer entwickeln sich im Angesicht eines bevorstehenden Betriebsendes lauter kleine, ganz individuelle Geschichten. Wie jene von der Mutter, die ihr Kind beflissen in den rappelvollen Zug schiebt, „damit Du nochmal mitgefahren bist“. Oder jene von dem freundlichen Mann, der mit einer wuchtigen Kuhglocke in der Hand zugestiegen ist, alle begrüßt und jede Abfahrt ausgiebig abläutet. Das Gebimmel kann man noch hunderte Meter entfernt hören.

Die Eisenbahnfreunde, die den Zug dekorierten, halten mit ihrer Meinung zum Geschehen keineswegs hinter den

Etwas kurios wirken die Röhren an der Schienenbusfront – aber das hat durchaus seinen Sinn

Haßbergen. Recht kurios wirkt die Schienenbusfront auf der Haßfurter Seite schon mit den kunstvoll um die Fenster drapierten Kunststoffröhren. Ergänzt werden sie durch das am Zug aufgehängte Spruchband „Ami-

go-Express“, mit dem auch Außenstehende schnell eins und eins zusammenzählen können. Kurz vorher fiel der damalige bayerische Ministerpräsident Max Streibl durch Kungelei mit Freunden („Amigos“) aus der Wirtschaft auf. Gleiches weisen die Bahnfans nun den örtlichen Verantwortlichen aus der Politik und dem Königsberger Unternehmen zu. Doch so sehr die Empörung am Schlußtag des Bahnbetriebs mitschwingt, die Entscheidung revidieren kann sie nicht.

Das alles liegt mittlerweile 30 Jahre zurück. Vieles beim „Hofheimerle“ hat sich seitdem verändert. Die meisten Gleise wurden abgebaut, Teile der Trasse dienen als Radweg. Immerhin blieben noch Bahngelände erhalten, darunter der Endbahnhof Hofheim samt Eisenbahnmuseum. Gleich einer gleisbestückten Insel liegt das Ensemble heute in den Haßbergen, trotzig erinnert es an die Schiene im Allgemeinen und die Nebenbahn aus Haßfurt im Besonderen. Ein Besuch des Museums ist nach Vereinbarung möglich (Tel. 09523/1305). Spätestens danach wünscht man sich den Eisenbahnbetrieb zurück, möglichst mit Schienenbus. Mit all dem Knattern und Schaukeln, mit dem er einst die Region erschloss. 