B 7539 E
ISSN 0720-051X

# Eisenbahn JOURNAL

6/1988
August

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

**Über 170 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe**
**Aktuelle und informative Vorbildberichte**

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

6/88

ISSN 0720-051X 14. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH i. Gr.
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt,
B. Ottersbach, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.
Modellaufnahmen:
Ing. H. Obermayer. P. Schiebel,
W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30
1988 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
Abonnement (1988): DM 104,50 (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
1988 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1988): DM 68,— (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!

# Aus dem Inhalt . . .


| | Seite |
|---|---|
| Neubauabschnitt Fulda – Würzburg fertiggestellt | 4 |
| Unser Wagenporträt (Reisezugwagen Bvmz 185 der DB) | 11 |
| Alte Lokomotiven finden neue Abnehmer (Die V 60 – ein Exportschlager der DB) | 15 |
| Nur eine Nebenbahn (Bischofsgrün im Fichtelgebirge) | 18 |
| »Verfolgte Wege« | 26 |
| Abschied von der Baureihe 221 – Das Ende einer Epoche | 30 |
| Der TGV Atlantique der SNCF | 38 |
| Ost-West-S-Bahn eröffnet | 42 |
| Die Bahn im Temporausch?! (Internationale Verkehrsausstellung in Hamburg) | 50 |
| Bücherecke | 54 |
| Mini-Markt | 56 |
| Unsere Fachhändler-Adressenseiten | 58 |
| 33 Der Reiz des Gewöhnlichen | 60 |
| Drehscheiben-Variationen | 67 |
| 34 Reichsbahn-Betrieb auf zwei Ebenen | 72 |
| Schieferverladung in Baugröße 0 | 78 |
| Bayerns Schönste – jetzt mit »S-Drive« | 80 |
| Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut (Hilfsgerätewagen auf der Basis eines Nml) | 82 |
| Schaufenster der Neuheiten | 86 |


**Zu unserem Titelbild:**
Zum Fahrplanwechsel am 29.05.1988 kam das erwartete "Aus" für die noch im Bestand der Deutschen Bundesbahn befindlichen Diesellokomotiven der Baureihe 221. Jetzt hofft man, für die abgestellten Fahrzeuge Käufer zu finden. Aus diesem Grund war die 221 133 im April und Mai dieses Jahres zu Testfahrten nach Griechenland geschickt worden; dort bestand großes Interesse an diesen Diesellokomotiven.
Am 17.08.1974 trafen sich die 221 133 und die 221 110 (vorne) in Lübeck Rbf. Zu diesem Zeitpunkt waren beide Lokomotiven beim Bw Lübeck beheimatet. Näheres erfahren Sie in unserem Artikel "Abschied von der Baureihe 221", der auf Seite 30 beginnt. **Foto: U. Geum**

# Neubauabschnitt Fulda – Würzburg fertiggestellt

**Bild 1:** Vier Züge in Parallelfahrt zwischen Mittelsinn und Burgsinn (v.l.n.r.): ein historischer Reisezug, geführt von der 50 622, ein Dieseltriebzug der Baureihe 601, daneben der ICE, und die 120 102 mit einem modernen Reisezug.
**Foto: A. Schöppner**

**Bild 2:** Am 29.05.1988 zieht die 120 133 den IC 581 "Veit Stoß". Die Aufnahme entstand vor dem Steinberg-Tunnel.
**Foto: A. Schöppner**

Es war schon immer etwas beschwerlich, mit und auf dem Schienenweg von der niedersächsischen Metropole Hannover in die alte fränkische Bischofsstadt Würzburg zu gelangen. Stets wurden den Bahnbauern durch die Topographie hohe Leistungen abverlangt, den Fahrgästen viel Geduld bei einer langen Reise.

Über ein Jahrhundert lang hat man zwar immer wieder versucht, die Nord-Süd-Strekke leistungsfähiger zu machen. In einigen Abschnitten ist dies auch gelungen. Bezogen auf die gesamte Distanz war es dann aber doch nur Stückwerk. Neue Perspektiven eröffnete erst die Verabschiedung des Ausbauprogramms für das Netz der Deutschen Bundesbahn, das 1970 vom Vorstand und vom Verwaltungsrat angestrebt worden war. Zu den vordringlichen Maßnahmen zählte die Konzeption einer neuen Nord-Süd-Verbindung, für die 1971 der erste Planungsauftrag erteilt wurde. Aus den ersten Überlegungen entstand das recht ehrgeizige Projekt einer Schnellbahn für Geschwindigkeiten bis 300 km/h. Eine Trasse mit Großprofil sollte auch für den Güterverkehr neue Möglichkeiten eröffnen, besonders für den schnellen Transport von Straßen-Nutzfahrzeugen in geschlossenen Eisenbahnwagen. Bereits 1975 ließ man dieses Projekt wieder fallen und begnügte sich mit einem erweiterten Regellichtraum.

Nach den erforderlichen Raumordnungsverfahren kam es am 16. Juli 1973 zur Genehmigung des ersten Abschnitts Hannover – Rethen (Leine), und am 26. August 1980 lag dann auch die Genehmigung für den letzten Abschnitt Kassel – Burgsinn vor. Langwierige Planfeststellungs- und Flurbereinigungsverfahren schlossen sich an, bevor in den einzelnen Abschnitten mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte.

Die gesamte Neubaustrecke von Hannover bis Würzburg hat eine Länge von 327 km. Im August 1973 erfolgte der Baubeginn für das 12 km lange und noch unproblematische Teilstück von Hannover nach Rethen (Leine), das im Frühjahr 1979 fertiggestellt wurde. Erst im Juli 1986 konnte dann der 26 km lange Abschnitt zwischen Burgsinn und der Überleitstelle Hohe Wart für den Versuchsbetrieb freigegeben werden. Auf dieser Strecke erreichte der ICE der DB am 17. November 1986 eine Geschwindigkeit von 345 km/h, die als Weltrekord für Schienenfahrzeuge mit Drehstrommotoren verbucht wurde. Zum Fahrplanwechsel am 29. Mai 1988 konnten nun zwei weitere Streckenabschnitte fertiggestellt werden. Dies sind die Teilstücke Edesheim – Nörten-Hardenberg mit 13 km und Fulda – Würzburg mit einer Länge von 94 km.

Besondere Bedeutung kommt dem Südabschnitt Fulda – Würzburg zu. Obwohl hier die Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h begrenzt wurde, verringert sich die Fahrzeit von 63 auf 39 Minuten, da die Neubautrasse 19 km kürzer als die alte DB-Strecke ist. Mit dem Bau der Schnellbahnstrecken ergab sich nun auch eine Änderung in der Tunnelstatistik und in der Rangordnung. Mehr als ein Drittel des Abschnittes Fulda – Würzburg ist untertunnelt. Insgesamt 19 Tunnelbauwerke waren hier erforderlich. Neuer Spitzenreiter im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn ist der Landrücken-Tunnel mit einer Länge von 10 780 m. Er ist damit gut zweieinhalbmal länger als die bisherige Nummer eins, der Kaiser-Wilhelm-Tunnel bei Cochem (Strecke Koblenz – Trier), der eine Länge von 4 200 m aufweist. Den fünften Platz belegt nun der 5 528 m lange Mühlberg-Tunnel, der bei Gemünden liegt, hinter dem Freudenstein-Tunnel der Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart mit 6 800 m, dem

**Bild 3:** So werden zukünftig lokbespannte Intercity-Züge aussehen: Lokomotiven der Baureihe 120.1 führen moderne Reisezugwagen im neuen Design der DB. **Foto: A. Schöppner**

**Bild 4:** Im Einmalberg-Tunnel wurden am 09.05.1987 Meßfahrten durchgeführt. Dabei raste der ICE mit einer Spitzengeschwindigkeit von bis zu 280 km/h an einem stehenden Güterzug vorbei. **Foto: K. Trabold**

**Bild 5:** Im Betriebsbahnhof Burgsinn steht am 29.09.1987 ein Profilmeßwagen, der von einer Diesellokomotive der Baureihe 211 geschleppt wird.
**Foto: K. Trabold**

**Bild 6:** Unser Fotograf hat hier die 211 244 mit einem Belastungswagen am Einmalberg-Tunnel im Bild festgehalten.
**Foto: K. Trabold**

**Bild 7 (unten):** Die 120 133 verläßt gerade mit einem Meßzug den Landrücken-Tunnel. Er ist mit 10 780 m nun der längste auf dem bundesdeutschen Schienennetz.
**Foto: K. Trabold**

Dietershan-Tunnel mit 7 375 m nördlich von Fulda und dem Mündener Tunnel mit 10 514 m nordöstlich von Kassel (die drei letztgenannten auf Streckenabschnitten, die noch nicht in Betrieb genommen sind).

Kurz vor dem Nordportal des Landrücken-Tunnels wird mit 386 m über NN der höchste Punkt der Neubaustrecke Hannover – Würzburg erreicht. Bis zum Südportal fällt die Trasse mit einer Neigung bis zu 12,5 ‰ wieder auf rund 275 m über NN ab. Neben den zahlreichen Tunnelbauten werden auch imposante Brücken den Reisenden beeindrucken. Allein zwischen Fulda und Würzburg wurden mit sechs Bauwerken, die jeweils länger als 700 m sind, verschiedene Täler und Flußläufe überbrückt. Das längste ist die Mainbrücke bei Veitshöchheim mit einer Gesamtlänge von 1 280 m und einer Mittelöffnung von 162 m Länge. Dieses Bauwerk wurde im Taktschiebeverfahren von einer Seite aus vorangetrieben. Die Betonierabschnitte, die im Wochentakt gefertigt wurden, hatten eine Länge bis zu 28,5 m. Die Brücke entstand in einer Bauzeit von 31 Monaten bei einem Kostenaufwand von ca. 40 Mio. DM.

Eine besondere Bauleistung verkörpert auch die knapp 800 m lange Mainbrücke bei Gemünden, die als weitestgespannte Spannbeton-Eisenbahnbrücke gilt und ein 135 m langes Mittelstück aufweist. Das Bauwerk, das sich harmonisch in das Maintal einfügt, wurde in 30 Monaten errichtet. Die Baukosten betrugen 27,2 Mio. DM. Der bereits erwähnte Landrücken-Tunnel entstand in einer knapp vierjährigen Bauzeit; die Rohbaukosten beliefen sich auf 335 Mio. DM.

Im Südabschnitt der Neubaustrecke Hannover – Würzburg werden die IC- und EC-Züge auf der neuen Trasse nun schneller ihr Ziel erreichen. Geschwindigkeiten über 200 km/h und weitere Fahrzeitverkürzungen werden zunächst aber noch nicht realisiert werden können. Die Deutsche Bundesbahn wird noch einige Zeit mit dem vorhandenen Fahrzeugpark auskommen müssen. Einige der erforderlichen druckdichten Lokomotiven und Wagen für die tunnelreichen Strecken sind vorhanden, weitere derzeit aber erst im Bau. Ob bis zur endgültigen Fertigstellung der Neubaustrecken, die für die Jahre 1990/91 vorgesehen ist, eine ausreichende Anzahl von Fahrzeugen für den angestrebten Schnellverkehr zur Verfügung stehen wird, darf aufgrund des augenblicklichen Standes bezweifelt werden. Die paar Triebköpfe des ICE, die sich derzeit im Bau befinden und eine noch nicht genau fixierte Zahl von Mittelwagen werden sicher nicht ausreichen. **HO**

## Bahnhofsfest in Würzburg

Am Wochenende 28./29.05.1988 wurde die Eröffnung der Neubaustrecke Würzburg – Fulda in Würzburg mit einem großen Bahnhofsfest gefeiert. Die Deutsche Bundesbahn hatte keine Mühe gescheut, um ein attraktives Programm zu gestalten.

- Zwischen Würzburg und Fulda pendelte der IC-Experimental und ein mit einer Serienlokomotive der Baureihe 120.1 bespannter Intercity. Sie fuhren im Stundentakt von Würzburg über die Neubaustrecke nach Fulda.

**Bild 8 und 9:** Bei den Elektrifizierungsarbeiten auf der NBS kamen neben den DB-Turmtriebwagen der Baureihen 701/702 auch Fahrzeuge privater Firmen zum Einsatz. Beide Aufnahmen entstanden im November 1986 in der Nähe von Burgsinn. **Fotos: A. Ritz**

● Zwischen Würzburg und Rottendorf war die 50 622 mit einem aus vierachsigen Umbauwagen gebildeten Sonderzug unermüdlich im Einsatz.

"Panoramafahrten" mit dem "Gläsernen Zug" 491 001 wurden auf der Strecke von Würzburg durch das Maintal nach Gemünden (Main) angeboten (nur am 29.05.88).

● Im Bahnbetriebswerk Würzburg 1 gab es eine große Triebfahrzeugausstellung.

● Auf einer Fahrzeugschau konnten alte und neue Eisenbahnfahrzeuge auch innen besichtigt werden.

● Eine Ausstellung informierte über die Neubaustrecke und und und ...

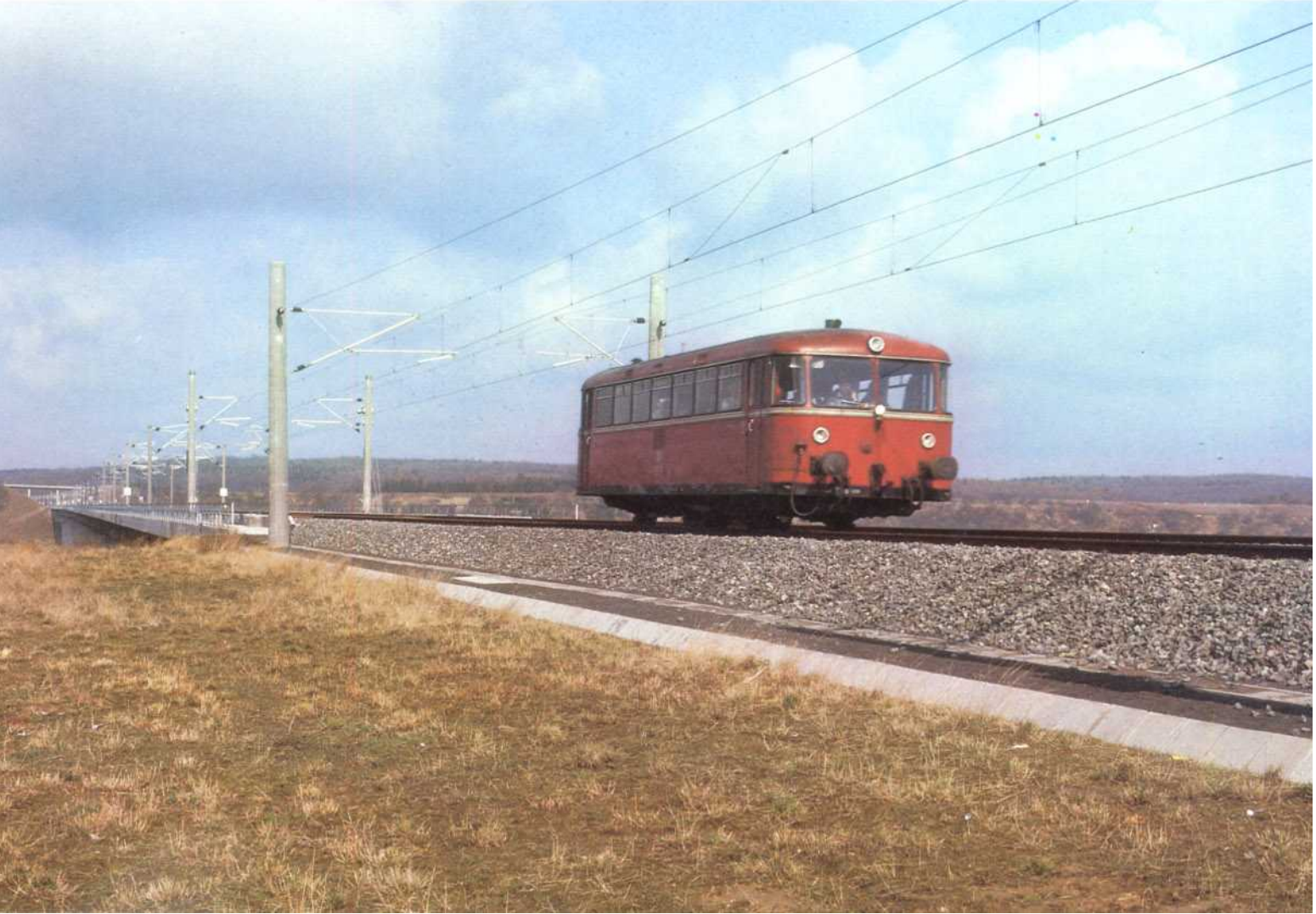
Bereits am 27.05.1988 wurde die Strecke vom Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke für den Verkehr freigegeben. Die offizielle Streckeneröffnung fand vor dem Fuldaer Bahnhof statt. Nach den Festreden fuhr die Prominenz im IC-Experimental und einem

**Bild 10:** Seit dem 29.05.1988 benützen die Intercity-Züge zwischen Würzburg und Fulda die Neubaustrecke. Der IC 682 "Albrecht Dürer", gezogen von der 120 131, überquert gerade die Leinachtalbrücke bei Zeilingen.
**Foto: A. Schöppner**

**Bild 11:** Beim Betriebsbahnhof Burgsinn schleppt die 211 324 einen mit der 103 003 und der 120 001 bespannten Meßzug über einen kurzen stromlosen Abschnitt (04.10.1987).
**Foto: K. Trabold**

**Bild 12:** Um die Auswirkungen bei Begegnungen schnell fahrender ICE (sie verkehren voraussichtlich ab 1991) mit Güterzügen zu untersuchen, fanden auf der NBS Meßfahrten statt. Am 09.05.1987 überquert die 151 099 mit einem "Testgüterzug" die Sinntalbrücke. **Foto: K. Trabold**

**Bild 13:** Bei einer Schulungsfahrt für Lokführer ist ein Triebwagen der Baureihe 798 am 24.03.1988 bei der Bertelsgrabenbrücke eingesetzt. **Foto: K. Trabold**



mit der 120 102 bespannten Intercity nach Würzburg. Die beiden Züge erreichten bei der Parallelfahrt auf der Neubaustrecke eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Im Abschnitt zwischen Mittelsinn und Burgsinn, wo die alte Bahnlinie Fulda – Würzburg unmittelbar neben der Neubaustrecke verläuft, verringerten die Lokomotivführer die Geschwindigkeit auf 40 km/h.

Die beiden modernen wurden hier auf der alten Bahnlinie von zwei historischen Zügen begleitet – einem mit der Dampflokomotive 50 622 bespannten Reisezug sowie einem Triebzug der Baureihe 601. Die vier rollten auf dem von Schaulustigen und Presseleuten gesäumten Streckenabschnitt mit gleicher Geschwindigkeit einträchtig nebeneinander her. Ab Burgsinn beschleunigten die Prominentengefährte ihre "Jungfernfahrt" dann wieder auf 200 km/h und erreichten um 12.58 Uhr Würzburg. Dann folgte ein weiterer Festakt. Die Organisatoren hatten sich redlich bemüht, den passenden Rahmen dafür zu finden. Nicht "Open-air" wie in Fulda und nicht in der prunkvollen ehemaligen Residenz der Fürstbischöfe oder auf der Feste Marienberg, sondern im frisch gestrichenen Ellokschuppen des Bw Würzburg 1 wurde weitergefeiert und die "Zukunft der Bahn begossen". Der ICE fuhr übrigens direkt in die Halle hinein. Den durchaus ungewöhnlichen Service quittierte dankbar und voll des Lobes Dr. Karl Hillermaier, Stellvertreter des Bayerischen Ministerpräsidenten und Staatsminister für Arbeit und Sozialordnung, mit der Bemerkung: "Noch nie bin ich bis vor das Rednerpult gefahren worden". Vom Fuldaer Bahnhofsvorplatz in den Würzburger Lokschuppen in weniger als 60 Minuten! Diese Eröffnungsfeier darf getrost als "Fest der kurzen Wege" bezeichnet werden.

Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans begann dann zwei Tage später der Alltag auf der Neubaustrecke einzukehren. Als erster planmäßiger Zug, der zwischen Würzburg und Fulda die neue Bahnlinie benutzte, verließ am 29.05.1988 um 9.17 Uhr der IC 686 "Herrenchiemsee" den Würzburger Hauptbahnhof (Zuglok war die 120 124), und um 10.42 Uhr traf die 120 133 mit dem IC 581 "Veit Stoß" – dem ersten in Richtung Süden über die Neubaustrecke Würzburg – Fulda verkehrenden planmäßigen Zug – in Würzburg ein. **AR**

**Bild 14 (oben):** Eine große Fahrzeugparade präsentierte die DB beim Bahnhofsfest am 28./29.05.1988 im Bahnbetriebswerk 1. Zu sehen waren (v.l.n.r.): 120 131, E 44 001, 120 003, 103 002, 194 192 und E 94 279. **Foto: A. Schöppner**

**Bild 15:** Diese Museumsfahrzeuge konnten bewundert werden (v.l.n.r.): E 19 01, 01 111, 18 505, und 38 2383. **Foto: A. Schöppner**

**Bild 16:** Für Dampflok-Fans verkehrte ein von der 50 622 geführter Sonderzug. Die Aufnahme zeigt den aus vierachsigen Umbauwagen gebildeten Zug bei Gemünden. **Foto: A. Schöppner**