B 7539 E
ISSN 0720-051X

# Eisenbahn JOURNAL

8/1990
August

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,—

8/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 11,50 öS 89,–
sfr 11,50

Verlag und Redaktion
**Hermann Merker Verlag GmbH**
**Rudolf-Diesel-Ring 5**
**D-8080 Fürstenfeldbruck**
**Telefon (08141) 5048/49**
**Telefax (08141) 44689**
Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Werbeberatung: Siegfried Säurle
Layout und Graphik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpfennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter, O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann, J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori, H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, W. Kosak, J.-P. Laurent, Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,–
(Ausland + DM 20,– Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,– Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,–
(Ausland + 12,– Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + 3,–, Ausland + 6,– Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,– Portoanteil)

Postgirokonto 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 Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. 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! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)

# Editorial

## Liebe Leser!

Das Drucken einer Zeitschrift wie beispielsweise des Eisenbahn-Journals ist ein hochtechnisierter, interessanter, für Außenstehende jedoch nicht gerade leicht zu durchschauender Prozeß. Nach einem ausgeklügelten System müssen die 40 Seiten pro Druckbogen so montiert werden, daß später nach dem Aufeinanderlegen, Falten und Schneiden alles in der richtigen Reihenfolge erscheint. "Sonderwünsche" wie unsere Ausklapperseiten können zwar berücksichtigt werden, erfordern aber zusätzliche Arbeitsgänge, die wiederum in das Herstellungs-Puzzle eingepaßt werden müssen.
Die zusätzlichen Kosten für jene Seiten (mit Poster und/oder Zeichnungen belegt) haben sich in letzter Zeit in einem Maße summiert, das uns zum Umdenken zwang, wollten wir den Heftpreis nicht erhöhen. Wir haben uns also etwas einfallen lassen, das hoffentlich Ihre Zustimmung findet: Die Doppelseite "unter" den – zum Sammeln auf extrastarkem Papier gedruckten – Typenblättern ist für das Poster und, je nach Bedarf, für verschiedene Zeichnungen reserviert. Diese Anordnung irritiert u.U. beim ersten Durchblättern, ist jedoch im Interesse derer, die z.B. die Lokschuppen-Zeichnungen ebenfalls gesondert ablegen. Nach Entfernung der Typenblätter kann die Zeichnungs- oder Posterseite dann nämlich recht einfach herausgenommen werden. Wer die Typenblätter separat aufhebt, dem bleibt in der Heftmitte ein ausgesucht schönes, doppelseitiges Foto. Wie wir meinen, ein gutes Angebot.
Ansonsten finden Sie in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals wieder eine Fülle historischer wie hochaktueller Themen. Besonders herausragend ist derzeit natürlich, was sich auf dem Bahnsektor in Sachen deutsch-deutsche Annäherung tut. Vielleicht war sogar dieser oder jener bei einem der angesprochenen Ereignisse dabei. Behalten Sie das gut in Erinnerung. Es wird nicht lange dauern, bis beispielsweise die InterCity-Verbindungen in den Osten selbstverständliche Normalität geworden sind.

**Ihre Redaktion**

# Inhalt

**Zu unserem Titelbild:**

Die preußische G 8¹ – ein etwas lahmes "Arbeitspferd", so lautet die Überschrift des Beitrags über die Lokomotiven der Baureihe 55[25], der auf Seite 4 beginnt. Das Titelbild zeigt die 055 528 und wurde am 23. September 1969 im Bw Dillenburg aufgenommen. **Foto: U. Geum**

**Zu unserem Poster (Seite 50/55):**

Zu den letzten betriebsfähigen G 8¹ bei der Deutschen Bundesbahn zählte die zuletzt beim Bw Gremberg beheimatete 055 538. Udo Geum hat sie dort im August 1972 im Bild festgehalten.

**Die preußische G 8¹** 4
Ein etwas lahmes "Arbeitspferd"

**"Bahn frei" für die neueste Lufthansa-Verbindung** 12

**25 Jahre GES** 18
Ein Jubiläum aktiver Eisenbahnfreunde

**Die Post fährt mit der Bahn** 22
Teil 3

**Die neue Normalität** 28
InterRegio und InterCity jetzt in die DDR

**Ein seltenes Ereignis** 31
InterCity-Taufe in Leipzig

**IC "Johann Sebastian Bach"** 32
Eröffnungsfahrt Frankfurt/M – Leipzig

**Lokwerkstatt Zittau-Pethau** 34

**Bahn-Post** 38

**Sicherheit durch Licht** 40
Lichtwellenleiter-Komponenten

**Bücherecke** 42

**Bahn-Notizen** 43

**CityBahn an der Saar** 46

**Rundlokschuppen im Königreich Preußen** 49

**Poster** 50

Th. Küstner

## Erweitert

Immer dringender werden angesichts der wachsenden Umweltprobleme das Aufgeben einseitigen Konkurrenzdenkens und ein gemeinsames Handeln der Verkehrsträger Luft und Schiene. Der schon vor acht Jahren eingeschlagene Weg, Kurzstreckenflüge sozusagen auf die Schiene zu verlegen, ist mit dem jüngsten Fahrplanwechsel weiter beschritten worden. Auf Seite 12 können Sie einsteigen – in den neuen "Lufthansa - Airport - Express" Stuttgart Hbf – Frankfurt Flughafen.

## Verwirklicht

Lange wird es nicht dauern, bis das, was uns heute noch sechs Seiten wert ist für Bilder und Berichte von den besonderen Neuerungen im Bahnverkehr, zum Alltäglichen und Selbstverständlichen gehört. Vielleicht ist es aber gerade deshalb so wichtig, den Beginn des InterCity- und InterRegioverkehrs in die DDR bleibend zu würdigen. Gehen Sie mit uns auf Premierenfahrt – ab Seite 28.

M. Krolop

## Zurückgekehrt

"In Vaters Fußstapfen" sind sicherlich schon viele Modellbahner getreten. Vielleicht sogar, wie der Autor, erst nach einigen Jahren freiwilliger oder nicht ganz freiwilliger Pause.
Wie vielen aber gelingt eine so ansprechende Wiederbelebung ihrer Träume in der Baugröße N wie unserem Leser Werner Kruse? Urteilen Sie selbst – ab Seite 68.

## Fortgesetzt

Über Jahre hinaus beschäftigt sein wird unser Leser Wolfgang Müller mit seinem Projekt einer ca. 80 Meter langen Modulanlage "Lyon – Marseille". Nachdem wir in der Ausgabe 7/1990 bereits das erste Teilstück vorgestellt haben, geht es schon in diesem Journal mit dem zweiten Modul weiter. Diesen Beitrag in Ruhe durchzugehen, lohnt sich, auch wenn Sie nicht ähnlich Gigantisches vorhaben. Also auf nach Frankreich – ab Seite 74.

W. Kruse

W. Müller


**Typenblatt: preuß. T 5²** 51
**Typenblatt: preuß. G 8¹** 53
**Mini-Markt** 57
**Fachhändler-Adressenseiten** 60
**Mit der Modellbahn durchs Lahntal** 62
5 **In Vaters Fußstapfen** 68
**Meine Dioramen im Gesamtkonzept** 71
**Irgendwo an der Hauptbahnlinie Lyon - Marseille** 74
**Entlang des Weges**
Ausschnitt aus einer H0-Anlage 80
6 **Nicht von Pappe** 82
**Wahrlich wie ein Blitz**
Roco-Gleisbauwettbewerb 83
**Tips und Tricks**
Ein ganz spezielles Ladegut 85
Traktoren als Ladegut 86
Auch Schienenfahrzeuge fahren Bahn 86
**Der Bahnhof Monheim im Modell** Teil 3 88
**Schaufenster der Neuheiten** 92
**AUTO-BAHN** 96
**Sonderfahrten und Veranstaltungen** 102

***Bild 1:*** *Die beim Bw Neuss beheimatete 55 2988 wurde am 21. 10. 1968 in ihrem Heimat-Bw im Bild festgehalten. Auch gut zehn Monate nach Inkrafttreten des Umzeichnungsplans für die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn trägt sie noch ihre alte Betriebsnummer.* ***Foto: U. Budde***

***Bild 2 (rechte Seite oben):*** *Die 055 538 ergänzt im August 1972 im Bw Gremberg ihren Kohlenvorrat.* ***Foto: U. Geum***

***Bild 3 (rechte Seite unten):*** *Mit mehreren zweiachsigen offenen Seitenentladewagen hat die 055 848 im Juli 1969 von Troisdorf kommend den Bahnhof Siegburg erreicht.* ***Foto: H. Dahlhaus***

## Die preußische G 8¹

# Ein etwas lahmes »Arbeitspferd«

Als man zu Beginn der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts bei verschiedenen Länderbahnen daran ging, neue und stärkere Lokomotiven für den Güterzugdienst zu beschaffen, entschied man sich in Preußen zunächst für 1'C-Güterzugmaschinen (spätere Gattung G 5 und ihre Spielarten) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h (Treibraddurchmesser: 1350 mm). Damit wäre man zu jener Zeit sicherlich gut ausgekommen, nicht aber mit der Leistung der 1'C-Lokomotiven und ihrer zu geringen Reibungslast.

Schon ein Jahr nach der Indienststellung der ersten Maschinen der Gattung G 5 lieferte Vulcan 1893 die ersten preußischen Vierkuppler der Gattung G 7¹ (Achsfolge D). Diese Naßdampfmaschinen mit einem Treibraddurchmesser von 1250 mm waren aber nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Die G 7² mit Verbundtriebwerk brachte es gar nur noch auf 45 km/h, hatte aber immerhin schon eine indizierte Leistung von knapp 800 PSi.

Noch während der Serienfertigung der in großen Stückzahlen bestellten Gattungen G 7¹ und G 7² entstanden im Jahre 1902 bei Borsig die ersten Heißdampf-Güterzuglokomotiven der neuen Gattung G 8. Die Maschinen erhielten zwar wieder größere Treibräder mit einem Durchmesser von 1350 mm, waren aber dennoch nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h abgenommen worden. Als Weiterentwicklung schuf Schichau 1912 die Gattung G 8¹ mit demselben Treibraddurchmesser und einer auf 1260 PSi gesteigerten Leistung. Die Konstruktion galt als gelungen, obwohl auch bei der G 8¹ die Höchstgeschwindigkeit mit 55 km/h recht bescheiden war.

In 13 Lokomotivfabriken entstanden bis 1921 fast 4000 Maschinen, die von den Preußischen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Allein 961 Stück davon lieferte Hanomag in Hannover. Mehr als 1000 baugleiche Fahrzeuge bestellten andere, meist ausländische Bahnverwaltungen.

Über 1800 preußische Maschinen der Gattung G 8¹ mußten 1919 als Kriegsverluste oder Reparationsabgaben aus dem Bestand gestrichen werden. In den endgültigen Nummernplan von 1925 übernahm die Deutsche Reichsbahn nur noch 3122 preußische Lokomotiven mit den Betriebsnummern 55 2501 bis 5622. Hinzu kamen noch zwölf Fahrzeuge aus Mecklenburg, die als 55 5801 bis 5810 und 55 5851 und 5852 eingereiht wurden.

Bereits zu dieser Zeit zeigte sich, daß diese einst so gepriesenen "Arbeitspferde" etwas lahm waren. Mit ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit hielten sie den Verkehr auf den Hauptstrecken auf, und mit einer Achslast von mehr als 17 t waren sie für einen Einsatz auf Nebenbahnen zu schwer. Als sich dann zu Beginn der dreißiger Jahre ein Überbestand an Güterzuglokomotiven ergab, sollten aufgrund einer Verfügung der Hauptverwaltung auch alle Maschinen der Gattung G 8¹ ausgemustert und verschrottet werden. Die sich ausweitende Wirtschaftskrise vereitelte jedoch das Vorhaben. Die Schrottpreise waren so stark gesunken, daß sich für die abgestellten Lokomotiven kaum interessierte Schrotthändler fanden. Lediglich ein Teil der Fahrzeuge schied aus dem Betriebsdienst aus; den anderen blieb als Betätigungsfeld meist nur noch der schwere Verschiebedienst.

### Ausweg Laufachse

Um die Lokomotiven doch noch universeller verwenden zu können, empfahl das Reichsbahn-Zentralamt den Umbau einer größeren Anzahl von Maschinen der Gattung G 8¹, die eine vordere Laufachse erhalten und für eine höhere Geschwindigkeit zugelassen werden

055 538-3

St
055 848-6

***Bild 6:*** *Mit Volldampf nach Lohmar! Die 055 538 hat mit dem Güterzug nach Lohmar am 20.11.1971 Ausfahrt aus Siegburg erhalten.* ***Foto: M. Dahlhaus***

***Bild 4:*** *Nach Rückkehr ins Bw Gremberg wurde die 055 538 zuerst bekohlt. Jetzt folgt das Löscheziehen und anschließend das Ausschlacken (August 1972).* ***Foto: U. Geum***

sollten. Der Umbau der ersten zehn Fahrzeuge erfolgte noch im Jahre 1934 bei Borsig in Berlin. Weitere 681 Maschinen wurden bis 1941 nach den Zeichnungen von Borsig in den Ausbesserungswerken Darmstadt, Gleiwitz, Kaiserslautern, Lingen, Schneidemühl und Schwerte umgebaut. Nach dem Einbau der Laufachse, mit einem Spiel von 100 mm nach jeder Seite, konnte die Höchstgeschwindigkeit vorwärts auf 70 km/h angehoben werden. Jetzt waren die Lokomotiven durchaus auch im Personenzugdienst verwendbar, aufgrund der günstigeren Lastverteilung sogar auf Nebenstrecken. Zur Unterscheidung von der Ursprungsbauart erhielten sie die Baureihenbezeichnung $56^{2\text{-}8}$ und die Betriebsnummern 56 201 bis 891.

Im Jahre 1935 gab es bei der Baureihe $55^{25\text{-}56}$ noch einen späten Zuwachs. Von den Saarbahnen gelangen 43 Lokomotiven (darunter auch die Bahnnummer 5158 der ehemaligen Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen) in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Im Nummernplan wurden die Loks mit den Betriebsnummern 55 5623 bis 5665 berücksichtigt. Trotz dieses Zugangs dezimierten weitere Ausmusterungen und die Verluste im Zweiten Weltkrieg den G $8^{1}$-Bestand bis zum Sommer 1945 beträchtlich.

Viele der noch vorhandenen, aber stark beschädigten Fahrzeuge wurden nicht mehr instandgesetzt, und so verblieben der Deutschen Bundesbahn 1950 nur noch 852 Lokomotiven der Gattung G $8^{1}$, die Maschinen mit Laufachse mitgerechnet. Von Jahr zu Jahr schrumpfte der Bestand weiter, und die Liste der z-gestellten Lokomotiven wurde länger. Ende 1964 verfügte die Bundesbahn nur noch über 247 Maschinen der Baureihe $55^{25\text{-}56}$, von denen auch schon wieder 20 Stück zur Ausmusterung vorgesehen waren. Von der Baureihe $56^{2\text{-}8}$ waren lediglich noch 35 Fahrzeuge betriebsfähig, 14 weitere z-gestellt.

Eine Aufstellung zum Geschäftsbericht der OBL Süd vom 1. Juli 1966 weist noch 166 Lokomotiven der Baureihe $55^{25\text{-}56}$ aus, 21 im Bereich der OBL Süd und 145 in den Direktionsbezirken der OBL West. Von der Reihe $56^{2\text{-}8}$ waren bei der OBL Süd sieben Stück und bei der OBL West

***Bild 5 (linke Seite unten):*** *Ebenfalls im Bw Gremberg entstand dieses Foto mit der 55 5628 (20.4.1968).* ***Foto: B. von Mitzlaff***

***Bild 7:*** *Im Rangierdienst waren in den sechziger Jahren die preußischen G $8^{1}$ der Deutschen Bundesbahn wie hier am 6.5.1967 die 55 3964 des Bw Rheydt noch vielerorts anzutreffen.* ***Foto: P. Scheffler***

**Bild 8:** *Im Jahre 1956 begleitete der Werkfotograf von MAN einen der fabrikneuen Elektrotriebzüge der Baueihe ET 30 auf eine Probefahrt. Bei einer Fotoserie im Bahnhof Neuoffingen kam bei einer Aufnahme zufällig die 56 305 (Bw Nördlingen) mit aufs Bild, die soeben mit einem Güterzug aus Donauwörth in Neuoffingen eingetroffen ist.* ***Werkfoto MAN***

**Bild 9:** *Die 56 274 hat einen Güterzug nach Weilmünster (Oberlahnkreis) gebracht (Strecke Weilburg – Grävenwiesbach). Bis zur Rückfahrt ist noch ein wenig Zeit (aufgenommen 1965).* ***Foto: E. Haldenwang***

noch zwei Stück registriert. Nur noch drei dieser Maschinen befanden sich im Einsatzbestand. Zu den letzten aktiven Maschinen mit Laufachse gehörten die 56 635 und die 56 492 in Friedberg sowie die 56 241 und 799 in Hohenbudberg. Die 56 241 war sogar noch zur Umzeichnung in 056 241 vorgesehen, was dann aber doch nicht mehr vollzogen wurde. Noch im August 1965 hatte die 56 799 im AW Göttingen eine Untersuchung der Schadgruppe L 2 erhalten. Mit einem Neuanstrich präsentierte sich die 56 492 im Sommer 1965 im Bw Hanau.

Einige Jahre länger hielten sich die Lokomotiven der Baureihe 55[25-56]. Nachdem 1967 insgesamt 38 Fahrzeuge ausgemustert wurden, waren in der amtlichen Bestandsliste zu Beginn des Jahres 1968 noch 92 Maschinen ausgewiesen, für die sich folgende Beheimatung ergab:

| | |
|---|---|
| Bw Aachen | 12 Stück |
| Bw Dortmund Rbf | 3 Stück |
| Bw Gießen | 8 Stück |
| Bw Gremberg | 22 Stück |
| Bw Neuss | 6 Stück |
| Bw Hohenbudberg | 10 Stück |
| Bw Nürnberg Rbf | 1 Stück |
| Bw Wanne-Eickel | 3 Stück |
| Bw Wedau | 15 Stück |

***Bild 10:*** *Zu den letzten Vertreterinnen der Gattung G 8¹ mit Laufachse bei der Deutschen Bundesbahn zählte die beim Bw Friedberg beheimatete 56 635 (Sommer 1966).* ***Foto: H. Obermayer***

***Bild 11:*** *Rückansicht der 055 538, fotografiert am 25.8.1972 in Gremberg. Bald darauf wurde diese G 8¹ ausgemustert.* ***Foto: U. Geum***

***Bild 12:*** *Ein seltener Anblick: Die 55 5039 des Bw Duisburg-Wedau war im Juni 1962 mit einem Tender der preußischen Bauart 2'2' T 21,5 gekuppelt.* ***Foto: K.-H. Bebensee***
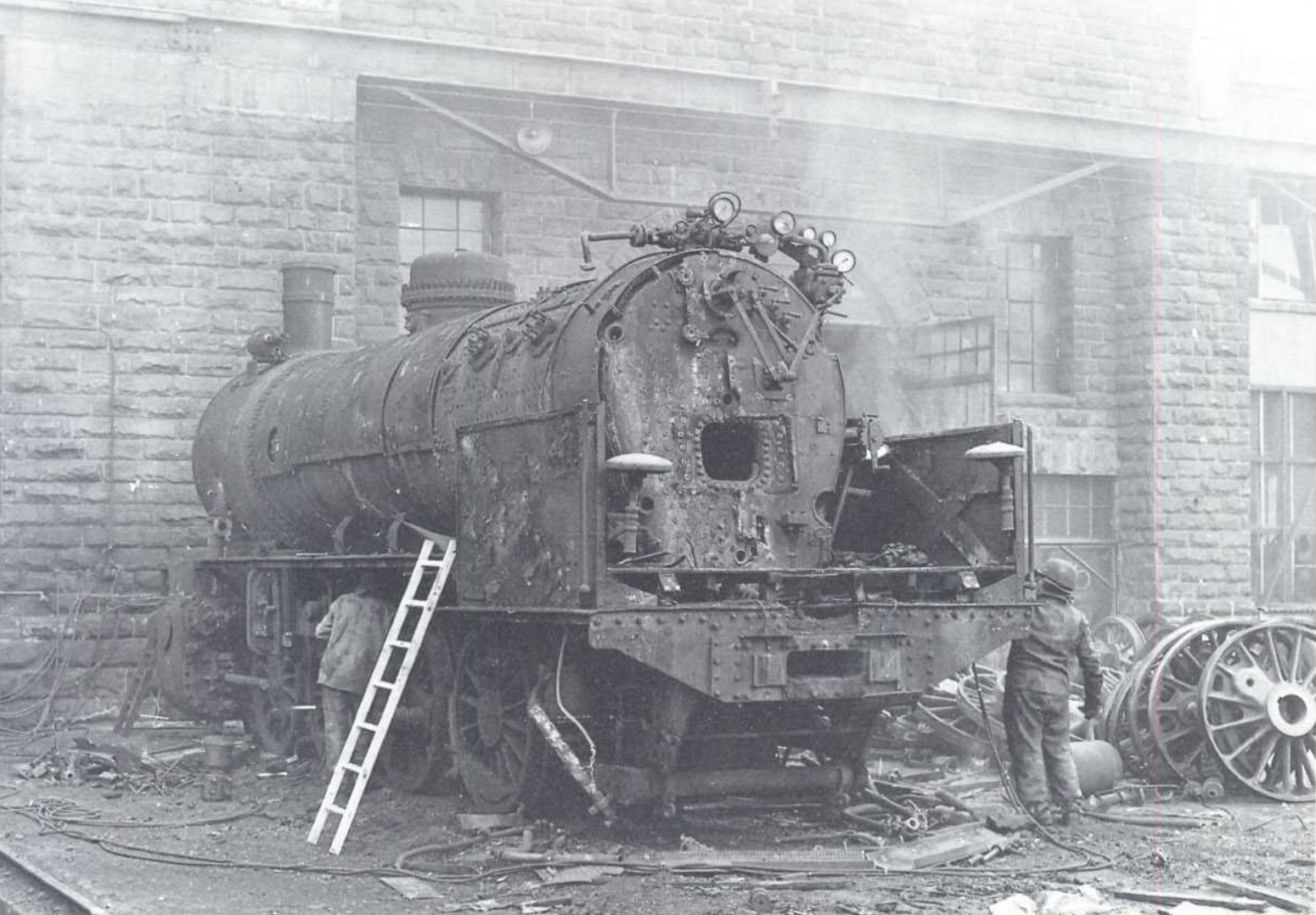
***Bild 13:*** *Beim Verschrotten der 55 5096 im AW Trier entstand am 16. Mai 1967 diese Aufnahme.* ***Foto: Dr. Fiegenbaum***