B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

1/1991
Januar

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--

IMPRESSUM

ISSN 0720-051X **17. Jahrgang**

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 Bergmann Hermann Merker Horst Obermayer Andreas Ritz Dieter Schubert Peter Wieland
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, K. Bochmann, O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, 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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 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 + DM 12,-- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,--, Ausland + DM 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)

Gebirgstauglich

Es darf behauptet werden, daß die Industrie der ehemaligen DDR nicht durchweg dem negativen Bild entsprach, das man sich gemeinhin von ihr macht. Die Lokomotivbauer jedenfalls haben Produkte vorzuweisen, die sich äußerst werbewirksam sogar auf schwierigen Schweizer Steilstrecken bewähren. Lesen Sie, wie der "Trabi" und der "Wartburg" zur SOB kamen – ab Seite 10.

Inhalt

Zu unserem Titelbild:

Die 051 575 muß schwer arbeiten, um den Militärzug aus Nürnberg die Etzelwanger Steige bergan zu bringen. Gleich hat sie es aber geschafft und wird im Bahnhof Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) eintreffen. Die Szene hat Udo Geum am 1. Dezember 1973 mit der Kamera festgehalten.

Zu unserem Poster (S. 50/55)

Mit dem Zug Nr. 14 287 war die 99 1585 der Preßnitztalbahn am 12. Februar 1984 bei Streckewalde unterwegs. Kurz darauf wurde die Stillegung der Strecke eingeleitet. Ihren Wiederaufbau betreibt jetzt eine neugegründete Interessengemeinschaft. Lesen Sie dazu den Beitrag auf den Seiten 23 bis 25. **Foto: Peter Kaufmann**

Die Baureihe V 100[10]
Vorbild und Modell 4

Steile Karriere
DR-Lokomotiven bei DB und SOB 10

Preußen-Report
Die Gattung S 7 (Teil 2) 16

Dampf im Preßnitztal
Aufruf zum Wiederaufbau 23

Einst ein Star:
Der Henschel-Wegmann-Zug 26
Das Modell in N 30

Bücherecke 31

Neues Nahverkehrskonzept im Donautal 32

Bahn-Notizen 34

Zweite Luft für die 221 38

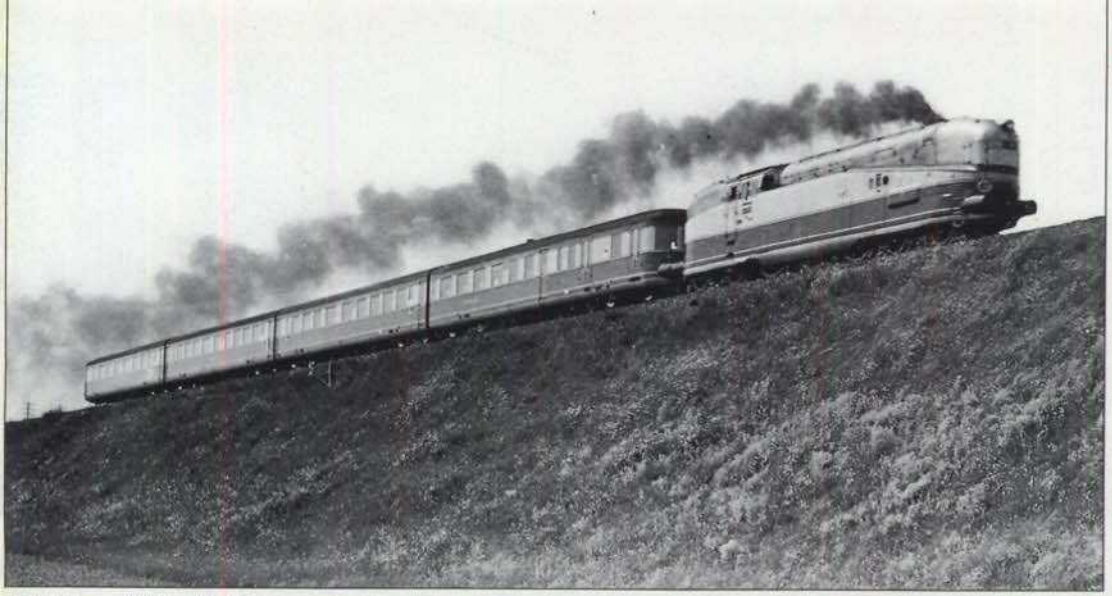
Ein neues Modell der 221 in Größe H0 42

Deutscher Staatsbahnwagenverband (Teil 7) 44

Poster 50

Typenblatt: württ. T 4 51
Typenblatt: württ. ADh 53

Fachhändler-Adressenseiten 58



C. Bellingrodt (Slg. Dr. Scheingraber)

Gekontert

Als Anfang 1933 ein neuer dieselelektrischer Schnelltriebwagen unter dem Namen "Fliegender Hamburger" Furore machte, sah sich die Dampflok-Industrie zum Handeln gezwungen. Mit einem dampflokbespannten Pendant sollte der Konkurrenz Paroli geboten und der hochwertige Fernschnellzugverkehr in der Hand behalten werden. Ergebnis der beschleunigten Aktivitäten war der Henschel-Wegmann-Zug. Über seine Entstehungsgeschichte und über das jetzt im Fachhandel erhältliche Arnold-Modell berichten wir in dieser Ausgabe – ab Seite 26.

B. Studer

Betriebsam

Wenig Platz und viel Phantasie sind die Grundlagen der Anlage, die wir diesmal im Rahmen des 3. Internationalen Modellbauwettbewerbs des Eisenbahn-Journals vorstellen. Ganz bewußt vom Erbauer als Gegengewicht zum überwältigenden Bayern-Angebot auf dem Länderbahnsektor gewählt ist das Thema. Erleben Sie ein Stück "Preußen – 87 mal kleiner" – ab Seite 60.

H. Woldt

12 **Preußen 87x kleiner** 60

Viel Bahn auf wenig Raum
Roco-Gleisbauwettbewerb 64

Die Station "Rieder"
Kit-bashing aus Pola-Bausätzen 66

Postwagen im Modell 70

Ein typischer Privatbahn-Endbahnhof 72

Reichsbahnwagen – selbstgebaut 76

Tips und Tricks
Ein Baum mit metallischer Krone 82
Superungs-Vorschlag 83
Schrott-Transport 84

Schwarz oder blank?
Die "Beine" unserer Lieblinge 85

Diorama "Tankstelle" 86

Die V 140 001 als H0-Modell 88

Schaufenster der Neuheiten 92

AUTO-BAHN 96

Mini-Markt 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Problemlos

Einfacher, als es sich beschreiben läßt, ist der Umbau eines handelsüblichen Bahnhofs-Bausatzes in ein individuelles Gebäude, das noch dazu ein reales Vorbild hat. Wer also statt des vom Hersteller angebotenen "Rothhausen" lieber die Agentur "Rieder" oder die Station "Lauterbach" auf seiner Anlage erstehen lassen möchte, sollte unsere Umbautips nutzen – ab Seite 66.

K. Heidbreder

Bild 1: *157 Lokomotiven der Baureihe 211 zählten am 30. Juni 1990 zum Einsatzbestand der Deutschen Bundesbahn. Das Foto der 211 195 entstand am 28. September 1990 bei Hainstadt (Baden) an der Nebenbahn von Miltenberg nach Seckach.* ***Foto: Th. Küstner***

Die Baureihe V 100[10]

Vorbild und Modell

Schon Anfang der fünfziger Jahre, als die Serienfertigung neuer Dampflokomotiven für die Deutsche Bundesbahn noch auf vollen Touren lief, war die Entscheidung für den Wandel in der Struktur der Zugförderung gefallen. Mit modernen Diesellokomotiven sollte der zukünftige Bahnbetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken wirtschaftlicher abgewickelt werden. Neben einer Verringerung des Aufwandes für die Unterhaltung der Fahrzeuge sollten auch die Personalkosten gesenkt werden. Ein Typenprogramm, das bereits Ende 1954 erarbeitet worden war, sah den Bau von zunächst fünf verschiedenen Bauarten vor. Darin enthalten war auch eine Nebenbahn-Diesellokomotive, von der man sich besondere Rationalisierungsgewinne versprach. Gefordert war eine einmotorige, dieselhydraulische, vierachsige Drehgestell-Maschine für Einmannbetrieb, mit mittig oder halbmittig angeordnetem Führerhaus. Die Kraftübertragung zu den Achsgetrieben sollte mittels Gelenkwellen erfolgen.

Im gemischten Dienst auf Nebenbahnen war eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorgesehen, beim Einsatz auf Hauptstrecken sollten 90, später sogar 100 km/h erreicht werden. Eine vollautomatisch arbeitende Dampferzeugungsanlage sollte die Beheizung leichter Reisezüge ermöglichen. Als Antriebsaggregat war zunächst ein Dieselmotor mit 650 PS vorgesehen. Unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten und Anforderungen im vorgesehenen Einsatzbereich entschied man sich dann aber doch für eine höhere Antriebsleistung, zumal inzwischen drei verschiedene, gegeneinander austauschbare Motoren von Daimler-Benz, MAN und Maybach mit einer Nennleistung von rund 1100 PS zur Verfügung standen.

Die Geschichte der Baureihe V 100 ist natürlich schon mehr als einmal niedergeschrieben worden. Eine Bauartbeschreibung hatten wir bereits im Eisenbahn-Journal 4/1983 veröffentlicht, und in der Reihe "Eisenbahnbibliothek" der Franckh'schen Verlagshandlung hat Dr. Rolf Löttgers der V 100 im Jahre 1987 einen ganzen Band gewidmet. Die nachfolgenden Ausführungen sollen deshalb nicht die Technik der Fahrzeuge beleuchten, sondern vorrangig einen Überblick über die Verteilung der Lokomotiven und die Entwicklung ihres Bestandes geben.

In der Zeit vom 1. Oktober 1958 bis zum 18. Februar 1963 waren insgesamt 365 Lokomotiven der Baureihe V 100[10] in Dienst gestellt worden. Eine dieser Maschinen, die V 100 1006, hatte bereits von Anbeginn an einen stärkeren Motor mit 1350 PS und wurde deshalb zur ersten Lokomotive der Baureihe V 100[20] mit der Betriebsnummer V 100 2001. Federführend bei der Entwicklung und bei

211 195-3

der Fertigung war die MaK in Kiel-Friedrichsort. Am Bau der Lokomotiven waren aber auch noch andere Hersteller mit unterschiedlichen Lieferquoten beteiligt.

Maschinenfabrik Esslingen 12 Stück	V 100 1354-1365
Arn. Jung, Jungenthal 47 Stück	V 100 1027-1043 V 100 1324-1353
Krupp, Essen 50 Stück	V 100 1224-1273
Krauss-Maffei, München 50 Stück	V 100 1274-1323
Henschel, Kassel 55 Stück	V 100 1169-1223
MaK, Kiel 96 Stück	V 100 1001-1026 V 100 1044-1113

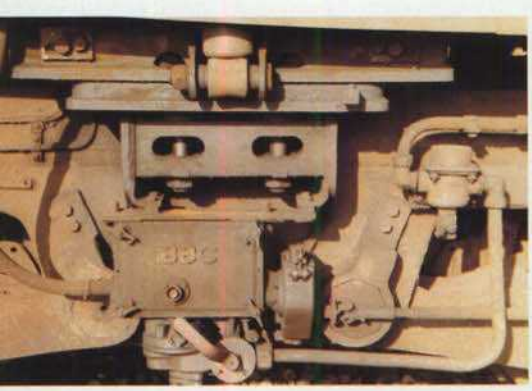
Die Lokomotiven V 100 1001-1007 waren Prototypen, die Maschinen V 100 1008-1043 zählten zur Nullserie und alle anderen zur ersten Bauserie. Nach einer amtlichen Liste des BZA München vom 31. August 1963 wird folgende Verteilung der Fahrzeuge nachgewiesen:

Direktion	Betriebswerk	Stück
BD Augsburg	Bw Kempten	19
	Bw Nördlingen	1
BD Frankfurt	Bw Griesheim	11
	Bw Hanau	9
BD Hamburg	Bw Hamburg-Harburg	20
	Bw Flensburg	6
BD Hannover	Bw Bielefeld	6
	Bw Braunschweig	11
	Bw Delmenhorst	1
BD Karlsruhe	Bw Freiburg	7
	Bw Villingen	7
BD Kassel	Bw Fulda	5
	Bw Marburg	18
BD Köln	Bw Düren	7
	Bw Köln-Nippes	9
	Bw Krefeld	11
BD Mainz	Bw Landau	15
BD München	Bw Ingolstadt	13
	Bw München Hbf	4
	Bw Rosenheim	12
BD Münster	Bw Münster	14
BD Nürnberg	Bw Ansbach	10
	Bw Bamberg	9
	Bw Bayreuth	14
	Bw Nürnberg Hbf	11
BD Regensburg	Bw Hof	11
	Bw Passau	12
	Bw Plattling	9
	Bw Regensburg	4
	Bw Schwandorf	9
BD Saarbrücken	Bw Jünkerath	6
	Bw Simmern	6
	Bw Trier	5
BD Stuttgart	Bw Kornwestheim	27
BD Wuppertal	Bw Dieringhausen	10
	Bw Hagen-Eckesey	6
	Bw Siegen	9

Außer diesen 364 Lokomotiven der Baureihe V 100[10] waren am Stichtag bereits insgesamt 91 Fahrzeuge der leistungstärkeren Baureihe V 100[20] in den Betriebswerken Bielefeld, Delmenhorst, Fulda, Göttingen, Griesheim, Köln-Nippes, Kornwestheim, Lübeck, Ludwigshafen, Marburg und Oldenburg beheimatet.

Im Personenzugdienst fuhren die V 100 auf den Nebenbahnen zunächst noch recht oft vor "Donnerbüchsen", ansonsten mit drei- und vierachsigen Umbauwagen. Auf den Hauptstrecken sah man die Maschinen mit "Silberlingen" und vor Wagen mit Mitteleinstiegen vor allem im Nahverkehr (hier auch mit Wendezügen). Gelegentlich wurden die Lokomotiven in Doppeltraktion auch vor Schnellzügen eingesetzt; außerdem wurde die V 100 recht oft als Vorspann herangezogen. Auf den Nebenbahnen lösten die V 100 viele Lokomotiven der Baureihen 57[10], 64 und 86 ab, und auf den Hauptbahnen verdrängten sie die im Personenverkehr eingesetzten Maschinen der Baureihe 93[5]. Bei Inkrafttreten des neuen Nummernplans am 1. Januar 1968 befanden sich noch alle 364 Fahrzeuge der Baureihe V 100[10] im Einsatzbestand; sie wurden nun als Reihe 211 geführt. Zu diesem Zeitpunkt war bereits eine Aktion angelaufen, bei der eine große Zahl von Maschinen der Baureihe 211 mit den stärkeren Dieselmotoren (Nennleistung 1350 PS) ausgerüstet wurde. Die Baureihenbezeichnung allein gab also keinen Aufschluß mehr über die installierte Motorleistung.

Bis zum Ende des Jahres 1980 blieb der Bestand der Baureihe 211 unangetastet. Die 211 007 hatte allerdings im November 1980 bei einem Unfall so starke Schäden erlitten, daß sie vier Monate später ausgemustert



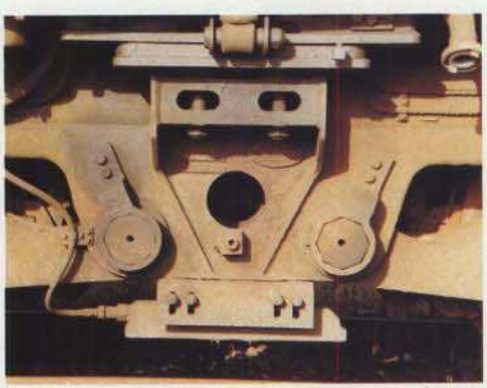


Bild 3 (Mitte links): *Sifa am Drehgestell unter dem langen Vorbau der 211 070.*

Bild 4 (Mitte rechts): *Detailansicht eines Drehgestells der 211 133 mit angebautem Indusi-Magnet.*

Bild 5: *Drehgestell unter dem kurzen Vorbau der 211 079.*

Bild 2 (linke Seite oben): *Aus demselben Baulos wie die V 100 1064 stammt die 211 070, die im November 1989 im Bw Tübingen abgestellt und zum Verkauf bestimmt war, inzwischen aber wieder reaktiviert wurde.*

Bild 6: *Auch die 211 079, ebenfalls im November 1989 in Tübingen aufgenommen, befindet sich nach der Instandsetzung wieder im Einsatz.*

werden mußte. Ebenfalls im März 1981 wurde die 211 231 bei einem Erdrutsch demoliert und im April 1982 aus dem Bestand gestrichen. Nächstes Unfallopfer war die 211 017, deren Ausmusterung im November 1983 erfolgte.

Streckenstillegungen und Verkehrseinschränkungen hatten inzwischen zu einem Überbestand von Diesellokomotiven geführt, der die DB zu Fahrzeugverkäufen veranlaßte. Der erste Verkauf einer 211 wurde im Oktober 1983 getätigt; ein Händler erwarb die 211 001. Einige Fahrzeuge gingen auch direkt von der DB an nichtbundeseigene Eisenbahnen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Bestandsentwicklung ab 1982.

31.12.1982	362	(–) Stück
31.12.1983	361	(1) Stück
31.12.1984	359	(4) Stück
31.12.1985	339	(2) Stück
31.12.1986	337	(17) Stück
31.12.1987	239	(2) Stück
31.12.1988	160	(–) Stück

Die Klammerwerte geben die in den Bestandszahlen enthaltenen, aber bereits z-gestellten Lokomotiven an. In den Beständen vom Jahresende 1982, 1983 und 1984 sind auch die 15 Fahrzeuge enthalten, die an die Türkischen Staatsbahnen TCDD vermietet waren, bis es am 18. März 1985 zum Verkauf dieser Maschinen kam.

Die Bestandsliste vom 30. Juni 1989 wies dann nur noch 108 betriebsfähige Lokomotiven der Baureihe 211 aus; weitere 41 Fahrzeuge waren von der Ausbesserung zurückgestellt und aus der Kostenerfassung herausgenommen.

Der Aufschwung im allgemeinen Verkehrsaufkommen nach der politischen Wende in der DDR blieb auch für die Bestandsentwicklung der Baureihe 211 nicht ohne Folgen. Eine ganze Reihe abgestellter Fahrzeuge wurde, mit zum Teil recht beträchtlichem Aufwand, instandgesetzt und wieder in den Einsatzbestand übernommen, der am 30. Juni 1990 wieder 157 Fahrzeuge aufwies. Eine weitere Lok (211 081) wurde noch als z-gestellt geführt. Nach ihrer Ausmusterung bei der DB fanden viele Lokomotiven der Baureihe 211 ein neues Betätigungsfeld. Die 211 074 und 345 wurden an die Bentheimer Eisenbahnen verkauft. Zur AVG nach Ettlingen gelangte die 211 308. Über die Handelsunternehmen On-Rail in Mettmann und Layritz in Penzberg wurden die 211 008, 010, 080, 111, 114, 124, 148, 149, 154, 155, 169, 184, 223, 228, 233, 238, 260, 320, 341, 343, 346 und 347 nach Frankreich und Italien verkauft. Ein Teil dieser Fahrzeuge hatte im AW Bremen neue Motoren von Rolls-Royce mit einer Leistung von rund 1200 PS erhalten. Über das Schicksal der noch bei der DB vorhandenen Loks ist noch nicht entschieden; evtl. sollen sie abgewirtschaftete Maschinen der Deutschen Reichsbahn ersetzen. Zu der zunächst angestrebten Ausmusterung der Baureihe 211 zum Jahresende 1990 wird es wohl nicht kommen. **HO**

Bilder 7 und 8: *Führerstand der abgestellten 211 079.* ***Fotos 2 bis 8: H. Obermayer***

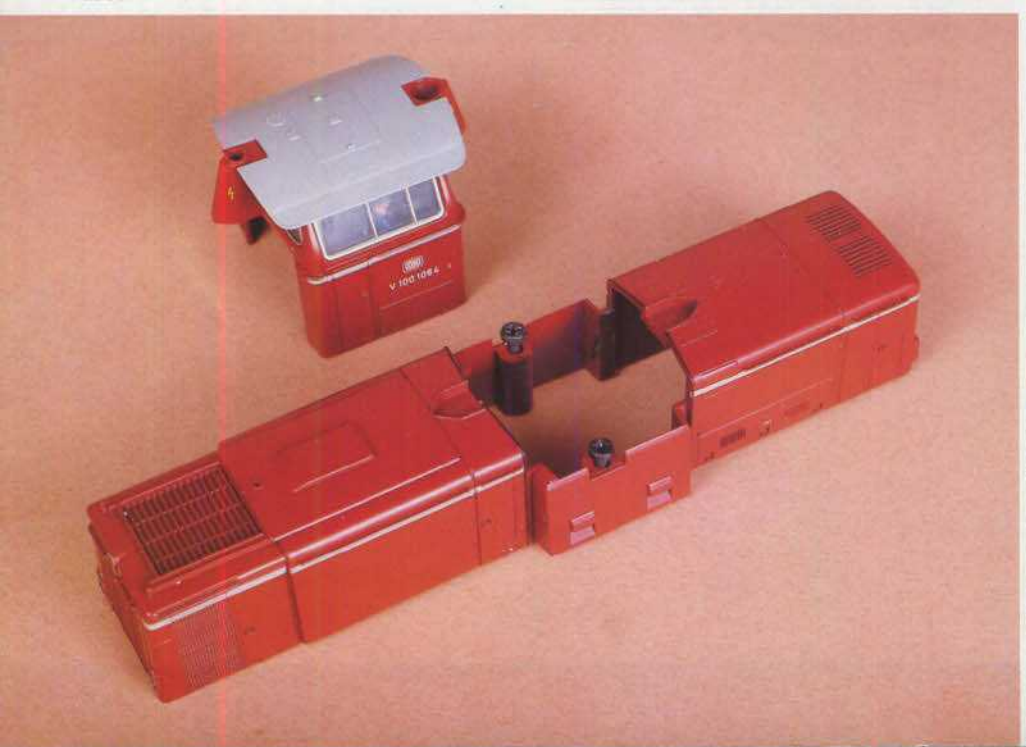
Bild 9: *Einfahrt für die V 100 1064. Dank ihrer pendelnd gelagerten Drehgestelle läuft die Lok sehr ruhig.*

ein ruckfreier Lauf auch bei sehr langsamen Rangierbewegungen gewährleistet ist. Eine sichere Stromabnahme von allen Rädern – von denen zwei mit Haftreifen ausgestattet sind – und die ideal pendelnd befestigten Drehgestelle tragen mit zu den guten Laufeigenschaften bei. Die Zugkraft des Modells ist so gut, daß die Maschine mühelos alle für sie in Frage kommenden Lasten auch über stark geneigte Streckenabschnitte bringt. Ebenfalls vorhanden ist ein von der Fahrtrichtung abhängiger Lichtwechsel von Weiß auf Rot. Auf eine Kurzkupplungs-Kinematik mußte verzichtet werden, nicht aber auf die NEM-Normschächte zum wahlweisen Einstecken

Rocos V 100[10] in der Baugröße H0

Nach Trix, Fleischmann und Märklin schuf nun in diesem Jahr auch Roco, als letzter der großen Modellbahnhersteller, ein Modell der V 100 in der Nenngröße H0. Als Vorbild wählten die Konstrukteure in Salzburg eine Maschine aus dem zweiten Baulos der ersten Bauserie, das die Fahrzeuge V 100 1064 bis 1083 einschloß, die von MaK mit den Fabriknummern 1000 082 bis 101 gefertigt wurden. Mit besonderer Sorgfalt ist man bei der Gestaltung des Fahrwerks und der Konzeption des Antriebs zu Werke gegangen. Selbst kleinste Details an den Drehgestellen wurden nicht vergessen. Die beiden Wellenenden des in den schweren Metallrahmen eingebetteten, schräggenuteten Motors tragen gewichtige Messing-Schwungmassen, die der Lok einen ausreichenden Auslauf verleihen. Die beiden völlig gekapselten Schnecken- und Stirnradgetriebe sind hervorragend ausgelegt, so daß

Bild 12: *Abgenommenes und zerlegtes Gehäuse.*



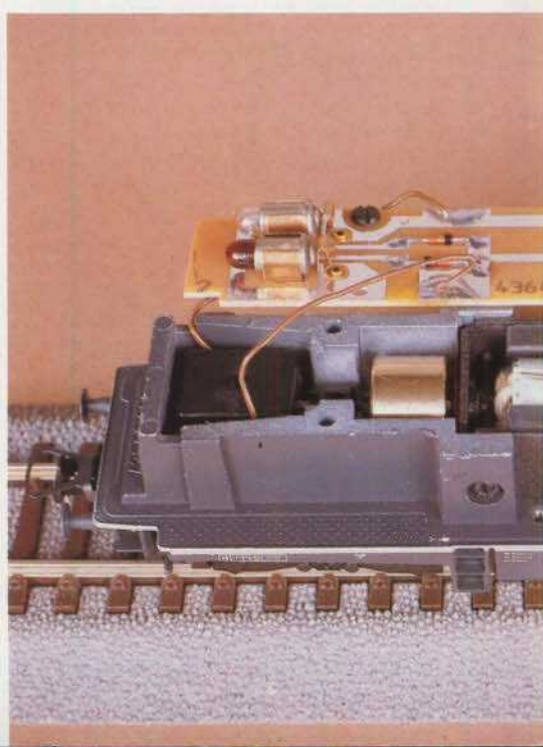


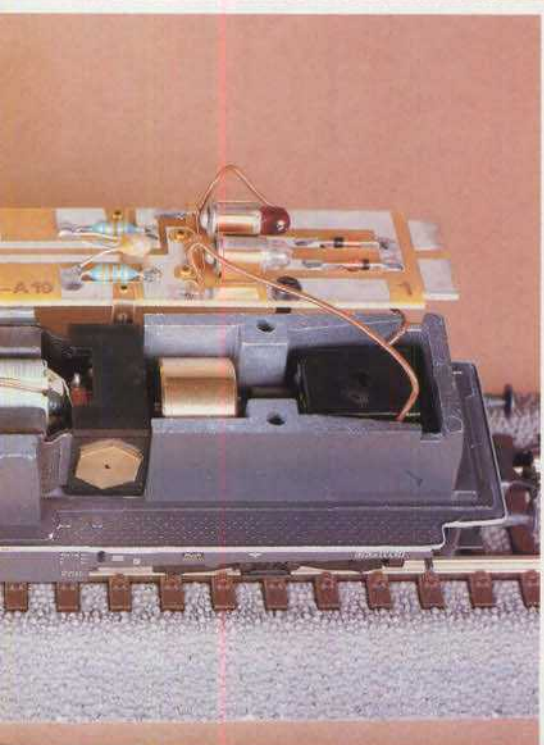
Bild 10: *Auch von der anderen Seite wollen wir das schöne Modell nochmal einfahren lassen.*

der Standard- oder Kurzkupplungen. Bei den Standard-Kupplungen ist leider immer noch die breite federnde Zunge vorhanden, die ein unbeabsichtigtes Entkuppeln verhindern soll, die aber andererseits das Ankuppeln erschwert und oft auch die Entkupplungsgleise überfordert. Kurzkupplungen liegen der Packung bei. Die Aufbauten des Modells, maßgenau und fein gestaltet, sind aus Kunststoff gespritzt. Beide Vorbauten sind durch Stege miteinander verbunden und durch diese mit dem Rahmen verschraubt. Das Führerhaus mit Inneneinrichtung und Lokführer ist aufgeklipst und sitzt paßgenau, läßt sich allerdings nur mit Mühe abnehmen. An den Vorbauten wurden die Griffstangen angespritzt; die Handläufe an den Einstiegen muß man selbst montieren, sie liegen in ausreichender Stückzahl aus Draht gebogen bei. Weitere Zurüstteile sind die Scheibenwischer und die vier Rangierertritte mit den Griffstangen sowie eine Auspuffhutze und Bremsschläuche. Die Montage der Trittbleche und der Wischer ist ein kleines Geduldsspiel, das ein gutes Auge und eine ruhige Hand erfordert. Farbgebung und Beschriftung sind korrekt und der Epoche 3 entsprechend, nur beim Gewicht der Lok müßte 62 t stehen. Die Lokomotive V 100 1064 war am 3.8.1962 abgenommen und im Bw Dieringhausen in Dienst gestellt worden; bereits ein Jahr später wurde sie nach Hagen-Eckesey umbeheimatet. **HO**

Bild 11: *Das Modell im ganzen – die Proportionen stimmen genau.*

Bild 13 (unten links): *Blick in den Antrieb – eine Wucht im doppelten Sinne. Schwungmassen und großer Ballast lassen die Lok "auf Samtpfoten schleichen".*

Bild 14 (unten): *Viel Mühe gab man sich mit der Gestaltung von Dachpartie und Motorüberdachung.* ***Fotos 9 bis 14: H. Obermayer***



Steile Karriere

DR-Lokomotiven auf den Steilrampen der SOB

Stellen Sie sich einmal vor, Sie sind Direktor einer kleinen Privatbahn mitten in der Schweiz. Plötzlich sehen Sie sich mit dem durchaus nicht unangenehmen Problem konfrontiert, demnächst größere zusätzliche Transportaufgaben übernehmen zu dürfen. Dies ist genaugenommen eigentlich auch die Aufgabe Ihres Unternehmens. Leider verfügt Ihr Unternehmen jedoch nicht über ausreichende Betriebsmittel – welch eine prekäre Situation! Sie haben zwar rechtzeitig mit Unterstützung durch den Verwaltungsrat * Ihrer Unternehmung bei der für Bahnunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde, in diesem Fall beim Bundesamt für Verkehr im fernen Bern, um Geldmittel für neue Lokomotiven gebeten. Dort sind Sie aber abgewiesen worden mit der nicht widerlegbaren Begründung, Sie würden Ihre neuen Lokomotiven heute noch nicht benötigen. Was ist denn in einer solchen Situation nur zu tun?

Ernst A. Groß, Direktor der Schweizerischen Südostbahn mit Sitz in Wädenswil am Zürichsee, ist Herr über ein Normalspurnetz von genau 49,1 km. Seine SOB betreibt die beiden

Bild 1: *Schwerer Extrazug von Luzern nach St. Gallen. Von Arth-Goldau bis Biberbrugg muß die SOB lasthalber eine Vorspann- oder Schiebelok stellen. Da die DR-Maschinen für Schiebedienste noch nicht zugelassen sind, leistet die 250 252 der Re 4/4^{II} 11133 Vorspann. (13.10.90, zwischen Rothenthurm und Altmatt.)*

Bild 2: *Am 24.8.90 war die 243 922 zu Meßzwecken zwischen Samstagern und Biberbrugg unterwegs. Im Hintergrund zwei BDe 4/4-Triebwagen der SOB.*

Fotos 1 und 2: B. Studer