



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/1991
August

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Steiler Aufstieg – stilles Ende	4
AW Trier (1911 – 1986)	
13 Jahre für 13 Kilometer	10
Die Strecke von Velbert über Heiligenhaus nach Kettwig	
Schneller von Hannover nach Berlin	17
ÖBB: Neue Farben für die Neue Bahn	18
AVG-Tram im Auftrag der DB	21
Karlsruhe – Pforzheim (KBS 770)	
Wending und kein Ende	22
Die "Plettenberg" kommt wieder unter Dampf	27
Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II – Teil 2	28
Eine Münchnerin für Spanien	38
Die Krauss-Maffei-Lok mit der Fabrik-Nummer 20 000 geht an die RENFE	
Deutscher Staatsbahnwagenverband – Teil 9	44
Zweiachsiger großräumiger bedeckter Güterwagen von 15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 9	
Nicht mehr Endstation	48
Lückenschluß bei Bayerisch Eisenstein	

Modellbahn-Journal

22	Der Landwasserviadukt der RhB	60
23	Das Ergebnis meiner Arbeit: Alles klappt	65
24	Anno 1910	70
In Wertingen ist Endstation		76
Diorama "Modern Times" – Teil 4		82
Die Neubausiedlung		
Reichsbahn-Sachsen – selbstgebaut		87
Der sächsische Groß-Güterwagen GI-Dresden		
Bahnhof Sachsen liegt nicht in Sachsen		90

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	34
Sonderfahrten und Veranstaltungen	49
Typenblatt: preuß. P 6	51
Typenblatt: preuß. T 9³	53
Mini-Markt	56
Schaufenster der Neuheiten	95
Fachhändler-Adressen	99
Impressum	101

Zu unserem Titelbild: Zu Beginn der achtziger Jahre war Nossen noch ein Dorado für Dampflokfans. Im Mai 1980 beförderte die 50 3581 einen Güterzug von dort nach Freiberg/Sachsen (hier bei Großschirma). **Foto: U. Geum**



Steiler Aufstieg – stilles Ende (Seite 4): Das AW Trier hätte am 1. Juli sein 80jähriges Bestehen feiern können – wenn es nicht vor fünf Jahren, weitgehend unbeachtet, geschlossen worden wäre. **Foto: Th. Horn**



ÖBB – Neue Farben für die Neue Bahn (Seite 18): Einige Triebfahrzeuge der ÖBB haben bereits eine Lackierung nach dem neuen ÖBB-Farbschema erhalten. Unser Foto zeigt die 1044 092. **Foto: A. Heidinger**



Steiler Aufstieg - stilles Ende

AW Trier (1911-1986)

Der Strukturwandel bei den Triebfahrzeugen und die Zentralisierung im Werkstättenwesen ließen in den vergangenen Jahren manches Ausbesserungswerk der Deutschen Bundesbahn überflüssig werden. Dazu gehörte auch das AW Trier West. Vor jetzt 80 Jahren war es gegründet worden; doch ohne großes Aufheben hatte es 1986, nach einem Dreivierteljahrhundert, seine Pforten geschlossen – Grund genug, noch einmal auf die wichtigsten Daten in der Geschichte des AW Trier West einzugehen.

Am 1. Juli 1911 nahm die ehemalige Hauptwerkstätte der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen in Trier mit einer 400köpfigen Belegschaft die Dampflok ausbesserung auf. Die Gründe für die Errichtung einer Hauptwerkstätte in Trier waren strukturelle Veränderungen im Werkstättenwesen und die Platznot in der Hauptwerkstätte Konz. Zunächst wurde die Lokomotivabteilung von Konz nach Trier verlegt. In Konz waren bis 30. Juni 1911 die beiden selbständigen Werkstättenämter zur Aufarbeitung von Dampflokomotiven bzw. Personen- und Güterwagen unter einem Dach vereint gewesen.

Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen in der Saar-Mosel-Region – vorwiegend bestimmt durch Massengüter wie Erz, Kohle, Koks und Stahl der im "Montan-Dreieck" Saar/Lothringen/Luxemburg ansässigen Schwerindustrie – macht es erforderlich, viel Rollmaterial – Wagen wie Lokomotiven – vorzuhalten. Entsprechend zu tun gab es für das Werkstättenwesen. Die Vergrößerung der anfangs eher bescheiden dimensionierten Anlagen der Hauptwerkstätte in Trier ließ aufgrund der zahlreichen auszubessernden Fahrzeuge nicht lange auf sich warten. Der Betrieb war kaum angelaufen, da mußte schon über erste Werkserweiterungen nachgedacht werden. 1914 entstanden eine Werkzeugmacherei sowie die Abteilungen für die Armaturen- und Triebwerk aufarbeitung. Um die komplette Dampflok ausbesserung in

Bild 1 (oben): Anlässlich der 150-Jahr-Feder der ersten Eisenbahn in Deutschland, 1985, wurde der aus den Jahren 1924/25 stammende Nachbau der Crampton-Lokomotive "Die Pfalz" (Baujahr 1853) im AW Trier betriebsfähig aufgearbeitet.
Foto: H. P. Schmitz

Bild 2: Zu Beginn der siebziger Jahre wurden im AW Trier noch zahlreiche Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn hauptuntersucht. Das Foto vom 29. März 1971 zeigt die 050 735.
Foto: B. von Mitzlaff

Trier durchführen zu können, wurden 1916 eine Kesselschmiede und eine Sandstrahlreinigungsanlage in Betrieb genommen; die entsprechenden Arbeiten waren bis zu diesem Zeitpunkt noch in Konz erledigt worden.

Kriegsbedingter Niedergang

Ab 1917 mußte in der Trierer Werkstätte mit ihren umfangreichen Werkzeugmaschinenkriegsnotwendiges Material hergestellt werden. Daß die Wartungsarbeiten an den Dampflokomotiven in diesen Zeiten auf das Allernötigste beschränkt werden mußten, nimmt da nicht wunder. Außerdem war die Fahrzeugpflege in den Bahnbetriebswerken zwischen den Einsätzen mangelhaft. Die Folge war nach Ende des Ersten Weltkriegs unter anderem ein überhöhter Schadbestand bei den Fahrzeugen.

Die Belegschaft stieg aufgrund des nun hohen Arbeitsanfalls bis 1919 auf 1000 Beschäftigte an. Die nächsten Jahre waren von Inflation und Besatzungszeit geprägt. Man mußte sich stark darum bemühen, wieder ordentlich arbeiten zu können.

1924 kam es zu ersten Rationalisierungsmaßnahmen: Man spezialisierte sich in Trier West auf nur noch drei Lokomotivbaureihen. Neu kam in jenem Jahre die Schwellenaufarbeitung hinzu.

Konz wird Trier angegliedert

Bereits 1911 war die Verwaltung der Hauptwerkstätte Konz zusammen mit der Lokomotivabteilung nach Trier West umgezogen. Das Jahr 1924 brachte dem RAW Konz nun den





Bild 3: In den sechziger Jahren war das AW Trier u.a. für die Unterhaltung der preußischen P 8 der Deutschen Bundesbahn zuständig. Hier die 38 3959 im AW Trier West (1965).
Foto: W. Sieberg





Bild 4: Lokparade vor der Abnahmehalle des AW Trier am 29. März 1971 (von links nach rechts): 044 552, 086 478, 052 736 sowie 050 647. Foto: Th. Horn

Verlust der Selbständigkeit; es wurde fortan als Werkabteilung des RAW Trier West geführt. Die Zuständigkeit beider Werke war jedoch weiterhin getrennt: in Trier Lokomotiv-, in Konz Personen- und Güterwagenausbesserung. 1939 wurden 602 Dampflokomotiven ausgebessert. Aufgrund umfangreicher Ausbaumaßnahmen ab 1940 konnte man die Kapazität des Werkes beträchtlich steigern, so daß 1943 mit 885 aufgearbeiteten Lokomotiven das beste jemals erzielte Ergebnis brachte. 1944 wurde das Werk fast vollständig zerstört. Mit nur 100 Mann Belegschaft machte man sich an die Aufräumarbeiten. Ab Oktober 1945 waren wieder erste Instandsetzungsarbeiten an Fahrzeugen möglich.

Die nun folgenden Jahre standen ganz im Zeichen des Wiederaufbaus. Improvisation gehörte zum "täglichen Brot" der Eisenbahner. Die schier unüberschaubare Menge schadhafter Lokomotiven und Wagen machte ständige Personalaufstockungen erforderlich. Im Dezember 1946 waren 1242 Leute im Ausbesserungswerk beschäftigt. Im September 1947 verließ mit der 03 186 die 100. betriebsfähig aufgearbeitete Dampflokomotive seit Kriegsende die Montagehallen. 1948 konnten 207 Lokomotiven ausgebessert werden. Im Folgejahr waren es bereits 343. Bald besann man sich der Vorzüge, die vor dem Krieg die Spezialisierung auf wenige Baureihen gebracht hatte. Ab 1953 zählten daher nur noch

die Baureihen 23, 38¹⁰, 57¹⁰ und 86 zum Trierer Unterhaltungsbestand. 1954 erreichte man die respektable Zahl von 622 aufgearbeiteten Lokomotiven. Mit der Schließung des AW Konz am 1. Juli 1956 wurden die letzten dort verbliebenen Arbeitsbereiche der Wagenausbesserung mit samt dem überwiegenden Teil der Belegschaft vom AW Trier West übernommen.

Der Strukturwandel und seine Folgen

Der allmählich einsetzende Strukturwandel auf dem Triebfahrzeugsektor blieb auch für das AW Trier West nicht ohne Folgen. Immer mehr

Bild 6: Die Arbeiten an der 086 478 sind am 29. März 1971 weitgehend abgeschlossen; sie wird in Kürze vom AW Trier in ihr Heimat-Bw Nürnberg Rbf zurückkehren können. Foto: B. von Mitzlaff



Bild 7: Bis zum 31. August 1974 wurden die DB-Neubaudampflokomotiven der Baureihe 023 im AW Trier unterhalten. Das Foto vom 29. März

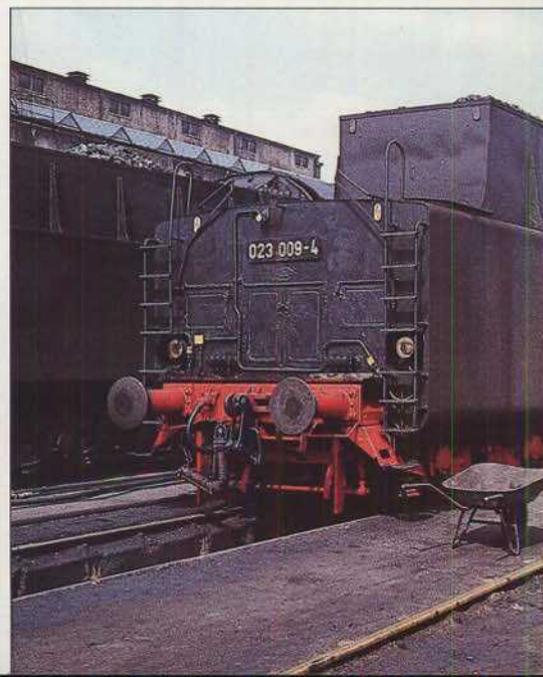




Bild 5: Das Fahrwerk der 050 647 (links) ist gerade frisch lackiert worden; der 051 414 (rechts) hingegen würde ein wenig neue Farbe gut tun (AW Trier, 29. März 1971). Foto: B. von Mitzlaff

Dampflokomotiven schieden aus, so daß sich die Dampflok ausbesserung ab Mitte der sechziger Jahre rückläufig entwickelte. Die Arbeiter wurden zum Teil damit betraut, die Fahrzeuge, die sie all die Jahre zuvor instandgehalten hatten, zu zerlegen.

Zusammen mit den Ausbesserungswerken Lingen und Braunschweig erhielt das AW Trier West in den siebziger Jahren die Aufgabe, sich der infolge eines Konjunkturschubs notwendigen Aufarbeitung zahlreicher Dampflokomotiven anzunehmen. Um dem unerwarteten Verkehrsanstieg auf der Schiene Herr zu werden, mußte nochmals die Dampflokomotive erhalten. Man sah sich im AW Trier West sogar veranlaßt, neue Mitarbeiter einzustellen. Die

Beschäftigtenzahl erhöhte sich 1970 wieder auf 950 Personen. Zu diesem Zeitpunkt gehörten die Baureihen 001, 003, 011, 012, 023, 038, 041, 042, 043, 044, 050 bis 053, 055, 064, 065, 078, 082, 086 und 094 zum Unterhaltungsbestand der drei letzten Ausbesserungswerke für Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn – wie schon erwähnt Lingen, Braunschweig und Trier.

Das von der DB gesteckte Ziel, sich bis 1974 "das Rauchen abzugewöhnen", konnte nicht erreicht werden. Damit war es erst im Oktober 1977 soweit. In Lingen stellte man die Dampflokunterhaltung 1971 ein. Die Renaissance der Dampfzucker und damit des AW Trier West war jedoch nur von kurzer Dauer. Es handelte sich

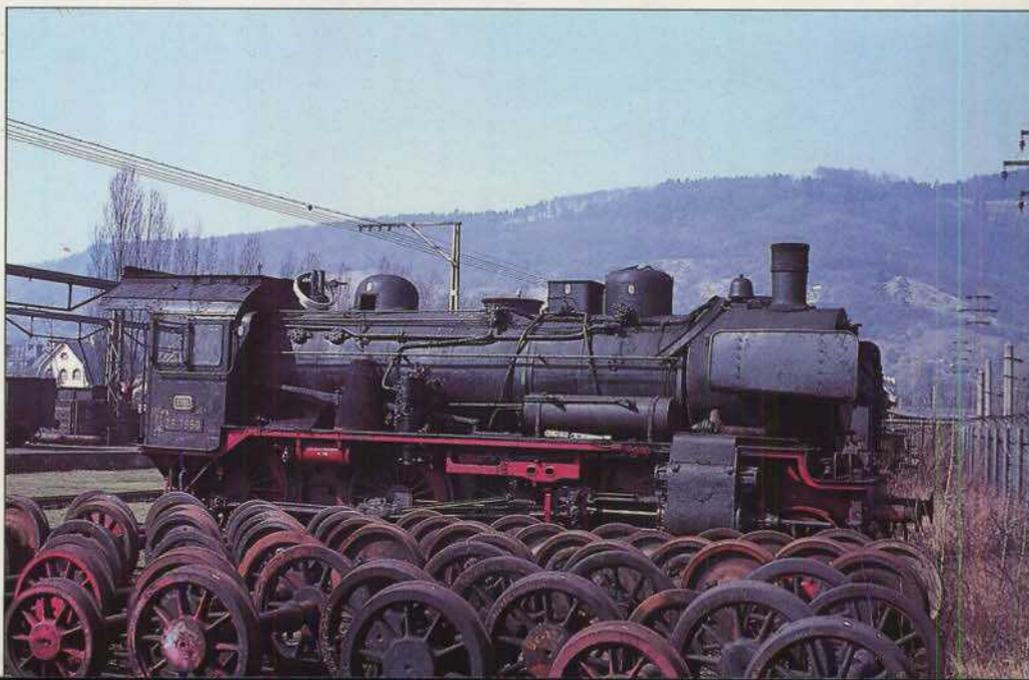
sozusagen um ein letztes Aufbäumen vor dem Aus.

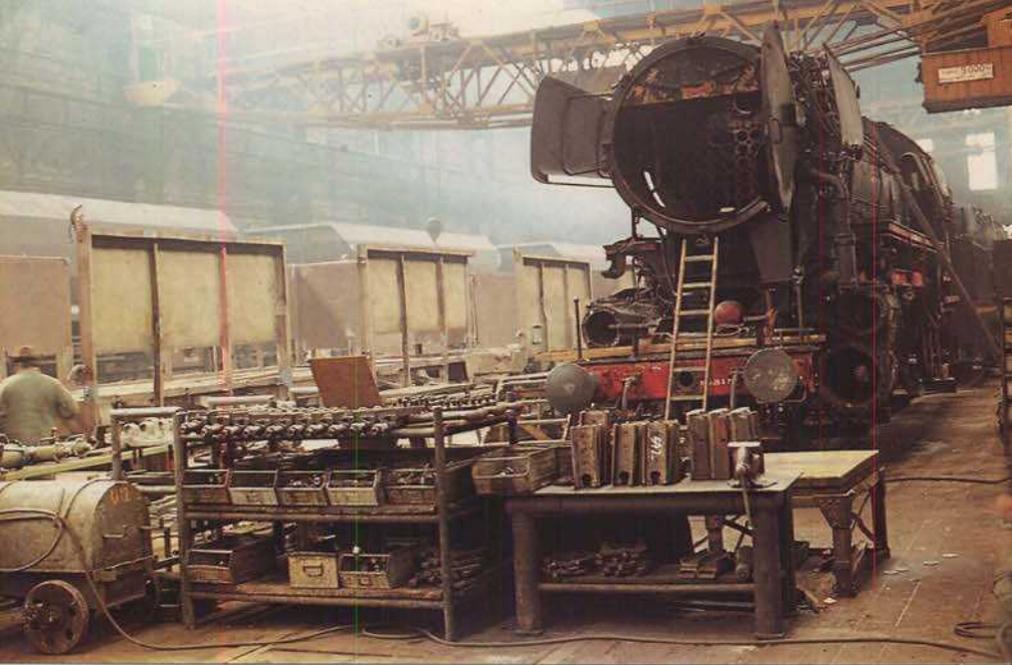
Weitere Zugänge fabrikneuer Diesellokomotiven verdrängten zusehends auch die letzten schwarzen Kolosse. Zum 1. September 1974 ging der Unterhalt der Baureihe 023 auf das AW Braunschweig über, und am 22. Oktober 1974 verließ als letzte der Trierer Dampflok die 051 448 die Hallen des AW in der Moselstadt. Im nunmehr letzten DB-Ausbesserungswerk für Dampflok, Braunschweig, wurden noch bis September 1976 Ausbesserungsarbeiten vorgenommen.

1971 zeigt die 023 009 und die 023 010 (beide vom Bw Kaiserslautern) nach erfolgter Ausbesserung. Foto: B. von Mitzlaff



Bild 8: Die 38 3650 ist im AW Trier West im Freien abgestellt und wartet auf ihre Ausbesserung. Foto: M. van Kampen





Saarbrücker »Filiale«

Am 1. April 1980 verlor das Werk seine Selbständigkeit; es wurde dem AW Saarbrücken-Burbach angegliedert. Trotz des immer größeren Personalabbaus vermochte die verbliebene AW-Mannschaft anlässlich des 150jährigen Eisenbahnjubiläums 1985 mit der Instandsetzung einiger DB-Museumslokomotiven nochmals ihr handwerkliches Geschick zu beweisen. Einige Dampfloks versetzte man in neuen Glanz. Wohl dem, der sich durch diese Tätigkeit der "demütigenden" Schneidbrennarbeit entziehen konnte!

Gemeinsam mit den Ausbesserungswerken Kaiserlautern (23 105) und Offenburg (01 1100, 50 622) gehörte Trier zu jenen Werkstätten, die für die betriebsfähige Aufarbeitung von Museumsfahrzeugen verantwortlich zeichneten. In Trier wurde kurzerhand die seit August 1974 auf dem Werksgelände aufgestellte 86457 vom Sockel geholt und betriebsfähig aufgearbeitet. Am 12. Januar 1985 unternahm die 86457 erste "Gehversuche" nach Kyllburg in der Eifel. Die Abnahmefahrt erfolgte am 12. Februar 1985 im Rahmen eines Betriebsausflugs der verbliebenen AW-Belegschaft durch das verschneite Kylltal nach Gerolstein. Wenige Tage später, am 24. des Monats, ging es gleich noch einmal vor einem Sonderzug für die Allgemeinheit nach Gerolstein. Innerhalb nur weniger Tage war die extrem kurzfristig anberaumte Sonderfahrt bis auf den letzten Platz ausgebucht.

Auch der aus den Jahren 1924/25 stammende Nachbau der Crampton-Lokomotive "Die Pfalz" (Original 1853 von Maffei für die Pfälzische Ludwigsbahn gebaut) wurde betriebsfähig aufgearbeitet. Bei den rollfähigen Exponaten leistete das AW Überdurchschnittliches, was die preußische G 3 Saarbrücken 3143, die preußische P 10 39 230 und die Einheitslokomotive 45 010 belegen. Die Arbeiten wurden so gut ausgeführt, daß sich die Maschinen äußerlich im Neuzustand präsentierten. Man munkelte, die 39 230 sei so hervorragend aufgearbeitet worden, daß es nur noch neuer Treibstangen bedurft hätte, um der alten Preußin "zu neuem Leben zu verhelfen".

Etwas Eigenwerbung

Wenn Sie durch unsere Ausführungen neugierig geworden sein sollten und mehr über Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen entlang der Mosel wissen möchten, dann sollte keinesfalls die kürzlich erschienene Sonderausgabe II/91 des Eisenbahn-Journals "Eisenbahnen im Moseltal" in Ihrer Sammlung fehlen! Von den beeindruckenden Fotodokumenten aus der Zeit um 1878/79 spannt sich hier der Bilder-Bogen über die "Blütezeit" der Eisenbahn bis hin zur gegenwärtigen Betriebssituation.

In dieser Sonderausgabe wird die moderne Traktion "nur" entlang der oberen Mosel, im Großraum Trier – mit den Fahrzeugen der benachbarten Bahnverwaltungen CFL und SNCF – und auf den Nebenbahnen nach Wittlich, Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach vorgestellt. Der Schwerpunkt bei der Dampftraktion liegt entlang der gesamten Hauptbahn von Perl über Karthaus, Trier, Ehrang bis nach Koblenz. Die Beförderung der zahlreichen schweren Güterzüge im Moseltal oblag übrigens noch Anfang der siebziger Jahre der Baureihe 044; viele Eisenbahnfreunde kamen deshalb aus nah und

Exkurs nach Görlitz und Meiningen

An dieser Stelle ein kurzer Einschub: Das Raw Görlitz und das Raw Meiningen bessern bis auf den heutigen Tag Dampflokomotiven aus. Während Görlitz für die Instandhaltung der Schmalspurdampfloks der DR verantwortlich ist, werden in Meiningen gegenwärtig noch Hauptausbesserungen regelspuriger Lokomotiven im Auftrag (überwiegend Museumsloks aus den alten Bundesländern bzw. aus dem Ausland) durchgeführt.

Doch zurück zum AW Trier! Ab Mitte der sieb-

ziger Jahre war man ganz mit der Güterwagenausbesserung beschäftigt. Überwiegend durchliefen Güterwagen der Gattungen Ed 090, Tdgs 930, E 040, Fad 167 und Rs 680 die einzelnen Abteilungen. In den letzten Jahren des AW Trier gehörte auch verstärkt die Zerlegung von Güterwagen, Dampflokomotiven, Dieselloks (V 200) und diversen Altbau-Elektrolokomotiven zum Alltag, bis schließlich auch diese Arbeiten ein Ende nahmen.

Bild 9 (oben): Gegen Ende der Dampflokzeit bei der Deutschen Bundesbahn war das Werk mit der Dampflokausebesserung allein nicht mehr ausgelastet; man nahm sich in Trier deshalb nun auch der Güterwagenausbesserung an. Dieses Foto vom 13. April 1973 dokumentiert sehr schön den Übergang von der Dampflokunterhaltung (rechts; 023 039) zur Güterwagenunterhaltung (links).
Foto: Th. Horn



Bild 10: Die 050 735 weilte am 29. März 1971 im AW Trier zur Ausbesserung.
Foto: Th. Horn



Bild 11: Im März 1971 waren die Halblengleise im AW Trier offensichtlich alle belegt, so daß an der 044 657 unter freiem Himmel gearbeitet werden mußte.
Foto: Th. Horn



Bild 12: Treib- und Kuppelstangen verweilen bis zu ihrem Wiedereinbau paarweise geordnet im Zwischenlager (29. März 1971). Foto: Th. Horn

fern an die Mosel, um den abwechslungsreichen Dampfbetrieb zwischen Koblenz und Trier noch einmal "hautnah" mitzuerleben. Für die Modellbahner unter den Lesern dürften die in unserer Broschüre abgedruckten Gleispläne von besonderem Interesse sein. Selbst eine Skizze des heute längst in Vergessenheit geratenen Bw Karthaus fehlt nicht. Sollte die Lektüre der Sonderausgabe Ihr Interesse dann erst so richtig geweckt haben, sei an dieser Stelle der Hinweis erlaubt, daß schon bald eines unserer Specials dieses Thema fortführen wird. Die Beiträge über das unvergessene "Saufbähnchen", den Kaiser-Wilhelm-Tunnel, die Bahnbetriebswerke Ehrang und Cochem – um nur einige Kapitel zu nennen – werden wieder reich illustriert sein. Die vielen Fotos vom heutigen Betrieb zwischen Trier und Koblenz mögen verdeutlichen, daß auch hier Eisenbahn und Landschaft zu einer Symbiose gefunden haben.

Udo Kandler

Bild 13: Vier Elektrolokomotiven der Baureihe 117 (117 106, 122, 114 und 112) warten am 28. Juli 1981 als "Arbeitsvorrat" im AW Trier auf ihre Verschrottung.
Foto: M. Werth





13 Jahre für 13 Kilometer

Die Strecke von Velbert über Heiligenhaus nach Kettwig

Viele Leser werden mit der Landschaftsbezeichnung Niederbergisches Land nichts anzufangen wissen. Wo liegt es also? Im Westen reicht die mitunter sehr idyllische Gegend bis

vor die Tore der nordrheinisch-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf. Im Norden bildet die Ruhr eine natürliche Grenze. Im Süden trennt die Wupper das Niederbergische vom

Bergischen Land. Das Deilbachtal, in dem zum Teil die Kursbuchstrecke 381 (Wuppertal-Vohwinkel – Essen) verläuft, begrenzt das Niederbergische Land im Osten. Dieses Tal bildet gleichzeitig die Trennlinie zwischen dem Rheinland und Westfalen.

