



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1992

Oktober

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

15 Jahre DB seit Dampf-Ende	6
Eine Chronik zur Entwicklung des Triebfahrzeugbestands	
Gemischte Spuren	18
Drei- und Vier-Schienen-Gleise bei Vorbild und Modell	
»Wende-Unikum« auf Schienen	24
Der VT 133 521, ein Schienenbus aus Werdau	
Die »geheimnisvolle« Nr. 4 der FO	26
Weithin unbekannt: die Baureihe E 79	30
Entwicklungsgeschichte einer Einzelgängerin	
Lichtblicke auf der Allgäubahn	36
Alternativen zur 218-Monotonie	
Kesselfrist abgelaufen!	40
35 1113 und 58 3047 werden nicht mehr angeheizt	
Roll-out bei Roco	50
Lok 2000 der SBB auf Vier-Länder-Fahrt	

Modellbahn-Journal

Spitzkehrenbahnhof »Rennsteig«	70
Ein interessantes Vorbild als Modellanlage	
Brücken, Berge und Schluchten	78
Fahrbetrieb auf 6,5 m ² (Teil 1)	
Am Stellwerk »Sgw«	84
Perfekter Modellbau in H0	
Scheiben statt Weichen	90
Wagendrehscheiben sind platzsparend	
Die badische Gattung VI b	96
Zwei Länderbahnmaschinen auf Fulgurex-Basis	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	53
Typenblatt: 38 ^a , bayer. P 3/5 H	59
Typenblatt: 70 ⁷¹ , bayer. D IX	61
Fachhändler-Adressen	66
Impressum	68
Bücherecke	69
Schaufenster der Neuheiten	102
Mini-Markt	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	119

Titelbild: Anfang Oktober 1977 stand die 58 3026 noch im Planbetrieb zwischen Riesa und Döbeln. 1992 mußten eine Schwestermaschine, die 58 3047, sowie die 35 1113 wegen abgelaufener Kesselfrist ihren Dienst quittieren. Lesen Sie dazu unseren Beitrag auf Seite 40. **Foto: J. Nelkenbrecher**



Sie dampft wieder: Die »geheimnisvolle« Lok Nr. 4 der FO. In unserem Beitrag ab Seite 26 gehen wir näher auf ihre Geschichte und die ersten Probefahrten auf dem wiedereröffneten Streckenstück der FO-Bergstrecke ein. **Foto: B. Moser**



Besonders in Industriekomplexen finden sich auch heute noch häufig Wagendrehscheiben. Der Einsatz dieser Einrichtung wird anhand der Hapo-Wagendrehscheibe in unserem Beitrag »Scheiben statt Weichen« (Seite 90) beschrieben. **Foto: H. Scholz**

15 Jahre DB seit Dampf-

Eine Chronik zur Entwicklung des Triebfahrzeugbestands

1977

Ende des Dampfbetriebs

Mit dem Slogan "Unsere Lokomotiven gewöhnen sich das Rauchen ab" war am 26. Oktober 1977 nach knapp 142 Jahren eine Epoche zu Ende gegangen. An diesem Tag erloschen in Emden und Rheine die Feuer in den letzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn.

Über die konsequente Einhaltung eines eiligst erlassenen Dampfverbots wachten nun einige hochrangige Beamte mit Argusaugen. Die Folge davon war, daß die noch vorhandenen Maschinen umgehend der Verschrottung zugeführt wurden. Einigen wenigen wurde die zweifelhafteste Ehre zuteil, fortan als Denkmal-Lokomotiven langsam zu verrotten. Durch Privatinitiative gelangten verschiedene Fahrzeuge noch in die Obhut von Eisenbahnfreunden.

Die DB selbst hatte kein Interesse an den letzten Zeugen eines vergangenen Zeitabschnitts. Der Blick schien nur noch in die Zukunft und auf die Beschaffung neuer, wirtschaftlicherer Triebfahrzeuge gerichtet zu sein. Eine dilettantische Verkehrspolitik setzte dem eingeleiteten Strukturwandel aber enge Grenzen. Dennoch konnte die DB 1977 noch den Auftrag zum Bau von fünf Prototypen der neuen Baureihe 120 an BBC und Krauss-Maffei vergeben. Vorausgegangen war 1971 die Fertigstellung von drei dieselelektrischen Lokomotiven DE 2500, die Thyssen-Henschel und BBC auf eigene Rechnung entwickelt hatten. 1974 entschloß sich die Bundesbahn dazu, eine neue Generation von Drehstrom-Elektrolokomotiven konzipieren zu lassen. Außer den letzten 61 Dampflokomotiven der Baureihen 042, 043, 044 und 051 bis 053 schieden 1977 noch 46 Elektro-, 44 Dieselloks und 89 Triebzüge und Triebwagen aus dem Bestand aus. Darunter befanden sich die beiden letzten Exemplare der Baureihe 485 und 82 Schienenbusse der einmotorigen Bauart 795. Neu in Dienst gestellt wurden

- 10 Lokomotiven der Baureihe 111,
- 38 Lokomotiven der Baureihe 151,
- 4 Lokomotiven der Baureihe 181,
- 30 Lokomotiven der Baureihe 218,
- 47 Triebzüge der Baureihen 420/421.

Die Veränderungen im Bestand von Bei- und Steuerwagen sind in den einzelnen Jahresübersichten nicht enthalten, wohl aber in der großen Tabelle gemäß den amtlichen Angaben der Deutschen Bundesbahn.

Bild 1: Am 26. Oktober 1977 ist eine Epoche zu Ende gegangen: An diesem Tag erloschen in Emden und Rheine die Feuer in den letzten Dampflokomotiven der DB. **Foto: J. Nelkenbrecher**

Bild 2: Im Herbst 1977 war die Zeit der dampfgeführten 4000-t-Erzzüge im Emsland endgültig vorbei. **Foto: H. Obermayer**



Ende





Bild 3: Im Jahre 1978 ganz ausgemustert wurden die Diesellokomotiven der Baureihe 280. Hier die 280 008 auf der Nebenbahn von Forchheim nach Behringsmühle. **Foto: W. Matussek, Archiv Ritz**

1978

Die Ausmusterung hält an

Im Rahmen der fortschreitenden Elektrifizierung hatte sich eine weitere Konzentration in der Beheimatung von Triebfahrzeugen ergeben. Fortgeführt wurde auch die Ausmusterung von Splittergattungen und Altbaufahrzeugen. Davon betroffen waren 40 Elektro-, 115 Klein- und Diesellokomotiven sowie 73 Triebzüge und Triebwagen, unter denen sich 65 Schienenbusse der Reihe 795 befanden. Ganz ausgeschieden waren die Baureihen 119, 219, 280, 426 und 692. Diesen Ausmusterungen standen folgende Neuzugänge gegenüber:

- 37 Lokomotiven der Baureihe 111,
- 34 Lokomotiven der Baureihe 218,
- 14 Lokomotiven der Baureihe 291,
- 54 Triebzüge der Baureihen 420/421.

Ende 1978 nahm man die ehemaligen TEE-Triebzüge der BR 601 aus dem Regelverkehr. Nach einem Umbau sollten die Fahrzeuge im Turnusverkehr großer Reiseveranstalter eingesetzt werden.

Bild 4: Die Stuttgarter Nahverkehrstriebzüge der Baureihe 465 mußten im Jahre 1980 den Weg zum Schrottplatz antreten. **Foto: H. Obermayer**



1979

Triebfahrzeugmangel

Ein inzwischen eingetretener Verkehrsaufschwung verlangsamte die eingeleiteten Ausmusterungen älterer Fahrzeuge. Dennoch wurden 14 Elektro-, 28 Diesel- und 91 Kleinlokomotiven ausrangiert. Außerdem waren 59 Triebzüge und Triebwagen aus dem Bestand genommen worden, darunter weitere 38 einmotorige 795er-Schienenbusse. Mit der 163 002 wurde auch das letzte Exemplar dieser Baureihe verabschiedet. Die vier Gasturbinen-Triebköpfe der Baureihe 602 gehörten ebenfalls nicht mehr zum Bestand. Als Neuzugänge wurden registriert:

- 20 Lokomotiven der Baureihe 111,
- 7 Lokomotiven der Baureihe 218,
- 47 Triebzüge der Baureihen 420/421.

Mit der Auslieferung der letzten sieben Maschinen der Baureihe 218 war die Beschaffung von Großdiesellokomotiven für den Streckendienst abgeschlossen. Der Gesamtbestand dieser Fahrzeuge lag nun bei 410 Stück.

Bild 5: Im Jahre 1978 war auch die Zeit der Triebzüge der Baureihe 426 über. **Foto: H. Obermayer**



Bild 6: Vier Prototypen der Baureihe 120 wurden 1980 in Dienst gestellt. **Foto: A. Ritz**

Bild 8 (rechte Seite unten): Mit der Auslieferung der letzten Maschinen der Baureihe 218 – hier die 218 315 aus einer früheren Bauserie – endete die Diesellokbeschaffung. **Foto: J. Nelkenbrecher**



Bild 7: Die ebenfalls 1980 in Dienst genommene 120 001 stellte vier Jahre später einen neuen Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchron-Fahrmotoren auf. **Foto: H. Obermayer**



1980

Die Baureihe 120 kommt

Im Mittelpunkt der Rationalisierungsmaßnahmen der DB stand weiterhin eine Zusammenfassung bauartgleicher Triebfahrzeuge in den Bahnbetriebswerken. Trotz einer immer noch gebremsten Ausmusterung schieden bis Ende 1980 neun Elektro-, 24 Diesel- und 112 Kleinlokomotiven aus.

Unter den 87 ausgemusterten Triebzügen und Triebwagen befanden sich die letzten 70 Schienenbusse der Reihe 795, von denen nur noch der 795 445 als Personalzug des Bw Köln-Nippes im Einsatz blieb. Ganz aus dem Bestand ausgeschieden waren die Baureihen 116, 117, 245, 265, 270 und die Stuttgarter Nahverkehrstriebwagen 465. Diesen Abgängen standen wieder einige Neubeschaffungen aus be-

reits erteilten Aufträgen gegenüber:

18 Lokomotiven der Baureihe 111,
4 Lokomotiven der Baureihe 120,
30 Triebzüge der Baureihen 420/421.

Bei den vier in Dienst gestellten Prototypen der Baureihe 120 handelte es sich um die Fahrzeuge 120 001, 003, 004 und 005, für die nun eine

lange Erprobungszeit begann. Nach dem Ausbau der Gasturbinen wurden die 210 003, 005, 006 und 007 in 218 903, 905 und 907 umgezeichnet. Für die Jahre 1981/82 konnten die Bauaufträge für weitere Prototypen der Nahverkehrstriebwagen 627 und 628 vergeben werden.





Bild 9: Im Jahre 1981 wurden zwei zweiteilige Triebwagen der neuen Baureihe 628.1 in Dienst gestellt. **Foto: A. Ritz**

1981

210 und 236 ausgeschieden

Nach dem Ausbau der Gasturbinen aus den letzten vier Lokomotiven der Baureihe 210 wurden diese in 218 901, 902, 904 und 908 umgezeichnet. Als letzte ihrer Reihe schied die 236 405 vom Bw Frankfurt (M) 2 aus. 1981 trennte sich die DB von zehn Elektro-, elf Diesel- und einer Kleinlokomotive sowie von 20 Triebzügen und Triebwagen. Neu hinzu kamen

- 18 Lokomotiven der Baureihe 111,
- 1 Lokomotive der Baureihe 120,
- 1 Lokomotive der Baureihe 182,
- 24 Triebzüge der Baureihen 420/421,
- 3 Triebwagen der Baureihe 627,
- 2 Triebwagen der Baureihe 628,
- 1 Triebwagen der Baureihe 699.

Bei der 182 001 handelte es sich um das im Besitz der AEG befindliche Versuchsfahrzeug zur Erprobung des Drehstromantriebs. Der Schmalspur-Triebwagen 699 001 wurde von der DB für den Inselverkehr auf Wangerooge angekauft. Die neuen Triebwagen 627 101, 102, 103 sowie 628 101 und 102 wurden dem Bw Kempten zugewiesen. Die drei bislang angemieteten Fahrzeuge der Baureihe 291 901 bis 903 wurden von der DB in den Eigentumsbestand übernommen.

Bild 10: Ausgemustert wurde 1982 der letzte Vertreter der Baureihe 104 bei der DB. **Foto: W. Spielkamp, Archiv Ritz**



1982

Ende für 104er und 169er

Bislang stand "z" für Fahrzeuge, die von der Ausbesserung zurückgestellt waren. Nun aber wurde der Begriff erweitert und steht auch für Triebfahrzeuge, die wegen fehlender Einsatzmöglichkeit vorübergehend aus dem Betriebsbestand herausgenommen werden.

Ausgemustert wurden 27 Elektro-, elf Diesel- und 52 Kleinlokomotiven. Unter den zusätzlich ausgeschiedenen 56 Triebzügen und Triebwagen befanden sich auch die ersten Akkutrieb-

Bild 11: Mit der 169 002 und 003 wurden 1982 die beiden letzten Exemplare dieser Baureihe aus dem DB-Betriebsbestand ausgeschieden. **Foto: A. Ritz**



1983

Verstärkte Ausmusterungen

Im Jahre 1983 war der Triebfahrzeugbedarf wieder geringer geworden, was sich sofort durch verstärkte Ausmusterung bemerkbar machte. Aus dem Bestand gestrichen wurden die Baureihen 160, 251 und 517. Neben 71 Elektro-, 13 Diesel- und 101 Kleinlokomotiven wurden auch noch 89 Triebzüge und Triebwa-

wagen 515 und 517. Mit der 104 018 und den 169 002 und 003 verschwanden die letzten Exemplare dieser Baureihen. Bei den Neuzugängen handelte es sich um
 17 Lokomotiven der Baureihe 111,
 5 Fahrzeuge der Baureihe 472,
 3 Fahrzeuge der Baureihe 473,
 2 Triebwagen der Baureihe 627,
 1 Triebwagen der Baureihe 628.

Ansonsten wurden die Änderungen und Straffungen im Werkstädtendienst fortgeführt und die Schließung weiterer Ausbesserungswerke vorbereitet.

Bild 13 (kleines Foto unten links): Zuglaufschild der Sonderfahrt IC 80250 zur Komponentenerprobung am 17. und 18. Oktober 1984 mit den Lokomotiven 120 001 und 005.

Foto: H. Obermayer

Bild 14: Triebzug der Baureihe 432 im AW Bad Cannstatt. Obwohl die Fahrzeuge erst kurz zuvor einer gründlichen Revision unterzogen worden waren, mußten sie 1984 ausscheiden.

Foto: H. Obermayer



gen ausgemustert. Darunter befanden sich viele Altbau-Triebwagen, deren Ende unmittelbar bevorstand. Zu den Neuanlieferungen zählten 19 Lokomotiven der Baureihe 111,
 44 Fahrzeuge der Baureihe 472,
 22 Fahrzeuge der Baureihe 473.

Die geplante Vergabe der Aufträge für die Beschaffung der Triebwagen 627 bzw. 628 scheiterte an der ungeklärten Finanzierung und an der Unentschlossenheit der verantwortlichen Politiker.



Bild 15 (oben): 1983 wurden die beiden Diesellokomotiven der Baureihe 251 der Schmalspurbahn in Ochsenhausen arbeitslos und ausgemustert. **Foto: A. Ritz**

1984

Weltrekord für die 120 001

Während einer Sonderfahrt zur Komponenten-Erprobung erreichte die 120 001 am 17. Oktober vor dem Sonderzug IC 80 250 auf dem Weg von München nach Nürnberg – genau um 16.23 Uhr zwischen Nordendorf und Mertingen – eine Geschwindigkeit von 265 km/h. Die bedeutete neuer Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchronmotoren. 1984 war ein Jahr des Abschieds von den Baureihen 118, 144, 145, 220, 430, 432 und 455.

Nach der Ausmusterung von 55 Elektro-, 97 Diesel-, 39 Kleinlokomotiven sowie von 156 Triebzügen und Triebwagen war der Gesamtbestand, einschließlich der Bei- und Steuerwagen, erstmals unter 10 000 Fahrzeuge abgesunken. An Zugängen wurden verbucht
 17 Lokomotiven der Baureihe 111,
 20 Fahrzeuge der Baureihe 472,
 10 Fahrzeuge der Baureihe 473.

Damit war die Beschaffung von Elektrolokomotiven der Baureihe 111 abgeschlossen, die am 10. Dezember 1974 mit der Ablieferung der ersten Lok begonnen hatte. Beendet war nun auch die Auslieferung der für die Hamburger S-Bahn bestellten Fahrzeuge der Baureihen 472 und 473.

Bild 16 (rechts): In Lübeck und Cuxhaven waren im Jahre 1984 die letzten Exemplare der Baureihe 220 anzutreffen.

Foto: H. Obermayer





Bild 18: Bis 1988 waren die Loks der Baureihe 194 im Güterzugdienst unentbehrlich, dann hatten auch sie ausgedient. **Foto: H. Obermayer**



Bild 17 (links oben): Im Bw Kornwestheim beendete die Baureihe 193 im Jahre 1979 ihre lange Dienstzeit. **Foto: H. Obermayer**

Bild 19 (links): Herausragendes Ereignis im Jubiläumsjahr 1985 war die Fertigstellung des InterCity Experimental. **Foto: A. Ritz**

gesetzt, um dem Spektakel zum Erfolg zu verhelfen. Mehr Weitsicht im Jahre 1977 hätte der Bundesbahn große Ausgaben erspart! Bereits am 14. Juni 1985 stellte die Ellok 103 003 auf der Strecke Rheda – Oelde vor zwei Meß- und einem Großraumwagen mit 283 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord für deutsche Eisenbahnen auf, der dann am 26. November 1985 auf derselben Strecke vom ICE mit 317 km/h deutlich überboten wurde.

1985

Das Jubiläumsjahr

Herausragendes Ereignis im Jahre 1985 war neben den Jubiläumsfeiern die Fertigstellung des InterCityExperimental, mit dem eine neue Epoche im Schienenschnellverkehr eingeleitet wurde. Der Ausmusterung fielen elf Elektro-, 25 Diesel- und 43 Kleinlokomotiven sowie 55 Triebzüge und Triebwagen zum Opfer. Als Zugänge konnten nur die Triebköpfe und die Mit-

telwagen des ICE sowie zwei umgezeichnete Triebfahrzeuge registriert werden. Aus dem Bestand gestrichen wurden die Baureihen 193, 202, 259, 612 und 613. Anlässlich des 150jährigen Bestehens der deutschen Eisenbahn hatte die DB ein großes Jubiläumsprogramm mit Fahrzeugparaden "auf die Beine gestellt". Jetzt durften sogar wieder Dampflokomotiven auf Bundesbahngleise zurückkehren! Mit großem finanziellem Aufwand hatte die DB mehrere Dampflokomotiven wieder betriebsfähig herrichten lassen und gerne auch weitere Maschinen aus Privatbesitz ein-

1986

Neue Farben für die Bahn

Um die hochgesteckten Ziele der angestrebten Rationalisierung zu erreichen, kam es 1986 wieder zu einer verstärkten Ausmusterung von Triebfahrzeugen. Davon betroffen waren 17 Elektro-, 60 Diesel- und 44 Kleinlokomotiven sowie 29 Triebzüge und Triebwagen. Nunmehr waren auch die letzten Fahrzeuge der Baureihen 425, 427 und 456 ausgeschieden. Zugänge neuer Triebfahrzeuge gab es nicht, wohl aber die Bestellung von 60 Lokomotiven der Baureihe 120.1, von zehn ICE-Zügen 410/810, von 35 S-Bahn-Zügen 420 und 421

Bild 20: Am 10. Dezember 1986 präsentierte die DB das neue Farbkonzept für ihre Triebfahrzeuge und Reisezugwagen. **Foto: D. Kempf**

