



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1994
Juli

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Variantenreicher »Dauerbrenner«: Die Reihe 1044 der ÖBB	6
Die Anschluß- und Grubenbahnen im Kemmlitzer Revier	16
Fahrplanwechsel 1994/95	22
Schnellverkehr in den USA: Haben ICE und X 2000 eine Chance?	28
Die V 16 101 der DRG: Die Urahnin	30
Zwischen der Schweiz und Frankreich Grenzverkehr	36
Culemeyer-Straßenroller »Nachruf« auf eine verdrängte Betriebsart	38
Dampf in Frankreich mit vier 141 R	40

Modellbahn-Journal

Modelle der ÖBB-1044	14
Die V 16 als N-Modell	35
Mit dem Dampfroß in die Hölle Das Höllental im »Dino-Fieber«	62
8 Eisenbahnerwohnhäuser an der Bahn	68
InterModellBau Dortmund 1994, 2. Teil	74
Umladebahnhof Bredelar Ein Vorschlag zum Nachbauen	84
Nur eine Nebenbahn Bayerischer Endbahnhof in N Teil 3: Praktisches Gleisbildstellpult	88
Verliebt in eine kleine Bw-Nebenstelle	92

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Typenblatt: 98⁷⁵, bayer. D VI	55
Typenblatt: 98⁷⁶, bayer. D VII	57
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut Der Pw PostL (bay 05)	70
Neue Bausätze Der Rasende Roland von Model Loco	80
Tips & Tricks Selbstbau einer Dreschmaschine in H0	94
Schaufenster der Neuheiten	96
Mini-Markt	104
Bahn-Post	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	110

Titelbild: Aus zahlreichen Kinderkrankheiten gestärkt hervorgegangen, gilt die Reihe 1044 heute als "Paradepferd" der ÖBB. Beschleunigungsvermögen, Zugkraft und Bedienungsniveau der Thyristorlok sind trotz der zwischenzeitlichen Fortschritte im Ellokbau noch immer erstklassig: 1044 248 mit IC 119 Münster – Innsbruck bei Mittenwald (8. Mai 1994). **Abb.: G. Zimmermann**

Editorial

Heute geben wir am Anfang des Editorials eine wichtige Änderung bekannt: Mit dem vorliegenden Eisenbahn-Journal 7/1994 haben Sie diesmal – und auch in Zukunft – keine Modellbahnausgabe in den Händen. Diese verschiebt sich zukünftig immer auf die Ausgabe 8 (August).

Dieser Tausch innerhalb der beiden Nummern 7 und 8 ist nicht zuletzt darin begründet, daß wir Sie in diesem Jahr – und ebenso in den folgenden – über die wichtigen Neuigkeiten des Fahrplanwechsels nicht erst im August informieren möchten.

Ein zukunftsweisendes Angebot der Deutschen Bahn AG in der neuen Fahrplanperiode ist der den Journal-Lesern bereits im Eisenbahn-Journal 5/1994, Seiten 32 bis 35, vorgestellte InterCityNight von München bzw. Bonn nach Berlin und umgekehrt. (Natürlich mußte es wieder eine englische Bezeichnung sein; aber InterCity war ja schon vorgegeben.) Wer trotz dieses Angebots weiterhin mit dem Pkw von Stau zu Stau hetzt oder sich von Flugreisen von München bzw. Köln/Bonn nach Berlin mit ihren langen Anreise- und Eincheckzeiten nicht abbringen läßt, dem "ist wirklich nicht mehr zu helfen"!

Die gewohnte bunte Mischung der vorliegenden Publikation wird Ihnen hoffentlich nur Freude bereiten! Genannt seien aus dem Vorbildteil unser Bericht über die Reihe 1044 der ÖBB – ein variantenreicher "Dauerbrenner". Ebenso dürfte der Beitrag über die V 140 (Vorbild und Modell), die Urahnin aller dieselhydraulischen Lokomotiven, Ihr Interesse finden.

Im Modellbahnteil ist nach unserer Erfahrung für jeden Geschmack und jede Richtung genügend Anregendes zu finden, so z.B. für den engagierten Selbstbauer eine große Dreschmaschine (wichtig auch für Verladeseenen früherer Epochen) und für den Anlagenbauer der dritte Teil unseres Anlagenvorschlags "Nur eine Nebenbahn" diesmal mit dem Stellpult. Damit genug der Vorab-Kurzinformationen an dieser Stelle.

Gehen Sie demnächst in den wohlverdienten Urlaub? Hoffentlich haben Sie vor Ihrer Abreise noch dieses Eisenbahn-Journal erhalten, damit Sie während der freien Tage in Ruhe darin "schmökern" können! Jedenfalls wünschen wir Ihnen einen schönen Urlaub und gute Erholung!

Ihr H. Merker Verlag



Bild 1: Als Universallokomotive ist die 1044 vor allen Zugarten und auf nahezu allen ÖBB-Strecken anzutreffen: 1044 15 mit Regionalzug 5504 auf der Trisanna-Brücke zwischen Widsberg und Strengen am 15. Juli 1983.

Abb.: G. Wagner

Bild 2 (links): Die zwei "Gesichter" der Reihe 1044. Neben mehreren kleineren Bauartunterschieden bilden die Lackierungen die auffälligste Variante.

Abb.: M. Inderst

Variantenreicher »Dauerbrenner«:

Die ÖBB-Reihe 1044

Vor genau 20 Jahren, im Juli 1974, stellten die Österreichischen Bundesbahnen mit der 1044.01 den ersten Prototyp einer neuen Universal-Ellokreihe in Dienst. Trotz einiger "Kinderkrankheiten" der ab 1977 gelieferten ersten Bauserien erwarben sich die leistungsstarken Thyristorlokomotiven bald – auch hierzulande – einen sehr guten Ruf. Weitere Bauserien folgten und führten insgesamt zu einem variantenreichen Erscheinungsbild. Und trotz allen Fortschritts zur Drehstromtechnik im Ellok-bau werden derzeit weitere 35 Maschinen der jüngsten Bauserie an die ÖBB geliefert – die Reihe 1044, ein "Dauerbrenner" mit Format.





Nach der erfolgreichen Erprobung und dem daraus resultierenden Ankauf von zehn Lokomotiven der Baureihe 1043, die ASEA und NOHAB in Schweden gefertigt hatten, setzten die Österreichischen Bundesbahnen auch bei weiteren Neuanschaffungen auf die Thyristortechnik. Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen ging die österreichische Lokomotivindustrie bereits zu Beginn der siebziger Jahre an die Konzeption einer neuen Hochleistungsellok für den universellen Einsatz im Reise- und Güterzugdienst und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Wie bei nahezu allen Neuentwicklungen von Triebfahrzeugen ergaben sich auch bei der neuen Reihe 1044 zunächst noch verschiedene technische Probleme. Deren Lösung führte im Laufe der mittlerweile 20jährigen Beschaffungszeit zu einigen Änderungen, die auch das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge beeinflussten. Hinzu kamen zahlreiche Farbvarianten und kurzfristige Sonderlackierungen bzw. Beschriftungen, so daß die 1044 der ÖBB zu einem variantenreichen Thema geworden ist.

Aufgrund ihrer hohen Laufleistungen und der gelungenen Gestaltung zählen die Lokomotiven zu den Paradedferden der ÖBB. Im Zuge des Laufkilometerausgleichs für Österreich-Einsätze deutscher Loks verkehren die 1044 sowohl im hochwertigen internationalen Reisezugverkehr als auch in Eil- und Güterzugdiensten auf mehreren süd-deutschen Strecken der Deutschen Bahn. Ihre auch hierzulande überaus große Popularität hat inzwischen dazu geführt, daß allein vom österreichischen Modellbahnhersteller Roco mittlerweile bereits 16 (!) verschiedene Modelle der Reihe 1044 erschienen sind (siehe Seite 15).

Die Bauausführung

In Zusammenarbeit mit den Elektrofirmen BBC (heute ABB), Elin und Siemens bauten die Simmering-Graz-Pauker-Werke (heute SGP-Verkehrstechnik) zunächst zwei Prototypen auf eigene Rechnung. Vorausgegangen war ein dreimonatiger Versuchsbetrieb mit einer auf Thyristorsteuerung umgebauten Diodenlokomotive Re 4/4 der schweizerischen Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Auch beim Fahrzeugteil orientierte man sich in Details, wie beispielsweise bezüglich der Tiefzulanlenkung, an Schweizer Vorbildern.

Die 1044.01 wurde den ÖBB im Juli 1974 übergeben und bis Dezember einer intensiven Erprobung unterzogen. Im Februar 1975 folgte als zweiter Prototyp die 1044.02, die mit einer noch differenzierteren Steuerung ausgerüstet war. Mit einer Nennleistung von beachtlichen 5280 kW waren die beiden 1044-Prototypen damals die stärksten vierachsigen Elektrolokomotiven der Welt. Die Erprobung erfolgte sowohl auf der Südbahn als auch auf der Westbahn von Wien nach Salzburg. Da die Versuchsergebnisse weitgehend den Erwartungen entsprachen, kam es bereits zu Beginn des Jahres 1976 zur Bestellung einer ersten Serie von 24 Lokomotiven. Im Dezember 1977 wurde die 1044.03 als erste Serienmaschine abgeliefert. Ab Jahresbeginn 1978 wurden monatlich zwei Fahrzeuge in Dienst gestellt. Wenig später orderten die ÖBB vor dem Hintergrund eines eklatanten Triebfahrzeugmangels zwei weitere Serien über je 24 Maschinen.

Von den Prototypen unterschieden sich die ersten Serienlokomotiven nur in wenigen Details. Geringfügig geändert waren die

Bild 3 (oben): Auf der Zufahrt zur Tauernbahn: 1044.23 mit Güterzug 41935 bei Werfen am 22. Juli 1983 (im Hintergrund Schloß Hohenwerfen).

Abb.: G. Wagner

Bild 4 (rechts): "Paradeferd" und "Starzug": 1044.52 mit D 463 "Transalpin" Basel – Wien passiert eine "Heumännchen-Garde" kurz vor Hall in Tirol (9.10.1982).

Bild 5 (rechte Seite unten): "Generationen-Treffen" von ÖBB-Elloks in Landeck: 1110.18, 1670.104 und 1044.77 (bereits mit hohen Lüftern).

Abb. 4 und 5: A. Ritz

Führerstandsfenster und die Steckdosen für die Zugheizung. Die Grundserie wies ein niedriges durchgehendes und grobgerastertes Lüfterband im seitlichen Dachbereich auf. An die aus Schweden stammende 1043 erinnerten noch die seitlichen Bullaugen sowie die gesickten und damit versteiften Seitenwände.

Es dauerte jedoch nicht lange, bis die Begeisterung über die neue Ellokreihe erste Rückschläge erhielt. Zunächst traten an den Radreifen Brüche auf, deren Ursache bald geklärt war: Grenzwerte in den Schrumpftoleranzen sowie die Werkstoffzusammensetzung hatten zu einer örtlichen Materialüberbeanspruchung geführt. Geeignete Materialien und Herstellungsverfahren sorgten dann aber rasch wieder für betriebssichere Verhältnisse.

Als wesentlich schwerwiegender erwies sich





der zweite Rückschlag, als es nach den schneereichen Winterhalbjahren 1979/80 und 1980/81 gehäuft zu Ausfällen in der Steuerung, den Hilfsbetrieben und vor allem an den Fahrmotoren gekommen war. Nahezu 50% der Lokomotiven waren abgestellt oder nur beschränkt einsatzfähig. Angesaugter Flugschnee und die dadurch in die Aggregate eindringende Feuchtigkeit hatten zu den Schäden geführt. Wie sich herausstellte, war dem Lüftungssystem bei der Konstruktion offensichtlich zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt worden. Außerdem hatte man es versäumt, in den kurzen Probetrieb der Reihe auch harte Wintereinsätze einzubeziehen.

Als Konsequenz verfügten die ÖBB einen Baustopp und forderten die Lieferfirmen auf, bei den vorhandenen und den bereits bestellten Fahrzeugen für wirksame Abhilfe





zu sorgen. Durch höhere Lüftergitter mit anderen Strukturen konnten die Probleme weitgehend bewältigt werden.

Um nicht alle vorhandenen und die noch im Bau befindlichen Maschinen ändern zu müssen, wurde auch noch nach einer anderen Art der Problemlösung gesucht. Den erwünschten Erfolg brachte der Einbau von Zyklonabscheidern, die alle Verunreinigungen der Kuhlluft und eindringende Feuchtigkeit von den Motoren fernhielten. Nachdem sich diese Maßnahme bewährte, wurde der Lieferstopp Mitte 1982 aufgehoben. Bei den Maschinen 1044.01 bis 70 konnten die ursprüngliche Dachform mit dem niedrigen Gitter beibehalten und zuvor getätigte Umbauten wieder rückgängig gemacht werden. Die vorhandenen Dachteile standen für spätere Lieferungen zur Verfügung. Auch die Lokomotiven 1044.20, 26, 31, 33, 49 und 70, die im Bereich der Dachenden Übergangsweise höhere Düsenlüftergitter erhalten hatten, wurden wieder in den Ursprungszustand zurückgebaut.

Die Maschinen 1044.71 bis 95 und die Lok 1044.97 erhielten durchgehend hohe Lüf-

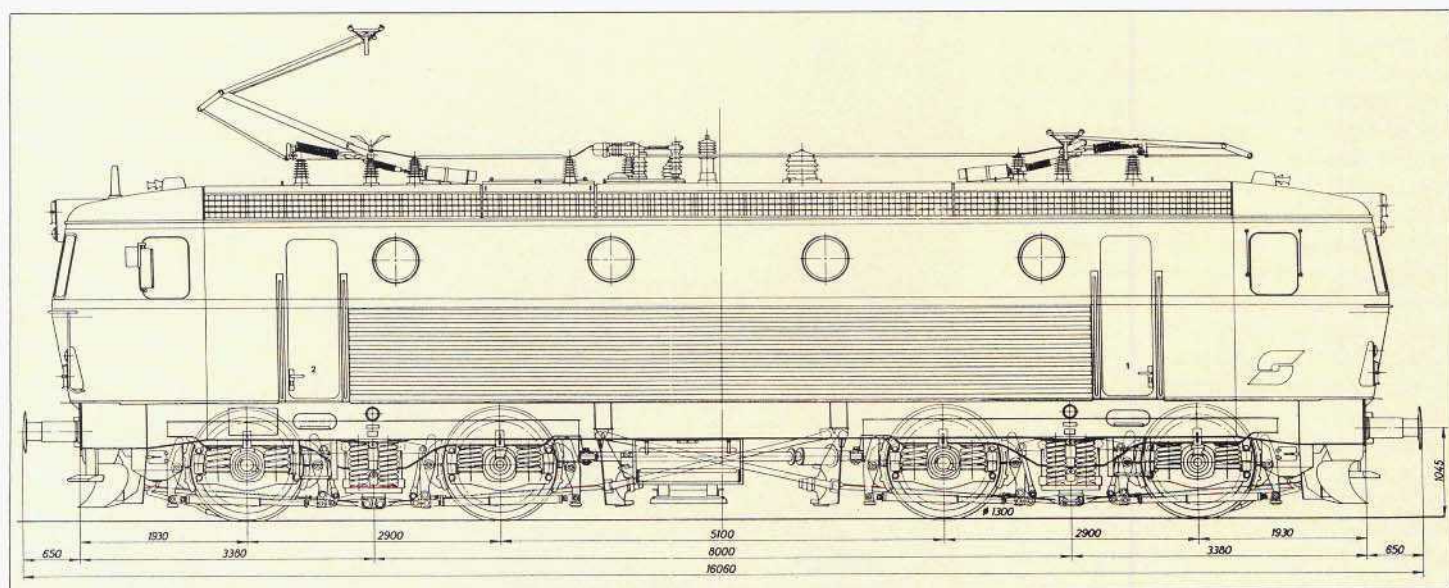
tungsgitter einheitlicher Struktur. Bei den Fahrzeugen 1044.96 und 98 sowie bei allen folgenden Maschinen bis 1044.126 war das Lüfterband gleich hoch. Im mittleren Bereich des Daches wurden die erprobten Düsenlüftungsgitter eingebaut, an den Dachenden dagegen neue Gitter mit einer Grobstruktur. Bei den ab 1989/90 ausgelieferten Fahrzeugen 1044.201 bis 215 sowie bei den instandgesetzten Unfallmaschinen 1044.92 und 117 sind anstelle der äußeren Grobgitter neue Gitter mit senkrechten Lamellen verwendet worden. Von der Ursprungsversion sind bis Ende des Jahres 1987 insgesamt 126 Loks mit den beschriebenen Lüftern in Dienst gestellt worden.

Die 1044.38 erlitt im Jahre 1983 bei einem Zusammenstoß mit einem Lkw in Liechtenstein einen Totalschaden und mußte ausgemustert werden. Nach weiteren Unfällen bei Lambach und Imst schieden die 1044.92 und 117 mit schweren Schäden vorübergehend aus. Beide Loks konnten bei SGP und in der Hauptwerkstätte Linz repariert werden. Bei der 1044.117 erfolgte eine völliger Neuaufbau unter neuer Fabriknummer.

Bild 6 (oben): "Einzelgänger" mit individuellem Anstrich: der 1986 zur Schnellfahrlok 1044 501 umgebaute Prototyp 1044.01.
Abb.: M. Inderst

Bild 7 (rechts): Das Erscheinungsbild der Reihe 1044.2: die 1992 abgelieferte 1044 236 – hier mit IC 119 Münster – Mittenwald bei Uffing (13. Mai 1994). **Abb.: G. Zimmermann**

Anlässlich der 150-Jahr-Feier der ÖBB wurde die 1044.01 im Jahre 1987 zu einer Schnellfahrlokomotive für 220 km/h umgebaut und in 1044.501 umgezeichnet. Nach dem Getriebeumbau erzielte die Maschine problemlos eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Bei dem Umbau erhielt die Lok auch einen neuen Anstrich mit elfenbeinfarbenen Kontrastflächen im Bereich der Führerstände und eine umbragraue Einfassung der Frontfenster.





Die Reihe 1044.2

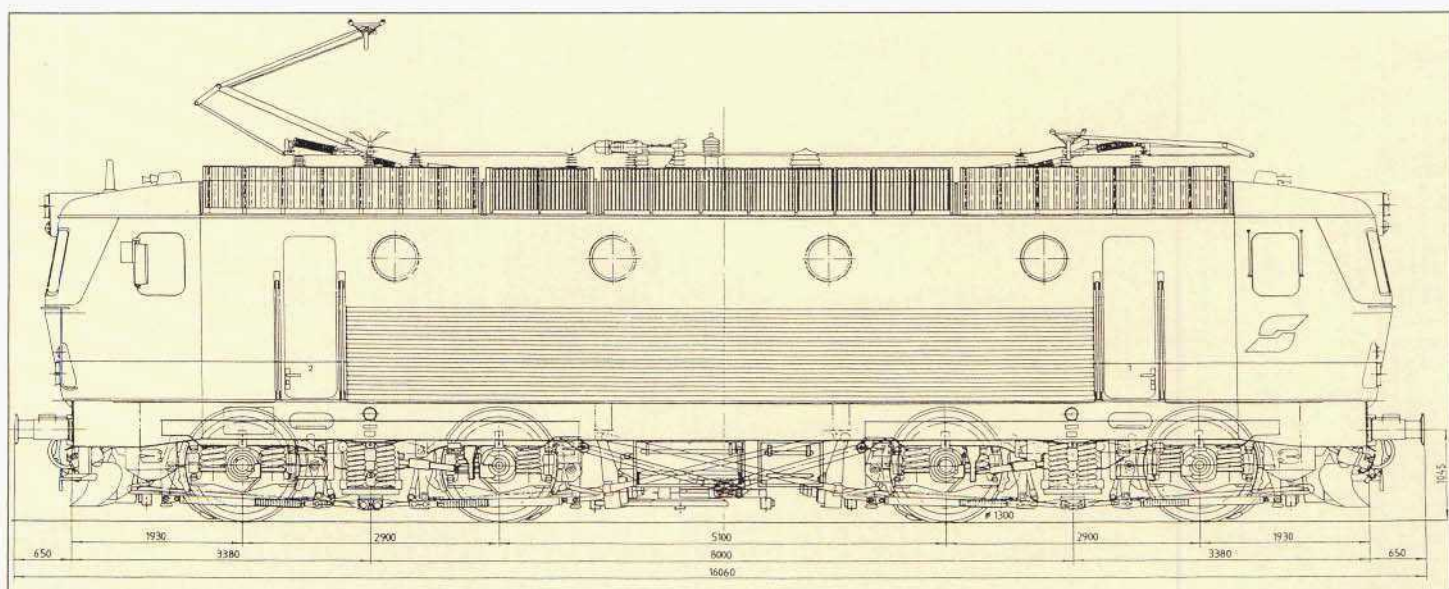
Trotz des zwischenzeitlichen Fortschritts zur Drehstromtechnik im Ellokbaubereich entstand ab 1989 die Reihe 1044.2. Eine erste Serie umfaßte 15 Lokomotiven mit den Nummern 201 bis 215. Abgesehen vom äußeren Erscheinungsbild – auf das später noch näher eingegangen wird – sind ein geändertes Übersetzungsverhältnis vom Fahrmotor zur Antriebsachse und Ände-

rungen im Drehgestell die wesentlichsten Unterscheidungsmerkmale zur Ursprungsversion 1044.0.

Aus der geänderten Getriebeübersetzung (Großzahnrad:Motorritzel von 107:35 auf 106:38) ergibt sich für eine theoretische Geschwindigkeit von 175 km/h nun eine annähernd gleiche Ankerumdrehungszahl wie bei 160 km/h der Erstserien. Dies gewährleistet, daß die Lokomotiven jetzt auch tatsächlich 160 km/h als Dauergeschwin-

digkeit einhalten können, ohne daß Motorschäden zu befürchten sind. Dennoch wurde auch für die 1044.2 die Höchstgeschwindigkeit nur auf 160 km/h festgelegt. Die dadurch verlorengegangene Anfahrzugkraft wurde durch eine verbesserte Tiefzuganlenkung teilweise kompensiert.

Bilder 8 und 9: Zum Vergleich: Typenskizzen der Reihe 1044.0 (Betr.-Nr. 03 bis 70; links) und 1044.2 (Betr.-Nr. 255 bzw. 257 bis 291) im Maßstab 1:87. **Beide Abb.: SGP-Verkehrstechnik**





Kurz-Chronik der Reihe 1044

Prototypen (1044.01 und 1044.02): 1974/75

Umbau 1044.01 in Schnellfahrlok 1044 501: 1986

Umbau 1044 002: 1993 (Umzeichnung in 1044 043)

1. und 2. Bauserie (1044 003 bis 070): 1977 bis 1980

Umbau 1044 009 (Neubaukasten nach Unfall)

Abgang 1044.38: 1981 (Unfall in Nendeln)

Umbau 1044 043: 1993 (Kasten von 1044 002)

Umbau 1044 051: 1991 (Neubaukasten und Umzeichnung in 1044 256; Umzeichnung in 1044 200: 1994)

3. Bauserie (1044 071 bis 126): 1980 bis 1987

Umbau 1044 077 (Neubaukasten nach Unfall)

Neubau 1044 092 (nach Unfall)

Umbau 1044 096 (Neubaukasten nach Unfall)

Umbau 1044 117: 1988 (Neubaukasten nach Unfall)

(1044 020, 026, 031, 033, 049, 070 und 071 für kurze Zeit mit an den Enden höheren Lüftergittern; Rückbau)

1. Bauserie 1044.2 (1044 201 bis 215): 1989/90

2. Bauserie (1044 216 bis 240): 1990 bis 1992

3. Bauserie (1044 241 bis 255): 1992/93

Abgang 1044 241: 1993 (Unfall in Melk)

4. Bauserie (1044 257 bis 291): 1993 bis

Bild 10 (oben): Bei der jüngsten, derzeit in Bau und Auslieferung befindlichen Bauserie (1044 257 bis 291) sind die grauen "Brillen" um die Frontfenster nun mit einem feinen gleichfarbigen Streifen unterhalb des Lüftergitters verbunden: 1044 261, die erst am 20. Dezember 1993 abgeliefert wurde, mit IC 654 bei Schnann (28.3.1994). **Abb.: M. Inderst**

Bild 11 (rechts): 1044-Stelltdchein in München Hbf am 7. April 1994: 1044 230, die den EC 10 "Mimara" in die Isar-Metropole gebracht hat, und 1044 219, die mit EC 12 "Paganini" auf dem Nebengleis eingerollt ist.

Bild 12 (unten links): Bei weiteren Einsätzen auf DB-Strecken im Zuge des Laufkilometerausgleichs für Österreich-Einsätze von DB-Loks ist die Reihe 1044 vor InterRegio-Zügen zwischen München und Salzburg...

Bild 13 (unten Mitte): ...einem Doppelstockzug München – Eggmühl...

Bild 14 (rechte Seite unten): ...und vor TEC-Güterzügen zwischen Donauwörth und München bzw. München und dem Brenner anzutreffen.

Abb. 11 und 12: A. Ritz, Abb. 13: C. Möckl, Abb. 14: G. Zimmermann

Weitere technische Unterschiede zur Ursprungsversion sind neue Lüfterschutzelemente zur Senkung des Lüfterlärmspegels, eine geänderte Stoßdämpferbefestigung an den Achslagergehäusen sowie die in vollkommen geänderter Ausführung wieder eingeführte Querkupplung, eine mechanische Verbindung zwischen den beiden Drehgestellen.

Der ersten 1044.2-Serie folgten von 1990 an weitere Lieferungen von 25 Lokomotiven (1044.216 bis 240) und 15 Maschinen (1044.241 bis 255). Weitere 35 Fahrzeuge der jüngsten und letzten Bauserie mit den Betriebsnummern 1044.257 bis 291 befinden sich derzeit in Bau und Auslieferung. Die aus der 1044 051 am 1. März 1991 umgezeichnete und mit einem Neubaulok-

