



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

7/1995
Juli

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

An Bebra vorbei ...	6
Wiederinbetriebnahme der »Berliner Kurve«	
Volldampf auf Rügen	14
Einer Hundertjährigen auf der Spur	
Fahrplanwechsel 1995/96	20
Es war einmal:	
Elektrisch ans »Thüringer Meer«	24
In der Westschweiz:	
Neue Meterspurloks	30
Das EJ-Interview	
Dr. Kajo Schommer: »RoLa war ein Erfolg«	34
Nur eine Nebenbahn	
Die Lokalbahn Grafing – Glonn	38
Für den HSB-Planbetrieb:	
Der ex T 3 rollt wieder	44
Eisenbahn-Journal-Club	
Die Asche ist runter!	52

Modellbahn-Journal

Vorbildgerecht im Modell:	
Erfurt West – Kleinbahnstation am Stadtrand	70
Es klappert die Mühle ...	76
Ein nur 20 x 30 cm großes Wunderwerk in Z	
Württembergische Lokomotiven, 2. Teil	
75 006 der DRG	78
Schmalspur-Läuterung mit der RhB:	
Langzeit-Projekt	82
Sommer – Sonne – Wangerooze	88
H0-Fahrzeuge der Inselbahn von GK-Modellbau	
Zwei Epochen – eine Anlage	
19 Zum Spielen und Fahren	92
Leipziger Allerlei	
Auf schmaler Spur durchs Selketal	96
Aus Franken – vom Feinsten	100
Die Baureihe 70 ⁿ in N von Marks	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Typenblatt: Baureihe 23 der DB	55
Typenblatt: Baureihe 65 der DB	61
Fachhändler-Adressen	64
Impressum	66
Tips & Tricks	101
Weg mit dem Dreck! Die Staub-Hexe hilft	
Schaufenster der Neuheiten	102
Mini-Markt	106
Bahn-Post	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111

Titelbild: Dampf pur – ohne Scheinanfahrt und hetzende Auto-verfolger: 044 553 bei der Ausfahrt aus Crailsheim Richtung Nürnberg, Anfang der siebziger Jahre. **Abb.: L. Nawrocki**

Editorial

Rapide nähert sich die kreative Phase der Modelleisenbahner ihrem alljährlichen Tiefpunkt. Frischluft, Faulenzen & Ferien heißt nun die Devise. Dagegen klingen Bohren, Bauen und Bastelkeller wie ein dünnes Echo aus halb vergessenen, grau-naßkalten Tagen. Die Modellbahn-Herstellerfirmen haben ihren Produktionsrhythmus ans Kundenverhalten angepaßt: Wer nicht ohnehin Werksferien ausgerufen hat, legt noch rasch letzte Hand an die Neuheiten von Nürnberg. Schneller als derzeit vorstellbar, werden ja schon bald wieder die Weihnatskassen klingeln. Das Nachsehen haben alle, die antizyklisch denken und jetzt mit dem Bau einer Anlage beginnen wollen. Sie werden Mühe haben, genügend Gleismaterial aufzutreiben. Wer leer ausgeht, braucht unter Umständen einen langen Atem. Bei Märklin beispielsweise rutschen erst im September wieder Gleise und Weichen vom Band.

Sollten Sie trotz des herstellerseitig verordneten Baustopps das Basteln nicht ganz lassen wollen, haben wir einen Tip für Sie: Das brandneue EJ-Lokpuzzle für den PC, vier brillante Eisenbahn-Farbfotos von Jürgen Nelkenbrecher auf 3,5-Zoll-Diskette, elektronisch wahlweise in 20 oder 42 Puzzleteile zerlegbar – "basteln light" für Arbeitsplatz oder Heimcomputer! Der Spaß kostet kühle 29,90 Mark und wird weltweit exklusiv nur beim Hermann Merker Verlag vertrieben.

Heiß her geht es diesen Sommer bei der Deutschen Bahn – allerdings auf ganz spezielle Art. Zwar wurde in Ingolstadt eine ca. 20 km lange Umfahrungsstrecke eröffnet, die dort den Betrieb wesentlich erleichtert; doch im ehemaligen DR-Netz hat pünktlich zum Sommerfahrplan das große Streckensterben begonnen (siehe unseren Bericht S. 20). Vermutlich nur das traurige Vorspiel zum großen Regionalisierungs-Drama, das ab 1. Januar 1996 auf dem Bahn-Programm steht. Titel des im Westen bereits recht abgenuddelten Streifens: "Spiel mir das Lied vom (Strecken-)Tod". Regie: Bahn-Chef Heinz Dürr, Produktion: die Finanzminister der Länder. Wohl wird da und dort nur die Todesmelodie für eine längst vom Straßenverkehr überrollte Bahn-Leiche erklingen. Doch sicher wäre es bei so mancher Verbindung mit etwas politischem Willen und (freilich oft mehr als nur) einer Handvoll Mark möglich, attraktiven Schienenverkehr anzubieten und so die Strecke zu erhalten. Die schwäbische Wieslaufalbahn zeigt, wie's geht.

Apropos "zu erhalten": Regelmäßig zu Beginn der Ferienzeit fragen viele EJ-Leser an, ob nicht das eine oder andere, im Handel längst vergriffene Sonderjournal noch beim Verlag zu erhalten sei. Wir überlegen deshalb, einige Ausgaben in unveränderter Form innerhalb der Reihe EJ-Specials wiederaufzulegen. Besonders bieten sich hier die Baureihen-Bände an. Sie stehen nicht nur in der Hitliste unserer Leser mit an der Spitze, sondern brauchen, da thematisch abgeschlossen, nicht ergänzt zu werden.

Allerdings verlangen die Bedürfnisse des Zeitschriftenhandels (neues Erscheinungsdatum, neue Nummer, anderer Preis) eine veränderte Titelseite. Vielen Sammlern geht das gegen den Strich. Sie wünschen ihre EJ-Kollektion einheitlich: Was einmal Sonderjournal war, muß auch Sonderjournal bleiben. Selbstverständlich wäre es kein Problem, um den Originalumschlag ein weiteres Deckblatt zu heften. Titelblatt-Puristen könnten es entfernen und hätten ihren Baureihen-Band "neu-alt". Ein solcher potemkinscher Alt-Titel wäre freilich nicht zum Nulltarif zu haben. Ein so getarntes Special-Sonderjournal wäre am Kiosk ca. 2 DM teurer als die Neuaufgaben-Variante ohne doppeltes Titelblatt. Wäre Ihnen die Nostalgie den Mehrpreis wert?

Auf Ihre Antwortkarte, die Sie auf der hinteren Umschlag-Halbseite finden können, wartet gespannt
Ihre EJ-Redaktion

An Bebra vorbei...

Totgesagte leben länger! Gibt es auf dem weiten Feld des Eisenbahnwesens für diese »Wahrheit« ein schöneres Beispiel als die wechselvolle Lebensgeschichte des Bahnknotens Bebra? Mehrmals schon schien Bebras »große Zeit« unwiderruflich abgelaufen zu sein, und doch kam dann alles ganz anders. Nun ist es einmal mehr soweit: Mit Wiederinbetriebnahme der sogenannten Berliner Kurve südlich der riesigen Bebraer Gleisfelder zum 28. Mai 1995 wird der bedeutende Ost-West-Fernverkehr der Routen Berlin/Dresden – Leipzig – Erfurt – Frankfurt an Bebra vorbeirollen; genauso wie zwischen 1914 und 1945. »Heinrich Heine«, »Johann Sebastian Bach«, »Gottfried Semper« und die anderen IC/EC-Züge werden fortan – im Wortsinne – um Bebra einen großen Bogen machen. Im Nord-Süd-Verkehr ist das Inter-City-Zeitalter für Bebra bekanntlich schon seit Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg 1991 passé. Und was bleibt schon noch von einem großen, ja geradezu legendären Eisenbahnbrennpunkt ohne die großen Züge mit den großen Titeln?





Bild 1: Abends in Bebra: Wegen Bauarbeiten an den Güterzuggleisen sind zwei 232 mit ihren Güterzügen aus Erfurt in den Personenbahnhof eingefahren und müssen anschließend zur Fahrt in den Rangierbahnhof umsetzen (März 1995).
Abb.: W. Klee



Bild 2: Blick von Norden auf den Bahnhof Bebra um 1900. Links das im wesentlichen noch existierende Bahnbetriebswerk P. Rechts vom Stationsgebäude die Göttingen-Frankfurter Gleise, links die Kassel-Erfurter.
Abb.: Sammlung Klee

Bebra – das ist einer dieser Namen, die Eisenbahnfreunde sich auf der Zunge zergehen lassen. Die jüngeren mag die eigenartige Faszination dieses Wortes vielleicht nicht mehr erreicht haben. Aber wohl bald ausnahmslos all jene "Eisenbahnnarren" (Maedel), die in den 1960er und frühen 1970er Jahren mit Bebra Bekanntschaft gemacht haben durch die wunderschönen Bildbände und Erzählungen Karl-Ernst Maedels – damals die Eisenbahnliteratur schlechthin. Vor der ersten Bahnreise in dieses legendäre Mekka der Lokomotiven schlief man unruhig, und wohl niemand, der am nächsten Tag das Ziel der Träume erreicht hatte, wird enttäuscht gewesen sein. Bebra war wirklich eine reale Wunderwelt, auch nach der Zeit der Dampflokomotiven. Und Bebra ist es irgendwie noch heute; und vielleicht auch morgen.

Genug der Schwärmerei. Die Fakten: Bebra liegt an der 1848/49 in mehreren Etappen von der kurhessischen "Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft" (ab 1853 "Kurfürst Friedrich Wilhelm Nordbahn-Gesellschaft", ab 1866 nach der Annexion Kurhessens durch Preußen "Hessische Nordbahn-Gesellschaft") eröffneten Linie Gerstungen – Bebra – Kassel – Karlshafen/Hümme. Diese wurde durch ihre Verlängerungen in Richtung Westen ("Königlich Westfälische Eisenbahn" über Warburg und Paderborn nach Hamm) und in Richtung Osten ("Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft" von Gerstungen über Eisenach in Richtung Erfurt) bald zu einer der bedeutendsten deutschen Ost-West-Routen überhaupt.

Bebra, das am 15. Oktober 1848 mit Eröffnung des Teilstücks aus Guxhagen ans Schienennetz angeschlossen worden war, spielte zunächst nur eine bescheidene Nebenrolle. Der Ort erhielt keinen Bahnhof, sondern fürs Publikum nur eine simple "Haltestation". Und einen kleinen Lok-

schuppen, in dem zwei Lokomotiven stationiert wurden. Diese beiden, "Antilope" und "Elefant" geheißen, mußten auf der Rampe zum Hönebacher Tunnel (in Richtung Gerstungen also), der etwa 90 m höher liegt als der Bahnhof Bebra und in dem die Wasserscheide zwischen Fulda und Werra überquert wird, Vorspannleistungen erbringen.

Der Aufstieg Bebras zum Bahnknoten begann mit der "Bebra-Hanauer Eisenbahn". Für Kurhessen hatte diese zweite Verbindung zwischen Kassel und Frankfurt gegenüber der ja bereits existierenden Main-Weser-Bahn über Marburg und Gießen den Vorteil, daß sie zum allergrößten Teil auf kurhessischem Territorium gebaut werden konnte, wohingegen bei der Main-Weser-Bahn neben der Freien Reichsstadt Frankfurt auch noch das Großherzogtum Hessen durchquert wurde (und dementsprechend an den Einnahmen zu beteiligen war). Allerdings hatte der Kurfürst sich lange gegen die Bebra-Hanauer Route gewehrt, da abzusehen war, daß dann der lukrative Fernverkehr zwischen den beiden überragenden deutschen Messe- und Handelsplätzen Leipzig und Frankfurt schon weit vor der über alle seine anderen Städte geschätzten Residenz Kassel umladen bzw. umsteigen würde.

Das zugunsten der Main-Weser-Bahn hintangestellte Projekt Bebra – Hanau (– Frankfurt) erhielt erst neuen Schub, als im benachbarten Thüringen die Werrabahn Coburg – Eisenach Gestalt annahm und zugleich (nie verwirklichte) Pläne auftauchten, Göttingen und Eisenach zu verbinden. Das, so kombinierte man in Kassel, könne ja nur den einen Zweck haben, Kurhessen im Nord-Süd-Verkehr zu umgehen. Also beeilte man sich, selbst eine leistungsfähigere Route nach Frankfurt zu schaffen.

Allerdings kam man wegen der zähen Verhandlungen mit Bayern nicht so recht vor-

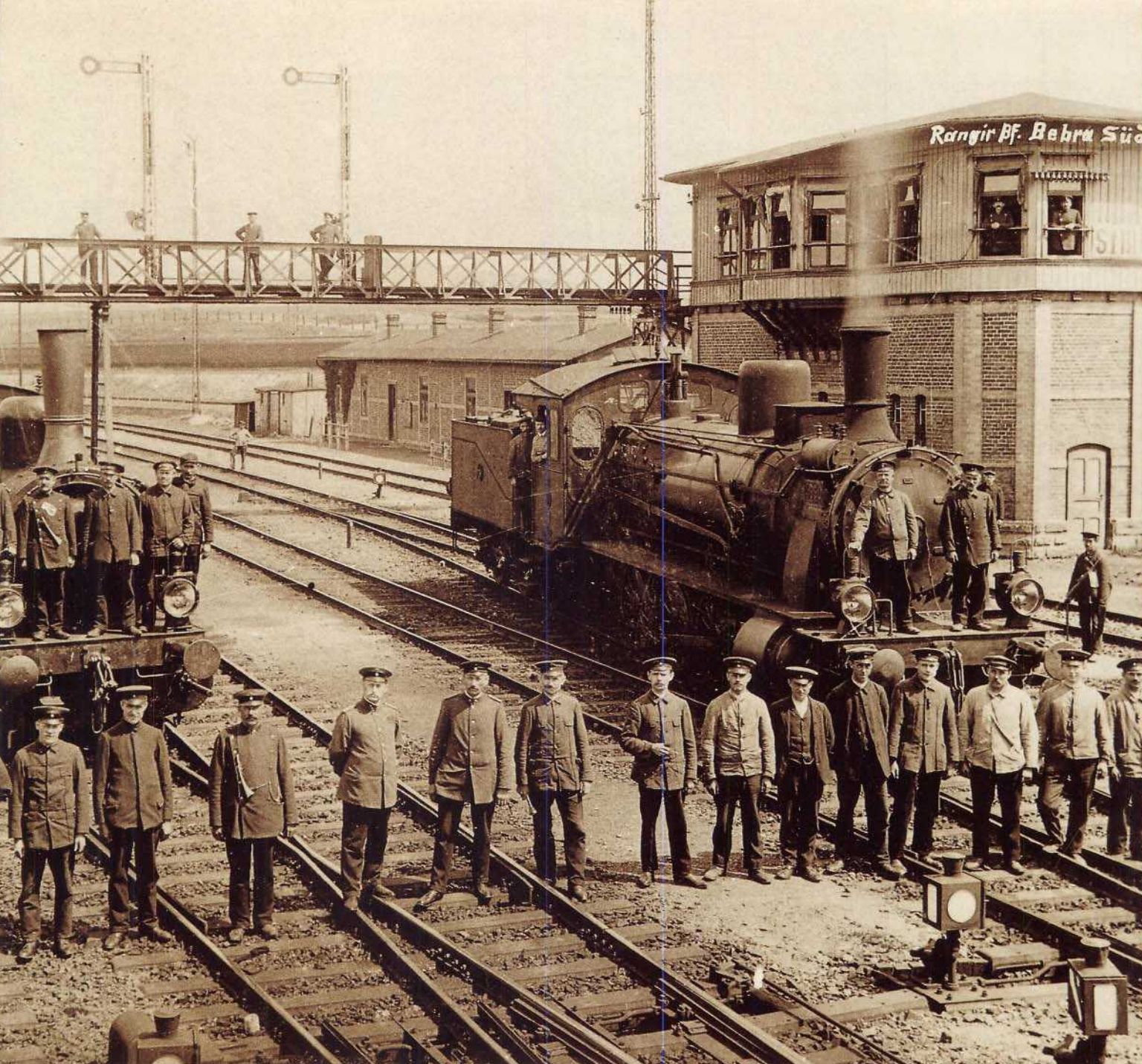


Bild 3: Während des Baus der "Berliner Kurve" um 1913 entstand dieses Gruppenbild mit Baulokomotiven bei Weiterode.

Bild 4: Blick auf die Südseite des soeben erweiterten Rangierbahnhofs Bebra im Jahre 1912. Bei den Lokomotiven handelt es sich um eine preußische G 7 und eine G 7.2.

Abb. 3 und 4: Sammlung Klee





an. Denn zum einen mußte ein schmaler bayerischer Landzipfel im Kinzigtal durchquert werden, zum anderen wollte Kurhessen die Hanauer Bahn auch mit einem Zweig in Richtung Unterfranken (das war die später realisierte Sinnthalbahn Elm – Gemünden) ausstatten. Als das aufgeregte Kurhessen Anfang 1865 mit dem Bau des Abschnitts Bebra – Fulda der Hanauer Bahn begann, waren all diese Probleme noch ungelöst. Die am 20. März 1866 unterschriebenen Staatsverträge zwischen Bayern und Kurhessen erwiesen sich schon bald als veraltet. Nach dem innerdeutschen Krieg von 1866 hatte Preußen auch Kurhessen und Frankfurt am Main annektiert, außerdem im Kinzigtal und in der Rhön die Grenze mit Bayern zu seinen Gunsten so korrigiert, daß die für Preußen fortan enorm wichtige Verbindung Berlin – Halle – Erfurt – Frankfurt/Main nun westlich von Ger-

stungen komplett auf preußischem Terrain lag. Die bereits von der kurhessischen Nordbahn-Gesellschaft begonnenen Arbeiten wurden nun beschleunigt fortgeführt. (Kuri- os: Die Nordbahn selbst war de jure eine Privatbahn, organisierte aber für den Staat Kurhessen auf dessen Rechnung den Bau der Bebra-Hanauer Bahn; deshalb konnte die Bebra-Hanauer Bahn direkt ins preußische Staatsbahnvermögen überführt werden, während die Nordbahn der privaten, aber vom Staat verwalteten Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit Sitz in Elberfeld unterstellt wurde.) Am 22. Januar 1866 wurde der Verkehr auf dem ersten Abschnitt Bebra – Hersfeld aufgenommen, zum 15. Dezember 1868 konnte das Schlußstück Steinau – Elm – Neuhaus eröffnet werden. Der preußische Staatsbahnbesitz war damit um eine erstrangige Magistrale reicher geworden.

Und da große Strecken auch nach großen Namen verlangen (zumindest damals), wurde die Bebra-Hanauer am 14. September 1873 "auf allerhöchsten Erlaß" offiziell in "Frankfurt-Bebraer Eisenbahn" umgetauft. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch schon mit Nachdruck an der staatlichen Bebra-Friedländer Bahn gearbeitet, die von Friedland (an der Strecke Göttingen – Arenshausen) über Eichenberg (an der Strecke Kassel – Arenshausen – Halle) ins Werratal führt und dann mit langen, kräftigen Steigungen nördlich von Bebra die Wasserscheide zwischen Werra und Fulda überquert, Bebra praktisch aus südlicher Richtung "von oben" erreicht und dann in einem großen Bogen (in Bebra "Göttinger Bogen" genannt) von Nordwesten neben der Kasseler Linie in den Bahnhof führt. Die Bebra-Friedländer Bahn war wegen ihrer Rampen und recht engen Kurven für

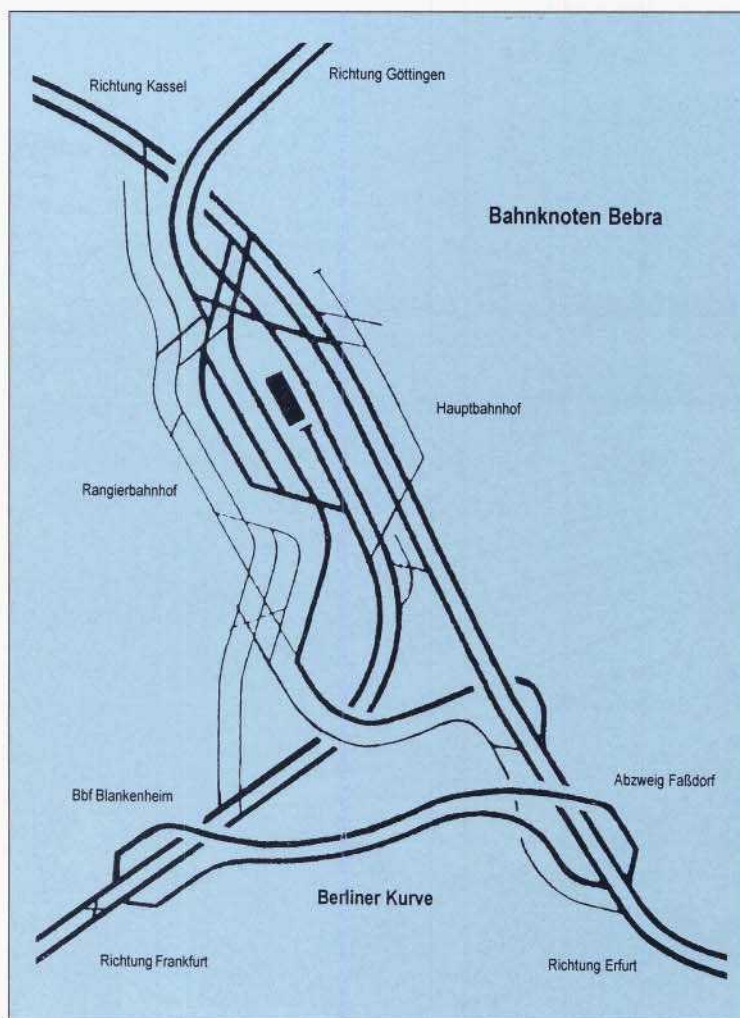
schnellen Fernverkehr praktisch ungeeignet, zudem umging sie den wichtigen Ort Kassel. Es dürften hier nicht zuletzt militärische Interessen des preußischen Generalstabs eine Rolle gespielt haben, denn als Aufmarschlinie aus der neuen Provinz Hannover an die neue preußische Südgrenze in der Rhön machte sie vielleicht noch am meisten Sinn.

Mit der Friedländer Bahn, die seit dem 15. Mai 1876 durchgehend befahren werden kann, war das imposante Eisenbahnkreuz Bebra komplett. Der viel zu klein gewordene Bahnhof wurde in den folgenden Jahren grundlegend umgestaltet und erweitert. 1888 wurde das noch heute bestehende und beidseitig von Gleisen umschlossene Empfangsgebäude eingeweiht. Westlich, zur Stadt hin, liegen die Gleise der Nord-Süd-Route Göttingen – Frankfurt, auf der anderen Seite die der Ost-West-Route Erfurt – Kassel. Da der erwähnte "Göttinger Bogen" über die Kasseler Gleise hinwegführt, war für beide Linien von Beginn an kreuzungsfreier Betrieb möglich.

Dominierend war aber damals die Relation Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Frankfurt. Die hier verkehrenden Züge mußten also in Bebra kopfmachen, was angesichts der beschränkten Laufleistungen der damaligen Lokomotiven allerdings kaum ein Handicap war. Ähnlich bedeutend war der Verkehr der Relation Ruhrgebiet – Kassel – Mitteldeutschland/Sachsen, für die allerdings auch noch die Linie über Eichenberg und, weiter nördlich, für den Güterverkehr die über Northeim und Nordhausen zur Verfügung stand. Der Nord-Süd-Verkehr hingegen spielte zunächst eine nur recht bescheidene Rolle. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg sollte sich das grundlegend ändern. Dazu gleich mehr.

Der Bahnhof Bebra mußte praktisch unablässig dem steigenden Verkehr angepaßt werden. Bereits 1890 gab es zwei Betriebswerke mit insgesamt vier Ringlokschuppen: auf der Erfurter Seite die des Bw Bebra P (sie existieren noch heute – auch wenn das Bw Bebra offiziell 1993 aufgelöst wurde – und sind von den östlichen Bahnsteigen sehr schön einzusehen), auf der Frankfurter Seite die des Bw Bebra G (nach Ende der Dampflokszeit abgerissen, hier steht heute das Stellwerk Bebra Pbf). In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts mußte insbesondere der Rangierbahnhof erheblich erweitert werden; am 2. Januar 1906 wurde der erste Ablaufberg in Betrieb genommen. Erst 1974 übrigens wurde der Ausbau des Rangierbahnhofs durch die Inbetriebnahme der neuen Südeinfahrt abgeschlossen.

Die wichtigste Modernisierung allerdings spielte sich südlich des Bahnhofs ab. Zwischen dem neuen Betriebsbahnhof Blankenheim an der Frankfurter und dem Abzweigbahnhof Faßdorf an der Erfurter Bahn wurde eine 4,7 km lange zweigleisige Verbindungskurve gebaut, die durchgehen-



den Verkehr zwischen Erfurt und Frankfurt erlaubte. (Außerdem wurde bis zum Hönabacher Tunnel ein drittes Gleis verlegt, damit langsamfahrende Güterzüge überholt werden konnten.)

Diese "Berliner Kurve" wurde am 1. November 1914 in Betrieb genommen (laut Chronik der Stadt Bebra; Quellen der Reichsbahn nennen den 1. Mai 1915). Da kurz zuvor (1. Mai 1914) auch die Verbindungsbahn Schlüchtern – Fliesen mit dem Distelrasentunnel fertiggestellt worden war, die auf dem Abschnitt Fulda – Frankfurt das Kopfmachen im Bahnhof Elm erübrigte, hätte der Fernreiseverkehr zwischen Berlin und Frankfurt nun schlagartig an Tempo gewinnen können; hätte, denn inzwischen tobte der Erste Weltkrieg, Militärzüge gaben den Fahrplan-Takt an; da wirkten schnelle Reisezüge zunächst nur störend. Erst die Deutsche Reichsbahn konnte die Vorzüge der "Berliner Kurve" tatsächlich konsequent ausfahren, so daß schließlich auf der Relation Erfurt – Frankfurt (und umgekehrt) nur noch die beschleunigten Personenzüge (BP) in den Bahnhof Bebra einfuhren. Zumindest im Fernreiseverkehr schien Bebras große Zeit damit abgelaufen zu sein.

Aber alles sollte ganz anders kommen. Durch die Teilung Deutschlands wurden Bebra ganz neue Aufgaben zugewiesen. Im Brennpunkt stand dabei zunächst die

Strecke Bebra – Eisenach, die gleich fünfmal von der innerdeutschen Grenze zerschnitten wurde. Über ihr Schicksal ließen sich ganze Aufsätze schreiben, wir müssen uns hier also auf das Notwendigste beschränken. Durch den Eisernen Vorhang war Bebra zum Grenzbahnhof geworden. Die Grenzabfertigung machte nun auch für Fernzüge, die jetzt "Interzonenzüge" hießen, wieder einen Halt in Bebra notwendig.

Die Gleise der Berliner Kurve lagen fortan brach, eines der beiden wurde 1952 abgebaut, gleichzeitig das dritte Gleis zum Hönabacher Tunnel. Am 30. Oktober 1989 wurde die Berliner Kurve wegen Baufähigkeit einer Brücke gänzlich gesperrt. Neun Tage später öffnete die DDR ihre Grenzen, und allen Bahnfachleuten war sofort klar, daß nun der Wiederaufbau der soeben gesperrten Strecke nur noch eine Frage der Zeit sein konnte.

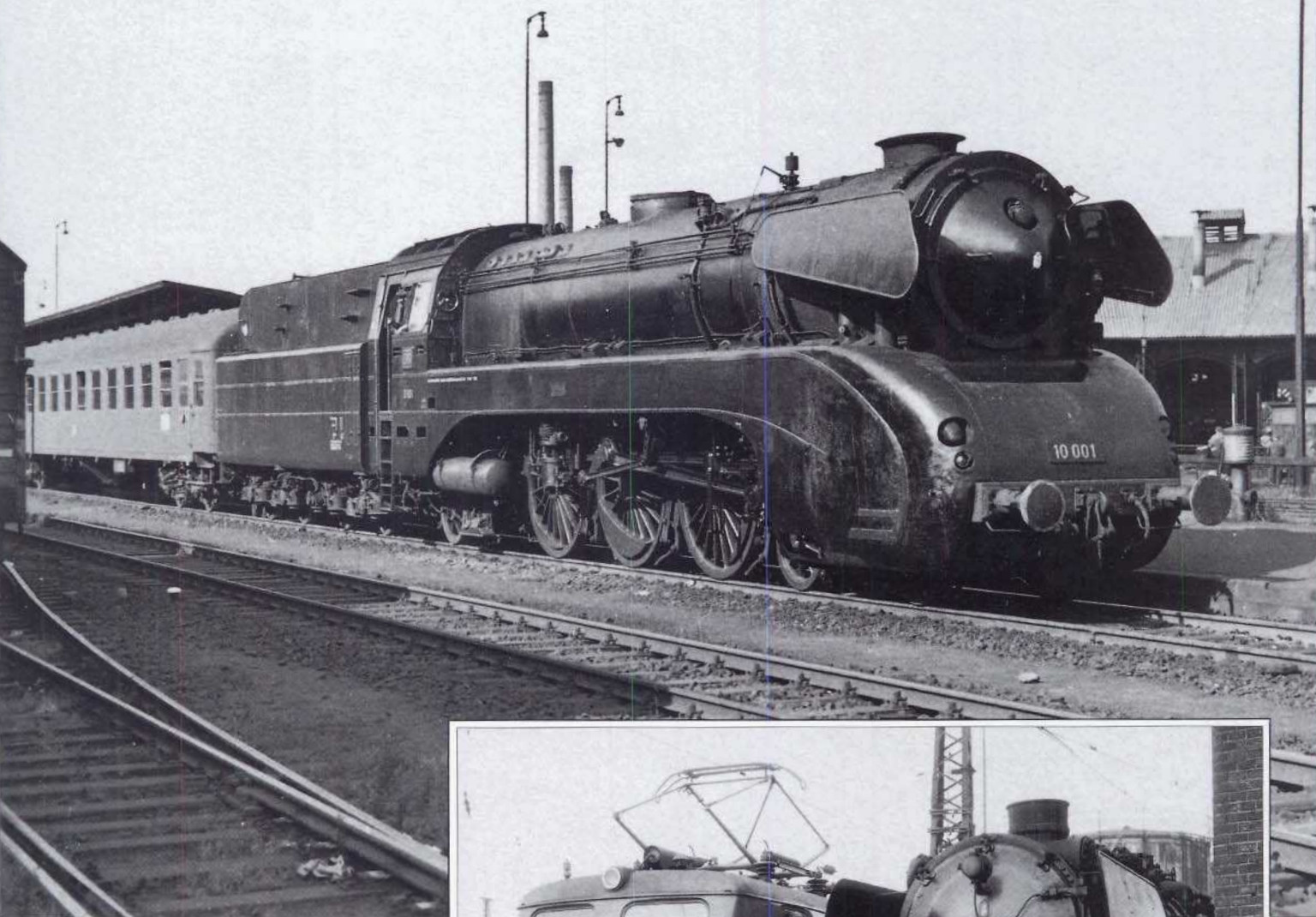
Noch tiefgreifendere Veränderungen als für die Route nach Erfurt hatte die Teilung Deutschlands für den Nord-Süd-Verkehr. Dieser hatte vordem in Bebra keine besondere Rolle gespielt, wie überhaupt bis zum Zweiten Weltkrieg die Hauptverkehrsströme in Deutschland in Ost-West-Richtung (bzw. umgekehrt) verlaufen waren. Die Strecke Bebra – Eichenberg – Göttingen war für schnelle Fernzüge schon wegen ihrer Steigungen und Kurven wenig

Bild 5: Die grafische Übersicht verdeutlicht die Streckenverknüpfungen im Bahnknoten Bebra.

Bild 6 (rechte Seite oben): Prototypen in Bebra: Außer 10 001 und 002 war später auch V 200 001 regelmäßig im Bahnknoten zu beobachten.

Bild 7 (rechte Seite Mitte): Die Ablösung: 41 252 vom Bw Göttingen P neben E 41 252 des Bw Bebra im Jahre 1963 in deren Heimat-Betriebswerk. **Abb. 6 und 7:** H. Vaupel

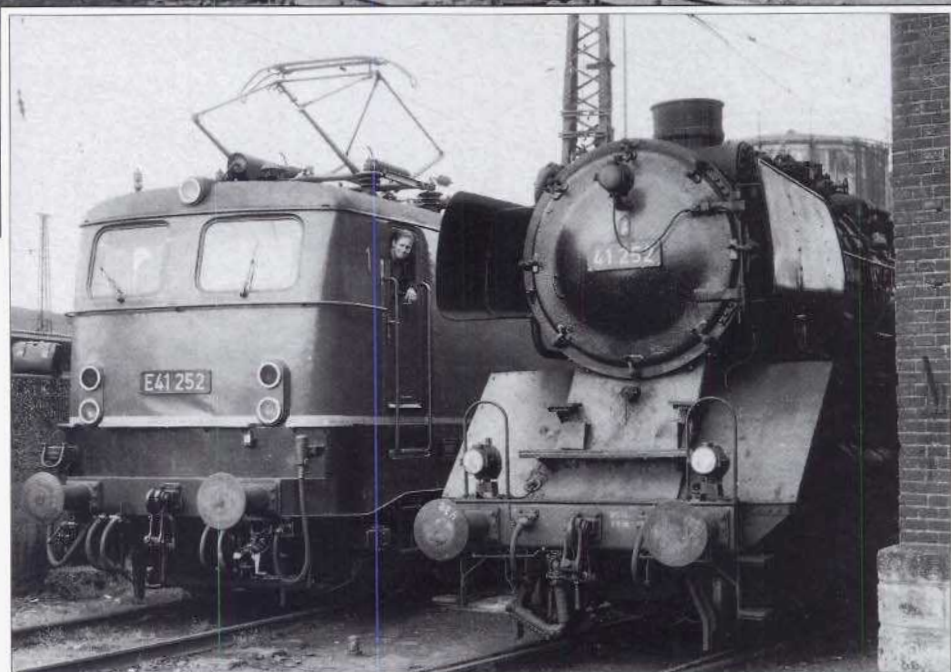
Bild 8 (rechte Seite unten): Mit dem D 1098 Dresden – Düsseldorf verläßt 01 529 am 27. Mai 1973 den Hönabacher Tunnel. **Abb. 5 und 8:** W. Klee



geeignet, zudem wurde ja die wichtige Stadt Kassel umgangen.

Urplötzlich mußte aber ausgerechnet diese Route zum Rückgrat des sich dramatisch ausweitenden Nord-Süd-Verkehrs ausgebaut werden, weil sie westlich des Eisernen Vorhangs die kürzeste ausbaufähige Verbindung zwischen Norddeutschland mit den Seehäfen und Bayern bzw. dem Rhein-Main-Gebiet bot. Auf der 12 km langen Rampe Bebra – Cornberg wurde 1951 Selbstblock mit Gleiswechselbetrieb eingeführt. Schnelfahrende Züge konnten nun Güterzüge überholen, ohne daß diese anhalten mußten; die Möglichkeit der "fliegenden Überholung" machte die Rampe Bebra – Cornberg damals nach Darstellung der Bundesbahn zur "modernsten Eisenbahnstrecke der Welt". Das war sicherlich etwas zu vollmundig, denn immerhin bis 1963 mußte man sich noch mit Dampf- und Dieseltraktion behelfen. Allerdings wurde dafür Bebra mit den leistungsfähigsten Dampflok der DB bestückt, wobei die Einsätze der Baureihe 44 (ab 1960 unter anderen alle 30 ölgefeuerten Lokomotiven dieser Baureihe) im Güterzugdienst und der 01.10 (ab 1957 ebenfalls teilweise ölgefeuert) sowie der Neubaureihe 10 des Bw Bebra vor schweren Schnellzügen geradezu legendär sind.

Loks aus Bebra mußten jahrelang Spitzenleistungen fahren. Geschichte gemacht



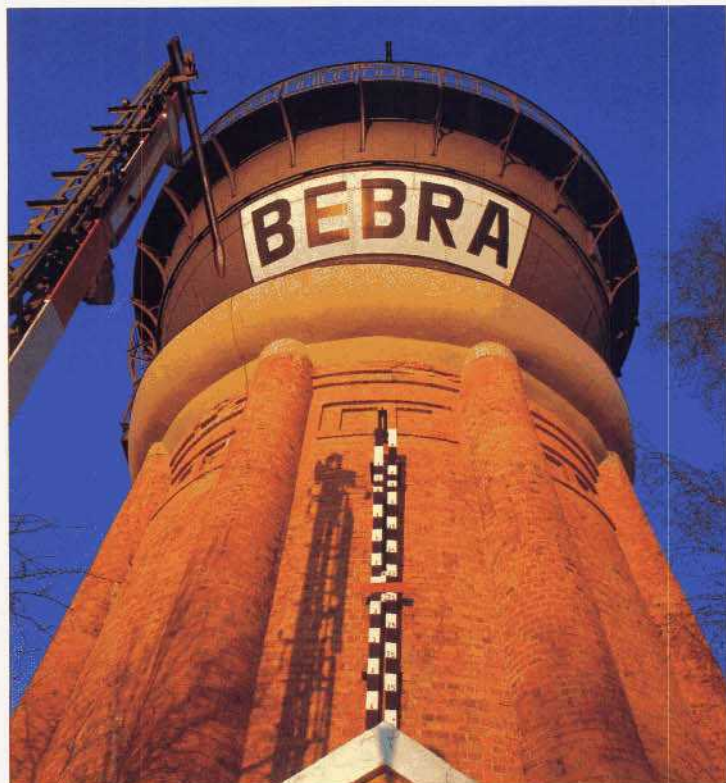


Bild 9: Szene vom nördlichen Lokschuppen in Bebra: Es ist Samstag, und die 216, die hauptsächlich im Kali-verkehr über Gerstungen eingesetzt werden, haben Wochenendruhe.

Bild 10: Der Wasserturm, erbaut 1910, ist 1985 von der Stadt Bebra gekauft worden und beheimatet heute das Bahnmuseum. Jeden ersten Sonntag im Monat (außer November bis März) kann er von 10 bis 17 Uhr besichtigt werden (auch der 500 m³ fassende Stahlbehälter).

Abb. 9 und 10: W. Klee

haben die planmäßigen Langläufe der 01.10 Öl von Würzburg bis Hamburg-Altona (544 km) oder der 01.10 Kohle (!) im Turnusdienst von Hannover nach Ingolstadt über 555 km. Die Elite der deutschen Dampflokomotiven, sie gab sich in Bebra damals tagtäglich ein Stelldichein. Von den neuen V 200 (zumeist vor leichteren Schnellzügen wie dem legendären "Blauen Enzian"), den VT 08 oder VT 11.5 ganz zu schweigen.

Während mit der Elektrifizierung auf der Nord-Süd-Strecke 1963 die Dampflokomotivzeit zu Ende ging, hielten sich auf der Strecke nach Kassel noch bis zum Ende des Winterfahrplans 1966/67 die Schwarzen Riesen, dann war infolge der Elektrifizierung auch hier Schluß. Dampfloks der Deutschen Reichsbahn aber kamen weiterhin. Zuletzt waren es die imposanten 01.5 des Bw Erfurt P, die in und um Bebra vor den schweren "Interzonenzügen" das Hohe Lied der Dampfloks sangen. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1973 wurden sie von 216 des Bw Kassel abgelöst. Welch ein Fortschritt!

Zu dieser Zeit kündigte sich für Bebra ein