



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1996
Januar

DM 11,90
sfr 11,90
öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Baureihe 03	8
Die ursprünglich gar nicht vorgesehene »kleinere Schwester« der 01	
Umleiterverkehr: Garmisch auf »Abwegen«	18
Wie sie endeten Der Abstieg »hochwohlgeborener und erstklassiger« Länderbahnwagen	22
»Bitte eine Fahrkarte in der Aussichtsklasse!« Reiseabenteuer im Brüinig Panoramic-Express	28
Von »Ferkeltaxen« und »Blutblasen«: Die Baureihen 771/772	34
Die letzten tschechischen Taigatrommeln im Egertal: Reservat für »Sergej«	40
Abschied von Dieter Bätzold	56

Modellbahn-Journal

»Es ist vollbracht«: Das H0-Modell der BR 03 von Fleischmann	16
Brawas H0-Modell des 172 Rot & rundlich	39
Leipziger Allerlei Rauhenfels (Teil 2)	70
Unser Zugporträt Münchner Vorortzüge	76
»Der Sachsenstolz« Exzellentes H0-Messingmodell von Lemaco	80
24b Jetzt wird's erst richtig eng! Schmalspur-Dampfzüge rollen mitten durch die Stadt (Teil 2)	82
13. Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung Stuttgart 1995	88
Aarau 2000 »Eisenbahn-Science-fiction« im Verkehrshaus Luzern	90
Fast alle kamen sie nach Luzern! Ein Rückblick auf die Modellbau-Tage 1995	94
Arbeiten mit PUR-Gieß- und Formmassen	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Bücherecke	55
Typenblatt: Baureihe 24 der DR	59
Typenblatt: Baureihe 64 der DR	65
Schaufenster der Neuheiten	98
Mini-Markt	106
Bahn-Post	120
Sonderfahrten und Veranstaltungen	121

Titelbild: Die traumhafte Winterlandschaft des Unterengadins in der Schweiz durchfährt Ende 1994 ein Zug der Rhätischen Bahn auf der Fahrt von Scuol-Tarasp nach Bever. **Abb.: A. Ritz**



Editorial

Noch sind die Türen unseres Weihnachtsschränkchens geschlossen, und eigentlich sollte es auch nicht vor dem 24. Dezember geöffnet werden. Aber so lange werden unsere Leser wohl nicht warten wollen – also blättern Sie ruhig um und lassen Sie sich von seinem Inhalt überraschen. Schön, daß es in unserer rauhen und harten Zeit noch solch hübsche Kleinigkeiten gibt, die Erinnerungen an die Kindheit wecken.

Wie im EJ 12/1995 bereits angekündigt, erscheint das Eisenbahn-Journal 1/1996 tatsächlich noch vor Weihnachten. So hoffen wir, daß alle Abonnenten pünktlich die Ausgabe 1/1996 mit der Post bekommen haben; die Kioske, Bahnhofsbuchhandlungen und Fachgeschäfte müßte sie auch noch rechtzeitig erreicht haben, so daß sich unsere Leser ebenfalls noch vor den Weihnachtsfeiertagen "eindecken" konnten. Der 18. Dezember ist zwar für eine Januar-Ausgabe ganz schön früh, aber was tut man nicht alles für die geschätzte Leserschaft. So können wir Ihnen wenigstens noch kurz vor Weihnachten und Silvester Glück- und Segenswünsche bringen. In der Dezemberausgabe, die schon um den 20. November im Handel war, wäre es doch etwas früh gewesen. Also: Alles, alles Gute für 1996!

Wer in diesen Tagen trotz Weihnachtsstress und Silvesterrummel den EJ-Jahrgang 1995 zur Hand nimmt, um die letzten zwölf Monate Revue passieren zu lassen, dem wird sich das Jahr 2 nach Gründung der DB AG recht janusköpfig präsentieren:

Das eine Gesicht war rückwärtsgewandt-nostalgisch. Von Rügen bis Ruhpolding strotzte das Jahr 1995 vor großen und kleinen Jubiläen. Dominierend natürlich das 150jährige in Württemberg, allseits gewürdigt von Land, Bahn und Modellbahn-Industrie. Doch auch so manche Nebenstrecke, z.B. Traunstein – Ruhpolding, hatte einen runden Geburtstag. Ebenso konnten die Freunde der Baureihen 103 und 181.2 auf das 30- bzw. 20jährige ihrer Lieblinge anstoßen. Keinen Grund zum Feiern hatten dagegen die Fans des 515. Den letzten Akkutriebwagen der DB klackten die Kameraverschlüsse der Fotografen den Abschieds-Salut, begleitet vom Surren der Videokameras. Ebenso erging es den ehemaligen DR-Dieselloks der Baureihen 231 (131) und 242 (142).

In diese getragenen Weisen mischte sich 1995 jedoch ganz kräftig die muntere Begrüßungsmelodie für eine ganze Reihe neuer Fahrzeuggattungen. Sie werden in den kommenden Jahren für frischen Wind auf Deutschlands Schienen sorgen. Dies ist das zweite Gesicht des zu Ende gehenden Jahres: Endlich hat die DB den entscheidenden Schritt zu einer grundlegenden Modernisierung ihrer "Antiquitätensammlung" getan und in großem Stil neue Loks und Triebwagen bestellt. Die Vorboten rollen bereits im Planverkehr bzw. stehen vor der Erprobung: Der InterRegio- und Doppelstock-Steuerwagen sowie der ICE 2 und der mit viel Vorschußlorbeeren bedachte Doppelstock-Schienenbus der Baureihe 670 sowie – auf Privatbahngleis – sein Leichtbau-Bruder und Konkurrent, der Regio-Sprinter der Duewag. Ihnen wird bereits im Sommer 1996 die E 03-Ablöse-Baureihe 101





Dieses hübsche Spielzeugschränken mit elektrischer Spieluhr gibt es von Enesco Corporation. Übrigens: Zieht man das rechte untere Schublädchen auf, ertönt die Spieluhr mit der Titelmelodie aus dem Musical Cats, diverse Beleuchtungen gehen an, das Pärchen auf der Trommel tanzt, die darum herumführende Eisenbahn zieht ihre Runden – und das, wohlgermerkt, auf einem Dreischienen-Blechspielzeuggleis, wie man es aus Amerika kennt. Das Ganze etwa im Maßstab 1:10 bis 1:15. Das "Faller-Häuschen", das Kasperletheater (links Mitte) und Laternen beleuchten die verschiedenen Szenen. Für den Eisenbahnliebhaber gibt es außer dem fahrenden Zug noch eine einzelne Lok; der darüber befindliche Fotoapparat ist für die Eisenbahnaufnahmen besonders wichtig.

folgen, im Spätherbst eventuell der elektrische Neitech-Triebwagen IC-NT. Ganz neue Pfade geht die Bahn zudem mit dem jüngst präsentierten Touristikzug in einem "fetzigem", dem Zeitgeschmack entsprechenden blau-grün-gelben Design sowie den Hotelzügen ICNight und CityNightLine.

Frischer Wind weht auch im Tarifgefüge: Nach dem Guten-Abend-Ticket von 1994 sorgte das Schöne-Wochenend-Ticket für Wirbel – bis hinein in die EJ-Leserbriefe. 1996 werden wir ihm wieder begegnen zum Preis von DM 35,--.

Allerdings dürfte sich dieser Wind als ein laues Lüftchen erweisen gegenüber dem, was sich nach dem Jahreswechsel durch die Regionalisierung der Bahnleistungen zusammenbrauen wird. Noch verkündet zwar z.B. die Staatsregierung in München, die jüngst aus der Taufe gehobene "Bayerische Eisenbahngesellschaft" wolle das Schienenangebot deutlich verbessern.

Andere Länderregierungen jeglicher Couleur stoßen ins gleiche Horn. Doch was werden solche Versprechen angesichts der prekären Finanzlage von Land und Kommunen in ein paar Jahren noch wert sein? Droht dann nicht ein Kahlschlag bislang ungeahnten Ausmaßes, vor allem in den neuen Bundesländern? Auch das Gegenteil kann freilich der Fall sein: Quer durch die Republik stehen Privatbahngesellschaften bereit, der DB AG zu zeigen, wie kostengünstiger Nahverkehr auf der Schiene funktioniert. Es kann spannend werden ab 1996 – lassen wir uns überraschen!

Gar nicht überraschend dürfte hingegen für viele Leser gekommen sein, daß sie ab dieser Ausgabe für ihr Eisenbahn-

Journal 40 Pfennige mehr zahlen müssen. Schließlich war sein Preis seit fünf Jahren konstant, eine leichte Anhebung also längst überfällig als Reaktion auf die ständig steigenden Materialkosten (Papier allein in den letzten Jahren um 30%, ganz zu schweigen von den Portovertierungen!). Die Personalkostensteigerungen, so hofft man zumindest, werden 1996 in fast allen Branchen noch relativ zivil ausfallen.

Abonnenten, die ihre Jahresrechnung bereits 1995 erhalten haben, bezahlen natürlich noch den alten Preis.

Einen nicht geringen Anteil an unserer Preisdisziplin haben die Anzeigen. Wir dürfen in diesem Zusammenhang vor allem einige notorisch "Unzufriedene" erinnern: Schon in der Mai-Ausgabe 1994 haben wir darauf aufmerksam gemacht, daß dem EJ seit Januar 1994 eigens für die Anzeigen 16 zusätzliche Seiten eingeräumt wurden (118 statt zuvor 102 Seiten). Damit steht der eigentliche redaktionelle Umfang voll für Beiträge zur Verfügung. Außerdem bieten Ihnen sowohl die "Fremdanzeigen" als auch unsere Eigenanzeigen durchaus hobbyrelevante, interessante Information. Außerdem sind zu diesem Verkaufspreis so viele interessante Beiträge mit so vielen hervorragenden Bildern wie im Eisenbahn-Journal nur mit dem dringend benötigten Kostenträger Anzeigen machbar.

Einen guten Rutsch ins neue Jahr wünscht Ihnen

Ihre EJ-Redaktion

Achtung: Vom 22.12.1995 bis 2.1.1996 ist der Verlag geschlossen – vom 21.12.1995 bis zum 11.1.1996 wegen Inventur kein Versand.

Unsere Bilder eines Spielzeugschranks sollen die Vorfreude auf das Fest der Geschenke symbolisch darstellen. Wir wünschen unseren Lesern, daß sich all die Wünsche erfüllen werden, die sich erfüllen lassen.

Die um unser Schränkchen herumführende Eisenbahn wurde aus Minitrix-Material nachgestellt. Eine Z-Bahn hätte als verkleinerte LGB im Größenverhältnis zu den Figuren und dem Schrank durchaus auch sehr gut gepaßt. Alle Abb.: MV-HS



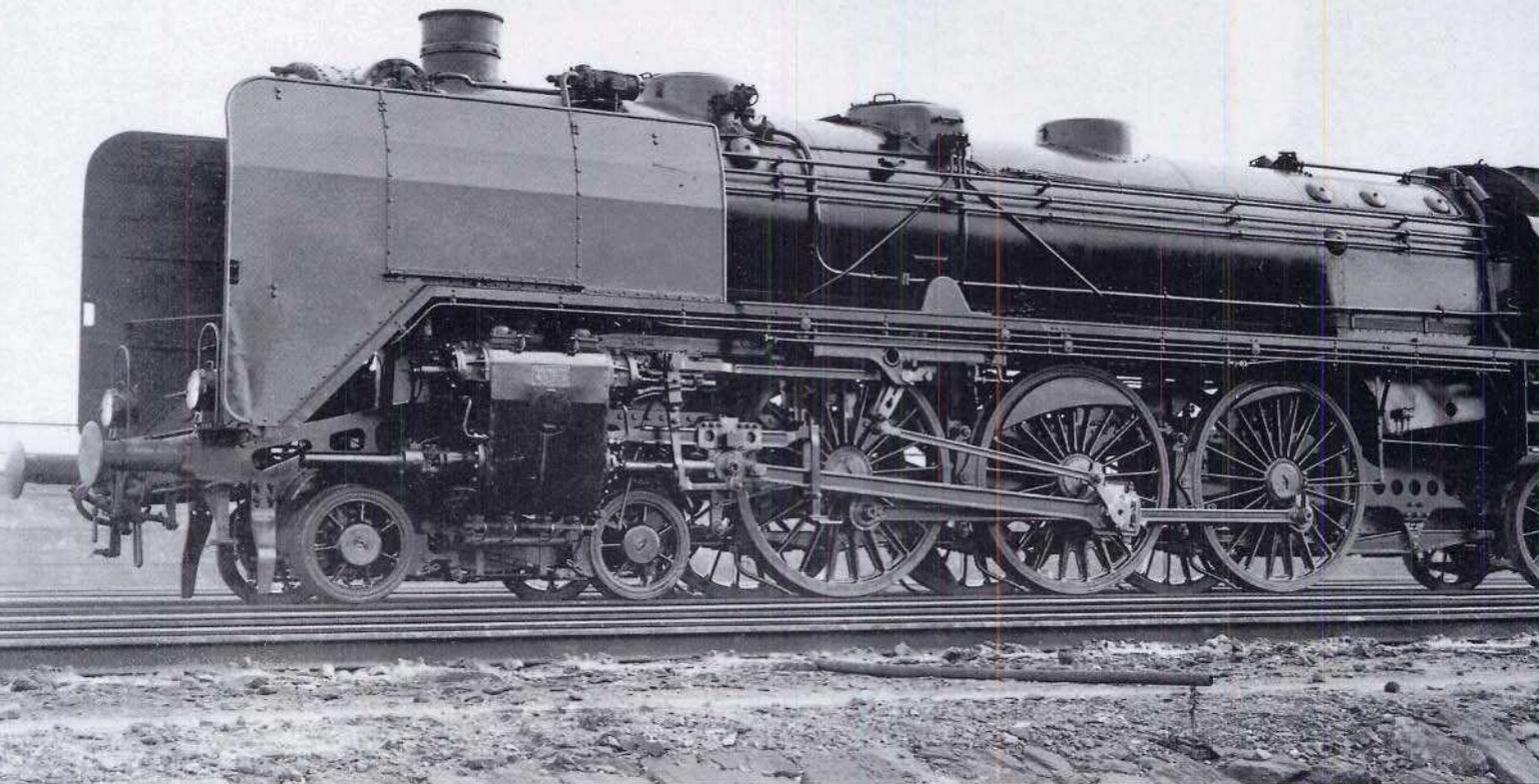


Im ersten Typenplan der Deutschen Reichsbahn war sie überhaupt nicht vorgesehen. Weil sich der Ausbau der Hauptstrecken für die hohen Achslasten der geplanten Schnellzug-Baureihen 01 und 02 aber aufgrund der schlechten Wirtschaftslage nicht zügig realisieren ließ, kam es schließlich doch noch zur Entwicklung einer leichteren Schnellzuglokomotive, der Baureihe 03, der sich unser folgender Beitrag – in Vorbild und Modell – widmet.

Die Baureihe 03







Für den Schnellzugdienst sah der erste Typenplan – erarbeitet vom 1922 gegründeten Vereinheitlichungsbüro der Deutschen Reichsbahn – nur die Entwicklung von zwei Bauarten mit je 20 t Achslast vor. Dies waren die Zweizylinderloks der Baureihe 01 und die Vierzylinder-Verbundmaschinen der Reihe 02. Damals hoffte man noch, den Ausbau aller Hauptstrecken auf die entsprechende Achslast rasch vollziehen zu können. Die sich verschlechternde Wirtschaftslage machte diese Pläne zunichte, und so ergab sich bald der Bedarf einer leichteren Schnellzuglokomotive für die nicht ausgebauten Strecken.

Nachdem vor allem die norddeutschen Direktionen auf den Bau eines Ersatzes für die preußische S 10 drängten, leitete die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1929 die Entwicklung der Baureihe 03 ein. In der Ausschreibung, die sowohl an das Vereinheitlichungsbüro als auch an die Firmen Berliner Maschinenbau AG (vorm. Louis Schwartzkopff) und J. A. Maffei in München erging, war noch eine Bauart mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk favorisiert. Maffei, zu jener Zeit bereits in große wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, hatte vor der 1931 vollzogenen Fusion mit Krauss einen mit Henschel ausgearbeiteten Entwurf eingereicht.

Für die leichte Schnellzuglokomotive waren auch Angebote für Fahrzeuge mit Zwillingstriebwerk eingegangen. Da man sich davon Vorteile bei den Ausgaben für Beschaffung und Unterhaltung versprach, entschied man sich schließlich für diese einfachere Bauart. Den Auftrag zur Lieferung von drei Baumusterlokomotiven erhielten

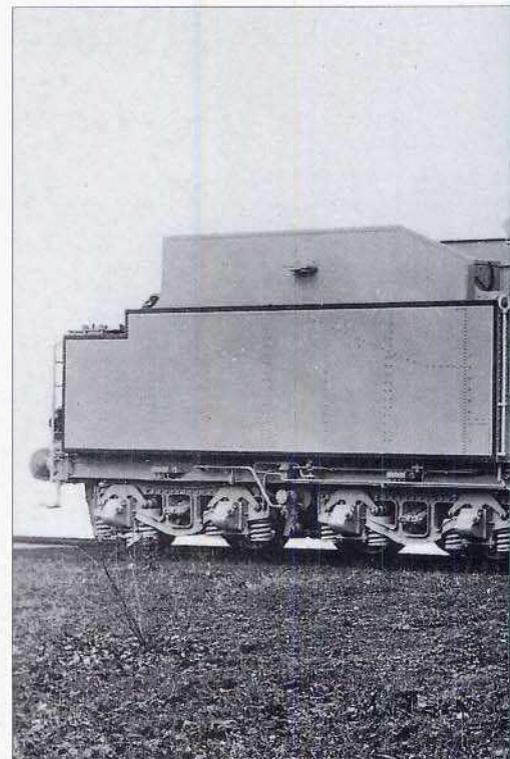
die Borsig Lokomotiv-Werke, die inzwischen als Unternehmen des AEG-Bereichs gerade dabei waren, Teile der Fertigung von Berlin-Tegel nach Hennigsdorf bei Berlin zu verlegen.

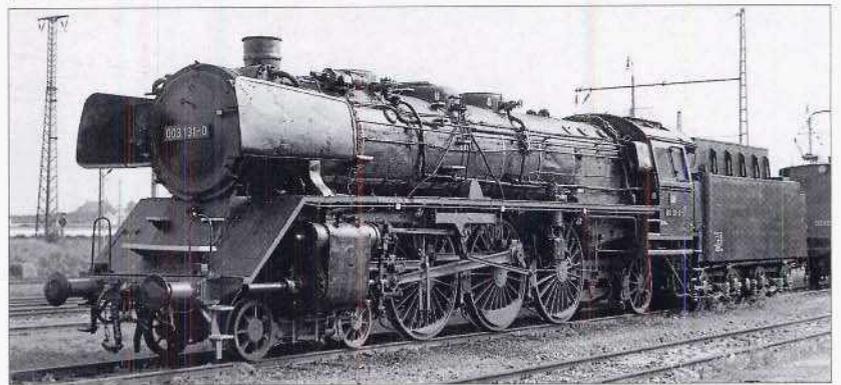
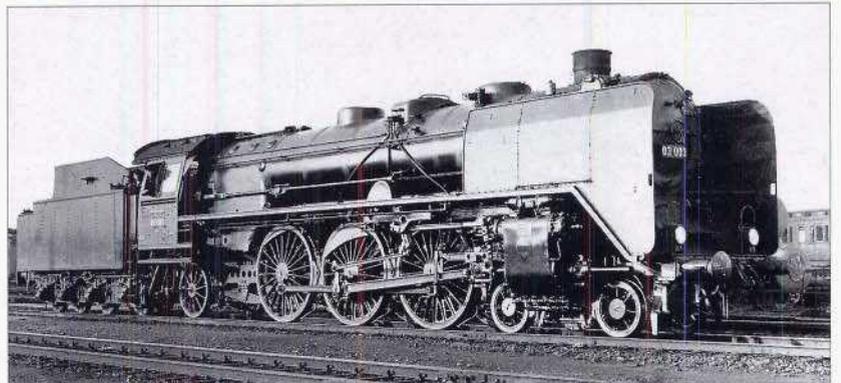
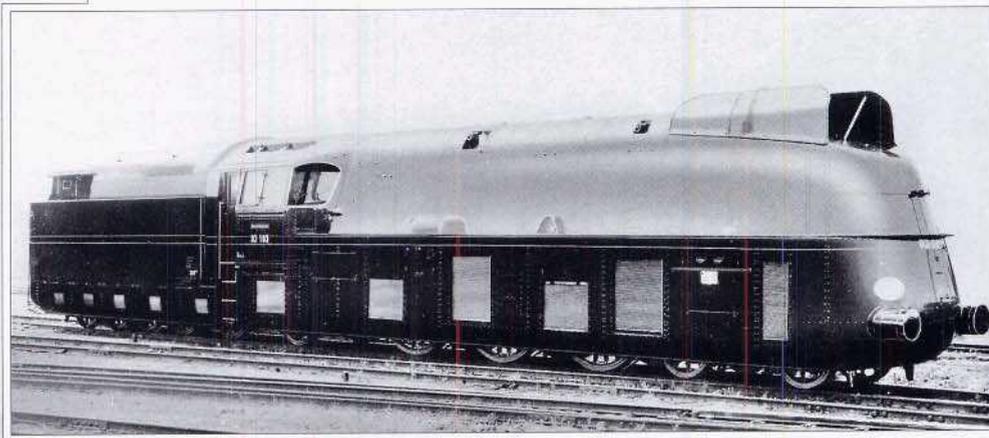
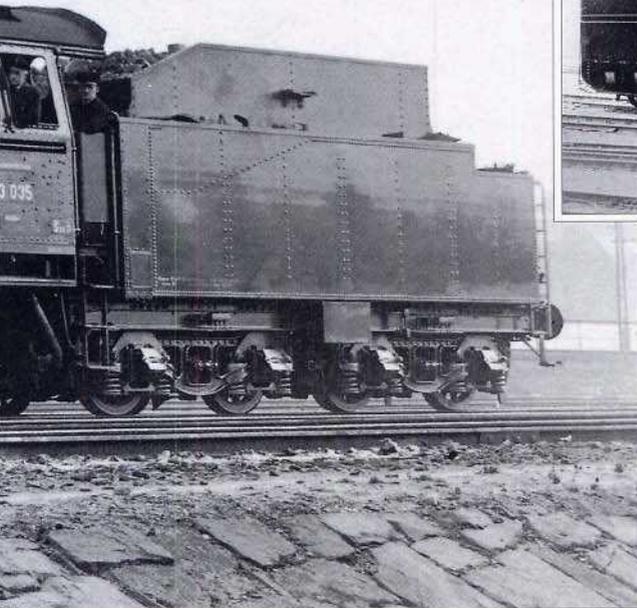
Als erste Maschine kam die 03 001 am 2. Juli 1930 zur Abnahme in das Ausbesserungswerk Grunewald und, nach eingehender Erprobung durch das Versuchsamt, am 24. September 1930 zum Bw Osnabrück. Dieser Dienststelle waren kurz zuvor bereits die beiden anderen Loks 03 002 und 003 zugewiesen worden.

Die ersten Serienfahrzeuge, von der BMAG geliefert, gingen ab November 1931 an die Betriebswerke Schneidemühl P (03 004 bis 009) und Hannover Ost (03 010 bis 015). Am Bau weiterer Serien der insgesamt 298 Fahrzeuge zählenden Reihe 03 waren danach auch noch die Firmen Henschel & Sohn und Krupp beteiligt.

Verschiedene Baugruppen wie Drehgestell, hintere Laufachse der Bauart Adams, Führerhaus und einige Teile mehr konnten unverändert von der Baureihe 01 übernommen werden. Der Kessel mit gleicher Rohrlänge war – mit einem Durchmesser von nur noch 1700 mm – wesentlich schlanker gewählt worden und verlieh den Maschinen ein etwas eleganteres Aussehen. Der bei den Baumustern noch vorhandene Zylinderdurchmesser von 600 mm mußte später und bei allen Serienmaschinen auf 570 mm verkleinert werden. Auch bei der sonstigen Bauausführung gab es noch manche Änderungen. Ab der Betriebsnummer 03 123 wurden die Pumpen nicht mehr in Rauchkammernischen, sondern an Trägern in der Mitte des Umlaufs angeordnet. Größere Räder im Drehgestell, mit einem

Durchmesser von nunmehr 1000 mm, Scherenbremsen an den Kuppelradsätzen und einseitig wirkende Bremsen am Schleppradsatz ließen ab der Lok 03 163 eine Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf 130 km/h zu. Inzwischen hatte auch ein Übergang von kupfernen zu stählernen Feuerbüchsen stattgefunden. Nach der Auswertung der Ergebnisse weiterer Meßfahrten wurden einige zuvor hauptuntersuchte Maschinen ab 1933 sogar für 140 km/h zugelassen.





Bilder 3 und 7 (links oben und rechts unten):

Typenaufnahmen der 03 035 und der 03 124.

Bilder 1 und 2 (Seite 8/9): Unterhalb der imposanten Burg Katz legt sich im Jahre 1933 die 03 048 mit dem D 58 in St. Goarshausen in die Kurve (große Abb.). – Wuchtig setzte der Fotograf die 03 273 samt Lokpersonal in Szene.

Abb.: Archiv MV und Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 4 (rechts oben): Typenaufnahme der samt Tender stromlinienverkleideten Versuchsmaschine 03 193.

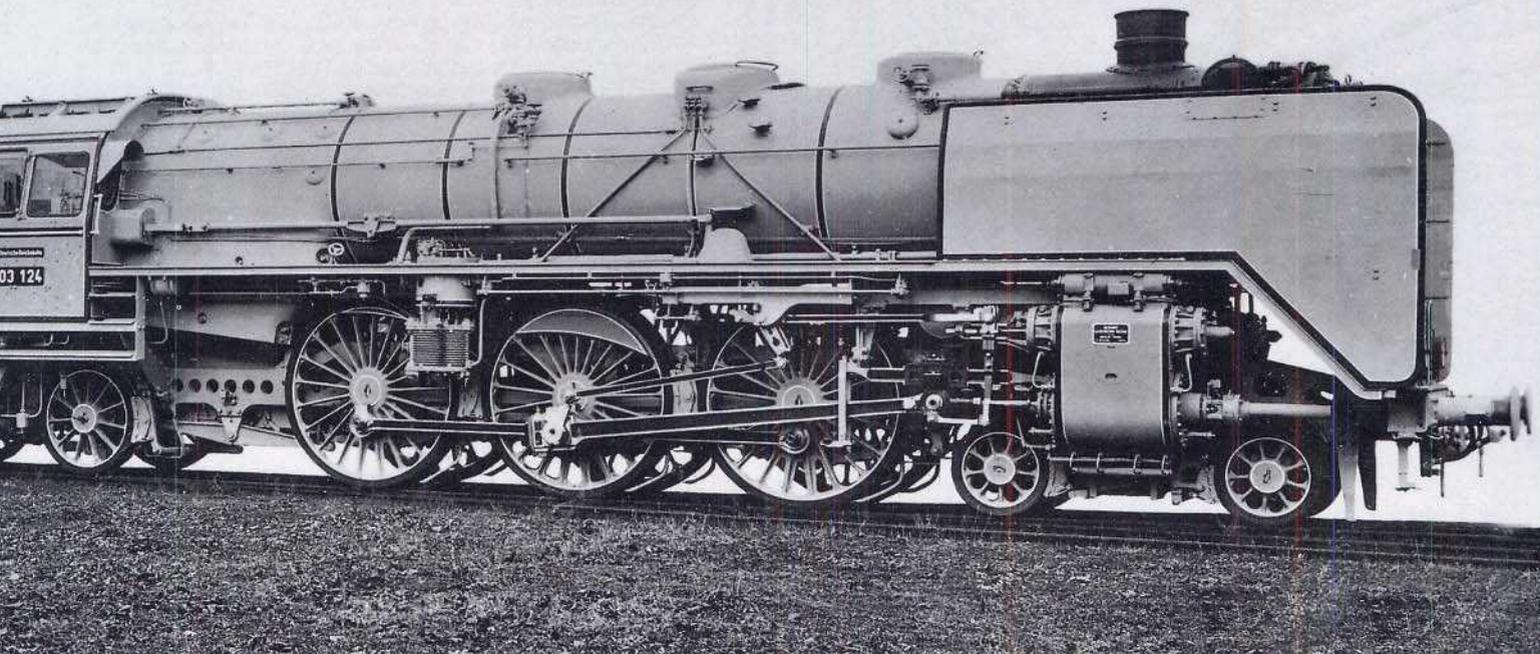
Abb. 3, 4 und 7: Archiv Ritz

Bild 5 (darunter): 1930 wurde die 03 003 von Borsig gebaut.

Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6 (rechts): Vor dem absehbaren Einsatz entstand am 10. September 1972 diese Aufnahme der 003 131.

Abb.: Dr. G. Scheingraber



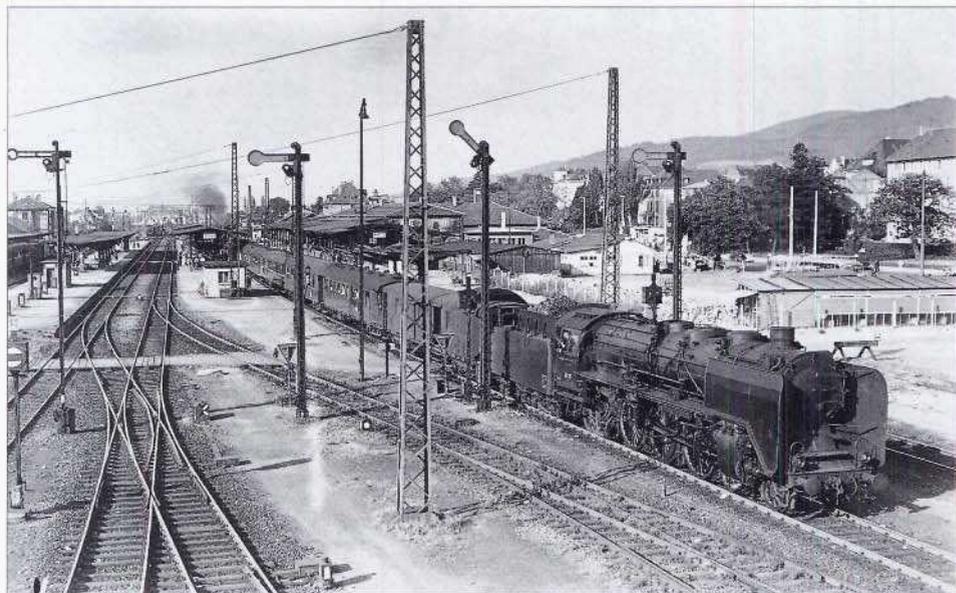


Bild 12 (oben rechts): Mit F 164 "Rheingold" donnert 03 222 am 22. April 1953 durch Bingerbrück.
Bild 8 (oben links): 03 063 vor D 94 an der Ausfahrt aus Wuppertal-Elberfeld im Jahre 1936. **Abb.: Sammlung Säuberlich**
Bild 9 (darunter): 03 225 mit D 270 und einer Schublok am anderen Zugende im Bf Freiburg/Brsg. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**
Bild 10 (links): Die nicht mehr komplett stromlinienverkleidete 03 193 mit D 3 in Wuppertal-Barmen (1949).
Bild 11: Zwei 03 des Bw Deutzerfeld, 03 005 und 035, mit Post-expreß bei Bacharach (1958). **Abb. 10 bis 12: Archiv MV**

