



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1996

Februar

DM 11,90

sfr 11,90

öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

DB-Dampf vor 25 Jahren	6
Schauplätze, an denen noch »Dampf pur« geboten war	
Baureihe VT 95	
Der kleine »Rote«	10
Elektrischer Lückenschluß im Süden:	
Draht für die Murrbahn	18
»Französische Rollwagen«	24
Sächsische XII H 2, die nach Frankreich gelangt waren	
Winter im Rupertiwinkel	28
Winter auf der Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden	
DB AG revidiert Stilllegungspläne	
Dampfloch-Erhaltung bleibt in Meiningen	34

Modellbahn-Journal

Der ganz kleine »Rote«	17
Der VT 95 in N von Fleischmann Piccolo	
Unterwegs im Ost-Erzgebirge	66
H0/H0m-Heimanlage »Hainichen« von Christian Schneider	
Verkehrshaus Luzern: Walker Lumber	72
Eine fiktive kalifornische Waldbahn	
Mariazeller Zuckerl	74
Die ÖBB 1099 von Gerard: Messingbausatz für Einsteiger	
Super-Modellbahnanlagen	76
Die neue Reihe aus der Modellbahn-Bibliothek des Journals	
25 Gebirgsanlage in H0 und H0m	80
Themen-Neuaufgabe im Maßstab 1:87	
»Die Solistin«	84
S 2/6 in 1:87 aus dem Hause Micro-Metakit	
Märklin-Schiebebühne für Gleichstrombahner	86
Umbau des Modells aus Göppingen	
86 Roco-Loks schleppen den EuroSprinter	98

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	38
Fachhändler-Adressen	46
Impressum	48
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1995	53/63
Typenblatt: Baureihe 80 der DR	55
Typenblatt: Baureihe 81 der DR	61
Tips & Tricks: Bäume	90
Schaufenster der Neuheiten	92
Club-Info	98
Mini-Markt	100
Bahn-Post	112
Bücherecke	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Solche herrlichen Winterszenen, wie sie hier die 052 841-4 präsentiert, konnte man vor 25 Jahren bei der DB noch vielerorts erleben. Wer mochte da an das nahende Ende der Dampftraktion denken? **Abb.:** J. Nelkenbrecher

Editorial

Von der Bahn AG gab es im letzten Jahr ja oft nicht viel Lobenswertes zu berichten. Strecken-Kahlschläge und eine dubiose Rollmaterial-Politik beim Schönes-Wochenende-Ticket brachten nicht nur im EJ negative Schlagzeilen. Doch kurz vor Weihnachten machte Bahn-Chef Dürr bei den Eisenbahnfreunden wieder einiges wett: Der Gläserne Zug, zwei Wochen zuvor bei einem Frontalzusammenstoß in Garmisch-Partenkirchen schwer demoliert (siehe "Bahn-Notizen"), wird wieder hergerichtet. Applaus für die Entscheidung zu diesem sicher nicht ganz billigen Schritt!

Modellbahnerisch zählen die Wochen nach Weihnachten ja eher zu den weniger produktiven: Erledigt ist die Bau- und Basteltätigkeit der Feiertage, das heißersehnte Traummodell des letzten Jahres, vom Christkind (hoffentlich) wunschgemäß geliefert, hat an Reiz bereits verloren. Was manchem vor kurzem noch den Pulsschlag an den Rand des Kollaps trieb, ist jetzt oft nur noch kalter Kaffee. Im Februar gibt es nur noch ein Thema: Was bringt Nürnberg Neues?

Allzu viel dürfen wir 1996 nicht erwarten, unken freilich Skeptiker. Sie verweisen auf die gesunkene Kauflust der Bürger. Mancher Hersteller werde sich da überlegen, ob sich ein neues Lokmodell mit seinen hohen Entwicklungs- und Formenkosten noch rechnet. Vorsicht ist die Mutter der Geldkiste.

Zudem werden in H0 wie N die Vorbilder knapp. Dies gilt für Dampf- wie Elektro- und Dieselloks. So ziemlich jede halbwegs attraktive Baureihe ist als Großserienmodell auf dem Markt. Rar sind Vorbildloks, die jeder Eisenbahnfreund kennt, die über alle Epochen hinweg bis hin zur Computernummer produziert werden können. Schon die prominenteste noch ausstehende Kandidatin, die Umbau-G 8¹, erfüllt nur noch einen Teil dieser Kriterien. Gleiches gilt für die ähnlich "heiße" BR 70.

Ansonsten klaffen Lücken fast nur noch entlang der leidigen Systemgrenze. Was den Gleichstromern die Altbaukessel-41er, ist für Märklinisten die BR 01, die 44 oder die 218: ein Loch im Sortiment. Geschickte Bastler wissen sich freilich zu helfen, für Doppel-Linkshänder bieten Umbauwerkstätten ihre Dienste an. Liegt also – etwas überspitzt formuliert – die letzte Lokneuheit schon auf dem Reißbrett?

Wir meinen: Wohl kaum. Schließlich eröffnet für die Freunde der modernen Bahn die derzeitige Beschaffungswelle der DB ein weites Feld interessanter Vorbilder. Echte Lückenfüller wären auch die Triebwagen 624/634. Nostalgiker wiederum dürften aus dem Stand problemlos eine ganze Latte von Baureihen herunterrasseln können, die in ihrer Sammlung noch fehlen. Zu denken ist hier nicht nur an "Preußisches" wie die in Tausenderzahlen gebauten G 3, G 4 und G 7, also variantenreiche, einfache Loks mit dem Charme des Niedlichen, die sich zudem als Einsteigermodelle eignen, ebenso die P 4²; auch der VT 95 schreitet förmlich nach einem zeitgemäßen Modell. Ausreichend Stoff also, um die Konstruktionsbüros der Modellbahnindustrie nicht arbeitslos werden zu lassen!

Was und wieviel davon 1996 Wirklichkeit wird, erfahren Sie in unserem vollständigen und ausführlichen Messe-Report. Er erscheint Ende Februar erstmalig als eigenständiges, komplett in Farbe gedrucktes Heft und kostet lediglich 14,50 DM.

Ihre EJ-Redaktion

DB-Dampf vor 25 Jahren

Am Ende des Jahres 1960 wiesen die "Zahlen von der Deutschen Bundesbahn" noch einen Einsatzbestand von 7226 Dampflokomotiven aus. Zehn Jahre später war dieser Bestand sehr drastisch auf 1636 Fahrzeuge geschrumpft. Zu Beginn der siebziger Jahre zeichnete sich dann die letzte Ausmusterungswelle ab. Wer noch Dampfloks in Aktion erleben wollte, mußte sich beeilen und mitunter schon längere Anreisen in Kauf nehmen. Wir führen Sie zu Schauplätzen, an denen noch "Dampf pur" geboten war. Vor 25 Jahren gab es noch die von schnellen Dampfloks geführten Reisezüge und spektakuläre Leistungen im Güterverkehr.

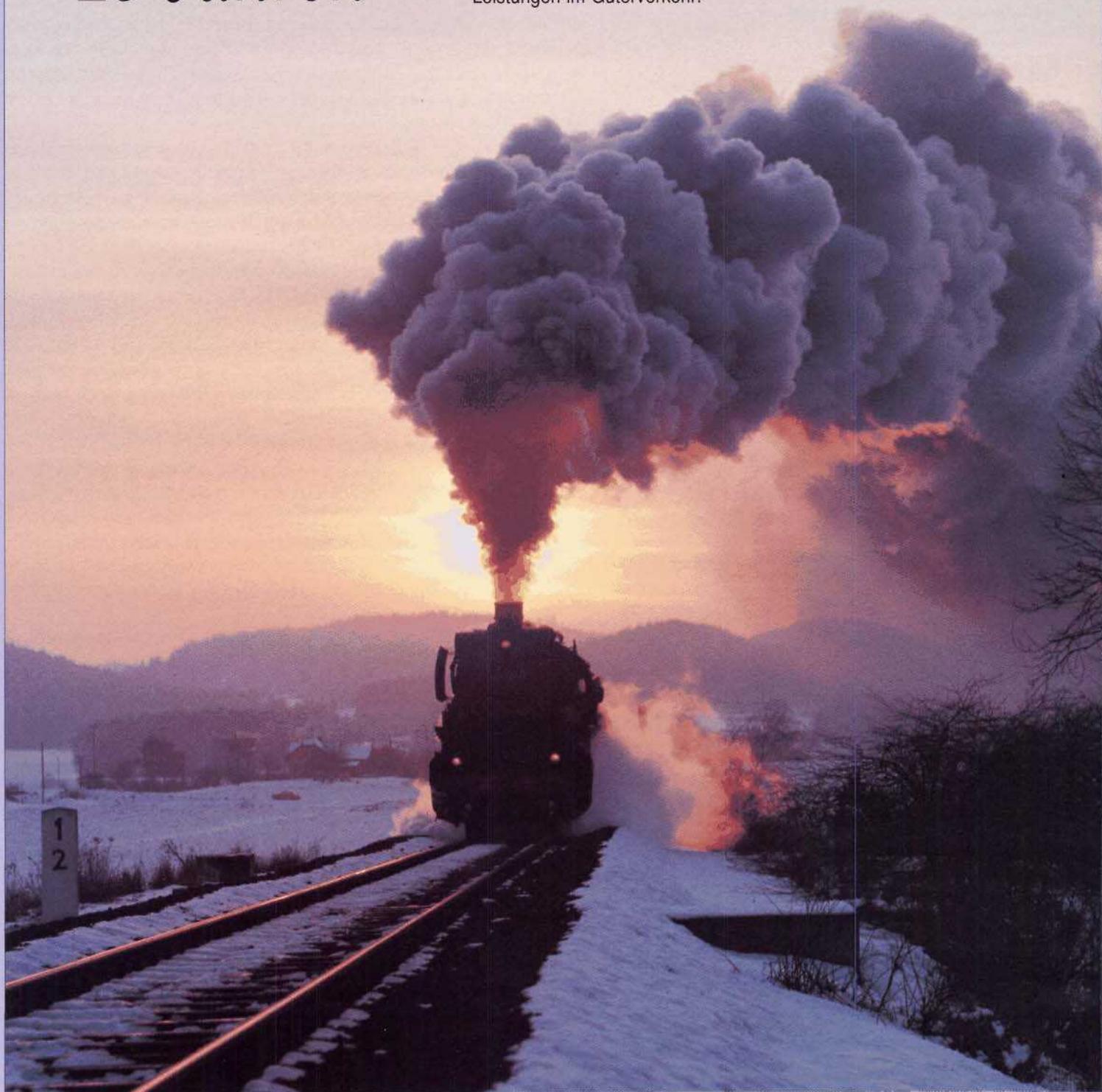




Bild 2 (oben):
086 721 mit
Personenzug 3512
bei der Ausfahrt
Pyrbaum Richtung
Allersberg am
8. März 1971.

Bild 1 (links): Nahe
Neukirchen bei
Sulzbach-Rosen-
berg dampft eine
44er in Richtung
Weiden (1971).

Bild 3: 023 012 mit
einem Personenzug
aus Crailsheim
kommend bei der
Einfahrt Königs-
hofen (1971).





Bild 4: Mächtig ins Zeug legt sich 001 173 bei der Ausfahrt Münchberg in Richtung Bamberg (Strecke Hof – Bamberg).

Wenn man in alten Statistiken blättert, verdeutlicht sich der besondere Wandel in der Struktur des Dampflokensatzes, der sich im Laufe des Jahres 1970 anbahnte und bis Ende 1972 verstärkt fortsetzte. Nach der amtlichen Bestandsliste vom 30. Juni 1970 verfügte die Deutsche Bundesbahn noch über einen Gesamtbestand von 1748 Dampflokomotiven. Davon waren bereits 262 Fahrzeuge von der Ausbesserung zurückgestellt. In dieser Zahl sind auch 38 Maschinen enthalten, für die eine Verfügung zur Ausmusterung beantragt war. Einige der noch vorhandenen 21 aktiven Baureihen waren akut vom Aussterben bedroht.

Bei der Baureihe 001 vollzog sich die Konzentration der 30 betriebsfähigen Exemplare im Bw Hof. Die letzten großen Lei-

stungen wurden auf der "Schiefen Ebene" zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast erbracht.

Das Bw Ulm wurde zur letzten Heimat der noch vorhandenen 11 Maschinen der Baureihe 003. Mit Reisezügen waren die Loks zum Bodensee, bis nach Backnang und Crailsheim unterwegs, bis im September 1972 ihre letzte Stunde kam. Gerade noch 5 Exemplare der Reihe 011 fristeten im Bw Rheine ihr Dasein. Auch ein Teil des 32 Maschinen umfassenden Bestandes der ölgefeuerten 012 war dort schon tätig; die Mehrzahl war noch während einer kurzen Zeit beim Bw Hamburg-Altona beschäftigt, bevor auch diese Fahrzeuge zu ihrer letzten Station ins Emsland kamen.

Verhältnismäßig geringe Einbußen hatte die Baureihe 023 erfahren. Noch 91 Loks waren dienstfähig und überwiegend in

Crailsheim und Saarbrücken beheimatet. Über kleinere Bestände verfügten Emden und Bestwig.

Sehr düster sah es 1970 bereits bei der Baureihe 038 aus. Für 14 der 34 Maschinen war schon die Ausmusterung beantragt worden, 10 weitere Loks standen kurz vor der z-Stellung. Dem kargen Rest blieb noch eine kurze Frist im Bw Tübingen.

Auch die Reihe 041 war am Ende ihrer Dienstzeit angekommen. Nur noch 6 Maschinen standen in Köln-Eifel, Hameln und Uelzen noch wenige Monate für letzte Leistungen zur Verfügung.

Gut beschäftigt waren dagegen noch 36 Fahrzeuge der Baureihe 042. Vom großen Bw Rheine eingesetzt, dampften sie täglich mit Reise- und Güterzügen durch das Emsland, nach Osnabrück und in die Niederlande.



Bild 5: Mit einem Güterzug verläßt 050 599 den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg in Richtung Hof. **Abb. 1 bis 5:** J. Nelkenrecher

Kassel und Rheine teilten sich den Bestand der noch aktiven 29 Maschinen der Baureihe 043. Vor allem die schweren Ganzzüge im Emsland, meist mit zwei Loks bespannt, lockten viele Eisenbahnfreunde des In- und Auslandes an.

Stark gelichtet hatte sich schon der Bestand der "Jumbos". Zur Mitte des Jahres 1970 verfügte die DB noch über 157 Maschinen der Baureihe 044. Eindrucksvolle Szenen des schweren Güterzugdienstes waren noch an der Mosel, im Ruhrgebiet, bei Altenbeken, zwischen Heilbronn und Crailsheim sowie an der Strecke nach Sulzbach-Rosenberg zu beobachten.

Die absolut größte Stückzahl, allerdings auch schon mit fallender Tendenz, wiesen die Loks der Baureihen 050 bis 053 auf. Die 890 betriebsfähigen Fahrzeuge wurden noch von vielen Bahnbetriebswerken

in fast allen Direktionsbezirken eingesetzt. Aschaffenburg, Heilbronn, Plattling, Tübingen und Weiden waren die letzten fünf Dienststellen, die noch über 37 einsatzbereite Maschinen der Baureihe 064 verfügten. Auch davon standen einige Loks schon vor dem baldigen Ende.

Mehr als trostlos zeigte sich auch die Bestandsentwicklung der Reihe 065. Die zur Verfügung stehenden 7 Loks befanden sich kurz vor dem Wechsel von Darmstadt zum Bw Aschaffenburg. Die gute alte T 18, die Baureihe 078, hatte die beste Zeit ebenfalls schon hinter sich. Gerade noch 11 Fahrzeuge konnten eingesetzt werden, die meisten vom Bw Rottweil aus.

Noch schlechter war es um die Neubauloks der Reihe 082 bestellt. Das Bw Koblenz-Mosel unterhielt gerade noch 6 Maschinen, für die es in ausgedünnten Dienst-

plänen freilich immer weniger Arbeit gab. Zu einer kleinen Schar schrumpfte auch die einst zahlenmäßig so starke Baureihe 086. Die meisten der 27 Fahrzeuge setzte das Bw Nürnberg Rbf ein. Einzelstücke fuhren auch noch in Hof, Mayen, Schwandorf und Schweinfurt.

Viele der wuchtigen Maschinen der Reihe 094 waren schon von Dieselloks aus dem schweren Rangierdienst gedrängt worden. Vor allem die süddeutschen Direktionen hatten die 94er bereits ausgemustert. Geblieben war ein Rest von 45 Fahrzeugen, die noch im Westen und Norden der Republik dampften.

Nach dieser Bestandsaufnahme aus der zweiten Hälfte des Jahres 1970 werden die nächsten Folgen den weiteren Niedergang des Dampfbetriebes bei der DB beleuchten. **HO**



Bild 1 (große Abb.): Schienenbus-Revier: Viertel am Biggetalsee bei Attendorf (1979).

Abb.: Matussek, Archiv Ritz

Bild 2 (links): Ganz am Anfang seiner Karriere: VT-95-Garnitur auf der Strecke Opladen – Remscheid Lennep in Bergisch Neukirchen im Jahre 1951.

Abb.: H. Säuberlich

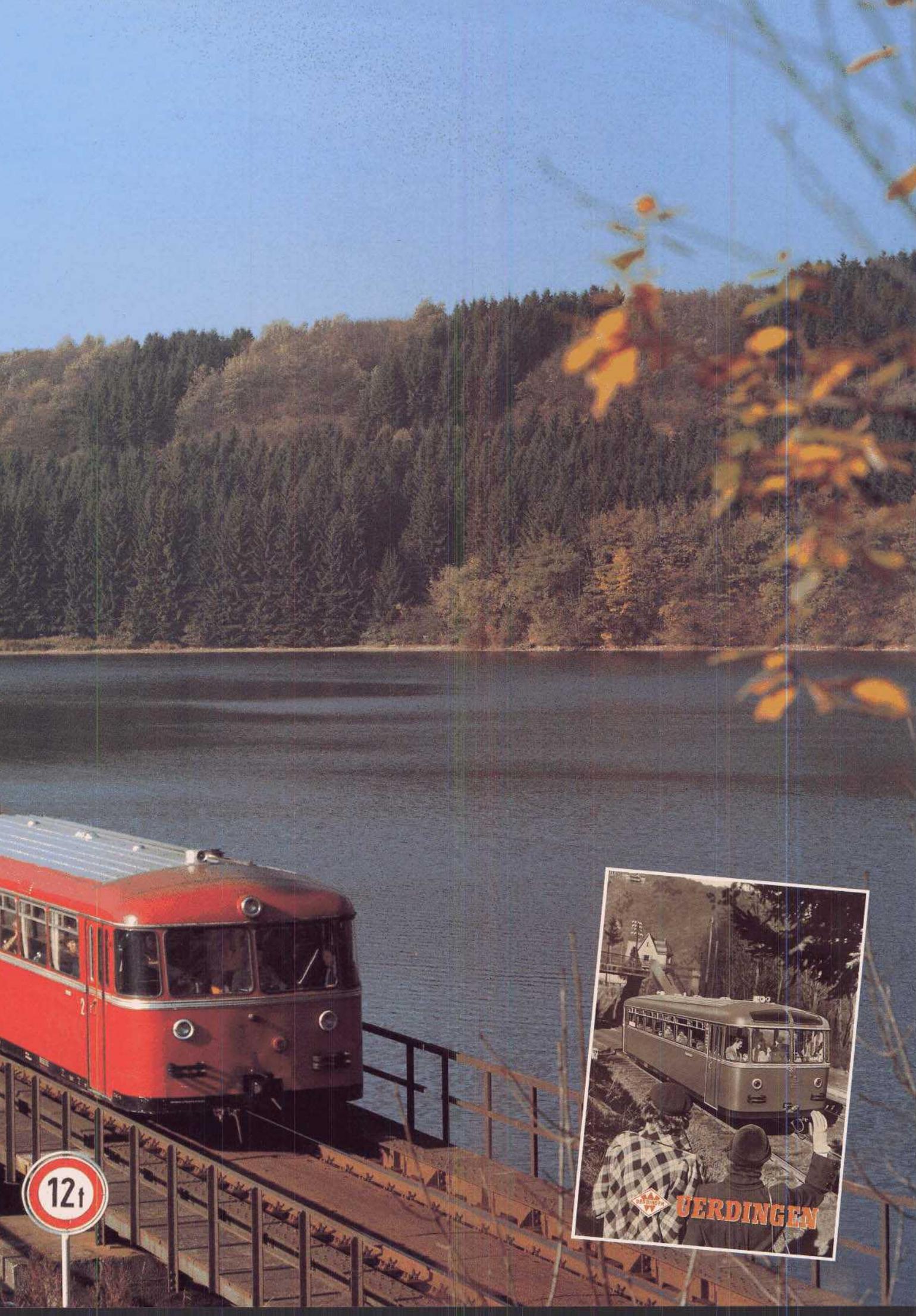
Bild 3 (rechts unten): Titelseite einer Werbebroschüre der Waggonfabrik Uerdingen.

Baureihe VT 95:

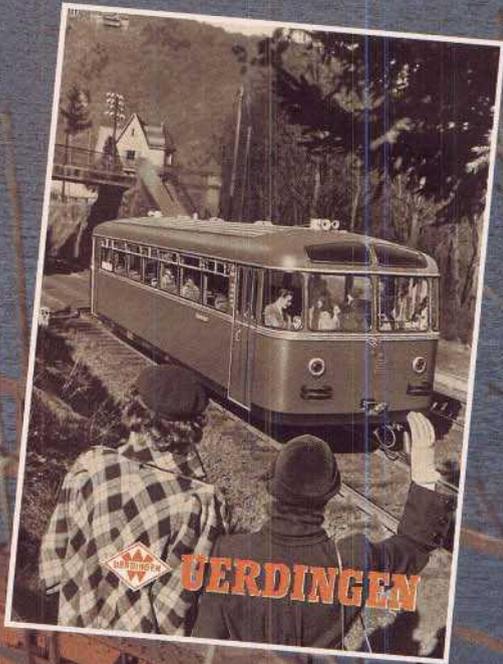
Der kleine »Rote«

Kein anderes Schienenfahrzeug hat solch tiefgreifende Änderungen in der Struktur des deutschen Eisenbahnwesens ausgelöst wie die roten "Brummer", deren Wiege in der Waggonfabrik Uerdingen stand. Die kleinen und einfachen zweiachsigen Schienenbusse sind zu den Rettern der Nebenbahnen geworden, haben zugleich aber auch das Ende für Tausende alter Dampflokomotiven gebracht, die nun entbehrlich wurden.





12t



UERDINGEN



Bild 4 (große Abb.): Das waren noch Zeiten: Der kleine "Rote" auf der Strecke Wuppertal-Steinbeck – Wuppertal-Cronenberg am Haltepunkt Burgholz im Jahre 1956.

Abb.: H. Säuberlich

Bild 5 (links): VT-95-Prototyp auf Präsentationsfahrt im Juni 1950 in Griesen.

Abb.: Dr. G. Scheingraber

Bild 6 (unten): Aufnahme aus der Uerdinger Werbebroschüre.

Bild 7 (rechts): 795 257 mit Front-Dachfenstern und aufgestecktem Spitzenlicht (Aufnahme in Neuenmarkt-Wirsberg, 1973).

Abb.: J. Nelkenbrecher



Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs drohte auf vielen Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn die Einstellung des Personenverkehrs. Sowohl die Trassen als auch die dafür geeigneten Fahrzeuge waren meist in einem sehr schlechten Zustand, abgewirtschaftet und überaltert. Drei Jahre behalt sich die Bahn noch mit Dampflokomotiven und mit Wagen, die längst nicht mehr den Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes entsprachen und zum Teil noch aus dem letzten Jahr-