



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

3/1996
März

DM 11,90
sfr 11,90
öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Rübelandbahn	6
Vor 110 Jahren eröffnet – 30 Jahre voller elektrischer Betrieb	
Unglaubliches aus dem Eisenbahnmuseum Nördlingen:	
Bayerns S 3/6 – die »Unsterbliche«	16
Die Regionalisierung hat begonnen:	
Nahverkehr unter neuer Regie	22
Entschieden wird dezentral:	
Regionalisierung in Nordrhein-Westfalen	28
Zwiesel, Bodenmais etc.:	
Ferienzüge in den Bayerischen Wald	32
Ostwärts	36
Impressionen von der Strecke Berlin – Küstrin	
Bahn-Technik, Teil 3	40
Die dieselhydraulische Kraftübertragung	

Modellbahn-Journal

Anlagen-Metamorphose	66
Wie aus »Ober-Trautenau« »Kapfenberg« wurde	
Vorschlag für eine ungewöhnliche H0-/H0f-Anlage	
Feldbahn mit Lift	70
Die Weinert-T 9³	74
Messing-Bausatz der 91er in vier Versionen	
Unterwegs im Ost-Erzgebirge, Teil 2	76
H0/H0m-Heimanlage »Hainichen« von Christian Schneider	
Versuchslok »12X« der ehemaligen AEG und Modelle	
Eine Mutter – viele Kinder	80
Reichsbahn-Wagen – selbstgebaut	82
Die »Patent«	
Verkehrshaus Luzern	86
If you're going to San Francisco ...	
Familienhilfe	90
Roco-BR 80 mit Model-Loco-Teilen der BR 81 gesupert	
26 Keilbahnhof mit Schleife	94
Thema eingeleitete Nebenbahn in N	
Pikos böhmisches Prachtstück	96
BR 180 der DR in H0	
Märklins eierlegende Wollmilchsau	98
Alpha-Spielbahn stand Pate für C-Gleis	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Typenblatt: Baureihe 23 der DR	55
Typenblatt: Baureihe 62 der DR	61
Schaufenster der Neuheiten	102
Mini-Markt	104
Bahn-Post	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Seit Mitte Dezember 1995 kommt es auf der Selketalbahn wieder zum planmäßigen Einsatz einer Mallet-Dampflokomotive: 99 5906 mit Zug 8957 Gernrode – Harzgerode bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Alexisbad am 29. Dezember 1995. (Siehe hierzu auch Bahn-Notizen.) **Abb.: M. Reder**

Editorial

Eigentlich befassen wir uns hier ja meist mit der Bahn AG. Diesmal geht's zur Abwechslung aber um einen anderen ehemaligen Staatsbetrieb, den Postdienst. Er besorgt den Versand des Eisenbahn-Journals. Dabei diktiert der Monopolist anderen Unternehmen rücksichtslos seine Firmenpolitik:

Im vergangenen Jahr befand der Postdienst, daß unsere drei Modellbahn-Ausgaben pro Jahr abonnement-technisch vom normalen EJ zu trennen seien. Das wäre ja allein noch nicht der Rede wert. Doch kaum erledigt, bekamen wir zu hören, bei nur drei Ausgaben sei ein Versand zu vergünstigten Portotarifen nicht möglich. Dazu bedürfe es zumindest einer weiteren Ausgabe. Also beschlossen wir, ein eigenständiges Messeheft als vierte Modellbahn-Ausgabe aus der Taufe zu heben.

Zugegeben, mit diesem Projekt hatten wir uns ohnehin bereits beschäftigt. Allerdings hätte es für uns durchaus auch bei drei Modellbahn-Heften im Jahr bleiben können. Die Postdienst-Anordnung zu befolgen, bringt doch erhebliche Mehrarbeit.

Aber damit nicht genug. Kaum war die vierte Modellbahn-Ausgabe beschlossen, schlug der privatisierte Amtsschimmel schon wieder aus: Da das Modellbahn-Abo getrennt vom Normal-EJ erhältlich ist, sei gefälligst sein Titel zu ändern. Protest zwecklos. Das Resultat können Sie auf dem Umschlag unseres Messeberichts lesen (liegt in zehn Tagen beim Händler oder in Ihrem Briefkasten): Anstatt wie bisher "Eisenbahn Journal-Modellbahn-Ausgabe" heißt das Heft jetzt "Modellbahn-Journal".

Glück für uns, daß dieser griffige Titel nicht schon von einem Mitbewerber geschützt war. Unsere Folgekosten aus seinen Diktaten, z.B. für größere Sammelordner, interessieren den Postdienst ohnehin nicht. Oder sollten solche Aktionen das sein, was die gelben Ex-Beamten unter "Liberalisierung" verstehen: keine Konkurrenz, keine Kontrolle, keine Hemmungen?

Viel erfreulicher dagegen, was von der DB AG zu hören ist. An den Fahrgästen sind die 27 Monate seit der Privatisierung ja fast spurlos vorbeigegangen. Sicher, genaue Beobachter mögen den neuen Keks und geänderte Lokanschriften bemerkt haben. So steht, wo seit Eisenbahngedenken das Bw-Schild Auskunft über die Heimat einer Lok gab und Assoziationen an Lokschuppen, Drehscheiben usw. weckte, nun ein steriles "GB Traktion". In den Fahrplänen aber war von der neuen Zeit wenig zu spüren.

Doch nun geht die alte Staatsbahnepoche auch hier ihrem Ende entgegen. Die Regionalisierung sorgt dafür, daß vielerorts Züge zu Zeiten rollen, an denen reisewillige Bahnfahrer bisher nur genervt auf leere Bahnsteige blickten.

Für Bayern fiel der Startpfeiff in die Länderbahn-Renaissance am 27. Januar im Bahnhof Nürnberg Nordost. Auf Order der Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft schickt die DB statt mageren fünf nun elf Reisezugpaare pro Tag zu kundenfreundlichen Zeiten auf die Reise nach Gräfenberg und zurück. Ein Plus von satten 120 Prozent. Zudem gibt es – man höre und staune – wieder Wochenendbetrieb (siehe Bahn-Notizen). Landes-Verkehrsminister Otto Wiesheu nahm die Gelegenheit wahr, persönlich den historischen Kellenschwenk zu tätigen.

Was der Mann aus dem Münchner Ministerium da tatsächlich in Bewegung setzte, war allerdings alles andere als ein Aushängeschild der neuen Epoche: Eine Hofer 211 mit einer Handvoll Silberlinge bildete den Zug in die Zukunft. Angegraute Konstruktionen der 50er Jahre mit gut 30 Lenzen Schienenerfahrung. Zum Vergleich: Wäre man 1971 mit ähnlichem Material ins IC-Zeitalter gestartet, hätte die damalige Garnitur wohl aus einer 012 mit Schürzenwagen bestanden. Dank Dampflok hätte die freilich noch einen gewissen Sympathie-Effekt erzeugt.

Ihre EJ-Redaktion



171 011-0

50

8
6

Bild 1 (großes Foto): Markante Stelle der Rübelandbahn: Bei Braunesumpfbefördern 171□011 und eine weitere 171 am anderen Ende einen Kohlezug nach Rübeland (1994).
Abb.: W. Herdam

Bild 2: HBE-Nr. □67 mit Personenzug auf der 1:16-Zahnstangenstrecke. Als Schublok fungiert eine Maschine der Tierklasse.
Abb.: Slg. Müller



Die Rübelandbahn

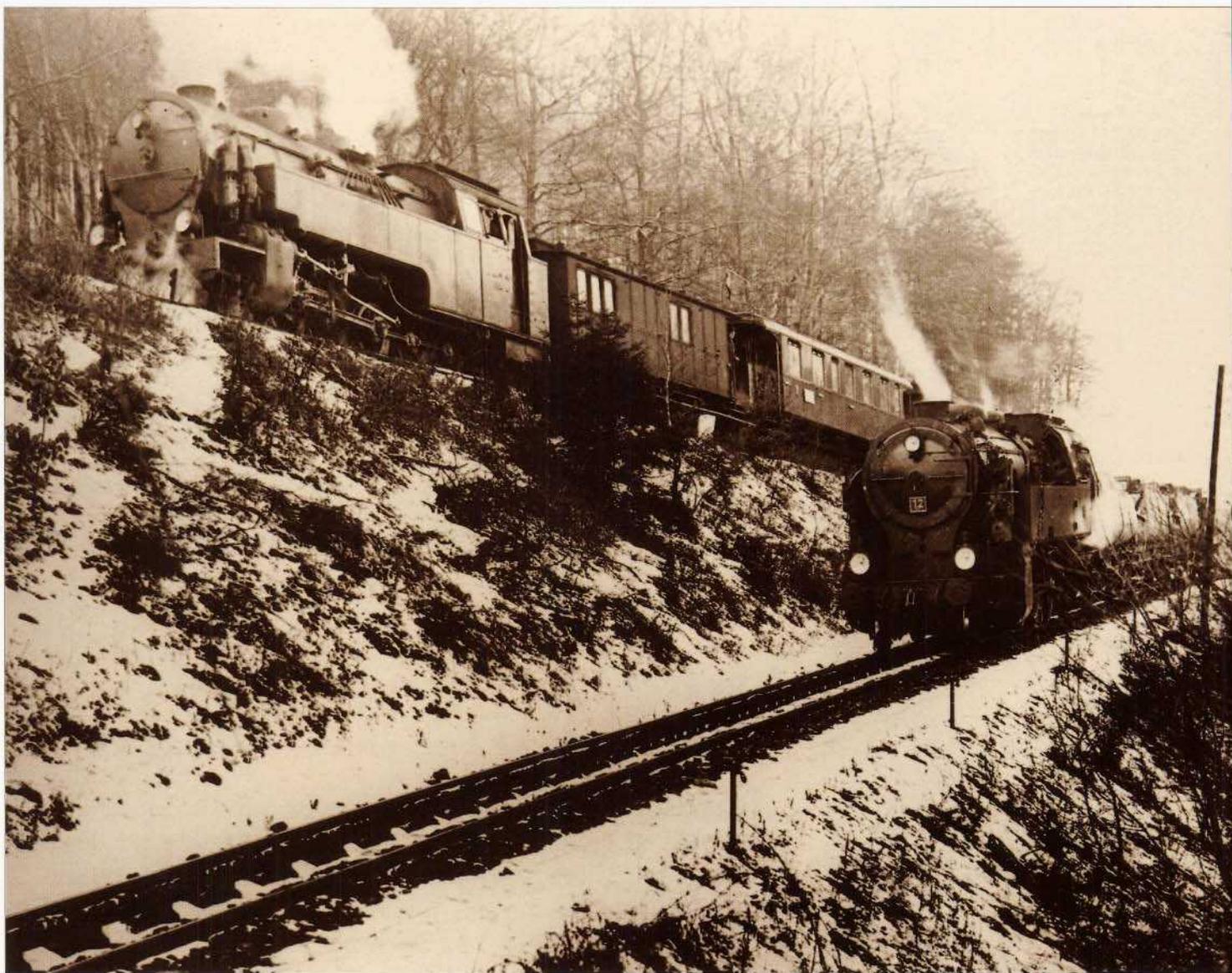
Nur wenige Kilometer östlich von Drei Annen Hohne, dem Ausgangspunkt der Brockenbahn, hat der Harz eine weitere interessante Nebenbahn zu bieten, die mit Steigungen bis 1:16,6, einer Spitzkehre in Michaelstein und elektrischem Betrieb mit 50 Hz/25 kV-Einphasen-Wechselstrom einige technische Besonderheiten aufweist – die Rübelandbahn Blankenburg – Königshütte, landschaftlich nicht minder reizvoll gelegen. Seit jeher lag das Hauptgeschäft dieser Bahn im Güterverkehr, dessen ständige Zunahme immer wieder zu völlig neuen technischen Lösungen zwang. Nach dem 30. Dienstjubiläum ihrer 50-Hz-Elloks der Baureihe 171 (Ex-DR-251) im letzten Jahr wartet die Rübelandbahn heuer mit zwei weiteren Jubiläen auf: dem 110. Jahrestag der Streckeneröffnung und dem 30. Jahrestag der Aufnahme des vollen elektrischen Betriebs.

Noch vor rund eintausend Jahren war der Harz wegen seiner schlechten Zugänglichkeit und der rauen klimatischen Verhältnisse quasi herrenloses Gut und "Bannforst" der deutschen Kaiser. Als jedoch wichtige Rohstoffe wie Kupfer, Blei, Silber, Eisen, Kobalt und anderes entdeckt wurden, nahmen sich die jeweiligen Landesherren und Klöster das Recht des Eigentums an den wirtschaftlich verwertbaren Bodenschätzen, und im 13. Jahrhundert fand die bisherige Bergfreiheit ihr Ende. Um 1450 gewannen der Abbau und die Verhüttung von Eisenerz die Oberhand im Ostharz, und als im 16. Jahrhundert die Hochofentechnik erfunden wurde, entstanden wegen der benötigten Wasserkraft der Hüttenwerke entlang der Bode u.a. die Ortschaften Rübeland, Neuwerk und Altenbrak.

Die Eisenproduktion des Ruhrgebiets brachte die Harzer Hütten in starke Bedrängnis, denn durch das neue Thomas-

Verfahren, den leichten Zugang zur Steinkohle und zur Eisenbahn war man dort Mitte des 19. Jahrhunderts in einem erheblichen Wettbewerbsvorteil. Der braunschweigische Staat trennte sich von seinen Hochofen, Hammer- und Walzwerken, Gießereien und Maschinenfabriken im Rübeland und verkaufte sie neben den Erzfeldern in Hüttenrode, Tanne und Zorge an das Bankhaus Eltzbacher in Köln, das im Jahre 1870 die Harzer Werke AG und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) gründete. Mit dem Bau der sowohl über braunschweigesches als auch preußisches Territorium verlaufenden Bahnlinie von Halberstadt nach Blankenburg wurde noch im selben Jahr begonnen; die Eröffnung fand am 31. März 1873 statt.

Ein Jahr zuvor wurde der Bau eines modernen, koksgefeuerten Hochofenwerks in Blankenburg und einer normalspurigen Eisenbahn vom Hüttenroder Erzfeld bei Braunesumpfbefördern dorthin beschlossen. In Ermange-



lung besserer Technik wurde die Bahn in vier getrennten Stufen terrassenförmig angelegt, wobei auf jeder Stufe eine kleine, in Zorge gebaute Dampflokomotive tätig war. Eine fünfte baugleiche Lok diente der Reserve. Eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Hochofen in Blankenburg und der HBE wurde 1875 bahn- und landespolizeilich abgenommen. Bereits in dieser Zeit gab es verschiedene Pläne, die Harzer Werke in Rübeland an die Eisenbahn anzuschließen, und auch die Ortschaften Rübeland, Hüttenrode, Neuwerk und Tanne sandten Bittschriften an das Herzogtum Braunschweig. Die preußische Stadt Elbingerode äußerte ebenfalls Interesse an einer Anbindung an den Schienenstrang. Kaufmännische Zwänge ließen in dieser Zeit zwar technisch machbare, aber baulich nur äußerst kostspielig realisierbare Trassierungen ausscheiden. Der in Trautenstein im Harz geborene Ingenieur Albert Schneider, erster Betriebsdirektor der HBE, kam bei seinen Projektstudien zu dem Ergebnis, daß alle bislang bekannten Zahnradbahnsysteme als Ausweg aus dem Verkehrsdilemma nicht die gewünschte Problemlösung bringen konnten. Auf der Suche nach einem geeigneten Konstrukteur für einen kombinierten Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb mit schweren La-

sten traf er in Paris auf den Schweizer Ingenieur Roman Abt, der ein neues Lamellen-Zahnstangensystem entwickelt hatte und selbst nach einem ersten Projekt Ausschau hielt. Die beiden Ingenieure wurden sich schnell einig. Gegenüber den Eigentümern der HBE konnte Albert Schneider das Abtsche Zahnstangensystem durchsetzen, so daß die außerordentliche Hauptversammlung am 8. April 1884 einstimmig den Bau einer Harzbahn Blankenburg – Rübeland – Elbingerode – Tanne beschloß. Mit den ersten Arbeiten wurde noch im Sommer 1884 begonnen.

Die kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn mit der Spitzkehre Michaelstein wurde am 1. November 1885 bis Rübeland fertiggestellt. In Etappen folgten die Verlängerungen nach Elbingerode (1. Mai 1886), Rothehütte, dem heutigen Königshütte (1. Juni 1886), bis zur Inbetriebnahme der Gesamtstrecke nach Tanne am 15. Oktober 1886 mit insgesamt elf Zahnstangenabschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 7,5 km. Das Provisorium der Erzstufenbahn konnte 1885 aufgegeben werden. Zur Erstausrüstung der Harzer Gebirgsbahn gehörten vier C1'/bn4-Lokomotiven, die die Maschinenfabrik Esslingen 1885 mit den Fabriknummern 2084 bis 2087 an die HBE auslieferte. Die Maschinen waren

der preußischen Bauart T 26 sehr ähnlich. Die wirtschaftliche Entwicklung gedieh prächtig, so daß von 1887 bis 1907 sieben weitere T 26 und 1914 noch eine D-gekuppelte Zahnradlok von der Maschinenfabrik Esslingen für die HBE gebaut werden mußten, denn es galt inzwischen, 18 Anschließer mit zusammen rund 8 km Gleislänge zufriedenzustellen!

Das Lamellen-Zahnstangensystem des Konstrukteurs Abt bewährte sich außerordentlich gut und fand zahlreiche Käufer rund um den Erball. Die steiermärkische Erzbergbahn dürfte den Lesern am bekanntesten sein, war doch auf ihr der schwere Güterzugdienst im Steilstreckenbetrieb mittels Zahnstange und Dampflokomotiven vor rund 20 Jahren noch zu bewundern! Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs war die Durchlässigkeit der Harzbahn mit täglich gut 50 Güterzügen, die auch in der Nacht fuhren, erschöpft und eine Leistungssteigerung nur durch eine kürzere Fahrzeit bzw./und Erhöhung der Zuglast möglich.

Anfang 1917 bestellte die HBE bei Borsig eine 1'E1'-Tenderlokomotive, zunächst noch für den Einsatz auf den HBE-Talstrecken gedacht, dann aber in Zusammenarbeit des Borsig-Chef-Konstrukteurs, August Meister, und des HBE-Direktors,

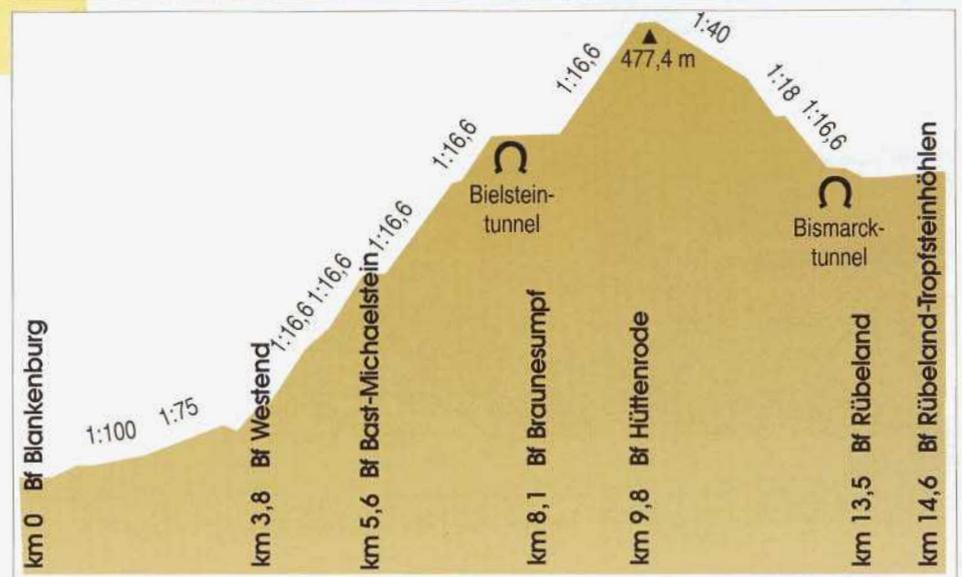
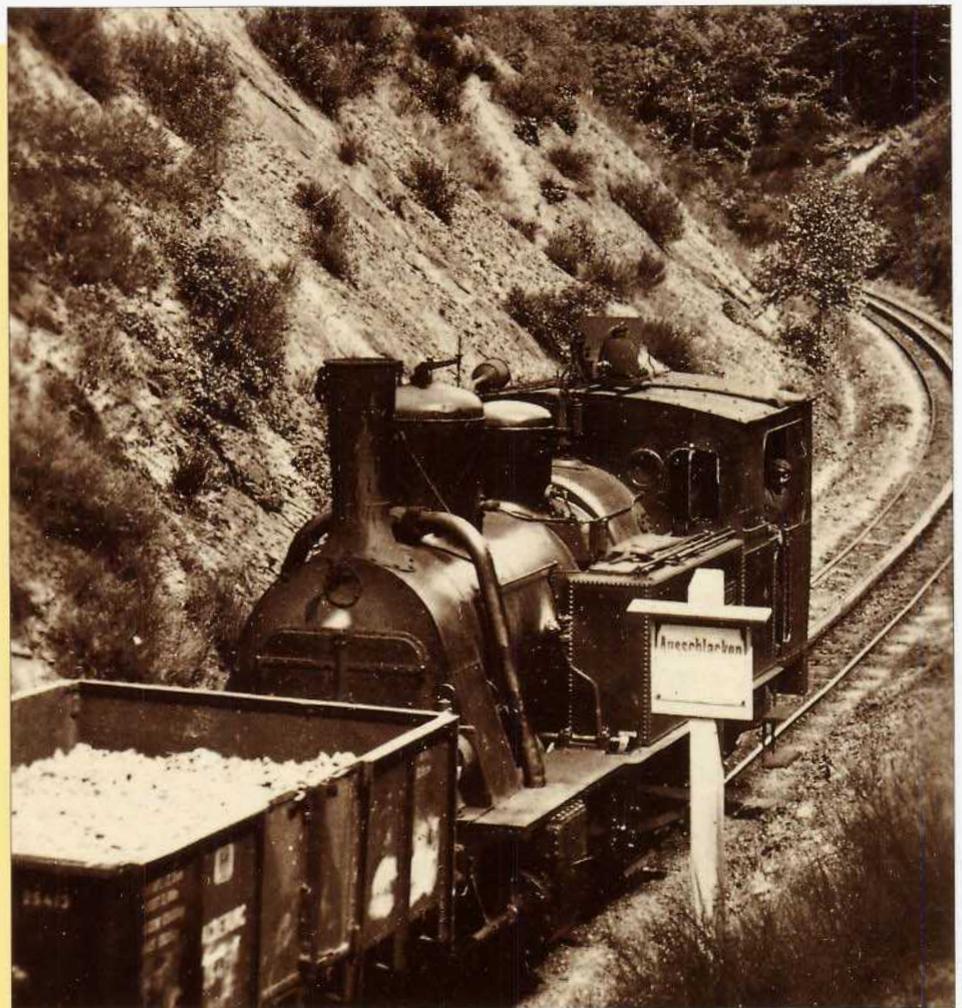


Bild 3 (links):
Parallelausfahrt aus Bast-Michaelstein: HBE-Lok Nr. 12 mit Güterzug und eine bergwärts fahrende Tierklasse mit Personenzug.

Bild 4 (rechts):
Güterzug auf der Zahnradstrecke. In Höhe der Lok die Signaltafel "Ausschlagen verboten" der HBE.
Abb. 3 und 4:
Sammlung Müller

Bild 5 (rechts Mitte):
Das Höhenprofil der ursprünglichen Streckenführung der Rübelandbahn.
Abb.: Werning-Grafik

Bild 6 (rechts unten):
HBE-Nr. 63 "Albert Schneider" im Bahnhof Elbingerode.
Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber



Otto Steinhoff, angesichts der betrieblichen Probleme auf der Steilstrecke zur Gebirgslök umgemodelt, wobei die HBE 1918 mit zahlreichen Versuchsfahrten eigener Adhäsionsloks der Bauart T 9 und T 12 sowie einer KPEV-T 16 erheblich in die Entwicklung investierte.

Im Februar 1920 war es soweit, und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn rückte ein zweites Mal seit ihrer Gründung in den Mittelpunkt der Eisenbahnfachwelt. Nicht ohne Stolz erhielt der neue Kraftprotz einen Namen, der der Dimension und Leistung der Maschine gerecht wurde: MAMMUT! Die Ergebnisse der ersten Fahrten ins Rübeland hatten den Reichsverkehrsminister überzeugt, so daß er Probe-fahrten auf den KPEV-Zahnradstrecken Schleusingen – Rennsteig – Ilmenau, Boppard – Buchholz, Dillenburg – Hirzenhain und Eschwege – Heiligenstadt anordnete. Das Gastspiel der Schwesterlok ELCH auf den Strecken führte schließlich zur Entwicklung der pr T 20 und der kurzfristigen Ablösung der pr T 26. Mit den 1'E1'-Maschinen konnte die Fahrzeit von Blankenburg nach Hüttenrod gegenüber den Zahnradloks nicht nur halbieren, sondern auch die Zuglast erhöhen, was der Bahn einen erheblichen Kapazitätzuwachs einbrachte.



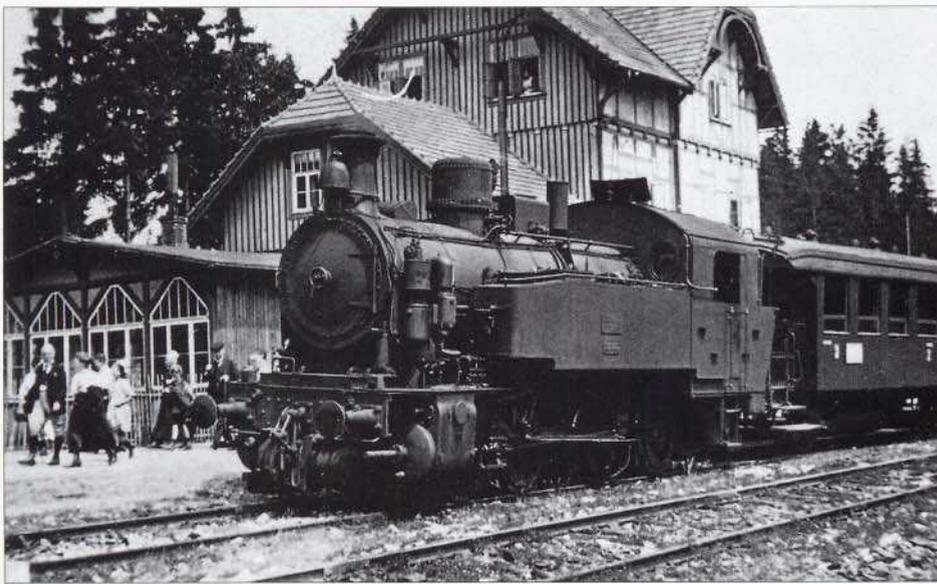


Bild 7 (links): HBE-Lok Nr. 71 im Bahnhof Drei Annen Hohne, wohin die Rübelandbahn ursprünglich führte. Es bestand ein Übergang zur Harzquerbahn.

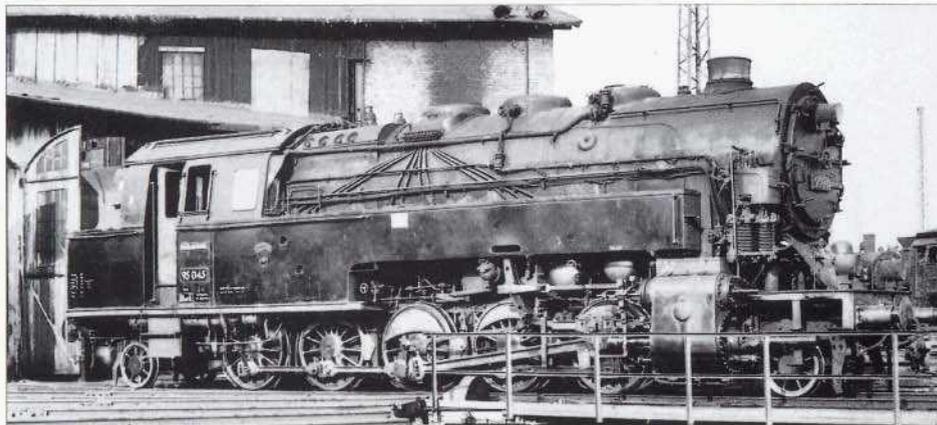
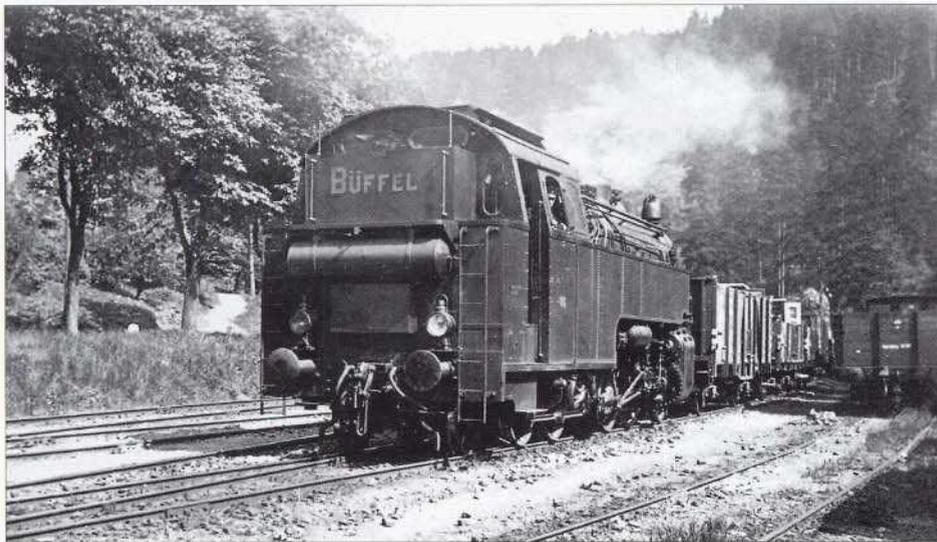
Bild 8 (links Mitte): Tierklasse-Lok "Büffel" bei Rangierarbeiten.

Bild 9 (darunter): 95 045 im Bw Blankenburg (1964).

Bild 10 (links unten): Bereits unter Fahrdracht: ein dampflokbespannter Güterzug auf dem Krocksteinviadukt (1964).

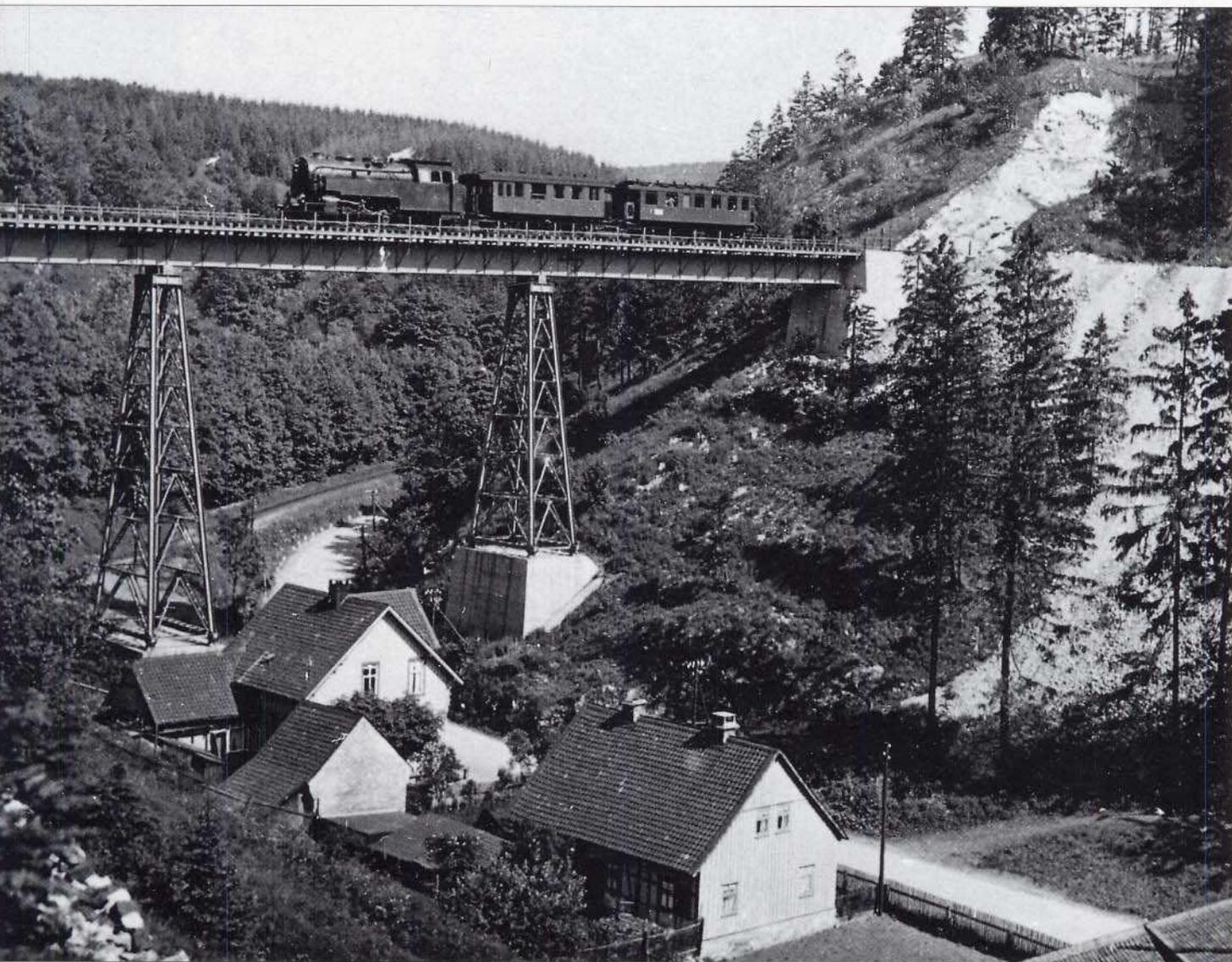
Abb. 9 und 10: H. Müller

Bild 11 (rechts): Eine weitere Aufnahme des markanten Bauwerks bei Königshütte, hier befahren von einer 1'E1 mit Personenzug. **Abb. 7, 8 und 11:** Sig. Dr. Scheingraber



1927 stellte die HBE drei bei Hanomag gefertigte 1'D1'-Heißdampflokomotiven für den kombinierten Einsatz im Flachland und auf der Steilstrecke in Dienst – seinerzeit die leistungsfähigsten Maschinen dieser Achsfolge! Bei den Köln-Bonner Eisenbahnen, die selbst mit modernster Eisenbahntechnik, allerdings bei der elektrischen Traktion, Zeichen setzten, stieß die neue HBE-Lok auf großes Interesse, denn die KBE-Rampe Hermülheim – Berrenrath bedurfte dringend einer Leistungssteigerung. Der Direktor der KBE, Wilhelm Rieländer, reiste zu einem Arbeitsbesuch in den Harz und konnte sich im Rübeland von der Leistungskraft der HBE-1'D1'-Lok überzeugen. Ergebnis des Besuches war eine Bestellung bei Hanomag. Die 1929 ausgelieferte Lok fiel noch etwas schwerer aus und erhielt bei der KBE die Betriebsnummer 80; beim Personal hatte sie als einzige Dampflok einen Namen: JUMBO!

Trotz der 1'E1'- und 1'D1'-Lokomotiven gelangte die HBE Ende der zwanziger Jahre wieder an die Kapazitätsgrenze im Rübeland, wobei jetzt nur noch eine Umtrassierung zur Behebung der Engpässe als Lösung übrigblieb. Anfang 1930 wurde mit der Streckenverlegung zwischen Rübeland und Hüttenrode begonnen, um 1:16,6-Bergfahrten mit den beladenen Zügen zu vermeiden und das Nadelöhr Bismarck-



tunnel, dessen Profil den Einsatz von Großraumwagen nicht gestattete, zu umgehen. Der 2,4 km lange Abschnitt verschlang enorme Baukosten, galt es doch, zwei neue Tunneln voranzutreiben, den Krocksteinviadukt und den neuen Personenbahnhof Rübeland Tropfsteinhöhlen zu errichten; jedoch versprach die Baumaßnahme durch die Erhöhung der Zuglast in Richtung Blankenburg von vorher 180 t auf 460 t baldige Amortisation und damit das Geld für eine völlige Neutrassierung der Bahn zwischen Blankenburg und Hüttenrode über Wienrode. Hierzu kam es jedoch nicht mehr. Die neue Strecke zwischen Rübeland und Hüttenrode wurde im Februar 1931 in Betrieb genommen.

Zwischen 1929 und 1942 beschaffte die HBE vier unterschiedliche Verbrennungstriebwagen zur Rationalisierung des Reiseverkehrs sowie fünf 1'C1' h2- und zwei D h2-Berg-Dampflokomotiven.

Trotz der Einstufung der Strecke als kriegswichtige Eisenbahn mußten weitere Investitionen unterbleiben und die Unterhaltung des Fahrzeugparks auf ein Minimum zurückgefahren werden. Ein hoher Schadlokbestand war die Folge, und so kamen 1943/44 von der DRG zwei 95er (pr T 20 und Nachfolger der HBE-Tierklasse) leihweise auf die Privatbahnstrecke, wahrscheinlich die 95 037 und 045. Ein Jahr

später gab es mit der 96 002 (bay Gt 2 x 4/4) Hilfe vom Bw Aschaffenburg, die am 17. April 1945 im Rahmen eines Befehls des Oberkommandos der Wehrmacht, der den Harz zur "Festung" erklärte, für einen Sturz vom Krocksteinviadukt auf die im Kreuztal verlaufende Straße vorgesehen war. Obwohl die Lok bereits auf der Brücke stand, wurde das unsinnige Vorhaben dieser Panzersperre verhindert. Drei Tage später war der Krieg im Harz zu Ende!

Am 15. Dezember 1946 ging die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn aufgrund eines Bescheides der sachsen-anhaltinischen Regierung in dem Provisorium "Sächsische Provinzbahnen GmbH" auf. In dieser Zeit, ab April 1948, wurde noch eine zweite bay Gt 2 x 4/4, die 96 024, auf der Harzer Steilstrecke eingesetzt, bis sie im Oktober desselben Jahres von der 95 019 abgelöst wurde. Bis zur Übernahme der Sächsischen Provinzbahnen durch die Deutsche Reichsbahn am 1. Januar 1950 bespannte die 96 024 noch Güterzüge zwischen Halberstadt und Blankenburg. Ab 1950 setzte die DR weitere 95er zum Bw Blankenburg um, bis die Harzer Dienststelle 1953 neben den Maschinen der Tierklasse zehn pr T 20 im Bestand hatte. Wie nicht anders zu erwarten, bewährten sich die Nachfolger der MAMMUT auf der Harzer Steilstrecke außerordentlich gut, je-

doch gelangte die Harzbahn wieder an die Grenze der Leistungsfähigkeit. Um mehr Güterzüge mit drei Maschinen bespannen zu können, erhielt Blankenburg drei weitere 95er zugeteilt. Zudem mußten die Reisezüge bis auf die des Berufsverkehrs zur Erhöhung des Gütertransportes auf die Straße verlagert werden.

Der Beschluß der DDR-Regierung, die Chemieproduktion im Lande bis 1965 auf 164%, bezogen auf das Basisjahr 1958, zu steigern, bedeutete das Aus für den Dampfbetrieb, denn die dafür aus dem Harz zusätzlich benötigten Rohstoffe, Kalk und Schwefelkies, waren mittels Dampfkraft und den kurzen Gleislängen in den Bahnhöfen nicht zu transportieren!

Die Harzer Steilstrecke wurde Bestandteil des Chemie-Investitionsvorhabens der DDR. Man diskutierte mehrere Varianten zur Problemlösung, wobei auch das HBE-Projekt der Trasse über Wienrode wieder auf den Tisch kam. Wegen zu hohen Baukosten und bereits gebundenen Tiefbaukapazitäten wurde es ebenso wie die Idee einer Lastseilbahn zur Aufnahme der zusätzlichen Transportmenge verworfen. Der Kauf geeigneter Diesellokomotiven schied damals aus technischen Gründen aus, so daß nur die Elektrifizierung der Bahn übrigblieb. Das ursprüngliche Vorhaben, mit neun modifizierten E 91 den elektrischen



Bild 12 (links): Auf dem Krocksteinviadukt ist am 10. September 1981 die damals noch grün lackierte 251 003 mit einem Personenzug unterwegs.

Bild 13 (links Mitte): Nach der Ablieferung für die Rübelandbahn: E 251 006 in blauer Lackierung im RAW Dessau.

Abb.: H. Müller

Bild 14 (darunter): 1967 wurde die 50-Hz-Lok E 211 001 von LEW, ein Prototyp, auf der Rübelandbahn erprobt – hier bei Braunesumpf.

Abb. 12 und 14: H.-J. Weise

Bild 15 (links unten): Der Bildautor – ein oberbayerischer Rübelandbahn-Fan – fertigte für die 251 007 Folienschilder mit verchromten Ziffern an, die bis zur Umzeichnung Anfang 1992 an der Lok blieben – hier am 13. August 1991 im Bf Königshütte.

Abb.: W. Pischek

Bild 16 (rechts): Achtziger-Jahre-Reichsbahn pur: 251 mit Güterzug auf dem Krocksteinviadukt (1983).

Abb.: M. Weisbrod



Betrieb aufnehmen zu können, scheiterte an der Insellage der Bahn und der Stromversorgung der Strecke mit 15 kV/16²/₃ Hz Einphasen-Wechselstrom. 50 Hz-„Industriestrom“ stand jedoch aus dem Landesnetz ausreichend zur Verfügung, und in Nordfrankreich und der Sowjetunion hatte man damit bereits beste Erfahrungen gesammelt ... Als ultima ratio und sicher auch mit einem Blick auf Exportaufträge wurde die Elektrifizierung der Bahn mit 25 kV/50 Hz beschlossen; das Unternehmen Rübelandbahn konnte beginnen ...

Der VEB LEV „Hans Beimler“ entwickelte bis 1961 erste 50 Hz-Prototypen und richtete eine Versuchsstrecke ein; die Deutsche Reichsbahn schuf den neuen Güterbahnhof Blankenburg Nord, erweiterte die Bahnhöfe Michaelstein, Hüttenrode und Elbingerode West für Zuglängen von 450 m und trieb die Elektrifizierung voran. Bei der Umgehung des Bielsteintunnels, der bereits der Erzstufenbahn diente, zwischen Michaelstein und Braunesumpf mußte im Rahmen der Neutrassierung so viel Fels bewegt werden wie seinerzeit beim Bau der Bahn zwischen Blankenburg und Hüttenrode! Die Streckengeschwindigkeit wurde zwischen Blankenburg und Elbingerode