



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/6/1996

Mai/Juni

DM 11,90

sfr 11,90

öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

DB-Dampf vor 25 Jahren	6
Serien-Dieselloks der BR 218 verdrängten weitere »Dampfer«	
Neitech auf Schweizer Bahnstrecken:	
Der Pendolino erobert die Alpen	12
40 Jahre elektrischer Betrieb in Mitteldeutschland (Teil 2)	14
1955 Halle – Magdeburg durchgehend elektrisch	
Der Eisenbahn-Architekt Gotthardt Eckert	20
Schöpfer der Empfangsgebäude in Görlitz und Liegnitz	
Regionalisierung:	
Im Norden fing alles an	24
VI K Umbau DR	30
Bilderbogen einer Unbekannten	
In Mecklenburg-Vorpommern:	
202 auf dem Rückzug	36
Waldbahn-Dampf in Transsilvanien	38
Faszinierende rumänische Schmalspurbahnen	

Modellbahn-Journal

Vielfältige 44er	66
Vier Umbau-Varianten der BR 44 von Märklin	
Leipziger Allerlei:	
Unterwegs mit der »Elektrischen«	72
28 Nur eine Holzbrücke	76
»Trestle«-Diorama als Teil einer H0-Modulanlage	
Auf zwei Ebenen über den Fluß	80
Modellbauprojekt nach einem bekannten Vorbild	
Neue Bausätze:	
Die VI K Umbau DR von Bemo in H0e	84
Disentis, bitte umspannen	88
Der FO/RhB-Verknüpfungsbahnhof im Modell	
H0-Verkehrsmuseum als Alternative zur Vitrine	
Wo zusammenkommt, was nicht zusammengehört	92
Besuch im Verkehrsmuseum Nürnberg	
Lokomotiv-Hebevorrückung der K.Bay.Sts.B.	94
BR 01 ⁵ der DR von Arnold – gleich in zwei Versionen	
Populäre Pazifiks in N	96
Die S 3/6 dampft wieder!	101

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Bücherecke	53
Typenblatt: Baureihe 03¹⁰ der DRG	55
Typenblatt: Baureihe 03¹⁰ der DB	61
Schaufenster der Neuheiten	98
Mini-Markt	102
Bahn-Post	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Der ICE bleibt im Gespräch – so oder so: Als Paradeferd der DB AG fuhr er zuletzt allein mehr als ein Viertel des Jahresumsatzes im Fernverkehr ein; und die nächste Generation, der ICE 2, steht kurz vor dem Start. – Ein Exporterfolg freilich blieb der ICE-Technologie bislang verwehrt. Nach der Korea-Absage ging nun auch in den USA das Rennen erneut gegen den Konkurrenten TGV verloren. **Abb.: W. Klee**

Editorial

In diesen wirtschaftlich trüben Zeiten sind positive Meldungen eher Mangelware. Um so erfreulicher, wenn ausgerechnet die Bahn, jahrzehntelang Garant für knallrote Jahresergebnisse, tiefschwarze Zahlen schreibt. Zwar hält sich das Umsatz-Plus im Konzern von 1994 auf 1995 (um 600 Mio DM auf 29,6 Mrd DM) mit gut 2% durchaus in Grenzen, doch der Trend ist klar: Die Bahnreform greift, das ehemalige Sorgenkind des Bundeshaushalts verdient kräftig Geld. 550 Mio DM vor Steuern waren es 1995, 10% mehr als im Jahr zuvor, so der Vorstandsvorsitzende Heinz Dürr auf der Jahrespressekonferenz in Berlin.

Vor allem der Personenverkehr verschafft dem Transportriesen Schub. Satte 6,1% gewann der Fernverkehr dazu und setzte 5,2 Mrd DM um. 1,4 Mrd DM entfielen übrigens auf das Paradeferd ICE – Grund genug, der "Weißwurst" das diesmonatige Titelbild des EJ zu widmen. Große Pläne hat Dürr mit dem Touristik-Fernverkehr. Er will die Umsatzzahl von 1,5 Mrd DM bis zur Jahrtausendwende glatt verdoppeln. Dazu soll auch ein zweiter Touristikzug beitragen, den die DB jüngst geordert hat.

Neben diesen Zahlen braucht sich aber der Nahverkehr auch nicht zu verstecken: Er setzte 1995 mit 11,4 Mrd DM 5,6% mehr um als im Jahr zuvor – trotz oder gerade wegen der steigenden Autoflut? In jedem Fall wittert die Industrie eine rosige Zukunft dieses Geschäftsbereichs. Klares Zeichen ist die große Zahl neuer Nahverkehrsfahrzeuge, die derzeit erprobt oder entwickelt werden. Als Beispiele seien genannt der Doppelstock-Schienenbus und Talbots Leichttriebwagen-Familie "Talent" (siehe Bahn-Notizen).

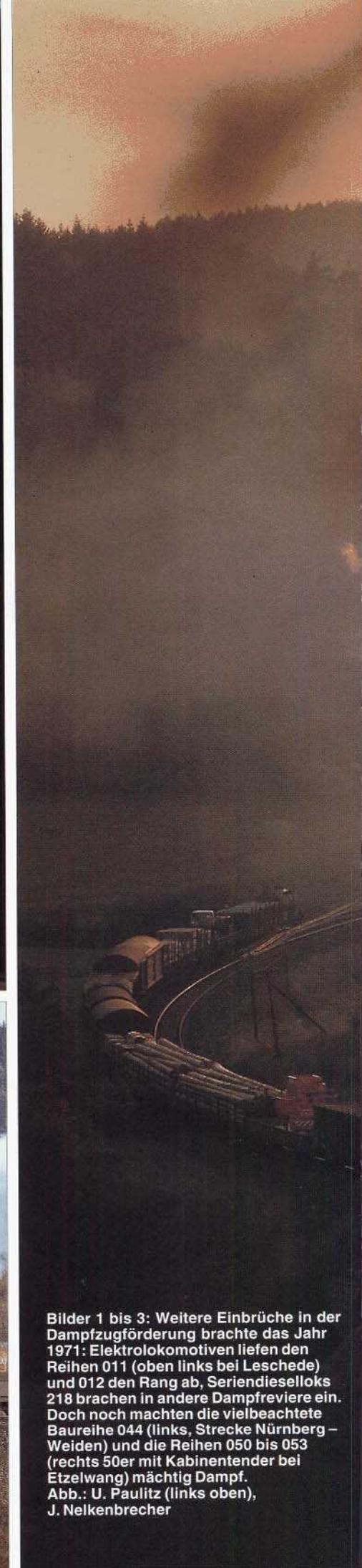
Auf die Zahl der Beschäftigten hatte das Bahn-Plus leider keinen positiven Effekt. Sie sank in der AG um 25 000 auf 277 000 Menschen. Dazu trug allerdings auch die Ausgliederung der S-Bahn Berlin und des Stückgut-Bereichs bei. Sie werden künftig als selbständige Tochtergesellschaften neben der DB AG unter dem DB-Konzerndach betrieben.

Sorgen bereitet DB-Chef Dürr nach wie vor der Güterverkehr. Er schrumpfte um weitere 200 Mio DM auf 7,8 Mrd DM. Schuld ist nicht allein die schlechte konjunkturelle Lage in Europa. Nein, der schwarze Peter gebührt wieder einmal der Post. Deren auf Lkw-Transport basierendes neues Frachtkonzept kostete die Bahn 75% des Geschäfts mit diesem Großkunden, 300 Mio DM. Das konnten auch die positiven Ergebnisse des Kombinierten Ladungsverkehrs nicht wettmachen, der in Teilbereichen bis zu 11% zugelegt hat.

Wenig Freude hat der Bahn auch ein Projekt bereitet, das mit großem Werberummel gestartet wurde: die Bahn-Card mit Kreditkartenfunktion. An dem von 399 auf 410 Mio DM gestiegenen Umsatz der Bahn-Card hatte sie nicht einmal 20% Anteil.

Einem für ihre Kunden besonders ärgerlichen Punkt will die Bahn übrigens künftig energisch zu Leibe rücken: Ein Generalbevollmächtigter soll dafür sorgen, daß die Züge auch rechtzeitig ankommen. Wollen wir hoffen, daß es klappt!

Ihre EJ-Redaktion



Bilder 1 bis 3: Weitere Einbrüche in der Dampfzugförderung brachte das Jahr 1971: Elektrolokomotiven liefen den Reihen 011 (oben links bei Leschede) und 012 den Rang ab, Seriedieselloks 218 brachen in andere Dampfreviere ein. Doch noch machten die vielbeachtete Baureihe 044 (links, Strecke Nürnberg – Weiden) und die Reihen 050 bis 053 (rechts 50er mit Kabinentender bei Etzelwang) mächtig Dampf. Abb.: U. Paulitz (links oben), J. Nelkenbrecher

DB-Dampf

vor

25 Jahren

Nach dem großen Aderlaß in den Jahren 1966 und 1967 erfuhr der Dampflokbestand der Deutschen Bundesbahn zu Beginn der siebziger Jahre erneut eine drastische Dezimierung. Eine fortschreitende Elektrifizierung und die Indienststellung von Serienlokomotiven der Baureihe 218 hatten bis zum Sommer 1971 viele unserer geliebten Dampfloks entbehrlich gemacht.



Innnerhalb eines Jahres war der Gesamtbestand von Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn bis zum 30. Juni 1971 von 1848 auf 1545 Fahrzeuge geschrumpft. Auch von diesen Maschinen waren bereits wieder 90 Stück von der Ausbesserung zurückgestellt.

Die DB verfügte gerade noch über 20 verschiedene Baureihen. Faßt man die Reihen 050 bis 053 zusammen, waren es sogar nur 17. In sieben Baureihen lag der Einsatzbestand zwischen 5 und 10 Lokomotiven. Auch hier stand das Ende kurz bevor.

Anhand der amtlichen Unterlagen soll nun die Situation am Ende des ersten Halbjahres 1971 beleuchtet werden. Besondere Beachtung wird dabei den Loks der Baureihe 044 geschenkt. Bei diesen mächtigen Güterzugmaschinen mit den starken Dreizylinder-Triebwerken bahnten sich Umbeheimatungen und Ausmusterungen größeren Ausmaßes an.

Leider hatten sich bei den Bestandsangaben zum 30. Juni 1970 im Eisenbahn-Journal 2/1996 einige Datenfehler eingeschlichen, die auch die Loks der Baureihe 044 betreffen und nun berichtigt werden.

Beginnen wollen wir jetzt wieder mit dem noch vorhandenen und bescheidenen Rest von Schnellzuglokomotiven. Von den mehr als 2230 Maschinen, die im Nummernplan der DRG von 1925 verzeichnet waren, war nicht mehr viel übriggeblieben.

Schnellzuglokomotiven

Bei der Baureihe 001 war die Konzentration von 27 betriebsfähigen Maschinen im Bahnbetriebswerk Hof fast abgeschlossen. Nur noch 4 Loks aus diesem Bestand befanden sich im Bw Ehrang und 1 Exemplar im Bw Braunschweig. Die "Schiefe Ebene" blieb noch für kurze Zeit das letzte Einsatzgebiet dieser großen "Pazifiks" der ersten Einheitsbauart mit den Zweizylinder-Triebwerken.

Gerade noch 6 Fahrzeuge der leichteren Baureihe 003 standen dem Bw Ulm zur Verfügung. In bereits ausgedünnten Umlaufplänen erbrachten die Fahrzeuge ihre letzten Leistungen vor Reisezügen zum Bodensee und nach Crailsheim. Mit etwas Glück war eine 003 gelegentlich auch noch in Aalen und Backnang zu sehen.

Das Bw Rheine hatte inzwischen die 011 065 z-gestellt. Danach bestand die kohlegefeuerte Baureihe 011 nur noch aus den 4 Maschinen mit den Betriebsnummern 011 056, 062, 072 und 091. Ihr Einsatzgebiet war vor allem der Streckenabschnitt nach Emden und Norddeich Mole. Südlich von Rheine hatten schon moderne Elloks ihren Einzug gehalten.

Auch knapp die Hälfte der 29 einsatzfähigen Loks der Baureihe 012 befand sich bereits im Bw Rheine und war mit Eil- und Schnellzügen im Emsland unterwegs. Der Rest stand noch dem Bw Hamburg-Altona zur Verfügung und brachte schwere Reisezüge nach Westerland auf der Insel Sylt.

Personenzuglokomotiven

Bei der Baureihe 023 waren weitere Abgänge zu verzeichnen. Der Einsatzbestand belief sich auf 84 Lokomotiven. Die meisten Fahrzeuge setzte das Bw Crailsheim ein. Emden, Kaiserslautern und Saarbrücken waren die anderen Dienststellen, die noch über diese Neubauloks verfügen konnten. Zusammen mit der Baureihe 001 bespannten sie noch Reisezüge auf der Moselstrecke.

Besonders stark von z-Stellungen und Ausmusterungen war die nun schon legendäre preußische Gattung P 8 der Baureihe 038 betroffen. Ein trauriger Rest von 10 Maschinen sah im Bw Tübingen dem Ende der Dienstzeit entgegen. Die Lokomotiven fuhren noch nach Rottweil und Freudenstadt und überlebten viele Maschinen der wesentlich jüngeren Baureihe 023.

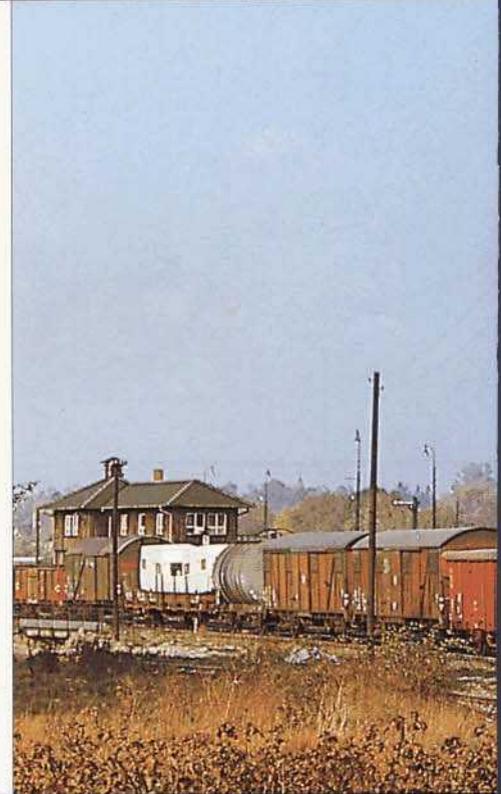
Güterzuglokomotiven

Immer noch unentbehrlich waren die 36 Loks der ölgefeuerten Baureihe 042 im Bw Rheine und auf der Emslandstrecke. Zusammen mit Maschinen der Baureihe 043 bewältigten sie hauptsächlich den schweren Güterzugdienst zwischen Emden und Rheine. Statt den Loks der Reihe 012 wurden sie auch immer wieder zur Bespannung von Reisezügen nach Norddeich herangezogen. Von den 29 Maschinen der Reihe 043 waren 17 Stück immer noch im Bw Kassel beheimatet, die anderen hatten in Rheine eine neue und letzte Heimat gefunden. Mit einer indizierten Leistung von 2100 PS waren sie – nach dem sehr frühen Ausscheiden der 45er – die stärksten Dampfloks der Bundesbahn.

Bei der Bestandsangabe zum 30. Juni 1970 im Eisenbahn-Journal 2/1996 hatte sich für die Baureihe 044 leider ein übler Fehler eingeschlichen, der unbemerkt blieb. Zum Stichtag verfügte die DB über 293 Fahrzeuge, also über 100 Stück mehr als angegeben. Ein Jahr später waren noch 274 Maschinen vorhanden, 2 davon allerdings schon z-gestellt. Diese Loko-

Bilder 4 bis 6: Das Bild trägt (kleine Abb. oben) die Baureihe 038 hatte gegenüber der 044 nicht die Nase vorne und sah mit nur noch 10 Maschinen im Bw Tübingen ihrem Ende entgegen. – Im Schatten der vielbeachteten 44er (unten eine Lok im Bw Nürnberg) standen 1971 die noch in größerer Stückzahl verkehrenden Reihen 050 bis 053; rechts zwei 51er bei der Ausfahrt Crailsheim.

Abb.: J. Nelkenbrecher (oben und rechts), X. Heidrich





051 410-8

051 238-4

motiven wurden damals noch von 15 verschiedenen Dienststellen im schweren Güterzugdienst eingesetzt, wie folgende Auflistung zeigt:

Dienststelle	Stückzahl	Dienststelle	Stückzahl
Betzdorf	9	Gelsenkirchen-	
Lehrte	10	Bismarck	39
Crailsheim	7	Rottweil	6
Nürnberg Rbf	27	Hamm	27
Emden	27	Schweinfurt	11
Ottbergen	37	Kassel	3
Ehrang	41	Weiden	11
Paderborn	7	Koblenz-Mosel	12

Sehr groß waren noch die Einsatzbestände der Bahnbetriebswerke Ehrang, Gelsenkirchen-Bismarck und Ottbergen. Die Loks aus Ehrang bespannten die schweren Ganzzüge im Montandriek Saarland – Luxemburg – Lothringen und auf der Moselstrecke. Eindrucksvolle Aufnahmen von diesen Einsätzen enthält unser Videofilm "DB-Dampf pur – Von der Mosel an die Saar". Auch die langen Kohlen- und Erzzüge zur Maxhütte in Sulzbach-Rosenberg und schwere Durchgangszüge zwischen Heilbronn und Nürnberg lockten viele Eisenbahnfreunde immer wieder an die Steigungsabschnitte bei Hartmannshof und Gailenkirchen. Bei den Lokfotografen besonders beliebt war die 044 137 aus dem Bw Nürnberg Rbf mit der Frontschürze, deren Konterfei in keiner Bildsammlung fehlen durfte.

Einen enormen Zulauf von Fans aus dem In- und Ausland konnte im Jahre 1971 auch noch das Bw Ottbergen verzeichnen. Am Viadukt bei Altenbeken und an den Steigungen im Weserbergland waren die besten Plätze meist schon lange vor dem Eintreffen der schweren Züge belegt. Ähnlich verhielt es sich im Emsland, bei Aschendorf, Lingen, Salzbergen und Lathen. Dort erwartete man die langen Autozüge nach Emden und in der Gegenrichtung die schweren Erzzüge. Zusammen mit den Loks der Reihe 042 kamen hier die Emdener 044er zum Zuge, bis sich in Rheine die Konzentration der ölgefeuerten Loks der Baureihe 043 vollzogen hatte. Von diesen Einsätzen und natürlich auch vom berühmten "Langen Heinrich" – den 4000-t-Erzzügen – berichtet unser Videofilm "DB-Dampf pur – Von Rheine nach Emden". Viel weniger beachtet wurden die Maschinen der Baureihen 050 bis 053, die immer ein wenig im Schatten der wesentlich stärkeren "Drillinge" der Reihe 44 standen und noch in viel größerer Zahl verkehrten. Innerhalb eines Jahres waren die Einsatzbestände der "Fünfiger" von 890 auf 839 Fahrzeuge verringert worden. Auf Haupt- und Nebenbahnen verrichteten sie zuverlässig ihren Dienst im Güter- und häufig auch im Personenzugdienst. Fast jedes Bw abseits der elektrifizierten Magistralen war auf diese universell verwendbaren Lokomotiven angewiesen.

In Gremberg, Neuss und Hohenbudberg fanden 10 alte preußische G 8¹ der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ ihr Gnadenbrot. Ihr Einsatz blieb

dort aber auf den reinen Verschiebedienst beschränkt, der jedoch mehr und mehr auf Dieselloks der Reihe 290 überging. Der Abschied von der einstmals so weit verbreiteten Gattung stand also kurz bevor.

Personenzug-Tenderlokomotiven

Unverändert gegenüber dem Vorjahr zeigte sich am 30. Juni 1971 der verfügbare Bestand von 37 Lokomotiven der Baureihe 064. Immer noch waren diese Loks in Aschaffenburg, Heilbronn, Plattling, Tübingen und Weiden anzutreffen. Mit der 064 006 befand sich darunter das zu jener Zeit älteste Exemplar, das schon im Jahre 1928 die Borsig Lokomotiv-Werke in Berlin-Tegel verlassen hatte.

Auf eine wesentlich bescheidenere Dienstzeit waren die Maschinen der Baureihe 065 gekommen. Von den 18 ab 1951 für die Deutsche Bundesbahn gebauten Lokomotiven waren noch 5 Stück übriggeblieben. Nun vom Bw Aschaffenburg eingesetzt, waren diese Loks meist im Nahverkehr auf der Strecke nach Miltenberg unterwegs. Sieben der letzten 8 diensttauglichen preußischen T 18 hatten sich im württembergischen Rottweil versammelt. Nur die 078 297 befand sich noch am Fuße der Ostalb im Bw Aalen. Ein kurz bevorstehender Fristablauf bei einigen dieser bewährten Maschinen ließ eine weitere Dezimierung des Bestandes erwarten.

Güterzug-Tenderlokomotiven

Fast ausgedient hatte inzwischen auch die Baureihe 082. Von den ab 1950 gebauten 41 Fahrzeugen setzte das Bw Koblenz-Mosel nur noch die letzten 4 Maschinen ein. Eine davon war bereits zur Aufstellung als Denkmal im AW Lingen ausgewählt, die anderen zur baldigen z-Stellung und Ausmusterung vorgesehen. Die letzte Lok der letzten Bauserie von 1955 war bereits aus dem Dienst geschieden. Nicht ohne Verluste seit dem Sommer 1970 war auch die Baureihe 086 geblieben. Der Einsatzbestand schrumpfte von 34 auf 27 Stück. Die meisten Maschinen zählten zum Bw Nürnberg Rbf. Einzelne Exemplare befanden sich noch in Hof, Mayen, Schwandorf und Schweinfurt.

Leider war im Eisenbahn-Journal 2/1996 eine falsche Zahl für den Einsatzbestand zum 30. Juni 1970 aus einer unvollständigen und fehlerhaften Statistik übernommen worden. Bedauerlicherweise bedarf auch die Angabe zur Zahl der betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 094 einer Korrektur. Am Ende des ersten Halbjahres 1970 verfügte die Deutsche Bundesbahn über einen Einsatzbestand von 57 Loks der bewährten preußischen Gattung T 16¹. Davon befanden sich am 30. Juni 1971 noch 45 Lokomotiven in Betrieb. Die Mehrzahl diente im Bw Hamburg-Rothenburgsort, die anderen wurden von mehreren an-



Bilder 7 bis 9: Weiter schrumpfenden Einsatzbestand verzeichnete 1971 auch die Baureihe 086 (oben vor Personenzug nach Beilngries). Die meisten Maschinen zählten zum Bw Nürnberg Rbf (unten rechts). – 94 dampften noch vor allem im Bw Hamburg-Rothenburgsort, aber nur noch vereinzelt in anderen Bw, wie in Mayen (unten links).
Abb.: J. Nelkenbrecher (oben), X. Heidrich

deren Dienststellen im Norden und Westen der Bundesrepublik im schweren Verschiebedienst eingesetzt, bis auch dort die Diesellok Konkurrenz zur Ablösung führte. Eine abschließende Bilanz zeigt, daß das Dampfloksterben fast ungebremst seinen Gang genommen hat. Weitere Streckenstilllegungen sowie rückläufige Beförderungsleistungen im Personen- und Güterverkehr waren untrügliche Zeichen dafür, daß das Ende der Dampflokzeit mit Riesenschritten näher kam. **H.O.**





Technische Daten:

Typenbezeichnung:	ET 470
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
Dauerleistung:	6000 kW
Sitzplätze:	481
Masse bei Normalzuladung:	491 t
Gewicht je Achse:	13,5 t
Konfiguration:	9teilig
angetriebene Wagen:	6
Gesamtlänge eines Triebzugs (LüP):	236,6 m
Kosten pro Triebzug (1996):	25 Mio sFr

In Schneeweiß präsentiert sich der Pendolino auf der SBB-Simplonstrecke bei Martigny (links). Die seitliche Beschriftung weist die CISALPINO AG als Eigentümerin der Triebzüge aus (ganz oben). Dank seiner neu entwickelten Drehgestelle und der technisch aufwendigen Neigevorrichtung (oben) dürfen die eleganten "Italiener" auch auf der Lötschbergbahn schneller durch die engen Kurven fahren (rechts BLS-Südrampe bei Hohenegg). **Abb.: B. Moser (links und oben), U. Jossi**

Neitech auf Schweizer Bahnstrecken:

Der Pendolino erobert die Alpen

Großer Jubel bei der Cisalpino AG, einer Tochterunternehmung der Bahngesellschaften FS, SBB und BLS: Der erste Zweistrom-Pendolino ist in der Schweiz eingetroffen. Insgesamt neun Kompositionen des Typs ET 470 hat dieses privatrechtlich organisierte Unternehmen beim italienischen Hersteller FIAT Ferroviaria bestellt. Cisalpino wird zum Kauf und Betrieb der Alpen-Pendolini rund 237 Mio sFr investieren. Mit eigenem Marketing und Management soll bei mindestens 40% Auslastung bis 1999 eine erste Rendite erzielt werden.

Wegen Lieferverzögerungen sollen die modernen Neigezüge etappenweise in Betrieb gehen: Ein erstes Zugpaar wird ab 2. Juni 1996 die Städte Mailand und Genf verbinden. Ab Winterfahrplan Ende September soll dieses Angebot via Simplontunnel auf insgesamt drei Verbindungen erweitert werden. Zusätzlich sollen dann auch zwei Pendolini von Mailand über die Lötschbergstrecke nach Bern und teilweise nach Basel verkehren. Auch das Wirtschaftszentrum Zürich soll via Gotthard mit zwei Hin- und Rückfahrten ab/nach Mailand bedient werden. Der Cisalpino-Fahrplan 1997 sieht schließlich 18 bis 20 alpenquerende Tagesverbindungen vor. Die Wartung der Triebzüge wird in Mailand erfolgen.