



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/9/1996

August/September

DM 11,90

sfr 11,90

öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

40 Jahre unter Draht: Die Einheitselloks der DB (Teil 2)	6
Einsatzgeschichte von E 10, E 40, E 41 und E 50	
Die Baureihe 89^o der DRG	14
Rollout der Baureihe 101	18
ADtranz stellt erste 103-Nachfolgerin vor	
Momente vor 25 Jahren:	
Saarbrücken – Sarreguemines	20
Akkumulatoren-Wagen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen	24
Stuttgart – Tübingen:	
Neue Betreiber, neue Fahrzeuge, neue Farben	26
Brienzi-Rothorn-Bahn:	
Mit Volldampf ins 21. Jahrhundert	28
100 Jahre Waldheim-Kriebethaler Eisenbahn	30
Intermezzo für Altbau-Elloks	34
Sonderfahrten in Österreich mit 1180, 1020, 1245 und 1670	
Eine Reise in die Vergangenheit	36
Museumsfahrt Schönberg – Schönberger Strand (Ostsee)	

Modellbahn-Journal

Peißenberger Paradestrecken	64
Eine fast 9 x 6 m große H0-Anlage in U-Form	
Wie aus einem Halbnuller ein N-ler wurde	72
Die neue EJ-Verlagsanlage aus vier Teilen	
Quattro• Station 3	76
Zweite Jugend für Piko-Veteranen	80
H0-Kitbashing: Das Park-Hotel	81
2 Die nie so ganz Vollendete	82
H0-»Traumanlage« in Rundum-Form	
Gedanken zur Steuerung von Modellbahnanlagen	
Ein Stellpult selbst gebaut	86
3 Die Gartenweiler Kleinbahn-A.G.	90
LGB-Allwetter-Anlage mit drei Zügen	
Die »Ungewöhnliche« – Bayerns B X von Micro	94

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	38
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Typenblatt: Baureihe 87 der DRG	55
Typenblatt: Baureihe 89 der DRG	61
Schaufenster der Neuheiten	96
Modellbahn-Notizen	100
Auto-Neuheiten	101
Mini-Markt	104
Sonderfahrten und Veranstaltungen	115

Titelbild: Die neue Ellok-Generation rollt an: Rollout der Baureihe 101 bei ADtranz in Kassel am 1. Juli 1996. Der erste Eindruck: Wie schön war doch das "Lätzchen"-Design... – doch über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten (siehe Seite 18).
Abb.: J. Hörstel

Editorial

Nach dem Eisenbahn-Journal 5/6 halten Sie nun zum zweiten Mal in diesem Jahr eine EJ-Doppelnummer in den Händen, die 8/9/1996. Sicher wird sich mancher von Ihnen über diese etwas ungewöhnliche Zählweise gewundert haben – aber ganz einfach: Durch die Doppelnumerierung soll lediglich die Zuordnung der Eisenbahn-Journale zu den einzelnen Monaten aufrechterhalten werden. Grund dafür ist, daß die Modellbahn-Journale im Juni, September und Dezember als eigenes Abo erhältlich sind. Laut Post (siehe dazu das Editorial der März-Ausgabe) dürfen sie deswegen aber nicht zusammen mit den Normal-EJ durchnummeriert werden, auch wenn sie im Prinzip nichts anderes als die Journal-Ausgaben 6, 9 und 12 darstellen. Deshalb geht dem Modellbahn-Journal immer eine EJ-Doppelnummer voraus – ausgenommen im Februar/März. Die eigentliche September-Ausgabe bildet also die Nummer III des Modellbahn-Journals. Sie wird – pünktlich zum Beginn der herbstlichen Bastelsaison – wieder eine Fülle von Anregungen für Anlagen- und Dioramenbau präsentieren. Zusammen mit den Modellbahn-Journalen II (Juni) und IV (Dezember) inmitten der normalen Journale mit jeweils Vorbild- und Modellbahnteil bieten wir damit geballte Modellbahn-Informationen für diese bei den Modelleisenbahnern so bedeutungsvolle Jahreszeit an. Schließlich sollen sich Modellbahner bei uns besonders gut aufgehoben fühlen!

Das soll aber nun keineswegs heißen, daß die reinen Vorbild-Freunde jetzt darben müssen – im Gegenteil! Um ihnen die neuesten Informationen von der großen echten Bahn stets ausführlich weiterreichen zu können, haben wir die Rubrik "Bahn-Notizen" in sämtlichen EJ- und MJ-Ausgaben von sechs auf acht Seiten ausgedehnt. Aktualität hat schließlich Vorfahrt!

Doch keine Regel ohne Ausnahme: Unvermutet ist unter Modellbahnern das Thema "Epoche" wieder hochgekocht. Was seit Jahren geregelt schien – die Aufteilung der deutschen Bahngeschichte in fünf große Abschnitte –, wird nun wieder in Frage gestellt. Bisher waren sich Modellbahner, Industrie und Presse einig, daß die Epoche I die Länderbahnzeit umfasse, die Epoche II die Reichsbahnzeit, die Epoche III die Nachkriegszeit bis zur Einführung der Computernummern und die Epoche IV die Phase danach. Die Epoche V schließlich solle die Jetztzeit seit etwa Mitte der 1980er Jahre umfassen.

Doch manchen sind fünf Epochen nicht genug. So hängt in verschiedenen Veröffentlichungen vor der I eine Ur-Epoche 0. Einer unserer Mitbewerber hob jüngst gar eine neue "Epoche VI" aus der Taufe. Dafür dampfte man die Epoche IV auf gerade mal zehn, die V sogar auf acht Jahre ein.

Wir halten von derlei Schnellschüssen wenig. Was sollen "Epochen", die so kurzlebig sind, daß sie kaum noch bemerkt werden? Statt kurzfristig zu reagieren, haben wir uns Zeit genommen, nachzudenken und fundierte Information zu bieten. Doch das geht nicht von heute auf morgen. Deshalb präsentieren wir Ihnen erst im September, dafür aber ausführlich, wie Modellbahn-Epochen einzuteilen sind und warum. Wir werden Ihnen zeigen, was Epochen charakterisiert und welche Triebfahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind. Zudem stellen wir Beispiele typischer Zugkompositionen vor. Kurz: Wir versuchen, solides und praxisgerechtes Wissen zu vermitteln. Daß das nicht auf zwei Seiten geht, ist klar!

Ihre EJ-Redaktion

40 Jahre unter Draht: Die



149
2

149
2

Rund vier Jahre nach Indienststellung von fünf Baumustern der neuen Baureihe E 10 begann im September 1956 mit der E 41 001 die Serienlieferung von Elektrolokomotiven der DB-Einheitsbauarten. Nach mehrmaliger Überarbeitung des Typenprogramms hatten sich vier Baureihen herauskristallisiert, mit denen zunächst das ganze Spektrum der Beförderungsleistungen bewältigt werden konnte. Dem noch im Aufbau befindlichen Netz elektrifizierter Strecken entsprechend wurden die ersten Serienmaschinen vor allem südlich der Mainlinie beheimatet. Teil 2 unseres Rückblicks behandelt die Einsatzgeschichte der vier Einheitsbaureihen von 1956 bis heute.

Bilder 1 und 2: Die Erscheinungsformen der E 10 reichen von der Kasten-Lok (links 110 188 im heutigen roten Farbdesign mit D 380 nach Stuttgart bei Wurmlingen am 17.6.1994) bis zur "Bügefalten"-Rheingold-Lok im TEE-Anstrich (unten 113 308 nach der Degradierung zur "Bergziege" mit Eilzug nach München zwischen Klais und Garmisch-Partenkirchen am 29.8.1993).

Abb.: A. Burkhardt (links), G. Zimmermann



Baureihe E 10

Nach Abschluß der Erprobungen waren die Prototypen E 10 001 bis 005 bis Mai 1955 dem Planeinsatz beim Bw Nürnberg Hbf zugewiesen worden. Nach zunächst noch recht guten Laufleistungen zeigten sich aber schon bald die ersten Mängel, die zu längeren AW-Aufenthalten der Maschinen führten. Eine planmäßige Verwendung im Reisezugdienst war deshalb ab 1959 kaum noch möglich. Besonders davon betroffen waren die Maschinen E 10 002 bis 004 mit sehr langen Reparaturzeiten.

Im Jahre 1957 erfolgte die Auslieferung von 34 Serienmaschinen der Baureihe E 10. Die ersten Fahrzeuge wurden dem Bw Heidelberg zugewiesen, das bald über einen Bestand von 21 Fahrzeugen verfügte. Das Bw Frankfurt/M 1 erhielt zehn Maschinen und das Bw Stuttgart drei. Auch die Lieferungen des Jahres 1958 mit insgesamt 79 Lokomotiven gingen zum überwiegenden Teil an diese drei Betriebswerke. Neu hinzu kam die Beheimatung von 29 Maschinen im Bw Koblenz-Mosel. Bis zum Ende des Jahres 1960 kamen nur vier Exemplare bei den bereits bekannten Dienststellen hinzu.

Schon 1958 hielt die E 10 ihren ersten Einzug in der Westregion. Einige wenige Fahrzeuge traten den Dienst zunächst im Bw Dortmund Bbf und ab 1959 auch im Bw Köln-Deutzerfeld an. Im Jahre 1962 sorgten die ersten E 10 mit "Bügelalte" für Aufsehen. In den Farben Elfenbein/Blau dienten die E 10 1265 bis 1267 dem Bw Heidelberg zur Bespannung des neuen RHEINGOLD. Zugleich gab es wieder Zuwachs im Bw Nürnberg Hbf und in München. Ein Jahr später meldete Hannover das Eintreffen der ersten E 10.

Ab der Betriebsnummer E 10 288 verfügte

neue Kastenform mit Front- und Pufferschürzen sowie über das charakteristische durchlaufende Gitter über den Lüfteröffnungen in den Längsseiten.

Mit der Ablieferung von 41 Maschinen wuchs 1964 der zuvor schon große Bestand des Bw Frankfurt/M 1 noch weiter an, das danach einige Fahrzeuge nach Frankfurt-Griesheim abgeben mußte. Zu 26 aus Hannover übernommenen Maschinen erhielt das Bw Hamburg-Eidelstedt im Jahre 1965 auch noch die ersten fabrikneuen Loks aus einem 46 Fahrzeuge umfassenden Lieferlos. Die danach bis Anfang 1969 noch in Dienst gestellten Lokomotiven leisteten zunächst vorwiegend in den Betriebswerken Frankfurt-Griesheim, Dortmund Bbf und Hamburg-Eidelstedt Dienst.

Erst am 10. März 1969 war mit der Abnahme der 110 510 die Beschaffung der Baureihe E 10 abgeschlossen worden, die seit 1. Januar 1968 die neue Baureihenbezeichnung 110 trug.

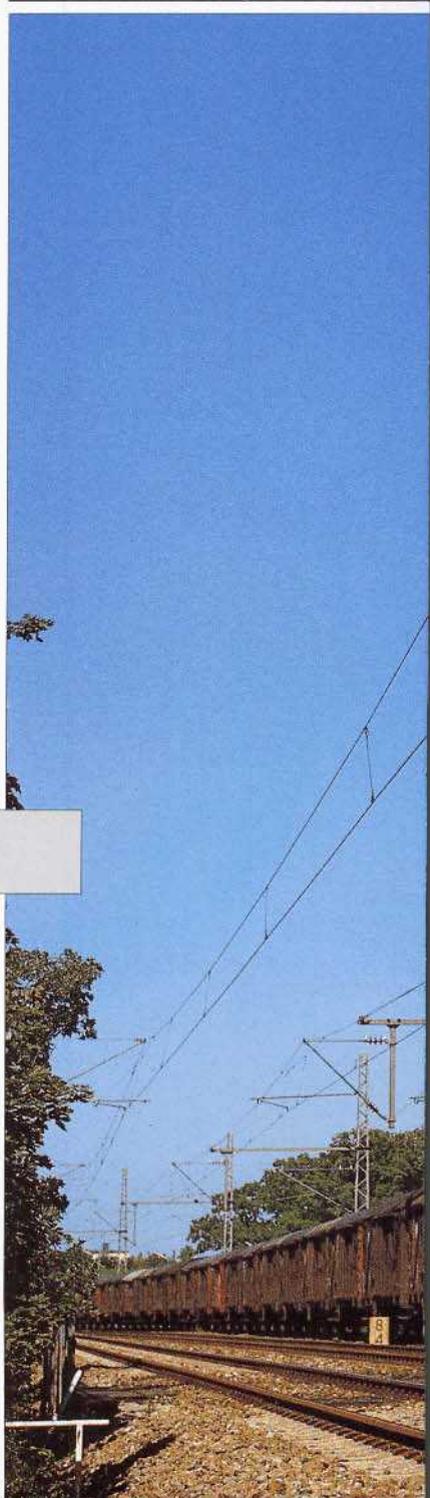
Hinweise zu den diversen Bauart- und Farbänderungen sind in der Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe zur Baureihe E 10 enthalten, die in Kürze erscheint. Neben den Ausführungen zur langen Entwicklungsgeschichte der ersten Einheitslokomotiven der DB werden darin viele Hinweise zum Betriebseinsatz gegeben.

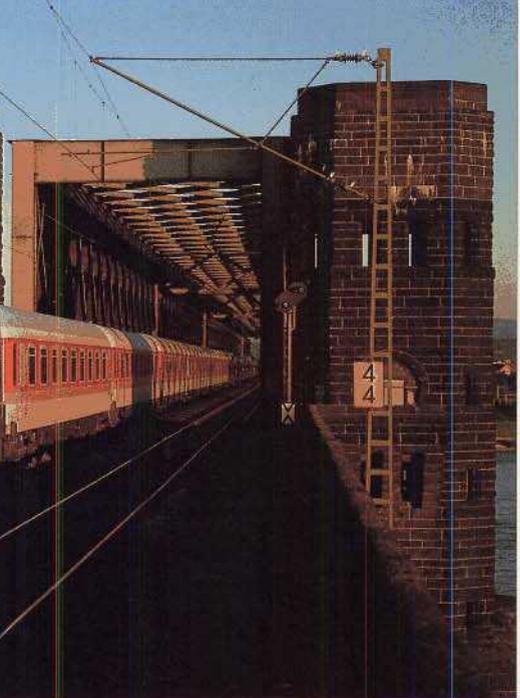
Bilder 3 bis 5: Der heutige Einsatz der E 10 sorgt für kontrastreiche Bespannungen: oben links 110 263 mit Autoreisezug, bestehend aus IC-Wagen, in Neuwied (Rheinbrücke) am 24.6.1994, daneben 110 478 vor CityNightLine-Zug EN 223 in Duisburg Hbf am 30.6.1995. –

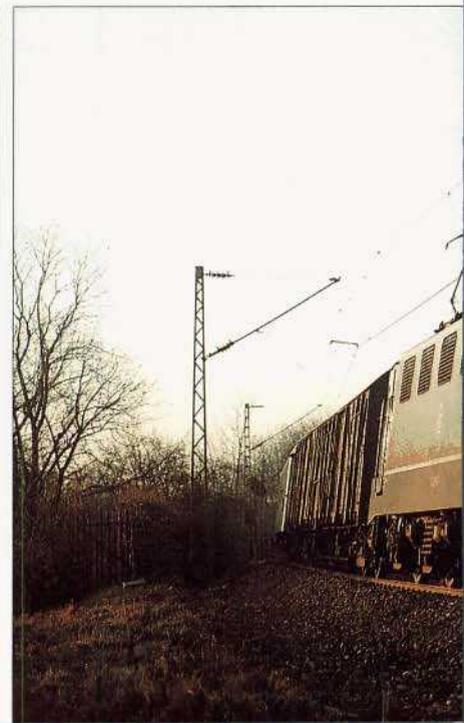
Bei der "Güterzug-Ausführung" der E 10, der Baureihe E 40, sorgt die grüne Lackierung mit schwarzem Rahmen für eine weitere Farbvariante: oben rechts 110 478 vor Güterzug nach München-Laim in München-Moosach am 26.6.1990. –
Fotografen: O. Austen (oben links), A. Ritz (oben rechts).

Elektrifizierung von
Kölner Raum vor
2 ausgelieferten
gelangten neun
tzerfeld. Die an
n sich mit unter-
uf die bereits be-
30 bzw. 31 Loks
Dienst gestellt
chs bzw. elf zum

inzwischen mit
en Höllentalbahn
1959 auch noch
elektrischer Wi-
Zur Unterschei-









derung von Fahrzeugen der "normalen" Bauausführung trugen sie ab 1961 vor der fortlaufenden Ordnungsnummer an der Tausenderstelle die Ziffer 1.

Mit der über das Ruhrgebiet nach Norden fortschreitenden Elektrifizierung drangen auch die Maschinen der Baureihe E 40 in diese Regionen vor. Von den 105 im Jahre 1962 abgelieferten Fahrzeugen gingen allein 40 Stück zum Bw Dortmund Bbf. Die Neuzugänge 1963 und 1964 beliefen sich auf 86 und 103 Lokomotiven. Bereits 1963 verfügten auch die Betriebswerke Bebra und Hannover über die ersten E 40. Ab 1964 kamen Hagen-Eckesey, Hamburg-Eidelstedt und Seelze hinzu. Nur noch 37 bzw. 61 Exemplare vergrößerten den Bestand in den Jahren 1965 und 1966. Auch in den nachfolgenden Jahren blieben die Lieferquoten klein.

Von 1967 bis zur Abnahme der letzten Maschine mit der Betriebsnummer 140 879 am 17. August 1973 wurden Zugänge von 44, 48, 19, 31, 50, 20 und 25 Fahrzeugen registriert.

Bis zu diesem Zeitpunkt standen auch noch 31 Loks mit Widerstandsbremse im Einsatz, die seit dem 1. Januar 1968 die Baureihenbezeichnung 139 tragen. Im Jahre

1975 wurden sie für den Einsatz auf der Schwarzwaldbahn im Bw Offenburg zusammengefaßt. Inzwischen wurde die 139 134 zur 110 511 umgebaut. Und seit 1993 kamen 18 Maschinen durch Umbau von Maschinen der Baureihe 110 hinzu. Diese und alle anderen 139er ohne Wendezugsteuerung stehen dem Bw München 1 zur Verfügung.

In den letzten 20 Jahren haben sich die Betriebswerke Köln-Deutzerfeld, Oberhausen und Seelze zu wahren Hochburgen der Baureihe 140 entwickelt und sind es bis heute auch geblieben.

Im Jahre 1986 kam das Bw Mannheim mit einem auf 142 Fahrzeuge wachsenden Bestand hinzu. 1983 hatte das Bw München 1 die ersten 140er erhalten. Zunächst konnten 47 dieser Loks von dort aus eingesetzt werden. Ende 1991 waren dort bereits 80 Maschinen beheimatet.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß in der Zeit von 1961 bis 1964 einige Lokomotiven der Baureihe E 40 an die SBB vermietet waren, um einen vorübergehenden Mangel im Fahrzeugpark der Eidgenossen beheben zu helfen.

In der langen Dienstzeit hat sich das äußere Bild der Lokomotiven mehrmals gewandelt. Zum nicht immer vorteilhaften Wechsel des Farbkleids kam der Einbau von Doppellampen und Mehrfachdüsen-Lüftergittern ab der Nummer E 40 1163.

Später wurde schon bei Lieferung auf die umlaufende Regenrinne verzichtet, die inzwischen auch bei den meisten älteren Maschinen entfernt worden ist.

Ab der Betriebsnummer 140 757 waren die Fahrzeuge bereits ab Werk mit leicht austauschbaren Verschleißpufferbohlen geliefert worden.

Die Lokomotiven 140 776, 777 und 793 erhielten für die Beförderung schwerer Erzzüge von Bremerhaven-Weserport und der Klöckner-Hütte in Bremen automatische Mittelpufferkupplungen.

Bilder 6 bis 8: Hartnäckig hält sich bei den E 40 bis heute die ozeanblau-beige Lackierung im Farbschema der siebziger Jahre – zum Teil in recht erbärmlichem Zustand, wie auf der Aufnahme unten links die 139 562 vor einem recht kurzen Güterzug bei Traunstein am 13.5.1992 beweist. Recht gepflegt wirkt dagegen links die 140 505 bei Hirschhorn (Neckar) am 31.10.1984. – Noch grün lackiert und mit Einfachlampen und Griffstange ausgerüstet legt sich unten rechts eine der "kleinen Schwestern" der E 40 von der Baureihe E 41, die 141 019, bei München Süd am 21.2.1980 mit einem Nahverkehrs zug in die Kurve.

Abb. 6 bis 8: A. Ritz

Baureihe E 41

Obwohl erst nach den anderen Einheitslokomotiven in das Typenprogramm aufgenommen und zunächst als "Billigvariante" apostrophiert, waren zwei Maschinen der Baureihe 41 die ersten Loks einer neuen Fahrzeuggeneration. Nach Abnahme der E 41 001 am 29. September 1956 wurden bis zum Jahresende noch weitere zehn Exemplare in Dienst gestellt, im Bw München Hbf beheimatet und im Nahverkehr eingesetzt. Urheberfirma waren die Henschel-Werke in Kassel, die auch die meisten Fahrzeuge bauten. Von den 32 Maschinen der Lieferquote von 1957 gingen 16 Stück an die BD Karlsruhe, acht Stück wieder nach München und je vier

Fahrzeuge nach Stuttgart und Dortmund Bbf. Diese Maschinen waren alle noch blau lackiert. Der Wechsel zum grünen Anstrich erfolgte erst nach Auslieferung der E 41 071 im April 1959.

Sieben Jahre später war der Bestand schon auf 401 Lokomotiven angewachsen, die in 17 Betriebswerken zwischen Hamburg und München zum Einsatz kamen. Die größten Bestände wiesen Hagen-Eckesey, Frankfurt/M 1 und Mainz auf, gefolgt von München Hbf und Dortmund Bbf. Hauptverwendungsbereich war die Bespannung von Wendezügen im Nah- und Bezirksverkehr der Ballungszentren. Bis zum Jahresende 1969 verfügte die DB bereits über 449



