B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

Juli

7/1997

DM	11,90
sfr	11,90
S	92,--
Lit	16000,--
hfl	14,30
lfr	256,--

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Züge über die Ostsee 6
Durchgehende Schienenverbindung über den Großen Belt

Cranzahl – Oberwiesenthal 16
Seit 100 Jahren schmalspurig zum Fichtelberg

DB-Dampf vor 25 Jahren 20

Vor 90 Jahren:
Schnellfahrt der bayerischen S 2/6 28

DB Cargo innovativ:
Umbruch bei der Güter-Bahn 30

Im Ersten Weltkrieg von deutschen Soldaten erbaut
Die Donau-Treidelbahn am »Eisernen Tor« 36

Schweizer Bahnjubiläum: MEGA-Feier St. Gallen 40

Bahnsinniges Berner Oberland 42

Modellbahn-Journal

H0-Anlage mit Epoche-V-Motiv
Wenn es Nacht wird in Priemling ... 64

H0-Superanlage nach Motiven der frühen 20er Jahre
Eisenbahn-Träume aus der schlechten alten Zeit 70

2. Gleisplan-Gewinnspiel 74

Schmalspur-Schneepflug von Spieth 76

Quattro Stagioni • 12: Bw-Ausstattung 78

Felsen- und Mauerbau mit Styropor und Spachtelmasse
Nur die Geister von densölben ... 82

Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (12) 86

Viva Italia! 90
Güterwagen der FS im Selbstbau

»Wir sind die Größten!« ... 95
Die N-Bahn-Freunde München (NFM)

1. Gleisplan-Gewinnspiel (2):
Zwei H0-Vorschläge und ein N-Entwurf 96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 44

Fachhändler-Adressen 50

Impressum 52

Typenblatt: Baureihe 01 55

Typenblatt: Baureihe 52 61

Leser-Fotowettbewerb Schweizer Eisenbahnen 63

Schaufenster der Neuheiten 98

Auto-Neuheiten 100

Modellbahn-Notizen: Treffen in Göppingen 101

Mini-Markt 102

Club-Seiten 110

Übersicht über die Verlags-Neuheiten 112

Sonderfahrten und Veranstaltungen 114

Titelbild: DB-Dampf vor 25 Jahren: Von der Baureihe 23 beispielsweise war der Bestand zu diesem Zeitpunkt bereits um 42% geschrumpft. 23er liefen nur noch in den Direktionsbezirken Saarbrücken und Stuttgart – hier 023 031 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Lauda. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Editorial

Stellen Sie sich vor, es ist Dampflok-Sonderfahrt, und keiner geht hin! Sie halten das für unmöglich? Keineswegs: Praktisch unter Ausschluß der Öffentlichkeit pendelt seit dem 10. Mai die Erfurter 44 1093 mit der Altbauwagen-Garnitur des Zwickauer Traditions-Eilzugs zwischen München und Kochel. Drei Zugpaare des "Seenland-Expreß" rollen an den Wochenenden bis zum 24. August täglich von der bayerischen Landeshauptstadt zum Fuß der Alpen und zurück.

Ein attraktiver Zug mit einer interessanten Lok also, auf einer Route, die auch touristisch besticht: Entlang des Starnberger Sees, einem beliebten Naherholungsgebiet, hinein in die Urlaubsregion Voralpenland, vorbei an Zwiebelturmkirchen und dem Barockkloster Benediktbeuern bis zum idyllisch gelegenen Kochelsee. Die Wendezüge des "Werdenfels-Takts", auf gleicher Strecke einige Minuten vor der 44er laufend, sind jedesmal rappelvoll.

Den Reisenden des Dampfzugs steht dagegen wesentlich mehr Platz zur Verfügung: etwa vier bis fünf Sitzgruppen pro Kopf. Anstelle der möglichen 349 Fahrgäste drängelten sich an den ersten sechs Fahrtagen im Mai lediglich eine Handvoll Videofilmer an den Fenstern direkt hinter der mit Volldampf dahinbrausenden Lok. Der Rest des ersten Waggons war praktisch leer, genauso der zweite, der vierte und der fünfte. Im dritten (Speisewagen) ließen es sich nur bei den abendlichen Rückfahrten ein paar Passagiere gut gehen. Morgens und mittags konnte man dem Kellner beim Däumchendrehen zuschauen. So manchem Museumsbahnverein würde eine solche Fahrt für immer den Dampf abdrehen.

Woran liegt's? An den Fahrpreisen kaum; sie sind mit 59 Mark für die Rückfahrkarte durchaus erschwinglich. Zudem ist die An- und Abreise in Nahverkehrszügen gratis. Oder sind die gut 2,5 Millionen Bewohner des Ballungsraums München alle Dampf-Muffel? Die gut besetzten Sonderzüge privater Veranstalter sprechen eine andere Sprache.

Nein, nach den Gründen für dieses wirtschaftliche Fiasko braucht man nicht lange zu suchen – auch nicht nach Plakaten, Fahrplänen oder sonstiger Werbung, die auf den "Seenland-Expreß" aufmerksam machen. Es gibt sie nämlich schlichtweg nicht. Ebensowenig wie Pressemitteilungen und -fotos in den örtlichen Tageszeitungen. "Handzettel in Regionalzügen" habe man verteilt, so der Geschäftsbereich Fernverkehr der DB, zu dessen Aufgaben die Organisation von Nostalgie-Saisonfahrten gehört.

Unfähigkeit? Kompetenzwirrwar in der privatisierten Beamtenbahn? Oder gar, wie manche argwöhnen, planmäßiges Vorgehen der DB AG mit dem Ziel, den nicht ICE-Image-konformen Nostalgiebetrieb wegen "erwiesener" Unwirtschaftlichkeit wegzurationalisieren? Vom GB Fernverkehr in München kam jedenfalls die Auskunft, man habe (nach drei Pleite-Wochenenden) das Problem erkannt und arbeite an einer neuen Werbestrategie. Für uns Eisenbahnfreunde – egal ob in München oder anderswo – gibt's in solchen Fällen jedenfalls nur eins: mitfahren!

Mitfahren, wenn auch nur mit dem Stift auf dem Papier, sollten Sie übrigens auch bei unserem 2. Großen Gleisplan-Gewinnspiel. Mit etwas Geschick und Ideen könnte das Ergebnis ähnlich sein: Sie sehen eine Dampflok rollen – aber Ihre eigene! "Satte" zwölf Lokomotiven in den Nenngrößen H0, TT und N warten auf die Schöpfer der besten Gleisplan-Entwürfe. Außerdem locken viele interessante Wagenmodelle. Auf den Seiten 74 und 75 erfahren Sie alles Wichtige. Viel Erfolg bei der Teilnahme wünscht Ihnen

Ihre EJ-Redaktion

Züge über die Ostsee

Für den Eisenbahnverkehr über die Ostsee zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden sind die neunziger Jahre ein wahrlich stürmisches Jahrzehnt: Zunächst blies 1995 der infolge der Wiedervereinigung Deutschlands schärfer gewordene Konkurrenzkampf der altehrwürdigen Eisenbahnfährlinie Warnemünde – Gedser das Lebenslicht aus. Im Frühjahr 1997 wurde der Eisenbahnbetrieb über den Großen Belt aufgenommen, was für den Güterverkehr mit Dänemark via Vogelfluglinie das Aus bedeutete. Zugleich wurde bekannt, daß schon 1998 der Eisenbahnfährbetrieb mit Trelleborg (Schweden) von Sassnitz nach Mukran verlagert wird. Damit nicht genug: Für die jüngste aller Linien, nämlich Rostock – Trelleborg, werden die größten Eisenbahnfähren der Welt in Betrieb genommen. Auch die Vogelfluglinie Puttgarden – Rödby soll mit neuen Schiffen aufgerüstet werden. Für das Ende des Jahrzehnts schließlich zeichnet sich bereits die feste Schienenverbindung über den Öresund zwischen Dänemark und Schweden ab. Auf der Ostsee ist – jedenfalls was den Eisenbahnverkehr betrifft – vieles im Fluß.

Bild 1: Nach wie vor der Klassiker unter den Eisenbahnrouten zwischen Deutschland und Skandinavien: die Vogelfluglinie Hamburg – Kopenhagen mit der Fährverbindung Puttgarden – Rödby über den Fehmarnbelt. So lange Güterzüge wie hier auf der Fehmarnsundbrücke (mit einer 232. September 1995) wird es auf dieser Route künftig aber nicht mehr geben. Internationale Güter rollen seit Anfang Juni 1997 über den Großen Belt und die Strecke Fredericia – Padborg – Hamburg bzw. umgekehrt.
Abb.: H. Säuberlich

Um das Jahr 1900 hatte der internationale Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien ein Ausmaß erreicht, das nach Alternativen zum "traditionellen" Weg verlangte. Üblich war im Personenverkehr damals die Schiffsreise. Wer hingegen im Eisenbahnabteil reisen wollte, mußte beispielsweise für die Route Hamburg – Flensburg – Kopenhagen – Schweden die Umstände einer Eisenbahnfähren-Überfahrt in Kauf nehmen. Das galt für den Kleinen Belt zwischen Fredericia in Jütland (also dem dänischen Festland) und Strib auf der Insel Fünen ebenso wie für den Großen Belt zwischen Nyborg (Fünen) und Korsör (Insel Seeland, auf der auch Kopenhagen liegt). Beide Zugfähren, sowohl die über den Kleinen Belt (1935 durch eine Brücke abgelöst) als auch die über den Großen Belt (1997 abgelöst; siehe Texte auf den Seiten 14 und 15), dienten jedoch stets vorrangig als innerdänische Verbindungen. Von Seeland nach Schweden, also über den Öresund, stand dann schon die nächste Fahrt mit der Eisenbahnfähre an. So erging es nicht nur Reisenden, sondern auch den Frachtsendungen der Post, die für die Eisenbahnen damals noch eine herausragende Rolle spielten. Kein Wunder also, daß es nicht zuletzt die Postverwaltungen Schwedens, Dänemarks und Deutschlands waren, die schon um das Jahr 1880 über Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung des von mehrfachem Umladen geprägten Posttransports nachdachten – das Umladen vom Waggon aufs Schiff und umgekehrt machte nämlich die Bearbeitung der Briefsendung im Zug ziemlich schwierig.

Zur Beschleunigung des Reise- und Briefverkehrs zwischen Berlin und Skandinavien eröffnete die "Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd" zum 1. Juli 1886 die sogenannte "Lloyd-Bahn" Berlin – Neustrelitz – Rostock – Warnemünde, also die nach der Stettiner Bahn kürzeste Anbindung Berlins an einen Seehafen.

Gleichzeitig mit der Lloyd-Bahn wurde von Warnemünde aus eine (Post-)Dampferverbindung zum 48 km entfernten Gedser auf der dänischen Insel Falster aufgenommen; die Insel Falster wiederum war seinerzeit soeben mit der Nachbarinsel Seeland (Kopenhagen) durch eine Eisenbahnfähre verknüpft worden.

Bilder 2 und 3: Ausgedient hat im Jahre 1995 die altehrwürdige Eisenbahnfährverbindung zwischen Warnemünde (große Abbildung) und Gedser auf der dänischen Insel Falster (kleines Bild unten). Die Luftaufnahme der Trajektanlagen zeigt bereits deutliche Rückbauspuren der Gleisanlagen zur zweiten Anlegestelle.
Beide Abb.: H.Schön

Von Warnemünde nach Gedser und von Sassnitz nach Trelleborg

Diese neue Linie Berlin – Warnemünde – Gedser – Kopenhagen führte zu erheblichen Erleichterungen für Reisende wie für Postsendungen und verlieh dem internationalen Verkehr ganz neue Impulse. Deshalb kamen die Friedrich-Franz-Eisenbahn, Mecklenburg-Schwerins Staatseisenbahn also (sie hatte 1894 die Lloyd-Bahn übernommen), und Dänemark überein, die Postdampferlinie in eine Eisenbahnfährverbin-

dung umzuwandeln. Das war eine gewagte Sache, denn die mit damaligen Schiffen in etwa zwei Stunden zu bewältigende Distanz von 26 Seemeilen (48 km) lag für Eisenbahnfähren weit jenseits aller damals bekannten Größen, und es war mehr als fraglich, ob sich die enormen Investitionen für die "schwimmenden Eisenbahnbrücken" – immerhin mußten vier neue Zugfährschiffe beschafft werden – überhaupt rentieren würden. Am 1. Oktober 1903 war es soweit. Von diesem Tag an konnte man von Berlin nach Kopenhagen reisen, ohne den Eisenbahnwagen zu verlassen.

Die Postdampfer- und dann auch die nicht minder erfolgreiche Eisenbahnfährverbindung Warnemünde – Gedser ermutigten zur Nachahmung. Dabei bot sich eine direkte Verbindung zwischen Deutschland und Schweden, die den Umweg über Dänemark überflüssig machte, geradezu an. 1897 war zwischen dem verschlafenen Nest Trelleborg, Schwedens südlichstem Ort, und dem Fischerdorf Sassnitz auf Rügen (preußische Provinz Vorpommern) eine Post- und Passagierdampfer-Verbindung aufgenommen worden. Die 111 km lange Überfahrt dauerte damals vier Stunden. Der Erfolg der Linie Warnemünde – Gedser ließ in Preußen wie in Schweden schnell Pläne reifen, auch die Post- und Passagierdampfer-Linie Sassnitz – Trelleborg zu einer Zugfährlinie auszubauen. Drei neue Eisenbahnfähren wurden gebaut, in Sassnitz und Trelleborg je zwei Fähranleger errichtet, und am 6. Juli 1909 konnte in Anwesenheit von Schwedens König Gustaf V. und von Preußenkönig (und Deutschem Kaiser) Wilhelm II., der mit seiner Privatyacht und einem Kreuzer angereist war, der Eisenbahnfährbetrieb aufgenommen werden. "Königsweg" heißt die Route Sassnitz – Trelleborg seitdem.

Der Verkehr entwickelte sich auch zwischen Deutschland und Schweden ausgezeichnet. Ein Nadelöhr war jedoch der Strelasund. Denn auch von Stralsund nach Altefähr auf Rügen (Entfernung 2,5 km) mußte man die Eisenbahnwagen mit Fähren übersetzen. Dazu mußten die aus Berlin kommenden Züge in Stralsund Hbf kopfmachen und dann zum Fährbahnhof gedrückt werden, wo pro Überfahrt maximal drei vierachsige D-Zug-Wagen auf die 83 m langen Fährboote rollen konnten. (Entsprechendes gilt für die Gegenrichtung.) Erst mit Eröffnung des insgesamt 2540 m langen Rügendamms am 8. Oktober 1936 konnte der Fährbetrieb aufgegeben werden; eine Verbindungskurve erlaubte zudem nun den direkten Verkehr zwischen Sassnitz und Berlin ohne Berührung des Stralsunder Hauptbahnhofs.

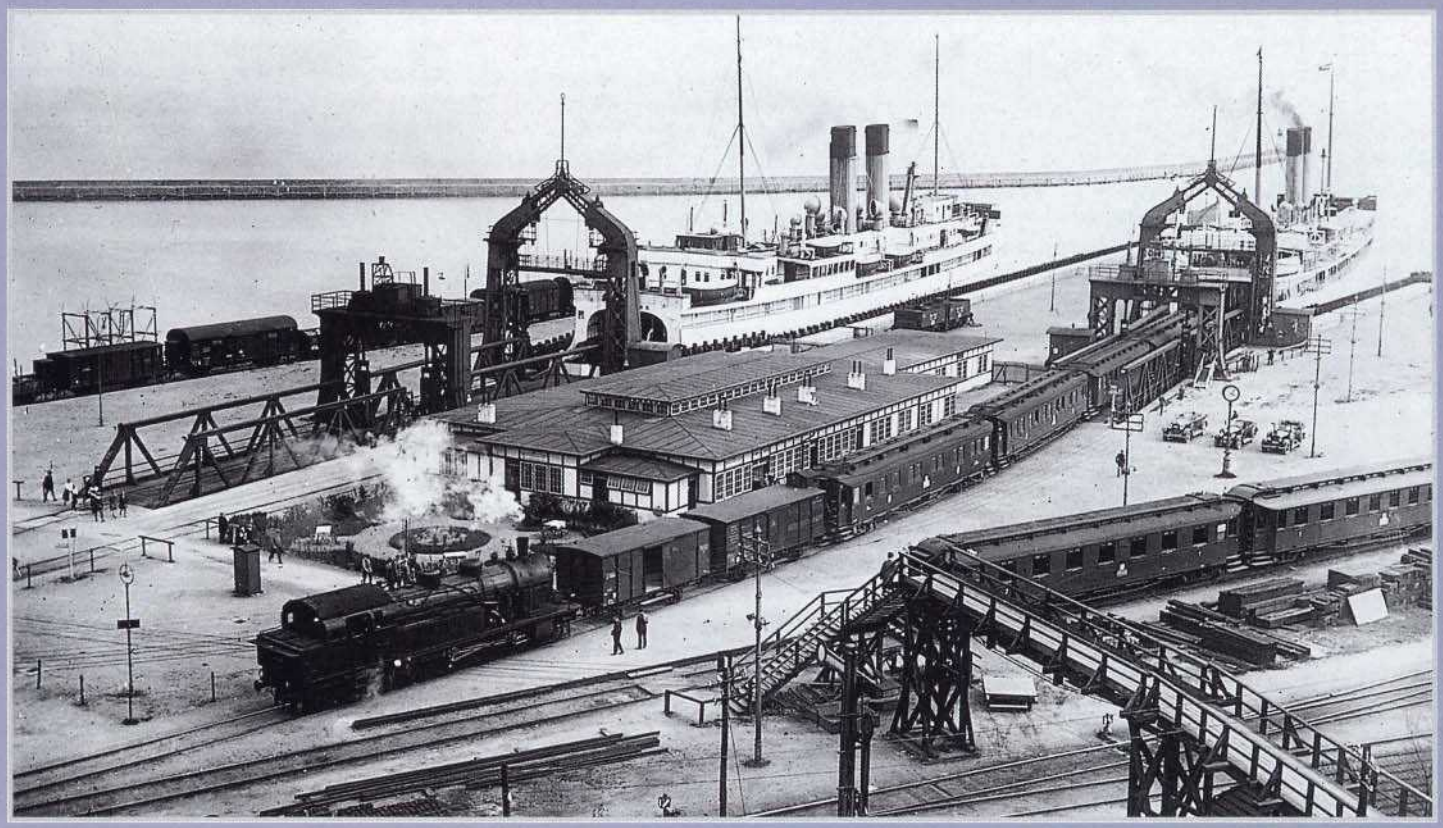

Bild 4: Der Eisenbahnfährhafen Sassnitz in den Dreißigern. 78 006 bugsiert den preußischen Wagenpark auf die Fähre. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

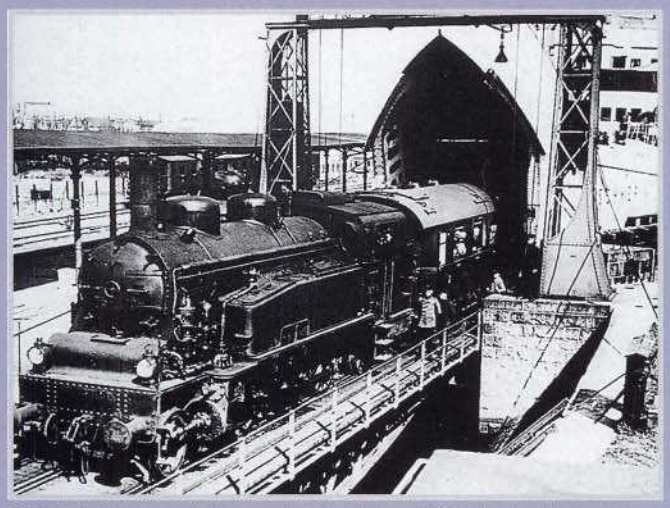

Bild 5: In Warnemünde rangiert im Jahre 1936 eine badische VI c von der Hochseefähre "Schwerin". **Abb.: Sammlung Säuberlich**

Bild 6: VT 137 (Bauart Leipzig) als "Sassnitz-Expreß" an einem verregneten Augusttag 1957 im Fährbahnhof Sassnitz. **Abb.: ZBDR/Sammlung Garn**

Von Großenbrode – Gedser zu Puttgarden – Rödby

Die Teilung Deutschlands und Europas nach dem Zweiten Weltkrieg stellte die Eisenbahnen im Skandinavienverkehr vor eine völlig neue Situation. Von den drei von Deutschland nach Skandinavien führenden Schienenverbindungen lagen zwei im sowjetischen Besatzungsbereich bzw. später in dem der DDR und standen damit den west- und mitteleuropäischen Staaten für einen schnellen Fernverkehr de facto auf unabsehbare Zeit nicht mehr zur Verfügung. Abgesehen davon war Sassnitz im Krieg zerstört worden (erst 1948 wurde der Fährdienst wieder aufgenommen), und von den Eisenbahnfährschiffen der alten Deutschen Reichsbahn war keines mehr verfügbar.

Der internationale Fernreiseverkehr zwischen West- und Mitteleuropa sowie Skandinavien mußte also zunächst auf die einzig verbliebene Route über den Kleinen und den Großen Belt verlagert werden. Das war eine höchst problematische Sache, denn allein schon der innerdänische Verkehr sowie der internationale Güterverkehr, der nach dem Brückenschlag über den Kleinen Belt 1935 in erster Linie diesen Weg wählte, lasteten die Route Fridericia – Kopenhagen völlig aus. Als Soforthilfe bot sich folgende Lösung an: Zwischen dem bestehenden dänischen Fährhafen Gedser und Großenbrode in Schleswig-Holstein wurde mit zunächst provisorischen Mitteln bereits 1951 eine Eisenbahnfährverbindung aufgenommen. Großenbrode war deshalb ausgewählt worden, weil man hier seit 1905 Erfahrungen mit dem Eisenbahnfährdienst hatte. (Die Kreis-Oldenburger Eisenbahn verknüpfte so nämlich ihre Festlandslinie Neustadt – Großenbrode und die Strecken auf Fehmarn.) Während des bereits laufenden Betriebs von und nach Gedser wurde der neue Fährhafen Großenbrode nach und nach ausgebaut. Dennoch war schon damals allen Beteiligten klar, daß Großenbrode – Gedser nur eine Interimslösung sein konnte. Angesichts des rasch wachsenden europäischen Nord-Süd-Verkehrs war die Realisierung eines ebenso alten wie bestechenden Planes unaufschiebbar geworden: die Schaffung einer möglichst geradlinigen, dem Flug der Zugvögel folgenden Nord-Süd-Verbindung, der Vogelfluglinie.

In der Praxis bedeutete das die Verknüpfung Fehmarns mit dem holsteinischen Festland durch eine Brücke und die Einrichtung eines Eisenbahnfährdienstes zwischen Puttgarden im Nordosten Fehmarns und Rödby auf der dänischen Insel Lolland. Die per Schiff zurückzulegende Entfernung schrumpfte damit von 69 km (Großenbrode – Gedser) auf 19 km, die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen (360 km via Fehmarn) von 8 Stunden auf 6.15 Stunden; über den Großen Belt brauchte man

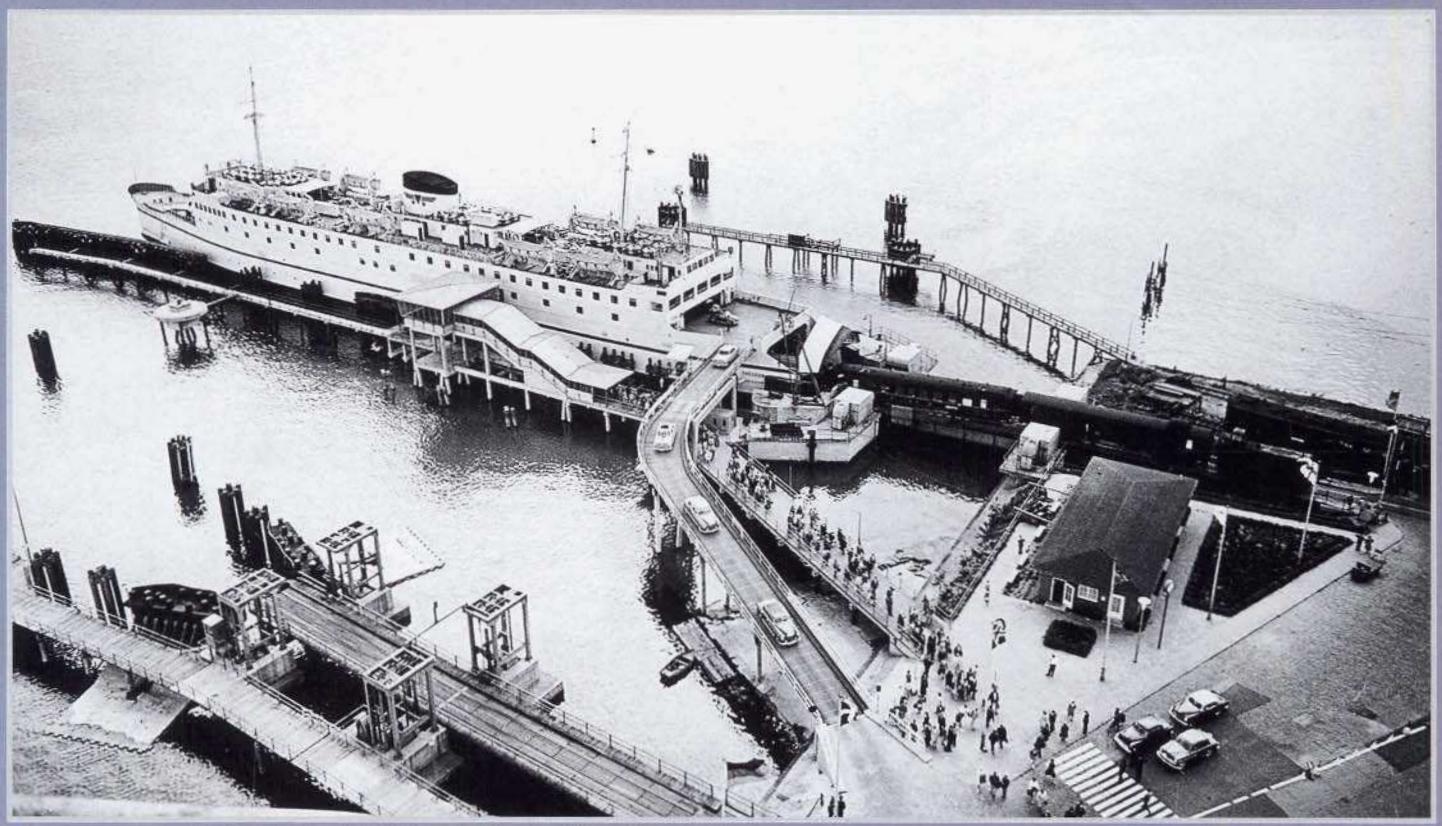

Bild 7: Hochbetrieb in Großenbrode Kai. Vor der Hochseefähre "Theodor Heuss" rangiert eine V 36 die Reisezugwagen. **Abb.: VM Nürnberg**

Bild 8: 1963 wurde der Fährbetrieb Großenbrode – Gedser (hier 1955 mit 41 012) auf Puttgarden – Rödby verlagert. **Abb.: Slg. Neumann**

Bild 9: Bis zur Eröffnung der Fehmarnsundbrücke stellte die Fähre "Schleswig-Holstein" die Verbindung mit Großenbrode her. **Abb.: Slg. Säuberlich**

damals 9.20 Stunden; dieser Weg zwischen Hamburg und Kopenhagen ist nämlich rund 190 km länger.

Die technische Realisierung der Vogelfluglinie, die in ihren Grundzügen schon von den deutschen Besatzern in Dänemark während des Zweiten Weltkriegs "angedacht" worden war, umfaßte aber nicht nur den Bau der Fährhäfen Puttgarden und Rödbyhavn, der Fehmarnsundbrücke sowie der neuen Eisenbahnstrecke Großenbrode – Puttgarden. Vielmehr mußte auf dem deutschen Festland die bestehende Strecke Bad Schwartau – Großenbrode grundlegend erneuert und erweitert werden; aus der klapprigen Nebenbahn wurde eine moderne Hauptstrecke für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit – allerdings nur eingleisig trassiert.

Ähnliches geschah in Dänemark: Vom Eisenbahnknoten Nyköbing auf Falster wurde eine neue Brücke über den Guldborgsund nach Lolland geschlagen und daran eine weitgehend schnurgerade trassierte Neubaustrecke nach Rödby (ebenfalls eingleisig, mit Ausweichstellen) angeschlossen. Am 14. Mai 1963 konnte endlich der Fährdienst Gedser – Großenbrode durch die Vogelfluglinie ersetzt werden. Auch die kleine Fähre zwischen Großenbrode und Fehmarn war nun überflüssig.

Den "neuen Wind" bekamen auch die ostdeutschen Fährschiffsdienste von Warnemünde und Sassnitz zu spüren. Sie hatten sich nämlich inzwischen – zunächst im Güterverkehr, ab 1958 auch im Transit-Reiseverkehr – wieder einige Marktanteile zurückerobert und zu beachtlichen Devisenbringern entwickelt. Das blieb so bis zum Ende der DDR.

Vogelfluglinie dominiert

Die Vogelfluglinie dominierte sehr bald den Eisenbahnverkehr zwischen dem europäischen Festland und Skandinavien. Die Verbindung über den Großen Belt, bei der ohnehin der innerdänische Verkehr im Mittelpunkt steht, war im Personenverkehr angesichts der erheblich längeren Reisezeiten auf unserer "Vergleichsstrecke" Hamburg – Kopenhagen nur für Nacht- bzw. Schlafwagenzüge interessant. Im Osten betrieb die DDR-Reichsbahn durchaus mit Erfolg ihre Linien weiter.

Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze bröckelte jedoch zwischen Warnemünde und Gedser das Bahnreisendenaufkommen rasch ab. Zum einen wurde nun auch die Ex-DDR zum "Autoland" – und Eisenbahnfährschiffe wie die "Warnemünde" (und fast alle anderen ebenso) nehmen bekanntlich auch Autos mit; zum anderen war jetzt auch für Reisende aus Berlin, Ungarn oder Tschechien der Weg über die Vogelfluglinie häufig der günstigere. Zum 23. September 1995 zogen DB und DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee, eine DB AG-Tochter; darin zusammengefaßt sind die

Bilder 10 bis 12: Auf dem modernen Fährkomplex Mukran (großes Bild) liegt in Zukunft der Schwerpunkt des noch verbleibenden Eisenbahnfährverkehrs zwischen Deutschland und Skandinavien (siehe auch Karte rechts oben). Nach Mukran wird auch der Betrieb vom benachbarten Sassnitz verlagert. Zumindest für die tagsüber verkehrenden EC-Züge Kopenhagen – Hamburg bleibt auch der Fährbetrieb zwischen Puttgarden (Bild unten) und Rödby noch länger von Bedeutung.
Abb.: H. Schön (Luftbild), M. Werning (unten und Karte)

Fährdienste von Ex-Reichsbahn und Ex-Bundesbahn) daraus die Konsequenz und stellten die Überführung von Wagen zwischen Warnemünde und Gedser ein. Das betraf das Nachtzugpaar "Ostsee-Expreß" sowie die (meistens nur noch zwei) Kurswagen des IR-Paares "Neptun".

Weiterhin in Betrieb blieb der Eisenbahnfährdienst zwischen Sassnitz und Trelleborg in Schweden. Aber auch für Sassnitz steht nun das "Aus" bevor. Das liegt jedoch nicht am zu geringen Verkehrsaufkommen, sondern daran, daß der Fährdienst von und nach Trelleborg bis Anfang 1998 auf den Nachbarhafen von Sassnitz, Mukran, verlagert werden soll. Mukran verfügt näm-