



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Januar

1/1998

DM	12,90
sfr	12,90
S	97,--
hfl	16,--
lfr	277,--
Lit	16500,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Nostalgie-Dampf 1997	6
Ein Rückblick auf Saisonfahrten in zwölf Regionen	
Die Baureihe E 95	12
Schwere Güterzug-Ellok der Reichsbahn von 1927/28	
Baureihe 228 reaktiviert!	18
Eine Nebenbahn mit Zukunft:	
Landsberg – Schongau	20
Berliner S-Bahn:	
Abschied vom »Stadtbahner«	26
Im Führerstand einer Lok 2000 über die Lötschbergbahn:	
Impressionen von der BLS	28
Deutschlands schönster Bahnhof wiedereröffnet:	
Leipzig Hbf	34
Die Baureihe 89²	36
Die von 1872 bis 1920 beschaffte sächsische V T	

Modellbahn-Journal

Messe Nürnberg: Neuer EJ-Stand	4
Das H0-Modell der E 95 von Brawa	17
Die Baureihe 89² in H0	40
Eine Märklin-M-Gleis-Bahn und ihre Wurzeln:	
Mein Kindheitstraum in der 3. Generation	70
Eisenbahn-Modellbautage Luzern '97:	
Faszination Simplon-Südrampe	76
Weihnachtsanlage in H0 mit Spitzkehrenbahnhof (Teil 6):	
Details an allen Stellen	78
1. Gleisplan-Gewinnspiel (5)	
Endbahnhof »Fichtelberg« in H0	82
Hinter Gittern: Hasenstall in 1:87	83
N-Anlage mit viel Fahrstrecke auf knapp 2 m ² (Teil 1)	
Kleines Raumwunder	84
Einfach und schnell zur Weihnachts-Eisenbahn (Schluß)	
Die Eltern-Kind-Anlage	90
28 Ein Durchgangsbahnhof im Bergischen Land	94
Neue Bausätze:	
H0-VT 757 bis 762 von Günther	96
Modellbahn Süd, Stuttgart 1997	105
Das große Quattro-Gewinnspiel	106

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Neue Bücher	51
Typenblatt: Baureihe 89⁰	59
Typenblatt: Baureihe 91⁰⁻¹	61
Übersicht über die Verlags-Neuheiten	68
Schaufenster der Neuheiten	98
Auto-Neuheiten	104
Modellbahn-Notizen	104
Mini-Markt	108
Club-Shop	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: Nach abgeschlossener Hauptuntersuchung weilte die 58 311 Anfang 1993 für einige Plandampf-Aktionen beim Bw Arnstadt. Am 15. Februar entstand seinerzeit diese Aufnahme mit einem Fotogüterzug auf der Steigung nach Singen (Thüringen). – Über „Plandampf“ ganz anderer Art – die Nostalgie-Saisonfahrten 1997 der DB AG – berichten wir auf den Seiten 6 bis 11. **Abb.: O. Austen**

Editorial

Mit drei guten Nachrichten und einer schlechten starten wir diesmal ins neue Jahr. Zunächst die schlechte: Nach zwei Jahren Disziplin mußten wir den Preis des Eisenbahn-Journals anheben. Statt 11,90 Mark kostet das EJ-Monatsheft nun 12,90 Mark. Das Abonnement bleibt jedoch beim alten Preis.

Natürlich hätten wir unseren Lesern die Preiserhöhung gerne erspart. Vor allem stark gestiegene Versand- und Vertriebskosten zwangen uns, die Kröte zu schlucken. Für die Produktion bleiben ohnehin nur ein paar lächerliche Pfennige von der Mehr-Mark übrig. Die zweite Kröte lauert übrigens schon in Bonn: Die Erhöhung der Mehrwertsteuer. Sollte sie tatsächlich um ein oder zwei Prozentpunkte angehoben werden, müßten wir – wie viele andere Firmen auch – noch einmal an der Preisschraube drehen.

Doch nun die erste gute Nachricht: Der Preis aller anderen Druckerzeugnisse des Hermann Merker Verlags inklusive der vierteljährlich erscheinenden Modellbahn-Journale bleibt gleich. Einige Videos wurden sogar deutlich billiger. Eine Mehrwertsteuererhöhung wird jedoch auch hier eine Preisanhebung erfordern.

Die zweite gute Nachricht: Wollen Sie die Preiserhöhungskröte nicht schlucken, sollten Sie sich das Eisenbahn-Journal einfach schicken lassen. EJ-Abonnements sind wie oben bereits erwähnt von der Preiserhöhung nämlich ausgenommen. Sie kosten nach wie vor 11,90 Mark pro Ausgabe – egal ob das Abo schon besteht oder erst abgeschlossen wird.

Und schließlich die dritte gute Nachricht: Wer zusätzlich zu den neun Eisenbahn-Journalen die vier Modellbahn-Journale abonniert hat, spart gegenüber bisher sogar Geld. Sie kosten im Abo nämlich pro Ausgabe eine Mark weniger als beim Einzelkauf. Summa summarum bleiben so bei 13 Ausgaben von Eisenbahn- und Modellbahn-Journal pro Jahr 13 Mark mehr in den Taschen unserer Abonnenten. Oder anders gesagt: Als unsere treuesten Kunden sparen Abonnenten den Preis eines EJ-Heftes im Einzelverkauf.

Sind das keine Argumente, endlich das zu tun, was Sie schon lange vorhatten, nämlich sich das EJ ins Haus kommen zu lassen? Vergessen Sie nicht: Wer abonniert, der spart. Er hilft auch mit, daß wir im nächsten Jahr sicherer kalkulieren und unsere Preise eher stabil halten können.

Hauptargumente für ein EJ-Abo neben der besonders schnellen Zulieferung frei Haus werden aber auch 1998 die vielen interessanten Themen sein, über die wir im Laufe des Jahres berichten werden. Das betrifft nicht nur die übliche breite Mischung aus aktuellen und historischen Themen, wie immer fundiert getextet und mit brillanten Aufnahmen illustriert. Vielmehr steht 1998 eine ganze Reihe wichtiger Vorbild-Ereignisse an, über die wir Sie natürlich auf dem laufenden halten werden.

An erster Stelle zu nennen ist der ICT, die Kombination von Schienenflitzer ICE und Kurvenstar Pendolino. Ein Prototyp ist bereits seit November im Test. Im EJ werden Sie 1998 den sicherlich spannenden Weg des Hochtechnologiefahrzeugs bis zur Serienausführung als Baureihen 411 und 415 quasi hautnah mitverfolgen können. Hochinteressant dürfte 1998 auch der Wettkampf der verschiedenen Leichttriebwagen werden. Zu den bekannten Typen gesellen sich in den nächsten Monaten ja noch verschiedene andere.

Breite Aufmerksamkeit werden auch die (Noch-)„Exoten“ erregen, die immer häufiger auf den Gleisen der DB AG auftauchen. Sicher wird es da nicht beim „Blue Tiger“ von ADtranz/GE bleiben, der schon jetzt durch seine unter den Dieselloks konkurrenzlose Zugkraft begeistert!

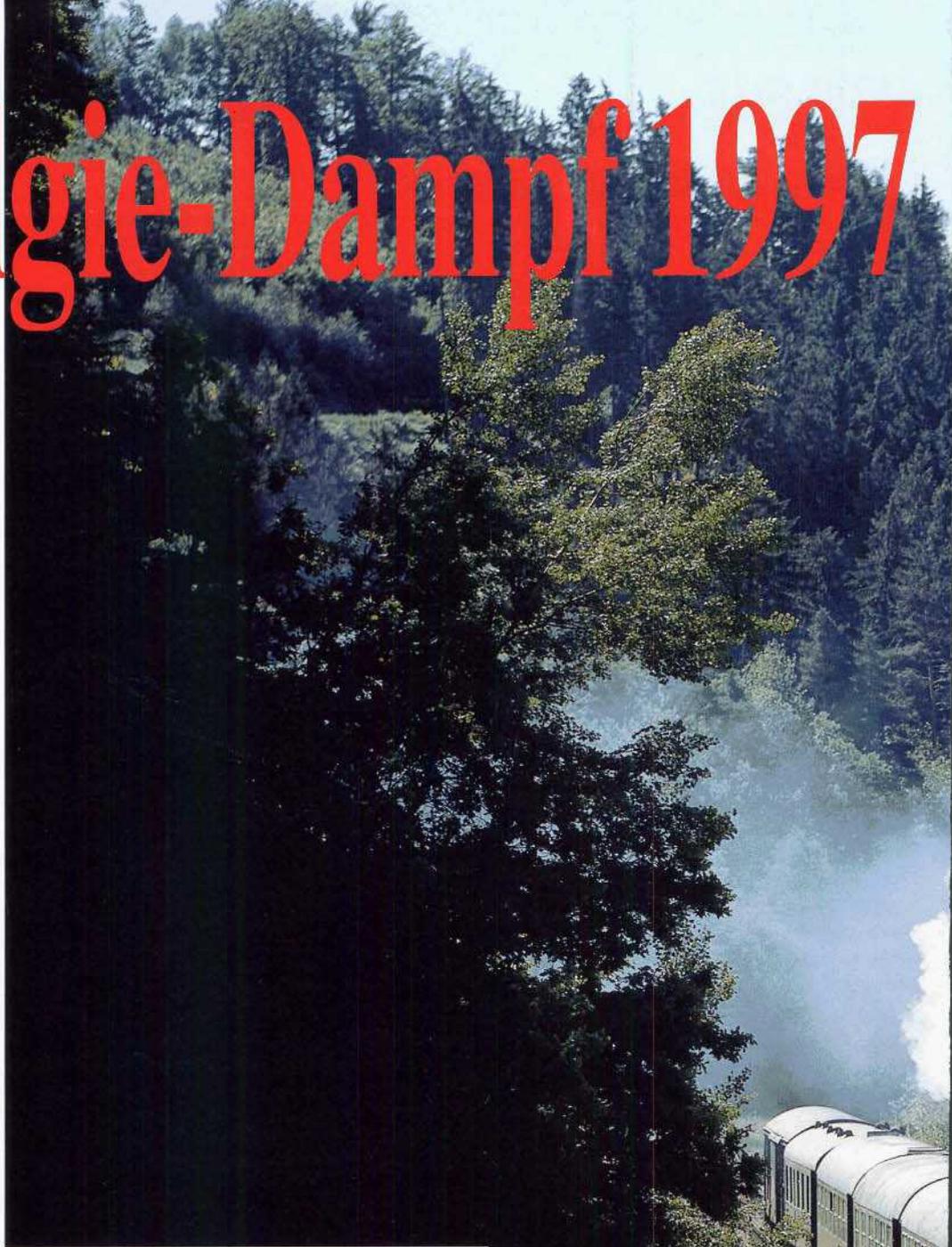
Und die Modellbahn? Noch halten sich die Hersteller bedeckt, wollen ihre Trümpfe erst zur Nürnberger Spielwarenmesse ausspielen. Im Messe-Journal werden wir sie Ihnen präsentieren, komplett und ausführlich wie in den letzten Jahren. Vielleicht können wir Ihnen ja auch schon im Februar-EJ einen Blick in die Karten der Firmen ermöglichen. In jedem Fall startet 1998 die siebte Runde des Großen EJ-Modellbauwettbewerbs. Wie immer sind wieder Bargeld- und viele wertvolle Sachpreise zu gewinnen.

Ihre EJ-Redaktion

Für 1998 wünschen Verlag und Redaktion den Lesern und Kunden des Eisenbahn-Journals alles Gute. Auch im neuen Jahr möchten wir durch Leistung überzeugen und hoffen weiterhin auf Ihre Aufmerksamkeit. Daß das Jahr 1998 für uns nicht so gut anfing, lesen Sie auf Seite 4!

Nostalgie-Dampf 1997

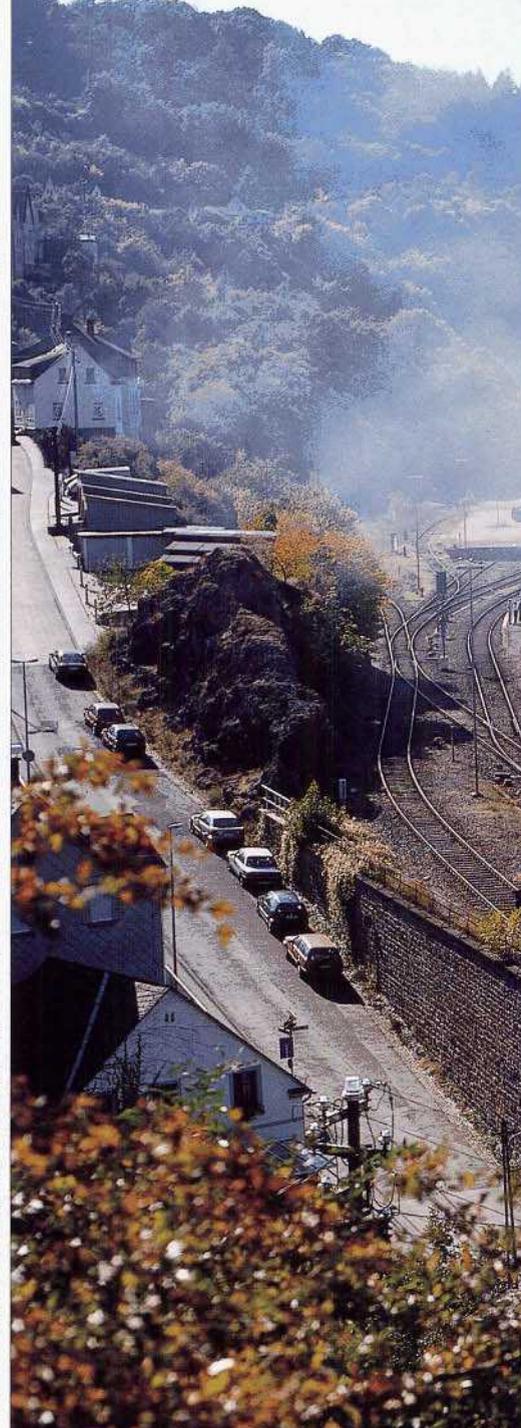
In zwölf Regionen gewöhnte sich 1997 die DB AG das „Rauchen“ an: Mit den sogenannten Nostalgie-Saisonfahrten servierte der Geschäftsbereich Fernverkehr Plandampf nach Art des Hauses. Von Hamburg bis zum Kochelsee boten dampflokbespante historische Sonderzüge während der Sommermonate an den Wochenenden eine neue Freizeitattraktion für Eisenbahnfreunde, Touristen und Kurzurlauber – mit regional und zeitlich unterschiedlichem Erfolg. Unser Bilderbogen auf dieser und den nachfolgenden beiden Doppelseiten läßt einige der Fahrten nochmals Revue passieren.



Großes Bild: Dampf im Odenwald: 62 015 auf der Strecke Frankfurt/M bzw. Darmstadt – Eberbach beim früheren Bahnhof Gaimühle.
Abb.: G. Wagner

Links: Ursprünglich hätte die 62er beim Kochel-Dampf in Oberbayern fahren sollen. Statt dessen verkehrte vor den Zügen München – Kochel die Arnstädter 44 1093.
Abb.: Ch. Kutter





Großes Bild: Gleich auf zwei Strecken fanden im Nahetal herbstliche Dampffahrten statt – hier 44 1093 in Idar-Oberstein.

Abb.: G. Wagner

Links oben: Doppelt belegt war der Nostalgie-Dampf auch im Odenwald (siehe großes Bild auf Seite 6/7). Hier donnert die 23 105 von Erbach nach Darmstadt (bei Reinheim).

Abb.: J. Gutjahr

Links unten: Und schließlich ließ die DB AG auch im Schwarzwald gleich auf zwei Strecken Dampzüge fahren – hier 94 1292 bei der Ausfahrt aus Baiersbronn.

Abb.: K. Fader

Die Nostalgie-Saisonfahrten 1997, die an das recht erfolgreiche Pilotprojekt im Ahrtal ein Jahr vorher anknüpfen sollten, wurden zusammen mit örtlichen Fremdenverkehrsverbänden in folgenden Regionen durchgeführt:

- Ostsee: Hamburg – Lütjenburg
- Holsteinische Schweiz: Hamburg – Plön
- Lüneburger Heide: Hamburg – Walsrode
- Berlin: Berlin-Wannsee – Belgien



- Weserbergland: Bielefeld – Hameln
- Teutoburger Wald: Bielefeld – Herford – Altenbeken
- Thüringer Wald: Erfurt – Katzhütte/Katzhütte – Jena
- Ahrtal: Köln – Kreuzberg (Ahr)
- Nahetal: Frankfurt (M) – Idar-Oberstein und Saarbrücken – Bad Kreuznach
- Odenwald: Frankfurt (M) – Eberbach und Mannheim – Eberbach – Darmstadt
- Schwarzwald: Karlsruhe – Freudenstadt Hbf und Stuttgart – Schiltach
- Oberbayern: München – Kochel

Eingesetzt wurden u.a. folgende Dampflokomotiven: 01 118, 23 105, 38 1182, 41 271, 41 1185, 44 1093, 50 245, 50 3688, 62 015, 65 1049, 74 1230, 86 457 und 94 1292.

Die Fahrten fanden samstags und sonntags von Anfang Mai bis Anfang Oktober 1997 statt – je nach Region während der ganzen Sommersaison oder nur an bestimmten Wochenenden, im Nahetal bei-

spielsweise zum Saisonende während der Weinlese. Nach der Fahrt vom Ausgangspunkt zum Zielbahnhof pendelten die Züge tagsüber in der Regel mehrmals auf einem bestimmten Abschnitt der jeweiligen Einsatzstrecke.

Etwas problematisch gestaltete sich der Auftakt der Nostalgie-Saisonfahrten. Vollerorts verlief die Werbekampagne der DB AG-Regionalbereiche eher verhalten.



So waren zum Beispiel für den Kochel-Dampf in Oberbayern die wenigen Info-Handzettel in München Hbf in Kürze vergriffen. In allen Regionen wurde daher nach den ersten Wochen die Vermarktung intensiviert. Neue Plakate und Falblätter sowie verstärkte Präsenz in lokalen Medien sorgten nun für erheblich mehr Interesse an den

Dampfzügen – jedoch nicht überall. Das Resümee, das die DB AG nach Abschluß des Nostalgie-Programms zog, zeigt denn auch deutliche regionale Unterschiede in der Akzeptanz. Während für die Dampfzüge in Oberbayern, im Odenwald, im Ahrtal, im Teutoburger und Thüringer Wald sowie im Weserbergland und in der Holsteini-

schen Schweiz im Laufe der Saison eine wachsende Beliebtheit registriert werden konnte, bestand am Angebot in der Lüneburger Heide, an der Ostsee und in Berlin nur geringes Interesse. Der Hauptstadt-Dampf wurde sogar ganz aus dem Programm genommen.

Insgesamt sind nach Angaben des GB Fernverkehr rund 100 000 Personen mit den DB AG-Dampfzügen gefahren. Mit dem Ergebnis ist man daher auch zufrieden und plant, die Nostalgiefahrten 1998 wieder durchzuführen. Ein konkretes Programm wird derzeit ausgearbeitet. Fest steht bislang nur, so die DB AG, daß die stark frequentierten Relationen wieder angeboten werden, möglicherweise auch in erweiterter Form.

Soweit ein schöner Zug der Bahn, die sich zu Zeiten von ICE und Neitech offenbar wieder ihrer dampfenden Historie bewußt geworden ist. Bleibt nur noch, die Deutsche Bahn AG beim Wort zu nehmen, daß die Zukunft des historischen Rollmaterials vom Erfolg der Nostalgie-Saisonfahrten abhängen wird. Und demnach dürften wohl auch die nächsten Generationen noch „Plandampf“ erleben können – zumindest nach Art des Hauses...

GZ





DB AG-Nostalgie impressionistisch: 41 1185 beim Teutoburger-Wald-Dampf (links oben und unten), 86 457 beim Schwarzwald-Dampf (rechts oben) und 44 1093 beim Kochel-Dampf.
Abb.: I. Thiele (links oben und unten), S. Czarnecki, A. Ritz





Lok E 95 03 konnte hier Mitte der sechziger Jahre bei einer Überführung in Radebeul Ost beobachtet werden. **Abb.: Sammlung Grundmann**

Rechts und unten: Aus den dreißiger Jahren, der Hoch-Zeit des E 95-Einsatzes, stammen diese beiden Aufnahmen vom schweren Güterzug-Einsatz in Schlesien. **Abb.: Sammlung Rampp**

Die Baureihe E 95

Vorgeschichte und Entwicklung

Mitte der zwanziger Jahre setzte sich der Bestand an schweren elektrischen Güterzuglokomotiven der Reichsbahn aus den Baureihen E 91³ (erstes Lieferjahr 1915, Achsfolge B+B+B), E 90⁵ (erstes Lieferjahr 1920, Achsfolge C+C), E 92⁷ (erstes Lieferjahr 1923, Achsfolge Co+Co) und E 77 (erstes Lieferjahr 1924, Achsfolge C'C')

zusammen. Hinzu kamen ab 1925 noch die C'C'-Lokomotiven der Reihe E 91^{0,8}, die zusammen mit den E 77 die Hauptlast des Güterzugbetriebs auf den elektrifizierten Strecken Bayerns und Mitteldeutschlands trugen.

Bereits aus dieser Zusammensetzung des Güterzuglokbestandes läßt sich ablesen, daß der Antrieb mit Treibstangen seinerzeit als beste Antriebsform für schwere Güterzug-Elloks angesehen wurde. Er ge-

