



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

Oktober

10/1998

DM	12,90
sfr	12,90
S	97,-
hfl	16,-
lfr	277,-
Lit	17000,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Jubiläum der ältesten Steilstrecke Europas: 150 Jahre Schiefe Ebene	6
Eine kaum bekannte Alpenstrecke: Der Mont Blanc-Express	14
Bad Reichenhall – Berchtesgaden: Eine bayerische Gebirgsbahn	18
ABS / NBS Hannover – Berlin: Schnellstrecke in Betrieb	22
Aus den Pioniertagen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs: Hamburg-Berliner Schnellbahn	26
Nahverkehr und Regionalisierung in Württemberg: Das Musterlände	32
Auf schmaler Spur am Bodden	38
Triebwagenfahrt auf der Franzburger Kreisbahn	
Die Zukunft unserer Dampflokomotiven	40

Modellbahn-Journal

Weihnachtsanlage mit Spitzkehrenbahnhof, Teil 9: Grasfasern, stillgestanden!	66
Hommage an Borgas	72
Zwei H0-Dioramen einer norddeutschen Schmalspurbahn	
Kohlen für Rietlingen	76
Kohlenkran für ein Epoche-II-Bahnbetriebswerk	
Selbstgebaut: 16 004, Teil 2: Der Tender der Reihe 86	80
Preisträger bei den Eisenbahn-Modellbau-Tagen 1997: Furka-Oberalp all'italiana	82
Tips & Tricks: Eigenbau-Lampen in 1:87 Da strahlt Ihr Geldbeutel!	85
Der lange Weg zur »Endgültigen«: Bf Obergünding, Teil 7: Straßen, Brücken, Mauern	86
45 Spaßhausen einfach, bitte!	90
Ein Kleindiorama im Maßstab H0: Das Stauwehr von Seiboldsdorf	92
46 Haltepunkt Ebnath/Opf. um 1910	96
Eigenbau-Fahrregler: Einer für alle	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Typenblatt: Baureihe 54¹³⁻¹⁴	59
Typenblatt: Baureihe 98⁶	61
Schaufenster der Neuheiten	100
Auto-Neuheiten	104
Digi-News	105
Modellbahn-Notizen	105
Mini-Markt	106
Unsere Neuheitenschau	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: Baden-Württemberg ist das Musterlände in Sachen Nahverkehr. Ein Beispiel, das Vorbildfunktion hatte, ist der Doppelstockzugbetrieb auf der Höllentalbahn – hier eine Einheit auf dem Ravenna-Viadukt. Mehr verrät unser Regionalisierungs-Beitrag ab Seite 32! **Abb.: A. Burkhardt**

Editorial

Die Bundestagswahl steht vor der Tür, und manch einer schwitzt schon jetzt bei dem Gedanken, wo er denn diesmal sein Kreuzchen machen soll. Die Auswahl ist ja auch recht beeindruckend: Fünf Parteien, die bereits im Bundestag sitzen, plus eine Vielzahl, die gerne ihre Leute dorthin schicken würden.

Wesentliches ändern wird die Wahl an dieser Konstellation wohl nicht – im Gegensatz zum Eisenbahn-Journal, wo Sie ebenfalls aufgerufen sind, Ihre Stimme abzugeben. En passant haben wir es Ihnen ja schon im vergangenen Monat angekündigt, doch nun ist es soweit: In dieser Ausgabe bieten wir unseren Lesern die Möglichkeit, mitzubestimmen, wie unsere Titelseite ab Januar 1999 aussehen wird. Um Sie nicht zusätzlich ins Schwitzen zu bringen, haben wir bereits eine Vorauswahl getroffen und auf der folgenden Seite vier unterschiedlich gestaltete Entwürfe abgebildet. Auf der Klapperinnenseite finden Sie die dazugehörige Antwortkarte. Kreuzen Sie dort an, welches der vier Titeldesigns Ihnen am besten gefällt und schicken Sie uns Ihr Votum. Auf dem Wege direkter Demokratie quasi werden wir den Mehrheitswunsch erfüllen.

Anders als beim Bundestag gilt aber bei unserer Wahl nicht das olympische Motto, daß Dabeisein alles ist – nein, bei uns können Sie ganz direkt profitieren: Damit Sie sich nicht umsonst anstrengen, verlosen wir unter den Einsendern fünf Freiabos für Eisenbahn- und Modellbahn-Journal 1999 im Wert von jeweils 161 Mark. Sie sehen: Ihre Meinung ist uns einiges wert.

Dies gilt auch für unsere zweite Umfrage, die nach den Typenblättern. Beginnend in dieser Ausgabe (S. 40) stellen wir Ihnen die noch nicht publizierten Dampflokbau-reihen vor. Der zweite Teil folgt im November. Sie sind nun aufgerufen, uns Ihre vier Lieblingsbaureihen zu nennen. Bei entsprechender Resonanz werden wir diese in loser Form vorstellen.

Profitieren werden Sie ohnehin von unserer Geburtstagsausgabe „30 Jahre Haus Merker“. Sie wird 132 Seiten stark sein und unter anderem Vorbild und Modell der Roco-Topneuheit 18 201 vorstellen. Weiteres Highlight ist ein Porträt der europaweit verbreiteten Ellok-Familie von Krauss-Maffei auf Basis des „Europrinter“. Im Modellteil präsentieren wir Ihnen über 15 Beiträge, deren Themenspektrum von der Planung über Elektronik und Fahrzeugbau bis hin zur Superanlage reicht. Natürlich ist dies nicht alles, was wir Ihnen im November bieten werden. Doch Überraschungen sind bekanntlich keine mehr, wenn man sie vorher verrät! Wundern Sie sich übrigens dann bitte nicht: Das vertriebsbedingt in einer Folie eingeschweißte Geburtstags-Journal wird mit Sicherheit seinen Preis von 14,50 Mark wert sein!

Ihre EJ-Redaktion

Eisenbahn JOURNAL

1/99

€ 6,00
DM 11,90
sfr 11,90
S 92,-
hfl 14,30
lfr 256,-

Eisenbahn-Journal / Januar



Plandampf: G12 in Aue S.6

Vorbild und Modell:
18201 von Roco S.12

Rückblick: Das Fest an der
Schiefen Ebene S.45

Basteltips: Richtig Löten S.78



Eisenbahn JOURNAL

1/99

€ 6,00
DM 11,90
sfr 11,90
S 92,-
hfl 14,30
lfr 256,-

Eisenbahn-Journal / Januar



Plandampf: G12 in Aue S.6

Vorbild und Modell:
18201 von Roco S.12

Rückblick: Das Fest an der
Schiefen Ebene S.45

Basteltips: Richtig Löten S.78



A B

Entscheiden Sie mit – die neue EJ-Titelseite!

Machen Sie mit **und gewinnen Sie** eines von fünf **Frei-Abos des Jahrgangs 1999** (13 Monats-Journale).
Im vorderen Klapperinnentext finden Sie auf der Bestellkarte unsere Wertungsunterlagen. Kreuzen Sie an, ob Sie
Ihr neues EJ ab Januar 1999 in der Version A, B, C oder D sehen wollen
(die hier abgebildeten Themen sind frei erfunden).

Eisenbahn JOURNAL

1/99

€ 6,00
DM 11,90
sfr 11,90
S 92,-
hfl 14,30
lfr 256,-

Eisenbahn-Journal / Januar



Plandampf: G12 in Aue S.6

Vorbild und Modell:
18201 von Roco S.12

Rückblick: Das Fest an der
Schiefen Ebene S.45

Basteltips: Richtig Löten S.78



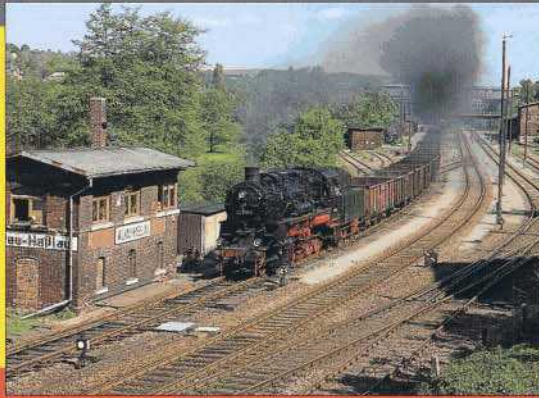
C D

Eisenbahn JOURNAL

1/99

€ 6,00
DM 11,90
sfr 11,90
S 92,-
hfl 14,30
lfr 256,-

Eisenbahn-Journal / Januar



Plandampf: G12 in Aue S.6

Vorbild und Modell:
18201 von Roco S.12

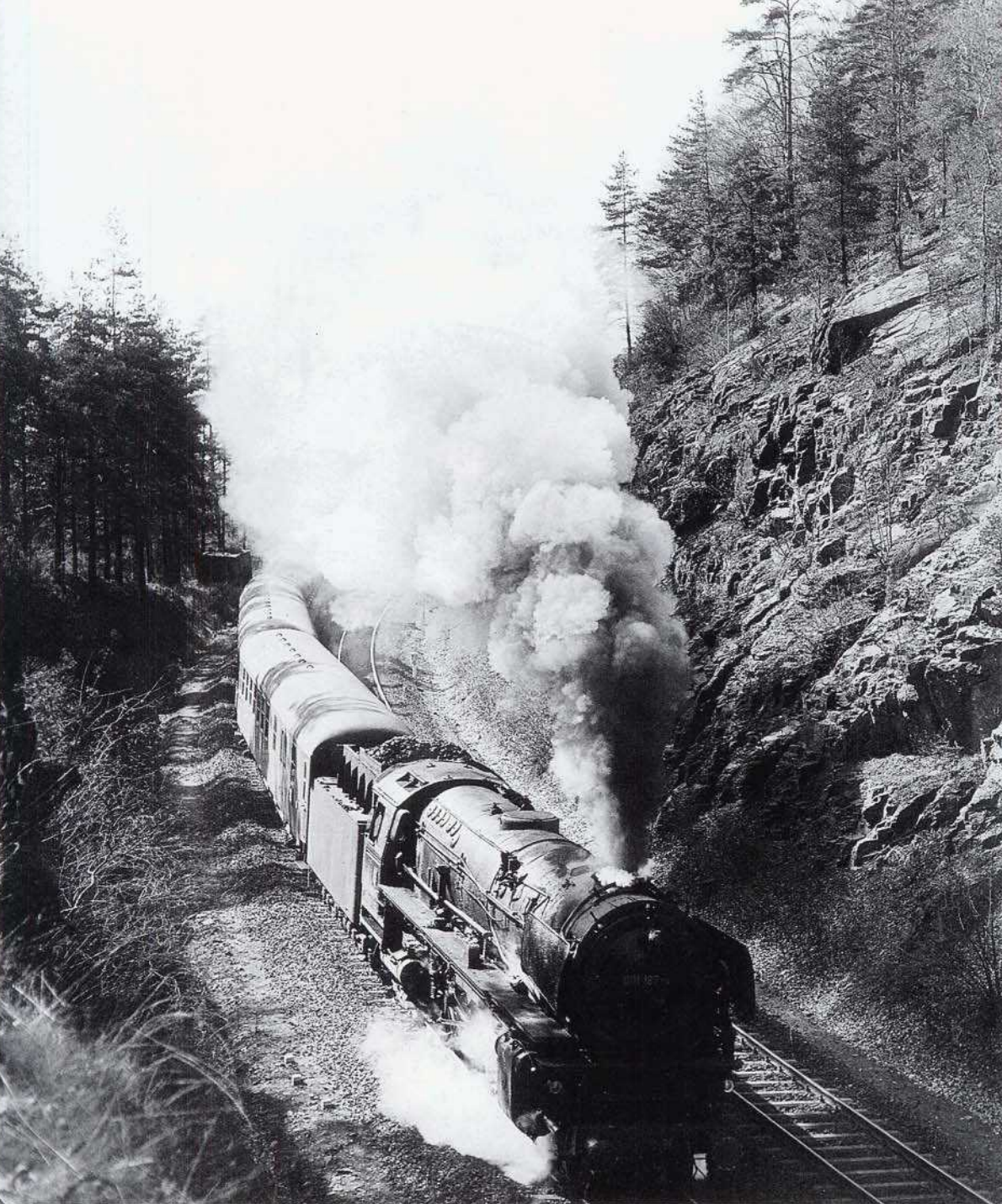
Rückblick: Das Fest an der
Schiefen Ebene S.45

Basteltips: Richtig Löten S.78



Sollte die Antwortkarte dem Heft bereits entnommen sein, so senden Sie bitte einfach eine Postkarte mit der Angabe des von Ihnen gewünschten Titelblatts und der Angabe, ob und ggfs. welche weiteren Typenblätter (siehe S. 40/41) für Dampflokomotiven Sie wünschen, an das Eisenbahn-Journal, H. Merker Verlag GmbH, Postfach 1453, D-82244 Fürstenfeldbruck, unter dem Stichwort „Titelblatt“. Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1998, es gilt das Datum des Poststempels.

(Füllseite)



Mit einer größten Steigung von 25‰ wird die Schiefe Ebene zwar noch von anderen Rampenstrecken übertroffen. Dieser oberfränkische Abschnitt zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Markt-schorgast ist jedoch die älteste und wohl auch die populärste deutsche Steilstrecke. Bis zum Ende des regulären Dampfbetriebs war sie zum Mekka unzähliger Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland geworden.

Die Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth hatte als erste deutsche Eisenbahn das fünfte Dienstjahr noch nicht vollendet, als im Königreich Bayern bereits Pläne für eine durchgehende Bahnlinie von der Landesgrenze bei Hof bis nach Lindau ans bayerische Ufer des Bodensees erörtert wurden. Diese Nord-Süd-Verbindung sollte auf einer Gesamtlänge von über 500 km mehrere große Städte berühren, die als Knotenpunkte eines geplanten und sich weit verzweigenden Netzes vorgesehen waren.

Während sich die Verhandlungen über Bahnanschlüsse zwischen Bayern und Württemberg sehr schwierig gestalteten, kam es andernorts schon zu ersten erfolgversprechenden Vereinbarungen. Im Ja-

nuar 1841 schloß Bayern mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg einen Vertrag zum Bau einer Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Leipzig. Bereits im Juli 1841 sollte mit den

Arbeiten begonnen werden. Als Gesamtbauteit wurden sechs Jahre veranschlagt. Den beteiligten Staaten blieb es freigestellt, den Bahnbau selbst zu betreiben oder privaten Investoren zu überlassen.

150 Jahre Schiefe Ebene

Die Trasse sollte für zwei Gleise angelegt werden. Einen Pferdebetrieb auf steilen Rampenstrecken behielt man sich noch vor.

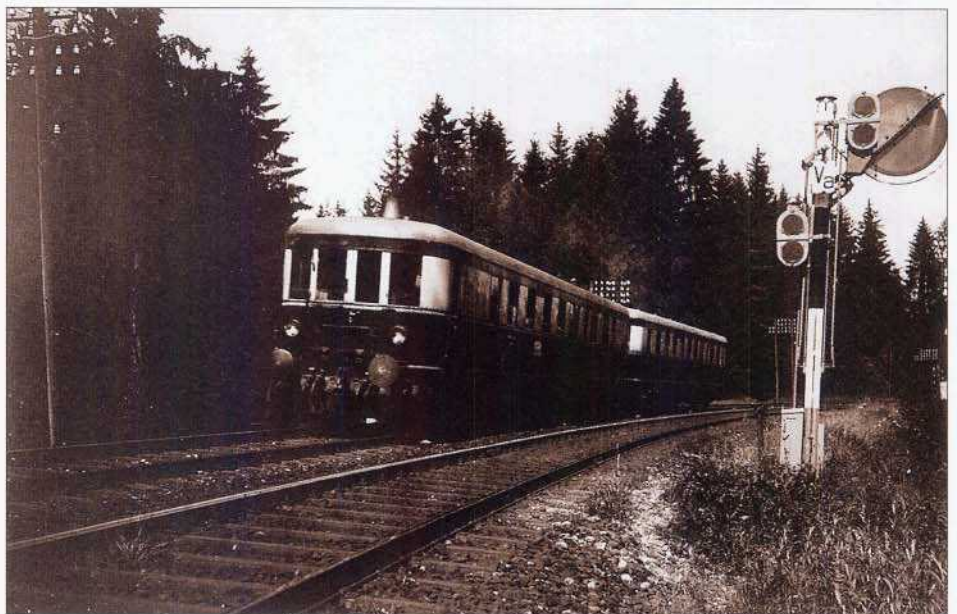
Obwohl in dem Staatsvertrag nur die Modalitäten für den Bau der Strecke zwischen Nürnberg und Leipzig enthalten waren, sah Bayern bereits zu dieser Zeit eine Verlängerung bis Augsburg und schließlich auch bis Lindau vor. Für diese Süd-Nord-Bahn von Augsburg bis Hof war die am 1. Juli 1841 gegründete „Königliche Eisenbahnbau-Commission“ zuständig. Zu technischen Leitern wurden Paul Camille Denis und Friedrich August Pauli berufen. Ersterer schied allerdings bereits ein Jahr später nach einem Zerwürfnis mit Pauli wieder aus.

Als auch die bayerische Stände-Versammlung für einen vom Staat getragenen Bau der Hauptlinien votiert hatte, erließ König Ludwig I. am 25. August 1843 das „Gesetz, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgränze bei Hof nach Lindau betreffend“. Im Gesetzblatt Nr. 10 für das Königreich Bayern, veröffentlicht am 9. September 1843, waren in acht Artikeln sowohl die Streckenführung über Bamberg, Nürnberg und Augsburg als auch die Finanzierung des Projekts festgelegt. Die gesamten Baukosten wurden mit 51,5 Millionen Gulden veranschlagt, die ohne Zustimmung der Stände nicht überschritten werden durften. Davon entfielen auf die Linie Hof – Augsburg 33 und auf die Strecke Augsburg – Lindau 18,5 Millionen Gulden.

Bereits am 25. August 1844, dem Geburtstag König Ludwig I., konnte die Fertigstellung der ersten Teilstrecke der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn von Nürnberg nach Bamberg festlich begangen werden. Die Betriebseröffnung erfolgte allerdings erst am 1. Oktober 1844. Der sich anschließende schwierigste Abschnitt ab Bamberg – vom Maintal über das Fichtelgebirge nach Hof – war am 1. November 1848 fertiggestellt. Nach einer Bauzeit von 13 Jahren erreichte die nun durchgehende Magistrale am 1. März 1854 auch den südlichen Endpunkt Lindau. Abseits der Fernverbindung war Bayreuth geblieben, bis heute müssen Züge zwischen Hof und der Festspielstadt in Neuenmarkt-Wirsberg „Kopf machen“. Abhilfe könnte dort die lange Zeit umstrittene, nur 700 m lange, aber rund 10 Millionen Mark teure Schlömener Kurve bringen, deren Bau nun begonnen hat. (siehe Kästen Seite 11).

Bau der Steilbahn stellt hohe Anforderungen

Besonders hohe Anforderungen an Planer und Erbauer der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn stellte die 65 km lange Strecke von Kulmbach nach Hof. Zwischen Neuenmarkt, das erst seit 1892 den zweiten Namensteil Wirs-



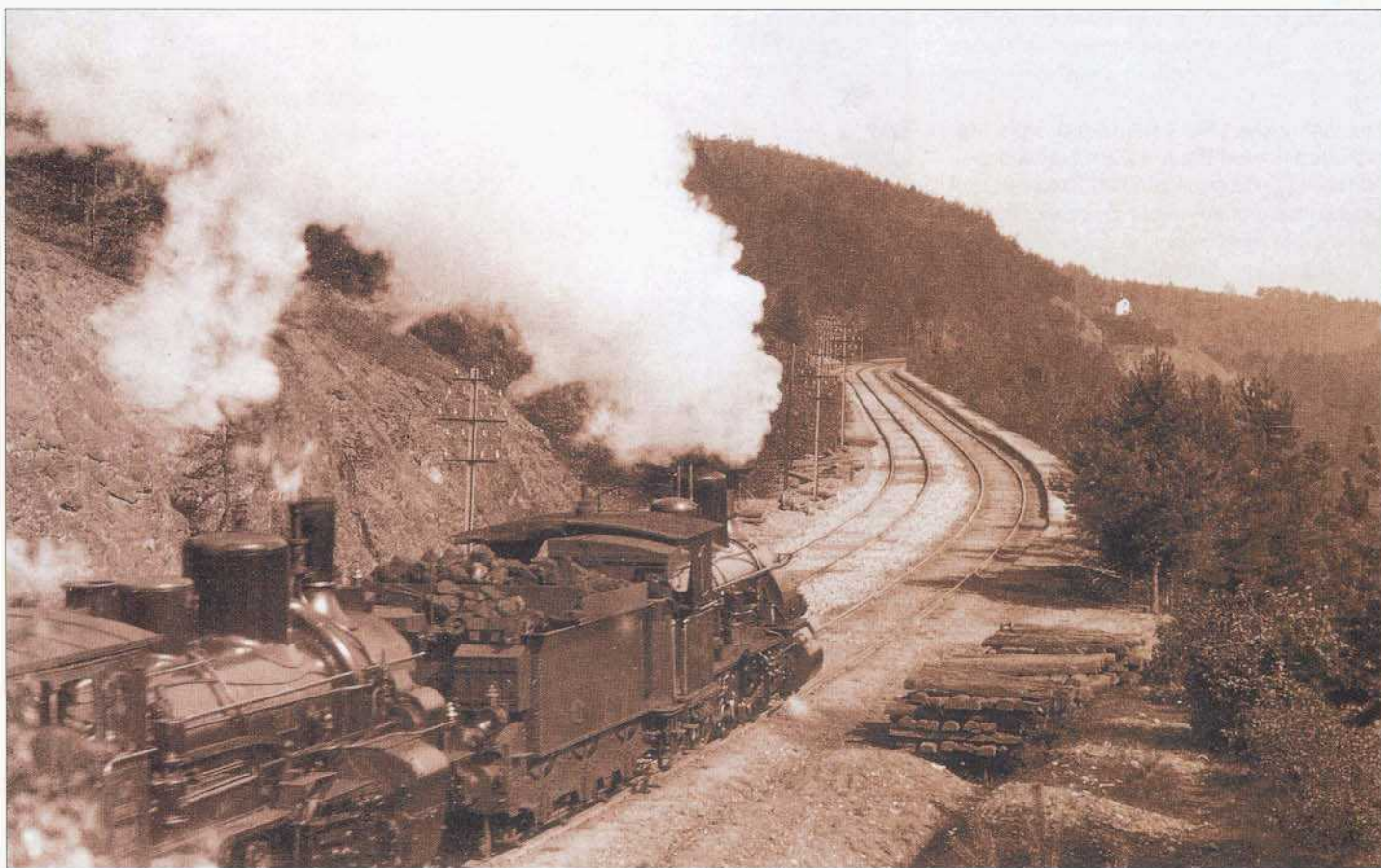
An der Rampe im Jahre 1936: VT 137 nach Hof bei km 78,7 (nahe der Blockstelle Streitmühle).

Oben: S 3/6 18 411 mit dem Eilzug 229 Nürnberg – Plauen bei km 80,4. Abb.: E. Schörner (2)

berg trägt, und Marktschorgast mußte auf kurzer Distanz ein Höhenunterschied von 157,7 m überwunden werden. Nachdem der ursprünglich vorgesehene Pferdebetrieb verworfen war, galt es nun eine Bahntrasse zu finden, auf der – zwischen den beiden in Luftlinie nur 5 km entfernten Orten – Personen- und Güterzüge unter vertretbaren Bedingungen verkehren konnten.

Der Bahnhof von Neuenmarkt-Wirsberg liegt, von Bamberg aus gemessen, bei km 74,3 auf einer Seehöhe von 347,75 m. Dieser Streckenpunkt war bereits am 15. Oktober 1846 erreicht. Der erste, 2,2 km lange Abschnitt nach der Ausfahrt am Ostende des Bahnhofs weist seit Erweiterung der Bahnanlagen im Jahre 1892 schon

eine Steigung von 17,5‰ auf. Zuvor ging es mit 14,1‰ noch etwas sanfter bergauf. Nach einem ersten S-Bogen bis km 76,6 führt eine 1,5 km lange Gerade hinauf zur früheren Blockstelle Streitmühle. Nun wurde die Strecke durch eine weite Linkskurve bis zum km 79 geführt. Knapp 500 m weiter mußte ein wieder nach links verlaufender tiefer Einschnitt aus dem Fels gesprengt werden, an den sich bei km 80,1 eine Rechtskurve mit dem kleinsten Radius von 403 m anschließt. Einem weitgehend geraden Abschnitt bis km 81 folgen ein weiterer Linksbogen und eine kurze Gerade, die kurz vor dem bei km 81,9 errichteten und auf 505,45 m über NN liegenden Bahnhof Marktschorgast in einen Gegenbogen nach rechts übergeht. Die größte Steigung mit



Oben: Rares Fotodokument aus dem Jahre 1910: Die Aufnahme entstand bei km 78,7 und zeigt einen bergfahrenden Reisezug, gezogen von einer Nürnberger oder Hofer B XI und einer auf der Rampe unterstützenden C IV (Bw Neuenmarkt). **Abb.: Stadtarchiv Bad Berneck**



Links: Ausfahrt aus Neuenmarkt-Wirsberg Richtung Hof: 01 234 mit Eilzug, unterstützt von einer Schublok. **Abb.: H. Kundmann**

25,3‰ befindet sich zwischen km 78,19 und 78,64 in der ersten Linkskurve mit einem Radius von 796 m.

Die gewählte Trassenführung verlangte zahlreiche Kunstbauten, zu denen drei Straßen-, zehn Bahnbrücken, vier kleinere Durchlässe und die drei Dämme mit den geradezu gigantischen Stützmauern zählen. Letztere, in den alten Akten als Bahn-

brücken V bis VII bezeichnet, wurden zwischen km 78,75 und 80,65 mit einer Gesamtlänge von 1700 m und einer größten Höhe von 32 m angelegt. Das Herbeischaffen von Sand- und Granitstein sowie der in großen Mengen verbauten Blöcke aus Glimmerschiefer und der Bau der Stützmauern verschlangen allein eine Summe von 316 869 Gulden. Mit nur kleinen und

bereits 1848 ausgeführten Nachbesserungen haben die imposanten Bauwerke jetzt 150 Jahre unbeschadet überdauert. Völlig zu Recht erhielt die Schiefe Ebene inzwischen den Status eines technischen Denkmals.

Zum einzigen Schandfleck in der Steilrampe wurden zwei rechts und links der Gleise im Felseinschnitt bei km 79,7 erst im Jahre 1983 errichtete Betonsäulen mit eingebauten Sprengkammern. Das verkümmerte Hirn eines weltfremden Strategen im Verteidigungsministerium glaubte, mit den Falkkörpern einen feindlichen Vormarsch verhindern zu können. An diesem Denkmal für verschwendete Steuergelder wurde allerdings versäumt, eine Tafel mit dem Namen des dafür Verantwortlichen anzubringen. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die von Marktschorgast weiterführende Strecke über Falls noch weiter ansteigt, bis sie kurz nach der Station Stammbach auf



Strukturwandel: Schon Anfang der siebziger Jahre wurden einige Lichtenfels-Hofer Eilzüge mit V 200 statt 01 bespannt. Hier hat 220 010 soeben Neuenmarkt-Wirsberg verlassen und brummt nun die Schiefe Ebene nach Markt-schorgast hinauf. Abb.: J. Nelkenbrecher

600 m über NN den Scheitelpunkt bei der Wasserscheide Main/Saale erreicht. Bis zum Hofer Hauptbahnhof, auf einer Seehöhe von 497 m, sind nun noch knapp 34 km zurückzulegen.

Betriebswerk Neuenmarkt-Wirsberg

Obwohl die meisten der über die Schiefe Ebene fahrenden Züge mit Lokomotiven aus den Abgangs- oder Zielbahnhöfen bespannt waren, entstand bereits im Jahre 1847 die kleine Lokstation Neuenmarkt. Dort wurden die für Vorspann- und Schiebedienste benötigten Maschinen beheimatet. Für die dafür bereitstehenden fünf Exemplare der Gattung C I reichten zunächst ein kleines Heizhaus und eine Remise mit zwei Gleisen aus.

Mit dem rasch wachsenden Verkehr und nach dem Bau von Lokalbahn im Fichtel-

gebirge war bald eine Vergrößerung der Betriebsanlagen erforderlich. Mitte der achtziger Jahren standen ein größeres Heizhaus, eine vergrößerte Werkstätte und ein Ringlokschuppen mit 15 Ständen zur Verfügung. Bereits 1895 wurde ein zweiter Halbrundschuppen an einer 18-m-Drehscheibe errichtet. Aus der kleinen Loksta-



tion war nun die große Betriebswerkstätte Neuenmarkt-Wirsberg geworden.

Einer von Steffen Lüdecke zusammengestellten Tabelle ist zu entnehmen, daß im Jahre 1914 insgesamt 45 Dampflokomotiven am Fuß der Schiefen Ebene stationiert waren. Den größten Anteil hatten 17 Verbundmaschinen der Gattung C IV. Tenderlokomotiven der Gattungen D IV, D VI, D VII, D VIII, D XI und D XII sowie zwei PtL 2/2 versahen vor allem den Dienst auf den Lokalbahn nach Bischofsgrün, von Falls nach Gefrees und von Münchberg nach Zell. Einige Maschinen wurden aber auch als Schiebelokomotiven benötigt. Der 1895 erbaute zweite Schuppen wurde 1920 auf 15 Stände erweitert und die alte Drehscheibe durch eine neue 23-m-Scheibe ersetzt. Hierbei handelte es sich um eine platzsparende Segmentdrehscheibe, die allerdings zwei Zufahrtsgleise erfordert. Im Jahre 1926 wurde Neuenmarkt-Wirsberg



schließlich zum Bahnbetriebswerk erhoben.

Nach der bayerischen Gattung G 3/4 H hatten im Frühjahr 1930 mit elf G 10 und sechs T 16¹ die „Preußen“ ihren Einzug im Bw Neuenmarkt-Wirsberg gehalten. Die restlichen neun Maschinen waren Tenderlokomotiven der bayerischen Gattungen D II, D VIII, D XI, PtL 2/2 und GtL 4/4. In der zweiten Hälfte des Jahres 1935 erhielt Neuenmarkt-Wirsberg mit den Fahrzeugen 96 002, 017 und 023 die ersten Exemplare der imposanten bayerischen Mallet-Lokomotiven. Diese Maschinen wurden im Schiebedienst und vor Abraum- und Schotterzügen eingesetzt, die beim Bau der Reichsautobahn München – Berlin erforderlich waren.

In den Jahren 1936/37 trafen erste preußische T 20 mit den Betriebsnummern 95 003 und 001 ein. Nach der 1939 vollzogenen Elektrifizierung der Frankenwalddrampe wurden dort die bislang benötigten Dampflokomotiven frei. Ab 1941 kamen davon die 95 001, 003, 004, 011, 026, 034 sowie 96 020 bis 022 und 025 auf die Schiefe Ebene.

Heute Museumslok: 001 150, die hier im Juli 1970 mit einem Personenzug nach Hof die Rampe hinaufdonnert, blieb der Nachwelt erhalten. **Abb.: G. Nowak**

Schon im August 1944 war mit der 96 025 die letzte Mallet-Lok aus dem Betriebsdienst ausgeschieden. Zuvor gelangten drei preußische G 12 nach Neuenmarkt-Wirsberg, denen 1944 mehrere Kriegslokomotiven der Baureihe 42 folgten. Wenige Tage vor dem Einmarsch amerikanischer Truppen am 14. April 1945 wurden große Bereiche des Betriebswerks bei Luftangriffen verwüstet. Vom zerstörten kleinen Lokschuppen verblieben nur die Gleise, die fortan als Freistände genutzt wurden. Nach Kriegsende waren dieser Bereich und einige weitere Abstellgleise mit Rückführ- und Schadlokomotiven vieler Baureihen belegt. Im Januar 1949 erschienen erste „Fünfinger“, und im Mai 1952 wurden mit den Maschinen 95 008 und 034 dort die letzten T 20 abgezogen. Als Ablösung für die kleineren Dampflokomotiven erhielt das Bw Neuenmarkt-Wirsberg im Februar 1953 fünf neue Schienenbusse der Baureihe VT 95. Bereits zum 1. Juli 1956 erfolgte die Zu-

rückstufung zur Außenstelle des Bw Bayreuth. Die Beheimatung von Dampflokomotiven endete im Sommer 1965 mit dem Abgang der letzten preußischen G 10. Zehn Jahre später wurde das Betriebswerk aufgelöst.

Zum Glück für die Region und zur Freude vieler Eisenbahnfreunde sind die Bw-Anlagen weitgehend erhalten geblieben. Dank privater Initiative, gefördert vom Freistaat Bayern, einem Zweckverband der Region Oberfranken, dem Landkreis Kulmbach und der Gemeinde Neuenmarkt-Wirsberg entstand dort das Deutsche Dampflokomotiv-Museum, das nun eine Sammlung von mehr als 30 Fahrzeugen und viele Relikte des Bahnbetriebs aus mehreren Epochen deutscher Eisenbahngeschichte beherbergt. Zu all diesen sehenswerten Objekten ist in jüngster Zeit die faszinierende Modellbahnanlage der Schiefen Ebene mit den Bahnhöfen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast in der Baugröße H0 hinzugekommen.

Letzte Jahre des planmäßigen Dampfbetriebs

Den größten Zulauf von Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland hatte die Schiefe Ebene wohl zu Beginn der siebziger Jahre. War der Abschied der legendären bayerischen S 3/6 viele Jahre zuvor noch fast undokumentiert geblieben, galt das ganze Interesse nun den letzten Einsätzen der inzwischen fast vollständig im Bw Hof konzentrierten Maschinen der Baureihe 01. An vielen Streckenpunkten entstanden unzählige Foto-, Film- und Tonaufnahmen der mit Vorspann- oder Schubunterstützung bergwärts stampfenden Reisezüge. Im Sommer 1971 verfügte das Bw Hof noch über 22 der ersten deutschen Schnellzug-Einheitslokomotiven mit den Betriebsnummern 001 008, 088, 103, 111, 126, 126, 131, 150, 164, 168, 169, 173, 180, 181, 187, 192, 200, 202, 210, 211, 229, 230, 234.

Ein Jahr später war davon erst die 001 164 ausgeschieden, bis zum April 1973 hatte sich der Bestand bis auf die Fahrzeuge 001 008, 088, 111, 131, 150, 168, 173, 180 und 211 jedoch schon sehr stark gelichtet. Das Ende vollzog sich rasch, bereits am 2. Juni 1973 fuhr mit der 001 131 und dem E 1863 der letzte von einer Lok der Reihe 01 geführte Eilzug über die Schiefe Ebene. Den letzten planmäßig dampfbespannten Reisezug von Lichtenfels nach Hof hatte die 050 281 am 11. Januar 1975 am Haken. Danach erklimmen die Steilrampe nur noch einige Dampflokomotiven privater Interessengruppen bei verschiedenen Sonderfahrten, bevor das absurde Dampfverbot der DB im Oktober 1977 auch diesen Einsätzen ein Ende setzte.

Eine dieser großen Sonderfahrten brachte am 5. Oktober 1975 den Abschied von der 01 173, die – unterstützt von der 044 276 –