

DM 12,90 / sfr 12,90 / S 97,- / hfl 16,- / lfr 277,- / Lit 17 000,-

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

Juli

7/1999



**Streckenporträt:** Die Siegstrecke

**Bahn International:** Die Transsibirische Eisenbahn

**Vorbild & Modell:** CargoSprinter von Märklin

**Bregenz:** Seidenstickers Dioramenschätze • Teil 4



(Füllseite)

# Inhalt

## Vorbild

Die Siegstrecke Köln-Betzdorf-Siegen <b>Nicht nur Brücken</b>	6
Die letzte Fahrt einer Naßdampflok <b>Abschied von 91 134?</b>	14
Eine Reise-Reportage über die Transsibirische Eisenbahn <b>Die Transsib</b>	18
Die sieben Prototypen im Pilotprojekt <b>CargoSprinter: Projekt, was nun?</b>	22
Eisenbahngeschichte: Das Bw München Hbf <b>Es begann um 1850</b>	26
Foto-Motive in Mecklenburg-Vorpommern <b>Geheimtip »Meck-Pomm«</b>	32
Maschinen mit Sonderaufgaben bei der DR <b>Kurierlokomotiven</b>	36
Der DRG-Triebwagen ET 51 01, später ET 65 31 <b>Man nannte ihn Iwan</b>	38
<b>Schweiz-Wettbewerb: Die prämierten Aufnahmen</b>	42

## Modell

<b>Nahverkehr in Dresden</b>	60
Modernisierung der BR 52 Kondens von Gützold <b>Facelifting</b>	66
<b>Elsässer Kleinodien – selbstgebaut (3. Teil)</b>	68
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb <b>Glaskastlglück</b>	72
Das EJ-Firmenporträt: <b>Piko</b>	74
<b>E 63 in H0 von Piko</b>	76
Prosit auf 0e: <b>Die Köstritzer Kleinbahn</b>	78
Klmp und Lklp in H0 und N <b>Go, Trabbi!</b>	84
Eine alte bayerische Sitte <b>Der Totenbaum von Niederguding (2. Teil)</b>	88
<b>E 80 – Bausatz von Günther in H0</b>	90
Seidenstickers Dioramenschätze: <b>Die Sporeneckbrücke über die Bregenzer Ache</b>	92
<b>Digi-Tips: Intellibox Praxis (1. Teil)</b>	96

## Rubriken

<b>Unsere Neuheitenschau</b>	4
<b>Bahn-Notizen</b>	46
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	54
<b>Modellbahn-Notizen</b>	57
<b>Auto-Neuheiten</b>	57
<b>Auslosung der EJ-Leserreise</b>	77
<b>Mini-Markt</b>	98
<b>Fachhändler-Adressen</b>	114
<b>Impressum</b>	116
<b>Bahn-Post</b>	118
<b>Neue Bücher</b>	119
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	120
<b>Typenblatt: BR 06, Schnellzuglokomotive, DR</b>	121

# Editorial

Es war mal wieder soweit: knallende Sektkorken, Gratulationen und viel Tschinglerassassa. Ein neues Modellbahnzentrum hat seine Tore geöffnet – nun gibt es auch eines in Lautenthal. Wer Näheres dazu wissen möchte, wird auf Seite 59 in dieser Ausgabe fündig. Der Startschuß für die Jagd nach dem beeindruckendsten Modellbahn-Event fiel vor geraumer Zeit in Wiehe. Nicht zu vergessen: die riesige Modellbahnanlage in einem Ausflugsparck in Gelsenkirchen. So weit, so gut – fahren wir doch mal hin! Gelsenkirchen kennt man wohl in old Germany, aber wo um alles in der Welt liegen bloß Lautenthal und Wiehe? Das Kartenstudium verrät uns, daß wir einmal in den Oberharz müssen, und Wiehe liegt (fast) am Ufer der Unstrut in der Nähe von Roßleben. Sicher wird man mit den unterschiedlichsten Erwartungen dorthin reisen und begeistert oder nachdenklich zurückkehren.

Um was geht es den Betreibern? Hauptsächlich um das, wofür auch wir uns in den Medien noch stärker machen sollten: den Nachwuchs nicht nur mit Startpackungen in unsere Hobbywelt zu lotsen, die Baseballcap-Generation auf uns aufmerksam zu machen, ihnen zu demonstrieren, was man für tolle kleine Welten aufbauen kann, mit denen man sich sinnvoll (!) beschäftigen kann. Der Späher erkennt nicht nur begierige „Väteraugen“, auch so manches Kindergemüt gerät beim Vorbeizischen eines H0-ICE sichtlich aus der Fassung! „Boa ey! Du, Papa, ich will auch ...“ 1:0 für die Modellbahn – und der Virus ist übergesprungen! Dieses Verdienst dürfen sich alle auf die Fahnen schreiben, und dafür gebührt den Organisatoren und Investoren uneingeschränkt Anerkennung und Dank! Auch die Modellbahnindustrie wird das nicht anders sehen – wer trommelt, wird schließlich gehört. Weit mehr Nachdruck als ein schönes Hochglanz-Katalogfoto verleiht dem Wunsch des Knirpses ein sich in die Kurve legendere ICE – nur der öffnet Vaters Börse.

Wenden wir uns dem Vater zu, denn der hat in aller Regel schon mal mit der Modellbahn zu tun gehabt, sonst hätte er wohl kaum den Sohnmann ins Modellbahnzentrum mitgenommen. Jeder dieser Modellbautempel hat ein anderes Markenzeichen. Gelsenkirchen betreibt mit seinem H0-Dreileiter-Deutschland-Express auf 701 m<sup>2</sup> nach eigener Meinung die größte Anlage. In Wiehe hat man auf einem Monolithen von 500 m<sup>2</sup> Größe Thüringen, das grüne Herz Deutschlands, mit seinen Kulturdenkmälern en miniature aufgebaut, und in Lautenthal will man dem Besucher den Reiz aller Nenngrößen und die Möglichkeiten der Digitaltechnik nahebringen. Jeder hat sich hier auf heißes Pflaster begeben und die Probleme dieser Supergroß-Anlagen schon mehr oder weniger intensiv am eigenen Leib (und wohl auch im Geldbeutel!) gespürt. Hier beißt sich die Katze in den Schwanz: Ist es wirklich so werbeträchtig, mit der Anlagengröße zu kokettieren und zwangsläufig den Detaillierungsgrad in den Hintergrund drängen zu müssen? Der Modellbahner, der eines schönen Tages unerkannt inmitten der Reisebusgruppen dort auftauchen wird, stellt sich diese Frage – sein Urteil ist unerbittlich. Aber selbst wenn einige „Langjährige“ davon enttäuscht sein sollten – die großen Besucherströme mit dem potentiellen Nachwuchs im Schleppe werden die Modellbahnzentren sicher begeistern.

Man hat aber erkennbar aus Fehlern gelernt. Wie verhält sich eine Großanlage in sich, wo liegen die Schwachstellen eines stundenlangen Modellbahnbetriebs, wo steigt die digitalisierte Steuerung (gern mal) aus? Das alte Modellbahner-Motto „weniger ist mehr“ hat bei den Experten schon seine Berechtigung; auf kleinerer Fläche kann man sich halt mehr konzentrieren – aber eben keine Besuchermassen anlocken, weswegen die Modellbahn-Kolosse uns sicher erhalten bleiben werden. Wichtig ist beides: zum einen Begeisterung wecken und Nachwuchs für unser Hobby gewinnen, zum anderen langjährige Modellbahner zur Weiterentwicklung bis hin zur Perfektion animieren.

**Helge Scholz**

*Titel: Brücken – hier bei Stromberg – sind für die Siegstrecke charakteristisch. Daß dies freilich nicht alles ist, was die Verbindung Köln-Betzdorf-Siegen an Reizen zu bieten hat, beschreibt unser Beitrag ab Seite 6. Abb.: Udo Kandler*



# Nicht nur Brücken

**B**is Mitte der siebziger Jahre gehörte an der Sieg die Dampftraktion genauso zum täglichen Bild wie der Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen. Es bot sich ein noch recht vielseitiges Bild – bis sich mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs vor nunmehr fast zwei Jahrzehnten die Situation grundlegend änderte. Viele Einrichtungen aus der Frühzeit der Eisenbahn waren nun überflüssig ge-

worden, fielen der Spitzhacke anheim oder mußten sich einer generellen Modernisierung unterziehen. Wo zuvor Telegrafmasten den Schienenweg säumten, stehen seither Oberleitungsmasten aus Beton. Heute sind es daher just die vielen Brücken, die den besonderen Reiz der Strecke ausmachen, hat man doch aus bautechnischen Gründen bei der Elektrifizierung in deren Bereich auf die altbe-

währten Gittermasten zurückgegriffen. Mit etwas Geschick und fotografischem Gespür lassen sich die Brücken aus unterschiedlichen Blickwinkeln immer wieder aufs neue in Szene setzen.

Erste Überlegungen, eine Bahn von Köln durch das Siegtal nach Betzdorf und weiter durch die Täler von Heller- und Dillgen Frankfurt zu führen, gehen auf das Jahr 1850 zurück. Das Komitee aus Kir-



Aufgewertet: Seit 1991 beleben die mit Loks der Baureihe 111 bespannten S-Bahn-Züge der Linie Köln-Nippes–Au/Sieg (S 12) die Siegstrecke. Hier ein Zug auf der Brücke bei Stromberg. Abb.: Udo Kandler

chen war es, das erstmals entsprechende Absichten in einer Denkschrift zum Ausdruck brachte. Obwohl die Voraussetzungen für ein solches Vorhaben aus wirtschaftlicher Sicht aufgrund bedeutender Industrieansiedlungen durchaus gut waren, waren es letztlich die unterschiedlichen staatlichen Interessen, die eine schnelle Umsetzung verhinderten. So standen dem Projekt der Deutz-Gießener



Als es an der Sieg noch dampfte: Mit einem Güterzug rumpelt 052 404 am 28. August 1975 aus dem Freusburger Tunnel. Abb.: Udo Kandler

Als vor bald 150 Jahren grünes Licht für den Bau der Siegstrecke Köln–Betzdorf–Siegen gegeben worden war, konnte der Eisenbahn nur mittels zahlreicher Brücken der Weg geebnet werden. Allein im Siegtal galt es auf dem knapp 76 km langen Abschnitt zwischen Siegburg und Siegen den Flußlauf nicht weniger als 38mal zu queren. Aber: Zwischen Merten und Niederschelden mußten immerhin auch 13 Tunnel geschlagen werden. Ein Streckenporträt von Udo Kandler

Bahn zunächst drei Vorhaben entgegen. Neben jeweils eigenständigen Verbindungen im Rheintal beidseits des Flusses favorisierte Nassau eine von Deutz über Westerwald und Taunus nach Wiesbaden führende Bahntrasse.

Das konsequente Eintreten des Kirchner Komitees für die Deutz-Gießener Bahn bekam beizeiten Verstärkung durch Interessengruppen in Köln und Siegburg, die ihrerseits ein solches Projekt propagierten. Als dann schließlich der Bau der linksrheinischen Rheintalbahn im engen Zusammenhang mit der Deutz-Gießener Bahn gesehen wurde, war zumindest der formelle Durchbruch geschafft. Nassau hatte sich mit seinen Plänen also nicht durchsetzen können.

Daß nun überraschend die Deutz-Gießener Bahn Oberwasser erlangte, lag allein daran, daß diese Route, anders als bei der Strecke über Westerwald und Taunus, weitgehend auf preußischem Territorium verlaufen würde. Allemal ausreichend, sich staatlicherseits für die Deutz-Gießener Bahn auszusprechen. Am 26. Juli 1854 erteilte Preußen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zum Bau der Strecke Deutz–Betzdorf–Gießen mit der Zweigbahn Betzdorf–Siegen. Gleichzeitig wurde auch der Bau eines Rheinübergangs zwischen Köln und Deutz genehmigt. Die Kosten des Vorhabens wurden auf 18,25 Mio. Taler veranschlagt, 3 Mio. Taler entfielen auf den Bau der Rheinbrücke. Nach Abschluß der Planung verpflichtete sich die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, das Projekt innerhalb von vier Jahren auszuführen, woraufhin im Jahre 1855 die Bauarbeiten in Deutz begannen.

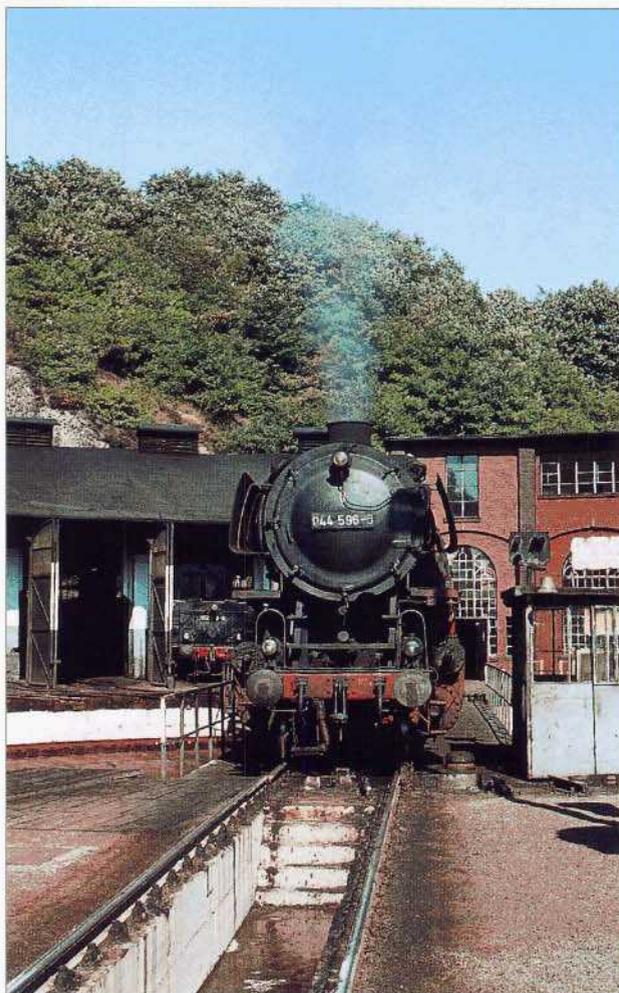
## Porträt: Die Siegstrecke

Schon bald sollte sich aber zeigen, daß Preußen die Rechnung ohne den Wirt gemacht hatte und Nassau durch sein Veto den Bahnbau erheblich verzögerte. Verhandlungen über den Trassenverlauf im Dillenburgischen führten zunächst in eine Sackgasse. Erst im Zusammenhang mit dem Bau der nassauischen Lahntalbahn, die ihrerseits in Wetzlar preußisches Gebiet tangierte, konnte 1859 eine Einigung herbeigeführt werden. Das findige Herzogtum trotzte dem übermächtigen Preußen bei Koblenz vertragliche Zusage zum Bau der Pfaffendorfer Rheinbrücke ab, die der nassauischen Rhein- und Lahntalbahn den Weg ins Linksrheinische frei machen sollte. Erst jetzt konnte der Weiterbau der Deutz-Gießener Bahn auf nassauischem Gebiet erfolgen.

Unter Leitung des Geheimen Baurats Hähner war der Streckenbau in 22 Sektionen zu je 7,5 km unterteilt. An etlichen Stellen wurde die Sieg umgeleitet, dennoch waren zahlreiche Brücken unumgänglich. Die Inbetriebnahme erfolgte in mehreren Etappen: **01.01.1859** Deutz-Troisdorf-Siegburg-Hennef, **15.10.1859** Hennef-Eitorf, **01.08.1860** Eitorf-Auwissen, **10.01.1861** Wissen-Betzdorf-Kirchen-Siegen, **01.07.1861** Betzdorf-

**Siegstrecken-Vielfalt zu Zeiten von Dampf und Diesel: In Siegburg bespannt 74 921 einen Personenzug (rechte Seite oben, aufgenommen im Jahr 1938), im Bahnhof Betzdorf treffen 044 594 mit einem Nahverkehrs-zug aus Siegen und eine VT 95-Schienenbus-Garnitur zusammen (rechte Seite unten, August 1975), zwischen Eitorf und Merten führt eine Diesellok der Baureihe 215 einen Eilzug Köln-Siegen (unten, 1975) und 044 596 beim Befahren der Drehscheibe im Bw Betzdorf (1975).**

Abb.: MV-Archiv, Hinzen, Udo Kandler (2)





*Burbach und 12.01.1862 Burbach-Haiger-Dillenburger-Wetzlar-Gießen.*

Die Baukosten beliefen sich alles in allem auf 24,56 Mio. Taler. Damit war der Kostenvoranschlag um mehr als ein Drittel überschritten worden.

Die schwunghafte Verkehrsentwicklung führte dazu, daß ab Herbst 1870 zwischen Deutz und Gießen der zweigleisige Ausbau begann. Der Abschnitt Betzdorf-Sie-

gen wurde in den Jahren 1889/90 mit einem zweiten Gleis versehen. Mit der Eröffnung etlicher von der Siegstrecke abzweigender Bahnen hielt die stetige Aufwärtsentwicklung unvermindert an. Zum Ende des vorigen Jahrhunderts wurden in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre etliche von der Siegstrecke abzweigende Bahnen gebaut, und zwar von Betzdorf nach Daaden, von Au nach Altenkirchen,

von Wissen nach Morsbach, von Kirchen nach Olpe und von Siegburg nach Overath.

Nachhaltige Veränderungen brachte erst die Verlängerung der Ruhr-Sieg-Strecke ab 1. Dezember 1915 über Siegen hinaus nach Haiger. Damit konnten die Züge der Ruhr-Sieg-Strecke unter Umgehung Betzdorfs auf direktem Weg nach Gießen und darüber hinaus in Richtung Frankfurt fahren. Dies hatte zur Folge, daß der Abschnitt Betzdorf-Haiger seine übergeordneten Aufgaben verlor und zunehmend lokale Bedeutung erlangte. Gleichzeitig trat die in späteren Jahren als Siegstrecke bezeichnete Relation Köln-Betzdorf-Siegen stärker hervor. Unabhängig von der veränderten Situation blieb Betzdorf weiterhin Verkehrsmittelpunkt der Siegstrecke. Bekräftigt wurde dieser Status durch das vorhandene Ausbesserungswerk sowie das Bahnbetriebswerk.

Neben den an den Ausgangspunkten gelegenen Bahnbetriebswerken, namentlich die Bw Köln Bbf, Deutzerfeld, Gremberg, Troisdorf und Siegen, waren es vor allem auch die Triebfahrzeuge des Bw

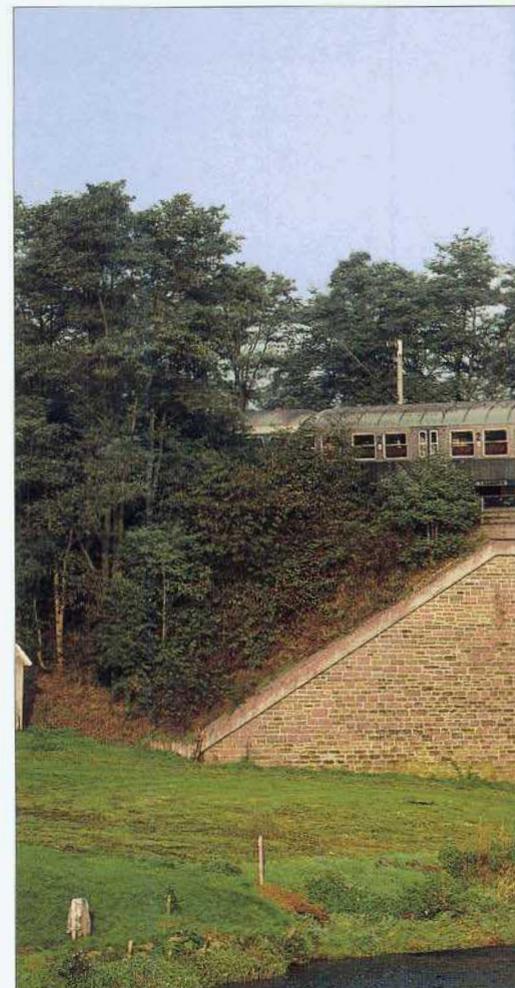


Betzdorf, die maßgeblich den Betrieb auf der Siegstrecke bestimmten. Während die Lokomotiven der Bw Köln Bbf und Deutzerfeld die Personenzüge und die Bw Gremberg und Troisdorf die Güterzüge von Köln nach Betzdorf bespannten, bedienten vom entgegengesetzten Ende her Siegener Lokomotiven vorzugsweise den Abschnitt bis Betzdorf. Das Bw Betzdorf setzte aufgrund der Lage seine Maschinen aus der Mitte heraus in sämtliche Richtungen ein. Da die Siegstrecke zu keiner Zeit als eine der ganz großen Durchgangsstrecken galt, zeigten sich die Triebfahrzeugeinsätze eher durchschnittlich.

Vor dem Erscheinen der Einheitsbaureihen waren es die unterschiedlichen Gat-

tungen der Preussischen Staatsbahn, die im Siegtal dampften. Im Personenzugdienst gelangten die Baureihen 37<sup>0</sup>, 38<sup>10</sup> und 78<sup>0</sup>, im Güterzugdienst die 55<sup>16</sup>, 55<sup>25</sup>, 56<sup>20</sup>, 57<sup>10</sup> und 58<sup>10</sup> zum Einsatz. Für leichtere Aufgaben kamen etwa vor Übergaben abschnittsweise auch die Baureihen 91<sup>3</sup>, 92<sup>5</sup>, 93<sup>5</sup> und 94<sup>5</sup> ans Laufen.

Ende 1939 sollte die preussische Vorherrschaft beim Bw Betzdorf durch die Lieferung der ersten fabrikneuen Einheitslokomotiven der Baureihe 50 beendet werden. Im Laufe des Jahres 1944 kamen Kriegslokomotiven der Baureihe 42 und im darauf folgenden Jahr auch jene der Baureihe 52 hinzu. Beide Baureihen hielten sich an der Sieg nur kurz und waren bis Anfang der fünfziger Jahre entbehr-



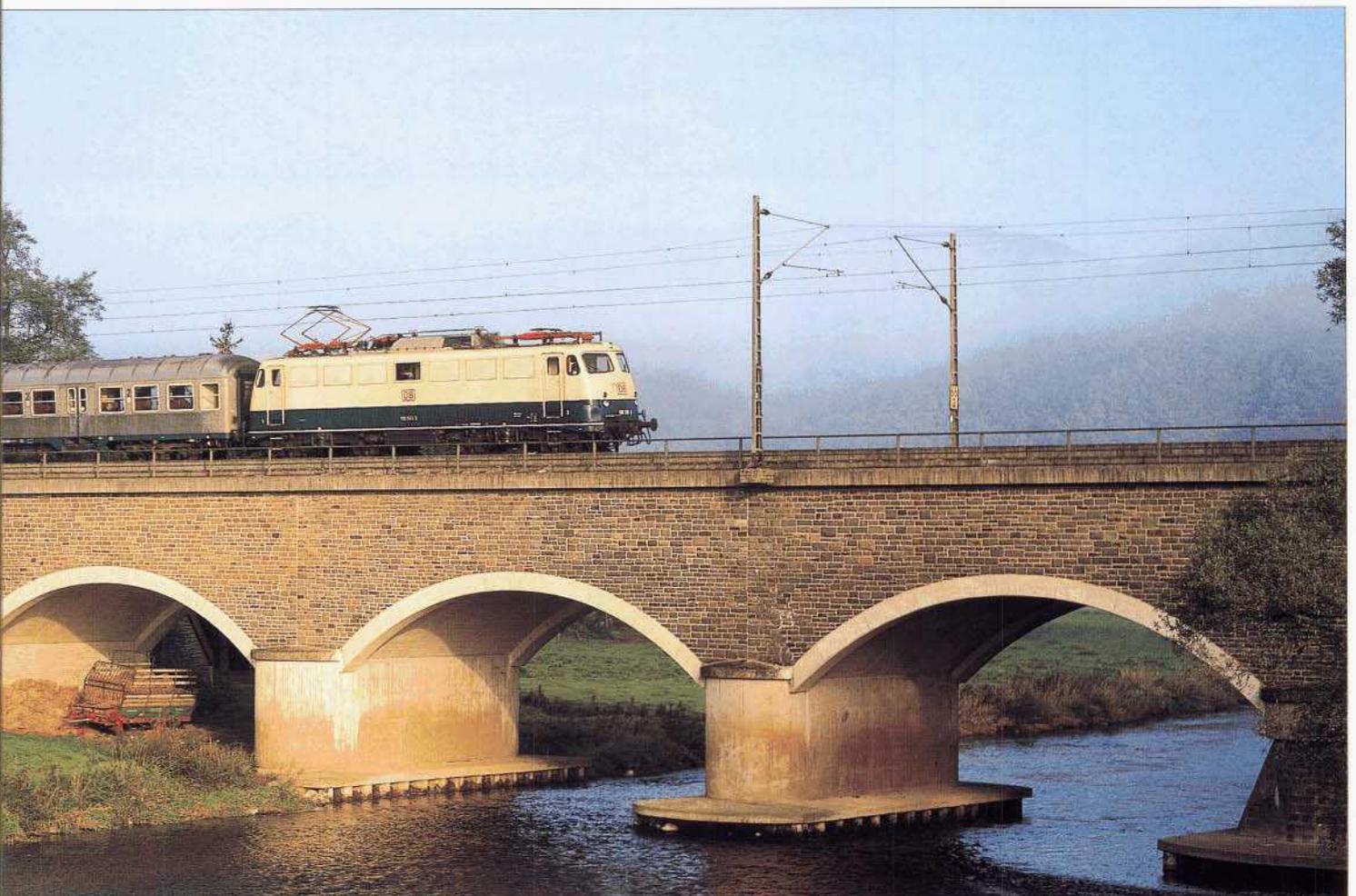


**Tunnels und natürlich Brücken: Den Herchener Tunnel verläßt 111 106 mit einem S-Bahn-Zug (linke Seite oben), auf der Siegbrücke bei Rosbach rollt 110 488 mit einem SE-Zug (links), und die Brücke in Fürthen befährt 110 399, ebenfalls mit einem SE. Alle Aufnahmen entstanden im Oktober 1995. Linke Seite unten: der Verlauf der Siegstrecke zwischen Köln und Siegen.**

*Abb.: Udo Kandler (3), DB AG*

lich geworden. Der Krieg war es auch, der der Siegstrecke arg zusetzte. Viele der Brücken waren beim Rückzug der deutschen Truppen gesprengt worden. Hinzu kamen die Zerstörungen an den Tunnels. Erst im Jahre 1959 waren die Schäden im wesentlichen beseitigt. So konnte der Zugbetrieb meist beschränkt auf ein Gleis nur in Etappen wieder aufgenommen werden. Der zweigleisige Ausbau zog sich bis 1961 hin, wobei die Abschnitte Hennef–Merten (7,6 km) und Schladern–Rosbach (1,8 km) bis heute eingleisig geblieben sind.

Die Jahre des Aufbaus bescherten dem Betriebsmaschinendienst bald auch Einsätze von Neubaulokomotiven – die Dampftraktion blieb auf der Siegstrecke weiterhin unangefochten. Ab 1950 setzte das Bw Siegen nach Betzdorf kurzzeitig die Neubaulokomotiven der Baureihe 82 ein, und im Jahr darauf war es zudem die Baureihe 23, die die Nachfolge der Baureihe 41 antrat. Das Jahr 1954 brachte jedoch wegen Auflösung der Dienststelle das Ende der Einsätze des Bw Troisdorf im Siegtal.



## Porträt: Die Siegstrecke

Als Vorboten eines sich abzeichnenden Strukturwandels kann der ab Ende 1954 auf der Route Koblenz–Betzdorf eingesetzte Schienen-Straßen-Bus, der die Siegstrecke auf dem Abschnitt Au–Betzdorf befuhr, gesehen werden. Genauso wie der ab dem Sommerfahrplan 1956 von einer V 80 des Bw Frankfurt/M-Griesheim gefahrene Wendezug E 792/793 Frankfurt/M–Köln–Frankfurt/M, der zwischen Au und Köln die Siegstrecke tangierte. Ende der fünfziger Jahre kamen dann verstärkt Einsätze des VT 95 hinzu. Erstmals im Jahre 1959 beheimatete auch das Bw Betzdorf die Nebenbahnretter der Baureihe VT 95 und VT 98, die sich fortan für gut zwei Jahrzehnte etablieren konnten. Zuerst schied im Sommer 1980 der einmotorige 795 aus, bevor dann am 1. Januar 1982 alle zweimotorigen 798 nach Siegen gingen. Dieses Datum war

**Viergleisig, eingeleisig, zweigleisig: Von Köln ausgehend verläuft die Siegstrecke zunächst auf einem viergleisigen Abschnitt (rechts) bis Troisdorf parallel zur rechten Rheinstraße. Im weiteren Verlauf ist die Trasse überwiegend zweigleisig ausgebaut, so auch bei Opperzau (rechte Seite, Oktober 1995), nur zwei kurze Abschnitte blieben eingeleisig, wie zwischen Hennef und Merten (unten die Siegbücke bei Merten, November 1995).**

*Abb.: Udo Kandler (3)*

zugleich das Ende des Bw Betzdorf als selbständige Dienststelle. Fortan war es dem Bw Siegen unterstellt.

Mit der beginnenden Serienlieferung der V 100<sup>10</sup> (später auch der V 100<sup>20</sup>) wurden den Bw Köln-Nippes und Siegen 1961 zahlreiche Exemplare dieser Baureihe zugeteilt. Beide Dienststellen setzten die V 100<sup>10</sup> u.a. auf der Siegstrecke ein. Nun war zumindest bei der Bespannung von Personenzügen der Verdrängungswettbewerb voll entbrannt. Als im Mai 1965 die letzte Betzdorfer P 8 abgestellt wurde, endete zugleich der Einsatz preußischer Gattungen. Nun war unter den Dampflokomotiven nur noch die Baureihe 50 vorhanden. Im Jahr darauf konnte wegen

Aufgabe der Dampflokunterhaltung beim Bw Siegen der Bestand durch Zugang der Baureihe 44 deutlich aufgestockt werden. Erst im Jahre 1965 war dem Bw Siegen die 44 für den Einsatz vor Güterzügen auf der Siegstrecke zugeteilt worden. Eine der bemerkenswertesten Leistungen war wohl die Beförderung des belgischen Militärzuges Dm 80655/656 zwischen Troisdorf und Siegen, der bis 1970 von Gremberger 03 gefahren wurde. Vor den Gremberger 03 bespannten auch einmal 01 des Bw Deutzerfeld das Zugpaar.

Ende der sechziger Jahre kamen verstärkt Einsätze der V 160 (später 216) des Bw Köln-Nippes hinzu, ab Sommer 1970 gefolgt von der Baureihe 215. Die Bespan-

