

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

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL Oktober 1999

# Eisenbahn JOURNAL

Oktober

10/1999

**150 Jahre:**  
Geislinger Steige

**ICE-T – fit?:**  
Sachsenmagistrale

**Bahnknoten:**  
Schwandorf

**Seidenstickers**  
**Dioramen:**

Uhlenhorst

34  
5



(Füllseite)

# Inhalt

## Vorbild

100 Jahre schwäbischer Albaufstieg	
<b>Die Geislinger Steige</b>	6
Der Bahnknoten Schwandorf	
<b>Oberpfälzer Verkehrsdrehscheibe</b>	14
<b>Vom Schom zum Shuttle</b>	20
Streckenporträt Dresden-Hof	
<b>Die Sachsenmagistrale</b>	22
Railfair '99	
<b>California Calls You</b>	30
Von Sebnitz nach Niedereinsiedel	
<b>Trennung für immer?</b>	34
Schweiz: 100 Jahre Burgdorf-Thun-Bahn	
<b>Erste elektrische Vollbahn</b>	36
Regionalisierung in Sachsen-Anhalt	
<b>Das Flächen-Bahnland?</b>	40

## Modell

H0-Anlage mit DB- und SBB-Teil auf 18 m <sup>2</sup> Fläche	
<b>Eine Anlage – zwei Nationen</b>	60
Eisenbahn-Modellbau-Tage '97 in Luzern	
<b>Davos-Monstein</b>	66
Der LokSound-Decoder von ESU	
<b>Schwäbische Sound-Maschine</b>	70
<b>Noch kleiner geht's nicht</b>	72
Seidenstickers Dioramenschätze	
<b>Damals in Uhlenhorst ...</b>	74
Türen und Fenster (5. Teil)	
<b>Elsässer Kleinodien – selbstgebaut</b>	78
Das Henke-Modell	
<b>Oberlichter in 0e</b>	81
H0-Anlage mit Eigenbau-Gebäuden	
<b>Ein Kurort am Fuße der Alpen</b>	82
Epoche-II-Württemberger	
<b>Langlebige Schwaben</b>	86
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb	
<b>Am Anfang war das Bw</b>	88
<b>Quattro Stagioni, 15. Teil</b>	92
Es muß nicht immer digital sein	
<b>Analog – aber oho!</b>	94

## Rubriken

<b>Unsere Neuheitenschau</b>	4
<b>Bahn-Notizen</b>	46
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	56
<b>Auto-Neuheiten</b>	59
<b>Modellbahn-Notizen</b>	59
<b>Mini-Markt</b>	96
<b>Fachhändler-Adressen</b>	114
<b>Impressum</b>	116
<b>Bahn-Post</b>	118
<b>Neue Bücher und CD-ROM</b>	119
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	120
<b>Typenblatt: BR 53<sup>3</sup>, Güterzuglokomotive, pr. G 4<sup>3</sup></b>	121

*Titel: Lang, lang ist's her, als Dampflokomotiven aus Nürnberg den Bahnknoten Schwandorf ansteuerten. Die Entwicklung der Oberpfälzer Verkehrsdrehscheibe beschreibt unser Beitrag ab Seite 14. Abb.: Jürgen Nelkenbrecher*

# Editorial

Vor zehn Jahren, im Oktober 1989, schien für die meisten Nachkriegsgeborenen beider Deutschlands die Welt noch in Ordnung. Hier West, dort Ost. Hier gut, dort böse – beziehungsweise andersrum, je nach Blickrichtung auf den Zaun. Im Westen Wirtschaftsboom mit Rekordarbeitslosigkeit und Opel Kadett, im Osten Kleinbürgerglück mit Plaste, Elaste und Trabant. Ein Grob-Schema, das über 40 Jahre hinweg gültig war.

Wenig nur war im Westen zu spüren von den Flieh-Kräften, die das Staatsgebäude der DDR immer heftiger vibrieren ließen. Freilich: wer Augen und Willen hatte zu sehen, der konnte erkennen, daß auch der frische Anstrich anlässlich des 40. SED-Parteitages die Risse im deutschen Bollwerk des Sozialismus nicht mehr zu kitten vermochte. Zehntausende von Füßen sorgten allmorgendlich in Leipzig für neue Erschütterungen. Tausende von DDR-Bürgern waren damals bereits durch die ungarischen Rostlöcher des Eisernen Vorhangs entschlüpft, einige Tausend hatten die letzte Bewegungsfreiheit genutzt, die ihnen ihre Regierung noch gelassen hatte und waren in Prag auf ein Handtuch Westen geflüchtet – das Botschaftsgelände der BRD.

Züge waren es, die diese Menschen in den Westen brachten. Züge, deren Bilder um die Welt gingen. Züge waren es auch, die nur wenige Wochen später Hunderttausende von DDR-Bürgern in den Westen brachten – die meisten zum ersten Mal in ihrem Leben, viele für immer.

An diese Züge und an diese Menschen wollen wir im November-Journal erinnern. An diese heute so ferne Zeit vor gerade mal zehn Jahren, als sich die Welt wandelte und für viele Menschen plötzlich nichts mehr so war, wie sie es bislang gewohnt waren. Im Osten, aber auch im Westen unseres Landes.

Klar, daß ein solch umfangreiches Thema auch ein umfangreicheres Heft fordert. Daher wird das nächste Eisenbahn-Journal einige Seiten mehr bieten als üblich. Gut 140 werden es sein, gefüllt nicht nur mit „Mauerfall“, sondern mit vielen anderen Themen und Nachrichten aus Vorbild- und Modell-Eisenbahn.

Denn nicht nur der großen Geschichte gilt es zu gedenken, sondern auch der kleinen: Im November vor 25 Jahren erschien das erste Journal. Zwar hieß es damals noch nicht Eisenbahn- sondern M+F-Journal, doch brachte die Titeländerung fünf Jahre später lediglich einen neuen Heftkopf. Alles übrige blieb gleich.

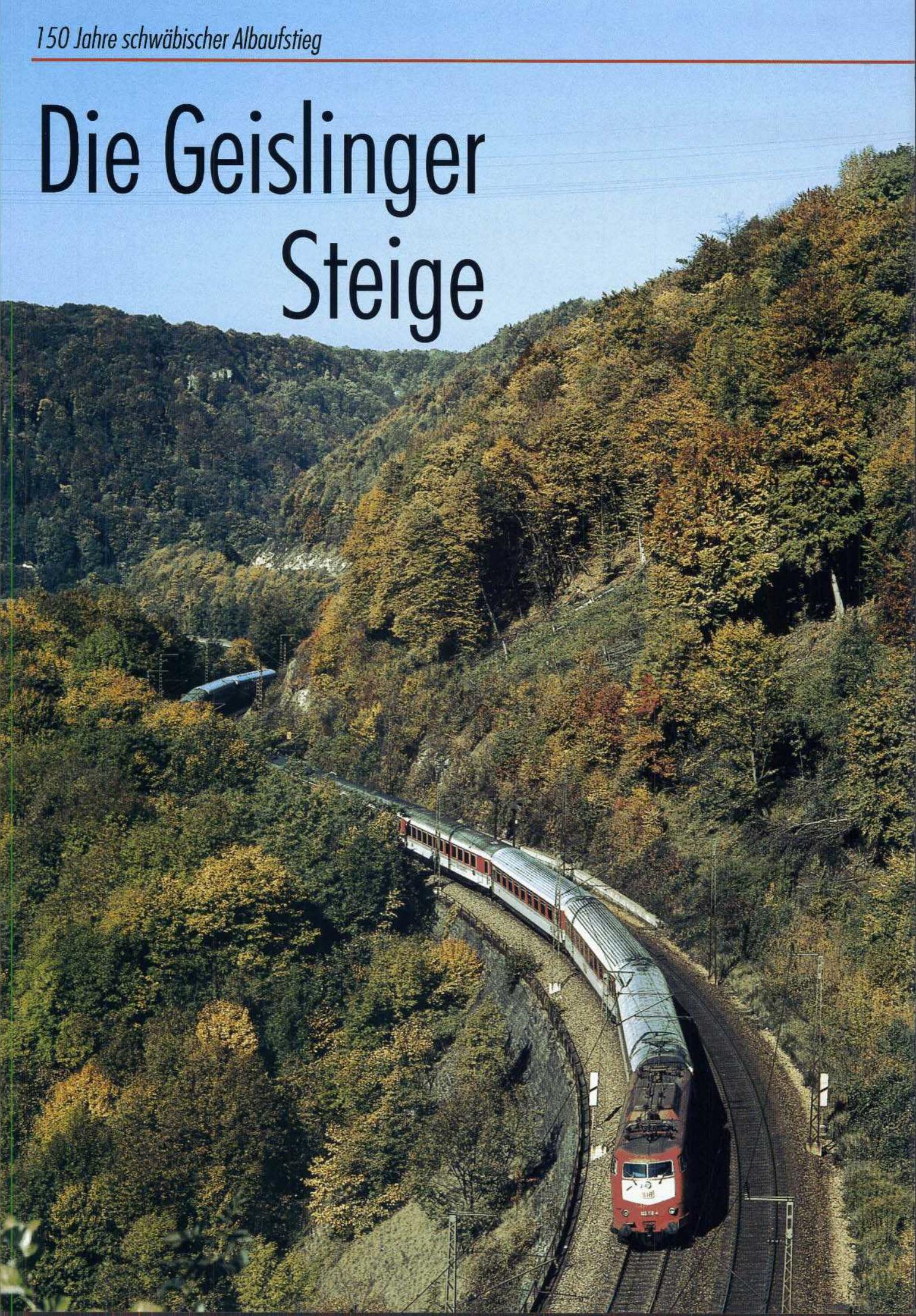
Diesen Geburtstag feiern wir mit einer CD-ROM, die zusätzlich dem ohnehin erweiterten November-Journal beige packt sein wird. Wer jetzt mit Grausen an die CD des letzten Jahres denkt, die von verschiedenen PC-Programmen nicht oder nur teilweise zu benutzen war, der sei beruhigt: Wir haben aus unseren Fehlern gelernt und können Ihnen diesmal guten Gewissens eine funktionierende Silberscheibe versprechen.

Wer von unseren Lesern also an einen PC herankommt oder selber einen besitzt, der kann sich auf eine Menge interessanter CD-Inhalte freuen: So den kompletten ersten Journal-Jahrgang mit Bild und Text – aber nicht nur zum Anschauen & Ausdrucken, sondern mit einer Index-Suchfunktion, die es erlaubt, den gesamten Inhalt dieser Hefte in Sekundenschnelle zu durchforsten. Weiteres Highlight ist ein 3D-Simulationsprogramm, mit dessen Hilfe man sich seine Traumanlage am Bildschirm zusammenbasteln und von allen Seiten betrachten kann. Auch Software für Gleisplanung und Anlagensteuerung wird sich auf unserer Geburtstags-CD finden, dazu eine Menge anderer schöner digitaler Dinge. Spielt es da noch eine Rolle, daß die November-Ausgabe des Eisenbahn-Journals am Kiosk 14,50 DM kosten wird? Wir denken, daß sich die eine Mark sechzig mehr in jedem Falle lohnen. Abonnenten bekommen CD und Seiten-Plus ohnehin zum alten Preis.

**Christoph Kutter**

150 Jahre schwäbischer Alaufstieg

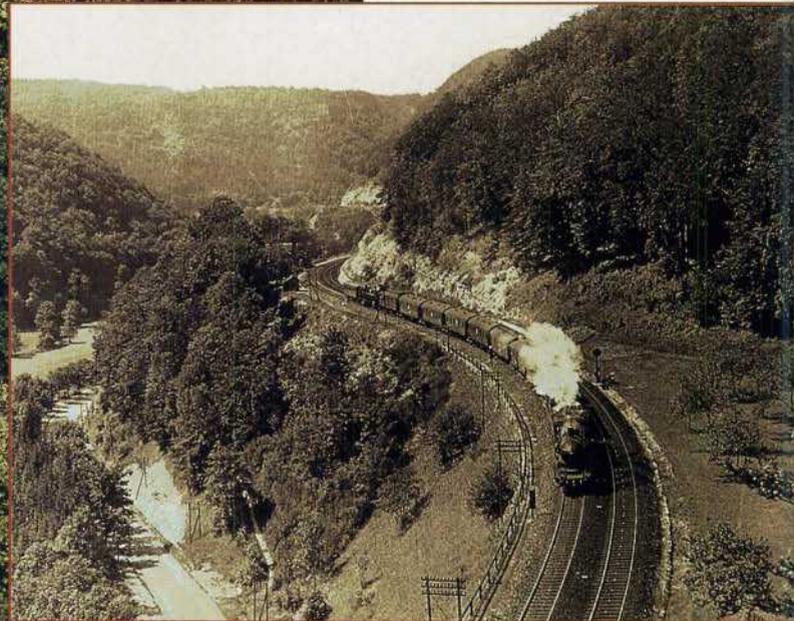
# Die Geislinger Steige





Die Steilrampe von Geislingen nach Amstetten auf der Schwäbischen Alb war als erste „Gebirgsbahn“ des europäischen Kontinents geplant, jedoch erst nach der „Schiefen Ebene“ bei Neuenmarkt-Wirsberg vor 150 Jahren gebaut worden. Ein Porträt der „Steige“  
von  
*Horst Obermayer*

Mit schweren Reisezügen über die Schwäbische Alb: Was einst der Dampftraktion alles abverlangt wurde, ist auch heutzutage für Elloks kein leichter Dienst. Rechts 18 116 und eine 95er als Schublok mit Zug nach Ulm im Juni 1931, auf dem großen Bild 103 119 mit EC 13 im Oktober 1996.  
*Abb.: Stephan Czarnecki (großes Bild), Sammlung Dr. Scheufluger*



Den Anstoß zum Bau einer Eisenbahn im Königreich Württemberg hatte der in der Festung Hohenasperg inhaftierte Nationalökonom Friedrich List bereits im Jahre 1824 gegeben. Verleger Johann Friedrich von Cotta unterbreitete die Anregungen dem Landesherren König Wilhelm I., der daraufhin Studienreisen auserwählter Persönlichkeiten nach England, Belgien und Frankreich anordnete. Bis sich verschiedene Gremien mit

der Planung erster Strecken beschäftigten, vergingen jedoch noch zehn Jahre. Wichtigste Projekte waren der Bau einer Centralbahn von Ludwigsburg nach Esslingen und die Verlängerung über Ulm zum Bodensee. Als größtes Hindernis erwies sich die Überquerung der Schwäbischen Alb.

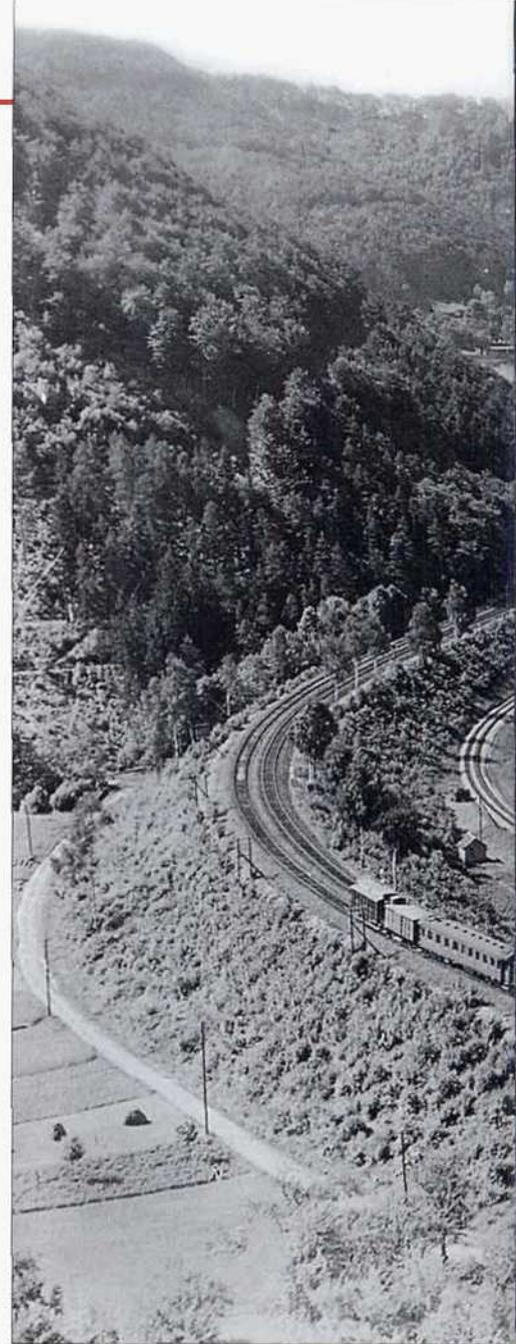
Eine Kommission von Finanzräten und technischen Experten empfahl im Jahre 1834 eine Streckenführung von Cannstatt

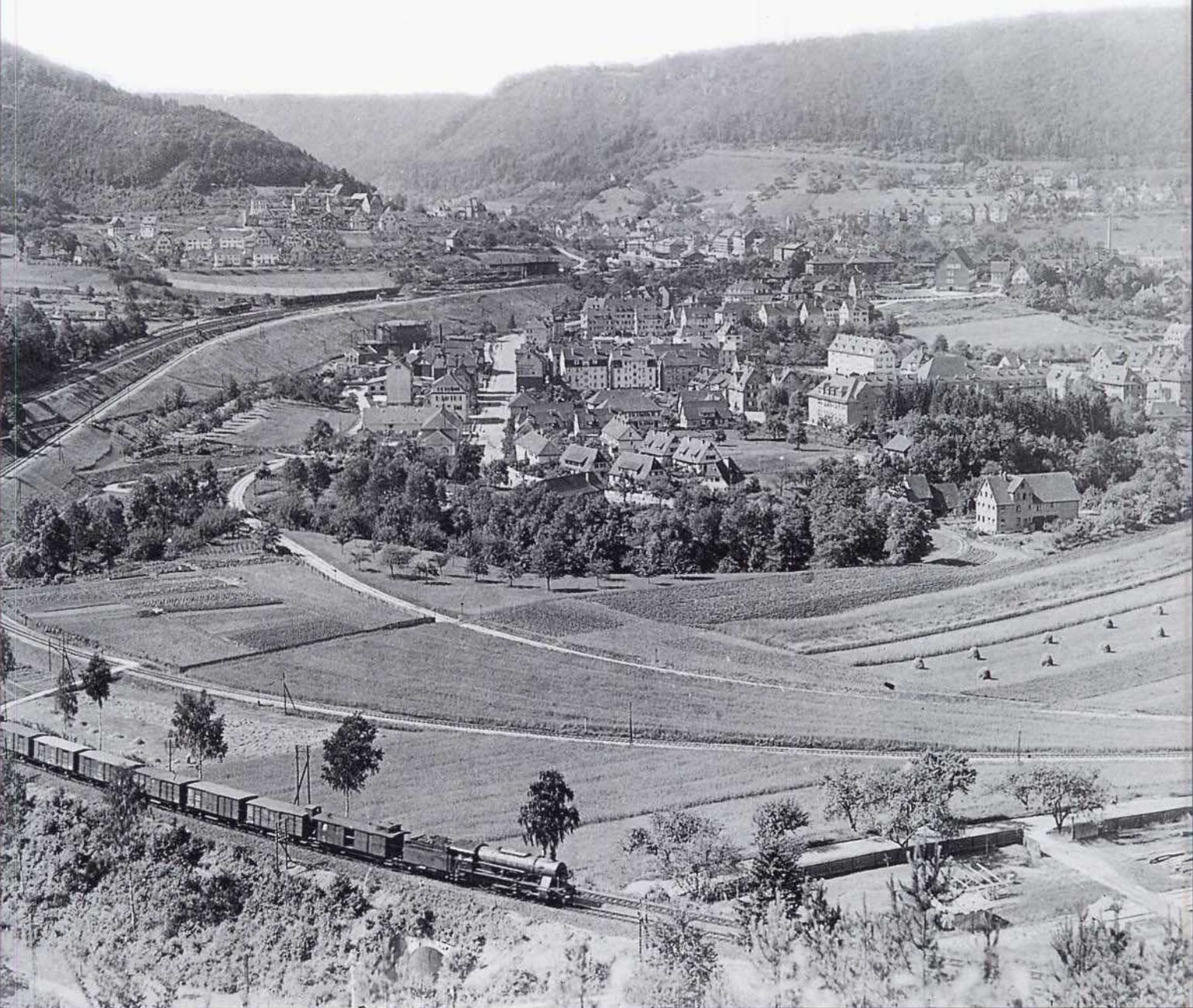
**Enge Radien, steile Rampen: Im Schiebedienst waren auf der „Steige“ unter anderem E 94, 150er (links Schubloks in Lauerstellung, Mai 1977) sowie 140er (Mitte 140 011 im Schub-Einsatz, Oktober 1989) tätig. Auch Gleiswechselbetrieb ist zu beobachten (unten 111 051 mit D-Zug beim Mühlalfelsen, Oktober 1978). Rechts: Historische Panoramaaufnahme aus den dreißiger Jahren: Nach der Abfahrt von der „Steige“ rollt 59 001 mit einem kurzen Güterzug, dem ein Schnellzug- und ein Postwagen beige stellt sind, weiter Richtung Stuttgart.**

*Abb.: Fritz Giemulla (2), Uli Ruopp, Slg. Dr. Scheingraber*

durch die Täler von Rems, Kocher und Brenz nach Ulm und von dort nach Friedrichshafen. Die im Dezember 1835 gegründete „Ulmer Eisenbahn-Gesellschaft“ forderte eine Bahnlinie von Cannstatt über Plochingen und Geislingen nach Ulm. Die Residenz Stuttgart sollte zunächst nur mit einer Stichbahn von Cannstatt aus bedient werden. Cannstatt war zu jener Zeit eine der bedeutendsten Postdurchgangsstationen der 20 Oberpostämter von Thurn und Taxis.

Nach Gründung der „Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft“ im Jahre 1836 – die 1838 schon wieder liquidiert wurde – zeichneten sich erste staatliche Aktivitäten ab. Im Haushaltsplan wurden für den Zeitraum bis 1839 die erforderlichen Mittel zur Förderung von Eisenbahnterminierungen mit den Vorarbeiten zur





Terrainerkundung eingeplant. Die Projektbearbeitung wurde Oberbaurat Bühler und Generalmajor Seeger übertragen. Das Ergebnis der Untersuchungen lag der Abgeordnetenversammlung am 22. Februar 1839 vor. Nun sollte noch ein unabhängiger Fachmann als Gutachter zugezogen werden. Dafür war Oberingenieur Alois Negrelli von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn aus Wien verpflichtet worden.

Abgesehen von einigen wenigen Änderungen der vorliegenden Pläne plädierte Negrelli für eine Streckenführung durch das Filstal, die gegenüber einer Linie durch das Remstal um 12 Poststunden kürzer war und durchgehend auf württembergischem Staatsgebiet verlief. Eine württembergische Poststunde entsprach einer Wegstrecke von 3,62 km.

Am 18. April 1843 wurde endlich das württembergische „Eisenbahngesetz“

verabschiedet. Darin war verankert, daß Planung und Bau von Hauptstrecken dem Staat oblagen. Nebenbahnen durften in privater oder kommunaler Regie errichtet werden. In die ab dem 15. Juni 1843 tätige „Eisenbahn-Kommission“ waren neben anderen hochrangigen Persönlichkeiten auch Oberbaurat Karl Etzel und Baurat Michael Knoll berufen worden.

Nach Festlegung neuer Grenzwerte mit

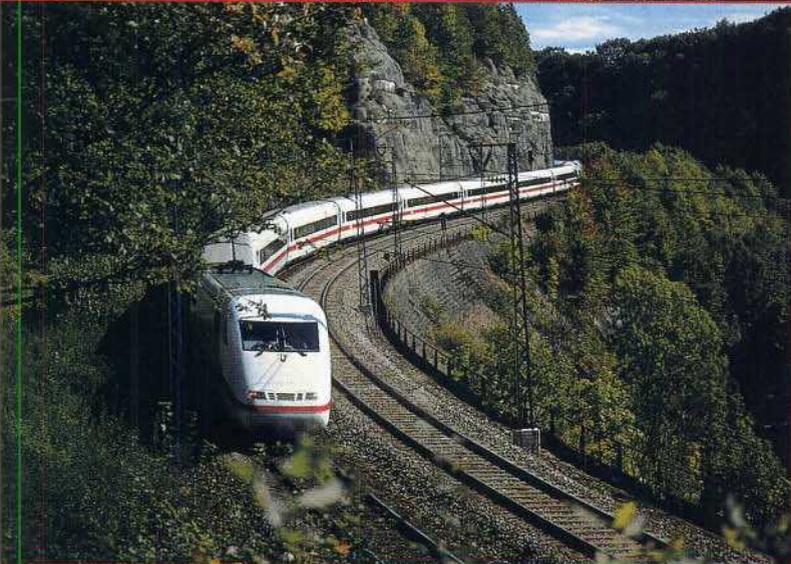
## Neue Grenzwerte für Neigung und Radien statt Pferde- und Seilzugbetrieb

286,5 m für den kleinsten Gleisradius und einer größten Neigung von 1:45 für Rampenstrecken stand dem Baubeginn eigentlich nichts mehr im Wege. Es wurde aber noch das endgültige Gutachten des aus England zugezogenen Prof. Charles Vi-

gnoles erwartet. Obwohl der ursprünglich vorgesehene Pferde- oder Seilzugbetrieb längst vom Tische war, wollte Vignoles den Höhenunterschied zwischen Geislingen und der Albhochfläche wieder mit Hilfe eines Seilzugs überwinden. Auch einige seiner anderen Untersuchungen brachten keine neuen Erkenntnisse, sondern nur Kosten und eine weitere Bauverzögerung. Am 22. Oktober 1845

war es endlich soweit, daß die erste Strecke der „Centralbahn“ von Cannstatt nach Untertürkheim eröff-

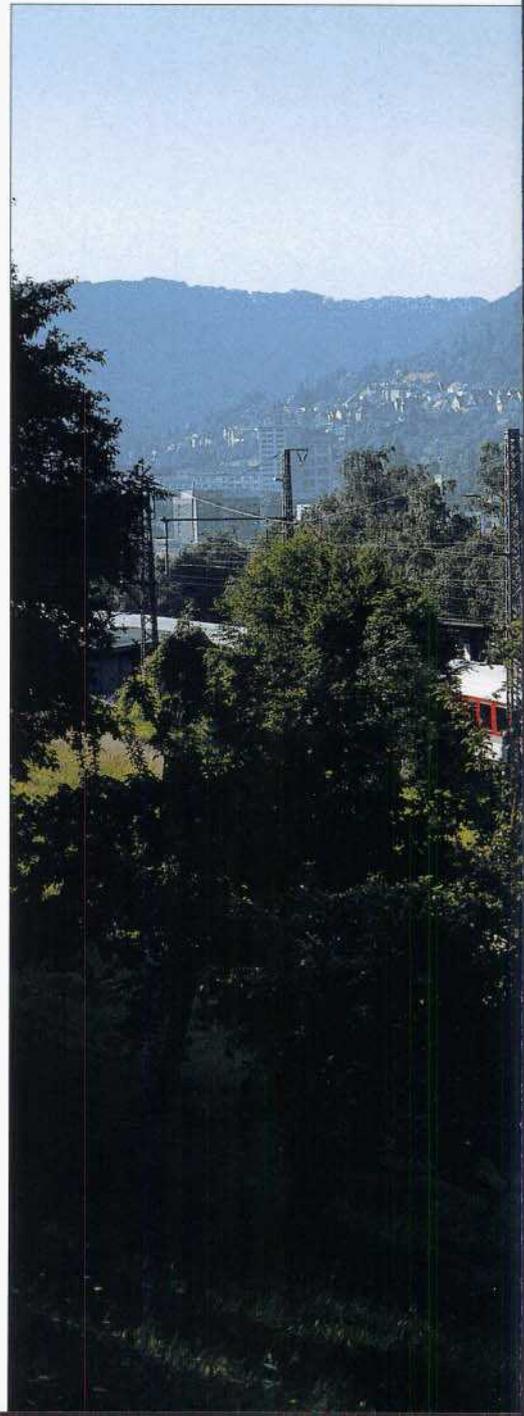
net werden konnte. Bis Ende November war Esslingen auf dem Schienenweg zu erreichen und ab 15. Oktober 1846 ein durchgehender Zugbetrieb von Esslingen über Stuttgart nach Ludwigsburg möglich. Dafür hatte Karl Etzel verantwort-



stetten überwunden werden. Die sich an den steil abfallenden Albtrauf anschmiegende Strecke, vorbei an der Blockstation Knoll bei km 64,24 und an der Blockstation Posten 82 bei km 65,69, weist bis zum Steighof kurz vor Amstetten fast durchgehend eine Steigung von 22,5‰ auf. An einigen Stellen erreicht die größte Neigung mit 1:43 sogar geringfügig höhere Werte.

Die Geislinger Steige ist damit zwar nicht die steilste Bergstrecke deutscher Eisenbahnen, wohl aber die über einen Rampenabschnitt führende Hauptbahn mit dem höchsten Verkehrsaufkommen. Beim weiteren Streckenverlauf über Lonsee fällt die Trasse ab Beimerstetten mit Neigungen bis zu 1:70 wieder auf eine Seehöhe von 479 m bei Ulm.

**Triebfahrzeug-Vielfalt auf der „Steige“:** Nach seiner Erprobung war der Prototyp EuroSprinter von Siemens / Krauss-Maffei als 127 001 längere Zeit auch mit IC-Zügen zwischen Stuttgart und München auf der schwäbischen Alb zu sehen (oben, September 1993). Darunter: Imposant sind die sich über die Rampen schlängelnden ICE-Züge in Szene zu setzen (Aufnahme August 1993). Unten: Fotogene Nahverkehrszüge runden das Bild ab: 143 145 mit Doppeldekkern (April 1996). Rechts: Alb-Impression: Mit IR 2294 passiert 120 116 Amstetten (Juli 1995). *Abb.: Fritz Giemulla (3), Stephan Czarniecki*



lich gezeichnet. Die endgültige Planung der Ostbahn und deren Bauausführung von Esslingen bis Ulm lag in Händen von Michael Knoll.

Die Topographie des Neckar- und unteren Filstales stellte Planer und Bautrupps vor keine besonderen Schwierigkeiten. Die größten Steigungen lagen dort bei Grenzwerten von 1:188 bis 1:100. Bereits am 14. Juni 1846 erfolgte die Betriebseröffnung der Strecke Sößen-Geislingen,

dem letzten Abschnitt vor dem kritischen Alaufstieg. Das Revolutionsjahr 1848 blieb nicht ohne Einfluß auf die weiteren Baumaßnahmen. Dennoch waren die Vorbereitungen soweit gediehen, daß ein Jahr später der Gleisbau über die Geislinger Steige in Angriff genommen wurde. Auf einer Länge von 5,72 km mußte ab Geislingen ein Höhenunterschied von rund 135 m bis zu dem auf einer Höhe von 580 m über NN liegenden Bahnhof Am-

Am 29. Juni 1850 konnte der durchgehende Zugverkehr von Heilbronn über Stuttgart nach Ulm und weiter nach Friedrichshafen aufgenommen werden. Mit der Albüberquerung war nun die zweite kontinentale „Gebirgsbahn“ vollendet, die als erste geplant war.

Die zunächst zur Verfügung stehenden Lokomotiven mit zwei gekuppelten Radsätzen erwiesen sich sehr bald als zu schwach, um die Steigung mit bescheidener Last in angemessener Zeit zu bewältigen. Angebote neuer leistungsfähigerer Maschinen von Baldwin aus Nordamerika wurden nicht wahrgenommen und Emil Kessler mit dem Bau geeigneter Fahrzeuge beauftragt. In der Maschinenfabrik Esslingen entstanden von 1848 bis 1851 fünf Lokomotiven der ALB-Klasse. Au-

ßer ihrem Tender mit 16,5 t schleppten die neuen Dreikuppler einen Zug mit 120 t über die Geislinger Steige und erreichten dabei immer noch eine Geschwindigkeit von 18 km/h.

Nach kurzer Zeit waren aber auch diese Maschinen überfordert und den steigenden Anforderungen nicht mehr gewachsen. Außerdem wurde ein starker Verschleiß von Radreifen und Schienen beklagt. Abhilfe brachten nun die Lokomotiven der Klasse F, aus denen ab 1889 die Variante Fa und ein Jahr später die Klasse Fc abgeleitet wurden. Bei schweren Zügen mußten jedoch weiterhin sehr häufig zwei Maschinen an der Spitze und mindestens eine Lok am Ende des Zuges eingesetzt werden. Um wenigstens auf die Vorspannlok und auf eine von zwei Schie-

belokomotiven verzichten zu können, schuf die Maschinenfabrik Esslingen im Jahre 1892 die Klasse G mit fünf Dreizylinder-Güterzug-Verbundmaschinen. Die Fünfkuppler hatten radial einstellbare Lenkachsen nach dem Klose-Prinzip und bald den Beinamen „Elefanten“ erhalten. Für den durchgehenden Schnellzugdienst von Bretten bis Ulm beschafften die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen zu gleicher Zeit zehn 1'B 1'n3v-Lokomotiven der Klasse E. Diese ersten deutschen Dreizylindermaschinen erreichten vor einem Zug mit 150 t auf einer Steigung von 1:100 noch eine Geschwindigkeit von 60 km/h. Da die Maschinenfabrik Esslingen mit anderen Aufträgen voll ausgelastet war, ging die Bestellung an die belgische Firma Cockerill.





Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs hatte sich der Güterverkehr über die Geislinger Steige vervielfacht. Die weiter ansteigenden Lasten erforderten erneut den Einsatz stärkerer Lokomotiven. Nach den Maschinen der Klassen H und Hh mit fünf gekuppelten Radsätzen lieferte die Maschinenfabrik Esslingen von 1917 bis 1924 insgesamt 44 Lokomotiven der Klasse K. Dies blieben die einzigen Sechskuppler deutscher Staatseisenbahnen. Mit einer indizierten Leistung von 1920 PSi waren sie allen anderen Dampflokomotiven weit überlegen. Auch diese Kolosse kamen bei schweren Zügen nicht ohne Schubhilfe aus, die ihnen durch die speziell dafür bereits 1907 in Dienst gestellten Tenderlokomotiven der Klasse T 4, spätere Baureihe 92<sup>1</sup>,

zuteil wurde. Auch ein Teil der ab 1921 zur Verfügung stehenden fünffach gekuppelten Tenderloks der württembergischen Klasse Tn der Baureihe 94<sup>1</sup> wurden in Geislingen für den Schiebedienst auf der Steilrampe beheimatet. Im Jahre 1923 erhielt Geislingen-West ein drittes Gleis, auf dem nun die Schiebelok für Güterzüge bereitgestellt wurde. Diese Züge konnten nun bereits mit

95 001, 002, 011, 012 und 013, die direkt ab Werk bzw. nach der ersten Erprobung am Fuße der Schwäbischen Alb eintrafen und dort bis Mai und September 1934 verblieben.

Die Schiebelokomotiven lösten sich kurz vor dem Bahnhof Amstetten während der Fahrt vom Zug, wechselten das Gleis und kehrten nach Geislingen zurück. Bei einigen Reisezügen führte die nun am Bahnsteig in Amstetten anhaltende Schublok noch einen Personenwagen für Schüler und Passagiere mit, die dort aus- oder in die von dort abgehenden Züge nach Gerstetten und Laichingen umstiegen.

Auch nach Abschluß der durchgehenden Elektrifizierung von Stuttgart bis München im Mai 1933 blieben die T 20 noch ein Jahr in Geislingen, bevor sie nach Zweibrücken wechselten. Ihre Nachfolge im Schiebedienst auf der Geislinger Stei-

## Schiebedienst auf der Geislinger Steige: Von der T 4 zur Baureihe 150

Schwung in die Steilstrecke einfahren und den Geislinger Hauptbahnhof entlasten. Mit Abschluß der Umbauarbeiten erschienen in Geislingen die ersten preußischen T 20. Dies waren die Maschinen mit den späteren Betriebsnummern