

Eisenbahn JOURNAL

November
11/2001

Was wird aus unserer Bahn?

Mit EJ-Interview:
Verkehrsminister
Bodewig zum Thema

Mit EJ-Beilage:
Eisenbahn-
Termin-
Kalender
2002



Editorial

Wir trauern noch immer um die sinnlosen Opfer der barbarischen Terrorangriffe in den USA und hoffen innigst, dass aus dieser Provokation keine Eskalation wird! Auch wenn die für uns alle sehr schweren Tage nun schon einige Zeit zurück liegen, wollen wir nicht behaupten, dass wir heute bereits zur Normalität und zur Tagesordnung übergegangen sind.

Was uns aber in so einer traurigen Zeit neben Gesprächen mit der Familie oder Freunden helfen kann, ist die Beschäftigung mit einem uns ganz persönlich lieb gewonnenen Thema. Nicht umsonst hat der Schauspieler Heinz Rühmann einmal niedergeschrieben:

„Ein Hobby ist ein großartiger seelischer Müllschluckler“. Seien wir dankbar, dass wir uns dieses großartigen Hobbys in Form unserer Liebe zur Eisenbahn erfreuen können. Es gibt uns Kraft und auch wieder die Freude, aus vielen Tiefs heraus zu kommen. So war es ursprünglich auch gedacht.

Mit unserer diesjährigen kostenfreien November-Beilage wollen wir in die Zukunft blicken. Ein Tisch- oder Wandkalender für 2002 mit allen wichtigen Terminen für Eisenbahnfreunde liegt dieser Ausgabe bei. Alle Messe-Termine, die Ferien-Termine aller Bundesländer, die Erscheinungs-Termine aller Eisenbahn-Journal-Ausgaben sind aufgelistet; und natürlich bleibt genügend Platz für eigene persönliche Daten rund um die Bahn. Mit attraktiven Abbildungen dürfte der **Eisenbahn-Termin-Kalender 2002** in vielen Hobbyräumen einen besonderen Platz erhalten.

Natürlich hat es die vorliegende November-Ausgabe auch in anderer Hinsicht in sich. „**Was wird aus unserer Bahn**“, fragen wir etwas provokativ auf der Titelseite und lassen den neuesten ICE-T fast vor einem Schutzhaltssignal zum Stehen kommen. Wer die verschiedensten Meldungen zur Entwicklung der privatisierten Bahn verfolgt, kann schon graue Haare bekommen. Mit der Eisenbahn der dreißiger oder siebziger Jahre mit Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion hat die neue Bahn ohnehin nichts mehr zu tun, dennoch beschäftigt uns ihre weitere Entwicklung natürlich sehr.

Die Bahn der Zukunft wird nur eine Chance haben, wenn sie in irgendeiner Form rentabel ist und gleichzeitig dem Auto- und Flugverkehr paroli bieten kann. Die Bahn kann eben nicht von Liebhabern leben, die zwar ordentlich Geld für tolle Modelle ausgeben, aber in den letzten Jahren keinen einzigen Meter auf der Schiene zurückgelegt haben, von Museumsbahnen einmal abgesehen!

Ingo Neidhardt



Bahn oder Auto? DB, wo geht's lang – mit Bodewig-Interview, von Wolfgang Klee, ab Seite 10

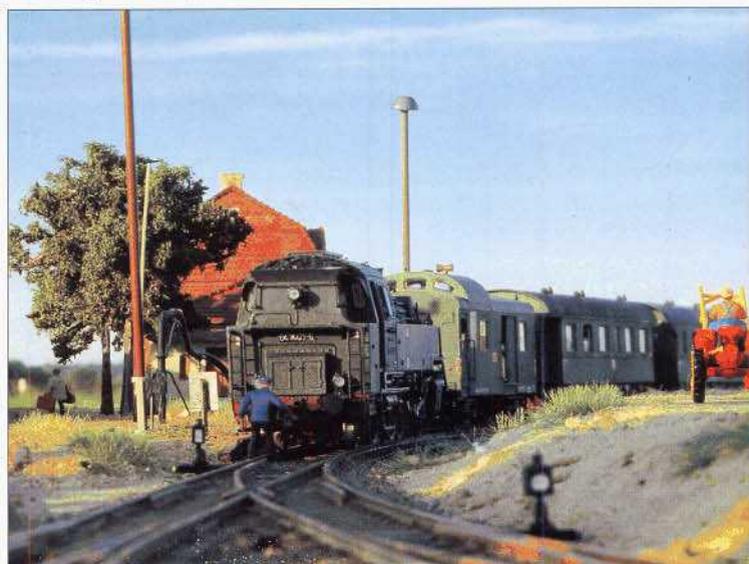
Inhalt

Vorbild

| | |
|---|----|
| Dampflok-Impressionen: Begegnungen im Bw Crailsheim | 6 |
| Die Deutsche Bahn AG zwischen Reform und Börse: DB, wo geht's lang? | 10 |
| 70 Jahre Einheitslok für Meterspur Stets hart im Nehmen | 22 |
| Neigetechnik trotz Ärger im Trend: Schräge Züge | 26 |
| Bahn-Jubiläum: 150 Jahre Lübeck-Büchener Eisenbahn | 30 |
| Bahn-Notizen | 38 |
| Museumsbahnen & Vereine | 46 |

Titelbild: Hightech-ICE oder Abstellgleis? Wie wird es mit der privatisierten Bahn in der Zukunft weiter gehen? Diese Frage auf dem Titelbild beantworten wir in unserem Aufmacher-Beitrag ab Seite 10 unter anderem in einem Interview mit dem amtierenden Minister für Verkehr, Kurt Bodewig, aber auch kritischen Stimmen zur Trennung von Netz und Betrieb. *Abb.: Helge Scholz (2)*

Super-Diorama: Badel – preußische Kleinbahn anno 1970, von Helge Scholz, ab Seite 64





Bahn-Jubiläum: 150 Jahre Lübeck-Büchener Eisenbahn, von Alfred Gottwaldt, ab Seite 30

Bahn-Technik aktuell: Neigetechnik, trotz Ärger im Trend, von Konrad Koschinski, ab Seite 26

Modell

Rubriken

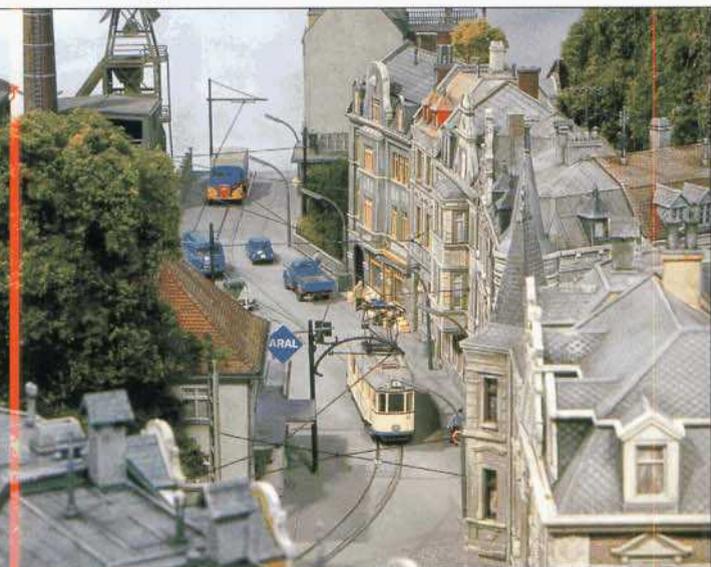
| | |
|---|----|
| Anlage „Badel“, letzte Folge: Ein letzter Sommerabend im August | 64 |
| H0-Anlagenporträt der Epoche III: Das Dachfenster | 70 |
| Serie „Mitten im Pott“, Teil 3: Die Stadt lebt | 74 |
| Serie „Altes Land“, Teil 4: Märklin K-Gleis verlegen | 78 |
| Kleiner Bausatz: Tom's Hütte | 81 |
| Vorbild und Modell – ein Lifting für Auhagens Bausatz „Flöhatal“: Marienberg-Gelobtland | 82 |
| Preußen-Wagen selbst gebaut: C4 (Pr96): Der Vorläufer | 86 |
| H0-Bausatz: Smr Augsburg von Weinert | 89 |
| Fahrzeugbau: Zwei H0-Triebwagen von Günther | 90 |
| Bastelpraxis: Alter Tender als Wasserwagen in Spur 1 | 92 |
| H0-Fahrdraht selber bauen | 93 |
| Digitipps: Handregler FRED von Uhlenbrock | 94 |
| Blinklicht-Überwachungssignal als Bausatz von Conrad: Sicherheit am Bahnübergang | 95 |
| T 18 1002 als H0-Modell von Micro-Metakit: Turbinen-Traum | 98 |

| | |
|--|-----|
| Modell-Neuheiten | 54 |
| Runde Geburtstage: 350 Jahre EJ-Mitarbeiter | 96 |
| Mini-Markt | 100 |
| Auktionen • Börsen • Märkte | 108 |
| Fachhändler-Adressen | 112 |
| Impressum | 114 |
| Bahn-Post • Neue Bücher | 116 |
| Sonderfahrten und Veranstaltungen | 117 |
| Typenblatt: Baureihe 50⁴⁰, Güterzuglok, Deutsche Reichsbahn | 119 |

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Andreas Ritz, Sammlung Alfred Gottwaldt, Berthold Vatteroth,
Helge Scholz, Rolf Knipper, Stefan Hörth*

Anlagenbau: Anlagenserie „Mitten im Pott“, Teil 3: Stadtgestaltung, von Rolf Knipper, ab Seite 74

Anlagenbau: Anlagenserie „Altes Land“, Teil 4: Märklin Gleise verlegen, von Birgit und Stefan Hörth, ab Seite 78





Begegnungen im Bw Crailsheim

Das Erscheinen von Dampflokomotiven der Baureihe 23 rückte das württembergische Bahnbetriebswerk im Jahre 1966 plötzlich wieder in das Interesse vieler Eisenbahnfreunde. Erinnerungen

VON HORST J. OBERMAYER

Ein wichtiger Bestandteil des Staatsvertrages mit Bayern vom 12. Dezember 1868 war der am 1. Juni 1875 vollzogene württembergische Anschluss bei der Landesgrenze in Dombühl an die von Ansbach ausgehende bayerische Bahn. Als Wechselstation für die Lokomotiven war der Knotenpunkt Crailsheim bestimmt worden. Dort endete bereits seit 1866 die in Goldshöhe von der Remsbahn abzweigende Strecke. Ein Jahr später war auch der von Schwäbisch Hall herangeführte Abschnitt der Linie von Heilbronn fertig gestellt und im Oktober 1869 die Verbindung von Crailsheim zur badischen Landesgrenze in Königshofen bei Mergentheim geschaffen. Im Laufe der Jahrzehnte verblasste mit längeren Durchläufen der Züge allmählich der Glanz der Lokstation

Crailsheim mit den einst so vielen unterschiedlichen Maschinen bayerischer und württembergischer Bauart. Besonders krass verdeutlicht dies eine Bestandsübersicht aus dem Jahre 1959. Damals beheimatete Crailsheim nur preußische P 8 für Reisezüge, einige T 16.1 für den Rangierdienst sowie 44er für schwere Güterzüge. Maschinen dieser damals noch nicht seltenen Gattungen fanden sich auch in vielen anderen Betriebswerken, eine weite Reise nach „Schwäbisch Sibirien“ lohnte sich dafür wirklich nicht.

Als dann am 19. April 1966 die ersten vier Exemplare der Baureihe 23 aus Kaiserslautern ihren Einzug im Bw Crailsheim hielten, erwachte wieder ein sich rasch steigendes Interesse bei vielen Eisenbahnfreunden. Die

Bei einer Visite der 23er im Bw Crailsheim konnte man im Falle der zunächst zugeteilten Loks sehen, dass es sich um eine gar nicht so einheitliche Reihe handelte – gab es doch sowohl Maschinen mit Oberflächen- als auch solche mit Mischvorwärmer, wie 23 068 (oben).
Abb.: Otto Tulpe

Die Crailsheimer Bw-Anlagen im Zustand um 1940. Am Schuppen mit Drehscheibe vorbei führt die Strecke Richtung Heilbronn, an der Bekohlung entlang die Strecke nach Goldshöhe zur Remsbahn.
Abb.: Klaus Pöhler

dort meist freundliche Aufnahme und der zu den Betriebsanlagen führende Fußgängersteg über einige Streckengleise ermöglichten viele gute Fotos und erlaubten ungehinderten Einblick auf weite Teile des recht weitläufigen Betriebswerkes mit den ausgedehnten Versorgungsanlagen abseits der beiden Rechteckhallen und des Ringlokschuppens.

Aus der Vogelperspektive offenbarten sich die Bauartunterschiede der gar nicht so einheitlichen Reihe 23. Zum Einsatz gelangten Maschinen sowohl mit Oberflächen- als auch mit Mischvorwärmer. Gekuppelt waren sie mit Tendern der Bauart 2'2' T 31, deren Kohlekasten glatte oder abgestrebte Seitenwände aufwies. Von oben ließen sich auch die unterschiedliche Kesselausstattung und Domanordnung der langsam aussterbenden P 8 sehr gut wahrnehmen.

Mit etwas Glück und Geduld konnten gelegentlich auch noch Eilzüge abgelichtet werden, die mit einer 78er aus Aalen oder einer 03 aus dem Bw Ulm bespannt waren. Vor langen Güterzügen sah man Lokomotiven der Baureihen 44 und 50, die ihre Vorräte im Bw Crailsheim ergänzten. Gelegentlich, jedoch recht selten war auch eine flinke 64er aus Heilbronn zu Gast. Später hat dann auch die Dieselkonkurrenz ihre Aufsicht gemacht, mit V 100 und in Ulm beheimateten 215.

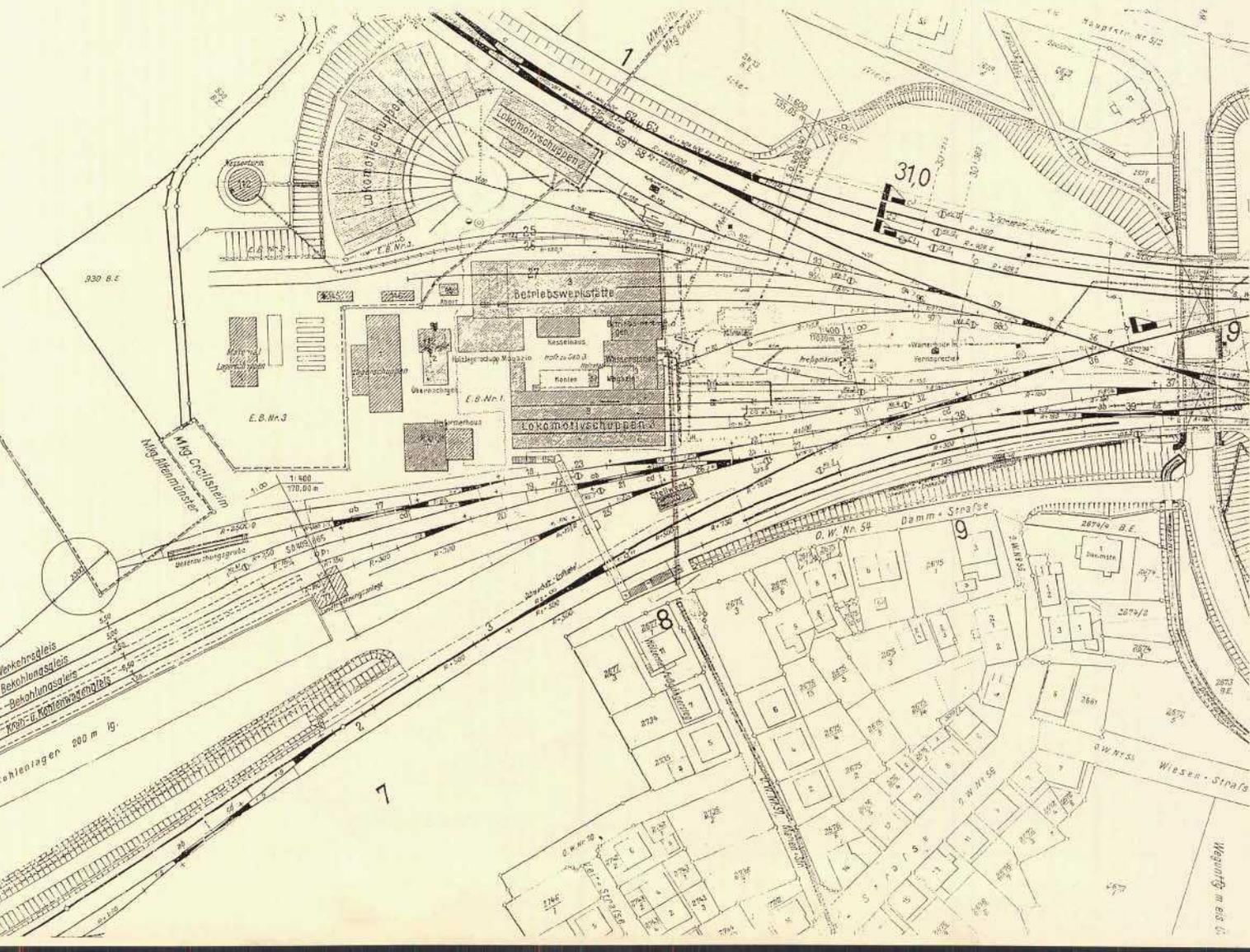
Bis zum Jahresende 1966 war der 23er-Bestand bereits auf 24 Maschinen angewachsen, bis zum 31. Dezember 1967 schon auf 29 Exemplare. Dafür mussten 27 preußische P 8 das Feld räumen, drei Stück wurden abgestellt,



Um 1960 fuhr niemand nach „Schwäbisch Sibirien“, nur um pr. P 8 zu fotografieren – als dann aber ab 1966 die 23er kamen, nahm man auch die sich nun schon rarer machende 38er auf.
Abb.: Otto Tulpe

der Rest zu anderen Betriebwerken der BD Stuttgart umbeheimatet. Ende 1967 befand sich davon nur noch die am 15. Juli 1967 z-gestellte 38 3076 im Bw Crailsheim. Zum weiteren Bestand zählten zehn 44er, 13 Fünfiger und sechs T 16.1, von denen auch schon zwei Stück ausgedient hatten. Crailsheimer Lokomotiven fuhren noch regelmäßig bis Ansbach, Backnang, Heilbronn, Schorndorf, Ulm, Wertheim und Würzburg.

Während des Jahres 1969 kamen weitere zehn 23er hinzu, durchweg Lokomotiven mit Oberflächenvorwärmer. Maschinen, die noch über Heißdampfregler verfügten, wurden meist auf die weniger störanfälligen Nassdampf-





Gekuppelt waren die 23 mit Tendern der Bauart 2'2' T 31, deren Kohlekasten abgestrebte oder glatte Seitenwände aufwies, wie hier beim Tender der 023 027 (großes Bild). Mit langen Güterzügen kamen 44er (oben links) und 50er in Crailsheim an und ergänzten im Bahnbetriebswerk ihre Vorräte.
Abb.: Otto Tulpe (3)



regler umgebaut. Beim Lokpersonal war die Baureihe 23 nicht sonderlich beliebt. Beklagt wurden vor allem die Probleme mit Mischvorwärmern und Heißdampfreglern, ein unruhiger Lauf, schlechtes Dampf machen und eine wenig geschätzte Neigung zum Wasserüberreißen.

Am Jahresende 1970 belief sich der Gesamtbestand immer noch auf 39 Maschinen der Baureihe 23. Die 023 984 und 088 mit Mischvorwärmer waren allerdings schon z-gestellt. Andere Fahrzeuge dieser Ausstattung wurden gegen solche mit Oberflächenvorwärmer aus anderen Betriebswerken getauscht, die näher beim für die Reihe 23 zuständigen AW Trier lagen. Für die im September 1970 nach Saarbrücken abgegebene 023 041 kam aus Bestwig die 023 016 hinzu.

Im Jahre 1971 mussten die 023 085 und 086 den Dienst quittieren, die durch 023 027 und 042 aus Bestwig ersetzt wurden. Zum Ende des Jahres 1971 stand in Crailsheim also ein immer noch stattlicher Einsatzbestand von 37 Maschinen der Baureihe 23 zur Verfügung. Eine Liste der BD Stuttgart vom 1. Juli 1971 weist darüber hinaus nur noch sieben 44er und zwei bereits z-gestellte 50er aus.

Im Laufe des Jahres 1972 begann sich der 23er-Bestand auf 30 Fahrzeuge zu lichten, dafür kamen nun je sechs 44er und 50er hinzu. Am 31. Dezember 1973 waren in Crailsheim nur noch 25 betriebsfähige 23er registriert und alle 44er durch 50er ersetzt, deren Bestand nun 25 Maschinen umfasste. Von den aus Heilbronn zugewiesenen sechs Exemplaren der Reihe 64 waren vier Stück wenig später abgestellt und die 064 419 und 491 an das Bw Rottweil weitergegeben worden.

Am 29. Dezember 1975 ging mit der z-Stellung der 023 058 die Zeit der Baureihe 23 nicht nur in Crailsheim, sondern zugleich auch bei der DB zu Ende. Zu dieser Zeit verfügte das Bw Crailsheim noch über 14 Fünfziger und die Bremslokomotiven 044 404 und 424 mit Gegendruckbremse. Mit der zum 31. Juli 1976 verfügten Umbeheimatung der beiden 44er zum Bw Gelsenkirchen Bismarck endete die Dampflokunterhaltung in Crailsheim. Geblieben sind die Erinnerung an manch interessante Begegnung und eine große Anzahl wertvoller Bilddokumente. □

Mit einem Personenzug nach Ulm passiert hier im Oktober 1971 die 023 040 das Crailsheimer Bw-Areal entlang der Bekohlungsanlagen (oben). Ende 1975 war die 23er-Ära in Crailsheim dann vorüber. Ein gutes halbes Jahr später verschwanden auch die letzten 44er und 50er (rechts). Und dann machte die Dieseltraktion ihre Aufwartung ...

Abb.: Otto Tulpe (2)



DIE DEUTSCHE BAHN AG ZWISCHEN REFORM UND BÖRSE



DB, WO GEHT'S LANG?

Sieben lange Jahre musste sie schon überstehen, die reformierte Bahn. Über zahllose Brücken wurde sie geführt, und wo steht sie jetzt, unsere DB AG? Nicht dort, wo sie sich mancher wünscht. Die Revolution pro Schiene ist ausgeblieben. Aber immerhin, es geht voran. Das vergangene Geschäftsjahr nennt Bahn-Chef Hartmut Mehdorn das beste seit Beginn der Bahnreform 1994. Und das laufende lässt sich auch nicht schlecht an. Ein Lage-Report

VON WOLFGANG KLEE

HIGH-TECH, ZEITGEIST, ENDZEIT –

DAS **DB AG-SPEKTRUM** IM JAHR
ACHT DER BAHNREFORM IST BREIT.

Nägelneuer VT 642 nach Northeim
in Walkenrieder Idylle, ICE-T-
Doppelzug Köln–Berlin, Werbe-101 in
Göttingen, DB-Cargo-152 mit
„Railion“-Logo und einsamer 771
nach Heudeker-Danstedt, haarscharf
überm Schrittempo.

Abb.: Oliver Sydow, Wolfgang Klee,
Jürgen Hörstel (2), Andreas Ritz





WENN DIE BAHNREFORM DEUTLICHE ERFOLGE ZEIGT, dann in erster Linie im Nahverkehr: DB Regio, das stärkste Stück im Bahn AG-Konzern, sorgt für die Hälfte der Einnahmen. Dieser Aufschwung ist ganz wesentlich der Regionalisierung des Nahverkehrs zu verdanken. Es gibt kluge Leute, die sagen, die Bahnreform sei gescheitert – schon deshalb, weil von der damit angekündigten Stärkung der Schiene gegenüber der Straße zu wenig Realität geworden sei; im Regionalverkehr aber sind Fortschritte unübersehbar und zählbar. Die Bahnreform sei erfolgreich, sagen andere kluge Leute. Auch der Bahn-Chef: Seit 1994 sei der Umsatz jährlich um rund 2,5% gestiegen, rund 124 Mrd. Mark

sein in dieser Zeit an Steuergeldern eingespart worden. Überlassen wir daher also das Urteil in dieser doch recht akademischen Streitfrage dem geneigten Leser. Die verlässliche Steuerung der Finanzmittel über die Länder, der beginnende Wettbewerb, welcher zum einen die Bahn(en) zu größerer Produktivität (Abbau von „Wasserköpfen“), aber auch zu deutlich attraktiveren Angeboten (bessere Fahrzeuge und Fahrpläne) zwingt, hat Wirkung gezeigt. Auch wenn in den letzten Jahren noch zahlreiche Nebenstrecken aufgegeben wurden (meistens in den neuen Bundesländern; aber man halte auch die nicht geringe Zahl von neu bzw. wieder eröffneten Strecken dagegen),

auch wenn in den Ballungsräumen immer wieder Nahverkehrszüge aus allen Nähten platzen (die Kehrseite der neuen Attraktivität), wer wie der Autor das Bahngeschehen seit über drei Jahrzehnten verfolgt, muss zu dem Urteil kommen, dass das Bahngeschehen heute in den allermeisten Regionen ein Niveau erreicht hat, von dem man vor zehn, zwölf Jahren bestenfalls hätte träumen können. Der Wettbewerb zwingt die Bahn ständig zur Neuausrichtung, das betrifft DB Regio (mit immer noch rund 90% der Nahverkehrsleistung auf Deutschlands Eisenbahnen ganz vorn) ebenso wie die anderen Anbieter. Aber es sind eindeutige Richtungen auszumachen, die Großen

