

Eisenbahn JOURNAL

November
11/2002



Ludmillas Töchter: Varianten von 232 & Co.
Dampf '77: Aus im Westen, Mekka im Osten
Modellteil: Rocos V 80, Moderne Großstadthäuser



Editorial

Hopp oder topp, Stoiber oder Schröder. Deutschlands Wahlbewusste haben sich entschieden und einige zu einem erheblichen Teil den Krimi anderweitig angeheizt. Wenn zwei sich streiten, freut sich – Joschka! Der grüne Minister wird sich und seine Partei nun noch stärker zur Geltung bringen und jedesmal, wenn es an verkehrspolitische Aspekte geht, auf die Macht des Koalitionärs hinweisen. Die Zeit ist günstig, denn just in diesen „Nachwahl-Koalitionsverhandlungs-Wochen“ kämpft Deutschland mit Hacke und Schaufel bzw. um Euro und Cent am Wiederaufbauproblem Verkehrswege und -möglichkeiten. Vorrang haben die Hauptstrecken mit dem Fernverkehr und den profitablen Güterverkehrsleistungen und so rollt der Verkehr im Elbtal bereits wieder. Brückenbaustellen in Röderau werden fieberhaft vorangetrieben, um Dresdens ICE-Abstinenten zu beenden. Langsam kommt wieder Schwung auf ostdeutsche Schienen und man blickt zuversichtlich in die Zukunft.

Im Vorhinein haben sich Internetverknüpfte zu Worte gemeldet und nach dem Motto „ich bin ein Verkehrsminister“ ihre Meinungen kundgetan. Warnend aber war bereits bei ihnen der Unterton: Wer soll das bezahlen? Im Kopf hatten sie dabei wohl die hintangestellten Schmalspur- und Nebenbahnen. Fest steht: Die DB AG kann es auf keinen Fall allein schultern. Spendenkonten können aber nur bedingt unterstützen, hier wiegt mehr der moralische Aspekt. Die Euros werden doch eher aus dem Staatssäckel kommen, das wir alle mitgefüllt haben – nicht nur bei Eisenbahnlinien. Dieses Verfahren hat unsere Gesellschaft vorangebracht. Doch nun werden Stimmen laut, die genau wissen wollen, was denn da mit ihrem Steuergeld in fernen, engen Tälern „veranstaltet“ wird. Und schon geht den Internet-Publizisten die Luft aus. Fatale Steuerschätzergebnisse hier, Haushaltssperre da – und dann die Frage, ob eine Nebenbahn, wo sich sechs DB AG-Mitarbeiter um zwei Reisende bemühen, mit Bundesmitteln unterstützt und wieder aufgebaut werden soll? Man kann es drehen, wie man will: Geschäft bleibt Geschäft und die Frage nach dem Sinn eines Projektes ist schon vernünftig. Auch wenn's nicht populär ist, so etwas frei zu denken: Mit dem spontan nach oben gereckten Daumen ist es hier nicht getan! In dieselbe Kerbe schlägt das Dauerthema Weißeritztalbahn. Lippenbekenntnisse sind schnell gemacht und der touristische Wert der Dampfbahn für die Region unbestritten. Reicht das aber als Argument gegenüber kühlen Konzernstrategen aus? Mit 20 bis 40 Mio. Euro Aufbaukosten rechnet man für die Linie, die auch nach ihrer eventuellen Wiederauferstehung immer ein Zusatzgeschäft bleiben wird. Wichtiger sind die Vorzeigeprojekte der neuen Bahn. Monate werden ins Land gehen, bis die Diesel-ICE wieder im Normalzustand auf der Sachsenmagistrale laufen werden. Bundesmittel scheinen dort eher gut angelegt.

Ein weiteres Reizthema im Eisenbahnland Sachsen: die Müglitztalbahn. Mit enormen Mühen ist es der DB AG und dem Verkehrsverbund Oberelbe gelungen, hier modernen, vertakteten Nahverkehr anzubieten. Man konnte den Privaten einmal zeigen, dass man auch das bewerkstelligen kann. Bleibt aber auch hier die Frage nach Aufwand und Nutzen – oder war es nur ein Prestigeprojekt? Viele haben sich in den letzten Wochen mit diesen Bauvorhaben auseinandergesetzt, darüber gestritten und diskutiert. Irgendwann kommt der Punkt, wo man unterscheiden muss zwischen Zweckoptimismus und Realität. Eine Aktiengesellschaft, wie sie die DB AG nun einmal darstellt, ist und bleibt ein ausschließlich gewinnorientiertes Unternehmen mit knallharter Kosten-Nutzen-Rechnung. Wenn dort für Nostalgiebewahrung eine Kasse geöffnet werden soll, müssen dafür schon Fakten und hochkarätige Argumente sprechen.

Es ist großartig, dass man in Freital das Heft des Handelns in die Hand genommen hat und Cossmannsdorf wieder schmalspurig entgegenstrebt. Das Warten darauf, dass nichts passiert, hatte ein Ende. Deshalb auf sprudelnde Geldquellen andernorts zu hoffen, wäre aber Illusion. Die Nebenbahnen sind nun mal nicht Holzmann oder die Mobilcom. Die Verantwortlichen in Berlin, Dresden und Leipzig werden sich entscheiden müssen – zwischen wirtschaftlichen Härtefällen und rein emotionalen Entscheidungen. Es heißt doch immer: zum Wohle des ganzen Volkes – aber haben wir Eisenbahnfreunde diejenigen gefragt, die unsere Sehnsüchte gar nicht kennen?

EISENBAHN-JOURNAL



Dampf anno 1977: Finale im Westen und Mekka im Osten Deutschlands, von Robin Garn und Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Ellok-Klassiker:	
Als die Dreizehn zur Bergziege wurde	6
Dampf anno 1977, Teil 1:	
Finale im Emsland	10
Dampf anno 1977, Teil 2:	
Mekka hinter Mauern	16
Ein Bundesbahn-Kuriosum lebt auf:	
Der Schi-Stra-Bus fährt wieder!	22
Baureihe 232 & Co.:	
Ludmillas Töchter	24
Eine vergessene Gattung: Latrinenwagen, Teil 2	
Stinkendes Gold	30
Aktuelle Rollmaterial-Schau:	
Highlights der InnoTrans 2002	34
Foto-Reportage:	
„Hochwasser-Umleiter“	38

Titel: Zwei „Gesichter“ einer großen Familie russischer Abstammung: V 300 004 der Wismut AG und 241 008 von DB Cargo. Alles über 232-Umbauten und -Varianten seit 1992, Ludmillas jüngste Töchter also, in einem Beitrag ab Seite 24! Abb.: Andreas Jurtz

7. Modellbau-Wettbewerb: Feldbahnanlage mit viel Eisenbahn-Romantik, von Andre Kalms, ab Seite 62





Bundesbahn-Kuriosum: Der Schienen-Straßen-Bus fährt wieder, von Joachim Reinhard, ab Seite 22



Diesel-Traktion: Ludmillas Töchter – die Baureihen 232 und Co., von Alexander Jaeger, Gerhard Zimmermann und Reiner Preuß, ab Seite 24

Modell

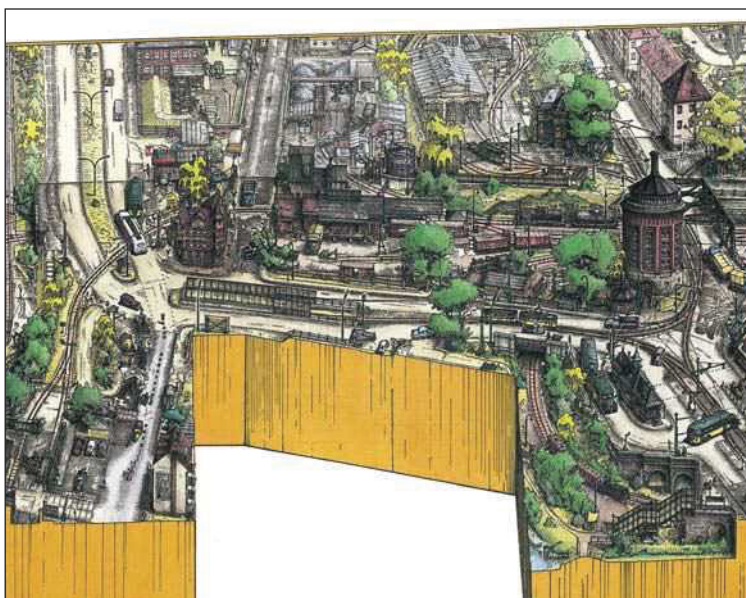
Neu von Roco in H0: V 80	60
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Über Stock und Stein	62
H0-Anlage, Teil 2: Dolomiten, 1913	70
H0-Anlagenplanung: Eines Buben Traum	76
Impressionen von der Schwäbisch-Sächsischen Eisenbahnacht: Die lange Nacht der Eisenbahn	81
Serie „Schmiedeberg 1924“, Teil 10: Gärten und Anlagen	82
Moderne Architektur in 1:87: Es kommt darauf an, was man daraus macht ...	88
„Wasser-Effekt“ und „Modellwasser“: Wassergestaltung mit neuen Woodland-Produkten	92

Rubriken

Bahn-Notizen	38
Modell-Neuheiten	52
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Kurzanleitung und Cover zur Heft-CD	113
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

Abbildungen dieser Doppelseite:
Udo Geum, Joachim Reinhard, Udo Kandler,
Paul Biernot, Harald Winter-Minkoley, Martin Brendel

Anlagen-Planung: H0-Stadtanlage nach Nürnberger Vorbild, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 76



Anlagen-Bau: Landschaftsgestaltung in Schmiedeberg – Gärten und Sträucher, von Martin Brendel, ab Seite 82





Vor einer übers Karwendelgebirge aufziehenden Gewitterfront trifft am 29. August 1993 zwischen Klais und Kaltenbrunn die tief einfallende Sonne im richtigen Moment noch einmal auf die Richtung Garmisch fahrende 113 308 mit E 3636.

Vor gut zehn Jahren machten die elf vorübergehend tempogezügelten Intercity-Renner der Baureihe 113 aus der Not eine Tugend und gaben im – ansonsten eher unspektakulären – Regionalverkehr zwischen München und Innsbruck ein viel beachtetes Intermezzo als emsige Arbeitstiere.

Als die Dreizehn zur Bergziege wurde

■ VON
GERHARD ZIMMERMANN
(TEXT UND BILDER)



Von den edlen Attributen der E 10.12
war so gut wie nichts mehr übrig –
aber auch als **ARBEISTIERE** machten
die elf Loks eine gute Figur.

Bei Kaltenbrunn, wo man einen weiten Streckenabschnitt
– und dahinter das Zugspitz-Massiv – einsehen kann,
ließ sich schön beobachten, wie sich die „Dreizehner“ ins Zeug
legten. Hier 113 312 mit E 3611 am 12. Mai 1994.



Auch als Bergziege
machte 113 311 Anfang
der 90er Jahre noch
einen recht edlen
Eindruck und wurde
zur künftigen Muse-
umslok ihrer Baureihe
auserkoren. Am
21. August 1993 ist sie
mit E 3630 auf dem
Weg nach München,
hier in der Kurve bei
Eschenlohe.

WAS WAR NUN DAS BESONDERE am Einsatz der
„Dreizehner“, dass es sogar jemand wie mich ins
Werdenfelser Land zog, der ansonsten den Auslöser der
Kamera grundsätzlich nur bei Triebfahrzeugen betätigt,
deren Fortbewegung primär durch die Verbrennung
fossilen Kraftstoffs zustande kommt ...

War es die Gelegenheit, jenseits aller Diesel-Ideolo-
gie in der Spätphase der guten alten Bundesbahn noch
einer ihrer legendären Ellok-Baureihen, der E 10.12,
wenngleich deutlich altersgezeichnet, fotografische
Huldigung zuteil werden zu lassen? War es auch die
Möglichkeit, dies – völlig unerwartet – an der über weite
Abschnitte sehr reizvollen Strecke München–Garmisch-
Partenkirchen–Mittenwald inszenieren zu können, einer
Relation, die ansonsten ozeanblau-beige Unsäglichkeit in
Gestalt einer gewissen Baureihe 111 bis in alle Ewigkeit
gepachtet zu haben schien? Oder aber war es damals im
Spätsommer 1993 – und dann noch einmal im Frühjahr
1994 – schlichtweg nur der Mangel an guten „Belich-
tungs-Angeboten“ auf dem Brennkraftsektor, der mich
wiederholt – und immer wieder zu meinem eigenen
Erstaunen – an einen mit Masten und Fahrdraht bestück-
ten Schienenstrang zog? Es war wohl von allem etwas.

Noch kletterten im Frühling 1994 die „Dreizehner“ mit den Münchner
Eilzügen hinauf nach Mittenwald und Innsbruck. Mit E 3689 am Haken hat 113 309
am 8. Mai 1994 das Etappenziel Mittenwald soeben erreicht.





Und dennoch war da noch ein wenig mehr. Genau genommen lag die treibende Kraft für das Überschreiten der Hemmschwelle, meine Kamera auf eine Lok mit Pantographen zu richten, in dem Empfinden, dass es wohl gerade das Abgewirtschaftete der „Dreizehner“ war, was den elf Elektroloks trotz „sauberer“ und weitgehend geräuschloser Energieentfaltung etwas Archaisches gab. Zum einen erinnerte mich das an die Altbau-Elloks, denen es bis dato einzig und allein gelungen war, mit einer Art sprödem Charme in meiner Brennkraft-Welt für ein klein wenig Unruhe zu sorgen. Zum anderen stand das Abgehalfterte, das Heruntergefahrenen aber auch in einem reizvollen Kontrast zum früheren Erscheinungsbild der einstigen Paradeperle, denen doch erst die „Dreier“, die Baureihe 103, die Schau gestohlen hatte.

FRONTSCHÜRZE, PUFFERVERKLEIDUNG und natürlich die Lackierung, erst im edlen Elfenbein-Blau, dann in den TEE-Farben Creme-Rot. So gut wie nichts war von diesen Attributen übrig geblieben. Als ginge es mit der technischen Degradierung – die „Dreizehner“ durften nach einer DB-Verfügung wegen Schäden an den Großzahnradern ab Ende 1991 vorläufig nur noch mit 120

km/h Höchstgeschwindigkeit fahren – konform, war auch die Optik verblasst, der Anstrich ausgewaschen.

Wie die elf Maschinen, die da quasi über Nacht vom flotten Intercity-Galopp im flachen Land zum eher behäbigen Eil- und Nahverkehrszug-Trab gezügelt wurden, nun aber ihre ungewohnten Traktions-Aufgaben verrichteten, verlangte wiederum auch Respekt: Hier waren plötzlich störrische Bergziegen am Werkeln. Störrisch im Sinne von „Jetzt erst recht“ und „Denen zeigen wir’s“. So war es dann auch sowohl in technischer Hinsicht bemerkenswert, wie unproblematisch sich die Loks auf der kurven- und steigungsreichen Strecke nach Mittenwald – sowie zunächst auch auf der Außerfernbahn – zeigten, als auch *die* willkommene Abwechslung auf der Karwendel-Schiene vor dem imposanten Gebirge – für echte Ellok-Fans wie für „Gastfotografen“ ...

Vielfach befürchtet: Die „Dreizehner“ machten als emsige Arbeitstiere eine viel zu gute Figur und es kam, was kommen musste: Nach nur knapp zwei Jahren spendierte die DB allen elf Loks eine „Frischzellenkur“, um sie wieder als 160-km/h-Renner in die Ferne zu schicken. Womit auch mein Ellok-Flirt abrupt endete – das Diesel-Grollen lockte wieder! □

Adieu „Dreizehner“, das war’s – bereits Ende Mai 1994 sollten auch die blühenden Frühlingswiesen in der Umgebung von Klais schon wieder von ozeanblau-beiger Unsäglichkeit in Form der „Elfer“ passiert werden. Am 7. Mai fährt hier noch 113 269, wiederum mit E 3689, vorbei.

Finale im Emsland

Wir erinnern uns: Unverhofften Beifall ertete das Personal der 043 903, als es am 26. Oktober 1977 den Führerstand verließ: Nach einer letzten Tour mit Berühmtheitswert vor einem Hilfszug-Gerätewagen war – vor nunmehr exakt einem Vierteljahrhundert – das Dampflokalter bei der Deutschen Bundesbahn zu Ende gegangen.

■ VON KONRAD KOSCHINSKI



Showdown für Rheine–Emden: Bis zum Oktober 1977 hielten 043er auf der Emsland-Route, der letzten Dampf-Bastion der DB durch. Solche Züge, wie hier bei Leer, wurden zuletzt freilich nicht mehr bespannt.

Dampfabschied mit Jubel und Tränen titelte die DB-Zeitung *Blickpunkt* bereits im Juli 1977. Doch das Blatt räumte auch ein, dass „im Stall der Dampfriesen noch eine kleine Hintertür offen“ sei, denn mit dem offiziell auf den Fahrplanwechsel am 22. Mai 1977 datierten Ende war der Schlussstrich noch nicht wirklich gezogen. Nur für die letzten kohlegefeuerten Maschinen, also die Gelsenkirchener 44er, kam drei Tage später das Aus. Das am 21./22. Mai im Bw Gelsenkirchen-Bismarck gefeierte Abschiedsfest war *Blickpunkt* einen Aufmacherbeitrag wert. Natürlich pries der Autor die Vorzüge der Diesel- und

Elektrotraktion und konstatierte bei allem Verständnis für Nostalgie, dass niemand all das wiederhaben wolle, was die Dampflokzeit wirklich ausgemacht hätte: „eine rußige, bummelnde, wenig komfortable Eisenbahn“. Immerhin: Elmar Haass, Chefredakteur des *Blickpunkt*, zollte der Dampflok am Ende ihrer Ära auch Respekt. Es wäre falsch – so schrieb er in seinem Leitartikel –, die Dampflok als ein Opfer des Fortschritts zu bezeichnen, vielmehr sei sie die Voraussetzung für den Fortschritt gewesen. Das tatsächliche Finale des DB-Dampfbetriebs vermeldete *Blickpunkt* fünf Monate später übrigens nur in wenigen Zeilen,

auch die Tagespresse notierte es eher beiläufig. Die Bundesbahn-Hauptverwaltung hatte bereits im Frühjahr den 26. Oktober 1977 als unwiderstehlich letzten Einsatztag für Dampflokomotiven bestimmt. Bis dahin durften die Bahnbetriebswerke Rheine und Emden bei Bedarf noch auf die ölgefeuerten 41er und 44er – respektive die Baureihen 042 und 043 – zurückgreifen. Planmäßig verkehrten auf der Emslandstrecke schon seit 6. Februar 1977 nurmehr Dieselloks. Die schweren Erzzüge wurden überwiegend mit durch Elektrifizierung der nördlichen Schwarzwaldbahn freigesetzten Lokomotiven der Baureihe 221 in Doppeltraktion bespannt. Den Rheiner und Emdener „Öl-Kochern“ verblieben unregelmäßig anfallende Programmzüge, Diesel-Ersatzleistungen und Arbeitszugdienste. Zu Beginn des Sommerfahrplanabschnitts 1977 standen dafür noch sieben Exemplare der Baureihe 042 (Bw Rheine) und 17 der Baureihe 043 (Bw Rheine und Emden) zur Verfügung – die 24 letzten Dampflokomotiven der DB überhaupt (siehe Kasten). An manchen Tagen ließen sich auch im Sommer zwischen Rheine und Emden noch zwölf dieser Maschinen im Einsatz erleben, mit Glück sogar reinrassig mit zwei Dampfloks bespannte 4000-Tonnen-Erzzüge, genannt „langer Heinrich“. Des öfteren allerdings kam auch die Kombination Diesel/Dampf vor, wobei die 220 oder 221 zum Verdross der Fans stets vor der 043 lief.

Tagsüber gab es wohl keinen Dampfzug mehr, der nicht von in Endzeitmelancholie verfallenen Jungmännern bei Salzbergen, Elbergen, Meppen, Lathen, Aschendorf oder Papenburg aufs Bild gebannt wurde. Manche entdeckten erst jetzt die fotografischen Reize der gemeinhin als langweilig geltenden Emslandstrecke, die zahllosen Posten mit handbedienten Schranken, die Blockstellen, die Kanalbrücken – sie erblickten im kargen Bewuchs des Lathener Einschnitts nun gar eine „herrliche Heidelandschaft“. Andere gewannen der Flachlandbahn, die nur bei Lathen eine nennenswerte Steigung Richtung Rheine aufwies, eigentlich noch immer nichts ab. Trotzdem fanden sie sich dort ein, besessen vom manischen Zwang oder zumindest gehorchend der eisenbahnhistorischen Pflicht, das letzte Dampf-Aufgebot der DB ja nicht zu verpassen.

Oft mit knappem Budget aus halb Europa, mitunter aus Übersee angereiste Enthusiasten tauschten abends in der Rheiner Jugendherberge wehmütig Erinnerungen an noch gar nicht so lange zurückliegende, bessere Bundesbahn-Zeiten aus: etwa an den Schnellzugdampf zwischen Hamburg und Westerland (passé seit 1972), an die 01 auf der „Schiefe Ebene“ (Geschichte seit 1973), an die letzten 38er, 64er, 78er und 23er in Württemberg (1974/75), an schwer arbeitende 44er auf den Rampen des Weserberglandes (noch 1976 zu erleben), an den erst jüngst zu Ende gegangenen Dampfbetrieb im Ruhrpott (wo neben Gelsenkirchener 44ern bis Februar 1977 auch noch Duisburger 50er im Dienst standen). Und viele hatten noch das Grollen der 012 im Ohr, die mit teils schweren D-Zügen bis zum 31. Mai 1975 die Hauptattraktion im Emsland waren. „Steam forever, Diesel to hell“



Das waren noch Zeiten, als der „lange Heinrich“, wie die 4000-t-Erzzüge auf der Strecke Rheine–Emden genannt wurden, noch „gesichert“ mit purer Dampf-Power in Form zweier Loks der Baureihen 042, 043 oder 044 bespannt war. Hier ein Zug im August 1972 mit 043 100 und einer 044er, aufgenommen bei Salzbergen.

DIE 24 LETZTEN DB-DAMPFLOKOMOTIVEN

Ausmusterung am 6. Oktober 1977 mit Wirkung zum 27. Oktober 1977 verfügt

Lok-Nr.	Bw	abgestellt	sofern erhalten: heutiger Verbleib
042 052	Rheine	22.09.77	Denkmal, Osnabrück-Piesberg
042 096	Rheine	¹⁾	Dampflok-Gemeinschaft 41 096, Salzgitter
042 113	Rheine	24.10.77	Technikmuseum Sinsheim
042 186	Rheine	01.10.77	Eisenbahnmuseum Dieringhausen
042 226	Rheine	23.08.77	Privatsammlung im ehem. Bw Tuttlingen
042 271	Rheine	01.08.77	Rendsburger Eisenbahnfreunde, Neumünster
042 364	Rheine	09.08.77	Dampflokgesellschaft München (IG 41 018)
043 085	Rheine	01.10.77	Denkmal, Firma Stollwerck, Gremberg
043 087	Rheine	01.10.77	
043 100	Rheine	01.10.77	Technikmuseum Sinsheim
043 121	Rheine	17.09.77	Privatsammlung im ehem. Bw Tuttlingen
043 196	Rheine	26.10.77	Denkmal, Salzbergen am Bahnhof
043 315	Emden	26.10.77	Stadt Kornwestheim („Eisenbahnmuseum“)
043 321	Rheine	01.10.77	
043 326	Emden	25.10.77	
043 364	Rheine	10.77 ²⁾	
043 381	Rheine	10.77 ²⁾	Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen
043 475	Rheine	14.09.77	
043 606	Emden	10.77 ³⁾	Denkmal, Wilhelmshaven am Bontekai
043 636	Rheine	01.10.77	
043 666	Emden	06.09.77	
043 681	Rheine	10.77 ²⁾	
043 737	Rheine	10.77 ²⁾	
043 903	Emden	26.10.77	Denkmal, Emden am Bahnhof

¹⁾ 042 096 am 17.10.77 betriebsfähig an Braunschweiger Verkehrsfreunde

²⁾ 043 364, 381, 681 und 737 spätestens ab 6.10.77 kalt

³⁾ 043 606 spätestens ab 21.10.77 kalt