

Eisenbahn JOURNAL August 2003

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

August
8/2003



Vorbild & Modell: Baureihe 01.5 von Roco
Wagenporträt: Eiserne Preußen von Brawa



Editorial

Kaum überfährt man die Grenze des Bald-EU-Landes Tschechien, ist es wieder vorbei mit dem Klack-Klack der Schienenstöße und der konservierten Eisenbahn-Romantik der letzten Jahrzehnte. Dann schwebt der Zug wieder auf seinen Schienen, vorbei an aufgelassenen Nebenbahnhöfen und die Abteile sind nur spärlich besetzt im automobilorientierten Deutschland. Doch das war vor einigen Stunden noch ganz, ganz anders!

Im Kleinstadtbahnhof Rumburg (Rumburk) im nördlichen Böhmen ist die Bahnhofsgaststätte gut besetzt, Bier und Skatkarten machen die Runde und natürlich Knödel mit Gulasch. Draußen stehen derweil ein D-Zug mit Diesellokomotive samt vier grünen Schnellzugwagen inmitten dreier vor sich hin dieselnden Triebwagen. Vor den Triebwagen sind Blechschilder aufgestellt, zusätzlich zu den Zuglaufschildern, man könnte ja in den falschen Wagen steigen. Der Bahnhofsvorsteher schaut beflissen auf seine Uhr, ob denn auch unser Triebwagen aus Ebersbach rechtzeitig ankommt. Er kommt. Auch wenn es keinen Ein- oder Zweistundentakt gibt, hat man in jedem Bahnhof Anschluss in jede mögliche Richtung. In verkehrsstarken Zeiten fahren die Züge deutlich öfter und es kann schon mal vorkommen, dass man neben zwanzig Schichtarbeitern oder einer Bauersfrau mit Huhn im Korbe sitzt, es können auch sehr viele Schulkinder sein. Von denen fährt keines Bus und auch keines wird von einem Elternteil mit dem Auto gebracht. Pünktlich auf die Minute setzen sich die Züge einer nach dem anderen in Bewegung. Die Fahrt geht durch eine unverbaute Landschaft, durch Einschnitte und über Brücken mit fantastischen Ausblicken. Die Stationen unterwegs sind freilich alle besetzt. Auf den Abzweighbahnhöfen warten die Anschlüsse auf einem zweiten Gleis und auf den jeweils dritten Gleisen werden Güterwagen rangiert. Die Güterzüge dienen überwiegend dem Kohle- und Holztransport. Neben den Ladestraßen werden aber auch noch Güterschuppen für das benutzt, wofür sie einst gebaut wurden. Und natürlich dürfen die Bahnhofsrestaurationen wieder nicht fehlen, die Kartenspieler sitzen diesmal auch draußen am Bahnsteig und winken dem Zuge zu. So geht die Reise beschaulich dahin und man ahnt den tieferen Sinn der Worte, dass der Weg das Ziel ist!

Warum wir Ihnen das erzählen? Ganz einfach. Bei dieser Beschreibung handelt es sich eben nicht um die idyllisch Welt einer Modelleisenbahn, die es sicherlich sehr gut sein könnte. Hier geht es nicht darum, längst verloren Gegangenes quasi im Modell wieder auferstehen zu lassen, in den eigenen vier Wänden. Hier tritt uns eine reale Eisenbahnwelt entgegen, wie sie die meisten von uns nur noch aus Erzählungen kennen. Und das Beste daran ist, dass diese Welt direkt vor unserer Haustür liegt. Von München oder Dresden ist man in etwa zwei Stunden im Böhmisches und dort kann man in diese Welt eintauchen. Und vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung gibt es seit kurzem das so genannte deutsch-tschechische Freundschaftsticket, mit dem man analog zum Wochenendticket Strecken hüben und drüber der Grenze etwa 50 km tief in das jeweilige Land bereisen kann. Allerdings droht angesichts der EU-Erweiterung zu befürchten, dass es mit der verträumten Eisenbahn-Romantik in Böhmen bald vorbei sein könnte.

Wir haben uns immer wieder gefragt, warum es hier so und dort anders ist. Man kann es drehen und wenden wie man will, es hat eben alles mit Fortschritt und Wohlstand zu tun. Die Frage ist nur, ob es diesen oder jenen Fortschritt und Wohlstand überhaupt braucht oder ob der Preis dafür im Verlust vieler lieb gewonnener Details nicht allmählich zu hoch wird. Eisenbahnfreunde werden diese Frage jedenfalls relativ schnell beantworten. Und damit Sie, liebe Leser, diese Frage an Hand eines direkten Vergleiches wieder einmal diskutieren können, empfehlen wir Ihnen einmal einen Ausflug in diese Märchenwelt für Bahnfreunde. Vielleicht überraschen Sie uns ja mal mit einem tollen Bildbeitrag. Auf diesen freut sich

IHR INGO NEIDHARDT



Vorbild & Modell: Neues Roco-H0-Modell der 01.5 und ihre Einsätze auf Bundesbahn-Territorium, von Franz Rittig, ab Seite 18

Inhalt

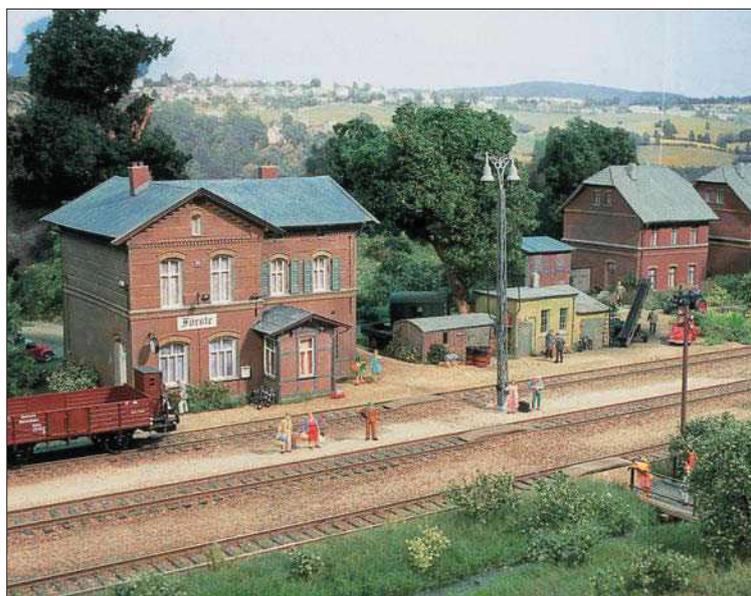
Vorbild

Dampflokom-Szenen: Aus in Wedau	6
Das Kapitel InterRegio: Geliebtes Stiefkind	10
Die 01.5 der Reichsbahn: Grenzgänger	18
Wagen-Porträt: „Eiserne“ Preußen	24
Die Baureihe 71.3 in Vorbild & Modell: Flinkes Liesel für den Nahverkehr	28
Eisenbahntechnik: Segmentdrehweichen	32
Ellok-Porträt Schweiz: Die Altbewährten	34

Titel: Bei Signalstellung Hp2 fährt die 01 0525-4 nun nicht gerade „mit Volldampf“ aus, aber mit ebensolchem wird die brandneue Roco-Maschine die Gunst der Käuferschaft erobern! Wir haben das Modell genau angesehen – unsere Meinung finden Sie auf Seite 22.

Abb.: EJ-Helge Scholz

Anlagenbau-Serie, Teil 3: Kleinbahnhof Förste nach KOK-Motiven, von Wolfgang Langmesser, ab Seite 90





Geschichte einer Zug-Gattung: Geliebtes Stiefkind – das Kapitel InterRegio, von Konrad Koschinski, ab Seite 10



Lokomotiv-Porträt: Die altbewährten SBB-Re 4/4 II der ersten Bauserie, von Beat Moser, ab Seite 34

Modell

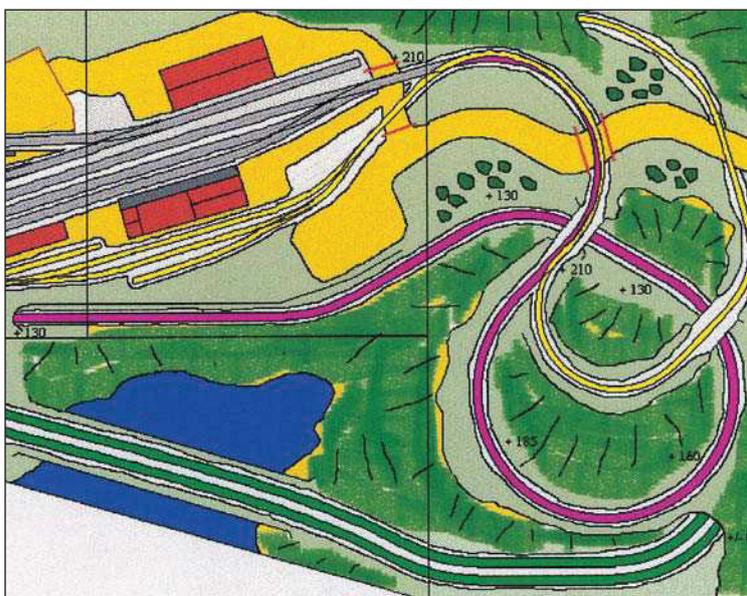
Die 01.5 der DR als Roco-Modell	22
Brawas neue Wagenmodelle: Preußische Kleinodien	26
Die Baureihe 71.3 in Vorbild & Modell: Das Modell von Gützold	31
IIIm-Anlage nach Schweizer Vorbild: RhB zum Anfassen	56
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Ich will ALLES	62
H0m-Diorama nach korsischem Motiv: Im Lande der Pinien und Zypressen	68
Faszination Gotthardbahn: Modellgebirge der Superlative	70
Anlagenplanung: H0/H0c-Anlage „Paulinzella“ Tummelplatz für 95er & Co.	74
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 28: Der Eckvarianten zweiter Teil	76
Gebäudebausatz aus Ätzteilen: Preußischer Schrankenposten in H0	82
36 457 – die Kohlenstaub-P 4.2 im Modell	86
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Folge 3: Bahnhof Föste	90
Neue Ausgabe der EJ-Modellbahn-Bibliothek: Aller Anfang ist nicht schwer	96

Rubriken

Bahn-Notizen	40
Modell-Neuheiten	50
Mini-Markt	98
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Bahn-Post	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Cover und Hinweise zur Heft-CD	113

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Christian Eilers, Georg Wagner, Reto Steiner,
Wolfgang Langmesser, Mike Töpfer, EJ-Helge Scholz*

Anlagenplanung: Bahnhof Paulinzella – Tummelplatz für 95er in H0, von Mike Töpfer, ab Seite 74



Fahrzeugbau: Kohlenstaub-P 4.2 als 36 457 auf Basis der Roco-Lok, von Michael Trösken, ab Seite 86



Abgesang:
Mitte der 1970er
Jahre wurde
Duisburg-Wedau
zum Auslauf-Bw
für DB-50er.



Aus in Wedau

■ TEXT UND BILDER VON UDO KANDLER

Das **Bahnbetriebswerk Duisburg-Wedau** war keine der Dienststellen mit spektakulären Lokbeständen. Und doch ist die Einrichtung in den Annalen deutscher Eisenbahn-Historie zu finden: Am 23. Februar 1977 standen hier Bundesbahn-50er letztmals unter Dampf.

Am Ende einer Ära ...

Wer sich in Westdeutschland mit der Thematik des Betriebsmaschinendienstes zu Zeiten der Dampftraktion befasst, wird unweigerlich auch auf das Bw Duisburg-Wedau stoßen. Als in den siebziger Jahre klar war, dass sich auch die letzten Vertreter der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn das Rauchen abgewöhnen müssen, wurde die am äußersten Südwestrand des Ruhrgebiets gelegene Dienststelle von den DB-Oberern zum Auslauf-Bw der Baureihe 50 auserkoren. Ein glücklicher Umstand für den fotografierenden Chronist und Autor dieser Zeilen, dass ausgerechnet dem persönlichen „Haus“-Betriebswerk diese Aufgabe zuteil wurde. In Wedau also hauchten die letzten DB-50er ihr „Leben“ aus.

Bei trübem Wetter ...

Es war Mittwoch, der 23. Februar 1977, als alles zu Ende ging. Ein letztes Mal standen die 050 904 und die 051 724 unter Dampf. Beide längst keine waschechten Wedauerinnen mehr, vielmehr gehörten sie zum Tross der Zugereisten. Sie bekamen in Wedau lediglich noch eine Galgenfrist. Passend zum Ereignis zeigte sich der Winter-



Nummern-Wandel: Zu guter Letzt posiert 051 724 am 23. Februar 1977 noch einmal als 50 1724 auf der Drehscheibe.



tag von einer ausgesprochen trüben Seite. Absolut kein Wetter, um auf den Auslöser der Kamera zu drücken, fast zu schade um das Filmmaterial. In diesen „historischen Stunden“ war das freilich etwas anderes, Prinzipien galt es ab und an auch einmal im Sinne der bildlichen Dokumentation hintenanzustellen. Wie immer war man in Wedau auch an diesem letzten Dampf-Tag als Eisenbahnfreund willkommen, schließlich traf man auf allseits bekannte Gesichter. Ein kurzes „Hallo“ auf der Lokleitung reichte aus. Längst war der regelmäßige Abstecher dorthin liebgewordene Gewohnheit. Nur hatte der Besuch diesmal das unausweichliche Ende des Dampfbetriebs zum Anlass. Nun war der Tag da, den man mit Graus hat kommen sehen. Ganze drei Eisenbahnfreunde fanden sich ein, um dem unspektakulären Ereignis der letzten Stunden beizuwohnen.

Nun war der Tag da, den man mit Grausen kommen sah – und nur drei Eisenbahnfreunde wohnten dem unspektakulären Ereignis der letzten 50er-Stunden in DB-Diensten bei



Chronisten-Pflicht: Entschlacken von 050 904 und Ausspritzen der Drehscheibengrube mit Restdampf von 051 724.

Auf dass der Schneidbrenner kommt: Lange Reihen Wedauer „Alteisen“ vor und während der Verschrottung.

Hatten stets ein offenes Ohr für Eisenbahnfreunde: Mit dem 50er-Abschied riss auch der Kontakt zu den Lokmännern ab.

Ohne viel Aufhebens ...

Nach dem Ausschlacken bewegte sich die 050 904, ihrer Lampen bereits beraubt, mit letztem Dampf ins Haus. Die 051 724 stand derweil vor dem Schuppen, deren Restdampf einem der Schuppenmänner dazu diente, die Drehscheibengrube mit Hochdruck auszuspritzen. So banal bot sich dem Betrachter das Ende des Dampfbetriebs dar. Eine Epoche wurde ohne viel Aufhebens besiegelt. Tags drauf erfolgte die Ausmusterung der beiden 50er, zusammen mit vier weiteren Schwestermaschinen; die Baureihe hatte für die DB de facto aufgehört zu existieren.

Im kleinen Kreis ...

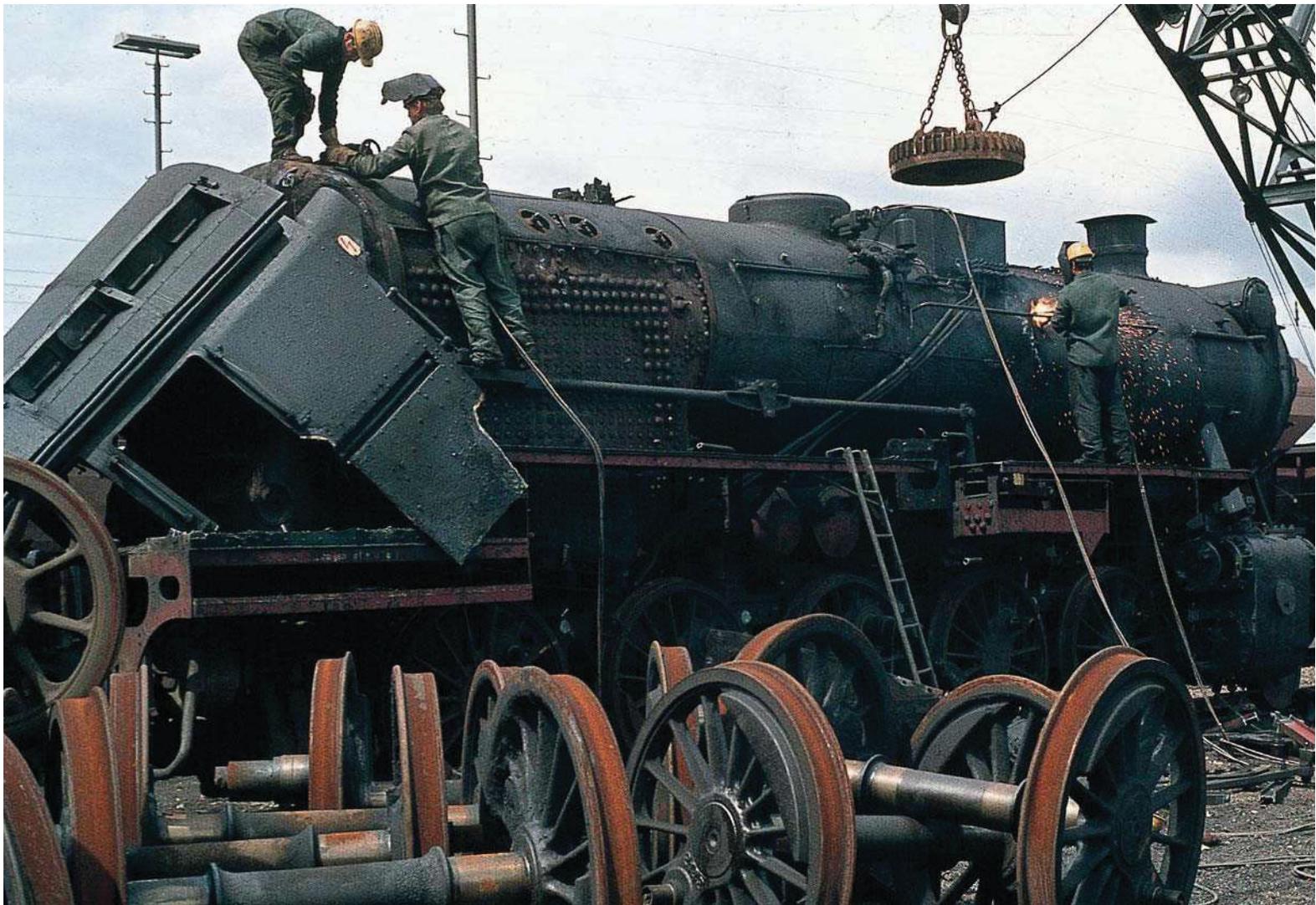
Vergessen ist, woher genau eigentlich seinerzeit die Information kam, dass an jenem Tag in Wedau Schluss sein sollte. Heute müsste man sich bei einem solchen Ereignis auf Heerscharen von Eisenbahnfreunden einstellen. Man war damals halt noch im

kleinen Kreis unter sich. An das Medium Internet war nicht im entferntesten zu denken, wo jede noch so belanglose Meldung eine schnelle Verbreitung findet. Ja, selbst das heute so selbstverständliche technische Equipment fehlte noch – was bitteschön ist ein „Heimcomputer“?

In bester Erinnerung ...

Mit dem Ausscheiden der Wedauer 50er riss zugleich der enge Kontakt zu den Lokmännern ab, die immer ein offenes Ohr für die Belange von uns Eisenbahnfreunden gehabt haben. Mitfahrten auf dem Führerstand – selten ein Problem! So werden vor allem die mitunter spektakulären Fahrten durchs Angertal nach Rohdenhaus in bester Erinnerung bleiben. Just hier hatte am 15. Februar 1977 die 050 904 vor einem Bauzug ihren letzten Einsatz – einer der letzten regulären Einsätze von 50ern der Deutschen Bundesbahn in Streckendiensten überhaupt. □





Blaues Band der Sympathie: Schlichtweg am Fahrgastaufkommen zählbar war der stets hohe Zuspruch der meisten InterRegio-Verbindungen. Hier ein mit 120 123 bespannter IR der Relation Karlsruhe-Salzburg im Juni 1996 bei Traunstein. Auch dieser Zuglauf war 2002 Geschichte.

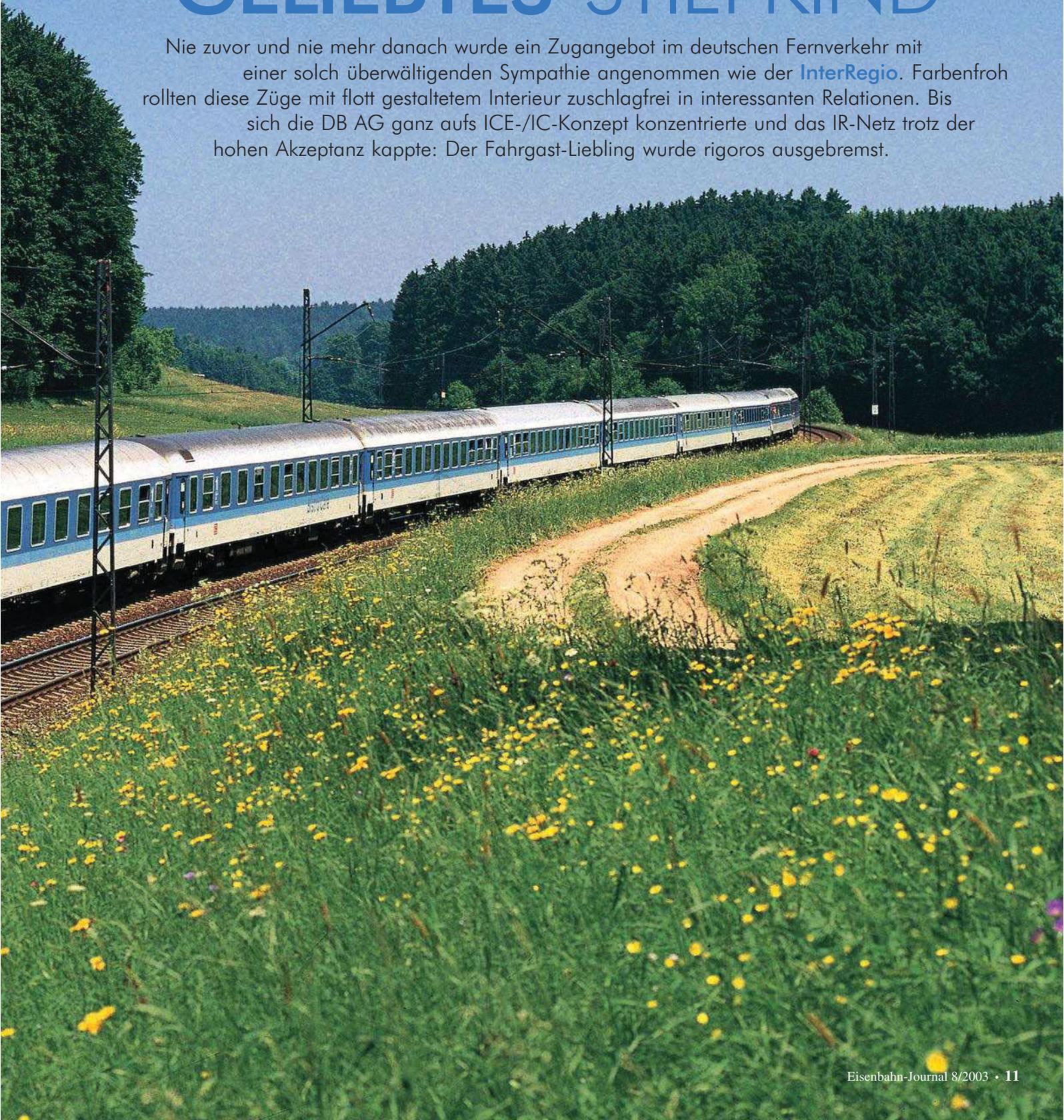
Abb.: Ritz



■ TEXT VON KONRAD KOSCHINSKI

GELIEBTES STIEFKIND

Nie zuvor und nie mehr danach wurde ein Zugangebot im deutschen Fernverkehr mit einer solch überwältigenden Sympathie angenommen wie der **InterRegio**. Farbenfroh rollten diese Züge mit flott gestaltetem Interieur zuschlagfrei in interessanten Relationen. Bis sich die DB AG ganz aufs ICE-/IC-Konzept konzentrierte und das IR-Netz trotz der hohen Akzeptanz kappte: Der Fahrgast-Liebling wurde rigoros ausgebremst.



ZUM FAHRPLANWECHSEL AM 25. SEPTEMBER 1988

schlug die Deutsche Bundesbahn ein neues Kapitel im Fernverkehr auf. Der erstmals auf der Linie Hamburg–Göttingen–Fulda/Kassel angebotene InterRegio war die wichtigste Produktinnovation seit Einführung des InterCity. Insgesamt 18 bis Ende 1992 in Betrieb zu nehmende IR-Linien sollten keineswegs bloß das IC-System ergänzen, sondern ein völlig eigenständiges System bilden.

Das Konzept sah in der Regel einen Zweistunden-Takt vor, Korrespondenzbahnhöfe mit Verknüpfungen zwischen InterRegios untereinander sowie zwischen IC- und IR-Zügen, Zuglaufvariationen im Linientausch und einzelne Zugläufe über die Linienendpunkte hinaus. Die Reisegeschwindigkeit sollte 90 km/h generell nicht unterschreiten. Wegen der meist auf zwei Minuten zu beschränkenden Unterwegshalte kam das Mitführen von Gepäckwagen nicht in Betracht, Kurswagen waren nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Den Nachtreise- und internationalen Weitstreckenverkehr ausgenommen, strebte die Bundesbahn mit dem Markenartikel InterRegio mittelfristig die Ablösung des zum „Produkt ohne Profil“ verkommene D-Zuges an. Die D-Züge wiesen beträchtliche Komfortunterschiede auf, manche hatten mit einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h eher Eilzugcharakter, andere brachten es auf einen Schnitt von 100 km/h. Obwohl D-Züge noch immer mehr Fahrgäste beförderten als IC/EC-Züge, fuhren sie hohe Verluste ein.

Mit dem InterRegio wollte die DB allen, die bei Reisen über mittlere Entfernungen lieber mit dem Auto fahren, weil der InterCity sie nicht ans Ziel brachte, eine Alternative bieten. Nach Inbetriebnahme aller geplanten IR-Linien erwartete die Bundesbahn 20 Prozent mehr Fahrgäste im Fernverkehr und hoffte, ihr Wirtschaftsergebnis dadurch um 200 Millionen Mark im Jahr verbessern zu können. So war sie zuversichtlich, dass sich die mit 1,2 Milliarden Mark veranschlagten Investitionen für den InterRegio-Wagenpark lohnen würden. 960 für

160 km/h oder 200 km/h zugelassene Fahrzeuge sollten durch Umbau aus vorhandenen D-Zug-Wagen entstehen, 240 für den Einsatz auf Neubaustrecken bestimmte Wagen mit Druckertüchtigung neu gebaut werden. Mit den Umbauten war die Planungs- und Produktionsgesellschaft für innovative Fahrzeugausstattung (PFA) in Weiden in der Oberpfalz beauftragt, ein 1985 gemeinsam von der DB und der Flachglas AG gegründetes Unternehmen. Der aus einem Bm234 entstandene Prototyp des InterRegio-Wagens Bim263 (2. Klasse) wurde bereits am 11. Mai 1987 der Presse vorgestellt. Nach dem aus einem Am203 umgebauten Prototyp des Aim260 (1. Klasse) lieferte die PFA im Jahr 1988 die Vorserie von acht Aim und 34 Bim aus. Außerdem fertigte die Firma Talbot im Auftrag der PFA 1988 die ersten acht aus ABm225 entstandenen Servicewagen mit BistroCafé, bezeichnet als ARkimbz262. Mit diesen Wagen und vorwiegend Lokomotiven der Baureihe 103 startete die DB auf der Linie 12 Hamburg–Göttingen–Kassel/Fulda ins InterRegio-Zeitalter.

IN DEN DURCH IHR MITTELBLAUES FENSTERBAND

mit hellblauem Begleistreifen auffallenden Wagen fanden die Fahrgäste ein völlig neues Ambiente vor: Abteile mit fünf Sitzplätzen und auch als Gepäckablage nutzbarem Kindersitz, Großräume mit 10, 15 oder 20 Sitzplätzen, Anordnung sowohl vis-à-vis als auch in Reihe, große und kleine Tische, Garderoben, Gepäckablagen aus Glas und Schließfächer in den Eingangsbereichen. Mit Vorhängen versehene Ganzglaswände trennten die Fünfer-Abteile vom Seitengang.

Extrabreite Einstiegstüren für Rollstuhlfahrer und eine behindertengerechte Toilette zählten zu den Pluspunkten des

mit Sonderabteilen, beispielsweise für Familien, ausgestatteten Servicewagens. Das dort untergebrachte BistroCafé (DB-deutsch ohne Bindestrich!) lud, obwohl auf Selbstbedienung zugeschnitten, durchaus zum Verweilen ein. Messing, Glas und Spiegel verliehen ihm einen Hauch gediegener Eleganz, andererseits trugen zwanglos um Tische arrangierte Sitzgruppen zu einer lockeren Atmosphäre bei. Dem stilvollen Ambiente angemessen waren Metallbesteck, Gläser und Porzellangeschirr. Es gab frisch gebrühten Kaffee, Bier vom Fass, ofenfrisches Gebäck und in der Mikrowelle oder im „Steamer“ zubereitete Tellergerichte.

Zwar mochten sich vor allem ältere Fahrgäste mit den teils klappbaren Sitzen in den Großräumen und Abteilen nicht anfreunden, sie fühlten sich in den Polstersitzen herkömmlicher Schnellzugwagen wohler. Dafür boten die InterRegio-Wagen 2. Klasse mit 60 statt bisher 72 Sitzplätzen mehr Beinfreiheit, insbesondere in den Fünfer-Abteilen mit jeweils versetzt gegenüber angeordneten Zweier- und Dreier-Reihen. Das Fehlen einer Klimaanlage empfanden viele Reisende eher als angenehm, sie freuten sich über die zu öffnenden Abteilerfenster.

Da der Wagenpark erst nach und nach zur Verfügung stand, konnte die DB das IR-System nur schrittweise aufbauen. Meist richtete sie auf geplanten IR-Linien einen Vorlaufbetrieb mit vertakteten D-Zügen ein, die bereits vierstellige IR-Zugnummern erhielten. Dem Auftakt auf der Linie 12 Hamburg–Göttingen–Kassel/Fulda (mit Durchläufen Hamburg–Frankfurt und Flensburg–Fulda) folgte im Sommer 1989 die Einführung des InterRegio-Verkehrs auf der Linie 19 Kassel–Konstanz. Durch Verknüpfung der Linien 12 und 19 gab es zwei durchgehende Zugpaare zwischen Flensburg und Konstanz. Hinzu kam ab 4. Februar 1990 die IR-Linie 20 Duisburg–Kassel–Bebra.

MARKEN-ARTIKEL MIT AUSGEPRÄGTEM PROFIL

AUF DAS GEBIET DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

wurde das InterRegio-Netz am 27. Mai 1990 ausgedehnt: Drei Zugpaare verbanden Berlin mit Köln bzw. Aachen (Linie 17 über Helmstedt), zwei Leipzig mit Nürnberg bzw. München (Linie 24 über Probstzella). Nach der Wiedervereinigung genoss die Ausweitung des IR-Verkehrs auf in die ehemalige DDR führenden Strecken Priorität, und sei es nur mit einzelnen Zügen. So gab es ab 2. Juni 1991 ein IR-Zugpaar zwischen Norddeich und Leipzig über Oebisfelde. Im Zweistunden-Takt wurde ab 31. Mai 1992 die (später nochmals in ihrem Verlauf geänderte) Linie 17 Köln–Hannover–Leipzig–Dresden bedient. Die während des Jahresfahrplans 1992/93 auf InterRegios umgestellte Linie 25 Leipzig–Hof–Regensburg–München war ebenfalls vertaktet, wies aber besonders viele von der Stammlinie abweichende Zugläufe auf. In den Zweistunden-Takt integriert waren je ein Zugpaar zwischen Berlin und Oberstdorf, Dresden und Oberstdorf sowie Görlitz und München; zudem gab es „Linientauscher“ zwischen der Linie 25 und den Linien 27/27A Leipzig bzw. Dresden–Nürnberg–Stuttgart–Karlsruhe. Durch Umwandlung von D-Zügen entstanden 1992/93 auch die mit jeweils fünf Zugpaaren bedienten IR-Linien 34 Berlin–Chemnitz und 38 Berlin–Schwerin(–Kiel–Lübeck).

Bereits mit dem Jahresfahrplan 1991/92 wurden InterRegios ins Ausland eingeführt. Vier Zugpaare der Linie 26 Saarbrücken–Stuttgart–Ulm–Lindau verkehrten nach bzw. von den ÖBB-Bahnhöfen Bregenz, Feldkirch, Landeck und Bludenz. Außerdem reichte die Linie 28 Karlsruhe–Stuttgart–München–Salzburg nach Österreich hinein.

Der weitere Ausbau des IR-Systems lässt sich hier unmöglich im Detail aufzeigen. Nur soviel: Ab 29. Mai 1994



**Völlig neues Ambiente:
Fünfer-Abteile mit
Kindersitz und
Garderobe, variabel
gestaltete Großräume,
teils Ganzglaswände und
ein locker-elegantes
BistroCafé waren
Markenzeichen des
InterRegio (PFA-
Werksbilder und DB-
Werbebilder).**