

Eisenbahn JOURNAL

März
3/2004

Dampflok-Porträt: Die „Siebz'ga“
Güterverkehr: 185 & Co. am Gotthard
Modell: Neubaustrecke in H0



Aller guten Dinge sind – vier!?!

Es liegt uns fern, Redensarten zu reformieren. Mitunter aber drängt sich die Abwandlung einer althergebrachten Ausdrucksweise förmlich auf. Zum Beispiel, wenn es um das Thema Diesellokbeschaffung der DB AG geht und aller guten Dinge eben nicht drei zu sein scheinen. – Nein, nicht schon wieder, mag jetzt der eine oder andere denken. Zugegeben: Dies war auch unsere erste Reaktion, als wir am 16. Januar via Agenturmeldung erfuhren, dass die zuletzt laufende Ausschreibung über den (teilweise optionalen Bau) von 523 Dieselloks „aus vergaberechtlichen Gründen“ wieder aufgehoben wurde und jetzt eine weitere „Vergaberunde“ – die mittlerweile vierte – ansteht. Hatten wir nicht erst vor einem Monat an dieser Stelle darüber sinniert, dass die DB nach der im zweiten Halbjahr 2003 erfolgten dritten Ausschreibung nun eigentlich in Kürze einen Auftrag vergeben müsste? Und nun dies.

Selbst wenn man die gesamte bisherige Prozedur großzügigst als nur einen einzigen Vorgang betrachtet hätte, der lediglich zweimal modifiziert wurde, dürfte man sich jetzt schon mal die Frage stellen, ob die Beschaffung neuer Dieselloks nicht allmählich ausgesessen wird – aus welchen Gründen auch immer. Zumal, wie wir dachten, die Lokomotivhersteller der DB AG mit passenden Angeboten doch regelrecht ins Haus fallen müssten. Mehr oder minder bereits perfekte oder noch zu perfektionierende Kandidaten für das möglichst universell einsetzbare Wunschfahrzeug mit vier Achsen, rund 2200 kW Motorleistung und 84 Tonnen Gesamtgewicht gäbe es doch zuhauf: EuroRunner von Siemens, G 2000 von Vossloh, der Dieselloktyp aus der TRAXX-Familie von Bombardier sowie einer aus der PRIMA-Familie von Alstom. Dachten wir zumindest. Doch scheinbar weit gefehlt. Zwar seien die genannten Unternehmen (außer Alstom) in der Tat mit Angeboten im Rennen, wie die DB-Sprecherin Technik und Beschaffung, Christine Geißler-Schild, auf Anfrage erklärte. Der Rückzug aus der laufenden Ausschreibung (respektive deren dritter Variante) sei aber nötig geworden, „weil keiner dieser Anbieter geeignete Lösungen für die gestellten Anforderungen aufgezeigt hat“. Die angestrebte Universallok für Güter- und Regionalverkehr – zuletzt war von ins-gesamt 523 Stück die Rede – sei nach dem vorliegenden Erkenntnisstand weder technisch noch finanziell zu realisieren. Die DB, so Geißler-Schild weiter, werde daher nun die Forderungen nochmals differenziert überarbeiten, die Hersteller über mögliche Angebotsadaptionen informieren und im Sommer ein erneutes, dann aber verkürztes Ausschreibungsverfahren einleiten. Priorität habe in jedem Fall die Festbestellung von rund 200 Loks für den Güterverkehr, also Railion Deutschland, während rund 320 weitere Maschinen einer Regio-Variante „wegen unklarer Bedarfslage wohl größtenteils optional geordert“ würden.

Haben die Hersteller trotz eines klaren Anforderungsprofils wirklich so „daneben gelangt“? Wohl kaum. Vielmehr ist zu vermuten, dass in den nunmehr bald zwei Jahren seit der ersten Absichtserklärung zur Diesellokbeschaffung hinter den DB-Kulissen Stimmen gegen eine Universaldiesellok laut wurden und letztlich nun doch zwei einsatzspezifisch unterschiedlich konzeptionierte Typen favorisiert werden. Dies ist auch zu begrüßen, denn ein EuroRunner mag sich zwar hervorragend als „leichtfüßig-flotte“ Regio-Lok eignen, kann in gleicher Ausführung aber eben nicht den Anforderungen im schweren Güterverkehr genügen. Umgekehrt ist eine G 2000 in bekannter Güterzugausführung nicht ohne weiteres gleichermaßen für Regionalzugeinsätze geeignet. Hoffen wir nun also, dass nach der neuerlichen Ausschreibung endlich die für die Bedürfnisse von Railion Deutschland und DB Regio maßgeschneiderten Loks gebaut werden können und halten es einstweilen mit einem weiteren Sprichwort: Gut Ding will Weile haben.

GERHARD ZIMMERMANN



Titel: Die Baureihe 185 von Railion Deutschland (DB Cargo) – und mit ihr verschiedene Typenvarianten des Herstellers Bombardier – befinden sich auf bestem Weg zur „Europa-Lok“. So kommen mit entsprechenden Länderpaketen für grenzüberschreitende Fahrten ausgerüstete DB-185er seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 jetzt nicht nur in der Schweiz zum Einsatz, sondern auch in Frankreich mit Güterzügen der Relation Mannheim–Forbach–Metz/Woippy. Hierbei entstand am 18. Dezember die Aufnahme der 185 036 mit DFG 45234 Richtung Metz/Woippy bei der Durchfahrt im französischen Bouzonville. BILD: GOY

Vorbild

Impressionen	
Gernrode: Dämmerung über dem „Balkan“	6
Dampflokomotiv-Porträt	
Die bayerische „Siebz’ga“	10
Schweiz	
185 & Co.: Frischer Wind am Gotthard	20
Superlative	
Dampflokomotiven Größe XXL	26
Diesellokomotiv-Porträt	
ME 26 alias DE 2700: Marschbahn-Lok auf Zeit	28
Regionalverkehr	
Wiederbelebung für „Haller Willem“	34
DR-Historie	
Schmalspurbahnhof Friedland-Nord	36
Belgien	
Kleines Land mit großem Netz	38
Serbien	
Werksbahn: Mit Volldampf zur Arbeit	42



Faszinierende „Siebz’ga“:
Was hatte sie, was andere nicht hatten, die Pt 2/3? Eine 70er-Hommage mit einem Text von Franz Rittig und Bildern von Gottfried Turnwald
• ab Seite 10

Blick zum belgischen Nachbarn:
Was sich auf dem kleinen, aber bedeutsamen Netz der SNCB so tut, beschreibt Udo Kandler
• ab Seite 30



Modell

Westpreußische Kleinbahn in H0 Damals auf dem Weichsel-Werder	56
H0-Diorama Maulbronn 1905	62
N-Diorama einer Erzgrube Es war einmal am Rhein ...	68
Anlagenbau-Serie, Teil 2 Zindelstein	72
Neuer H0m-Bausatz Rangierhilfe Zwischenwagen	78
Kleinbahn-H0-Anlage nach KOK-Motiven, Teil 7 Selbstbau mit Styrodur	80
Wagnumbau in 1:32 Diesel fürs Klein-Bw	91
Motorisierte Selbstbau-Köf in Z Klein – aber oho!	92
Epoche V in H0 Viereinhalb Meter Neubaustrecke	94

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	44
Modell-Neuheiten	52
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Neue Bücher, Videos und CD-ROM	104
Mini-Markt	106
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Sonderfahrten und Veranstaltungen	114
Fachhändler-Adressen	116
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
TURNWALD, KANDLER, ROTTENBUCHER, STROBEL



Alles Eigenbau:
Ein Diorama lässt den Bahnhof von Maulbronn
im Jahre 1905 wieder auferstehen.
Von Siegfried Strobel
• ab Seite 62



Auch im Kleinen wollen ICE 3 & Co ihren adäquaten Auslauf:
Viereinhalb Meter Neubaustrecke. Von Richard Rottenbucher
• ab Seite 94

Endzeitstimmung: Als ein 628 im letzten Tageslicht des 23. Oktober 2003 in Gernrode einfährt, ist der Bahnhof bereits Endpunkt – im Herbst wurde die Strecke Quedlinburg–Aschersleben hier unterbrochen.



Dämmerung über dem „Balkan“

Die neuesten Nachrichten aus Gernrode am Harz dürften *gemischte Gefühle* auslösen: Seit Mitte Dezember 2003 ruhte der Zugverkehr auf dem Teilstück Frose–Gernrode der im Volksmund „Balkan“ genannten Nebenbahn von Frose nach Quedlinburg. Am 31. Januar 2004 folgte die Gesamteinstellung des Zugverkehrs. Sind diese Gernröder Impressionen *Zeugen einer sterbenden Strecke*? Wird es Nacht über dem „Balkan“?

TEXT VON FRANZ RITTIG UND
BILDER VON WOLFGANG HERDAM



Als es noch durchgehende Züge gab: Ein 628 macht Halt vor der Weiterfahrt nach Aschersleben. – Besaßen die Schlusslichter bereits symbolischen Charakter ...?



„Begrünte“ Technik-Spuren: Längst vorbei ist die Zeit, als das Einfahrsignal den Zügen aus Bad Suderode freie Fahrt gewährte (links). – Was spricht aber eigentlich dagegen, den Zugverkehr zwischen Quedlinburg und Gernrode auf regelspurigen Gleisen zu belassen und mit Dampfsonderzügen attraktive Zubringerdienste zur Selketalbahn zu bestreiten?

Das Schicksal der drohenden Stilllegung hatte freilich niemand vorausgesehen, als im Herbst 1884 die Bauarbeiten zur Verlängerung der Stichbahn Frose–Ballenstedt nach Quedlinburg begannen und Gernrode seinen Bahnhof mit dem repräsentativen Empfangsgebäude erhielt. Für den Lückenschluss zwischen Ballenstedt und Quedlinburg über Gernrode gab es gewichtige Gründe: Bereits 1868 in Betrieb genommen, verband die Nebenbahn von Frose nach Ballenstedt die Hauptstrecke Aschersleben–Halberstadt mit der Kreisstadt des anhaltinischen Harzkreises. Obwohl Ballenstedt kaum Industrie beherbergte, war es als Kreisstadt Sommerresidenz der anhaltinischen Herzöge. Südlich von Frose lagerte Braunkohle, deren Abbau gewinnbringende Transportgeschäfte versprach. Die Kleinstadt Ermsleben wartete zudem mit einem Kalkwerk und einer Zuckerfabrik auf. Schon bald wünschten Geschäftsleute aus Gernrode, Bad Suderode und Quedlinburg eine Verlängerung der Strecke in westlicher Richtung. Während die Stichbahn bis Ballenstedt noch von der Magdeburg–Halberstädter Eisenbahn erbaut worden war, betrieb den Lückenschluss bereits die preußische Staatsbahn als neue Eigentümerin. Die 1884 begonnen Arbeiten endeten bereits im Juli 1885, als die Züge planmäßig von Frose bis Quedlinburg und zurück fuhren. Der Unterschied zwischen der einstigen Privatbahn und dem Lückenschluss unter preußischer Regie ließ sich vor allem an den Gebäuden erkennen: Während in Ermsleben und Ballenstedt eine Architektur aus behauenen Bruch- und Natursteinquadern dominierte, spiegelten Suderode und Gernrode mit ihren Empfangsgebäuden aus rotem Ziegelmauerwerk preußische Normalien wider.

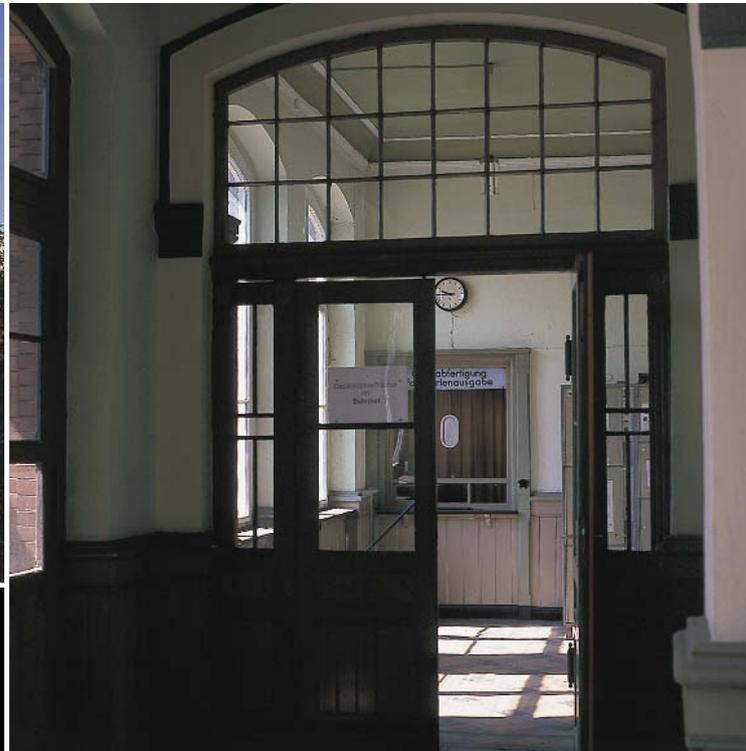
Mit Eröffnung der Selketalbahn (ab 1887) fiel umfangreiches Transportgut an. Erhebliche Baustoffmengen (Kalk), Flussspat aus dem Selketal, Kohle, Metallergüsse sowie Holzprodukte begründeten für Jahrzehnte

die führende Rolle Gernrodes im Güterverkehr der Strecke. Neben umfangreichen Gleisanlagen zum Überholen und Kreuzen von Reise- und Güterzügen erhielt der Bahnhof neben dem ansehnlichen Empfangsgebäude einen Güterschuppen mit Rampe nebst Ladestraße samt Lademaß und Gleiswaage sowie entsprechende Umladeanlagen zur Meterspur. In seinen großen Zeiten bildete Gernrode mithin den Mittelpunkt einer wichtigen Nebenbahn. Bestimmten zunächst Lokomotiven der Gattungen T 3, G 7 und T 93 das Feld, so dampften ab 1923 die schweren Tenderloks der Baureihe 935 über den „Balkan“. Die DDR-Reichsbahn setzte im Reisezugdienst die Neubauloks der Baureihe 65.10 und vor Güterzügen die Reko-Variante der Baureihe 50 ein. Letztere lief hier bis zum Ende der Dampflokomotive 1988. Seit dem wirtschaftlichen Niedergang 1989/90 und der Fusion von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn verlor die Strecke ihre Bedeutung.

Intime Beobachter der Vorgänge fragen sich nun allerdings, wieso die Potenzen der höchst populären Selketalbahn nicht für den Fortbestand zumindest des Streckenteils Quedlinburg–Gernrode genutzt wurden? Die DB AG brachte es in (offenbar zielstrebig) Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (die sich gern als „NASA“ sonnt) immerhin fertig, die Fahrpläne der Regelspur gegen die der Schmalspur auszurichten. Wer per Regelspur in Gernrode ankam, sah bestenfalls die Schlusslichter der Selketalbahn. Zum Abschluss noch ein Paradoxon: Für die Zeit nach der Betriebseinstellung der Regelspur will man auf der Trasse nach Quedlinburg angeblich Meterspurgleise verlegen! Geschätzte Kosten: Sechs Millionen Euro – für achteinhalb Kilometer! Sollte dieses Projekt Realität werden, dann dürften – so sehen es nicht nur Kenner der Szene – wohl nicht nur die Gleise der „Balkanstrecke“ als endgültig umnachtet gelten ... □

Zwischen Tristesse und morbidem Charme: Leergefegt ist die Zufahrt zur Ladestraße und zum Güterschuppen. In der Pfützenlandschaft spiegelt sich Abglanz einstiger Hochzeiten der Eisenbahn in Gernrode.

Die Selketalbahn brachte Gernrode eine Blütezeit im Güterverkehr – rund 100 Jahre später wurden Fahrpläne von Schmal- und Regelspur gegeneinander ausgerichtet.



Anspruchsvolle preußische Bahnhofsarchitektur: Was mag aus dem repräsentativen Empfangsgebäude in Gernrode werden, wenn die Regelspurgleise dem Rückbau anheim fallen? – Im Inneren findet man noch altvertraute deutschsprachige Begriffe aus dem Eisenbahnbetrieb.

Sparsam, schnell und grundsolide: Bayerns „Siebz’ga“

Sparsamkeit stellt keine Erfindung der modernen Eisenbahn dar. Seitdem auf Schienen Reiseverkehr stattfindet, bemühen sich die Bahnverwaltungen mit wechselndem Erfolg um eine möglichst rationelle, kostensparende Abwicklung dieses Betriebs. Bei den Staatsbahnen des Königreichs Bayern vor rund 100 Jahren suchte und fand man in der speziell entwickelten Pt 2/3 eine überraschend dauerhafte Lösung dieses Problems.

Was auch immer dazu beiträgt, die Kosten des Reiseverkehrs gering zu halten – es darf niemals „zu Ungunsten des geschätzten Publikums gehen“, betonte bereits 1905 eine Denkschrift der Friedrich-Franz-Eisenbahn des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin. Freilich schlugen die Bahnverwaltungen um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert recht unterschiedliche Wege ein, um den wirtschaftlichen, materiellen und personellen Aufwand je Reisezug in Grenzen zu halten. Im sparsamen Preußen etwa verfolgte man schon 1880 den Gedanken so genannter „Omnibuszüge“: Von den versuchsweise eingesetzten, ungewöhnlich leicht konstruierten Omnibus-Lokomotiven der Gattung T 0 vor besonders kurzen, dafür jedoch öfter verkehrenden Leicht- Zügen erhoffte man sich sowohl auf Haupt- als auch auf wichtigen Nebenbahnen bedeutende Ersparnisse. Angesichts der Tatsache, dass zu jener Zeit vier Bahnbedienstete respektive Beamte je Reisezug (Lokführer, Heizer, Zugführer und Schaffner) erforderlich waren, galt es überdies zu prüfen, ob nicht auch das Personal auf ein gerade noch notwendiges Minimum reduzierbar sei.

Selbst im Königreich Bayern, wo man den Preußen mental eher wenig abgewinnen mochte, standen die Bahnräte derlei Experimenten durchaus gewogen gegenüber. Nach einigem Für und Wider entschied sich die Münchener Verwaltung zwar nicht direkt für ein Omnibus-Konzept verdächtig preußischer Prägung, fand aber an der Idee „leichter Züge“ Gefallen: Die Bayern verstanden darunter leichte Tenderlokomotiven, die – abweichend wohl auch von ursächlich preußischer Denkweise – wenigstens zwei angetriebene Achsen haben durften. Sie sollten eine aus wenigen Waggons bestehende Reisezugeinheit möglichst rasch sowie möglichst häufig befördern und auf diese Weise „den vielen Wünschen des Publikums nach Verkehrsgelegenheit“ nachkommen, wie es die „Bayerischen Verkehrsblätter“ 1908 formulierten. Im Hinblick auf die Reisezugwagen hatte man schon ab 1899 unter der Bezeichnung Ci3 in großer Zahl dreiachsige Mittelgangwagen in Dienst gestellt. Mit der konstruktiv gebotenen Möglichkeit, „über gut gesicherte Brücken zwischen den Waggons während der Fahrt von der Lokomotive bis zum letzten Wagen und wieder zurück“ zu gelangen, nahm der Wunsch reale Gestalt an, den Personaleinsatz um 50% zu reduzieren. Man meinte, auf Zugführer

TEXT VON FRANZ RITTIG
BILDER VON
GOTTFRIED TURNWALD

Das Werkfoto der Pt 2/3 entstand in aller Eile auf dem Hof der Münchner Maschinenfabrik Krauss und Comp.

Weitere Motive dieser Serie zeigen, dass die Maschine nur auf der Lokführerseite für den Fototermin fertig gestellt worden war. Trotzdem offenbart sich die Schönheit dieser Lokomotivkonstruktion.

Fast 45 Jahre später: Gewichen ist die Länderbahnlackierung dem Lokomotivschwarz – geblieben die Schönheit und Zuverlässigkeit. Lok 70 063 Mitte der Fünfzigerjahre auf der Fahrt von Weiden nach Eslarn.

