Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

August 8/2004

4 190753 907407 08

Eisenbahn JOURNAL August 2004

Der Silberling

Porträt eines DB-Klassikers

Diesel aktuell:

Unterwegs mit der Class 66

Modell:

Gützolds 75.5 in H0

Anlagen-Porträt:

Bahnhof Wittower Fähre

EDITORIAL

Abschied ohne Ende

Kurz nachdem die Europäische Union am 1. Mai in Richtung Osten erweitert worden ist – und dies natürlich auch Einflüsse auf den Schienenverkehr mit sich bringen wird –, gilt es ein weiteres Datum festzuhalten: den 10. Juni 2004. Recht still und nur von Insidern verfolgt, endete an diesem Tag um 18.15 Uhr auf der Schmalspurstrecke Radebeul–Radeburg der planmäßige Einsatz von Dampflokomotiven im Dienst der Deutschen Bahn AG. So einschneidend ist das Ereignis jedoch nicht, zumal sich mit der „BVO Bahn GmbH", einer Tochter des Unternehmens Busverkehr Obererzgebirge, ein privater Betreiber fand, der bereit war, den Betrieb auf eigenes Risiko weiterzuführen und den Touristenmagnet Dampfeisenbahn am Leben zu halten.

Es stellt sich sofort die Frage, woher ein kleines Privatunternehmen den Mut nimmt, einen Eisenbahnbetrieb mit all seinen Problemen abzuwickeln, bei dem das Großunternehmen abwinkt. Mit dem Betrieb der Fichtelbergbahn hat die BVO ein erfolgreiches Referenzprojekt, welches die Machbarkeit eines solchen Konzepts belegt. Ist es bei dem Riesen DB AG ein „Nicht-Wollen", ein „Nicht-Können" oder einfach ein „Nicht-mehr-ins-Bild-Passen"? Irgendwo dazwischen wird die Wahrheit liegen, jedenfalls hat sich das ehemalige Staatsunternehmen nun „endlich" diesen Klotz vom Bein gesprengt. Für die kühlen Rechner des Konzerns waren der aufwändige Zwei-Mann-Betrieb auf den Maschinen, der Unterhalt des Fahrwegs und die kostspielige Gewährleistung der technischen Sicherheit des Fahrzeugparks offenbar ein Minusgeschäft. Die Einnahmen/Ausgaben-Schere klaffte wohl immer weiter auseinander und irgendwann hätte man einfach die Schuppentore verschlossen und die Feuer wären für immer erloschen.

Keine Angst, mit einem Abschied von der Strecke Radebeul–Radeburg und ihren kleinen schwarzen Riesen ist dieser Betreiberwechsel nicht verbunden! Der Übergang soll so harmonisch wie nur möglich erfolgen. Jedoch wird auch der neue Betreiber seine Berechnungen anstellen und zuerst die Preisspirale anziehen, Fahrplan und Personalbestand optimieren sowie mit Innovationen den Kunden überzeugen und für sich gewinnen müssen. Es ist kein Geheimnis: Dampflokbetrieb ist teuer und unter dem Strich sollte trotzdem eine schwarze Zahl stehen bleiben. Für Schüler und Berufspendler akzeptiert man weiterhin die Monatskarte des Verkehrsverbunds Oberelbe, für Touristen gilt es aber tiefer in die Tasche zu greifen. „Eine Anpassung an ähnliche Preise anderer Kleinbahnen" nennt das Roland Richter, der Geschäftsführer der BVO. Im gleichen Atemzug spricht er von einer angestrebten Umgestaltung des Reparatur- und Servicebereichs. Hier sei noch in diesem Jahr vorgesehen zu investieren. Im Lößnitzgrund scheint sich das Blatt also offenbar zum Positiven zu wenden. Drücken wir die Daumen, dass dieses „Pflänzlein" sprießt und der viel versprechende Neuanfang die nötigen Früchte trägt. Es ist unbestritten: Eine von der DB AG sicher weitläufig ins Auge gefasste Einstellung der Strecke hätte für die Region herbe Verluste mit sich gebracht. Das Negativ- Beispiel bietet die Weißeritztalbahn. Im Hotel- und Gaststättengewerbe, das zu einem großen Prozentsatz von der Linie profitierte, verzeichnet man Verluste, denn der Ausflugsverkehr ist hier spürbar zurückgegangen. Mit der Weißeritztalbahn übernimmt das Verkehrsunternehmen mit Sitz in Annaberg gleichzeitig die zweite noch unter DB AG-Aufsicht betriebene Schmalspurstrecke. Man wird sehen, wie dort der nun wohl doch dank der 10-Millionen-Euro-Finanzspritze vom Bund in Sichtweite gekommene Wiederaufbau voranschreitet und die Wirtschaft belebt.

Der 10. Juni 2004 wird uns also in positiver Erinnerung bleiben und dem neuen Betreiber ist viel Glück zu wünschen. Dass ein neues Logo am Wagen prangt, ist Nebensache, dass man weiter durch den Grund dampft, ist das eigentliche Zeichen!

Helge Scholz

INHALT

Titel: **Bis vor gut zehn Jahren war der Anblick eines aus „Silberlingen“ gebildeten Nahverkehrszuges am Bahnsteig der übliche Bundesbahn-Alltag – für nicht wenige Fahrgäste wegen des veralteten Interieurs allerdings auch „kunstledermiefiger Anachronismus“. Da konnte auch das 1.-Klasse-Abteil mit Stoffsitzen nicht darüber hinweg täuschen. Doch spätestens mit dem Re-Design des in hoher Stückzahl vorhandenen Wagentyps inmitten einer neuen bunten Triebwagen-Welt mit schönem Schein erkannten nicht nur Anhänger einer vergangenen Reisekultur den wahren Wert des Wagens mit dem Pfauenaugenmuster. Erfahren auch Sie noch einmal seine komfortable Nützlichkeit auf den Seiten 10 bis 19!**
BILD: SEYFERTH

Vorbild

Dampflok-Historie
Die letzten „Jumbos“ in Bismarck **6**

Wagen-Porträt
Die Geschichte der 5000 Silberlinge **10**

Diesellok aktuell
V 160-Familie: Neue Nummern, alte Loks **20**

Reportage
Get your kicks on Class 66 **22**

Einst & Jetzt
Was macht eigentlich der Gläserne Zug? **28**

Ellok-Porträt
Ae 8/8 der BLS: Spiel im Doppel **30**

Triebwagen aktuell
627.0: Abschied von den „Wellblechhütten“ **36**

Türkei
Dampf-Spezialität an der Ägäis **40**

Neue Nummern, alte Loks:
In die V 160-Familie ist allerhand Bewegung geraten. Wir erklären den aktuellen „Nummern-Salat“
• ab Seite 20

„Wellblechhütten“ ade:
Sie waren eine Antwort der 1970er-Jahre auf den Schienenbus, sein Nachfolger aber wurden sie nicht – die einteiligen VT der Baureihe 627.0. Es blieb bei ganzen acht Exemplaren, die nun nach 30 Jahren in den Ruhestand gehen. Ein Rückblick
• ab Seite 36

Modell

Neues H0-Modell
Die 75.5 von Gützold **56**

Neue Wagenserie von Roco
Nahverkehrslinge **58**

H0e-Anlage
Bahnhof Wittower Fähre **60**

8. Modellbauwettbewerb, Folge 4
Bahn im Schatten der Burg **68**

Berliner S-Bahn-Diorama in N
Bahnhof Witzleben **72**

H0-Modell der 03 1087 „Erwin Kramer“
Staub ist Trumpf **78**

Serie: Im Banne der Kleinbahn, Folge 10
Wie der Holzplatz entstand **80**

Fahrzeug-Umbau
Facelift für Pikos Hobby-189 **84**

Bastelpraxis
Mit Wechselstrom steuern – mit Gleichstrom schalten **88**

Rocos Modell der BLS-Baureihe Ae 4/4
Ganzer Halbling **89**

Serie: Anlagenbau in Z, Folge 3
Bahnsteige, Elektrik, Gleise **90**

Neuer H0-Bausatz
Stellwerk Reinbek von Piko **96**

Rubriken

Editorial **3**

Bahn-Notizen **42**

Modell-Neuheiten **50, 95**

Bestellkarten zum Heraustrennen **99**

Bahn & Medien: Bücher, Videos etc. **104**

Mini-Markt **106**

Auktionen • Börsen • Märkte **113**

Fachhändler-Adressen **114**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **117**

Vorschau **118**

Impressum **118**

Abbildungen dieser Doppelseite:
Scherübl, Küstner, Scholz, Pütz

Groß Flop – klein top:
Bei der DR war die 03 1087 „Erwin Kramer“ ein Flop. Als H0-Nachbildung der Modellbaumanufaktur Crottendorf verdient sie dagegen Bestnoten. • ab Seite 78

Günstig, aber oho:
Sind moderne Elloks nur glatte Kästen? – Von wegen! Speziell die 189 hat „oben herum“ einiges zu bieten. Wie man Pikos Einfach-Modell aus der „Hobby“-Serie optisch aufpeppt, steht • auf Seite 58

Nachdem die Baureihe 50 bereits im Februar 1977 beim Bw Duisburg-Wedau den Dienst quittiert hatte, sollten die Bismarcker „Jumbos“ die letzten aktiven Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn mit Rostfeuerung sein. Entsprechend groß war der Run auf die Dienststelle – Dampf-Enthusiasten aus dem In- und Ausland pilgerten nach Gelsenkirchen.

Bei einem derart vom Güterzugdienst geprägten Bahnbetriebswerk wie Bismarck galt es selbst am Schluss noch beachtliche Leistungen zu erbringen. Den „Jumbos“ wurde quasi bis zur bitteren Neige viel abverlangt. Wenngleich der Umfang der Einsätze schon kontinuierlich abgenommen hatte, ein Dahindümpeln vor belanglosen Zügen stand selbst für die letzten aktiven 44er nicht zur Debatte. Obwohl der Plandienst beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck bereits am 31. Mai 1975 geendet hatte, konnten sich die Maschinen im Programm- und Sonderverkehr weiterhin respektabel behaupten. Das nahe Finale bereits absehbar, standen zu Beginn des Jahres 1977 täglich noch bis zu acht Maschinen im Einsatz.

In jener Zeit gehörte ein morgendlicher Gang zur Lokleitung für den Bildchronisten des 44er-Showdown schon fast zum Alltag. Und die Spannung war stets groß. Was würde der Tag bringen, welche „Starleistungen“ standen heute auf dem sich täglich ändernden Dienstplan? Längst hatten sich einige Spitzenleistungen herauskristallisiert, auf deren Verkehren man immer besonders gespannt war. Etwa der berühmte „58000er“, ein von Recklinghausen Süd nach Duisburg-Mannesmann verkehrender Kohleganzzug. Schließlich wurden mit dem Gdg 58000 nicht selten 2000 Tonnen und mehr befördert!

Nicht minder spannend war die Frage nach einer weiteren interessanten Leistung, dem von Wanne-Eickel nach Dortmund-Bodelschwingh fahrenden Dg 57847, ebenfalls ein Kohleganzzug. Dieser Zuglauf war vor allem auf den letzten Kilometern vor dem Ziel durch die zu befahrende Stichstrecke

Die letzten „Jumbos“ in Bismarck

Es war ein stiller Abschied, als am 23. Mai 1977 die 044 508 die definitiv letzte Dampf-Leistung des Bw Gelsenkirchen-Bismarck erbrachte. Damit war in Westdeutschland die Epoche der kohlegefeuerten Dampflokomotiven unwiderruflich beendet.

TEXT UND BILDER VON UDO KANDLER

zwischen den Dortmunder Stadtteilen Mengede und Bodelschwingh spektakulär. Aufgrund der Neigungsverhältnisse galt es den Zug in Mengede zu teilen und in zwei Hälften den Berg hinauf nach Bodelschwingh zum dortigen Kohlekraftwerk zu schleppen. Erschwerend kam hinzu, dass der Zug an zwei Bahnübergängen halten musste, damit der mitfahrende Rangierer die Schranken per Hand herunterkurbeln konnte – Schwung holen vor der Steigung war somit ausgeschlossen. Optisch wie akustisch war der Zug ein absolutes Highlight. Das Wummern der Drillings-Triebwerke liegt einem noch heute in den Ohren. Interessant waren zudem die schweren Kohlezüge vom Anschlussbahnhof

Gefordert bis zur bitteren Neige im Mai 1977: die 44er in Gelsenkirchen-Bismarck. Aufnahmen vom 22. Dezember und 8. November 1976.

Die Starleistung bis fast zur letzten Minute: der häufig bis 2000 t schwere Gdg 58000 von Recklinghausen nach Duisburg-Mannesmann – hier die letzte Fahrt dieses Zugs mit Dampftraktion am 20. Mai 1977, bespannt mit 044 558.

Nicht minder interessant waren Kohlezüge vom Anschlussbahnhof der Zeche Hugo (hier 044 216 mit einem solchen Zug am 22. Februar 1977) ...

... sowie der Kohleganzzug Dg 57847 von Wanne-Eickel nach Dortmund-Bodelschwingh, den hier 044 481 am 1. Februar 1977 in Dortmund-Mengede am Haken hat.

Sie beschloss das Kapitel der „Kohlegefeuerten“: Der besonders gepflegt wirkenden 044 508 – hier eine Aufnahme vom 22. Dezember 1976 – war es vorbehalten, am 23. Mai 1977 die definitiv letzte Dampfleistung in Bismarck zu erbringen.

der nicht weit vom Bw entfernten Zeche Hugo nach Gelsenkirchen-Bismarck, die meist spontan eingelegt wurden. Überhaupt zählte die Schwerindustrie mit ihrem Aufkommen an Massengütern zu den Kernaufgaben der Eisenbahn im Revier. Schwere Züge waren an der Tagesordnung.
Wenn die wichtigsten Leistungen für den bevorstehenden Tag feststanden, stellte sich als weitere spannende Frage, welche Maschine welche Leistung erbringt. Denn 44er war nicht gleich 44er. Es gab entscheidende Unterschiede. Besonders begehrte Fotoobjekte waren die „Jumbos“ mit Frontschürze, von denen mit 044 434, 481 und 508 drei in Bismarck noch aktiv waren und obendrein oft bevorzugt zum Einsatz kamen. Eine weitere Rarität stellte die 044 404 mit Gegendruckbremse dar.

Eine derartige Konzentration von besonderen 44ern in der Endphase war nur zustande gekommen, weil das Bw Gelsenkirchen-Bismarck 1976 zur Auslauf-Dienststelle dieser Baureihe bestimmt worden war. Somit waren alle bei der Bundesbahn noch vorhandenen Maschinen des Typs im Ruhrpott zusammengezogen worden. Teilweise gelangten die Loks allerdings lediglich noch auf dem Papier in ihre neue Heimat und kamen erst gar nicht mehr zum Laufen. Andere dienten wegen knapper Fristen noch als Reserve. Am 1. Januar 1977 wies der Bestand in Bismarck folgende betriebsfähige Maschinen auf:

044 177, 209, 215, 216, 318, 377, 402, 404, 424, 434, 442, 465, 481, 508, 552, 556, 650 und 754.

Bis Ende Februar schrumpfte der Bestand auf elf betriebsfähige Loks, verursacht durch den weiteren Zulauf von Braunschweiger Dieselloks der Baureihe 216. Hierbei handelte es sich durchweg um die älteren Semester der 216, die beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck im schweren Güterzugdienst abgefahren werden sollten und somit ganz und gar auf Verschleiß beansprucht wurden. Andernfalls hätten sie auch kaum in die Fußstapfen der 44er treten können. Obendrein kam es oft zu Doppelbespannungen. Nicht umsonst tauchte daher schon bald die starke, zweimotorige Baureihe 221 auf, deren Gesamtbestand nun ebenfalls beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck zusammengezogen wurde.

In den letzten Monaten kamen die 44er verstärkt auch noch vor Sonderzügen für Eisenbahnfreunde zum Einsatz. Die 044 508 avancierte aufgrund ihres herausgeputzten Äußeren zur vermeintlichen Museumslok. Die letzten regulären Leistungen im Programmverkehr standen für den 20. Mai 1977 an, erbracht von 044 215, 424 und 556. An diesem Tag galt es letztmals unter anderen den Gdg 58000 zu befördern.
An den beiden darauf folgenden Tagen feierte man den offiziellen Abschied der Bundesbahn-Direktion Essen von der Dampflok. Neben den „Jumbos“, die für die Feierlichkei-

ten nochmals „schick“ gemacht wurden, zeigte die DB auch Exponate ihres modernen Fuhrparks und darüber hinaus die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte (DGEG) zahlreiche ihrer musealen Dampfloks. Mit der Abschiedsveranstaltung und der Rückführung der Museumsloks nach Bochum-Dahlhausen fand der Betrieb kohlegefeuerter Dampfloks unter DB-Regie ein Ende. Für kurze Zeit waren nun nur noch die Einsätze der ölgefeuerten Dampfloks der Baureihen 042 und 043 auf der Emslandstrecke zwischen Rheine und Emden verblieben.
Doch im Gegensatz zu den vielen anderen Dienststellen, die mit dem Verlust der Dampftraktion in die Bedeutungslosigkeit fielen, blieb das Bw Gelsenkirchen-Bismarck durch die Beheimatung der Baureihe 221 weiterhin im Gespräch. Und bereits zuvor hatte Bismarck auf dem Sektor der Dieseltraktion auf sich aufmerksam machen können: Schon seit 1973 waren hier die „Lollos“, die Vorserienloks der Baureihe 216, heimisch. Sie verbrachten in Gelsenkirchen auch ihren „Lebensabend“, ehe die letzte „Lollo“ Anfang 1984 abgestellt wurde.
Das Ende der Dienststelle selbst kam in späteren Jahren. Zunächst erfolgte die Aufgabe der Selbstständigkeit und die Angliederung an das Bw Oberhausen-Osterfeld Süd (später Bw Oberhausen 1) mit Wirkung zum 1. Januar 1982. Mit der Abstellung der letzten 221er am 28. Mai 1988 war dann auch das Ende als Einsatzstelle gekommen. Bis heute sind die Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes, die zwischen 1924 und 1926 entstanden sind, im Sinne eines Industriekulturdenkmals weitgehend erhalten geblieben. Allerdings fielen schon bald nach dem Ende des Dampfbetriebs der Wasserturm, die Großbekohlungsanlage sowie der Schornstein des Lokschuppens dem Abriss anheim. ❑

Auch auf dem Sektor der Dieseltraktion machte das Bw Gelsenkirchen-Bismarck von sich reden: Auf ihre alten Tage waren hier von 1973 bis 1984 die „Lollos“, die Vorserienloks der Baureihe 216 stationiert (hier 216 002 neben 044 177) ...

... und ab Mitte der 1970er-Jahre auch die starken Loks der Baureihe 221, die zu ihrem Einsatzende ebenfalls hier zusammengezogen wurden. Hier 221 132 am 18. September 1980 in Ratingen Abzw. Anger.

DIE GESCHICHTE DER
5000 SILBERLINGE

Was wie ein Märchen klingt, ist die klassische Erfolgsstory des Wagentyps mit dem Pfauenaugenmuster: Jahrzehntelang prägten seine zahlreichen Spielarten den Bundesbahn-Nahverkehr von Flensburg bis Freilassing – hinter Dampfloks ebenso wie hinter mancher Maschine der modernen DB-Traktion. Ein Fahrzeug, an dessen ursprünglichen Charakteristika sich jeder neue Wagen messen lassen muss.

Wo immer sie auch rollten, sie bargen noch das „echte" alte Eisenbahn-Reisen in sich: die Silberlinge – hier im Mai 1996 hinter einer 215 zwischen Sigmaringen und Tübingen. Ritz