

Deutschland € 7,40 • Österr. € 8,15 • Schweiz sfr. 8,80 • Belg. Lux. € 8,65 • Niederl. € 9,50 • Ital., Span., Port. (con.) € 9,70 • Finn. € 10,90 • Dänemark DKK 84,00  
ISSN 0728-051X

Eisenbahn  
JOURNAL

Dezember  
2016

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn



Baureihe 218  
Vierzig fette Jahre



Neuer Onlineshop mit noch größerer Auswahl

**www.donnerbuechse.com**

- ➔ **Neuware aller führenden Hersteller**
- ➔ **Spurweiten von 1 bis Z**
- ➔ **Zubehör • Fertiggelände**
- ➔ **Spur 1 Märklin-Premium-Händler**
- ➔ **Spur TT Spezialist in NRW**
- ➔ **An- und Verkauf von Modellbahnen**

**Unsere Ladengeschäfte**

**Hauptgeschäft ➤ Neuware**

Loks, Wagen, Zubehör, Ersatzteile, etc.

**Gebrauchtwarengeschäft ➤ im Innenhof**

Loks, Wagen und alles für den Anlagenbau,  
Modellautos, Bastelloks und Bastelwagen, etc.

**Vogteistr. 18 • 50670 Köln • Tel.: 0221/121654**  
**Haltestelle Hansaring (1 Station vom Hbf.)**

➔ **5 hauseigene Kundenparkplätze**

Öffnungszeiten: Mo., Di., Do., Fr., Sa. 10:00–13:00 Uhr und 14:00–18:30 Uhr

Unser Gebrauchtwarenladen schließt um 18:00 Uhr

Mittwoch: Ruhetag • Beachten Sie unsere langen Öffnungszeiten am Samstag!

E-Mail: info@donnerbuechse.com

# INHALT

## 8

VIERZIG FATTE  
JAHRE:  
DIE EINSATZ-  
GESCHICHTE  
DER 218



## VORBILD

### 4 Alt-Meister-Fotografie

Udo Geum, Nürnberg-Erlenstegen, 1972

### 6 20 Fragen

Antworten von Armin Schmolinske

### 8 Baureihe 218: Vierzig fette Jahre

Die Einsatzgeschichte des V 160-Musterschülers

### 24 Zeitreise

Frankfurt (Main) Hauptgüterbahnhof 1991

### 32 Baureihe 50.40: Das letzte Aufgebot

Die deutsche Franco-Crosti-Dampflokomotive

### 44 Galerie

Bilder von Joachim Seyferth

### 52 Kurz-Gekuppelt

Aktuelle Kurzberichte und Fotos

## MODELL

### 54 Modell-Neuheiten

### 60 Graf Bruchsteins Finale

Das Schlussegment der H0e-Anlage

### 70 Von Kopf zu Kopf

12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 4

### 76 Nachlässig gepflegt

Patina für den Liliput-Gütertriebwagen

### 80 Hoch auf dem Run-gen-Waa-ha-gen

Beladung mit Strohballen

### 86 Kleiner Trenner

Strukturelement Entwässerungsgraben

### 90 Mit Patrone und Pinsel

Druckkunst von Emmanuel Nouaillier

## RUBRIKEN

### 97 Leserbrief & Messevorschau

### 98 Händler, Börsen & Mini-Markt

### 106 Vorschau und Impressum

## 32

DAS LETZTE  
AUFGEBOT:  
BAUREIHE 50.40,  
DIE DEUTSCHE  
FRANCO-CROSTI



## 60

GRAF BRUCH-  
STEINS FINALE: DAS  
SCHLUSSEGMENT  
DER H0E-ANLAGE



## 76

NACHLÄSSIG GEPFLEGT:  
GEKONNTE PATINA FÜR DEN  
GÜTERTRIEBWAGEN VON LILIPUT

TITELBILD:

Baureihe 218, wie es sich gehört:  
In Formvollendung mit Anbauschneepflug  
und dem heute auch schon klassisch zu  
betrachtenden Epoche-IV-Anstrich in  
Ozeanblau-beige (Lübeck Hbf, 1992).

FOTO: OLAF BERGMEIER



## NÜRNBERG- ERLENSTEGEN, 1972

Als wäre ihre Farbgebung  
in perfekter Harmonie  
mit diesem prächtigen  
Ambiente gemacht,  
kommt dem Fotografen  
hier im Herbst 1972 im  
Frankenland eine V 60  
im Übergabezugsdienst  
entgegen. Klassisch-schön.

FOTO: UDO GEUM



## Armin Schmolinske

**1. Wie würden Sie die „große Zeit der Eisenbahn“ Ihren Enkeln beschreiben?** Es war die Zeit, als die Führungskräfte der Bahn noch Eigengewächse waren. Die Bahn war noch in der Fläche und so beim Personen- und Güterverkehr nahe beim Kunden. Nicht alles wurde unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten abgewickelt, sondern als staatliche Aufgabe angesehen. Die Fenster in den Personenwagen ließen sich noch öffnen, und es gab noch Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, auch in kleinen Bahnhöfen.

**2. Ihr Lieblingszug aus der „großen Zeit der Eisenbahn“?** Der im Herbst 1975 täglich verkehrende Rübenzug Dg 77286 von Crailsheim über Heilbronn nach Bad Friedrichshall-Jagstfeld! Da er meist über 1500 Tonnen hatte, verkehrte er immer mit einer Vorspannlok, mal war es eine zweite 50er oder die 023 058. Er war jedes Mal ein Erlebnis der Extraklasse, ebenso das gemeinsame Würstchenessen mit dem Lokpersonal in der Kantine des Bw Heilbronn nach getaner Arbeit.

**3. Was vermissen Sie bei der „Neuen Bahn“ am meisten?** Das im Sommer geöffnete Abteilfenster in der zweiten Klasse des D-Zugwagens, das damit verbundene Wummern der Luft und den flatternden Vorhang samt dem Geruch des roten Kunstleders.

**4. Sie werden neuer Bundesverkehrsminister. Was ändern Sie als Erstes?** Tempolimit auf Autobahnen, Citymaut in allen großen Städten; damit einhergehend die kostenlose Nutzung des ÖPNV, differenzierte Mehrwertsteuer je nach Verkehrsmittel vom SUV mit mindestens hundert Prozent bis zur Bahn und dem ÖPNV mit null Prozent; Kfz-Steuer komplett auf Spritpreis umlegen und minimale Literpreise von etwa 2,50 Euro und die daraus resultierenden Mehreinnahmen ausschließlich für Investitionen in die Bahn und den ÖPNV nutzen. Und als letzte Tat: Alle innerdeutschen Flüge verbieten, nachdem die Bahnstrecken alle optimiert worden sind.

**5. Welchen Traum in Sachen Eisenbahn wollen Sie sich noch erfüllen?** Eine Dienst- bzw. Ferienreise nach Asien, ausschließlich mit dem Verkehrsmittel Eisenbahn, möglichst in der ersten Klasse!

**6. Sie dürfen Ihren Urlaub auf einem einsamen Biotop inmitten eines stillgelegten Güterbahnhofs verbringen. Mit welcher Eisenbahn-Lektüre retten Sie sich dort am liebsten über die Zeit?** Da würde ich endlich einmal in Ruhe „VEB-Dampflokomotive“ sowie „Reichsbahn ohne Reich“ Band eins und zwei durchlesen. Aber nicht ohne meine Kamera – bei der Location!

**7. Von was oder wem wurden Sie mit dem Eisenbahn-Bazillus angesteckt?** Vom Vater, durch den ich auch das Privileg hatte, nicht nur die Dampfloks mit dem KC 25 abzulichten, sondern auch in Hotelzimmern zu übernachten und mit einem flotten Auto unterwegs zu sein. Während andere Gleichaltrige und Gleichgesinnte in Jugendherbergen nächtigten und, natürlich viel umweltfreundlicher, mit dem Ziel ihrer Begierde selbst unterwegs waren. Last but not least: auch von meinen älteren Freunden Hans Faust, Klaus Fader, Michael Lauppe und Jürgen Nicklich, die mich als mittellosen Schüler oft mitgenommen haben und mir die gekonnte Fotografie

beigebracht haben oder auch „nur“ die Liebe zur dampfbetriebenen Eisenbahn.

**8. Welchen Eisenbahner-Beruf hätten Sie früher am liebsten ausgeübt?** War interessanterweise bei mir nie eine Überlegung!

**9. Sie erhalten die Möglichkeiten und Mittel, ein Eisenbahn-Thema medial zu verbreiten (Buch, Film etc.). Welchen Inhalt wählen Sie?** Urlaub ohne Auto und Flugzeug! Wie haben es unsere Vorfahren geschafft, ohne Auto und Aeroplan in den Urlaub zu fahren. Neben den vielen Nebenbahnen gab's noch Kurswagen in viele Urlaubsorte. Entschleunigung war sowieso und musste gar nicht erst gelernt werden. Nur Festnetztelefon und Postkarten waren die Verbindung in die Heimat, obwohl man kaum eine Tagesreise von ihr entfernt war.

**10. Hatten Sie eine Modellbahn und wenn ja, welche?** Ja, eine Arnold-Spur-N-Anlage mit Fahrzeugen von allen Herstellern inklusive RÖWA! Und für den Fußboden eine alte Märklin-Spur-0-Bleichenbahn mit Federaufzug – entdeckt und mitgenommen beim Sperrmüll!

**11. Und welche Modell- oder Spielzeugeisenbahn würden Sie heute einem Kind schenken?** Zum „Eingrooven“ erst einmal eine BRIO-Holzeisenbahn und anschließend eine LGB-Anfangspackung mit der Stainz.

**12. Sie dürfen für eine Modellbahn-Zubehörfirma einen historischen Bahnbau marktreif produzieren. Welches Gebäude/Anlage/Werk favorisieren Sie?** Tja, da müsste ich meinen jüngsten Sohn Felix (Jahrgang 1998) fragen, der begeisterter Spur-1-Modellbahner ist. Ich helfe nur noch beim Auf- und Abbau der Module bei den Ausstellungen und höre beim Fachsimpeln der Königsspurler gerne zu.

**13. Die größte Errungenschaft der Modellbahn-Industrie in letzter Zeit? Und ihr größter Fehler?** Siehe Frage 12.

**14. In welcher Eisenbahn-Epoche würden Sie am liebsten leben?** Auch wenn ich als reiner Dampfloksfan ein ewig Gestriger sein mag – jetzt! Weil vieles andere viel wichtiger ist als eine Eisenbahn-Epoche und es nie wieder so sein würde, wie man es damals erlebt hat.

**15. Sie erhalten einen Gutschein für die Reise zu einem Ort Ihrer liebsten Eisenbahn-Erinnerung. Wohin fahren Sie?** Eigentlich ins Bw Hamburg-Rothenburgsort, aber dort sieht es jetzt völlig anders aus. Deshalb doch lieber nach Crailsheim, denn dort hatten wir auch den engsten Kontakt zum Lokpersonal, auch wenn heute leider einige von ihnen schon nicht mehr leben. Oder vielleicht doch lieber zur guten alten P 8 nach Tübingen und in den Schwarzwald ...

**16. In welchen Reisezugwagen bzw. Triebwagen sind Sie früher am liebsten gefahren?** Mit den Holzbank-ET 471ern der Hamburger S-Bahn, am liebsten im Gepäckabteil.

**17. Welche drei Dinge würden Sie bei der „Neuen Bahn“ sofort abschaffen?** Kein „Denglisch“ mehr, sondern alles auf Deutsch und unbedingt als Zweitsprache in Englisch, internationales Engagement und branchenfremde „Topmanager“.

„Bei der heutigen Bahn würde ich sofort branchenfremde ‚Topmanager‘ abschaffen“

Armin Schmolinske, geboren 1957 in Esslingen am Neckar, kam mit Voll- und Dampf zur Fotografie. Zur Konfirmation 1972 gab's eine SLR-Kleinbildkamera, mit der Jagd auf die letzten Dampflok in Deutschland gemacht wurde – später kam zur Jagdausrüstung noch eine 6x6-Kamera dazu. So war die Fotografienlaufbahn praktisch vorbestimmt. Nach der Ausbildung beim Lette-Verein in Berlin startete er 1984 seinen Berufsweg im Fotostudio des Bauer Verlages in Hamburg. Nach zehn Jahren Studio- und Reportagefotografie ging es nach der Wende für zwei Jahre in den „Aufbau Ost“. In Polen, Ungarn, Tschechien und China schulte er die dortigen Kollegen der Bauer Media Group und half beim Aufbau von Fotostudios. Bis 2001 war er Studioleiter in den Food- und Stillifestudios der Bauer Media Group. Danach ging's wieder in den „Wilden Osten“ der Verlagsgruppe, um dort die Umstellung von der analogen zur digitalen Fotografie zu managen. Seit Mitte 2014 arbeitet Armin Schmolinske als freier Fotograf. Bereits seit einigen Jahren arbeitet Schmolinske auch als Referent bei Fotoreisen und Workshops, um sein Wissen auch an nichtprofessionelle Fotografen weiterzugeben. Seine fotografische Devise „No photoshop it's the photographers job“ legt er deshalb allen Fotobegeisterten ans Herz. Wenn sie diese Devise beherzigen, dann werden sie mit ihren Ergebnissen zufrieden sein. Und: Beim Diafilm konnte man nach der Belichtung und vor der Projektion auch nichts mehr verändern. Seine Netzseiten lauten: [www.bingshiling.de](http://www.bingshiling.de) und [www.schmolinske.de](http://www.schmolinske.de).

FOTO: PRIVAT



**18. Auf welchen Bundesbahn- oder Reichsbahn-Lehrgang würden Sie heutige Bahnmanager am liebsten schicken?** Kein Lehrgang, sondern die Praxis erleben: Alle Dienstreisen sind mit der Bahn zu absolvieren, immer abwechselnd in der zweiten Klasse, freitagnachmittags sowie sonntagabends bzw. wenn Fußballfans unterwegs sind. Und in der ersten Klasse nur dann, wenn auch die zweite Klasse schön leer ist. Also keine Dienstwagen und keine Flüge.

**19. Welche historische Bahn-Impression würden Sie sich als Gemälde an die Wand hängen?** Die langgezogene Kurve zwischen Lehenhammer und Etzelwang auf der Etzelwanger Steige mit einem Erzzug nach Sulzbach-Rosenberg. Als Zuglok selbstverständlich

eine 44er und als Schublok eine am Ende des Zuges eben noch zu sehende 50er – Standort leicht erhöht!

**20. Wird es wieder eine „große Zeit der Eisenbahn“ geben oder ist der Zug abgefahren?** Genauso wie jetzt langsam erkannt wird, dass die Atomkraft ein Irrweg war, so wird in ferner Zukunft auch der individuelle Straßenverkehr nicht nur in Ballungsräumen nicht mehr up to date sein. Und merkt der Nutzer plötzlich, dass schienegebundene Fahrzeuge nicht nur sicherer, sondern auch umweltfreundlicher und schneller sind, dann kommt die große Zeit des vernünftigen Reisens wieder.

*Die Fragen stellte Joachim Seyferth.*

## BAUREIHE 218

# Vierzig fette Jahre

**Auch 2016 – 45 Jahre nach Indienststellung der ersten Serienloks – ist die Baureihe 218 bei der DB AG weiter im Einsatz, noch immer nicht ganz verzichtbar auf fahrdrahtlosen Magistralen wie nach Sylt oder im Allgäuer Dieselnetz. Zwar ist von den 398 Serienloks nur noch eine kleine Anzahl verblieben, die aber wohl auch in nächster Zeit noch benötigt wird. Ob die 218 auch 2018 noch im Plandienst erlebt? Rund vier arbeitsreiche Dekaden jedenfalls hat die Baureihe hinter sich, auf die wir hier zurückblicken**

TEXT: KONRAD KOSCHINSKI UND ANDREAS BAUER-PORTNER

Ihren Einstand hatte die Baureihe 218 freilich bereits mit den 1968/69 gelieferten zwölf Vorserienloks gegeben, die bei den Bahnbetriebswerken Regensburg und Hagen-Eckesey zunächst einem Vergleichstest mit den 217 011 bis 022 unterzogen wurden (siehe EJ 12/2012!). Nachfolgend wollen wir uns hier aber auf die Einsatzgeschichte der Serien-218 konzentrieren, beginnend am 28. April 1971 mit der Zuteilung der 218 101 an das Bw Flensburg. Bis Ende des Jahres 1971 wies die Deutsche Bundesbahn ihrem nördlichsten Bahnbetriebswerk auch die fabrikneuen Loks 218 102 bis 126 zu. Außerdem traten Maschinen der ersten Bauserie ihren Dienst bei den Bw Hagen-Eckesey (ab Juli 1971), Regensburg (ab September 1971), Hamburg-Altona (ab Januar 1972) und Karlsruhe (ab Februar 1972) an.

Kurz nachdem die 218 101 bis 170 im Juni 1972 dem Betrieb übergeben worden waren, rollten bereits die Loks der zweiten Bauserie an, die die 218 171 bis 298 umfasste. Davon kamen die 218 172 bis 215 im Zeitraum August 1972 bis Januar 1974 zum Bw Hamburg-Altona. Die 218 219 bis 245 hingegen wurden von Juli 1972 bis August 1973 durchweg dem Bw Mühlendorf zugeteilt, und die 218 249 bis 283 hielten von Oktober 1972 bis Januar 1974 lückenlos beim Bw Kempten Einzug. Ausgenommen die in Hagen-Eckesey erstbeheimatete 218 171, gelangten die übrigen Loks der bis Februar 1974 komplett in Dienst gestellten zweiten Bauserie ab Werk zum Bw Regensburg.

Die Auslieferung der dritten Bauserie, also der 218 299 bis 398, erstreckte sich von April 1974 bis Januar 1976. Mit ihr wurden zum einen wieder die Bw Hamburg-Altona, Kempten und Regensburg bedacht. Zum anderen erhielt nun das bereits seit 1973 über umbeheimatete 218er verfügende Bw Kaiserslautern erstmals auch fabrikneue Maschinen, vor allem die zwischen April 1974 und Dezember 1975 lückenlos zugeteilten 218 361 bis 388.

Mit den von Februar 1976 bis Juni 1979 ausgelieferten Loks der vierten Bauserie ab 218 400 stockte die DB überwiegend die Kemptener und Regensburger Bestände auf. Allerdings lösten die Neuabnahmen auch eine Umbeheimatungswelle aus, wobei insbesondere Kempten ältere 218.1 abgab. Die mit Pielstick-Motoren ausgerüsteten 218 427 bis 434, 456 bis 462 und 485 bis 499 wurden im Zeitraum Mai 1978 bis Juni 1979 fabrikneu dem Bw Lübeck zugewiesen. Die Abnahme der 218 499 am 21. Juni 1979 setzte den Schlusspunkt unter die Diesellokbeschaffung der Deutschen Bundesbahn. Im Übrigen erhielt das Bw in der Marzipanstadt 1977/78 etliche 218er aus Hamburg-Altona, darunter die ebenfalls mit Pielstick-Motoren bestückten 218 195 bis 197 und 323 bis 339.

Einschließlich der zwölf Vorserienlokomotiven verfügte die DB Ende Juni 1979 über 410 Exemplare der Baureihe 218, was angesichts von 398 gelieferten Serienloks auf den ersten Blick schlüssig erscheint. Tatsächlich hatten bis dahin aber 411 Loks die Baureihenbezeichnung 218 erhalten, denn die 1973 verunglückte 215 112 mutierte durch Einbau einer neuen Maschinenanlage mit Heizgenerator zur am 31. August 1975 beim Bw Kempten in Dienst gestellten 218 399. Andererseits wurde die am 8. Juni 1975 bei der Kollision zweier Züge in der Nähe von Warngau zerstörte 218 243 am 16. Dezember 1975 ausgemustert (Teile verwandte man für den Wiederaufbau der 218 238). Die Stückzahl von 410 ergab sich also, weil einem Zugang durch Umbau der Verlust einer Serien-218 durch Unfall gegenüberstand.

Hinzu kamen 1980/81 die nach Entfernen der Gasturbinen und Angleichung an die Serien-218 als 218 901 bis 908 bezeichneten Lokomotiven der bisherigen Baureihe 210. Somit besaß die DB nach Abnahme der zuletzt umgerüsteten 218 904 (ex 210 004) im Juli 1981 insgesamt 418 Maschinen der Baureihe 218. Diese Stückzahl blieb bis Herbst 1993 konstant.





Klassisch in jeder Hinsicht:  
218 in originalroter Lackierung  
auf nicht elektrifizierter Haupt-  
strecke im Schnellzugdienst –  
hier 218 233 mit D 2668 auf der  
Murrbahn bei Oppenweiler  
(10. September 1992).

FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

Neues Rot, altes Revier: Ganz Schleswig-Holstein war jahrzehntlang fest in 218-Hand. 1995 erreichte die Baureihe beim Bw Lübeck gar einen Bestand von 105 Maschinen. In prächtiger Herbstkulisse verlässt 218 248 mit einem Regionalexpress den dortigen Hbf (29. Oktober 1999).

FOTO: THOMAS KUNSCH

