

Eisenbahn JOURNAL September 2003

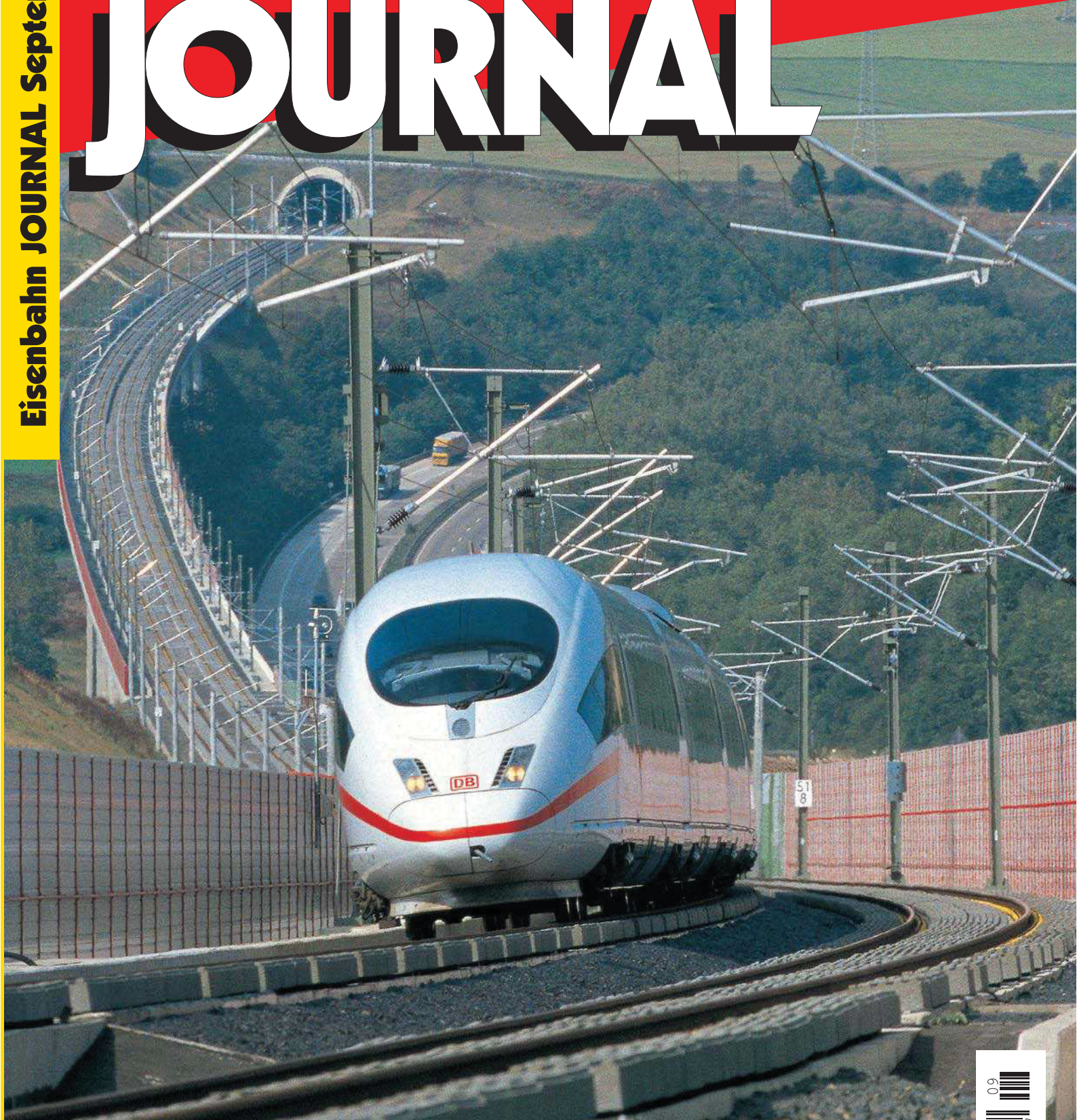
Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

September

9/2003

# Eisenbahn JOURNAL



**Ein Jahr Tempo 300: NBS Köln–Frankfurt**

**Vorbild & Modell: Erzbahn-Dm3 von Roco**



# Editorial

Nun also doch: Nach den Umsatzeinbußen im Fernverkehr hat die Deutsche Bahn ihr Preissystem erneut reformiert. Die Halbpreis-BahnCard ist wieder da, und für Frühbucher gibt es nur noch zwei Rabattsätze.

Seit 1. August bietet die DB drei BahnCard-Versionen an. Die BahnCard 50 gewährt den Kunden wie früher volle Flexibilität bei 50 Prozent Nachlass auf den Normaltarif im Fernverkehr. Dabei können „Mitfahrer“ von BahnCard-Inhabern nun ebenfalls zum halben Preis reisen. In Zügen des Regionalverkehrs gibt es den vollen Rabatt nur, wenn diese mit Fahrkarten des DB-Tarifs benutzbar sind. Der Preisnachlass auf Verbundfahrtscheine beträgt 25 Prozent, sofern die Verkehrsverbünde mitspielen. Allerdings kostet die BahnCard 50 deutlich mehr als früher: in der zweiten Klasse 200 Euro, in der ersten Klasse 400 Euro. Für Senioren (ab 60), Schüler, Studenten (bis 26) und Schwerbehinderte kostet sie jeweils die Hälfte, desgleichen für Ehe- und Lebenspartner.

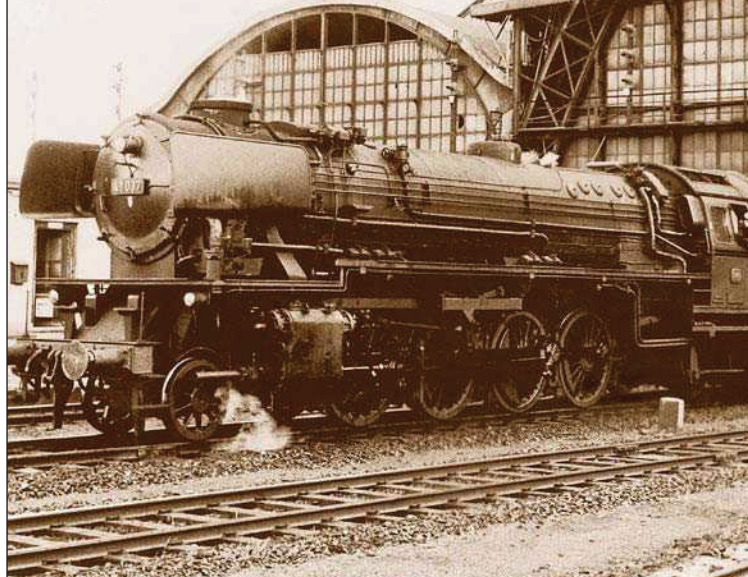
Die BahnCard 25 bleibt zu veränderten Konditionen (als Auslaufmodell?) im Angebot. In der zweiten Klasse kostet sie nur noch 50 statt bisher 60 Euro, in der ersten Klasse ermäßigt sich ihr Preis von 150 auf 100 Euro. Weiterhin gilt die günstige Familienregelung, wonach alle Familienangehörigen eine eigene BahnCard für 5 Euro erwerben können, wenn einer eine BahnCard 25 zum vollen Preis gekauft hat. Entscheidende Einschränkung: Der 25-Prozent-Rabatt kann in Zukunft nicht mehr mit Frühbucher-Rabatten kombiniert werden. Nur noch übergangsweise, bis Ende September 2004, räumt die DB diese Möglichkeit ein.

Für ausgesprochene Vielfahrer ist die BahnCard 100 interessant. Sie löst die persönliche NetzCard ab und kostet bei Einmalzahlung 3000 Euro in der 2. Klasse und 5000 Euro in der 1. Klasse. Die BahnCard 100 berechtigt dazu, ein Jahr lang beliebig oft in fast allen Zügen der DB – nun ja – „kostenlos“ zu fahren.

Statt der „Plan&Spar-Tickets“ mit Rabattsätzen von 10, 25 oder 40 Prozent gibt es für Frühbucher jetzt Tickets zum „Sparpreis 25“ und zum „Sparpreis 50“. Diese sind nach wie vor kontingentiert und an bestimmte Züge gebunden, die Vorausbuchungsfrist beträgt nun einheitlich aber nur drei Tage. Hin- und Rückfahrkarten zum halben Normalpreis gibt es (wie den bisherigen 40-Prozent-Rabatt) nur mit Wochenendbindung, jedoch zu gelockerten Konditionen. Zwischen Hin- und Rückfahrt muss nicht mehr unbedingt eine Nacht von Samstag auf Sonntag liegen, sondern beide Fahrten können jetzt auch am gleichen Wochentag (also am Samstag oder Sonntag) erfolgen. Fahrkarten zum Sparpreis 25 berechtigen zur Hin- und Rückfahrt an allen Tagen unabhängig vom Wochenende.

Weiterhin gelten die Sparpreise aber nicht im Regionalverkehr. Dieser gravierende Nachteil des Preissystems bleibt also erhalten – und so richtig schön einfach ist das System halt immer noch nicht (Zugbindung, Wochenendbindung etc.). Erhalten bleiben indes auch positive Elemente. So gibt es nach wie vor um die Hälfte verbilligte Tickets für Mitfahrer und die Möglichkeit, eigene Kinder bzw. Enkelkinder unter 15 Jahren kostenlos mitzunehmen. Unverändert gelten die Normalpreise, die die DB im Dezember 2002 auf langen Strecken um bis zu 25 Prozent gesenkt hatte, und zwar ganz ohne Vorausbuchung! – Schon vergessen? Oder überhaupt nie bemerkt? „Die Kunden haben die neuen Tarife nicht akzeptiert“, sagte Hartmut Mehdorn am 2. Juli in Berlin. „Und wir konnten sie nicht vermitteln“, fügte er hinzu. – Wohl wahr! Ob sich auch die Ideengeber der etwa 50 Millionen Euro teuren Werbekampagne Asche auf's Haupt streuen?

KONRAD KOSCHINSKI (EJ-Autor)



**Eisenbahntechnik:** 1'D1' = Mikado – alles über Achsfolgen von Dampflokomotiven, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

## Inhalt

Vorbild

Impressionen anhaltinisch: <b>Fragmente von Melancholie</b>	6
Dampflokom-Achsfolge: <b>Bis zur Pazifik und weiter</b>	10
Die CityBahn: <b>Sympathie-Produkt</b>	18
Dampflokom-Historie: <b>Lok-Heimat am Strelasund</b>	20
Neubaustrecke Köln–Frankfurt: <b>Ein Jahr Tempo 300</b>	26
Die Erzbahn Lulea–Narvik: <b>Zwillinge, Drillinge und Jubiläen am Polarkreis</b>	30
„SBB Historic“: <b>Schweizer aktivieren Eisenbahn-Erbe</b>	36
Müglitztalbahn: <b>Bis Glashütte rollen wieder Züge</b>	38

*Titel:* Seit einem Jahr rauschen die ICE 3 über die Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt. Einer der markantesten Punkte ist das Hellertalviadukt, das aus unterschiedlichen Blickwinkeln fotografiert der Streckenführung mitunter „Achterbahn“-Charakter verleiht. – Lesen Sie eine kleine Ein-Jahres-Bilanz ab Seite 26! *Abb.: Rudolf Georgi*

**Super-Anlage:** Die größte transportable Segmentanlage: die BLS in H0, erbaut vom Modellbau-Team Köln e.V., ab Seite 60





**Bahn aktuell:** Ein Jahr Tempo 300 auf der NBS Köln–Frankfurt a.M. – eine Bilanz von Franz Rittig, ab Seite 26



**Vorbild & Modell:** Die dreiteilige Ellok Dm3 als neues Roco-H0-Supermodell, von J. Hörstel (Vorbild) und Chr. Kutter (Modell), ab Seite 30

## Modell

## Rubriken

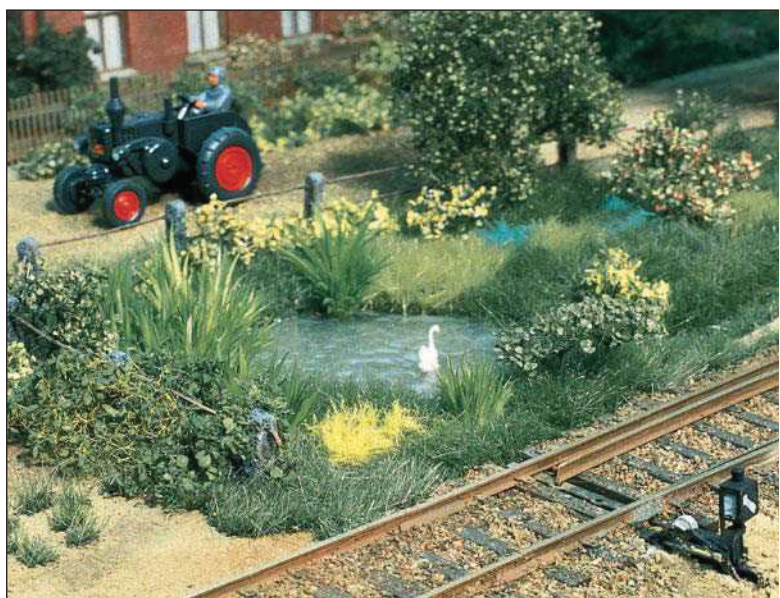
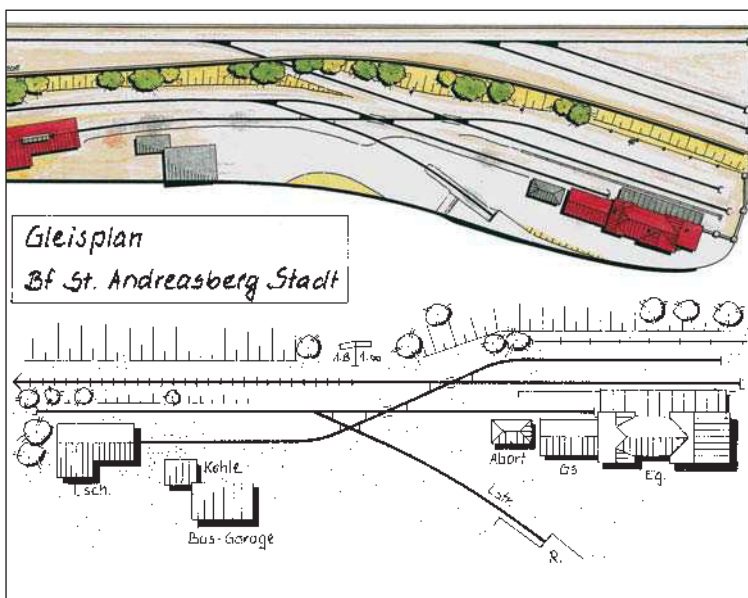
<b>Modelle der Dm3</b>	<b>35</b>
Pikos H0-A-Gleis: <b>Auf neuen Wegen</b>	<b>58</b>
<b>Die BLS-Südrampe</b>	<b>60</b>
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: <b>Urlaubserinnerungen in N</b>	<b>68</b>
Anlagenplanung nach Vorbild: <b>St. Andreasberg</b>	<b>72</b>
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 29: <b>Finale Feinheiten</b>	<b>78</b>
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Teil 4: <b>Wasser stinkt nicht</b>	<b>82</b>
Gebäudebau in H0: <b>Auch ein Einheitstyp: Garching</b>	<b>86</b>
Wagenselbstbau in 0e: <b>Fleischmann Magic Train: Wagen auf Sächsisch</b>	<b>90</b>
Neuer H0-Bausatz: <b>Weichenselbstbau mit Modellwerk</b>	<b>94</b>
Neuer H0-Bausatz: <b>Fallers fahrende Straßenwalze</b>	<b>95</b>
<b>Bastelpraxis</b>	<b>96</b>
Bahnshranke nach RhB-Vorbild • Tarnung für Rocos Schienenreinigungswagen • Ladungsheber für Rangierfans	

<b>Bahn-Notizen</b>	<b>38</b>
<b>Modell-Neuheiten</b>	<b>50</b>
<b>Mini-Markt</b>	<b>98</b>
<b>Auktionen • Börsen • Märkte</b>	<b>104</b>
<b>Fachhändler-Adressen</b>	<b>106</b>
<b>Impressum</b>	<b>108</b>
<b>Neue Bücher</b>	<b>110</b>
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	<b>111</b>
<b>Bestellkarten zum Heraustrennen</b>	<b>115</b>

*Abbildungen dieser Doppelseite:  
Joachim Claus, Rodolf Georgi, Jürgen Hörstel,  
Helge Scholz, Christian Gerecht, Wolfgang Langmesser*

**Anlagenplanung:** Bahnhof Andreasberg im Harz, vorbildgerecht in H0, von Christian Gerecht, ab Seite 72

**Anlagenbau:** KOK-Anlage: Wassergestaltung ohne Geruchsbelästigung, von Wolfgang Langmesser, ab Seite 82



# Fragmente von Melancholie

Es klingt abgedroschen, gilt aber mehr denn je:  
Um Bahngelände und Bahnhofsanlagen als zwar  
stumme, aber dennoch ausdrucksstarke  
*Zeitzeugen vergangener Eisenbahnzeiten*  
fotografisch festzuhalten, muss man heute schon  
suchen. Fündig wird man noch mancherorts in  
*Sachsen-Anhalt* – doch auch hier waren und sind  
die Bagger schon aktiv, um für Minimal-Konzepte  
moderner Bahnstrukturen den Weg zu ebnen ...



Emotion am Mittelbahnsteig: Von Nachterstedt-Hoym gen Sonnenuntergang.



■ TEXT VON FRANZ RITTIG UND  
BILDER VON WOLFGANG HERDAM

Raritäten an deutschen Gleisen:  
Preußische Pflasterung und  
windgeschützte Holzbänke im  
Bahnhof Hedersleben-  
Wedderstedt.





Morbide und prächtige Kulissen: Verfallenes Stellwerk in Gatersleben und noch genutztes, Kastanien-umranktes Befehlsstellwerk im Bahnhof Frose.

**Es ist noch gar nicht so lange her**, da sich der Reisende auf den Bahnhöfen nördlich und nordöstlich des kleinen Harzgebirges in eine Welt aus längst vergangener Eisenbahnromantik versetzt fühlen konnte. Wer je einen Sonnenuntergang inmitten der alten Bahnanlagen in Gatersleben oder Frose, in Nachterstedt-Hoym oder in Hedersleben-Wedderstedt erlebte, der weiß wohl, was man sich unter dem viel zitierten Begriff „Eisenbahnnostalgie“ wirklich vorstellen muss. Denn bei den genannten Orten handelte es sich durchaus nicht um nostalgisch nachgestellte Szenarien; ganz im Gegenteil: Alles war echt, nichts hatte den trügerischen Glanz etwaiger potemkinscher Dörfer zur Befriedigung der „Guten-Alten-Zeit-Gefühle“ verklärungssüchtiger Bahntouristen. Ob die leidlich gepflegten Empfangsgebäude, die alten, manchmal schon verfallenen Stellwerke, ob die stummen Wasserkräne oder die blechern wirkenden Dachgehäuse der Bahnsteigunterführungen – alles stammte ganz und gar original aus jener Zeit, da den Bahnhöfen noch ein völlig anderer, deutlich höherer Stellenwert beigemessen wurde.

Als man sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Gedanken zu machen begann, wie die Segnungen des neuen Verkehrs- und Transportmittels Eisenbahn in jene Region zu holen wären, die man landläufig „Börde“ und „Harzvorland“ nannte, da bestimmte eine hoch entwickelte Agrarwirtschaft die weiten Felder. Im Zentrum aller Bemühungen stand (im wahrsten Sinne des Wortes) die Zuckerrübe. Doch um sie in den genussfähigen, kristallinen weißen Stoff zu verwandeln, war viel Energie nötig. Man fand sie in Gestalt der Braunkohle, die sich – anfangs ohne allzu großen Aufwand – im Tagebau gewinnen ließ. Nun, da man beides, Kohle und Rüben hatte, schossen die Zuckerfabriken wie Pilze aus dem Boden. Rund 30 sollen es allein im Regierungsbezirk Magdeburg gewesen sein.

**Zucker und Salz – Gott erhalt's:** Mit der Ausbeutung reichhaltiger Kali- und Steinsalzlager entwickelte sich schließlich auch noch eine leistungsfähige chemische Industrie. Das Bild rundete sich, als durch das Nebeneinander von intensiver Landwirtschaft, Bergbau und Chemie die Maschinenbau-Industrie entstand. So nahm es nicht Wunder, dass sich sehr schnell ein Eisenbahnnetz konstituierte, das in historisch kürzester Zeit alle Städte

der Region miteinander verband. Da nicht nur Kohle, Rüben und Salz zu befördern waren, sondern täglich auch eine große Zahl Berufspendler von und zu den Zuckerfabriken, den Schächten und Tagebauen fuhr, fielen neben den ohnehin schon umfangreichen Gleisanlagen des Güterverkehrs auch die Anlagen des Personenverkehrs größer und damit aufnahmefähiger aus als anderswo. Die Halberstadt-Ascherslebener Bahn, von der Wolfgang Herdams stimmungsvolle Bildwerke berichten, entstand nach entsprechender Konzessionserteilung in den Jahren von 1864 bis 1865. Mit dem Bau dieser Bahnlinie gelang eine optimale Anbindung an die Strecken zu den Großstädten Halle und Leipzig.

**Die Nähe des Harzes** und die uralte Kulturlandschaft nördlich dieses kleinen Gebirges regte die Architekten und Baumeister an, die Bauweise der wichtigsten Bahnbauten regionaltypischen Formen und Stilelementen anzupassen. Aus diesem Grunde wurde häufig grobes Bruchsteinmauerwerk, Harzer Fachwerk und viel Holz verwendet. Die Heimatverbundenheit ging soweit, dass man – um ein Beispiel zu nennen – das alte Stellwerk in Gatersleben mit seinen grob gemauerten, abgeschrägten Sockelwänden und dem Holzaufsatz für den Dienstraum auch für einen Wachturm an einer der alten Burgen oder auch Stadtmauern des nördlichen Harzvorlands halten konnte. Selbst das Stellwerk in Frose, das erst einige Zeit nach der Streckeneröffnung entstand, greift mit seinen wuchtigen, abgeschrägten Sockelwänden, dem sorgsam gestalteten Fachwerk und den Stützbalken unter dem Mittlerker auf regional typische Bauformen zurück. Ebenfalls jüngeren Datums ist das Empfangsgebäude von Hedersleben-Wedderstedt. In jener Zeit gebaut, da der so genannte „Villenstil“ verbreitet war und den „Historismus“ u.a. durch jugendstilhafte Elemente ablöste, zeigt auch dieses Gebäude an der Fassade sorgfältig vorgeblendetes Fachwerk nach regionalen Vorbildern. Selbst die hölzernen Bahnsteigbänke mit dem seitlichen Windschutz, zum Aufnahmezeitpunkt im Januar 2000 längst große Seltenheiten, scheinen dem Chorgestühl einer der vielen, uralten Kirchen zwischen Quedlinburg und Halberstadt entnommen ... Hemmungslose Fantasie? Vielleicht. Jedenfall besser als die fantasielosen Bahnhofsmöbel der DB AG, die den letzten Abglanz der alten Eisenbahn längst verdrängt haben. □

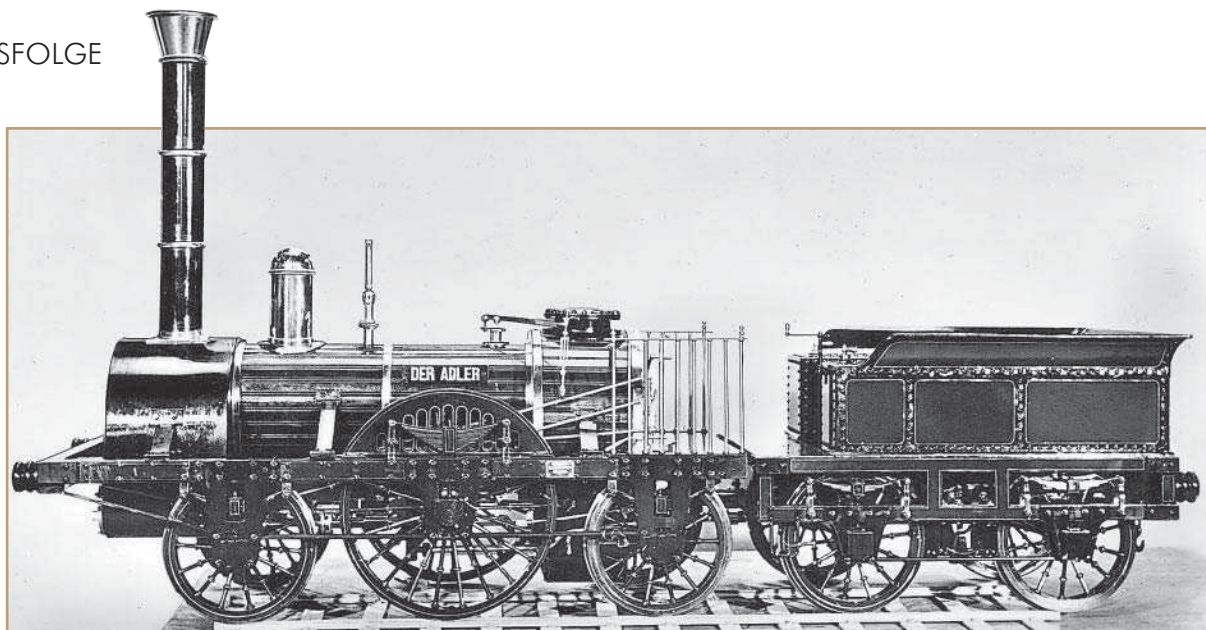
---

*Nur das  
aufheulende  
Motorengeräusch  
der 232 zerreißt  
für einen kurzen  
Augenblick  
die Illusion  
von der alten  
Eisenbahn  
aus einer längst  
vergangenen  
Zeit.*

---



Relikte und Realität: Wasserkran aus der Dampflokezeit in Frose, in den menschenleeren Bahnhof Hedersleben-Wedderstedt einfahrender Regionalzug und Bahnsteigunterführung in Nachterstedt-Hoym.



„Urgestein“ der  
Dampflok-Achsfolge:  
Der ADLER, eine  
1A1 „Patentee“.

# Bis zur PAZIFIK

Dass „unsere“ 01 eine Pazifik ist, weiß jeder. „Eingedeutscht“ wurden aber noch mehr amerikanische **Bauartbezeichnungen**. Insgesamt reicht die Namensreihe von der Stephenson'schen Planet bis hin zu einem Soviet genannten Siebenkuppler aus Woroschilovgrad.

■ TEXT VON KONRAD KOSCHINSKI





Bei der Kennzeichnung ihrer Lokomotiven kamen die Eisenbahnen anfangs völlig ohne Zahlen- oder Buchstabensalat aus. Sie gaben ihnen individuelle Namen. Achsfolgen bezeichnete man oft mit dem Namen der jeweils ersten Lok einer bestimmten Bauart. Weltberühmt wurde Stephenson's „Rocket“ aus dem Jahr 1829. Sie hatte die Achsfolge A1 und die „Rocket-Class“ krönte gewissermaßen die ganz frühe Experimentierphase des Lokomotivbaus. Eine neue Phase leitete die 1830 erschienene „Planet“ ein. Ebenfalls von Robert Stephenson konstruiert, war sie namensgebend für die umgekehrte Achsfolge 1A. Deren Nachteile, insbesondere der große hintere Überhang, bewogen R. Ste-

phenson 1833 dazu, sie zur Achsfolge 1A1 zu erweitern. Die damit einhergehenden Verbesserungen ließ er sich patentieren, ergo hieß die erste 1A1-Maschine „Patentee“.

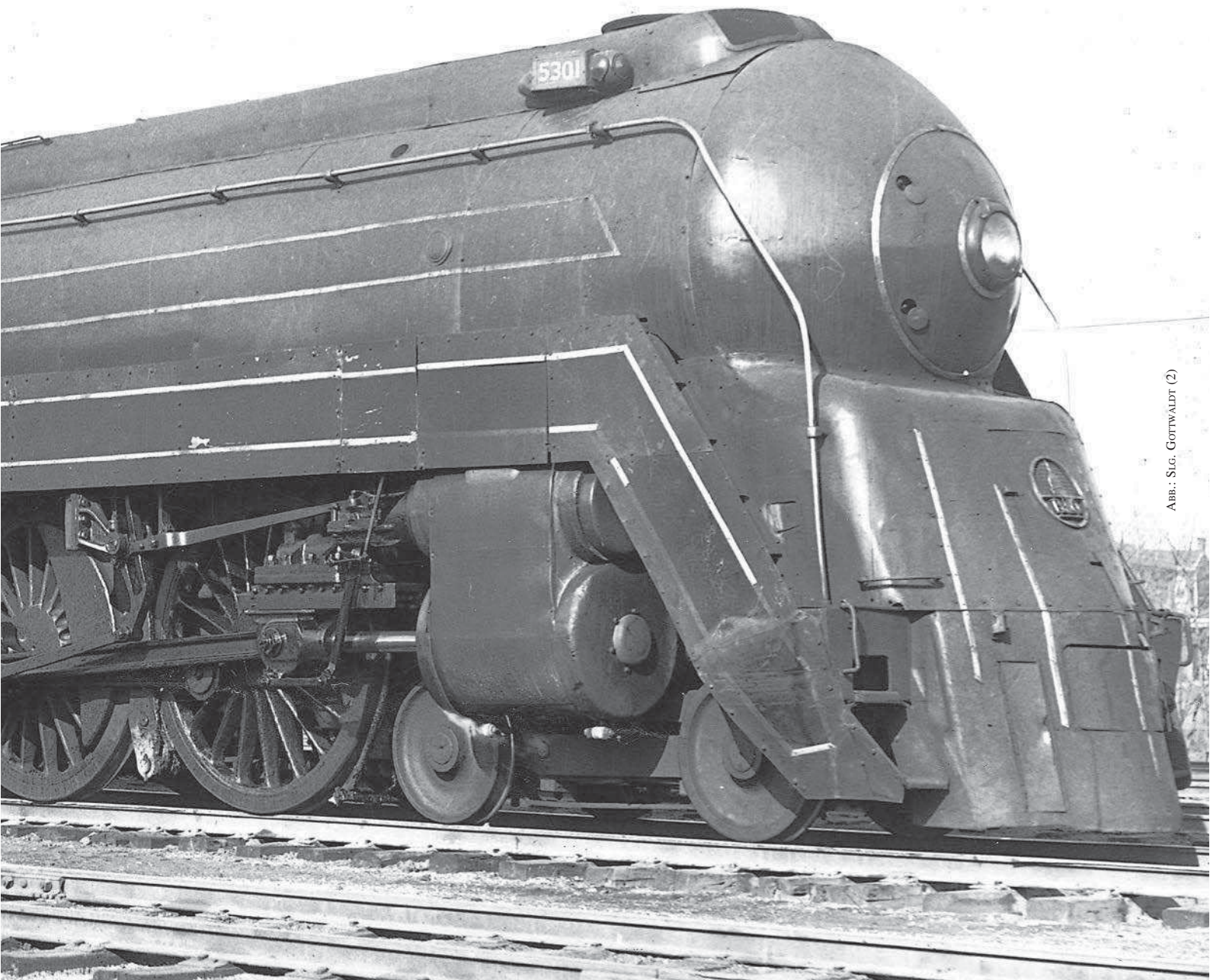
Mit einer englischen Lokomotive der Patentee-Bauart begann 1835 das Eisenbahnzeitalter in Deutschland. Ihren Namen zu kennen, gehört zur Allgemeinbildung, wenngleich darüber gestritten worden ist, ob sie nun DER ADLER oder – ohne Artikel – nur ADLER hieß. Jedenfalls war sie schon nach zeitgenössischen Maßstäben äußerst bescheiden dimensioniert. Die Bauart 1A1 indes erwies sich prinzipiell als richtungsweisend für immer leistungsfähigere und größere Lokomotiven.

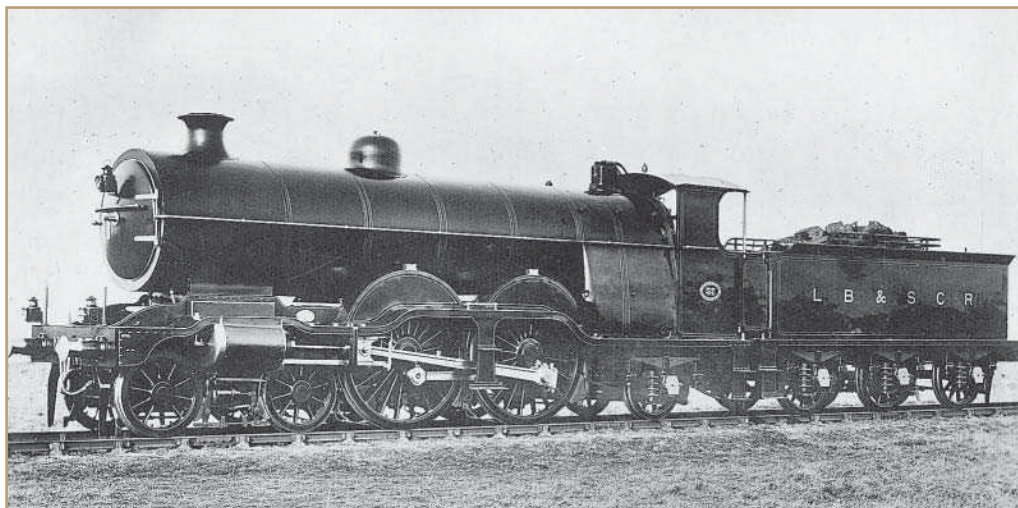
Nach Entwürfen des englischen Ingenieurs David Joy entstand 1847 eine 1A1-Maschine mit zwei im Außenrahmen liegenden Lauftrahnsätzen und einem Treibradsatz, der in einem am Stehessel befestigten Innenrahmen gelagert war. Diese Lok taufte man „Jenny Lind“, und nach ihr wurde fortan auch die verbesserte 1A1-Bauart benannt.

Das Prinzip, Achsfolgen nach den jeweils erstgebauten Lokomotiven einer Typenreihe zu benennen, wandte man in England und den USA noch lange an. Vor allem in Nordamerika wurden auch die Namen von Landschaften und Eisenbahnunternehmen als Bauartbezeichnungen benutzt. Am nachhaltigsten eingepreßt hat sich freilich der

**Monströs: Obwohl „nur“ eine 2'C1'-Lok wirkt die US-Pacific der Bahngesellschaft Baltimore & Ohio mit der Nr. 5301 durch die Teilverkleidung zusätzlich wuchtig.**

# und weiter





Neben „Pacific“ bis heute einer der gängigsten Begriffe: „Atlantic“ – oder eingedeutscht „Atlantik“. Hier eine 2'B1'-Lok der London Brighton South Coast Railway.

Klassischer „Ten-wheeler“: Lokomotive 726 der North Eastern Railroad. Die Bauart 2'C wurde auch „Six-coupled“ genannt.

Name eines Ozeans: „Pacific“ – oder eingedeutscht „Pazifik“ für 2'C1', Synonym für den verbreitetsten Schnellzug-Lokomotivtyp der Welt.

Andere Kennwörter für Achsfolgen von Schlepptender-Lokomotiven (nur um diese soll es hier gehen!) haben in Deutschland keinen so hohen Bekanntheitsgrad erreicht wie „Pazifik“. Dennoch tauchen sogar in der lokomotivgeschichtlichen Literatur jüngerer Datums auch noch Begriffe wie zum Beispiel „Atlantik“ oder „Mikado“ auf. Griebel/Schadow rieten zwar schon in ihrem 1965 erschienenen Verzeichnis der deutschen Lokomotiven davon ab, sie in deutschen Texten zu benutzen. Aber das hinderte Autoren eben nicht, es trotzdem zu tun. – Gut also, diese Begriffe zu kennen, selbst dann, wenn man sich eigentlich nur für deutsche Dampflokomotiven interessiert!

Vorausgeschickt sei der Erläuterung „alter amerikanischer Bezeichnungen“ ein kleiner Exkurs zur Entwicklung der wichtigsten alphanumerischen bzw. rein numerischen Systeme: Die immer mehr werdenden Lokomotiven ließen sich al-

lein mit Namen kaum noch unverwechselbar registrieren. Deshalb führten zumindest die großen Bahngesellschaften in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts Betriebsnummern ein. Rückschlüsse auf die jeweilige Bauart ließen diese nur im Ausnahmefall zu, denn meistens wurden die Loks ungeachtet der Konstruktionsmerkmale einfach durchnummeriert oder beispielsweise in Preußen nach der Direktionszugehörigkeit Nummerngruppen zugeordnet. Das Baureihenschema der Deutschen Reichsbahn trug Bauartunterschieden zwar grob Rechnung, Achsfolgen und Achslasten der Dampflokomotiven waren aber nur aus den Betriebsgattungszeichen ersichtlich.

Manche Bahnverwaltungen versuchten, auch mit der Reihenbezeichnung möglichst viele technische Merkmale auszudrücken, was teils zu komplizierten Buchstaben-Ziffern-Kombinationen führte. Ungeachtet national unterschiedlicher Betriebsnummernsysteme setzten sich länderübergreifend vor allem zwei im Schrifttum verwendete Bauartbezeichnungen durch:

- das 1908 vom Verband Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) eingeführte und schließlich von der UIC übernommene System in der Art 1A1, 2'C1', 1'D1', 1'E usw.

- im angelsächsischen Sprachraum das 1907 erstmals von F. M. Whyte veröffentlichte System in der Art 2-2-2, 4-6-2, 2-8-2, 2-10-0 usw.

Das UIC-System mit arabischen Ziffern für die Laufachsen, lateinischen Großbuchstaben für die Treib- bzw. Kuppelachsen und (nicht verbindlich vorgeschriebenen) Apostrophen für außerhalb des Haupttrahmens gelagerte Achsen darf als bekannt vorausgesetzt werden. Anfangs auf die Achsanordnung beschränkt, wurde es nachträglich insbesondere für Elektro- und Dieseltriebfahrzeuge noch um weitere Kriterien erweitert. Bei der Kennzeichnung von Dampflokomotivbauarten bürgerten sich in Österreich und Deutschland auch kleine Buchstaben für Heißdampf (h), Nassdampf (n) und Verbundbauart (v) sowie Ziffern für die Anzahl der Zylinder ein. Beim Whyte'schen System werden statt der Achsen die Räder gezählt sowie Lauf- und Kuppelradsätze durch Bindestriche voneinander getrennt. Für fehlende Laufachsen steht eine 0. Beispielsweise steht 2-10-0 für die Achsfolge 1'E der uns wohlbekannten Baureihen 44, 50, 52 und 58. Für Dampflokomotiven fand (u.a. in China und der Sowjetunion) außerdem das französische System größere Verbreitung. Es entspricht dem Whyte'schen, gibt aber die Ach-

