



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1993

Mai

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



(Füllseite)

Eisenbahn-Journal

Nach zehn Jahren:

Abschied vom FD	6
Die preußischen G 8 und G 8' im Ausland Europas meistgebaute Lokomotive	16
ÖBB-Reihe 1080: Ein »Arbeitstier« tritt ab	22
Die Angertalbahn Strecke der Kalksteine (Teil 2)	26
E 94 als Druckklok am Ablaufberg Zwickau 22 Jahre Ellok-Einsatz	34
1'D1'-Tenderlokomotiven der TAG und LAG Ein Rückblick auf Krauss-Maffei's 98er Maschinen	36

Modellbahn-Journal

Die 040-D-209 als H0-Modell Preußische G 8 und G 8' in Frankreich	21
Mit dem Dampfproß in die Hölle Teil 1: »Die Preußen kommen!«	60
Zwischen Cajon-Pass und Tehachapi-Schleife Eine N-Anlage nach US-Vorbild	66
52 Warum nicht ein Steinbruch? Eckmodul an einer Nebenbahnstrecke	68
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut: Die bayer. G 5/5	72
Sommerpause für Schneepflüge Schneepflug in H0 von Micro-Metakit	78
Eine Brücke, eine Brücke... H0-Brücken mit einfachen Mitteln verwirklicht	80
Schienenreinigung in Nenngröße N Tomix-»Triebwagen« bieten die Lösung	86

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Typenblatt: 15^o, bayer. S 2/6	51
Typenblatt: 98¹⁸, LAG Nr. 87 und 88	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	88
Mini-Markt	93
Bahn-Post	98
Leserbriefe an das Eisenbahn-Journal	
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Titelbild: Bis zuletzt war der FD KÖNIGSSEE Hamburg – Berchtesgaden die "Starleistung" unter den noch verbliebenen Fern-Express-Zügen der DB, einer Zuggattung, die zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 nach zehn Jahren aus dem Kursbuch verschwindet: Am 28. Juli 1988 bespannte die 120 131 den FD 1981 nach Berchtesgaden, als bei Gundelsheim (Schwaben) zwischen Treuchtlingen und Donauwörth diese Aufnahme entstand. **Foto: A. Ritz**

Editorial

Wenn Sie diese Ausgabe in Händen halten, zwitschern die Vögel, blühen überall Blumen, und die Natur hat ihr neues, grünes Gewand angelegt. Nichts hält einen dann "drinnen", wenn der Arbeitstag vorüber ist.

Also auch ein – wenn auch fröhliches – "Adieu" für unser Hobby? Nun gibt es ja stets trübe und regnerische Tage, an welchen man die eine oder andere schon längst vorgenommene Bastelarbeit verrichten oder in Ruhe in Eisenbahnliteratur schmökern kann.

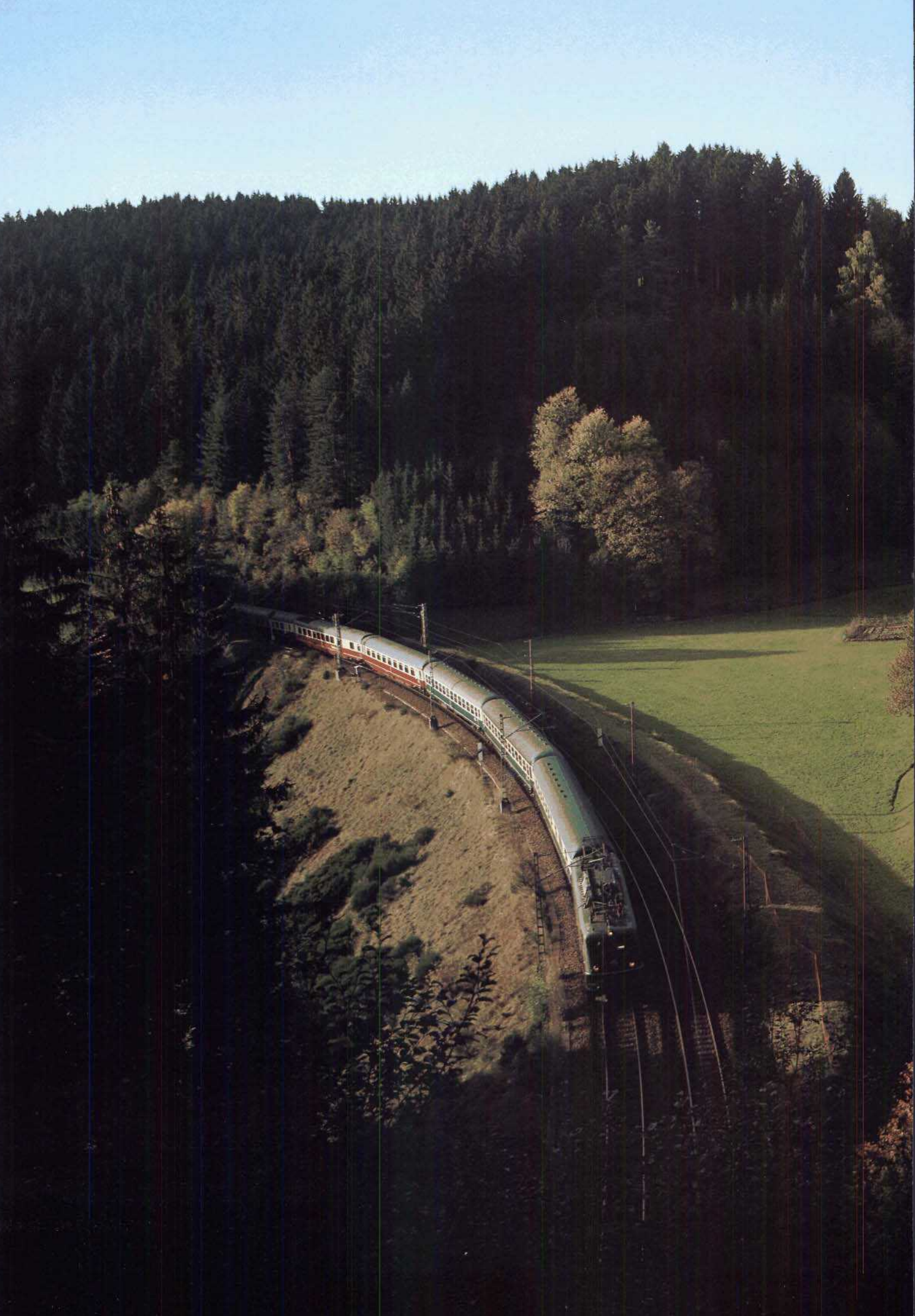
Wir meinen, jede Jahreszeit ist Eisenbahnzeit! Jetzt halt im Freien, auch wenn Sie keine LGB-Bahn haben: Die große, echte Eisenbahn, das Vorbild, ohne welches es keine Modellbahn gäbe, ruft! Nicht nur die Museums-Eisenbahnen laden zu einer Fahrt ein, auch dampfbespannte Reisezüge auf "normalen" Strecken werden angeboten. Die Auswahl erleichtern Ihnen u.a. Publikationen wie "Europa-Reiseführer für Eisenbahnfreunde" (Arbeitsgruppe LOK-Report e.V., Postfach 1280, 4400 Münster) oder das "Kursbuch der Deutschen Museums-Eisenbahnen" (Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, 4990 Lübbecke).

Und dann vergessen Sie bitte nicht, Ihren Fotoapparat und viele Filme mitzunehmen! Selbstverständlich "knipsen" Sie auch Ihr ganz persönliches Lieblingsmotiv vor dem fauchenden und zischenden Lok-Ungetüm. Aber bitte vergessen Sie nicht, die links und rechts des Schienenstrangs zu sehenden Gebäude, wie Strecken- und Bahnwärterhäuschen, Lokremisen und alte Güterschuppen, Bahnhöfe und Nebengebäude (z.B. die in früheren Zeiten stets getrennten Abort-Anlagen), Drehscheiben oder andere technische Betriebseinrichtungen wie Bekohlungsanlagen, Bahnschranken und Flügelsignale, "auf Platte zu bannen". Auch Straßen- und Flußbrücken bis hin zu den unscheinbaren Seilzugkanälen für die Betätigung von Weichen und Signalen sollten Sie unbedingt aufnehmen.

Je älter und unscheinbarer und vom Zahn der Zeit angenagter etwas aussieht, umso mehr Aufnahmen machen Sie bitte von allen Seiten. Denn jeden Tag verschwinden unwiderruflich Zeugnisse der Eisenbahntwicklung, werden ersetzt durch moderne Betongebäude, Betonbrücken, Tageslichtsignale. Sie schaffen dabei für sich selbst, für Ihre Modellbahn die Nachbauunterlagen schlechthin – zum Teil so skurril, aber betriebsgerecht (in der guten, alten Zeit war man nicht nur sparsam, man mußte auch sparen), daß man oft geneigt ist, einen Modellnachbau als unrealistisch anzusehen. Gleichzeitig erhalten Sie für Ihre Kinder und Kindeskinde zeitgeschichtliche Dokumente.

Vielleicht haben Sie sogar eine derart interessante oder stimmungsvolle Aufnahme "geschossen", daß Sie von uns bares Geld als Zuschuß für Ihr Hobby erhalten.

Zu diesen Gedanken "passen" nicht nur die Beiträge im Vorbildteil der vorliegenden EJ-Ausgabe, sondern auch die im Modellbahnteil. "Mit dem Dampfproß in die Hölle" und "Eine Brücke, eine Brücke ..." lassen uns Eisenbahngeschichte und Eisenbahnromantik, gerade in der schönsten Jahreszeit, hautnah "erfahren" – natürlich mit und entlang der Bahn. *Ihr Hermann Merker Verlag*



Nach zehn Jahren:

Abschied vom **FD**

Am 23. Mai, gerade mal sechs Tage vor ihrem zehnten Geburtstag, verschwinden die FD-Züge aus dem Angebot der Deutschen Bundesbahn. Bis zum Schluß fanden sie besonders bei älteren Reisenden großen Anklang, schätzten diese doch die umsteigefreie und bequeme Fahrt in zahlreiche Urlaubsorte. Den Fahrplangestaltern hingegen bereiteten die Fern-Express- oder Ferienzüge, wie sie auch oft genannt wurden, eher Kopfzerbrechen. Immer weniger paßten sie mit ihren individuellen Fahrlagen ins Takt-Konzept. Betrieblich aufwendige Kurswagenläufe und saisonal stark schwankende Auslastung trugen ein übriges zum nun unmittelbar bevorstehenden Ende bei.

Bild 1 (links): Ein "Klassiker" unter den Fern-Express-Zügen ist der BODENSEE Dortmund – Konstanz: Am 12. Oktober 1990 ist FD 1903 ab Offenburg mit einer 139 bespannt (bei Nußbach kurz vor der Einfahrt in den Tannenwaldtunnel). **Foto: A. Ritz**

Bild 2: Als Flügelzug des FD ALPENLAND verkehrte der WERDENFELSER LAND zuletzt von Augsburg via München nach Mittenwald (mit 120 151 am 19. März 1993 bei Haspelmoor). **Foto: G. Zimmermann**





Etwas antiquiert muteten die zum Sommer 1983 in den Fahrplanspalten auftauchenden Buchstaben "FD" schon an. Immerhin weckten sie Erinnerungen an eine sechs Jahrzehnte zuvor von der Deutschen Reichsbahn eingeführte Zuggattung, die dann bei der DB 1951 dem "F" für Fernschnellzug und 1971 dem IC weichen mußte. Mit den frühen FDs hatten die neuen Fern-Express-Kurse aber nichts gemein. Eingeführt wurden sie unter der Prämisse, die schnellfahrenden Personenzüge hinsichtlich ihrer Qualitätsmerkmale klar voneinander abzugrenzen.

Fern-Express ins Ausland

Die 1983 sämtlich aus bisherigen, teils noch namenlosen D-Zügen hervorgegangenen FDs sollten "schnelle und komfortable Direktverbindungen aus den Ballungsräumen in touristisch interessante Gebiete" herstellen – so damals eine Kursbuchbeilage. Zunächst interpretierte die DB das Produktbild recht großzügig, was besonders folgende internationale Läufe beweisen:

FD 256/257 Frankfurt – Paris (ohne Zugname)
 FD 265/264 MOZART Paris – Wien
 FD 268/269 BAVARIA München – Zürich
 (Anmerkung: Auf die ausdrückliche Angabe "und zurück" wird im gesamten Text verzichtet.)

Bereits Anfang Juni 1984 wurden FD 256/257 durch IC-Verbindungen ersetzt; ebenso avancierte der in den 70er Jahren schon einmal als TEE angebotene BAVARIA zum InterCity. Als Exote konnte sich bis Ende Mai 1989 der MOZART halten, ehe er im EuroCity-Netz aufging.

Zwei andere internationale FD-Paare verbanden das Rhein-Ruhr-Gebiet mit Österreich:

FD 211/210 WÖRTHERSEE Dortmund – Klagenfurt
 FD 221/220 DONAU-KURIER Dortmund – Wien

Unter altvertrauten Namen existierten diese Züge fünf Jahre lang als Fern-Express und dienten – wie die innerdeutschen FDs – als Kurswagenträger. Im Abschnitt zwischen

Dortmund und Nürnberg beförderte der DONAU-KURIER eine Wagengruppe nach und von Prag; außerdem liefen im FD 221 bis Passau Wagen nach Pfarrkirchen. Zum Sommer 1988 wurde das Zugpaar nördlich von Nürnberg vorübergehend zum InterCity aufgewertet, südlich davon hingegen kurioseweise wieder zum D-Zug herabgestuft. Heute verkehrt der DONAU-KURIER als Nachtschnellzug.

Wagenlauf-Puzzle: FD 211/210

Freunde von Rangierrätseln hatten am Fern-Express WÖRTHERSEE gewiß ihre helle Freude. Verfolgen wir exemplarisch den südwärts fahrenden FD 211: Nach seiner Einführung wurden ihm nur in Salzburg Wagen von Hamburg nach Klagenfurt beigestellt. 1985 kamen fünf neue Kurse hinzu: vom Abgangsbahnhof Dortmund eine Wagengruppe nach Zell am See, in Heidelberg die Wagen Trier – Klagenfurt, Trier – Berchtesgaden und Kassel – Zell am See, ab Stuttgart noch Cerbère – München. Kurz nach Ankunft des WÖRTHERSEE in der



Bild 4: Wurde bereits 1988 zum EuroCity aufgewertet: Fern-Express 211/210 WÖRTH-ERSEE Dortmund – Wien; hier mit 111 089 bei Geislingen West am 30. Oktober 1984.

Bild 3 (linke Seite): Bis Ende Mai 1989 blieb der "Klassiker" MOZART Paris – Wien (heute ebenfalls ein EC) als grenzüberschreitender Exote im FD-Angebot: Mit einer ÖBB-1044 bespannt fährt FD 265 nach Wien am 13. September 1987 bei Bergen (Oberbayern) wegen einer Eilzugüberholung bis Traunstein auf dem linken Gleis. **Fotos 3 und 4: A. Ritz**

Bild 5 (oben rechts): Zwischen Ulm und Immenstadt war der bis 1991 verkehrende Fern-Express ALLGÄU Dortmund – Oberstdorf mit 218-Doppeltraktion (hier im Bf Memmingen am 7. März 1990) bespannt. **Foto: A. Janikowski**

Bild 6 (rechts): Nur kurz im Einsatz war der "Kinderland"-Wagen im FD KÖNIGSSEE Hamburg – Berchtesgaden, der am 19. Juli 1989 auf dem letzten Abschnitt ab Freilassing mit der 151 104 bespannt ist (beim ehemaligen Hp Gmundbrücke). **Foto: M. Werning**



bayerischen Landeshauptstadt traf hier auch der FD 781 KÖNIGSSEE aus Hamburg ein. Beide FDs übergaben ihre Kurswagen nach Zell am See einem Schnellzug und setzten im Zehn-Minuten-Abstand die Fahrt Richtung Freilassing fort. Dort tauschten sie eine Wagengruppe gegenseitig aus: FD 211 gab die Wagen Trier – Berchtesgaden an FD 781 ab und übernahm von diesem die Wagen Hamburg – Klagenfurt. Keineswegs analog gestaltete sich die Zusammenstellung des Gegenzugs FD 210. Die ab München eingereichten "Tiroler Wagen" kamen aus Bischofshofen, die Kurswagen nach Kassel wurden statt in Heidelberg in Darmstadt umgestellt. 1988 wurde das Zugpaar 211/210 zum EuroCity aufgewertet; erhalten blieben dabei auch die Kurswagen nach und von Tirol.

Langstrecken-Klassiker

Die ersten innerdeutschen Fern-Express-Kurse verknüpften den Westen und Norden mit Ferenzielen am Schwäbischen Meer und in Südbayern. Die Namen BODEN-

SEE-EXPRESS und ALLGÄU-EXPRESS hatten schon bisher Schnellzüge getragen.

Ab 1983 verzeichnete das Kursbuch:
 FD 703/702 BODENSEE Dortmund – Konstanz
 FD 713/712 ALLGÄU Dortmund – Oberstdorf
 FD 723/722 BERCHTESGADENER LAND Dortmund – Berchtesgaden
 FD 781 KÖNIGSSEE Hamburg-Altona – Salzburg
 FD 780 KÖNIGSSEE Berchtesgaden – Hamburg-Altona
 Dazu kam im Jahre 1984:
 FD 783/782 ALPENLAND Hamburg – Oberstdorf

Der Fern-Express BODENSEE führte Kurswagen zwischen Dortmund und Basel (bis 1988), Seebrugg sowie Lindau/Friedrichshafen, die in Offenburg und Radolfzell umgestellt wurden. 1988 verlegte man sämtliche Offenburger Rangierarbeiten nach Karlsruhe, wo es einen Wagentausch mit dem neuen Fern-Express SCHWARZWALD gab. Von 1985 bis 1991 war im Norden

Münster Abgangs- und Endbahnhof des BODENSEE. Ab 1991 übernahm das Zugpaar nördlich von Karlsruhe auch die Beförderung der Kurswagen zwischen Dortmund und Freudenstadt sowie Wildbad, und schließlich wurden 1992/93 die Seebruggwagen wieder in Offenburg umgestellt.

Wenig Arbeit hatten die Rangierer mit dem FD BERCHTESGADENER LAND. Zeit seiner Existenz war mittels einer Wagengruppe Salzburg angebunden, bis 1988 führte FD 723 auch einen in Würzburg abzuhängenden Kurswagen nach Hof/Bad Steben mit. Südlich von Frankfurt (Main) gab es im FD 723/722 von 1985 bis 1988 noch Kurswagen Kassel – Berchtesgaden.

Am FD KÖNIGSSEE erstaunt der anfangs unpaarige Lauf; südwärts gingen die Wagen nach Berchtesgaden in Freilassing auf einen gewöhnlichen Schnellzug über, die Stammgruppe endete in Salzburg. Ab Sommer 1984 erreichte aber auch der FD 781 den Fuß des Watzmannmassivs. (Der Wagentausch mit FD 211/210 WÖRTH-ERSEE ist schon beschrieben.) Von 1988 bis 1991 verkehrte der Fern-Express KÖNIGS-



SEE zwischen Hamburg und Hannover via Bremen. Ab 1988 befuhr das Zugpaar die Neubaustrecke Fulda – Würzburg, in den letzten beiden Fahrplanperioden auch die Neubaustrecke Hannover – Göttingen. Außerdem waren noch neue Kurswagen eingereiht.

Kurswagen-Spitzenreiter

Beim Fern-Express ALLGÄU wechselte die Zugbildung mit den Jahren häufig. Von Anfang an gehörten täglich Wagen zwischen Dortmund und Innsbruck, saisoniert auch zwischen Dortmund und Bad Wörishofen (bis 1985) sowie Garmisch-Partenkirchen zur Garnitur. Sie verteilten sich südwärts in Ulm, Memmingen und Kempten auf Anschlußzüge und wurden in der Gegenrichtung entsprechend wieder eingesammelt. In der Saison gab es einen Kurswagen Dortmund – Schruns. Zeitweilig gesellten sich noch weitere Läufe hinzu, südlich von Köln zum Beispiel Rheine – Oberstdorf,

südlich von Ulm Kurswagen Kassel/Paderborn – Oberstdorf. In der Gegenrichtung beförderte FD 712 zwischen Ulm und Heidelberg die Wagen Innsbruck – Kassel. Vom Fahrplanjahr 1989/90 an wurde Innsbruck nicht mehr bedient, dafür die Kurswagengruppe Dortmund – Landeck eingerichtet.

Hinsichtlich der bereits im Abgangsbahnhof eingereihten Kurswagen ist der Fern-Express ALPENLAND Spitzenreiter. Ab Hamburg zeigten die Zuglaufschilder 1984 neben Oberstdorf noch sechs weitere Ziele: Friedrichshafen Hafen, Mittenwald, Bad Wörishofen, Füssen, Pfronten-Steinach und Lindau. In genannter Reihenfolge wurden die Wagen in Donauwörth, Augsburg, Buchloe, Kaufbeuren, Kempten und Immenstadt ausgesetzt. In Augsburg kamen andererseits die Wagen Berlin Stadtbahn – Oberstdorf an den Zug. Nachdem 1985 die Kurse nach Mittenwald und Pfronten-Steinach entfallen waren, trat erst 1988 eine neue Situation ein.

Von nun an gab es eine Wagengruppe nach Bayerisch Eisenstein, die in Würzburg auf den Fern-Express BAYERISCHER WALD übergang. Passé war dagegen der Kurswagen nach Friedrichshafen. 1992/93 befuhr der ALPENLAND die Neubaustrecke Hannover – Göttingen; ein kurzes Comeback erlebten zuletzt die Kurswagen Hamburg – Mittenwald via Augsburg – München in Form des Flügelzugs FD 1985/1984 WERDENFELSER LAND.

Aufstockung des FD-Angebots

Ab 1984 blieb die Anzahl der FD-Züge drei Jahre lang unverändert. Doch dann erschienen im Kursbuch noch weitere Fern-Express-Läufe:

- ab 1987:
FD 771/770 SCHWARZWALD Hamburg – Konstanz
- ab 1988:
FD 1917/1916 TEGERNSEE Dortmund – Tegernsee



Bild 10: Nur von 1987 bis 1991 verkehrte der FD TEGERNSEE Dortmund – Tegernsee (mit Flügelzug AMMERSEE Augsburg – Mittenwald, siehe Bild 11): Gezogen von einer 103 rollt FD 1917 nach Tegernsee über das Bietigheimer Enzviadukt gen Süden. **Foto: St. Czarnecki**

Bild 7 (linke Seite oben): Passend zum Namen in Szene gesetzt wurde Kurswagen-Spitzenreiter FD ALPENLAND Hamburg – Oberstdorf (mit einer 218 nahe Immenstadt, August 1992).

Bild 8 (linke Seite links): Unter anderem führt der ALPENLAND Kurswagen Immenstadt – Lindau, die am 25. August 1992 von 218 415 mit E 3727 zurück nach Immenstadt gebracht werden (Aufnahme am Großen Alpsee). **Fotos 7 und 8: G. Zimmermann**

Bild 9 (linke Seite rechts): In einem interessanten Gespann (212+Bm+515) lief der Bad Wörishofener Kurswagen des FD ALLGÄU nach Memmingen: Am 29. September 1984 ist 212 175 Zuglok des N 4810 (nahe Mindelheim).

Bild 11 (rechts): Auf dem nichtelektrifizierten Abschnitt Geltendorf – Weilheim seines Laufwegs nach Mittenwald führte der FD AMMERSEE stets die E-Lok mit; hier FD 1918 mit 111 225 hinter 218 449 am 24. November 1989 bei Schondorf. **Fotos 9 und 11: A. Ritz**





Fern-Express-Netz 1983 – 1993

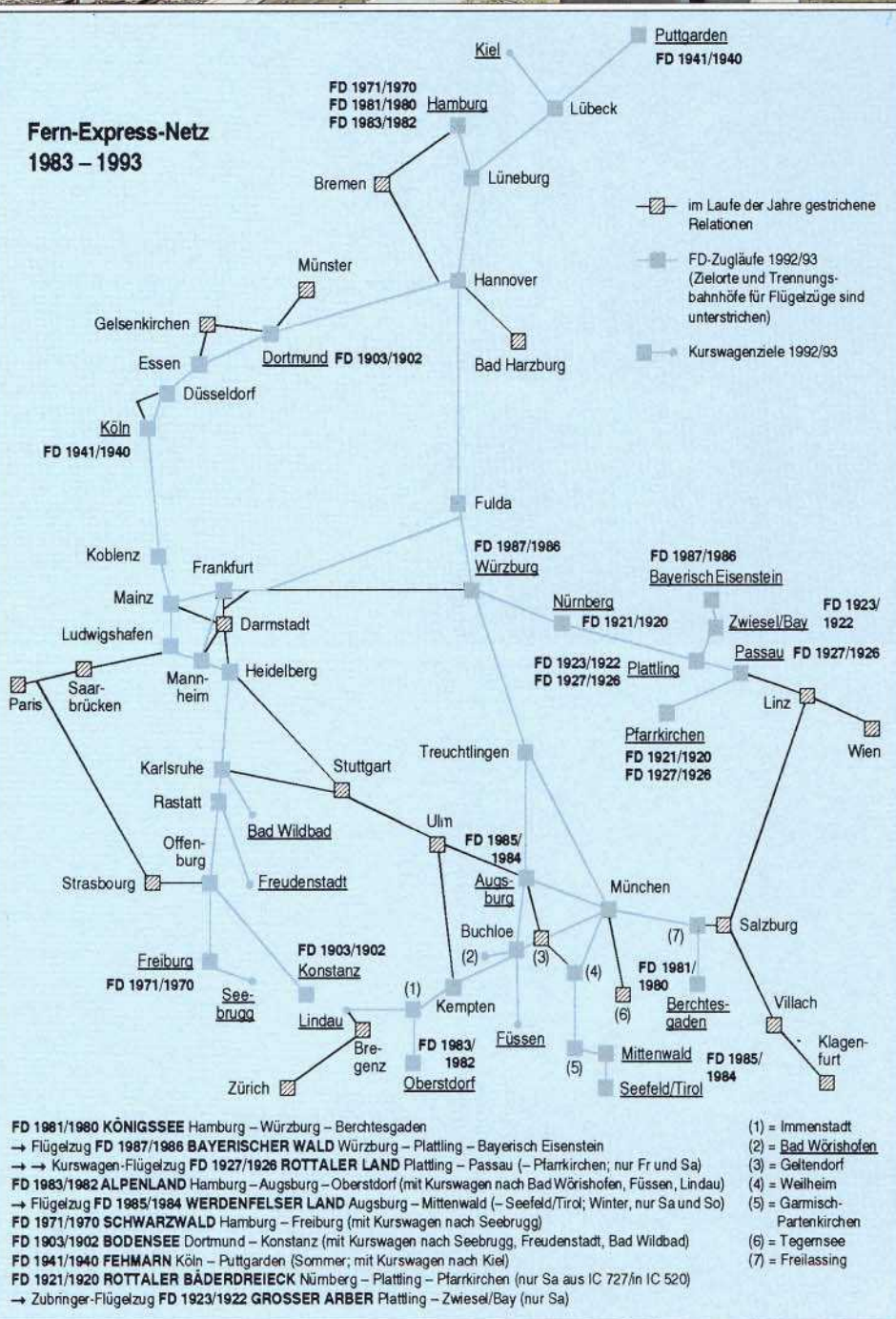


Bild 12: "Star" unter den zuletzt verbliebenen FDs ist der KÖNIGSSEE Hamburg – Berchtesgaden; hier noch mit heute nicht mehr eingesetzten druckdichten Wagen auf der Neubaustrecke (Gemünden, Sommer 1988). **Foto: Th. Küstner**

Bild 13 (rechte Seite oben): Seit Anfang 1992 bespannen den FD WERDENFELSER LAND auch "Neu-Münchner" 113er; hier 113 311 bei Eschenlohe am 18. Mai 1992. **Foto: A. Ritz**

Bild 14 (rechte Seite unten): Mit 110 254 und frisch lackiertem Gepäckwagen rollt der FD BAYERISCHER WALD nach Bayerisch Eisenstein am 19. Mai 1992 über die rechte Rhein-strecke (bei Lorchhausen). **Foto: U. Kandler**

FD 1919/1918 AMMERSEE Augsburg – Mittenwald

FD 1921/1920 BAYERISCHER WALD Dortmund – Passau

FD 1987/1988 WERDENFELSER LAND München – Mittenwald

ab 1989:

FD 1941/1940 FEHMARN Köln – Puttgarden

FD 1943/1942 HARZ Köln/Hannover – Bad Harzburg

Allgemein erhielt die Zuggattung 1988 vierstellige Nummern, wobei anstelle der alten Anfangsziffer 7 nun die 19 trat und die letzten beiden Ziffern beibehalten wurden. Als Kurswagenträger für zahlreiche Relationen fungierten auch die Langstrecken-FDs der jüngeren Zeit. Hervorgehoben seien einige Besonderheiten: Endpunkt des aus dem D-Zug SCHWARZWALD-EXPRESS hervorgegangenen FD 771 war zunächst Konstanz. Von Anfang an bedienten Kurswagen auch die Relation Hamburg – Seebrugg. Die Konstanzer Gruppe ging ab 1988 südlich Karlsruhe auf den von Dortmund kommenden Fern-Express BODENSEE über, und nun war Seebrugg das Stammziel des Fern-Express SCHWARZWALD. Ab 1989 beförderte ein InterRegio die Wagen Hamburg – Konstanz; während