

Epochale ERFOLGSLOK

Im Jahr 1906 wurden die ersten zehn Loks der preußischen Gattung P8 ausgeliefert, die seinerzeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch vor Schnellzügen eingesetzt werden konnte. Bis 1930 wurden insgesamt fast 4.000 Exemplare geliefert. Die große Zeit der P8, seit 1925 als Baureihe 38.10 bezeichnet, ging in Deutschland in den 1960er-Jahren zu Ende, nur wenige Exemplare standen Anfang der 1970er-Jahre noch unter Dampf. Die P8 verrichteten ihren Dienst immer sehr zuverlässig und waren auf fast allen Hauptstrecken anzutreffen, weshalb sie auch heute noch bei vielen Eisenbahnfreunden einen guten Ruf haben.

Den beiden von der Deutschen Bundesbahn aus P8 umgebauten und mit einem neuen Kurztender gekuppelten 78 1001 und 1002 ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Beiträge über die P8 im Ausland sowie die erhalten gebliebenen Museumslokomotiven runden die Neuerscheinung ab.

92 Seiten, Klammerheftung, über 130 Abbildungen Best.-Nr. 541601 | € 12,50



Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in Köln

Drehkreuz des Westens –
einst und jetzt

Best.-Nr. 531501 · € 12,50



Traxx-Familie
Best.-Nr. 531502 · € 12,50



Baureihe 24 Technik, Einsatz, Museumsloks Best.-Nr. 541501 · € 12,50



Eisenbahnstadt Berlin 44 Jahre geteilt – 25 Jahre wiedervereint Best.-Nr. 541502 · € 12,50



Schleswig-Holstein Eisenbahn zwischen den Meeren Best.-Nr. 531601 · € 12,50





Geschichten hinter der GESCHICHTE

st Ihnen auch schon aufgefallen, dass immer noch sehr viele Menschen von der "Bundesbahn" sprechen, wenn sie in Wirklichkeit die nun bereits seit 1994 existierende "Deutsche Bahn AG" meinen? Offensichtlich verbirgt sich hinter diesem vermeintlichen Versprecher gar nicht einmal Desinformation, sondern vielmehr der latente Wunsch nach einer vom Staat und seinen Bürgern gelenkten Bahn, die mehr dem Gemeinwohl und der Daseinsvorsorge verpflichtet ist. Nach einer Bahn, in der es wieder so etwas wie den "Interregio", grundsätzlich mehr Kundennähe oder ein übersichtliches Preissystem gibt. Geöffnete Schalter und wieder Schaffner in den Zügen sowieso.

All das gab es beispielsweise bei der alten Deutschen Bundesbahn, deren Epoche im letzten Jahrhundert vom 7. September 1949 bis zum 31. Dezember 1993 währte. Aber nostalgische Verklärung ist dennoch fehl am Platz, denn es gab neben unternehmerischen Lichtblicken und Errungenschaften auch viel Schatten - genauso wie heute. Wirklich verändert hat sich "dank" kaum veränderter verkehrspolitischer Rahmenbedingungen und Prioritäten wenig, Schwachstellen und Probleme sind lediglich ausgetauscht worden: Waren es früher ein angebliches Defizit, Streckenstilllegungen und eine ungeliebte Beamten- und Behördenmentalität, so sind es heute der Flirt mit dem Kapital und der Börse, die Zerschlagung der Eisenbahnerfamilie in konkurrierende Unternehmensteile sowie eine erstaunliche Innovationsarmut - der letzte große Wurf der deutschen Eisenbahn, der ICE und seine Schnellfahrstrecken, waren noch eine Erfindung der guten (?) alten Bundesbahn!

In der Rückschau erscheint die Deutsche Bundesbahn daher positiver als zu ihrer eigentlichen Zeit und für uns Eisenbahnfreunde, deren Zahl in ihrer Epoche nicht zuletzt dank der Jugendpostille "DB mit Pfiff" und des ausklingenden Dampfbetriebes stark anwuchs, war diese Bundesbahn vor allem eines: Abenteuer! Spätestens nach der Abschaffung der Bahnsteigkarte hatten wir buchstäbliche freie Bahn und konnten Loks und Wagen nach Herzenslust inspizieren, "Inter-Rail" und "Tramper-Monats-Ticket" trugen zur neuen jugendlichen Wanderlust nicht nur auf dem deutschen Schienennetzbei. Mehr noch: Der freie politische und gesellschaftliche Geist der Siebziger- und Achtzigerjahre machte auch die Bundesbahn "tolerant" und in bisher nie gekannter Weise frei zugänglich – Eisenbahnfreunde wurden in lange Zeit abgeschottete interne Betriebsstel-



Sommer, schwitzende Holzschwellen und die Vorfreude auf die nächsten Züge: Momentaufnahme aus der Bundesbahn-Zeit.

len wie Bahnbetriebs- oder Ausbesserungswerke geradezu eingeladen. Eine kurze Anmeldung beim Pförtner oder bei der Lokleitung, ein lächerlicher Betrag für eine kleine Versicherung und schon war man "drin" – natürlich mit Kamera oder sogar Tonbandgerät bewaffnet, von deren Ergebnissen wir noch heute zehren.

Ein winzig kleiner Teil dieser Bundesbahn-Streifzüge an der Strecke, im Zug, auf der Lokomotive oder sogar als Eisenbahner im Stellwerk – hat sich in diesem Heft wieder versammelt. Geschichten hinter der Geschichte, die an eine Epoche erinnern, in der die Eisenbahn zumindest anders war: persönlicher, technisch noch nicht überzüchtet und noch nicht reservefrei durchrationalisiert, ein gutes Stück barrierefreier in den Köpfen der Menschen und bei aller Vielfalt vielleicht noch ein wenig abenteuerlich. Ein Verkehrsmittel mit einer eigenen Reisekultur, die mittlerweile unter die Räder gekommen ist und von derjenigen bei Bus und Flugzeug kaum noch zu unterscheiden ist. Doch auf den folgenden Seiten kommt die Eisenbahn wieder mit all ihren verlorenen Sinnen zum Zuge - als "Bundesbahn", von der erstaunlicherweise noch immer so viele Menschen sprechen... Joachim Seyferth

Ist Ihre Sammlung komplett? Diese Ausgaben sind noch lieferbar!



BAHN*Epoche* 3 Best.-Nr. 301203



BAHN*Epoche* 4 Best.-Nr. 301204



BAHN Epoche 5 Best.-Nr. 301301



BAHN*Epoche* 6 Best.-Nr. 301302



BAHN Epoche 7 Best.-Nr. 301303



BAHN*Epoche* 8 Best.-Nr. 301304



BAHN*Epoche* 9 Best.-Nr. 301401



BAHN*Epoche* 10 Best.-Nr. 301402



BAHN*Epoche* 11 Best.-Nr. 301403



3AHN*Epoche* 12 3est.-Nr. 301404



BAHN*Epoche* 13 Best.-Nr. 301501



BAHN*Epoche* 14 Best.-Nr. 301502



BAHN*Epoche* 15 Best.-Nr. 301503



BAHN*Epoche* 16 Best.-Nr. 301504

Entdecken Sie die Faszination der

Eisenbahn-Klassik



BAHN*Epoche* 17 Winter 2016 Best.-Nr. 301601

- · Jede Ausgabe mit Gratis-DVD
- · 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- · über 150 Abbildungen
- · Klebebindung
- . € 12,-

Neu: BAHN Epoche 17 (Winter 2016)

Themenschwerpunkt: Wie die klassische Eisenbahn den Winter meisterte

Die BAHN*Epoche* erinnert an den typischen Bundesbahn-Winter und eine funktionierende Eisenbahn. Die passende Begleit-DVD "Winter – Unfallgefahren bei Eis und Schnee" zeigt auf unterhaltsame Weise die Risiken der Winterarbeit bei der Eisenbahn Ende der 1960er-Jahre. Außerdem: Arbeitswelt – Winterdienst auf einer 44 in Ottbergen • Leipzig Hauptbahnhof: Ein ganz Großer wird 100! • Mit dem Passenger durch die Innere Mongolei (1995 – 2005): Der Welt letzter Dampfreisezug • Günter Haslbecks Fotos in und um Regensburg

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN***Epoche*-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,- gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN***Epoche* inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert - insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,- (Ausland € 48,-).

So verpassen Sie keine Ausgabe. Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen die DVD "Fernzüge der 1950er Jahre" mit 31 Minuten Laufzeit.

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

DVD "Fernzüge der 1950er Jahre"

Klangvoll benannte Fernzüge wie der "Roland", der "Blaue Enzian" oder der "Glückauf" werden in diesem wiederentdeckten Archiv-Film der DB in Originalaufnahmen und malerischen Landschaften gezeigt.





Ihr Begrüßungsgeschen<u>k</u>







Sechs Achsen Leidenschaft Seite 6



Dienstplan Nummer 654





Mit Schub durch die Heimat Seite 36



Frühdienst in Wiesbaden-Dotzheim

Seite 44



SECHS	ACHSEN	LEIDENSCHAFT	



Inhalt

SCHUFTEN IM PACKWAGEN

DIENSTPLAN NUMMER 654	DIEN	ISTPL	AN N	UMM	ER 654	
-----------------------	------	-------	------	------------	--------	--



6

LICHT UND SCHATTEN

10	A A I A I	HITEL	1 611	NIDEC	
	MIN	11 I I I-N	I KII	MIII	SBAHN
12	141114	IU I LI	1 DU	ITUL	JURIII
_					



BUNTE BEHÖRDENBAHN

DEII.	TSCH	ГΡ	HINT	CCD.	A
111511	131.H	r n	HINH	F.NR/	ΔНΝ

26

IM HUNSRÜCK-WINTER

MIT OOLILID DI		16 IIG	A A A T
MIII CI HIIR IIII	UI 11 II		
MIT SCHUB DU	NL-11 11	IF NFI	IVIAI

36

ALS FAHRDIENSTLEITER

'IN WIESBADEN-DOTZHEIN	

44

54

66

72

86

AN DER SPESSARTRAMPE

റ	$\mathbf{\cap}$	N 4	N A	FD	AI A	•	ИΤ	INI	III A I NI	
٠,		M	M	Ьĸ	NI I	м	н.	IN	HAIN	
U	U	ľ	ויו	LIN		W		117	$\Pi \Lambda \Pi \Lambda$	

SOLO FÜR DEN SCHIENENBUS

DIE BENZINSCHAUKEL

UNTERWEGS IM IC 738

nic	DILLE				
		RIIIAR	1MER		
	NHEI	1411714			
	1/11	HD/NI		0110	

VOM ENDE EINER ÄRA

ADIEU DEUTSCHE BUNDESBAHN

IMPRESSUM





Die Rheindämmerung

Seite 72

Sechs Achsen LEIDENSCHAFT

Sie war die persönliche Lieblingslok für zwei Jahrzehnte – die 151. Im sonst behäbigen Nimbus des Güterzugdiensts eine dynamische und elegante Erscheinung, gar ein Frachten-Pendant zur 103. Rund 70 Loks noch im klassisch-ästhetischen Grün, der größere Rest im zweifelhaften Türkis-Beige. Von kaum jemandem sonst beachtet, war sie die Motivation für unzählige Touren an legendäre Hauptstreckenabschnitte der Bundesbahn, im Gepäck natürlich immer die Laufpläne ihrer Heimat-Betriebswerke Nürnberg Rbf und Hagen-Eckesey

m Würzburger Bahnbetriebswerk fiel sie mir zum ersten Mal auf: lang, glänzend grüner Neulack, sechs Lüftergitter und vier silbern eingerahmte Maschinenraumfenster je Seite, frischrote Stromabnehmer. Einfach elegant. Sie muss dort zur Personalschulung gestanden haben, denn es war 1974 und nur ein Jahr zuvor hatte die erste 151 die Fabrikhallen verlassen. Seitdem wurde Woche für Woche eine neue Maschine an die künftigen Heimat-Bahnbetriebswerke Hagen-Eckesey und Nürnberg 2 übergeben und alsbald in die ersten Plandienste integriert.

Von nun an sah ich sie immer öfter: beim Besuch der heimatlichen Hauptstreckenabschnitte, während der Umsteige-Wartezeit in den deutschlandweiten Eisenbahnknoten und natürlich in der Ausbildungszeit bei der Deutschen Bundesbahn, wo sie an den Fenstern der Fahrkartenausgaben und Güterabfertigungen vorbeifuhr und allein schon durch ihre optische Länge beeindruckte, denn in Wirklichkeit war die 151 genauso lang wie die 150 oder die 194. Letztere Baureihe sollte sie ja eigentlich ersetzen, aber zunächst wurden alle 170 Maschinen zusätzlich benötigt, denn erstens sorgte der Wirtschaftsaufschwung für mehr Güterverkehr sowie zeitweisen Lokmangel und zweitens wurden mehr und mehr Schnellgüterzug-Verbindungen geschaffen, für die die 151 mit 120 Sachen Spitze ja schließlich gebaut und prädestiniert war. Demzufolge hob der damalige Bundesbahn-Pressetext auch genau diese Eigenschaften hervor:

"Wie im Reiseverkehr werden auch im Güterverkehr kürzere Beförderungszeiten angestrebt, die aber nach Ausschöpfung aller betrieblichen Möglichkeiten nur durch höhere Fahrgeschwindigkeiten realisiert werden können. Die Geschwindigkeit der schnellen Güterzüge ist von 100 auf 120 Kilometer in der Stunde angehoben worden und hat die Entwicklung einer neuen schweren Güterzuglokomotive notwendig gemacht. Durch Verwendung der bewährten Fahrmotoren aus der Lokomotivfamilie 110/140 und durch weitgehende Übernahme bewährter Bauteile aus den Lokomotivfamilien 103, 110/140 und 150 ist in nur vier Jahren ein Triebfahrzeug auf die Räder gestellt worden, dessen Leistung im Vergleich zur schweren Güterzuglokomotive der Baureihe 150 um rund 2000 Kilowatt - das entspricht etwa der Leistung der elektrischen Lokomotive 141 - gesteigert worden und dessen Gewicht trotzdem noch unter dem Gewicht der Lokomotive 150 geblieben ist."

Euphorischer und mit legendär blumigen Worten wurde die neue Lok seinerzeit natürlich von der unvergesslichen und immer noch viel zitierten DB-Jugendpostille "DB mit Pfiff" verkauft, die nach der 103 und dem Schnelltriebzug 403 eine weitere Neubaulok feiern konnte. Da wurde die 151 zum "Kraftprotz", zum "edlen Güterrenner", zur "Wucht auf Rädern" und zum "Güterpfeil bis Tempo 120". Die jugendlichen Leser und "Lokspäher" wurden damals aufgefordert, zum Knipsen an die Strecke zu fahren - heute eine



Auf allen Hauptabfuhrstrecken zu Hause, so natürlich auch auf denen links und rechts des Rheins: 151 066 mit Durchgangsgüterzug bei Kaiserwetter im Mittelrheintal vor dem Ortsbild von Sankt Goarshausen (22. Juli 1989).

undenkbare Haltung eines seelenlosen Logistikkonzerns, der am liebsten noch ein Fotografierverbot seiner Anlagen einführen würde.

Inzwischen waren die Siebziger vorbei, die Lokomotiven hatten sich längst das Rauchen abgewöhnt und vielen Nebenstrecken ging es an den Kragen. Nichts lag eigentlich näher, als sich verstärkt jener Baureihe zu widmen, auf die man schon lange ein Auge geworfen hatte: Alle 170 Exemplare der Baureihe 151 waren ausgeliefert worden und mischten im Hauptstreckenbetrieb der Deutschen Bundesbahn kräftig mit. Und der hatte es mir ab diesem Zeitpunkt so richtig angetan, weil die dichte und vor allem überraschende Zugfolge auf den Hauptabfuhrstrecken ihren ganz eigenen Reiz hat; denn das starre und auf die Dauer etwas langweilige Korsett der Reisezug-Fahrpläne wird durch den stets anderen Zuglauf der zahlreichen Güterzüge enorm aufgelockert. Und die Vorfreude auf diese Güterzüge wird vor allem durch die Spannung bereichert, wann und mit welchen Loks sowie Wagen sie kommen. Und dies geschieht täglich mit völlig anderen Variationen, auch wenn der Laie den Eindruck hat, auf einer Eisenbahnstrecke herrsche immer der gleiche Verkehr.

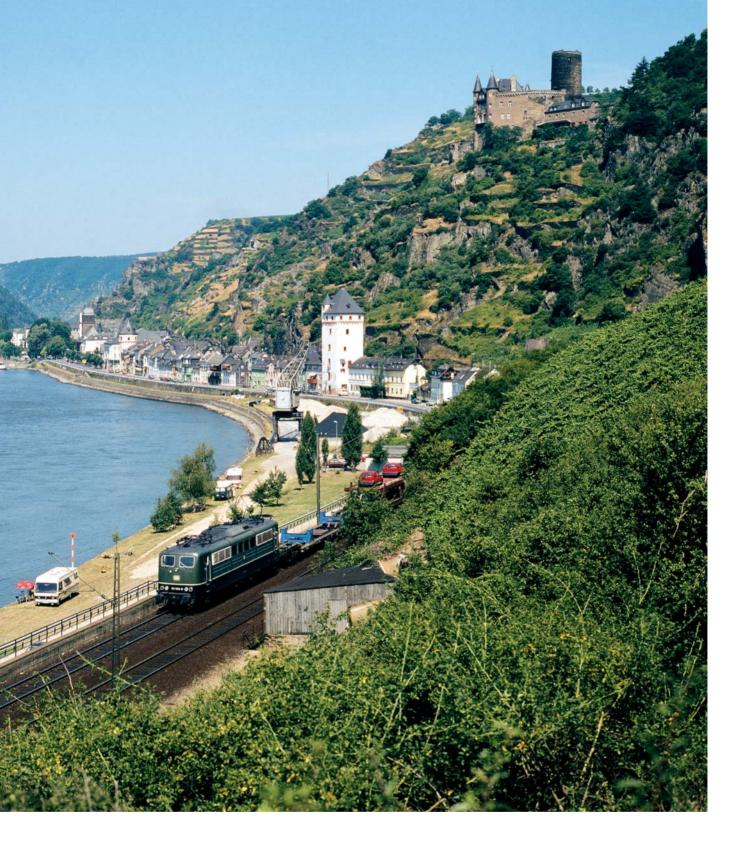
Star unter den Güterzuglokomotiven

Allein schon deshalb musste die 151 zur Lieblingslok werden. Natürlich nur die "originale" und farblich absolut stimmige grüne Variante, denn über das geschmacklich verirrte Türkis-Beige hüllen wir lieber den Mantel des Schwei-





Lang, dynamisch und edel: die 151 als Güterverkehrs-Pendant der 103 mit vielen Gemeinsamkeiten (151 014 im Bw Hagen-Eckesey, 29. März 1981).



gens. Nein, wer einmal diesen Sechsachser fabrikneu mit dem massiven schwarz glänzenden Rahmen, dem grünen Neulack der Aufbauten und der charakteristischen silbernen Verblendung zwischen den Maschinenraumfenstern genießen durfte, der redet nicht mehr so verständnisvoll über andere "Farbkonzepte", die diese Baureihe über sich ergehen lassen musste. Wie zum Beispiel bei der V 200 mit ihrem typischem Weinrot und dem bekannten "V" auf den Stirnseiten war das Original-Farbkonzept auch bei der Baureihe 151 optimal und bisher unübertroffen auf Form und Aufgabengebiet zugeschnitten.

Doch die Favoritenrolle der Baureihe 151 hatte noch ganz andere, subtilere Gründe: Sie war die 103 des Güterverkehrs, die seinerzeit gleichzeitig eleganteste, stärkste und

schnellste Güterzuglok, die jedoch auch vor Reisezügen immer eine gute Figur machte und somit beinahe androgyne Eigenschaften entwickelte. Von den anderen Einheits-Elloks hob sie sich außerdem durch die andere Anordnung des Dreilicht-Spitzensignals ab, das ein kleineres "A" bildete und ebenso typisch für ihre im gleichen Jahrzehnt gebauten Schwestermaschinen der Baureihen 111 und 181 war, also die Neubaulokomotiven der Siebzigerjahre mit der "Eins" am Ende. In der Dämmerung und nachts war sie also allein schon am Spitzenlicht erkennbar, hinzu kam der beleuchtete Maschinenraum, dessen Innereien die Seitenfenster teilweise offenbarten.

Auch meinem Faible für die Faszination des Alltäglichen kam die 151 sehr entgegen: Kaum den Schlagzeilen



Eingerahmt: das Objekt der Begierde an einer Feldweg-Überführung der Main-Weser-Bahn bei Kirch Göns (16. Mai 1981).

von "DB mit Pfiff" und anderen Bundesbahn-Presseveröffentlichungen entrissen, interessierte sich kein Mensch mehr für diese Lok, denn es gab sie offenbar zu häufig und vor allem fast nur im "unscheinbaren" Güterverkehr. Obwohl eigentlich verdient, kam ihr daher nie die Rolle als "Sensationslok" wie der 103, dem ICE oder gar alten Schnellzugdampfern zu. Außerdem war sie neu und modern, ein Umstand, der vielen Eisenbahnfreunden früher wie heute nach wie vor suspekt ist, weil dadurch liebgewordene Gewohnheiten in Gefahr geraten. Umso ungestörter und authentischer konnte man also an den obligatorischen "außer So+nS"-Tagen des Güterverkehrs, also an allen Tagen außer Sonntags und nach Sonn- und Feiertagen, diesen Maschinen an allen elektrifizierten Hauptabfuhrstrecken auflauern. Hierzu zählten vorzugsweise natürlich die Rechte Rheinstrecke "vor Ort", die Spessartstrecke Aschaffenburg - Gemünden und die Nord-Süd-Strecke im Abschnitt Gemünden - Bebra, die Main-Weser-Bahn sowie die Ruhr-Sieg-Strecke. Hier fuhren die 151er "geballt", während sie beispielsweise auf der Moselstrecke, zwischen Nürnberg und Passau oder zwischen dem Ruhrgebiet und Bebra weniger häufig verkehrten und hier der Kollegenfamilie 140/150/194 den Vortritt ließen.

Laufplan statt Kursbuch

All dies offenbarten natürlich die Laufpläne der Heimat-Bahnbetriebswerke Hagen-Eckesey und Nürnberg 2, deren Neuerscheinungen zu jedem Fahrplanwechsel mit mehr Spannung erwartet wurden als das Kursbuch für jedermann. Da waren sie also wieder, die langen Balken beispielsweise des Dg 53300 von Nürnberg Rangierbahnhof nach Ma-

schen, fast dreizehneinhalb Stunden unterwegs durch fast ganz Deutschland und nicht via direkte Nord-Süd-Strecke, sondern über Aschaffenburg, die Main-Weser-Bahn und Osnabrück! Oder des Sg 40712 von Basel nach Maschen via Mannheim-Friedrichsfeld und Bebra, immerhin auch rund zwölf Stunden unterwegs. Doch wer glaubt, die 151er hätten nach solchen Langläufen die Räder hochgelegt, der unterschätzt den universellen Fleiß dieser Maschinen: Bevor es nachts vom Rangierbahnhof wieder quer durchs Land ging, wurden vorzugsweise in den Tagesrandstunden noch jede Menge "Füllleistungen" mit Nahgüter- und sogar Reisezügen erbracht: Die 151 bespannte auch den E 3094 zwischen Landshut und Passau, D-Züge auf der Frankenwaldbahn oder einen abendlichen Pendlerzug mit sechs Silberlingen von Frankfurt am Main nach Wächtersbach. Und als nur zu einer Fahrplanperiode und nur an Montagen die 151 einen morgendlichen Eilzug von Wiesbaden nach Frankfurt bespannte, war das natürlich die Sensation "vor Ort" mit wöchentlichem Pflichtbesuch. Natürlich waren (und sind) auch Schub-Leistungen auf verschiedenen Rampenstrecken dabei, so bei Aachen, auf der Ruhr-Sieg-Strecke, im Frankenwald und auf der Geislinger Steige. Und nachdem zuerst die 150, dann die 194 und danach wieder die 150 auf der Spessartstrecke nachgeschoben hat, hat hier seit einigen Jahren wohl bis zum bitteren Ende die Baureihe 151 diese Aufgabe übernommen.

Grundlage für viele Fototouren an die Einsatzstrecken des wuchtig-eleganten Sechsachsers waren also die Laufpläne, die bei dieser Baureihe übrigens mit bemerkenswerter Präzision eingehalten wurden, denn die Deutsche Bundesbahn war noch eine ordentliche Behörde mit einer eigenen Eisenbahn. Hatte man beispielsweise donnerstags einen be-