

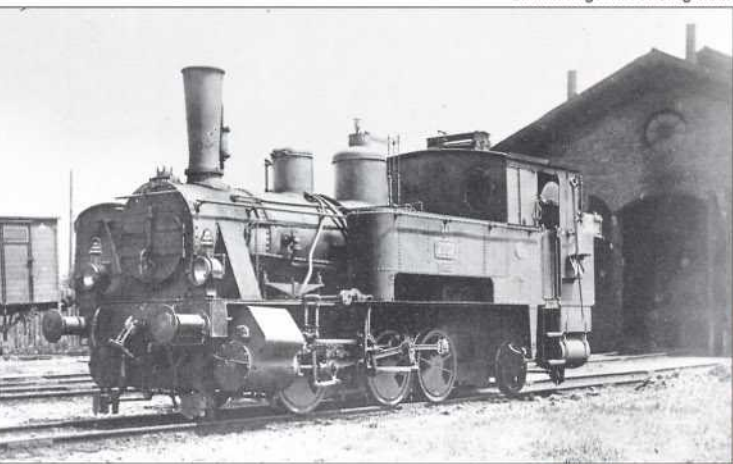
B 7539 E
ISSN 072-051X

1/1990
Januar

DM 11,50
sfr 10,50
öS 89,—

Eisenbahn JOURNAL





Lokal

Hier erzählen wir Ihnen die Geschichte von Bayerns meistbeschaffter Lokalbahn-Lokomotive: der Gattung D XI. Unternehmen Sie einen Ausflug in die Vergangenheit, ab Seite 28.

Klein – kleiner – am ...

Ja es gibt ihn tatsächlich, diesen Winzling von einem "Lokschüppchen". Er stand im Endbahnhof der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE). Wenn Sie also kaum mehr als eine T 3 einstellen wollen, ist unser Bauvorschlag, beginnend auf der Seite 82, auch etwas für Ihre Anlage.

Editorial

Buchstäblich über Nacht war alles anders, schien plötzlich alles möglich. Tausende und abertausende DDR-Bürger machten sich stehenden Fußes in Richtung Westen auf, kaum daß die Grenzen zwischen der DDR und der Bundesrepublik am 9. November 1989 geöffnet worden waren. Trotz zügiger Abfertigung (bis hin zum bloßen Durchwinken) standen die Trabis und Wartburgs stundenlang in -zig Kilometer langen Schlangen. Der Andrang auf die Züge war schlagartig so groß, daß "Überbesetzung" zur Beschreibung des Zustandes bei weitem nicht ausreicht.

Indieser – unerwarteten – Situation zeigten die Bundesbahn und ihr Personal herausragende Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Bereits am 11. November erweiterte sie den "Kleinen Grenzverkehr", ab 17. November wurden zusätzliche Fernzüge eingesetzt. Alle verfügbaren Reserven wurden mobilisiert und an den Wochenenden auch Wagenmaterial aus dem Berufsverkehr hinzugezogen. Allein in den zwei Wochen vom 13. bis 26. November 1989 wurden im Fernverkehr insgesamt 210 und im "Kleinen Grenzverkehr" rund 700 Sonderzüge zusätzlich kurzfristig eingelegt. Außerdem dürfen den bis dahin nur für Güterzüge geöffneten Grenzübergang Walkenried-Ellrich nun auch Personenzüge passieren.

Um das unerwartete Verkehrshoch in übersichtliche und planbare Bahnen zu lenken, fand am 23. November 1989 eine Fahrplankonferenz zwischen DB und DR statt, die eine Reihe planmäßiger Erweiterungen beschloß. Zwischen 6.50 und 11.30 Uhr sind z. B. allein für Hof täglich sieben Züge aus der DDR vorgesehen (plus ein vergleichbares Angebot für die Rückfahrt zwischen 13.00 und 20.00 Uhr). Für die schnellere Disposition der Züge gibt es nun auch einen **direkten Draht**. Seit dem Tag der Fahrplankonferenz existiert eine Standleitung zwischen den Betriebsleitungen in Nürnberg und Dresden.

Noch ist nicht abzusehen, auf welchem Niveau sich die Besucherströme einpendeln werden. Einen Rückgang auf den Stand vor dem 9. November wird es aber aller Wahrscheinlichkeit nach nicht geben. Welche Grenzübergänge später eventuell noch geöffnet oder welche Ausbaumaßnahmen in Angriff genommen werden, ist u. a. eine politische Entscheidung, die abzuwarten bleibt. Der bisherige Einsatz der Bundesbahn verdient auf alle Fälle unsere Hochachtung.

Die Redaktion



K. Heidbreder

Inhalt



Zu unserem Titelbild

Ein Wintertag wie aus dem Bilderbuch: In der Nacht war kräftig Schnee gefallen, und am Tag strahlte die Sonne am herrlich blauen Himmel. Es war der 1. Dezember 1973, als Udo Geum einen Ausflug von Nürnberg nach Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) unternahm, um den damals noch abwechslungsreichen Dampfbetrieb im Bild festzuhalten. Soeben verläßt ein mit zwei Dampflokomotiven bespannter Güterzug nach Nürnberg Rbf den Bahnhof Neukirchen. Zuglok ist eine 50er, die von der 044 412 unterstützt wird.

Foto: U. Geum

Die Wende im Schienen-Personennahverkehr	8
Märklins Triebzug der Baureihe 628.2/928.2	15
Nur eine Nebenbahn Die Lokalbahn Nördlingen – Wemding	16
Time Tunnel Das österreichische Nachfahrverbot und die Rolle der Bahn	24
Gewinner: Fotowettbewerb zum 100. Geburtstag der Achenseebahn	27
Bayerns meistgebaute Lokalbahnlok Die bayerische D XI (Baureihe 98.4-5)	28
Lokalbahn-Tenderlokomotive 98 526 von Trix	35
Baureihe 240: Erste Probefahrten im Allgäu	36
Die Baureihe V 60	38
Bücherecke	47
Die V 60 in der Baugröße H0	49
Systemwechselbahnhof	50
Impressum	57
Typenblatt: bayer. D XI	59
Typenblatt: bayer. B XI	61
Bei den Pyramiden bitte wecken Hochkomfort-Reisezüge in Ägypten von MBB Donauwörth	66



DB (BZA München)

Wendefähig

Mit den 150 inzwischen an die Deutsche Bundesbahn abgelieferten Serientriebzügen der Baureihe 628.2/928.2 wurde die Wende im kränkelnden Schienen-Personennahverkehr eingeläutet. Mancherorts haben Marketingstrategen die Werbewirksamkeit dieser Fahrzeuge entdeckt. Die Wende beginnt auf Seite 8:

Bienenhaft

Vielfältig ist das Einsatzgebiet der Rangierlokomotiven der Baureihe V 60. Man sieht sie eigentlich überall im Lande werkeln. Und braucht man sie eines Tages nicht mehr, dann wandern sie ins Ausland ab. Ab Seite 38 wird viel bewegt.

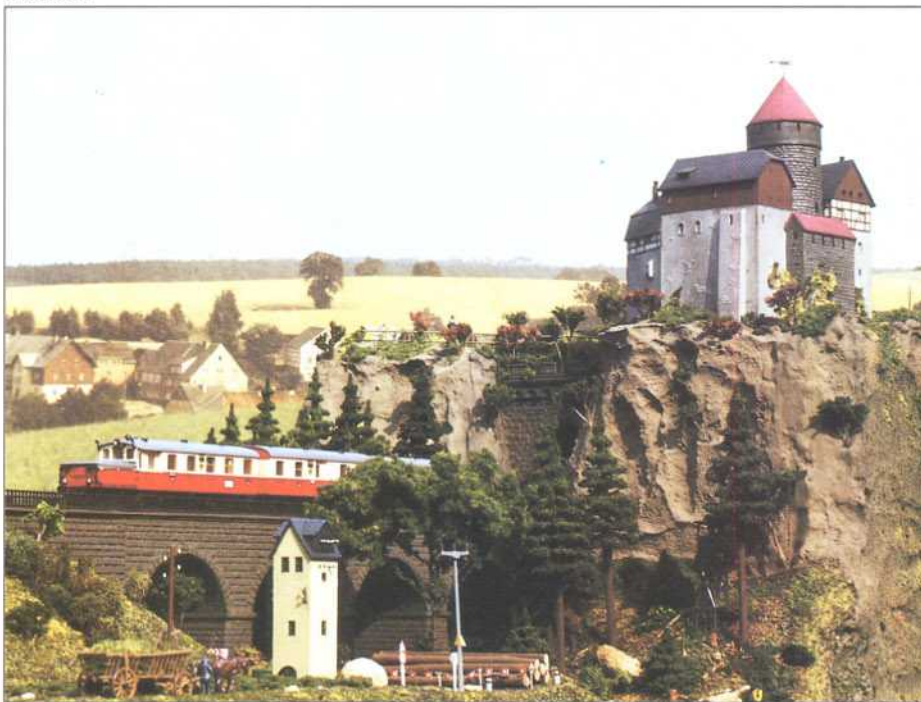



H. Obermayer

Trutzig

"Unterhalb der Burg" ist unser Beitrag auf Seite 101 überschrieben. Am Fuße dieser Burg – Lauterstein – führt eine verspielte Bahnlinie ihr Dasein. Reger (Modell-)Zugverkehr erfreut des Modellisten Auge.

J. Albrecht



Deutscher Staatsbahnwagen- verband (Teil 3)	68
Leserbriefe	73
Bahn-Notizen	77
Neuer Weltrekord auf Schienen TGV-A der SNCF stellt neue Bestmarke auf	79
Die 78 434 von Fleischmann	80
Kleiner geht's nicht mehr: ein Mini-Lokschuppen	82
Gibt es sie noch – die Weihnachtsanlage?	88
88  »Rheiner Wein«	98
Unterhalb der Burg	101
Reichsbahn-Sachsen – selbstgebaut	
Eilgutwagen (ex Gepäckbeiwagen) Gwl (Teil 3)	104
Schaufenster der Neuheiten	108
Mini-Markt	113
Unsere Fachhändler- Adressenseiten	116
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118



K. Heidbreder

Nimmermüde

Mit Volldampf wurde in der Redaktion an unserer "Weihnachtsanlage" geschafft. Noch ist sie nicht ganz fertiggestellt; doch die ersten Ergebnisse können wir bereits vorzeigen. Lassen Sie sich vom Eifer unserer Mitarbeiter anstecken, ab Seite 88.



Die Wende im Schienen- Personennahverkehr

◀ **Bild 1:** Dieser Triebzug 628.2/928.2 des Bw Kempten ist am 1. Februar 1989 bei Stetten (Schwaben) in Richtung Memmingen unterwegs. Foto: K. Eckert

Bild 2 (linke Seite unten): In Tübingen wurde der mit einem Werbeschriftzug "Volksbanken Raiffeisenbanken" versehene 628.2/928.2 des Bw Karlsruhe im Oktober 1989 im Bild festgehalten. Foto: H. Obermayer

Bild 3 (unten): In der Morgendämmerung des 25. April 1988 fährt der 628 302 bei Seeg in Richtung Kaufbeuren – Augsburg. Foto: K. Eckert

Rund 15 Jahre hat es nun doch gedauert, bis sich die längst erforderliche Wende im schienengebundenen Personennahverkehr vollzog. Mit den alten und bewährten, inzwischen aber nicht mehr zeitgemäßen Schienenbussen ließ sich wirklich kein Staat mehr machen. Komfortabel war das Reisen in den "roten Brummern" noch nie gewesen; dennoch waren diese Fahrzeuge über Jahrzehnte hinweg unentbehrlich im Schüler- und Berufsverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen.

Den langen Weg der Entwicklung der Nachfolger, der über verschiedene Prototypen schließlich zum Bau von 150 Serientriebzügen führten, hatten wir bereits in der Ausgabe 10/1988 des Eisenbahn-Journals aufgezeichnet. Schon im Juli 1985 war bei der Deutschen Bundesbahn die Entscheidung für eine Serienfertigung einmotoriger Triebzüge der Baureihen 628.2/928.2 gefallen. Die Planung sah den Bau von 150 Garnituren vor; zunächst war aber nur die Finanzierung von 120 Einheiten gesichert. Die DB hatte sich ein Rücktrittsrecht vom Auftrag für die restlichen 30 Garnituren vorbehalten. Als dann am 17. Dezember 1986 der erste Serientriebzug 628 201/928 201 der DB übergeben wurde, war aber die Fertigung aller 150 Fahrzeuge festgeschrieben. Heute weiß man bei der Bundesbahn und in-





Bild 4: Auf der Fahrt von Weilheim (Oberbayern) nach Augsburg befindet sich dieser 628.2/928.2, der bei Schondorf (Bayern) am 23. Oktober 1989 im letzten Abendlicht fotografiert wurde.

Foto: A. Ritz

Bild 5: Zugkreuzung im Bahnhof Hausen im Tal am 30. März 1989: links die 215 011 mit einem Güterzug, rechts der 628 240. Besondere Beachtung verdient der alte Wasserturm am linken Bildrand.

Foto: A. Ritz





Bild 6: Der 628 276 (mit Werbeschriftzug) verläßt am 17. September 1989 Heimbach (Nahe) in Richtung Mainz.

Foto: R. Spielhofen

Bild 7: In Kirn hat der 628 261 am 14. Oktober 1989 als E 3367 (St. Wendel – Mainz) einen kurzen Zwischenhalt eingelegt. Schade, daß das hübsche Empfangsgebäude – wenn es nach dem Willen der Deutschen Bundesbahn geht – in Kürze der Spitzhacke zum Opfer fallen wird.

Foto: R. Spielhofen



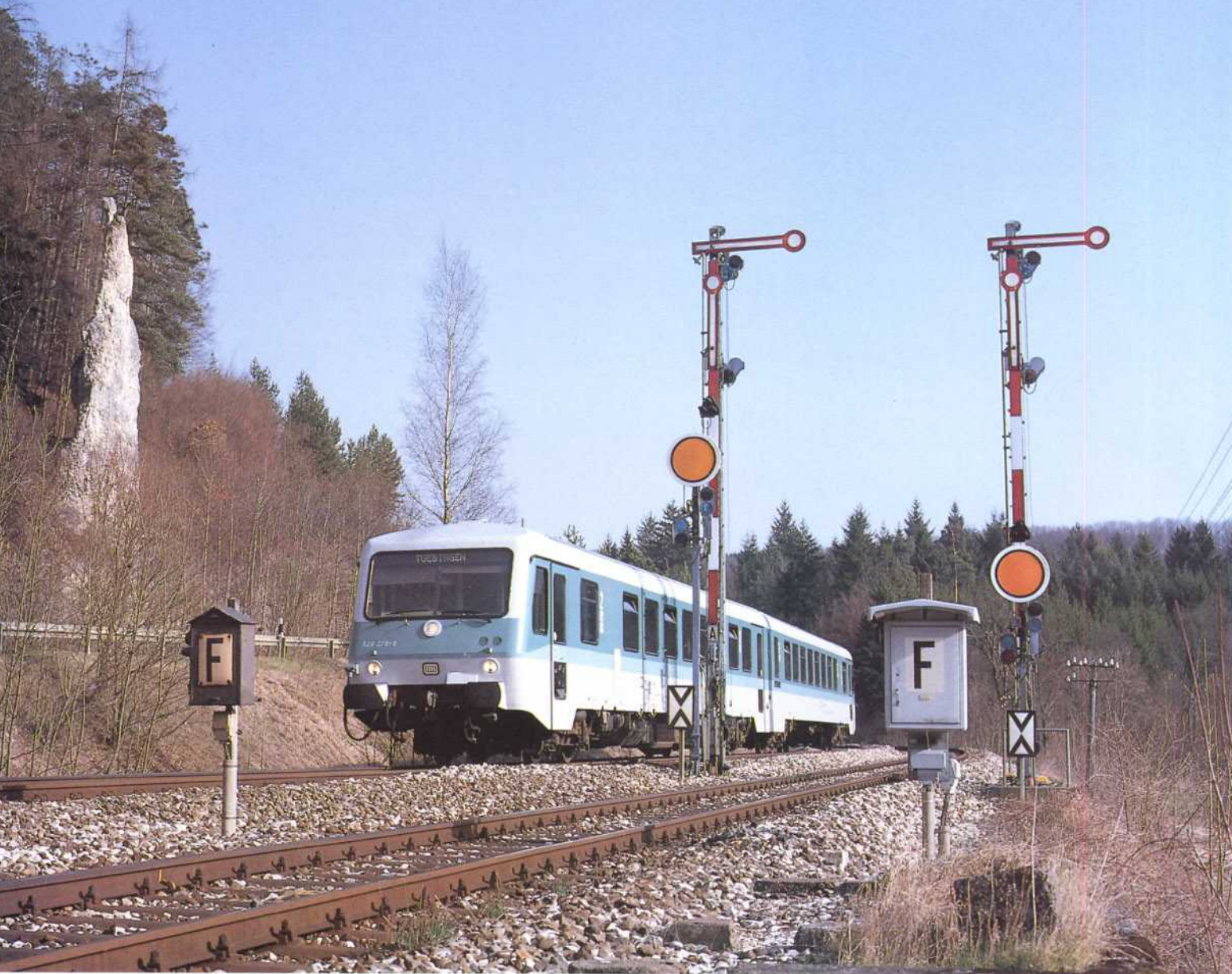


Bild 8: Der 628 276 wurde am 30. März 1989 an der Streckenverzweigung bei Inzigkofen aufgenommen. Das rechte Gleis führt nach Tuttlingen, das linke nach Tübingen. **Foto: A. Ritz**

zwischen auch im Bundesministerium für Verkehr, daß man in der Zukunft noch weitere Züge für den Personennahverkehr benötigen wird.

Trotz der weitgehend fristgerechten Fertigstellung der 150 Fahrzeuge erstreckte sich die Auslieferung über einen Zeitraum von fast drei Jahren. Am 30. Juni 1989 verfügte

die DB über einen Einsatzbestand von 145 Triebzügen 628.2/928.2, die vier Dienststellen zugewiesen waren:

- Bw Karlsruhe 1 63 Züge
- Bw Kempten 22 Züge
- Bw Kiel 30 Züge
- Bw Limburg 30 Züge

Die restlichen fünf Garnituren, die noch ausstanden, folgten in den Monaten Juli bis September in nachstehender Reihenfolge:

Datum	Fahrzeugnummern	Dienststelle
01.07.89	628 298/928 298	Karlsruhe 1
25.07.89	628 299/928 299	Karlsruhe 1
04.08.89	628 300/928 300	Karlsruhe 1
15.08.89	628 349/928 349	Limburg
23.09.89	628 350/928 350	Limburg

Bild 9: Mehrere Dieseltriebzüge der Baureihe 628.2/928.2 sind bereits mit diesem Werbeschriftzug "Volksbanken Raiffeisenbanken" versehen. **Foto: H. Obermayer**



Die Triebzüge haben auf vielen Strecken inzwischen nicht nur die alten Schienenbusse abgelöst, sondern auch Nahverkehrszüge, die bislang oft nur aus einer Diesellokomotive und ein bis zwei vierachsigen Wagen bestanden. In verkehrsschwachen Zeiten ist sogar ein Einsatz auf elektrifizierten Strecken vorgesehen. Die schmucken Fahrzeuge verkehren in zum Teil recht weitreichenden Umläufen.

Die Akzeptanz durch die Fahrgäste ist recht gut und der Bedarf durch die 150 Serienfahrzeuge noch lange nicht gedeckt. Die DB benötigt dringend noch viele Millionen, um weitere Triebzüge in Auftrag zu geben und in Dienst stellen zu können. Nach den vorliegenden Informationen sind nachfolgende Bauserien mit 150 Einheiten zur Beschaf-



Bild 10: In der Nähe des ehemaligen Bahnhofs Thiergarten (Hohenzollern) rollt ein 628.2/928.2 auf der Fahrt von Neustadt (Schwarzwald) nach Ulm durch das wildromantische Donautal (26. März 1989). **Foto: A. Ritz**

Bild 11: Füssen ist das Ziel des 628 312, der am 3. März 1988 in der Nähe von Weizern-Hopferau auf den Film gebannt wurde. **Foto: K. Eckert**





Bild 12: "Langsamfahrt erwarten" kündigt dieses Vorsignal bei Inzigkofen dem Triebfahrzeugführer des aus Tübingen kommenden 628 290 an (30. März 1989). Foto: A. Ritz

Bild 13: Zwei Triebzüge 628.2/928.2 des Bw Limburg sind am 12. Juli 1989 als N 8813 (Gießen – Friedberg/Hessen) bei Kirch Göns in Richtung Süden unterwegs. Foto: J. Seyferth



fung vorgesehen: Bis zum Erscheinen dieser Ausgabe dürfte ein Auftrag für die Lieferung von 63 Triebzügen an die Industrie ergangen sein. Bei den neuen Fahrzeugen handelt es sich wieder um einmotoriger Garnituren. Durch Ladeluftkühlung soll die Motorleistung nun aber auf 485 kW gesteigert werden. Auch damit wird den einmotorigen Triebzügen weiterhin die Zulassung auf den Strecken der ÖBB verwehrt bleiben. Durch eine Umstrukturierung des Reiseverkehrs in den Grenzgebieten um Garmisch-Partenkirchen und Pfronten/Füssen/Reutte ist man diesem Problem inzwischen aus dem Weg gegangen.

Im großen und ganzen haben sich die Serientriebzüge der Baureihen 628.2/928.2 recht gut bewährt. Beschwerden über zu kleine Gepäckräume und Erschwernisse für Behinderte in Rollstühlen werden geprüft. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen dann sicherlich in die Konzeption weiterer Bauserien ein. Bereits jetzt steht fest, daß es Änderungen in der Raumaufteilung gegeben wird. HO