

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Oktober
10/2000

Mit CD-ROM
Gutschein
EJ-Jahrgang 1980



50 Jahre DB-Neubau-Dampfloks:
Die Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82

Gewinnspiel Leipziger Messe:
Modelle und freier Eintritt zu gewinnen



Editorial

Was soll das?, werden sich einige von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, jetzt fragen. Da fängt das Eisenbahn-Journal vor einem Jahr an, den Heften eine CD beizugeben, und jetzt wollen die nicht mehr? Eine CD ist auf dem Titel zwar noch abgebildet, aber dem Heft liegt keine bei. Ein schlechtes Zeichen?

Nein, weder haben wir das Projekt „Alle Eisenbahn-Journal-Jahrgänge Stück für Stück auf CD“ aufgegeben noch haben wir allgemein das Interesse an neuen Medien verloren. Deshalb steht da das kleine Wort „CD-Gutschein“.

Es gibt für uns drei wesentliche Gründe, die CD ab sofort nicht mehr in bekannter Weise auf das Heft aufgeklebt auszuliefern: Erstens erhielten wir immer wieder Klagen, die auf der Titelseite applizierte CD sei verloren gegangen, hinterlasse Klebstoffspuren auf dem Titelbild, der CD-Umschlag sei an- bzw. zerrissen und die CD zerkratzt oder beschädigt. (Die bedruckte Seite ist die empfindliche Seite einer CD, nur der Lack schützt die aufgedampfte Aluminiumschicht vor Beschädigungen!)

Zweitens haben wir uns gegen die nahe liegende Alternative – CD im Heft – entschieden, weil einfaches Einkleben auf eine Heftseite Probleme mit dem Klebstoff oder aber mit zerrissenem Papier bereitet und das Einbinden in den Heftrücken im Stil großer Computerzeitschriften sich erst bei Auflagen über 100 000 weitgehend kostenneutral durchführen lässt. Wir sind uns sicher, 2 Mark mehr pro Heft und dafür eine in die Bindung hinein genommene CD-Hülle wäre nicht nach Ihrem Geschmack gewesen, mal davon abgesehen, dass diese Tüten in der Regel auch keine Freude bereiten; wer Computerzeitschriften kennt, weiß, was wir meinen. Bleibt drittens der Umweltaspekt: CDs sind Sondermüll. Für jede nicht verkaufte CD können wir die ordnungsgemäße Entsorgung sicherstellen, sei es beim Grossisten oder im eigenen Haus. Was ist aber mit all den mit einer Zeitschrift mitverkauften CDs, für die der Leser keinen Bedarf hat? Die Regel wird wohl sein, dass diese CD mit dem normalen Hausmüll entsorgt wird, bestenfalls – bei konsequenter Mülltrennung – der Kunststoff-Fraktion zugeschlagen wird. Und somit landen viele tausend CDs auf der Deponie oder in einer Hausmüll-Verbrennungsanlage, die im Normalbetrieb nicht für die Behandlung von Sondermüll eingerichtet ist. Also belastet die Beigabe einer CD zu einer Zeitschrift die Umwelt nicht unerheblich.

Unsere Lösung: Wer die Eisenbahn-Journal-CD haben will, bekommt sie kostenfrei. Sie als Käufer erwerben mit dem Heft auch weiterhin jeden zweiten Monat den Anspruch auf eine CD-Beigabe zum Eisenbahn-Journal. Schicken Sie uns den Gutschein von Seite 118 im Original und wenig später erhalten Sie die zum jeweiligen Heft gehörige CD kostenfrei zugesandt.

Auch im Bereich Internet tut sich etwas. Der Ihnen bekannte, grafisch orientierte Auftritt mit der wasserfassenden Dampflok im Hintergrund ist nun ein Jahr alt und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen dieses schnelllebigen Mediums. Wir haben uns für ein Redesign entschieden und den Schritt weg vom „schönen Bild“ gewagt: Eine aufgeräumte, übersichtliche Bedienungsfläche reduziert Ladezeiten, die zugrunde liegende Programmieretechnik stellt nur geringe Anforderungen an Ihren Browser, fordert z.B. kein JavaScript. Neue Inhalte sind schnell integrierbar in die Seiten und die Menge an bereits erfassten Informationen über Publikationen aus unserem Haus wächst beständig. Und über den nächsten Schritt, die Online-Zeitschrift, denken wir intensiv nach. Sagen Sie uns Ihre Meinung: Welche Themen interessieren Sie hierfür, welche Form der Abrechnung können Sie sich vorstellen und in wie weit sollten die Inhalte von Zeitschrift und Internet identisch sein?

Tobias Pütz, Neue Medien



Bahn-Geschichte: 50 Jahre Neubau-Dampflokomotiven der DB, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

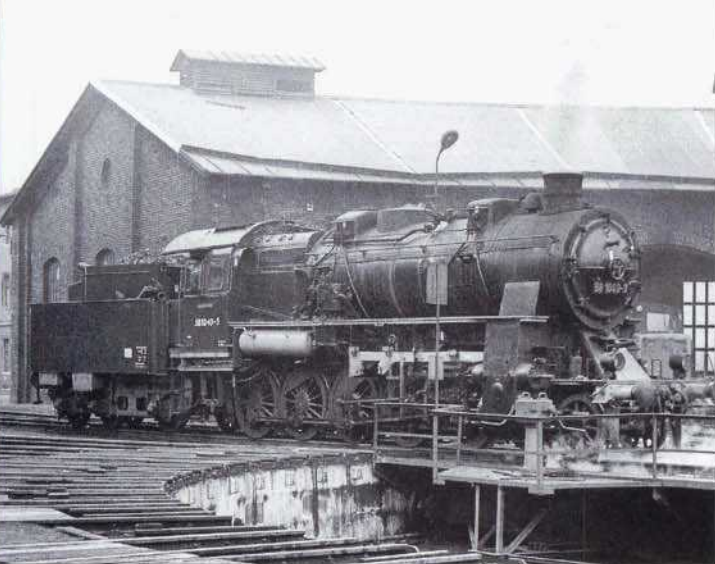
Impressionen: Ferkeltaxen-Anhalt	6
50 Jahre Neubau-Dampflok der DB: Einheitsdampf anno '50	10
Ellok-Klassik – Baureihe 103: Farbenreicher Abschied	18
Reminiszenz an ein sächsisches Heizhaus: Der Riesaer Ringlokschuppen und seine Gäste	22
Fernreiseverkehr ab Fahrplanwechsel 2000/01: CD-Baureihe 371 auf deutschen Gleisen	26
ET 420/421 der Münchner S-Bahn: Kurzstrecken-Athleten	28
Für die Tunnelbohrer am Lötschberg: Baubahnhof im Rhonetal	32
Die letzten Pazifiks dieser Welt im Plandienst: Dampf in Myanmar	34

Titelbild: Im Jahre 1950 begann mit der Baureihe 23 das Neubauprogramm von Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn, heute blicken wir auf eine 50-jährige Fahrzeuggeschichte zurück. Im Frühjahr 1975 dampfte 023 018 zwischen Lauda und Osterburken.

Abb.: Jürgen Nelkenbrecher

Anlagenporträt: Eisenbahnknoten Rammenau, Teil 2, von Manfred Bulnheim und Christian Schneider, ab Seite 64





Bahn-Geschichte: Der Riesaer Ringlokschuppen und seine Gäste, von Reiner Scheffler, ab Seite 22



Ellok-Klassik: Farbenreicher Abschied von der legendären 103 der DB, von Christoph Kirchner, ab Seite 18

Modell

Rubriken

Modul einer H0-Vereinsanlage:

Ein Steinbruch mit Feldbahn

58

Großanlage des Freiburger Modelleisenbahnclubs, 2. Teil:

Der Eisenbahnknoten Rammenau

64

Fahrzeugbau – Günther-Bausatz für Märklins BR 03:

03 154: Eine High-Tech-Lok der 30er Jahre

70

Nach-Tarock zum Balkanzug

72

3. Runde: Der Ca 4-5... der CSD

H0-Anlage der IGE Bad Homburg:

Der Alte Bahnhof von Homburg

74

Anlagenvorschlag nicht nur für Spur I:

Teresienkoog III

80

Mal nicht aus Messing – Wartehalle für Kleinbahnen:

Gut Holz

84

Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 9. Teil

Die Elektrik

86

EJ-Gewinnspiel:

Gewinnen Sie mit EJ, Piko und der Messe Leipzig!

90

Digi-Test:

Lokmaus II im Startpaket

91

Anlagenbau: Um die Elektrik geht es diesmal bei der Anlage Kuno, von Rolf Knipper, ab Seite 86

Bahn + Touristik:

Biken und Wandern im Hochschwarzwald

38

Bahn-Notizen

40

Neuheiten

50

Mini-Markt

96

Kurzanleitung und Cover zur CD

103

Fachhändler-Adressen

106

Impressum

108

Bahn-Post

110

Neue Bücher

111

Sonderfahrten und Veranstaltungen

112

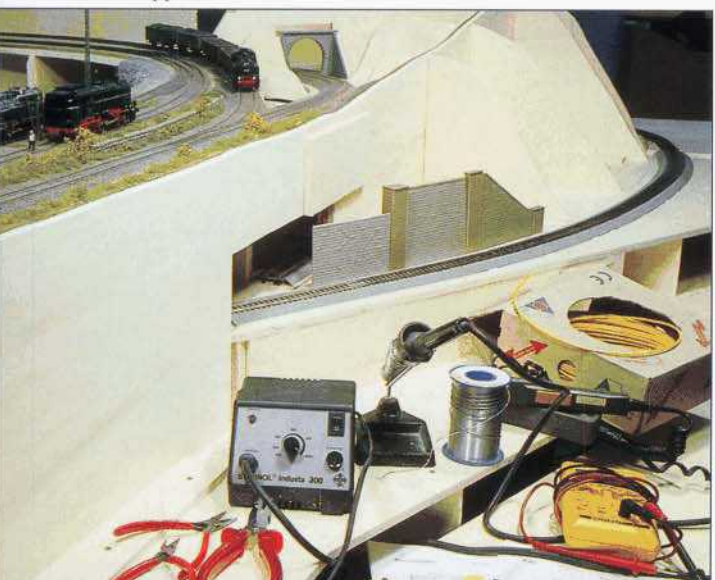
Typenblatt:

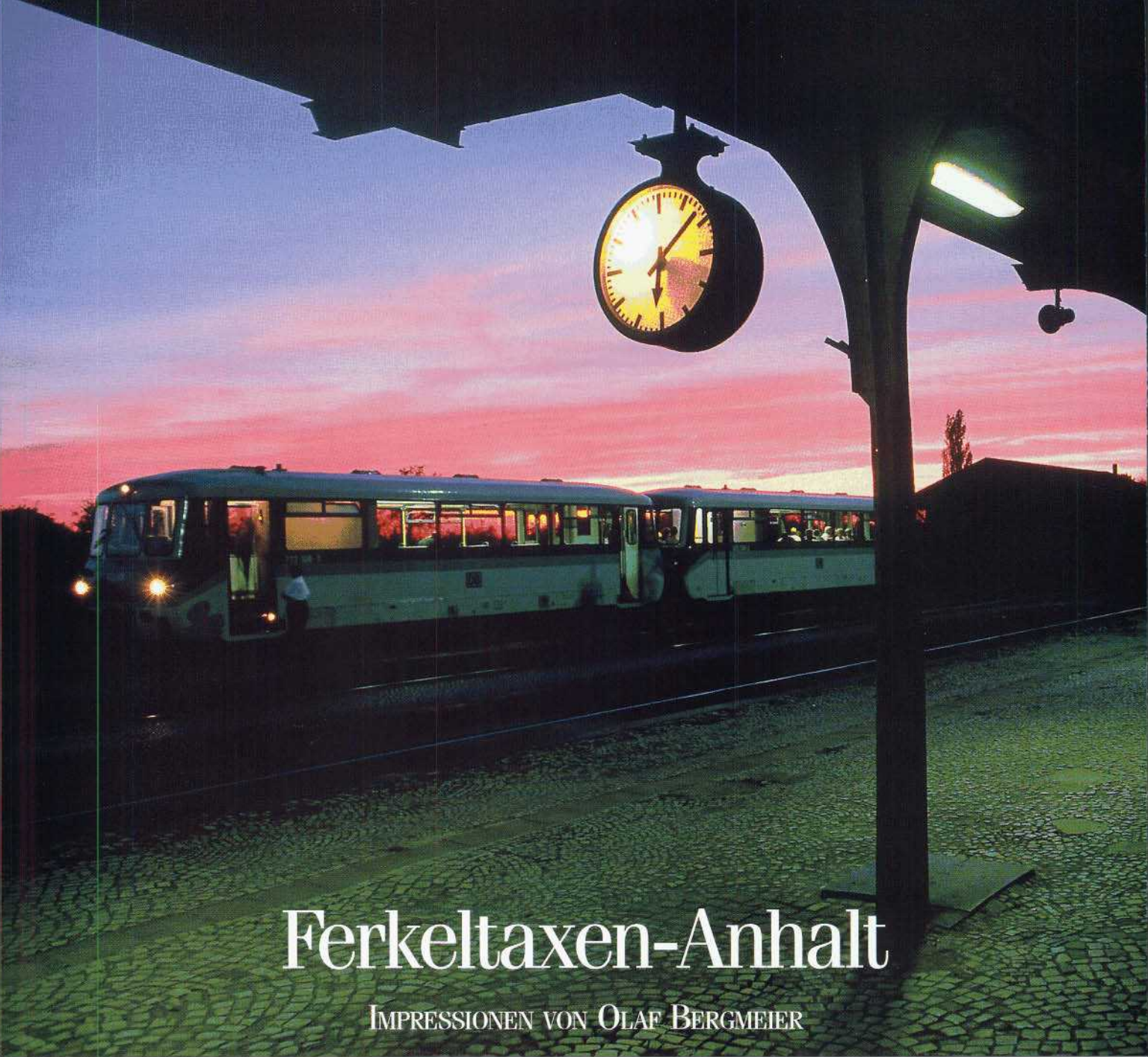
BR 56¹, Güterzuglokomotive, pr. G 8³

113

Abbildungen dieser Doppelseite: Dr. Karl Gerhard Baur, Manfred Weisbrod, Christoph Kirchner, MV-Helge Scholz, Rolf Knipper, Walter Zöllner

Epoche-I-Spezialität: Der alte Bahnhof Homburg in H0, von Walter Zöllner, ab Seite 74





Ferkeltaxen-Anhalt

IMPRESSIONEN VON OLAF BERGMEIER



Ferkeltaxen-Land: Harmonie von Wagenlack, Backstein und Licht im Bahnhof Güsen.

Das Jahr 2000: Für Generationen von Menschen war es der Fixpunkt aller Zukunftsvisionen. Und tatsächlich sehen wir nun superschnittige ICE-Züge mit bald 300 km/h durch Tunnel und entlang von Lärmschutzwänden rasen, mit Fahrgästen, die hinter dunkel getönten Brillengläsern wahlweise auf ihren Laptop oder den im Sitz integrierten Videobildschirm starren, dazu das Handy am Ohr und einen zusammengeklappten Tretroller („Kickboard“) im Gepäck, um nach der Ankunft nicht etwa zeitraubend zu Fuß gehen zu müssen. Was jedoch kein Zukunftsforscher vorhergesagt hätte: Auch im Jahr 2000 setzen sich – von manchen ICE-Trassen gar nicht weit entfernt – noch immer so genannte „Ferkeltaxen“ der Baureihen 771/772 in Bewegung, holpern mit satten 30 km/h durch Ackerlandschaften und erreichen zumeist schon in weniger



Auch im Zeitalter von ICE-Flitzern tuckerten und tuckern auf Nebenbahnen in Sachsen-Anhalt noch Ferkeltaxen: Links im Bahnhof Frose, September 1997, oben in Weferlingen, Juli 1995, unten bei Seehausen, Oktober 1997. Mitte: Momentaufnahme Klostermansfeld (April 1997).



als einer Stunde so bedeutende Orte wie Klein Wanzleben, Wasserleben oder Neuendorf-Karritz.

Allerdings ist nach genau zehn Jahren Deutscher Einheit von den einst zahlreichen Ferkeltaxen-Strecken in den neuen Bundesländern nur wenig übrig geblieben. Gerade Sachsen-Anhalt konnte 1990 noch mit einer erstaunlichen Vielfalt aufwarten, angefangen von den Überbleibseln früherer Kleinbahnnetze in der Altmark und im Genthiner Raum, dann die „Bördebahnen“ wie Haldensleben–Eilsleben, ferner die eher kläglichen Reste ehemaliger Ost-West-Hauptbahnen wie Oschersleben–Gunsleben und schließlich Zweigstrecken rund um den Ostharz wie Klostermansfeld–Wippra. Was davon im Jahr 2000 noch im Kursbuch steht, kann fast an den Fingern einer Hand abgezählt werden.

Dabei hat es in Sachsen-Anhalt am guten Willen von Seiten der Politik eigentlich nicht gefehlt. Bei vielen Strecken wurden Instandhaltungs- und Modernisierungsarbeiten beauftragt, für die Verbindung Halberstadt–Dedeleben war gar der Lückenschluss ins niedersächsische Jerxheim im Gespräch und verträumte Landbahnhöfe wie Blumenberg sahen sich

plötzlich von der „NASA“ (der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt) zum Knotenpunkt eines „Integralen Taktfahrplans“ befördert. So machten sich dort die inzwischen weiß-türkis angestrichenen Ferkeltaxen nun exakt alle zwei Stunden und nahezu gleichzeitig auf den Weg in drei verschiedene Ackerrichtungen. Zu Reichsbahnzeiten waren hier deutlich weniger Züge unterwegs.

Bloß ging das, was auf dem Fahrplanpapier so schön aussah, an der Realität leider bei einigen Strecken vorbei. Die rasch zunehmende Motorisierung der Bevölkerung verbunden mit einem nicht nur zügigen, sondern auch großzügigen Ausbau etlicher Straßen, viel zu lange Fahrzeiten der Züge bei erheblich steigenden Fahrpreisen, die Schließung etlicher maroder Fabriken entlang der Strecken und damit die weitgehende Eliminierung des Berufs- und Güterverkehrs, Missmanagement von Seiten der DB AG – all das trug dazu bei, dass mit Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und Schrankenwärtern nun oftmals mehr Personal als Kundschaft an den Ferkeltaxenfahrten beteiligt war.

Unter diesen Umständen musste es fast erstaunen, dass die Leistungen auf Strecken

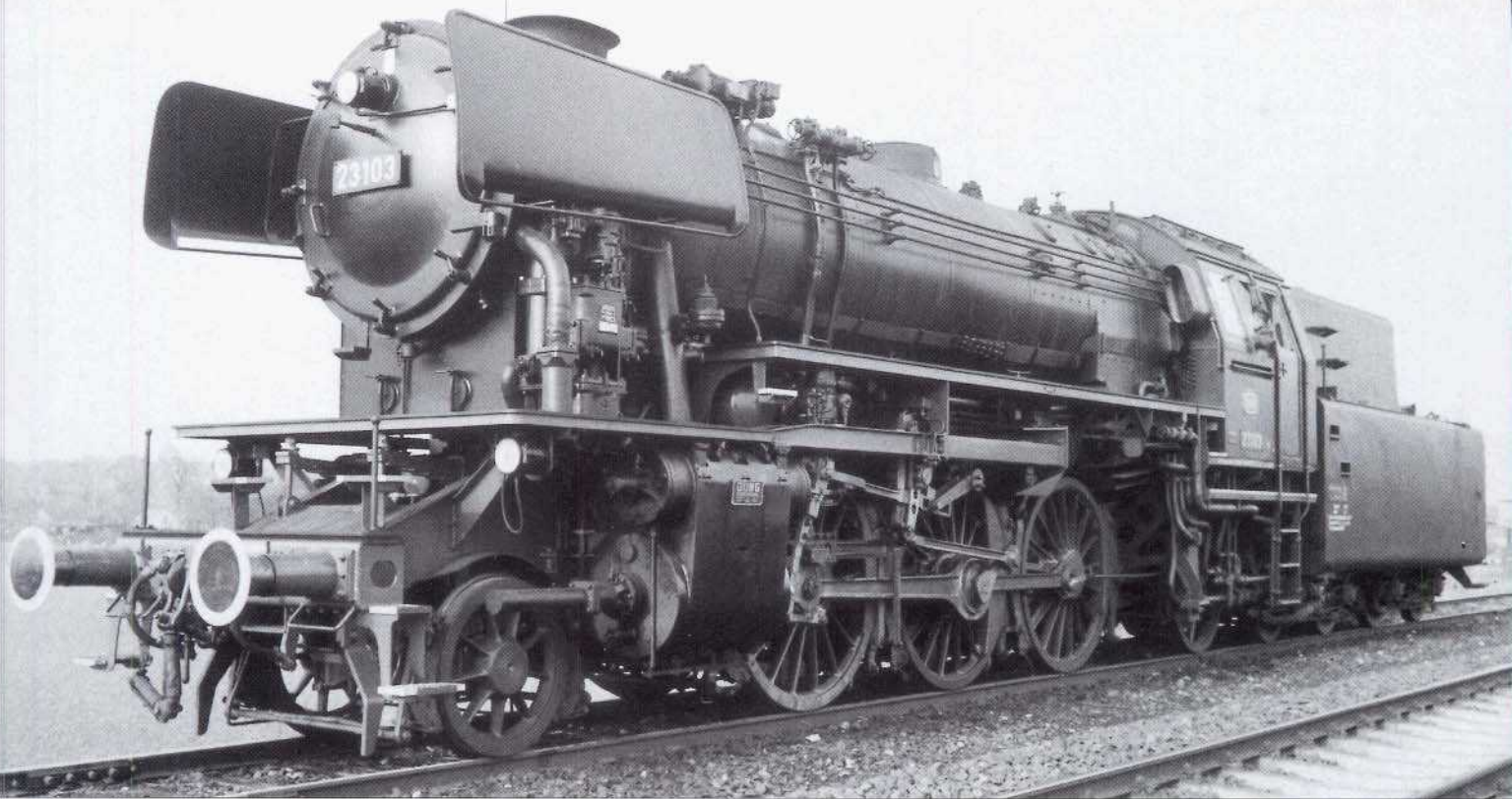
wie Eilsleben–Haldensleben erst zum Sommer 1999 abbestellt wurden. Weniger wohlgesonnene Mitmenschen mögen sogar von Verschwendung öffentlicher Gelder sprechen oder die Ferkeltaxenfahrten als ABM-Maßnahme für überzählige DB AG-Mitarbeiter abwerten. Doch wenigstens eine gar nicht so kleine Anzahl von Eisenbahnfreunden wird sicher dankbar an das Abenteuer Ferkeltaxe zurückdenken, selbst wenn „Schönheitsfehler“ wie Satellitenschüsseln, Baumärkte oder die Lackierung der 771/772 im DB AG-Look der frühen Neunziger mit dem Kleinbahnidyll alter Zeiten nicht in Einklang zu bringen waren.

Zumindest einzelne Strecken, etwa die Harzbahnen wie Quedlinburg–Frose–Aschersleben, müssen sich um ihr weiteres Schicksal hoffentlich auch weiterhin keine großen Sorgen machen. Und mögen auch die Laptop-Passagiere der ICE-Züge für Klein Wanzleben & Co. nur ein „Da möchte ich nicht tot über'n Balkon hängen“ übrig haben, eine Bahnfahrt abseits von Hast und Hektik und mit dem unaufdringlichen Reiz der hügeligen Bördelandschaft bei Seehausen werden sie vermutlich niemals kennen lernen. Mein Beileid. □





Bahnfahrt ohne Hast und Hektik: Mit Ferkeltaxen nach Klein Wanzleben & Co. (links bei Remkersleben, September 1998, oben in Kl. Wanzleben, Oktober 1997, Mitte in den Bahnhöfen Frose und Blumenberg, unten in Heudeber-Danstedt).



50 JAHRE NEUBAU-DAMPFLOKOMOTIVEN DER DEUTSCHEN BUNDESBAHN

Einheitsdampf anno '50

Mit den Baureihen 23 und 82 erschienen vor einem halben Jahrhundert die ersten Dampflokomotiven des neuen Typenprogramms der Deutschen Bundesbahn – für Dezernent Friedrich Witte ein vielversprechendes Zukunftskonzept, das auch die Reihen 65, 10 und 66 noch verwirklicht sah. Doch der Erfolg seines Vorgängers Richard Paul Wagner blieb ihm versagt: Die Neubau-Dampflokomotiven anno '50 ff. kamen zu spät, das Ende der Dampftraktion war bereits besiegelt.

VON KONRAD KOSCHINSKI



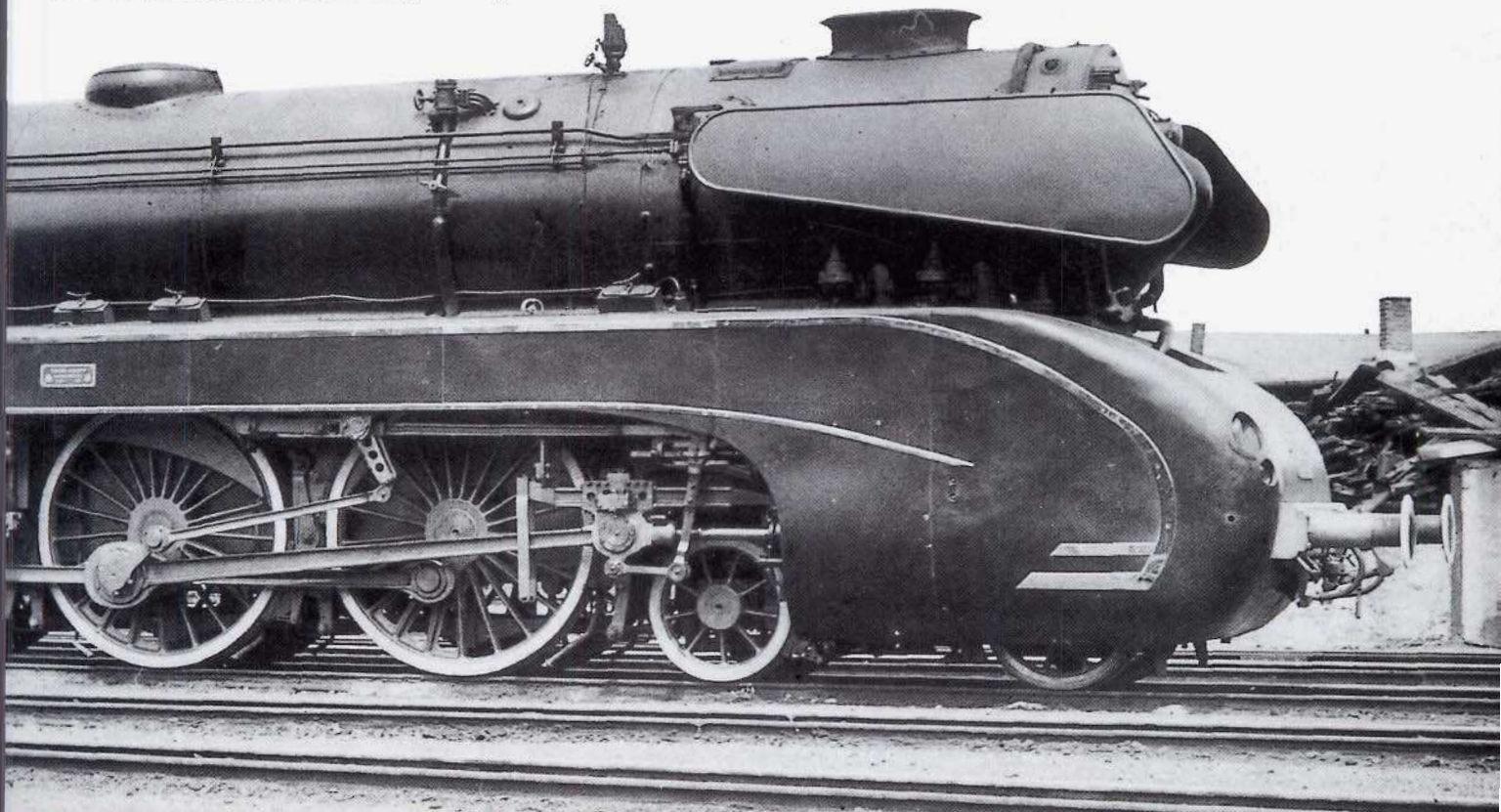


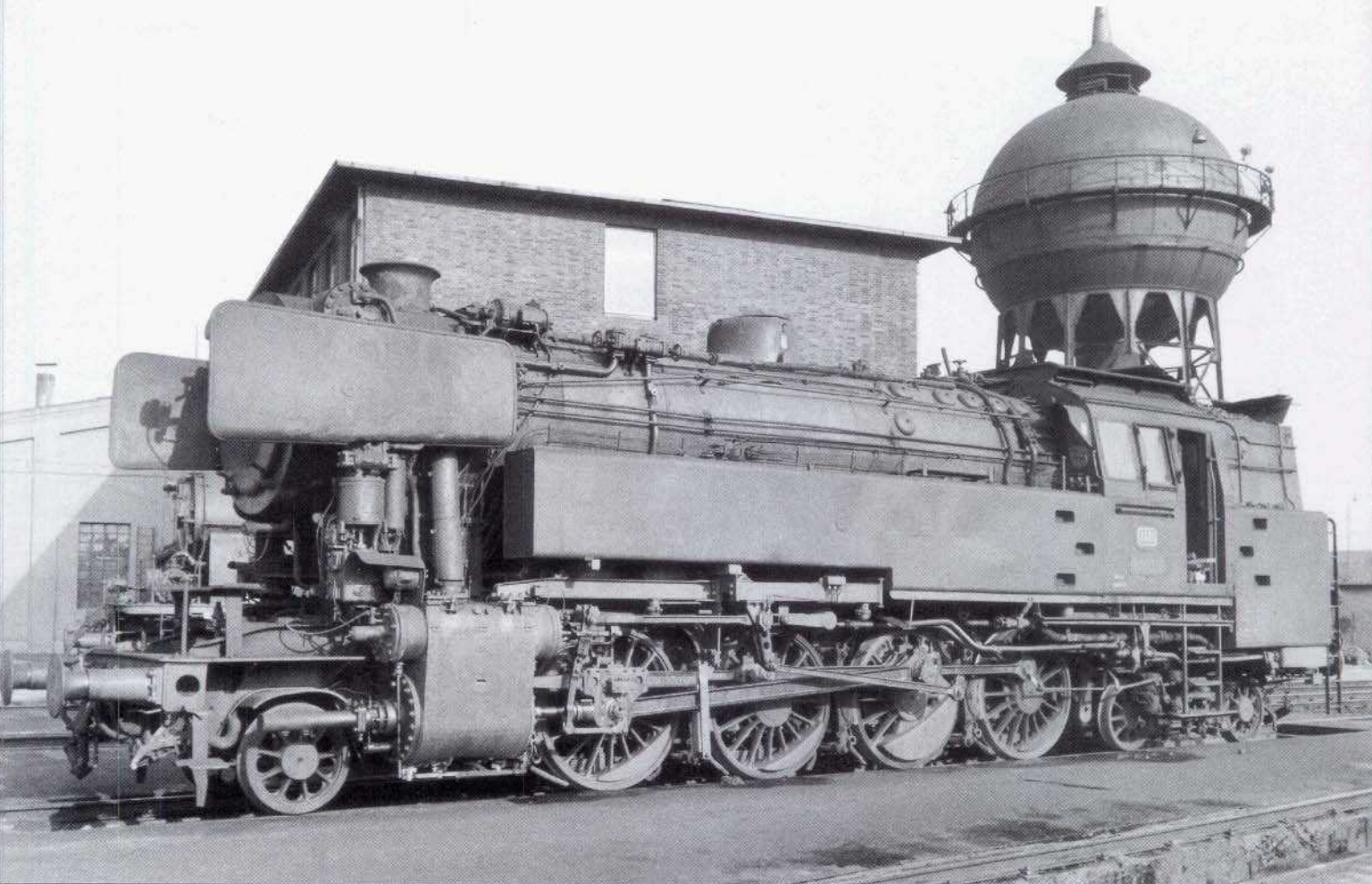
Von den Baureihen 23 (links oben 23 103) und 82 erschienen 1950 die ersten Vertreter des Neubau-Dampflokomotivprogramms der Deutschen Bundesbahn. 1951 folgten die 65er und später noch die beiden „Super-Pacifics“ der Baureihe 10 (unten 10 001) sowie die zwei 66er (oben 66 002) – letztere für Fachleute die gelungensten der Neubau-Loktypen.

Abb.: DB, Ludwig Rotthowe, Sammlung Reinshagen

War der Dampflokomotivneubau 1950 überhaupt noch gerechtfertigt? Immerhin hatte die Deutsche Bundesbahn bereits vor, den elektrischen Zugbetrieb und den Einsatz von Diesellokomotiven stark auszuweiten. Andererseits veranschlagte sie den Zeitraum für die Elektrifizierung ihrer Hauptabfuhrstrecken wegen der gewaltigen Investitionen auf rund 30 Jahre. Und die Entwicklung zuverlässiger Diesellokomotiven für den leichten bis mittelschweren Dienst steckte erst im Anfangsstadium, von Maschinen für schwere Züge ganz zu schweigen. Im übrigen sprach die Höhe des Ölpreises verglichen mit dem Kohlepreis noch gegen die Diesellok. Deshalb hatten auch amerikanische Experten, die zum Kauf von US-Großdiesellokomotiven rieten, keinen Erfolg. Selbst mit Blick auf das „Zukunftsprogramm für Elektrifizierung und Motorisierung“ konnten sich maßgebliche Herren in der DB-Spitze einen völligen Verzicht auf die Dampflok kaum vorstellen: „Ihre technische Weiterentwicklung bleibt für die Betriebsführung und Wirtschaftlichkeit von großer Bedeutung,“ schrieb der stellvertretende DB-Generaldirektor Adolf Gerteis 1950 in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“.

Sicher stand die Überlegenheit der elektrischen Traktion hinsichtlich Beschleunigung und Geschwindigkeiten außer Frage, aber angesichts des riesigen Kapitalbedarfs erwartete man von ihr nur auf hochbelasteten Strecken einen „echten Rationalisierungsgewinn“. Ansonsten kam für den leichten Hauptbahndienst und für Nebenbahnen zwar die Dieseltraktion in Betracht, sämtlichen Anforderungen auf nicht elektrifizierten Strecken wurde indes nur die unkomplizierte Dampflok gerecht. Zudem gab es in Westdeutschland genug billige Kohle, und Personalkosten spielten anfangs eine vergleichsweise geringe Rolle. Nicht zuletzt sollte der deutschen Lokindustrie kurzfristig wieder auf die Beine geholfen werden. Davon abgesehen war der Ersatz überalterter Personen- und Rangierloks dringend geboten – gute Gründe, sich mit dem Dampflokomotivneubau zu befassen.





Schon der 1947 von der bizonalen „Hauptverwaltung der Eisenbahnen“ (im amerikanischen und britischen Besatzungsgebiet) wieder gegründete „Fachausschuss Lokomotiven“ hatte 1948 ein umfangreiches Typenprogramm aufgestellt, das 15 Baureihen vorsah. Davon gingen sieben – Baureihen 41, 44, 45, 50, 81, 86 und 89 – noch auf Reichsbahntwürfe zurück. Neu zu konzipieren waren:

Baureihe	Ersatz für Baureihe
23	38.10 (pr. P 8)
63	78 (pr. T 18)
65	93.5 (pr. T 14.1)
66	64
82	87/94.5 (pr. T 16.1)

Ferner waren noch nicht näher bezeichnete Neuentwicklungen als Ersatz für die Baureihen 01/03, 24/54 und 39 vorgesehen.

Dieses Typenprogramm bildete die Grundlage für den im September 1949 gebildeten Lokauschuss der nunmehrigen Deutschen Bundes-

bahn. Dessen Vorsitzender, Friedrich Witte, verhalf neuen Baugrundsätzen zum Durchbruch. Eine ganze Reihe von Konstruktionsprinzipien seines Vorgängers Richard Paul Wagner entsprachen nicht mehr dem Stand der Technik. Zwar lehnten sich die neuen Loktypen teils an Wagnersche Einheitslokomotiven an, sollten jedoch nach neuen Gesichtspunkten durchkonstruiert werden. Dazu zählten:

- geschweißte Kessel, Rahmen und Tender
- Heißdampfregler mit Seitenzug
- Verbrennungskammer zur höchstmöglichen Brennstoffausnutzung
- Ersatz des Oberflächenvorwärmers durch Mischvorwärmer
- Stahlgusszylinder mit gusseisernen Laufbuchsen
- durch Kette angetriebene vorn liegende Steuer­spindel
- auf dem Kesselumlauf statt auf dem Kesselscheitel gelagerte Sandkästen
- vollständig geschlossene Führerhäuser mit Arbeitserleichterungen für das Personal (u.a. pneumatisch zu betätigende Feuertüren, gefederte Fußböden, Fußbodenheizung).

Keine der Neubau-Dampflokereihen genoss einen besonders guten Ruf, was allerdings vor allem daran lag, dass alte Fahrmänner nicht so gerne umlernten ... (oben 65 012 im Bw Essen Hbf, unten 82 024 im Bw Hamburg-Wilhelmsburg).

Abb.: Ludwig Rotthowe, Bellingrodt/ Archiv Merker-Verlag

