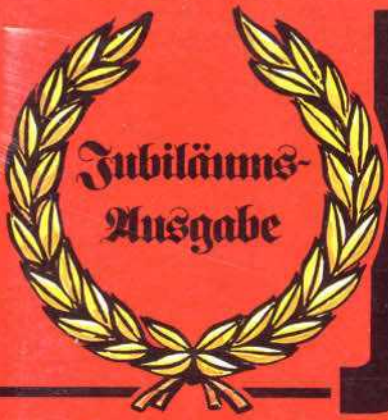


B 7539 F

ISSN 0720-051X



Jubiläums-
Ausgabe

Eisenbahn JOURNAL

1/1985

Januar/Februar

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,-

150 Jahre Eisenbahn-Journal

(Seite 4)



(Füllseite)

1/85

**ISSN 0720-051 X 11. Jahrgang
Einzelausgabe**

**DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50**

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
I. Bitter, Dr. Hufnagel, F. Jerusalem,
W. Kosak, H. Kundmann, H. Lohstädt,
H. Rauter, Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner

Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

EUROPLANNING s.r.l.

Verona - Via Morgagni, 30

1985 erscheint das Eisenbahn-Journal 8 x.

Abonnement (1985): DM 76,- (inkl. Porto)

(Ausland zuzüglich DM 8,- Portoanteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 1,40 Porto

Postcheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 693 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 7
vom 1. Januar 1985.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-
ne Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 34 000

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Der Titel »Eisenbahn-Journal« ist 150 Jahre alt	4
Baureihe 120 auf Erfolgskurs	6
Ein Wintertag an der Strecke Würzburg – Heilbronn	11
Die Naßdampf-Tenderlokomotiven der Preuß. Staatseisenbahnen (Die Gattung T 3)	14
Die Erzbergbahn	22
Erinnerungen an die 44 1267	24
Die E 94 in Österreich	26
»Auto nach Sylt« zur Dampflokzeit	31
Die fränkische Höllentalbahn	39
Bayern-Journal (Die Gattung AA I)	44
Aktion »Leser-Jury« abgeschlossen	47
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	52
Bw-Geschichte im Modell	55
»Unsere Gelben Seiten« – Adreß- und Telefonverzeichnis	60
Bücherecke	63
1946 – 52 7687 in Tirol	64
Das Gleisbildstellwerk GBS von Roco	66
Schaufenster der Neuheiten	68
Elektrolokomotiven in Bayern (Teil 2)	72
Die bayer. R 3/3 als 89 ⁸ der DR in H0	79
Mini-Markt	81
Epochegerechtes Modellbahn-Zubehör	83

Zu unserem Titelbild:

Ein Schienenbus der Baureihe 798 rollt am Morgen des 8. Dezember 1983 bei Prien durch die verzauberte Winterlandschaft des oberbayerischen Chiemgaus. Die beim Bw Rosenheim beheimatete Triebwagen-Garnitur pendelte an diesem Tag auf der Nebenbahn von Prien am Chiemsee nach Aschau (Chiemgau).

Foto: A. Ritz

Der Titel »Eisenbahn-Journal« ist 1

Als erste deutsche Eisenbahnzeitschrift erschien am 1. Januar 1834 das „National-Magazin für Haus- und Landwirtschaft, Nationalunternehmer, Statistik und Reisen, neue Erfindungen, Nationalunternehmungen und Verbreitung nützlicher Kenntnisse“. Herausgeber dieser Schrift, die sich in erster Linie der Förderung des Eisenbahnbaus in Deutschland verschrieben hatte, war der 1833 aus dem amerikanischen Exil zurückgekehrte Nationalökonom Friedrich List. Der Tübinger Professor für Staatswirtschaft und Staatspraxis war 1825 nach Nordamerika ausgewandert, nachdem er es gewagt hatte, Mißstände der Verwaltung und Rechtspflege in Württemberg zu rügen.

Leidenschaftlich trat List für die Schaffung eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes ein und setzte sich dadurch vielen Anfechtungen aus. Zu jener Zeit hatte ein angesehenes und einflußreicher Kaufmann aus Mainz ein Verbot des Transportes von Frachtgütern auf der Eisenbahn gefordert und die Beförderung von Gütern auf Frachtschiffen empfohlen. Beträchtlicher Widerstand kam auch aus Bayern in Form eines Sachverständigengutachtens des Obermedizinalkollegiums. Darin stand zu lesen, „schon der bloße Anblick eines rasch dahinsausenden Eisenbahnzuges könne Gehirnkrankheiten erzeugen, so daß an beiden Seiten des Bahnkörpers ein

mindestens 5 Fuß hoher Zaun zu fordern sei“. Mit dem „National-Magazin“, einer Werbe- und Propagandaschrift, die wöchentlich erschien, versuchte List diesen und noch vielen weiteren Vorurteilen zu begegnen. Alle Bemühungen waren umsonst, die Widerstände viel zu groß, deshalb mußte die Zeitschrift bereits Ende 1834 ihr Erscheinen einstellen. Friedrich List resignierte aber nicht, sondern schuf im Jahr 1835 das „Eisenbahn-Journal“ und „National-Magazin“ für die Fortschritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau, für Nationalunternehmungen und öffentliche Anstalten, für statistische Nachrichten und neue Entdeckungen jeder Art und für interessante Erscheinungen in der Literatur und Praxis der Nationalökonomie überhaupt. Das Hauptanliegen der Zeitschrift war und blieb aber die Förderung des Eisenbahngedankens. Diese Absicht brachte List bereits in der „Ankündigung“ zum Ausdruck. Jenes Vorwort beginnt mit der Formulierung: „Die Vorbereitung eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems ist ein Hauptzweck dieses Blattes“. Dementsprechend war auch der Inhalt der ersten Ausgabe gegliedert. Hauptthemen waren:

– Die Hanseatisch-Hannöverische Eisenbahn

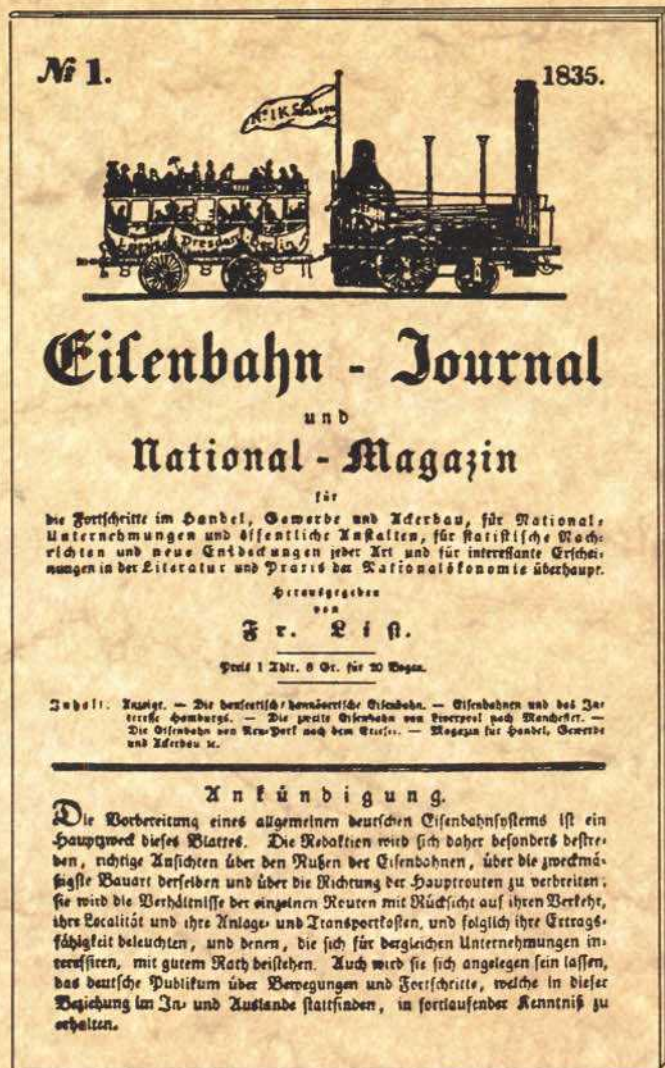


Bild 1: Titelblatt der ersten Ausgabe „des Eisenbahn-Journals aus dem Jahre 1835“. Dankenswerterweise wurden wir von unserem Leser Werner Willhaus darauf aufmerksam gemacht.

- Eisenbahn und das Interesse Hamburgs
- Die zweite Eisenbahn von Liverpool nach Manchester
- Die Eisenbahn von New York nach dem Erie-See

In weiteren Ausgaben erschienen Betrachtungen und Empfehlungen zur zweckmäßigen Bauart von Eisenbahnen, zur Lage von Hauptlinien, zu den Transport- und Anlagekosten und zur Rentabilität der Eisenbahnen.

Das „Eisenbahn-Journal“ erschien im gefälligen Buchformat in der Hammerischen Verlagsbuchhandlung in Altona/Leipzig. Im Jahre 1835 gelangten 10 Ausgaben zur Auslieferung, 1836 folgten 25 Nummern und 1837 weitere 5 Ausgaben. Der Zeitschrift war zunächst ein guter Erfolg beschieden. In einer Rechnung aus dem Jahre 1835 wurden 1 000 Exemplare ausgewiesen.

Wenig Verständnis fand Friedrich List bei einigen fürstlichen Regierungen, die ihn als „liberal“ und „revolutionär“ brandmarkten. Im Jahre 1837 erließ die österreichische Regierung sogar ein Verbot des Vertriebs des „Eisenbahn-Journals“ in Österreich. Dadurch verlor List eine große Zahl seiner Leser, das Erscheinen der Zeitschrift mußte eingestellt werden. Nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach

Fürth, am 7. Dezember 1835, war aber der Bau weiterer Eisenbahnlinien in Deutschland nicht mehr aufzuhalten.

Wesentlich länger hat sich unserer „Eisenbahn-Journal“ gehalten, das nun in den 11. Jahrgang geht. Gewachsen aus der M+F-Hauszeitschrift, zählt das Eisenbahn-Journal inzwischen zu den führenden Fachzeitschriften im deutschsprachigen Raum. Kontinuierlich konnte die verkaufte Auflage in den letzten Jahren gesteigert werden. Sowohl der Umfang als auch die Zahl der Farbabbildungen haben sich mehr als verdoppelt. Mit Aufmerksamkeit haben wir die Wünsche unserer Leser registriert und bei der Themenauswahl berücksichtigt. Mit sehr viel Energie haben sich unsere Mitarbeiter eingesetzt, um aus allen Bereichen des Großbetriebes zu berichten und das Geschehen in der Modellbahnentwicklung zu beleuchten. Vieles davon war richtungsweisend und ist es bis heute geblieben, nicht nur für uns selbst, mitunter sogar für den Wettbewerb. Die Arbeit unseres Teams hat aber nicht nur hier Früchte getragen. Ganz nebenbei, und ohne dies in jedem Fall besonders hervorzuheben, konnten wir der Modellbahnindustrie manche Anregungen geben. Ein großes Planarchiv und unsere Bildersammlungen waren dafür die unerlässlichen Voraussetzungen. Viele der vorhandenen Unterlagen wurden uns und

unseren Mitarbeitern direkt aus Werksarchiven und aus den Beständen verschiedener Dienststellen der Deutschen Bundesbahn überlassen. Bereits Ende der fünfziger Jahre empfing der Verfasser dieser Zeilen eine große Sammlung von Zeichnungen alter und neuer Lokomotiven aus den Händen von Friedrich Witte im Bundesbahn-Zentralamt in Minden. Sorgfältig wurden die kostbaren Stücke archiviert und bewahrt. Uns dienen diese Unterlagen als authentische Quelle für unsere Arbeit, manchem Modellbahnhersteller als kostenlos zur Verfügung gestellte Arbeitsmittel bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge. Daran soll sich auch in der Zukunft nichts ändern. Wir überlassen es anderen, aus ähnlichem Material fragwürdige Rechte abzuleiten und teure Nachdrucke zu verbreiten. Wir werden den eingeschlagenen Weg weiter beschreiten, gestützt auf die Anregungen und die Mitarbeit unserer Leser. Darüber hinaus werden wir aber sicherlich auch einige neue Ideen realisieren. Unverändert bleiben wird die Zahl von 8 Ausgaben im Jahr. Dazu kommen dann aber wieder mindestens 4 Sonderausgaben mit der Beschreibung interessanter Triebfahrzeuge und besonderer Bahnstrecken in Deutschland und im benachbarten Ausland.

50 Jahre alt

Erfreuen Sie sich nun am ersten Eisenbahn-Journal des Jubiläumsjahres 1985, dem noch viele Ausgaben folgen mögen.

HO

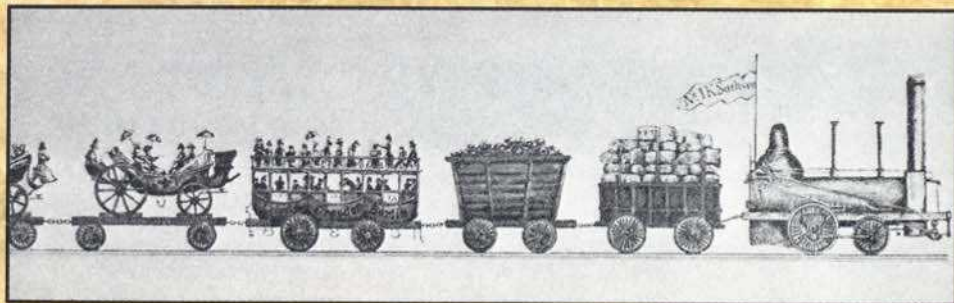


Bild 2: Dieses Bild wurde nach einer Skizze von Friedrich List aus dem Jahre 1833 gefertigt. Sie hätte also ohne weiteres im ersten Eisenbahn-Journal abgedruckt gewesen sein können.

10 Jahre Eisenbahn-Journal

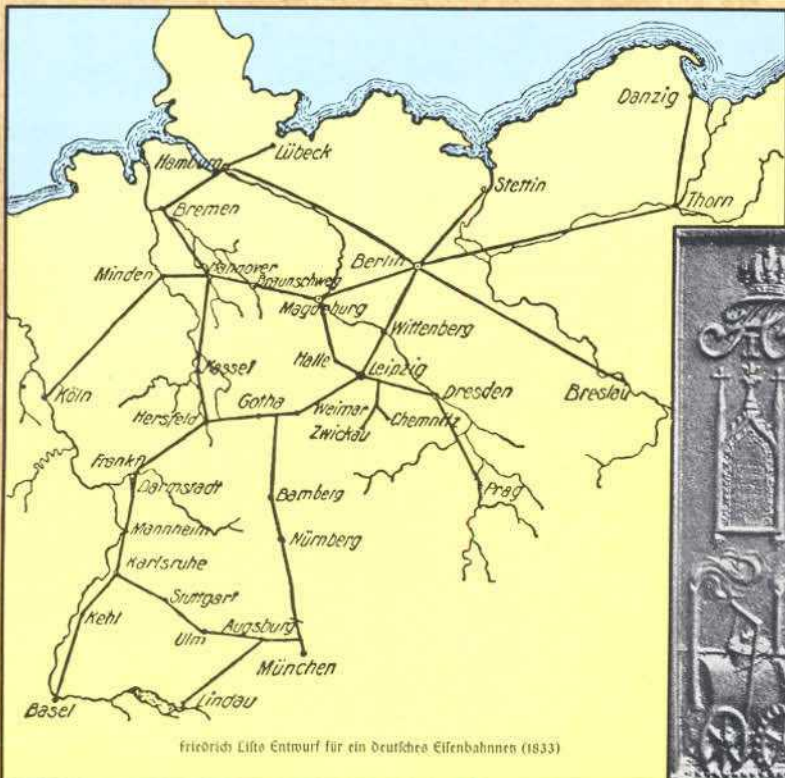
Zusätzlich zum 150. „Namenstag“ feiern wir also auch den 10. Geburtstag unseres Journals. Vor 10 Jahren haben wir mit der Nummer 1/75 unsere publizistische Tätigkeit auf dem Gebiet der Eisenbahn und Modellbahn begonnen. Dies nehme ich als Herausgeber einmal zum Anlaß, mich mit persönlichen Anmerkungen an unsere Leser zu wenden. Gestatten Sie aber vorher noch eine kleine Abschweifung. Wenn ich bei einer Spielfilm-Ansage im Fernsehen eine lange Einleitung höre, beispielsweise wie gut der gleich folgende Spielfilm oder wie künstlerisch dieser sei, werde ich aufgrund der „Vorschußlorbeeren“ ziemlich mißtrauisch, zumeist auch zu Recht! Mit dieser Einleitung möchte ich Sie keinesfalls auf einen großen Lobgesang unserer Verdienste einstimmen, denn ein 10jähriges Jubiläum ist ja noch nicht gerade „das ganz große Ereignis“. Aber trotzdem soll einmal etwas Reklame für das von uns mittlerweile erreichte gemacht werden. Ansonsten vermeiden wir es, uns schulterklopfend selbst zu loben, wohlwissend, wie durchsichtig, ja teilweise peinlich so etwas wirkt. Nach 10jähriger Tätigkeit auf dem Modellbahn-Zeitschriftensektor sei deshalb eine kurze Bilanz gezogen, die wir mit den Worten

zweier Leser sicher am treffendsten einleiten können:
 „Sie haben mit Ihrem Journal aus den Zeitschriften unseres Hobbys schwarz/weiß raus – und Farbe hineingezwungen“ – und „aufgrund Ihres umfangreichen und durchweg gut bebilderten redaktionellen Teils ist auch bei den Mitbewerbern das Verhältnis Redaktion zu Anzeigen etwas besser geworden“. Dem haben wir nichts hinzuzufügen. Vergleicht man die erste Ausgabe unserer Zeitschrift mit dem vorliegenden Jubiläums-Journal, dann wird die Entwicklung von damals bis heute am augenfälligsten. Aus einer Ausgabe mit ursprünglich 48 Seiten (allerdings noch zu DM 4,90) wurde eine Zeitschrift mit über 90 Seiten. Im Verhältnis zu damals ein ausgesprochenes „Doppelheft“, von dem etwa 90 Seiten auf teuren Vierfarben-Maschinen gedruckt werden. Ursprünglich als Hauszeitschrift konzipiert, ist somit aus dem Journal eine umfangreiche Fachzeitschrift geworden, die sich im Laufe der Zeit einen respektablen Mitarbeiterstab heranbilden konnte. Die Beiträge des Eisenbahn-Journals werden von anerkannten Fachleuten geschrieben. Die Auswahl der Beiträge ist kein Zufallsprodukt, sondern die Mehrzahl der veröffentlichten Artikel sind eigens für unsere Leser in Auftrag gegebene Arbeiten. Beitragsserien werden von Autoren geschrieben, die die frühere Eisenbahngeschichte noch „hautnah“ miterlebt

haben oder zumindest zu den „ganz Alten“ noch sehr persönliche Kontakte hatten und entsprechende Archive und Unterlagen einsehen bzw. übernehmen konnten. Aber auch der Nachwuchs kommt nicht zu kurz: Junge Leute schreiben an unterhaltsamen Modellbahn- und Bauserien. So ist gewährleistet, daß viel modernes Material und neue Techniken den Modellbahnern vorgestellt werden. Besonders würdigen möchten wir heute jedoch auch unseren ältesten Mitarbeiter, Herrn Herbert Rauter, der Ende des vorigen Jahres sein achtzigstes Lebensjahr vollendet hat und heute noch wie ein „Junger“ sein Wissen über die „alten Preußen“ an unsere Leser weitergibt; der so Fakten, Daten und Unterlagen vor dem Vergessenwerden rettet und für die nachfolgenden Generationen lebendig erhält. Wieviel Herz und Arbeit in solchem Tun steckt, kann nur derjenige beurteilen, der sich ständig mit Recherchen in alten Unterlagen befaßt. Deshalb auch von unserem Verlag ein herzliches Dankeschön an Herbert Rauter. Nicht nur, daß wir versuchen, altes Bildmaterial durch Veröffentlichung zu retten und breiten Kreisen zugänglich zu machen, wir schöpfen auch bei Bildern aus neuerer Zeit immer Besonderheiten, Raritäten oder besonders schönes Bildmaterial aus, um Ihnen, sehr geehrte Leser, die Hobby-Stunden so angenehm und erholend wie nur möglich zu gestalten. Nun bleibt uns eigentlich nur noch zu wünschen, daß wir die bisherige stetige Steigerung unserer Leistungen auch in Zukunft beibehalten können. Ich verspreche, daß meine Mitarbeiter und ich alles dafür tun werden.

Hermann Merker

Bild 3: Berühmter Plan eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems. Weit voraussehend hatte List damals für Deutschland ein Streckennetz entworfen, das später, zumindest in den Richtungen und Querverbindungen, zu einem Teil verwirklicht wurde.



Friedrich List's Entwurf für ein deutsches Eisenbahnsystem (1833)

Bild 4: Eine gußeiserne Plakette von 1816 zeigt die erste in Deutschland gebaute Lokomotive.

Bild 2, 3, 4 sind dem Werk „100 Jahre Eisenbahn“, Ausgabe 1938, entnommen.





Bild 1: Vom 24. bis 27. Mai 1979, wenige Tage nach ihrer Ablieferung durch Krauss-Maffei, war die 120 001 der Mittelpunkt einer großen Fahrzeugausstellung im AW München-Freimann. Foto: Obermayer

Baureihe 120 auf Erfolgskurs



Im Eisenbahn-Journal 8/1984 konnten wir einen neuen Weltrekord für Drehstromlokomotiven mit Asynchronmotoren melden, aufgestellt am 17. Oktober 1984 von der Lokomotive 120 001. Inzwischen ist an die deutsche Lokomotivindustrie der Bauauftrag für 60 Lokomotiven ergangen. Die ersten Serienfahrzeuge sollen im Jahre 1987 in Dienst gestellt werden. Noch im November, früher als zu erwarten war, konnten die Preisverhandlungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Industrie zu einem Abschluß gebracht werden. Rund 5,45 Millionen Mark soll eine Lokomotive kosten. Für eine Maschine der Baureihe 111 mußten übrigens auch schon 4 Millionen Mark aufgewendet werden. Das Besondere der Baureihe 120 ist aber nicht allein ihre Schnelligkeit, die nun schon mehrmals unter Beweis gestellt wurde, sondern ihre uni-

◀ Bild 2: Auch der Bundesminister für Verkehr, Dr. Werner Dollinger, zeigte sich beeindruckt von der Rekordfahrt der 120 001 und von der neuen Systemtechnik.

Foto: Obermayer

Bild 3: Zwei ihrer Väter mit der neuen Weltrekordlerin. Rechts Dipl.-Ing. Wolfgang Harprecht von der HVB Frankfurt, links Dipl.-Ing. Walter Spöhrer vom BZA München.

Foto: Obermayer





Bild 4: Im Winterfahrplan 1980/81 war dieser Leervorspann einer Lokomotive der Baureihe 120 vor einer 111 des Bw München Hbf planmäßig. An der Spitze des E 2982 nach Nürnberg verläßt die 120 005 am 21. 4. 1981 den Hauptbahnhof München. **Foto: A. Ritz**

Bild 5: Mit dem D 300, den sie nach Nürnberg befördern wird, steht die 120 002 am 8. 5. 1983 am Bahnsteig in München Hbf. **Foto: A. Ritz**





Bild 6: Seit mehreren Jahren werden Intercity-Züge zwischen Nürnberg und München, die sonst mit Lokomotiven der Baureihe 103 gefahren werden, auch mit Lokomotiven der Baureihe 120 bespannt. Die Aufnahme des IC 563 „Hans Sachs“ nach München wurde südwestlich von Treuchtlingen aufgenommen (7. 10. 1983). **Foto: A. Ritz**

verselle Verwendbarkeit. Diese neue Lokomotivbauart soll deshalb in der Zukunft nicht nur die schweren Schnellzuglokomotiven der Reihe 103, sondern auch die schweren Güter-

Bild 7: Alles vorbereitet für die Schnellfahrten der ÖBB. Große Hinweisschilder informieren – so wie hier in Dürnkrot – die Bahnbenutzer in allen Bahnhöfen, Haltestellen und an sonstigen markanten Punkten der Strecke (24. 10. 1984).

Foto: K. Pfeiffer

zugmaschinen der Baureihe 151 ersetzen. Beide Fahrzeugtypen sind sechsachsig und rund 50% schwerer als die neue Reihe 120. Die durchgeführten Versuche haben ergeben, daß die 120 allen Anforderungen des schweren Güterzugdienstes gewachsen ist. In eindrucksvoller Weise war dies bei den Vergleichsfahrten mit der 151 144 auf der Rampe bei Pressig-Rothenkirchen nachgewiesen worden. Die Verwendung verschleißbarer Bauteile und die höheren Laufleistungen lassen eine Senkung des Wartungs- und Unterhaltungsaufwandes um ca. 40% erwarten. All diese Gegebenheiten werden es der Deutschen Bundesbahn erlauben, den Bestand von derzeit 2 650 Elektrolokomotiven innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf 2 000 Einheiten zu senken.

HO

Schnellfahrten der 120001 in Österreich

Nun haben auch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ihre Strecke für Hochge-

schwindigkeiten. Wenn man nur die topographischen Verhältnisse an Brenner, Arlberg, Tauern und Semmering sowie die derzeit größte Geschwindigkeit von 140 km/h in Betracht zieht, dann wäre eine solche Strecke nicht notwendig. Doch die Überlegung geht gezielt auf den Ausbau von Westbahn und Südbahn mit dem Nahziel von 160 km/h und darüber. In Richtung Westen wird sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h als realistisch betrachtet. Sollen diese verwirklicht werden, dann müssen sowohl Lokomotiven als auch Waggons mit mehr als 200 km/h geprüft werden, was nur im Inland erfolgen kann. In wenigen Jahren wird für die neuen Elektrolokomotiven ein Typ konzipiert werden können, der in den Bereich von 200 km/h und mehr hineinreichen wird. Die in absehbarer Zeit vorhandenen 125 Stück Bo'Bo'-Lokomotiven der Reihe 1044 mit der planmäßigen Geschwindigkeit von 160 km/h werden dann nicht mehr ausreichen.

Aus Kostengründen verbietet sich der Bau einer eigenen Versuchsstrecke, wie dies z. B. in



VORSICHT!

In diesem Streckenabschnitt werden von den Österreichischen Bundesbahnen Versuchsschnellfahrten bis $V_{max} = 220$ km/h durchgeführt. Wir ersuchen die Reisenden, bei Ankündigung einer Versuchsfahrt aus Sicherheitsgründen unbedingt hinter die gelbe Warnlinie zurückzutreten.

Österr. Bundesbahnen



Bild 8: Mit den Lokomotiven der Baureihe 120 wurden bei der DB zahlreiche Versuchs- und Meßfahrten durchgeführt, bevor der Baureihe im Jahre 1984 die Serienreife erteilt wurde. Stellvertretend zeigen wir ein Foto von einer Meßfahrt am 22. 2. 1983 auf der Strecke Ansbach – Würzburg. Der Meßzug bestand aus der 151 045, zahlreichen Güterwagen, der 111 071, zwei Meßwagen und der 120 004. Das Foto entstand in der Nähe von Burgbernheim. **Foto: A. Ritz**

der Tschechoslowakei mit dem Versuchsring von Velim realisiert worden ist. Die ÖBB haben sich geschickt geholfen und die zur Erneuerung anstehende, mit den Neigungs- und Richtungsverhältnissen passende Strecke von Drösing nach Angern auf Gleis 2 von km 58,3 bis 43,5 (also Richtung Wien) für 220 km/h hergerichtet, wobei auf die technischen Spezialitäten des Oberbaus (Schienen UIC 60, Weichen mit verstellbarem Herzstück etc.) hier nicht näher eingegangen werden soll. Für die Erprobung zur Erlangung der ab-

sichtsbehördlichen Genehmigung stellte die Deutsche Bundesbahn für die am 24. und 25. Oktober 1984 ausgeführten Versuchsfahrten die neue Weltrekordlerin – die in Drehstromtechnik erstellte 120 001 – zur Verfügung. Sie war übrigens schon vor Jahren in der ORE-Versuchsanstalt in Wien Arsenal zur Erprobung in der Klimakammer. Mit ihr eingesetzt wurden die beiden Meßwagen DB 99 92 006 und 007, außerdem wurden den Zügen ein oder zwei ÖBB-RIC-Waggons zur Messung der Laufgüte beigegeben. Die abge-

druckte Tabelle erlaubt einen Blick hinter die Kulissen und gibt zu den insgesamt acht Versuchsfahrten eine Übersicht. Es waren insgesamt 45 Zugbewegungen notwendig; Zu- und Abfahrten, Kontrollfahrten und Oberbau-Meßfahrten mit eingeschlossen. Als größte Geschwindigkeit wurde schließlich am 25. Oktober 234,4 km/h erreicht. Die Geschwindigkeiten sind jeweils bis zum km 46,0, dem Beginn der Bremsstrecke, unverändert geblieben. Alle Fahrten fanden zusätzlich zum normalen Zugverkehr statt. Das Zugaufkommen ist al-

Bild 9: Am 24. und 25. Oktober 1984 fanden mit der 120 001 Schnellfahrten bei der ÖBB statt. Der Überstellzug 96 500, gezogen von der 1044.105 der ÖBB und der 120 001 der DB am Zugschluß bei der Durchfahrt nach Drösing im Bahnhof Dürnkrut (links die Einsatzloks 2143.74). **Foto: K. Pfeiffer**





lerdings auf dieser hart an der österreichisch – tschechoslowakischen Grenze gelegenen Strecke mit einem Expresß („Chopin“ Wien Süd – Warschau und Moskau), elf Regionalzügen und jeweils bis zu fünfzehn Güterzügen je Richtung und Tag nicht besonders stark. Dies war auch eines der Kriterien bei der Auswahl der Probestrecke.

Bei solchen Fahrten werden gerne Jubelmeldungen verbreitet und es gibt nur Gutes zu berichten. Die österreichischen Fachleute re-

Bild 10: Der Versuchszug 96 511 hat am 24. Oktober 1984 bei der Durchfahrt in Dürnkrut um 12.58 Uhr 225 km/h bereits überschritten.

Foto: K. Pfeiffer

gistrierten auch recht realistisch die kleinen Ereignisse am Rand mit großer Aufmerksamkeit, z. B. das in der Tabelle angeführte Ereignis des davongeflogenen Deckels eines Wei-



Bild 11: Bald nach ihrer Auslieferung machte die 120 001 der DB ihren ersten Besuch in Österreich. In der Klimakammer der Bundesversuchs- und Forschungsanstalt Wien-Arsenal, die dem UIC-ORE zur Verfügung steht, haben harte Proben stattgefunden. Foto: K. Pfeiffer

Lokomotiv-Schnellfahrten in Österreich

Jahr	Bahnverwaltung	Lokomotive	Achsfolge	erreichte Geschwindigkeit km/h
1837	KFNB	AUSTRIA	1 A – n2	46
1841	KFNB	AJAX	B 1 – n2	65 *)
1861	SIEG	DUPLEX	2 A – n4	100 **)
1894	kkStB	601 u. a.	2 B – n2v	130
1901	kkStB	10801	2 B 1 – n4v	140
1937	BBÖ	214.13	1 D 2 – h2	155
1955	ÖBB	1010.04	CoCo	158
1956	ÖBB	DB 18 316	2 C 1 – h4v	162
1965	ÖBB	4010.01	BoBo	165
1966	ÖBB	1042.501	BoBo	167
1974	ÖBB	1044.01	BoBo	180
1984	ÖBB	DB 120 001	BoBo	234,4

*) Im Technischen Museum Wien ausgestellt!

**) Standversuch in der STEG-Lokomotivfabrik Wien mit 160 km/h!

Schnellfahrversuche bis 220 km/h bei den ÖBB, 24. und 25. Oktober 1984, Strecke Drösing – Angern, Gleis 2, km 57,0 bis 43,5, Lokomotive DB 120 001, Standard-Wagensatz: Meßwagen DB 99 92 006 und 007 und ÖBB Bcmz 59 70 021. Änderungen gemäß angeführten Bemerkungen.

Fahrt	Zug Nr.	Drösing ab	Last t	Vgr km/h	bei km	Bemerkung
Diese Fahrten am 24. Oktober 1984						
1	96 503	9.55	180	185,5	54,5	1)
2	96 507	10.45	140	206,9	53,9	2)
3	96 511	12.54	140	227,3	49,6	
4	96 521	14.49	180	205,2	49,6	3)
5	96 525	15.45	180	226,1	49,6	3)
Diese Fahrten am 25. Oktober 1984						
6	96 535	9.45	180	234,4	49,1	3)
7	96 541	10.38	180	224,1	49,6	3)
8	96 543	11.45	180	203,0	53,5	1)

Bemerkungen:

1) Zusatzwagen ÖBB, RIC, Type Z, ÖBB 21 71 020 mit Drehgestellen FIAT Y 0270 s.

2) Deckel des Weichenantriebs in km 49,6 durch Fahrtwind aufgehoben, nach vorn geschleudert, unter den Meßwagen Minden gezogen und in Richtung Gleis 1 (West) ausgeworfen. Meßwagen Minden geringfügige Kabelbeschädigung, die nach Ankunft in Angern behoben worden ist.

3) Zusatzwagen ÖBB RIC, Type Z, ÖBB 21 70 016 mit Drehgestellen SGP-VS-RIC und Schlingerdämpfung.

Wagen ÖBB Bcmz 59 70 021 des Standard-Wagensatzes, ausgerüstet mit Drehgestellen MD 52.

Wetterverhältnisse: 24. 10. = Temperatur 18 – 20°C, sonnig, trocken, kein beeinträchtigender Wind.

25. 10. = Temperatur 13 – 14°C, diesig bis sonnig, trocken, kein beeintr. Wind.

Bremsbeginn jeweils bei km 46,0.

Zugelassene Achslast der Strecke: 22,5 t, Meterlast: 8,0 t/m.

chenantriebs. Ebenfalls wurde verzeichnet, daß bei der Abbremsung aus der Hochgeschwindigkeit die Bremsscheiben eine Temperatur bis 370°C erreichten. Aufschlußreich war auch die Geschwindigkeitsentwicklung bei Fahrt Nummer Sechs: Start bei km 58,5 mit Erreichen von 130 km/h bei 57,0 sowie 200 km/h bei 53, 9 und 230 bei km 50,6. Nach weiteren 1 500 m war bei km 49,1 die erwähnte Höchstgeschwindigkeit erreicht. Zur Abbremsung dieser Geschwindigkeit um 100 km auf 134 km/h waren 1863 m Bremsweg notwendig, 36,28 Sekunden erforderte dieser Vorgang.

Zum guten Schluß soll noch vermerkt sein, daß auf dieser, ursprünglich der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn gehörenden Strecke 1837/38 atemberaubende 46 km/h gefahren worden sind. Die wenige Jahre später in Dienst gestellte „AJAX“, die im Wiener Technischen Museum steht, brachte es dort immerhin auf 65 km/h. Wie die Geschwindigkeitsentwicklung in Österreich weiterging, soll die zusammenfassende Übersicht verdeutlichen. Bleibt nur zu hoffen, daß die Schnellfahrten vom 24. und 25. Oktober 1984 für den weiteren Aufschwung des Eisenbahn-Schnellverkehrs in Österreich eine markante Signalwirkung für die Zukunft haben.

J. Stockklausner