

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,25

Eisenbahn am

Bodensee

SONDER

1

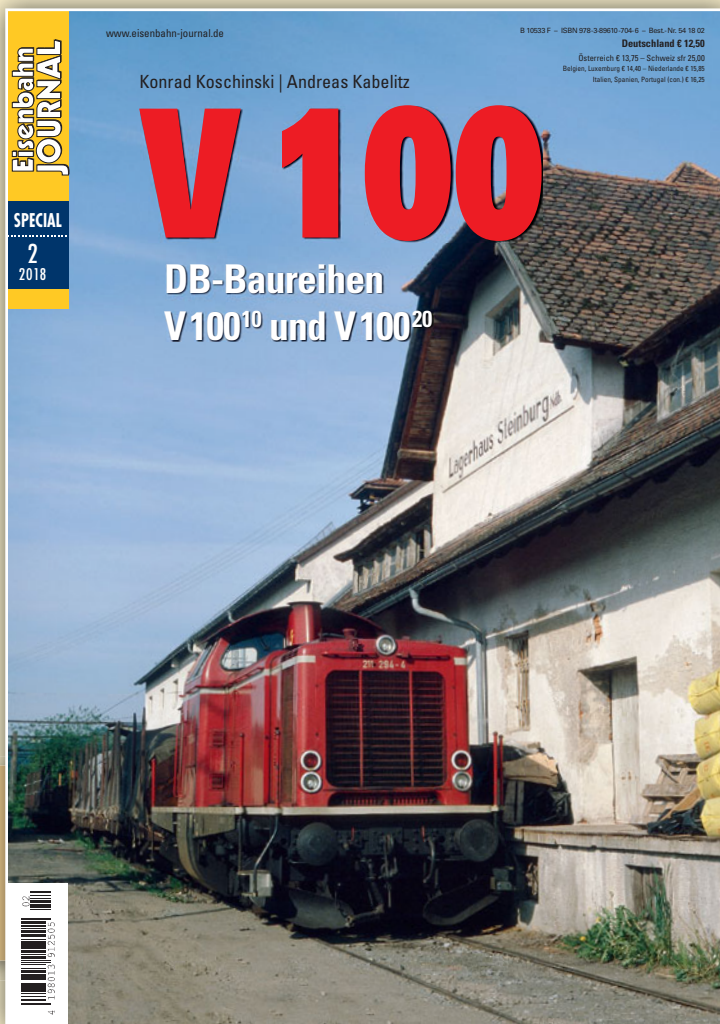
2019



Bernd Keidel
Felix Löffelholz



DAS MULTITALENT



Vor 60 Jahren, 1958, wurde die erste V 100 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Es folgten weitere 744 Exemplare, die gemeinsam mit den Schienenbussen die Verdieselung der Nebenbahnen ermöglichten. Aber auch auf Hauptstrecken waren die V 100 häufig anzutreffen, meist mit leichten Reisezügen.

Die neue, mit vielen bislang unveröffentlichten Fotos bebilderte Special-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion informiert umfassend über Technik und Einsatz. Dem Überleben im In- und Ausland gewidmete Kapitel sowie die Verbleibsstatistik der verkauften Loks zeigen auf, wo es die „V 100 DB“ noch heute gibt.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 541802 | € 12,50



Jetzt als eBook verfügbar!



Baureihe 01.10
Best.-Nr. 540801-e



Baureihe 151
Best.-Nr. 541002-e

Je eBook € 10,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



Eisenbahn in
Frankfurt am Main
Best.-Nr. 531702



Ruhr-Sieg-Strecke
und Dillstrecke
Best.-Nr. 531801



Eisenbahn in der Eifel
Best.-Nr. 531802



Lokstationen
Best.-Nr. 541701



Baureihe 78
Best.-Nr. 541702



Frankenwaldbahn
Best.-Nr. 541801

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

REIZVOLLE BAHNLANDSCHAFT AM SCHWÄBISCHEN MEER

Zwischen Radolfzell und Ludwigshafen am Bodensee verläuft die Strecke in sanften Bögen, vorbei an bewaldeten Hügeln und Obstplantagen. Erst kurz vor Ludwigshafen weitet sich die Landschaft, auf der rechten Seite kündigt eine Kolonie weißer Wohnwagen von der Nähe des Wassers. Bis Überlingen verläuft die Strecke nun direkt am Seeufer, Weinreben säumen die Bahnlinie, bis sie bei Uhldingen den See verlässt und durch das südliche Linzgau nach Friedrichshafen führt.

Die als Bodenseegürtelbahn bekannte Strecke von Radolfzell nach Friedrichshafen und weiter nach Lindau bietet heute noch klassisches Eisenbahnflair mit Formsignalen. Erst allmählich nimmt die Modernisierung auf der deutschen Seite des Sees mit dem grundlegenden Umbau des Eisenbahnknotens Lindau Fahrt auf. Auch andernorts stehen Veränderungen bevor. Die Elektrifizierung der württembergischen Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen (und von dort weiter bis Lindau) wird schnellere Verbindungen an den See ermöglichen. Lediglich die seit Jahren diskutierte Modernisierung und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn zwischen Radolfzell und Friedrichshafen lässt weiter auf sich warten.

Während hierzulande noch geplant und gebaut wird, rollen in den Nachbarländern teils schon seit über 70 Jahren elektrisch angetriebene Züge den See entlang. Die S-Bahn Vorarlberg der ÖBB fährt im Takt über Bregenz hinaus bis nach Lindau. Kreuzlingen, die schweizerische Nachbarstadt des badischen Konstanz, ist in das S-Bahn-Netz der SBB-Tochter Thurbo integriert, die Linie S14 verkehrt sogar bis nach Konstanz.

Das Nebeneinander von Eisenbahnflair früherer Tage und innovativem Nahverkehr hat Tradition: Bereits 1994 verband die Mittelthurgaubahn mit ihrem „Seehas“-Angebot in einem grenzüberschreitenden Taktverkehr das schweizerische Weinfelden mit Konstanz, Radolfzell und Engen, während die DB auf der Bodenseegürtelbahn mit Dieselloks bespannte Wendezüge einsetzte.

Die Vielfalt des Eisenbahnbetriebs am Bodensee ist historisch gewachsen. Als die Staatseisenbahnen der drei deutschen

Anrainerstaaten und die ersten Bahngesellschaften aus Österreich und der Schweiz einst im Wettbewerb um die schnellste Verbindung zu den Häfen des Bodensees standen, hatte der Bau von grenzüberschreitenden Verbindungen keine Priorität. Erst als die stetig steigenden Gütermengen die Kapazitäten der Bodenseeschifffahrt überstiegen, wurde auch der Bau von Querverbindungen lukrativ.

Heute haben sich neben den Staatsbahnen DB, ÖBB und SBB auch einige private Anbieter etabliert. Den Betrieb des „Seehas“, der seit 2005 nur noch zwischen Konstanz und Engen verkehrt, führt heute die SBB GmbH. Auf der als „Seehäse“ vermarkteten 1996 reaktivierten Strecke von Radolfzell nach Stockach fährt seit 2006 die Hohenzollerische Landesbahn (HzL), in Friedrichshafen starten die Züge der Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) nach Aulendorf, die Alex-Züge verbinden Lindau im Zwei-Stunden-Takt mit München und in der Schweiz betreiben die Appenzeller Bahnen und die Südostbahn (SOB) ein größeres Streckennetz, das auch Schmalspur- und Zahnradbahnen umfasst.

Freunde historischer Eisenbahnen kommen bei der Bregenzeraldbahn-Museumsbahn sowie der Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung (IRR) auf ihre Kosten. Einen Ausflug zur IRR nach Lustenau sollte man auf jeden Fall mit einem Besuch der Ausstellung „Rhein-Schauen“ zur Geschichte und Geologie des Bodensees kombinieren. Ohnehin gibt es am Schwäbischen Meer vieles zu entdecken: Neben den sehenswerten historischen Altstädten von Konstanz, Meersburg oder Lindau warten zahlreiche barocke Baudenkmäler auf einen Besuch. Die Region kann mit einer vielfältigen und bunten Museumslandschaft aufwarten, darunter mit der Klosterinsel Reichenau und den Pfahlbauten bei Uhldingen sogar zwei Weltkulturerbestätten. Viele Wanderwege bieten einen unvergesslichen Ausblick über den See und auf die Alpen. Die meisten dieser Ziele lassen sich sehr gut mit dem Zug (und per Schiff) erreichen – dabei ist die Eisenbahn am Bodensee selbst schon eine Reise wert.

BERND KEIDEL

ATTRAKTIVER NAHVERKEHR

Insbesondere auf den deutschen Strecken hat sich in den letzten 25 Jahren viel getan. Moderne klimatisierte Triebwagen bestreiten in den drei Bodensee-Anrainerstaaten heute das Gros der Leistungen.

Seite 60

DIE NASE VORN HATTE WÜRTEMBERG

Mitte des 19. Jahrhunderts war der Bodensee eine Drehscheibe des Warenhandels. Die Anrainerstaaten unternahmen große Anstrengungen, möglichst rasch eine Bahnlinie zum See zu bauen.

Seite 14



TYPENVIELFALT ZUR DAMPFLOKZEIT

Die Länderbahnverwaltungen beschafften jeweils ihre eigenen Loktypen, später gesellten sich preussische Konstruktionen und solche der Deutschen Reichsbahn hinzu.

Seite 36



VORFAHRT FÜR DIE ELEKTROTRAKTION

Schon 1927 erreichte der Fahrdrat Bregenz und Rorschach. Ab Ende 1954 war auf allen Strecken entlang des österreichischen und des Schweizer Ufers der elektrische Betrieb möglich.

Seite 52

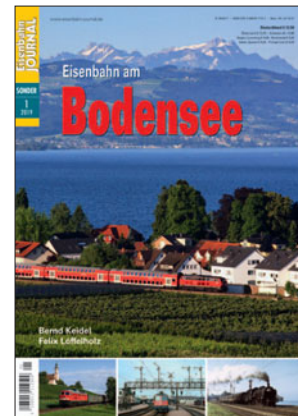


GÜTERWAGEN FAHREN ÜBER DEN SEE

Einst gab es fünf Fährlinien, die regelmäßig Güterwagen über den Bodensee transportierten. Die Route Romanshorn – Friedrichshafen wurde als letzte erst im Jahr 1976 eingestellt.

Seite 84

Titelfoto:
F. Löffelholz (bei Nonnenhorn, Juni 2016)
kleine Fotos: F. Löffelholz, Th. Wunschel, P. Willen
Fotos dieser Doppelseite:
F. Löffelholz, Slg. Kobschätzky, G. Stoffl, B. Studer, RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



EDITORIAL

REIZVOLLE BAHNLANDSCHAFT AM SCHWÄBISCHEN MEER 3

GALERIE 6

STRECKEN ZUM BODENSEE

DIE NASE VORN HATTE WÜRTEMBERG 14

RINGSCHLUSS UND STICHSTRECKEN

DER GÜRTEL WIRD GESCHLOSSEN 22

BETRIEBSEINSATZ BIS 1993 – DEUTSCHLAND

TYPENVIELFALT ZUR DAMPFLOKZEIT 36

BETRIEBSEINSATZ BIS 1993 – ÖSTERREICH UND SCHWEIZ

VORFAHRT FÜR DIE ELEKTROTRAKTION 52

BAHNBETRIEB 1994 BIS 2018

ATTRAKTIVER NAHVERKEHR RUND UM DEN SEE 60

SCHIFFFAHRT

GÜTERWAGEN FAHREN ÜBER DEN SEE 84

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

QUELLEN 89

IMPRESSUM & VORSCHAU 90



Bayerische Lok in Baden

Schon zur Länderbahnzeit liefen in Lindau stationierte Lokomotiven der Bayerischen Staatseisenbahnen auf der Bodenseegürtelbahn bis nach Radolfzell durch.

Mit einer buntgemischten Personenzuggarnitur wird die 38 472 (bayerische Gattung P 3/5 H) im Mai 1952 gleich im Bahnhof Sipplingen eintreffen.

Foto: T. Schneiders/Slg. Bachmann





Schloss Maurach

Das Gebäudeensemble im Barockstil liegt unterhalb der Wallfahrtskirche Birnau am Ufer des Überlinger Sees. Der Begriff Schloss ist allerdings etwas irreführend, denn hier waren einst u.a. Stallungen der ehemaligen Reichsabtei Salem untergebracht. Die beiden Triebwagen der DB-Baureihe 650.1 befinden sich auf der Fahrt von Friedrichshafen nach Radolfzell (29. April 2010). *Foto: A. Ritz*



Am österreichischen Ufer

Zwischen Lindau und Bregenz wurde der elektrische Betrieb im Dezember 1954 aufgenommen. Die 1932 gelieferte 1670.101 der ÖBB ist im März 1972 am österreichischen Ufer des Bodensees bei Bregenz mit einem aus zweiachsigen Plattformwagen gebildeten Personenzug nach Bludenz unterwegs. *Foto: G. Stoffl*

