

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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/2001



Winter im Erzgebirge:
Foto-Impressionen

Die S 3/6:
Vorbild und Roco-Modell

Neue Modelle:
Märklin-59, Brawa-E 77, Roco-01.10



Editorial

Sechs Monate wurde der DB-Konzern durchleuchtet – und dramatischer hätte die Diagnose, die Bahn-Chef Hartmut Mehdorn, der mittlerweile zurückgetretene Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt und Bundesfinanzminister Hans Eichel am 15. November auf der Bundespressekonferenz in Berlin erläuterten, nicht sein können: Voraussichtlich fällt das bis 2005 kumulierte Betriebsergebnis um rund 20 Mrd. Mark schlechter aus als geplant. Nach Berechnungen der Unternehmensberatung McKinsey könnte sich dieser Betrag – im schlimmsten Fall – sogar auf 30 Mrd. erhöhen.

Eigentlich müsste die DB AG jetzt in die „Zielgerade der Bahnreform“ einbiegen – mit Blick auf den für 2004 avisierten Börsengang. Daraus wird nichts. Vielmehr erwartet das Unternehmen statt satter Gewinne in den nächsten Jahren herbe Betriebsverluste: 1,329 Mrd. Mark für 2001, 1,871 Mrd. für 2002, 1,517 Mrd. für 2003 und 372 Mio. für 2004. Die alte Planung war noch von Überschüssen ausgegangen, die sich von 1,215 Mrd. Mark im Jahr 2001 auf 4,22 Mrd. Mark im Jahr 2004 steigern sollten. Nur im Jahr 2000 rechnet die Konzernspitze noch einmal mit einem positiven Betriebsergebnis von 384 Mio. Mark, dann erst wieder im Jahr 2005 (plus 907 Mio.).

Mehdorn sagte, dass sich die Bahnreform an einem sehr kritischen Punkt befinde. Ungeachtet dessen halte er an den Zielen fest. Bahn und Bund müssten jetzt aber „gemeinsam alle Maßnahmen ergreifen, um das vorliegende Szenario nicht eintreten zu lassen“. Verantwortlich für die Planabweichungen seien insbesondere Investitionsrückstände im Bestandsnetz, Kostenüberschreitungen bei Großprojekten sowie zu optimistische Umsatzprognosen. Der DB-Chef mahnte jedoch auch verlässliche Mittelzusagen des Bundes an.

Reinhard Klimmt, der inzwischen zurückgetretene Bundesverkehrsminister, gab zu, dass die bisherigen Investitionshilfen „nicht die reale Lage“ getroffen hätten. Nun sagte er der Bahn für die nächsten drei Jahren definitiv je 2 Mrd. Mark „UMTS-Gelder“ als Baukostenzuschuss zu. Diese Beträge will die DB AG ausschließlich für den Substanzerhalt verwenden. Bahn-Chef Mehdorn räumte ein, dass sein Unternehmen ohne die UMTS-Mittel ein nicht mehr beherrschbares Problem bekommen hätte. Um ein abermaliges Finanzdebakel zu vermeiden, will er ein Controlling-Frühwarnsystem einführen und das Projektmanagement „auf völlig neue Füße stellen“.

Im Übrigen kündigte Mehdorn einen harten Sanierungskurs und für Frühjahr 2001 einen detaillierten Sanierungsplan an (zum Thema DB AG-Desaster siehe auch „Bahn-Notizen“, Seite 41): „Wir machen nur noch, was sich rechnet. Das gilt für alle Aktivitäten im Reise- und Güterverkehr“. Die Entscheidung über den Fortbestand defizitärer Strecken im öffentlichen Interesse liege dann beim Bund, den Ländern und den Kommunen. Na dann ein frohes Neues Jahr. **Konrad Koschinski, EJ-Autor**



Der Verlag und die Redaktion wünschen allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest



Vorbild & Modell: Alle S 3/6-Typen im Überblick und das neue Roco-Modell, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

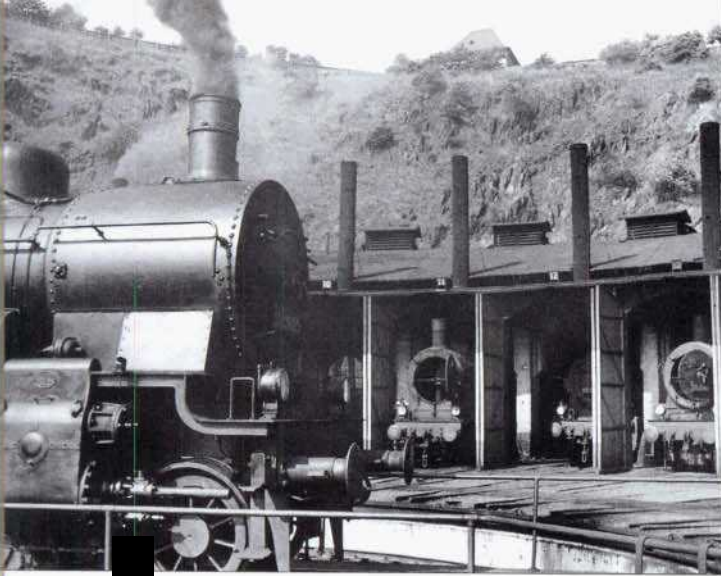
Impressionen rund um die Uhr: Winter im Erzgebirge	6
Die Bayerische Länderbahn-Baureihe S 3/6: Königin der Pacifics	10
Das Bahnbetriebswerk Betzdorf: In den Fels gebaut	20
Dampfzüge in herbstlicher Mecklenburger Nostalgie: Zeitreise	26
Neues Verfahren für mehr Wirtschaftlichkeit im Reginalbetrieb: FunkFahrBetrieb	30
Schweizer Winterreise auf geräumten Gleisen: Der Schnee muss weg	32
Pasta, Meer und Eisenbahn: Cinque Terre	36

Titelbild: Auch in Zeiten von Hochgeschwindigkeitszügen gibt es noch dies: Dampf-Romantik pur auf der Strecke Crazzahl-Oberwiesenthal im Erzgebirge. Besonders reizvoll lässt sich dieses nostalgische Erlebnis im Winter fotografisch umsetzen. Bei klirrender Kälte ist hier am 22. Januar 1996 die 099 738 mit einem Personenzug unterwegs. Siehe auch Impressionen ab Seite 6.

Abb.: Stephan Czarnecki

Neue H0-Modelle: Baureihen 59 von Märklin, E 77 von Brawa, 01.10 von Roco, von Christoph Kutter, ab Seite 56





Historisches: Das Bahnbetriebswerk Betzdorf im Wandel der Zeit, von Udo Kandler, ab Seite 20



Schweizer Winterzauber: Schneeräumung bei RhB, FO und Co., von Beat Moser, ab Seite 32

Modell

S 3/6 in H0:	
Rocos blaues Wunder	18
Baureihe 59 von Märklin: Klasse K-Klasse	56
E 77 in H0 von Brawa:	
Dreiteilige Dritte	58
Rocos 01.10 mit Stromlinienverkleidung:	
Schwarzer Prestige-Renner	60
Neue Bausätze: Baureihe 87 von Weinert in H0	62
Englische H0e-Anlage: Kingston Regis	64
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Die Taube auf dem N-Dach	68
Eine Zimmeranlage in 1:45:	
Hinauf nach Leupoldsdorf ...	72
Die EJ-Marktübersicht: Kirchen und Kapellen (Teil 2)	80
Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 11. Teil:	
Schwarzes Gold	84
Micro-Metakit steigt in den Zubehörmarkt ein:	
Die Hunt'sche Großbekohlung	88
Ein Antrieb für Kibris Gleisstopf-Maschine	90

Anlagenporträt: Super-Anlage in N aus unserem Modellbau-wettbewerb, von Manfred Rüger, ab Seite 68

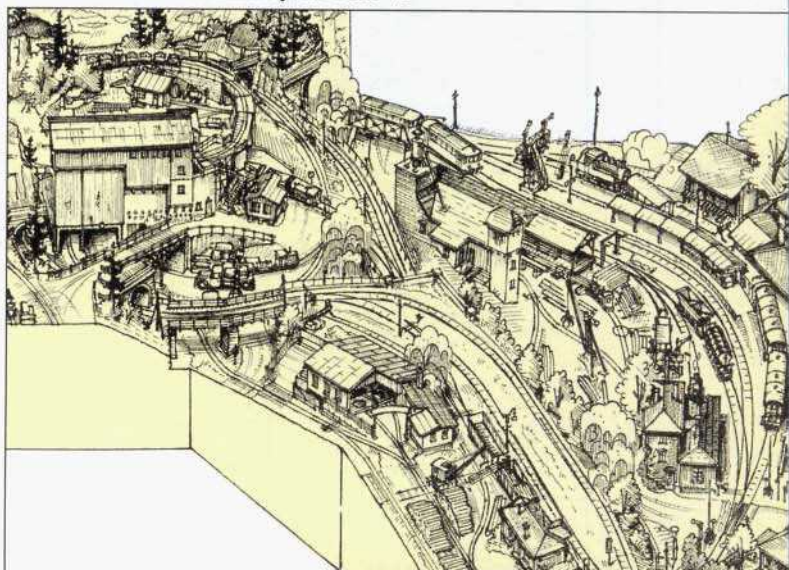


Rubriken

Bahn-Notizen	40
Neuheiten	50
Mini-Markt	92
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Bahn-Post	108
Neue Bücher	109
Sonderfahrten und Veranstaltungen	110
Typenblatt:	
BR 13^s, Schnellzuglokomotive, preuß. S 4	111

Abbildungen dieser Doppelseite:
Kurrer/Bay. Eisenbahn-Museum, Archiv Dr. Wolff & Tritschler, Tibert Keller, MV-Christoph Kutter, Manfred Rüger, Harald Winter-Minkoley

Anlagenplanung: Fränkische Nebenbahn in O als Zimmeranlage, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 72





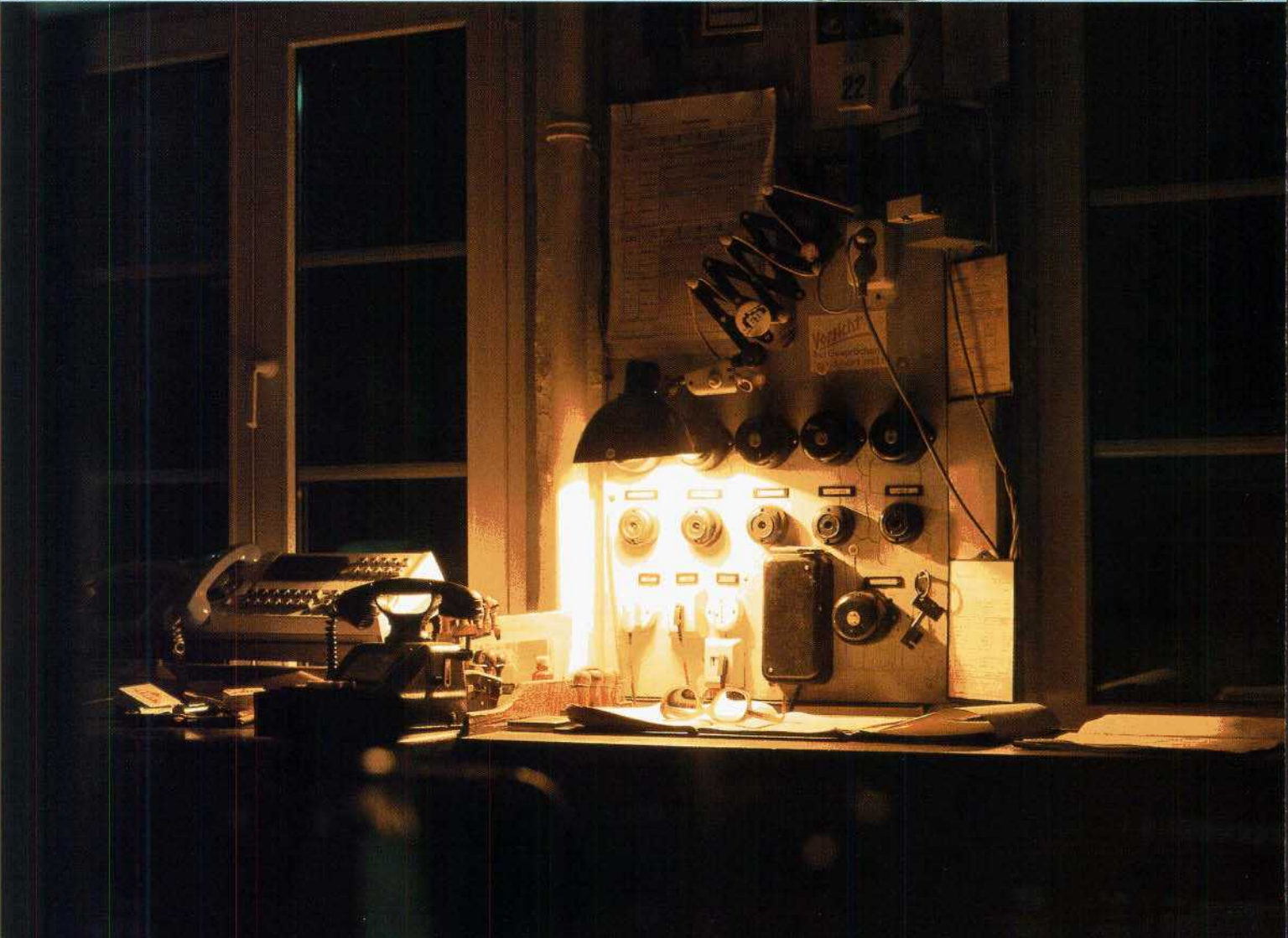
Wer gut schmiert, der gut fährt – besonders bei eisigen Temperaturen. In Oberwiesenthal kümmert sich die Lokmannschaft um 099 749 (Februar 1998). Links daneben: Heizlok 99 1590 vor dem Schuppen (Februar 1998). Unten: Zwischen Hammer und Unterwiesenthal macht 099 738 mächtig Dampf (Januar 1996). Rechte Seite: 099 750 auf dem Oberwiesenthaler Viadukt (Februar 1998).



WINTER IM ERZGEBIRGE

IMPRESSIONEN RUND UM DIE UHR – FESTGEHALTEN VON STEPHAN CZARNECKI (BILDER UND TEXT)





Wenn die Tage kürzer werden und der Winter Eisblumen ans morgendliche Fenster zaubert, träumt fast jeder Eisenbahnfreund davon, hauptberufliche Pflichten für einige Tage vergessen zu dürfen und auf den Strecken, die auch heute noch regelmäßigen Dampflokbetrieb bieten, eine Bahnfahrt durch Schnee und Eis zu unternehmen. Tiefe Temperaturen lassen dann die Dampfwolken der Lokomotiven weiß und weithin sichtbar aus dem Kamin der Lok quellen. Wenn sich darüber gar noch ein tiefblauer Himmel wölbt, hält Eisenbahnfotografen nichts mehr daheim oder im Büro. Zu den wenigen Schmalspurbahnen, auf denen die Dampflokomotiven auch im Winter aus dem Lokschuppen rollen, gehört die Strecke Cranzahl–Oberwiesenthal im Erzgebirge. Hier lassen sich gerade in dieser Jahreszeit rund um die Uhr Impressionen einfangen.

Bereits mehrfach habe ich diese Strecke in den vergangenen zehn Jahren besucht. Schon im Frühjahr und Sommer ist diese Strecke ein Erlebnis: Auf 17,3 km Streckenlänge überwinden die eingesetzten Loks der Reihe 99.73-76 einen Höhenunterschied von 339 m, sodass den Sinnen des Eisenbahnfreundes einiges geboten wird. Besonders fulminant ist die Anfahrt aus dem Haltepunkt Vierenstraße am Waldrand: Ich habe es immer besonders genossen, wenn der Meister hier den Regler weit öffnete und der Akustik durch Kurbeln am Handrad der Steuerung eine „noch deutlichere Aussprache“ verlieh.

Im Winter ist der Betrieb auf der Strecke ein Traum: Die Landschaft zeigt sich oft noch im März tief verschneit und der besondere Reiz dieser Gegend an der Grenze zur Tschechien lässt das Herz jedes Fotografen höher schlagen. Die schwarze Dampflokomotive hebt sich von der „weißen Pracht“ ab, die grünen Wägelchen mit den vereisten Scheiben folgen der Lok brav über die glitzernden beiden Schienenbänder durch den Schnee. Wer sich vor der Kälte auf der ersten Plattform nicht scheut, kann von dort aus durch die Fenster der Lokomotive dem Lokpersonal bei der Arbeit zuschauen und den schier endlosen weißen Abdampf der Lokomotive über sich hinweg ziehen lassen. In den Zügen sorgt die Dampfheizung für angenehme Wärme und allenthalben passiert der Zug die für die Region dann typischen Wintersportler. Schreiben wir wirklich das Jahr 2001? Schön, dass es das noch gibt!

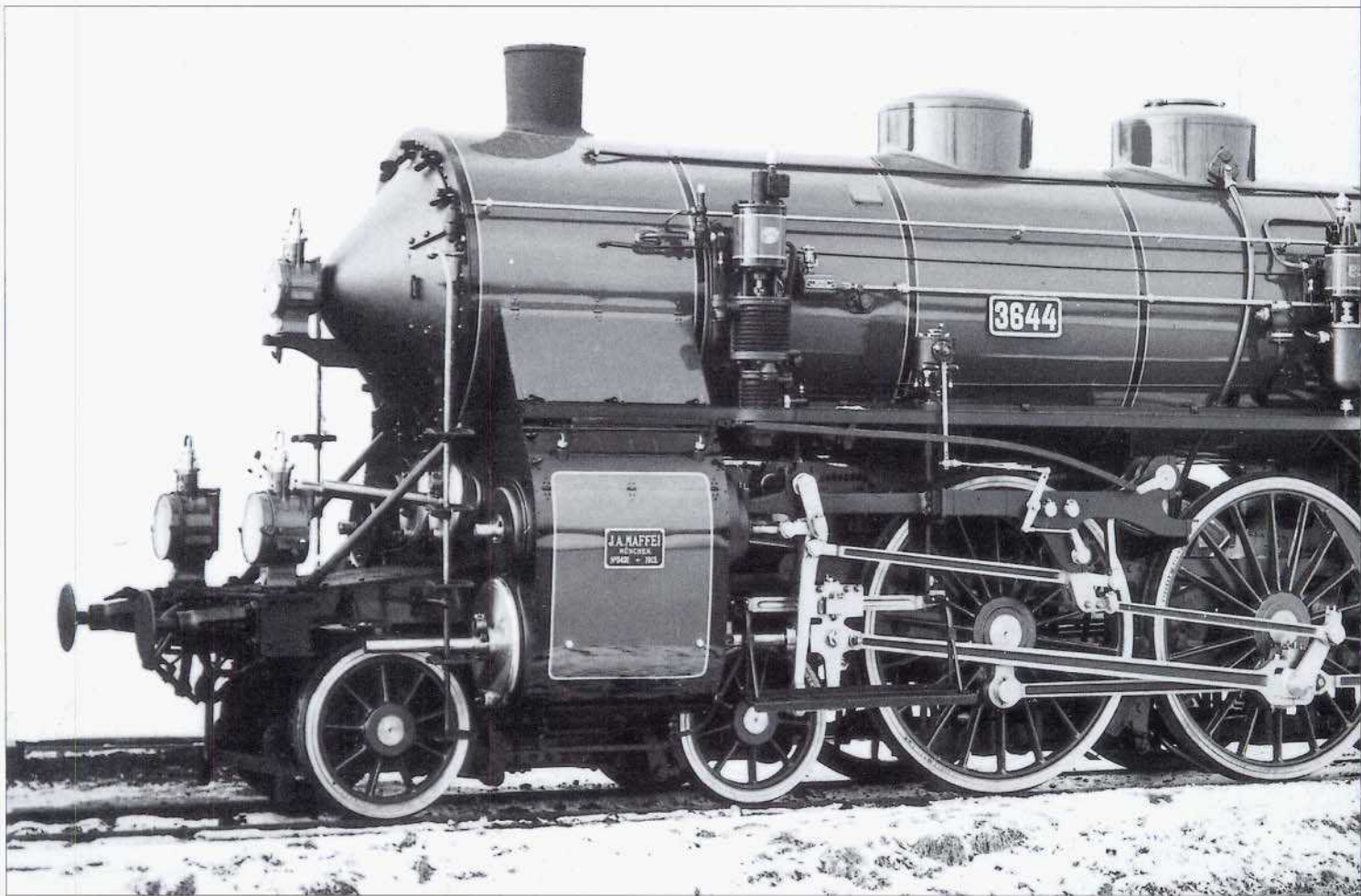
Es gibt aber noch eine andere Seite des Winters: die dunkle und kalte – aber auch die romantische, geheimnisvoll-stimmungsvolle. Nachts – so ein Sprichwort – sind alle Katzen grau. Deshalb also dann die Kamera zur Hand nehmen und Aufnahmen von Zügen anfertigen? Nun, die Faszination des Winters auf nächtlichen Bahnhöfen im Erzgebirge ist auf den Bildern dieser Doppelseite eingefangen worden ...

Eigentlich war ein Teil der Aufnahmen, die Sie auf dieser Seite sehen, gar nicht geplant. Sie entstanden bei meinem letzten Aufenthalt an der Oberwiesenthaler Schmalspurbahn im Februar 1998. Zusammen mit einem Hobbykollegen entschieden wir uns nach einem schönen Fototag an den Gleisen der Schmalspurbahn dafür, abends nach Annaberg zu fahren. Dort wollten wir uns die Stadt anschauen und ein Kino besuchen. Doch alles kam ganz anders ...

Auf der Fahrt nach Annaberg passierten wir den Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd, der uns gleich durch seine alten Bahnhofschilder und die beleuchteten Weichenlaternen faszinierte. Über dem knirschenden Schnee wölkte sich der nachtschwarze Himmel, von dem ein klarer Vollmond herunter leuchtete. „Das wäre doch auch ein Motiv!“ dachten wir uns. Mit dem Kino wurde es nichts und keiner von uns bedauerte es: Fast zwei Stunden machten wir unsere Nachtaufnahmen auf dem Bahnhofsareal. Obwohl ich in der ganzen Zeit keinen einzigen Zug fotografierte, war es die schönste Fotoaktion seit langem! Die Ruhe, die kalte klare Luft, die Sterne am Himmel, der frisch gefallene Schnee und der Zauber der alten Bahntechnik machten aus diesem Abend ein traumhaftes Erlebnis. □

Nachts sind alle Katzen grau – manchmal aber auch nicht ...
So zum Beispiel in stimmungsvollen Winternächten im Bahnhof Cranzahl (linke Seite oben 099 738 vor der Abfahrt, linke Seite unten Blick ins Stellwerk, Januar 1996) und Vollmondnächten in Annaberg-Buchholz Süd (Februar 1998).





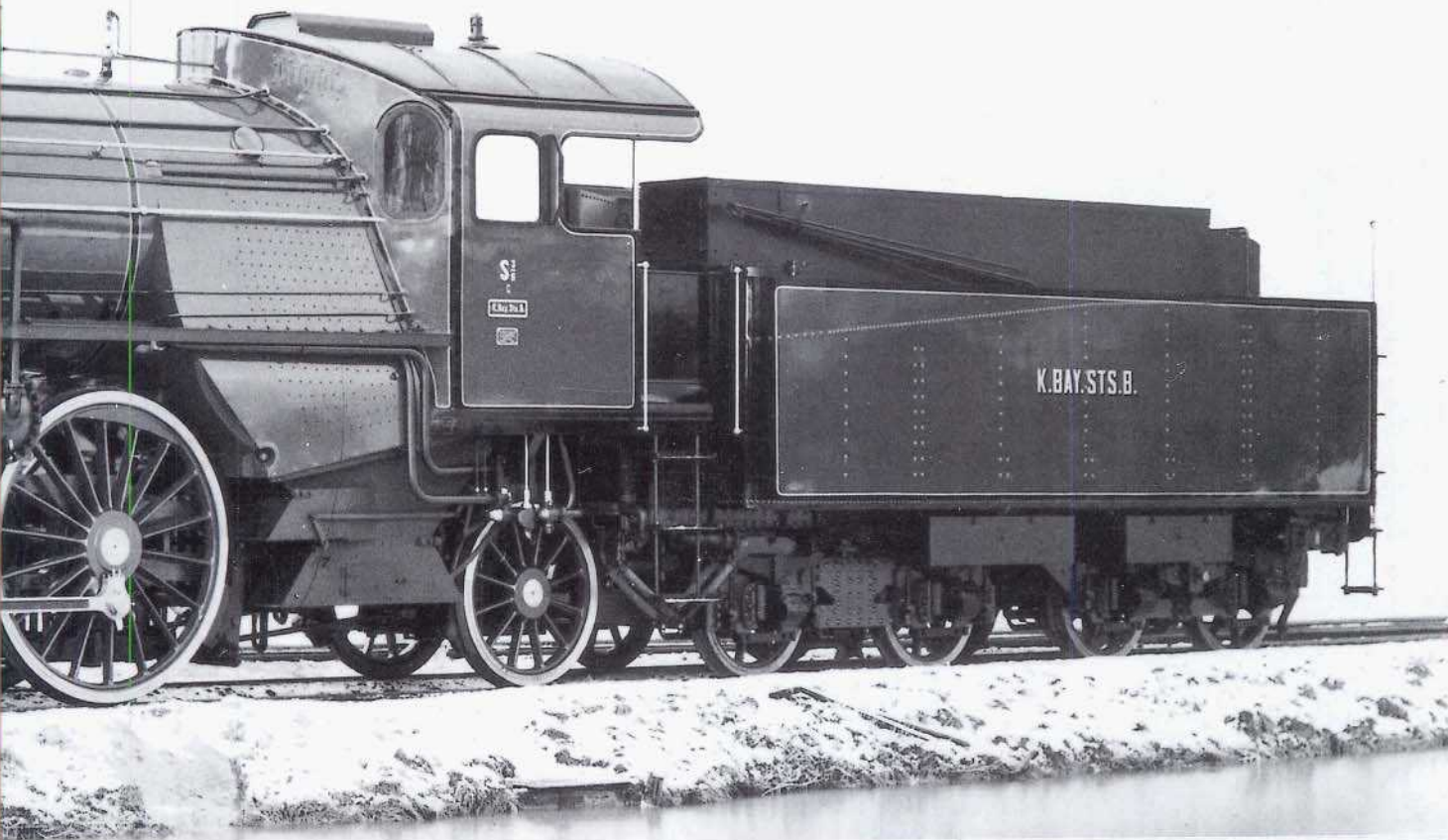
DIE BAYERISCHE LÄNDERBAHN-BAUREIHE S 3/6

KÖNIGIN DER

Schon im Juli 1908 wurde die erste Lok geliefert – und erst im Mai 1965 die letzte Maschine ausgemustert. Aber nicht allein in puncto Langlebigkeit, sondern auch in ihrer Popularität übertraf die bayerische Gattung S 3/6 alle der anderen Länderbahn-Schnellzuglokomotiven mit Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerk. Ein Porträt der „Königlich-Bayerischen“

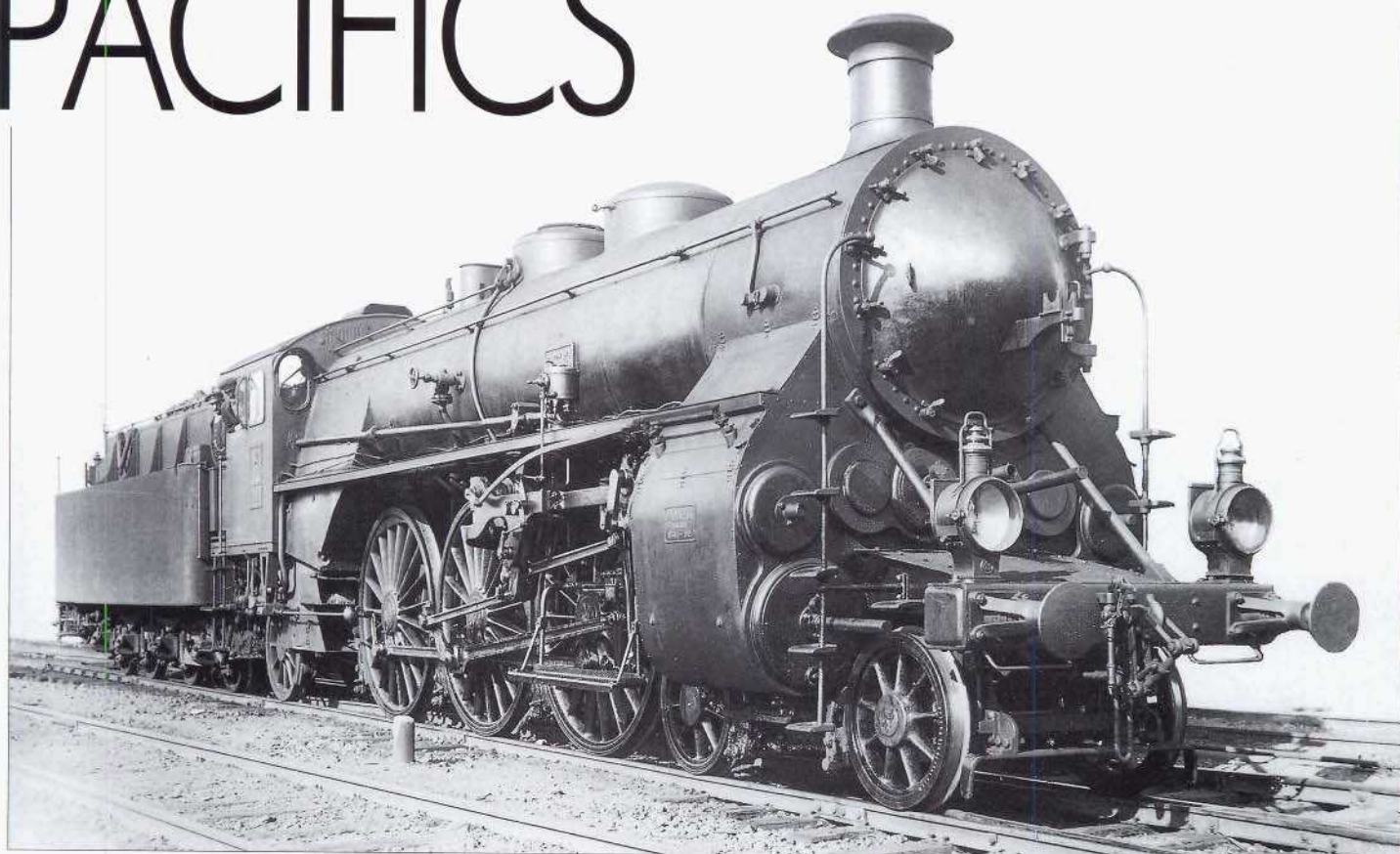
VON
HORST J. OBERMAYER

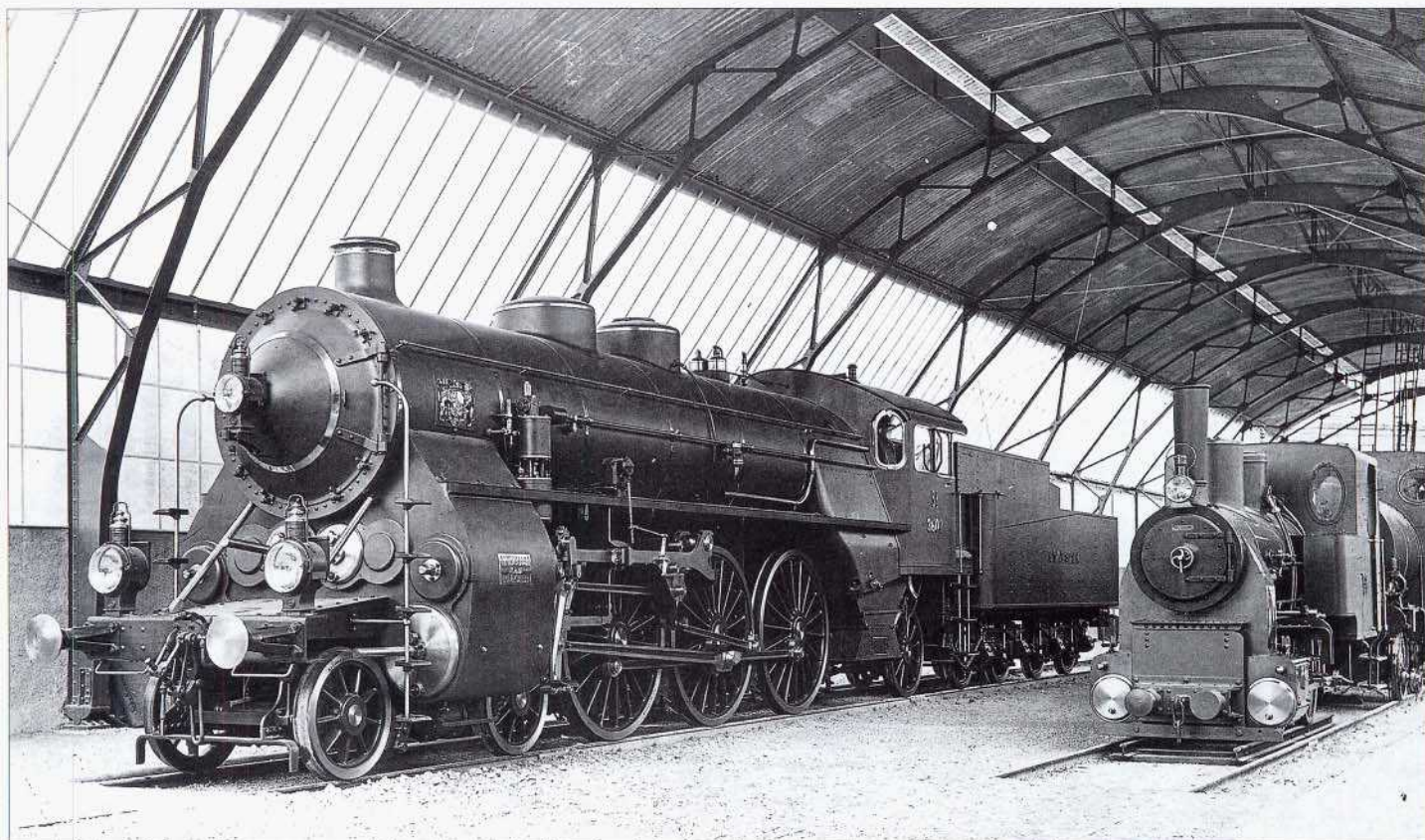




Oben: S 3/6 3644 (Bauj. 1913) mit Spitzführerhaus, später 18 421, gehörte zur Serie f. – Links unten: Betriebsfähig ist die 18 478 (3673). In Obhut des Bayer. Eisenbahnmuseums trägt die Lok derzeit ein blaues, von Märklin gesponsertes Farbleid (Aufnahme 31. Juli 2000). – Unten: 3633 (Bauj. 1912), später 18 450, war eine „hochhaxige“ S 3/6. Abb.: Maffei-Werkfoto, Kurren/Bayer. Eisenbahnmuseum, Sammlung Tauber

PACIFICS





Mit aus Messing gefertigter Kaminkrone wurde 3602 im Juli 1908 auf der Münchner Verkehrsausstellung bestaunt. Abb.: Sammlung Hufschläger

Bereits in der Zeit um 1905 erwogen die Staatseisenbahnen Badens und Bayerns die Beschaffung von Schnellzuglokomotiven mit der Achsfolge 2'C 1' zur Bewältigung der rasch wachsenden Lasten im Reisezugverkehr. Maschinen dieser Bauart hatten bereits seit 1886 ihre Bewährung bei Eisenbahnen in Nordamerika bestanden. Ihre Typenbezeichnung „Pacific“ stammt von den Lokomotiven der Missouri-Pacific-Eisenbahn.

Den Anstoß zur ersten Entwicklung solcher Fahrzeuge in Europa gab der maschinentechnische Leiter der Großherzogl. Bad. Staatseisenbahnen, Baurat Alexander Courtin. 1905 hatte er einen Wettbewerb für den Entwurf einer neuen Vierzylinder-Heißdampf-Schnellzuglok ausgeschrieben, aus dem die Firma J. A. Maffei als Gewinner hervorging. Unter der Leitung von Chefkonstrukteur Anton Hammel waren dort von Dipl.-Ing. Heinrich Leppla zuvor schon

die bad. Gattung II d und die bay. S 2/5 – beide noch mit Vierzylinder-Nassdampf-Verbundtriebwerk und zwei Kuppelradsätzen – zur Serienreife gebracht worden. Die Entwicklung und Fertigung der neuen und größeren bad. Heißdampf-Gattung IV f verzögerte sich jedoch. Frankreich konnte sich deshalb rühmen, die erste europäische Pacific-Lok in Dienst gestellt zu haben, bevor Maffei 1907 drei Maschinen dieser Bauart an Baden lieferte. Inzwischen hatte die Münchner Lokschmiede im Frühjahr 1907 auch den Auftrag zur Entwicklung einer 2'C 1'-Lok mit Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerk für die Königl. Bay. Staatseisenbahnen erhalten. Wenig später war der von der bad. IV f abgeleitete Entwurf nach einigen Änderungen genehmigt und ein erster Bauauftrag für sieben Fahrzeuge erteilt worden.

Die Ablieferung des ersten Exemplars der neuen bayerischen Gattung S 3/6 mit der Bahnnum-

mer 3601 erfolgte am 16. Juli 1908. Bereits vier Tage später folgte die Lok 3602, die in ocker-gelber Lackierung und einer aus Messing gefertigten Kaminkrone zunächst ein viel beachtetes Objekt der Verkehrsausstellung „München 1908“ war. Zur ersten Bauserie von 1908 zählten die Maschinen mit den Bahnnummern 3603 bis 3607, die noch mit Schloten ohne Krempe ausgeliefert wurden. Im Auftrag der Bay. Staatseisenbahnen entstanden von 1908 bis 1918 insgesamt 89 Maschinen der Gattung S 3/6 aus zehn Lieferserien unterschiedlicher Bauausführung. Hinzu kamen 30 Nachbauten der Serie k von 1923/24 und 40 von der DRG im Jahre 1926 bei Maffei bestellte Maschinen der Serien l bis o, von denen die DB ab 1953 noch 30 Stück modernisieren ließ.

Die leistungsfähigen Lokomotiven der Gattung S 3/6 bewährten sich nicht nur im bayerischen Schnellzugdienst. Einige Maschinen kamen

18 466 gehörte zur zweiten Nummerngruppe der Lokomotiven mit Spitzführerhaus. Abb.: Bellingrodt/Sammlung Hufschläger

