



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

10/1991

Oktober

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Herbst im Ennstal	4
Die sächsische Gattung XVIII H	10
E 63 – Das doppelte Lottchen	16
Jetzt wird gefeiert BVZ wieder durchgängig befahrbar	24
Musterländle Baden-Württembergs Anstrengungen für den SPNV	28
Second Hand Ehemalige DB-Dieselloks bei deutschen Privatbahnen	32
Mit der Bahn zurück nach Preußen	35
112 im InterCity-Dienst	38
Deutscher Staatsbahnwagen-Verband Güterwagen nach Musterzeichnung A 10	44
TEE-Dieseltriebzüge der SNCF Vorbild und Modell	62

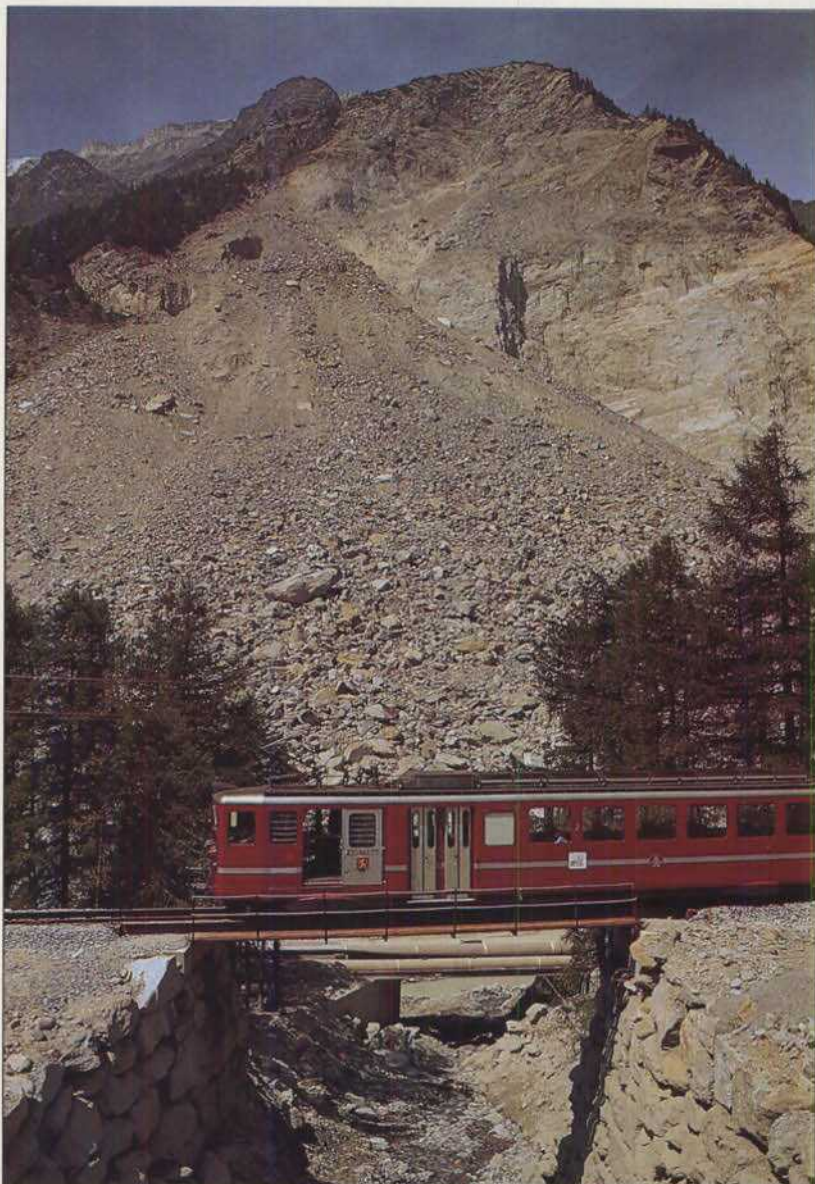
Modellbahn-Journal

Die Baureihe 18 ⁰ als H0-Modell von Model Loco	15
Unsere neue Redaktionsanlage (Teil 2) Digital fahren in den Nenngrößen H0 und N	66
27 Mein Thema: Irgendwo im Frankenland	72
Die letzten Ferientage in Ahrensböök	76
28 Einsteigen bitte und die Türen schließen	80
Die Reihe 1042 der ÖBB im neuen Design	86
Tips & Tricks Radsatz-Transportwagen	87
Vorbild – Foto – Modell	89

Journal-Rubriken

Bücherecke	37
Bahn-Notizen	40
Typenblatt: sächs. XVIII H	51
Typenblatt: sächs. XIV HT	53
Mini-Markt	56
Schaufenster der Neuheiten	92
Fachhändler-Adressen	98
Impressum	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Am 15. 9. 1991 war der erste Bauabschnitt an der Brockenbahn offiziell abgeschlossen. Zwei Sonderzüge brachten die aus diesem Anlaß anwesende Prominenz zum Gipfel. Mit Sonderzügen (nur auf Bestellung) wird es auch bis Ende Oktober weitergehen. Nach der Winterpause beginnt der allgemeine Reiseverkehr mit dem Sommerfahrplan 1992. Die Aufnahme vom Oktober 1988 zeigt die 99 7244. **Foto: G. Scheibe**



Jetzt wird gefeiert! (Seite 24): Seit dem 5. August 1991 ist die Umgehung des Bergrutsches bei Randa befahrbar, der Fuß des Matterhorns wieder ohne Umsteigen erreichbar. Jetzt werden auch die Feierlichkeiten zum 100. "Geburtstag" der BVZ nachgeholt. Unser Beitrag gibt einige Programmhinweise. **Foto: M. Lasek**



Die TEE-Dieseltriebzüge der SNCF (Seite 62): Für den TEE-Einsatz stellten die SNCF Mitte der fünfziger Jahre zweiteilige Dieseltriebzüge in Dienst, die von 1957 bis 1965 u.a. als TEE "Parsifal" bzw. "Paris-Ruhr" zwischen Paris und Dortmund zum Einsatz kamen. (Aufnahme: TEE 168 "Ruhr-Paris" in Tergnier) **Foto: G. Laforgerie**



Bild 1: Amstettener Loks der Reihe 1046 kommen täglich ins Ennstal, allerdings sind die meisten Maschinen schon mit Neubaukasten versehen. Noch im ursprünglichen Bauzustand fährt 1046.20 am 15.10.1990 mit R 3517 in den Hieflauer Tunnel ein. **Alle Fotos: M. Voellinger**

Herbst im Ennstal

Der steirische Teil des Ennstales erstreckt sich über 130 km von Schladming bis zur oberösterreichischen Landesgrenze vor Kleinreif-

ling. Die abwechslungsreiche Alpenlandschaft macht diese Gegend für einen Urlaub und besonders auch für einen Fotoaufenthalt sehr

empfehlenswert, zumal die Zugförderungsstelle Selzthal nach wie vor alte und älteste Elektrolokomotiven einsetzt.

Bild 3: Im Winterfahrplan 1990/91 war die 1080 noch als tägliche Verschubreserve in Stainach-Irdning mit der Zuführung des Milchwagens von Tauplitz nach Stainach-Irdning betraut. Mit ihrem G 75704 hat 1080.15 soeben die malerische Haltestelle Pürgg passiert (15.10.1991).

Bild 2: Fahrzeugparade in der Zfst. Selzthal am 14.10.1990: 1080.15 (letzte rote 1080), 1245.05, 1245.02 bzw. 1042.572, 1161.20, 1245.05 und 02, 1067.03.







Bild 4: Die Selzthaler 2062.09 steht mit einem Tunnelbauzug am 16.10.1990 im Abendlicht im Bf Gesäuse Eingang, hinten die Hochtorguppe (2365 m).

Zwischen Grimming und Erzberg

Für den Start einer fotografischen Rundreise ist der an den ÖBB-Kursbuchstrecken 13 und 17 gelegene Bahnhof Stainach-Irdning mit seinem regen Verschiebetransfer (Reihe 1245) geeignet. Auch bietet sich ein Abstecher zum nahen Schloß Trautenfels mit seinem Landschaftsmuseum an, das oberhalb der Ennstalstrecke auf einer Anhöhe liegt. Die Urlaubsorte Pürgg, Tauplitz (schneesichere Tauplitzalm), Bad Mitterndorf (Thermalbad), Kainisch und Bad Aussee (Salzbergwerk) locken mit vielfältigen Urlaubsmöglichkeiten ins steirische Salzkammergut.

Ennsabwärts erreichen wir über Liezen den Eisenbahnknotenpunkt Selzthal, wo die Pyhrnbzw. Schoberpaßstrecke (KBS 14) einmündet. Nach kurzer Fahrt passiert die Bahn links die barocke Wallfahrtskirche Frauenberg, wenige Minuten später hält der Zug in Admont. Das mit seinen Türmen weithin sichtbare Benediktinerstift wurde 1074 gegründet und beherbergt die größte Stiftsbibliothek der Welt mit ca. 140 000 Bänden. Beim nächsten Bahnhof, Gesäuse Eingang, stürzt sich die Enns in ein wahres Wildwasser- und Bergsteigerparadies. Auch die Bahnlinie zwängt sich neben einer

schmalen Straße durch die Schlucht, passiert die in einer bizarren Gebirgswelt gelegenen Orte Johnsbach (Bergsteigerfriedhof) und Gstatterboden (573 m Seehöhe), um nach starkem Gefälle den Abzweigungsbahnhof Hieflau auf 491 m Seehöhe zu erreichen. Weiter geht es in nördlicher Richtung entlang der Enns nach Kleinreifling, während die nach Süden abzweigende Erzbachstrecke die Orte Radmer, Jassingau und Eisenerz erschließt. Nach wie vor ist diese Bahnlinie für den Erzverkehr von erheblicher Bedeutung, während der rückläufige Personenverkehr einstellungsbedroht ist. Vorbei sind die Zeiten, als die dampfbetriebene Zahnradbahn über den Präbichl nach Vordernberg zahllose Besucher aus aller Welt anlockte.

Ein anderer lohnender Fotopunkt bietet sich an, wenn man in Selzthal in nördlicher Richtung auf die Pyhrnbahn (Linz – Graz, KBS 14) abzweigt, die genau im Bosrucktunnel bei Ardning die Obersteiermark erreicht. Das schöne Südportal des Tunnels ist per Spaziergang erreichbar. Die Strecke führt südlich Selzthal durch das Paltental Richtung Wald am Schoberpaß, wobei dieser Bereich aufgrund des zweigleisigen Streckenausbaus mit teilweiser Neutrassierung derzeit eine einzige Großbaustelle ist. Unberührt ist nur noch der Abschnitt um Wald. Im

Ortsteil Unterwald kann man ein hübsches Kirchlein fotografieren, direkt neben der Bahn gelegen.

Der Knotenpunkt Selzthal

Die ca. 8000 Seelen zählende Gemeinde Selzthal lebt seit der Eröffnung des Bahnbetriebs 1872 überwiegend von der Eisenbahn. Sehenswert ist das im Jahre 1900 in Insellage errichtete Empfangsgebäude. Eine als Denkmal aufgestellte Lokomotive der Reihe 52 erinnert an den Dampfbetrieb, der hier erst in den 70er Jahren sein Ende fand. Nahe der Ausfahrt Richtung Wald am Schoberpaß und Bischofshofen befindet sich die Zugförderungsstelle mit ihrem typischen Rundschuppen, deren Ende wohl absehbar ist, worauf auch der reichlich museumsreife Fahrzeugbestand hindeutet. Für die von Bischofshofen kommenden Züge wird alsbald eine Verbindungsschleife zur Schoberpaßstrecke errichtet, um das zeitraubende Stürzen vor allem der Schnellzüge zu sparen. Der Bahnhof Selzthal wird, wenn viele Züge nur noch im nahegelegenen Rottenmann halten, damit allerdings an Bedeutung verlieren. Zum Stichtag 1.6.1991 waren in Selzthal folgende Triebfahrzeuge beheimatet: 1245.02, 05, 07, 08, 509, 531, 533, 534;

1161.20; 1067.03, 04; 1080.01, 07;
2060.24 - 27; 2062.09.

Diese 18 Lokomotiven werden fast ausschließlich für Verschubdienste und Fahrten "rund um den Kirchturm" eingesetzt. Die attraktiveren Leistungen werden mit moderneren Lokomotiven aus Graz, Linz und Salzburg gefahren.

Die Fahrzeuge und ihre Einsätze

Die ab 1934 mit 41 Stück gebauten 1245er (Achsfolge Bo'Bo', Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Sécheron-Federantrieb, Stundenleistung 1840 kW bei 56 km/h) werden in einem mehrtägigen Umlauf ab Stainach-Irdning, Bad Aussee, Kleinreifling, Hieflau und Selzthal eingesetzt. Interessant und vom Sonnenstand her günstig sind der gegen 9 Uhr in Schladming nach Selzthal startende Sammler (= Nahgüterzug) mit Aufenthalt in Stainach, der etwa zur gleichen Zeit verkehrende "Pyhrnsammler" von Selzthal nach Piessling-Vorderstoder und ein nach 16 Uhr von Hieflau durch das Gesäuse nach Selzthal fahrender Güterzug (alles montags bis freitags).

Mit ihrem Stangenantrieb, 700 kW Stundenleistung bei 31 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gehört die 1161.20 zu den ältesten noch im Regeleinsatz stehenden normalspurigen Elektrolokomotiven der ÖBB (erstes Baujahr 1928). Ihr Einsatz im Selzthaler Bahnhofsverschub ist ein akustisches Erlebnis, dürfte aber u.U. aus "Altersgründen" bald vorüber sein.

Gleiches gilt auch für die Reihe 1080, deren erstes Baujahr auf 1924 datiert. Drei Tatzlagermotoren ermöglichen den mit zusätzlicher Kuppelstange versehenen Loks eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Stundenleistung 1020 kW bei 38 km/h). In dem nunmehr nur noch eintägigen Umlauf wird montags bis freitags kurz vor 9 Uhr ein Güterzug von Liezen nach Selzthal gefahren, um 12 Uhr geht es nach Rottenmann und gegen 15 Uhr zum Verschieben erneut nach Liezen.

Von den ab 1961 erbauten fünf Elektroloks mit hydraulischer Kraftübertragung der Reihe 1067 hat es die beiden letzten ebenfalls nach Selzthal verschlagen. Eine Lok verschiebt werktags in Eisenerz. Montags bis freitags wird gegen 15 Uhr ein Güterzug nach Hieflau Vbf. bespannt, der gern vor Plan verkehrt. Samstags fährt der Zug gegen 11 Uhr. Die zweite 1067 steht in Selzthal als eiserne Reserve bereit, etwa wenn wieder einmal die 1161.20 ausfällt. Die dieselhydraulischen Schubblöcke 2060 und 2062 werden für untergeordnete Verschub- und Bauzüge eingesetzt.

Alles in allem bietet sich in Selzthal – noch – ein einmaliges Fahrzeugsammelsurium, dessen Besichtigung der Eisenbahnfreund gerade in dieser Gegend hervorragend in den Familienurlaub integrieren kann. Vom Bergsteigen bis zum Wildwasserfahren, vom Kurbetrieb bis zum Kulturerlebnis hält die Oststeiermark vielfältige und preiswerte Urlaubsmöglichkeiten für die verschiedensten Bedürfnisse bereit.

Übrigens: Der Plan mit den aktuellen Einsätzen der beschriebenen Lokomotiven hängt in der Zugförderungsstelle Selzthal aus. Recht hilfsbereit mit Auskünften sind auch die Fahrdienstleiter.

Michael Voellinger



Bild 5: Unterhalb der weithin sichtbaren Pfarrkirche von Pürgg legt sich am 17.10.1990 die Attnanger 1141.21 mit Regionalzug 3430 in die Kurve. Die hinter dem Zugende nicht mehr sichtbare Haltestelle ist durch einen schmalen Pfad mit dem oberhalb der Kirche gelegenen Ort verbunden.

Bild 6: Ins oberösterreichische Ennstal bei Reichraming entführt uns diese Aufnahme mit 1245.531, die mit ihrem samstäglichem Regionalzug 3641 die Mündung des Reichramingbaches quert (9.9.1989).



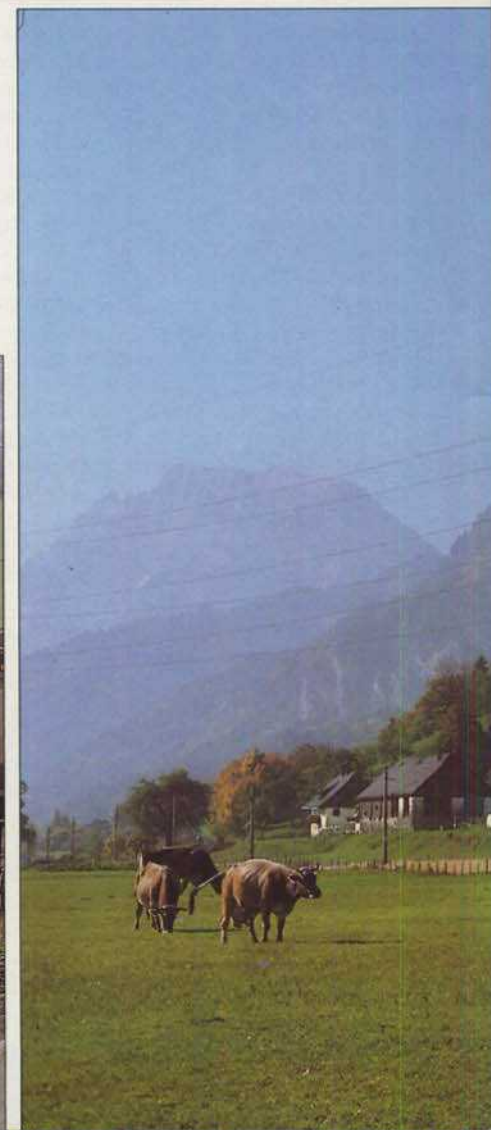


Bild 7: Vor der Kulisse des steirischen Erzberges verschiebt am 17.10.1990 die 1067.04 im Bahnhof Eisenerz.

Bild 9 (oben rechts): Als G 47352 bringt 1042.537 am 16.10.1990 einen Flüssigeisenzug von Leoben-Donawitz zur VÖEST nach Linz. Bei Frauenberg passiert der Zug die gleichnamige Wallfahrtskirche, im Hintergrund der mächtige Bosruck (2009 m), den die Pyhrnbahn in einem Tunnel durchfährt.

Bild 10 (rechts): Salzburger 1010.04 im Schnelzug Einsatz: am 15.10.1990 führt die schwere Schnellzuglok den D 517 bei Wörschach-Schwefelbad (links im Hintergrund der 2153 m hohe Grimming).

Bild 8: Der Personenverkehr auf der Erzbachstrecke wird heute mit zweiteiligen Triebwagen Reihe 4030 abgewickelt. 4030.222 verläßt als R 4142 am 16.10.1990 die Haltestelle Jassingau.





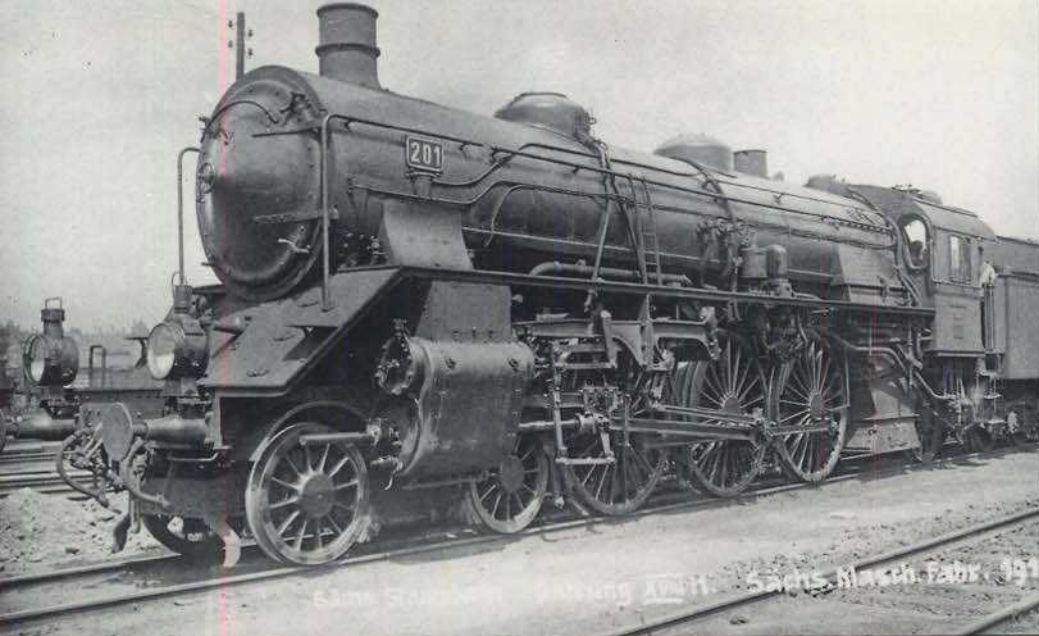


Bild 1: Werkaufnahme der sächsischen XVIII H mit der Bahnnummer 201 bei der Ablieferung im Jahre 1917.

Bild 2: Der Fotograf dieser Aufnahme, Wilhelm Tausche, hat am Samstag, den 26. August 1939, also wenige Tage vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, bei seiner Rückfahrt aus dem Urlaub an der Ostsee den D 56 Berlin – Dresden – Bodenbach – Eger benützt. Kurz vor Abfahrt des Schnellzuges entstand im Anhalter Bahnhof in Berlin diese prächtige Aufnahme der 18 006. Foto: W. Tausche

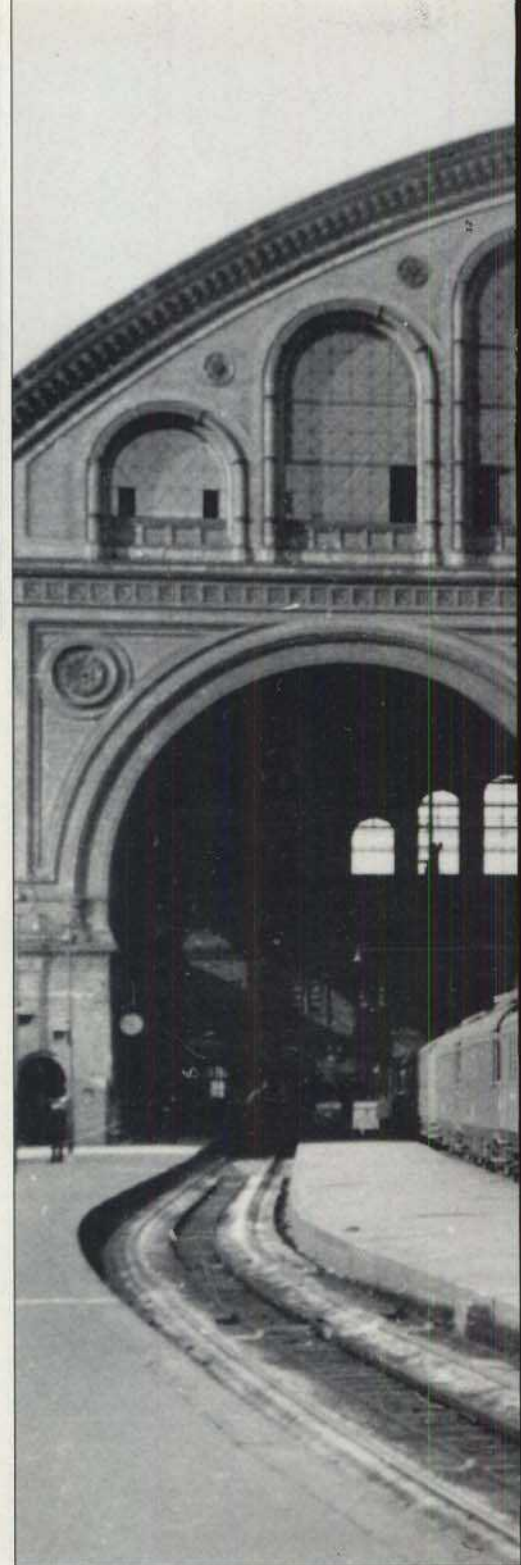
Die zahlenmäßig kleine Serie von nur zehn Lokomotiven der sächsischen Gattung XVIII H (2'C1' h3) stand stets im Schatten ihrer großen Schwester XX HV (1'D1' h4v), der sie stückzahlmäßig wie auch in der Leistung unterlegen war. Dennoch war sie eine Schnellzuglokomotive, die es verdient hat, einem größeren Leserkreis vorgestellt zu werden.

Sachsen hat nach der Jahrhundertwende große Anstrengungen unternommen, um für den Betrieb auf seinen Hauptstrecken Leipzig – Hof, Dresden – Reichenbach und Leipzig – Dresden eine geeignete Schnellzuglokomotive zu bauen. Wegen der geographischen Gegebenheiten des Landes kam dies jedoch der Quadratur des Kreises nahe: Betrachten wir als Beispiel nur die Strecke Leipzig – Hof im Zuge der Verbindung Berlin – München, so stellen wir fest, daß sie aus zwei ziemlich unterschiedlichen Streckenabschnitten besteht, die nahezu gleich lang sind. Der erste zwischen Leipzig und Werdau (80 km) ist weitgehend eine reine Flachlandstrecke, während das anschließende Streckenstück über Plauen nach Hof (91 km) von mehreren langen Steigungen von 10‰ gekennzeichnet ist. Göltzschtalbrücke und

um zu einer den genannten Forderungen möglichst gut entsprechenden Schnellzuglokomotive zu gelangen. So wurden zwischen 1906 und 1918 – innerhalb von nur 13 Jahren – nicht weniger als sechs verschiedene Bauarten für den Schnellzugdienst konstruiert, gebaut und in Betrieb genommen. Es waren dies:

sächs. Gattung	Bauart	Baujahre	Stückzahl
X H1	2'B1' h2	1909 und 1913	18
XII H	2'C h4	1906	6
XII HV	2'C h4v	1908, 1911 - 1914	42
XII H1	2'C h2	1909	7
XVIII H	2'C1' h3	1917 und 1918	10
XX HV	1'D1' h4v	1918 - 1923	23

Für Leser, die mit der sächsischen Bezeichnungswiese nicht so vertraut sind, sei bemerkt, daß der Buchstabe H hinter der römischen Zahl für "Heißdampf" und V für "Verbundlok" steht. In dieser Vielzahl von Bauarten, die zudem in recht kleinen Stückzahlen (mit Ausnahme der XII HV) gebaut wurden, zeigt sich deutlich, wie überlegt sich Sachsen an das Problem herantastete.



Die sächsische Gattung XVIII H

Elsterviadukt sind Namen, die untrennbar mit den besonderen Problemen beim Eisenbahnbau in Sachsen aufgrund der schwierigen Topographie verbunden sind.

Ein zusätzliches Manko bildete der auffallend kurze Abstand zwischen den einzelnen Schnellzugstationen, der nur ca. 20 bis 30 km betrug. Im Zeitalter der Dampflokomotive waren daher für eine sächsische Schnellzuglokomotive hohe Geschwindigkeit, große Dauerleistung und schnelles Anfahrvermögen gefordert – drei Forderungen, die sich bekanntlich nur mit Abstrichen unter einen Hut bringen ließen.

Sachsen machte es sich wahrlich nicht leicht,

Vergleich mit Bauarten der Nachbarn

Auch die XVIII H wurde nicht gebaut, ohne vorher gründliche Versuche mit geeignet erscheinenden Bauarten anderer Länderbahnen durchgeführt zu haben, wobei es zur Länderbahnzeit durchaus nicht üblich war, fremde Lokomotiven zu Versuchszwecken auszuleihen und auf den heimischen Strecken zu erproben. 1915 richteten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bei der Werkstätte Reichenbach im Vogtland eine Versuchsgruppe ein, die aus einer sächsischen XII HV, einer preußi-

schen S 10² und der bayerischen S 3/6 - 3654 bestand. Ihr war die Aufgabe gestellt, einen 430 t schweren Zug auf den langen 10‰-Rampen zwischen Werdau und Hof mit einer Dauergeschwindigkeit von 70 km/h zu befördern.

Nach Auswertung der Ergebnisse dieser Versuchsfahrten stand fest, daß keine der drei Bauarten die gestellten Anforderungen voll erfüllen konnte. Die preußische S10² und die sächsische XII HV hatten Kessel, die zu klein waren, um die nötige Dampfmenge zu erzeugen; bei der S 3/6 reichte zwar die Kesselleistung aus, aber die Zylinderleistung war auf den lan-