

eisenbahn Modellbahn magazin

Magdeburger Spezialitäten



Die 50-jährige Geschichte der etwas anderen S-Bahn an der Mittelelbe

Vorbild & Modell: 74⁰⁻³ und 74⁴⁻¹³

T 11 und T 12

Warum die Stadtbahn-Tenderloks
später nicht nur in Berlin fahren



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Wirkungsvolle Ladegüter



- Marktübersicht
- Selbstbau-Tipps
- Gestaltungsmöglichkeiten

Popwagen-Exoten

Eurofima-Prototypen der DB

Schlepptriebwagen

Im Test: Harzbahn-T 3 in 2m

Durch die Cevennen

Bahn-Abenteuer in Frankreich

Diesel-Idylle am Niederrhein

Kleve – Nijmegen (NL):
Modellbahn-Inspirationen aus
den letzten Bundesbahn-Jahren



Die Schönste unter den Schönen Erstmalig von Märklin und Trix für die Spurweite H0



Vorbild:

Schnellzug-Dampflokomotive 18 323 mit Kohlen-Schleppender 2'2 T29,6 der Deutschen Bundesbahn (DB). Ehemalige Badische IVh. Versuchslokomotive beim Bundesbahnversuchsanstalt Minden. Schwarz/rote Grundfarbgebung. Mit Witte-Windleitblechen und Indusi auf der Lokführer-Seite. Schornstein mit Caledonian-Krempe. Betriebszustand um 1966.

Modellhighlights:

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Eine Vielzahl angesetzter Details.
- Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.
- Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.
- Führerstandbeleuchtung, Fahrwerkbeleuchtung und Feuerbüchsenflackern digital schaltbar.

Viele weitere Informationen und Bilder zu dieser Königin der Modelleisenbahn unter www.maerklin.de und www.trix.de.



38323 Dampflokomotive 18 323



märklin
H0



25323 Dampflokomotive 18 323



TRIX
H0

€ 679,-*





HO-Vectron als Tausendsassa

In seinem aktuellen HO-Neuheitenprospekt verkündet Roco stolz, den Elloktyp *Vectron* seit 2017 mehr als 100.000 Mal verkauft zu haben. In Zeiten stückzahlbegrenzter Miniaufgaben lässt eine solche Zahl aufhorchen. Deshalb wollte *em*-Redakteur Peter Wieland mehr dazu wissen und hat dem Produktmanager der *Modelleisenbahn GmbH*, Christian Auerweck, drei Fragen gestellt:

eisenbahn magazin: Glückwunsch zu diesem Erfolg in puncto moderne Bahn im Maßstab 1:87! Auf wie viele Varianten welcher Länder bezieht sich denn die Gesamtauflage von mehr als 100.000 Vectron-HO-Modellen?

Roco: Vielen Dank, doch diesen geben wir gern weiter an all unsere Kunden und die Fans des *Vectron*! Die 100.000 Elloks beziehen sich auf alle durch uns hergestellten und vertriebenen *Vectron*-Modelle. In Summe waren es über 50 verschiedene Lackier- und Beschriftungsvarianten für viele Länder Europas, wobei die Märkte in Deutschland, Österreich und der Schweiz sowie Osteuropa definitiv die meisten Verehrer dieser formschönen Lokomotive haben.

em: Wundert Sie diese hohe Zahl an verkauften Elloks der Epoche VI, oder spüren Sie auch im Gesamtsortiment ein steigendes Interesse der Kundschaft an diesem aktuellen Modellbahn-Zeitraum?

Roco: Noch immer sind die Epochen III und IV stark nachgefragt, doch die Epoche VI findet schon seit Längerem immer mehr Fans – ein Trend, den wir schon vor vielen Jahren erkannt haben. Durch eine spezielle Programm-Strategie konnten wir uns diesem wachsenden Markt intensiv widmen. Neben dem *Vectron* bieten wir unter anderem einen Groß-

teil der Bombardier-*Traxx*-Familie an, aber auch Siemens-Lokomotiven wie den *Taurus* oder Teile der *EuroSprinter*-Familie. Doch ein rundes Sortiment wird daraus erst mit den passenden Wagen – hier seien beispielhaft unsere vielen Modelle zum Thema Kombiniertes Verkehren genannt, moderne Kessel- als auch Silowagen. Die Kunden finden bei uns ein aufeinander abgestimmtes Modellangebot.

em: Mit welchen HO-Neu- und -Wiederauflagen von modernen Fahrzeugen der europäischen Eisenbahnverwaltung knüpft Roco denn 2024 an diesen Trend an?

Roco: Als Highlight ist hier in erster Linie der *Nightjet* zu nennen: Neben der speziell lackierten Ellok der Reihe 1116 entwickeln wir hierfür allein fünf verschiedene Grundwagen, die bis ins Detail den Originalfahrzeugen entsprechen. In puncto Detaillierung setzen wir mit mehrteiligen Inneneinrichtungen und vielen Aufdrucken eine neue Benchmark im Großserienbereich. Doch auch die *Vectron*-Familie ist noch längst nicht ausgereizt: Als Variante in schlichtem Weiß von Siemens, als 300-

Lok von Railpool und als „Goldpiercer“ der SBB sind weitere Vorbildumsetzungen geplant. Und mit dem Taschenwagen T5 stellen wir eine komplette Neukonstruktion auf die HO-Gleise für Anlagen der Jetztzeit.

Weitere Produkt-Neuheiten für 2024 sind im 116 Seiten starken „Neuheiten-Report“ zu finden, der vom MIBA- in Zusammenarbeit mit dem em-Team entstanden ist GeraMond Media



**Roco-Produktmanager
Christian Auerweck** Werk (2)



**Train
Safe®**

Das perfekte Depot für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren.
Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de

HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0

10–22 Im Fokus: Tenderloks der Baureihen 74^{0–3} und 74^{4–13}

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



■ Im Fokus

10 Tenderloks mit Berliner Wurzeln

Auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in und um Berlin nahm der Nahverkehr ab 1890 nie gekannte Dimensionen an. Deshalb wurden 1.488 Maschinen T 11 und T 12 für Personenzugdienste angeschafft. Nützlich waren die Loks der späteren Baureihen 74^{0–3} und 74^{4–13} schließlich auch in anderen Teilen des Landes

18 Stadtbahnloks aller Nenngrößen

Lange schien die Zeit nicht reif zu sein für die Nachbildung einer der klassischen preußischen Tenderloks der Gattungen T 11 und T 12. Erst 1968 kam das erste Modell aus der Großserienfertigung

■ Eisenbahn

6 Fahrdrabt für das Salzkammergut

Seit rund 100 Jahren wird auf der Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning elektrisch gefahren. Die Elektrifizierung verlief recht abenteuerlich

24 Bild des Monats

2016 001 passiert mit dem Güterzug VG 72162 die Schlossruine Niederperwarth

26 Entlang der Schiene

Meldungen zum aktuellen Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 DR-Stiefkind an der Mittelelbe

Am 29. September 1974 wurde die Magdeburger S-Bahn in Betrieb genommen. Doch entgegen den ursprünglichen Planungen der Deutschen Reichsbahn blieb es bei den Linien A und B

44 Kompakte Turmwagen

DB-Klv 60 und 61 wurden unter anderem bei Fahrleitungsmeistereien eingesetzt

46 Verschlungerer Schienenweg

Die Cevennenbahn zwischen Langeac und Alès gilt als eine der eindrucksvollsten Bahnstrecken in Frankreich. Die Region steht fest hinter dieser Strecke

51 Modellbahngerechter Grenzverkehr

Vor 25 Jahren wurde die internationale Bahnstrecke Kleve – Nijmegen stillgelegt

54 Poppige Wagenexoten

In den 1970er-Jahren erhielt die DB einige moderne und markante EUROFIMA-Fernverkehrswagen. Zum Teil nur kurz im Reisezugdienst eingesetzt, überlebten einige Exemplare bis heute als Messwagen

■ Modellbahn

58 Leichtes Vorbild, aber HO-Koloss

Die Schweizer Elektrolokomotive Re 4/4' 427 in HO von Märklin und deren SBB-Original im Porträt

62 Klappernde Mühle am Bach

Dieses nach FREMO-HO-Normen gebaute Bundesbahn-Modularrangement wird Mitte April während der Intermodellbau in Dortmund zu sehen sein



51-53

Kurze Züge bedienen in den letzten Jahren vor der Einstellung die Strecke Kleve – Nijmegen (NL)

J. Hagemann



92-96 Harzbahn-Schlepptriebwagen T 3 als Gartenbahnmodell von Kiss und LGB im Test

38-43

Die S-Bahn Magdeburg wird 2024 bereits 50 Jahre alt: Erinnerungen an die Anfänge



Bruno Kaiser

78-84 Güterrampen und -schuppen brauchen Ladegüter aller Art. Wir haben uns im Markt danach umgeschaut

Mit zwei neuen **62-65** Modulen ergänztes HO-Arrangement zum Thema Bundesbahn



Henning Folz



Soenke Janssen

66 Neu im Schaufenster

Fahrzeug-Modelle, Zubehör- und Technik-Produkte, die Fachhändler und Kleinserienhersteller aktuell vorrätig haben

76 Messe auf der Fraueninsel

Eine speziell auf N-Bahnfans zugeschnittene Ausstellung lädt vom 17. bis 20. Mai zur Fährüberfahrt am Chiemsee ein

78 Farbenfrohe Ladegüter an Schuppen und Rampen

Das Angebot an Frachten für den Güterverkehr ist in den zurückliegenden Jahren über alle Maßstäbe hinweg recht vielseitig geworden. Neben einer Übersicht zeigen wir mit Baubeispielen einige Gestaltungsmöglichkeiten

86 Digitale Praxistricks

Zwei Technik-Experten geben Tipps zum Einbau von Decodern und zu den auf die Betriebsbelange abgestimmten CV-Einstellmöglichkeiten

88 Bayerischer Länderbahnzug

Die Schlepptenderlokomotive der bayerischen Gattung B I „Donau“ samt passendem Zug als Eigenbau-Projekt in HO

92 T 3 für die Brocken-Züge

Der 2m-Schlepptriebwagen vierachsiger Bauart der Harzer Schmalspurbahnen von Kiss und LGB im Gartenbahn-Fahrzeugtest

108 Schmalspurig durchs Reichsbahnland

Im zweiten Teil unseres DR-Anlagenporträts reisen wir über die regelspurige Nebenbahn und besuchen die Bahnstationen entlang der HOe-Trasse



Oliver Strüder

Titelbild: Die Tenderlokomotiven der preußischen Gattungen T 11 und T 12 stehen HO-Bahnnern unter anderem als Modelle der Hersteller Brawa und Weinert zur Verfügung

Service

- 97 Buch & Film
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 104 Veranstaltungen/ Termine/TV-Tipps
- 106 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum



Am 22. Juli 1975 hat 1189.01 mit dem Güterzug 75 708 Bad Mitterndorf erreicht, wo nach Kreuzung mit einem Personenzug Anschlüsse bedient und Wagen am Schuppen beigestellt werden. Bereits seit 1924 wird auf der Salzkammergutbahn elektrisch gefahren Eduard Sajbmann

■ 100 Jahre E-Betrieb Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning

Fahrdraht für das *Salzkammergut*

Weil nach dem Ersten Weltkrieg Kohle schwer zu beschaffen war, entschied sich der Staat Österreich bald dafür, das Bahnnetz etappenweise zu elektrifizieren. Zu den Strecken, auf denen dieses Vorhaben früh realisiert wurde, zählt die Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning. Seit rund 100 Jahren wird hier planmäßig elektrisch gefahren

Nach dem Ersten Weltkrieg verloren die österreichischen Eisenbahnen praktisch ihre sämtlichen bisherigen Kohlenbezugsquellen. Die Einfuhr der für den Bahnbetrieb benötigten Steinkohle belastete die heimische Volkswirtschaft in beträchtlichem Ausmaß und führte zu einer spürbaren Abhängigkeit vom Ausland, da der neue Kleinstaat Österreich von den großen Kohleabbaugebieten in Böhmen und Schlesien nunmehr abgeschnitten war. Da auf dem eigenen Staatsgebiet praktisch keine Steinkohle-Vorkommen existierten und ausländische Lieferungen wegen der damaligen labilen politischen Verhältnisse und aus Finanzknappheit schwer möglich waren, entschloss man sich sehr rasch zur wei-

teren Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes. Bereits am 1. März 1919 wurde das „Elektrisierungsamt der DöStB“ (Deutschösterreichische Staatsbahnen, sie existierte vom 12.11.1918 bis 20.10.1920) geschaffen.

Militär äußerte Bedenken

Vor dem Krieg verhinderten hauptsächlich strategische Bedenken der Militärs die Nutzung der elektrischen Energie für den Eisenbahnbetrieb. Die Zuverlässigkeit dieses Systems wurde noch bezweifelt, auch befürchtete man eine Unterbrechung des Bahnbetriebes bei Schäden an den Fahrleitungen. So bestanden 1918 nur insgesamt 218 Kilometer elektrisch befahrbare Strecken abseits der wichtigen Durchgangslin-

nien auf dem Gebiet der neuen Republik, davon allein 92 Kilometer auf der Schmalspurbahn St. Pölten – Mariazell (eröffnet 07.11.1911). Die elektrifizierten Normalspurstrecken waren jedoch ausschließlich Nebenbahnen: Innsbruck – Scharnitz (28.10.1912), Reutte in Tirol – Staatsgrenze bei Ehrwald (29.05.1913) und die Preßburger Bahn Wien – Staatsgrenze bei Berg (05.02.1914). Allerdings gab schon damals Überlegungen, die seit dem 23.10.1877 bestehende Salzkammergutbahn (SKGB) im Abschnitt Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning zu elektrifizieren. Schon im Jahr 1909 hatte die Staatseisenbahnverwaltung mit den Gosauwerken in Steeg einen Vertrag über die Lieferung von elektrischem Strom abgeschlossen, auch fanden bereits vom 29. April bis 3. Juni 1912 politische Begehungen für das Projekt einer elektrischen Streckenausrüstung zwischen den Bahnhöfen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning statt.

Nach Kriegsende, als keine militärischen Einwände mehr hinderlich waren, wurde am 28. Juli 1920 ein Bundesgesetz geschaffen, welches die etappenweise Elektrifizierung (im damaligen Sprachgebrauch noch „Elektrisierung“ genannt) der österreichischen Bundesbahnen vorsah. In Anbetracht der Tatsache, dass beim Bau des Wasserkraft-Elektrizitätswerkes für eine allgemeine Licht- und Kraftversorgung in Steeg-Gosau (Hallstättersee) schon Vorsorge getroffen worden war, weitere Maschinensätze für eine künftige Stromversorgung der Salzkammergutstrecke installieren zu können, ist es ver-

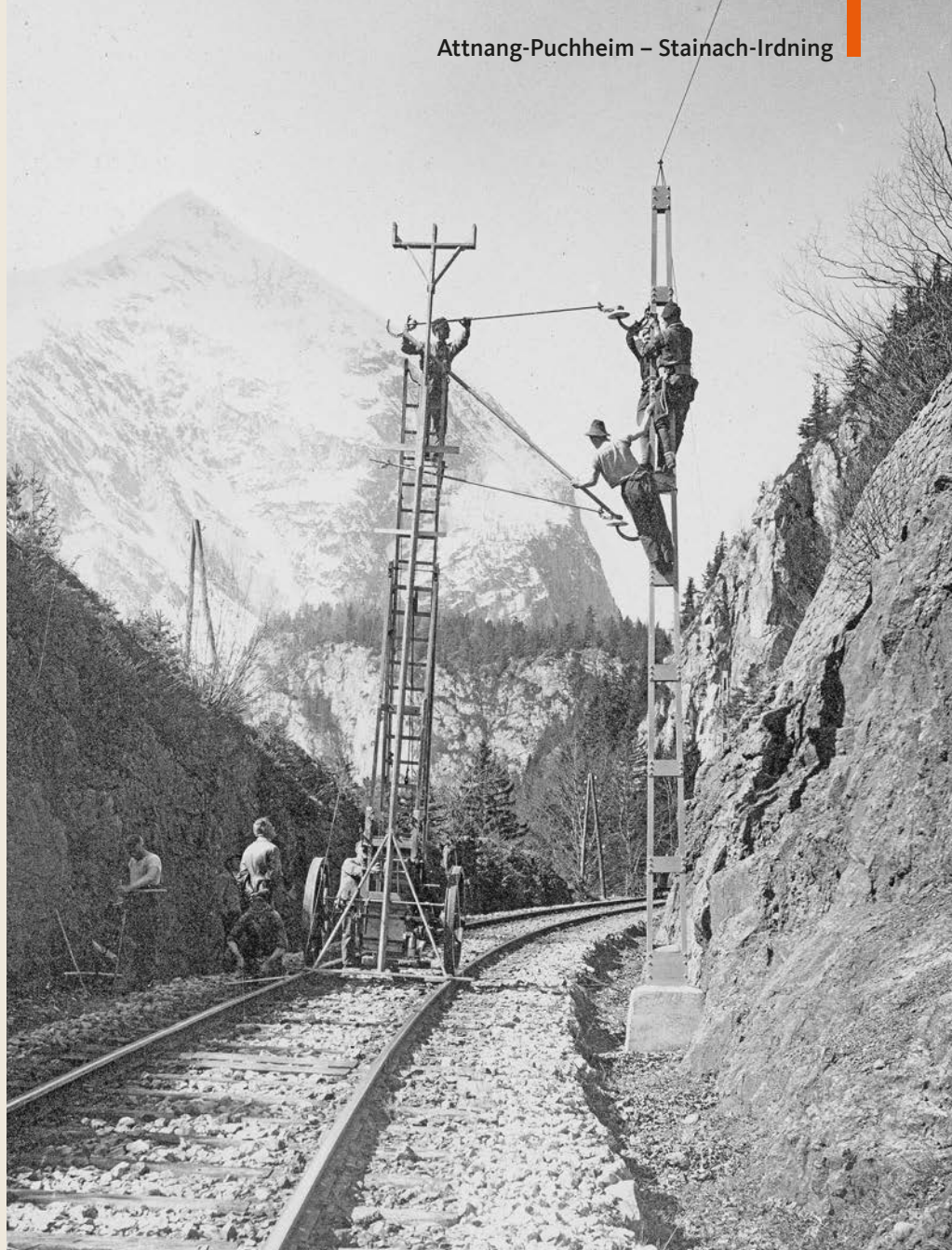
ständig, dass mit Elektrifizierung dieser Bahnlinie sofort begonnen wurde.

Wenig Erfahrung mit E-Betrieb

Da in Österreich nur wenige Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb vorhanden waren, beauftragte man drei verschiedene Großfirmen mit dem Bau der Oberleitungen. Von Attnang-Puchheim bis Ebensee Landungsplatz lieferte die AEG Union die Fahrleitung, von dort bis einschließlich dem Bahnhof (Bf.) Obertraun waren die Siemens-Schuckert Werke tätig und bis zum Endpunkt der Strecke in Stainach-Irdning arbeitete die Brown-Boveri AG. Die elektrische Ausrüstung war von den Firmen jedoch so koordiniert worden, dass Fahr- und Speiseleitungen auf dem gleichen Gestänge angebracht werden konnten. So kam es beispielsweise zur Anwendung des sogenannten „Schwedenisolators“ – eines Stützisolators mit kegeligem Schirm – der von den SSW bereits bei der 1912 elektrifizierten schwedischen „Riksgränsen – Bahn“ zum norwegischen Erz Hafen Narvik verwendet wurde. Die Montagearbeiten wurden damals mangels vorhandener Spezialfahrzeuge und Geräte mit viel Improvisations-Talent und fast akrobatischen Einlagen der Arbeiter abgewickelt. Das Aufstellen der Strecken- und Bahnhofs-maste erfolgte mit mehreren langen Holzstangen (ähnlich wie beim jährlichen Aufrichten der „Maibäume“) und das Befestigen der Ausleger mit provisorisch auf Draisinen befestigten Leitern. Die filigranen Gittermaste aus genieteten Stahlprofilen waren grün gestrichen und fügten sich – ganz anders als die heute verwendeten klobigen Betonmaste – harmonisch in das Landschaftsbild. Für das Einhängen der Fahrleitungen benützte man bis zu acht aneinander gekuppelte alte Reisezugwagen, welche auf den Dächern hölzerne Arbeitsbühnen trugen. Alles in Allem eine für heutige Begriffe höchst personal- und zeitaufwendige Vorgangsweise und ein bei den derzeit gültigen Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer undenkbarer Arbeitsablauf.

Strom aus Steeg

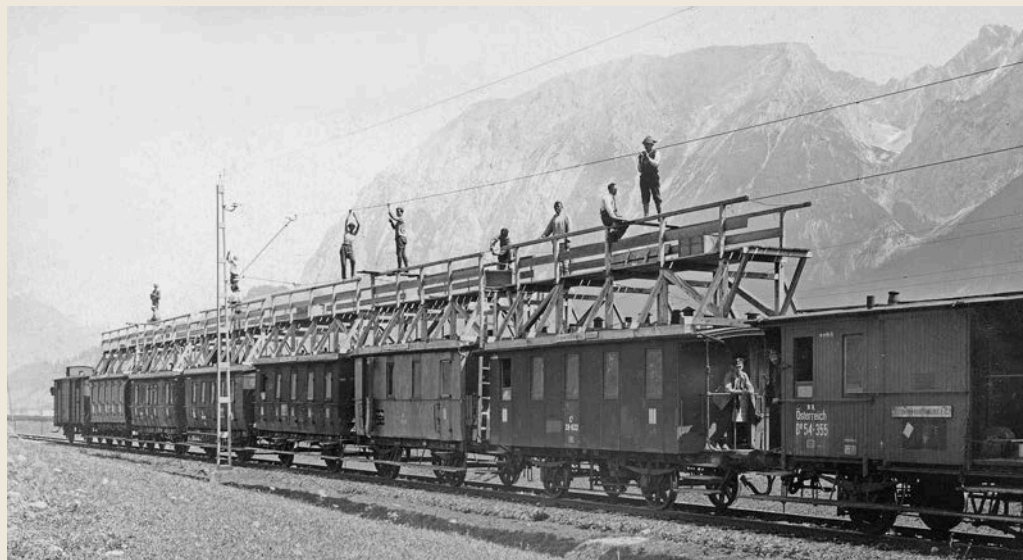
Im Kraftwerk Steeg wurden 1922 zwei weitere Generatoren eingebaut, welche per Bahn mit speziellen Waggons bis zu dem damals in Obertraun noch bestehenden Hafen-Anschlussgleis am Hallstättersee transportiert wurden. Dort erfolgte die Verladung auf Schleppkähne und die Überstellung mit Dampfschiffen nach Steeg-Gosau. Zwei Pelton-Turbinen erbrachten den Antrieb auf die beiden, von den Siemens-Schuckert-Werken gelieferten Dynamos mit einer maximalen Leistung von je 4.800 Kilovoltampere. Der auf 5.000 Volt gespannte Strom wurde vom Kraftwerk Steeg zu einem 1,2 Kilometer entfernten, an der Bahnlinie stehenden „Schalt-haus“ (frühere Bezeichnung für ein Umspannwerk) geleitet und dort mittels Transformatoren auf die benötigte mittlere Fahrdrabtspannung von 15.000 Volt gebracht. Dieses Stromsystem mit 162/3 Hertz war bereits 1910 durch ein Über-



Montage eines Auslegers auf einem Fahrleitungsmast mithilfe einer auf einem speziellen Bahnwagen aufgestellten Leiter nahe Pürgg im Frühjahr 1923. Die neun Bediensteten sind zum Teil akrobatisch gefordert. Im Hintergrund der schneebedeckte Grimming

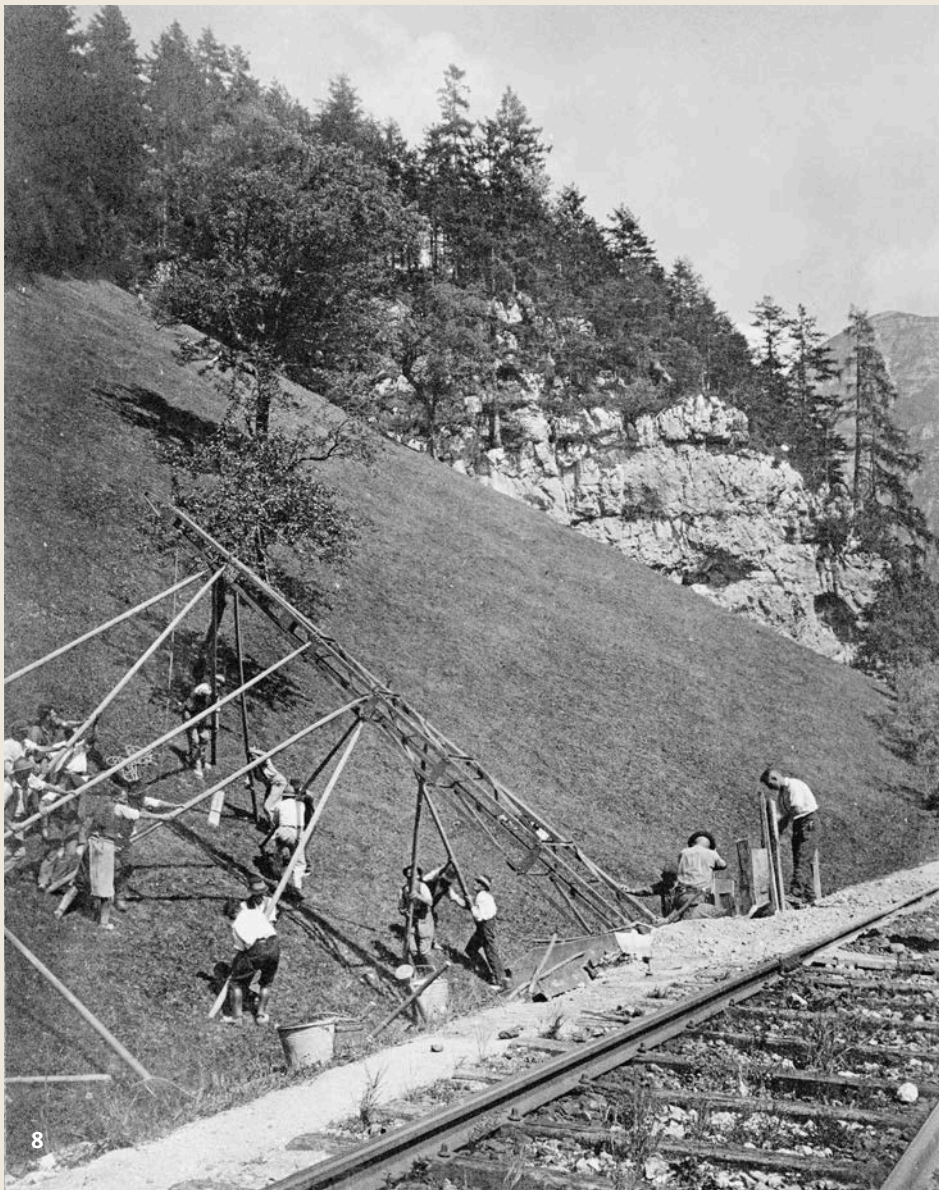
Fahrleitungs-Montagezug im Bahnhof Mitterndorf-Zauchen: Auf mehreren ausgemusterten zweiachsigen Personenwaggons sind hölzerne Arbeitsplattformen aufgebaut, von wo aus die Fahrleitung an den Auslegern befestigt wurde

Slg. E. Saßmann (2)





1927 bis 1994 war die BBÖ-Reihe 1170 (spätere ÖBB-Reihe E 45/1045) unverzichtbar auf der Salzkammergutbahn. E 45.09 steht 1952 in Bad Ischl, links ein Zug der Salzkammergut-Lokalbahn F. Kraus/EB-Stiftung



Aufstellen eines Fahrleitungsmastes bei Obertraun: 19 Arbeiter mit Holzstangen waren damals dafür erforderlich. Heute erledigen das drei Bedienstete in einem Bruchteil der damals aufgewendeten Zeit

einkommen der Bayerischen, Preußischen und Badischen Bahnverwaltungen als Einheitsstromsystem in Deutschland festgelegt worden. Dieser Vereinbarung traten 1913 auch die Schweizerischen, Schwedischen, Norwegischen und Österreichischen Eisenbahnen bei.

Im Jahr 1922 war bereits mit dem Bau der Fahrleitungsanlagen auf der SKGB begonnen worden. Ab September 1923 fanden die ersten Bügelprobefahrten unter der noch spannungslosen Fahrleitung mit von Dampflok geschleppten Elektrolokomotiven statt. In der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1923 fuhr die 1029.02 als erste Ellok mit eigener Kraft von Bad Aussee nach Steeg-Gosau. Die Strecke zwischen Stainach-Irdning und Bad Aussee war ab dem 23. April 1924 der erste elektrisch befahrbare Teil der Salzkammergutbahn.

Ab dem 24. Juli 1924 konnte zwischen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning schließlich der durchgängig elektrische Betrieb aufgenommen werden. Eine offizielle Eröffnungsfahrt unterblieb in Anbetracht der damals tristen allgemeinen Wirtschaftslage. Lediglich die Gemeinde Bad Aussee veranstaltete am 11. August 1924

eine festliche Kundgebung anlässlich der Elektrifizierung, an der auch Verkehrsminister Dr. Schürff, der Landeshauptmann der Steiermark, Dr. Rintelen, und der Generaldirektor der BBÖ, Ing. Siegmund, teilnahmen.

Anfänglich ereigneten sich – besonders bei Gewittern oder Stürmen – noch zahlreiche Störungen, doch mit laufender Verbesserung der Oberleitungsanlagen (bessere Isolatoren, Auswechseln fallweise eingebauter Holzmaste gegen Stahlmaste, Verstärken und Verbessern von Klemmen und Aufhängungen) normalisierte sich der Bahnbetrieb und die ersatzweise Verwendung von Dampflokomotiven konnte beendet werden. Die beiden Endbahnhöfe der Strecke, Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning, erhielten für die Abwicklung von elektrischen Verschub- bzw. Leerfahrten zu den örtlichen Heizhäusern komplette Fahrleitungsanlagen. Dieser Inselbetrieb endete erst am 6. Dezember 1940 nach Elektrifizierung des Streckenabschnittes Salzburg – Attnang-Puchheim auf der Westbahn. Nach Inbetriebnahme der Fahrleitungen zwischen Schladming und Selzthal am 27. Mai 1959 war auch Stainach-Irdning umfassend an das elektrifizierte ÖBB-Netz angeschlossen.

Start mit Reihe 1029

Zu Beginn des elektrischen Betriebes kamen auf der Salzkammergutbahn die Elektrolokomotiven der Reihe 1029 (DRB: E 33, ÖBB: 1073) zu Einsatz. Diese hochrädigen 1' C 1' Maschinen mit asymmetrischen Führerständen und Stangenantrieben zeigten noch zahlreiche Konstruktionselemente der Dampflokomotiven und waren für Schnellzüge im Flachland sowie für leichte Reisezüge auf Rampenstrecken konzipiert. Von 1923 bis 1925 wurden insgesamt 20 Maschinen dieses Typs (mit elektrischer Ausrüstung der AEG-Union) von der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahnen (StEG) geliefert, welche zum Teil auch auf der neu elektrifizierten Arlbergbahn zum Einsatz kamen. Die Stundenleistung betrug 1.160 Kilowatt, die Anfahrzugkraft 6.700 Kilopond (umgerechnet fast 66 Kilonewton) und die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Die recht sperrig laufenden 1029 konnten auf der kurvenreichen Salzkammergutstrecke jedoch wenig überzeugen und wurden ab 1927 von den neuen Bo' Bo' Drehgestell-Lokomotiven der Reihe 1170 (DRB: E 45, ÖBB: 1045) abgelöst, welche bis zu ihrer Ausmusterung im Jahr 1994 dort ausgezeichnete Dienste leisteten.

Heute erfolgt die Bahnstromversorgung zum Großteil durch die Unterwerke der ÖBB in Selzthal und Attnang-Puchheim. Das bahnfremde Kraftwerk in Steeg (Energie AG) liefert jedoch nach wie vor Strom für die Salzkammergutbahn im Parallelbetrieb zur übrigen Versorgung.

Die Modernisierung

Ab Mitte der 1980er-Jahre begannen die ÖBB, die in der Erhaltung bereits sehr aufwendigen



Über die Schleppbahn zum Salz-Hafen am Hallstättersee bei Obertraun-Dachsteinhöhlen werden 1922 Generatoren und Transformatoren für das Kraftwerk und das Schaltheus in Steeg-Gosau auf Schleppkähne verladen und mit Dampfschiffen überstellt *Slg. E. Saßmann (2)*

Modernisierung der Fahrleitungsanlagen: Am 14. August 2007 fährt 1142 685 im Bahnhof Kainisch mit dem REX 3429 am Motorgerüstwagen X 554.307 vorbei. Neue Betonmaste sind bereits gesetzt, die alten Maste mit den Querjochen sind noch in Betrieb *Eduard Saßmann*



alten Fahrleitungsanlagen von Stainach-Irdning aus in einzelnen Etappen zu modernisieren. Die neuen Betonmaste wurden während kurzfristiger Streckensperrungen und in den Zugpausen an der gegenüber liegenden Gleisseite in vorbereitete Fertigteil-Fundamente gesetzt, die Gittermaste autogen abgeschnitten und die alten Betonfundamente entfernt. Anschließend erfolgte die Montage der Ausleger und der Abspannungseinrichtungen. Obwohl die Strecken-Höchstgeschwindigkeit lediglich 90 km/h beträgt, kamen – aus Gründen der Vereinheitlichung im ÖBB-Netz – Fahrdrath-Aufhängungen für 160 km/h zum Einbau.

Die Modernisierung der Bahnhofs- und Sicherungsanlagen der Salzkammergutbahn begann

im Jahr 2018. Die Stationen wurden nach und nach mit Mittelbahnsteigen ausgestattet und zahlreiche bereits sanierungsbedürftige Streckenabschnitte erhielten einen neuen Gleisoberbau. Nach dem Bf. Bad Aussee folgten 2019 der Bf. Tauplitz, 2020 die Haltestellen Pürgg, Bad Mitterndorf Heilbrunn und der Bf. Bad Mitterndorf.

Im Jahr 2021 wurden die Hst. Goisern Jodschwefelbad sowie die Bahnhöfe Bad Goisern und Kainisch umgebaut und 2022 der Bf. Traunkirchen und die Haltestellen Traunkirchen Ort, Obertraun-Koppenbrüllerhöhle und Obertraun-Dachsteinhöhlen. Geplant ist auch die Sanierung der Bahnanlagen in Steinkogl, Lahnstein, Langwies und Mitterweißenbach.

Eduard Saßmann



Die zur Länderbahn-Tenderlok „7512 Hannover“ rückverwandelte 74 231 der Museumseisenbahn Minden (rechts) steht am 16. April 2010 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen zum Vergleich mit der dort beheimateten 74 1192 (ex „8570 Berlin“); daneben die 78 468 als Vertreterin der letzten und stärksten preußischen Personenzugtenderlokbauart

Klaus-Henning Damm

■ Die preußischen Tenderlok-Gattungen T 11 und T 12 im Porträt

Berliner Lokomotive

mit landesweiter Karriere

Auf den Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in und um Berlin nahm der Nahverkehr ab 1890 nie gekannte Dimensionen an. Deshalb wurden 1.488 Maschinen T 11 und T 12 für Personenzugdienste zwischen Spree und Havel angeschafft. Nützlich waren die Loks der späteren Baureihen 74⁰⁻³ und 74⁴⁻¹³ auch in anderen Teilen des Landes

Den heute so unverzichtbaren und allgegenwärtigen Nahverkehr in Großstädten und Großräumen gab es im ersten halben Jahrhundert des Schienenverkehrs noch nicht. Grundform des Personenverkehrs war noch die mit etwas Herzklopfen angetretene Reise in die Ferne oder allenfalls der Ausflug zu Seeufern oder Panoramafelsen. Die Fahrt von arbeitsgrauen und müden Tausendschaften an jedem Morgen und spätnachmittags zwischen Vorstädten und Vororten sowie den Stadtzentren und

Fabrikvierteln war dem Eisenbahnalltag vor 1870 noch fremd. Die Etablierung dieses Pendelverkehrs folgte – in Deutschland nicht anders als in Frankreich, Großbritannien, Belgien, Österreich oder Norditalien – der sprunghaften Industrialisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts. Fabriken und Bergwerke konnten ihren vierstelligen Bedarf an Arbeitskräften nicht mehr aus der fußläufig erreichbaren Umgebung rekrutieren. Wohnungen in den Ballungszentren waren knapp und teuer und konnten nicht

schnell genug gebaut werden. So war es unabdingbar, das Arbeitskräftereservoir umliegender Gemeinden auszuschöpfen und dort auch Wohnviertel für das städtische Proletariat zu errichten. Die Trostlosigkeit des Lebens mit einem immer noch zehnstündigen Arbeitstag von Montag bis Samstag und in der düsteren Enge der sparsam gebauten Mietskasernen samt einer eintönigen Ernährung und mit weitgehender Rechtlosigkeit in Betrieb und Staat ist unvergessen.