PLUS 16 Seiten und mit DVD!

Ruhrgebiet pur: So lief der Montanverkehr im Revier

Strecken, Fahrzeuge, Betriebsabläufe – Anfänge, Höhepunkte und was blieb

BAHN Extra

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

vereinigt mit BAHN Epoche

5.2021
Sept./Okt.

EUR 12,90
A: € 14,60
CH: sFr 25,80
Be, Lux: € 14,90
NL: € 15,40
DK: DKR 130,00

PLUS DVD!
SVT 175 der Reichsbahn

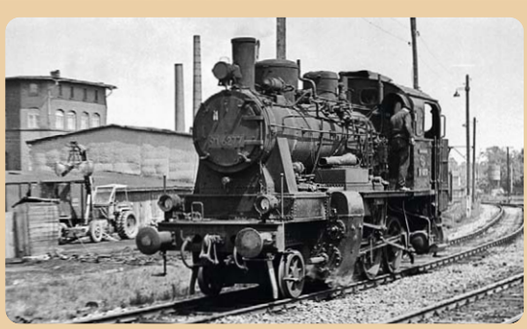
Montan und Bahn im Revier

Kohle, Stahl & Eisenbahn

42 Maschinen bei sechs Dienststellen

NOCH FÜNF JAHRE MIT EDV-NUMMER
So verabschiedete sich die DB-03

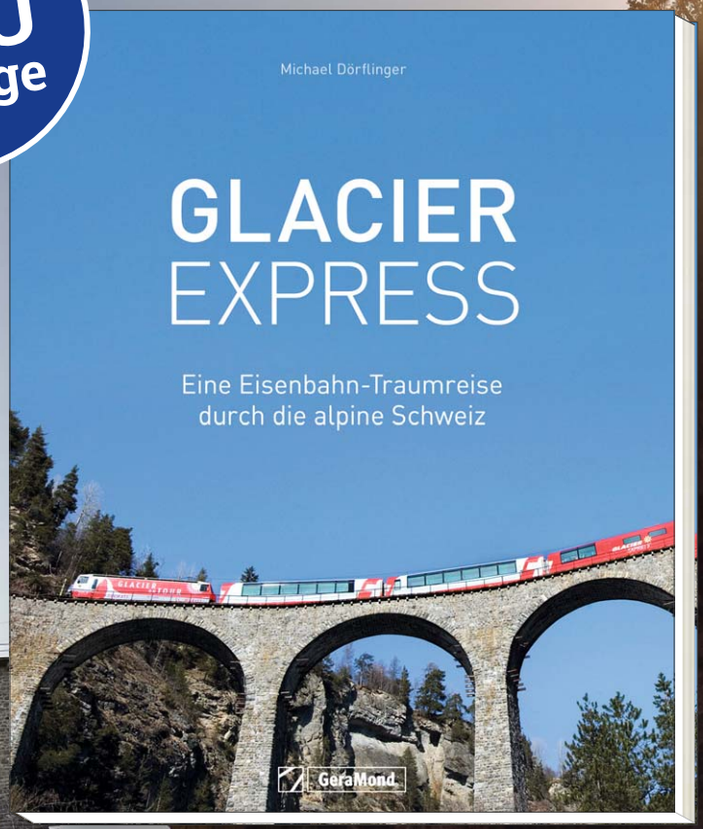
KLASSISCHE STUBAITALBAHN 1904-1983
Zwischen Romantik und Fortschritt



DAMPFLOK-FUNDGRUBE VOR 50 JAHREN
Typen-Vielfalt bei der Rbd Erfurt

Per »Premium-Express« vom Matterhorn ins Engadin

aktualisierte **NEU auflage**

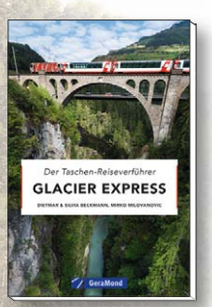


Mit dem langsamsten Schnellzug der Welt durch die Schweizer Alpen zwischen Zermatt und St. Moritz. Brillante Aufnahmen von Zügen, Stationen und Panoramen und informative Texte erzählen von Geschichte und Gegenwart des Glacier Express. Lassen Sie sich begeistern von Viadukten und Tunnels, von Schluchten und Hochebenen, von spektakulären Streckenabschnitten und technischen Meisterleistungen. Ein Fest für alle Fans des Bahnwunderlandes Schweiz. – Aktualisierte Neuausgabe.

144 Seiten · ca. 200 Abb.
Best.-Nr. 53286
€ (D) 19,99

© Stefan Schlumpf

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Best.-Nr. 13074

Best.-Nr. 13047

Best.-Nr. 45298

Best.-Nr. 68104

Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

GeraMond

*Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 20,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Ein gewaltiger Industriebau und Wagen voll Kohle, soweit das Auge reicht: Kann man den Montanverkehr im Ruhrgebiet besser auf den Punkt bringen als die Ansichtskarte von der Zeche Minister Achenbach in Dortmund (gr. Bild)? Die Transportgüter waren ganz verschieden und reichten von Kohle (l., mit einer Ellok der Baureihe 150 in den 1980er-Jahren) über Flüssigeisen (M., mit der Dampflok 78 429 in Duisburg-Hochfeld, 1959) bis zu Halbzeugen (r., Begegnung von 225 und 290, 2009) Stadt Bochum, Referat für Kommunikation (gr. Bild), Michael Hubrich (2, u. l./r.),, Herbert Schambach/Slg. Ulrich Budde (u. M.)

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

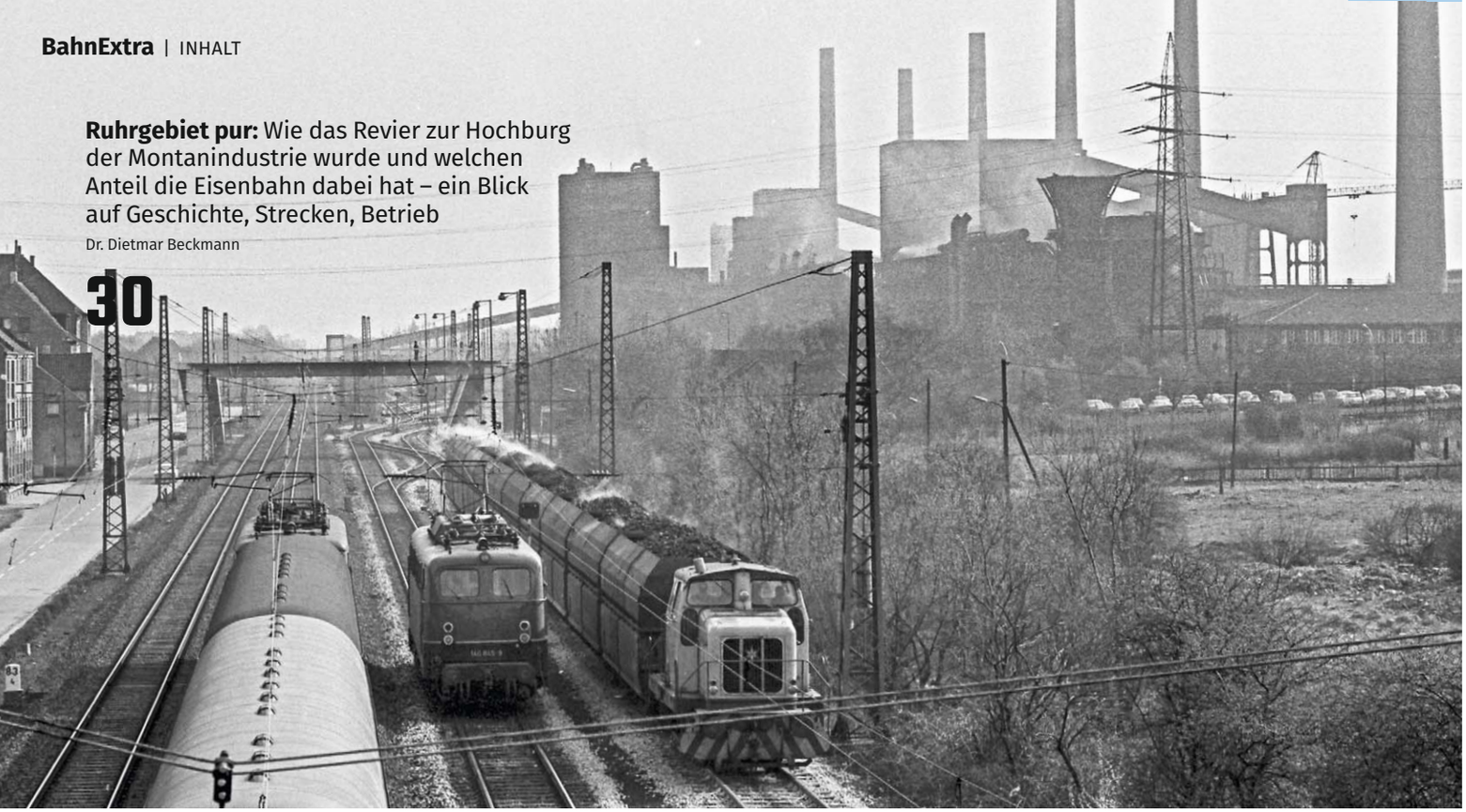
wir haben aufgestockt: Mit dieser Ausgabe von Bahn Extra/Bahn Epoche kommen 16 Seiten mehr Inhalt zu Ihnen. Mehr Möglichkeiten also, klassische Eisenbahn in Wort und Bild vorzustellen.

Die bezieht sich beim Titelthema diesmal auf eine bemerkenswerte Region. Wir gehen dorthin, wo es dröhnt und poltert, donnert und scheppert. Wo es kräftige Lokomotiven mit schweren Zügen oder glühender Fracht aufnehmen, über verschlungene Pfade rollen und bei riesigen grau-schwarzen Industriekomplexen vorfahren. Willkommen im Ruhrgebiet und beim Montanverkehr auf der Eisenbahn!
Die Transporte für Kohle- und Stahlindustrie gaben über Jahrzehnte den Takt vor, sowohl auf der Schiene als auch im Wirtschaftsleben der Region. Wie es dazu kam, welche Transportbedürfnisse entstanden und wie die Eisenbahn diesen im Einzelnen nachkam, erläutern Kenner der Region, die zum Teil schon seit fast 50 Jahren das Geschehen verfolgen. Mancherorts zeigen sich die Abläufe heute noch wie zu Bundesbahn-Zeiten oder davor. Sehen Sie selbst!

Um ganz andere Aushängeschilder der Bahn geht es bei den namhaften Fernreisezügen der DR, die mit Triebwagen wie dem VT 18.16 gefahren wurden. Der Reichsbahn-Triebfahrzeugführer Heinz Götze kannte sie aus dem täglichen Dienst. Wir stellen sein bewegtes Leben bei der Bahn und mit den VT 18.16 vor; diese Fahrzeuge erleben Sie zudem auf unserer DVD.

Wir wünschen viel Lesefreude und Gewinn!

Die Redaktion



Ruhrgebiet pur: Wie das Revier zur Hochburg der Montanindustrie wurde und welchen Anteil die Eisenbahn dabei hat – ein Blick auf Geschichte, Strecken, Betrieb
Dr. Dietmar Beckmann
30

52 **In Duisburg kann man heute noch Ruhrgebiet mit Montanverkehr erleben. Ein Streifzug mit Fototipps**
Michael Hubrich

56 **Von 44ern und 50ern über 140 und 151 bis zum O- bzw. E-Wagen: Die wichtigsten DB-Fahrzeuge im Montanverkehr**
Wolf-Dietmar Loos

66 **Vielerorts sind Montanindustrie und die zugehörige Bahn verschwunden. Markante Beispiele aus dem Revier**
Michael Hubrich

Bahn Extra: Titel – Montanverkehr im Ruhrgebiet

MOMENTAUFNAHMEN
20 **Kohle, Stahl, Züge**
So läuft der Montanverkehr im Revier

44 **Bei den Schwerarbeitern**
Die ästhetische Seite des Güterverkehrs

ZEITZEUGEN
28 **Kurze Strecken, schwere Züge**
Als Lokführer im Montanverkehr

GESCHICHTE
30 **Die Entwicklung im Revier**
Die Geschichte des Montanverkehrs von den Anfängen bis heute

42 **„Der Dicke kommt“**
Die letzten dampflokbespannten Erzzüge

50 **Einer von vielen**
Rangierbahnhof Bochum-Langendreer

REISEFÜHRER
52 **Motiv Montanverkehr**
Wo es heute noch Güterverkehr im Dienste von Kohle und Stahl zu erleben gibt

FAHRZEUGE
56 **Die wichtigsten DB-Vertreter**
Die bedeutendsten Loks und Wagen im Montanverkehr der 1950er- bis 1980er-Jahre

62 **Ein Kapitel für sich**
Die Lokomotiven für Zechen, Werkbahnen und Industrie im Montanbereich

65 **Bismarcks am Baldeneysee**
Der Wiederaufbau einer Zechendampflok

ZEITVERGLEICH
66 **Kontrastprogramm**
Drei Beispiele, bei denen Montanverkehr und Eisenbahn weichen mussten

Aufnahmen der Titelseite: Großes Bild: Georg Wagner (051 231 mit Güterzug in Duisburg-Ruhrort Hafen, 27. Februar 1975); kleine Bilder unten von links: Robin Fell/Eb-Stiftg., Helmut Petrovitsch, Rudolf Heym; DVD-Bild: Ralph Lüderitz/Slg. Joachim Volkhardt

8 Hygiene für die Soldaten hinter der Front – die Geschichte der Badezüge
Slg. Frank Hessler

72 Wie war das vor 50 Jahren in der Rbd Erfurt? Ein Rückblick
Rudolf Heym

82 Seit 1968 hieß sie 003: Ein Blick auf die letzten Dienstjahre der leichten Pacific bei der Deutschen Bundesbahn
Kurt Reimelt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

104 Er fuhr die 03, die S 10[1], den VT 18.16 und den VT 11[5]: Die vielseitige Dienstzeit des DR-Lokführers Heinz Götze
Slg. Rainer Heinrich

Bahn Extra: Bahn Epoche

BESONDERES BILD
6 Der beliebte Nahgüterzug
Rückschau auf den N 61744 der DR

GALERIE
8 Hinter der Front
Die Badezüge in Kriegszeiten

ZEITMASCHINE
12 75 Jahre danach
Was gibt es noch von der Heldburger Bahn?

STREIFZÜGE
72 Hässliche Nummern ...
... und schöne Vielfalt: Die Rbd Erfurt vor 50 Jahren

STREIFLICHT
80 Die weiblichen Züge der Bahn
Frauen als Arbeitskräfte

FAHRZEUGE
82 Kennziffer 003
Die letzten Jahre der Bundesbahn-03

100 Grün-Beige trifft Dampfross
Ein neues Farbschema bei der Reichsbahn

BETRIEB
88 Pionier mit Hindernissen
Die Stubaitalbahn 1904–1983

SEHNSUCHTSORTE
92 Gastfreundschaft der SNCF
Im Südwesten Frankreichs 1971

PERSONEN
104 Ein Leben für Dampf und Diesel
Der Triebwagenführer Heinz Götze

99 Forum | Leserbriefe

114 Vorschau | Impressum

N 61744 DER DR

Der beliebte Nahgüterzug

Von Dirk Endisch/GM

Im Oktober 1988 beendete die Deutsche Reichsbahn (DR) offiziell den Regelspur-Dampfbetrieb auf ihrem Netz. Zahlreiche Eisenbahnfreunde suchten in den Jahren davor noch die Strecken der DR auf, um den Alltag im Bild festzuhalten. Einige Züge standen dabei besonders hoch im Kurs; zu ihnen gehörte der Nahgüterzug (N) 61744 Magdeburg-Buckau – Halberstadt.

Auf der 58,5 Kilometer langen Hauptbahn, die er befuhr, hatte nach dem Zweiten Weltkrieg die sowjetische Besatzungsmacht das zweite Gleis als Reparationsleistung demontieren lassen. Gleichwohl war die Strecke durch die Magdeburger Börde weiterhin eine der wichtigsten in der Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg. Vor allem für den Güterverkehr hatte sie große Bedeutung.

Ab dem Winter 1972/73 waren im Fahrplan unter anderem die Nahgüterzüge N 61744 und N 61748 Magdeburg-Buckau – Oschersleben (Bode) Gbf – Halberstadt vorgesehen. Im hiesigen Güterverkehr nahmen sie eine Sonderrolle ein: Es handelte sich um die beiden einzigen Güterzüge auf der Strecke, die für Transporte bzw. die Beförderung von Frachten mit Lademaßüberschreitung zugelassen waren. In der Praxis bedeutete dies, dass mit diesen Zügen immer wieder auf Transportwagen verladene meterspurige Wagen der Schmalspurbahnen im Harz nach Gernrode oder Wernigerode kamen. Außerdem nutzten die in Magdeburg ansässigen Einheiten der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland bevorzugt den N 61744 für die Beförderung von einzelnen Fahrzeugen (meist Lastkraftwagen oder Schützenpanzerwagen) und kleineren Verbänden zu den Kasernen in Halberstadt und Quedlinburg. Wer also den N 61744 mit seiner Zuglok der Baureihe 50^{35} ablichten wollte, der war gut beraten, sich vorab bei einem Fahrdienstleiter oder einem anderen Betriebseisenbahner zu erkundigen, ob der Zug einen Militärteil besaß. Besonders hilfsbereit waren die Kollegen auf dem Stellwerk „Opf“ in Oschersleben. Wenn sie am frühen Nachmittag jemanden mit einem Fotoapparat auf dem Bahnsteig sahen, ging das Fenster auf und es erklang der Ruf „Alles gut!“ oder „Heute nicht!“ Kam doch mal ein Militärfahrzeug mit aufs Bild – wie auf dem großen Foto auf der rechten Seite –, dann empfahl es sich, möglichst unbemerkt von dannen zu gehen und um das Bild ja kein Aufhebens zu machen. Das Fotografieren aller Objekte und Fahrzeuge des Militärs (erst recht der sowjetischen Streitkräfte!) war streng verboten und zog empfindliche Strafen nach sich. Der Verlust des Films zählte in dem Fall noch zu den glimpflicheren Folgen.

Von diesem „Risiko“ abgesehen, war der N 61744 betrieblich sehr interessant. Wenn sich die Dampflok der Baureihe 50^{35} mit ihm gegen 11:30 Uhr im Rangierbahnhof Magdeburg-Buckau auf den Weg machte, hingen bis zu 1.000 Tonnen Last am Haken. Mit bis zu 60 km/h ging es über Dodendorf und Langenweddingen nach Blumenberg. Hier setzte die Zuglok die für Dodendorf und Langenweddingen bestimmten Wagen aus und nahm Wagen für Oschersleben und Halberstadt auf. Dabei erreichte der Zug oft mehr als die erlaubte Grenzlast von 1.500 Tonnen. Für die Rangierarbeiten sah der Fahrplan zwischen 70 und 85 Minuten vor; wenn sich Lokführer und Heizer beeilten, war noch Zeit für ein Mittagessen in der Bahnhofsgaststätte.

Gegen 13:15 Uhr hieß es dann für N 61744 wieder: „Abfahrt!“. Mit 50 km/h fuhr der Zug über Hadmersleben nach Oschersleben (Bode) Gbf, wo die Dampflok abspannte und die Einsatzstelle am Personenbahnhof aufsuchte. Dort warteten bereits die Kollegen der Spätschicht zur Ablösung. Sie nahmen mit der 50^{35} Wasser, untersuchten die Lok, versorgten die großen Lager mit Öl und setzten dann die Fahrt fort. Mitunter war es aber nicht die Planlok, mit der sie die weitere Fahrt antraten. Die Lokleiter der Einsatzstelle Oschersleben nutzten den N 61744 bisweilen, um eine Dampflok für Fristarbeiten zur Werkstatt im Bahnbetriebswerk Halberstadt zu überführen.

Um 15:20 Uhr verließ der Nahgüterzug Oschersleben. Es folgte ein Zwischenhalt in Nienhagen, wo man die für Groß Quenstedt bestimmten Wagen absetzte, und um 16:30 Uhr traf N 61744 schließlich im Rangierbahnhof Halberstadt ein. Fünf Stunden Fahrt waren absolviert – für die beteiligten Eisenbahner ein normaler Vorgang. Bei Eisenbahnfreunden aber weckten der Zug und sein Betriebsgeschehen stets außerordentliches Interesse.

Schrecksekunde für den Fotografen! Als die 50 3700 am 28. April 1987 mit dem N 61744 den Bahnhof Blumenberg verlässt, ist der Flachwagen hinter der Lok mit einem Lkw der sowjetischen Streitkräfte beladen. Glücklicherweise ist die Tür des dahinterlaufenden Wagens für das Transportbegleitkommando verschlossen (oder der Wagen gar unbesetzt?) – das Treiben des Fotografens bleibt jedenfalls ohne Konsequenzen (oben).

Im März 1987 erreicht Lok 50 3662 mit dem N 61744 den Bahnhof Halberstadt. Hinter den beiden offenen Güterwagen läuft ein Transportwagen mit einem meterspurigen Personenwagen für die Schmalspurbahnen im Harz. Der schlechte Pflegezustand der Lok lässt es erahnen: Der Dampflokbetrieb in Halberstadt liegt buchstäblich in seinen letzten Zügen (rechts)

Großes Foto: Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch; kleines Foto: Dirk Endisch

Im Ersten Weltkrieg haben deutsche Truppen die belgische Lok Nr. 2726 requiriert. Die Maschinen der Reihe 18, Bauart 2' B h2, sind für das kleine Land damals die wichtigsten Schnellzugloks, aber Nr. 2726 dient 1917 als Zuglok für den Badezug des 26. Bayerischen Armee-Korps. Die Lok ist im Bw Ostende (Maschinenamt Gent) stationiert und der Militär-Eisenbahn-Direktion 1 unterstellt. Als Zugang zum Führerhaus hat man hier einen provisorischen Steg angelegt. Neben der Maschine liegt jede Menge Kohle zur Versorgung der Lok und vermutlich auch, um das Badewasser zu heizen Slg. Frank Hessler

BADEZÜGE IN KRIEGSZEITEN

Hinter der Front

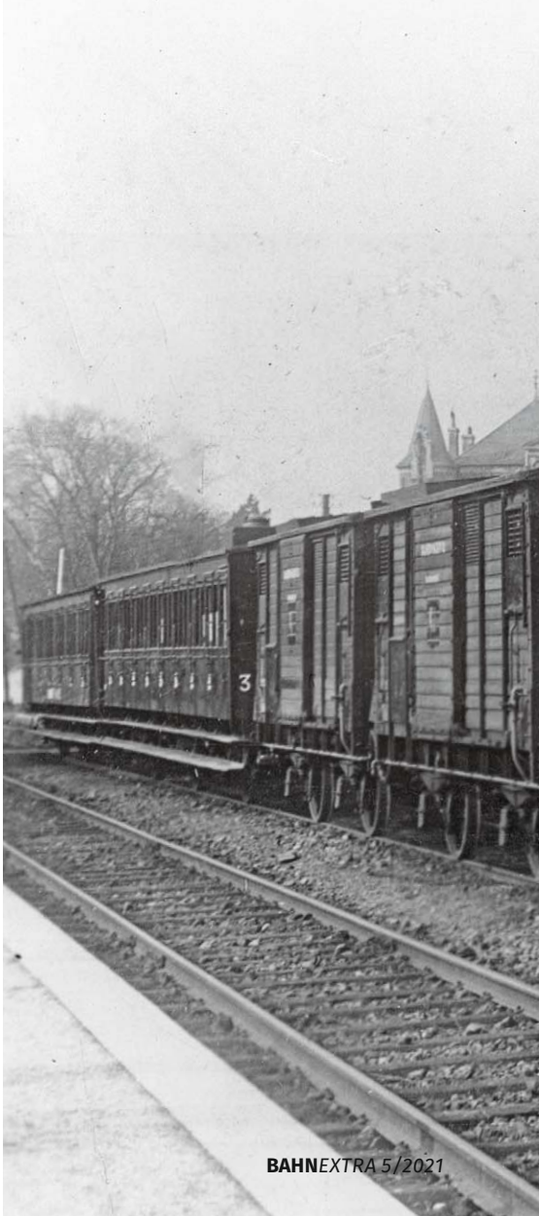
Eine eher weniger bekannte Hilfeleistung der Eisenbahn in Kriegszeiten war jene für die Hygiene der Soldaten. Die so genannten Badezüge boten die seltene und dementsprechend begehrte Möglichkeit, sich zu waschen. Rückblick auf ein besonderes Kapitel Eisenbahngeschichte

Von Andreas Knipping/GM

Von glanzvollen, mindestens aber gediegenen Reisen waren die Fahrzeuge weit entfernt und das sah man ihnen für gewöhnlich auch an. Teils behelfsmäßig hergerichtete Wagen, für Hilfsdienste requirierte Lokomotiven: Hinter der Front konnten weder Militärs noch Eisenbahner wählerisch sein. Es war ja schon ein Glücksfall, wenn es überhaupt eine Waschgelegenheit für die Truppe gab – zum Beispiel in Gestalt der Badezüge.

Gegen Schmutz und Krankheiten

Was Schlachtengemälde, Fotos und Filme vom Kriegsgeschehen fast nie zeigen, ist eine Ahnung von den Lebens- und Kampfumständen der einfachen Soldaten. Dabei mussten diese in Sachen Hygiene mit fatalen Bedingungen klarkommen. Zu Zeiten langwieriger Fußmärsche galt es für die Truppen, das Gepäck so knapp wie möglich zu halten. Jedes Stück Leibwäsche, jedes Paar Socken und jede Kleinigkeit Seife belasteten den Tornister zusätzlich. Ergo trug man wochenlang dieselbe Kleidung. Ob stürmischer Vormarsch, Verharren an einem Frontabschnitt oder eiliger Rückzug, Gelegenheit zur systematischen Säuberung gab es nur ausnahmsweise. Die auf Bildern so vital wirkenden Wassergüsse halbnackter Jungspunde er-



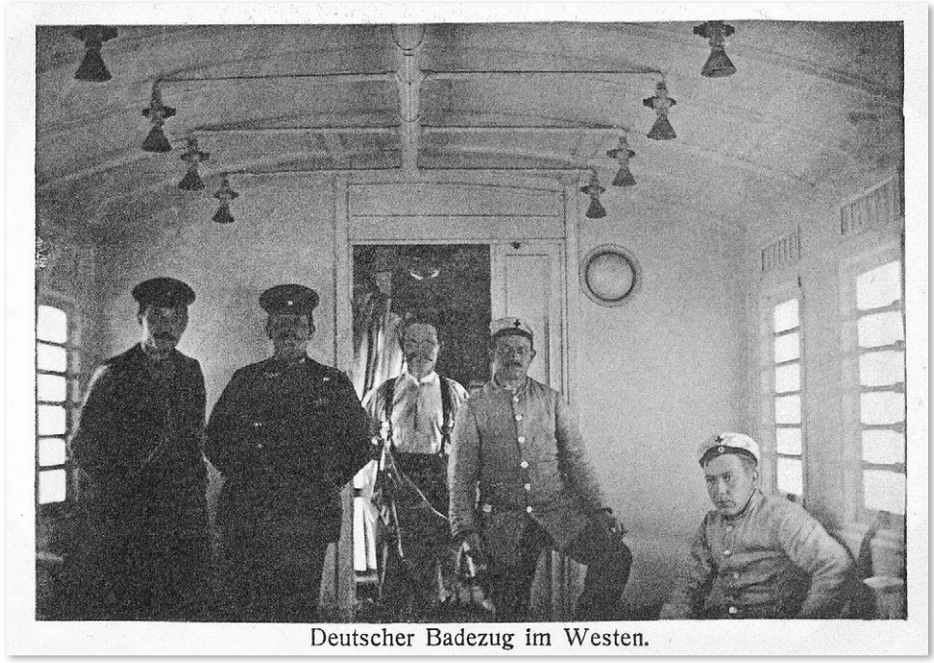
TEIL DER ERINNERUNGEN

Badezüge im Ersten Weltkrieg

Das „Ehrenbuch der Feldeisenbahner“, erschienen 1930, geht bei seinem Rückblick auf die Jahre 1914 bis 1918 auch kurz auf die Badezüge ein. Darin heißt es zur deutschen Armee: „Im Gegensatz zu den Lazarettzügen hatten die Badezüge ein lustiges Gepräge. Ein Freudengebrüll der gesündesten und verwegenen Naturlaute entquoll ihnen immer, wenn unsere Feldgrauen nach den anstrengenden Tagen des Schützengrabens sich mit warmem Wasser in ihnen abbrausen konnten. Immer 25 Mann genossen diese Wohltat in einem Wagen. Der Zug fuhr in einem bestimmten Bereiche von Bahnhof zu Bahnhof, wohin die Truppen aus ihren Ruhequartieren marschierten. Die Wasserwagen enthielten etwa 15–20 Raummeter Wasser, das durch den Dampf der Lokomotive auf den gewünschten Wärmegrad gebracht wurde.”

Die Zusammenstellung der Wohlfahrtseinrichtungen nennt für den Stichtag 1. Oktober 1917:

	Entseuchungs-anstalten	Bade-anstalten
Westen	–	144
Osten	19	76
Südosten	25	71



Die Aussagekraft des Bildes mag die technischen Mängel entschuldigen, zeigt doch das Foto von 1915 detailliert die Inneneinrichtung eines Badewagens. An der Wagendecke sind Wasserleitungen und Duschköpfe fest installiert, rechts über den Fenstern lassen sich Lüftungsklappen erkennen und der Umkleideraum ist durch eine Tür vom Duschraum getrennt. Rechts neben dem Durchgang befindet sich zusätzlich ein großer runder Lüfter in der Trennwand Slg. Frank Hessler

Als Umbau aus belgischen Wagen entsteht im Ersten Weltkrieg dieser Badezug für deutsches Militär an der Westfront. Der Wasservorrat und die Badewagen werden für Mannschaften und Offiziere separat vorgehalten
Bundesarchiv, Signatur 183-S30879

Badezüge gab es nicht nur beim deutschen Militär. Das Foto, aufgenommen im Jahr 1917, zeigt einen Badezug der Schweizer Armee mit einer Tenderlok als Zuglok und einem Wasserwagen zur Versorgung des Badewagens Slg. Frank Hessler

Neben den mobilen Badeeinrichtungen in Form der Badezüge wurden stationäre Badeeinrichtungen unterhalten. Das Bild zeigt den Bau einer ortsfesten Badeanstalt durch die Schweizer Armee, vermutlich in den Jahren, als in Europa der Erste Weltkrieg tobte
Slg. Frank Hessler