



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1994
Juni

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Salzwedel – Diesdorf:	
Ein Abschied auf Raten?	6
Ge 4/4, die dritte	14
Die neue Lokomotivgeneration der Rhätischen Bahn	
Wechselstrombetrieb auf der Hamburger Stadt- und Vorortbahn	18
Wiedergeburt:	
Die Magistrale München – Berlin	22
Endgültiges »Aus« bei den ÖBB:	
Die Reihe 1045	32
Bahn, Kanal und eine Umleitung dazu	36
Interessantes, zur Modellbahn-Umsetzung Anregendes aus Elsaß-Lothringen	
Doppelstock-Bus auf Schienen	42
Der High-Tech-Retter der Nebenbahnen?	
125 Jahre Raw Chemnitz	44
Ältestes sächsisches Ausbesserungswerk feiert sein letztes großes Jubiläum	

Modellbahn-Journal

Unter schlesischem Draht:	
Mit E 95 und ET 89 in Rübezahls Reich	66
Rothenburg o.d.T. – Der Zug endet hier!	74
Ein Anlagenvorschlag für Nenngröße N, 3. Teil und Schluß	
Der Hofzug König Maximilians II. von Bayern	80
Eine H0-Zuggarnitur für »Allerhöchste« Ansprüche von TMN	
InterModellBau Dortmund 1994	82
Gelungener »Bühnenauftritt«	88
Bemos HGe 4/4' der FO als H0m-Modell	
7 Die Moissburger Wassermühle	90
Einzelstück im Bottwartal	94
Vierachsiger Reisezugwagen als Bausatz von Spieth	
Südfrankreich – Anfang des Jahrhunderts	96
Die ehemalige Linie Chapus – Marennes in H0	
Im Vordergrund: der Fahrspaß	100

Journal-Rubriken

Unser Wagenporträt	28
Geschweißte D-Zug-Wagen der Bauart 1935	
Bahn-Notizen	48
Bücherecke	53
Fachhändler-Adressen	54
Impressum	56
Typenblatt: 14⁰, preuß. S 9	59
Typenblatt: 56⁰, preuß. G 7³	61
Schaufenster der Neuheiten	102
Tips & Tricks	
Antrieb: ein Getriebemotor hilft	107
Pflastersteine: in H0 selbstgemacht	108
Mini-Markt	112
Bahn-Post	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: 64 1491 frischt im Bw Oebisfelde, nach einer langen Anfahrt von Dähre über Salzwedel her, die Wasservorräte auf. Der Wunsch, in diesem Bw noch einmal den für die Altmark-Strecken so typischen "Bubikopf" auf den Film bannen zu können, erfüllte sich am 9. April 1994. **Abb.: H. Scholz**

Editorial

Mit manchen Geburtswunden kämpfend, gehen die Anstrengungen der Partner hin zu einem vereinten Europa weiter. Die Europa-Wahlen '94 stehen bevor. Jeder vernünftig und folgerichtig denkende Mensch dürfte wohl von der Notwendigkeit eines vereinten Europa – in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht – überzeugt sein, wenn der Alte Kontinent im Konzert der Großen (USA, Rußland, China, Japan) nicht nur Zuhörer sein will.

Für uns Eisenbahnfreunde kommt hinzu, daß sich mit der fortschreitenden Modernisierung des deutschen Eisenbahnwesens eine gewisse Eintönigkeit auf den Gleisen der DB AG breitmacht. Die Veröffentlichung von interessanten Beiträgen über andere europäische Bahnen soll hier auflockern wirken. Das Eisenbahn-Journal trägt dieser Entwicklung bereits seit längerem Rechnung – ganz augenfällig in den Ausgaben ab 1/1994 mit den regelmäßig erscheinenden Euro-Beiträgen. Sie sind Ausdruck der engen Zusammenarbeit mit unseren Schwesterzeitschriften in Frankreich (Le Train), Italien (Mondo Ferroviario) und Spanien (Mundo ferroviario). Selbstverständlich liegt unser Schwerpunkt weiterhin bei der "Neuen Deutschen Bahn", bezüglich deren Aktivitäten nicht nur uns (siehe auch den Leserbeitrag in der Rubrik "Bahn-Post") bei den anstehenden Problemen eine gewisse Sorge ergriffen hat.

Ganz aktuell berichten wir über die Neubaustrecke der Magistrale München – Berlin und über einen brandneuen Doppelstock-Triebwagen, der vor allem für den flächen-deckenden Nebenstrecken- bzw. Nahverkehr bestimmt ist. Sein Aussehen läßt sich nur mit einem Luxusbus vergleichen, wie Ihnen unsere Bilder zeigen.

Im Modellbahn-Journal möchten wir unser Eigenbau-Diorama besonders hervorheben. Es zeigt die vorbildgerechte Elektrifizierung der Eisenbahn in Schlesien, einem der ersten drei großen deutschen Einsatzgebiete elektrischer Lokomotiven. Wir entführen Sie mit der E 95 und dem ET 89 in Rübezahls Reich.

Für Anlagenbauer ebenso interessant dürfte der dritte Teil "Rothenburg o.d.T. – Der Zug endet hier!" unseres N-Anlagenvorschlags sein und für Individualisten und sparsame Eigenbau-Modellbahner der Beitrag "Pflastersteine: in H0 selbstgemacht".

Abschließend bewußt noch ein Wort an Leser, die der Meinung sein könnten, daß unsere Aktivitäten in Richtung Euro-Beiträge platzmäßig zu Lasten der vom EJ gewohnten Linie (sprich Auswahl von Beiträgen über die kleine und große Bahn in Deutschland) gehen könnten: Wie schon im Editorial des Journals 5/1994 betont, drucken wir seit Januar diesen Jahres 16 Seiten mehr, so daß die Euro-Bahnbeiträge ohne jede Beeinträchtigung unseres gewohnten Verlagskonzepts erscheinen können.

In diesem Sinne mit den besten Grüßen von Haus zu Haus
Ihr Hermann Merker Verlag

Weitgehend unbemerkt wurde bereits zum Fahrplanwechsel 1993/94 ein Nebenbahnteilstück in der Altmark aus "technischen Gründen" stillgelegt: der Abschnitt Dähre – Diesdorf der KBS 302 Salzwedel – Diesdorf. Im Kursbuch 1993/94 war nur bei genauerem Hinsehen aus einer Fußnote zu entnehmen, daß "Züge zwischen Diesdorf und Dähre als Bus verkehren".

Salzwedel – Diesdorf:

Ein Abschied auf Raten?



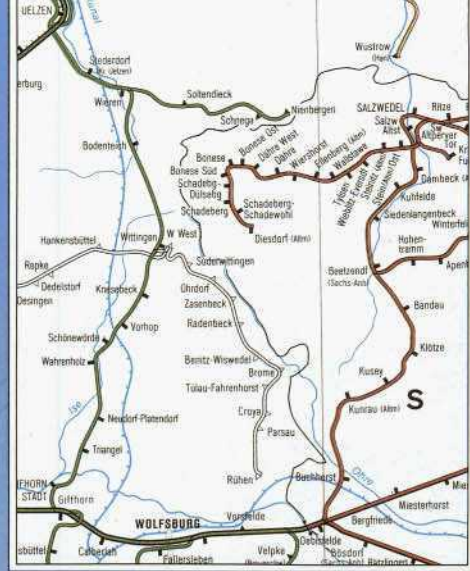
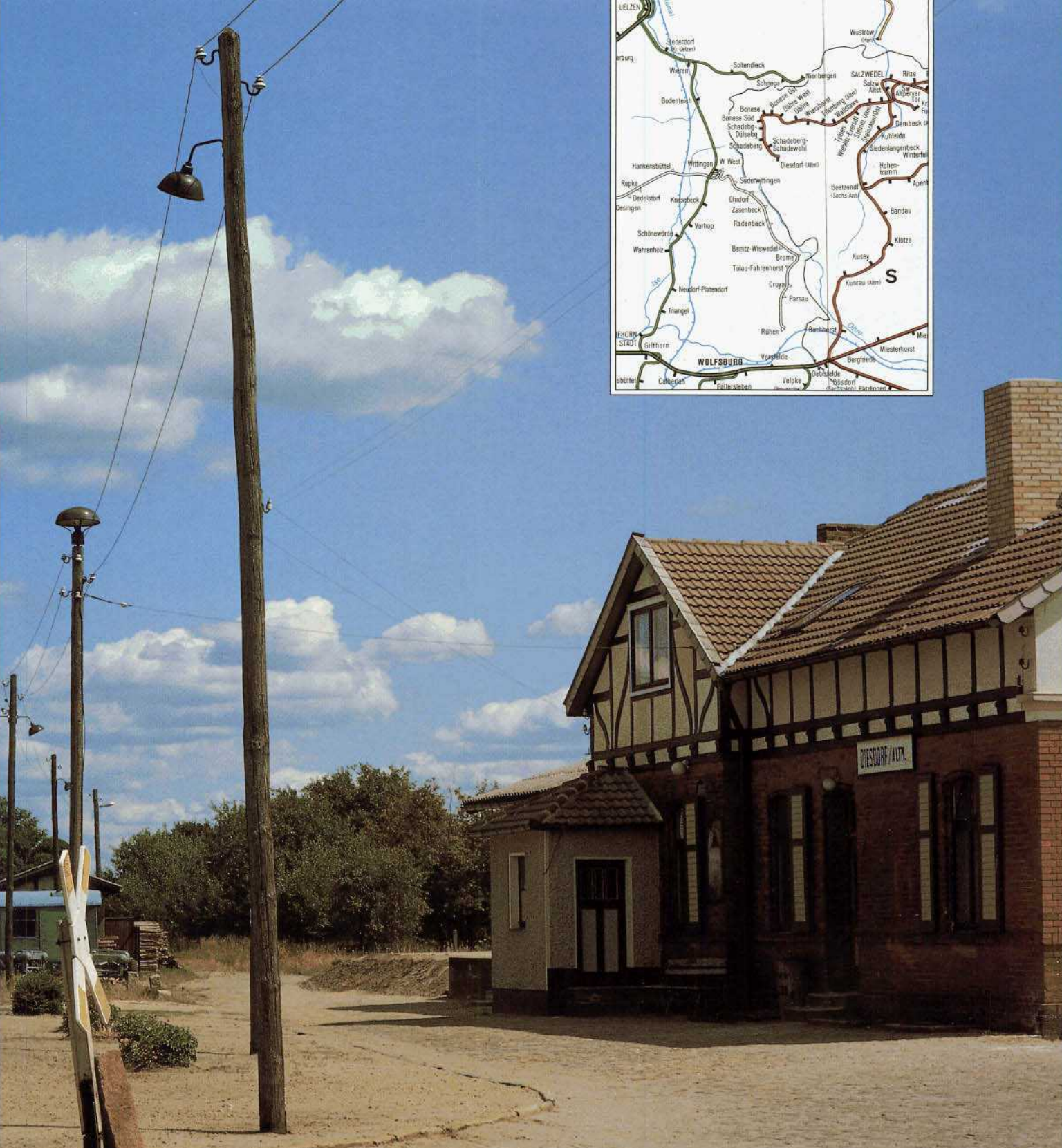


Bild 1: Wie aus einem "Eisenbahn-Märchen": traumhafte Idylle am ehemaligen Endpunkt Diesdorf der Altmark-Nebenbahn aus Salzwedel (14. Juli 1990).

Bild 2 (oben): Lage und Verlauf der Strecke Salzwedel – Diesdorf im Netz der Deutschen Bahn. Abb.: DB AG

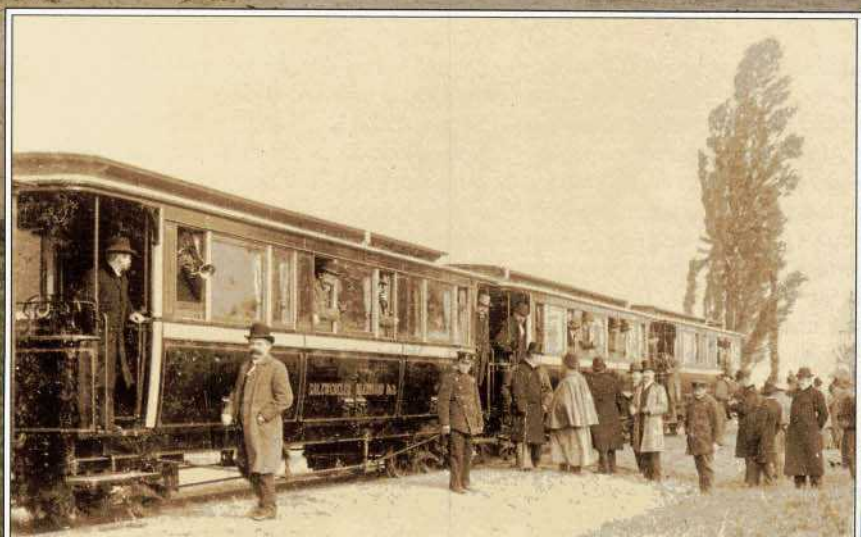


Bild 3 (rechts): Eröffnungszug auf der ursprünglich als Schmalspurbahn gebauten Strecke am 15. Oktober 1901.



Wer die Strecke vor dem Planwechsel noch einmal besucht hat, wird bemerkt haben, daß der Oberbau auf einigen Abschnitten kaum noch passierbar bzw. durch jahrelang versäumte Instandhaltung regelrecht "heruntergefahren" war. Zahlreiche Langsamfahrstellen waren kennzeichnend für die Vernachlässigung dieser reizvollen Nebenbahn. Dies schlug sich auch im Fahrplan nieder: über eineinhalb Stunden für die 36 km von Salzwedel bis Diesdorf, davon allein über 45 Minuten für die 14 Bahnkilometer von Dähre bis zum Endpunkt Diesdorf, zwei Orte, die gerade

einmal sechs Straßenkilometer auseinanderliegen, während die Bahn einen großen Bogen durch kleinere Orte beschreibt. Spätestens nach der Wende konnte dieses "Angebot", das Fahrzeiten wie zur Eröffnung der Strecke im Jahre 1901 aufwies, auch kaum noch Fahrgäste "hinter dem Ofen hervorlocken": Wie bei zahlreichen anderen Strecken der Deutschen Reichsbahn war auch hier ein erheblicher Reisendenrückgang festzustellen. Fuhren kurz nach der Wende noch Schienenbusse mit Beiwagen, so reichten zuletzt solo fahrende "Ferkeltaxen" für die wenigen Fahrgäste aus.

Ausgangspunkt unserer Reise ist Salzwedel, heute noch etwas umständlich über Bahnstrecken von Wittenberge, Stendal oder Oebisfelde erreichbar. Bis zur Wende befand sich Salzwedel in einer gewissen Randlage – sozusagen das Gegenstück zum ehemals auf westlicher Seite gelegenen "Entenschnabel" zwischen Uelzen, Lüneburg und Dannenberg/Lüchow. Frühestens 1997 wird Salzwedel wieder direkten Bahnanschluß Richtung Westen erhalten, wenn die Ausbaustrecke Stendal – Uelzen fertiggestellt ist, die die Neubaustrecke Hannover – Berlin mit der vorhandenen Strecke

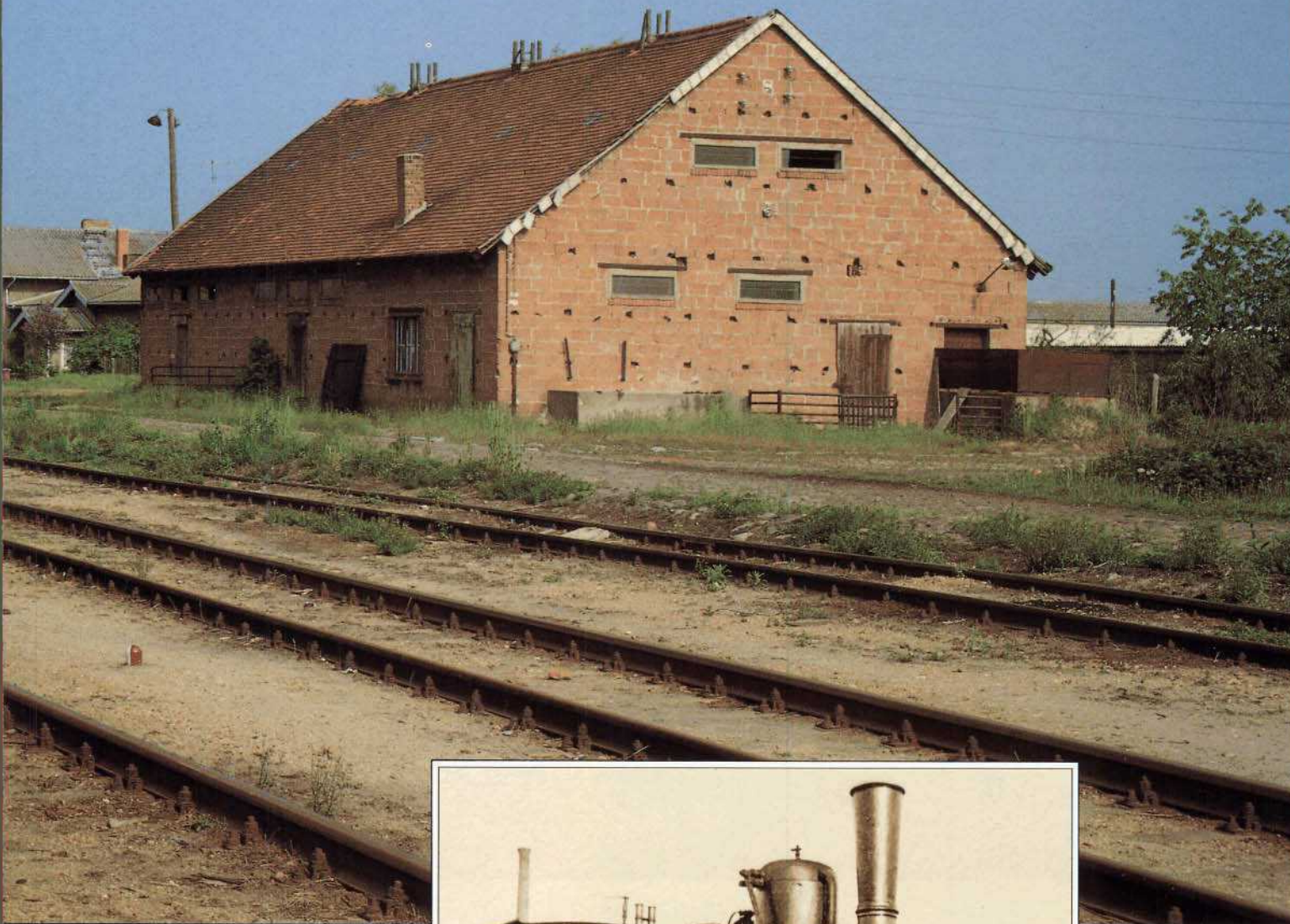


Bild 4: Nichts als Ruhe und Gelassenheit: Warten auf die nächste Fahrt (ohne Fahrgäste?) von Diesdorf nach Salzwedel (30. Mai 1991).

Hannover – Hamburg verbinden und dann einen großen Teil des Verkehrs zwischen Hamburg und Berlin aufnehmen soll. Nach der Ankunft mit dem Nahverkehrszug aus Oebisfelde müssen wir zum Umsteigen zunächst den Bahnhofsvorplatz überqueren, da die Nebenbahn nach Diesdorf im ehemaligen Bahnhof Salzwedel-Neustadt gegenüber dem Staatsbahnhof beginnt. Wie viele andere Nebenstrecken in der Altmark war die Bahn ursprünglich mit 1000 mm Spurweite erbaut worden; erst 1927/28 erfolgte der Umbau auf Normalspur. Bis zur Abfahrt können wir noch die beiden am

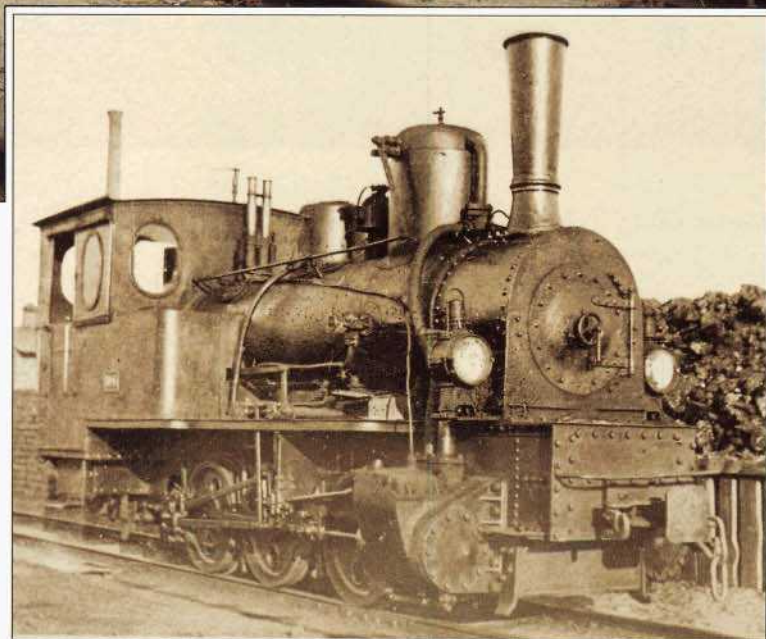
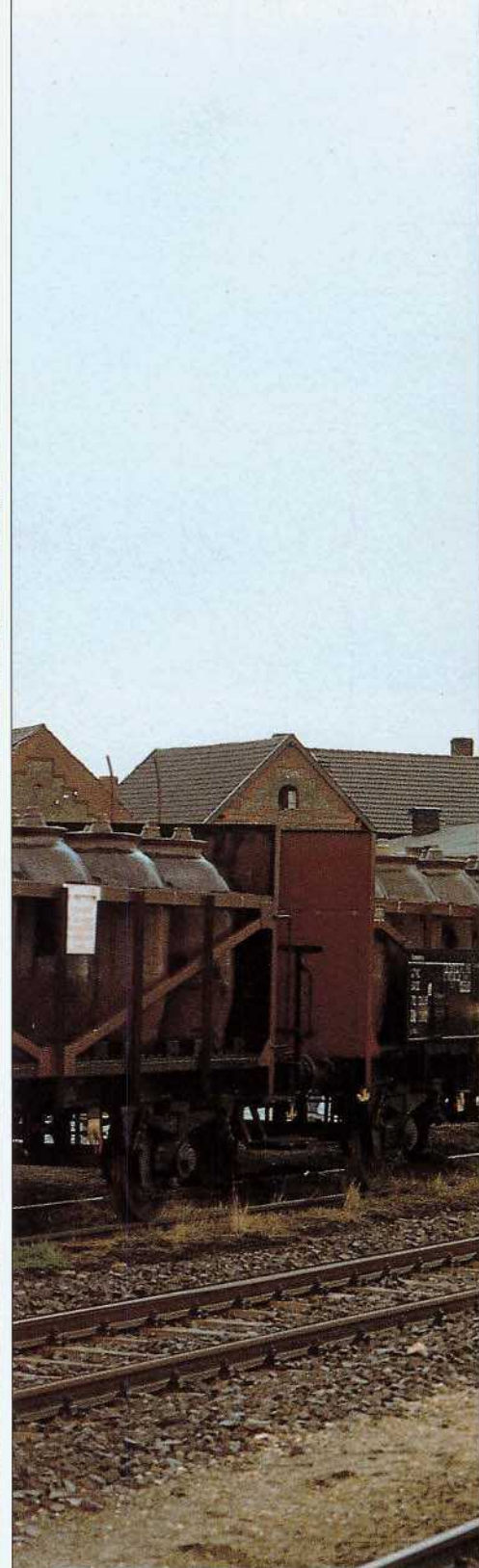


Bild 5 (links): So sah die Gemächlichkeit früherer Tage auf dieser Strecke aus: Lok Nr. 5 der Salzwedeler Kleinbahn (Salzwedel, um 1920).



Einst als Schmalspurbahn gebaut

Die Altmark-Strecke Salzwedel – Diesdorf ist im Oktober des Jahres 1901 unter der Regie der "Salzwedeler Kleinbahnen GmbH" – noch mit einer Spurweite von 1000 mm – dem Betrieb übergeben worden. Damals gab es zunächst eine etwas direktere Linienführung zwischen Dähre und Diesdorf, die erst bei der Umspurung zugunsten einer Führung über Bonese mit einer Streckenverlängerung von etwa 5 km aufgegeben wurde, da die dortigen Dörfer einen Anschluß an die Bahn gefordert hatten. Ab 1903 bestand in Diesdorf Anschluß an die Regelspurbahn in Richtung Beetzendorf – Kalbe (Milde), die durch die "Kleinbahn-AG Bismark-Kalbe (Milde) – Beetzendorf – Diesdorf", vormals "Altmärkische Eisenbahn AG", betrieben wurde. Im Jahre 1909 erbaute die "Altmärkische Eisenbahn AG" eine 12 km lange Regelspurbahnstrecke von Wittingen nach Diesdorf, das damit zum Nebenbahnknotenpunkt avancierte. Da sich die Schmalspurbahnstrecke als nicht leistungsfähig genug herausstellte, beschloß die Bahngesellschaft die Umspu-

rung auf Normalspur, die dann in den Jahren 1927/28 erfolgte. Der Rückzug des Schienenverkehrs begann im Jahre 1945, als die Strecke nach Wittingen eingestellt wurde. 1973 folgte die Relation Beetzendorf – Diesdorf, und 20 Jahre später fuhr der letzte Zug in Diesdorf in Richtung Salzwedel ab. Nach wenigen Minuten Aufenthalt verläßt unser Schienenbus Diesdorf wieder zur knapp 100minütigen Rückfahrt nach Salzwedel. Immerhin wurden den Fahrgästen im Winterfahrplan 1992/93 noch täglich vier Zugpaare auf der Strecke angeboten – Verbindungen, die sogar im neuen Fahrplan erhalten bleiben, wenn auch die "Ferkeltaxe" nach der Hinfahrt in Dähre eine Zwangspause bis zur Rückfahrt nach Salzwedel einlegen muß, bis der Bus aus Diesdorf zurückgekehrt ist. Die Teilverbindung über die Straße bringt sogar eine leichte Reisezeitverkürzung. Gut 80 Minuten für 36 km sind jedoch immer noch zu lang, um mit dem Individualverkehr konkurrieren zu können. So bleibt abzuwarten, wie lange sich das Reststück der Altmark-Strecke Salzwedel – Diesdorf noch halten kann. JH

Nebengleis stehenden alten Triebwagen bewundern, die nebst einem Arrangement von Formsignalen von ortsansässigen Eisenbahnfreunden gepflegt werden. Da der Bahnhof im Nordwesten Salzwedels liegt, passieren wir auf der Fahrt in Richtung Diesdorf zunächst die Altstadt, die, von mehreren Wasserläufen durchzogen, aus zahlreichen alten Fachwerkhäusern besteht, umgeben von einer weitgehend noch erhaltenen Stadtmauer. Darüber "thronen" die großen gotischen Backsteinkirchen St. Marien, St. Katharinen, die Mönchs- und die Lorenzkirche. Wir erreichen nach wenigen Minuten Fahrt den Bahnhof Salzwedel Altperver Tor, wo



der Lokführer den Triebwagen vor einem Bahnübergang zum Stehen bringt. Hier muß der Zugführer zunächst aussteigen und zu Fuß zum Bahnhof hinübergehen, um die Schrankenbäume herunterzulassen. Erst danach rollt unsere "Ferkeltaxe" an den Bahnsteig. Durch diese umständliche Prozedur haben wir bereits zehn Minuten Fahrzeit für die ersten 2 km gebraucht. Kurz darauf geht es weiter, zunächst über das Flößchen Jeetze, danach kreuzen wir die Strecke nach Oebisfelde, die die Stadt nördlich und westlich umfahren hat. (Ein Blick auf die Streckenkarte verdeutlicht die außergewöhnliche Anordnung der Bahnanlagen.) Am Bedarfshaltepunkt Steinitz (Altm) Ost



Bild 8 (oben): Plandampf-Szenen vom April 1994: 64 1491 und 52 8154 in Wallstawe.
Bild 6 (linke Seite oben): 64 1491 im Hp Salzwedel Altperver Tor.
Abb. 6 und 8: H. Scholz
Bild 7 (linke Seite Mitte): So reiste wohl Großmutter durch die Altmark: 91 134 mit P 6852 nach Dähre.
Abb.: G. Hahn
Bild 9 (links): Alltagsszene an der Haltestelle Tylsen mit PmG (um 1910).



ist kein Fahrgast zu erkennen, so kann der Lokführer mit mäßiger Geschwindigkeit durchfahren. Kurz darauf erreichen wir den Haltepunkt Steinitz (Altm), wo in unmittelbarer Nachbarschaft der "Aufschwung Ost" in Form von neuentstandenen Fabrikhallen grüßt. Anschließend verläuft die Fahrt erst zwischen weiten Feldern ehemaliger LPGs, dann bis kurz vor Wallstave entlang dichtem Wald. Dort passieren wir neben leeren Ladegleisen ein altes, fast verfallenes Fabrikgebäude mit markantem Schornstein. Am Rande einer kleinen Ortschaft liegt der Haltepunkt Ellenberg (Altm), dem eine Wald-durchfahrt folgt, wo der Triebwagen schein-

bar "gerade so eben durchpaßt" – so dicht hat die Natur die Strecke umwachsen. Vorbei an verfallenden Relikten ehemaliger landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften erreichen wir den Bahnhof Dähre, den neuen Endpunkt dieser Altmark-Nebenbahn. Obwohl unser Zielort Diesdorf nur wenige Kilometer südlich von uns liegt, schwenkt die Bahn nun nordwestlich ab. Nach zehn Minuten Fahrzeit – und 3 km Strecke – passieren wir den Haltepunkt Dähre West, der in einem kleinen Wäldchen unweit einiger Häuser liegt. 2 km weitere gemächliche Fahrt über ausgeschlagene Gleise bringen uns zum Halte-

punkt Bonese Ost im Wald nahe dem kleinen Dorf Winkelstedt.

Als wir knapp 70 Minuten seit Salzwedel unterwegs sind, erreichen wir den Bahnhof Bonese mit seinem schmucken Backsteingebäude. Die üppig bemessenen Fahrzeiten bedingen eine Aufenthaltszeit von einigen Minuten, so daß das Personal es wagen kann, eine kleine Rast auf der Bank vor dem Bahnhofsgebäude mit Blick auf die weiten Felder einzulegen. Die Strecke schwenkt nun in Richtung Süden ab, und der nächste Haltepunkt trägt den Namen Bonese Süd, obwohl die nahen Häuser zum Dorf Rustenbeck gehören. Hinter dem Halte-