

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

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

**Juli**  
7/2000

**ICE 3**  
am Start



**Dampfexotisch:**  
Indiens letzte Dampfloks

**Neues H0-Modell:**  
Baureihe 10 von Märklin



# Editorial

Ist die Deutsche Bahn ein Nimmersatt? Ein subventionsfressender Moloch genau so wie ihre geschmähten behördlichen Vorgänger? Diese Frage drängt sich uns massiv auf. An allen Ecken und Enden fehlt Geld – es reicht noch nicht mal für den Substanzerhalt. Zudem sind – wie Wirtschaftsprüfer ermittelt haben – durch Schlampereien Milliarden vergeudet worden, laufen die Kosten bei den Großprojekten Knoten Berlin und Neubaustrecke Köln–Frankfurt aus dem Ruder.

Nun fordert Hartmut Mehdorn weitere Bundeshilfen, denn aus eigener Kraft könne die Bahn ihre Infrastruktur nicht modernisieren. Auf der anderen Seite betont er immer wieder, sein Unternehmen dürfe kein „Kostgänger des Staates“ werden. Dass Verkehrsminister und Kanzler erst dann über mehr Geld mit sich reden lassen, wenn die Bahn überzeugende Konzepte vorlegt, leuchtet uns ein. Oder würden Sie einer Firma Geld geben, die durch miserables Management in Verruf geraten ist?

Ihre Hausaufgaben muss allerdings auch noch die Bundesregierung machen. Zu Recht verlangt der DB-Chef Chancengleichheit der Verkehrsträger und „ein politisches Gesamtkonzept, welche Bahn dieses Land auf Dauer braucht und will“. So lange ein Lkw für die Kosten einer Eurovignette dreimal pro Jahr um die Erde fahren könne, ein Güterzug dafür aber nur einmal die Strecke München–Frankfurt, habe die Bahn keine Zukunft.

Erfrischend deutliche Worte an die Adresse der Politik! Ebenso ungeschminkt schilderte Mehdorn bei der Präsentation des Geschäftsberichts für 1999 in Berlin die Lage des Konzerns. Erstmals seit der Bahnreform fiel das Betriebsergebnis negativ aus. Nach 170 Millionen Mark Miesen im Vorjahr fuhr die DB allein im ersten Quartal 2000 einen Verlust von 68 Millionen Mark ein. Mit Blick auf den erhofften EXPO-Boom (siehe Seite 26) und die anziehende Konjunktur ist die Bahn aber zuversichtlich, den Trend noch dieses Jahr umkehren zu können. Der schleppend angelaufene Kartenverkauf für die EXPO-Züge gibt schon jetzt Anlass, an den optimistischen Prognosen zu zweifeln. Ob die Weltausstellung floppt oder nicht – sie bindet auf jeden Fall Fahrzeuge und Personal. Verschärft wird die Situation noch dadurch, dass aufgrund des Desasters mit der Baureihe 424 dafür gar nicht vorgesehene Lokomotiven, Triebzüge und Wagen zur S-Bahn Hannover beordert werden mussten.

Ausflugsonderzüge zum Beispiel sind derzeit wegen der EXPO praktisch nicht zu bestellen. Freilich zählen diese ebenso wie der Urlauberverkehr schon lange zu den marginalen Geschäftsfeldern, die die Bahn kaum noch bewirbt. Sie konzentriert sich lieber auf die Kernsparten. Auf den ICE zwischen den Zentren, klar! Auf Ganzgüterzüge über große Distanzen? Das haben wir zumindest bisher immer gedacht. Jetzt erfahren wir, dass DB Cargo ein Getreidehandelsunternehmen im Raum Leipzig Knall auf Fall aufgefordert hat, die Ladezeiten von 48 auf 24 Stunden zu kürzen, obwohl das technologisch unmöglich ist. So wird mit einem Kunden umgesprungen, der pro Jahr über eine Million Tonnen Getreide auf der Schiene abfahren lässt. Auch hat DB Cargo hundert (!) Ganzzüge mit Langholz aus dem Schwarzwald nach Norddeutschland und Belgien abgelehnt. Dieses Geschäft macht jetzt die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG).

Ja, du liebe Güte, wie will ein Unternehmen mehr Verkehr auf die Schiene bringen, wenn es selbst Großkunden derart verprellt? Dem Bahn-Chef halten wir zugute, dass er unangenehme Wahrheiten ausspricht. Hoffentlich gelingt es ihm auch, das Missmanagement im eigenen Laden zu beenden.

*Konrad Koschinski*  
Autor des Eisenbahn-Journal



Die Eisenbahn in Hannover-Tiergarten: Etwas andere Impressionen von Olaf Bergmeier, ab Seite 6

## Inhalt

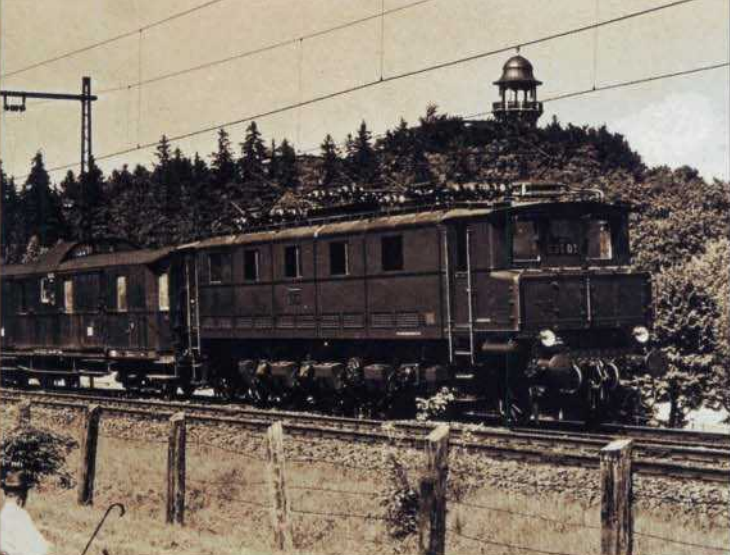
Vorbild

Hannoversche Impressionen: <b>Am Tiergarten</b>	6
Wechselstromtraktion bei schlesischen Gebirgsbahnen: <b>Elektrisch durch Rübezahls Reich</b>	12
Baureihe 101 wirbt für die Bayer AG: <b>Schmerzffreie Fahrt</b>	20
Plandampf in Mecklenburger Nebenbahn-Idylle: <b>Ein Zeugnis vergangener Tage</b>	22
Nicht alle neuen Züge fahren, aber: <b>Der ICE 3 rollt zur Expo</b>	26
Urahnin der Schweizer Meterspur-Strecken: <b>125 Jahre Appenzeller Bahn</b>	28
Abschied von 01 1531 und 44 0093: <b>Donner und Boogie-Woogie</b>	32
VT 137 322 bis 325 der DRG: <b>Zittauer Triebwagen</b>	34
S-Bahn-Projekte etc.: <b>Neues aus Dresden</b>	38
Am Ende einer Epoche: <b>Dampf in Indien</b>	40

*Titelbild: Der ICE 3 – das neue DB AG-Flaggschiff ist rechtzeitig zur EXPO gestartet (siehe Seite 26). Abb.: Konrad Koschinski*

Das dritte Segment der Redaktionsanlage Quattro entsteht: Straßenbau mit Spörle-Formen – von Helge Scholz, ab Seite 76





Unter Draht in Rübezahls Reich: Schlesische Ellok-Historie von Konrad Koschinski, ab Seite 12



Dampflokotiven in Indien: Ein Überblick, wo es noch dampft(e), von Richard Neun und Reto Steiner, ab Seite 40

## Modell

## Rubriken

H0-Modell von Märklin: <b>BR 10</b>	60
Das EJ-Firmenporträt: <b>Arnold</b>	62
Eine H0-Heimanlage: <b>Mit Volldampf nach Wernsdorf Oberstadt</b>	64
Aus Gips und nicht von Pappe: <b>Burg Dübelstein</b>	72
Teil 16: Straßenbau in Schwarzenndorf <b>Quattro Stagioni</b>	76
Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 6. Teil <b>Das Umspannwerk</b>	80
Die Eisenbahn-Journal-Marktübersicht: <b>Kleine und große H0-Kräne</b>	84
Seidenstickers Dioramenschätze: <b>Die Rübenzüge der Jagsttalbahn</b>	88
RhB in 1:87: <b>Sag niemals nie ...</b>	92
6. Modellbau-Wettbewerb: <b>Unterm „Wilden Kaiser“</b>	98
Rettungsdienst in H0: <b>Crash-Kurs im Unfall-(nach)bauen</b>	100
Modellbahn bei „Big Brother“: <b>Rocos 8-Millionen-Coup</b>	101

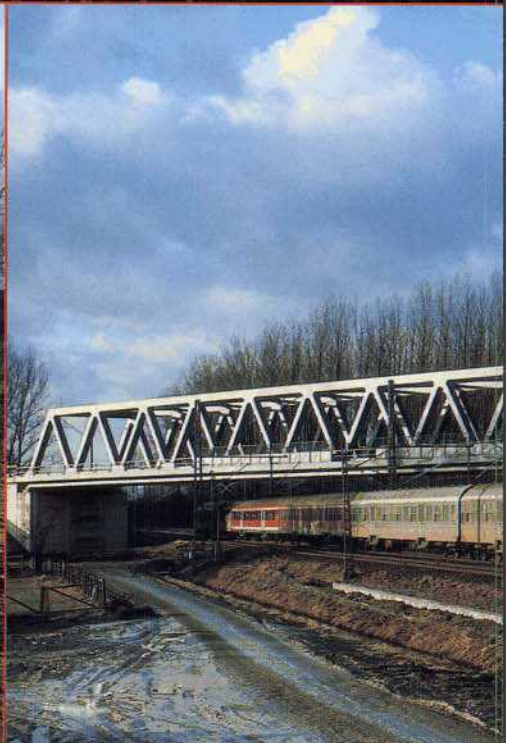
Ins Urlaubsparadies auf Rügen <b>Bahn + Touristik</b>	46
<b>Bahn-Notizen</b>	48
<b>Neuheiten</b>	54
<b>Mini-Markt</b>	104
<b>Fachhändler-Adressen</b>	122
<b>Impressum</b>	124
<b>Bahn-Post</b>	126
<b>Neue Bücher</b>	126
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	128
Typenblatt: <b>BR 17<sup>3</sup>, Schnellzuglokomotive, bayer. C V</b>	129

Abbildungen dieser Doppelseite: Olaf Bergmeier, Werkfoto AEG, Richard Neun, Helge Scholz, Bruno Kaiser, Manfred Luft

Eisenbahn Journal-Marktübersicht: Verladekräne in H0 von Bruno Kaiser, ab Seite 84

Eindrucksvoller Modellbau: H0-Burg Dübelstein nach Vorbildrekonstruktion – von Manfred Luft, ab Seite 72





# Am Tiergarten

Am Tiergarten? In ... Hannover?!?  
Zugegeben: an dieser Stelle haben Sie schon aufregendere Themen vorgefunden als schnöden DB AG-Alltagsbetrieb an der Peripherie einer deutschen Flachland-Metropole. Doch wer kann schon immer in die Ferne schweifen? Zumal die Welt ja gerade in Hannover zu Gast ist, wie es heißt, jeden Tag sogar hunderttausendfach. Aber vom EXPO-Trubel merkt man am Tiergarten so gut wie nichts. Fuchs und Hase werden durch die vorbeieilenden Sonderzüge wohl ein paar Mal mehr aufgeschreckt – das war's.

Lichtspiele am Hannoverschen Tiergarten: Sonnenstände, Witterungseffekte und Wolkenkulissen sind das eine, die Zugvielfalt das andere – beides zusammen ergibt die perfekte „Veranstaltung“. (140 mit Güterzug, ICE 2-Kurzzug sowie 143 und 141, jeweils mit Stadtexpress.)

BILDER UND TEXT  
VON OLAF BERGMEIER







Wenn zum Beispiel Bodennebel und tiefstehende Sonne zusammentreffen, ergeben sich Szenen, welche die Landschaft am Tiergarten allein nicht hergibt. (Unten Mitte und links das Verbindungsgleis von der Personenbahn zur Güterumgehung; links mit Umleiter-IR und 112.)

Hannovers Tiergarten: ein 100 Hektar großer Wildpark am östlichen Stadtrand. Schon anno Sechzehnhundert-nochwas von einem Herzog als privates Jagdrevier angelegt. Daher der schöne alte Baumbestand und das Damwild. Inzwischen seit bald 100 Jahren städtischer Park. Generationen von Hannoveranern sind hier als Kind erstmals mit einem Originalhirsch oder -wildschwein konfrontiert worden. Toll! Doch an dieser Stelle soll am Tiergarten eigentlich nur eines interessieren: Nordwestlich des Parks überquert die Güterumgehungsbahn die Personenbahn Hannover-Lehrte. Und das tut sie nun auch schon mehr als 90 Jahre. Bevor die Bahnanlagen hier Anfang des 20. Jahrhunderts im großen Stile umgebaut wurden, gab es sogar einmal einen kleinen Haltepunkt. Bereits die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direction vom 26. Oktober 1843 verhiess für die Dampfswagen-Fahrten von Hannover nach Lehrte: „Sämtliche Züge halten bei dem Kirchroder Thiergarten an.“

Am Tiergarten, das ist stellvertretend für viele andere im Lande ein netter Anlaufpunkt, um nahe der eigenen Haustür die Eisenbahn in der Landschaft zu fotografieren. Güterbahn überquert Personenbahn, dazu ein offenes Gelände mit ein paar Feldern, ein paar markanten Bäumen und ein paar kleinen Wäldchen. Und der Tiergarten eben. Alles nicht spektakulär, doch allein der Umstand, dass (noch!) keine Lärmschutzwand und nur wenige Büsche den Blick auf die Strecken verstellen, dass die Züge von verschiedenen Seiten weithin sichtbar sind, sorgt auf wenigen hundert Metern bereits für eine Vielzahl an Motiven für Weitwinkel bis Tele und von Frühling bis Winter. Doch entscheidend ist das Licht: Ein Sonnenaufgang mit Bodennebel, ein Regenbogen nach dem Schauer oder imposante Wolkenkulissen reißen raus, was die Landschaft selbst nicht hergibt. Und mit einem derart umfang- und abwechslungsreichen Betrieb wie auf der Güter- und der Personenbahn am Tiergarten stehen die Chancen nicht schlecht, solche Naturschauspiele auch zusammen mit einem ansehnlichen Zug aufs Bild zu bannen.









Die Tiergarten-Gala: zum richtigen Zeitpunkt im richtigen Licht an der Überführung der Güterumchung. – Und nicht zuletzt neue Perspektiven: beim viergleisigen Ausbau der Personenbahn sowie mit Blick auf den EXPO-Verkehr. (ICE 1 und 152 mit Güterzug, 151 mit Güterzug, 140 mit SE und 145 vor EXPO-Doppeldecker-Testzug.)

So weit die Theorie. In der Praxis stellen sich natürlich die branchenüblichen Unannehmlichkeiten ein: Der mitten in der Nacht loslärmende Radiowecker zum Beispiel, für einen Sonnenaufgang mit Bodennebel, von dem dann nur der Nebel stattfindet. Und weil man am Tiergarten zwar an vielen Stellen Personen- und Güterbahn gleichzeitig beobachten, aber schwerlich an beiden Strecken gleichzeitig fotografieren kann, kommt der absolute Knüllerzug, der Traum aller Träume bis zum Einsetzen des Radioweckers, mit boshafter Gesetzmäßigkeit plötzlich und unerwartet immer dort, wo man gerade nicht steht. Doch auch bei solchen Pleiten bleibt in meinem Fall meist immer noch eine schöne Radtour durch den Stadtwald Eilenriede übrig.

Trotzdem: das Thema Tiergarten wäre für mich vielleicht längst abgehakt, wenn nicht infolge der deutschen Einheit ab 1990 unverhoffte Abwechslung Einzug gehalten hätte. Ende 1998 begann schließlich der Ausbau der Personenbahn von zwei auf vier Gleise, der kurz vor der Eröffnung der EXPO abgeschlossen werden konnte. Die neuen Trassen, nördlich der alten, werden hauptsächlich vom Nahverkehr genutzt, explizit der nach der EXPO hier verkehrenden S-Bahn. Finanziert wurde das Ganze indes über die Schnellbahn Hannover–Berlin und somit als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit.

Mit jeglicher Naturidylle war es während der Bauarbeiten natürlich gründlich vorbei. Andererseits ergaben sich vor allem nahe des Güterbahndamms, wo bei laufendem Betrieb der komplizierte Einbau der mächtigen neuen Brücke über die Personenbahn bewältigt werden musste, kurzfristig immer mal wieder Perspektiven, von denen man vorher kaum zu träumen gewagt hatte. Und auch das erste Fazit nach Abschluss der Bauarbeiten fällt nicht allzu verheerend aus: Die befürchtete optische Verwüstung, etwa mit dicken Betonoberleitungsmasten, hält sich in Grenzen, und rund um die neue Güterbahnbrücke scheinen sich ein paar brauchbare neue Motive zu finden. Puh! Damit ist meine Nachtruhe erst mal gerettet – bis der blöde Radiowecker wieder loslärmert. □



Zur Länder- und Reichsbahnzeit wurden die schlesischen Gebirgsbahnen mit Wechselstrom betrieben – eine bis 1945 dauernde interessante Episode in der Geschichte der elektrischen Traktion

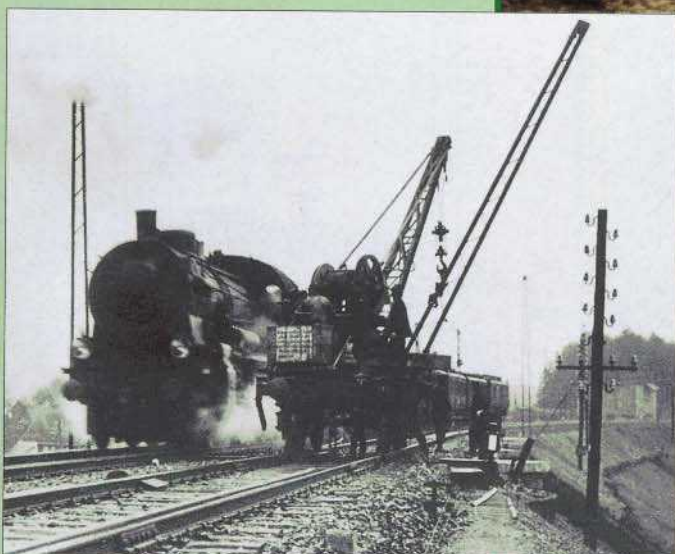
VON KONRAD KOSCHINSKI

**L**ange bevor 1911 zwischen Dessau und Bitterfeld die ersten Elloks durchs Flachland rollten, fasste die Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) gemeinsam mit der Elektroindustrie auch die Elektrifizierung von Gebirgsbahnen ins Auge. Im Ausland – Schweiz, Österreich, Skandinavien, Japan, Südamerika – gab es schon vor 1910 entsprechende Pläne. Lukrative Aufträge von dort winkten AEG und Siemens um so mehr, wenn sie eine „heimische Referenzstrecke“ vorweisen konnten.

Der seit 1906 beabsichtigten Elektrifizierung der strategisch wichtigen Eifelbahn Euskirchen–Karthaus (bei Trier) hatte das Militär nicht zugestimmt. Um die Überlegenheit der Elektrotraktion auf einer topografisch schwierigen Hauptbahn zu demonstrieren, bot in Preußen die entlang der Nordflanke von Isergebirge, Riesengebirge und Glatzer Bergland verlaufende zweigleisige Strecke Lauban–Hirschberg–Königszelt ideale Voraussetzungen.

**Fotodokumente vom elektrischen Betrieb auf den Strecken der früheren RBD Breslau sind rar und die wenigen oft schon mehrfach veröffentlicht. Die fotografische Reise hinein ins Riesengebirge beginnen wir mit zwei Aufnahmen, die bisher verborgen blieben: Ein mit zwei ET 89 geführter Reisezug erreicht den Bahnhof Mittel-Schreiberhau. Unten, 1914 festgehalten, die Montage der ersten Streckenmasten in Altkemnitz.**

*Abb.: RBD Breslau*



# Elektrisch durch