

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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

April
4/2001

Eisenbahn JOURNAL



Servus V 100:
Abschiedsportrait mit Modellübersicht
Neue Serie:
Bahnhof Schmiedeberg 1924 in 1:87



Auch in diesem Jahr will die Deutsche Bahn AG, vielmehr *Die Bahn*, kräftig Dampf machen – „mit dem beträchtlichen Know-how der Originalbahn (sic!) und der wissenschaftlichen Kompetenz des DB Museums“, wie der Nostalgiefahrten-Prospekt hervorhebt. Das ist schön! Da haben doch Miesepeter schon geunkelt, die DB AG und ihr Firmenmuseum würden sich aus dem „Dampf-Geschäft“ wohl künftig raushalten. Schließlich fielen im Vorjahr zahlreiche Fahrten aus, ja, das gesamte Programm drohte zu kippen. Gerade mal zwei betriebsfähige Dampflokomotiven könne sich das DB Museum noch leisten, sagte dessen Chef Dr. Jürgen Franzke. Im Übrigen seien Dampfsonderzüge für das Unternehmen DB AG ein so unbedeutendes Randgeschäft, dass von den Mitarbeitern kein Engagement zu erwarten sei.

Nun mischen im Fahrtenprogramm 2001 unter anderem wieder zwei DB-eigene Schnellzug-Dampfloks mit: 01 1100 und 03 1010. Gerade die „Hochbeinigen“ preist der DB-Prospekt als Hauptattraktionen an, ohne freilich zu erwähnen, dass die Wiederinbetriebnahme beider Maschinen privater Initiative und Finanzierung zu verdanken ist. *Die Bahn* klopft sich etwas zu heftig an die eigene Brust, denn ohne das Engagement von BSW-Freizeitgruppen, von Vereinen und anderen privaten Organisationen gäbe es keine „romantischen Eisenbahnfahrten“ im Zeichen des DB-Kekses mehr.

Klaus Daubertshäuser, Vorstand Marketing, setzt in einer Presse-Information noch eins drauf: „Mit diesem Programm wollen wir nicht nur die Bahn-Nostalgie am Leben halten, sondern auch mit unseren attraktiven Reisezielen neue Kunden gewinnen“.

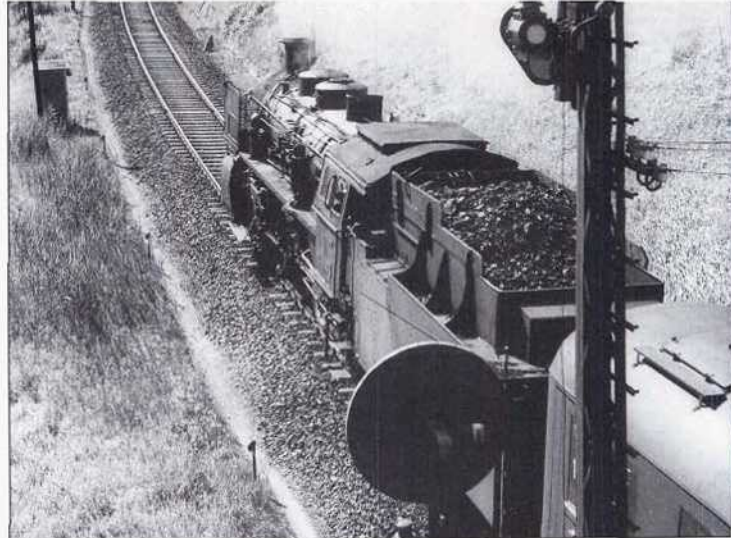
Wunderbar, *Die Bahn* hat erkannt, dass nicht bloß der ICE werbewirksam ist. Also wird sie die *Bahn-Nostalgie* entsprechend vermarkten. – Denkste! Sie können in einem *DB ReiseZentrum* zwar Reisen von AMEROPA, DERTOUR, TUI und anderen Veranstaltern buchen, nicht aber die DB-Nostalgiefahrten. Tickets dafür sind beim DB Museum Nürnberg und einem Servicebüro in Potsdam erhältlich. So steht's auf der letzten Seite des Prospekts, den Sie im *ReiseZentrum* leider kaum finden werden. Grund: Der Vertrieb durch *DB Reise & Touristik* kostet zu viel Geld. Nun denn, vor allem Neukunden (!) werden sich an die genannten Stellen in Nürnberg und Potsdam wenden oder im Internet www.dbmuseum.de anklicken – hat doch bereits jeder vierte Haushalt einen Netzzugang.

Moment mal, das ist wohl ein bisschen verquer gedacht, erinnert irgendwie an Karl Valentin: *Die Bahn* will auch mit Nostalgiefahrten neue Kunden gewinnen. Dort wo potenzielle Kunden sich am ehesten über Reiseangebote informieren, nämlich im Bahnhof, werden die Fahrten aber nicht vermarktet. Dabei betont Hartmut Mehdorn nachdrücklich, dass die Menschen „eine Bahn aus einem Guss“ erwarten – und dazu gehört, da er nun einmal mit dem DB-Logo auftritt, auch der Bereich „Historischer Verkehr“.

Ach, sind wir wieder nörgelig – wo Dampffahrten für die große Bahn doch ein unbedeutendes Randgeschäft sind. Teilen wir lieber was echt Wichtiges mit: In 76 Reisezentren können Sie Ihr Moped anmelden. Alle aktuellen Kennzeichen sind vorrätig, und selbstverständlich liegen Verträge für eine DEVK-Unfallversicherung bereit. Es kommt noch toller: In den Reisezentren von Stuttgart, Ulm, Ludwigsburg, Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg, Freiburg und Offenburg können Sie jetzt auch ihr Auto versichern.

Drängt sich uns bloß noch eine Frage auf: Wann eigentlich gibt's Bahnfahrkarten an Tankstellen? (Weiteres zum DB-Nostalgieprogramm finden Sie in den Bahn-Notizen auf Seite 46.)

Konrad Koschinski



Impressionen zu Dampfzeiten: Von Lindau nach Überlingen, von Ludwig Rotthowe, ab Seite 6

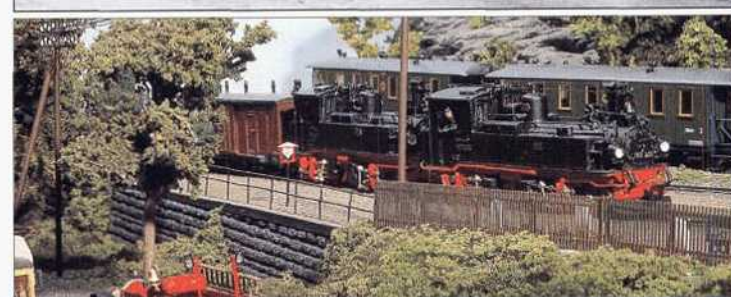
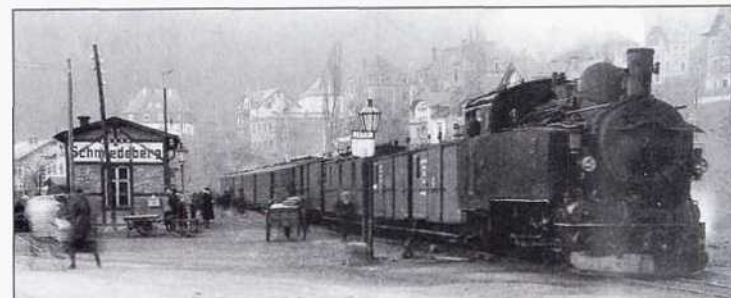
Inhalt

Vorbild

Impressionen von Ludwig Rotthowe: Von Lindau nach Überlingen	6
Ein Kapitel deutscher Diesellok-Geschichte geht zu Ende: Servus V 100	10
Dampfloks-Geschichte: 65er-Erinnerungen	22
Dampfloks-Episoden: Damals in Minden	26
Zugsicherungstechnik einst: Wie die „Ops“ funktionierte	28
Der Anschlussbahnring von Schwarze Pumpe: Rechtsherum	30
Schweizer Fernverkehr: West-Ost-Ader	36
Südafrika: Dampf-Safari	42
Neben der Shay gab es noch andere: All-American Locos	62

Titelbild: Die V 100 und ihre Welt: Anfang der neunziger Jahre waren die vielseitig einsetzbaren „Mittelklasse“-Diesel auch noch im Zuckerrüben-Verkehr im Einsatz, hier 211 133 im Oktober 1991. *Abb.: Stephan Czarnecki*

Vorbild und Modell: Neue Anlagenbauserie – Bahnhof Schmiedeberg in H0e, von Martin Brendel, ab Seite 64





Diesellok-Abschied: Alles über die V 100-Geschichte in West und Ost, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Werksverkehr: Der Anschlussbahnring von Schwarze Pumpe, von Gotthard Paul, ab Seite 30

Modell

Rubriken

Parade der Modell-V 100:
V 100-Modelle

20

Bachmanns Neue:
Three-Truck-Shay

63

Vom Vorbild zum H0-Modell – Teil 1: Wie es damals war
Schmiedeberg 1924

64

Kraftwerk Kuno:
Schicht geschafft

70

TT-„Familienanlage“:
Das Bahnbetriebswerk von Schwarzberg

74

6. EJ-Modellbau-Wettbewerb:
Rundumverkehr mit langen Zügen

80

Reichsbahn-Sachsen – selbst gebaut:
Der Packwagen Pw4ü (Sa 18)

86

Statt Schublade – ein kleines Diorama als Schaustück:
Berghammer & Lorenz – Landmaschinen

88

„Das“ Kleinbahndiyll im Herzen der Altmark – Badel, Teil 4:
Die Hochrampe

92

Gekonnte TT-Anlage: Das Bahnbetriebswerk von Schwarzberg, von Wolfgang und Burkhard Schwarz, ab Seite 74

Bahn-Notizen

46

Neuheiten

56

EJ-Messe-Preisrätsel: Die Auflösung

61

Mini-Markt

94

Fachhändler-Adressen

104

Impressum

106

Bahn-Post

108

Neue Bücher

109

Sonderfahrten und Veranstaltungen

110

Typenblatt:

BR 18², Schnellzuglokomotive, DR Reko

111

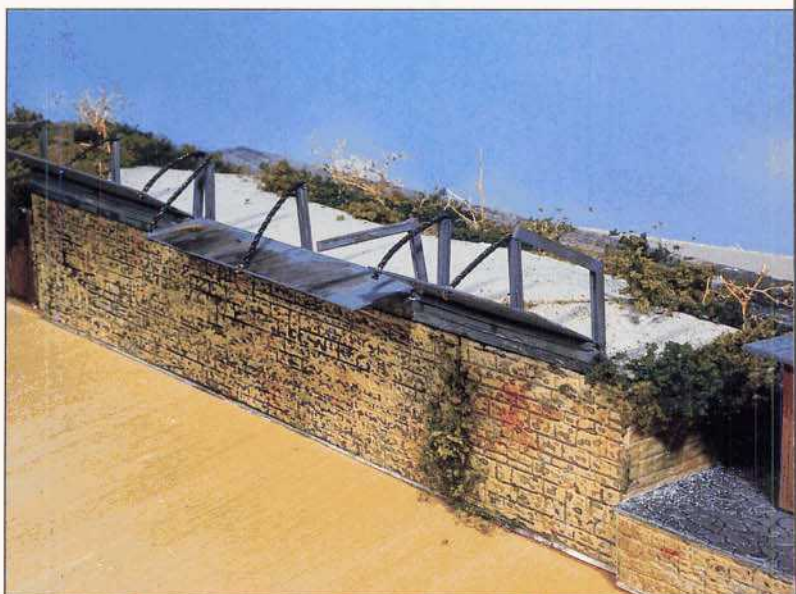
Cover zur Heft-CD

113

Abbildungen dieser Doppelseite:

Ludwig Rothhove, Malte Werning, Gotthard Paul, Sammlung Brendel, Helge Scholz (2), Dieter E. Schubert

Kleinbastelei: Die Hochrampe am Bahnhof Badel, von Dieter Schubert, ab Seite 92





Mit Schnellzugwagen aus Bregenz trifft 1570.02 der ÖBB über den Bodenseedamm in Lindau Hauptbahnhof ein.

Von Lindau nach Überlingen

IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTHOWE

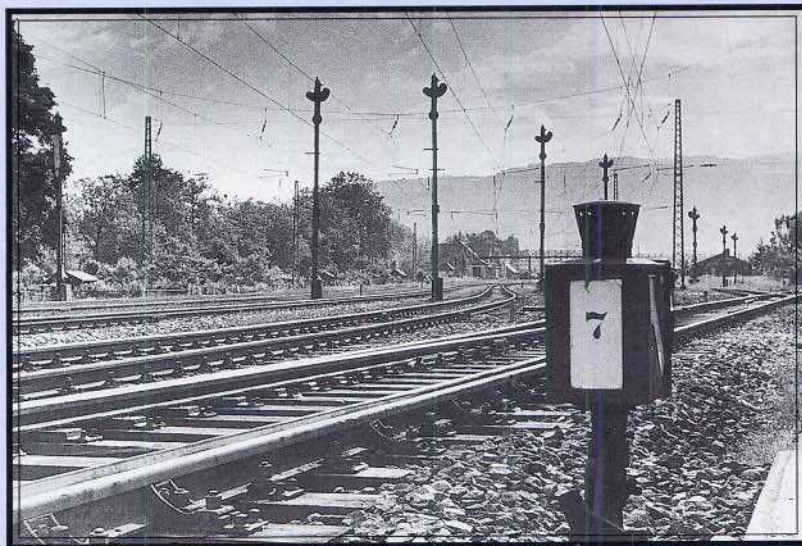
Die so genannte Deutschland-Tour im Juli 1956 hatte es in sich! Von der relativ bequemen Anfahrt mit dem Zug vom Münsterland nach Süddeutschland soll hier keine Rede sein. Aber der Weg zurück mit dem Fahrrad – noch nicht ausgestattet mit

den heute üblichen Finessen – war dann doch erheblich dornreicher, als es sich jugendlicher Übermut am heimatlichen Herd vorgestellt hatte ... – Aber schön war es dennoch, aus heutiger Sicht betrachtet, im verklärenden Rückblick!

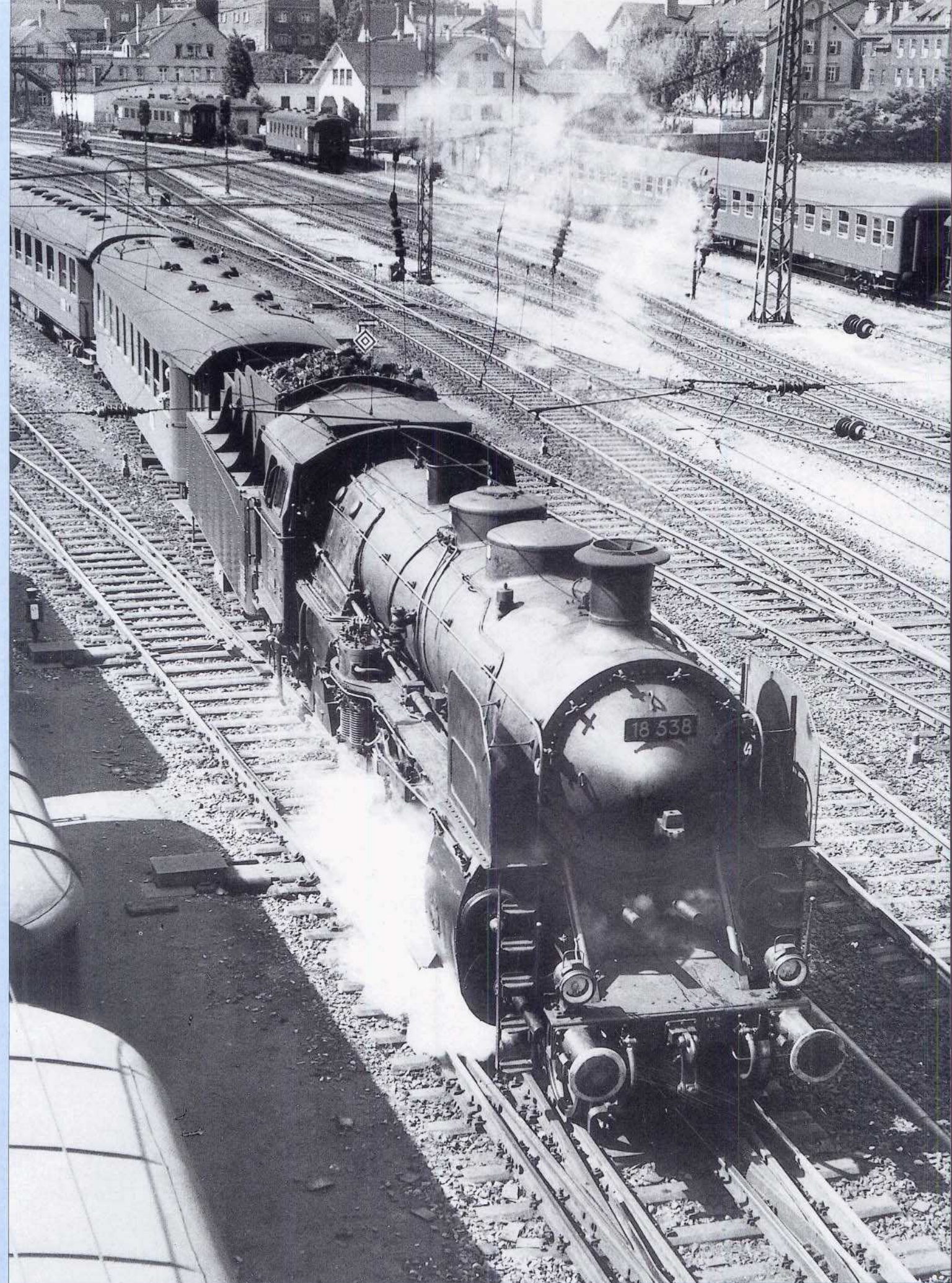
Allein der sonnige Sommermorgen am 6. Juli mit den unvergessenen Ausblicken von der Brücke zwischen Bodenseedamm und Lindau Hbf hat für viele Mühen entschädigt. Was gab es da nicht alles während einer knappen Stunde zu sehen! Für einen Münsterländer, in Sachen „Eisenbahn-Bildung“ noch auf dem Stande der Jungfräulichkeit – die herrlichen Bücher von Karl-Ernst Maedel gab es damals noch nicht –, eröffnet sich an diesem Morgen eine neue Welt!

Überhaupt – wieso gibt es elektrische Fahrdrähte in Lindau? Informationen über die löblichen Aktivitäten der ÖBB waren ganz offensichtlich nicht bis ins nördliche Westfalen gedungen. Mit den Lokomotiven 1570.02 und 1670.25 schickten die Österreicher an diesem Morgen auch gleich zwei markante Vertreterinnen ihrer Elektrotraktion nach Deutschland.

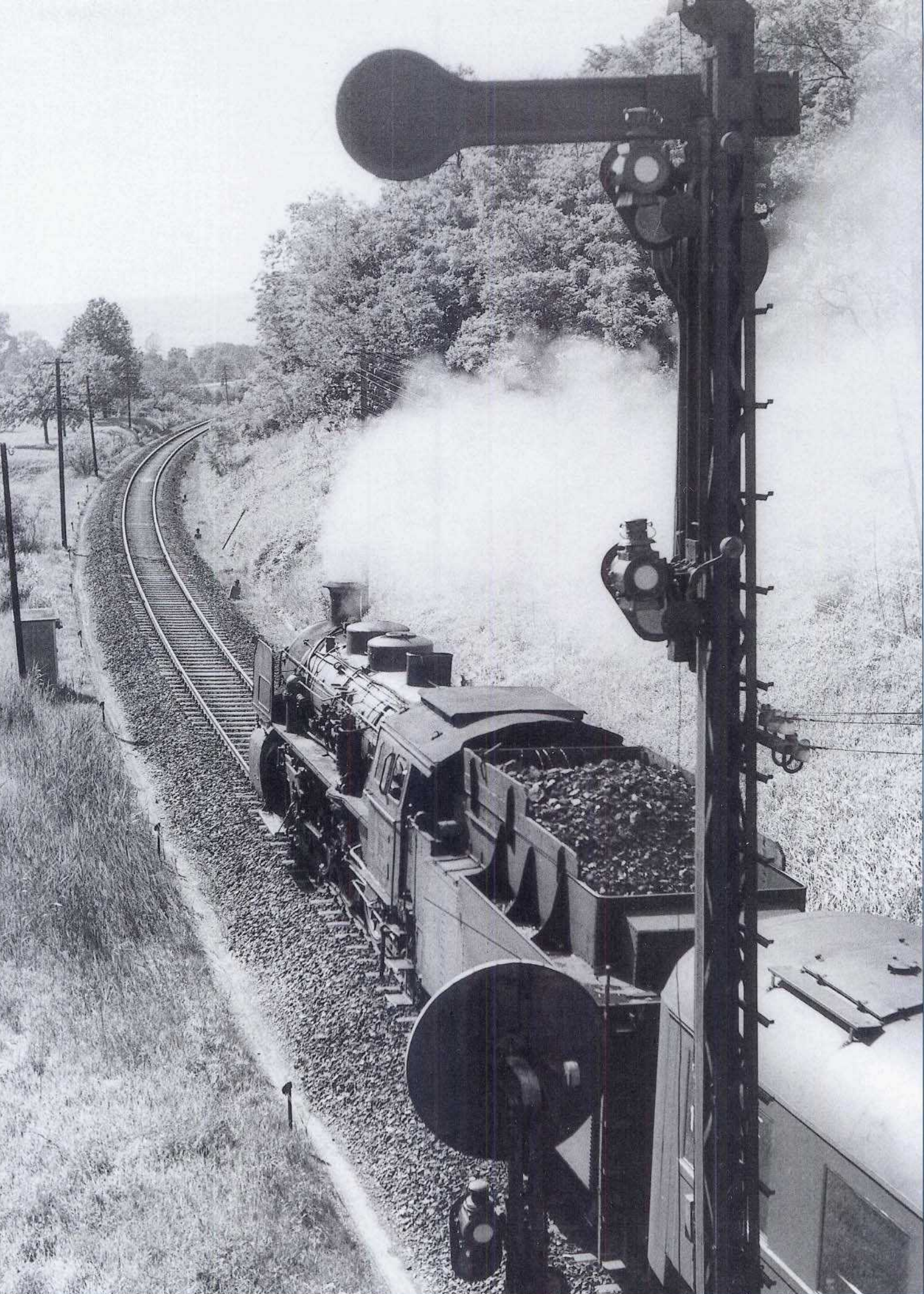
Aber es wurde noch spannender: Eine auffällig schöne und blitzblanke Dampflokomotive schob sich ins Blickfeld. Die Nummer 18 538 prangte silbern am Führerhaus. Für einen durch die Schnellzuglok-Baureihen 01



Bayerische Ruhesignale mit Reichsbahnflügeln in Lindau-Reutin.



Und dann kam sie: 18 538 beim Zusammenstellen ihres Schnellzugs nach München.



Bei Oberuhldingen-Mühlhofen ist eine Lok der Baureihe 18.5 mit einem Eilzug aus Friedrichshafen unterwegs.



Mit einem Personenzug nach Friedrichshafen passiert 75 044 das Einfahrsvorsignal von Überlingen

und 03 geprägten Nordwestdeutschen war allein schon diese Zahlenkombination außergewöhnlich. Und die so genannte „Königin der Dampflokomotiven“ – von dieser wohlwollenden Bezeichnung habe ich später erfahren – zeigte dem jugendlichen Fotografen beim Umsetzen ihrer Wagen bereitwillig ihre Schönheit gleich mehrfach von allen Seiten. Als wollte sie sagen: Junge, nutze diese seltene Gelegenheit für Dich,

rollte sie mehrmals vom Vorfeld des Lindauer Hauptbahnhofs auf den Bodenseedamm und wieder zurück.

Es sollte dann tatsächlich so kommen. Eine solch herrliche Vorführung dieses stolzen Loktyps wie auf einem Laufsteg hat sich in meinem Leben nie wiederholt. Es war also das buchstäblich einmalige Erlebnis!

Kurzum: dieses unverhoffte Glück in der Morgenstunde, das Gefühl, mit Hilfe der

Fotografie alles ein bisschen festgehalten zu haben – dies war ein guter Schub für die folgende Radtour entlang der Bodenseegürtelbahn nach Überlingen und weiter bis zum Tagesetappenziel Tuttlingen, natürlich begleitet von weiteren Eindrücken des dortigen Eisenbahnbetriebs, die fotografisch festgehalten wurden. □



Bodenseefähre und Schiffsbetrieb in Mersburg mit Dampf auf dem Bodensee. – Alle Aufnahmen vom 6. Juli 1956.

EIN KAPITEL DEUTSCHER DIESELLOK-GESCHICHTE GEHT ZU ENDE:



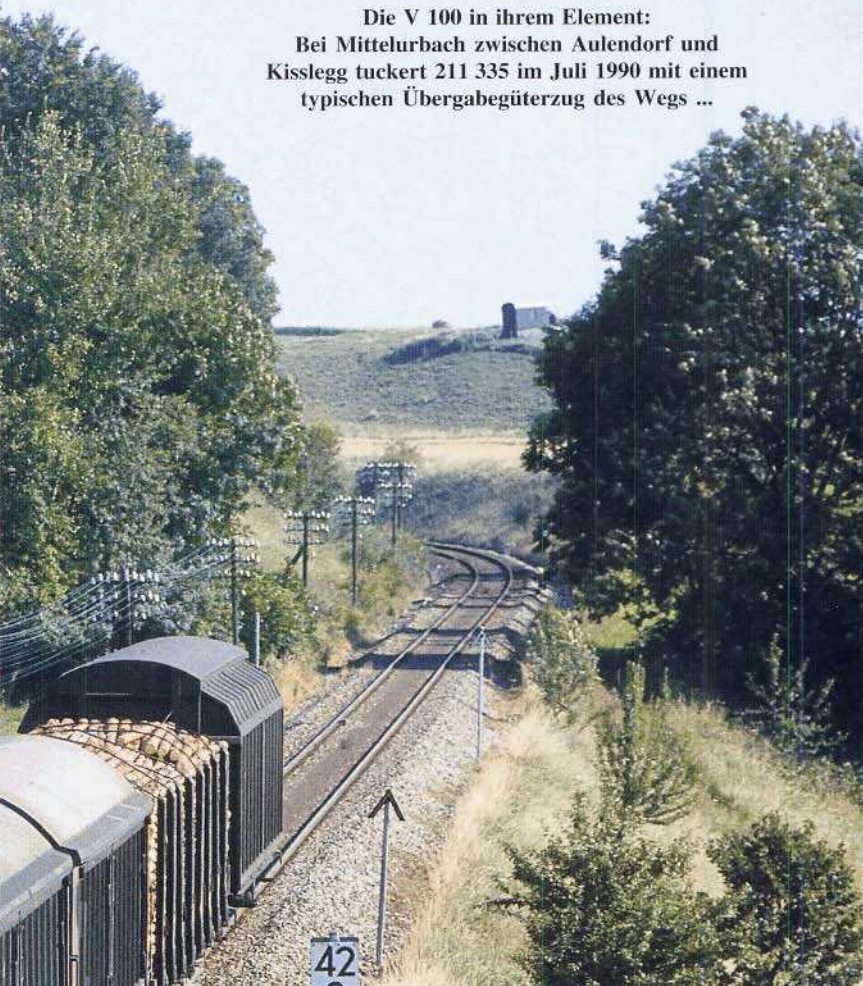
SERVUS V 100!

Fast überall, wo kein Fahrdraht hing, erledigten die V-100 in Ost wie West mehrere Jahrzehnte lang brav ihre unspektakulären Aufgaben. Von einem kleinen Rest abgesehen, ist das Schicksal dieser Allzweckloks bei der DB AG nun besiegelt – Anlass genug für eine Rückschau und einen Blick auf die letzten Einsätze.

VON KONRAD KOSCHINSKI



**Die V 100 in ihrem Element:
Bei Mittelurbach zwischen Aulendorf und
Kisslegg tuckert 211 335 im Juli 1990 mit einem
typischen Übergabegüterzug des Wegs ...**



Erst heute stehen die V 100 bei vielen Eisenbahnfreunden hoch im Kurs, wie das eben bei alt gewordenen Lokomotiven so ist. Etliche Bundesbahn-Maschinen haben nahezu 40 Dienstjahre erreicht, die 212 001 hat sie sogar überschritten. Nur wenige Dampflokomotiven der Baureihen 64 und 86, die den V 100 einst weichen mussten, sind wesentlich älter geworden. In vergleichsweise jungen Jahren quitierten dagegen von der Reichsbahn beschaffte V 100 den Dienst. Wohl behält die DB AG noch die Baureihen 204, 298 und 714; außerdem dieseln viele verkaufte Loks bei Privatbahnen oder im Ausland munter weiter. Gemessen an der Allgegenwart von in Ost und West insgesamt fast 1700 „Staatsbahn-V 100“ ist das aber nur noch Nachgeplänkel zu einem abgeschlossenen Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte.

Den Meilenstein zur Entwicklung einer Drehgestell-Diesellokomotive für den Nebenbahndienst setzten Industrie und Deutsche Bundesbahn 1952 mit der V 80. Diese Type bewies die Betriebstüchtigkeit des Hydraulik-Antriebs und der Kraftübertragung mittels Gelenkwellen, sie liefer-

Universalloks der 1000-PS-Klasse für Bundes- und Reichsbahn

te wertvolle Erkenntnisse für den Serienbau der DB-Diesellokomotiven überhaupt. Es blieb aber bei nur zehn Exemplaren, denn die im Typenprogramm von 1955 vorgesehene Lokomotive der 1000-PS-Klasse sollte robuster, einfacher und billiger sein.

Den Entwurf für die 62 Tonnen schwere V 100 erarbeitete das Bundesbahn-Zentralamt München zusammen mit der maßgeblich schon an der V 80 beteiligten Maschinenbau Kiel AG (MaK). Anders als die V 80 sollte die V 100 keinen selbsttragenden Wagenkasten mehr erhalten, sondern vom Führerstand getrennte eingezogene Vorbauten. Diese Konstruktion ermöglichte Kosteneinsparungen, sie

... und mit einer
leichten
Regionalbahn-
Fuhre macht
sich 202 488 im
Mai 1998 im
Bahnhof
Zernsdorf auf
den Weg nach
Königs-
Wusterhausen.
Abb.: Thomas
Kistner (2),
Konrad Koschinski





V 100 006 wurde Ende 1959 an den Hersteller MaK zurückgegeben, mit einem 1350-PS-Motor ausgerüstet und dann als V 100 2001 in der BD Münster erprobt – hier aufgenommen im März 1964 auf der Kanalbrücke in Hiltrup.
Abb.: Ludwig Rothowe

ÜBER 1000 MaK-DIESEL-HYDRAULISCHE LOKOMOTIVEN

MITTLERER UND GROSSER LEISTUNG AN STAATSBAHNEN, PRIVAT- UND INDUSTRIEBAHNEN IM IN- UND AUSLAND GELIEFERT

MaK Maschinenbau Kiel GmbH
23 Kiel-Friedrichsort

MaK

Abb.: Sammlung Hufschlager



Mit der V 100 hatte die DB ein „Mädchen für alles“ gefunden: Neben der Ablösung von Dampflok auf Nebenbahnen boten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Hier leistet V 100 1345 einem mit einer V 200 bespannten Eilzug nach Offenburg Vorspann (Aufnahme am Losbach-Tunnel bei Triberg, Mai 1967).
Abb.: Ludwig Rothowe

verbesserte im Vergleich zum das Raumprofil voll ausnutzenden Kastenaufbau der V 80 auch die Sichtverhältnisse für den Lokführer. Die Gelenkwellen der V 100 wurden kürzer und damit weniger schadanfällig ausgeführt. Viele Bauteile, zum Beispiel Steuereinrichtungen und Antriebsmotor, waren mit jenen der V 200 tauschbar. Keine Rolle mehr spielte das beim Entwurf für die V 80 noch sehr wichtige „moderne Industriedesign“.

So entstand ein „Billigprodukt“, das sich nichtsdestotrotz bestens bewährte. Als erstes stellte MaK auf eigene Rechnung die mit einem 1100 PS starken Zwölfzylinder-Motor ausgerüstete Baumusterlokomotive V 100 000 fertig, die das BZA München ab März 1958 erprobte. Beginnend mit der V 100 001, folgten ab Au-

gust 1958 sechs gleich stark motorisierte sogenannte Vorauslokomotiven. Alle absolvierten im Winter 1958/59 Versuchs- und Messfahrten, die V 100 000 unter extremen klimatischen Bedingungen in Schweden. V 100 001 bis 005 gelangten im Frühjahr 1959 zur Betriebsprüfung in den Direktionsbezirk Münster, desgleichen im Oktober die als V 100 007 übernommene ehemalige V 100 000. Die V 100 006 wurde nach weiteren Tests Ende 1959 zum Einbau des stärkeren 1350-PS-Motors an die Firma MaK zurück gegeben und anschließend in V 100 2001 umgezeichnet. Die Praxiserprobung durch die BD Münster umfasste auch den Einsatz vor üblicherweise mit Dampflok der Baureihe 50 bespannten Güterzügen sowie vor leichten Schnellzügen. Fazit: Mit der V 100 hatte man

das gesuchte „Mädchen für alles“ gefunden. Neben der Ablösung der Tenderloks und teils sogar der 50er auf Nebenstrecken kam auch der Ersatz beispielsweise der 38er, 57er, 78er und 93er auf Hauptbahnen in Betracht.

Als die V 100 für die Bundesbahn 1961 in Serie gingen, liefen bei der Reichsbahn in der DDR gerade mal die Baumusterlokomotiven der Baureihe V 180. Zwar war eine 1000-PS-Streckendiesellok schon im Typenprogramm der DR enthalten, doch sollte diese aus der Sowjetunion kommen – nur wann, war unklar. So klappte vorerst zwischen den Leistungsbereichen von 600 PS (V 60) und 1800 PS (V 180) auf unabherrschbare Zeit eine große Lücke.

Nachdem der UdSSR-Import einer 1000-PS-Maschine ausblieb, entwickelte der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg in Kooperation mit dem Berliner Institut für Schienenfahrzeuge, dem VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) und der Versuchsanstalt Halle (VES-M) ab 1963 forciert die V 100 DR. Im März 1964 konnten Besucher der Leipziger Messe die blau lackierte V 100 001 bewundern; im Jahr 1965 folgte die rotbraune V 100 002. Und Anfang 1966 erschien als dritte Baumusterlok die silbergraue V 100 003. Letztere stammte bereits vom LEW Hennigsdorf, wo ab 1966 alle Serienmaschinen gefertigt wurden.