

Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

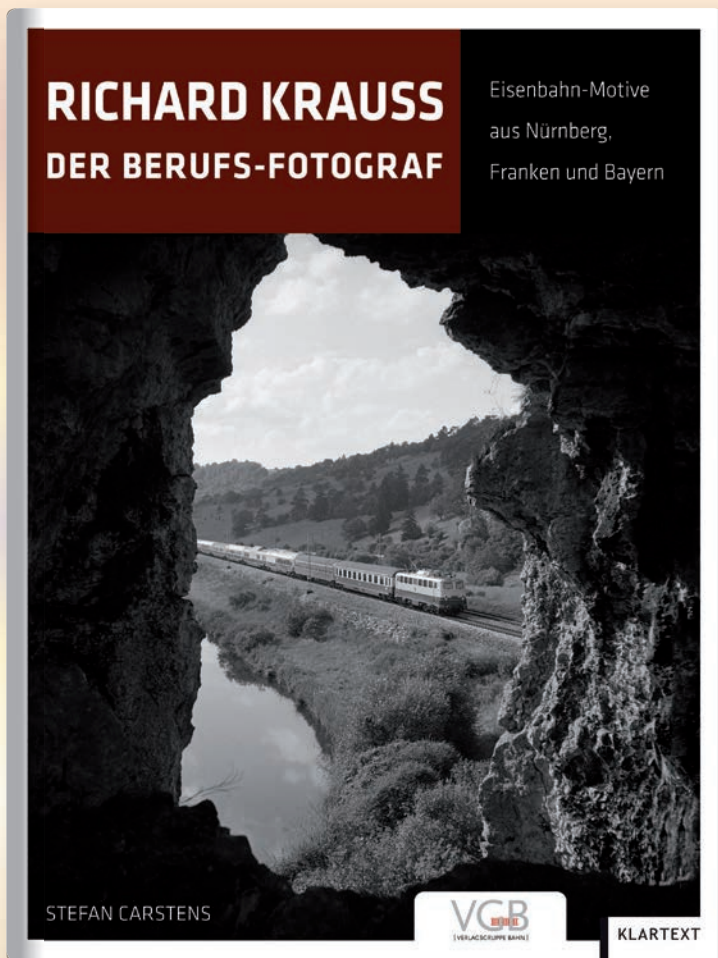


ET 56 und ET 30 der DB

„Elektro- Eier“

Impressionen: BR 65 in Dillenburg
Dampflokporträt BR 05: Der man das Rückgrat brach
H0-Anlage „Mitten in DB-Land“: Schlüchterns sehenswerte Museumsanlage

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



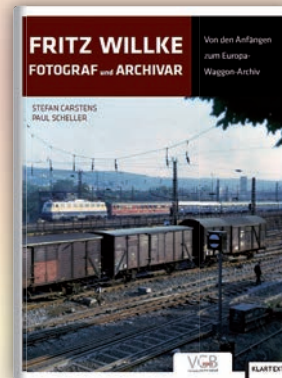
Richard Krauss – Der Berufs-Fotograf Eisenbahn-Motive aus Nürnberg, Franken und Bayern

Richard Krauss war ein Nürnberger Industrie- und Werbefotograf mit einem Faible für die Eisenbahn. In seinen Bildern sorgte er nicht nur für die perfekte Präsentation von Loks und Zügen. Er setzte diese oft auch mit „Statisten“ aus dem Familien- und Freundeskreis in Szene. Ausflüge führten ihn zu fränkischen Nebenbahnen und bayerischen Bahnknoten, auf Urlaubsreisen hatte er stets seine Kamera zur Hand. Ab Anfang der 1960er-Jahre war Richard Krauss zudem für den Nürnberger Modellbahnhersteller Fleischmann tätig. Als Vorlage für die Modellkonstruktion fertigte er eine Reihe von Lokporträts und zahlreiche Detailaufnahmen von Lokomotiven und Wagen an.

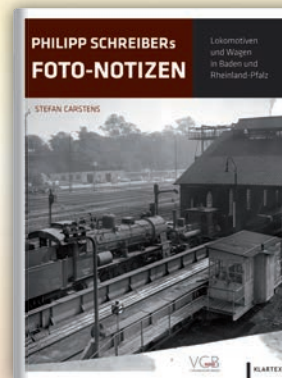
Aus dem erhalten gebliebenen Fundus des einst umfangreichen Archivs von Richard Krauss hat Stefan Carstens diesen Bildband mit vielen bislang unveröffentlichten Eisenbahnmotiven zusammengestellt. Die Palette reicht von Anfang der 1960er-Jahre entstandenen Schwarzweißfotos über Farbnegative bis hin zu Dias aus den 1970er-Jahren – überwiegend im Mittelformat aufgenommen.

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover-Einband,
mit über 280 historischen Farb- und Schwarzweiß-Fotos
Best.-Nr. 581732 | € 29,95

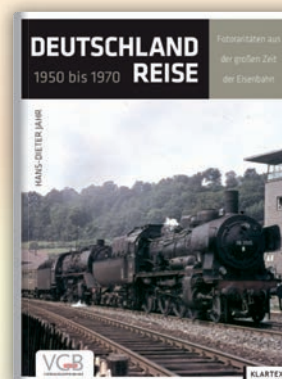
Weitere Bücher aus dieser Reihe



Fritz Willke – Fotograf und Archivar
Von den Anfängen zum Europa-Waggon-Archivar
176 Seiten, Hardcover-Einband, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 340 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581515 | € 29,95



Philipp Schreibers Foto-Notizen
Fahrzeuge und Bahnanlagen in Mainz und Umgebung
176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-Einband,
ca. 250 historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581403 | € 29,95



Deutschlandreise 1950 bis 1970
Fotoraritäten aus der großen Zeit der Eisenbahn
176 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover-Einband,
ca. 250 historische Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581404 | € 29,95



4



30



14



38



58



70



78



84



88



92

VORBILD

4 Impressionen

Baureihe 65 beim Bw Dillenburg

16 Titelthema

ET 56 und ET 30: Elektro-Eier

28 Bild des Monats

Class 77 im Westerwald

30 Zeitreise

Lübeck-Reecke 1981

36 Momente

Die Burg zu Alzey

38 Dampflokkporträt

BR 05: Der man das Rückgrat brach

47 Galerie

Bilder von Andreas Ritz

MODELL

58 Anlagenporträt

Schlüchtern – mitten in DB-Land

70 12. Modellbau-Wettbewerb, Folge 12

Generationentreffen

78 Wagenbeladung

Stroh – drauf, was geht

84 Gebäudegestaltung

Schwamm auf der Mauer

88 Anlagengestaltung

Schrankenlos übers Gleis

92 Anlagengestaltung

Wasser für alle Fälle

RUBRIKEN

10 Kurz-Gekuppelt

Tagebuch, Einst & Jetzt u.v.m.

54 Neuheiten

Modelle des Monats

97 Leserpost und Messevorschau

98 Händler, Börsen & Mini-Markt

106 Vorschau und Impressum



Ungeliebtes Rangierquartett

TEXT UND FOTOS: HORST KOWALSKI

ERINNERUNGEN AN DIE BAUREIHE 65 BEIM BAHNBETRIEBSWERK DILLENBURG



LINKS: 65 010 hat sich am 21. Juni 1967 auf Höhe der Bahnsteige ans Ende eines langen Güterzuges gesetzt, um ihn über den weit entfernten Ablaufberg zu drücken.

UNTEN: Am 26. März 1968 rangiert die bereits umgezeichnete 065 011 im Personenbahnhof.

Als ich auf einer Fotosafari mit der Bezirkswochenkarte 242 am 21. Juni 1967 nach Dillenburg kam, erwartete ich hier die Baureihen 50 und 94 vor Güter- und Reisezügen sowie die 55er im Rangierdienst. Umso größer war die Überraschung, die sich mir bot: Im Rangierdienst des damaligen Knotenbahnhofs waren mehrere Exemplare der Baureihe 65 im Einsatz!

Gerade als ich einem Personenzug aus Siegen entstieg war, setzte sich 65 010 in Höhe der Bahnsteige ans Ende eines langen Güterzuges, um ihn über den weit entfernten Ablaufberg zu drücken. Eine weitere 65 war mit einer kurzen Rangiereinheit unterwegs.

Warum die im Rahmen des Neubauprogrammes der DB für den Streckendienst entwickelte Baureihe 65 im Rangierdienst ein-

gesetzt wurde, erschloss sich mir zunächst nicht. Erst als es mich 1968 durch einen Arbeitsplatzwechsel in die Nähe von Dillenburg verschlug, konnte ich dieser Frage nachgehen.

So erfuhr ich in Gesprächen auf der Lokleitung des Bw Dillenburg, dass von der bis 1967 im Rangierdienst dominierenden betagten Baureihe 55 (pr. G 8.1) Anfang dieses Jahres nur noch drei betriebsfähige Exemplare vorhanden waren, die zum Bw Gießen überstellt wurden. Als Ersatz dafür bekam Dillenburg vier Loks der Baureihe 65 zugewiesen, für die man in den bisherigen Heimat-Bw keine Beschäftigung mehr gefunden hatte.

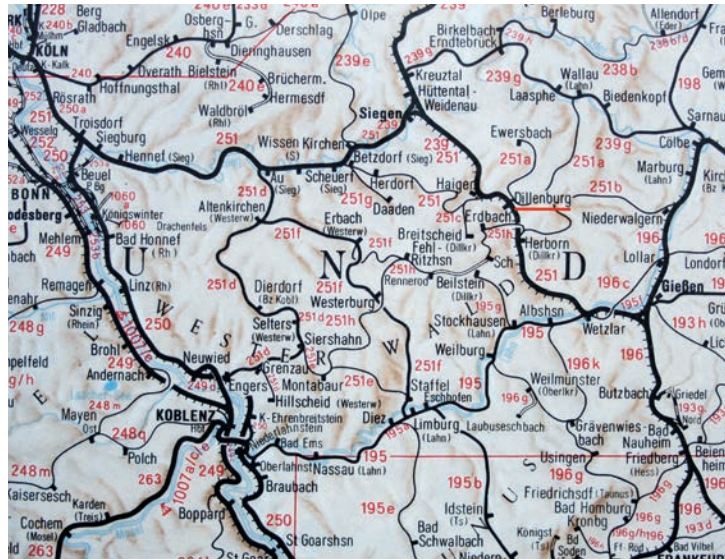
Den Anfang machte 65 008 vom Bw Darmstadt, die am 20. Januar 1967 nach einem Aufenthalt im AW Trier in Dillenburg ihren Dienst antrat. Es folgten 65 010 am



2. März 1967, 65 011 am 18. Mai 1967 und 65 009 am 28. Mai 1967, alle vom Bw Limburg kommend. Sie wurden mit einer Rangierfunkanlage ausgestattet, äußerlich erkennbar durch die an der rechten Führerhausvorderwand angebrachte Topfantenne.

Man hatte sich bei der DB offensichtlich gescheut, die relativ jungen Loks dauerhaft abzustellen, und hoffte, sie im Rangierdienst sinnvoll beschäftigen zu können. Bereits früher durchgeführte Untersuchungen bezüglich ihrer Eignung zum Befahren von Ablaufbergen mit Scheitel- und Fußrundungen von 300 Metern waren positiv verlaufen – eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz in Dillenburg.

Bei den Lokpersonalen in Dillenburg, die den jahrzehntelangen Dienst auf der G 8.1 gewöhnt waren, fanden die 65er jedoch keine Gegenliebe. Zu enger Führerstand und unzumutbar heiß bei hohen Außentemperaturen waren die hauptsächlichen Kritikpunkte, man rangierte fast immer mit offenen Führerhaustüren. Es wurde



Dillenburg liegt an der Strecke Siegen – Wetzlar/Gießen.

auch bemängelt, dass es bei starker Beanspruchung während einer Schicht notwendig werden konnte, Wasser zu nehmen, was bei der G 8.1 wegen des größeren Vorrates nie nötig gewesen sei.

Pro Schicht waren werktäglich zwei Loks im Einsatz, wobei eine neben Aufgaben im Rangierbahnhof auch für die Bereitstel-

lung und das Abstellen von Reisezugzuggarnituren im Personenbahnhof zuständig war. Nach meinen Feststellungen waren die 65er in Dillenburg bis auf wenige Ausnahmen nur im Rangierdienst eingesetzt.

Bei zwei dieser Ausnahmen konnte ich die 65 008 beobachten, die inzwischen die Nummer





065 008-5 trug. Am Nachmittag des 29. Mai 1968 war sie mit einem Güterzug aus Oberscheld, wo bis zum 30. April 1968 noch ein Hochofen in Betrieb war, auf dem Niederschelder Viadukt nach Dillenburg unterwegs. Kurze Zeit später erreichte sie den Haltepunkt Niederscheld nach der Bedienung eines Gleisanschlusses an der Strecke. Am frühen Morgen des 3. Juli 1968 überquerte dieselbe Lok den Niederschelder Viadukt gegen 5 Uhr in Richtung Oberscheld mit einem Güterzug. Kurz danach kehrte sie mit dem Packwagen als Lpaz nach Dillenburg zurück.

Dem ungeliebten Rangierquartett war in Dillenburg kein langes Dasein beschieden. Bereits am 10. November 1967 wurde 65 009 aufgrund eines Rangierunfallendes z-gestellt und am 12. März

1968 ausgemustert. Es folgte mit derselben Ursache die bereits umgezeichnete 065 011-9, die am 4. April 1968 z-gestellt, am 1. Juli 1968 noch nach Limburg abgegeben und dort am 2. Oktober 1968 ausgemustert wurde. Ebenfalls nach einem Rangierunfall schied 065 010-1 am 26. Juli 1968 mit der z-Stellung aus dem aktiven Dienst aus und wurde am 11. Dezember 1968 ausgemustert.

Lediglich 065 008-5 überlebte ihre Zeit in Dillenburg, wurde am 30. September 1968 zunächst nach Darmstadt abgegeben, nach einer weiteren Umstationierung nach Aschaffenburg und dort erst am 12. April 1972 z-gestellt und am 15. August 1972 ausgemustert.

Die 1968 durch die Abstellung der 65er entstandenen Lücken wurden durch drei vom Bw Gießen kommende 55er geschlossen, die

weiter dieser Dienststelle zugeordnet blieben.

Die 1965 abgeschlossene Elektrifizierung der hauptsächlich dem Güterverkehr dienenden Strecke von Hagen über Siegen – Dillenburg – Gießen nach Süddeutschland wirkte sich 1968 zunehmend negativ auf den Rangierbedarf in Dillenburg aus. Die in der Dampflokära notwendigen Lokwechsel, meist verbunden mit der Neubildung der Güterzüge, waren anfänglich teilweise auch noch nach der Elektrifizierung beibehalten worden, wurden aber im Laufe des Jahres mehr und mehr durch Langläufe ersetzt, die mit den E-Loks nun möglich waren.

Da Dillenburg als Knotenbahnhof auch für die Bedienung der Nachbarbahnhöfe Herborn und Haiger und der von diesen ausgehenden Nebenstrecken im

OBEN: 065 008 stellt am 16. April 1968 eine Reisezuggarnitur im Personenbahnhof Dillenburg ab.

LINKS: 065 008 rangiert am 14. August 1968 im Güterbahnhof.

Güterverkehr zuständig war, wurden die mit überregionalen Zügen ankommenden Wagen zu Nahgüterzügen (Ng) zusammenrangierte, die mit Dillenburger 50ern zu den Bestimmungsorten gebracht wurden.

Von Herborn ausgehend waren das in westlicher Richtung die Strecke in den Westerwald über den Spitzkehrenbahnhof Erdbach, nach Rennerod/Westerburg und die östlich abzweigende Nebenbahn Richtung Gladenbach. Von Haiger aus wurde die Nebenstrecke nach Breitscheid bedient. Auf der ebenfalls in Haiger von der Hauptbahn abzweigenden Strecke nach Betzdorf verkehrte 1968 werktäglich noch ein Güterzugpaar mit Betzdorfer 44ern nach und von Dillenburg. Die von Dillenburg aus direkt bedienten Streckenäste nach Ewersbach und Oberscheld waren eine Domäne der Baureihe 94 (pr. T 16.1).

Am Spätnachmittag kamen dann die Ng von diesen Strecken und Bahnhöfen wieder im Rangierbahnhof Dillenburg an, wo die unterwegs eingesammelten Güterwagen für den Weitertransport in überregionalen Zügen umrangierte werden mussten. Der auch auf diesen Strecken bereits 1968 bemerkbare Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene wirkte sich mit entsprechend reduzierenden Auswirkungen auf die oben beschriebenen Rangierabläufe in Dillenburg aus.

Diese Entwicklung führte dazu, dass man in Dillenburg zunächst mit den drei bereits genannten 55ern auskam und ab dem Fahrplanwechsel am 29. September 1968 sogar zwei von Gießen kommende Dieselloks der Baureihe V 60 ausreichten, um den verbliebenen Rangierbedarf im Güterbereich abzudecken. Für den Verschub im

Personenbahnhof reichte die fabrikneu angelieferte 333 313 aus.

Die letzten drei 55er blieben zunächst noch als Reserve vor Ort, bis zwei von ihnen am 2. Mai 1969 nach Duisburg-Wedau abgegeben wurden. Allerletzte der in Dillenburg eingesetzten G 8.1 wurde 55 3528, die sich vor einem Sonderzug am 27. Juli 1969 gleichzeitig als Letzte ihrer Baureihe in der BD Frankfurt aus dem aktiven Dienst verabschiedete.

Lohnendes Fotoziel blieb Dillenburg jedoch auch weiterhin wegen zwar nur noch weniger Loks der Baureihe 50, vor allem aber wegen der weiterhin aktiven Maschinen der Baureihe 94.5, die noch bis 1972 in Betrieb blieben.

Am 5. April 1969 passierte wohl zum letzten Mal eine 65er den Bahnhof Dillenburg. Es war die 065 013-5 des Bw Limburg vor einem Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK). □

Einer der seltenen Streckenausflüge: Gegen 5 Uhr früh am 3. Juli 1968 ist 065 008 auf dem Niederschelder Viadukt mit einem Nahgüterzug nach Oberscheld unterwegs (Bild unten). Mit derselben Leistung war die Lok auch am 29. Mai 1968 im Einsatz und setzt hier (Bild rechts) nach dem Wagentausch in einem Gleisanschluss in unmittelbarer Nähe des Viadukts die Rückfahrt nach Dillenburg fort.



ERINNERUNGEN AN DIE BAUREIHE 65 BEIM BAHNBETRIEBSWERK DILLENBURG



Wohl zum letzten Mal durchfährt am 5. April 1969 eine 65er den Bahnhof Dillenburg. Es war die 065 013-5 vom Bw Limburg mit einem Sonderzug des Freundeskreises Eisenbahn Köln (FEK).

Oktober 1957: Nach den Wahlen zum Deutschen Bundestag, die eine Koalition aus CDU/CSU und FDP zur Folge haben, bleibt Hans-Christoph Seebohm Bundesverkehrsminister + + + Als zwölfte TEE-Verbindung wird der „Mediolanum“ München – Mailand eröffnet; zum Einsatz kommen zweiteilige Dieseltriebwagen der italienischen Staatsbahnen mit 980 PS Gesamtleistung und 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zugleich handelt es sich um die erste Triebwagenverbindung von Italien über den Brenner und Österreich nach Deutschland



Oktober 1977, Stuttgart Hbf: neues Stellwerk, alte Loks.

Oktober 1967: Das „Deutsche Reisebüro“ (DER) wird fünfzig Jahre alt. Gründer waren die deutschen Staatseisenbahnen, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie + + + In Hamburg wird mit dem Bau der City-S-Bahn begonnen + + + Elf europäische Eisenbahnverwaltungen gründen die „Intercontainer-Gesellschaft“ und erfinden damit die „Logistik“ im Güterverkehr: eine komplette Dienstleistung, die sich auf die gesamte Beförderungsstrecke bezieht – einschließlich der Umladung der Transportcontainer, der



Oktober 1967: Elf europäische Bahnen gründen die „Intercontainer-Gesellschaft“.

Haus-Abholung und Haus-Zustellung, der Lagerung und der Rücksendung der leeren Container

Oktober 1977: Am 26. des Monats endet nach einem Hilfszug-Einsatz mit 043 903 im Raum Emden um 16.04 Uhr offiziell der Einsatz von Dampflokomotiven bei der DB. In den Folgejahren wird auf

DB-Gleisen ein umstrittenes Dampflokverbot verhängt, das erst ab dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 wieder gelockert wird + + + Das Ausbesserungswerk München-Freimann wird 50 Jahre alt + + + In Stuttgart Hbf wird eines der größten Stellwerke Deutschlands in zwei Etappen in Betrieb genommen, es ersetzt zwölf Stellwerke älterer Technik und Bauart + + + Der Verband der deutschen Waggonindustrie wird 100 Jahre alt

Oktober 1987: Im Rahmen der dritten Bau- und Betriebsstufe der S-Bahn Köln wird auch die Hohenzollernbrücke über den Rhein um zusätzlich zwei S-Bahn-Gleise erweitert + + + Die Strecke Heidelberg – Würzburg wird 125 Jahre alt + + + Das Umwelt-Symposium „Europas Bahnen – Chance für die Umwelt“ unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker stellt fest, dass der Straßenverkehr Umweltsünder Nummer eins ist + + + Die Mittenwaldbahn wird 75 Jahre alt und bei der Bahnlinie München – Holzkirchen – Rosenheim wird das 130-jährige Jubiläum gefeiert

Oktober 1997: Am 3. des Monats wird die neue Stadtbahn Karlsruhe offiziell in Betrieb genommen + + + Durch Einhängen von Hakenkrallen in Oberleitungen sowie durch das Zersägen von Schienen verüben so genannte „Autonome Gruppen“ Anschlagsserien gegen die Castor-Transporte der DB AG + + + Die Dampf-

lokomotive 62 015 der Interessengemeinschaft Bw Dresden-Altstadt e.V. (Eisenbahnmuseum Dresden) hat Fristablauf und wird zum nicht betriebsfähigen Ausstellungsstück

Oktober 2007: Die DB AG wird mit dem Negativpreis „Big Brother Award“ in der Kategorie „Wirtschaft“ ausgezeichnet. Kritisiert wird unter anderem der Trend, beim Verkauf von Fahrkarten nicht-anonyme Bezahlmethoden zu forcieren sowie die unnötige Sammlung von Fotos und Geburtsdaten bei BahnCard-Kunden + + + Bei der DB AG erfolgt die Ausschreibung neuer ICE-Viersystem-Triebzüge (Baureihe 407) + + + Die SPD beschließt auf ihrem Hamburger Parteitag, dass der nach wie vor geplante Bahn-Börsengang mit der Ausgabe von Volksaktien einhergehen soll



Oktober 2007: Ausschreibung für die Viersystem-ICE (BR 407).

WERBEPAUSE

RÜCKFAHRKARTEN
nach jedem Ziel zu jeder Zeit

DEUTSCHE BUNDESBahn

Bundesbahn-Werbung aus den 50ern.

FOTOS: J. SEYFERTH (3); ABB.: SLG. SEYFERTH