



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1995
April

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Dampf überm »Revier«	6
Ein nostalgischer Rückblick	
Das »Eisenbahn-Revier« heute	14
Ein aktueller kleiner Bilderbogen	
»Stuttgart 21«	16
Das Projekt des neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs Stuttgart Hbf	
Die Großdiesellokomotive V 3201 der DRG	20
Die andere E 94	24
Abschied von der ÖBB-Reihe 1020	
Das Wagenporträt	34
Schüttgutkippwagen Fas 126 der DB AG	
Salzwedel – Oebisfelde	
Die westliche Altmark-Tangente	36

Modellbahn-Journal

Das Modell der V 3201 von Trix	22
46. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg 1995	68
2. Teil der Zubehör-Neuheiten sowie Auto-Neuheiten	
»Nach Norden« (Teil 6 und Ende)	
Der Weg nach Woldenitz	86
Ein Feldbahnanschluß zu den RükB	
16 Die Brauerei in Stephanienbruck	92
Eine Anlagen-Fortsetzung nach mehreren Jahren	
Bemos neues Zugpferd	96
Die Ge 4/4 ^{III} der RhB als H0m-Modell	
Wie im Schlaf	98
Die Modellbahn im Klappbett (2. Teil)	
Die Brégille-Standseilbahn in Besançon	102
Gut Holz!	106
Vorbildgerechte Holzladungen für Modellgüterwagen	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	42
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Bücherecke	55
Typenblatt: BR 50⁴⁰	59
Typenblatt: BR 71	65
Schaufenster der Neuheiten	110
Tips & Tricks	113
Heuernte	
Alphabetisches Herstellerverzeichnis	114
Mini-Markt	116
Bahn-Post	120
Sonderfahrten und Veranstaltungen	121

Titelbild: Nein – diese Aufnahme entstand nicht im Ruhrgebiet, auch wenn das Motiv auf den ersten Blick so wirkt. Vielmehr handelt es sich um eine Szene aus dem Bw Nürnberg Rbf, wo 001 181 (mit Neubaukessel) gerade ihre Vorräte ergänzt (1970).
Abb.: J. Nelkenbrecher

Editorial

Stellen Sie sich vor, Sie gehen mit Ihrer Familie in einen Laden der gehobenen Preisklasse, z.B. ein Schuhgeschäft. Dort lassen Sie sich alle in bequemen Sesseln nieder, genießen die Beratung eines Schwarms ebenso sachkundiger wie sympathischer Verkäuferinnen und wählen alle in Ruhe die gewünschte Ware aus. Anschließend schlendern Sie zur Kasse und zahlen für Ihre gesamten Einkäufe gerade mal 15 Mark. – Ein nicht gerade realistisches Szenario, wie jeder weiß. In Wirklichkeit sind Sie bei so einem Einkauf mit einigen hundert Mark dabei. Und für 15 Mark gibt's bestenfalls ein Paar Billigtretter aus der Ramschabteilung eines Supermarkts.

Nicht anders bei der Bahn. Auch ihre Produkte (schnelle, bequeme und weitgehend pünktliche Fernzüge) haben ihren Preis, genauso wie der Sprit fürs Auto. Bietet sie aber für 15 Mark ein Ticket an, mit dem fünf Personen das ganze Wochenende lang auf ihren Gleisen spazierenfahren können (aber halt nur in Eil- und Personenzügen), dann soll dieses Gesetz für viele plötzlich nicht mehr gelten. Motto: "Wenn schon billig, dann wenigstens schnell und bequem." So kocht manchem das Gemüt hoch, ob der Unverschämtheit der Bahn, das 15-Mark-Ticket auf dem ICE nicht gelten zu lassen oder wenigstens einen durchgehenden Eilzug Flensburg – Garmisch aus dem Hut zu zaubern. Andere bombardieren Tages- und Fachpresse (auch uns) mit erbosten Leserbriefen, weil außer ihnen noch ein paar tausend die glänzende Idee hatten, für ein paar Mark mal wieder Bahn zu fahren und sie deshalb im E 08/15 nur noch einen Stehplatz auf dem rappenden Gang ergattern konnten.

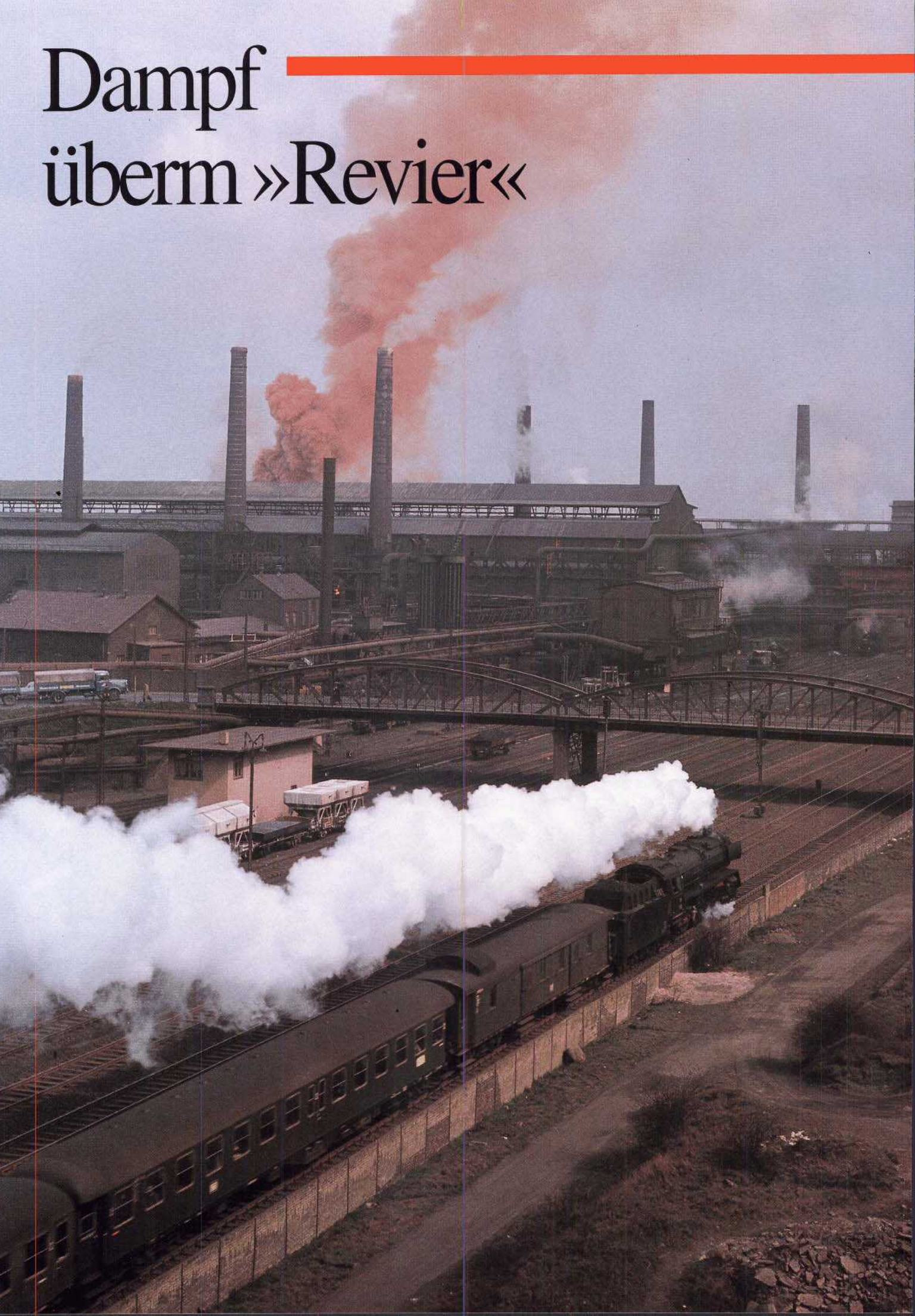
Für die Betroffenen eine ärgerliche Sache, gewiß, doch was soll die Aufregung? Die Bahn hat das 15-Mark-Ticket nicht eingeführt, um ihren rentabel fahrenden Fernzügen Konkurrenz zu machen. Vielmehr sollten am Wochenende Regionalzüge gefüllt werden, die ansonsten leer durch die Gegend kutschieren würden. Dieses Ziel hat sie voll und ganz erreicht: 250 000 der 15-Mark-Tickets wurden schon an den ersten drei Wochenenden verkauft, so ein Bahn-Sprecher. Eine halbe bis ganze Million Menschen dürfte damit zusätzlich Zug gefahren sein, viele davon seit Jahren zum ersten Mal wieder. Ob sich das Sonderangebot für die Bahn AG rechnet, sei dahingestellt. Es ist aber anzunehmen, daß ihre Betriebswirte das Ganze schon einmal überschlagen haben. Zusätzliche Kosten durch das hohe Publikumsinteresse will sie jedenfalls möglichst vermeiden. So wird auch weiterhin z.B. am Sonntagabend der E 4421 Bad Wörishofen – Buchloe – München nur als eine fast aus allen Nähten platzende 628/928-Garnitur verkehren. "Wir werden keine betrieblichen Kopfstände machen", so ein Sprecher des DB-Regionalbereichs München. Allenfalls könne an einen lokbespannten Zug ein Waggon angehängt werden. Ärgerlich sei nur, wenn Reisende wegen Überfüllung von Eilzügen auf teurere Zugklassen ausweichen oder lange auf den nächsten Zug warten müßten.

Ganz so leicht sollte es sich die Bahn aber vielleicht doch nicht machen: Im Sommer wird die Zahl der 15-Mark-Ausflügler gegenüber der kalten Jahreszeit eher zu- als abnehmen. Bleibt es dann bei der Höchstens-ein-Wagen-mehr-Politik? Was denken sich voll zahlende Fahrgäste, wenn sie im ICE-Anschlußzug stehen müssen, weil Billigreisende die Sitzplätze belegen? Besteht da nicht Gefahr, daß treue Kunden zugunsten kurzfristigen Erfolgs vergrault werden? Auch die Frage der Gültigkeit des 15-Mark-Billets in Verkehrsverbänden und auf Privatbahnstrecken sollte man lösen. Ansätze dafür sind bereits da. Wie sagt Fußball-Kaiser Franz Beckenbauer? "Schau'n wir mal!"

Gute Fahrt für wenig Geld wünscht Ihnen

Ihre EJ-Redaktion

Dampf überm »Revier«





Als die Preußischen Staatseisenbahnen (K.P.E.V.) in den Jahren 1879 bis 1882 die drei großen Privatbahnen im Westen der Monarchie verstaatlichten, übernahmen sie im Ruhrgebiet ein bunt zusammengewürfeltes Streckennetz. Seine Entstehung ist nur aus der geschichtlichen Entwicklung jener drei Privatbahnen verständlich, die alle drei einen möglichst großen Anteil an dem gewaltigen Verkehrsaufkommen haben wollten, das aus der ständig steigenden Produktion im Kohlebergbau und in der Stahlerzeugung resultierte.

Bild 1 (links): Dampf überm "Revier": eine 03er auf der Strecke Essen-Kray Nord – Rotthausen – Gelsenkirchen Hbf. Im Hintergrund die Zeche Dahlbusch – aufgenommen im Jahre 1957.

Abb.:
H. Säuberlich

Bild 2 (oben): 044 485 dampft am 22. März 1976 mit Zug 75227 durch Gelsenkirchen-Horst Nord in Richtung Dortmund-Mengede.

Abb.:
D. Beckmann

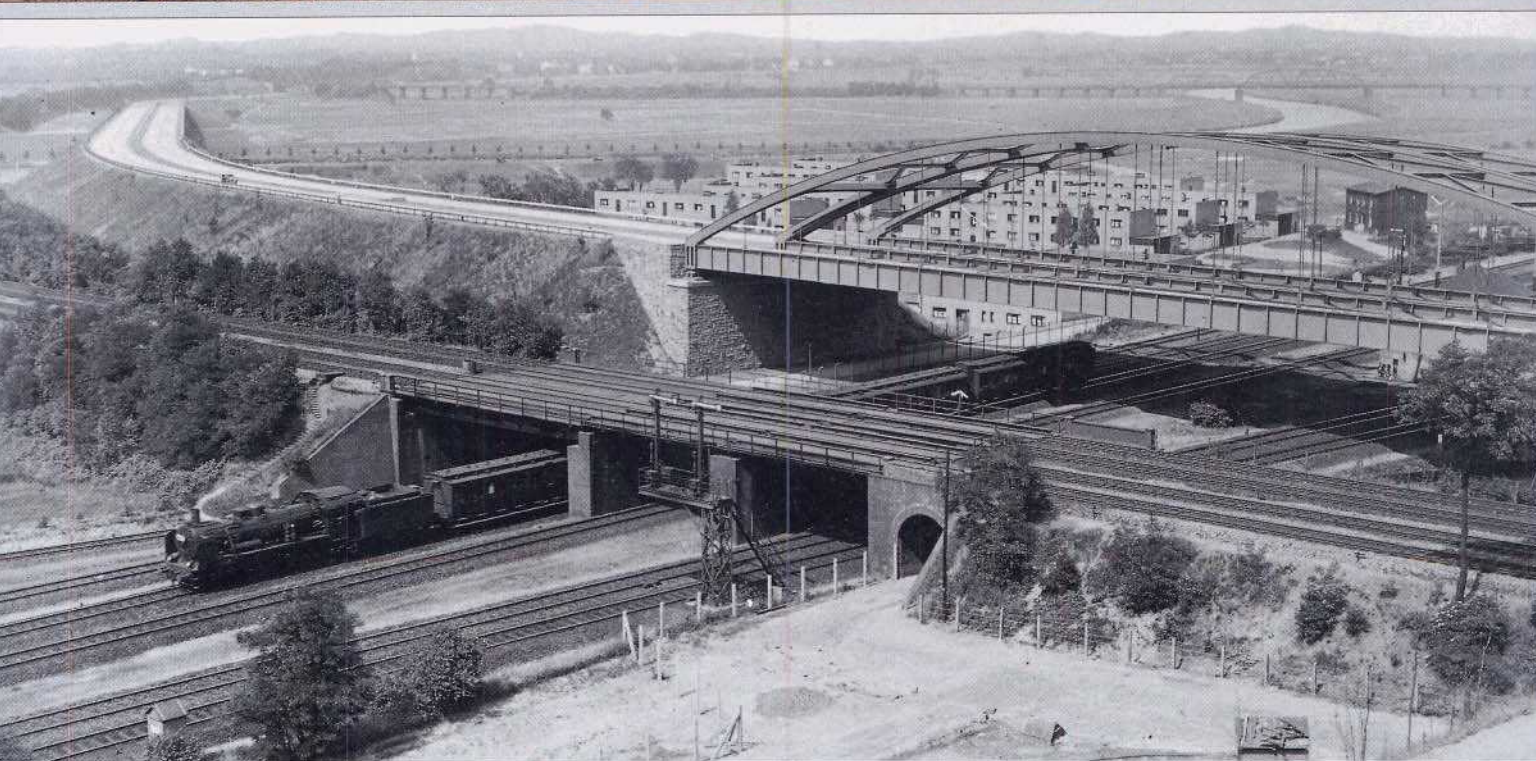
Die größte unter den drei Privatbahnen, die *Bergisch-Märkische Eisenbahn (B.M.E.)*, wurde im Sommer 1844 konzessioniert und zum 1. Januar 1882 verstaatlicht. Ihr Streckennetz von 1340 km Länge verband zunächst Elberfeld über Hagen und Witten mit Dortmund. 1860/62 folgte die große Ost-West-Verbindung von Dortmund über Bochum und Steele nach Essen und weiter über Mülheim-Styrum nach Duisburg-Hochfeld. Der Erwerb der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn von Vohwinkel nach Steele (16. Februar 1863) eröffnete der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eine wichtige Süd-Nord-Verbindung quer durch das Ruhrgebiet.

1872 konnte als weitere Süd-Nord-Verbindung die Strecke Düsseldorf – Ratingen – Kettwig – Kupferdreh (mit Anschluß an die Prinz-Wilhelm-Bahn) in Betrieb gehen. In den folgenden Jahren bis zur Verstaatli-

chung baute die B.M.E. ihr Streckennetz im Ruhrgebiet weiter systematisch aus. Durch das erste große Verstaatlichungsgesetz vom 20. Dezember 1879 fiel sie zusammen mit der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahn an den Staat. Das Streckennetz der zweiten großen Privatbahn, der *Köln-Mindener Eisenbahn (K.M.E.)*, erstreckte sich von Gießen über Köln – Wesel nach Arnheim im Westen und von Wesel über Münster – Osnabrück – Bremen bis nach Hamburg. Das Ruhrgebiet berührte sie im Westen und Norden mit ihrer Stammstrecke von Deutz über Düsseldorf – Duisburg – Hamm – Minden zur Landesgrenze Preußen/Hannover. 1872 bis 1875 baute sie die nördlich davon gelegene Emschertalbahn Wanne – Schalke – Bottrop – Ruhrort. Zwischen diesen beiden K.M.E.-Strecken errichtete 1879/80 die Bergisch-Märkische Eisenbahn ihre Strecke Osterfeld – Schalke als reine Konkurrenzbahn.

Ähnliche Konkurrenzstrecken baute auch die *Rheinische Eisenbahn*, die das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet zwischen 1866 und 1880 mit einer Art Ringbahn Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Hagen – Düsseldorf umschloß. Auch hier verlief die Strecke Hagen – Düsseldorf ziemlich parallel zu der Stammstrecke der B.M.E.

Es war also ein sehr dichtes, aber ungeordnetes Netz, das die drei miteinander konkurrierenden Privatbahnen dem Staat überließen, und dieser mußte sehen, wie er das Ganze einerseits den Bedürfnissen der Zechen und Gruben anpassen und andererseits eine einigermaßen gleiche



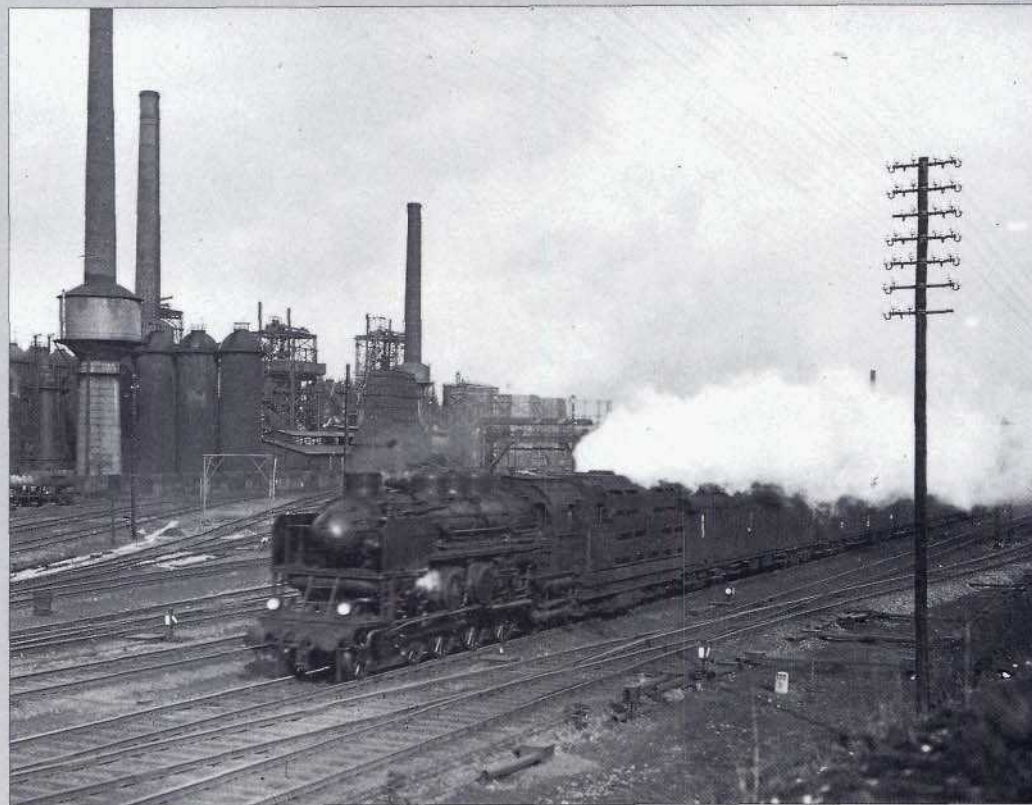
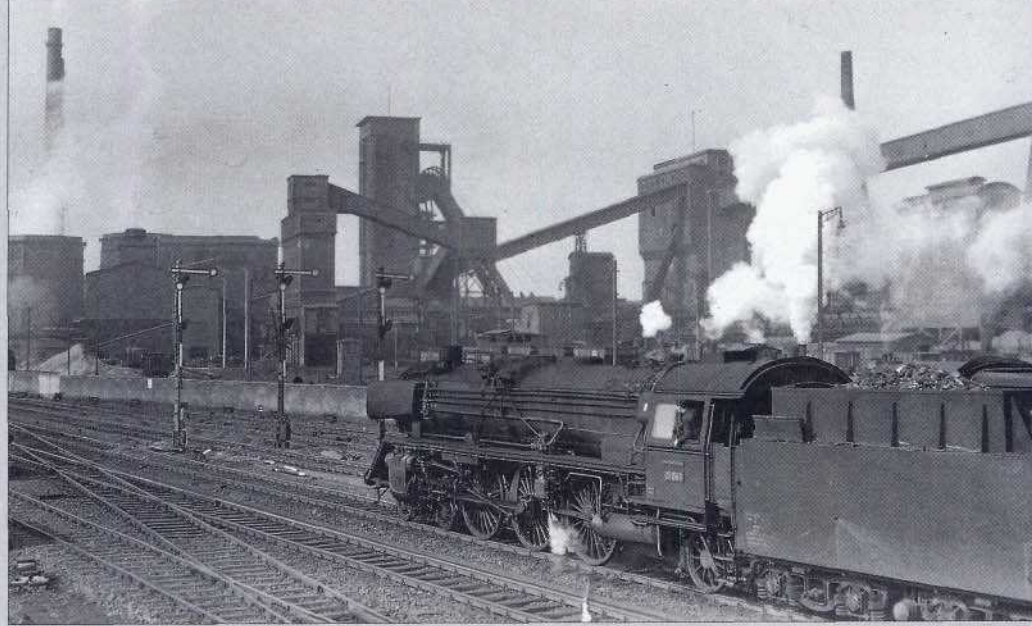


Bild 3: 03 292 mit einem Personenzug bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof Gelsenkirchen; links die Hochöfen des Thyssen-Schalcker Vereins, rechts die Zeche Alma (1957).
Abb.: H. Säuberlich

Bild 4 (linke Seite unten): 38 2025 ist im Ruhr Schnellverkehr bei Duisburg unterwegs. Nach der Lage der Autobahn und der Schienenwege kann es sich nur um die Überführung der A 3 bei Duisburg-Kaiserberg handeln. Der Zug kommt auf den Gleisen der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn aus Richtung Oberhausen; die Strecke rechts vorne gehörte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und führt nach Mülheim. Parallel zur Autobahn kreuzt die Strecke Wedau – Osterfeld der früheren Rheinischen Eisenbahn.

Bild 5 (rechts oben): 01 063 fährt im Jahre 1956 mit dem F 14 in Bönen (Strecke Hamm – Unna) an der Zeche Königsborn III/IV vorbei.
Abb.: C. Bellingrodt, Verlagsarchiv

Bild 6 (rechts Mitte): Die Krupp-Turbinenlok T 18 1001 führt auf dieser Aufnahme aus dem Jahre 1931 den FD 226 beim Stahlwerk Haspe.
Abb. 4 und 6:
C. Bellingrodt, Sammlung Dr. Scheingraber

Rentabilität der einzelnen Strecken sicherstellen konnte. Hierbei konnte es nicht ausbleiben, daß einige schon bewilligte Strecken nicht gebaut und andere bereits in Betrieb befindliche Konkurrenzstrecken wieder stillgelegt wurden.

Zum 1. April 1920 gingen die Länderbahnen auf das Deutsche Reich über – zu einer Zeit, als die Auswirkung des verlorenen Krieges und die maßlosen Forderungen der Sieger zu großen innenpolitischen Spannungen führten, die sich kurz vor dem genannten Termin im Kapp-Putsch entladen hatten. Im Januar 1921 wurden auf einer Pariser Konferenz ohne Mitwirkung Deutschlands die Reparationszahlungen auf 132 Milliarden Goldmark festgesetzt. Verhandlungen mit Deutschland brach man Anfang März ergebnislos ab. Tags darauf besetzten die Alliierten als Strafmaßnahme Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort, später auch Mülheim und Oberhausen.

Anfang Januar 1923 stellte eine "Repara-

tionskommission" fest, daß Deutschland vorsätzlich seine Kohlelieferungen vernachlässigt habe. Das gab den Franzosen den Vorwand, am 11. Januar 1923 mit fünf Divisionen, begleitet von Panzerwagen und schwerer Artillerie, in Essen einzumarschieren und allmählich das gesamte Ruhrgebiet zu besetzen.

Von deutscher Seite wurden dieser völkerrechtswidrige Akt mit passivem Widerstand beantwortet und die Kohlelieferungen eingestellt. Viele Zechen lagen still. Die Eisenbahner verweigerten auf den von den Franzosen besetzten Strecken den Dienst. Es kam zu blutigen Zusammenstößen. Französische und belgische Eisenbahntruppen mußten eingesetzt werden, um den Betrieb auf den Strecken des Ruhrgebiets notdürftig aufrechtzuerhalten.

Im Herbst 1923 brach jedoch der passive Widerstand zusammen. Die Inflation strebte ihrem Höhepunkt zu. Nach fast zweijähriger Besatzungszeit erfolgte am 15. No-



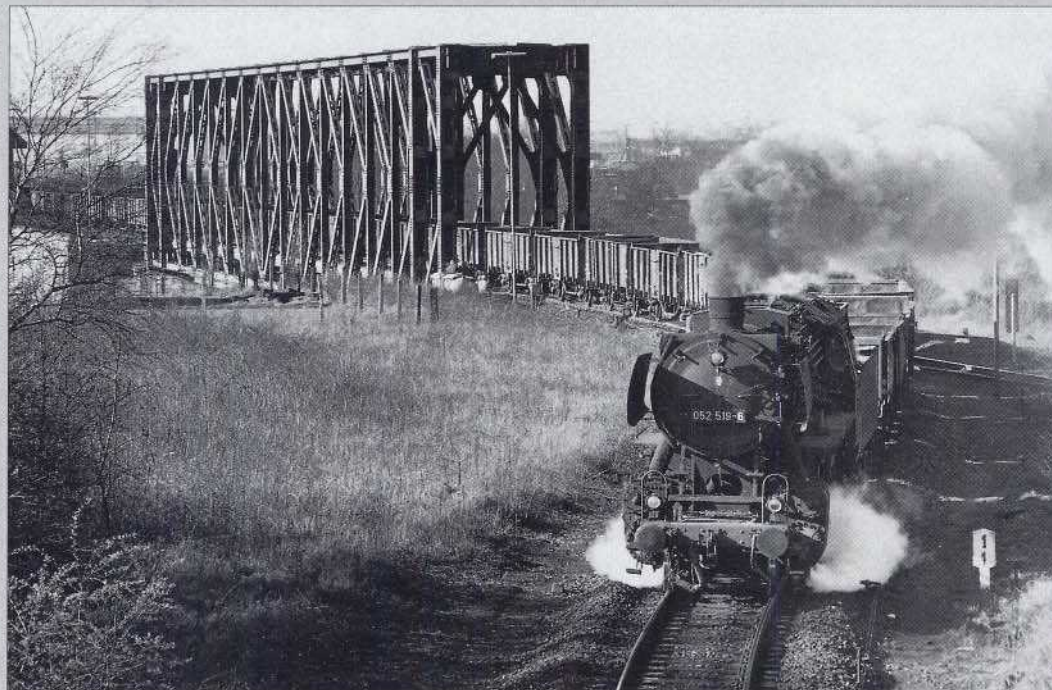


Bild 7: "Revier" pur: Beladen mit Rohren für die UdSSR schlängelt sich der von einer 50er mit Kabinentender bespannte Zug 47605 durch die Hafenanlagen in Duisburg-Hochfeld Süd.
Abb.: H. Beckmann

Bild 8 (linke Seite unten): Ruhrpott-Idylle: Gleich wird 044 684 mit dem ebenfalls mit Stahlrohren beladenen Zug 58734 Duisburg-Ruhrort erreicht haben.

Bild 9 (rechts oben): Einen nicht minder charakteristischen Fleck in Oberhausen-Osterfeld Süd passiert hier 044 215 mit einem Erzzug. **Abb.: H.-J. Hohlmann**

Bild 10 (rechts Mitte): Mit einem Leerzug ist 052 519 in Duisburg-Ruhrort Hafen angelangt. (Alle Aufnahmen auf dieser Doppelseite entstanden in den siebziger Jahren.)
Abb. 8 und 10: D. Beckmann

verember 1924 die Rückgabe der Betriebsbefugnis an die Deutsche Reichsbahn. Im Juli und August 1924 räumten die französischen und belgischen Truppen endlich das Ruhrgebiet. Sie ließen 23 zerstörte oder unbrauchbare Lokomotiven sowie in demoliertem Zustand 1187 Personen-, 433 Gepäck- und 1621 Güterwagen zurück und hatten damit einen Schaden von zweieinhalb Milliarden Goldmark angerichtet. Die Reichsbahndirektion Essen als die Ruhrgebietsdirektion hatte in den nächsten Jahren alle Hände voll zu tun, um mit Streckenneubauten und Bahnhofserweiterungen wenigstens auf den Hauptlinien den Personenverkehr vom langsamen Güterverkehr zu trennen, um so die Fahrzeiten im Reiseverkehr zu verkürzen. Im Personennahverkehr kam es Anfang der dreißiger Jahre zur Einführung des "Ruhrschnellverkehrs", über den wir im EJ 2/1991 ausführlich berichtet haben. Ab 1934 wurden auch die neuen Dieseltriebwagen der Bauart "Essen" eingesetzt, und ab 1938 erschienen die fünf dreiteiligen VT 137 283 bis 287, Bauart "Ruhr".

Mit Kriegsbeginn am 1. September 1939 stellte die Reichsbahn jedoch den gesamten Nahschnellverkehr ein; jetzt mußten "die Räder für den Sieg rollen"; die Dampflok war wieder "Alleinherrscherin" auf den Schienen des Ruhrgebiets. Wirft man einen kurzen Blick auf den Bestand an Dampflokomotiven der RBD Essen zu Beginn der dreißiger Jahre, so stellt man doch mit einigem Erstaunen fest, wie wenig Bewegung eigentlich zu verzeichnen war. Für den Stichtag 5. September 1930 sind überliefert: 14 Stück BR 01, 15 Stück S 10, 6 Stück S 10¹, die Turbinenlok T 18 1001, 136 Stück P 8 und 8 Stück P 10 als der Bestand an Personen- und Schnellzuglokomotiven. Dem standen 178 G 7¹, 439 G 8¹, 139 G 8² und 205 G 10 gegenüber, was die beherrschende Stellung des Güterverkehrs verdeutlicht. Auch bei den Tenderlokomotiven bildeten 145 T 16¹ das Rückgrat des Güterverkehrs auf kurzen Strecken und des Verschlebedienstes. Drei Jahre später, zum 18. Mai 1933, hat sich das Bild nicht wesentlich verändert: Zu den 14 in Hamm stationierten Maschi-



nen der Baureihe 01 war eine 15. getreten, und das Bw Dortmunderfeld hatte 9 neue 03 erhalten. Die Zahl der G 10 war konstant geblieben. Die übrigen Gattungen hatten um einige Loks abgenommen.

Auch im *Mai 1935* bot sich ein ziemlich unverändertes Bild: Nach wie vor waren die Baureihen 01 und 03 die einzigen Einheitslokomotiven im Revier. Die Zahl der P 8 hatte sich nur um 5 Maschinen verringert. Bei den G 7¹, G 8¹ und G 8² waren ebenfalls geringe Abgänge zu registrieren. Stark zurückgegangen war die Anzahl der

T 13: von 75 (1930) auf jetzt 56. Zugenommen hatte dagegen die Gattung S 10¹ von 6 (1930) auf 24 Lokomotiven.

Im Bestand vom 1. Juli 1937 hatte die Baureihe 03 mit 17 Maschinen erstmals die BR 01 überholt. Bemerkenswert war der Umbau von 30 G 8¹ (BR 55²⁵) in 1'D-Maschinen der BR 56².

Am Stichtag *1. Mai 1940* – bereits im zweiten Kriegsjahr – traf man in Hamm auf die ersten 21 Maschinen der Baureihe 41 und in Wedau auf 10 Loks der Baureihe 50. Als sogenannte Leihlokomotiven er-

schiene in der Folgezeit 11 belgische Ex-P 8 und 63 belgische Ex-G 8¹.

Nach Kriegsende wies die Bestandsstatistik vom *30. März 1946* als Besonderheit Einheits-Güterzuglokomotiven in größerer Zahl auf, so 16 Stück BR 41, 11 Stück BR 42, 41 Maschinen der BR 44 und 293 Stück BR 50, aber nur 19 Kriegslokomotiven der BR 52.

Die Baureihe 86 war mit 8 Exemplaren vertreten. Daneben fand sich eine Vielzahl von Splittergattungen mit ein oder zwei Maschinen.