

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn  
JOURNAL 4/07

# Eisenbahn JOURNAL

**April  
4/2007**

**EINGEBÜRGERT**  
Eisenbahn im Saarland

**VIELFÄLTIG**  
Damals in Warburg

**UNBEKANNT**  
Oberammergauer ETs

**PRÄCHTIG**  
H0-Anlage Donautal



PORTRÄT NEUSTADT – ESLARN

# Letzte »Bubikopf«-Domäne

(Füllseite)





Eisenbahn-Historie Saarland: Faustpfand

➔ 12



Dampflok-Porträt pr. T 9.1: Der große Wurf

➔ 42



Anlagenporträt: Zwischen Fluss und Fels

➔ 58



Gebäudebau: Fabrik am Ende der Straße

➔ 82

## VORBILD

### Bilder des Monats

Oster-Diesel, 1822, Bayerns längster Bahn-Radweg 4

### Historie

Faustpfand 12

### Moderne Bahn

Schwäb'sche Überlandtram 26

### Historie

Damals in Warburg 30

### Streckenporträt Neustadt – Eslarn

Langer Kampf um lange Strecke 36

Kurz-Steckbrief: Baureihe 64 „Bubikopf“ 40

### Dampflok-Porträt pr. T 9.1

Der große Wurf 42

### Historische Raritäten

Not macht erfinderisch 48

## MODELL

### Neuheiten des Monats

Badische Personenwagen von Liliput,  
Zweiseitenkipper von Piko und vieles mehr 54

### Wettbewerbsanlagen / Folge 3

Zwischen Fluss und Fels 58

### Anlagenplanung

Kleines Wirtschaftswunder 68

### Spielwarenmesse 2007: Nachschlag

Nürnberger Nachträge 74

### H0-Kleinanlage

Schotter verladen 76

### Anlagengestaltung: Gebäudebau

Fabrik am Ende der Straße 82

### Digital: Das PluX-Schnittstellenkonzept

Mehr als acht Anschlüsse 88

### Messe-Vorschau Dortmund

„Mythos Modellbahn“ 89

### Fahrzeugbau: Weinfasswagen

Liebhaberstück 90

### Modellbahn im Museum

Alles neu in Schlüchtern 94

## RUBRIKEN

Klartext &amp; Leserbrief 10

Fachhändler-Adressen 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 101

Auktionen, Börsen, Märkte 102

Mini-Markt 103

Bahn &amp; Medien 108

Bestellscheine 110


Vorschau &amp; Impressum 114

TITELFOTO: HEINZ ROSENKNECHT









## Oster - Diesel

Noch recht kahl und blass wirkt die Landschaft bei Röslau im Fichtelgebirge Ende März. Doch neben dem roten „Farbklecks“ der 218-Doppeltraktion, die mit einem RE von Hof nach Regensburg im Hintergrund vorbeiröhrt, sorgt auch der österlich geschmückte Strauch in einem Garten nahe der Strecke für erste frühlingshafte Farbtupfer. Und die im Freien zum Trocknen aufgehängte Wäsche sowie das bereitstehende Bike künden von ersten warmen Tagen. – Dem Osterei-Schnappschuss von der Dieselmagistrale, der unserem Fotografen Michael Giegold am 31.3.2003 gelungen ist, schließen sich auch Redaktion und Verlag des Eisenbahn-Journals an und wünschen frohe Osterfeiertage 2007! FOTO: GIEGOLD-PROFOT









## Showdown für die 1822

Eigentlich hätte die ÖBB-Reihe 1822 einst die Universallok für einen durchgehenden Verkehr über die Brennerstrecke werden sollen. Es blieb jedoch bei fünf Prototypen für den Einsatz unter 15 kV Wechselstrom bzw. 3 kV Gleichstrom, die von SGP (mechanischer Teil) und BBC (elektrische Ausrüstung) gebaut worden sind. Beheimatet in Innsbruck beschränkt sich ihr Einsatzgebiet mangels einer freizügigen Zulassung für Italien bis heute auf die wenigen Korridorzüge von Innsbruck über den Brenner nach Lienz. Nachdem 2005 bereits zwei Loks (1822.002 und 005) nach Polen verkauft wurden, dürfte angesichts der derzeitigen Auslieferung der neuen Mehrsystemloks der Reihe 1216 nach deren Italien-Zulassung die baldige Ablösung der 1822 bevorstehen. Am Abend des 7. Februar 2007 wartet 1822.004 mit dem REX 1873 (Innsbruck–Lienz) in Innsbruck Hbf auf die Abfahrt. FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL





## Bayerns längster Bahn-Radweg ...

*...führt seit 2005 auf der 49,8 km langen Trasse der ehemaligen Nebenstrecke von Neustadt an der Waldnaab nach Eslarn. Die von der Hauptstrecke Hof–Regensburg abzweigende Bahnlinie war nicht nur die längste unter den Oberpfälzer Lokalbahnen – denkbar lang waren zudem sowohl der einstige Werdegang als auch ihr Sterben in Etappen. Nun lässt sich also per Fahrrad auf den Spuren der seinerzeit letzten 64er-Domäne erkunden, ob Orte wie der frühere Haltepunkt Pfrentsch mit dem dahinter liegenden Fußballfeld am Waldrand noch heute so idyllisch wirken, wie es die Aufnahme der 064 295 mit Personenzug nach Eslarn vom 15.5.1973 vermittelt. – Ein Porträt der Strecke mit „Bubikopf“-Kurzsteckbrief gibt es auf den Seiten 36–41 dieser Ausgabe. FOTO: HEINZ ROSENKNECHT*





PFRENTSCH

064 296-9



Nach außen hin geben sich die Firma E.P. Lehmann in Nürnberg und ihre frühere Tochter LGB of America (LGB oA) im Streit um die Marken- und Vertriebsrechte ja noch halbwegs versöhnlich (siehe dazu auch Seite 57). Intern dürften vor allem in Nürnberg die Zeichen auf Sturm stehen: Können die Franken wie von den Amerikanern behauptet wird, nur noch in Deutschland verkaufen, herrscht in der Saganer Straße endgültig Land unter. Schon im vergangenen Jahr war die 150-Köpfe-Firma nur zur Hälfte ausgelastet.

## LGB: Cui Bono?

Zwar lässt Neu-Eigentümer Hermann Schöntag seinen Pressesprecher auf Anfrage verkünden, die strittigen Rechte seien in seinem Besitz – doch jede andere Reaktion wäre Selbstmord. Kaum erwähnenswert, dass Schöntags Kontrahenten jenseits des großen Teiches auf ihrer gegensätzlichen Position beharren.

Dass die Position der Firma wesentlich schlechter sein könnte als zugegeben, legt das diesjährige Neuheitenprogramm nahe: Modelle nach Vorbildern nicht-deutschsprachiger Länder fehlen komplett, speziell amerikanische. Auch die überaus verhaltene Reaktion des Lehmann-Chefs auf die für seine Firma existenzbedrohende Situation zeugt nicht gerade von Stärke. Eigentlich sollte in seinem Übernahmevertrag schwarz auf weiß geregelt sein, wer wo verkaufen und die Marken der Firma nutzen darf. Dann wäre es für Schöntag ein Kleines, der erfreuten Öffentlichkeit diese Passagen vorzutragen und für klare Verhältnisse zu sorgen. Nicht nur die verunsicherten Gartenbahnfreunde würden es ihm danken, sondern auch seine wieder um ihre Arbeitsplätze zitternde Belegschaft.

Es steht also anzunehmen, dass Schöntags Übernahmevertrag zu den strittigen Punkten schweigt. Auf die Umstände der vorgeblichen „Rettung“ von LGB im Advent 2006 wirft dies kein günstiges Licht. Vermutlich wurde in der harmonieschwangeren Atmosphäre der Lebkuchen- und Christkindlesstadt Nürnberg mit sehr heißer Nadel gestrickt, um der Öffentlichkeit noch vor Weihnachten einen sanften Investor für LGB aus dem Ärmel zaubern zu können – keinen Tabula-Rasa-Sanierer Marke Märklin.

Schwarz auf Weiß müssten Marken- und Vertriebsrechte auch in jenem Vertrag festgehalten sein, mit dem zum 1. September 2006 noch-

Gesellschafter Rolf Richter die frühere Tochterfirma LGB oA an ihren neuen Besitzer „G 45“ verkaufte. An diesem Vertrag scheiden sich die Geister: Sind damals alle Marken- und Vertriebsrechte außerhalb von Deutschland mit verkauft worden (so LGB oA) oder sind sie an die Mutter zurückgefallen und daher im Besitz der Rechtsnachfolgerin E.P. Lehmann?

Da Schöntag auch hier nicht die Karten auf den Tisch legt, muss angenommen werden, dass der Vertrag nicht zu seinen Gunsten lautet. Sollte dies so sein – die Betonung liegt auf dem Konjunktiv –, haben die damaligen Gesellschafter LGB gezielt aller Rechte außerhalb Deutschlands beraubt. Keine drei Wochen später meldeten sie die Firma pleite, wohl wissend, dass keinem Investor ein auf den deutschen Markt beschränkter Neustart gelingen dürfte – vor allem nicht belastet mit einem dann völlig überdimensionierten Werk und einem weit überhöhten Personalstand.

Dagegen könnte LGB oA frei jeglicher solcher Kosten Modelle nach Bedarf beim günstigsten Anbieter produzieren lassen und unter dem guten Namen „LGB“ weltweit vertreiben. Auch ein Vertrieb in Deutschland wäre unter neuer Marke und unter Beachtung eventueller Patente kein Problem. Früher oder später fiele die ausgeblutete E.P. Lehmann ihrer ex-Tochter wie ein reifer Apfel in den Schoß. Nicht erst seit der Nürnberger Spielwarenmesse steht daher die Spekulation im Raum, ob es sich beim Verkauf der LGB oA um eine Schein-Transaktion unter Beteiligung von Strohmännern gehandelt haben könnte, also einen Versuch der Familie Richter (oder Teilen davon), kurz vor dem Ende der alten LGB deren wertvollste Besitztümer vor dem Zugriff des Insolvenzverwalters zu sichern.

Sicherlich: Spekulationen sind kein Beweis und Vermutungen keine Wahrheit. Das sollte jeder im Auge behalten, der die Entwicklung beim Nürnberger Gartenbahn-Riesen verfolgt. Das hier entwickelte Szenario muss nicht der Wirklichkeit entsprechen. Doch lässt die klassische Kriminalistenfrage „cui bono?“ („wem nutzt's?“) kaum eine andere Antwort offen. Sollte sich der Kampf um die Bahnkonzession im Reich der Gartenzwerge nicht bald in Wohlgefallen auflösen, ist es durchaus denkbar, dass noch im Laufe dieses Jahres jemand von Amts wegen diese Frage stellt: ein Staatsanwalt.

Christoph Kutter

### Betr.: EJ 2/2007

#### Der Meistgebaute

Schon länger wollte ich einmal ein paar lobende Worte zu Ihren Artikeln über Wagentypen loswerden. Nun nehme ich den Beitrag zum Cid 21 in Vorbild und Modell zum Anlass, dies zu tun. Besonders freut es mich, dass die Artikel den (oder die) behandelten Wagen heutzutage mindestens einmal in einem tollen großen Bild zeigen. Dies ist mehr wert als zehn weitere kleine Bilder zum jeweiligen Fahrzeug, wie es in früheren Artikeln häufig der Fall war. Denn vor allem unter dem Aspekt eines möglichen Nachbaus im Modell sind solche großformatigen Aufnahmen in Verbindung mit den Grundriss- und Maßzeichnungen zur Erfassung von Details sehr hilfreich.

Dietmar Fedder, Hamburg



#### Titelseite

Insgesamt gab es im Februarheft wieder eine interessante Themenmischung. Weniger begeistert hat mich diesmal allerdings die Titelseite. Zum einen fand ich das Titelfoto nicht besonders gelungen (vor allem hinsichtlich des Aufnahmewinkels!), zum anderen empfand ich auch

die Texte auf der Titelseite als besonders schlecht lesbar. Hier müsste es doch bessere Platzierungen geben.

Werner Gump, Aschaffenburg

#### Antwort d. Red.:

Ja, die Titeltex te waren teils schlecht lesbar. Wir arbeiten an besseren Lösungen!

### Betr.: EJ 3/2007

#### Es werde Licht

Meinen Glückwunsch zu diesem informativen, umfassenden und gut aufbereiteten Artikel. Damit hat das EJ endlich mal ein Thema aufgegriffen, über das speziell in Modellbahnerkreisen zwar gerne geredet wird, die wenigsten aber etwas wissen. Bei einem der Bildkommentare auf S. 16 haben sich Ihre Redakteure freilich verheddert: 56er ist nicht gleich 56er! Die 56 119 ist keine von der DRG umgebaute G 8.1 mit Laufachse, sondern eine der relativ seltenen dreizylindrigen G 8.3, also eine „gekappte“ G 12.

Paul Busch, Schorndorf



Sagen auch Sie uns Ihre Meinung! Brief an: Redaktion Eisenbahn-Journal, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstentfeldbruck • E-Mail an: redaktion@eisenbahn-journal.de



(Füllseite)



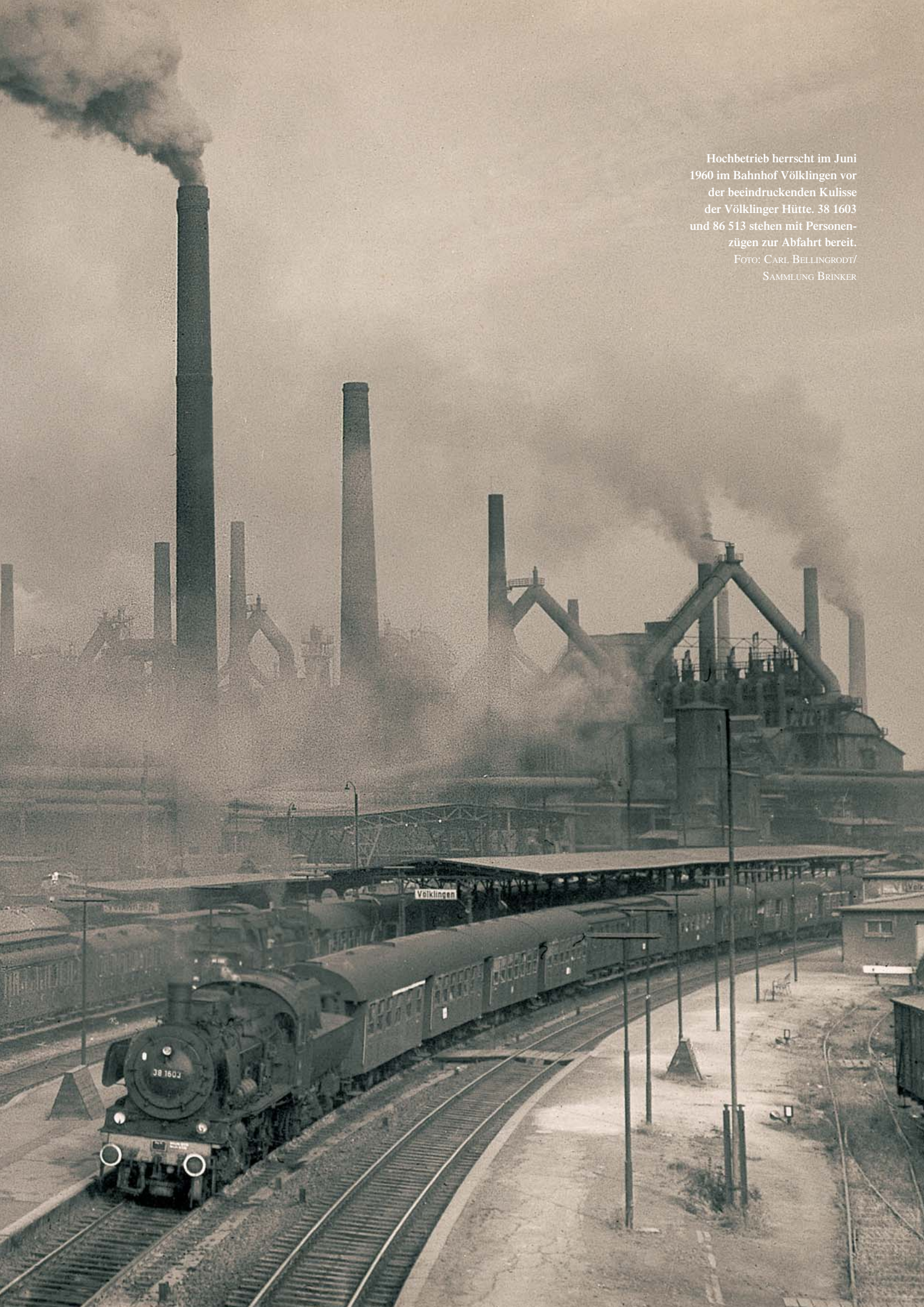
# Faustpfand

Die Folgen der beiden verlorenen Weltkriege bekam die Saar-Region nachhaltig zu spüren. Zweimal wurde das Saarland samt seinen Eisenbahnen von Deutschland getrennt. Seit dem 1. Januar 1957, seit gut 50 Jahren also, gehört auch die Trennung der Vergangenheit an.

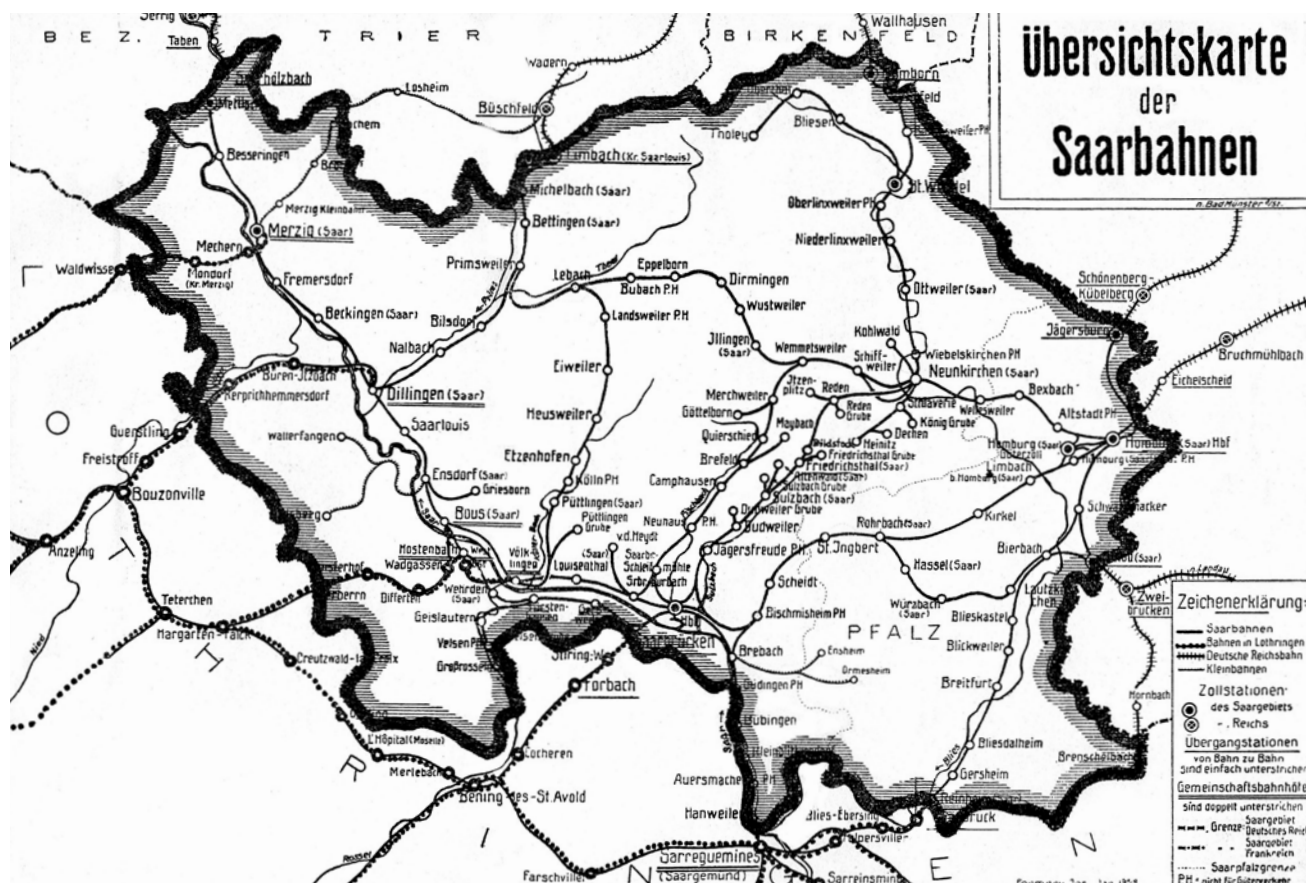




Hochbetrieb herrscht im Juni  
1960 im Bahnhof Völklingen vor  
der beeindruckenden Kulisse  
der Völklinger Hütte. 38 1603  
und 86 513 stehen mit Personen-  
zügen zur Abfahrt bereit.  
Foto: CARL BELLINGRODT/  
SAMMLUNG BRINKER







Das Saargebiet in den Grenzen zwischen 1920 und 1935. KARTE: SLG. GERHARD

Der Ausgang des Ersten Weltkrieges hatte das unmittelbare Ende der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direktion Saarbrücken zur Folge. Mit dem am 11.11.1918 von Deutschland und den Entente-Mächten in Compiègne unterzeichneten Waffenstillstand wurde der Eisenbahnbetrieb an der Saar unter interalliierte Aufsicht gestellt. Die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs im Saargebiet erfolgte unter französischer Regie. Zuständig in allen Eisenbahn-Fragen war die in Trier eingerichtete „Commission Interalliée des Chemins de Fer de Campagne des Pays Rhénans“ sowie deren Unterkommissionen bei den Direktionen Köln, Mainz, Ludwigshafen und Saarbrücken.

Einer der maßgeblichen Punkte des Waffenstillstands-Vertrags war die Ablieferung von 5000 Lokomotiven, 150 000 Waggons und 5000 Lastkraftwagen an die Siegermächte. Alleine für Frankreich waren 2500 Loks und 30 000 Waggons bestimmt. Ferner musste im großen Umfang Kriegsgerät abgegeben werden. Durch diese sofort zu leistenden Reparationen sollte das Deutsche Reich an einer möglichen Fortsetzung des Krieges gehindert werden. Überwacht wurde die Abwicklung von der interalliierten Kommission, die mangelhafte Loks zurückweisen und gegebenenfalls technisch einwandfreie fordern konnte. Auf deutscher Seite war man natürlich versucht, möglichst „Ladenhüter“, also technisch veraltetes oder unzureichend gewartetes Rollmaterial, abzugeben.

Vorübergehend spielte der zivile Verkehr an der Saar kaum mehr eine Rolle und kam zeitweise gar vollständig zum Erliegen. Da sich die Franzosen auf einen längeren Aufenthalt im Saargebiet einstellten, setzte bereits im Januar 1919 ein reger Urlauberverkehr der Besatzungstruppen ein. Die Versorgung der Truppen bedingte zudem einen umfangreichen Nachschubverkehr.

Frankreich zeigte großes Interesse am industriell hoch entwickelten Saargebiet. An erster Stelle stand der Steinkohlebergbau mit einer jährlichen Förderkapazität von rund 12 Mio. t. Aber auch Hochöfen und Walzwerke sowie viele eisenverarbeitende Betriebe prägten die Wirtschaft an der Saar, nicht zu vergessen die weltbekannte Steinzeugindustrie um Mettlach und Merzig sowie namhafte Glasfabriken. Kohle und Stahl wurden nicht nur im großen Umfang nach Frankreich, sondern auch nach Luxemburg und Belgien ausgeführt. Der Warenverkehr mit Deutschland war dagegen nur sehr gering. Versorgungsengpässe bei der Bevölkerung waren die Folge, es kam zu Unmutsbekundungen gegenüber den Besatzern.

## 1920 erstmals getrennt

Das Saarbeckengebiet (so der offizielle Terminus des Versailler Vertrags) mit seinen 720 000 Einwohnern wurde schließlich vom Deutschen Reich getrennt. Es stand nun unter Kontrolle des Völkerbundes und

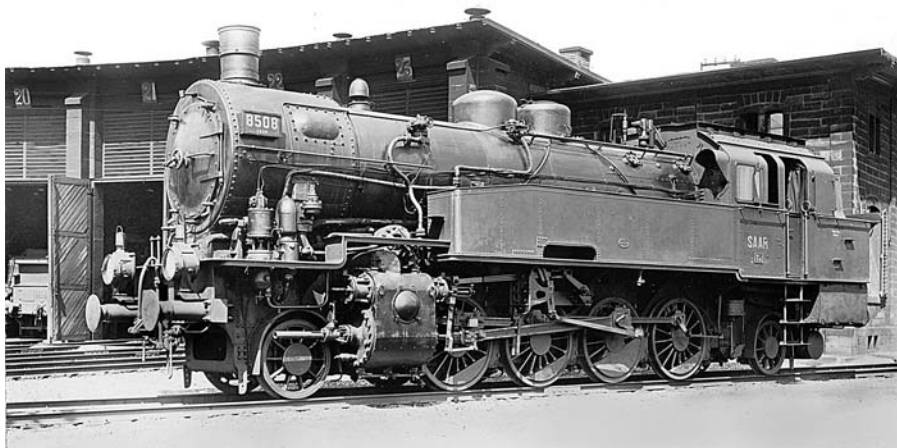
setzte sich aus den abgetrennten Gebieten der preussischen Rheinprovinz (1486 km<sup>2</sup>) und der bayerischen Rheinpfalz (426 km<sup>2</sup>) zusammen.

Deutschland wurde – unter Berücksichtigung der bereits im Rahmen des Waffenstillstands vereinbarten Leistungen – zu erheblichen Reparationszahlungen verpflichtet. Da deren Höhe im Versailler Vertrag nicht explizit aufgeführt war, wurden Einzelheiten durch die Reparationskommission geregelt. Als das ganze Ausmaß der Kriegsschäden feststand, legte man im Mai 1921 die Reparationsleistungen auf 226 Mrd. Mark fest.

Mit der formellen Abgrenzung des Saargebiets von Deutschland wurde am 10.3.1920 die „Direktion der Saarbahnen“ mit Sitz in Saarbrücken gegründet. Das Netz umfasste 391 km, bestehend aus Strecken der preussischen Eisenbahndirektion Saarbrücken (298 km) sowie der bayerischen Eisenbahndirektion Ludwigshafen (93 km).

Auf Veranlassung der Regierungs-Kommission musste die für den Restbezirk der ehemaligen Eisenbahndirektion zu Saarbrücken zuständige Direktion mit den Strecken von Eifel, Mosel, Hunsrück und Nahe das gemeinsame Gebäude in Saarbrücken räumen und das Saargebiet verlassen. Unter der Übergangsbezeichnung „Stammeseisenbahndirektion Saarbrücken in Trier“ richtete man sich ab 1.4.1920 in der Römerstadt neu ein. Ab 30.12.1920 lautete die Bezeichnung „Eisenbahndirektion Trier“ (später Reichsbahn-





Die 1918 gebaute preußische T 14 Saarbrücken 8508 wurde 1935 von der Deutschen Reichsbahn in 93 416 umgezeichnet.



1935 übernahm die DR von den Saareisenbahnen insgesamt vier preußische P 6, darunter auch die Saarbrücken 2101 (Baujahr 1906), die die DR-Nummer 37 164 erhalten hat. FOTOS: SLG. GERHARD (2)

direktion Trier). Auch in Saarbrücken gab es eine Namensänderung: „Eisenbahndirektion des Saargebiets“ war der ab 16.3.1921 gültige Namen.

## Eingeschränkter Warenfluss

Welch einschneidende Veränderungen die Abtrennung der Saarregion bewirkte, mag ein Auszug der anlässlich der Eröffnung des neuen Verwaltungsgebäudes der RBD Trier am 1.10.1925 erschienenen Festschrift verdeutlichen: „Wie störend (...) der Friedensvertrag in Jahrzehnte alte Wirtschaftsbeziehungen eingriff, welche Folgen die Abschnürung des Saarbeckens und das Vorrücken der Zollschanke bis vor die Tore Triers für das Wirtschaftsgebiet gehabt haben (...), liegen offen zu Tage. Der Industrie sind alte Bezugsgebiete verschlossen, frühere Absatzgebiete verloren, Produktionskosten sind gestiegen und vereiteln den Wettbewerb (...). Landschaftliche Erzeugnisse, die früher ihre Abnehmer im Saargebiet fanden, müssen auf großen Umwegen neue Absatzgebiete suchen.“

Die Abtrennung des Saargebiets mit den Zollschranken verfehlte ihre Wirkung nicht. Es zeigte sich in aller Deutlichkeit, dass der Warenfluss im Montanverkehr zwischen den Schwerindustrie-Zentren des „Montandriecks“ Saar/Lothringen/Luxemburg und dem Ruhrgebiet nur noch ein Schatten seiner selbst war und sich die Verkehrsströme gänzlich westwärts orientierten.

Ein wesentlicher Punkt des Versailler Vertrags stellte der Artikel 50 dar, der nach 15 Jahren eine Abstimmung über die Landeszugehörigkeit vorsah, die Saarbevölkerung sollte dies nach der Übergangszeit frei entscheiden können. Bereits im Jahre 1934 war es zu ersten Abstimmungen gekommen. Aus diesem Grund verkehrten zwischen dem 19. und 23.9.1934 insgesamt 14 Sonderzüge, die von Großbritannien, Italien, Schweden und den Niederlanden entsandte Truppen an die Saar brachten, um eine geordnete Abwicklung der Abstimmung zu gewährleisten. Mit einer überwältigenden Mehrheit von 90,8 % der abgegebenen Stimmen entschieden sich die Saarländer am 13.1.1935 für die Rückkehr nach Deutschland.

Der Völkerbundsrat fasste deshalb am 17.1.1935 den Beschluss, die Rückgliederung des Saargebiets ab 1.3.1935 wirksam werden zu lassen. Bereits am 17.2.1935 waren die Schranken des französischen Zollsystems gefallen und tags darauf zwischen der Reichsregierung und der Regierungskommission des Saargebiets die Eingliederung und Überleitung der Saareisenbahnen beschlossen worden. Die Eisenbahnen an der Saar waren wieder Bestandteil des Reichseisenbahnvermögens und unterlagen damit dem Reichsbahngesetz. Verwaltung und Betriebsführung oblagen wieder der Deutschen Reichsbahn. Frankreich verlor damit alle Rechte an den im Saargebiet gelegenen Eisenbahnen, die an der saarländisch-deutschen Grenze eingerich-

teten Zollbahnhöfe hatten ausgedient. An der französisch-deutschen Grenze galt es sechs neue Grenzbahnhöfe zu errichten. Man einigte sich auf getrennte Anlagen.

Für die Übertragung der Eigentumsrechte an den Eisenbahnen, Bergwerken sowie den Zollbahnhöfen, die 1925 mit französischem Kapital an der saarländisch-deutschen Grenze errichtet worden waren, musste Deutschland eine Pauschale in Höhe von 900 Mio. Franc an Frankreich entrichten. Der Betrag durfte in Form von Kohlelieferungen abgegolten werden. Für einen Zeitraum von fünf Jahren waren dies jährlich 2 Mio. t Kohle. Trotz weiterhin beachtlicher Frachtmengen entwickelten sich die Kohletransporte nach Frankreich damit deutlich rückläufig.

## 1935 rückgegliedert

Mit der Rückgliederung der Saareisenbahnen ließ man den Direktionssitz in Saarbrücken in seiner alten Form aufleben. Am 1.3.1935 wurde die RBD Trier (Streckenlänge von 1119 km) mit der Eisenbahndirektion des Saargebiets zur „Reichsbahndirektion Saarbrücken“ verschmolzen. Das Streckennetz umfasste insgesamt 1563,2 km, darunter die Strecken Bous/Völklingen–Reichsgrenze, Dillingen/Kurve von Beckingen–Reichsgrenze und Merzig–Reichsgrenze, die von den Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen übernommen wurden.

Die nationalsozialistischen Machthaber feierten die Rückgliederung des Saargebiets am 1.3.1935 im großen Stil. Nicht nur Hitler, Heß, Goebbels und Dormmüller, die gesamte Nazi-Prominenz war an der Saar zugegen. Spätestens mit der Machtergreifung Hitlers wurde „die Rückführung des Saargebiets ins Reich“ von den Nazis systematisch betrieben. Dazu gehörte die Saarkundgebung vom 27.8.1933 am Niederwalddenkmal bei Rüdesheim erwähnt, das 1883 in Erinnerung an die Gründung des neuen Deutschen Reiches unmitteibar nach dem siegreichen Deutsch-Französischen Krieg errichtet worden war. Die Deutschen Reichsbahn brachte über 150 000 Personen in 123 Sonderzügen aus allen Teilen Deutschlands an den Rhein zu bringen (allein 28 Sonderzüge mit 50 000 Reisenden waren es aus dem Saarland und dem unmittelbaren Umland).

## Investitionen erforderlich

Die Übernahme der Saarbahnen war für die Reichsbahn eine große Aufgabe. In vielen Bereichen war seit Ausbruch des Ersten Weltkriegs nicht mehr investiert worden. So besaßen lediglich 85 der insgesamt 14 340 Güterwagen eine Luftdruckbremse. Das Durchschnittsalter der 316 Lokomotiven betrug rund





Das Bw Saarbrücken Vbf war zur Dampflokezeit das größte Bahnbetriebswerk im Saarland (Juli 1958). FOTO: PETER KONZELMANN/SLG. RIPPIN

20 Jahre, viele Exemplare stammten aber noch aus der Zeit um die Jahrhundertwende. Der Bestand setzte sich ausschließlich aus preußischen Bauarten zusammen: P 6, P 8, G 7<sup>1</sup>, G 7<sup>2</sup>, G 8, G 8<sup>1</sup>, G 10, T 9<sup>1</sup>, T 9<sup>2</sup>, T 9<sup>3</sup>, T 12, T 13, T 13<sup>1</sup>, T 14, T 16<sup>1</sup> und T 18. Nur bei den Typen G 10, T 13, T 14 und T 18 gab es jüngere Maschinen, die in der ersten Hälfte der 1920er-Jahre gebaut worden waren.

Um die Arbeitslosigkeit, die durch die Abtrennung des Saargebietes in den Grenzgebieten der bayerischen Pfalz herrschte zu verringern, sah das „Grenzlandprogramm“ den Bau mehrerer Strecken vor:

- Türkism. – Wolfersh. (5,61 km, 15.5.34)
- Wolfersh. – Freisen (5,88 km, 6.10.35)
- Freisen – Schwarzerd. (10,83 km, 16.11.36)
- Ottweiler – Niederk. (10,59 km, 26.9.37)
- Niederk. – Schwarzerd. (10,22 km, 15.5.38)

Mit dem im Frühjahr 1938 begonnenen Bau des Westwalls warf der Zweite Weltkrieg seine Schatten voraus. Durch die Lage an der westlichen Reichsgrenze tangierten die Bauarbeiten das Saarland unmittelbar. Die RBD Saarbrücken musste ein ungeheures Verkehrsaufkommen bewältigen, das allein 1938 ein Frachtaufkommen von 26,2 Mio. t umfasste.

## Im Fokus des Kriegs

Am 1.9.1939 marschierten deutsche Truppen in Polen ein, zwei Tage später erklärte Frankreich Deutschland den Krieg: das Saarland rückte in den Fokus des Geschehens. Zum Schutz der Bevölkerung wurde ein 10 bis 15 km breiter Streifen entlang der Grenze zu Frankreich geräumt. Da sich alle großen Städte des Saarlands, auch Saarbrücken, inner-

halb dieses Streifens befanden, betraf diese Maßnahme rund 300 000 Menschen. Die Belegschaft der Reichsbahndirektion wurde am 3.9.1939 nach Koblenz und Mainz ausgegliedert. Der Nordbezirk wurde von Koblenz aus verwaltet („Reichsbahndirektion Saarbrücken in Koblenz“) und der Südbezirk vom Sitz der RBD Mainz aus. Nach der Kapitulation Frankreichs konnte die Wiederbesiedelung des geräumten Streifens beginnen, die Direktion kehrte am 20.7.1940 nach Saarbrücken zurück, von wo aus jetzt auch die hinzugekommenen Eisenbahnstrecken Lothringens verwaltet wurden. Als auch das Großherzogtum Luxemburg unter deutsche Militärverwaltung gestellt wurde, umfasste der Direktionsbezirk der RBD Saarbrücken ein Streckennetz von 3142 km.

Ab Mitte 1942 waren die Bahnanlagen des Saarlandes zunehmend Ziel der alliierten Bombenverbände, die immer größere Schäden anrichteten. Trotz aller Wiederaufbaumühungen der Eisenbahner war ab Mitte 1944 ein geregelter Bahnbetrieb kaum noch möglich. Mit dem Näherrücken der Front von Westen wurde das intakte Rollmaterial in Sicherheit gebracht und nach Mitteldeutschland abgefahren. Was bis dahin den Bombenangriffen standgehalten hat, erledigten beim Rückzug die Sprengkommandos der Wehrmacht. Mit der Kapitulation der deutschen Wehrmacht am 8.5.1945 herrschte zwar endlich wieder Frieden, aber jetzt erst wurde das ganze Ausmaß der Zerstörung deutlich: Auf der Schiene ging nichts mehr.

Im Bezirk der RBD Saarbrücken waren 845 km Gleise, 3679 Weichen, 164 Stahl- und 389 Massivbrücken unterschiedlicher

Größe, darunter sämtliche Moselbrücken, sowie 27 Tunnel zerstört. Ferner waren 858 Dienstgebäude, 665 Lokomotivstände und 265 Stellwerke stark beschädigt. Mit Tolerierung der Amerikaner bildeten sich im Bezirk zunächst kleinere Verwaltungseinheiten, die sich um die Amtsgeschäfte kümmerten und, soweit dies überhaupt möglich war, um eine notdürftige Wiederinbetriebnahme einzelner Streckenteile bemühten. Oftmals war nur ein bescheidener Inselbetrieb möglich. Die Instandsetzung der Strecken war zunächst ganz auf die Belange der Besatzungsmacht ausgerichtet. Nur allmählich konnte das Streckennetz auch für den zivilen Verkehr wieder genutzt werden.

## Demontage von Gleisen

Für einige Strecken im Bezirk sollte es über die unmittelbaren Kriegsschäden hinaus zu weiteren Beeinträchtigungen kommen. Nun nahmen die Franzosen für sich in Anspruch, was die Deutschen zuvor während der Besetzung Frankreichs an Bahnanlagen abgebaut und nach Russland verfrachtet hatten und bauten ihrerseits im Zuge der Reparationen Gleisanlagen ab. Dadurch wurde in der französischen Besatzungszone der Wiederaufbau der Bahn stark beeinträchtigt, der – zumindest in der Anfangszeit – gegenüber den Fortschritten in der amerikanischen bzw. britischen Zone deutlich hinterherhinkte.

Gemäß Beschluss vom 5.6.1945 der Siegermächte besetzten französische Truppen das ihnen zugesprochene südwestdeutsche Gebiet und beschlagnahmten die Kohlegruben. Am 25.7.1945 ordnete die Militärregierung





Luftaufnahme des Hauptbahnhofs Saarbrücken im Jahr 1934; links oben das Empfangsgebäude, rechts die Eisenbahndirektion. FOTOS: SLG. GERHARD (2)

die Loslösung des Saargebiets an, das fortan als selbstständige Verwaltungseinheit wirtschaftlich an Frankreich angebunden wurde. Eine politische Vereinigung lehnten die Alliierten allerdings ab. Damit war erneut der Versuch unternommen worden, das Saargebiet durch den französischen Staatsverband zu vereinnahmen.

## Wieder „französisch“

Mit der Übernahme des von den Amerikanern im August 1945 geräumten Bezirks durch die französische Besatzungsmacht ging zugleich die Eisenbahnaufsicht auf die neu geschaffene Dienststelle des „Detachement d'Occupation des Chemins de Fer Français“ (D.O.C.F.) über. Es konnten zwar noch die Organisation der ehemaligen RBD Saarbrücken in ihren alten Verwaltungsstrukturen weitgehend wiederhergestellt werden, sie wurde aber vor dem Hintergrund des erneuten wirtschaft-

lichen Anschlusses des Saargebiets an Frankreich am 31.7.1946 nach nur kurzer Zeit wieder aufgelöst.

Am 20.12.1946 trat eine Zollgrenze mit Zollbahnhöfen in Saarbrücken Hgbf, Merzig, Nennig, Saarhölzbach, Nonnweiler, Türkismühle, Schwarzerden, Jägersburg, Homburg Hbf, Homburg Vbf und Einöd in Kraft.

Mit D.O.C.F.-Verordnung vom 12.3.1947 erfolgte die Umbenennung in „Saarländische Eisenbahnen“ (SEB), die Abtrennung wurde am 1.4.1947 formell vollzogen. Die SEB hatte den Charakter einer eigenständigen Eisenbahn, verwaltet von der Eisenbahndirektion (ED) Saarbrücken. Wie bereits 1920 entstand gleichzeitig die ED Trier, die am 1.7.1947 ihre Amtsgeschäfte in vollem Umfang aufnahm. Mit Wirkung vom 19.11.1947 wurde die Reichsmark im Saargebiet durch den französischen Franc ersetzt.

Am 1.7.1947 standen den Saarländischen Eisenbahnen insgesamt 342 Dampflokomotiven der Baureihen 38<sup>10</sup>, 42, 50, 52, 55<sup>25</sup>, 56<sup>2</sup>, 57<sup>10</sup>, 78<sup>0</sup>, 86, 91<sup>3</sup>, 92<sup>3</sup>, 92<sup>5</sup>, und 93<sup>5</sup> zur Verfügung. Beheimatet waren sie bei den Bahnbetriebswerken Dillingen (Saar), Homburg (Saar), Merzig (Saar), Neunkirchen (Saar), Saarbrücken Hbf, Saarbrücken Vbf, St. Wendel und Völklingen. Gemäß Anordnung der Militärregierung mussten mindestens zwei Drittel der übergebenen Maschinen in betriebsfähigem Zustand sein.

Der 50 Exemplare der Baureihe 38<sup>10</sup> waren in Homburg, Saarbrücken Hbf und St. Wendel beheimatet, zuständig für alle Belange des Personenzugdienstes. Für den Güterzugdienst standen beim Bw Saarbrücken Vbf 21 Maschinen der Baureihe 42 bereit. Die mit 80 Stück

vertretene Baureihe 50 war mit Ausnahme der Bw Saarbrücken Hbf und St. Wendel bei allen Dienststellen vorhanden. Für Güterzüge standen dem Bw Homburg zudem 14 Kriegsloks der Baureihe 52 zur Verfügung. Die Baureihen 55<sup>25</sup> (12 Stück) und 56<sup>2</sup> (8 Stück) standen bei den Bw Homburg, Neunkirchen (Saar) und Saarbrücken Vbf im Dienst und schieden bereits vor 1957 aus. Auch die Reihen der ursprünglich 80 Maschinen der Baureihe 57<sup>10</sup> lichteten sich rasch.

Anhand der hohen Stückzahl an Güterzugloks wird deutlich, dass ein beachtliches Frachtaufkommen zu bewältigen war. Viele Züge rollten mit Kohle gen Westen als Entschädigung für die entstandenen Kriegsschäden. Der Bestand an Personenzugloks nahm sich bescheidener aus. Die Baureihe 78<sup>0</sup> war zunächst mit 32 Stück bei den Bw Dillingen (Saar), Homburg (Saar), Neunkirchen (Saar), Bw Saarbrücken Hbf, St. Wendel und Völklingen vertreten, zu Beginn der 1950er Jahre konzentrierte man sie dann auf drei Dienststellen (Dillingen/Saar, Neunkirchen/Saar und Saarbrücken Hbf). Bei ihren Einsätzen auf den Strecken nach Bouzonville, Forbach und Sarreguemines wendeten sie damals regelmäßig in Frankreich. Gemäß Konvention wurde die SEB am 5.1.1951 in die „Eisenbahnen des Saarlandes“ (EdS) umbenannt.

## Mögliche Eigenständigkeit

Die 14 Exemplare der Baureihe 86 waren bei allen Dienststellen für kürzere oder längere Zeit beheimatet und so auf dem gesamten Streckennetz anzutreffen. Die übrigen Tenderlokomotiven in Gestalt der Baureihen 91<sup>3</sup>

(Fortsetzung auf Seite 22)

Bei der Abstimmung vom 13.1.1935 entschied sich die Saarland-Bevölkerung für die Rückkehr nach Deutschland (Saarbrücken Hbf).





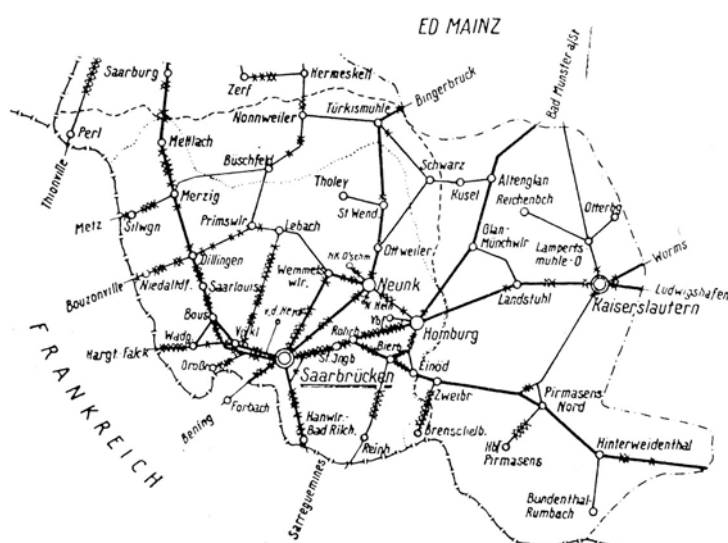


Die nagelneue Zweifrequenzlok E 320 21 leistet 1960 der 50 821 mit einem 1200-t-Erzzug bei Gersweiler Vorspann.

FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. KANDLER

Das nach 1945 abgetrennte Saarland wies einen gegenüber der Zeit von 1920 bis 1935 leicht geänderten Grenzverlauf auf. Die Bahnknoten Türkismühle und Nonnweiler lagen nun innerhalb der Grenzen. Jedes Kreuz auf dieser Streckenkarte kennzeichnet eine zerstörte Stelle. KARTE:

SLG. HARRER



--- Streckenunterbrechungen durch zerstörte Brücken und Tunnels

--- jetzige Grenze des Saarlandes  
 ..... Saargebietsgrenze bis 1935

Eine dringliche Aufgabe nach 1945 war die Wiederherstellung der zerstörten Brücken: 50 2904 bei der Belastungsprobe der Talbrücke Eiweiler (12. November 1947).

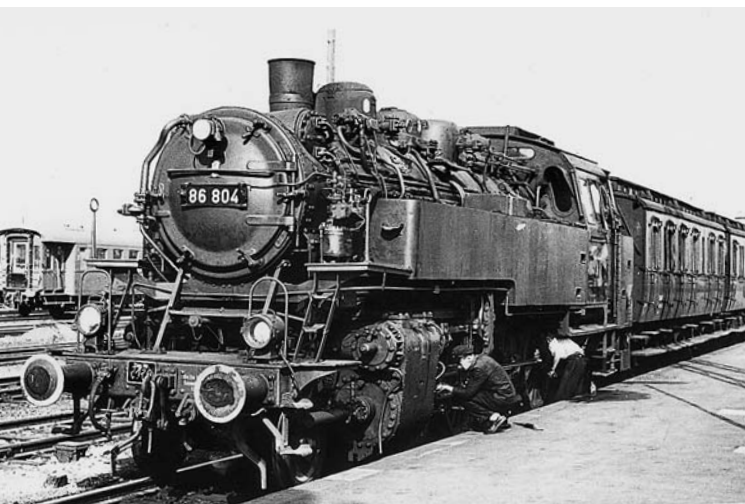
Am 8. Oktober 1948 befuhr die 42 585 dieses neue Brückenbauwerk in St. Ingbert. FOTOS: ED SAARBRÜCKEN (ERNST SCHIRMBECK)/SLG. DOLLWET (2)











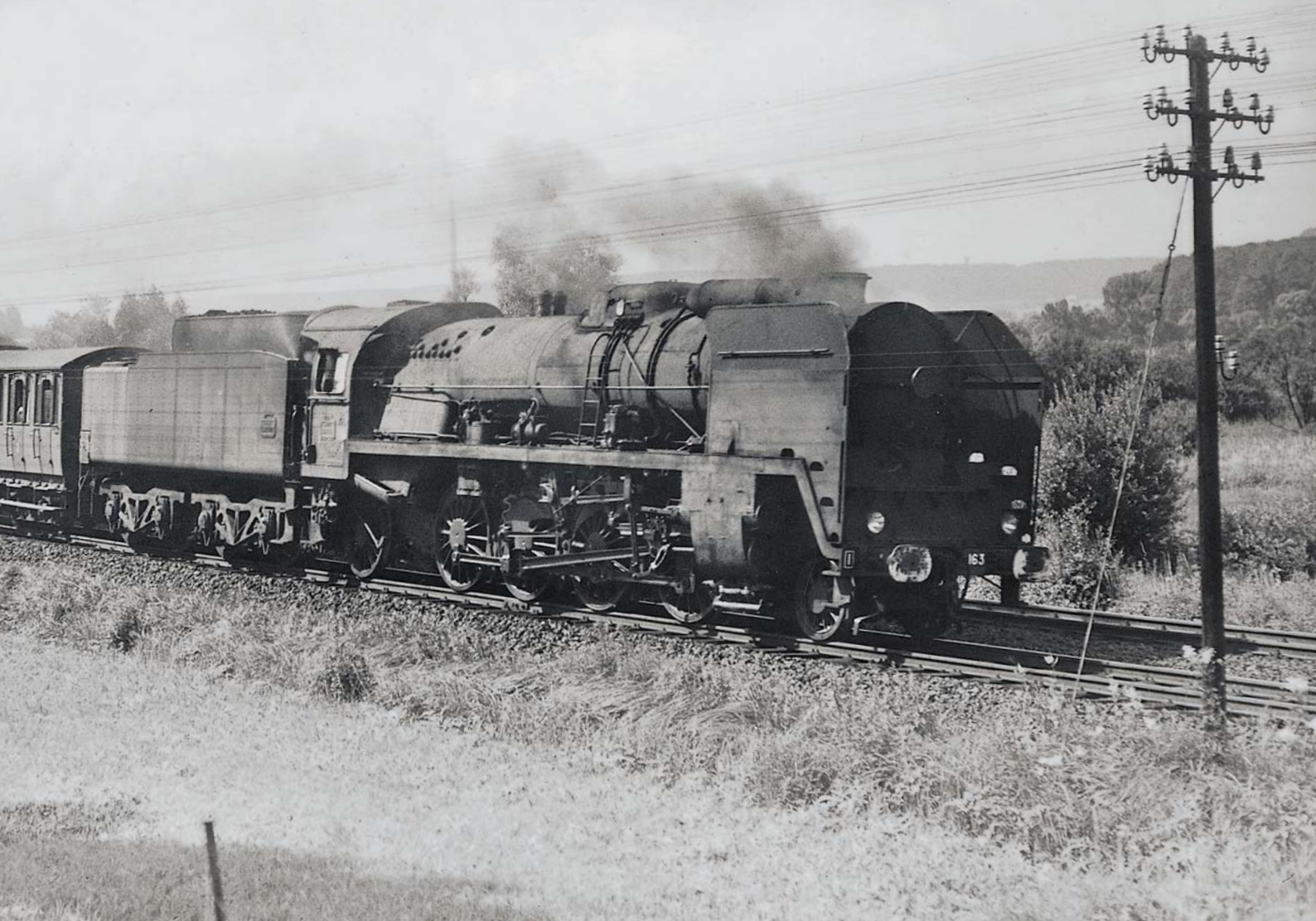
Die 57 3093 gelangte 1957 von den Eisenbahnen des Saarlandes zur DB war auch zwei Jahre später im Güterzugdienst in Saarbrücken anzutreffen. Auch die 86 804 war nach 1945 lange Jahre im Saarland im Einsatz (Foto in Saarbrücken).



Die 1956 gebaute Rangierlok V 45 010 trug im Juli 1958 noch die Beschriftung SAAR. VT 95 9901 war einer von fünf im Saarland in Lizenz gebauten Schienenbussen (August 1959).  
FOTOS: PETER KONZELMANN/







Mit dem D 92 aus Straßburg ist die französische 141 P 163 am 30. Juni 1960 bei Bübingen nach Saarbrücken unterwegs. FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. BRINKER

Mit einem leeren Kohlezug rollen E 320 21 und 42 963 am 20. Juni 1960 bei Fürstenhausen durch das Saartal. FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. BRINKER







Schwerer Kohlezug nach Frankreich mit je einer Zug- und einer Schublok der Baureihe 50 in Saarbrücken (1973).

Die 052 200 trifft 1973 mit einem leeren Erzzug in Sarreguemines ein, wo damals im Depot zahlreiche SNCF-Dampfloks abgestellt waren.

(7 Stück), 92<sup>3</sup> (3 Stück), 92<sup>5</sup> (10 Stück) und 93<sup>5</sup> (10 Stück) waren hauptsächlich für den Verschub zuständig. Die Baureihen 91<sup>3</sup> (Bw Neunkirchen) und 92<sup>3</sup> wurden noch vor 1957 abgestellt, während von der Baureihe 92<sup>5</sup> noch sieben Vertreter den Sprung zur Deutschen Bundesbahn schafften. Ebenso der bei den Bw Dillingen (Saar) und St. Wendel beheimatete 93<sup>5</sup>-Bestand, der geschlossen zur DB gelangte. Von dem 1947 übernommenen Maschinen waren bis zum Zeitpunkt des Übergangs der Eisenbahnen des Saarlandes auf die Bundesbahn am 1.1.1957 insgesamt 55 Loks ausgemustert worden. Ferner übernahm die Bundesbahn die 1956 bei SACM Graffenstaden beschafften Dieselloks der Baureihe V 45 (V 45 001 bis 010) sowie fünf in Lizenz bei der Waggonbaufirma Lüttgens in Burbach gebaute und an die EdS gelieferte Schienenbusse VT 95 (VT 95 9901 bis 9905).

Die Saarverfassung sah die Möglichkeit eines eigenständigen Saarlandes, weder zu

Deutschland noch zu Frankreich gehörend, vor. In dieser Frage kam es am 23.10.1953 in Paris zu einer Einigung zwischen Deutschland und Frankreich. Voraussetzung war allerdings die Zustimmung der Saarbevölkerung. In der Volksabstimmung vom 23.10.1955, der ein erbitterter Wahlkampf vorausgegangen war, votierten 67,7 % der Wähler gegen das Saarstatut und damit mehrheitlich – wie schon 1935 – für die Zugehörigkeit zu Deutschland. Mit der Unterzeichnung der Luxemburger Verträge vom 27.10.1956 stimmte Frankreich der Rückgliederung des Saarlandes nach Deutschland und damit auch dem Übergang der Eisenbahnen des Saarlandes auf die Deutsche Bundesbahn zum 1.1.1957 zu.

Das Saarland wurde zunächst nur politisch eingegliedert. Für die wirtschaftliche Eingliederung wurde eine Übergangszeit vereinbart, das Saarland blieb also zunächst französisches Zollgebiet. Auch der Eisenbahnbetrieb unterlag während der Übergangsphase beson-





Mit einem Kalkzug  
für die Dillinger Hütte  
rangiert 1974 im  
Kalkwerk Gersheim  
die 050 230. Fotos:  
GÜNTHER DILLIG (3)







**Oben:** 181 214 beim Zwischenhalt mit E 3702 im Juli 1979 in Völklingen. FOTO: CH. WEINKOPF

**Links von oben nach unten:**

Flüssigeisentransporte gehörten auf der Strecke

Dillingen–Bouzonville lange Jahre zum Alltag (290 059 am 8. Juli 1995 in Hemmersdorf/Saar). FOTO: CH. WEINKOPF

Der Bahnhof Luisenthal ist wegen der Grube seit jeher ein beliebtes Eisenbahnmotiv (140 761, 9. Juni 2005). FOTO: CH. WEINKOPF

Für die Flüssigeisentransporte Dillingen–Völklingen ist heute SBB Cargo zuständig (Juni 2005). FOTO: CH. WEINKOPF

Die 185 152 eilt am 23. April 2005 mit einem Ganzzug durch Bous (Saar). FOTO: G. DOLLWET





deren Regularien. Erst mit dem so genannten „Tag X“ (6.7.1959), der gegenüber der Öffentlichkeit lange geheim gehalten wurde und der die endgültige wirtschaftliche Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland samt Einführung der D-Mark brachte, war der Anschluss zur Gänze vollzogen worden.

Die Direktion der Eisenbahnen des Saarlandes ging am 1.1.1957 in die neu geschaffene Bundesbahndirektion (BD) Saarbrücken auf. Mit Wirkung zum 1.1.1960 erfolgte die

Zusammenführung der Direktionen Trier und Saarbrücken zur BD Saarbrücken mit Sitz in der saarländischen Hauptstadt. Erst jetzt war auf Verwaltungsebene der frühere Zustand wiederhergestellt.

Auch unter der „neuen“ BD Saarbrücken dominierte nachwievor der Güterverkehr, der wesentlich vom Montanverkehr bestimmt war. Am 8.3.1960 kam mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Saarbrücken und Homburg (Saar) die erste Strecke im Bezirk unter Fahrdrabt.

Mit dem in den 1970er-Jahren beginnenden Niedergang der Montanindustrie (betroffen waren auch Standorte in Lothringen und Luxemburg) haben sich die Wirtschaftsstrukturen an der Saar drastisch verändert, wenngleich das Saarland im europäischen Verbund ein wichtiger Schwerindustriestandort geblieben ist. Der DB-Betrieb im Saarland ist „konzernkonform“ und unterscheidet sich nicht von dem in anderen Bundesländern. □

TEXT: UDO KANDLER



# Schwäb'sche Überlandtram

Die Ertüchtigung der Strecke Heilbronn–Öhringen für modernen Stadtbahnbetrieb hat über 100 Mio. Euro gekostet und dauerte zweieinhalb Jahre. Seit Ende 2005 fahren hier nun die aus Karlsruhe bekannten Stadtbahn-Triebwagen und werden vom Publikum gerne angenommen.





Der Ausschnitt der aktuellen Kursbuchkarte zeigt die seit 2005 von der Stadtbahn befahrene Strecke Heilbronn–Öhringen. Auch die Linie Heilbronn–Bad Friedrichshall–Jagstfeld–Sinsheim–Neckargemünd wird eine durchgehende Fahrleitung erhalten und somit in Perspektive „stadtbahnfähig“. Es gibt weiterhin Überlegungen, den Verkehr nach Südosten bis Backnang mit dortigem Anschluss an die S-Bahn Stuttgart auszudehnen.



Am 11.12.2005 war die Stadtbahn Richtung Öhringen noch etwas ganz Neues. Die Möglichkeit der kostenfreien Benutzung am ersten Betriebswochenende wurde sehr gut angenommen.







Güterverkehr der DB AG im April 2006 zwischen Heilbronn und Öhringen: 294779 mit ihrem kurzen Zug bei Sülzbach. FOTO: OLIVER FÖRSTER

Seit dem 10. Dezember 2005 verkehrt die S4 zwischen Achern und Öhringen durch die beiden Stadtzentren von Karlsruhe und Heilbronn. Die längste Straßenbahn der Welt wird die Strecke genannt, was natürlich nicht ganz zutrifft, da die Stadtbahn an den Systemwechselstellen von der Straßenbahn zur normalen Eisenbahn mutiert. Während die Fahrzeuge der AVG im Innenstadtbereich mit 750 V Gleichstrom verkehren, fahren sie, wie der ICE, auf Bahngleisen mit 15000 V 16 2/3 Hz Wechselstrom. Straßenbahnen verkehren nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab), während für Eisenbahnen die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) gilt. So werden an den Systemwechselstellen aus Fahrgästen Reisende und umgekehrt, ohne dass diese es merken.

## Heilbronner Eisenbahngeschichte

Am 9. Juli 1848 begann in Heilbronn die Eisenbahnzeit. Von Süden aus erreichten die Schienen die Stadt als Endpunkt der Strecke Geislingen–Stuttgart–Heilbronn. Bereits 1858 unterzeichnete Wilhelm I., König von Württemberg, das Zweite Eisenbahngesetz, das den Bau der Strecke Heilbronn–Hall (heute Schwäbisch Hall) vorsah. Diese Strecke konnte 1862 eingeweiht werden. Der Weiterbau nach Crailsheim und damit in Richtung Nürnberg erfolgte schließlich 1867. Als Baumeister wirkte Julius Abel. Mit dem Bau weiterer Eisenbahnlinien nach Eppingen, Jagst-

feld und Marbach entwickelte sich Heilbronn zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt in Nordwürttemberg. Dies war verbunden mit einem rasanten Anstieg der Einwohnerzahl auf 37891 Menschen im Jahr 1900.

Bereits 1895 wurden konkrete Planungen zum Bau einer Heilbronner Straßenbahn aufgenommen. Im Mai 1896 entschied man sich für eine moderne elektrische Ausführung, wie sie bereits in Stuttgart bestand. Der Straßenbahnbetrieb entwickelte sich gut, das Netz wurde im Laufe der Jahre mehrmals erweitert. Nach schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg in den Jahren 1944 und 1945 kam der Betrieb jedoch völlig zum Erliegen. Obwohl es bei Kriegsende schnell gelang, die Heilbronner Straßenbahn wieder in Gang zu setzen, zeigte sich schnell, dass ihre Tage gezählt sein würden. Am Stadtrand entstanden neue Wohngebiete, die wesentlich preisgünstiger und flexibler mit Omnibussen zu bedienen waren. So endete der Straßenbahnbetrieb in Heilbronn bereits am 1. April 1955.

## Der Neuanfang 1992

Am 25. September 1992 wurde die weltweit erste Zweisystem-Stadtbahn auf der Strecke von Karlsruhe nach Bretten eröffnet. Damit war die Basis für das „Karlsruher Modell“ geschaffen. Das zugrunde liegende Streckennetz wuchs in den letzten Jahren auf über 500 Kilometer an. Mit Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Eppingen–Heilbronn Ende 1999 ist im Heilbronner Unterland ein

neues Eisenbahnzeitalter angebrochen. Die neue Stadtbahn ersetzte alte DB AG-Züge, die teilweise noch mit V 100 und Silberlingen gebildet wurden. Mit ihrem hohen Beschleunigungsvermögen, den kurzen Bremswegen und der Luftfederung bieten die Stadtbahnen den Fahrgästen verkürzte Reisezeiten und einen angenehmen Fahrkomfort. Bereits 2004 wurde die Strecke quer durch die Heilbronner Innenstadt bis zum damaligen Endhaltepunkt Heilbronn-Pföhlpark verlängert – Heilbronn hatte seine Straßenbahn wieder.

## Mit der S 4 bis nach Öhringen

Seit dem 12. Dezember 2005 fährt die S-Bahn nun über die Heilbronner Stadtgrenzen hinaus weiter auf der DB-Strecke nach Öhringen. Das neue Angebot auf der Schiene wird, wie zu erwarten war, sehr gut angenommen. Bereits im ersten Betriebsjahr nutzten mehr als 10000 Kunden pro Tag die Bahn. Die Züge Richtung Öhringen sind sogar besser ausgelastet als jene, die Heilbronn Richtung Westen, also Richtung Eppingen/Karlsruhe, verlassen. Der Leiter des Kreisplanungsamts schätzt, dass die Zielgröße von 14000 bis 15000 Fahrgästen pro Tag bald erreicht werden kann. Der Stadtbahnausbau von Heilbronn nach Öhringen war in den letzten Jahren, nicht zuletzt wegen der hohen Kosten, ein Dauerbrenner in der Region: 106,7 Mio. Euro mussten Bund, Länder und Kommunen für den neuen Nahverkehr investieren. Die Sanierung des Weinsberger Tunnels ist mit



12,3 Mio. Euro wesentlich teurer geworden als geplant. Dafür musste an anderer Stelle gespart werden: Entfallen sind die Möglichkeit, die Strecke im Gleiswechselbetrieb zu nutzen, ebenso das Wendegleis in Eschenau, die teuren Unterführungen mit Aufzügen sowie die Abstellhalle in Öhringen-Cappel. Für die komplette Zeit der Baumaßnahmen wurde ein Schienenersatzverkehr eingeführt. Dies sparte ebenfalls vier bis fünf Millionen Euro ein, da Bauen unter „rollendem Rad“ wesentlich teurer geworden wäre.

## Bei der DB alles beim Alten

Im Gegensatz zu den modernen Zweisystem-Triebfahrzeugen der AVG setzt die DB Regio auf der Strecke Heilbronn–Öhringen nach wie vor ihre „spurtstarken“ Dieseltriebwagen Typ 628.2 ein. Einzige Ausnahme: Mit dem RE 19081/RE 19080 kommt sogar ein konventioneller Wagenzug mit einer Ellok nach Öhringen. Der Güterverkehr wird mit einer Lok der Baureihe 294 abgewickelt. Hatte sich der DB-Konzern schon beim Streckenausbau zurückgehalten und die Finanzierung weitgehend den Kommunen überlassen, so muss sich nun auch DB Regio zwischen Heilbronn und Öhringen nicht besonders anstrengen: Der gesamte Stadtbahnbetrieb wird in einem Konsortium von DB Regio und AVG organisiert, die nicht zu verachtenden Einnahmen werden partnerschaftlich aufgeteilt, egal ob neue oder verschlissene Züge eingesetzt werden.

## Ausblick

Auch künftig wird es in der Region Heilbronn Neuerungen im Nahverkehr geben: Die Elektrifizierung der Elsenzalbahn zwischen Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Neckargemünd über Sinsheim ist beschlossene Sache, ebenso die Elektrifizierung der ehemals durchgehenden Strecke nach Aglasterhausen (Neckarelz). Für die Nordlinie der Stadtbahn Heilbronn (Heilbronn-Harmonie-Gündelsheim/Bad Rappenau) erbrachte die Standardisierte Bewertung einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 1,22 und für die Südstrecke nach Zaberfeld unter Einbeziehung der stillgelegten Zabergäubahn von 1,44. Aus heutiger Sicht ist es bei einer nachhaltigen Finanzierung sehr wahrscheinlich, dass die ehrgeizigen Zielsetzungen der ÖPNV-Planer auch tatsächlich in weiten Teilen bis 2010 umgesetzt werden können. Wegen des großen Erfolgs der Stadtbahn im Heilbronner Raum wird selbst der Neubau einer Strecke von Heilbronn über Untergruppenbach, Abstatt und Ilsfeld-Auenstein nach Beilstein mit Anbindung an die S-Bahn Stuttgart in Backnang als längerfristige Perspektive erwogen. Schade nur, dass der Heilbronner Südbahnhof (Beginn der Bottwartalbahn) mit dem Umbau der Hohenlohebahn seiner gesamten Gleisanlagen beraubt wurde. □

TEXT: KORBINIAN FLEISCHER



DB Regio befährt die Strecke Crailsheim–Heilbronn weiterhin mit 628/928ern. Bei Weinsberg ist ein solcher Zug als RE 19736 Richtung Heilbronn unterwegs. FOTO: OLIVER FÖRSTER



Die Alternative: Moderne Stadtbahnwagen fahren kundenfreundlich als Straßenbahn mitten durch die Heilbronner Innenstadt, bevor es aufs Land hinausgeht. FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Die Zabergäubahn ist bekannt für ihre württembergischen Einheitsbahnhöfe. Einer davon ist das Empfangsgebäude von Meimsheim. Halten hier bald Stadtbahnen? FOTO: KORBINIAN FLEISCHER







Am 11.3.1967 hat V 200 066 des Bw Hamm bereits die Nachfolge der 03.10 angetreten, die noch acht Monate zuvor den E 4716 Warburg/Westf–Wuppertal–Düsseldorf–Mönchengladbach befördert hatten. Die Uhr am neoklassizistischen Empfangsgebäude zeigt 7.02 Uhr; noch drei Minuten bis zur planmäßigen Abfahrt.

Rechte Seite: Kohle für Kassel! 44 1201 bringt am 30.7.1966, unterstützt von einer Ottberger Schwesterlok als Schubhilfe, einen Gdg (Ganzzug aus Großraumgüterwagen) aus dem Ruhrgebiet zum Heizwerk in Kassel.



Gut aufgelegt hat der Heizer der 03 1076 / Bw Hagen-Eck), die am 4.4.1966 mit E 682 Warburg – Arnberg – Schwerte – Dortmund (–Hagen) aus dem Bahnhof dampft. Die Garnitur besteht aus Eilzugwagen der Gruppen 30 und 36; als Gepäckwagen fungiert ein Umbau-Vierachser BD4y-56.

# Damals in Warburg

(Teil 1)

Auf einen heute schier unglaublichen Betrieb mit Dampf- und Dieselloks traf der Eisenbahnfotograf Jürgen A. Bock vor rund 40 Jahren im Bahnhof Warburg (Westf). Hier war der Trennungspunkt der von Kassel nach Altenbeken und Bestwig führenden Hauptbahnen und Ausgangspunkt der Strecke nach Korbach und Marburg.





Warburg/W am 24.4. 1965, Gleis 1 Süd: Mit E 442 Kassel–Arnsberg–Hagen–Wuppertal–Köln läuft 01 1101 des Bw Kassel ein.



Bestens gepflegt und mit frischen Zweigen geschmückt nähert sich diese dreiteilige Schienenbus-Garnitur als Zug 3246 aus Holzminden–Scherfede dem Bahnhof Warburg/W. Die offenen Falttüren lassen an diesem heißen Augusttag des Jahres 1960 den kühlenden Fahrtwind in die als „Schwitzkästen“ verurufenen Fahrzeuge. Die Karte zeigt die Lage von Warburg. W. SLG. MEINHOLD

Auf der parallel verlaufenden Strecke von Altenbeken her nähert sich am selben Tag ein Dg, den die Ottberger 44 498 bespannt.







Diese Begegnung in Warburg/W gab es nur zu Beginn der Sommerferien in Nordrhein-Westfalen: 03 1008 vor EVz 429 Scherfede-Kassel muss die Ausfahrt des E 682 Warburg-Hagen aus Gleis 2 Süd abwarten.

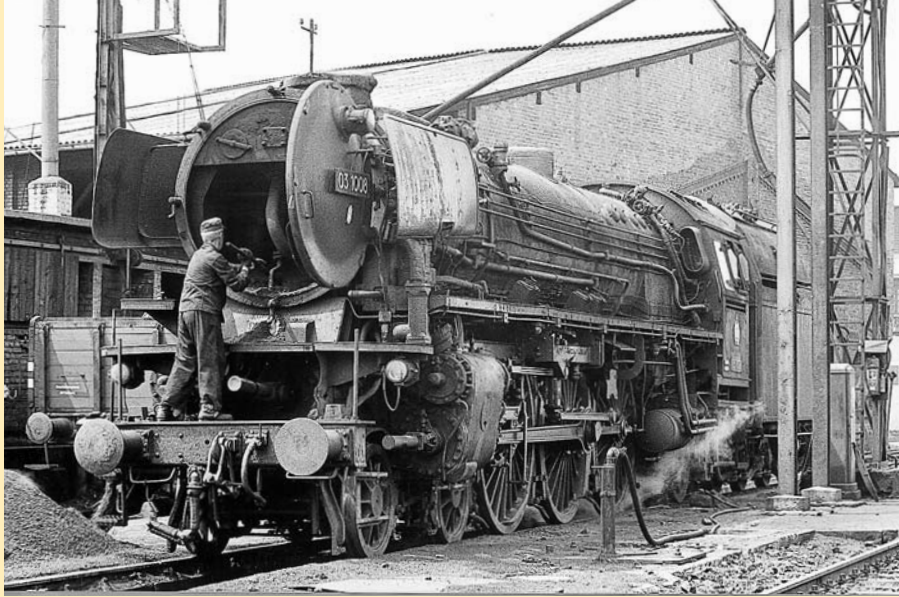
Haupt- und Starzug in Warburg/W ist natürlich der Interzonenzug D 197/198, dem wir noch mehrfach begegnen werden. Im August nähert sich 01 006 des Bw Kassel mit D 197 Mönchengladbach-Hamm-Kassel-Bebra-Leipzig von Altenbeken kommend dem Bahnhof Warburg/W; links die Strecke von und nach Scherfede-Bestwig.



Zuckerrüben-Kampagne in Warburg/W, die hier zu dieser Zeit – wie fast überall – noch komplett über die Schiene abgewickelt wird. Es gibt viel zu tun für die werkseigene T 3 (Baujahr 1898) der Zuckerfabrik Warburg/W an diesem 28.10.1967.







Lösche ziehen bei 03 1008 und Kohle bunkern bei 03 1045: Alltägliche Arbeiten in der Bw-Außenstelle Warburg/W am 17.7. und 30.7. des Jahres 1966, an dessen Ende die 03.10 abgestellt werden.



„Scherenschnitt“ mit Dampflokomotive:  
03 1050 hat in Warburg/W übernachtet.  
Es ist etwa 6.20 Uhr am 7.5.1966.  
Um 7.05 Uhr soll sie den E 4716 nach  
Hagen (–Mönchengladbach) bringen.  
Offenbar überlegt der Heizer, ob er  
einen Hammer nehmen soll, um die  
Tenderklappen zu schließen.



Hochbahn fährt Eisenbahn! Auf den  
Südgleisen zieht eine 44 am 22.5.1965  
einen Dg Richtung Kassel, mit dem DT2-  
Triebwagen der Hamburger Hochbahn  
befördert werden.





Warum Warburg? Genauer gefragt: Warum Warburg (Westf), das diesen Zusatz als östlicher westfälischer Vorposten in Nordhessen nicht nur bahnamtlich unabdingbar trug und trägt? Allenfalls darf er noch – soviel Zeit muss sein – auf Warburg/W reduziert werden. Warum nun also Warburg (Westf)?

„Eine Fahrradtour anno 1956 war der Auslöser“, erinnert sich Jürgen A. Bock aus Arolsen ein halbes Jahrhundert später. „Da wir bisher nur den Bahnhof Warburg Altstadt an der Strecke nach Volkmarsen–Korbach vom Hörensagen kannten, erkundeten wir eines Tages den höher gelegenen Bahnhof Warburg. Zwischen beiden Stationen bestand ein Höhenunterschied von 42 Metern, den die Strecke mit zwei Schleifen und Steigungen von 1:70 bis 1:110 überwand.“

Im ‚großen‘ Bahnhof Warburg angekommen, sahen wir zum ersten Mal lange Güterzüge und Loks mit großen Rädern, dazu vierachsige D-Zug-Wagen! Von unserem heimatlichen Bahnhof Arolsen kannte ich ja nur die Baureihen 93.5-12, 86er, die V 65 und Schie-

nenbusse – und auch mal eine 50er, die gelegentlich mit einem der täglichen Nahgüterzüge nach Arolsen kam. Warburg – das wurde der Inbegriff schnell fahrender D- und E-Züge und langer, schwerer Güterzüge.

Und dann gab es ja auch noch das Bahnbetriebswerk, mit Drehscheibe und 21 Lokständen – damals noch ein eigenständiges Bw, in dem P 8, einige allerdings schon z-gestellte 44er sowie 50er und 57er stationiert waren.

Der schon damals verkehrende Interzonenzug D 197/198 Mönchengladbach–Leipzig führte einen Speisewagen der Mitropa und mir bis dahin ebenso unbekannte Schnellzugwagen der ‚ostzonalen‘ Reichsbahn. Je nach Bedarf wurde dem D 198 hier eine weitere Dampflok vorgespannt, um die Steigung nach Altenbeken, also den Aufstieg ins Eggegebirge zu schaffen. Das war für mich alles Neuland und hat mich regelrecht so gefangen genommen, dass ich immer wieder dort auftauchte.

Leider gab meine damalige Fotoausrüstung wenig her – leider! Erst ab April 1965, abgesehen von einem halben Tag im Sommer 1960, fuhr ich ganz gezielt mit der 1958 von

meinem Schwiegervater übernommenen Leica M3 zum Fotografieren nach Warburg.

Das Bahnbetriebswerk war mittlerweile zu einer Außenstelle des Bw Paderborn degradiert worden – aber trotzdem gab es nicht nur hier jede Menge zu sehen. Warburg war Wendebahnhof für die neubekesselten 03.10 aus Hagen-Eck, die sich hier ein Stelldichein gaben. Wie schnell sie dann ihren Abschied nehmen mussten, konnte ich damals nicht ahnen; heute bin ich natürlich froh, gerade die 03.10 immer wieder fotografiert zu haben – ebenso wie die 01, 01.10 und 44 aus Kassel oder die Ottberger „Jumbos“, die damals allerdings noch niemand so nannte.“

Dass Jürgen A. Bock zu diesen Fototouren mit dem Bahnbus anreiste, um dann oft kilometerlange Fußmärsche entlang der Strecke zu unternehmen – das bleibe hier, auch als Einstimmung auf die 2. Folge, nicht unerwähnt ... □

TEXT: MICHAEL MEINHOLD  
FOTOS: JÜRGEN A. BOCK



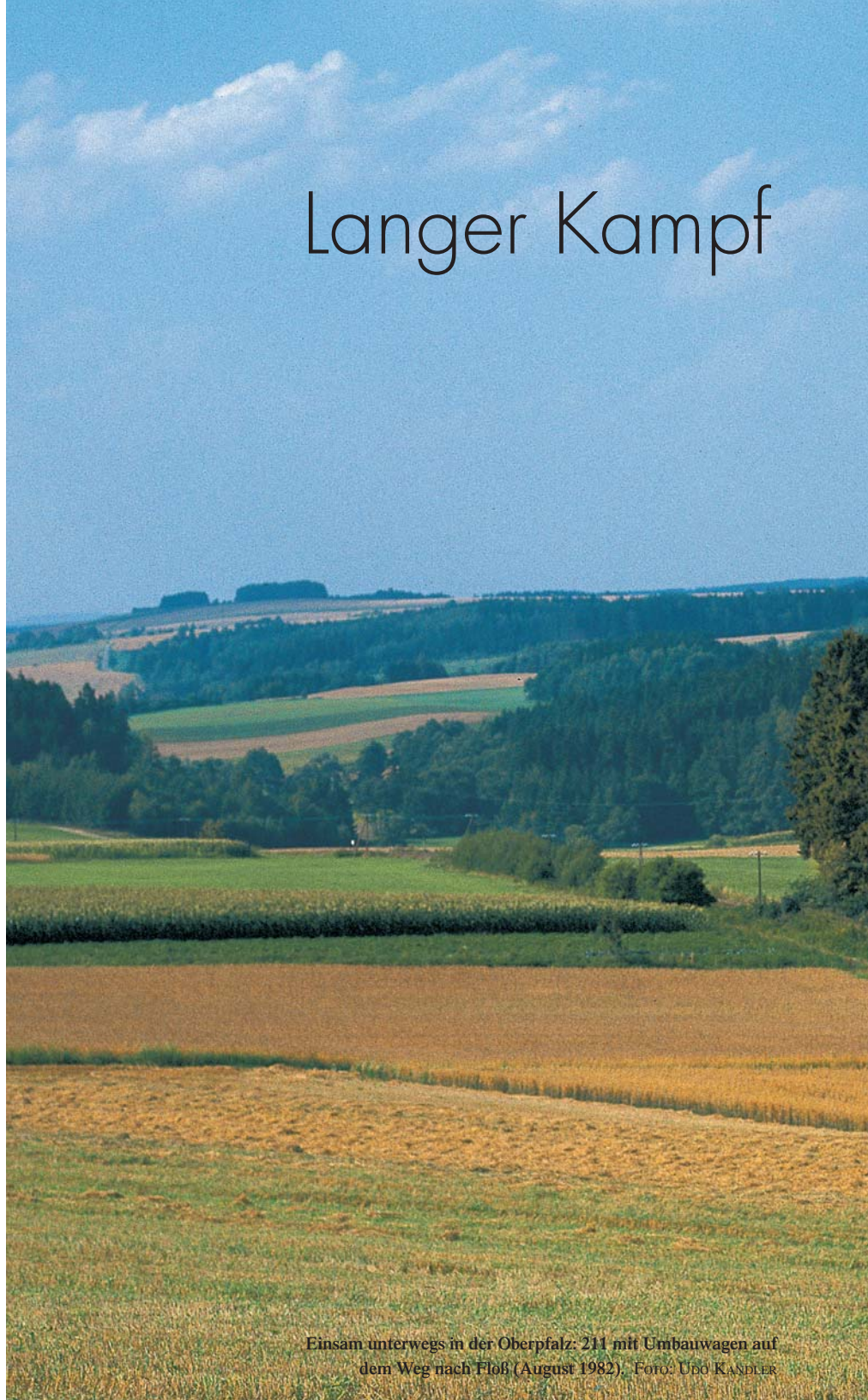
# Langer Kampf

Geradezu symptomatisch für die Region ist der langwierige Entwicklungsprozess der ehemals 49,8 km langen Lokalbahn von den Niederungen der Waldnaab hinauf in den Oberpfälzer Wald. In strukturschwachen Gebieten wie der Oberpfalz mussten die Bahnbefürworter mitunter einen langen, sehr langen Kampf ausfechten, um ans Ziel ihrer Träume zu gelangen. Hartnäckigkeit sollte dann aber auch hier zum Erfolg führen. Es war der Vorschlag des Vohenstraußer Eisenbahnkomitees, der am 11.11.1881 bei den Entscheidungsträgern in München auf Gehör stieß und zu ersten Projektierungsarbeiten veranlasste.

Es standen im Wesentlichen zwei nahe dem oberpfälzischen Weiden von der Hauptbahn Regensburg–Hof ausgehende Trassenvarianten zur Wahl. Zum einen eine vom nördlich gelegenen Neustadt an der Waldnaab führende Bahn über Floß nach Vohenstrauß, zum anderen eine von der südlich gelegenen Ortschaft Rothenstadt abzweigende Verbindung durchs Luhetal via Leuchtenberg nach Vohenstrauß. In beiden Fällen war die Rentabilitätsberechnung alles andere als erbauend. Der tatsächliche Endpunkt der Lokalbahn in Eslarn stand zu diesem Zeitpunkt überhaupt noch nicht zur Debatte.

Es waren in erster Linie politische Erwägungen, die die Entscheidung zu Gunsten der Neustädter Trassenvariante ausfallen ließen. Als Transportgut spielte das in den ausgedehnten Wäldern eingeschlagenen Holz eine wichtige Rolle, sollte doch die Bahn für neue Absatzmöglichkeiten sorgen. Nicht unwesentlich wird bei der Wahl der Trassenführung freilich die Tatsache gewesen sein, dass hier deutlich mehr Ortschaften unmittelbar von einer Anbindung profitieren konnten, was sich letztlich positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken sollte. Dennoch konnten diese aufgrund der dünnen Besiedelung selbst bei wohlwollender Einschätzung auch hier allenfalls mäßig ausfallen.

Allen Prognosen zum Trotz erging am 21.4.1884 nach zähem Ringen die entscheidende Konzession an die Bayerische Staats-eisenbahn. Nach Abschluss aller Detailfragen war schließlich der Weg frei für den Bau der 25,2 km messenden Lokalbahn Neustadt (Waldnaab)–St. Felix–Störnstein–Gailertsreuth–Floß–Hauptersreuth–Grafenreuth–Waldthurn–Albertsrieth–Waldau (Oberpf)–Vohenstrauß.



Einsam unterwegs in der Oberpfalz: 211 mit Umbauwagen auf dem Weg nach Floß (August 1982). Foto: UDO KANDLER

Der weit außerhalb der Ortschaft auf Altenstädter Gebiet liegende Abzweig-Bahnhof Neustadt (Waldnaab) wurde als Keilbahnhof angelegt. Das Gleis der Lokalbahn zweigte in Fahrtrichtung Hof vor dem Bahnhof ab und führte rechter Hand am Empfangsgebäude vorbei, während die Gleise der Hauptbahn auf der entgegengesetzten Seite der Station verlaufen. In Sichtweite zum Bahnhof wurde mit einer stattlichen Brücke die Waldnaab überspannt, dem mit Abstand markantesten Bauwerk der Strecke. Teilweise befanden sich die Bahnstationen und Haltestellen weit abseits der namensgebenden Ortschaften. Bis kurz vor Floß verlief die Bahn in steter Steigung.

Im weiteren Verlauf nach Vohenstrauß wechselten sich Steigungs- und Gefälle-Abschnitte ab. Aufgrund der anspruchsvollen Topographie wandte sich die Strecke auf der gesamten Länge ausgesprochen kurvenreich durch die Landschaft. Da die Züge grundsätzlich in Weiden beginnen bzw. enden sollten, war zudem der Bau eines dritten Gleises zwischen Weiden und Neustadt beabsichtigt gewesen. Allerdings kam es nicht zur Ausführung.

Dort, wo das Gleis bereits verlegt war, nutzte man dies sofort für die Materialtransporte des noch im Bau befindlichen oberen Teilstücks, wofür eine bayerische D III abgestellt wurde. So konnte die Strecke schon



# um lange Trasse

Unter den Lokalbahnen in der Oberpfalz war sie die längste. Denkbar lang waren aber auch ihr Werden und ihr Niedergang. Geblieben ist von der Lokalbahn nach Eslarn, der einst letzten „Bubikopf“-Domäne immerhin der „Bocklweg“, Bayerns längster Bahntrassen-Radweg.



lange vor der Eröffnung für den Gütertransport genutzt werden. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgte am 16.10.1886. Entgegen den ursprünglichen Erwartungen konnte die neue Bahn gleich im ersten Betriebsjahr ein befriedigendes Ergebnis einfahren. Dennoch sollte diese durchaus positive Entwicklung keinen Einfluss auf eine zeitnahe Fortsetzung der Strecke haben, die lange auf sich warten ließ. Nahezu zehn Jahre sollten ins Land gehen, bis am 17.6.1896 die Konzession für die Verlängerung Vohenstrauß–Pleystein–Lohma–Burkhardtsrieth–Waidhaus (16,95 km) vorlag. Zustande gekommen ist die Genehmigung vor allem auf Initiative der

Eisenbahnkomitees Pleystein und Waidhaus. Und wieder brauchte es Zeit, bis 1898 die Arbeiten dann tatsächlich auch aufgenommen wurden und ab 12.6.1899 mit dem Verlegen der Gleise begonnen werden konnte. Ein knapp 4 km langer, gleich hinter Vohenstrauß beginnender Anstieg mit ca. 20 ‰ hinauf zum Fahrenberg sollte betriebstechnisch das anspruchvollste Teilstück sein. Am 16.8.1900 konnte die Etappe schließlich ihrer Bestimmung übergeben werden.

Zur Jahrhundertwende tauchten dann jene Pläne auf, die den Weiterbau der Strecke bis nach Eslarn beabsichtigten. Treibende Kraft war eine Interessengruppe aus Eslarn. Um

dem Projekt den nötigen Nachdruck zu verleihen, hatten sich die Eslarner im Februar 1902 entschlossen, eine Summe in Höhe von 52 000 Mark für den Grunderwerb bereitzustellen. Doch tat sich in dieser Angelegenheit nur wenig. Also entschloss sich Eslarn am 30.7.1903 bei den Entscheidungsträgern in München vorstellig zu werden. Nun endlich kam langsam, aber sicher Bewegung ins Spiel. Das Projekt erhielt am 10.8.1904 die gesetzliche Absegnung. Und doch galt es abermals eine Kröte zu schlucken. Der Baubeginn der 7,64 km langen Streckenverlängerung Waidhaus–Pfrentsch–Eslarn wurde auf 1907 terminiert – bis April 1908 konnte die Verlänge-



rung so weit fertiggestellt werden, dass erste Arbeitszüge zum Einsatz gelangten. Am 1.10.1908 erfolgte dann auch die Eröffnung der letzten Etappe. Somit hatte es von der Konzessionierung des ersten Abschnitts bis zur Fertigstellung der Strecke nach Eslarn beinahe ein Vierteljahrhundert gebraucht. Trotz aller Sparzwänge stattete man die größeren Ortschaften wie Störnstein, Floß, Waldthurn, Vohenstrauß, Pleystein, Waidhaus und Eslarn mit soliden, granitsteingemauerten Empfangsgebäuden aus. Nur Lohmar erhielt ein für oberpfälzische Lokalbahnen typisches Agenturgebäude in Holzbauweise. Neben dem Bahnhof Vohenstrauß, der lange Endpunkt der Bahn war, erhielt zudem Eslarn in dieser Funktion einen zweistöckigen Rechteckschuppen und die notwendigen Behandlungseinrichtungen für Dampflok.

Als weiteres Bahnbauprojekt sollte sich die 6,2 km lange Stichstrecke Floß–Flossenbürg anschließen, die am 1.5.1913 in Betrieb ging. Nach nur 20 Betriebsjahren endete hier der erst im Jahre 1939 aufgenommene Personenverkehr am 31.5.1959. Die Güterbahn diente vornehmlich der Granitabfuhr. Durch den steten Rückgang der Frachtraten wurde am 28.5.1972 die Gesamtstilllegung der nur kurzen Anbindung vollzogen.

Bei der Inbetriebnahme der Strecke nach Vohenstrauß hatten zunächst drei Maschinen der dreifach gekuppelten Gattung D VII (Baureihe 98<sup>76</sup>) das Verkehrsaufkommen bewältigt. Sämtliche Leistungen verkehrten zunächst als Güterzüge mit Personenbeförderung. Kurzzeitig dürften zu Anfang hier auch die in

Weiden beheimateten Maschinen der leichten Lokalbahnstypen D VI (Baureihe 98<sup>75</sup>) zum Einsatz gekommen sein. Ab 1899 kam eine Tenderlok der Gattung D XI (Baureihe 98<sup>4-5</sup>) hinzu. Ferner setzte die Betriebswerkstätte Weiden von der Lokstation Waidhaus aus Mallet-Tenderloks der Gattung BB II (Baureihe 98<sup>7</sup>) ein. Nach Aufnahme des Gesamtbetriebs nach Eslarn standen ab 1908 drei BB II sowie drei der von Maffei gebauten „Motorlokomotiven“ der Gattung PtL 2/2 (Baureihe 98<sup>3</sup>) im Dienst. Letztere waren für den Personenverkehr Waidhaus–Eslarn bestimmt. Mit der Neuzuteilung der bayerischen GtL 4/5 ab 1931 an das Bw Weiden lösten die modernen Maschinen der Baureihe 98<sup>10</sup> alsbald die in die

Jahre gekommenen Vorgängerinnen ab. Verstärkt wurde dieser Trend noch durch die nun auch im Personenverkehr nach Eslarn eingesetzte bayerische Pt 2/3 (Baureihe 70<sup>9</sup>).

Ab Mitte der 1930er Jahre gab es zudem Bestrebungen, den Einsatz der kostspieligen, dampflokbetriebenen Personenzüge durch Dieseltriebwagen zu ersetzen. Dahingehende Absichten wurden jedoch vom Ausbruch des Zweiten Weltkriegs durchkreuzt. Die Verdissektion der Strecke erfolgte erst lange nach dem Krieg. Aufgrund der Zuteilung des fabrikneuen VT 95 an das Bw Weiden fuhren ab 1954 die ersten Schienenbusse planmäßig Eslarn an. Interessanterweise wurde lange Zeit nur immer ein Teil der Personenzugleistungen



Oberpfälzer Nebenbahnszenen, die sich auch für eine Nachbildung im Modell empfehlen:

Im früheren Endpunkt Eslarn herrscht im Dezember 1982 bereits Restgüter-Tristesse, in Floß – seit 1975 Endpunkt im Personenverkehr – aber noch rege Geschäftigkeit (Bilder oben).

Völlig in Ordnung war die „Bockerl“-Welt im Mai 1973, als 064 415 wie eh und je in Neustadt Richtung Eslarn dampft (Bild rechts).

211er mit Umbauwagen (Bilder rechte Seite, in Floß und St. Felix) teilten sich den Personenverkehr seinerzeit noch mit den Schienenbussen.

FOTOS: UDO KANDLER (4), HEINZ ROSENKNECHT





von der Dieseltraktion erbracht, was sich erst sehr viel später änderte. Bis zum Sommerfahrplans 1973 waren mit 64ern bespannte Personenzüge an der Tagesordnung. Auch danach blieben sie der Strecke als Ersatz für ausgefallene V 100 treu, bis mit Wirkung zum 30.9.1974 beim Bw Weiden die 64415 als letzte aktive DB-64 abgestellt wurde.

Während die Baureihe 64 in den 1950er Jahren auf dem „Eslarner Bockl“ eher bescheidene Präsenz zeigte, löste der „Bubikopf“ bis 1962 die Maschinen der Baureihe 98<sup>10</sup> gänzlich ab und zeichnete sowohl für Güter- wie auch Personenzugverkehr verantwortlich. Das Frachtaufkommen war zu jener Zeit noch so umfangreich, dass die Güterzüge teilweise mit

zwei 64ern gefahren wurden. Im Jahre 1973 endete kurz nach dem Personenverkehr auch der planmäßige Einsatz vor dem verbliebenen Nahgüterzug-Paar von Weiden nach Eslarn und zurück. Der Güterzugdienst wurde nun von der Baureihe 211 erbracht. Den Personenverkehr teilten sich Schienenbus und 211 mit Umbauwagen.

Einen gravierenden Einschnitt bedeutete die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Floß und Eslarn am 31.5.1975. Dem fehlenden Fahrgastaufkommen galt es Tribut zu zollen. Damit hatte der Niedergang in Etappen begonnen.

Mit der Auflösung des 795-Bestandes beim Bw Weiden Mitte 1976 traten die zweimotori-

gen Schienenbusse der Baureihe 798 des Bw Hof die Nachfolge an. Ab dem Sommerfahrplan 1983 wurde der Personenverkehr, der montags bis freitags noch vier Zugpaare umfasste, gänzlich auf Schienenbusbedienung umgestellt. Der Baureihe 211 blieb allein die Bespannung der Übergabe.

Die zwischen 1983 und 1985 durchgeführte Streckensanierung zwischen Neustadt und Floß, die auch die komplette Erneuerung der Waldnaab-Brücke bei Neustadt umfasste, ließ Hoffnungen auf einen langfristigen Erhalt aufkeimen. Und doch hatte die Strecke keine Zukunft. Am 30.5.1992 wurde der Personenzugverkehr aufgegeben, der zuletzt mit Hofer Schienenbussen im Einmannbetrieb (Baureihe 796) bestritten worden war. Es verblieb die bis zum Sommerfahrplan 1991 noch montags bis freitags verkehrende Übergabe nach Eslarn. Bald schon wurde die Strecke nur noch an zwei Tagen in der Woche (Dienstag und Donnerstag) durch eine Köf der Baureihe 335 bis Vohenstrauß bedient. Eslarn wurde nur noch samstags angefahren, mit der Konsequenz, dass am 22.5.1993 die Gesamteinstellung zwischen Vohenstrauß und Eslarn erfolgte. Die Gesamtstilllegung zwischen Neustadt (Waldnaab) und Vohenstrauß war jetzt nur noch eine Frage der Zeit – bis am 13.9.1995 auch hier der Vorhang fiel. Im Anschluss wurden bis Anfang 1999 in mehreren Etappen sämtliche Gleise entfernt. Auf der ehemaligen Bahntrasse entstand ein asphaltierter Radwanderweg, der bis Juni 2005 vollendet werden konnte. □

TEXT: UDO KANDLER









# KURZ-STECKBRIEF

## Baureihe 64 »Bubikopf«

Eine der beiden Tenderlok-Bauarten, die für den Einsatz auf Strecken bis zu 15 t Achslast vom „Engeren Lokomotiv-Normenausschuss“ im erweiterten Typenplan gefordert wurden, war die Baureihe 64. Die Entwicklung dieser 1'C1'h2-Loks begann im Jahr 1926. Bis Ende 1928 hatte die Deutsche Reichsbahn bereits mehr als 200 Maschinen in Dienst gestellt, an deren Bau fast alle namhaften Lokfabriken beteiligt waren. Nach Lieferung von 520 Exemplaren endete die Beschaffung im Dezember 1940.

Sowohl der Kessel als auch Gruppen des Triebwerks entsprachen jenen der Baureihe 24 und waren tauschbar. Im Laufe der langen Beschaffungszeit kam es zu verschiedenen Bauartänderungen. Einige Bauserien erhielten Abdampf-injektoren der Bauart Friedmann statt der sonst üblichen Oberflächenvorwärmer. Die 64 293 der Maschinenfabrik Esslingen verfügte über eine Ventilsteuerung. Bis zur Betriebsnummer 64 383 waren alle Loks ohne Laufradbremsen und mit nur einseitig wirkenden Bremsen an Treib- und Kuppelrädern ausgestattet. Alle nachfolgenden bis einschließlich der 64 421 hatten Scheren- und Laufradbremsen erhalten. Danach wurden wieder einfach wirkende Bremsen eingebaut. Aus Kostengründen waren die Laufachsen bis zur 64 510 in einfachen Lenkgestellen der Bauart Bissel mit einem Seitenspiel von  $\pm 110$  mm und die Kuppelradsätze fest im Rahmen gelagert. Die Spurkränze der Treibräder wiesen eine Schwächung von 15 mm auf. Erst ab der 64 511 wurden Krauss-Helmholtz-Lenkgestelle eingebaut. Die Länge über Puffer wuchs ab der 64 368 von 12 400 auf 12 500 mm. Die meisten der Loks verfügten ab Werk noch über genietete Kohlen- und Wasserkästen, bei späteren Bauserien waren die Vorratsbehälter bereits geschweißt.

1950 standen der DB noch 275 Loks zur Verfügung. Als letzte wurden 64 415 und 419 im Dezember 1974 ausgemustert. Die Reichsbahn besaß 1950 noch 129 Loks, ausgemustert wurden die letzten ebenfalls 1974. HO

„Bubikopf“-Szenen im Endbahnhof Eslarn: 64er mit abfahrbereiten Zügen Richtung Neustadt-Weiden, beim Rangieren und vor dem Lokschuppen. Alle Aufnahmen entstanden in den Jahren 1972 und 1973.

FOTOS: HEINZ ROSENKNECHT (4)







Museumslok 1857 Cöln im April 1993.  
Foto: JÜRGEN-ULRICH EBEL

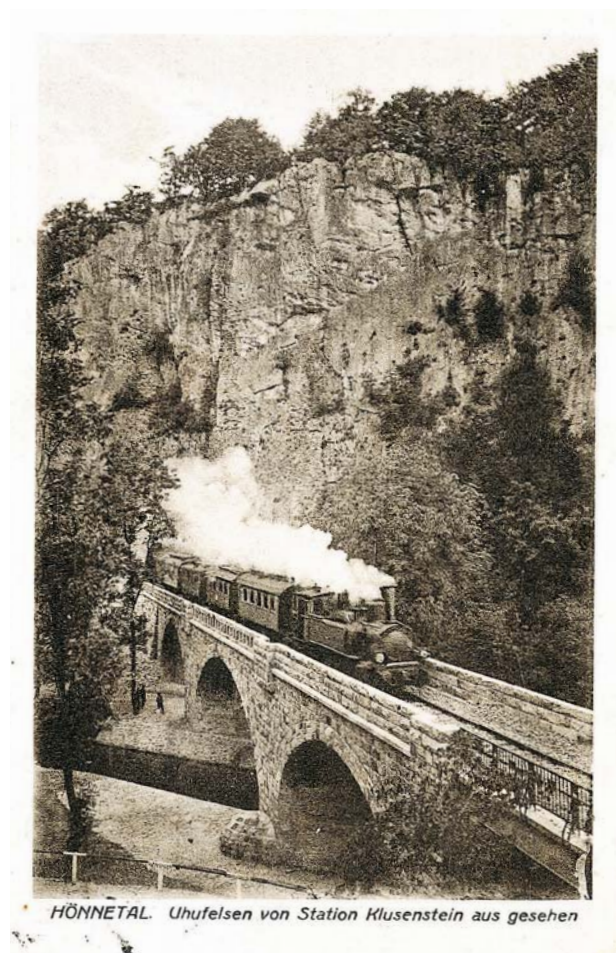




# Der große Wurf

Die T 9<sup>1</sup> war eine der bewährtesten preußischen Gattungen. Als Nassdampflok wurde sie von der DRG zwar früh ausrangiert. Viele Maschinen wurden aber an Privat- oder Werksbahnen verkauft und überlebten den Zweiten Weltkrieg. Erst 1972 wurde die letzte ausgemustert.





Auch heute noch könnte die T 9 Reisezüge auf der Nebenbahn Unna – Menden planmäßig befördern. FOTOS (3): SAMMLUNG J.-U. EBEL



Nebenbahnbetrieb vor 100 Jahren an der Victoriahöhe bei Schmiedeberg/RGeb. Oben: Die LBE erwarb mehrere gebrauchte T 9, hier im alten Bahnhof Lübeck.

Über viele Jahre hinweg waren die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen nahezu allein mit dreiachsigen Maschinen der Achsfolgen 1B und C ausgekommen. Tenderlokomotiven der Gattungen T 3 und T 7 beherrschten die Rangierbahnhöfe und die Nebenbahnen, die verschiedenen Bauarten der T 4 waren im Personenzugdienst fleißig. Anfang der 1890er Jahre stand Preußen mitten in einem großen wirtschaftlichen Aufschwung, und die Preussischen Staatseisenbahnen legten ein beispielloses Neubauprogramm von 2'B-, 1'C- und D-Lokomotiven mit Schlepptender auf.

Bei den Tenderlokomotiven tat man sich schwerer. Die (erst 1906 so bezeichnete) T 7, damals nur als „Ruhrtype“ geläufig, stammte noch aus der Zeit der großen Privatbahnen. Sie war im schweren Streckendienst durch einen zu schwachen Kessel und kleine Vorräte zunehmend überfordert.

Da in Preußen noch keineswegs zentral über neue Typen entschieden wurde, hatten die Eisenbahndirektionen ein gewichtiges Wort mitzureden. Die „Elberfelder Bauart“ wurde von der KED Elberfeld favorisiert und basierte auf der bayerischen Gattung D VIII, die für die gebirgige Strecke nach Berchtesgaden mit einer maximalen Steigung von 40 ‰ entwickelt worden war. Nur 1080 mm Treibraddurchmesser, eine Heizfläche von 99 m<sup>2</sup> und eine Achslast von 13,1 t schränkten ihren

Einsatzbereich von vornherein stark ein. 36 Maschinen wurden zwischen 1891 und 1900 gebaut und in den Direktionen Cassel, Elberfeld und Erfurt eingesetzt.

Die KED Frankfurt benötigte eine schwere Gebirgslokomotive mit der Achsfolge C1', die vor allem auf der schwierigen Aartalbahn Wiesbaden – Langenschwalbach eingesetzt werden sollte. Als Vorbilder sah man die C1'-Zahnradlok der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) von 1887 und die ab 1890 in Dienst gestellte österreichische Zahnradlok 69 an (sie war bis in die 1970er Jahre auf der Erzbergbahn Vordernberg – Eisenerz im Einsatz), damals das Leistungsfähigste und Modernste, was es für topographisch schwierige Strecken gab. Die Lokomotivfabrik Esslingen, die auch schon die HBE-Lok entwickelte, leitete daraus eine für damalige Verhältnisse enorm leistungsfähige, aber auch schwere Reibungslok ab, die 1250 mm große Kuppelräder und eine Kesselheizfläche von 135,3 m<sup>2</sup> besaß. Die Achslast lag bei 14,6 t. 19 Maschinen wurden zwischen 1893 und 1895 als „Langenschwalbacher Bauart“ gefertigt.

Erst die „Berliner Bauart“, favorisiert von der KED Berlin und in Zusammenarbeit mit ihr von der Firma Borsig im Jahr 1893 entwickelt, war der große Wurf. Man übernahm mehr oder weniger unverändert Lauf- und Triebwerk der „Ruhrtype“ und fügte hinten eine Adamsachse hinzu. So hatte man unter

Einhaltung der Normalien ein langes Fahrgestell bekommen, auf dem man einen großen Kessel und ausreichende Vorräte unterbringen konnte. Der Kuppelraddurchmesser betrug 1350 mm, die Achslast lag bei nur 13,75 t. Diese Lok war einerseits leicht genug für alle Nebenbahnen, hatte einen leistungsfähigen, aber nicht zu großen Kessel mit 107,76 m<sup>2</sup> Heizfläche und konnte infolge der großen Kuppelräder auch auf Hauptbahnen mit 60 km/h flott bewegt werden. 420 Exemplare beschaffte die KPEV bis 1901. Weitere fünf Loks ließ die Kleinbahn Höchst – Königstein bauen. Die wichtigsten Lieferanten waren Urheber Borsig mit 160 und Union mit 114 Exemplaren. Die Maschinen besetzten in den Direktionen Nummerngruppen ab 1500, 1800 oder 1900, ab 1906 erhielten sie die Gattungsbezeichnung T 9 und in allen Direktionen Nummern ab 7200. T 9 der Berliner Bauart waren in jeder preussischen Direktion beheimat. Die größten Bestände gab es in den KED Berlin (1906: 50 Stück/1915: 0), Köln (1906: 63/1915: 66) und Essen (1906 und 1915: 52), schon das ein Hinweis darauf, dass man sie mehr im Rangier- und Güterzugdienst benutzte als im Nebenbahndienst. Die ideale Nachfolgerin für sie und die Konkurrenzbauart mit vorderer Laufachse T 9<sup>2</sup> war ab 1901 die fast geniale T 9<sup>3</sup> mit 2060 Exemplaren. Der technische Fortschritt war damals eben enorm, und alle Typen der Beschaffungszeit 1891 sahen be-





Als seinerzeit letzte ihrer Gattung wurde 90 131 des Bw Jülich am 3. November 1933 ausgemustert. Als CARL BELLINGRODT die Lok im Sommer 1933 im Heimat-Bw aufnahm, stand sie bereits kalt.

reits 15 Jahre später im wahrsten Sinne alt aus. Das änderte nichts daran, daß die T 9<sup>1</sup> eine außerordentlich praktische und bewährte Nebenbahnlok war und auch im Rangierdienst unermüdlich arbeitete.

65 Maschinen musste Preußen 1919 als Waffenstillstandsloks oder gemäß dem Versailler Vertrag abtreten: sieben an Belgien, zehn an Frankreich, 43 an Polen und drei an die Freie Stadt Danzig. Die abgetrennten Saarbahnen behielten 14 Exemplare der Gattung T 9<sup>1</sup>, musterten aber zehn bis 1935 aus.

Im Umzeichnungsplan von 1926 war die T 9<sup>1</sup> nur noch mit den Betriebsnummern 90 001 bis 231 vertreten. Zwei weitere reichte man falsch als 91 115 und 91 302 ein. Im Juli 1928 gehörten lediglich 42 Loks zum Unterhaltungsbestand. Das Ausbesserungswerk Kassel betreute zwei Loks, Hannover-Leinhausen 26, Magdeburg-Buckau 13 und Nied eine. 1929 war nur noch das RAW Rostock für die T 9<sup>1</sup> zuständig, das zuletzt 1930 einen Unterhaltungsbestand von elf Loks auswies. Im gleichen Jahr gingen drei Maschinen von der verstaatlichten Bremer Hafenbahn zu: Nr. 3 wurde in 90 232 umgezeichnet, Nr. 4 wurde zur 90 233 und Nr. 1 zur 90 234. Nur die 90 234 war eine T 9 der Berliner Bauart, die 90 232 und 233 gehörten der Langenschwalbacher Bauart an. Als letzte der Deutschen Reichsbahn wurde am 3. November 1933 beim Bw Jülich die 90 131 ausgemustert.

Vier T 9<sup>1</sup> kamen 1935 mit den Saarbahnen zur Reichsbahn: SAAR 7110, 7123, 7124, 7125. Die ersten drei wurden in 90 235 bis 237 umgezeichnet, und die 7125 mit alter Nummer 1935 ausgemustert. Anfang 1938 wurde die Lübeck-Büchener Eisenbahn verstaatlicht. Die 112, 116, 109, 110, 111 erhielten in dieser Reihenfolge die Nummern 90 241 bis 245. Bei der 90 244 handelte es sich um die ehemalige 90 011, die erst 1929 zur LBE kam.

Die auf dem Gebiet des neu errichteten Staates Polen verbliebenen Maschinen wurden dort zur Gattung Tki 1. Nach dem Stand vom 1. Juli 1939 gehörten von diesen 24 zur Direktion Lwow (Lemberg) und zwei zur Hafenbahn Danzig. Nach dem Überfall auf Polen und der Aufteilung Polens zwischen Deutschland und der Sowjetunion befanden sich nur vier dieser T 9<sup>1</sup> in Verfügung der Reichsbahn. Gemäß dem Umzeichnungsplan vom Februar 1941 erhielten die Loks Tki 1 3Dz, 9, 17 und 40 – zumindest auf dem Papier – die Nummern 90 246 bis 249. Als das Deutsche Reich 1941 auch die Sowjetunion überfiel, nahm es in den früher polnischen Teilen der UdSSR weitere Maschinen in Besitz, denen man die Nummern 90 250 und 251 gab.

Ein Großteil der ab 1935 eingereihten Maschinen überlebte den Zweiten Weltkrieg. Die DR in den Westzonen verkaufte ihre T 9<sup>1</sup> sehr rasch. Die Herkunft der im Westen als 90 237 bezeichneten Lok ist übrigens bis heute unbe-

kannt. Die echte 90 237 (ex Saar) verblieb in der DDR, wo die letzten T 9<sup>1</sup> im Jahr 1954 auschieden und überwiegend an die volkseigene Industrie verkauft wurden. Die 90 247 gelangte 1955 als Schrott an die PKP zurück.

#### • Deutsche Reichsbahn in den Westzonen

90 236 (Bw Frankfurt) + 23.08.1947  
verkauft an Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft (Nr. 3 in 3. Besetzung)  
90 237<sup>II</sup> (Bw Frankfurt 1) + 23.08.1947  
umgesetzt ans EAW Fulda (Werklok 90 237)  
90 241 (Bw Recklinghausen) + 05.10.1946  
verkauft an Tecklenburger Nordbahn (Nr. 6)  
90 243 (Bw Recklinghausen) + 26.09.1946  
verkauft an Wittlager Kreisbahn (Nr. II, BAD ESSEN).  
90 244 (Bw Buchholz) + 01.06.1948  
verkauft an Wilstedt-Zeven-Tostedt (Nr. 11, später Nr. 441)  
90 246 (ED Hannover) + 01.12.1947 (verkauft)  
90 248 (ED Hannover) + 01.12.1947 (verkauft)  
90 251 (Bw Passau) + 01.12.1947 (verkauft)

#### • Deutsche Reichsbahn in der Ostzone (DDR)

90 108<sup>II</sup> (Rbd Halle) + 28.11.1953  
90 235 (Lbf Mittenwalde) + 20.01.1954  
am 01.08.1954 verkauft als Werklok an VEB BKK Bitterfeld BT Brikettfabrik Holzweißig  
90 237 (Bw Neubrandenburg) + 17.03.1954  
am 01.08.1954 verkauft an Stahl- und Walzwerk Brandenburg



90 242 (Bw Schöneweide) + 30.07.1954  
 verkauft an Stahl- u. Walzwerk Brandenburg  
 90 247 (Bw Potsdam) + 18.10.1955  
 Rückgabe an PKP (ohne Umzeichnung)  
 90 252 (Bw Schöneweide) + 22.01.1954  
 am 15.10.1954 verkauft als Werkloks an VEB  
 BKK Bitterfeld BT BKW Freiheit Bitterfeld

Insgesamt wurden zwischen 1920 und 1954 mehr als 80 Maschinen an Privatbahnen oder Industriebetriebe verkauft oder fanden weitere Verwendung als Werkloks in Ausbesserungswerken. Auch in den 1960er Jahren waren deshalb noch T 9<sup>i</sup> im Einsatz.

### Drei Veteranen

Bereits 1968 erwarb die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte von der Zuckerfabrik Pfeiffer & Langen in Euskirchen die Lok 7270 Cöln (Borsig 4431/1895), die zwar 1925 als 90 009 im Umzeichnungsplan stand, 1968 aber immer noch ihre preußischen Schilder trug. Seit einigen Jahren wird die Maschine im Museum Bochum-Dahlhausen überholt und ist deshalb zerlegt.

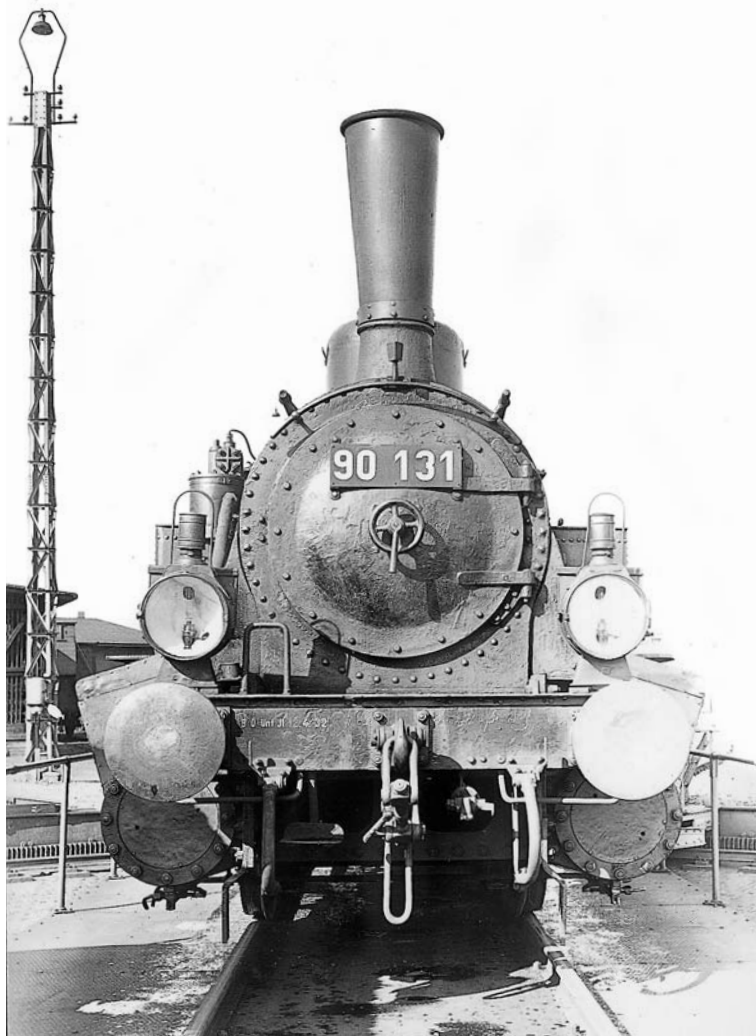
Die Kleinbahn Frankfurt-Höchst – Königstein (FK) musterte 1964 die Lok 44 (Henschel 12478/1913) als ihre letzte T 9<sup>i</sup> aus. Sie stand ab 1968 auf einem Spielplatz in Hattersheim, wurde Ende der 1970er Jahre an den Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde verkauft und von 1991 bis 1993 im Werk Meiningen als „Cöln 1857“ hauptuntersucht. Kessel und Aufbauten wurden geschweißte Neubauten. Im Jahr 2004 verkaufte der Verein sie an das Eisenbahnmuseum Heilbronn, das derzeit die Hauptuntersuchung vorbereitet.

Beim Eschweiler Bergwerksverein war bei der Zeche Carl-Alexander als Lok 2 bis 1972 die frühere 90 042 im Einsatz (Hohenzollern 850/1895, Cöln 1857, später Cöln 7294). Der Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde erwarb sie wenig später, eine HU scheiterte allerdings an einem Kesselschaden. 1991 wurde sie als Ersatzteilsponder für die Lok FK 44 benutzt, die seither unter ihrer Nummer firmiert. 2004 erwarb ein Privatmann den übriggebliebenen „Bausatz“ und will die Maschine sogar wieder betriebsfähig herrichten. □

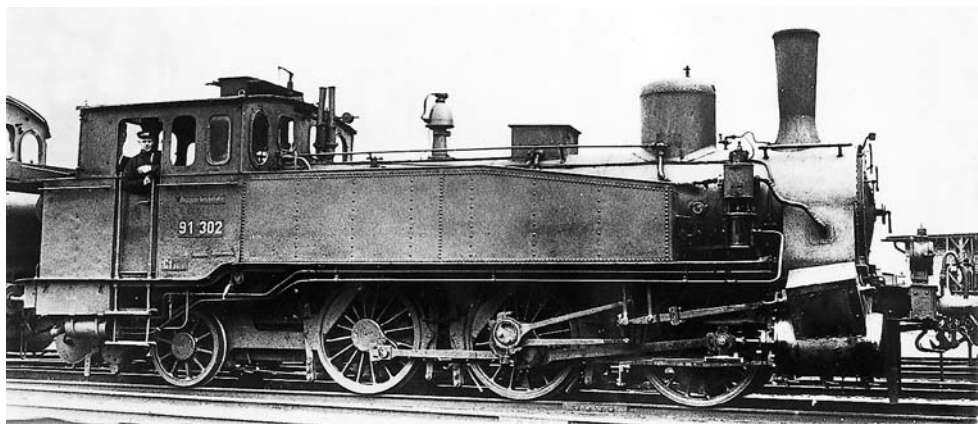
TEXT: THORSTEN REICHERT

Lok 442 der Wilstedt-Zeven-Tostedter  
 Eisenbahn (1927 ex 90 158) war bis 1959 in  
 Betrieb.

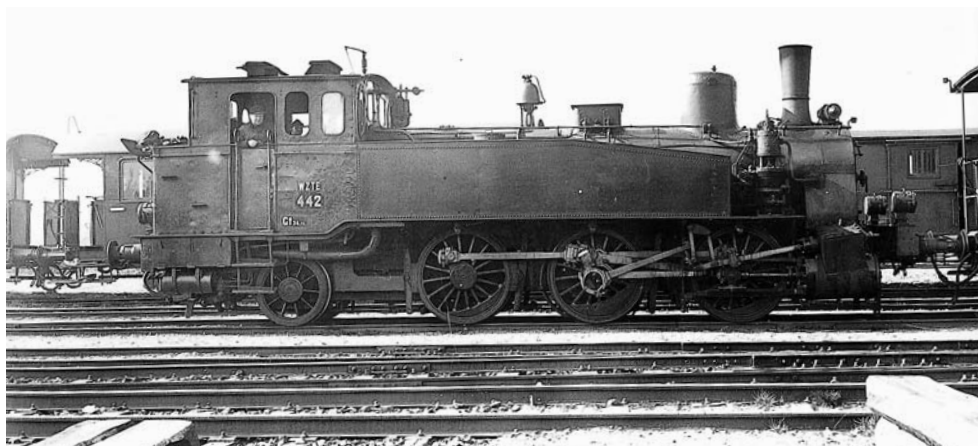
FOTO: CARL BELLINGRODT



Altertümlich wirkte die Frontansicht mit tief liegendem Kessel und großen Petroleumlaternen. 90 131 im Bw Jülich, Sommer 1933. FOTO: CARL BELLINGRODT



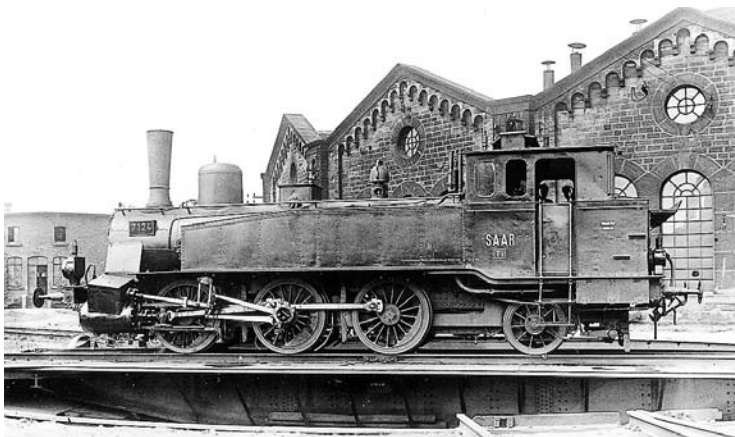
Falsch eingereiht war 91 302 (oben), aufgenommen im Heimat-Bw Neumünster 1932. FOTO: MAEY, SAMMLUNG J.-U. EBEL





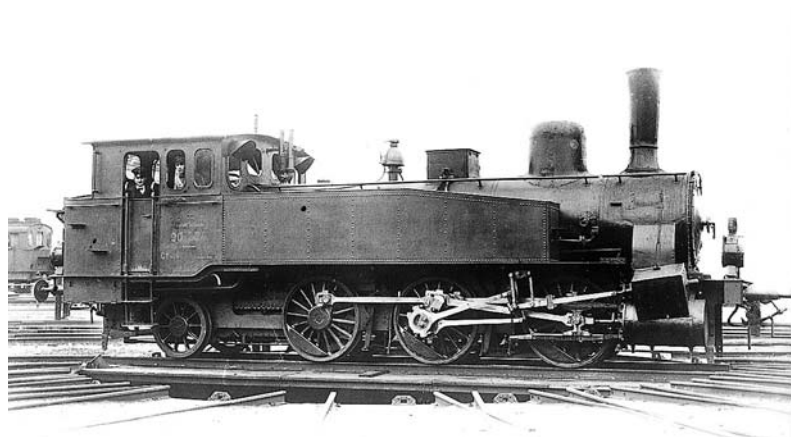


Lok 51 der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn (ex 90 124) wurde sogar auf Ventilsteuerung und Heißdampf umgebaut. Zu beachten sind auch die verschiedenen Bauarten der Gegengewichte an den Loks auf dieser Seite. FOTO: CARL BELLINGRODT



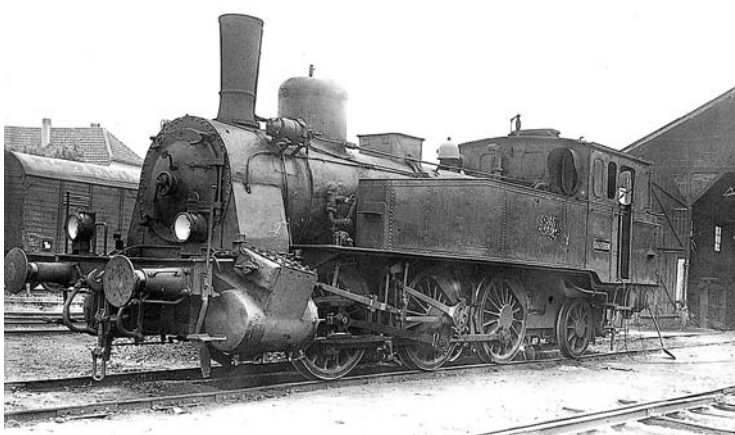
Die SAAR 7124 wurde zur 90 237. FOTO: MAEY

Die „Bad Essen“ (90 243) der Wittlager Kreisbahn. FOTO: BELLINGRODT



Hinter 90 234 verbarg sich Lok 1 der Bremer Hafenbahn. SLG. EJ

Letzte T 9 im Regeldienst war „Carl-Alexander 2“ ex 90 042. SLG. J.-U. EBEL





# Not macht erfinderisch

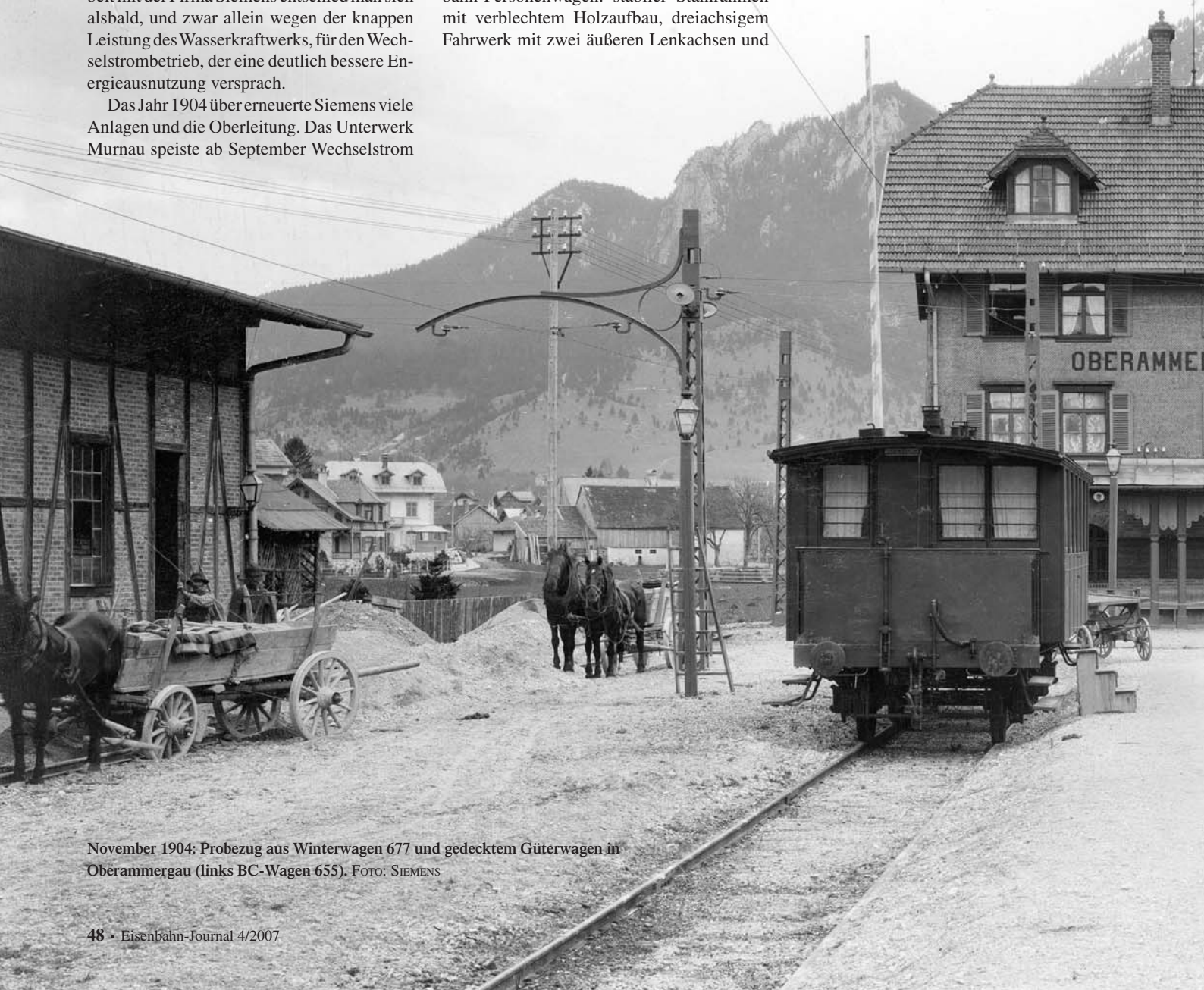
Im Winter konnte das Wasserkraftwerk „Kammerl“ für die Linie nach Oberammergau nicht genügend Bahnstrom liefern. Was tun? Vom Einphasen-Wechselstrombetrieb versprach man sich eine bessere Energieausnutzung und besonders ausgestattete Wintertriebwagen ermöglichten leichtere Züge.

Einhalb Jahre nach der Streckeneröffnung musste im Oktober 1901 der erste Betreiber der Lokalbahn Murnau–Oberammergau Konkurs anmelden. Die Elektrifizierungsarbeiten blieben unvollendet, doch war das Wasserkraftwerk „Kammerl“ im Ammertal bereits fertig und lieferte Strom. Im November 1903 kaufte die Münchner Lokalbahn-Aktiengesellschaft (LAG) die Strecke und übernahm sie mit Stichtag 1.1.1904. Die drei vorhandenen Dampflokloks bezeichnete die LAG als Nr. 62, 63 und 64. In Zusammenarbeit mit der Firma Siemens entschied man sich alsbald, und zwar allein wegen der knappen Leistung des Wasserkraftwerks, für den Wechselstrombetrieb, der eine deutlich bessere Energieausnutzung versprach.

Das Jahr 1904 über erneuerte Siemens viele Anlagen und die Oberleitung. Das Unterwerk Murnau speiste ab September Wechselstrom

von 5000 V und 16 Hz in die Oberleitung. Zur gleichen Zeit kamen die vier für die Bahn bestellten und von der MAN in Nürnberg im wagenbaulichen sowie von Siemens im elektrischen Teil hergestellten Triebwagen an. Die Abnahme erfolgte am 21.9.1904. Im Vergleich zu den bisherigen LAG-Triebwagen waren sie recht aufwändig, sehr stabil und mit einer ansprechenden Inneneinrichtung gebaut. Um die Kosten für Drehgestelle und die zusätzlichen Versteifungen einzusparen, erhielten die Wagen den Aufbau der damaligen Hauptbahn-Personenwagen: stabiler Stahlrahmen mit verblechtem Holzaufbau, dreiachsigem Fahrwerk mit zwei äußeren Lenkachsen und

seitenverschieblicher Mittelachse. Im Gegensatz zu den Personenwagen war auch die Mittelachse gebremst. Die Länge über Puffer betrug 13,444 m, der Achsstand 2 x 4,0 m. Die Endachsen wurde von je einem 110-PS-Elektromotor angetrieben. Das Betriebsgewicht lag bei 26,46 t. Die Fahrzeuge 674 und 675 waren als „Sommertriebwagen“ gebaut und zur Mitnahme eines Pack- und eines Personenwagens bestimmt. Siemens hatte bei Probefahrten das maximale Zuggewicht mit 55 t festgestellt.



November 1904: Probezug aus Winterwagen 677 und gedecktem Güterwagen in Oberammergau (links BC-Wagen 655). FOTO: SIEMENS



Die „Winterwagen“ 676 und 677 enthielten weniger Sitzplätze, aber einen Pack- und einen Postraum und nahmen im Normalbetrieb einen der beiden mit Toiletten ausgestatteten Personenwagen 155 und 156 mit. Mit einer Zuglast von dann 44 t konnte der Triebwagen auch unter Teilaufschaltung 50 km/h erreichen und die Steigungen zum Brechpunkt bezwingen. Vom 677 ist die MAN-Fabriknummer 62422 bekannt. Im November und Dezember 1904 führte man Messfahrten und Erprobungen unter Alltagsbedingungen durch. Der Planbetrieb begann am 1.1.1905.

Das kostentreibende Kuriosum, dass für Sommer- und Winterbetrieb zwei verschiedene Triebwagen-Bauarten eingesetzt wurden, ist mit dem knappen Stromangebot zu erklären. Das Kraftwerk „Kammerl“ lieferte bei ausreichendem Wasserangebot der Ammer, mit dem in dieser niederschlagsreichen Gegend von April bis November gerechnet werden durfte, nach zeitgenössischen Angaben „reichlich“ 1000 PS Leistung. Während

der meist langen Winter konnten die Turbinen mangels vorhandenen Wasserdrucks nur um die 335 PS liefern. Offenbar trat Wassermangel häufiger ein, doch waren LAG-Dampflokos bis zum Verkauf der LAG-Strecke Murnau–Partenkirchen an die Bayerischen Staatseisenbahnen als Reserve vorhanden. Ab 1908 musste man im Notfall Dampflokos aus München–Thalkirchen herbeiholen. 1914 wurde für das Unterwerk Murnau ein 300 PS-Rohölmotor beschafft, der im Bedarfsfall einen Generator antrieb und so die Stromversorgung sicherstellte.

## Ein Dutzend Reisezugwagen

Völlig ungeschrieben ist bislang die Geschichte der Reisezugwagen. Gleichzeitig mit der Ankunft der Triebwagen wies die LAG im September/Okttober 1904 sechs Personenwagen von der Isartalbahn und zwei von der Lokalbahn Murnau–Partenkirchen der Strecke nach Oberammergau zu. Fünf Wagen boten

Plätze 2. und 3. Klasse, drei nur solche der 3. Klasse. Bemerkenswert ist die hohe Zahl von 60 Sitzplätzen 2. Klasse im Vergleich zu den 337 der 3. Klasse. Die vier Packwagen kamen aus Oberstdorf (Nr. 15), Füssen (Nr. 34 und 470) und Zirndorf (Nr. 471). Die Wagen waren nicht tauschbar, da sie vom Triebfahrzeug elektrisch beheizt und beleuchtet wurden.

Bei den Wagen 61 bis 63 handelte es sich um bereits veraltete sechsfenstrige Durchgangswagen kurzen Achsstandes mit je acht Sitzbänken für zwei und für drei Personen in der Holzklasse und mit vier Bänken für je zwei Personen an den Querwänden und zwei Sofas an den Längswänden in der Polsterklasse.

Im Wagenkasten sehr ähnlich und nur geringfügig länger waren die beiden sechsfenstrigen Durchgangs-Dreiachser 155 und 156. Sie boten ein ebensolches 3.-Klasse-Abteil wie die Wagen 61 bis 63, doch waren zwei kurze Bänke durch einen Abortraum ersetzt. Es waren dies neben den beiden Sommertriebwagen die einzigen Fahrzeuge mit Aborten





und deshalb für den Einsatz mit den Wintertriebswagen vorgesehen.

Altertümlich sahen die drei kurzen, fünf-fensterigen Dreiachser 181, 185 und 187 aus. Sie stammten aus einer Serie von sieben im Jahr 1891 beschafften Wagen, die in Rahmen und Wagenkasten mit den kurzen, seit 1889 beschafften Zweiachsern übereinstimmten.

Vier dieser Personenwagen (Nr. 155, 156, 185, 187) waren auch noch bei der Verstaatlichung 1938 auf der Strecke im Einsatz, zusammen mit jüngeren Zweiachsern. Die alten LAG-Personenwagen hatten ein zähes Leben – sie fuhren noch in den 1950er Jahren nach Oberammergau. Der späteste Fotonachweis eines kurzen Dreiachsers datiert von 1953, und die zweiachsigen Lokalbahnwagen wurden gar erst 1960 zur Festspielsaison ersetzt.

## Sechs Zugpaare

Betrieblich benötigt wurden für den täglichen Reisezugverkehr zwei Triebwagen, die jeweils drei Zugpaare beförderten. Ausweislich erhaltener Fotos hängte man Güterwagen teils an planmäßige Reisezüge, was aber wohl nur für durchgehende Frachten galt, denn ein Wegrangieren oder Aufnehmen von Güterwagen unterwegs gab der Fahrplan nicht her. So bediente man die Unterwegsbahnhöfe im ersten LAG-Jahr mit Dampfloks. Diese Traktionsart verursachte recht hohe Kosten, deshalb wurde die Elektrolok LAG 1 beschafft, die im Fahrzeugteil von der Katharinenhütte und im elektrischen Teil von Siemens gebaut wurde. Ende 1905 traf sie in Murnau ein und am 19. Februar 1906 erfolgte nach Probefahrten die Inbetriebnahme. Der Lebensweg dieser Maschine wurde durch Bernd Mühlstraßer im Buch „Die Baureihe E 69“ trefflich beschrieben. Die Nr. 1 besaß zwei Fahrmotoren mit je 170 PS, war aber als Güterzuglok nur 30 km/h schnell, sodass man sie im Personenzugdienst nicht verwenden konnte. Dennoch galt sie als Sensation, war sie doch die erste elektrische Vollbahnlok für Wechselstrom.

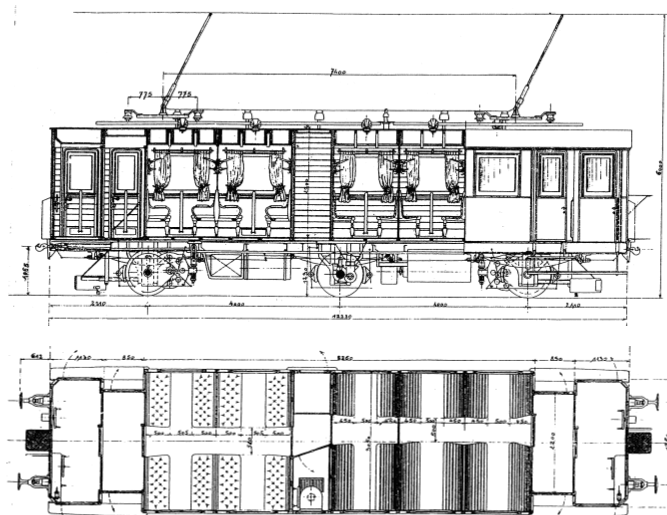
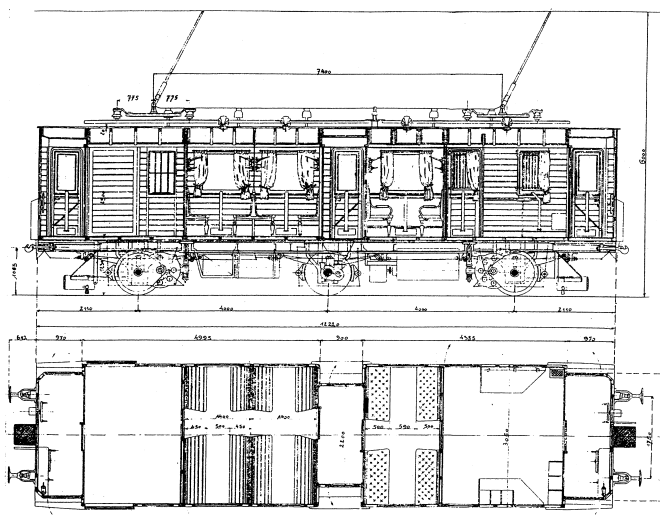


Innerhalb der beiden folgenden Jahre stellte sich heraus, dass die vier Triebwagen eine Fehlinvestition waren. Das lag nicht an technischen Mängeln, sondern sie wiesen ein zu geringes Reibungsgewicht auf. Den stillen Wintermonaten, in denen der Schaffner die Fahrgäste persönlich begrüßen konnte, standen Frühlingswochenenden und die Ferienzeit mit einem sehr großen Andrang von Sommerfrischlern gegenüber. Die für Vier-Wagen-

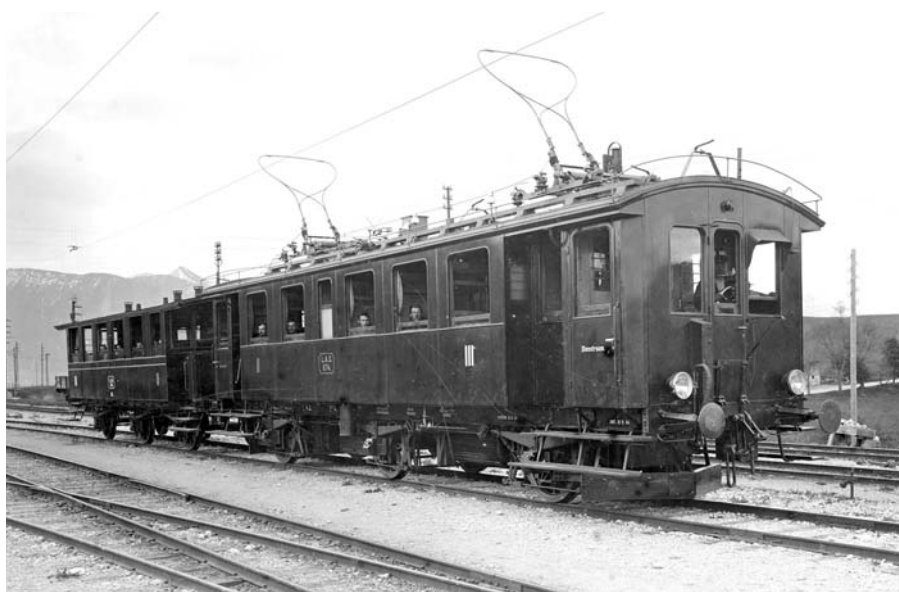
Winterwagen 677 mit Güterwagen im Oktober 1904 in Murnau (oben) und Personenwagen LAG Ci 187 im Juni 1935 in Murnau (rechts).  
FOTOS: SIEMENS, ERNST SCHÖRNER/SLG. BESTÄNDIG

Rechts unten: Sommerwagen 674 mit Personenwagen BCI 155 (Herbst 1904). FOTO: SIEMENS  
Unten: Winterwagen (links) und Sommerwagen in Schnitt und Grundriss (Maßstab 1:160).

ZEICHNUNGEN: SLG. BESTÄNDIG UND EBEL







Züge notwendige Leistung besaßen die Triebwagen nicht, wohl aber die Lok 1. Offenbar war man 1904 von viel weniger Reisenden ausgegangen, was auch durch die Zahl der nach Murnau verfügbaren Personenwagen deutlich wird: acht Wagen, davon zwei als Reserve. Bei großem Andrang wurden alle Fahrzeuge eingesetzt und zwei Züge aus je einem Sommer-Triebwagen, vier Personenwagen und einem Winter-Triebwagen gebildet.

Die Folge: Nach Wegfall der Murnauer Reservedampflok im Jahr 1908 bestellte die LAG eine weitere, nun reisezugfähige Ellok. Im Oktober 1909, gerade noch rechtzeitig vor dem Festspieljahr, wurde die Elektrolok 2 abgenommen. Sie hatte zwei 170-PS-Motoren, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit und lief im Wechsel mit den Triebwagen. Im Dezember 1912 kam die gleichartige Lok 3. Außer in den verkehrsschwachen Monaten, für die nach wie vor die Triebwagen prädestiniert und in Strombedarf und Zugförderungskosten unschlagbar günstig waren, zogen nun meist Elektroloks die Personenzüge.

Bereits 1919 wurden die vier Triebwagen, immerhin Pioniere der elektrischen Zugförderung, ausgemustert. Ob das, wie verschiedentlich behauptet, wegen des für die engen Kurvenradien problematischen dreiachsigen





Siemens-Probezug mit 120 t Gewicht, bestehend aus dem schiebenden 674, fünf Personenwagen und an der Zugspitze dem 677 (Kohlgrub, Oktober 1904). FOTO: SLG. BESTÄNDIG

### Wagenbestand Murnau–Oberammergau 1915

Wagennummer		Achsstand	Länge	Gewicht
zweiachsige Personenwagen				
61, 62, 63	12 Plätze 2. Klasse, 39 Plätze 3. Klasse, Heizung elektrisch und Dampf, Beleuchtung elektrisch und Gas, gebaut 1889, zugewiesen aus Thalkirchen	4,7 m	11,304 m	10,2 t
dreiachsige Personenwagen				
155, 156	12 Plätze 2. Klasse, 35 Plätze 3. Klasse, Abort, Heizung elektrisch und Dampf, Beleuchtung elektrisch und Gas (155 keine Dampf-Hz), gebaut 1891, zugewiesen aus Partenkirchen	6,5 m	11,344 m	12,1 t
184, 185, 187	50 Plätze 3. Klasse, Heizung und Beleuchtung elektrisch (187 auch Dampfheizung und Gasbel.), gebaut 1891, zugewiesen aus Thalkirchen	6,0 m	9,974 m	10,0 t
zweiachsige Packwagen				
15	einseitige Durchgangs-Galerie	3,6 m	7,99 m	7,9 t
34, 470, 471	mit Postabteil, einseitige Durchgangs-Galerie	3,6 m	7,60 m	7,1 t
zweiachsige Dienstwagen: 4 Arbeitswagen, 1 Turmwagen				
Eigene Güterwagen besaß die Bahn nicht.				

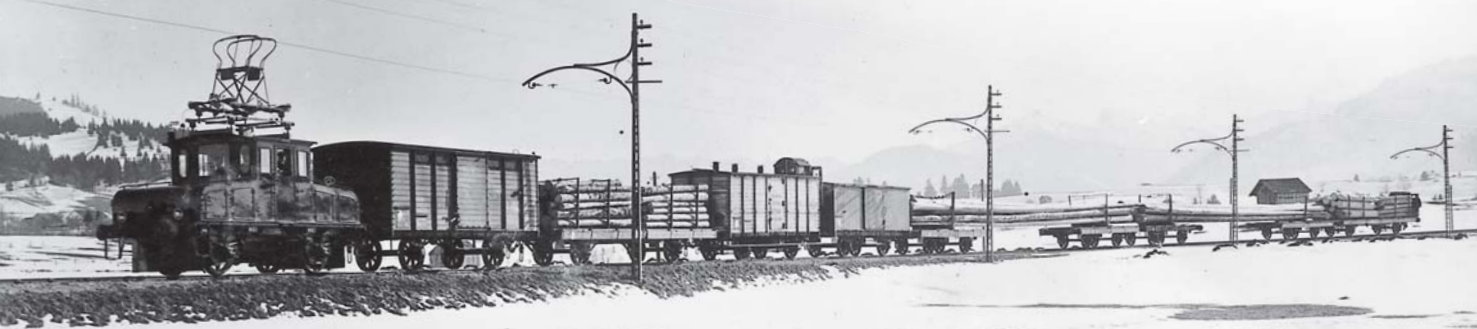
Laufwerks geschah, muss bezweifelt werden. Solche Fahrwerke auch langen Achsstandes haben sich zigtausendfach über Jahrzehnte bewährt und waren in Form der Umbauwagen noch vor einigen Jahren alltäglich. Auch auf der kurvenreichen Strecke nach Oberammergau fuhren dreiachsige Personenwagen noch mehrere Jahrzehnte lang. Schäden in Form scharflaufender Endachsen hätten sich vom ersten Einsatztag an zeigen müssen. Vermutlich hat die stets sehr scharf kalkulierende LAG nach dem Vorhandensein zweier Personenzug-Elloks und in der Armut des verlorenen Ersten Weltkriegs ausgerechnet, dass der Planeinsatz gesichert sei und bei Ausfall einer Elektrolok die Zuführung einer Thalkirchner Dampflokomotive ein Vielfaches billiger wäre, als vier betrieblich wenig flexible und für die normalen Züge als Einzeltriebfahrzeug nicht mehr ausreichende Triebwagen weiter zu unterhalten. Ohnehin waren und sind Elektrotriebwagen durch die Kombination der kompletten Antriebstechnik einer Ellok mit der vollständigen Technik und Einrichtung eines Reisezugwagens immer sehr teuer in der Unterhaltung.

Was geschah mit den erst 15 Jahre alten und im waggonbaulichen Teil gewiss bestens erhaltenen Triebwagen? Sie verschwanden spurlos. Normalerweise wurde bei der LAG alles irgendwie Verwendbare weiter genutzt, auch wenn die Wechselstromtriebwagen nur durch teure Umbauten für die Gleichstrombahnen der LAG adaptierbar gewesen wären. Zu LAG-Personenwagen wurden sie nicht umgebaut, doch auch über eine Verschrottung gibt es keinerlei Hinweise. Denkbar wäre es, daß sie 1919 zwecks Umbaus zu Personenwagen doch verkauft wurden und in der Zeit der Wirren um die Münchner Räterepublik die Nachweise einfach untergegangen sind. □

TEXT: JÜRGEN-ULRICH EBEL

Lok 1 im Februar 1906 mit einem Probezug kurz vor Kohlgrub. Die Bremser im dritten und letzten Wagen grüßten den Fotografen.

FOTO: SIEMENS/SLG. DR. RAMP





(Füllseite)





Formneu: Mit Liliputs badischem Personenwagen-Quartett sind erstmals zweiaxelige Reisezugwagen dieser Bahnverwaltung als H0-Modelle erhältlich. Oben die Wagen 3. und 2./3. Klasse von 1901 bzw. 1911, dahinter der reine Zweitklassige von 1912. Links einzeln der Wagen 3. Klasse von 1911.

Deutsch-Deutsches in Epoche III: Bei der DB eingestellter Weinkesselwagen der Brennerei Dujardin und Transportwagen für Rennpferde der DR. Beide von Liliput.

## LILIPUT

Mit einer Flut von Neuheiten verschaffte die Firma gleich nach der Spielwarenmesse Post und Paketdiensten Arbeit. Top-Neuheit war das schon länger angekündigte Quartett badischer Personenwagen in DRG-Version. Es umfasst zwei Typen 3. Klasse (Gruppe 108 mit kleinen Doppelfenstern von 1901 und Gruppe 94 mit Einzelfenstern von 1911) sowie je einen Wagen 2./3. und 2. Klasse (Gruppe 92a von 1911

bzw. 85b von 1912). Die Modelle sind schön detailliert nachgebildet und mit vielen angesetzten Einzelteilen ausgestattet. Besonders die filigranen Bühnengeländer können sich sehen lassen, aber auch die Aufstiege, die schmalen Achshalter und das Sprengwerk. Vorbildgerecht sind die Modelle mit unterschiedlichen Lüftern und Lampenkaminen auf dem Dach ausgestattet. Um die Formkosten in Grenzen zu halten, hat Liliput allerdings für alle Wagen das

gleiche Fahrwerk verwendet. Daher passt der Achsstand von umgerechnet 8 m zwar für alle Modelle außer dem Wagen 2. Klasse (8,5 m). Die Länge über Puffer von umgerechnet 13,66 m ist aber ein Zwischenmaß, da die Länge der Originalwagen von 12,93 m (92a) bis 13,93 m (85b) reichte. Obwohl dies in H0 einen Unterschied von gut 1 cm Wagenlänge ausgemacht hätte, dürfte der Kompromiss auch für 100%ige Baden-Fans akzeptabel sein, da

sie nun erstmals passende Wagons für ihre 75.4 oder 92.2 bekommen – und das zum durchaus akzeptablen Preis von knapp 28 Euro (UVP) pro Stück.

Als Varianten brachte Liliput zwei authentisch beschriftete badische Bierwagen der Länderbahnzeit mit Bremserhaus bzw. Bremserbühne sowie unterschiedlichen Dächern. Der dreiaxelige Transportwagen für Luxuspferde wurde als DR-Modell aufgelegt und der „Dujardin“-Weinwagen mit vorbildgetreuen Anschriften der DB/Epoche III und geänderter Bremserbühne. Als Modelle nach SBB-Vorbildern kamen ein Duo vierachsiger Kesselwagen der Epoche III sowie der Steuerwagen zum Swiss Express der Epoche IV/V in den Handel. Für die H0e-Bahner wurde eine DRB-Variante des offenen Zweiaxlers ausgeliefert.

Schön bedruckt: Bierwagen für Baden-Bahner mit Bremserhaus und Bremserbühne in H0 von Liliput.



## ROCO

Auch in Bergheim bei Salzburg war die Versandabteilung trotz Fa-





Wieder aufgelegt: 1020 der ÖBB in grüner Lackierung mit neuen Führerstandsfenstern in H0 von Roco (noch ohne Zurüstteile).

Jetzt mit Schutzblenden an den Seiten: Rocos dreiachsiger Doppel-Autotransporter der SNCF.



Varianten für N-Bahner: 1044 der ÖBB und DB-Umbauwagen, beide von Roco.



schingszeit fleißig: Überständige Herbstneuheiten und gerade erst in Nürnberg Angekündigtes stand auf der Auslieferungsliste. Wichtigstes Lok-Modell war dabei die E 94 als 1020 der ÖBB in Grün mit modernisierter (zweifenstriger) Kastenfront. Ausgeliefert wurde auch die wohlbekannte Feldbahn-Dampflokomotive in H0e, diesmal als „reichsbahnifizierte“ 99 4306 mit geradem Schornstein. Ähnliche Winzlinge sind aber bei der DR z.B. in Mecklenburg noch in den 60er Jahren gelaufen.

Die Serie formneuer SNCF-Schnellzugwagen des Typs Corail-Vtu komplettierten je ein Großraumwagen 2. Klasse mit Schwenkschieber- und Drehfalltüren sowie der Barwagen.

In einer zweiten Variante mit milchglasartigen Seitenverkleidungen kam der französische Doppel-Autotransportwagen als Fahrzeug des Einstellers STVA in den Handel. Filigran, farbenfroh und ebenfalls top-modernen Vorbilds gab es fer-

ner einen Containertragwagen der SBB-Cargo mit Wechselliefern der Schweizer Cargo Domino. Freuen konnten sich auch die N-Bahner, die noch von der herbstlichen Variantenflut profitierten. Ihnen legte Roco unter anderem die Serie der vierachsigen DB-Umbauwagen sowie die ÖBB-Elokomotive 1044 wieder auf.

## BREKINA

Ein richtiges Schmuckstück für 50er-Jahre-Fans ist der Opel Olympia von 1953 geworden. Viel Chrom in Zierleisten, Stoßstangen und „Haifisch“-Kühler machen aus der Familienkutsche für HaNuller einen optischen Blickfang.

## JOUEF

Als Vierersets kamen SNCF-Wagen der TEE-Läufe „L'Etoile du Nord“ und „Le Mistral“ in den Handel. Ferner erschienen ein SNCF-Schlafwagen des Typs Mu sowie ein Bar- und Disco-Wagen der Bauart DEV-Inox.

## MODELLBAHNMANUFAKTUR CROTTENDORF

Das auf Basis der Tillig-52er gefertigte Modell der DR-Koh-

lenstaub-Lok 52 1737 ist jetzt lieferbar. Die Lok ist mit einem Dreikammer-Wannentender ausgestattet. Angekündigt wird die



Unproblematisch: Wagenbausatz von Roco.

Als Opel noch Zähne zeigte: Olympia mit Haifisch-Kühler von Brekina.







TT, nicht H0: Kohlenstaub-52er auf Tillig-Basis von der Modellbahnmanufaktur Crottendorf.

Schafft Lichtstimmung: Beleuchtungssystem „IntelliLight“ von Uhlenbrock.



Sonderserie: TT-Bierwagen von Wie-Mo.

Epoche-IV-Maschine 52 9900 mit Einkammer-Wannentender und geändertem Führerhaus mit Oberlichtaufsatz. Beide Loks sind mit etwa 90 gegenüber dem Ursprungsmodell neuen Teilen ausgestattet. Für die 52 9900 gibt es eine Vorbestellfrist bis zum 30. September, während der die Firma 10% Preisnachlass gewährt. [www.modellbahnmanufaktur-crottendorf.de](http://www.modellbahnmanufaktur-crottendorf.de)

#### UHLENBROCK ELEKTRONIK

Beleuchtungseffekte bislang unbekannter Qualität ermöglichen soll das System „IntelliLight“. Es besteht aus einer Grundeinheit sowie verschiedenen Erweiterungsmodulen. Mit ihm lässt sich eine Modell-Landschaft nicht nur in sämtlichen Lichtphasen des Tages von

der Morgen- bis zur Abenddämmerung bestrahlen. Auch bewölkt und klarer Himmel, Regen und sogar Gewitter lassen sich nachbilden. Aus nachvollziehbaren Gründen wurde auf ein Beriesungselement verzichtet. Das System funktioniert unabhängig von der Anlagensteuerung per Hand oder automatisch.

#### WIE-MO

Die Firma aus Münster hat von Tillig einen TT-Bierwagen der Dortmunder Hansa-Brauerei fertigen lassen. Die Auflage beträgt 150 Stück. [www.wiemo.com](http://www.wiemo.com)

#### N-DETAIL

Als fein geätzter Bausatz in 1:160 erschienen ein Doppelsatz Container mit Türen zum Öffnen sowie



Mit beweglichen Türen: Containerbausatz von N-Detail.

einigen Europaletten. Im Viererpack kamen Lastenfahrräder auf den Markt.

[www.ndetail.de](http://www.ndetail.de)

#### RIVAROSSI

Überarbeitet wieder aufgelegt wurden ein Salonwagen der CIVL aus dem Simplon-Orient-Express der Vorkriegszeit sowie Schnellzugwagen der DB/Epoche III. Bei letzteren handelt es sich um zwei Wagen 2. Klasse sowie je einen Wagen 1. Klasse mit und ohne Speiseteil.

#### HERPA

In H0 ausgeliefert wurden die Modelle des S-Klasse-Mercedes „Brabus“ sowie des Mini Cooper 06. An neuen Lkw erreichten uns ein Mercedes-Sattelzug der Spedition Schenker mit Flachauflieger sowie ein Scania R HL mit Gardinenplanen-Auflieger „Interliner“.

#### PIKO

Formneu in den Handel kam das H0-Modell des Zweiseiten-Kippwagens Fakks 127 der DB AG. Sein Vorbild wurde ab 1982 von der DR beschafft und für den Transport von Bauschutt und Gleisschot-

ter eingesetzt. Beim Modell lässt sich die Wanne um 45° nach beiden Seiten kippen, auch die Seitenklappen sind beweglich. Das Fahrzeug ist wie alle neueren Piko-Wagen gut detailliert und mit einzeln angesetzten Teilen ausgestattet. Auch Lackierung und Beschriftung sind einwandfrei. Als Varianten brachte Piko den zweiachsigen Großraum-Schiebewandwagen als Epoche-IV-Fahrzeug der DB sowie den Druckgas-Kesselwagen als Modell der Firma „Tycza Flüssiggas“. Im Hobby-Sortiment erschien die attraktiv schwarz lackierte 185er der Firma Mitsui/Crossrail.

#### HOBBYTRADE

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns das H0-Modell der modernen sechssachsigen Diesellok ME 26 von Siemens-Dispolok. Mehr dazu im Mai-Journal.

#### MINITEC

Die Firma aus Kempen am Niederrhein hat ein System aus Bettungskörpern und dauerelastischen Spezialklebern entwickelt, das Geräuschübertragungen vom Gleis auf den Unterbau und damit



Schicke Karossen in H0: Mini Cooper 06 und S-Klasse „Brabus“ von Herpa.





Varianten: Großraum-Schiebewandwagen der DB und privater Druckgas-Kesselwagen in H0 von Piko.



185er im Gewand der Mitsui Crossrail in H0, auch von Piko.



Formneu und funktionstüchtig: Zweiseitenkipper von Piko, ganz oben im Normalzustand, darunter mit gekippter Wanne.

störende Resonanzen verhindert. Es besteht aus flexiblen Bettungsstreifen und -platten aus alterungsbeständigem Spezialgummi in verschiedenen Stärken und Zuschnitten für H0, TT, N und Z, Universalkleber zur dauerelastischen Ver-

klebung von Flex-Bettungen, Kork, Modellgleisen und Ähnlichem sowie einem besonders ergiebigen Schotterkleber. Ergänzend erhältlich ist ein Universal-Netzmittel als Fließverbesserer.

[www.minitec24.de](http://www.minitec24.de) □



Resonanzkiller: geräuschkämpfende Unterbaumaterialien von Minitec.

## Modellbahn-Basteln im SWR

Am 22. März und 19. April zeigt der Modellbahn-Profi Thomas Panzer live in „Kaffee oder Tee?“ Modellbahn-Know-how. Die Bastelendung wendet sich vor allem an Einsteiger und wird zwischen 16.05 und 17 Uhr ausgestrahlt. Die Themen sind „Bach mit kleiner Holzbrücke“ bzw. „Zusammenbau von Häuschen aus Papier und Plastik“.

Fotos: EJ/ku (17), N-Detail, Minitec.

Alle Texte der Seiten 54 bis 57 von Christoph Kutter

## LGB ohne Rechte?

Noch Ende Januar schien beim Nürnberger Gartenbahnhersteller nach der Pleite vom September alles auf ein Happy End hinauszulaufen: Mit Ex-Verleger Hermann Schöntag hatte die Gläubigerversammlung einen Investor gefunden, der sich öffentlich dazu verpflichtete, alle etwa 150 Arbeitsplätze im Nürnberger Stammwerk zu erhalten. Der Betrieb sollte saniert und wieder zu alter Blüte gebracht werden. Einen wichtigen Beitrag dazu sollte das US-Geschäft leisten, das in guten Zeiten etwa 30% vom Umsatz ausgemacht hatte. Allerdings war die US-Tochter „LGB of America“ 18 Tage vor dem Konkurs noch von den damaligen Eigentümern an eine Firma „G 45“ verkauft worden.

Am 14. Februar schossen die Amerikaner quer: Schöntags E.P. Lehmann GmbH sei lediglich im Besitz der Marken- und Vertriebsrechte in Deutschland. In der ganzen restlichen Welt seien diese im Besitz der LGB of America (LGB of A), die sich aber bemühe, Herstellung und Qualität der LGB-Produkte zu sichern.

Zwei Tage später konterten die Nürnberger mit der Mitteilung, dass alle „US-Markenrechte und US-copyrights“ mit dem Verkauf der Tochter automatisch an die Mutter zurückgefallen seien. Die Firma hoffe aber, mit LGB of A zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen.

Die ist bis zur Drucklegung dieser EJ-Ausgabe ausgeblieben. Vielmehr bestätigten sowohl LGB-Sprecher Günter Kopp als auch LGB of A-Präsident David Buffington gegenüber dem Eisenbahn-Journal ihre konträren Standpunkte. Sollten beide Seiten zu keiner Einigung kommen, würde dies notgedrungen in einen Rechtsstreit münden. Die Aussichten für LGB wären in diesem Falle verheerend: Gewinnen die Nürnberger, haben sie dennoch viel Zeit, Geld und Umsatz verloren, zudem das ohnehin lädierte Image der Marke weiter beschädigt. Gewinnen die Amerikaner, kommt zu alledem noch der Verlust aller Märkte jenseits der deutschen Grenzen.

CHRISTOPH KUTTER

(siehe auch „Klartext“ Seite 10)



**IX.** EJ-Modellbau-Wettbewerb

# Zwischen Fluss und Fels

Die landschaftliche Schönheit des oberen Donautals lockt alljährlich tausende von Besuchern an. Die Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten haben ein Stück davon auf ihrer Vereinsanlage in H0 nachgebaut.





Eine 212 mit einem typischen DB-Personenzug der 70er Jahre brummt das Donautal entlang. Am steilen Felszacken jenseits der Straße müht sich eine Gruppe Kletterer. Rechts im Hintergrund die Burganlage, deren Herren einst Straße und Flusslauf kontrollierten.









In der Mitte des Anlagenteils öffnet sich die Felsenlandschaft, eine schmale Schlucht führt in den Hintergrund. An der Straßenkreuzung liegen zwei Bauernhöfe und eine Gastwirtschaft. Von rechts kommend rauscht eine 220er mit einem Touropa-Sonderzug an den Häusern vorbei.





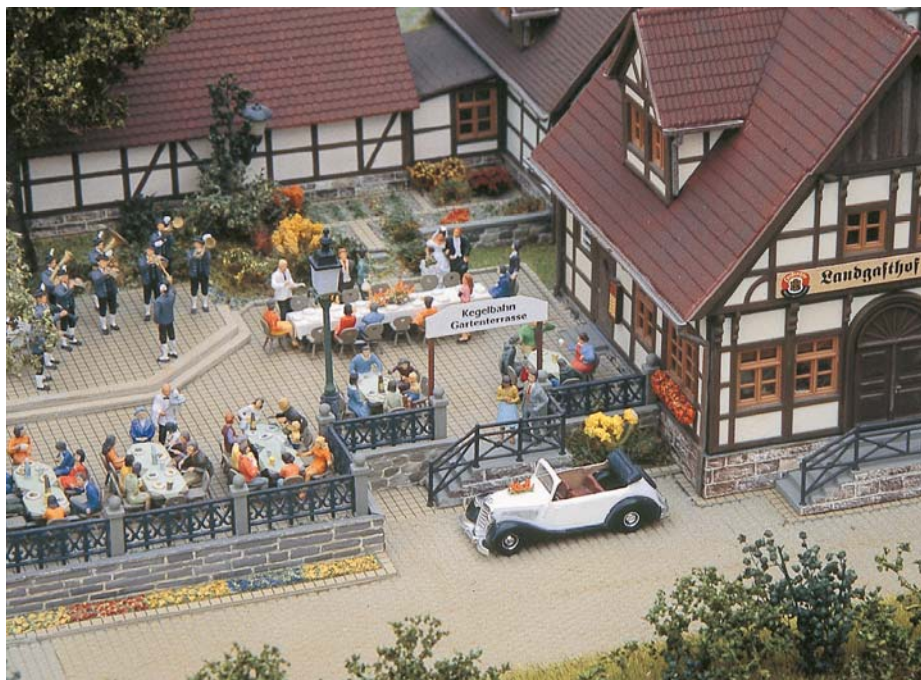


Rar geworden im Donautal der 70er Jahre sind Dampfloks. Hier quert eine 023 den Bahnübergang. Dessen Schranke ist mit einem Behang versehen, der Kinder und Tiere am Durchschlüpfen hindern soll.

Der herrlich gestaltete Garten des Bahnwärterhäuschens.







Im Garten des Landgasthofs „Adler“ feiert eine Hochzeitsgesellschaft. Während die Brautleute noch den opulenten Tischschmuck bewundern (links), haben die anderen Gäste des Restaurants bereits ihr Essen auf den Tellern (oben).



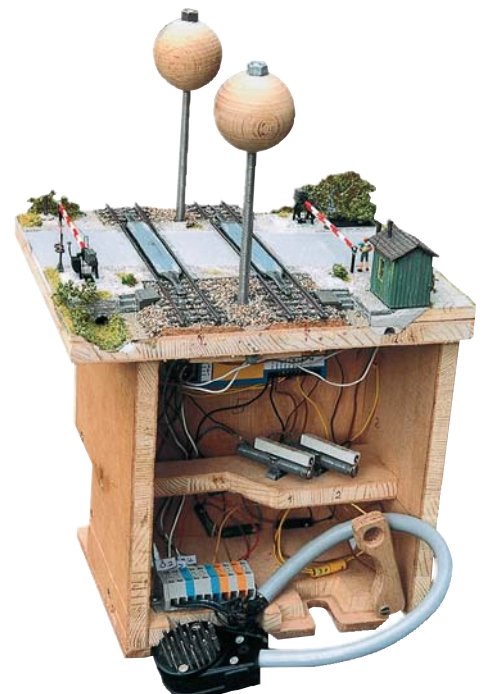
Die Bewohner des kleineren Bauernhofs haben sich auf die Zucht edler Rösser spezialisiert. Eines davon wird gerade von seinem neuen Besitzer abgeholt – und der Bauer fragt sich offenbar, ob es der Mann schaffen wird, das Tier in den Anhänger zu lotsen.



Zwischen den Felsen an den Hängen des Donautals wächst dichter Laubwald. Im Modell wurde er aus Heki-Produkten und selbst gefertigten Bausatz-Bäumen zusammengestellt. Seine Wirkung gewinnt er aber vor allem aus der Gruppierung der Bäume und deren natürlich wirkender Größe.



Eine 216 legt sich mit ihrem Eilzug in die Kurve. Den dynamischen Eindruck bekommt die Szene durch die Überhöhung der Kurvenaußenseiten, die unten im Schnitt zu sehen ist.



Der Bahnübergang ist wegen seiner Mechanik und Elektronik besonders empfindlich. Er ist daher in einem Extrasegment untergebracht. Es kann mit Hilfe eingeschaubarer Griffe senkrecht aus der Anlage gehoben werden.

Zwei Clubmitglieder beim Begrünen des rechten vorderen Segments mit dem Elektrostat-Gerät.







Der Naturpark Obere Donau zwischen Mühlheim und Sigmaringen ist eine der schönsten Flusslandschaften Deutschlands. Da mein Wohnort nicht weit davon entfernt ist, kam ich auf die Idee, einen landschaftstypischen Ausschnitt dieses Tals im Maßstab 1:87 nachzubauen. Er sollte als mehrteiliges Ensemble in die vorhandene Modulanlage meines Clubs (Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten) integriert werden.

Auf den Nachbau eines konkreten örtlichen Vorbildes habe ich verzichtet, da dies aus Platzgründen im exakten Maßstab nicht zu realisieren gewesen wäre. Zudem ist die Bahnlinie im mittleren Talabschnitt nur eingleisig trassiert.

Ausgangspunkt der Planung war das bereits fertige Diorama eines Landgasthofs, auf dessen großer Freiterrasse unter Ande-

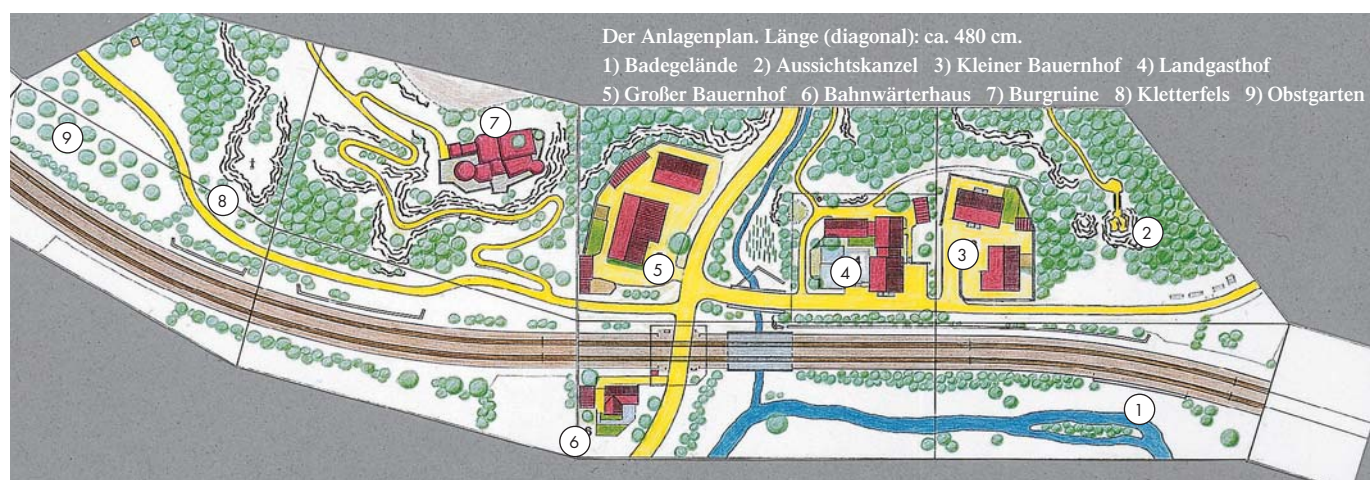
die Szenerie. Sie führt an einem Landgasthof und zwei Bauernhöfen vorbei, wird von einer Landstraße gequert und verschwindet dann in einem Geländeeinschnitt unterhalb einer Burgruine und eines Kletterfelsens. Als Basis für die Trasse dient ein solider ausgesägender Brettstreifen von 13 mm Stärke.

Der Landgasthof liegt neben der Einmündung eines schluchtartigen Seitentals. Hier ist das Donautal selbst etwas breiter, so dass daneben auch ein großer Bauernhof aus typisch schwäbisch-alemannischen Gebäuden Platz findet. Darüber beherrscht die Burgruine auf einem Felsvorsprung das Tal. Über einem zweiten, kleineren Bauernhof neben dem Landgasthof erhebt sich eine freistehende Felsgruppe mit einer Aussichtskanzel, die auf einem Spazierweg durch den Wald erreichbar ist.

separaten Kasten konstruiert und den Bahnübergang mit etwas Umgebung als eigenes herausnehmbares Element ausgeführt.

Für die Geländeformen wurden Schaumstoffplatten von Modur in unterschiedlichen Stärken mit Holzleim schichtweise verklebt. Mit verschiedenen Messern haben wir dann das Profil herausgearbeitet. Ein Überzug mit einem verdünnten Gemisch aus Holzleim und Gips ergab die Grundlage für den Anstrich mit Dispersionsfarben. Nachdem diese getrocknet waren, haben wir mit dem elektrostatischen Beflockungsgerät von Heki die Grasflächen gestaltet. Je nach Art der darzustellenden Wiese wurden dafür in Länge und Farbe ganz unterschiedliche Fasertypen eingesetzt.

Wege und Hofflächen sind mit sehr feinkörnigem hellen Sand bestreut, dem Souvenir eines Ostsee-Urlaubs. Fluss- und Bachbetten



rem eine Hochzeitsgesellschaft zu sehen ist. Dieses Motiv hatte ich bereits früher gebaut und wollte es als detailreichen Blickfang in den neuen Anlagenteil integrieren.

Insgesamt besteht das Donautal-Ensemble aus vier Modulen mit Bahntrassen und weiteren vier seitlich angeschraubten Landschaftsmodulen. Somit konnte ein einigermaßen großzügig gestalteter typischer Landschaftsausschnitt dargestellt werden. Ein aus Balsaholz geschnitztes und gefeiltes Modell im Maßstab 1:5 zu H0 half mir, die Anlage bis ins Detail zu planen und zu konstruieren.

Alle Module aus Holzbrettern wurden so konstruiert, dass sie zusammen mit den entsprechenden anschraubbaren Ausgleichselementen stapelbar sind. Alle Bahntrassen-Module haben 125 x 50 cm Außenmaß, alle Landschafts-Module 125 x 75 cm.

Für die Stirnseiten der Module wurden 15 mm starke Multiplex-Platten gewählt, für die Längsseiten 13-mm-Furnierplatten. Alle Module sind untereinander mit Bolzen exakt fixierbar und werden zusammengeschraubt. Das jeweilige Ende der Bahntrassen-Module erhielt unser vereinseigenes Normprofil zum Anschluss an jedes beliebige Standard-Modul unserer Anlage.

Die zweigleisige Bahntrasse verläuft ohne Steigung in S-Form entlang der Donau durch

Vom Donau-Radweg zweigt unterhalb der Burgruine ein Karrenweg ab. Er führt durch die Felswand und über einen Tobel hinauf zur Hochfläche. Sie ist bedeckt mit der für die Schwäbische Alb typischen Wacholderheide, auf der eine Schafherde grasht. Die Talhänge sind dicht bewaldet, unterbrochen von hellen Kalksteinfelsen, wie sie für das obere Donautal typisch sind.

Für den Bau der Trasse haben wir Märklin-K-Material verwendet, und zwar, da im sichtbaren Teil Weichen fehlen, ausschließlich Flexgleise. Sie wurden im Parallelabstand von 57 bzw. 55 mm mit einem Kurvenradius von 3 m verlegt. Als Bettung dienen Korkstreifen.

In den Kurven haben wir mit flächigen Holzkeilen unter den Korkstreifen die Gleise auf der Außenseite um 3 mm überhöht. Dadurch legen sich nicht nur die Züge elegant in die Kurve. Auch die Bahnstrecke als Ganzes wirkt besonders vorbildgerecht.

Eine Spezialkonstruktion haben wir für die Schranke am Bahnübergang gewählt. Sie ist ein Modell von Brawa, das nicht nur wegen seines Antriebs besonders empfindlich ist, sondern auch wegen des filigranen Behangs. Um die empfindlichen Einzelteile sowie die Elektronik beim Transport besser schützen zu können, haben wir aus Tischlerplatten einen

haben wir mit E-Z-Water-Granulat von Noch ausgegossen – eine langwierige Arbeit, die viel Sorgfalt erforderte. Damit die Wasserläufe aus der Draufsicht auch natürlich wirken, wurden bemalte Drähte als Schlingpflanzen sowie Kümmelsamen als Forellen mit eingegossen.

Alle Gebäude der Bauernhöfe wurden in Anlehnung an Vorbilder entworfen und selbst gebaut. Lediglich der Landgasthof besteht aus teilweise umgebauten Gebäude-Bausätzen von Kibri. Ebenfalls ohne konkretes Vorbild ist die Burgruine. Wir haben sie aus Heki-dur-Mauerplatten hergestellt. Um die Anlage besser stapeln zu können, ist der Ruinenteil abnehmbar. Als gut geeignet für die Laubwälder erwies sich eine Mischung aus zugeschnittenen und zusätzlich belaubten Heki-Fertigbäumen, aus Heki-Kreativ-Bäumen sowie belaubten Baum-Bausätzen auf Seeschaum-Basis.

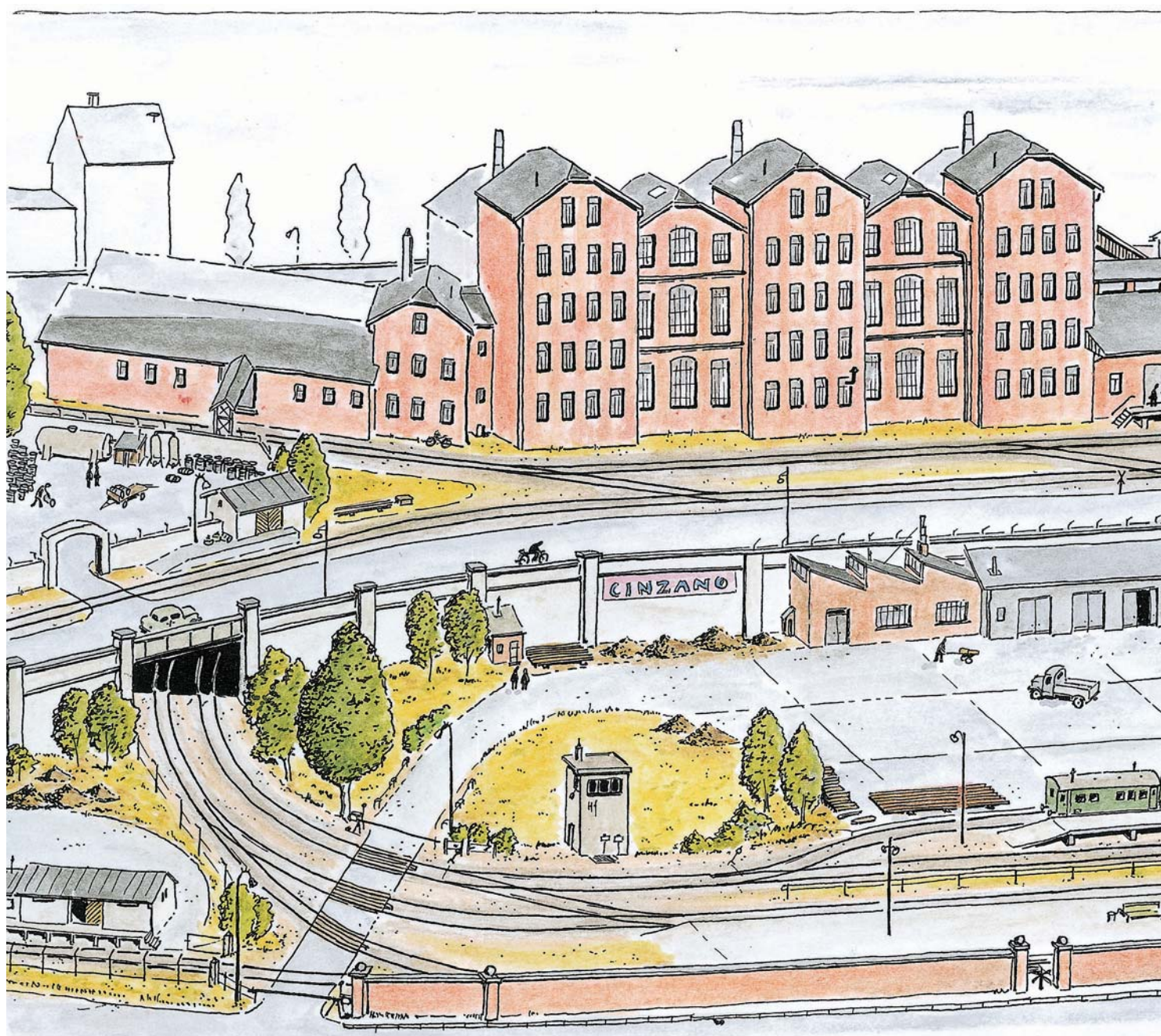
Filigran und vorbildgetreu wirken die Geländer. Sie wurden aus durchbohrten Z- und N-Gleisprofilen als Pfosten sowie 0,5 mm starkem Messingdraht als Handläufe hergestellt. Beim langen Geländerstück in der Felswand haben wir auch leimgetränkten Nähfaden verwendet. □

TEXT UND FOTOS DIETER HEFELE



(Füllseite)



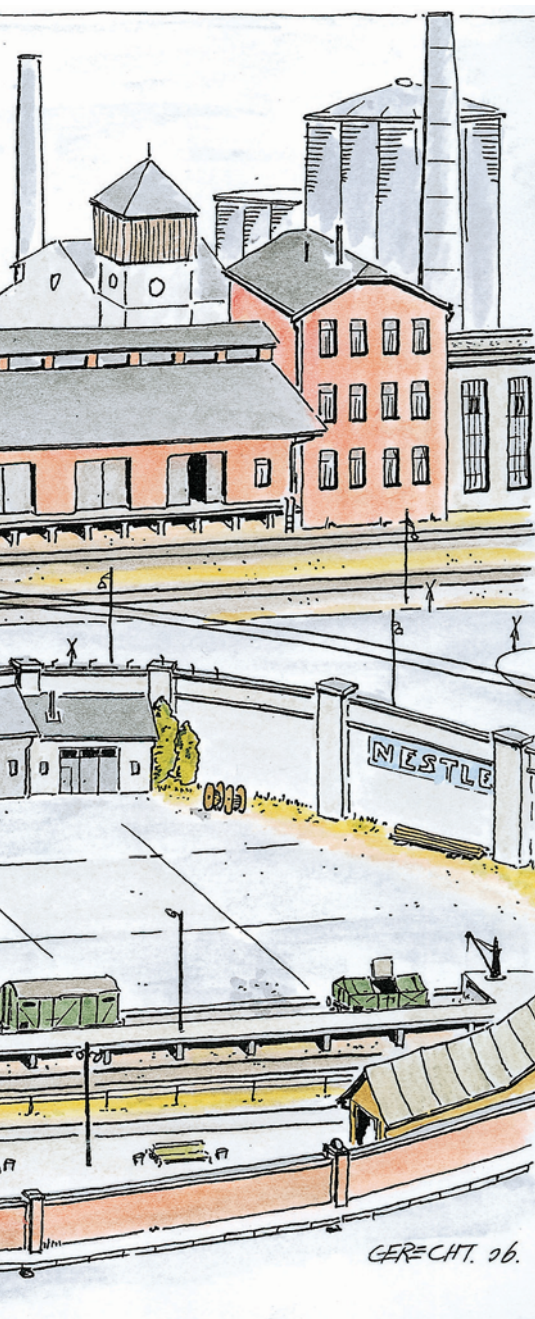


Panorama-Ansicht eines kleinen Anlagenentwurfs im 50er-Jahre-Stil. Vorne ein Vorort-Haltepunkt mit Bauzuggleisen und dem Anschlussgleis zum Lager einer Spedition (links). Im Hintergrund die Gebäude einer Textilfabrik mitsamt den Gleisanlagen einer Industriebahn.

# Kleines Wirtschaftswunder

In den 50er Jahren angesiedelt ist der Vorschlag einer nur 2,30 m langen und 2,40 m tiefen H0-Anlage in L-Form. Vorortzüge bestimmen den Verkehr auf einer Ringstrecke, den Hintergrund dominieren Fabriken, die im Stil der Zeit per Bahn beliefert werden. Damit die Schloten rauchen, heißt es, fleißig zu rangieren! Ein Epoche-III-Entwurf von CHRISTIAN GERECHT.





Thema dieser Anlagenplanung ist Vorortverkehr nach Wuppertaler oder Nürnberger Vorbild: keine Stadtbahn mit straßenbahnähnlichen Triebwagen, sondern echte Eisenbahn mit lokbespannten Zügen – Donnerbüchsen, Umbau-Dreiachser, Abteil- oder Triebwagen-Beiwagen hinter V 36 oder Dampfloks der Baureihen 65, 74, 78, 86 und 93.

Motiv ist ein kleiner Vorstadtbahnhof am Rande eines Industriegebiets. Als Zeitpunkt habe ich einmal mehr die 50er Jahre ausgewählt, da sich hier Altes (sprich Länderbahn) und Neues (Bundesbahn) am intensivsten verquicken. Der Haltepunkt liegt eine Ebene tiefer als das umgebende Industriegebiet und besteht im Wesentlichen aus den beiden Durchgangsgleisen und einem Mittelbahnsteig. Personenzüge halten hier im Richtungsverkehr: stadtauswärts fahrende rechts vom Bahnsteig, stadteinwärts fahrende links.

Natürlich können in den beiden Hauptgleisen auch Zugkreuzungen oder Überholungen stattfinden. Außer den Bahnsteiggleisen findet man eine kleine zweigleisige Abstellanlage. Hier lassen sich Bauzug- oder Bahndienstwagen abstellen sowie ein Materiallager anschließen. Solche Gleise fanden sich in jeder Stadt. Warum also nicht auch mal auf einer Modellbahnanlage?

Die beiden Bauwagengleise stellen die Verlängerung eines Stammgleises des Nachbarbahnhofs dar, sind aber noch einmal mit den Hauptgleisen verbunden. Ein solches Stammgleis ist ein Nebengleis, von dem mehrere Anschlussgleise abgehen. Das hat den Vorteil, dass man innerhalb des Stammgleises auch dann ungehindert rangieren kann, wenn die Hauptgleise durch häufig verkehrende Personenzüge blockiert sind. Außerdem kann ein Arbeitszug von hier aus direkt in die Hauptgleise wechseln, um seine Arbeit an Strecke oder Bahnhof aufzunehmen. Neben den Bauzuggleisen verfügt der Bahnhof noch über ein Anschlussgleis zu einem kleinen Speditionsbetrieb, was einige Rangierbewegungen nötig macht.

## Thema Industriebahn

Der Großteil des Rangierbetriebes spielt sich jedoch auf der oberen Ebene der Anlage ab. Hier sind Anlagen und Gleisanschlüsse einer Industriebahn dargestellt. Unter diesem Begriff kann man sich allerlei vorstellen, angefangen von gewöhnlichem Dampftrieb mit DB-Loks über eine Betriebsführung mit kleinen Elektro- oder Akkulokomotiven bis hin zum Betrieb mit Dampfspeicherloks. Um hier größtmögliche Freiheit zu behalten, ist die Industriebahn als eigenständiges Thema vorgesehen. Wegen der dann nötigen sehr komplizierten Gleisführung ist sie auch nicht mit der Bundesbahnstrecke verbunden.

Das Hauptmotiv entlang der Industriebahn ist ein größerer Betrieb. Um mehr Abwechslung in den Anlagenentwurf zu bringen, habe ich zwei Varianten vorgesehen: eine Textilfabrik und eine Kunstmühle. Bei Letzterer sollten die Gebäude entlang der Kulisse etwas zerklüftet angeordnet werden, um die über die Jahrzehnte hinzugekommenen Werkteile besser darzustellen. Bei den Zeichnungen habe ich beide Varianten berücksichtigt.

Eine größere Textilfabrik würde den gesamten hinteren Bereich der Anlage einnehmen. Sie umfasst eine Lagerhalle für Wolle- oder Baumwollballen (links), mehrstöckige Fabrikationsstätten, eine zentrale Warenhalle mit Rampe für die Stückgutwagen sowie ganz rechts noch ein Kesselhaus. Eine Kunstmühle hingegen würde nur etwa den mittleren Bereich der oberen Anlagenebene in Anspruch nehmen. Ihr Getreidesilo läge dann dort, wo bei der Textilfabrik die Warenhalle vorgesehen ist.

Anstelle des Wollelagers könnte in diesem Fall eine Seifenfabrik o. Ä. vorgesehen werden, anstelle des Kesselhauses ein Lager-

schuppen oder ein weiterer kleiner Betrieb (Stanzwerk, Holzlager, Teerfabrik ect.). Beide sorgen natürlich für weiteres Wagenaufkommen.

Egal ob man sich nun für eine Textilfabrik oder eine Kunstmühle entscheidet: Jedes Mal finden sich zusätzlich noch eine chemische Fabrik (linker Anlagenrand) sowie ein städtisches Busdepot (rechts unten). Beide verfügen über Anschlussgleise. Das beim Busdepot führt sogar bis vor die Haustüre. Hier können Kesselwagen mit Dieselmotorkraftstoff in einen unterirdischen Tank entleert werden.

Die angeschnitten dargestellten chemischen Werke besitzen einen kleinen Lagerschuppen, in dem als Stückgut versandte Laugen und Säuren, vornehmlich in Glasballons und Fässern, zwischengelagert werden können.

Nach dem Busdepot „verschwindet“ die Industriebahn durch die Kulisse in einem kleinen Abstellbahnhof. Hier können die Wagons vor jeder Zustellfahrt neu zusammengestellt und eventuell mit Ladungseinsätzen versehen werden. Diesen Abstellbahnhof habe ich so angeordnet, dass er ohne weiteres auch in den durchgestalteten Bereich integriert werden könnte. Dann entfielen natürlich die Kulissendurchfahrt und aus dem Abstellbahnhof entstünde eine Ordnungsharfe in unbebautem Brachland neben der stadtauswärts führenden Straße. Eine Lösung für den, der gerne mehr (wenn auch einfache) Landschaft auf der Anlage hat und dennoch nicht auf eine praktische offene Abstellgruppe verzichten möchte.

Die Gleisplanung fußt diesmal auf Tilligs H0-Elite-System mit Code-83-Gleisen (wahlweise Holz- oder Stahlschwellen). Eine Stückliste für die Anlage finden Sie im Kasten auf der folgenden Seite.

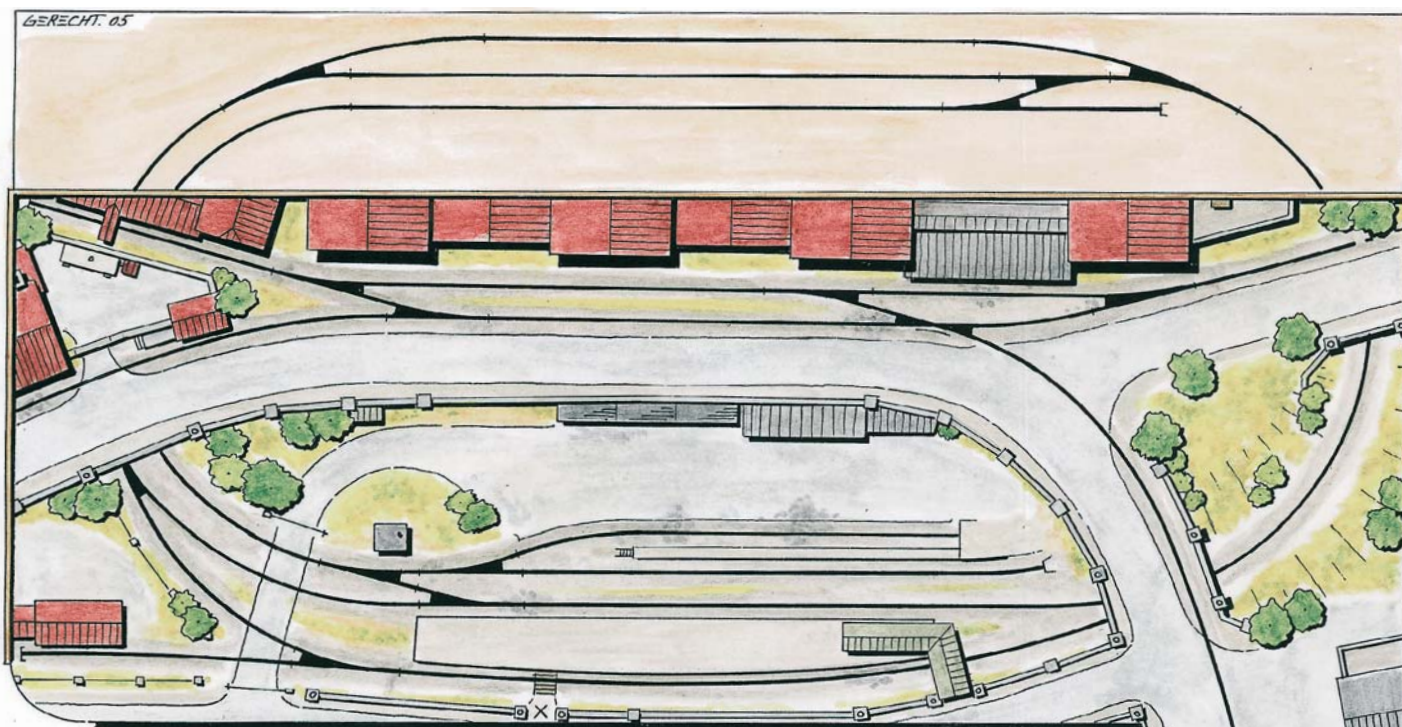
Das mannigfaltig vorhandene Stützmauerwerk entsteht aus handelsüblichen Plastikplatten oder Heki-dur-Material. Natürlich lassen sich Stützmauern auch aus Spörle-Formen gießen. Nicht vergessen sollte man, Arkaden, Pfeiler und Applikationen nachzubilden. Mit Profileistchen aus dem Baumarkt und dem Modellbaubedarf könnte das ganz gut klappen.

## Kreativität ist Trumpf

Bei den Gebäuden ist Kombinationsfreude und ein gewisses Maß an Vorstellungskraft gefragt. Auch Mut zum Kitbashing sowie zum Selbstbau ist nötig. Letzterer ist aber gar nicht so schwierig, da Industriebauten einfach konstruiert sind und keine architektonischen Schwierigkeiten aufweisen.

In jedem Fall benötigt man größere Mengen an 2 mm starkem Graukarton, Zeichenkarton (mittlere und schwere Qualität) sowie Balsaleisten 5 x 5 mm für die Unterkonstruktionen. Ein Muss für Gebäudeselbstbauer sind natürlich die Einzelteil-„Fundgruben“ der Firmen Auhagen und Kibri. Vor allem Kibri bietet eine Menge typischer Fassadenteile und Fenster für Industriebauten an.





Der Gleisplan in Draufsicht. Ganz hinten der offene, durch eine Kulisse verdeckte Schattenbahnhof. Vor der Kulisse von links die chemische Fabrik, dann die Textilfabrik mit Baumwolllager, Produktionsgebäude, Ladehalle (graues Dach) und Kesselhaus. Davor eine zweigleisige Rangieranlage der Industriebahn mit Anschlussgleisen. Im vorderen Teil der Anlage links die Schranke mit Posten, anschließend ein Bahndienstlager mit kleineren Gebäuden. Links vorne der Ladeschuppen einer Spedition, in der Mitte der Haltepunkt mit Bahnsteig und überdachter Zugangstreppe. Ganz rechts auf dem kurzen Schenkel angeschnitten ein Busdepot.

Trotz der langen Fassade halten sich die Kosten für die großen Gebäude im Rahmen, vor allem bei der Textilfabrik, aber auch bei der zerklüfteteren Kunstmühle: Beide entstehen als Halbreliiefs und können direkt mit der Hintergrundkulisse verbunden werden. Als etwas schwierig im Aufbau dürfte sich linker Hand die schräg angeordnete Lagerhalle erweisen. Mit etwas Geduld und Probieren ist aber auch sie spaltfrei zu bewerkstelligen.

Entlang der Dächer kaschiert man Spalten am besten mit Firststreifen aus Zeichenkarton. Spalten an den Senkrechten lassen sich bis zu einem gewissen Umfang ganz gut mit einer Knötlich- oder Efeu-Nachbildung aus Foliage tarnen.

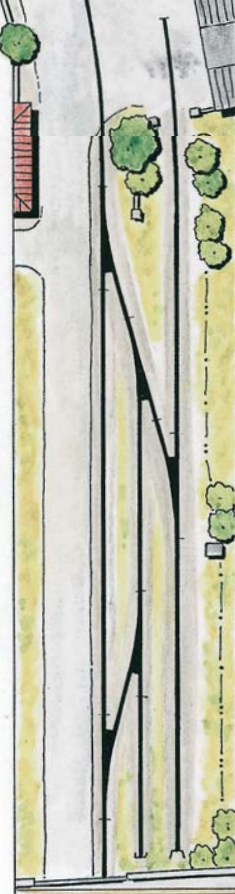
## Die Gebäude

Die große Textilfabrik auf meiner Panoramazeichnung soll als Beispiel dienen, wie so ein Werkskomplex aussehen könnte. Natürlich kann man Dachform und Etagenhöhen ändern. Nicht geändert werden sollte der Produktionsweg: Rohstoffe werden an der Lagerhalle links des Hauptgebäudes entladen, in diesem verarbeitet und gelangen schließlich in die Versandhalle, von wo aus Stoffe und Textilrollen ihre Bahnreise per Stückgut oder Wagenladung antreten. Modellbahnerisch bietet die Fabrik also zwei Anschlusspunkte, je einen für Anlieferung und Abfuhr. Für den

Die beiden Varianten des Abstellgeländes. Rechts, an die Anlage angesetzt, die gestaltete Version, einzeln die ungestaltete. Wer genügend Platz hat, kann das Industriebahngeleis auch über diesen Abschnitt hinaus fortsetzen bzw. zwischen Abstellbahnhof und Anlage weitere Gleisanschlüsse einplanen.

## Gleisbedarf

- 1 x Innenbogenweiche 11° links, Nr. 85362
- 1 x Innenbogenweiche 9° links, Nr. 85312
- 7 x einfache Weiche 2 15° links, Nr. 85322
- 1 x einfache Kreuzungsweiche 15°, Nr. 85395
- 1 x Innenbogenweiche 11° rechts, Nr. 85361
- 9 x einfache Weiche 2 15° rechts, Nr. 85321
- ca. 17,5 m Flexgleis, Nr. 85136 oder 85125



Die Hintergrundfabrik in der Variante „Kunstmühle“. Die Fassade des Hauptbaus ist einheitlicher, anstatt Ladehalle und Kesselhaus sind hier ein kleiner Backsteinbau und der Getreidespeicher zu sehen.



Kran der Lagerhalle sollte man sich einen einfachen Überladekran besorgen, der mit einem Schutzdach versehen wird.

Wem ein so großer Industriekomplex zu wuchtig erscheint, dem bietet eine zentral angeordnete Kunstmühle eine willkommene Alternative. Sie lässt sich als herrlich verschachtelter Bau darstellen, dessen Kern irgendwann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden ist und der über die Jahrzehnte immer wieder erweitert oder umgebaut wurde. Das Produktionsgebäude (wo das Mehl in handelsübliche Verpackungen abgefüllt wird) könnte man sehr gut als Zweckbau der 30er Jahre darstellen. Wesentlich älter ist angenommenerweise die mittig angeordnete eigentliche Mühle. Ihr wiederum schließt sich ein gerade erst fertiggestellter großer Getreidespeicher als Betonbau der Nachkriegszeit an.

Mangels geeigneter Industriemodelle muss zumindest der Speicher komplett selbst gebaut werden. Wegen der vielen geraden Flächen ist das aber kein großes Problem. Auch hier sind Grau- und Zeichenkarton sowie Mauerwerkspapier erste Wahl. Gleiches gilt für das Produktionsgebäude, sofern man nicht zum Kitbashing greift. Für seine Fenster verwendet man am besten klare Plastikplatten, die es in Stärken ab ca. 0,2 mm im gut sortierten Modellbaubedarf gibt. Die Fensterrahmen zeichnet man mit einem feinen Edding-Stift auf. Keineswegs müssen sie in Schwarz gehalten sein. Möglich sind auch hellgraue oder grüne Fensterrahmen. Links und rechts kann die

Kunstmühle von kleineren Industriebetrieben flankiert werden. Seifenfabrik und Lagerhallen sollen da nur Anhaltspunkte sein.

Aus kleineren Fabrik- und Lagerhallen entstehen die an die Stützmauern gebauten Werkstätten des Bahndienstes. Kibris kleine Sheddach-Halle eignet sich bestens. Auch die Spedition am linken unteren Anlagenrand kann ein Bausatzmodell von der Stange sein. Am ehesten empfiehlt sich hier wieder ein Backstein-Zweckbau aus den 30er Jahren.

## Industriemodelle

Der Schrankenposten (oder, wer die Anlage signaltechnisch ausrüsten möchte, das Stellwerk) sollte ebenfalls ein solch schnörkelloses Gebäude sein. Faller hatte jahrzehntelang ein solches Modell als Nr. 121 im Programm, mittlerweile ist es aber verschwunden. Nr. 61822 von Piko-Hobby bildet einen gewissen Ersatz.

Was ebenfalls aus einem Bausatz abgeleitet werden müsste, ist die Treppe zum Bahnsteig. Fallers „Radolfzell“ eignet sich gut dafür und dürfte sich mit wenigen Sägeschnitten anpassen lassen.

Bleibt noch die chemische Fabrik in der linken oberen Ebene. Für deren angeschnittenes Produktionsgebäude gilt das bereits Gesagte: Bausätze schlachten oder Eigenbau. Für den Fall des Letzteren habe ich den Bau verputzt dargestellt. Die kleine Ladehalle der Chemiefabrik ist im gleichen Stil zu halten wie das

Hauptgebäude. Wegen der gefährlichen, stark ätzenden Produkte muss der Schuppen deutlich massiv ausfallen. Keineswegs sollte man ihn in Holzbauweise bzw. als Brettergebäude nachbilden!

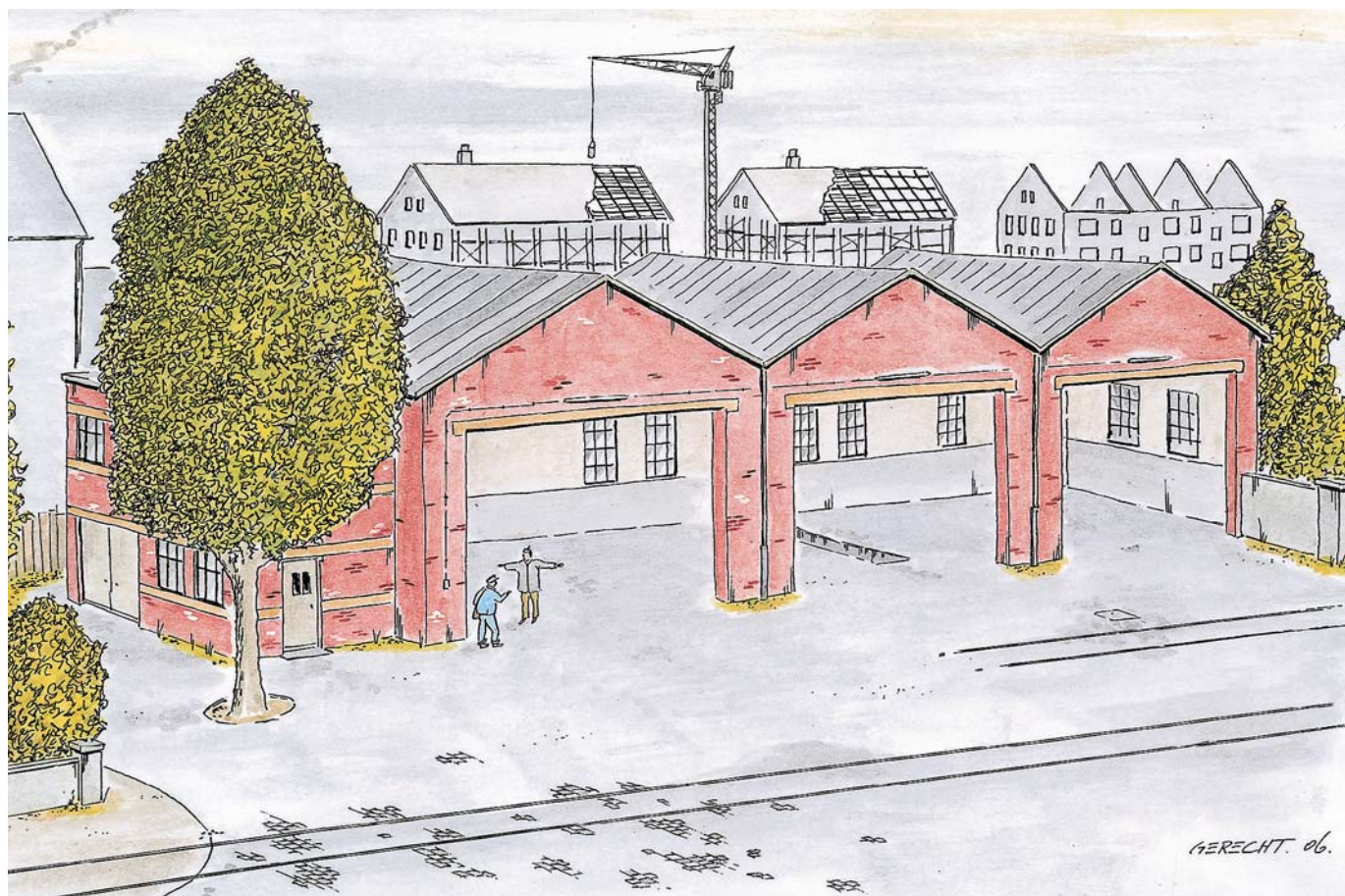
Aus dem Angebot der Zubehöridustrie besorge man sich einen liegenden, etwas größeren Tank. Der ist alufarben zu lackieren und im Anschluss daran dezent zu verwittern. Der Tank dient der Lagerung von (beispielsweise) Salpetersäure. In kleineren Tanks daneben können Salzsäure und Schwefelsäure deponiert werden. Die eigentliche Abfüllung der Endprodukte in Fässer, Ballons und kleinere Gebinde geschieht innerhalb des Fabrikationsgebäudes. Die den Fabrikhof umgebende Mauer sollte in das Gesamtensemble integriert sein (also z.B. auch verputzt), so dass alles wie aus einem Guss wirkt.

## Fahrzeuge

Der Klassiker für eine eher kleine Anlage im Epoche-III-Stil dürfte im Personenverkehr wohl eine Kombination aus dem Ur-Diesel V 36 und drei bis vier Donnerbüchsen sein. Über die Lenz'sche V 36 muss man wohl nicht mehr viel schreiben. Das Modell ist und hat Klasse. Die V 36 ist ohnehin das Multitalent für diese Anlage und lässt sich auch im Rangierdienst des unteren Anlagen Teils einsetzen. Donnerbüchsen haben mehrere Hersteller im Sortiment. Am schönsten wären natürlich rote! Als Varianten tauchen







Eine feine Bauzug-garnitur hat L. Schmid am 4. Mai 1967 in Essen aufgenommen: Zwei G 10-Güterwagen mit unterschiedlich breiten Türen, ein früherer Cid-21 sowie links außen ein Einheits-Abteilwagen. Alles Fahrzeuge, die es auch im Modell gibt, wenn auch nicht als Bauzugwagen.

sie immer wieder mal in den Katalogen auf. Außerdem sind sie problemlos über Ebay zu erhalten. Einen anstatt von Wagen ebenfalls vorbildgetreuen Triebwagenbeiwagen findet man bei Liliput.

Als weitere schöne Zugkomposition kämen Dampfloks der eingangs genannten Baureihen mit einem bunt gemischten Nachkriegs-Personenzug in Frage. Er könnte aus Donnerbüchsen, Umbaudreiachsern, Abteilwagen und Behelfspersonenwagen gebildet sein. Passend wäre auch ein reiner Abteilwagenzug. Ganz Fortschrittliche setzen sogar V 65 und V 80 ein.

Der Rangierdienst des oberen Anlagenteils wird als normalspurige Industriebahn abgewickelt. Hier kann jeder seinem eigenem Gusto folgen und sich „seine“ Bahn erschaffen. Mit Ausnahme von Akkuloks gibt es mittlerweile einiges an für dieses Genre geeigneten Mo-

dellen. Klassisch sind B- und C-gekuppelte Tenderloks, entsprechend den Staatsbahn-Baureihen 88 und 89. Vom Kleinserienanbieter Makette ist in diesem Jahr sogar der Gehäusebausatz einer echten Industriedampfloks des Typs Krupp Knapsack zu erwarten. Er passt auf das Fahrgestell der 80er von Märklin. Für den sehr „industriemäßig“ wirkenden Betrieb mit Dampfspeicherlokomotiven empfehlen sich die schönen Modelle von Liliput und Märklin bzw. Trix. Alle punkten auch mit guten Fahreigenschaften.

Für die Elektrofraktion bieten sich vor allem die Modelle der E 69 oder E 63 an. Sie können ihre Ursprungsfarbe ohne weiteres behalten, sollten aber mit neuen Nummern „privatisiert“ werden. Wer es gern perfekt hat, lässt sich von Spezialisten wie Kreye Anschriften fertigen. Manche Händler besorgen auch die sehr guten Woodland-Beschriftungssätze.

Bereits sehr verfremdend wirkt ein einfaches Umlackieren der Loks. So wirkt eine E 69 mit beigeem Aufbau und schwarzem Fahrwerk schon wesentlich „privater“ als ihre Ur-Version. Wer es ganz verwegen mag, der baue eine E 69 zur Akkulok um. Im Wesentlichen sind nur der Stromabnehmer und die elektrische Ausrüstung abzumontieren. Anschließend wird das Dach verspachtelt, glatt geschliffen und lackiert. Auch das Gehäuse der Lok sollte neu lackiert werden. Neben Beige bietet sich hier vor allem ein etwas gedämpftes Orange an.

Am leichtesten tut man sich bei seiner Industriebahnlokomotive aber mit einer Kleinlok. Modelle privater Köf II oder der Akku-„Köf“ Ka gibt es von Brawa und Märklin/Trix in vielen Ausführungen. Zum Rangieren eignen sie sich auf Grund ihrer sehr guten Langsamfahreigenschaften bestens.



Das Busdepot am rechten Anlagenrand. Wegen der großen Tore wäre es mit einer Inneneinrichtung zu versehen. Rechts schließt der Abstellbahnhof an. Der Gleisstummel dient der Beschickung des unterirdischen Tanks, der als quadratischer Deckel angedeutet ist.

Industrieanschluss mit Staatsbahnlok: Vor allem kleine B- und C-Kuppler (hier eine Fleischmann-T 3) sind für diesen Einsatz geeignet. Enge Gleisradien sind hier nicht verpönt, sondern tragen zur Atmosphäre bei.

FOTO: G. HÖLLERER. ALLE ANDEREN ABBILDUNGEN: CHRISTIAN GERECHT ODER SAMMLUNG GERECHT.

## Fahrbetrieb

Wer die Bahn im S-Bahn-ähnlichen Vorortverkehr betreiben möchte, sollte mit zwei identischen Zuggarnituren einen Richtungsverkehr simulieren. Das wäre am einfachsten und würde wohl auch am besten zur Anlagensituation passen: Drei Reisezugwagen reichen für diese Dienste vollkommen aus. Natürlich kann man auch einen einfachen Wendezugbetrieb nachspielen. Das geht ebenfalls mit zwei Zügen, wenn man die Garnituren im Abstellbahnhof bricht bzw. von dort hin und her pendeln lässt. Allerdings stehen bei Wendezügen die Lokomotiven immer in einer Richtung.

Leider gibt es die passenden Steuerwagen nicht von der Stange. Weinert liefert zwar mit dem Pwif 41 den zur V 36 + roten Donnerbüchsen passenden Steuerwagen, doch sind für diesen Bausatz einige Kenntnisse bezüglich Bau und Lackierung von Fahrzeugen nötig. Deutlich einfacher ist der Umbau einer Roco-Donnerbüchse in einen Steuerwagen mit dem Weinert-Umbausatz 9258.

Wem ein Um- oder Selbstbau von Steuerwagen zu kompliziert oder zu teuer ist, der kann problemlos einen Triebwagen-Steuerwagen der Reihe VS 145 einsetzen – entweder allein, zusammen mit seinesgleichen oder mit zwei roten Donnerbüchsen. Liliput bietet das Fahrzeug unter der Nummer 332501 an. Zug- bzw. Schiebelok wäre wieder die V 36.

Der Güterverkehr auf dem unteren Anlagenteil läuft immer als geschobene Rangierfahrt aus dem Abstellbahnhof heraus ab. Für diesen Dienst bietet sich eine Köf II an, die vom fiktiven Nachbarbahnhof aus operiert. Sie verkehrt prinzipiell auf dem Innenbogen, der ja kein Streckengleis darstellt, sondern lediglich ein Rangier- bzw. Stammgleis. Die Kleinlok bedient mit ihrer Fuhre die Anschlussgleise des Bahndienstes sowie den Gleisstumpf der Spedition am linken Anlagenrand.

Dazu muss sie am Posten auf die Hauptgleise wechseln. Dort werden die Wagen für die Spedition umfahren und zugestellt. Im umgekehrten Sinne zieht sie sie auch wieder ab und wechselt ins Stammgleis zurück. Die Rückfahrt von dort findet natürlich immer gezogen statt – ein bisschen Rangieraufwand muss schon sein. □







Niedliche Südtiroler: Loks L.2 und L.4 (oder L.4 und L.2?) der Rittner Bahn plus Güterwagen von DH-Präzisionsmodelle in H0m.

# Nürnberger Nachträge

Alle Jahre wieder gibt es eine Handvoll Firmen, die aus unterschiedlichen Gründen nicht oder nicht ganz komplett im Messeheft aufgeführt sind. Sie sind hier zu finden.

## DH-Präzisionsmodelle

Am letzten Messttag brachte die Firma aus Hannover einige gut gelungene H0m-Kleinserienmodelle nach Vorbild der Südtiroler Rittner Bahn am EJ-Stand vorbei. Gezeigt wurden die Zahnrad-Elloks L.2 und L.4, ein Güterwagen sowie einer der bekannten Triebwagen.

## Hack Brücken

Der bislang nur im Stuttgarter Raum tätige Anbieter versteckte in Nürnberg sein Sortiment am Stand von Postkarten-Spezialist Reiju. So entging uns leider sein vielfältiges Angebot filigraner Metallbrücken für die Baugrößen H0, TT, N und Z. Es umfasst sowohl Kasten- als auch Fischbauchträger- und Fachwerkbrücken. Sie werden fertig verlötet und lackiert angeboten.

## Kuehn-Modell

Erst am letzten Messttag zeigte die Firma das Gehäuse der bereits angekündigten Baureihe 185 in TT.

## Motivity Age

Einen der bemerkenswertesten Anbieter versteckte die Messeleitung fernab jeglichen Modellbahn-Publikums: die Pekinger Firma Motivity Age, eine Tochter des Chinesischen Nationalmuseums. Im etwas exotischen Maßstab 1:48 bietet sie Modelle der Dampfloks „Mao Zedong“ und „Zhu De“ sowie der Diesellok „Zhou Enlai“ (DF 11) an. Letztere gibt es auch in 1:66, ebenso wie die SS-9-Ellok „Qingzang“. Alle sind limitierte und sehr detaillierte Handarbeitsmodelle in Messingbauweise.



Filigran und stabil: Handgearbeitete Metallbrücke von Hack in H0.



Sie wird schon ...: Stereolith-Muster des Gehäuses der 185 in TT von Kuehn-Modell.

Patriotisch: chinesische Dampfloks „Mao Zedong“ in 1:48 von Motivity Age.





Gibts auch mit Licht und angetrieben: Containerstapler in 1:160 von N-Detail.



## N-Detail

Die Holsteiner Firma ist zwar im Fahrzeugteil des Messehefts aufgeführt, fiel beim Zubehör aber leider unter den Tisch. Hauptneuheit hier für 2007 ist ein Containerstapler in N. Er wird als Standmodell mit und ohne Beleuchtung sowie als fahrbares Modell fürs Car-System angeboten werden. Demnächst auf den Markt kommen ein Trafohaus in Ziegelbauweise, eine Signalbrücke für Formsignale, einige Zäune sowie Material zur Gestaltung eines Fußgängerüberwegs – alles sehr fein und filigran ausgeführt.

## Vollmer

Klein und bescheiden stand es auf einem Präsentationstisch, fiel in der Fülle der Messedioramen kaum auf und ist auch nicht im Neuheitenprospekt angekündigt: das komplett neue Metallbrücken-Sortiment. Es umfasst Obergurtbrücken unterschiedlicher Bauart für ein- und zweigleisige H0-Strecken. Die Modelle sind aus geätzten Metallprofilen sowie Metalldrähten handgearbeitet und fertig lackiert. Für N gibt es einstweilen nur ein Modell. □

KU

Auch von Vollmer gibt es jetzt filigrane Fertigbrücken in Metallbauweise. Hier eine zweigleisige Bogenbrücke in H0, Spannweite 30 cm.



## Adressen

**Hack Brücken:** Kästnerstr. 9, 71686 Remseck. Tel. 0 71 46 / 82 10 92

**Kuehn-Modell:** Im Bendel 19, 53619 Rheinbreitbach. Tel. 0 22 24 / 96 77 80. [www.kuehn-modell.de](http://www.kuehn-modell.de)

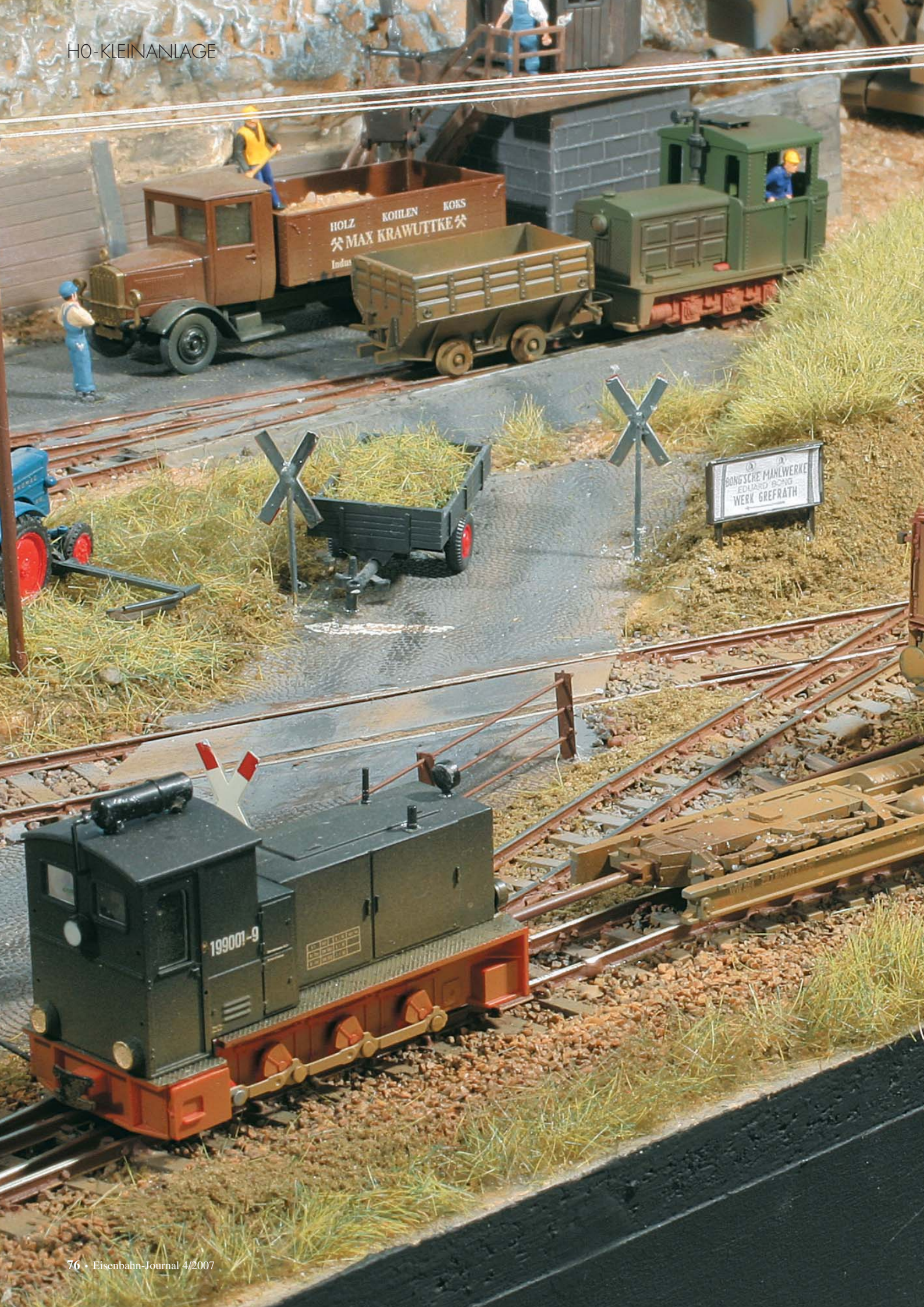
**DH-Präzisionsmodelle:** Weidkampshaide 10, 30659 Hannover. Tel. + Fax: 05 11 / 64 78 616

**Motivity Age:** 4th floor, Building B, No. 17 Yangfangdian Road, Haidian District, Beijing, P.R. China. [www.chinarca.com](http://www.chinarca.com)

**N-Detail:** Hasselbusch 108b, 24558 Henstedt-Ulzburg. Tel. 01 79 / 10 13 722. [www.ndetail.de](http://www.ndetail.de)

**Vollmer:** Postfach 40 09 20, 70409 Stuttgart. Tel. 07 11 / 82 00 90. [www.vollmer-kit.de](http://www.vollmer-kit.de)









Während die V 36 einen O-Wagen rangiert, bringt der Feldbahndiesel im Hintergrund eine neue Lore zum Steinbruch. Auch der Kohlenhändler ist da – er braucht einen neuen Schotterbelag für seinen Hof.

# Schotter verladen

Ein knapper halber Quadratmeter voller Betrieb und Eisenbahn, dazu noch Landschaft und Gebäude, alles stimmungsvoll und überzeugend arrangiert – so präsentiert sich diese kleine HO-Anlage dem Betrachter.







Die V 36 steht bereit, um einen Schotterwagen zu übernehmen.  
Dieser wird gerade im Hintergrund aus dem hölzernen Bunker befüllt.







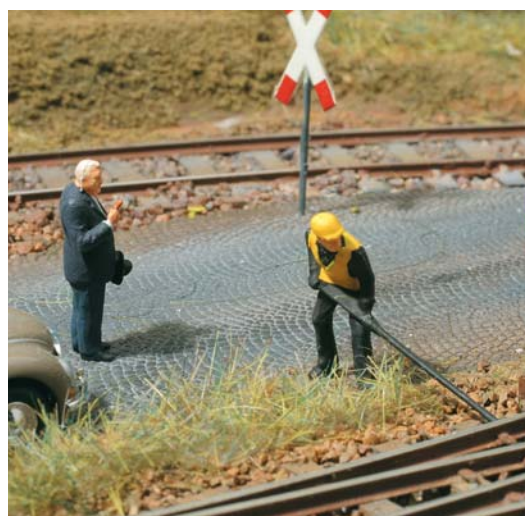
Mit Muskelkraft zur Läuterung.



Auch eine kleine Dieseltankstelle fand Platz auf der Anlage.



Die Diesellok bringt den aufgebockten O-Wagen per Sägefahrt zum Schotterbunker.



Der Chef überwacht Reparaturarbeiten persönlich.

Die Idee, nicht nur ein Diorama, sondern eine funktionierende und betriebsintensive Anlage mit sehr kleinen Grundmaßen zu realisieren, wird seit einiger Zeit besonders von amerikanischen und britischen Modellbahnern verfolgt. Entsprechend beliebt sind dort die sogenannten Micro-Layouts.

Die Größe meines Aufbaus beträgt 107 x 42 cm und basiert auf einem festen Holzkasten. Da ich mit Regel- und Schmalspur bauen wollte, realisierte ich das Thema „Schotterver- und -umladung irgendwo in Deutschland“. Das Gestein wird von einigen „nicht ganz freiwilligen“ Helfern gewonnen. Ein alter Bagger dient der Verladung des Rohstoffs in eine Feldbahn mit verschiedenen Loren. Nun gelangen die Stücke ins Brechwerk, wo sie zu passender Größe zerkleinert werden. Nebenamt dient ein einer Bekohlungsanlage „entliehener“ Drehkran der Verladung von Steinen auf Lkw.

Die Bahnverladung erfolgt direkt vom Bunker aus. Der Betriebsablauf dazu ist in etwa folgender: Ein kurzer Regelspurzug, bestehend aus einem zweiachsigen offenen Güterwagen und einer Diesellok V36 (Lenz), kommt aus dem Schattenbahnhofsgebiet.

Über eine Rollwagenrampe wird der Güterwagen auf die Schmalspur umgesetzt. Eine kleine Diesellok (Bemo) zieht nun den beladenen Rollwagen ab und transportiert ihn über eine Sägefahrt vorbei am Steinbruch zur Schotterverladung. Diese funktioniert im Modell auf Tastendruck und lässt kleine Steine über die Auslaufrutschen in den bereitgestellten O-Wagen rieseln. Ist er hinreichend gefüllt, wird der Wagen auf dem gleichen Weg zur Rampe zurückgebracht. Die V36 zieht ihn vom Rollwagen und schiebt ihn dann in einen durch eine Baumreihe getarnten versteckten Bereich.

### Manueller Eingriff

Hier ermöglicht ein kleiner Durchbruch in der Anlagenkulisse, den Güterwagen vom Gleis zu nehmen und den Schotter händisch in das Schotterwerk zurückzuschütten. So schließt sich der Materialkreislauf.

Das Gleismaterial in H0e stammt weitgehend von Peco. Roco steuerte die Feldbahnweichen bei, die Gleiskreuzung H0/H0e und zwei der H0e-Weichen entstanden im Selbstbau aus Bausätzen der Hobbyecke -Schuma-

cher. Zwei der Weichen werden durch Servoantriebe von Kurt Harders gestellt, die restlichen haben einen Magnetspulenantrieb. Die Ansteuerung erfolgt analog über ein Stellpult.

Gefahren wird digital mit DCC, zwei Lokmäuse von Roco fanden sich noch in der Bastelkiste und sind für die gestellten Aufgaben völlig ausreichend. Die digitale Kupplung der V36 bewährt sich bei der Überstellung von Regelspurwagen auf Rollwagen.

Dieselklang ist in einem abgestellten geschlossenen Güterwagen integriert und kann so je nach Wunsch von verschiedenen Orten aus abgespielt werden. Der eingebaute Geräuschdecoder hat die gleiche Digitaladresse wie die V36 und generiert so die passende Geräuschkulisse.

Als Erweiterung der Anlage plane ich, die Schotterfracht von der Eisenbahn auf Binnenschiffe übergehen zu lassen. Dabei will ich mich auf die gleichen Dimensionen beschränken, also 107 x 42 cm.

TEXT UND FOTOS: CHRISTIAN DANZIGER



(Füllseite)





# Fabrik am Ende der Straße

Eine tote Anlagenecke hat fast jeder. Da bietet sich stets der Bau einer kleinen Fabrik an. Doch die muss nicht immer von Kibri oder Faller stammen. MARTIN BRENDL hat auf seiner Anlage einen Teil einer Kistenfabrik nachgebaut – streng nach Vorbild, aber reizvoll und reich an Details.





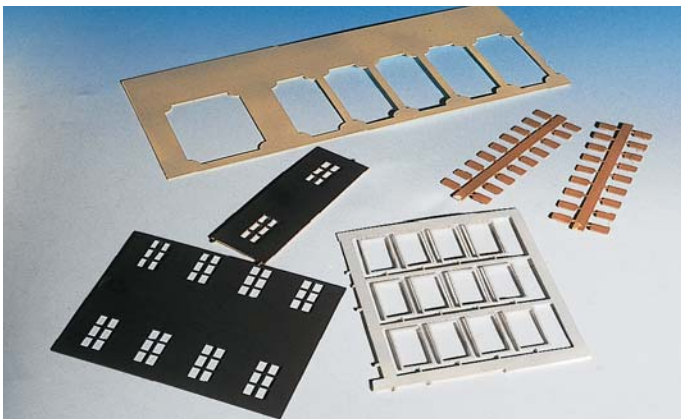




Während die sichtbaren Wände der Fabrik aus lasergeschnittenem Karton bestehen, sind Dach und Rückwand Kunststoffplatten.



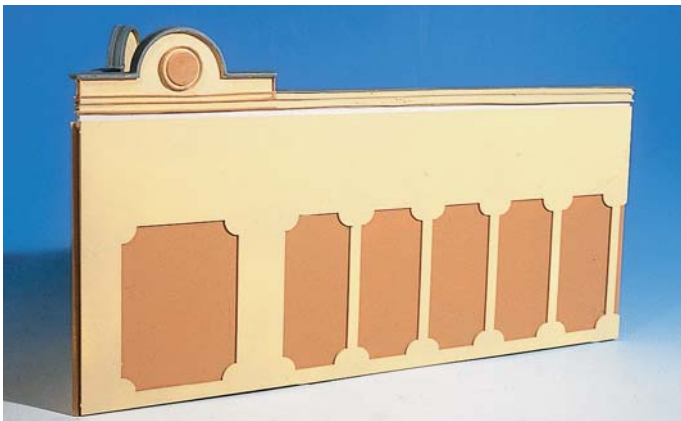
Die im unteren Bereich schmucklose Fassade ist am Giebel schön geschmückt und muss daher mehrschichtig aufgebaut werden.



So sehen die aus verschiedenfarbigem Karton gelaserten Teile im Lieferzustand aus.



Der fensterlose Teil der Fassade wird mit dem Airbrush komplett beige lackiert und ...



... nach dem Trocknen mit einer weiteren Ebene Karton überklebt. Die Farbrennkanten sind rasiermesserscharf.



Ebenfalls gelaserte Schmucksteine an den Fassadenkanten lockern diese weiter auf.



Kleine Käpchen aus dem Gartenzaun-Set von Busch dienen zur Verzierung des Giebels.



So sieht der fertige Giebel aus der Nähe aus. Die übrigen Schmuckelemente stammen aus dem Schiffsmodellbau.





Charakteristisch fürs Original der Fabrik waren die großen Anschlagtafeln. Sie wurden fürs Modell am Computer zusammengesetzt.



Schöne Kisten aus Resin gibt es in unterschiedlichen Ausführungen von Artmaster.



Um Material zu sparen, wurden in der Mitte der Kistenladung Holzleistchen eingeklebt.



Das fertige Modell wurde mit Pulverfarben leicht patiniert.

ALLE FOTOS  
MARTIN BRENDL

Schmiedeberg in Sachsen, 1924: Ein kurzer Güterzug zuckelt die Altenberger Straße entlang. Die Wagen – mal etwas höher, mal etwas niedriger, mal noch sächsisch-grau, mal schon im modernen Braun gestrichen – schwanken auf ihrem schmalen Fahrgestell über die Gleise. Kaum sind die Schienen zu sehen, sind sie doch bis fast zur Oberkante vom Sand der Straße bedeckt. Plötzlich quietschen die Spurkränze beim Anlaufen am Schienenkopf, die Fahrt führt in einem Linksbogen hinunter in eine schmale Gasse. Auf der einen Seite versperrt ein durchgehender Bretterzaun Fußgängern die Sicht, auf der anderen ragt eine hohe Mauer empor, die (weil fensterlos) etwas an ein Gefängnis erinnert und so nicht gerade zur Verschönerung des recht schmucken Ortsbildes beiträgt.

Hinter diesen Mauern jedoch werkeln fleißige Hände: Das zu den Bahngleisen hin

eher nüchtern wirkende Gebäude ist Teil der Schmiedeberger Kistenfabrik von Ernst Walther. Eine Firma, die um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert stark expandierte und ihr Gelände durch An- und Umbauten ständig erweiterte. Zu großen Teilen in Handarbeit entstehen hier Holzkisten verschiedener Größen und Ausführungen. Sie werden im näheren Umkreis per Fuhrwerk und Lkw zu den Kunden gefahren, über weitere Entfernungen aber per Bahn.

Die Szene ist Bestandteil der eng am Vorbild orientierten H0e-Anlage „Schmiedeberg 1924“, deren Bau das Eisenbahn-Journal in den Jahren 2001 und 2002 begleitete. Im Modell liegt die Kistenfabrik am Ende der Anlage. Die Gleise der Schmalspurbahn verschwinden hier in der engen Gasse aus den Augen des Betrachters. Nur ein kleiner Teil des recht umfangreichen Firmengeländes konnte





Das winzige Fabrikareal aus der Luft. Die Schmalspurbahn sorgt für die Anbindung an die große weite Welt.

auf der Anlage nachgebildet werden. Den Rest wird irgendwann einmal die Kulisse übernehmen müssen. Dennoch erzeugten bereits die Fassade des Gebäudes und die Einfahrt zum Innenhof einen guten Eindruck von einer typischen kleinen Fabrik aus der Zeit der Industrialisierung.

Wie alle Gebäude meiner Anlage ist auch die Kistenfabrik ein nach dem Original selbst entworfenes Modell. Das klingt aufwändig, ist es aber nicht. Hat man einmal damit begonnen, ein Eigenbau-Haus am PC zu konstruieren und maschinell fertigen zu lassen, gewöhnt man sich schnell an die einzigartigen Möglichkeiten und die gute Qualität dieser Technik. Erste gute Erfahrungen gesammelt hatte ich bereits beim Bau der Schmiedeburger Post (EJ 5/2004). Ihre Teile wurden mit Lasertechnik aus Karton geschnitten, ebenso sollte die Kistenfabrik entstehen. Die Firma Caspard-CAD bietet an, aus selbst erstellten Zeichnungen Einzelteile von Gebäuden zu lasern. Dabei wird der Werkstoff durch den feinen Laserstrahl hochexakt geschnitten. Freilich ist das nur zweidimensional möglich. Dreidimensionale Teile (Fassadenstrukturen o.Ä.) müs-

sen in mehreren Schichten konstruiert sein – kein Problem am PC und für die Gestaltung des Modells sogar von Vorteil: Die einzelnen Ebenen können vor dem Zusammenbau in verschiedenen Farben lackiert werden. Farb-trennkanten sind damit völlig sauber, versehentliche Schmierereien gibt es nicht.

Das Gebäude der Kistenfabrik setzt sich aus drei Pappwänden zusammen. Die vierte Wand besteht aus Kunststoff und schließt den Bau zum Anlagenende hin ab. Während die Wand zu den Gleisen hin fensterlos ist, sitzen in der Stirnseite des Bauwerks gleich acht davon auf engstem Raum neben- und übereinander. Die Wände ragen bis über das flache Dach hinaus und sind fein verziert. Sind die Einzelteile erst mal gelasert, geht der Zusammenbau sehr schnell vonstatten. Mit Sekundenkleber werden die Elemente verklebt. Aus der Bastelkiste kamen die wichtigsten Teile des Daches: die Dachpfannen-Platte selbst, der schlanke Schornstein, die Dachrinnen (diese von Auhagen).

Mit einer Airbrush-Pistole wird das Rohbau-Gebäude lackiert. Die Auswahl der richtigen Farbtöne ist oft gar nicht leicht. Im Fal-

le der Kistenfabrik konnte ich die passenden Töne nur als Mischungen einiger Revell-Farben erzielen. Am besten versucht man sich zunächst erst mal an einem Probestück Karton und beurteilt die Wirkung der Farben.

Zunächst wurde die Stirnseite beige-gelb lackiert, dann die Seitenwand des Gebäudes lehm-braun abgesetzt. Zwar wirkte diese große Fläche so recht dunkel, doch habe ich im nächsten Arbeitsschritt eine beige-gelbe Ebene darüber gesetzt. Gleichsam als optisches Gegenstück kamen dunkle Blendsteine auf die Kanten der hellen Stirnwand. So wurden die Wände in einem Arbeitsschritt strukturell und farblich gestaltet. Danach habe ich die dunkel-braun lackierten Fenster von hinten gegen die Mauer geklebt. Letzte Farbarbeiten wurden mit dem Pinsel erledigt.

Besonders reizvoll ist es, die Schmuckelemente auf den hochgezogenen Stirnwänden zu gestalten: Mittig auf dem halbkreisförmigen Giebelbogen sitzen gedrechselte Holzelemente aus dem Schiffsmodellbau. Jeweils rechts und links davon wurden Teile aus dem Zaunset 6016 von Busch verwendet. Fertig lackiert überzeugt die Kombination aus Lasertechnik und Resten der Bastelkiste durch ihre filigrane Wirkung.

Ein wesentlicher Bestandteil für die authentische Wirkung des Modells sind die Anschriften. Beim Original waren große Tafeln am Gebäude angebracht. Im Maßstab 1:87 entstehen diese am Rechner und werden mit einem Farb-Laserdrucker auf leicht glänzendem Papier ausgedruckt. Um eine vorbildgerechte Stärke der Schilder zu erreichen, habe ich die Ausdrücke auf dünne Kunststoffplatten geklebt und anschließend die Kanten schwarz abgesetzt. Die auf diese Weise entstandenen Tafeln wurden mit Sekundenkleber auf dem Gebäude befestigt. Eine leichte Patina aus verschiedenen natürlichen Farben unterstreicht die vorbildgetreue Wirkung. Dafür habe ich meist Farbpulver verwendet.

Den Abschluss der Arbeiten bildeten die Details auf dem Fabrikgelände. Natürlich dürfen in diesem Fall Kisten nicht fehlen. Eine Internetrecherche führte mich zu den Produkten der Firma Artmaster – erhältlich bei [www.moduni.de](http://www.moduni.de). Dort gibt es drei Sortimente an Holzkisten verschiedener Größe, gegossen aus Resin. Vermutlich sind sie zwar in erster Linie für Militärmodelle gedacht, doch eignen sie sich ohne weiteres auch als „Zivilisten“.

Ausgeliefert wurden die Kisten beim Vorbild mittels Pferdefuhrwerken und Lkws. Die Modelle sollen auf „Schmiedeberg“ natürlich nicht fehlen. Auf den Fuhrwerken stapelten sich hoch die mit Gurten gesicherten Kisten. Für die Modellnachbildung wählte ich ein handelsübliches Fuhrwerk von Preiser und stapelte die Kisten Stück für Stück auf der Ladefläche. Um Material zu sparen, können in der Mitte Holzprofile verwendet werden. Gelb-braun lackiert und patiniert bringt das Modell Leben auf die Anlage. □



(Füllseite)



# Mehr als acht Anschlüsse

Wie jedes Jahr traf sich das DCC-Normungsgremium am Rande der Nürnberger Spielwarenmesse, um über die Weiterentwicklung der NMRA- bzw. NEM-Digitalstandards zu beraten. Ein wichtiges Thema war diesmal die Schnittstellenfrage. Heraus kam ein Konzept für einen bis zu 22-poligen Stecker.

Seit etwa 1999 wird im zuständigen Gremium der NMRA (DCC Working Group) über eine neue Steckerdefinition diskutiert, die mehr als sechs (NEM 651) bzw. acht (NEM 652) Anschlüsse hat. Ziel ist, dem Modellbahner aktuelle technische Möglichkeiten einfach zugänglich zu machen. Der Einsatz der neuen Stecker soll von Spurweite N bis 0 möglich sein.

Die Notwendigkeit einer solchen Erweiterung steht außer Zweifel: Nicht nur Einrichtungen wie separat schaltbares Rücklicht, Führerstandbeleuchtung oder Lautsprecher machen sie erforderlich, auch Funktionsbeleuchtungen wie Drehlichter und neue Motor-technologien. Die Alternative – die Integration eines Decoders direkt in der Lok, um eine Steckerlösung zu vermeiden – hat sich bisher als Irrweg erwiesen. Zum einen bauen die Fahrzeughersteller üblicherweise nur mäßig gute Decoder ein, zum anderen kann der Modellbahner nicht mehr auf technische Neuerungen (z.B. RailCom) reagieren, indem er einen anderen Decoder in das Fahrzeug einsetzt.

Steckdecoder-Definitionen, die neben einem vielpoligen Stecker auch den Raum für den Decoder festlegen, scheinen nach derzeitigem Wissensstand die beste Lösung zu sein. Immer wieder waren in der Vergangenheit Verpackungen mit den einschlägigen Digitalsymbolen gekennzeichnet. Das ent-

haltene Fahrzeugmodell war denn auch mit der ausgewiesenen Schnittstelle ausgerüstet – nur an Platz für den Stecker, geschweige denn den Decoder hatten die Konstrukteure nicht gedacht.

## Neue Stecker

Im Jahr 2005 präsentierte Märklin mit Unterstützung von ESU die 21-polige Schnittstelle. Da diese Schnittstelle von Märklin verbaut wird und auch in Trix-Modellen zu finden ist, wird ihr das Potential zugeschrieben, de facto Industriestandard zu werden. Der Ansatz fand sofort großen Anklang, jedoch wurden bereits bei der Präsentation viele Verbesserungsvorschläge laut. Märklin stellte klar, dass es sich um eine Hausnorm handele, es bereits darauf basierende Modelle gäbe und daher keinerlei Absicht bestehe, Änderungen vorzunehmen. Der Stecker selbst ist ein zweireihiger 22-poliger Industriestecker im 1,27-mm-Raster und wird von mehreren Herstellern gefertigt. Damit scheint eine langfristige Verfügbarkeit sichergestellt. Spezialstecker, wie sie in Mobiltelefonen oder Laptops verwendet werden, wurden aus Gründen der Versorgungssicherheit frühzeitig aus der Diskussion um neue Steckernormen verbannt.

Es wurde vereinbart, die Märklin-Schnittstelle zu überarbeiten. Üblicherweise wird mit

dem Einsatz von vorgeschlagenen Normen zugewartet und auch nicht öffentlich darüber diskutiert, bis diese abgestimmt sind. So ist es möglich, möglichst viele verschiedene Aspekte in die Norm einzuarbeiten, ohne bei den Modellbahnern allzu große Verwirrung hervorzurufen. Der Vorschlag, den Märklin ursprünglich als Hausnorm präsentierte, wurde allerdings offensichtlich mangels Wissen über die PluX-Anstrengungen von einigen Herstellern als willkommene Rettung im Anschlussmangel übernommen.

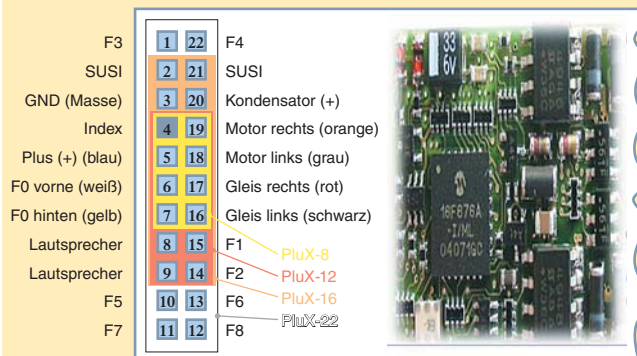
Im Jahr 2006 kristallisierte sich PluX-22 als Normungsvorschlag heraus und wurde Anfang 2007 präsentiert. Es ist zu erwarten, dass beide Versionen, 21-polig nach Märklin und die PluX-Varianten, einige Zeit nebeneinander am Markt verfügbar sein werden. Da der PluX-Vorschlag mehr Flexibilität bietet, werden die Hersteller von Gleichstrom-Modellen vermutlich eher in diese Richtung gehen.

## 21-polig von Märklin/Trix

Der 21-polige Stecker wird vor allem für Modelle mit bürstenlosen Motoren von Interesse sein und von Märklin und Trix verwendet werden. Er bietet neben dem Spitzenlicht drei Funktionsausgänge und die Möglichkeit, einen Synchronmotor (Sinus-Motor) anzuschließen. Hierfür sind je drei Hall- und

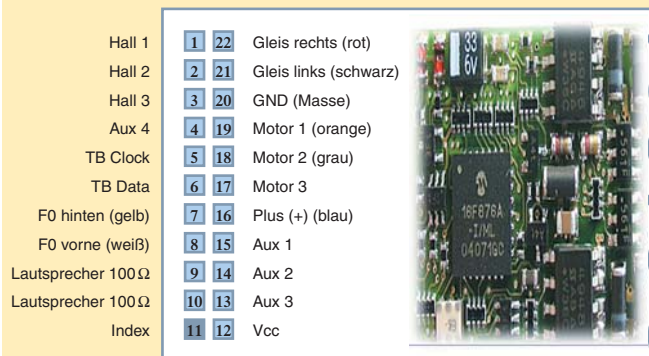
### PluX-8, PluX-12, PluX-16, PluX-22

Das PluX-Konzept sieht einen 22-poligen Stecker vor, bei dem die wichtigsten Anschlüsse im zentralen Bereich zu finden sind. So bieten die Pins 4 – 7 und 16 – 19 die gleiche Konnektivität wie eine NEM-652-Schnittstelle, genannt wird diese achtpolige Variante dann PluX-8 (gelb). Denkbar ist eine 12-polige Ausführung mit zusätzlichen Lautsprecher- und F1/F2-Anschlüssen (PluX-12). PluX-16 (orange) erweitert die Möglichkeiten zusätzlich um Pins für einen Speicherkondensator und SUSI. Die volle Belegung – PluX-22 – trägt dem gestiegenen Bedürfnis nach schaltbaren Zusatzfunktionen in weitem Maße Rechnung: F0–F8 sind angeschlossen.



### 21-polige Schnittstelle von Märklin

Nahezu zeitgleich mit der Central Station führte Märklin neue Stecker für seine Digitaldecoder ein. Die 21-polige Schnittstelle, für die auch von ESU verschiedene Elektronikmodule erhältlich sind, beginnt – nicht zuletzt durch Trix – im Zweileiter- bzw. DCC-Markt Fuß zu fassen. Dabei ist das Mehr an Anschlüssen gegenüber bestehenden Normen vor allem den Märklin-Sinus-Motoren geschuldet, die zwingend eine elektronische Ansteuerung benötigen. Die Pins 1 – 3 und 17 – 19 sind für die Kontaktierung der DC-brushless-Motoren vorgesehen und stehen anderen Anwendungen nicht mehr zur Verfügung.





Motoranschlüsse vorgesehen. Problematisch ist das Herausführen der Decoderversorgung (Pin12). Es ist zu befürchten, dass unvorsichtige Anwender den Decoderprozessor dadurch allzu leicht beschädigen könnten. SUSI-Anschlüsse sind nicht vorgesehen. Auch die Anforderung, 100-Ohm-Lautsprecher zu verwenden, führt zu Diskussionen. Der 21-polige-Stecker befindet sich auf der Lokseite, die Buchse am Decoder. Dies ist vorteilhaft, da die Buchse je nach Bedarf auf der Ober- oder Unterseite des Decoders montiert werden kann und die Pins durch die Platine ragen dürfen. Das erleichtert die Arbeit der Decoderkonstrukteure. Neben dem Stecker ist auch die Baugröße des Decoders vorgegeben. Kabel zwischen Decoder und Lok sollen entfallen, der Einbau somit erleichtert werden.

Die teilweise nicht nachvollziehbare Anordnung der Anschlüsse wird von Märklin nicht erklärt. Eine Umgruppierung würde mehr Flexibilität ermöglichen, z.B. schmalere Steckervarianten. Mit Anpassungen ist freilich nicht zu rechnen, da der Vorschlag ursprünglich eine Hausnorm war und vor der Normveröffentlichung bereits benutzt wird.

## PluX für DC-Modelle

Der PluX-Stecker unterscheidet sich zunächst mechanisch vom 21-Pin-Vorschlag. Der Index-Pin, der als Verdrehungsschutz dient, liegt an anderer Stelle. Die Stifte befinden sich auf dem Decoder, um Verwechslungen mit dem 21-Pin-Stecker zu vermeiden. Die Anordnung der Kontakte erlaubt eine größere Flexibilität und bietet mehr Funktionsausgänge. Decoder und/oder Lok können eine schmalere Steckerauslegung vorsehen. Die jeweilige Gegenseite darf mehr oder weniger Pins haben. So eröffnet sich die Möglichkeit, einfache, preiswerte Decoder-Ausführungen anbieten zu können, die aber dennoch mit jeder Steckervariante elektrisch funktionieren. Vorgesehen sind neben der 22-poligen auch eine 16- und 8-polige Variante, die auf Funktionsausgänge verzichten. Die 12-polige Form passt noch in Spur-N-Fahrzeuge.

Die PluX-8-Ausführung ist sehr ähnlich der NEM-651-Schnittstelle und macht es mit geringem Aufwand möglich, diese zu adaptieren bzw. vorhandene Decoder einzusetzen. Es gibt allerdings Bedenken, dass die „kleinen“ PluX-Schnittstellen mechanisch zu wenig Kraft über die Pins aufnehmen können, um einen Decoder sicher festzuhalten. Allerdings hat ein NEM-651-Stecker nur sechs Pole, und dort funktioniert es auch.

Beide Steckervarianten – 21-polig und PluX-22 – haben ihre Berechtigung. Es ist derzeit keiner der beiden Vorschläge als Norm verabschiedet. Dies wäre jedoch für Hersteller vor allem aus rechtlichen Gründen äußerst wichtig, um späteren Streitereien vorzubeugen. Modellbahner wiederum wüssten, auf welche Pferde sie setzen können. □

TEXT UND GRAFIK: ARNOLD HÜBSCH



Der große Stand der Verlagsgruppe Bahn GmbH ist seit Jahren ein Treffpunkt für Eisenbahnfreunde und Modellbahnfans jeglicher Couleur. FOTO: TOBIAS PÜTZ

## „Mythos Modellbahn“

Alle Modellbahnfreunde sollten sich den 18. bis 22. April dick im Kalender anstreichen, denn die „Intermodellbau 2007“ in den Dortmunder Westfalenhallen kann erneut mit zahlreichen Attraktionen aufwarten. In den Hallen 6 und 8 präsentieren Modellbahn- und Zubehörhersteller bekannte und neue Produkte. Einmal mehr dürfte jedoch die große Modellbahn-Anlagenschau das Highlight schlechthin werden. 29 fantastische Privat- und Vereinsanlagen in allen gängigen Baugrößen aus ganz Europa werden hier präsentiert. Daneben bildet der weitläufige Lounge-Bereich den zentralen Anlaufpunkt für Besucher. Hier gibt's bei Seminaren, Workshops und Foren jede Menge Tipps und kreative Ideen für die Modellbahn-Praxis. Am Freitag, 20. April, signiert Hagen v. Ortloff, Moderator der TV-Kultsendung „Eisenbahn-Romantik“, ab 16 Uhr in Halle 8 sein gleichna-

miges Buch, das anlässlich des 15-jährigen Jubiläums der beliebten Sendung die spannendsten Geschichten und schönsten Bilder präsentiert. Klar, dass auch das Eisenbahn-Journal am großen Gemeinschaftsstand der Verlagsgruppe Bahn GmbH mit von der Partie ist – zusammen mit MIBA, Modelleisenbahner und Züge, mit RioGrande-Video und der Edition Eisenbahn-Romantik. Wir freuen uns auf Ihren Besuch an Stand 8018 in Halle 8!

TEXT: THOMAS HILGE

### Intermodellbau 2007

Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH  
Rheinlanddamm 200, 44139 Dortmund  
18. bis 22. April 2007, 9 bis 18 Uhr (am So. bis 17 Uhr)  
Erwachsene 11,- €; Jugendliche 14–16 Jahre, Studenten,  
Schüler, Behinderte (pro Person) 8,- €; Kinder 6–13 Jahre  
4,- €; Familienticket 23,- €

Wie in jedem Jahr, werden auch diesmal wieder tolle Anlagen in Dortmund zu sehen sein. Ein Highlight der letztjährigen Messe war ganz sicher das in 1:87 gehaltene Schauspiel „Mariahöhe“, erbaut von den bekannten niederländischen Modellbauern Henk Wust und D.E. Huisman.

FOTO: EJ/HS







# Liebhhaberstück

Bei den Eisenbahnfans erfreuen sich Weinfassswagen nicht erst seit der Ej-Serie von vor zwei Jahren großer Beliebtheit. Viele Modellbahnhersteller haben den einen oder anderen dieser Exoten im Sortiment – leider in oft schlechter Detaillierung. Selbstbau hingegen schafft ein kleines Juwel.

Wer sich an den Selbstbau wagt, sollte sich vorher überlegen, ob er sich das antun will. Es werden nämlich Werkstoffe verwendet, welche ich seit über 20 Jahren in meinem „Materiallager“ hatte

und die möglicherweise nicht mehr erhältlich sind. Auch ist der Nachbau alles andere als ein Kinderspiel

Wer diese Warnung in den Wind schlägt, besorge sich folgende „Zutaten“:

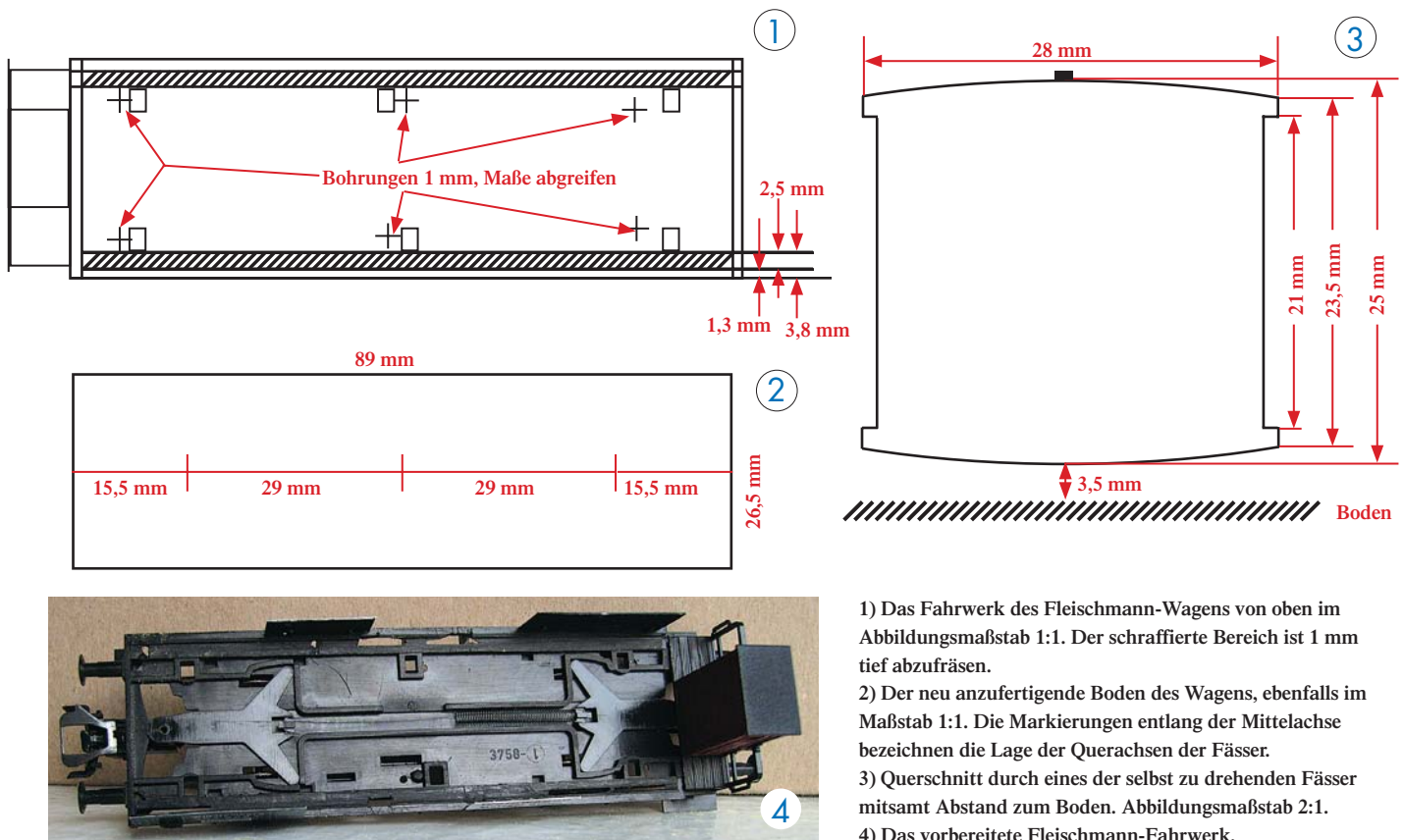
- einen Fleischmann-Güterwagen der Bauart Breslau mit Bremserhaus.
- Lindenholz Bretterplatten von Northeastern, Brettbreite 2,2 mm und 0,8 mm dick,
- Messingblech-Streifen, 1 mm breit, 0,2 mm dick\*, für Zugbänder, Winkel und Bügel.
- Polystyrol-Streifen von Evergreen, 1,2 mm breit, 0,3 mm dick, für die Fassreifen und Profile 1x1 mm zur Einfassung der bremserhausseitigen Stirnwand.
- Rundholz aus Buchenholz für die Fässer mit 26 bis 30 mm Ø.
- 5 Senkkopfschrauben M 1, 10 mm lang
- 4 Senkkopfschrauben M 1, 5 mm lang
- Messingdraht halbhart, mit 0,3, 0,4, 0,5 und 0,7 mm Ø
- Kunststoffreste verschiedener Dicke
- Sprühlack schwarz, seidenmatt

\*Früher erhältlich von Nemec bzw. Schullern. Wer nicht fündig wird, versucht es mal bei Dieter Knupfer in 73614 Schorndorf, [www.knupfer-grossbahn.de](http://www.knupfer-grossbahn.de)



Ein Behelfs-Weinwagen, den die Firma Metzger etwa im Jahre 1918 in Görlitz bauen ließ. Auch er entstand auf dem Fahrwerk eines Ommk Breslau. Bis auf wenige Details (z.B. die Leiste auf dem rechten Fass) entspricht er dem beschriebenen Modell. Dessen direktes Vorbild ist ein im Buch „Schwäbische Eisenbahn“ von Bernd Beck (Verlag Gebr. Metz, 1989) auf Seite 66 abgebildetes Fahrzeug. FOTO SAMMLUNG PAUL SCHELLER





Wer nun immer noch nicht abgeschreckt ist, nimmt den Breslau auseinander und fräst entlang der Langträger-Innenkanten von oben einen 2,5 mm breiten und 0,8 mm tiefen Streifen so heraus, dass der verbleibende Rand noch 1,5 mm breit ist und der aus dem Brettprofil hergestellte Boden mit den Maßen 89x26,5 mm Platz findet (Abb. 1). Die Brettstruktur quer zur Längsachse einritzen. Auch die bremserhausseitige Stirnwand – Breite 25,5 mm, Höhe 18 mm – wird aus diesem Material gearbeitet, Fugen quer. Auf der Rückseite ritzt man diese mit einem harten Bleistift ein. Der Metallrahmen um die Stirnwand wird aus 1x1-mm-Profilen nachgebildet.

Ein harter Brocken sind die Fässer: Vom Rundholz werden zunächst drei Rohlinge mit je 30 mm abgelängt und auf 28 mm Länge plangedreht oder gedrechselt. Ich habe dafür eine Proxxon-Drehmaschine verwendet. Wichtig ist ein gut geschärfter Drehstahl. Dann arbeitet man die Fassböden 1 mm tief heraus (Innendurchmesser 21 mm, siehe Abb. 2). Zur Herstellung der Fassrundung werden zwei tellerförmige Aufnahmen benötigt, welche genau in die ausgefrästen Böden passen. Sie müssen sich auf der einen Seite ins Drehfutter einspannen lassen und auf der anderen in der Körnerspitze oder im Bohrfutter mitlaufend angeordnet werden können. Die Wölbungen werden nun mit einer Holzraspel freihändig hergestellt und mit feinem Schleifpapier geglättet. Zwischendurch sollte man die Maße prüfen. Der Durchmesser sollen mittig 25 mm betragen, an den Enden 23,5.

Die Fässer, der Wagenboden und die Stirnwand werden nun lasiert. Wer einen Maler „um die Ecke“ hat, erhält von ihm vielleicht ein Schnapsglas Cetol HLS 009 im Farbton Dunkeleiche oder ein ähnliches Produkt. Ansonsten muss man sein Glück durch Selbstermischen versuchen. Vorsicht: Behandeln Sie die Teile nur ein, höchstens zwei Mal. Die Holzmaserung soll sichtbar bleiben und kein Glanz darf entstehen. Die umlaufenden Profile an der Stirnwand werden mit einem feinen Pinsel seidenmatt schwarz gestrichen.

## Stanze aus Dosenblech

Die Fasstürchen werden nun in Form eines kopfstehenden 4 mm hohen U eingestanzt. Dazu biegt man die Form aus einem Streifen Konservendosenblech. Mit einem kleinen Hammer stanzt man das U ins Holz. Dabei ist unbedingt zu beachten, dass die Maserung der Böden senkrecht steht. Die zugehörigen drei Riegel werden aus 1x1-mm-Profil von Evergreen 5 mm breit abgelängt und an beiden Seiten angeschrägt. Mittig werden 0,3-mm-Löcher gebohrt, ebenso in die Fässer etwa 2,5 mm von der Rand-Innenkante. An ihnen befestigt man die Riegel mit Drahtstücken gleichen Durchmessers. Die Enden sollen ein wenig hervorstehen, denn sie markieren die Verschraubung (Abb. 5).

Nun werden die Fassreifen angelegt. Sie bestehen aus 1,2 mm breiten Kunststoffstreifen, welche man zuvor schwarz besprüht. Dazu fixiert man sie nebeneinander mit den Enden

auf einem kleinen Streifen doppelseitigem Klebeband. Nach dem Trocknen werden pro Fass beidseitig je vier Streifen im Abstand von ca. 2 mm um die Fässer gelegt und mit Plastikkleber oder Nitroverdünnung vorsichtig fixiert. Die Stöße legt man sinnvollerweise an die später nicht sichtbaren Unterseiten der Fässer (Abb. 7).

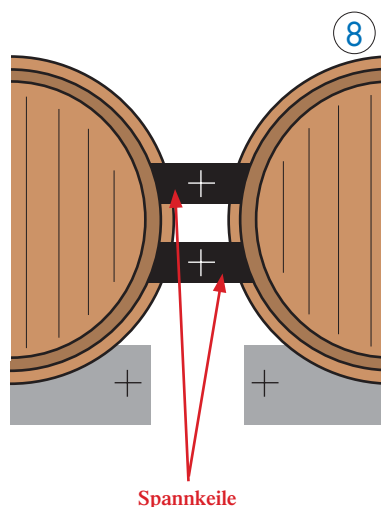
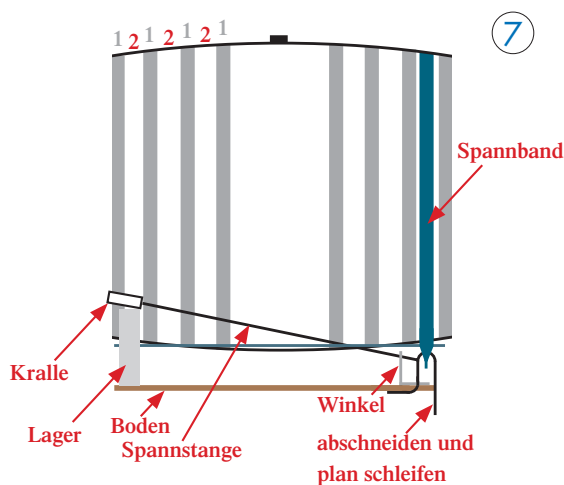
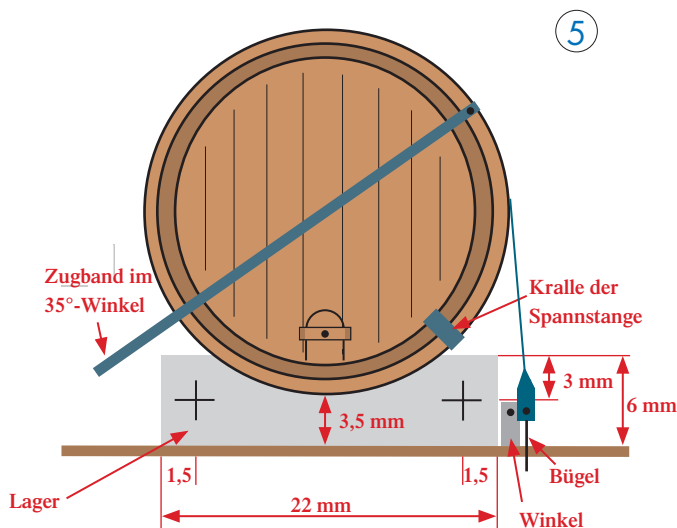
## Luft lassen

Jetzt werden die sechs Fasslager-Wagen (wieder Abb. 5) aus etwa 1,5 mm dicken Kunststoffresten hergestellt. Ihre Maße betragen 22x6,5 mm. Die Kreisausschnitte entsprechen dem Radius der Fassenden, wobei ein Mindestabstand des Fasses zum Wagenboden von 3,5 mm gewahrt bleiben sollte.

Nun werden paarweise Bohrungen mit einem Durchmesser von 0,7 mm eingebracht und aus halbhartem Messingdraht gleichen Durchmessers die 28 mm langen Verbindungsstangen montiert. Ihre Enden sollten seitlich ca. 1 mm herausstehen und vorher plangefeilt werden. Die äußere Breite des Lagers beträgt 25,2 mm. Vor der Montage auf dem Wagen lackiert man die Teile schwarz.

Zur Befestigung der Fässer und der Lager werden nun mittig zur Längsachse 0,7-mm-Löcher in den Wagenboden und in die Fässer gebohrt (Abb. 1). Nicht vergessen: Die Maserung der Fassböden sollte senkrecht zur Bohrung stehen. Dann werden die Löcher im Wagenboden auf 1 mm aufgebohrt und abgesenkt. Die Fässer erhalten ein M 1-Gewinde.





Mit den 10 mm langen Senkschrauben können die Fässer nun locker fixiert werden, um die Maße zu prüfen. Wo nötig, wird korrigiert und die Schraube nicht zu fest angezogen.

Jetzt aber wird's richtig „fieselig“, denn nun sind die diversen Zugstangen und -bänder dran. Pro Fass werden je zwei 67 mm lange Spannbander aus 1 mm breiten und 0,2 mm starken Messingblechstreifen benötigt (Abb. 5 und 7, jeweils rechte Seite gezeichnet). An den Enden erhalten sie Löcher mit 0,3 mm Durchmesser und werden danach ca. 2,5 mm von den Enden entfernt um 90° verdreht.

Dann stellt man zwölf haarnadelförmige Haltebügel aus 0,3-mm-Messingdraht her. Ihre Breite beträgt 1 mm, ihre Länge 5. Sie werden durch die Löcher an den Enden der Bänder gesteckt, mit ganz wenig Lot angelötet und schwarz besprüht. Zu beiden Seiten der Fasslager bohrt man dann in 2,5 mm Abstand insgesamt 24 Löcher mit 0,3 mm Durchmesser zur Aufnahme der Bügel.

Wenn die Fässer richtig sitzen und die Maße kontrolliert sind, können die Spannbander montiert werden. Dazu biegt man sie vor und legt sie zwischen dem ersten und zweiten Reifen um die Fässer. Danach werden die Haltebügel durch die Löcher im Boden geschoben. Die jeweils zur Wagenmitte zeigenden

Schenkel biegt man in die gleiche Richtung um und spannt so die Bänder. Mit Sekunden- oder besser mit Epoxidharz-Kleber werden alle Bügel fixiert. Wenn er gut abgebunden hat, werden die überstehenden Enden abgezwickelt und plangeschliffen.

## Spannen mit Stangen und Bändern

Nun werden die zwölf Spannstangen zur Sicherung der Fässer gegen seitliches Verschieben gefertigt. Zunächst stellt man aus 1 mm breiten Steifen Messingblech die Haltewinkel her, rechtwinklig mit jeweils 3 mm Schenkel-länge. Jeweils ein Schenkel erhält 1 mm vom Ende entfernt eine 0,3-mm-Bohrung.

Aus dem gleichem Material entstehen die Krallen, welche um den Fassrand greifen und die Maße 3 plus 2 plus 1 mm haben sollen. Sie werden den vorhandenen Fassrändern angepasst.

Die 25 mm langen Zugstangen aus 0,3-mm-Messingdraht werden nun so an die Innenseiten der Krallen gelötet, dass die gesamte Länge 27 mm beträgt. Dann klebt man die Haltewinkel neben die Fasslager auf den Boden, wobei Epoxidkleber gegenüber dem Sekundenkleber zu bevorzugen ist.

Die Zugstangen werden schwarz lackiert, eingehängt, durch das Loch im Haltewinkel geschoben und mit Sekundenkleber fixiert (Abb. 7, es ist nur eine Stange gezeichnet). Das Ganze noch elfmal zu wiederholen, ist eine echte Geduldsprobe, vor allem zwischen den Fässern. Mit einer geeigneten Pinzette ist es aber durchaus machbar.

Im nächsten Schritt sind die diagonalen Zugbänder an der Reihe (Abb. 5). Auch sie bestehen aus 1-mm-Messingstreifen und werden mit seitlichem Übermaß 42 mm plus 28 mm (Fassbreite) plus 42 mm (im Ganzen 112 mm) zugeschnitten. Sie sind so zu montieren, dass sie im Winkel von 35° exakt den Fassmittelpunkt kreuzen.

An beiden Seiten der Fässer werden nun im Kreuzungspunkt der Zugbänder 0,3-mm-Löcher durch diese ins Fass gebohrt und die Bänder mit Drahtstückchen befestigt. Diese lässt man leicht herausstehen und stellt so die Vernietung dar. Ein wenig Sekundenkleber fixiert die Verbindungen zusätzlich.

Jetzt können die Bänder am Boden festgeklebt und bündig mit der Boden-Unterkante abgeschnitten werden. Lackiert werden sie entweder vor Montage per Airbrush oder zum Schluss mit einem feinen Pinsel seidenmatt schwarz.





- 5) und 6) Die Befestigung der Spannbänder an den Fasslagern.
- 7) Fassbefestigungen und Fassreifen von der Seite.
- 8) Lage und Position der Spannkeile.
- 9) Eine fertige Zugstange vor dem Einbau mit Kralle und Haltewinkel.
- 10) Fertig verstrebt Spannteil-Quartett.
- 11) Spannkeile und Fassreifen am fertigen Waggon.
- 12) Die Stirnwand mit Brettterritzen und Metallumrahmung.
- 13) Details der Verspannung zwischen den Fässern sowie das Anschriftenschild mit Zettelkasten.

FOTOS: A. EBINGER (7), EJ/KU



Der Endspurt naht! Als Letztes sind die Spannkeile zwischen den Fässern an der Reihe (Abb. 8). Sie bestehen aus Kunststoffprofil der Maße 3x1,5 mm. Acht Stück werden zunächst auf 6,5 mm Länge zugesägt und dann an den Enden der Form der Fässer entsprechend angeschragt. Dann stellt man die Keile paarweise hochkant in der später richtigen Lage aufeinander und bohrt sie senkrecht mit 0,3 mm mittig durch. Von der Seite her werden sie mit 0,5 mm durchbohrt. Paarweise schiebt man die Keile auf die 22 mm langen Haltestangen aus 0,5-mm-Messingdraht, wobei wieder auf die spätere Lage zu achten ist. Auch hier deuten ca. 1 mm lange Überstände der Stangen eine Verschraubungen an. Aus 0,3-mm-Draht werden nun die vier senkrechten Abstandhalter jeweils mit zwei Keilpaaren zusammengesteckt. Sie sind exakt 6 mm lang. Vor der Montage lackiert man sie wieder schwarz. Montiert werden die Keile, indem man die Fässer leicht auseinander biegt und die Keile dazwischenschiebt. Sie dürfen aber nur leicht spannen und keinesfalls die Fässer spreizen! Gegebenenfalls muss man nacharbeiten. Am mittleren Fass können die Keile auch einseitig mit Sekundenkleber fixiert werden.

Nun kann man die Stirnwand stumpf auf den Wagenboden kleben. Dabei sollten die

rückseitig eingeritzten Bretter zu den Fässern zeigen.

## Letzte Arbeiten

Den Abschluss des Baus bilden die Anschriftenschilder. Sie entstehen aus 0,2-mm-Blech und haben pro Paar die Maße 25x10 mm bzw. 16,5x7 mm. Zur Befestigung werden unten Messingdraht-Stückchen mit 0,4 mm Durchmesser angelötet und die überstehenden Enden auf 0,7 mm gekürzt. Im entsprechenden Abstand bohrt man 0,4-mm-Löcher zur Befestigung der Schilder in den Langträger. Die großen Schilder fluchten mit der linksseitigen Innenkante der jeweils äußeren Langträgerstützen, die kleinen Schilder werden 21 mm von der rechten Innenkante der Stützen angebracht. Auf den großen Schildern sind noch Zettelhalter (Weinert) anzubringen.

Jetzt können die Fässer samt Boden aufgesetzt werden, wobei darauf zu achten ist, dass die diagonalen Zugbänder zwischen Holzboden und Langträger Platz finden. Gegebenenfalls muss man etwas feilen. Die Befestigung des Bodens erfolgt von unten, wie erwähnt durch zwei 10 mm lange M 1-Senkschrauben. Sitzt der Boden mit den Fässern sauber auf dem Fahrwerk, genügt diese Verschraubung.

Falls jedoch die Enden des Bodens etwas absteigen, sind gemäß Abb. 1 vorn und hinten durch Fahrwerk und Holzboden wie beschrieben zunächst 0,7-mm-Löcher zu bohren. Danach bohrt man das Fahrwerk mit 1 mm auf und senkt es. Nun kann der Holzboden mit vier 5 mm langen M 1-Senkschrauben zusätzlich fixiert werden. Als i-Tüpfelchen und Schlusspunkt werden zuletzt 0,7-mm-Löcher als Spundöffnungen oben mittig in die Fässer gebohrt. In diese klebt man kleine Linsenkopfnägeln. Farbfehler lassen sich nun noch mit einem feinen Pinsel korrigieren.

Natürlich fehlt noch die Beschriftung. Diese habe ich auf dem PC hergestellt, wobei ich mich bezüglich der Buchstabengröße an diversen Fasswagen-Modellen orientiert habe. Das offizielle Anschriftenfeld entspricht der Normschrift. Das Eigentümerschild wurde aus der Schriftart „Franklin Gothic Medium C“ gebildet.

Wer es bis hierhin geschafft hat, sei beglückwünscht, denn er hat das authentische Modell eines Weinfasswagens aus der späten Länderbahnzeit. Ein Vergleich mit Großserienmodellen zeigt den himmelweiten Qualitätsunterschied. □

TEXT UND GRAFIKEN: ALBRECHT EBINGER





Gut zu sehen ist die „Kurvenlage“ des Zuges. Das selbst entwickelte Gleisbett mit Überhöhung machte das Verlegen der Schienen recht einfach. Das Stumpfgleis links ist das Ende der zurückgebauten dreispurigen Strecke von Schlüchtern bis zum Distelrasentunnel.

# Alles neu in Schlüchtern

25 Jahre lang war im Heimatmuseum in Schlüchtern die Modellbahnanlage des ehemaligen Bw Elm eine Attraktion für Groß und Klein. Bald präsentiert sich dort eine völlig neue Anlage, die im Rahmen der Umgestaltung des Museums gebaut wird.

Nachdem zunächst nur über eine „Totalrenovierung“ der bestehenden Anlage nachgedacht worden war, beschloss der Magistrat der Stadt Schlüchtern im Jahr 2004, eine komplett neue Anlage aufbauen zu lassen. Daraufhin trafen wir, elf Modelleisenbahner aus Schlüchtern und Umgebung, uns im Februar 2005 zu ersten Besprechungen. Nach längeren Diskussionen waren wir uns einig, nicht mehr den „Elmer Bahnhof“, sondern ein Streckenstück vom Bahnhof Schlüchtern bis zum Landrücken mit dem Distelrasentunnel nachzubauen. Beim Vorbild überwindet die Bahn auf diesem 2,8 km langen Teilabschnitt der Strecke Frankfurt–Fulda ca. 32 m Höhenunterschied.

Beginnend mit dem Bahnhof Schlüchtern soll dem Betrachter die Rampe im Bauzustand von 1985 gezeigt werden. Dieses Jahr wählten wir, da so der Bahnhof Schlüchtern mit vielen heute nicht mehr existenten Gebäuden und dem beschränkten Bahnübergang dargestellt werden kann. Auf Wunsch des Auftraggebers

soll zusätzlich die 1961 vorgenommene Elektrifizierung der Strecke gezeigt werden.

Beim Vorbild wird in Kürze, 100 Jahre nach Planungsbeginn für den alten Distelrasentunnel, etwa 150 m entfernt ein neuer Tunnel durchstich durch den Landrücken erfolgen. Auch dies ist es wert, in der Anlage festgehalten zu werden. Nachdem alle Fragen abgearbeitet waren und das Thema der Anlage fest stand, begann unsere Planung. Dabei mussten wir zwei Bedingungen beachten: Die Anlage soll vollautomatisch betrieben und absolut der Originalstrecke nachempfunden werden.

Der Grundriss (15 x 9 m) entspricht in etwa dem Buchstaben „S“. Die Gesamtlänge der Gleise auf dem später sichtbaren „Oberbau“ beträgt rund 100 m, im Schattenbahnhof sowie auf den drei benötigten Gleiswendeln zur Auf- bzw. Abfahrt in den Schattenbahnhof ca. 500 m. Wir entschieden uns für das Märklin-K-Gleis im Maßstab H0. Gefahren wird digital. Bei der Entwicklung der Strecke war uns die Bahn AG mit Originalplänen sehr behilf-

lich. Mit Hilfe der Software Wintrack zeichnen wir den Gleisplan und erstellten parallel dazu den sogenannten Stromlaufplan.

Der Gleisplan wurde dann in Originalgröße ausgedruckt und auf die im September 2005 aufgestellten Unterbaumodule aufgezo-gen. Der gesamte Gleisunterbau besteht aus 10 mm-Sperrholz. Wie bei digitalen Modellbahnanlagen üblich, wurde die Steuerung nach den Kriterien Fahren, Schalten und Rückmelden geplant. Die Steuerungszentrale bilden ein Pentium-4-Rechner und das Steuerungsprogramm „WIN-DIGIPET“. Für das Fahren und Schalten schlossen wir eine Intellibox von Uhlenbrock und für das Rückmelden das HSI-88(Highspeed-Interface) von Littfinski an. Zusätzlich befinden sich in den drei Rückmeldesträngen s88-Booster von Tams, die das Signal von den Rückmeldemodulen verstärken. Diese Maßnahme erschien uns wegen der langen Wege der Rückmeldekabel und der daraus resultierenden Störanfälligkeit notwendig. Die Rückmeldemodule selbst und





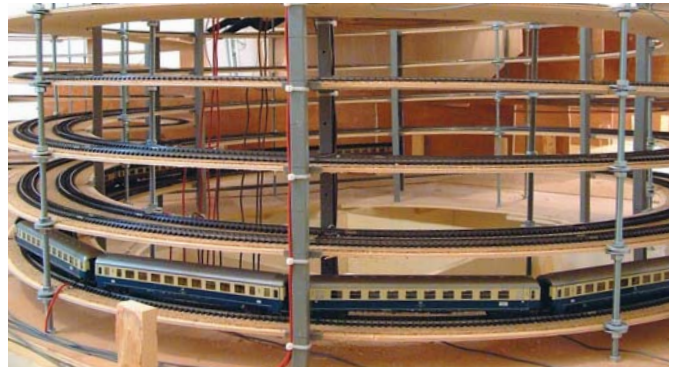
Blick gen Norden, Richtung Distelrasentunnel und Fulda.



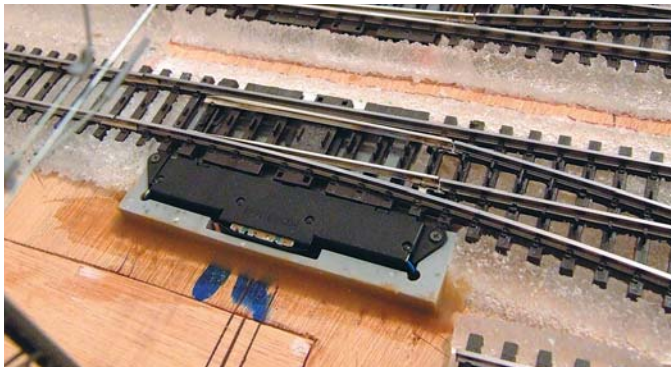
Bahnhof Schlüchtern in seiner ganzen Länge.



Der Bahnhof erhielt zur Stellprobe vorbildgerechte Gebäude aus Pappe.



Eine der drei Wendeln. Hier sind 49 cm Höhenunterschied zu überwinden.



Ein kopfüber eingebauter Weichenantrieb mit speziellem Kunststoffrahmen.



Im Schattenbahnhof gibt es 15 lange Richtungsgleise.

auch die Zubehördecoder entstammen dem Programm von Littfinski.

Insgesamt wurden über 220 Rückmeldekontakte in den Schienen installiert. So ist die Überwachung der Zugbewegungen optimal möglich. Zurzeit beschäftigen wir uns mit dem Erstellen der Fahrstraßen und der Programmierung des automatischen Zugablaufs.

## Schattenbahnhof

Die Schienen im Schattenbahnhof mit seinen 15 Gleisen sowie in den Gleiswendeln wurden auf 3-mm-Kork verlegt. Für den Oberbau, also den später für Betrachter sichtbaren, haben wir eine eigene Gleisbettung entwickelt. Wir wollten die Gleise und die Weichen nicht wie üblich fest einschottern, sondern jederzeit ohne großen Aufwand Teile der Gleisanlage (und hier gerade die Weichen) wechseln können. Es entstanden zwei unterschiedliche Gleisbettungen (mit

und ohne Überhöhung) von je 45 cm Länge aus elastischem Kunststoff. In dieses „Gleisbett“ drückt man die K-Flexgleise ein. Danach kann man sie in fast jeden beliebigen Radius biegen und auf dem Trassenunterbau mit den handelsüblichen Gleisschrauben befestigen. Für die Weichen wurde ein spezielles Gleisbett erstellt. Mit ihm entfällt das Einschottern der Weichen völlig. So konnten wir die Gleise relativ schnell verlegen und erzielten darüber hinaus durch das verwendete Material eine ausgezeichnete Schalldämmung.

Der Weichenantrieb, beim K-Gleis normalerweise seitlich angebracht, sollte in dieser Form nicht zum Einbau kommen. Auch der Hersteller-Bausatz für den Unterflurantrieb überzeugte uns nicht, da wir den Motor nach Fertigstellung der Anlage nur unter größten Schwierigkeiten auswechseln könnten.

Also suchten wir nach einer anderen Lösung. Alle handelsüblichen Antriebe wurden ausprobiert. Schließlich kamen wir auf die Idee, den „normalen“ Märklinantrieb seitlich

verkehrt herum in einen eigens dafür hergestellten Aufnahmerahmen zu schrauben. Dieser wird dann an zwei Stellen der Weiche fixiert. Zum Wechseln des Antriebs kann dieser problemlos herausgenommen und ausgetauscht werden.

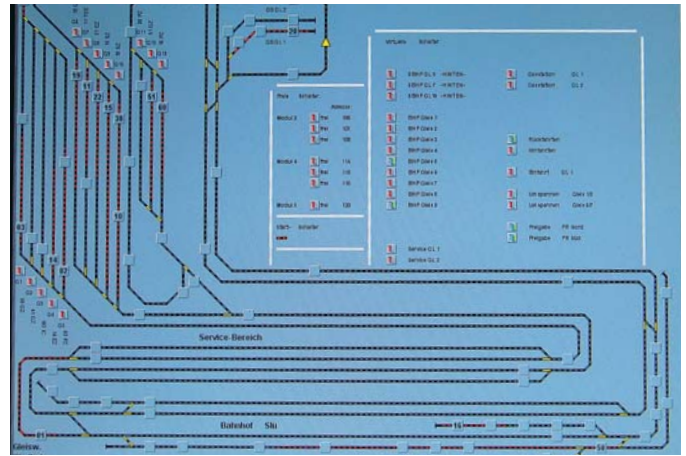
Diese Art der Montage lässt zwischen der Weiche und dem Antrieb keine Spannungen entstehen, wie sie sonst bei herkömmlich auf der Trasse festgeschraubten Motoren auftreten können. Der jetzt ca. 1 mm vertieft liegende Weichenantrieb wird später von oben durch ein gegossenes Kunststoffplättchen, ebenfalls einschottert oder als Riffelblech ausgeführt, abgedeckt.

Nachdem die Gleisverlegung abgeschlossen war, verkabelten wir die Gleise. Sie erhielten im Schattenbahnhof Einspeisungen im Abstand von zwei Metern. Zum Einsatz kamen die von Märklin dafür vorgesehenen Bauteile. Die Stromanschlüsse der sichtbaren Gleise, natürlich auch im Abstand von zwei Metern, wurden verdeckt ausgeführt. Dazu





Der „Kommandostand“ für die Anlage ist ein handelsüblicher PC.



Der in Win-Digipet erfasste Gleisplan.



Jede Menge Digital-Booster sorgen für störungsfreien Betrieb, auch wenn viele Züge gleichzeitig Strom fordern.



Die Decoder für Magnetartikel sind an einem rückseitigen Brett zugänglich montiert, um im Störfall schnell eingreifen zu können.

löteten wir die Kabel direkt an den Mittelleiter und führten sie durch die Gleisbettung und die Trasse nach unten. Für den Anschluss des Massepols verwendeten wir zwischen Schiene und Schwelle gesteckte Kupferplättchen mit angelötetem Kabel. Auch die Halte-, Brems- und Schaltabschnitte wurden, nachdem sie angezeichnet waren, in gleicher Weise angeschlossen. Erst danach trennten wir die Gleise auf. In die entstandenen Lücken setzten wir dem Gleisprofil angepasste, aus Resin gegossene Abstandshalter.

Noch während ein Teil der Modellbahner „Strippen“ zog, begannen andere bereits mit dem Aufbau der Oberleitung. Erst wenn alle Masten stehen, alle Fahrdrähte abgelängt, gebogen und eingezogen sind, können wir mit der Schotterung und Farbgebung des Gleisbetts beginnen. Dazu muss die gesamte Oberleitung bis auf die Sockel abgebaut, passend beschriftet und zwischengelagert werden. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt dann auch die Lackierung der Masten und Drähte. Die Oberleitung selbst ist nicht funktionsfähig, trägt aber zum Gesamtbild der Anlage wesentlich bei. Die Pantographen der Loks werden so festgelegt, dass das Schleifstück ca. 1 mm Abstand zum Fahrdrabt behält.

Während der ganzen bisherigen Bauphasen programmierten und testeten wir regelmäßige Fahrstraßen. Bei diesem Vorgehen tauchen

immer wieder Schwachstellen der Gleisverlegung oder der Verkabelung auf. Erst wenn alles problemlos funktioniert, werden wir mit dem Altern der Gleise und dem Landschaftsbau beginnen. Bis es so weit ist, werden die beim Vorbild entlang der Strecke angetroffenen Brücken, Unterführungen und Gebäude nach Fotografien maßstäblich mit einem PC gezeichnet.

## Häuser und Brücken nach Vorbild gebaut

Auf Grundlage der Zeichnungen entwickeln wir dann „Bausätze“, mittels einer Fräse schneiden wir die Teile aus Kunststoffplatten aus und bauen sie zusammen. Auf Bausätze aus dem Handel können wir nicht zurückgreifen, da wir uns strikt an das Original halten wollen. Schon im Vorfeld hatten wir begonnen, von jedem Hauseigentümer entlang der Trasse die Genehmigung zum Fotografieren und Nachbauen seines Hauses einzuholen.

Auch die Nachgestaltung der Landschaft erweist sich als aufwändig, gerade was den Baumbestand rechts und links der Trasse angeht. Bis auf wenige Ausnahmen ist hier reiner Laubwald aus Buchen, Eichen und Kastanien anzutreffen. Solche Bäume in passendem und auch noch bezahlbarem Modell-Maßstab zu bekommen, ist problematisch. Sehr wahr-

scheinlich werden wir auch hier auf Eigenbau zurückgreifen, zumal wir ungefähr 5000 Laubbäume „pflanzen“ müssen.

Seit September 2006 wird an der Anlage auch tagsüber gearbeitet. Bis dahin waren wir nur nach Feierabend und an den Wochenenden tätig. Die Fertigstellung soll bis Ende 2007 erfolgen. Ist die Anlage komplett, wird die gesamte Modellbahn im Museum hinter einer vom Boden bis zur Decke reichenden Glaswand präsentiert werden. Besucher setzen dann den Fahrbetrieb automatisch beim Betreten des Raums in Gang.

Unter [www.modellbahn-im-museum.de](http://www.modellbahn-im-museum.de) oder unter [www.schluechtern.de](http://www.schluechtern.de) ist jeder Bauabschnitt der Anlage lückenlos dokumentiert.

Zum Schluss möchten wir uns noch bei allen Firmen und Privatleuten für die sehr großzügige Unterstützung bei der Beschaffung der Materialien für den Bau der Anlage ganz herzlich bedanken. Ohne diese Hilfe wäre das Projekt der neuen Modellbahnanlage im Museum der Stadt Schlüchtern nur sehr schwer zu beginnen gewesen. □

TEXT UND FOTOS: ANDREAS FRICK (PROJEKTLITER)  
MODELLBAHN IM MUSEUM SCHLÜCHTERN



(Füllseite)



## Kleine bayerische Eisenbahngeschichte

Dieses Buch schildert die Entstehung des Eisenbahnnetzes im Gebiet des heutigen Freistaates Bayern. Beginnend mit den ersten Projekten, mit der Ludwigsbahn und weiteren früheren Privatbahnen wird der Übergang zum Staatsbahnsystem erläutert, anschließend die Geschichte der Ostbahnen, der Vizinal-, Sekundär- und Lokalbahnen. Tabellarische Übersichten fassen die Streckendaten zusammen.

Das Buch endet nicht mit der Auflösung der Bayerischen Staatsbahn 1920, sondern berichtet auch von den wichtigsten Geschehnissen der Reichsbahnzeit und Bundesbahn bis in die Gegenwart.

*Wolfgang Klee: Kleine bayerische Eisenbahngeschichte. 144 Seiten, ca. 150 Abb., z.T. in Farbe, Format 16,5x23,5cm, fester Einband. DGEG Medien GmbH, Hövelhof, 2006.*

ISBN 3-937189-26-2 · € 19,80

## Mit Dampf durch Hessen

Die Bilder stammen aus der Zeit vom Juli 1957 bis zum Oktober 1965 und zeigen den Dampftrieb in seiner letzten Blüte. In diesem Zeitraum waren nicht nur die neuen Bundesbahn-Dampflokomotiven



der Reihen 10, 23, 65, 66 und 82 im Einsatz, auch an vorhandenen Maschinen wurden Änderungen und Modernisierungen vorgenommen. Auch rekonstruierte Loks der Reichsbahn der DDR wie die BR 22 und 01.5 kommen nicht zu kurz.

Die Aufnahmen sind unter geografischen Gesichtspunkten und entsprechend der Kilometrierung geordnet. Die Reihenfolge der Strecken ist so gewählt, dass nach dem Beginn in Nordhessen die

Main-Weser-Bahn gezeigt wird mit ihren Verzweigungen. Anschließend folgt Frankfurt-Fulda und Gemünden. Kurz wird noch Kassel-Gerstungen vorgestellt, danach Strecken im Taunus. Dann weiter an den Mittelrhein, Neckar und in den Odenwald.

*Dr. Rolf Brüning: Mit Dampf durch Hessen. Farbbild-Raritäten aus dem Archiv Dr. Rolf Brüning. Band 2. 108 Seiten, 102 Farbbilder, Format 24,5 x 22 cm, gebunden, fester Einband. DGEG Medien GmbH, Hövelhof, 2006.*

ISBN 3-937189-24-6 · € 24,80

## Die Dampflokomotiven der WLE

Insgesamt 91 Dampflokomotiven führte die Westfälische Landeseisenbahn, einst die größte deutsche



Privatbahn, in ihren Bestandslisten. Von Mitte der zwanziger Jahre bis Mitte der fünfziger Jahre waren es stets über 50 Maschinen gleichzeitig.

1971 wurde die letzte verschrottet. In diesem Buch werden die 25 verschiedenen Dampfloktypen, die bei der WLE im Einsatz waren, vorgestellt. Neben einer kurzen Beschreibung stehen ausführliche Tabellen und zu jedem Fahrzeugtyp einheitliche Zeichnungen. Zahlreiche Fotos runden dieses katalogartige Werk ab, dem entsprechende über Dieseltriebfahrzeuge und Wagen der WLE folgen werden.

*Friedrich Risse, Günter Krause: Die Dampflokomotiven der WLE. 120 Seiten, zahlreiche Zeichnungen und Fotos, Format 24 x 22 cm, fester Einband. DGEG Medien GmbH, Hövelhof, 2006.*

ISBN 3-937189-25-4 · € 24,80

## Eisenbahnen durch den Landkreis Landsberg am Lech

Im Rahmen der Kultur und Heimatpflege veröffentlicht der Landkreis Landsberg am Lech die „Lech-Ammersee-Studien“. Dabei werden

Themen aus Geschichte, Kunst und Kultur des Landkreises wissenschaftlich aufbereitet.

Der erste Band der Sammlungen zur Landkreisegeschichte befasst sich mit der Geschichte aller Eisenbahnstrecken durch den Landkreis Landsberg am Lech, aber auch aller Bahnhöfe und Haltestellen. Ein Nachschlagewerk für alle Eisenbahnfreunde, aber auch für jeden, der mehr über die Vergangenheit der Eisenbahnen zwischen Türkenfeld und Buchloe, Bobingen und Schongau sowie Mering und Weilheim erfahren möchte.



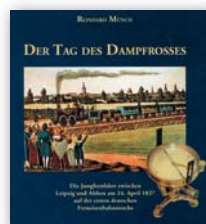
*Peter Rasch: Die Eisenbahnen durch den Landkreis Landsberg am Lech. 340 Seiten, zahlreiche Schwarzweiß- und Farbbildungen, Format 15,5x23cm, Softcover. Herausgeber: Landkreis Landsberg am Lech, 2006.*

Erhältlich bei der Kreiskasse im Landratsamt Landsberg und im Buchhandel.

ISBN 3-8306-9506-3 · € 19,95

## Der Tag des Dampffresses

„Am 24. April war der Tag erschienen, auf welchen so Manche, so viele Hunderte und Tausende lange gehofft hatten. An ihm fand früh um 9 Uhr die erste Fahrt eines mit



Dampfwagen gezogenen Zuges von Leipzig nach Althen statt, an welcher nur das verehrl. Directorium, die von demselben eingeladenen hohen Behörden und einige Andere mit einer Karte hierzu Beehrte Antheil nahmen. Es war ein festlicher Tag; ein Schauspiel der Freude und Hoffnung und Erwartung für Tausende, die aus der Stadt hinzueilten, um mitzufahren oder die Fahrenden zu schauen.“ (Leipziger Tageblatt 115/25.4.1837)

Die Eröffnung des ersten „Tracts“ Leipzig-Althen, der ersten deutschen Ferneisenbahn, war ein bahnbrechendes Ereignis. Der

Autor schildert detailgetreu das Geschehen und lässt mit zeitgenössischen Berichten, fiktiven Gesprächen und authentischem Bildmaterial den Tag der Jungfernfahrt für heutige Leser lebendig werden.

*Reinhard Münch: Der Tag des Dampffresses. Die Jungfernfahrt zwischen Leipzig und Althen auf der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke am 24. April 1837. 80 Seiten, zahlreiche Farb- und Schwarzweißabbildungen, Format 20x21 cm, Festeinband.*

Herausgegeben von PRO LEIPZIG, Leipzig, 2006.

ISBN 3-936508-22-4 · € 14,-

## Werkbahnen im Industrierevier Bitterfeld-Wolfen

Das Buch ist ein überaus informativer, gelungener Rückblick anlässlich des zehnjährigen Bestehens der



Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH. Die Chronik reicht bis zu den Anfängen der Industriebahnen in der Bitterfeld-Wolfener Region in ihrer Gesamtheit und zu der Entwicklungsgeschichte, die diese Bahnen genommen haben.

Der Autor, ehemaliger Geschäftsführer der RBB, verdeutlicht den Zusammenhang mit der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung in dieser Region, die große Herausforderungen an die einzelnen, zunächst selbstständigen Eisenbahnen stellte und zu einem immer weiteren Ausbau dieser Systeme führte. Die Beschreibung der Verhältnisse während der Zeit der DDR, als die Eisenbahn den Hauptverkehrsträger darstellte, nimmt einen breiten Raum ein.

*Kruse, Dieter: Die Geschichte der Werkbahnen im Industrierevier Bitterfeld-Wolfen. 136 Seiten, zahlreiche Farb- und SW-Abbildungen, 1 Falplan, Format ca. 15x21,5cm, Hardcover, gebunden. Herausgeber: Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH, Bitterfeld, 2006.*

ISBN 3-934340-14-8 · € 28,-



## Deutsche Reichsbahn – Kulturgeschichte und Technik

Wohl kaum eine Epoche der deutschen Eisenbahngeschichte genießt einen ähnlich legendären Ruf wie die Reichsbahnzeit. Als gemeinsame Bahnverwaltung der deutschen Länderbahnen wurde sie 1920 gegründet, 1924



wurde aus dieser Verwaltung die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“, ehe sie 1937 von Hitler wieder „unter die Hoheit des Reiches“ gestellt wurde. Auch das Ende des Dritten Reiches konnte ihr nichts anhaben, denn die Reichsbahn überdauerte vierzig Jahre DDR und durfte selbst die Wiedervereinigung miterleben. In diesem 1994 erstmals veröffentlichten Buch werden die guten und die schlechten Zeiten der Reichsbahn auf über 250 Abbildungen wieder lebendig.

Alfred B. Gottwaldt: *Deutsche Reichsbahn – Kulturgeschichte und Technik*. 192 Seiten, 203 SW-Abbildungen, 66 Farbabbildungen, Format 23,5 x 28,5 cm, Festeinband. transpress Verlag, Stuttgart, 2007.

ISBN 3-613-71317-9 • € 19,95

## Schäden und Störungen beim Betrieb der Dampfloks

Dieser Reprint ist für all jene Dampflokreunde bestimmt, die es ganz genau wissen wollen, und das sind erfahrungsgemäß die meisten. In Deutschland gibt es eine Vielzahl von Museumsbahnen, die Dampfloks einsetzen, diese auch unterhalten und instandhalten müssen. Für all jene ist dieses Buch von unschätzbarem Wert. Ziel des Buches ist der sichere



Transport, und der ist am wahrscheinlichsten, wenn das Zugpersonal „seine Lokomotive so genau kennt, dass es jeden beginnenden Schaden im Entstehen entdeckt und beseitigt, so dass er nicht erst zur Betriebsstörung führen kann. Tritt aber ein Schaden

ein, dann soll das Lokomotivpersonal die erforderlichen Abhilfemaßnahmen kennen“, die dieser Titel vermittelt.

Max Wilke: *Schäden und Störungen beim Betrieb der Dampfloks*. 192 Seiten, 120 SW-Abbildungen, Format 17,5 x 24,5 cm, Festeinband. transpress Verlag, Stuttgart, 2007.

ISBN 3-613-71308-X • € 19,95

## Von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald

Die herrliche Hohenloher Landschaft fliegt am Fenster vorbei, die idyllischen Dörfer und Städte des Murgtals laden zum Aussteigen und Verweilen ein – oder soll die Fahrt in die regionalen Metropolen, von Rastatt über Baden-Baden, Bühl bis nach Achern gehen? Egal wohin es ihn zieht, dieser Reisebegleiter ist für jeden Fahrgast der Stadtbahnlinien S 4, 41, 31 und 32 ein ganz besonderes Schatzkästchen an landes-, kultur- und bahngeschichtlich Wissenswertem und Interessantem. Der Autor lädt dazu ein, neben der Natur auch Kirchen, Burgen und Schlösser der Region neu zu entdecken.

Der grafisch aufwändig gestaltete, durchgehend farbige und reich bebilderte Band wird durch weiterführende Informationen und Links ergänzt und abgerundet.

Jürgen Schedler: *Von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald – ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnstrecke der Welt*. 168 Seiten mit 99 farbigen Bildern, Grafiken und Karten, handliche Broschüre, Format 12 x 22 cm. Hrsg. von Jürgen Schedler, der TechnologieRegion Karlsruhe GbR sowie der Alb-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Verlag regionalkultur, Urbach-Weiher, 2006.

ISBN 3-89735-425-X • € 9,90

## FotoReise: Lötschberg

Die sechste Ausgabe aus der Reihe FotoReise befasst sich mit der Bahn über den Lötschberg und durch den Simplon. Die Streckenbeschreibung beginnt bei Thun am gleichnamigen See und endet in Domodossola in Italien. Ein Kapitel wid-

met sich der NEAT-Baustelle, dem Basistunnelbau von Frutigen im Kandertal nach Raron im Rhonetal. Die Strecke von Spiez am Thunersee bis Brig im Wallis betreibt die Bern-Lötschberg-Simplon Bahn (BLS). Sie stellt die Trassen für die Züge der Schweizer Bundesbahnen (SBB), die den Personenverkehr bewerkstelligen, während die BLS für die Güterzüge zuständig ist.



FotoReise-CD: *Lötschberg*. 150 Aufnahmen in unterschiedlichen Größen und Auflösungen, auch 300 dpi für den Ausdruck bis zu einer Größe von 24 x 18 cm. Bildschirmschoner und Diaschau für die Bildschirmauflösungen 1024 und 1280 sind vorhanden.

Zu beziehen über [www.bahngalerie24.de](http://www.bahngalerie24.de) oder Detlef Klein, Saalburgring 30, 63110 Rodgau, Tel. 06106/22025, E-Mail [d.klein@bahngalerie.de](mailto:d.klein@bahngalerie.de) € 15,90

## Die Euregiobahn

Die Euregiobahn fährt auf Erfolgsspur. Ein Grund, die interessante Strecke auch im Führerstand zu verfolgen.



Die DVD enthält eine komplette Mitfahrt von Heerlen in den Niederlanden über Aachen nach Eschweiler-Weisweiler, dem derzeitigen Endpunkt der in den letzten Jahren erfolgreich reaktivierten Strecke. Die Euregiobahn fährt im sogenannten Flügelzug-Prinzip, d.h. die beiden Zugteile werden in Stolberg Hbf getrennt. Der vordere Zugteil fährt weiter nach Eschweiler-Weisweiler, der hintere bis Stolberg Altstadt. Auf dem Rückweg treffen sich beide Zugteile wieder in Stolberg Hbf. Außerdem sind die Mitfahrt auf dem Ast Stolberg Altstadt bis Stolberg Hbf sowie der automatische Kuppelvorgang enthalten.

Als Bonus ist auf dieser DVD ein historischer Super8-Film von 1984 enthalten, der u.a. den berühmten TEE bei einer Sonderfahrt auf der damals noch stillgelegten Strecke in Alsdorf zeigt.

Ferrari Media: *Die Euregiobahn*. DVD im Breitformat 16:9. Laufzeit ca. 80 Minuten. Jeder Haltepunkt ist einzeln anwählbar. Auf Wunsch werden die Haltepunkte als Untertitel angezeigt. Wahlweise Musikunterlegung oder Zuggeräusch. Zu beziehen bei: Ferrari Media, Piusstr. 6, 52066 Aachen, Tel. 0241/65300, E-Mail [info@ferrari-media.de](mailto:info@ferrari-media.de) oder [www.shop.ferrari-media.de](http://www.shop.ferrari-media.de) Artikel-Nr. V0001 • € 12,95

## Sammlerkatalog für ADE-Reisezugwagenmodelle

Der Hauptteil des Kataloges besteht aus Katalogblättern mit großformatigen Abbildungen für jede einzelne Modellvariante einschließlich Farbvarianten. Beschriftungs- und Nummernvarianten sind, falls erforderlich, mit Detailbildern dargestellt.

Der Katalog wurde mit Hilfe eines neuen Offsetdruckverfahrens erstellt. Insbesondere bei den Silberlingen bewirkt dieses Druckverfahren eine sehr plastische Wiedergabe. Im ausführlichen Anhang sind alle Varianten nochmals einschließlich aller Nummernvarianten aufgelistet und alle Details angegeben. Zu jedem Modell ist der aktuelle Marktpreis notiert.

Die Blätter des Bildbandes sind überformatig, man kann die Bindung abschneiden und hat dann einzelne Blätter im vollen A4-Format. Der Kataloganhang ist geheftet und mit Abheftösen versehen,



so dass sich ein praktisches Arbeitsheft ergibt. Dieser Katalog ist die bisher einzige wirklich umfassende und vollständige Dokumentation über die ca. 1100 gefertigten Modellvarianten.

Rolf Jansen: *Sammlerkatalog für ADE-Reisezugwagenmodelle*. Bildteil 212 Seiten, mehr als 430 Farbabbildungen, Anhang 120 Seiten, Spiralbindung, Format ca. 21 x 30 cm.

Beide Katalogteile zus. € 59,- Zu beziehen über [www.modellbahn-ideen.de](http://www.modellbahn-ideen.de) oder bei Jansen Service GmbH, Eichenstr. 77, 47443 Moers, Tel. 02841/959560



## Themen im Eisenbahn-Journal 5/2007



- Ellok-Porträt  
E 44



- Anlagenporträt  
**Wo die schwarzen Rösser wohnen**

Außerdem sind folgende Themen geplant:

- Vorbild: 15 Jahre „Pendolino“
- Vorbild: Damals in Warburg/Teil 2
- Modell: Inselbahn Spiekeroog
- Modell: Wagenladung vorschrittmäßig: noch mehr Bretter

**EJ 5/07 erscheint am 18. April 2007**

(Aus Aktualitätsgründen etc. können sich einzelne Themen verschieben.)

## Eisenbahn-Journal

Gegründet von H. Merker  
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,  
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33  
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de  
Internet: www.eisenbahn-journal.de

### CHEFREDAKTEUR:

Gerhard Zimmermann (Durchwahl -18)

### REDAKTION:

Dr. Christoph Kutter (Durchwahl-27)

Andreas Ritz (Durchwahl -32)

Tobias Pütz (Durchwahl -17)

### LAYOUT:

G. Zimmermann, C. Kutter, T. Pütz, G. Gerstberger

### TECHNISCHE HERSTELLUNG:

Regina Doll (Durchwahl -26)

### AUTOREN UND FOTOGRAFEN:

Reinhold Barkhoff, Bernd Beck, Jürgen-Ulrich Ebel, Korbinian Fleischer, Robert Fritsche, Emilio Ganzerla, Robin Garn, Karl Gebele, Christian Gerech, Michael Giegold, Manfred Grauer (Lektorat), Jürgen Hörstel, Stefan und Birgit Hörth, Helge Hufschlager, Urs Jossi, Bruno Kaiser, Udo Kandler, Rolf Knipper, Konrad Koschinski, Wolfgang Langmesser, Michael Meinhold, Beat Moser, Horst J. Obermayer, Thorsten Reichert, Ferdinand v. Rügen, Helge Scholz, Manfred Weisbrod, Malte Werning

### Verlagsgruppe Bahn GmbH



Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck  
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-33

### GESCHÄFTSFÜHRUNG:

Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger

### VERLAGSLEITUNG:

Thomas Hilge (Durchwahl -30)

### ANZEIGENLEITUNG:

Elke Albrecht (Durchwahl -15)

### ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:

Evelyn Freimann (Durchwahl -19)

### VERTRIEBSLEITUNG:

Andrea Schuchhardt (E-Mail: as@vgbahn.de)

### VERTRIEB & AUFTRAGSNAHME:

Elisabeth Menhofer (Durchwahl -34), Petra Willkomm

(Durchwahl -28), Petra Schwarzenfelder (Durchwahl -35),

Ingrid Haider (Durchwahl -36)

E-Mail: bestellung@vgbahn.de

### AUSSENDIENST & MESSEN:

Christoph Kirchner (Durchwahl -31), Ulrich Paul

### VERTRIEB EINZELVERKAUF:

MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG,

Breslauer Straße 5, D-85386 Eching/München,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

### ABO-SERVICE:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG,

Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf,

Tel. 0211/69 07 89-0, Fax 0211/69 07 89-80

### ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:

Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D), € 8,15 (A), sfr 14,80

Jahresabonnement € 78,00 (Inland), € 99,60 (Ausland)

Jahresabonnement plus Messe-Ausgabe

€ 84,50 (Inland), € 107,90 (Ausland).

Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,

es kann jederzeit gekündigt werden.

### BANKVERBINDUNG:

Deutsche Bank AG Essen, Kto 2860112, BLZ 360 700 50

### LITHO:

WASO PPS, Adlerstr. 22, 40211 Düsseldorf

### DRUCK:

L. N. Schaffrath DruckMedien, Marktweg 42-50, 47608 Geldern

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Bei Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Anfragen können i. d. R. nicht individuell beantwortet werden; bei Allgemeininteresse erfolgt ggf. redaktionelle Behandlung oder Abdruck als Leserbrief. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 17 vom 1.1.2007.

Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Kontrollierte und veröffentlichte Auflage durch IVW



Mitglied der Ferpress  
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



ISSN 0720-051X 33. Jahrgang