

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

8/1992

August

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

50 Jahre Baureihe 52	4
Die meistgebaute deutsche Lokomotivbaureihe	
Die Saaletalbahn	12
In Sachsen tut sich was!	18
Neue Museumsbahnen entstehen	
Neue Brücken braucht die Bahn	20
Der Hetzdorfer Viadukt sowie weitere Brückenbauarbeiten	
Auf kühner Trasse von Spiez bis Brig	26
ICE "eröffnet" Ausbaustrecke am Lötschberg	
Die Schmalspurbahn	
Zittau – Reichenau – Markersdorf	32
Die Speisewagen des Glacier-Express	38
Bügel ab!	42
E-Loks rollen stromlos durch Baustellen	
Mehr Güterverkehr auf die Schiene	44
Neuer Container-Terminal in Duisburg-Ruhrort	

Modellbahn-Journal

Gleisunterbau und Einschotterung (Teil 2)	60
Ein immer wieder aktuelles Thema	
Kennen Sie schon »Miniland«?	64
Großanlage zwischen Kempten und Isny	
46 Modellbahnspaß	
im Maßstab 1:220	68
Pennsylvania & Ohio – in Spur N	70
Zweite Folge über den Bau einer N-Anlage	
Eine Großanlage in Nenngröße 0	74
Gleispläne –	78
per Computer maßgeschneidert	
Die Brikettfabrik »Vereinsglück«	82

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	45
Typenblatt: 70⁰, bay. Pt 2/3	51
Typenblatt: 72¹, bay. Pt 2/4 N	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	86
Auto-Bahn	92
Mini-Markt	97
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Nur wenige der Kemptener 218 ziert bislang eine neurote Lackierung, die dieser Baureihe ein überaus gefälliges Erscheinungsbild verleiht. Eine der vier fotogenen Dieselloks ist die 218 436, die am 23. Mai 1992 mit dem Wendezug E 4117 Augsburg – Weilheim hier soeben das Vorsignal des Bf Schonendorf am Ammersee passiert. Foto: G. Zimmermann



Ein Kriegsloktyp, dessen Bau mehr von politischen Erwägungen als von ausgereiften Plänen zur Vereinfachung konventioneller Baumethoden geprägt war, wurde zur meistgebauten deutschen Lokomotivbaureihe. Näheres über **50 Jahre Baureihe 52** lesen Sie ab **Seite 4**. Foto: U. Kandler



Das Ziel jedes Modelleisenbahners ist eine optimale Umsetzung des Vorbilds. Wie das mit relativ einfachen Mitteln erreicht werden kann, beschreibt der zweite Teil unseres Beitrags **»Gleisunterbau und Einschotterung«** (Seite 60). Foto: S. Rieche



Bild 1: Vor einem schweren Güterzug macht 52 8068 im August 1979 bei Haldensleben mächtig Dampf.
Foto: A. Ritz



Bild 2: Reko-Lok 52 8034 im März 1981 in Lutherstadt Wittenberg.
Foto: M. Weisbrod

Bild 3 (rechte Seite oben): Zwischen Laußnitz und Ottendorf ist die 52 8110 am 25. April 1984 unterwegs.
Foto: U. Kandler



50 Jahre Baureihe 52

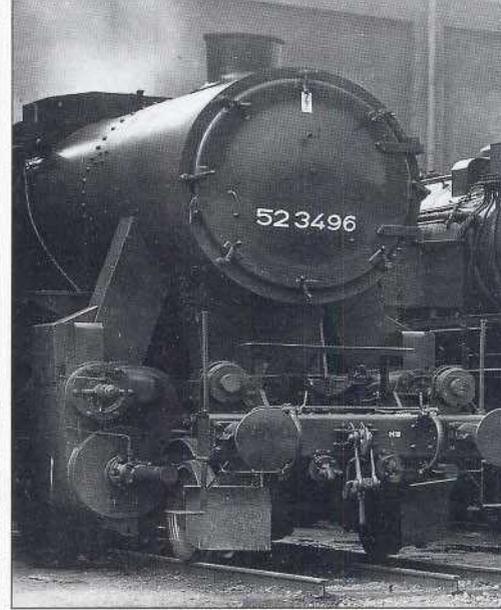
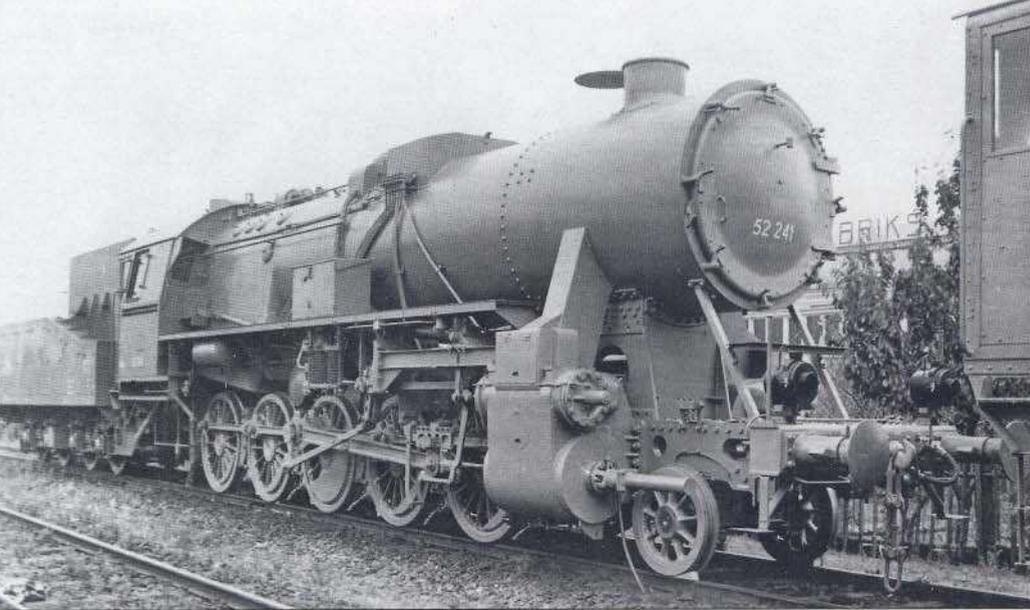
Die meistgebaute deutsche Lokomotivbaureihe

Mit der Maschine 52 001 verließ am 12. September 1942 die erste deutsche Kriegslokomotive die Borsig-Lokomotivwerke in Hennigsdorf bei Berlin. Dieses denkwürdige Ereignis war der Beginn einer Entwicklung im Lokomotivbau, die mehr von politischen Erwägungen und weniger von ausgereiften Plänen einer sinnvollen Vereinfachung konventioneller Baumethoden geprägt war. Nach der Ausweitung der Kriegsschauplätze im Osten, vor allem in der Sowjetunion, hatten sich Engpässe bei der Bereitstellung von Truppen und Material ergeben. Eine ausreichende Nachschubversorgung über das bestehende Straßennetz war nicht gewährleistet, und der Deutschen Reichsbahn mangelte es an geeigneten Lokomotiven für die zusätzlichen Transportaufgaben. Eine erste Maßnahme zur Bewältigung der be-

stehenden Probleme war ein Eingriff in das laufende Beschaffungsprogramm für Dampflokomotiven, das noch auf einer Planung aus dem Jahre 1939 basierte. Um die Produktion der Baureihe 50 forcieren zu können, die bereits 1937 als Bauart für einen möglichen Kriegseinsatz vorgesehen wurde, mußten mehrere Aufträge zum Bau anderer Einheitslokomotiven storniert werden. Bereits im Herbst 1941 erörterte man auch die ersten Anregungen zur Entwicklung einer neuen Kriegslokomotive. In den anschließenden Beratungen der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung ging es in zum Teil recht lebhaften Diskussionen um Fragen der Materialbeschaffung. Die Festlegung von Prioritäten bei der Entwicklung sowie eine dringend erforderliche Steigerung der Produktionszahlen standen ebenfalls auf der Tagesordnung. Im

November 1941 wurde eine jährliche Lieferquote von 3000 Maschinen einer vereinfachten Ausführung der Baureihe 50 festgelegt. Der Serienbau von Übergangs-Kriegslokomotiven BR 50 ÜK lief im März 1942 an.

Ein wenig später verkündetes "Führerprogramm" ordnete die Steuerung des Wagen- und Lokomotivbaus durch das Ministerium für Beschaffung und Munition an und sah den Bau von jährlich 7500 Lokomotiven vor. Zur Durchsetzung des Vorhabens war im März 1942 der "Hauptausschuß Schienenfahrzeuge" unter Leitung von Gerhard Degenkolb gegründet worden, dem Vertreter von 16 Lokomotivwerken angehörten. Degenkolb, Direktor bei der Maschinenbaufirma DEMAG in Duisburg, war in das Ministerium Todt berufen worden und für die Organisation der Fertigungsabläufe in Rü-



stungsbetrieben zuständig, bevor ihm unter Minister Speer die Verantwortung für Entwicklung und Fertigung des Lokomotivbaus übertragen wurde. Für die Fertigung der ersten deutschen Kriegslokomotive, BR 52, die in den Hauptmaßen

weitgehend mit der Baureihe 50 übereinstimmte, waren zahlreiche Vereinfachungen festgelegt worden. Die Bearbeitung von Bauteilen und die Verwendung von Bunt- und Schwermetallen sollten sich auf das absolute Mindestmaß beschränken. Verschiedene für den Betrieb nicht

unbedingt erforderliche Einrichtungen entfielen. Hierzu zählen der Speisedom, der zweite Sandkasten, die Vorwärmanlage, die Speisepumpe und das Läutewerk.

Die Treib- und Kuppelstangen, bislang allseitig bearbeitete Freiformschmiedestücke, entstanden nach einer neuen und sehr vereinfachten Fertigungsmethode. Die Köpfe wurden im Gesenk geschmiedet, der Schaft gewalzt und die drei Teile durch eine Stumpfschweißung miteinander verbunden. Eine Bearbeitung erfolgte nur noch an den Lagerstellen der Köpfe. Diese Maßnahmen führten allein bei den beiden Treibstangen zu einer Einsparung von knapp 1000 kg Rohmaterial und rund 70 Stunden Bearbeitungszeit. Die Zahl der Einzelteile konnte von 6000 auf 5000 Stück reduziert werden; davon waren etwa 3000 Teile stark vereinfacht. Bei der Fertigung einer Lokomotive konnten dadurch 26 t Rohmaterial und 6000 Arbeitsstunden eingespart werden. All diese vermeintlichen Verbesserungen stellte die Propaganda besonders heraus. Eine fahrbare Ausstellung in einem Zug sollte "mit einer an einen schweren Vorwurf grenzenden Deutlichkeit zeigen", welch ungeheure Materialmengen und welch riesiger Arbeitsaufwand bislang "verschwendet" wurden, bis man "frei von Bürokratismus und Vorurteilen erst jetzt zu den neuen Erkenntnissen fand". Nach der Fertigstellung der Vorauslokomotive 52 001 ging diese Maschine zusammen mit der 50 377 und mit einem Ausstellungszug bis zum 5. Oktober 1942 auf eine 5000 km lange Rundreise zu allen Lokomotivwerken und in das Führerhauptquartier. In zwei Güterzuggepäckwagen und sechs Güterwagen wurden die neuen Bauteile gezeigt und der "Fortschritt" ge-

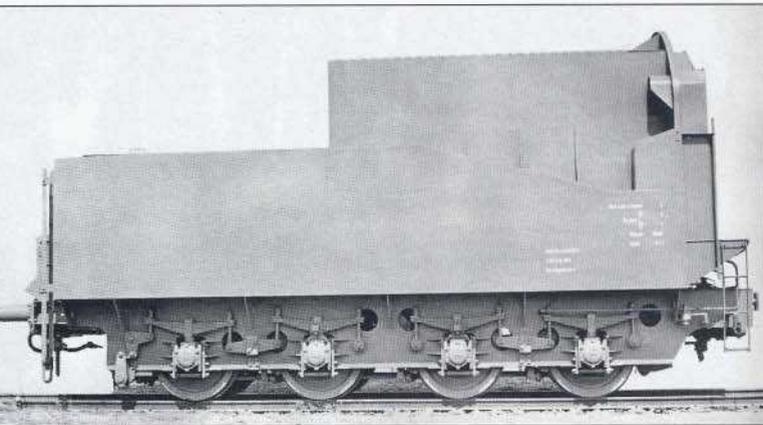


Bild 4 (oben links): Die erste Kriegslok des ersten Bauloses der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Lok und Kastentender sind bereits mit Frostschutz versehen worden.

Fotos 4 bis 6: Slg. Obermayer

Bild 5 (Mitte oben): Kastentender der Bauart 4 T 30 mit vorderer Schutzwand.

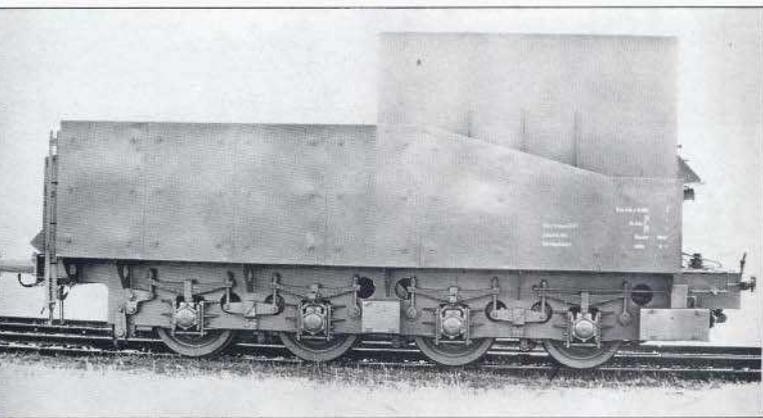
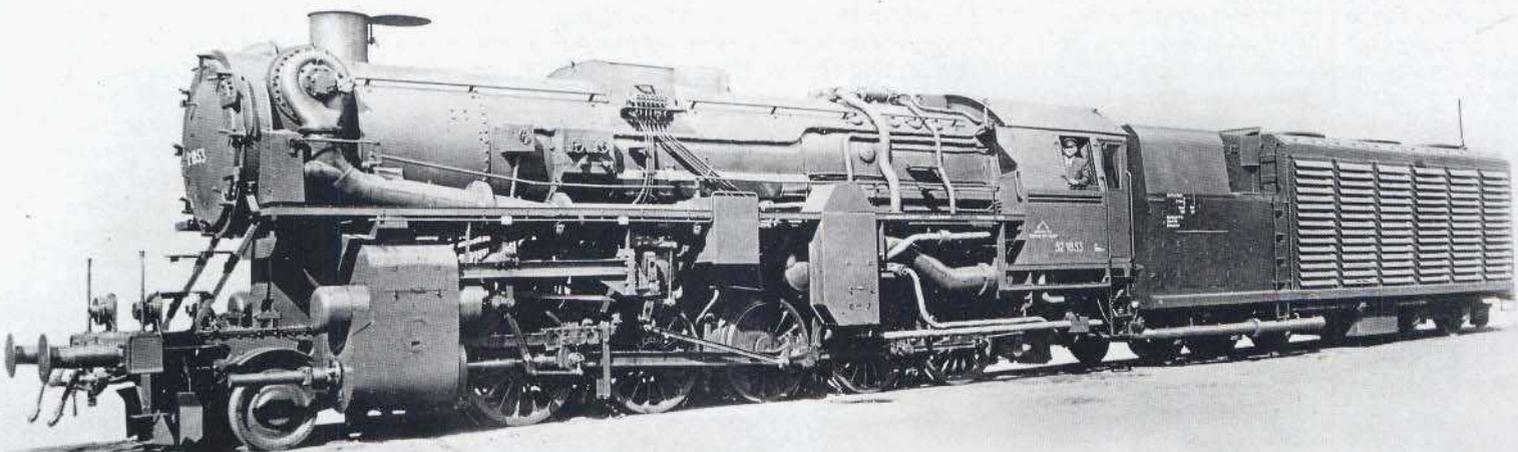
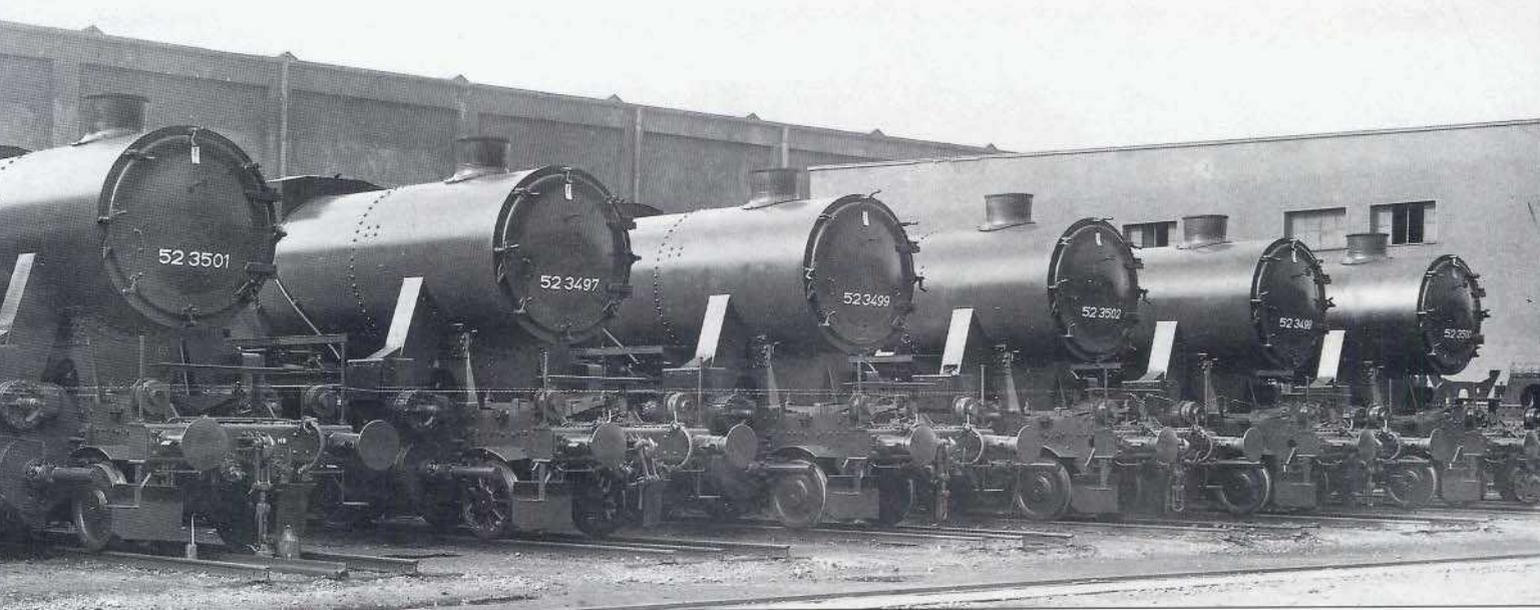


Bild 6 (Mitte unten): Kastentender der Bauart 4 T 30, ohne vordere Schutzwand, aber mit aufgesetzten Platten als Frostschutz für den Wasserbehälter.

Bild 7 (unten): Kondenslokomotive 52 1853 mit fünfachsigen Kondensstender 2'3 T 16,5 Kon. Werkfoto Henschel, Slg. Weisbrod





priese. Der Wagen 1, ein Pwgs, enthielt Schaubilder mit statistischen Erhebungen des Hauptausschusses. Im Wagen 2 waren die Teile zusammengefaßt, die man für unwichtig erachtete und entfallen ließ. Allein durch den Fortfall des Speisedoms mit Reiniger und Bekleidung wurden 930 kg Einsatzgewicht und 174 Arbeitsstunden eingespart. Der Verzicht auf Windleitbleche brachte eine weitere Einsparung von 870 kg Einsatzgewicht und 110 Arbeitsstunden. Der Wagen 3 enthielt Beispiele für die Senkung des Einsatzgewichts von Kupfer und Zinn. Bei einer Lokomotive üblicher Friedensbauart betrug das Rohgewicht für Kupfer 7700 kg, das für Zinn 480 kg. Für eine Kriegslokomotive der

Bild 8 (oben): Die Kriegslokomotiven 52 3496 bis 3502 stehen bei Krauss-Maffei einsatzbereit zur Übergabe an die Deutsche Reichsbahn.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 9 (Mitte oben): Von Schichau in Elbing stammt die 52 5804, die über Österreich in den Besitz des Deutschen Dampflokomotiv-Museums in Neuenmarkt-Wirsberg gelangte.
Foto: H. Obermayer

Bild 10 (Mitte unten): Aus einer Lieferung von Henschel & Sohn in Kassel stammt diese Kriegslok der Reihe 52 mit Wannentender der Bauart 2'2' T 30. **Foto: Sammlung Obermayer**

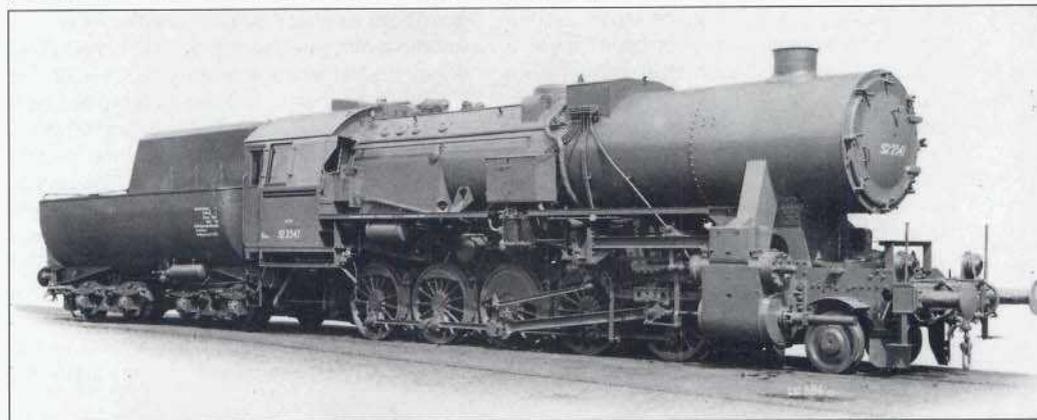


Bild 11 (unten): Borsig-Werkfoto der Vorauslokomotive 52 001 mit Versuchswannentender 2'2' T 34. **Foto: Verkehrsmuseum Dresden**

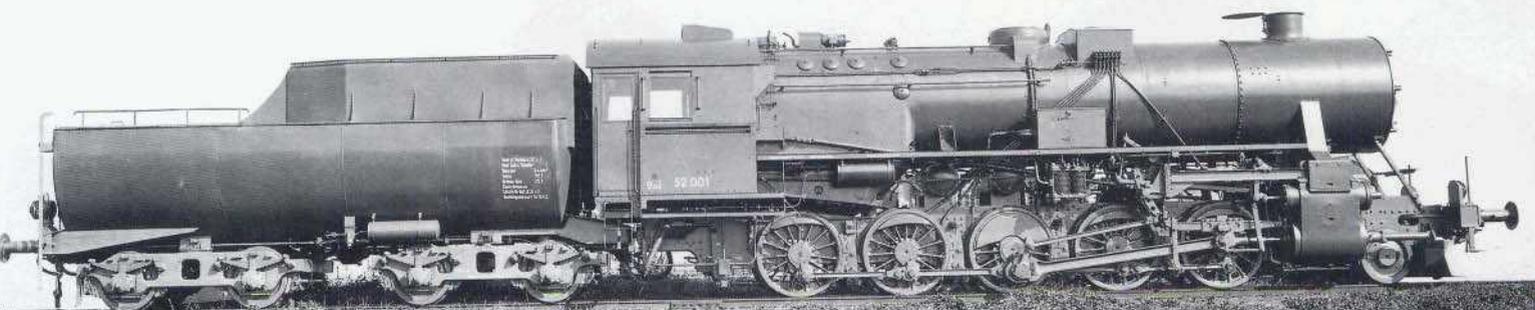




Bild 12: Nahe der Grünbergallee im Osten Berlins ist die 52 7329 am 14. April 1977 mit einem Güterzug unterwegs. **Foto: U. Kandler**

Baureihe 52 lagen die Rohgewichte nur noch bei 247,4 kg für Kupfer und 24,7 kg für Zinn. Im Wagen 4 waren alte und neue Treib- und Kuppelstangen einander gegenübergestellt und die bereits erwähnten Einsparungen dokumentiert. Die anderen Wagen dienten der Präsentation vieler anderer Bauteile konventioneller und neuer vereinfachter Fertigung. Außerdem wurden Modelle von unterschiedlichen Kesselbauarten, von Rahmen und Lokomotiven gezeigt. Mit den Ausstellungswagen und mit weiteren sieben Güterwagen verschiedener Bauarten sollte nachgewiesen werden, daß auch im Wagenbau zwischen 24 und 35% des Einsatzmaterials und bis zu 25% der Arbeitsstunden eingespart werden können, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Die Erfahrungen im späteren Betriebseinsatz, viele Ausfälle und eine überlange Mängelliste ergaben dann aber ein ganz anderes Bild. Vieles erwies sich als unausgereift; schlampige Arbeit und immer wieder festgestellte Materialfehler brachten die Kriegslokomotiven beim Personal rasch in Mißkredit. Auch das vereinfachte Krauss-Helmholtz-Gestell mit seiner schlechten Abfederung der Laufachse bewährte sich nicht. Beim Aufsetzen der massiven Bahnräume auf schlechter Gleislage verzogen sich die geschweißten Blechrahmen. Die beiden Strahlpumpen fielen häufig aus, Treib- und Kuppelstangen brachen an den Schweißstellen, und Rauchkammertüren lösten sich. Viele der bei der Herstellung eingesparten Arbeitsstunden mußten nun für die Mängelbeseitigung und für die Instandsetzung aufgewendet werden.

Serienbau der Lokomotiven

Im März 1942 lagen dem Hauptausschuß bereits Aufträge für den Bau von 15 000 Kriegslokomotiven vor, die nach endgültiger Festlegung der Konstruktion in den Jahren 1943 und 1944 in Baulosen von jeweils 250 Fahrzeugen gefertigt werden sollten. Im August 1942 wurde der Auftrag in 7000 Maschinen der Baureihe 52 und 8000 Lokomotiven der schwereren Reihe 42 aufgeteilt. Letztere war allerdings noch nicht über das Planungsstadium hinausgekommen. Einen Monat später waren die Pläne schon wieder geändert; es sollten nun 10 000 Loks der Reihe 52 und 5000 Fahrzeuge der Baureihe 42 Aufnahme in die Fertigungsplanung finden. Nach Prüfung der Lieferkapazitäten aller in Frage kommenden Werke erfolgte im Herbst 1942 die Vergabe der Baulose und die Festlegung der Betriebsnummern. In 16 Monaten sollten von 15 Lokomotivwerken 7559 Fahrzeuge der Baureihe 52 geliefert werden. In der Nummernreihe von 52 001 bis 52 7559 waren die Betriebsnummern 52 002 bis 52 349 für die ab Herbst 1942 auszuliefernden Lokomotiven 50 2773 bis 50 2777 ÜK und 50 3045 bis 50 3387 ÜK vorgesehen, die in ihrer Vereinfachung schon sehr den künftigen Kriegslokomotiven entsprachen. Die eigentliche Serienausführung der Baureihe 52 begann mit der Betriebsnummer 52 350 eines Bauloses der Borsig-Lokomotivwerke. Für die bei Henschel & Sohn bestellten Kondenslokomotiven wurden die Nummern 52 1850 bis 52 2089 festgelegt. Infolge der Kriegereignisse und der Zerstörung

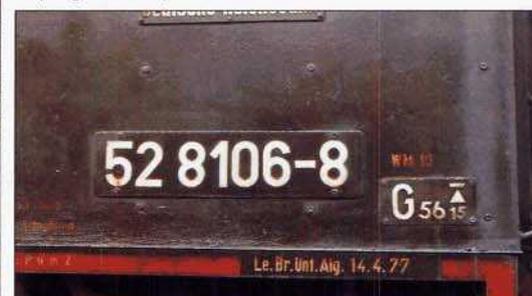
einiger Produktionsstätten bei Luftangriffen im Jahre 1943 ließ sich das festgelegte Fertigungsprogramm nicht mehr realisieren. Einige Bauaufträge mußten von anderen Herstellern übernommen werden. Verschiedene Aufträge wurden auch storniert oder gewandelt, nachdem die Konstruktion der Baureihe 42 abgeschlossen war. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs war es schließlich zur Ablieferung von 6161 Fahrzeugen der Baureihe 52 an die Deutsche Reichsbahn gekommen. Nach Angaben von Alfred B. Gottwaldt in "Deutsche Kriegslokomotiven 1939 bis 1945" ergaben sich folgende Lieferanteile:

Borsig-Lokomotivwerke, Hennigsdorf	172 Stück
Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen/Neckar	281 Stück
Henschel & Sohn, Kassel	1197 Stück
Arnold Jung, Jungenthal	231 Stück
Krauss-Maffei, München	312 Stück
Maschinen und Bahnbedarf (Orenstein & Koppel, Potsdam)	466 Stück
Ferdinand Schichau, Elbing	592 Stück
Berliner Maschinenbau-AG (Louis Schwartzkopff, Wildau)	726 Stück
Wiener Lokomotivfabrik, Floridsdorf	1154 Stück
Deutsche Waffen- und Munitionsfabrik, Posen (Cegielski)	367 Stück
Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik, Werk Grafenstaden	139 Stück
Skoda-Werke, Pilsen und Prag	153 Stück
Oberschlesische Lokomotivwerke Kattowitz, Werk Krenau	371 Stück



Bild 13 (links unten): Die 52 8173 in Haldensleben West. **Foto: H. Scholz**

Bild 14: Die Lokbeschriftung der 52 8106 (August 1977). **Foto: A. Ritz**



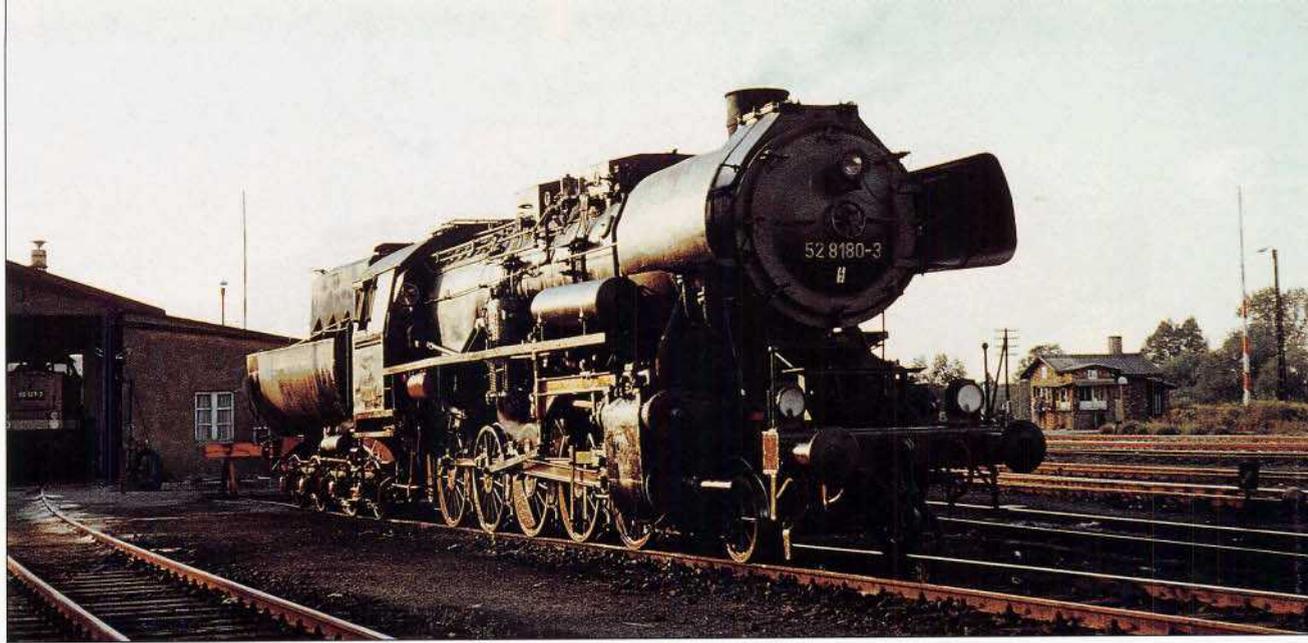


Bild 15: In der Einsatzstelle Haldensleben wartet die 52 8180 vom Bw Oebisfelde auf neue "Taten". Foto: H. Scholz

Neue Tender für Kriegslokomotiven

Schon Jahre vor dem Bau der ersten Kriegslokomotiven gab es Bestrebungen zur Entwicklung leichter Tender, um das Verhältnis zwischen der Leermasse und den mitgeführten Vorräten zu verbessern. Schon 1940 begann bei Borsig die Entwicklung eines Leichtbautenders der Bauart 2'2' T 34, in die neue Erkenntnisse aus dem Bau von Kesselwagen selbsttragender Bauweise einfließen. Diese ersten Wannentender, von denen nur vier Exemplare gefertigt wurden, waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ausgelegt, dann aber mit Lokomotiven der Baureihe 44 gekuppelt worden. Daraus abgeleitet, schufen die Borsig-Lokomotivwerke eine leichtere Variante. Das erste Baumuster präsentierte sich zusammen mit der Vorauslokomotive 52 001. In Anbetracht der geringeren Beanspruchung der Tender bei der für die Kriegslokomotiven festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h konnten verschiedene Baugruppen einfacher und leichter ausgeführt werden. Gegenüber dem Standardtender 2'2' T 26 der Baureihe 50 war die Leermasse um 7 t geringer, eine mit knapp 28% recht beachtliche Einsparung. Bei diesen Wannentendern, zunächst noch als 2'2' T 34 bezeichnet, ergab eine spätere Auslieferung einen nutzbaren Wasserkasteninhalt von 30 m³. Unter der danach geänderten Bauartbezeichnung 2'2' T 30 "überlebten" viele Wannentender die Kriegslokomotiven, hinter denen sie einst liefen. Zusammen mit Ma-

schinen der Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰ und 50 kamen sie zu neuen Ehren.

Eine weitere Tenderbauart für die Reihen 50 ÜK und 52 entstand in der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf. Hierbei handelte es sich um den Steifrahmentender 4 T 30, der sowohl mit als auch ohne vordere Stirnwand und mit zusätzlichem Frostschutz geliefert wurde. Der große Bedarf brachte es mit sich, daß spezielle Bauaufträge für Tender an die Eisenwerke Kaiserslautern und an die Rax-Werke in Wiener Neustadt vergeben werden mußten. Eine Sonderbauart waren die Tender 2'2' T 13,5 Kon und 3'2' T 16 für die 178 Kondenslokomotiven der Baureihe 52, von denen neun Stück erst nach Kriegsende zur Auslieferung kamen. Diese Sonderlokomotiven waren für den Weistreckeneinsatz im südwestlichen Teil der Sowjetunion bestimmt, um dort Strecken von 1000 km Länge ohne Ergänzung des Wasservorrats zurücklegen zu können. Obwohl die letzten Kondenslokomotiven erst 1949 in Dienst gestellt wurden, war dieser Bauart kein langes Leben beschieden. Mitte der fünfziger Jahre waren alle Kondenslokomotiven der DB aus dem Betriebsdienst ausgeschieden.

Die BR 52 nach dem Zweiten Weltkrieg

Von der großen Stückzahl in Dienst gestellter Kriegslokomotiven der Baureihe 52 verblieben der Deutschen Bundesbahn 814 Maschinen, von denen zunächst nur 154 Fahrzeuge betriebsfähig waren. Sehr hoch war auch der

Zur Demonstration der ungebrochenen Leistungsfähigkeit der deutschen Lokomotivindustrie hielt man am 7. Juli 1943 im Rangierbahnhof Seddin eine große Parade von Kriegslokomotiven für Presse und Wochenschau ab. Auf ein Kommando hin setzten sich die 51 Loks – Tagesleistung aller deutschen Lokomotivwerke – gleichzeitig in Bewegung.

Im Rahmen besonderer Vereinbarungen gingen weitere 187 Lokomotiven der Baureihe 52 an verschiedene Bahnverwaltungen verbündeter Staaten, zum Teil allerdings nur leihweise. Mit den zehn an Privatbahnen gelieferten Maschinen ergab sich bis Ende April 1945 eine Gesamtstückzahl von 6358 fertiggestellten Lokomotiven der Baureihe 52. Darüber hinaus waren bei fünf Herstellern noch zahlreiche Lokomotiven im Bau und auch noch viele Teile für weitere Fahrzeuge vorhanden. Daraus entstanden nach Kriegsende noch 46 Maschinen für die Bahnen in den Westzonen und zwei Lokomotiven für die Rheinischen Braunkohlewerke. Hinzu kamen 40 Fahrzeuge, die sich durch eine besondere Ausrüstung vom Standardtyp der Baureihe 52 unterschieden. Rechnet man dazu noch 294 Fahrzeuge, die ab 1945 im Ausland gebaut und dort auch in Dienst gestellt wurden, kommt man auf 6740 Lokomotiven, die nach dem Entwurf der Baureihe 52 entstanden. Unvollständige und fehlerhafte Unterlagen lassen eine verbürgte Angabe der tatsächlich gebauten Stückzahl leider nicht zu.

Bild 17 (rechts unten): Schon fast vergessen: Auch Reko-Loks der Reihe 52 fuhren z. T. mit Giesl-Flachejektor und "Quetschesse" (52 8013 am 3. Juni 1979 bei Gersdorf nahe Kamenz).

Bild 16: Die Deutsche Reichsbahn hat Loks der Reihe 52 auch mit Kohlenstaubfeuerung System Wendler ausgerüstet. Die Aufnahme zeigt den Kohlenstaub-Wannentender der 52 4900.

Fotos 16 und 17: M. Weisbrod

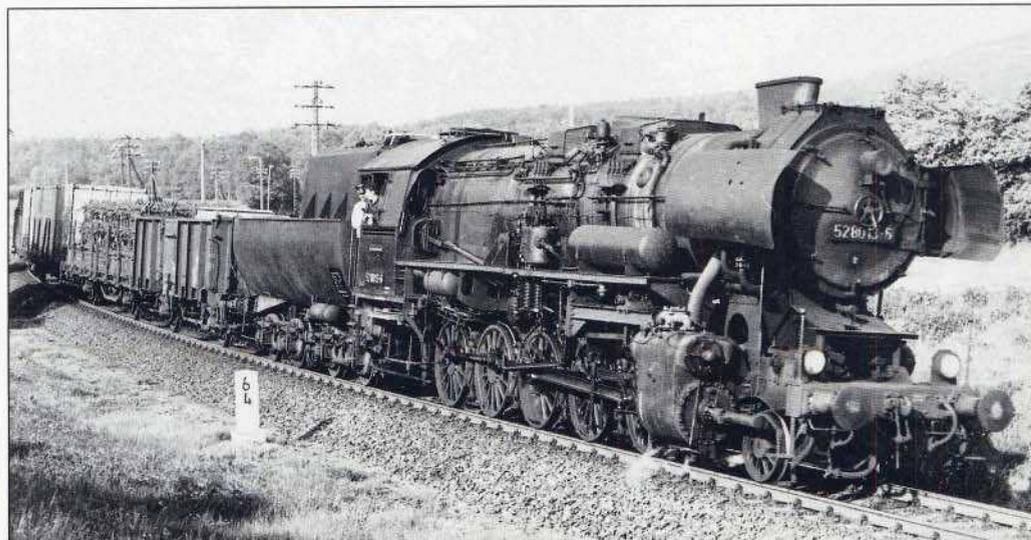
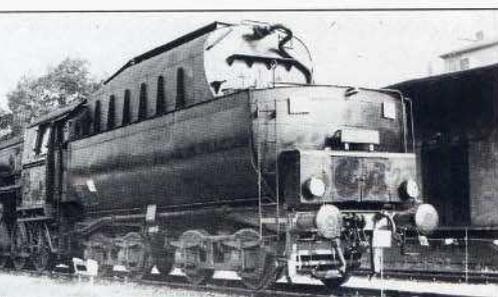




Bild 18 (links): Die Baureihe 52 im Ausland: 33-225 der JZ bei Prizren (Kosovo) am 31. Mai 1980.

Bild 19 (Mitte unten): 52.7594 und 52.7053 der ÖBB in Hohenau (August 1976).

Bild 20 (unten): Als Reihe 520 der GySEV bei Neufeld (September 1976).
Fotos 18 bis 20:
A. Ritz

Schadlokbestand bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR, die noch über rund 1500 Lokomotiven der Baureihe 52 verfügte. Aus bereits begonnenen Bauserien bei Henschel & Sohn entstanden von 1945 bis 1947 für die Bahnen in den Westzonen noch 46 Fahrzeuge. Davon wurden die neun Maschinen 52 2018 bis 2027 als Kondenslokomotiven ausgeführt. Weitere elf Lokomotiven, 52 3321 bis 3331, fertigte Jung im Jahre 1946. Bei diesen Fahrzeugen der Nachkriegsauslieferung handelte es sich um eine unveränderte Bauart der Kriegslokomotiven.

Da noch viele Bauteile bei den Herstellern lagerten, verfügte die Eisenbahn-Generaldirektion den Bau von 40 Maschinen, die mit Vorwärmern unterschiedlicher Bauart und zum Teil auch mit Turbopumpen ausgestattet wurden.

Die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern 52 124 bis 147 und 52 875 bis 892 fertigte Henschel & Sohn in Kassel in der Zeit von 1948 bis 1951. Die beiden als 52 893 und 894 vorgesehenen Maschinen wurden mit Franco-Crosti-Vorwärmern ausgerüstet und danach als 42 9000 und 9001 bezeichnet. Im Jahre 1951 belief sich der Gesamtbestand auf 789 Maschinen der Baureihe 52. Davon zählte aber nur noch rund ein Drittel zum Unterhaltungsbestand, darunter alle Fahrzeuge der Nachkriegsproduktion. Ihre letzten drei Kriegslokomotiven der Baureihe 52 musterte die Deutsche Bundesbahn im Juni 1963 aus. Die Vorauslokomotive 52 001 hatte dieses Schicksal bereits am 18. Oktober 1954 ereilt. Teile der unterschiedlichen Maschinen, wie Kessel, Führerhäuser und einige Rahmen, wurden bei der

Instandsetzung von Fahrzeugen der Baureihe 50 weiterverwendet.

Im Gegensatz zur DB ging die Deutsche Reichsbahn mit großem Einsatz an die Aufarbeitung der Kriegslokomotiven. Im Rahmen einer Generalreparatur wurden viele der bekannten und noch vorhandenen Mängel beseitigt. Hierbei stand der Einbau neuer, geschweißter Stehkessel, Vorwärmer und Achslagerstellkeile im Vordergrund. All diese Maschinen und weitere 30 Lokomotiven, als BR 50 ÜK gebaut, jedoch als Baureihe 52 eingereiht, behielten die ursprünglichen Betriebsnummern. Bei 200 anderen Maschinen waren die schadhaften Kessel komplett zu ersetzen. Die Deutsche Reichsbahn entschied sich für die neuen Reko-Kessel der Baureihe 50³⁵ mit Mischvorwärmanlagen und Kolbenspeisepumpen. Unverändert blieben die Wannentender der Bauart 2'2' T 30. Nach dem Umbau wurden die Lokomotiven als 52 8001 bis 8200 geführt. Mit den alten Betriebsnummern fuhren die 29 Maschinen, die ab 1951 im Raw Stendal auf Braunkohlenstaubfeuerung umgebaut wurden. Zur Unterscheidung war bei Einführung der elektronischen Datenverarbeitung die Tausenderstelle der Ordnungsnummer mit einer 9 gekennzeichnet worden.

Noch über Jahrzehnte hinweg bildeten die ehemaligen Kriegslokomotiven das Rückgrat im Güterzugdienst der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Ende 1980 verfügte die DR noch über 33 Maschinen der modifizierten Ursprungsbauart und über 184 Reko-Lokomotiven der Baureihe 52⁸⁰. Verschiedene als Heizlokomotiven erhaltene Fahrzeuge kommen auch heute noch gelegentlich zu Planeinsätzen.

In der Sowjetunion und in einigen Ländern Ost- und Südosteuropas waren die dort verbliebenen Kriegslokomotiven lange Zeit unentbehrlich. Von dort, von der Deutschen Reichsbahn und aus Österreich kam eine größere Anzahl von Lokomotiven der Baureihe 52 zu verschiedenen deutschen Museumseisenbahnen, in Museen und zu Vereinigungen von Eisenbahnfreunden. Einige dieser Fahrzeuge werden vom 18. bis 20. September 1992 nach einer Jubiläums-Sternfahrt im Bw Leipzig-Engelsdorf zusammentreffen. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, werden wir Kriegslokomotiven der Baureihe 52 auch in den nächsten Jahren noch "live" erleben können.

HO



(Füllseite)

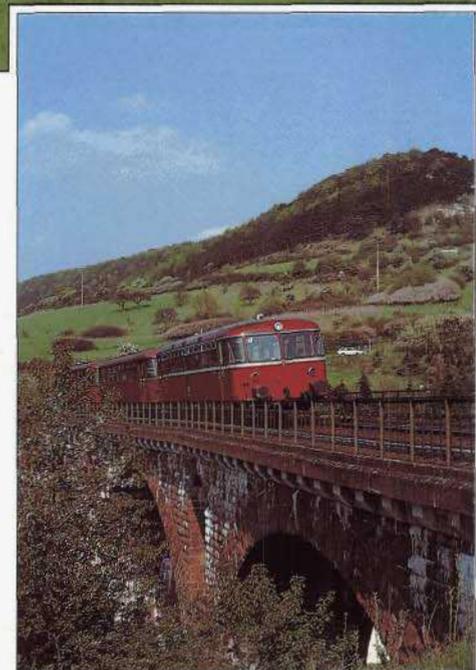




Bild 2: Typisch Saaletalbahn: Militärzug mit 218 007 und 218 218 auf der Talbrücke bei Bad Kissingen am 6. April 1989. **Fotos 2 und 3: Th. Mäuser**

Bild 1 (linke Seite): Bei Michelaubrück zieht im April 1992 eine 211 ihren nur aus einem Wagen bestehenden Nahverkehrszug nach Gemünden. **Foto: A. Ritz**

Bild 3 (rechts Mitte): Dreiteilige Schienenbusgarnitur mit 798 662, 998 199 und 998 806 bei Euerdorf.



Die Saaletalbahn

Wer kennt sie nicht, die "Saaletalbahn"? Wer hat nicht in Saalfeld die letzten Reko-01 fotografiert, das Objektiv auf die ölgefeuerten 44er gerichtet? Vielen Eisenbahnfreunden blieb damals, zu Zeiten der letzten Reichsbahn-Schnellzugdampflok, verborgen, daß es noch eine zweite "Saaletalbahn" gibt, schon lange ohne Dampf, dafür noch heute mit Formsignalen, Telegrafmasten, zahlreichen Brücken und einer Streckenführung, die sich sehen und fotografieren lassen kann: Es ist die Bahn entlang der Fränkischen Saale von Gemünden über Hammelburg nach Bad Kissingen. Das erste Teilstück bis Hammelburg wurde am 2. Juli 1884 eröffnet; der Abschnitt bis Bad Kissingen sollte erst 40 Jahre später folgen.

Gar so eilig war es dem Land Bayern mit der Errichtung der Strecke ohnehin nicht gewesen. Noch 1882 konnte man lesen, daß der Bau der Linie zurückgestellt sei; man beschränke sich erst einmal auf die Projektierung. Erst am 6. Juni 1883 wollte die örtliche Zeitung aus sicherer Quelle erfahren haben, daß die Bauabteilung in München den Beginn der Arbeiten genehmigt und der erste Spatenstich in Kürze zu geschehen habe.

Wenige Tage später begannen die Bauarbeiten tatsächlich, aufgeteilt in vier Lose. Ab Mitte Januar 1884 konnte mit dem Verlegen der Schienen begonnen werden. Am 8. April lagen bereits auf 17 der insgesamt 27 km langen Strecke die Gleise, und am 2. Mai erreichte der Schienenstrang die vorläufige Endstation Hammelburg. Am 17. Juni 1884 folgte die Probefahrt. Der Zug bestand aus der fabrikenen bayerischen D VII mit Namen "Wolfsmünster"

Bild 4: Der windungsreiche Streckenverlauf der Saaletalbahn. **Karte: DB-Kartenstelle**





Bild 5: Vor der winterlichen Ortskulisse von Euerdorf brummt im Januar 1983 eine mehrteilige Schienenbusgarntur vorüber. **Fotos 5, 6 und 7:** Th. Mäuser

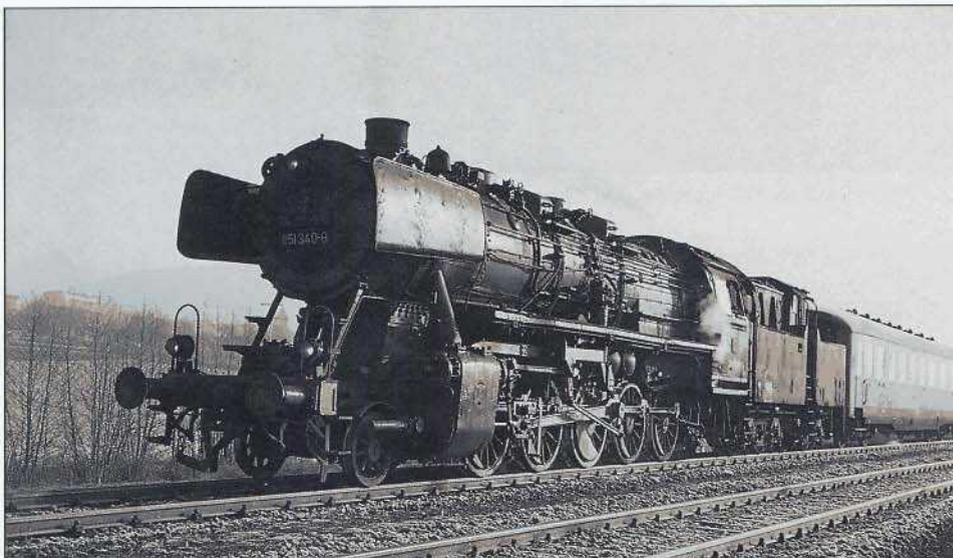


Bild 6: Auch Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre verkehrten auf der Saaletalbahn Truppentransportzüge noch mit Dampflok: 051 340 mit Schürzenwagen in Hammelburg (1969).

Bild 7: Noch am 16. Juni 1988 war es möglich, mit einer roten 212 (hier 212 294 kurz vor der Abfahrt in Bad Kissingen) und zwei grünen Umbauwagen vom Kurort nach Gemünden zu reisen.



(spätere 98 6712) sowie zwei Salonwagen. Bleibt anzumerken, daß die Strecke Gemünden – Hammelburg die einzige war, die nach dem "Sekundärbahn-Gesetz" – das heißt möglichst billig – gebaut wurde – und das, obwohl später auch andere Strecken als "Sekundärbahn" bezeichnet wurden und somit unter diesem – eigentlich falschen – Namen eine gewisse Popularität erreicht haben (Erlangen – Gräfenberg und Erlangen – Herzogenaurach). Schon bald nach der Betriebseröffnung wurden Stimmen laut, die mit Hinweis auf das Weltbad Kissingen und den Kurort Bad Neustadt an der Saale auf die Bedeutung des durchgehenden Verkehrs von Gemünden über Hammelburg zum Kopfbahnhof Bad Kissingen und eine Weiterführung bis Bad Neustadt (letztere wurde nie verwirklicht) forderten – dies unter Umbau der bisherigen Sekundärbahn und hauptbahnmäßigem Neubau des Restes.

Ausbau zur Hauptbahn

Die Jahre vergingen, und Bad Kissingen, das seit 1874 über Ebenhausen an die Fernverkehrsstrecke Schweinfurt – Meiningen angebunden war, entwickelte sich zunehmend zum bayerischen Kurort Nummer 1. Doch erst 1908 wurde der Ausbau der "Saaletalbahn" zur Hauptbahn genehmigt, ebenso Bau und Betrieb des 19,5 km langen Abschnitts Hammelburg – Bad Kissingen. Während der Umbau zwischen Gemünden und Hammelburg bereits 1910 in Angriff genommen wurde, begannen die Bauarbeiten für das Reststück wegen des Ersten Weltkriegs erst 1919. Am 14. April 1924 schließlich folgte die feierliche Eröffnung, am Tag danach die Aufnahme des Planbetriebs. Nicht nur im unmittelbaren Nahbereich hatte man sich übrigens für den Ausbau der "Saaletalbahn" stark gemacht. Auch im Bereich des Mittel- und Niederrheins zeigte man Interesse, denn schon 1908 brachte die Frankfurter Presse Mitteilungen über die Möglichkeit eines Durchgangsverkehrs nach Bad Kissingen ab

Frankfurt und errechnete für die Strecke als Fahrdauer "zweieinhalb Schnellzugstunden". Wahre Menschenmassen waren zur Eröffnung am 14. April 1924 gekommen, darunter auch eine Vielzahl von Honoratioren. Der Eröffnungszug, bestehend aus 22 D-Zug-Wagen, wurde von zwei Lokomotiven gezogen.

Zwei Schnellzugpaare

Schon 1924 verkehrten dann auch zwei Schnellzugpaare zwischen Bad Kissingen und Frankfurt mit Wagen 1. (!), 2. und 3. Klasse. Dazu kamen werktäglich sechs Personenzugpaare (zwei nur zwischen Kissingen und Hammelburg) mit 2. bis 4. bzw. nur 4. Klasse; einer davon wurde sonn- und feiertags bis Würzburg verlängert. Auch dem Werktags-Güterzug wurde ein Personenzug angehängt. Sonn- und feiertags gab es noch einen zusätzlichen Zug zwischen Bad Kissingen und Hammelburg. Und auch nach dem Krieg fuhren noch Eilzüge auf der 1928 zur Hauptbahn umgewidmeten "Saaletalbahn"; sie dienten als Träger für die Kurswagen aus dem Norden der Republik nach Bad Kissingen. Im Jahr 1959 beispielsweise waren es je ein Wagen aus Bremerhaven-Lehe und aus Düsseldorf.

1984 kamen sogar der historische Rheingold und der VT 601 auf die Strecke: zum 100. Geburtstag der einstigen Sekundärbahn. Doch da hatte diese ihre beste Zeit schon hinter sich, Stilllegungsgerüchte machten die Runde, und im "betriebswirtschaftlich optimalen Netz" war die "Saaletalbahn" denn auch nicht aufgetaucht. Erster Schritt war zum Mai 1982 die Aufgabe des Wochenendverkehrs mit Wegnahme der Kurswagenläufe und damit der Eilzüge gewesen. Seitdem nehmen die Kurswagen nach Bad Kissingen den längeren Weg über Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen. 1927 war das noch anders. Da war in einem Reisebericht zu lesen, daß die Kurgäste, die über Aschaffenburg und Elm kommen, die neue Linie als bedeutende Abkürzung begrüßen würden. Und weiter wörtlich: "Denn der Weg über Würzburg – Schweinfurt – Ebenhausen ist doch bedeutend länger. Außerdem ist die Strecke Gemünden – Hammelburg – Bad Kissingen landschaftlich so schön, daß sie sich gewiß viele Freunde erwerben wird."



Bad Kissingen—Hammelburg—Gemünden

ab 15. April

	541	574	543	547	549	545	547k	87k	551	551a
	P	S	P	OZ	P	P	P	S	P	P
Bad Kissingen	ab	7:25	12:05	12:35	1:00	2:30	5:42	7:10	8:22	10:42
Euerdorf	ab	7:39		12:49	2:13	2:44	5:57	7:24	8:32	10:52
Eifershausen	ab	7:50		1:00	2:21	2:55	6:07	7:34	8:42	11:02
Wilhelm-Langendorf	ab	7:58		1:08	2:21	2:52	6:15	7:42	8:50	11:10
Hammelburg	ab	8:00	12:38	1:18	2:21	2:52	6:24	7:51	9:00	11:20
Diebach	ab	8:12	12:40	1:25	2:21	2:52	6:32	7:59	9:08	11:28
Worlesau	ab	8:21		1:33	2:21	2:52	6:41	8:08		
Winkelaubrüd	ab	8:30		1:42	2:21	2:52	6:50	8:17		
Gräfenbrd	ab	8:38		1:50	2:21	2:52	7:00	8:27		
Wolfsmünster	ab	8:47		2:00	2:21	2:52	7:08	8:35		
Söhnau	ab	8:56		2:08	2:21	2:52	7:16	8:43		
Rieblingen	ab	9:11		2:23	2:21	2:52	7:24	8:51		
Gemünden	an	9:10	1:22	2:28	5:22	7:22	8:50	9:15		

Gemünden—Hammelburg—Bad Kissingen

	Km	552	552	548	548a	88k	542	550	544	58k	546a	548
		P	P	OZ	P	S	P	P	P	S	P	P
Gemünden	ab	0		6:00		8:10	9:55	10:00	9:10	3:05	4:45	8:11
Rieblingen	ab	2				7:07	10:00	10:07	9:10	3:15	4:55	8:21
Söhnau	ab	7				7:12	10:07	10:14	9:15	3:25	5:05	8:31
Wolfsmünster	ab	11				7:21	10:16	10:23	9:25	3:35	5:15	8:41
Gräfenbrd	ab	15				7:29	10:25	10:32	9:35	3:45	5:25	8:51
Winkelaubrüd	ab	19				7:38	10:34	10:41	9:45	3:55	5:35	9:01
Worlesau	ab	24				7:46	10:42	10:49	9:55	4:05	5:45	9:11
Diebach	ab	29				7:55	10:52	11:00	10:05	4:15	5:55	9:21
Hammelburg	ab	33				8:03	11:00	11:07	10:15	4:25	6:05	9:31
Hammelburg	ab	38				8:10	11:07	11:14	10:25	4:35	6:15	9:41
Wilhelm-Langendorf	ab	41				8:20	11:17	11:24	10:35	4:45	6:25	9:51
Eifershausen	ab	41				8:28	11:25	11:32	10:45	4:55	6:35	10:01
Euerdorf	ab	46				8:39	11:36	11:43	10:55	5:05	6:45	10:11
Bad Kissingen	an	53				8:53	12:00	12:07	11:10	5:15	6:55	10:21

Bild 8 (oben): Bau des Viaduktes in Euerdorf zwischen Hammelburg und Bad Kissingen im Jahr 1920.

Bild 9 (Mitte): Fahrplan aus den frühen Tagen der durchgehenden Verbindung Gemünden – Bad Kissingen.

Repro: Sammlung Mäuser

Bild 10: Bei Hammelburg entstand diese Aufnahme vom Bau des Abschnitts bis Bad Kissingen.

Fotos 8 und 10: Sammlung Mäuser





stabiles Verladepotential sorgt. Im Oktober 1983 beispielsweise wurden im Rahmen eines amerikanischen Manövers über 50 Militärzüge zusätzlich zum regulären Betrieb in Hammelburg be- und entladen. Teilweise maß die Länge der rund 1000 t schweren Züge einen halben Kilometer; neben der Zuglok mußte meist eine Schiebelok nachhelfen.

Der aktuelle Stand sieht inzwischen so aus, daß die Regierung von Unterfranken ein neutrales Gutachten über die "Saaletalbahn" gefordert hat, das nun von den beteiligten Landkreisen und Kommunen in Auftrag gegeben wird. Dieses muß erst vorliegen, bevor weitere Aussagen über die Zukunft der Strecke – und eine eventuelle Regionalisierung – gemacht werden können. Noch also ist eine Reise über diese romantische Strecke möglich.

Der Wegfall der Kurswagen machte sich (geplantermaßen?) äußerst negativ bemerkbar. Zählte die Bundesbahn 1980 noch werktäglich über 1000 Fahrgäste auf der "Saaletalbahn", so waren es 1983 gerade mal 580. Schlechte Anschlüsse und paralleler Busverkehr taten ein übriges, die Reisendenzahlen weiter zu senken; sie sind noch immer rückläufig. Dazu kommt der schlechte Zustand des Oberbaus und vor allem der zahlreichen Brücken zwischen Hammelburg und Bad Kissingen. Langsamfahrstellen, Felsabbrüche und bröckelnde Brücken sprechen eine deutliche Sprache. Die Bundesbahndirektion Nürnberg weist auf die Millionenbeträge hin, die zwischen Hammelburg und Bad Kissingen zu investieren wären.

Bild 11: Gelungenes "Zusammentreffen" im Bahnhof Elfershausen-Trimberg zwischen Regensbogen, 211 018 und dem Fotografen.

Bild 12: Schon recht ausgedünnt zeigt sich der Fahrplan (mit neuer Kursbuchnummer) der Saaletalbahn im Jahr 1992. Quelle: DB

803 * Gemünden – Hammelburg – Bad Kissingen Saaletalbahn ↓ 803

Gemünden Hammelburg 815E, 8167 Hammelburg Bad Kissingen 8165, 8167

Am 18. VI., 15. VIII., 6. I. Verkehr wie z. am 21. 31. XII. wie ... und : nur Busverkehr

km	zum	8103	8107	8111	8115	8117	8118	8120	8122
	von								
0	Gemünden (Main) 800	4 15	4 11	4 11	4 11	4 11	4 11	4 11	4 11
2	Wolfsgraben	7 24	7 20	7 20	7 20	7 20	7 20	7 20	7 20
3	Lehrbach	8 24	8 20	8 20	8 20	8 20	8 20	8 20	8 20
10	Melchelsdruck	9 24	9 20	9 20	9 20	9 20	9 20	9 20	9 20
18	Wackergraben	10 24	10 20	10 20	10 20	10 20	10 20	10 20	10 20
20	Melchelsdruck	11 24	11 20	11 20	11 20	11 20	11 20	11 20	11 20
25	Doberach	12 24	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20	12 20
28	Hammelburg	13 24	13 20	13 20	13 20	13 20	13 20	13 20	13 20
34	Hammelburg	14 24	14 20	14 20	14 20	14 20	14 20	14 20	14 20
37	Wiedheim L. Langesfeld	15 24	15 20	15 20	15 20	15 20	15 20	15 20	15 20
40	Elfershausen Trimberg	16 24	16 20	16 20	16 20	16 20	16 20	16 20	16 20
41	Bad Kissingen	17 24	17 20	17 20	17 20	17 20	17 20	17 20	17 20
42	Bad Kissingen	18 24	18 20	18 20	18 20	18 20	18 20	18 20	18 20
	nach								

Güterverkehr konstant

So hatte die Bundesbahn schon vor einigen Jahren die Einleitung des Stilllegungsverfahrens geplant. Das hätte die Verlagerung des Personenverkehrs auf der gesamten Strecke auf die Straße und die Gesamtstilllegung des Abschnitts Bad Kissingen – Hammelburg bedeutet. Nicht gefährdet ist lediglich der Güterverkehr zwischen Hammelburg und Gemünden, da die Bundeswehr in Hammelburg für ein hohes und



Bild 13: Kreuzung im Bahnhof Elfershausen-Trimberg zwischen 333 062 und einer dreiteiligen Schienenbusgarnitur mit 798 710, 998 001 und 998 798 (7. Juni 1982).



Bild 14: Einen Schüler-Sonderzug mit acht Altbauwagen hat die 215 146 am 14. Mai 1982 im Bahnhof Hammelburg am Haken. Fotos 11, 13 und 14: Th. Mäuser



Bild 15: Auf der Saalebrücke bei Trimberg gelang es dem Fotografen ein zweites Mal, den Schüler-Sonderzug mit der 215 146 abzulichten.

Zum Schluß noch ein Blick auf die Triebfahrzeuge, die auf der "Saaletalbahn" eingesetzt wurden bzw. werden. Die D VII aus der Anfangszeit wurden bereits erwähnt. 1902 beheimatete das inzwischen dem Erdboden gleichgemachte Bw Gemünden, damals noch Lokstation des Bw Aschaffenburg, neben den Reihen B V und B VI auch Maschinen der Reihen C II, C III, D I, D II, D IV und die D VII. 1935 war der Bestand relativ klein; zum Bw Gemünden gehörten 73 111 und 113, 74 761, 833 und 984, 86 127, 128, 129, 130, 131 und 132 sowie 91 436 und 1576. 1953 waren neben den Baureihen 42 (alle z) und 44 die Reihen 50, 57, 64, 80, 86, V 36, VT 70 sowie eine Köf in Gemünden beheimatet, 1973 schließlich neben zwei Turmtriebwagen nur noch VT 98. Aber auch Loks des Bw Schweinfurt fuhren zu Dampfzeiten über die "Saaletalbahn"; genannt sei nur die Reihe 78.

Die Typenvielfalt ist vorüber

Noch Anfang der achtziger Jahre herrschte auf der Strecke eine relativ große Typenvielfalt. Zu sehen waren Triebfahrzeuge der Reihen 211, 212, 215, 260, 290, 614, 798 und 332. Davon ist so gut wie nichts mehr übriggeblieben. V 100 ziehen inzwischen gerade mal einen Silberling oder Eilzugwagen über die Strecke und bewähren sich auch vor der Übergabe, die nur zwischen Gemünden und Hammelburg verkehrt. Der planmäßige Güterverkehr zwischen Bad Kissingen und Euerdorf bzw. Trimberg – Elfershausen gehört schon seit längerem der Vergangenheit an.

Nennenswerten Sonderverkehr zwischen Gemünden und Hammelburg bringt – wie bereits angedeutet – die Kampftruppenschule in Hammelburg: Die dort übenden Truppen kommen und gehen per Bahn. Obwohl inzwischen zur Nebenbahn degradiert, sind auf der "Saaletalbahn" deshalb auch künftig lange Truppen-

züge mit Vorspann zu sehen, aber auch ellenlange "D-Züge" (Modellbahner aufgepaßt!); manchmal über zehn Liegewagen für die Soldaten hinter einer V 100. So wird wenigstens der Abschnitt Gemünden – Hammelburg im Güterverkehr langfristig eine Chance haben.

Thomas Mäuser

Bild 16: Entlang der Hammelburger Stadtbefestigung rollt am 25. März 1982 der Triebwagen 614 054. **Fotos 15 und 16: Th. Mäuser**





Bild 1: Die beiden betriebsfähigen Lokomotiven sind zu einer kleinen Fahrzeugparade aufgestellt worden. Die Heeresfeldbahnlok trägt eine fingierte Nummer.

In Sachsen tut sich was!

Das »Wunder« von Jöhstadt

Lange nannte man sie die Spinner und Träumer von Jöhstadt – die Mitglieder der IG Preßnitztalbahn. Seit dem 5. Juni 1992 haben sie wohl den letzten Zweifler überzeugt: Es dampft und fährt eine IV K auf Jöhstädter Bahnhofsterrain! Nach 3065 Tagen öffneten sich wieder die Schuppentore, und die 99 1568-7 begab sich zur (vorerst nur 60 m langen) Triumphfahrt. Den Mitgliedern um ihren unermüdlichen Vorsitzenden Kay Kreisel ist Respekt und Anerkennung für diese Leistung zu zollen. Über 7500 Besucher ließen es sich nicht nehmen, dem Ereignis beizuwohnen. Für viele Eisenbahnfreunde war es ein bewegendes Gefühl, nach über acht Jahren wieder vor dem Jöhstädter Heizhaus zu stehen und eine Lokomotive beim Wasserfassen zu beobachten. In der nun schon dreijährigen Arbeit der Interessengemeinschaft ist einiges geschaffen worden. Am 3. Oktober soll der erste Zug zum

Haltepunkt Schlössel hinunterdampfen. Die ersten 300 m Gleis liegen schon auf ihrer angestammten Trasse. Sämtliche Arbeiten werden an Wochenenden à la Furka-Bergstrecke freiwillig und unentgeltlich durchgeführt. Der frühere Haltepunkt Großrückerswalde, am unteren Teilstück vor Niederschmiedeberg, ist dank organisatorischer Aspekte beim damaligen Streckenabbau noch relativ gut erhalten und wird als Informationspunkt im musealen Stil genutzt. Allein die Restaurierung des Empfangsgebäudes von Schmalzgrube, wo die Bahn Mitte/Ende 1993 enden soll, verschlang 20 000 Mark. Auf Grund günstiger Fahrzeugeinkäufe verfügt die dann als Museumsbahn zu klassifizierende Strecke über einen (auch technisch) sehr soliden Lokomotiv- und Wagenbestand. Bald wird es heißen: "Nach Schlössel bitte einsteigen!" Sicher sieht man dann auch die hauptuntersuchte 99 1542-2 als Zuglok. Übrigens: Fahrkarten waren schon zu haben!

Bahnhofsfest in Mügeln

Anlässlich des Jubiläums "100 Jahre IV K" bot man dieser legendären sächsischen Schmalspur-Lokomotivgattung nochmals einen "großen Bahnhof" – natürlich in Mügeln. Am 7. und 8. Juni qualmte es in und um das bekannte IV K-Eldorado aus allen vorhandenen Schloten. Als besondere Attraktion war der Radebeuler Traditionszug nach Oschatz überführt worden. Der gutbesetzte, als PmG gebildete Zug pendelte zwischen Oschatz und dem früheren Haltepunkt Altmügeln mehrmals hin und her. Selbstverständlich wurde der Zug wieder von vielen Foto- und Videofreunden auf seiner Fahrt durch die Dölnitzniederung begleitet. Das Eisenbahn-Journal ließ es sich nicht nehmen, auf dem "Musikwagen" dabeizusein. Dort sorgte für eine zünftige Feststimmung ein ortsansässiges Blasorchester, das den Standort des Zuges ständig markierte. Laut und unver-

Bild 2: In Jöhstadt sind wieder richtig romantische Schmalspurszenen zu finden. Die Wolkensteiner Bekohlungsanlage ist auch reaktiviert worden.

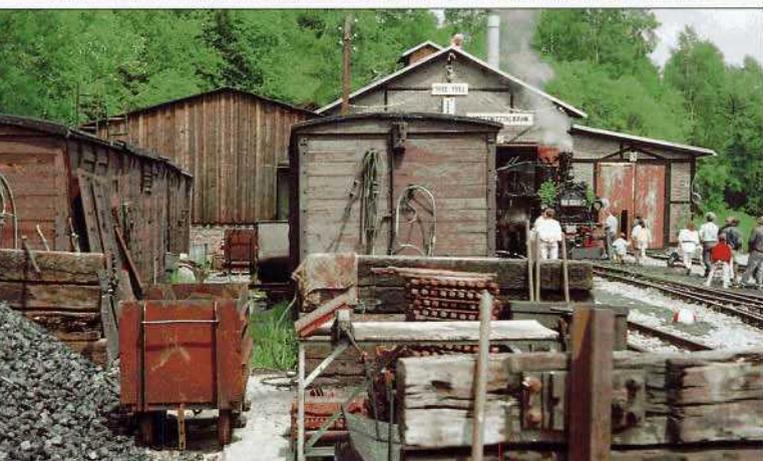


Bild 3: Die ersten Meter Gleis liegen schon und lassen Vorfreude auf den nun bald einsetzenden Zugbetrieb aufkommen.





Bild 4: Wie vor 100 Jahren präsentiert sich ein stolzer und pflichtbewußter sächsischer Bahnbeamter dem Fotografen vor seinem abfahrtsbereiten Personenzug in Oschatz.

Bild 5 (links): Bei Thalheim blasen Dampflok und Orchester um die Wette.



Den Organisatoren ist zu bescheinigen, daß sie es verstanden, in der "Schmalspur-Metropole" Mügeln ein ansprechendes Bahnhofsfest zu gestalten. Mancher hat zwar etwas verwundert geschaut, eine 099 705-6 am alten Heizhaus beim Wasserfassen zu erleben; aber es ist nicht die erste Umbezeichnung, die diese gute alte IV K über sich hat ergehen lassen müssen. Nach der letzten Fahrt der 99 1608-1 gab man übrigens deren (überholte) Schilder, die ausnahmsweise nochmals angebracht waren, zur Versteigerung frei.

5 km langen Strecke zu zwei Dritteln. Die Schwellen, teils vorzüglichst mit Schienen beschraubt, erreichen den 3 km entfernten ersten Haltepunkt. Wenn in näher Zukunft der Schönheider Lokschuppen angebunden ist, kann eine Diesellokomotive den zügigen Aufbau unterstützen.

Noch in diesem Jahr soll die 99 1516-6 (zur Zeit noch Denkmal in Rothenkirchen bei Stützengrün) den sanierten Lokschuppen in Carlsfeld beziehen, wohin die Strecke in südlicher Richtung gebaut werden soll. Der Zustand des Bahnhofsterrains ließe heute noch einen originalen Wiederaufbau des alten Gleisplanes zu. Das wären dann insgesamt "satte" 16 km! Den Zugbetrieb sollen die später aufzuarbeitende 99 1516-6 und zwei Ex-Mügeln IV K nebst Triebwagen übernehmen – selbstverständlich mit passendem Wagenmaterial.

Renaissance der sächsischen Schmalspurbahn? Das Eisenbahn-Journal wird sich bemühen, die begonnenen Aktivitäten fest im Auge zu behalten und aktuell darüber zu berichten! Die Bemühungen sind es wert. "Es war einmal..." gilt nicht mehr!

Helge Scholz

Große Projekte in Schönheide

Im Schatten der vielen Schmalspur-Ereignisse arbeitet die seit 1990 bestehende IG Schönheider Schmalspurbahn an der Reaktivierung der früheren Linie Wilkau/Haßlau – Carlsfeld im Schönheider Umfeld. So werden der noch gut erhaltene Lokschuppen in Schönheide Mitte ausgebaut und der Gleisbau nach Norden in Richtung Stützengrün Hp (Bürstenfabrik), vorbei am früheren Hp Schönheide Nord, energisch forciert. Das Planum "steht" auf der rund

drossen schmetterten die Musiker ihre Weisen in den Tag, ob bei der Fahrt durch die Wälder oder bei der Zugkreuzung in Naundorf (!), und ließen den Hauch Melancholie wegen des ungewissen Schicksals dieser Bahnlinie momentan vergessen.

Als weitere Punkte des Rahmenprogramms standen die Führerstandsmitfahrten und Dräsinenfahrten im Bahnhofsbereich mehr im Interesse der nicht fotografierenden Familienmitglieder. Auch Vorführungen eines Schienenmopeds mit etwa 40 bis 50 "Sachen" auf einem Neubaugleis wurden bestaunt.

Bild 6: Die Schönheider Ausfahrt. Nach einem weiten Bogen wird die Trasse am hinteren Waldrand den rechtsliegenden Hp Stützengrün erreichen.



Bild 7: Wie viele Fotografen werden hier bald den Zug in der Steigung hinter Schönheide Nord erwarten? **Fotos 2, 4 – 6: I. Neidhardt; 1, 3 u. 7: H. Scholz**



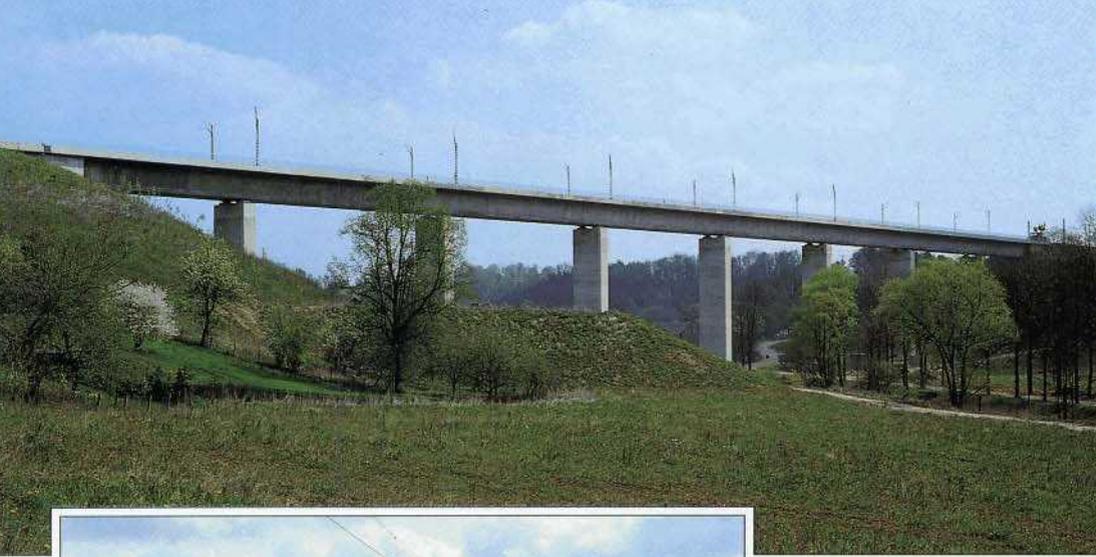
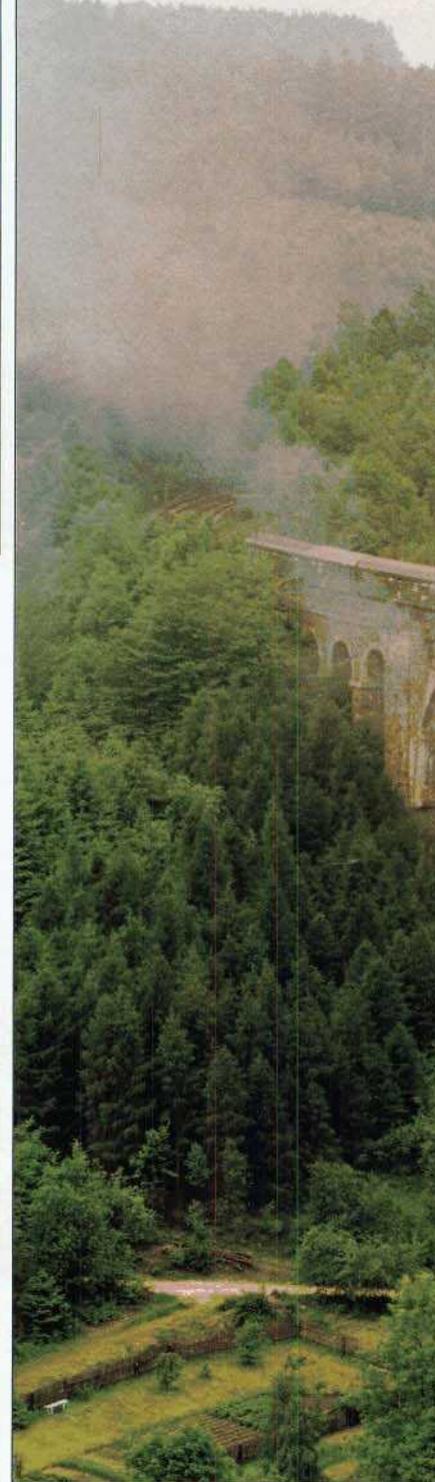
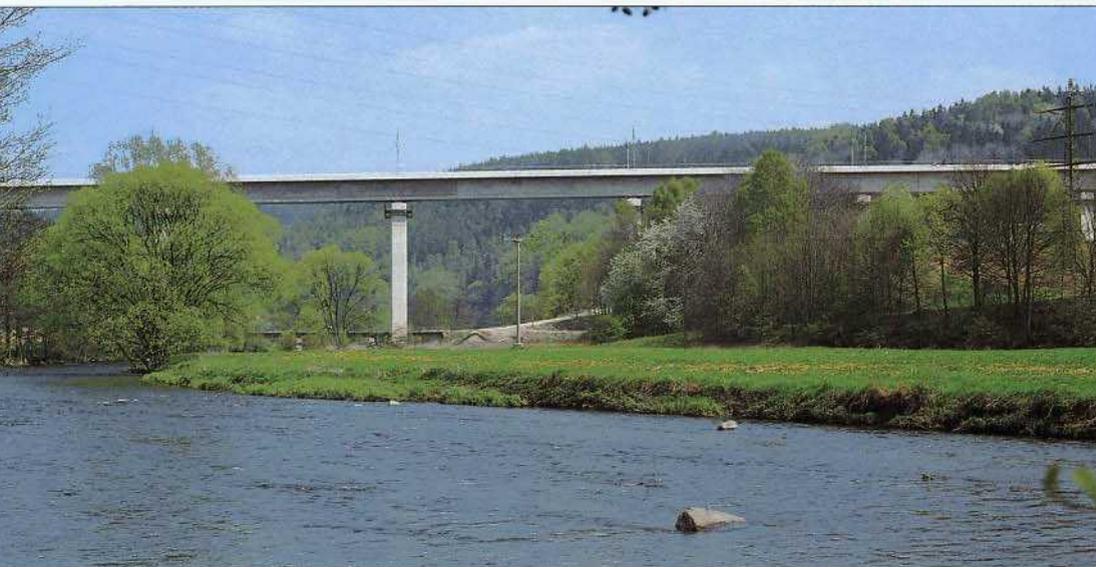


Bild 1: Der neue Viadukt über das Hetzbachtal (Brücke 1).

Bild 2 (links): Den ersten Zug für die Prominenz zog 156 002 am 12. Mai 1992 über die Hetzbachtalbrücke.
Foto: F. Heilmann

Bild 3: Die neue Brücke über die Flöha (Brücke 2).
Fotos 1 und 3: M. Weisbrod



Neue Brücken braucht die Bahn

Der Hetzdorfer Viadukt und seine "Nachfolger"

Die Deutsche Reichsbahn steht derzeit vor der komplizierten Aufgabe, das leistungsbestimmende Kernnetz von rund 6600 km ebenso wie den Fahrzeugpark auf Bundesbahn-Niveau zu bringen. Daß die Arbeiten hierfür viele DR-Strecken zu einer einzigen "Großbaustelle" gemacht haben, ist mittlerweile ein fast schon normaler Zustand. Weniger bekannt sein dürfte indes, daß sich ein Großteil der Bautätigkeit auf Brückenbauwerke konzentriert. Paradebeispiel: der Hetzdorfer Viadukt und seine "Nachfolger".

Als im Herbst 1868 der Architekt des Hetzdorfer Viaduktes, Oberingenieur Sorge, und der Bauleiter, Sektionsingenieur Clauß, den Schlußstein setzten und die Brücke einweiheten, war dies mehr als nur die Überbrückung des Flusses Flöha und die damit durchgehende Verbindung Dresden – Chemnitz: Gleichzeitig wurde damit auch die Vereinigung der westlichen und der östlichen Direktion der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen vollzogen. Bis zur endgültigen offiziellen Eröffnung des Hetzdorfer Viaduktes am 1. März 1869 hatte es keine durchgehende Verbindung zwischen den beiden Direktionen gegeben, sieht man einmal von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn (LDE) ab, die als Privatbahn ohnehin nicht zählte. Am 1. Juli 1869

ist die Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit Sitz in Dresden gegründet worden, der nun 811,54 km Streckennetz, also rund 33% der im Königreich Sachsen verkehrenden Eisenbahnen, unterstanden. Der Hetzdorfer Viadukt überspannt mit einer Länge von 328 m das Tal der Flöha, verläuft im ersten Viertel gerade und mündet dann in einen Bogen mit 572 m Radius. Mit einer maximalen Höhe von 42 m ist er die höchste einetägige Brücke auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn. Er ist eines von 138 Brückenbauwerken auf der Strecke Dresden – Chemnitz, kostete 1,65 Millionen Mark und besteht aus Granit, Pirnaer Sandstein und blaurotem Gneis. Insgesamt 17 Bögen unterschiedlicher lichter Weite



Bild 4: Im Juni 1984 entstand diese Aufnahme von 01 137 und 35 1113 mit einem Sonderzug Richtung Dresden auf dem Hetzdorfer Viadukt.
Foto: H. Scholz

Bild 5: Ein seltener Schnappschuß: Nahverkehrszug Flöha – Reitzenhain mit 202 342 unter und Personenzug Richtung Freiberg mit einer 143 auf dem alten Hetzdorfer Viadukt.
Foto: M. Weisbrod



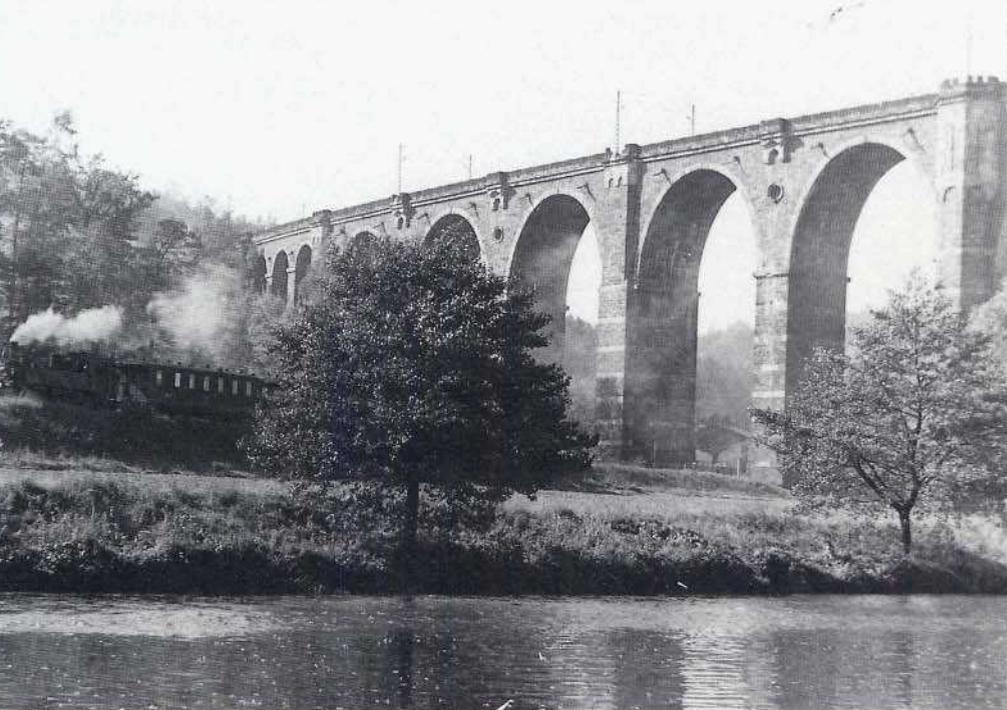


Bild 6: Auf der 750-mm-Schmalspurbahn nach Eppendorf fährt GmP 11472 mit 99 535 am 4. Oktober 1966 aus dem Bahnhof Hetzdorf aus. **Fotos 6 und 7: Sammlung Scholz**

waren erforderlich, um das Tal zu überbrücken. Die Blockstelle Hetzdorf lag oben auf der Dresden näheren Seite des Tals, der Bahnhof Hetzdorf jedoch im Tal auf dem linken Ufer der Flöha an der Strecke Flöha – Reitzenhain, die den Viadukt unterquert. Im Bahnhof Hetzdorf begann auch die 1968 stillgelegte 750-mm-Schmalspurbahn nach Eppendorf.

Erste Instandsetzungsarbeiten am Viadukt waren 1928 erforderlich. In den 60er Jahren hat der Viadukt dann den "Schlag" abbekommen, dessen Folge die heutige Stilllegung ist. Abdichtungsschäden, zu hohe Achsfahrmassen der Wismut-Transporte und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten bei vernachlässigtem Oberbau führten zu Schäden an den Gewölben, zu Längsrisen in einigen Pfeilern und zu Auswaschungen von Mörtel. Das Bauwerk wurde mürbe, und die Geschwindigkeit, mit der es befahren werden durfte, sank von zunächst 50 km/h auf schließlich 20 km/h. Turmfalken besiedelten in der Folge das Bauwerk und haben es bis heute fest im "Griff".

Bereits zu DDR-Zeiten hat die Reichsbahn mehrere Varianten zur Sanierung und Rettung des

Bauwerks untersucht. Die bei vielen Viadukten auf der Strecke Riesa – Chemnitz praktizierte Verfahrensweise, mittels einer Stahlbeton-Fahrwanne eine gleichmäßige Lastverteilung zu erzielen, schied hier aus, weil der bauliche Zustand der Hauptgewölbe zu schlecht war. Auch alle anderen Varianten, wie der Einzelüberbau aus Ortbeton, Durchlaufträger in Spannbeton oder der Überbau mit Fertigteilen, hätten über mehrere Jahre hinweg eingleisigen Betrieb und Schienenersatzverkehr gebracht, ohne eine Nutzungsdauer garantieren zu können, die diesen Aufwand gerechtfertigt hätte. Man entschied sich deshalb für einen Brückenneubau, der jedoch nicht parallel zum alten Bauwerk erfolgen konnte, weil am linken Talhang der Flöha unzulässig enge Radien entstanden wären.

Kürzere Strecke

Der Entschluß, die neue Brücke vom Block Hetzdorf direkt zum Haltepunkt Falkenau Süd zu bauen, war ebenso kühn wie teuer. Nun mußte man zwei Brücken errichten, eine über

den Hetzbach (Brücke 1) und eine über die Flöha (Brücke 2). Das Präsidium des Ministerrates der DDR beschloß am 10. Januar 1986 den Bau der neuen Hetzdorfer Trasse. Der erste Spatenstich konnte jedoch erst im März 1987 erfolgen, weil die fachkundigen Genossen nicht bedacht hatten, daß zu diesem Vorhaben auch Baukapazität gehört, die im System der Planwirtschaft zugeteilt werden mußte. Es ging dann aber doch recht zügig voran. Bis zur Wende im Herbst 1989 waren alle vier Dämme geschüttet und die Pfeiler der Brücke 1 errichtet. Der gewählte Trassenverlauf verkürzt die Strecke zwischen Block Hetzdorf und Falkenau Süd um fast einen Kilometer und stellt mit einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h erheblich kürzere Fahrzeiten in Aussicht. Aus Gründen der Fahrdynamik und der leichteren Instandhaltung sind auf beiden Brücken die Gleise im Schotterbett verlegt.

Internationaler Standard

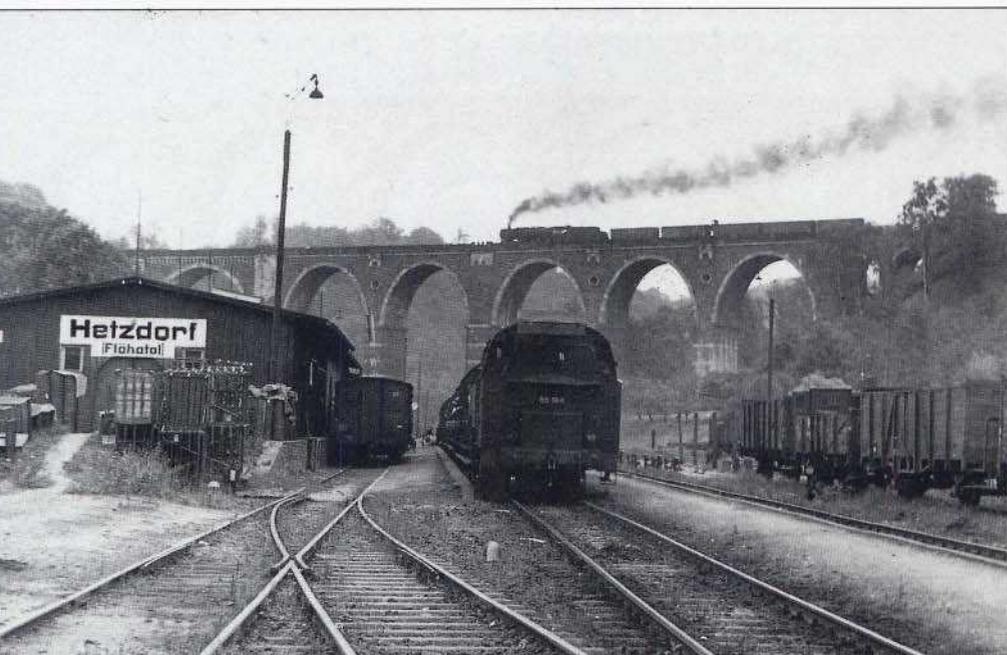
Jede der beiden Brücken hat eine Länge von 343,5 m. Die größte Höhe über der Talsohle beträgt ca. 35 m. Die Spannbeton-Stützpfiler stehen im Abstand von 45 m und entsprechen damit internationalem Standard. Die Überbauung der Pfeiler erfolgte im Taktschiebeverfahren. Über die gesamte Länge kann der Hohlkasten, der das Gleisbett trägt, zu Kontrollzwecken begangen werden. Die Längenänderung einer Brücke kann infolge von Kriechen, Schwinden sowie Temperaturänderungen bis zu 300 mm betragen. Am Widerlager I sind deshalb jeweils Schienenauszugsvorrichtungen angeordnet, die entsprechend dem Kriechen und Schwinden nachgestellt werden können. Weil mit Block Hetzdorf und Falkenau Süd die Anschlußpunkte festlagen, die Trasse sich aber gegenüber der alten Strecke um fast 1000 m verkürzte, änderten sich die letztendlich auch die Neigungsverhältnisse. Beide Brücken liegen in einer Steigung von 16,8 ‰. Damit sie beim Bau nicht unkontrolliert in Richtung Falkenau rutschen konnten, waren am Widerlager besondere Arretierungskeile angebracht, die aber über Testbeanspruchungen nicht hinaus kamen.

Am 11. März 1992 erfolgte die Belastungsprobe der Brücke 1 mit sechs Diesellokomotiven der Baureihe 220 (ex V 200). Zur Belastungsprobe der Brücke 2 am 15. April waren die Brückenbelastungszüge der BDen München und Nürnberg zur Jungfernfahrt auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn angereist. Die Meßwerte für Durchbiegung und Längsverschiebung infolge Bremsens lagen innerhalb der errechneten Toleranzen.

Großes Publikumsinteresse

Am 12. Mai 1992 konnten beide Brückenbauwerke schließlich eingeweiht und der zunächst eingleisige Zugverkehr (Richtungsgleis Dresden – Chemnitz) aufgenommen werden. Obwohl es ein ganz normaler Wochentag war, mögen es wohl 5000 Menschen gewesen sein, die am weiß-grünen Band (das gleich viermal zerschnitten wurde) und verteilt auf Dämme, Hänge und Talgrund dem Ereignis beiwohnten, das von der Pressestelle der Rbd Dresden publikumswirksam wie immer angekündigt worden war. Der amtierende Präsident der Rbd,

Bild 7: Im Bahnhof Hetzdorf steht am 7. August 1964 der P 1311 mit 86 184 zur Abfahrt nach Chemnitz bereit, während eine 44er ihren Güterzug Richtung Dresden über den Viadukt zieht.





Lücking, bedankte sich bei allen am Bau Beteiligten und weihte die neuen Brücken ein. 122 Millionen Mark (die Anteile DDR-Mark: DM hatte man offiziell nicht ausgewiesen) sind investiert worden, womit die Neubautrasse Hetzdorf das kostspieligste Bauvorhaben der Deutschen Reichsbahn nach Kriegsende geworden ist.

Der erste Zug auf der neuen Brücke, geführt von der 156 002, war der Sonderzug für DR-Repräsentanten und Ehrengäste. Ihm folgte im Blockabstand der erste planmäßige Zug, der D 2064 Görlitz – München, den die 143 038 zog. Bis zur Verlegung des zweiten Gleises und dessen Anbindung in Falkenau Süd, was am 30. Mai 1992 abgeschlossen war, ist für den Verkehr Chemnitz – Dresden noch der alte Hetzdorfer Viadukt benutzt worden. Dieser übrigens, so versicherte Präsident Lücking in seiner Ansprache, bleibt erhalten und steht künftig als Wanderweg Radfahrern und Fußgängern zur Verfügung.

Im Gegensatz zum alten Hetzdorfer Viadukt sind die beiden neuen Brücken zunächst noch Fremdkörper in der Landschaft. Die Bogen- gewölbe des gemauerten Viaduktes harmonisierten mit dem Wechsel von Berg und Tal am Flußlauf von Hetzbach und Flöha. Die monolithischen Betonsäulen der neuen Brücke dagegen müssen erst mit der Landschaft verwachsen. Damit dies recht schnell geschieht, erhielten die vier Dämme Mutterbodenabdeckung und Grasansaat und sind mit 40 000 Bäumen und Sträuchern unterschiedlicher Arten bepflanzt worden.

Der alte Viadukt hatte 123 Jahre, zwei Monate und zwölf Tage der Eisenbahn gedient. Ob die neuen Brücken diese Vorgabe erreichen, werden unsere Nachkommen im Jahre 2115 feststellen.

Manfred Weisbrod

Bild 8: Letzte Dampflok-Überquerung des Hetzdorfer Viaduktes: Sonderzug Chemnitz – Freiberg mit 50 3616 am 19. April 1992.

Foto: H. Scholz

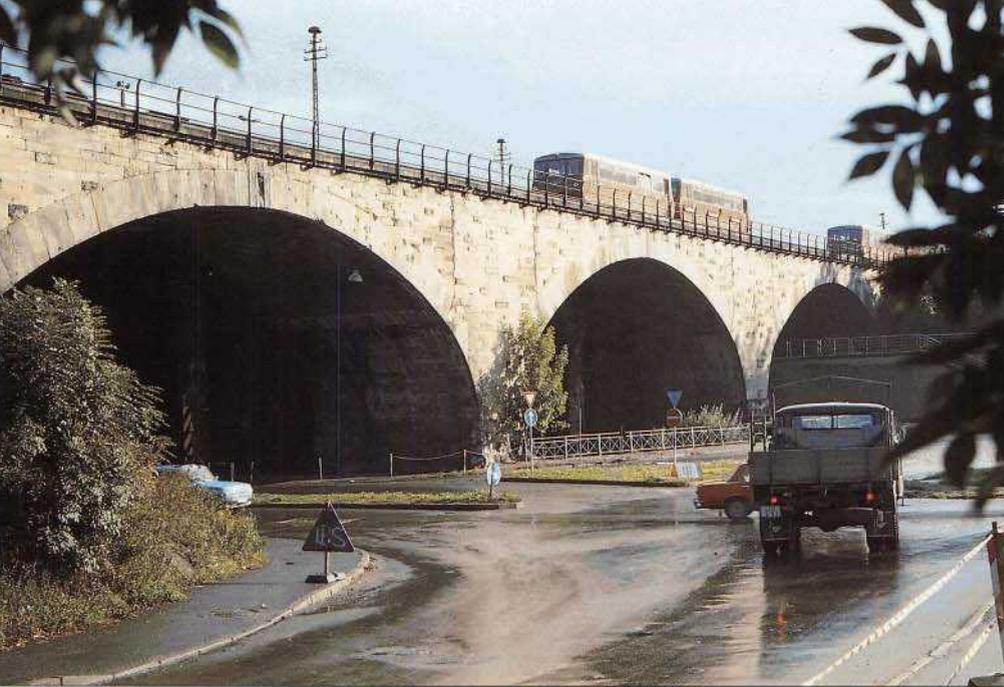
Bild 9 (rechts): Rund drei Wochen später hob Prominenz von Bahn und Politik die "Kellen" für den ersten Zug über die neue Hetzbachtalbrücke.

Foto: M. Weisbrod

Bild 10: Die Blockstelle Hetzdorf im Februar 1992: rechts das Baugleis zur neuen Strecke.

Foto: V. Emersleben





Nach Fertigstellung dieses Bauwerks ist der Weg frei, mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes zwischen Bebra und Neudietendorf sowie der Erhöhung der Geschwindigkeit ein weiteres der neun Verkehrsprojekte "Schiene – Deutsche Einheit" zu vollenden.

Über die Spree

Brücken, auf denen die Eisenbahn in Berlin Straßen oder Flüsse überquert, gibt es in der alten und neuen Hauptstadt zuhauf. Eine der größten hat jetzt eine Verjüngungskur hinter sich – die Brücke für die Fernbahngleise über die Spree in Berlin-Treptow. Die 1895 gebaute und durch Kriegseinwirkungen schließlich nur noch mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h befahrbare alte Brücke war im Verlauf des Berliner Innenringes zu einem Hindernis im Eisenbahnbetrieb geworden. Sie mußte nun einem Neubau weichen, der in Form eines

Weitere Brückenbauarbeiten in Gotha, Berlin, Cranzahl und ...

... auf dem Rügendamm

Im Laufe dieses Jahres werden an nahezu 300 weiteren Brücken im Netz der Deutschen Reichsbahn Bauarbeiten durchgeführt. Die mit dem größten Umfang konzentrieren sich auf einen interessanten Brückenneubau in Gotha, der den alten Viadukt ersetzt, auf die Rekonstruktion des Cranzahler Eisenbahnviaduktes, auf den Neubau einer Brücke über die Warnow auf dem Streckenabschnitt zwischen Schwaan und Rostock in Mecklenburg-Vorpommern und auf die Erneuerung der Muldebrücke in Eilenburg.

Eines der interessantesten Projekte ist zweifelsohne der Brückenneubau in Gotha. Zu einem Nadelöhr war hier in den letzten Jahren der am Bahnhof Gotha gelegene Viadukt geworden, der im letzten Fahrplanabschnitt von rund 300 Zügen täglich passiert wurde. Der Viadukt entpuppt sich beim genaueren Betrachten als eine dreigeteilte Brücke. Die Säulen im Innern des Viaduktes gehören zu der ursprüng-

lichen Brücke, die im Jahre 1845 als Sandsteinbau von der Thüringischen Eisenbahn errichtet worden war. Der zunehmende Schienenverkehr erforderte mehrmals Erweiterungen der Brücke, erstmals 1897, außerdem 1916, als sogar Dreigelenkbogenbrücken aus Beton angebaut werden mußten, um den Gleiskörper zu verbreitern. Es entstand damals nicht nur ein reiner Zweckbau, sondern vielmehr ein das Stadtbild prägendes Bauwerk, das die alte Brücke in sich einschloß.

Zunehmende Alterserscheinungen führten schließlich zu der Entscheidung, anstelle des alten Viaduktes eine neue Betonbalkenbrücke zu errichten. Interessant dabei die Technologie, um keine Totalsperrung zu verursachen: Zweigeteilt, jeweils auf Seiten des alten Bauwerks, wird die neue Balkenbrücke vorgefertigt und dann an Ort und Stelle nacheinander eingeschoben. Somit kann der Bahnbetrieb immer über Teile der alten bzw. neuen Brücke geführt werden. Übrigens: Mit der Bauausführung ist eine Firma beauftragt, die bereits 1916 beim Bau der Dreigelenkbogenbrücke Regie führte.

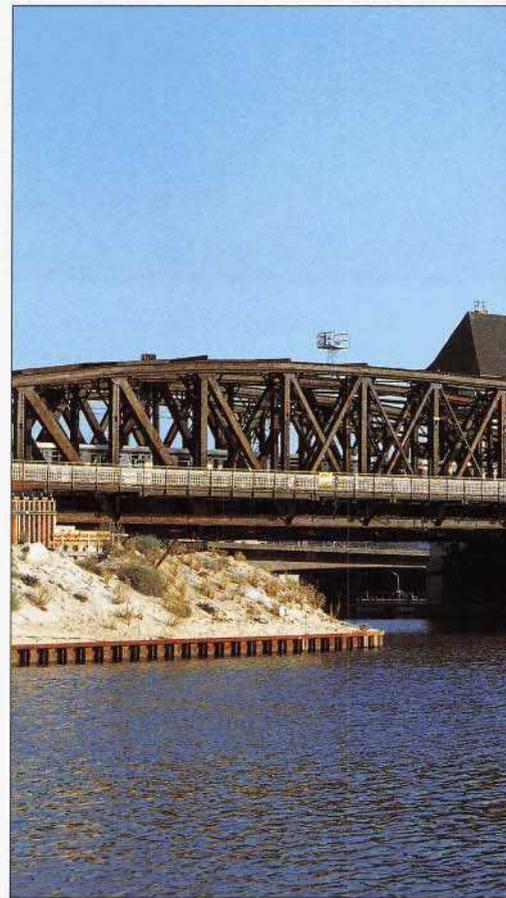


Bild 13: Spreebrücke Berlin-Treptow: links die alte Brücke, rechts die neue Brücke in der Montage.

Foto: H.-J. Kirsche

Bild 11 (links oben): Der Gothaer Viadukt, kurz vor Beginn des Abrisses.

Foto: V. Emersleben

Bild 12: Minuziös verlief die Erneuerung der Ziegelgrabenbrücke; hier das Einschwimmen der Klappbrücke.

Foto: W. Krentzien



Bild 14 (rechts):
Der derzeitige Stand
der Rekonstruktion
des Viaduktes in
Cranzahl: Der Ein-
bau eines Brücken-
segmentes wird
gerade vorbereitet.
Foto: H. Scholz



**Bild 15 (rechts
unten):** Die Ziegel-
grabenbrücke im Mai
1985 (noch ohne
Fahrdrabt): Die
Klappbrücke im mitt-
leren Teil dient als
Öffnung für die
Schifffahrt.
Foto: Sprang



Deutschlands größter Insel fährt. Seinerzeit war dieses Bauwerk eine Sensation, denn es war die erste vollständig geschweißte Brücke in Deutschland.

Der 2540 m lange Rügendamm besteht aus der 140 m langen Ziegelgrabenbrücke, deren mittlerer Teil von 29 m Länge als Klappbrücke ausgeführt ist, um den Schiffen die Ein- und Ausfahrt in den Hafen Stralsund in bzw. aus Richtung Osten zu ermöglichen, einem kurzen Abschnitt über die alte Festungsinsel Dänholm und der im Jahr 1990 innerhalb einer dreitägigen Totalsperrung erneuerten 540 m langen Sundbrücke.

140 Zugfahrten täglich

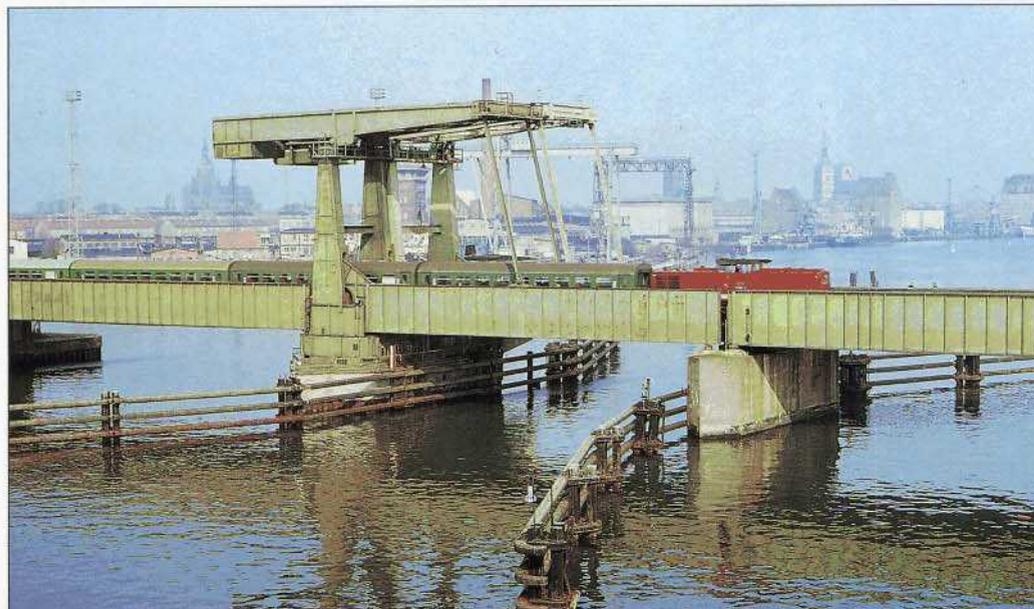
Wie bereits beim Ab- und Neubau der Sundbrücke, so verlief auch bei der Ziegelgrabenbrücke der Abbau der alten und die Montage der neuen Brücke vom Wasser aus. Ein 600-t-Schwimmkran wechselte die beiden je 52 m langen und je 202 t schweren Randüberbauten aus. Die 29 m lange, vollgeschweißte eingleisige Waagebalken-Klappbrücke – nun mit vollhydraulischem Antrieb – hat mit Klappenteil, Pylon, Waagebalken und Ballaststück ein Gewicht von 700 t. Die "Lebensdauer" der neuen Brücke ist für 80 Jahre ausgelegt und erlaubt täglich bis zu 140 Zugfahrten.

Hans-Joachim Kirsche

zweigleisigen, vollgeschweißten Stahlüberbaus als Stabbogenbrücke mit geschlossener Fahrbahn und 67,5 m Stützweite ausgeführt ist. Die neue Brücke ist mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahrbar, wodurch sich die Fahrzeiten der Züge wesentlich verringern, vor allem aber die Durchlaßfähigkeit des Innenringes bedeutend gesteigert wird.

Die Ziegelgrabenbrücke

Unmittelbar an den Bahnhof Stralsund Rügendamm schließt sich ein Bauwerk an, das Mitte Mai in einer großen, minuziös abgelaufenen Aktion vollkommen erneuert wurde: die Brücke über den Ziegelgraben im Verlauf des Rügendamms, über den die Eisenbahn seit dem 8. Oktober 1936 zwischen Stralsund und





ICE "eröffnet" Ausbaustrecke am Lötschberg:

Auf kühner Trasse von Spiez bis Brig

Zwei wichtige Bahn-Transitstrecken durchqueren die Schweizer Alpen von Norden nach Süden. Die bekanntere Trasse unterfährt den St. Gotthard; viele internationale Reise- und Güterzüge verkehren aber auch über den westlichen Schienenstrang an Lötschberg und Simplon von Bern über Spiez und Brig nach Domodossola, der zum größten Teil durch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) betrieben wird. Mit dem jetzt abgeschlossenen, durchgehend zweigleisigen Ausbau dieser kühnen Trasse wurde ein Engpaß im Transit-Zugverkehr beseitigt. ICE, TGV und Brenner-Lok sorgten denn auch für eine Streckeneröffnung europäischen Ranges.





Bild 2 (oben): Talwärts rollt eine elfteilige ICE-Garnitur am 7. Mai 1992 über den imposanten Luogelkin-Viadukt im Verlauf der Südrampe. Foto: Bildagentur Lamby

Bild 1 (linke Seite oben): Macht auch im Bahnhof Brig eine gute "Figur": ICE mit Triebkopf 401 573 am 9. Mai 1992. Foto: O. Pabst

Bild 3 (linke Seite unten): Den Ronenwald-Viadukt überquert im August 1991 ein Schnellzug der Lötschbergbahn mit Re 4/4. Foto: BLS

Bild 4 (rechts): Überraschend in Hochtenn: Brenner-Lok 1822.001 der ÖBB, hier mit SBB-"Lok 2000" 460 001 (8. Mai 1992). Foto: M. Senn





Bild 5: 460 001 mit Panoramawagen-Sonderzug auf der Bietschtalbrücke, deren Erweiterung auf Doppelspur mehrere Jahre gedauert hat (8. Mai 1992).

Als erste normalspurige Alpenbahn Europas mit elektrischer Traktion (15 000 V Einphasen-Wechselstrom) wurde die Lötschbergbahn im Juli 1913 eröffnet. Auf der 84 km langen Stammlinie, die heute täglich von über 120 Zügen befahren wird, präsentiert sich dem Reisenden eine interessante und einzigartige Trasse mitten durch die Schweizer Alpenlandschaft. Die technisch anspruchsvolle Fahrt beginnt in Thun (560 m ü. N. N.) und endet in Brig (678 m); der Kulminationspunkt liegt im 14,6 km langen Lötschbergtunnel (auf 1240 m). Die BLS-Gesellschaft mit Sitz in Bern ist privatrechtlich organisiert. Ihre Aktien sind mehrheitlich im Besitz der Schweizer Bundesregierung und des Kantons Bern; ferner sind Gemeinden entlang der Bahnstrecke sowie private Personen und Firmen am Aktienkapital beteiligt.

Nach mehrjährigen Planungen und politischen Beratungen beschloß die Schweizer Bundesregierung am 22. Juni 1976 den Ausbau der BLS auf Doppelspur. In mehreren Abschnitten sollte binnen 15 Jahren die ganze Alpenbahnstrecke von Spiez am Thunersee nach Brig im Wallis um ein zweites Gleis ergänzt werden. Dieser vom zunehmenden Bahnverkehr diktierte Bauteilscheid löste staatliche Investitionen von 620 Mio sfr aus, die zur Behebung eines störenden Engpasses im europäischen Alpen transit international sehr willkommen waren. In der Tat

hatte man sich Großes vorgenommen: Auf einer Strecke von insgesamt 38 km Länge in schwierigem Gelände, an steilen Berghängen und entlang mächtiger Felswände galt es, eine durchgehende zweite Schienentrasse anzulegen. 18 Tunneln von 13,6 km Länge mußten auf die doppelte Breite ausgebrochen werden. Außerdem hatten die Spezialisten zwei neue Tunneln mit rund 5 km Gesamtlänge in den Fels zu sprengen. Die Trasse für das zweite Gleis zwischen Frutigen und Brig liegt übrigens zu 33% auf meist kühnen Brücken. Die Fachleute und Baufirmen hatten eine große Herausforderung angenommen und sich

den Problemen des Ausbaus gemeinsam mit der kundigen Bauleitung der BLS gestellt.

Bahnbau mit Weitblick

Weitsichtige Bahnbauer hatten ohnehin bereits vor rund 80 Jahren wichtige Vorkehrungen für einen späteren Doppelspur-Ausbau der internationalen Eisenbahnstrecke durch den Lötschberg getroffen. Speziell auf der Südrampe zwischen Goppenstein und Brig sind noch heute die steinernen Querriegel im Hang sichtbar, die als Fundamentsockel für die zweite Fahrbahn dienen sollten. Doch statt darauf die Gewölbe für Bogenviadukte aus Bruchsteinen abzustützen, setzte man heute unter Berücksichtigung modernster Techniken die mächtigen Betontröge der Lehnenviadukte auf diese alte Bausubstanz. Nachdem die Schweizer Regierung bereits beim Bau der Lötschbergbahn für die ersten Doppelspur-Vorbereitungsarbeiten auf den Rampenstrecken sowie für den zweigleisigen Tunnelbau durch den Lötschberg spezielle Kredite gebilligt hatte, konnte man seinerzeit auch die Tunnelgewölbe auf die entsprechende Breite ausmauern. Das Ausbrechen der seitlichen Felspartie dagegen hatte man den heutigen Bahntechnikern "überlassen". Große Anforderungen an die Bauleitung brachte die Sicherstellung des uneingeschränkten



Bild 6: Schematische Darstellung des zweigleisigen Ausbaus der Lötschbergbahn. Skizze: GZ/Vorlage BLS

Zugverkehrs während des zweigleisigen Ausbaus mit sich. Da täglich rund 120 Züge vorbeifahren, galt die volle Aufmerksamkeit insbesondere der Sicherheit für Arbeiter, Reisende, Baugerät und Fahrleitung. Durch die kluge Einteilung in sechs Ausbauabschnitte konnte der Zugfahrplan ohne große Einschränkungen aufrechterhalten werden. Die Tunnelausbrüche waren übrigens nur im Winterhalbjahr nachts zwischen 1.00 und 4.00 Uhr möglich; im Sommer verhinderten die internationalen Nachtreisezüge diese Arbeiten. Nach und nach entstanden zusätzliche zweigleisige Abschnitte, die freie Kreuzungen und flexiblere Fahrpläne ermöglichten.

Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Spiez durchquert die Lötschbergbahn die Hügellinie im Hondrichtunnel, um das Kandertal zu erreichen. Dort erstellten die Bahnbauer einen neuen, 1710 m langen Durchstich, um das zweite Gleis unterbringen zu können. Ein Teil des alten Tunnels wurde stillgelegt; man führte die Schienen auf einer kurzen Neubaustrecke wieder zusammen. Nach vierjähriger Bauzeit (1983 bis 1987) und bei Kosten von rund 24 Mio Sfr gelang es letztendlich, die regelmäßigen Signalhalte vor Spiez zu eliminieren. Die Strecke verläuft dann parallel zum Kanderfluß bis Frutigen auf einem bereits früher zweigleisig erstellten Abschnitt. Kein Platz für eine zweite Fahrbahn bot der 264 m lange und 28 m hohe Kanderiadukt hinter dem modern ausgebauten Bahnhof Frutigen. Mit Rücksicht auf die kühnen Bogen der historischen Brücke erstellte man ein zusätzliches Eisenbeton-Bauwerk, über das dann der zweite Schienenstrang geführt wurde.



Internationale Eröffnungsfeier

Zur offiziellen Eröffnung der nunmehr durchgehend zweigleisigen Trasse hatte sich die BLS ein interessantes Programm von europäischem Rang einfallen lassen. Am offiziellen Festakt am 8. Mai 1992 nahmen EG-Minister und Vertreter nahezu aller Eisenbahndirektionen Europas teil. Der Schweizer Verkehrsminister Adolf Ogi – selbst an der Lötschbergbahn aufgewachsen – hielt im Hof des Stockalperschlosses in Brig die Festansprache. Das Interesse der in großer Zahl angereisten Eisenbahnfreunde galt aber nicht nur den Rednern, sondern vor allem dem "Besuch" der beiden Hochgeschwindigkeitszüge, die über

die Eröffnungstage auf den Schienen der Lötschbergbahn unterwegs waren: Während in Deutschland viele Züge wegen des ÖTV-Streiks in den Bahnhöfen stilllagen, setzte ein elfteiler ICE-Triebzug zur "Eroberung" der Schweizer Alpen an. Außerdem stattete ein französischer TGV der BLS zwei Kurzbesuche ab. Auch die neue Brenner-Lok der ÖBB war überraschend mit von der Partie.

Bereits am 7. Mai machte der vielbeachtete ICE-Triebzug seine erste Publikumsfahrt von Spiez in die Bundeshauptstadt Bern, um dann die kühne Trasse der Lötschbergbahn nach Brig zu bezwingen. Einem langen weißen Band gleichend, zog der vollbesetzte Zug über die kurvige Nord- und Südrampe – beeindruckende Szenen für die Beobachter aus dem Kander- und Rhonetal.

Am Tag der Eröffnungsfeier ließen sich die offiziellen Gäste im ICE von Bern bzw. Spiez nach Brig fahren. Nachmittags gaben sich dann in Kandersteg am Lötschbergtunnel die "Superzüge" ICE, TGV sowie ein SBB-Sonderzug mit Panoramawagen ein "Steldichein". Am Wochenende 9./10. Mai stand der ICE zwischen Bern, Spiez und Brig wieder für Schnupperfahrten bereit. Die verwöhnten Schweizer Bahnreisenden beurteilten den DB-Triebzug durchweg positiv; das Fahrverhalten auf der kurvenreichen Alpenbahnstrecke wurde allseits gelobt. Auch die neue "Lok 2000" der SBB war im Einsatz: Sie bespannte den Sonderzug mit SBB-Panoramawagen. Bei einer Feierstunde im Bahnhof Hohtenn an der Südrampe wurde die 460 001 zum Zeichen der engen Zusammenarbeit zwischen SBB und BLS "Lötschberg" getauft. **BM**



Auf dem letzten Teilstück der Nordrampe bis zum Portal des Lötschbergtunnels überwinden die Züge eine Höhendifferenz von 396 m mit 27‰ Steigung. In zwei übereinanderliegenden Schleifen führt die Trasse vom Bahnhof Blausee-Mitholz hoch nach Kandersteg. Auf rund 20 km galt es – teilweise auf alten Fundamenten – eine zweite Fahrbahn aufzubauen, und 13 Tunnels mußten auf die neue Breite ausgebaut werden. Diese aufwendigen Arbeiten wurden bei uneingeschränktem Bahnbetrieb in drei Abschnitten in den Jahren 1981, 1984 und 1988 abgeschlossen. Am 27. Oktober 1988 konnte die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn somit pünktlich zu ihrem 75jährigen Jubiläum die nun durchgehend zweigleisig angelegte Nordrampe eröffnen.

Bild 7 (oben rechts): Hochgeschwindigkeitszüge auf der Lötschbergbahn: In Kandersteg treffen zur Eröffnung der Ausbaustrecke am 8. Mai 1992 ein ICE und ein TGV-Triebzug der SNCF zusammen.

Foto: BLS

Bild 8 (Mitte): Ein regulärer Schnellzug überholt den SBB-Sonderzug, der zusätzlich mit einer BLS-Re 4/4 bespannt ist.

Fotos 5 und 8: M. Senn

Bild 9: Bereits am Vortag der Eröffnungsfeier trifft die ICE-Garnitur erstmals in Brig ein (auf Talfahrt oberhalb des Bahnhofs).

Foto: Bildagentur Lamby





Bild 10: EuroCity-Zug mit BLS-Re 4/4 auf dem 127 m langen Luogelkin-Viadukt. Foto: BLS

Chronologie des BLS-Doppelspur-Ausbaus

- 22. Juni 1976: Bauentscheid der Schweizer Bundesregierung
- 6. September 1977: Beginn der Bauarbeiten für die durchgehende Doppelspur Spiez – Brig
- 22. Juni 1979: Inbetriebnahme Abschnitt Goppenstein – Stockgraben (700 m)
- 7. Dezember 1979: Inbetriebnahme Abschnitt Kandergrund – Blausee (3,2 km)
- 22. Mai 1981: Inbetriebnahme Abschnitt Lalden – Brig (5,7 km)
- 3. Dezember 1981: Inbetriebnahme Abschnitt Frutigen – Kandergrund (2,9 km)
- 27. September 1982: Eröffnung modernisierter Bahnhof Frutigen
- Winter 1984: Felsausbruch bei 20 Tunnels während jeweils vier Nachtstunden (rund 10 km)
- 23. Oktober 1984: Inbetriebnahme Abschnitt Felsenburg – Kandergrund (3,4 km)
- Juni 1985: Inbetriebnahme des Neubaus Lokdepot und Werkstätte Spiez
- 7. Oktober 1985: Belastungsprobe Bietschtalbrücke (Südrampe Hohlehn – Ausserberg)
- 22. Mai 1986: Inbetriebnahme Abschnitt Hohlehn – Rarnerkumme (mit Luogelkin-Viadukt)
- 13. Juni 1986: Inbetriebnahme des zweiten Hondrichtunnels (bei Spiez)
- 19. September 1986: Inbetriebnahme Abschnitt Hohlehn – Ausserberg (6,3 km)
- 11. Juni 1987: Inbetriebnahme Abschnitt Spiez – Heustrich (2,3 km)
- 27. Oktober 1988: Inbetriebnahme Blausee – Felsenburg; BLS-Nordrampe durchgehend auf zwei Trassen befahrbar
- Frühjahr 1990: Ausserberg – Lalden mit neuem Baltschieder-Viadukt
- 17. Dezember 1990: Eröffnung des Mittalgrabentunnels (Südrampe Goppenstein – Hohlehn)
- November 1991: Inbetriebnahme letzter Abschnitt Stockgraben – Hohlehn; Abschluß der Bauarbeiten
- 27. März 1992: Aufriechfeier BLS-Doppelspur-Ausbau
- 8. Mai 1992: Offizielle Eröffnungsfeier mit Gästen aus ganz Europa; Sonderfahrten mit einer ICE-Garnitur der DB und Präsentation moderner europäischer Schienenfahrzeuge

Wenn die Züge den 14,612 km langen Lötschbergtunnel (1906 bis 1911 erbaut) durchfahren haben, treffen sie in Goppenstein auf die sehenswerte Südrampe. In der Lonzaschlucht führt die Strecke durch viele Tunnels und Lawingalerien, die nur wenig Raum für einen zweiten Schienenstrang bieten. Eine spezielle Herausforderung für die Baufachleute bildete der Hohenntunnel (1346 m lang), der sich aus geologischen Gründen nicht auf die zweigleisige Breite ausbrechen ließ. Man sprengte deshalb für die zweite Spur eine neue Röhre in den Fels, den 3215 m langen Mittalgrabentunnel (Durchschlag 1988, Inbetriebnahme 1990). Ab Hohlehn ist die Bahnstrecke auf ihrer gan-

zen Länge bis Brig vom Rhonetal aus gut sichtbar. In Hanglage strebt sie dem Talboden mit durchschnittlich 27‰ Gefälle zu (539 m Höhendifferenz). Auf rund 25 km überquert die Lötschbergbahn zehn große Brücken und durchfährt 20 Tunnels und zehn Lawingalerien. Auch hier galt es, bei vollem Bahnbetrieb durch den Einbau von Betontrögen und Lehnviadukten auf alten Fundamenten Platz für die Trassenerweiterung zu schaffen. Die ausgebrochenen Tunnels, die neugebauten Galerien und Schutzmauern beachten die Reisenden heute kaum mehr. Die Aufmerksamkeit gilt mehr dem Ausblick ins Rhonetal oder den markanten Brückenbauwerken. Sie mußten aus Gründen des Landschaftsschutzes in alter Form erhalten bleiben, was Mehrkosten beim Ausbau und bei der Lastverstärkung verursachte.

Der Luogelkin-Viadukt bei Hohlehn (50 m hoch, 127 m lang) gilt als Prunkstück der Baukunst der Jahrhundertwende. Er wurde in traditioneller Steinbauweise verbreitert. Bald schon folgt die 136 m lange Bietschtalbrücke; auf ihrem eisernen Bogen wurde in mehrjähriger Arbeit eine zweite Schienenbasis aus Stahl montiert. Die Baltschiederbrücke (101 m lang) überspannt das gleichnamige Tal und präsentiert sich uns heute als moderner Betonbau. Hoch über dem Industrieort Visp treffen wir auf den prächtigen Finnengraben-Viadukt. Seine fünf talseitig verbreiterten Natursteinbögen wurden nachträglich wieder mit Simplon-Gneiß verkleidet. Das zerklüftete Bachtobel des Mundbachs kurz vor Brig wurde als Beton-Bogenkonstruktion in der Technik des Freivorbau erstellt. Mit einer Monorail transportierten die Arbeiter die Baumaterialien übrigens auf die Pfeiler und Bögen in schwindelnder Höhe. Bei der Bahnhofs-einfahrt in Brig überspannen heute zwei mächtige Stahlbrücken mit jeweils fast 100 m Spann-

weite die Rhone. Im November 1991 konnte das letzte Teilstück auf der Südrampe bis Brig in Betrieb genommen werden.

Durch eine geschickte Gliederung der Kunstbauten, durch die Begrünung und Bepflanzung der Schutthänge und Böschungen sowie durch die Bräunung oder Natursteinverkleidung der Betonwände ist es der BLS gelungen, die Eingriffe in die Berglandschaft klein zu halten. Es wurden während der letzten 15 Jahre insgesamt 62 000 Schwellen, 4000 t Schienen, 5600 Wagen Schotter und 86 Weichen in rund einer Million Arbeitsstunden verlegt.

Hohe Zugdichte

Heute präsentiert sich die Lötschbergbahn den Reisenden als modernste Schweizer Alpenbahn: Zeitgemäße Signal- und Stellwerkanlagen mit Fernbedienung und Wechselbetrieb ermöglichen einen sicheren Betriebsablauf mit hoher Zugdichte. Der Streckenfunk gestattet den vor allem bei kritischen Wetterverhältnissen sehr wichtigen Kontakt zwischen den Lokführern und der Zugüberwachung auf den wenigen noch bedienten Bahnhöfen. Neu ausgebaute Bauwerke schützen die Züge vor Erdbeben, Stein-schlag, Lawinen und Flächenbränden, die durch Funkenwurf der Bremsen entstehen können. Die Kapazität der Transitachse Thun – Brig – Italien steigt nach Eröffnung des neuen Grenzgüterbahnhofs DOMO II in Domodossola auf 11 bis 12 Mio t pro Jahr. Zusätzlich sollen nach dem Endausbau der Tunnelröhre durch den Lötschberg Huckepackzüge mit Lastwagen bis zu 4 m Eckhöhe transportiert werden. Die Endkosten betragen 1992 780 Mio sfr, wobei die Bauleitung unter Berücksichtigung der Teuerung noch innerhalb des Budgets agieren konnte.

Beat Moser

(Füllseite)

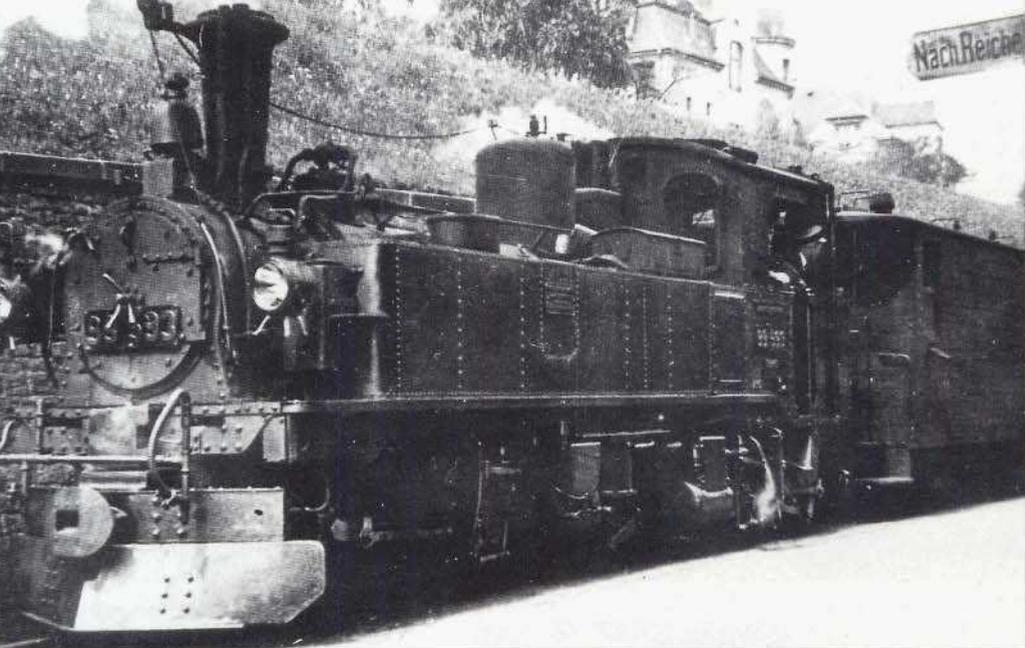


Bild 1: Anfang der dreißiger Jahre hält 99 593 mit Personenzug in Zittau Hp. **Foto: Slg. Scholz**

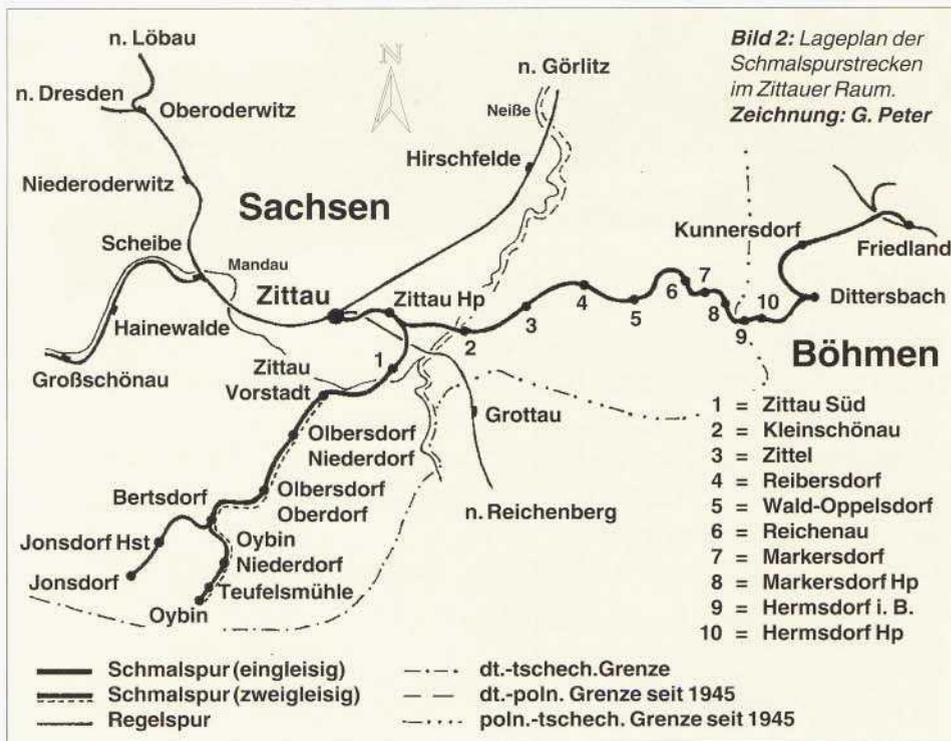
Bild 3 (rechts): Das Empfangsgebäude von Reichenau ist im typisch sächsischen Stil erbaut. Ein ähnliches Gebäude steht noch in Radeburg. Der markante Kandelaber und der Dachgarten sind Umbauten und Erweiterungen zum Opfer gefallen. **Foto: Sammlung Dr. Berger**

Die Schmalspurbahn Zittau – Reichenau – Markersdorf

Wenn heute von der Zittauer Schmalspurbahn die Rede ist, meint man die Strecke nach Oybin und Jonsdorf. Zittau besaß aber noch eine weitere Schmalspurbahn, die über die Neiße nach Markersdorf führte. Zwar war mit der Grenzziehung an Oder und Neiße nach dem Zweiten Weltkrieg ein Stück Sachsen an Polen gekommen und damit der Schmalspurbahn der Lebensnerv zerschnitten worden; dennoch gehört diese Strecke zur Zittauer Eisenbahnhistorie. Die Bahn mit 750 mm Spurweite war am 11. November 1884 ohne große Feierlichkeiten er-

öffnet worden, also sechs Jahre früher als die Strecke nach Oybin/Jonsdorf – und das gleich als Staatsbahnstrecke! Bei Ledig/Ulbricht, in dem Standardwerk über sächsische Schmalspurbahnen, lesen wir:

„Durch diese Bahnverbindung sollte in erster Linie dem überaus industriellen Orte Reichenau der Vortheil einer direkten Verbindung mit dem sächsischen Staatseisenbahnnetze verschafft werden. In diesem Orte befinden sich zur Zeit mehr als zwanzig zum Theil bedeutende Fabrikanlagen – Orleanswebereien und Fär-



bereiten –, welche zu der nahen Industrie- und Handelsstadt Zittau lebhaftere Verkehrsbeziehungen unterhalten. Außerdem kommt in der Umgebung Reichenaus eine ziemlich stark entwickelte Mühlen-, Ziegel- und Braunkohlen-Industrie in Betracht.

Die Lage der bedeutendsten Fabrikanlagen in Reichenau und seiner unmittelbaren Umgebung ist eine derartige, daß eine direkte Gleisverbindung mit denselben nur dann ermöglicht werden konnte, wenn die Bahn noch 1,45 km über Reichenau hinaus bis in das Dorf Markersdorf geführt wurde.

Die Wahl der schmalen Spur erfolgte hauptsächlich deshalb, um den Fabriken in Reichenau möglichst nahe zu kommen und den Anschluß von Privat-Gleisanlagen nach den einzelnen Etablissements zu erleichtern. Auch wiesen die vorhandenen Terrain- und sonstigen örtlichen Verhältnisse auf die Wahl dieser Spurweite hin.

Die Bahn ist 13,52 km lang. Es beträgt die Entfernung zwischen den Verkehrsstellen:

Station Zittau und Haltepunkt Zittau	1,15 km
Haltepunkt Zittau und Kleinschönau	1,78 km
Kleinschönau und Zittel	2,48 km
Zittel und Reibersdorf	2,23 km



Reibersdorf und Wald-Oppelsdorf 1,96 km
 Wald-Oppelsdorf und Reichenau 2,51 km
 Reichenau und Markersdorf 1,41 km

Die Bahn beginnt in Zittau 262,83 m und endet bei Markersdorf 260,03 m über dem Spiegel der Ostsee; sie steigt im ganzen 66,23 m und fällt 69,03 m."

Die Baukosten betragen 770 690,89 Mark. Davon verursachten der Oberbau mit allen Nebenanlagen und Weichen die meisten Kosten (224 454,96 Mark); die Bahnhöfe und Haltestellen erforderten 118 875,73 Mark, Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten sowie Futtermauern 112 926,27 Mark, Grunderwerb und Nutzungsentschädigung 107 160,64 Mark. Die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel verschlang die Sum-

160f Zittau—Hermsdorf (b Friedland)										Alle Züge 2. 3. Klasse													
503	505	507	511	513	515	517	519	531	km	Zug Nr.	RBD Dresden	Zug Nr.	504	w 506	508	510	512	514	516	518	520	522	524
...	6.55	10.20	13.43	17.17	18.04	...	22.06	0.0	ab	Zittau	160 e, 161, 161 d	an	6.20	w 7.32	8.57	12.44	15.44	19.17	20.02	...	...	...	...
...	6.59	10.24	13.47	17.21	18.08	...	22.10	1.1	w	Zittau	160 e, 161, 161 d	an	6.16	w 7.28	8.53	12.40	15.40	19.14	19.58	...	...	...	...
...	7.05	10.31	13.54	17.28	18.15	...	22.17	2.2	w	Keinschöna	160 e, 161, 161 d	an	6.08	w 7.22	8.46	12.33	15.33	19.07	19.52	...	...	...	...
...	7.16	10.39	14.02	17.35	18.22	...	22.24	3.3	w	Friedersdorf (b Zittau)	160 e, 161, 161 d	an	5.59	w 7.15	8.38	12.25	15.25	18.59	19.44	...	...	...	...
...	7.22	10.46	14.09	17.42	18.29	...	22.30	4.4	w	Reibersdorf	160 e, 161, 161 d	an	5.51	w 7.07	8.31	12.18	15.18	18.53	19.37	...	...	...	...
...	7.28	10.52	14.15	17.47	18.33	...	22.35	5.5	w	Wald-Oppe	160 e, 161, 161 d	an	5.45	w 7.00	8.25	12.12	15.12	18.48	19.31	...	...	...	...
...	7.34	10.59	14.21	17.54	18.39	...	22.41	6.6	w	Reichenau (Sech)	160 e, 161, 161 d	an	5.37	w 6.53	8.17	12.07	15.07	18.41	19.24	...	...	...	...
...	7.38	11.07	14.25	17.58	18.45	...	22.47	7.7	w	Markersdorf (b Reichenau Sech)	160 e, 161, 161 d	an	5.31	w 6.43	8.12	12.02	15.02	18.32	19.15	...	...	...	...
...	7.42	11.12	14.30	18.02	18.49	...	22.53	8.8	w	Markersdorf (Reichenau Sech)	160 e, 161, 161 d	an	5.27	w 6.38	8.06	11.56	14.56	18.28	19.15	...	...	...	...
...	7.47	11.16	14.35	18.07	18.53	...	22.59	9.9	w	Markersdorf (b Friedland)	160 e, 161, 161 d	an	5.23	w 6.34	8.04	11.54	14.54	18.24	19.11	...	...	...	...
...	7.50	11.20	14.38	18.10	18.56	...	23.05	11.0	w	Hermsdorf (b Friedland)	160 e, 161, 161 d	an	5.19	w 6.30	8.00	11.50	14.50	18.20	19.07	...	...	...	...

160h Friedland (Isergeb)—Hermsdorf (b Friedland)										Alle Züge nur 3. Klasse					
w 9981	9983	9985	9987	9989	km	Zug Nr.	RBD Dresden	Zug Nr.	9980	w 9982	9984	9986	9988		
...	6.19	10.34	15.02	18.23	20.20	0.0	ab	Friedland (Isergeb)	160 e, 160 g	an	5.49	w 7.45	11.58	17.41	19.51
...	6.31	10.45	15.14	18.35	20.32	1.1	w	Kunnersdorf (b Friedland)	160 e, 160 g	an	5.39	w 7.36	11.48	17.31	19.41
...	6.43	10.56	15.26	18.47	20.44	2.2	w	Dittersbach (b Friedland)	160 e, 160 g	an	5.30	w 7.26	11.39	17.21	19.31
...	6.50	11.05	15.38	18.59	20.51	3.3	w	Hermsdorf (b Friedland)	160 e, 160 g	an	5.19	w 7.15	11.28	17.10	19.20
...	6.54	11.10	15.38	18.59	20.56	4.4	w	Hermsdorf (b Friedland)	160 e, 160 g	an	5.14	w 7.10	11.23	17.05	19.15

Bild 4 und 5: Fahrpläne aus dem Amtlichen Kursbuch von 1942. Sammlung Paul

Bild 6 (rechts): Ein Überblick vom Bahnhofsgelände Reichenau in Richtung Zittau. Neben der Ladestraße mit ihren Anlagen ist im Hintergrund der zweistöckige, in sich versetzte Lokomotivschuppen zu erkennen. Vorn sieht man den Güterschuppen mit seinen drei Ladeluken. Foto: Sammlung Paul





Bild 7: Im Bahnhof Hermsdorf bei Friedland steht eine Triebwagengarnitur aus VT 137 322 und VT 137 323 zur Rückfahrt nach Zittau bereit. Zum Aufnahmezeitpunkt (etwa 1940) waren die Fahrzeuge noch weinrot lackiert. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

me von 120 502,25 Mark. Somit kostete ein Kilometer Eisenbahn durchschnittlich 67 153,30 Mark.

Die Fahrbetriebsmittel bestanden aus drei Lokomotiven (Gattung I K), zehn Personenwagen (zweiachsig), neun gedeckten und 28 offenen Güterwagen (zwei- und vierachsig).

Es wäre möglich und vielleicht auch zweckmäßig gewesen, den Regelspurbahnhof in Zittau durch Einbau eines Dreischienengleises mitzubenutzen, doch hätte das der Genehmigung

der preußischen Zittau-Görlitzer Eisenbahn bedurft, die aus Zittau Richtung Neiße ausfuhr. Man legte es gar nicht auf Verhandlungen mit den Preußen an, sondern baute den Schmalspurbahnhof auf dem Bahnhofsvorplatz. Die Strecke verlief parallel zur Zittau-Reichenberger Eisenbahn und erforderte die teuren Futtermauern. Die Strecke führte ab Bahnhofsvorplatz Zittau unterhalb des damals noch bestehenden Restaurants "Zur Burg" nach Zittau-Haltepunkt und unterquerte die Regelspurstrecke nach

Reichenberg (heute Liberec). Die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn benutzte bis zum Weißer Viadukt diese Strecke mit und unterquerte dann den Viadukt Richtung Zittau-Süd.

Kleinschönau und Wald-Oppelsdorf verfügten nur über ein Überholgleis für Zugkreuzungen, Zittel und Reibersdorf hatten noch ein Abstellgleis mit Güterschuppen. Reichenau war schon ein ansehnlicher Bahnhof mit 18 Gleisen und 26 Weichen. Markersdorf besaß drei parallele Gleise mit vier Weichen.

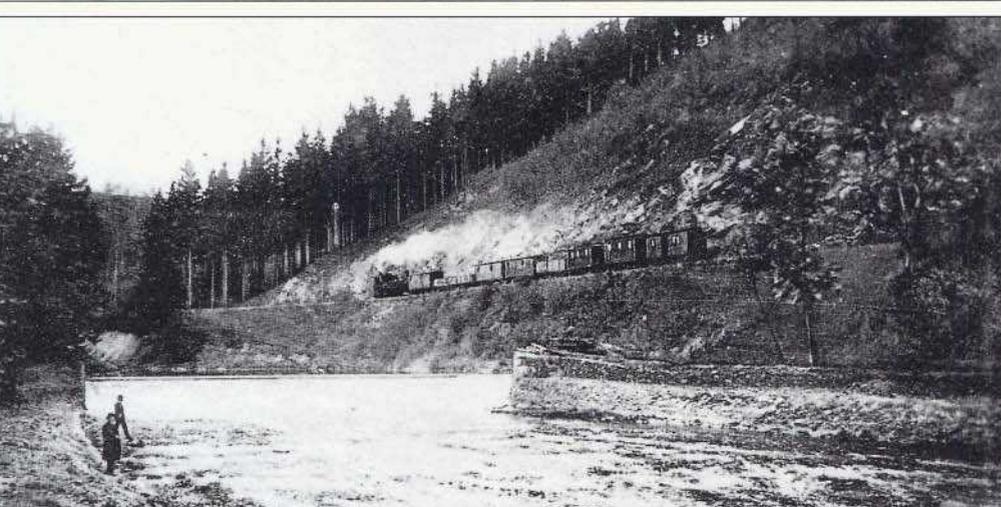
Das Königreich Sachsen war an einer Fortsetzung der Schmalspurbahn ins Böhmisches interessiert, um sächsische Produkte günstig absetzen zu können. In einem Staatsvertrag mit der K.u.k. Monarchie vom 27. November 1898 wurde der Weiterbau der Strecke über Hermsdorf (Hermanice) nach Friedland (Frydlant) in Böhmen vereinbart. Auf diese Weise kam Böhmen zu seiner einzigen Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite. Die Strecke Markersdorf –



Bild 8: In einer weiten Linkskurve zweigte die Strecke nach Markersdorf von der Linie nach Oybin/Jonsdorf ab. An der Abzweigstelle Weißerbrücke lagen die Gleise noch Jahre nach der Betriebseinstellung – hier im Januar 1963.

Bild 9 (links unten): Eine IV K zieht ihren Gmp durch das Weißetal in Richtung Zittau. Fotos 8 und 9: Sammlung Scholz

Bild 10 (unten): Die Streckentafel der Linie Zittau – Hermsdorf verrät, daß ein Anschluß Schlachthof bedient wurde. Sammlung Paul



Zittau – Hermsdorf (b Friedland)				
1901	1	Zittau	Z	Zittau
1,13	2	Zittau Sp	Zh	Zittau Sp
1,82	3	Weißer Schlachthof	Zp	Weißer Schlachthof
2,91	4	Kleinschönau	K	Kleinschönau
5,39	5	Reibersdorf (b Zittau)	F	Reibersdorf (b Zittau)
7,63	6	Reibersdorf	R	Reibersdorf
9,58	7	Wald-Obb Oppelsdorf	W	Wald-Obb Oppelsdorf
12,09	8	Reichenau (Sach)	Re	Reichenau (Sach)
13,50	9	Markersdorf (b Reichenau Sach)	M	Markersdorf (b Reichenau Sach)
14,68	10	Markersdorf (b Reichenau Sach) Sp	Mh	Markersdorf (b Reichenau Sach) Sp
15,71	11	Hermsdorf (b Friedland)	H	Hermsdorf (b Friedland)
1902				



Bild 11: Anlässlich des Streckenjubiläums im November 1934 wurden Lokomotiven und Wagen festlich geschmückt. Hier erhält ein mit einer IV K (wahrscheinlich der 99 596) bespannter Zug den Abfahrtsauftrag. Foto: Sammlung Scholz

Hermsdorf baute die Sächsische Staatsbahn, die Strecke Hermsdorf – Friedland wurde von Österreich errichtet. Die Grenz- und Zollabfertigung erfolgte in Hermsdorf. Zu diesem Zweck mußte die Station vollständig eingezäunt sein. Die Strecke wurde am 25. August 1900 in Betrieb genommen und existierte bis 1942. Der Bahnbau über die Grenze war nicht ohne Komplikationen verlaufen. Erst nach langen Verhandlungen erhielt das Bezirksamt Friedland die Konzession zum Bau der Bahn. Sie wurde als Friedländer Bezirksbahn (FBB) oder in Tschechisch Frydlantske Okresni Drahy (FOD) bezeichnet und existierte von 1899 bis 1942. Einen Durchgangsverkehr Zittau – Friedland hat es wohl, außer für Viehtransporte, nicht gegeben, auch dann nicht, als das Sudetenland zum Deutschen Reich gehörte und die beiden Strecken der RBD Dresden unterstanden. Auf der Strecke Zittau – Markersdorf sind anfangs Lokomotiven der Gattung I K, später die

IV K eingesetzt worden. In Hermsdorf mußte umgestiegen werden. Bis Friedland fuhren die Zittauer Triebwagen, Lokomotiven der Gattungen VI K und "VII K (alt)". Anfang 1945 zog die DRG ihre Maschinen aus Friedland ab. Die entgleiste 99 702 blieb zurück. Zwischen Zittau und Hermsdorf wurde der Zugverkehr am 2. Mai 1945 eingestellt. Bis Markersdorf verkehrten die Züge noch bis zum 22. Juni 1945. Wie Reiner Preuß berichtet, wurde an diesem Tag der P 507 von der polni-

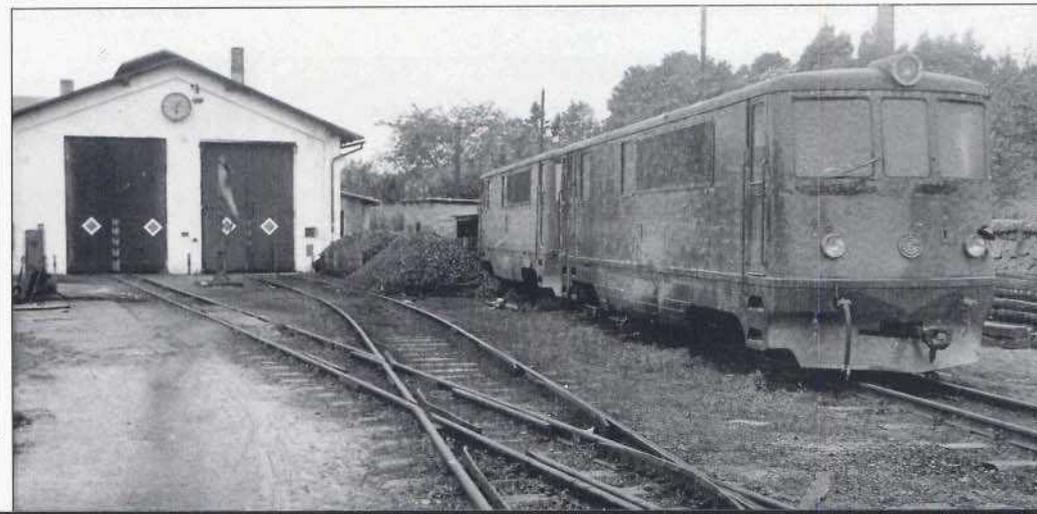
schen Armee requiriert und das Lokpersonal die 14 km zu Fuß nach Hause geschickt. Die zurückgebliebene 99 736 wurde tags darauf mit 16 Personenwagen vom Zittauer sowjetischen Bahnhofskommandanten nach Zittau beordert. Da Polen das Gebiet zwischen der tschechoslowakischen Grenze und der Neiße in Besitz nahm, wurde die Strecke Reichenau (jetzt Bogatynia) und Kleinschönau (jetzt Sieniawka) bis zum 1. Juli 1961 als PKP-Strecke betrie-

Bild 12: CSD-Lokomotive T 47 010 im Sommer 1967 am Bahnsteig in Friedland.



Bild 14 (rechts unten): Abgestellte Schmalspur-Diesellokomotiven in Friedland. Interessant ist die gemeinsame Nutzung des Schuppens durch Schmal- und Regelspurfahrzeuge.

Bild 13 (unten): Die Streckentafel für den nach Friedland führenden Abschnitt weist auch einen Anschluß auf. Fotos 12 bis 14: G. Paul



Schmalspurbahnen

Friedland (Böhmen) – Hermsdorf (b Friedland)

901	1	Friedland (Böhmen) Dofalbf	FI	Friedland (Böhmen) Dofalbf
1,87	2	Rummersdorf (b Friedland)	Kd	4 Rummersdorf (b Friedland)
1,77	3	Zittersbadi (b Friedland)	D	7 3 Zittersbadi (b Friedland)
1,87	4	Winkl. Sumpf u. G. A. B. Sutterweert	Ilhp	9 5 2 Winkl. Sumpf u. G. A. B. Sutterweert
1,03	5	Bernsdorf (b Friedland) Sp	Ilh	9 5 2 Bernsdorf (b Friedland) Sp
1,43	992 6	Bernsdorf (b Friedland)	Il.	10 6 3 1 Bernsdorf (b Friedland)



ben. Die Strecke Frydlant – Hermanice war von den CSD am 10. August 1945 wieder in Betrieb genommen, aber in den folgenden Jahren mehrmals stillgelegt worden. Vom 14. Juli 1957 bis 13. Januar 1976 betrieb man Personenverkehr, bis die Strecke, nun restlos heruntergewirtschaftet, endgültig stillgelegt werden mußte. Auf tschechischer Seite waren drei von Krauss im Jahre 1899 gebaute C1' n2t-Lokomotiven im Einsatz, die 1925 die CSD-Betriebsnummern U 37.007 bis U 37.009 erhalten hatten, von der DRG 1938 in 99 791 bis 99 793 umgezeichnet worden waren und 1945 wieder die ursprünglichen CSD-Betriebsnummern bekamen. Die 1945 entgleiste 99 702 erhielt die Nummer U 58.001; sie ist die größte Schmal-

spur-Dampflokomotive, die die CSD je besaßen. Frydlant bekam 1958 Diesellokomotiven der Reihe TU 47.0. Damit endete auch bei den CSD die Geschichte der Heberlein-Bremse, und die Bahn mußte auf Druckluftbremse Bauart Bozic umstellen.

Die Schmalspurbahn Zittau – Markersdorf ist verschwunden. Geblieben sind nur wenige Fotos, die an diese Strecke erinnern. Die zweite Zittauer Schmalspurbahn hingegen ist noch in Betrieb. In diesen Tagen erscheint in unserem Verlag ein Special des Eisenbahn-Journals über die Geschichte und Gegenwart der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn, der "ZOJE", das wir Ihrer Aufmerksamkeit empfehlen!

Manfred Weisbrod

Bild 19 (rechts oben): Nach Hermsdorf kann man leider nicht mehr fahren. Aber auch die noch betriebenen Zittauer Streckenabschnitte bieten den Reiz der Schmalspurbahn pur.

Bild 15 (links oben): Nur wenige Reisende bestiegen 1968 den Zug in Friedland.

Bild 16 (darunter): Noch 1982, lange nach der Einstellung, harren letzte abgestellte Fahrzeuge dem Abtransport entgegen.

Bild 20 (rechts unten): Mit den letzten Sonnenstrahlen entschwindet der Zug nach Jonsdorf.
Fotos 19 und 20: W. Bley

Bild 17 (links unten): Ein verfallender VT als nunmehr polnisches Fahrzeug.

Bild 18: Denkmalslokomotive U 37.008 in Friedland. Fotos 15 bis 18: G. Paul







Die Speisewagen des Glacier-Express



Worin liegt eigentlich der Erfolg des als "langsamster Schnellzug der Welt" betitelten "Glacier-Express" von RhB, FO und BVZ? Sicherlich nicht zuletzt in der abwechslungsreichen Fahrt durch die alpine Landschaft der Schweizer Kantone Graubünden, Uri und Wallis. Vielleicht aber sind des Rätsels Lösung ganz einfach die Gemütlichkeit und Gastlichkeit in der auffälligen roten Wagenschlange. Deren gemächliche Fahrt durch die ungemein reizvollen Hochgebirgsregionen der Schweiz läßt die Reise zu einem einprägsamen Erlebnis werden. Denn wo im planmäßigen Bahnverkehr hat heutzutage die "Faszination Eisenbahn" noch wie zu Großvaters Zeiten ihren Platz behalten?

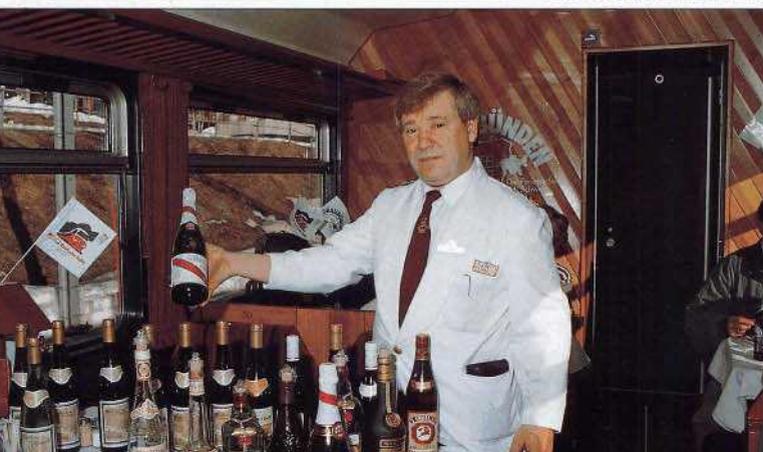
Nach der raschen Ausdehnung des europäischen Eisenbahnnetzes um die Jahrhundertwende blühten die damals nur für betuchte Passagiere der gesellschaftlichen Oberschicht erschwinglichen Luxuszüge stark auf. Die unternehmungslustige und komfortverwöhnte Gesellschaft verlangte daher von den Eisenbahnbetreibern einen angemessenen Standard, der in jeder Hinsicht erstklassig sein sollte. Die Rhätische Bahn (RhB) als Verbindungsglied der europäischen Normalspurbahnen zu den weltbekannten Kur- und Wintersportorten sowie Sommerfrischen in den Schweizer Alpen gelangte seinerzeit ebenfalls in den Sog der Begeisterung für den bequemen und luxuriö-

Bild 1 (oben): Erste Präsentations- und Fotofahrt mit dem Doppelspeisewagen WR 3816/17 (Aufnahme bei Landquart). **Foto: W. Hartmann-Vetsch**

Bild 2 (links): Zielsicher gießen die Kellner in den Speisewagen des Glacier-Express die Spirituosen selbst in solche Minigläser. **Foto: M. Lasek**

Bild 3 (unten links): Stets gibt es ein reichhaltiges Angebot an erlesenen Spitzenweinen.

Bild 4: Gastlichkeit ist Trumpf in den gepflegten Speisewagen. **Fotos 3 und 4: Bildagentur Lamby**



sen Eisenbahnverkehr. Neben einer ständig anwachsenden Zahl von Normalspurwagen besaß und betrieb die 1916 als erste rein deutsche Betreibergesellschaft für Servicewagen gegründete MITROPA folgerichtig fortan nun auch Speisewagen der Rhätischen Bahn und der damals noch eigenständigen Bernina-Bahn in der Schweiz. Als Stützpunkt für den im Dezember 1928 vertraglich mit der RhB abgesicherten Betrieb übernahm die MITROPA die Bewirtschaftung des Bahnhofsbüffets in Alp Grüm und eröffnete wenig später mit den ersten beiden Salon-/Speisewagen (die heutigen WR 3813 und WR 3814) den Restaurationsbetrieb auf Meterspurgleisen zwischen St. Moritz und Tirano.

Salonzug mit Küchenwagen

Aus zollrechtlichen Gründen einerseits und der vertraglichen Bindung Italiens an die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) andererseits wurde den beiden Salonwagen ein zweiaxiger Küchenwagen beigegeben, der noch auf Schweizer Gebiet, in Campocologno oder Brusio, abgekuppelt wurde. Der Salonzug, der zusätzlich durch vierachsige Wagen C4ü der 3. Klasse mit Tischen verstärkt werden konnte, verkehrte erstmals am 15. Dezember 1928 in der Wintersaison bis zum 28. Februar 1929. Ab der Sommerhochsaison 1929 fuhr der reine Salonzug jeweils im Saisonbetrieb Sommer/Winter bis zum Vertragsende im Sommer des Jahres 1938. Der Küchenwagen, der durch einen Umbau aus einem Güterwagen entstanden war, wurde 1940 übrigens in eine Schneeschleuder umgebaut.

Bis dahin befanden sich alle Wagen des einstigen Salonzuges im Besitz der Bernina-Bahn, wurden aber im Dezember 1943 nach der Sanierung der Bernina-Bahn und der Eingliederung in die Rhätische Bahn von der MITROPA angekauft. Sie wurden kurioserweise 1944, also kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges, in die MITROPA-Werkstätte nach Berlin-Falkensee transportiert und dort mit je einer kleinen Küche versehen, so daß der Küchenwageneinsatz überflüssig wurde und aus den Salonwagen vollwertige Speiserestaurants auf Schienen entstanden.

Übernahme durch die RhB

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die MITROPA-Restaurants auf Schienen aus der "Liquidationsmasse des deutschen Eigentums" von der Schweiz beschlagnahmt und versteigert. 1949 gingen sie für 112 000 Sfr in den Besitz der Betreiberbahn RhB über. Den Restaurationsbetrieb besorgte fortan die Schweizerische Speisewagengesellschaft (SSG) mit Sitz in Olten.

Die Zeiten der Weltwirtschaftskrise, des Zweiten Weltkrieges und der sich daran anschließenden Phase des Wiederaufbaus in fast ganz Europa mußten sich zwangsläufig auch auf die Reisegewohnheiten und auf die Reisendenzahlen auswirken. Der zunehmende Straßen- und Luftverkehr erwies sich zudem rasch als große Konkurrenten der Eisenbahn, deren Rolle als luxuriöses Fortbewegungsmittel mehr und mehr verblaßte und allmählich der eines reinen Beförderungsmittels gleichkam.



Bild 5: WR 3811 in Chur vor der Modernisierung (6. September 1980). Foto: M. Stefani, Slg. Bemo

Aufgrund des sinkenden Luxusanspruchs der Reisenden bei Bahnfahrten erwog die RhB die nicht mehr zeitgemäßen, einer vergangenen Epoche angehörenden Servicewagen aus den Jahren 1928/30 ersatzlos auszumustern. Seit Anfang der siebziger Jahre zeichnete sich jedoch eine Renaissance der "guten alten Zeit" ab. Tourismus und Eisenbahn schienen auf einmal wieder miteinander vereinbar – offensichtlich als Ausgleich zum Modernen und Schnellebigen. Insofern kann das Aushaltvermögen der RhB-Verantwortlichen als sehr vorausschauend bewertet werden: Es ermöglichte letztendlich den heute bei anderen Zügen erreichten touristischen Bekanntheitsgrad des Glacier-Express. Man besann sich also der schönen alten Wagen und gliederte sie vermehrt in den attraktiven Expreszug und seine immer notwendiger werdenden Verstärkungszüge ein.

Betriebsbedingte Probleme mit den inzwischen über 40 Jahre alten Fahrzeuge traten nun jedoch fast zwangsläufig auf. Ungenügenden Laufeigenschaften aufgrund des Geschwindigkeitszuwachses der Züge im Laufe der Jahre von 45 auf 80 km/h wurde zwischen 1968 und 1974 mit dem Einbau neuer Drehgestelle begegnet. Die veralteten Küchen sowie die mittlerweile ziemlich verschlissene Innenausstattung, die sich noch im Ablieferungszustand befand, mußten erneuert werden. Ebenso war es unumgänglich, bislang nicht vorhandene Kühleinrichtungen nachzurüsten.

Als Prototyp für den Umbau der Inneneinrichtung aller vorhandenen Vorkriegs-Speisewagen wurde der WR 3812 auserkoren. Die Arbeiten erfolgten 1974 in der RhB-Hauptwerk-

stätte in Landquart. Eine neue Küche einschließlich moderner Mikrowellenherde und Kühlanlagen bedeutete eine zeitgemäße, bedienungsfreundliche Handhabung für das Küchenpersonal. Weniger positiv wurde hingegen die ersatzweise auch mit Kunststoffteilen modernisierte Inneneinrichtung vom Publikum beurteilt und löste sogar Entrüstungstürme aus.

Modernisierungsvariante

So konnte die RhB mit einem lachenden und einem weinenden Auge die Wiederintegration ihres ersten modernisierten Altbau-Speisewagens in den Glacier-Express feiern, mußte sich aber gleichzeitig Gedanken über eine andersartige Modernisierungsvariante für die beiden anderen, baugleichen Wagen WR 3810 und 3811 machen.

Entgegen der Vorgehensweise beim Umbau des WR 3812 wurden die beiden ältesten Servicewagen 1982/83 bis zum Stahlgerippe abgebrochen. Der Einbau einer neuen Küche, die vollständige, stilgetreue Erneuerung der Innenausstattung unter Wiederverwendung der Messingaccessoires, doppelverglaste Fenster, neue Belüftungs- und Heizungsanlagen sowie die Neuinstallation der elektrischen Ausrüstung einschließlich einer Beschallungsanlage und einer Umformerguppe (Dreiphasenwechselstrom 380 V/50 Hz bei einer ab Triebfahrzeug angebotenen Spannung von 300 V/16²/₃ Hz auf RhB-Stammnetz und FO) waren die maßgeblichen Kriterien des Komplettumbaus oberhalb des Fahrgestells, der ebenfalls in der Hauptwerkstätte in Landquart durchgeführt wurde. Die besondere Problematik des Umbaus der

Bild 6: Der mit WR 3811 baugleiche WR 3810 nach dem 1982 erfolgten Umbau. Foto: Slg. Bemo





Bild 7: Der 1991 abgestellte WR 3814 ist einer der beiden ersten RhB-Servicewagen, die 1929 von der MITROPA zunächst für die Bernina-Bahn eingesetzt wurden.

Technische Daten der RhB-Speisewagen

Wagen-Nr.	Baujahr	Umbau	Länge	Sitze	Bemerkung
WR 3810	1929	1982	16,44 m	34	ehemals MITROPA
WR 3811	1929	1983	16,44 m	34	ehemals MITROPA
WR 3812	1930	1974+1987	16,44 m	36	ehemals MITROPA
WR 3813	1928	1944	15,32 m	30	ex MITROPA für Bernina, 1991 an DFB
WR 3814	1928	1944	15,32 m	30	ex MITROPA für Bernina, 1991 an DFB
WR 3815	1984	–	18,50 m	36	Zahnradbremse FO/BVZ
WR 3816/17	1987	–	34 m	60	Zahnradbremse FO/BVZ, mit WC



Bild 8: Der 1930 gebaute WR 3812 wurde in den siebziger Jahren von der RhB zum Prototyp für die Modernisierung der Vorkriegs-Speisewagen auserkoren. **Fotos 7 und 8: Sammlung Bemo**

Bild 9: Pressefahrt mit dem ersten Neubau-Speisewagen WR 3815, fotografiert bei Haldenstein. **Fotos 9, 10 und 11: W. Hartmann-Vetsch**

Wagen WR 3810 und 3811 resultierte aus den Abmessungen der Schmalspurwagen mit 2,65 m Breite und 16,5 m Länge bei Integration von 34 Sitzplätzen. An Bedienungspersonal mußten in der Zwischensaison zwei und in der Hochsaison vier Arbeitskräfte Platz finden, um die Zubereitung der Speisen und Getränke halbwegs komfortabel bewältigen zu können.

Auf 7,3 m² Stellfläche (unter Verzicht auf die Einstiege am Küchenende des Wagens) wurde ein maßstabsgerechtes Modell im wahrsten Sinne des Wortes erarbeitet. Beim 1984 in Dienst gestellten ersten Neubau-Speisewagen WR 3815 konnte die Stellfläche aufgrund des um 2 m auf 18,5 m verlängerten Wagenkastens – entsprechend den RhB-Einheitswagen II – auf 8,4 m² vergrößert werden.

Umfangreiche Ausstattung

An Küchengeräten verfügt das Personal sowohl bei dem Neubauwagen als auch bei den modernisierten WR 3810 und 3811 nunmehr über einen unter dem Wagenboden angeordneten und wegen der kalten Wintereinsatzperiode beheizbaren Frischwassertank mit UV-Wasser-Entkeimungsanlage und einen innen angeordneten Boiler, ferner über einen Zweiplattenherd und Heißluftofen, je eine Geschirrabwasch- und Kaffeemaschine sowie Kühl- und Ventilationsapparate.

Unter dem Strich errechnete sich für die beiden grundlegend modernisierten Wagen eine Investitionssumme von rund 800 000 Sfr je Fahrzeug, was in etwa dem halben Beschaffungswert eines neuen Wagens mit vergleichbarer Ausrüstung entspricht.

Der 20,7 t schwere Neubau-Speisewagen WR 3815 ist als Aluminiumkonstruktion mit Strangpreßprofilen ausgeführt und um 2 m länger als die Umbauwagen WR 3810, 3811 und 3812, was sowohl dem Sitzplatzangebot als auch – wie beschrieben – dem Küchenraum zugute kommt.

Das moderne, dem Zeitgeschmack entsprechende Interieur des WR 3815 besticht durch die Verwendung von viel Holz und Textilien und strahlt deshalb eine wohnliche Atmosphäre aus. Die mit Holzaufbau versehenen, räumlich sehr beengten und gut 1 m kürzeren WR 3813 und 3814 aus dem Jahre 1928 wurden aber zunächst noch nicht außer Dienst gestellt, sondern als Reservewagen vorgehalten.

Die zunächst wohl letzte Etappe der Modernisierung des Speisewagenparks der RhB





Bild 10 (oben): Die Einweihungsfahrt des modernen Doppelspeisewagens WR 3816/17 mit Vorgänger WR 3815, den Salonwagen 1161 und 1154 sowie weiteren Wagen der Serie 1141 bis 1144.

Bild 11: Für besondere Feste auf Schienen steht noch der Bier-Bar-Wagen WR-S 3820 zur Verfügung.



wurde mit der Ablieferung des zweiteiligen WR 3816/17 im Jahr 1987 beschritten. Notwendig wurde diese zweite Neubeschaffung aufgrund des anhaltenden "Speisewagen-Booms" im Glacier-Express. Insbesondere Reisegruppen chartern immer häufiger einen ganzen Speisewagen, und das erfordert entsprechende Kapazitäten.

Trotz der Ablieferung des nunmehr vierten Fahrzeugs in modernem Gewande waren die beiden Bernina-Bahn-Wagen auch jetzt noch unverzichtbar und mußten oft aushilfsweise in Zusatzzügen "einspringen". Außerdem sollte der Eindruck einer Massenabfertigung in den Speiserestaurants des Glacier-Express vermieden und den Reisenden ausreichend Zeit für ein gemütliches Menü bei der Fahrt durch die eindrucksvolle Landschaft geboten werden.

Die Konzeption eines Doppelspeisewagens wurde nicht zuletzt aus dem Zwang heraus "geboren", die alten Bernina-Wagen für Gruppen oft gemeinsam einsetzen zu müssen. Da ein wirtschaftlicher Umbau der Fahrzeuge WR 3813 und 3814 zu einem neuen zweiteiligen Fahrzeug aufgrund der bescheidenen Außenabmessungen und des daraus resultierenden geringen Sitzplatzangebots, vor allem aber wegen des fehlenden Raums für eine der Größe des Wagens angepaßte Kücheneinrichtung kaum in Frage kam, blieb nur der Weg einer Neubeschaffung eines solchen Doppelspeisewagens.

Basierend auf der Konstruktion des vorangegangenen Neubauwagens WR 3815 wurde sowohl vom Konzept als auch von der Ausstattung her eine vergrößerte Variante, aufgeteilt in zwei kurzgekuppelte Wageneinheiten, verwirklicht. Gemäß der Forderung nach größerer Sitzplatzkapazität und dem Plan, den Wagen auch allein für Gesellschaftsfahrten heranziehen zu können, wurden neben einem breiten und be-

quem begehbaren Übergang erstmals eine WC-Anlage, Garderobennischen und vor allem großzügige Panoramafenster in die Anforderungsliste für eine Wagengeneration der achtziger Jahre aufgenommen.

Das in Aluminiumbauweise gefertigte Fahrzeug entstand in Anlehnung an die RhB-Einheitswagen II und III mit einer Aufteilung in Küchen- und Salonwagen. Einzig wiederverwendet wurden die seit 1969 auch in die alten Bernina-Speisewagen WR 3813 und 3814 eingebauten FFA-Prototyp-Drehgestelle mit Zahnradbremse für das FO- und BVZ-Netz. Diese bewährte Konstruktion wurde nur in puncto Federung und Dämpfung modernisiert. Das äußere Erscheinungsbild in Rot-Schwarz wurde den neu beschafften EW III des Bernina-Express angepaßt.

Salonwagen in Reserve

Insgesamt verfügt die Rhätische Bahn heute über einen leistungsfähigen Servicewagenpark. In Spitzenzeiten kann außerdem noch der Salon-/Gesellschaftswagen As 1161 als zusätzlicher Wagen eingesetzt werden. Vorwie-

gend wird er für Hochzeiten oder ähnliche feierliche Anlässe genutzt.

Das vorerst letzte Kapitel in der Geschichte der Speisewagen für den Glacier-Express der Rhätischen Bahn wurde schließlich 1991 mit der Abstellung der beiden ersten, von der MITROPA 1928 ursprünglich für die Bernina-Bahn in Dienst gestellten Altbau-Servicewagen WR 3813 und 3814 geschrieben. Beide fanden eine neue Heimat bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), so daß sie vielleicht eines Tages von Dampflokomotiven über den Furkapaß gezogen werden.

Mehr über das "Erlebnis Speisewagen" im Glacier-Express und andere Attraktionen rund um den "langsamsten Schnellzug der Welt" können Sie in dem kürzlich erschienenen Special 3/92 des Eisenbahn-Journals, "Der Glacier-Express", lesen.

Thomas Küstner

Quellen:

"Verkehrstechnik in der Schweiz" (Lieferantenkatalog der Schweizer öffentlichen Verkehrsbetriebe 18-1983/84 und 22-1988)
 "75 Jahre MITROPA" von A. Mühl
 Informationen der RhB-Direktion



Zu spüren ist eigentlich nichts. Bestenfalls "Kenner" im ersten Wagen hinter der Lok wundern sich vielleicht über das Geräusch, wenn der Stromabnehmer runter- und raufgeklappt bzw. – wie es im Fachjargon heißt – ab- und aufgebügelt wird – mitten auf der Strecke, in voller Fahrt. Diese bei der Deutschen Bundesbahn sehr seltene Betriebsituation ist derzeit auf der Siegstrecke Köln – Siegen (KBS neu 460) im Abschnitt zwischen Betzdorf und Brachbach bei Büdenholz zu beobachten.

Dort wird das Gewölbe des rund 200 m langen Tunnels saniert, bei dessen Bau vor über 130 Jahren – als die Köln-Gießener Eisenbahn mit Zweigbahn Betzdorf – Siegen entstand – Feldbrandsteine (Ziegel) verwendet worden waren. Das mittlerweile morsch gewordene Tragwerk wird nun durch Betonsegmente von 3 bis 6 m Breite ersetzt. Dabei muß einerseits eine gewisse Tiefe erreicht werden; andererseits darf aber das Gebirge auch nicht freigelegt werden. Die Arbeiten dauern noch bis Ende Oktober/Anfang November und sind mit 3,2 Millionen Mark veranschlagt.

Während der gesamten Bauarbeiten läuft der Zugbetrieb weiter. Lediglich wenn sich ein Bauzug mit (schadstoffarmer) Diesellok, Rungen- und Flachwagen, die Arbeitsbühnen und Kleinbagger transportieren, auf der Strecke befindet, wird nur ein Gleis benutzt. Nachdem bei der Einrichtung der Baustelle im Tunnel der Fahrdrabt entfernt und vor beiden Portalen ein Teil der Fahrleitungsmasten um 90° zur Seite geschwenkt wurden, ist ein sogenannter Schwungfahrabschnitt von etwa 580 m Länge eingerichtet worden, damit auch die Ellokbespannten Züge den Baustellenbereich passieren können.

Bügel ab!

E-Loks rollen stromlos durch Baustelle beim Büdenholzer Tunnel



Bild 4: Das Signal EI 5 bedeutet "Bügel an".

Bild 1 (oben links): Abgebügelt "schießt" 111 117 mit Nahverkehrszug 6566 aus dem Büdenholzer Tunnel. An dieser Stelle sind die Fahrleitungsmasten zur Seite geschwenkt.

Bild 2 (unten links): Das Ankündigungssignal EI 3 "Bügel ab erwarten".

Bild 3 (unten Mitte): Das Signal EI 4 "Bügel ab" steht 50 m vor der Fahrdrabtunterbrechung.



Bild 5 (oben): Mit Schwung rollt die soeben abgebügelte neurote 140er mit dem Nahverkehrs-Wendezug 6565 in den Baustellenbereich.

Bild 6 (rechts): Im fahrdradtlosen Abschnitt nähert sich 110 411 mit E 3313 dem Tunnel.

Bild 7: Ideal für Modellbahner zur Nachbildung: Der Bauzug, der im Büdenholzer Tunnel eingesetzt ist, besteht aus zwei Rungenwagen mit Arbeitsbühnen und einem Flachwagen mit Kleinbagger – hier während einer "Pause" im Bf Kirchen/Sieg. **Fotos: W. Stössel**

Angekündigt wird den Lokführern diese außergewöhnliche Betriebssituation durch äußerst seltene Fahrleitungssignale. Dabei handelt es sich um auf der Spitze stehende blaue Vierecke mit weißen Symbolen, die folgende Bedeutungen haben: EI 3 "Bügel ab erwarten" (waagrecht verschobener weißer Balken), 350 m vor Beginn des oberleitungslosen Abschnitts; EI 4 "Bügel ab" (waagrecht weißer Balken), 50 m vor der Fahrdradtunterbrechung; EI 5 "Bügel an" (senkrechter weißer Balken), 150 m nach Ende des fahrdradtlosen Streckenabschnitts.

Hat eine Lok das Signal "Bügel ab" passiert, klappt der Lokführer den Stromabnehmer in voller Fahrt (etwa 100 km/h) herunter. Durch den Baustellenbereich rollt der Zug dann im Leerlauf, angetrieben allein durch den Schwung, ehe nach etwas mehr als einem halben Kilometer wieder aufgebügelt werden kann (siehe auch Bahn-Notizen).

Wolfgang Stössel



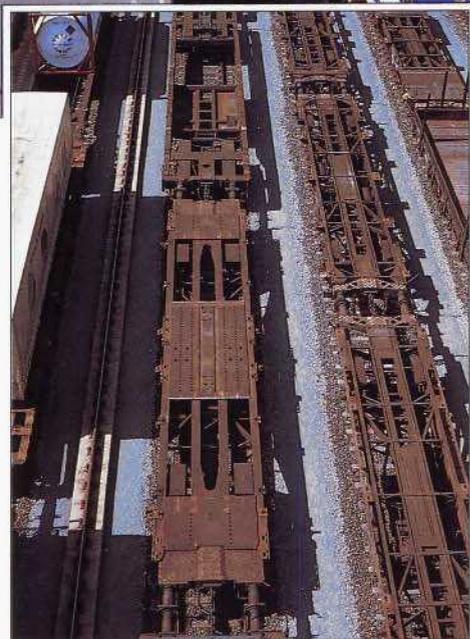


Bild 2: Auf sieben parallel verlaufenden Verladegleisen können täglich bis zu 200 Containerwagen abgefertigt werden (Blick auf DB-Containerwagen von einem Kran aus).

Neuer Container-Terminal in Duisburg-Ruhrort Hafen

Mehr Güterverkehr auf die Schiene

Im Oktober 1990 wurden die Arbeiten zum Bau eines Container-Terminals im Duisburger Hafen aufgenommen, im Februar 1992 lief bereits der Probetrieb, und am 12. Mai 1992 wurde die 93 000 m² große Anlage offiziell ihrer Bestimmung übergeben. An den Baukosten von

30 Millionen Mark hatte sich der Bund mit etwas mehr als zwei Dritteln beteiligt.

Auf sieben Parallelgleisen mit einem Arbeitsbereich von jeweils 700 m Länge können bis zu 200 Güterwagen pro Tag abgefertigt werden. Zwei Portalkräne mit einer Spannweite von 36 m und einer Höhe von 15 m (über SO) können maximal 48,5 t schwere Lasten bewegen. Für Gefahrgut-Transporte steht eine separate, 1360 m² große Fläche zur Verfügung, auf der 80 Ladeeinheiten Platz finden.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Container-Terminals in Duisburg-Ruhrort Hafen wird ein weiterer Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geleistet. Die zur Zeit von hier aus bedienten Verbindungen nach Berlin, Frankfurt, Hamburg, Lübeck, Mannheim und Busto Arsizio sollen um die Zielbahnhöfe München und Verona sowie weitere Bahnhöfe in Österreich und Frankreich erweitert werden, falls seitens der Spediteure eine entsprechende Nachfrage besteht. **M. L.**

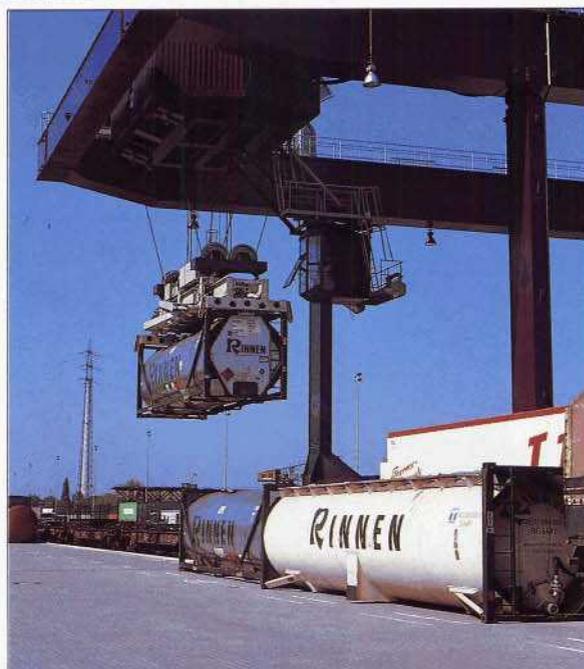


Bild 3: Lasten bis zu einem Gewicht von maximal 48,5 t können die beiden Portalkräne der Anlage heben (hier die Verladung eines Containers). **Fotos: M. Lasek**

Bild 1 (oben): In relativ kurzer Bauzeit wurde der 93 000 m² große Container-Terminal im Duisburger Hafen fertiggestellt.

Die »neue« DR – zum Beispiel Rbd Dresden

Die Rbd Dresden hatte für die Feierlichkeiten zum Fahrplanwechsel Chemnitz ausgewählt. In den frühen Morgenstunden eilte Präsident Hans-Jürgen Lücking von Bahnsteig zu Bahnsteig, um weiß-grüne Startbänder für die Jungfernfahrt neuer Züge zu durchschneiden. Dem um 7.20 Uhr in Chemnitz auf die Reise nach Berlin geschickten D 2276 fehlen zum Status des InterRegio noch die standesgemäßen Wagen der 1. Klasse und die Bistro-Wagen, die erst im Laufe der nächsten Monate geliefert werden können. Ansonsten



Oben: Vom Dresdener Rbd-Präsidenten Lücking wird am 31. Mai 1992 der erste Inter-Regio Chemnitz – Berlin auf die Reise geschickt.

Links: Eröffnungszug der RSB Chemnitz – Leipzig am 31. Mai 1992.
Fotos: M. Weisbrod



ist der blau-lichtgraue Zug komplett und wird mit Loks der Baureihe 112 vom Bw Berlin Hbf bespannt.

Die IR-Linie 20 Aachen – Kassel ist bis Chemnitz verlängert worden. Den Eröffnungszug IR 2550 zog eine Lok der Baureihe 232. Zweimal Aachen und einmal Dortmund sind künftig ab Chemnitz täglich direkt zu erreichen. Ein neuer Markenartikel auf DR-Gleisen ist die RegionalSchnellBahn (RSB), die im Zwei-Stunden-Takt Chemnitz und Leipzig verbindet. Die Fahrzeit von 85 Minuten für 81 km auf der noch eingleisigen (!) Strecke ist kein Optimum, aber dennoch zehn Minuten kürzer als bisher. Die RSB-Garnituren werden aus Loks der Reihe 232 und vier Sitzwagen By gebildet, die aus dem langen Halberstädter Bmh nach Entwürfen des Design-Centers München im Raw Delitzsch entstanden. Ergänzt wird der Zug durch einen kombinierten Wagen ABDmsb mit 15 Sitzplätzen 1. Klasse sowie Dienst-, Mehrzweck- und Behindertenabteil.

Auf den Strecken von der sächsischen Landeshauptstadt in Richtung Bayern und Baden-Württemberg sieht das Angebot jedoch weiterhin mager aus. In Richtung Nürnberg – München/Stuttgart gibt es keine IC- und nur eine IR-Verbindung, was auch Kritik aus dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft zur Folge hatte. Während Hamburg und Frankfurt/M. von Dresden aus in z.T.

akzeptablen Zeiten im Zwei-Stunden-Takt erreicht werden, rollen zwischen Görlitz/Dresden und Hof/Nürnberg weiterhin die creme-grünen und veralteten D-Zug-Wagen der DR beschaulich durchs Land. Natürlich kann eine Eisenbahn, die

über Jahrzehnte heruntergewirtschaftet worden ist, die man noch 1989 mit den Prädikaten "verdreckt, verkommen, verspätet" bedachte, nicht über Nacht zur europäischen Spitze aufschließen. Anerkennenswert ist daher, was man in den letzten zwei Jahren verändert hat.

Die Eisenbahn im Osten Deutschlands ist in der Nacht vom 30. zum 31. Mai 1992 attraktiver und bunter geworden. Das triste Grün und das kaum weniger schöne Creme-Grün des Reisezugwagenparks ist z.Z. durch Zuggarnituren verdrängt worden, die schon mit ihrer Farbgebung den Reisenden Qualität und Komfort signalisieren. Beim Eisenbahnfotografen wird sich Frust in Lust verwandeln, wenn bisher nur auf altbundesdeutschen Strecken gesehene Zuggarnituren im Fernverkehr mit DR-Lokomotiven bespannt sind.

Manfred Weisbrod



ICE im Abendlicht zwischen Augsburg und München (Haspelmoor, Mai 1992). Foto: GZ

Ein Jahr ICE: RundumZufriedenheit

Über zehn Millionen Fahrgäste, über eine halbe Milliarde Mark Einnahmen und gute Noten von der Kundschaft: Die Bundesbahn kann mit der ersten Jahresbilanz ihres Hochgeschwindigkeitszuges InterCityExpress (ICE) zufrieden sein.

Die 23 Zügeinheiten, die zum Start des ICE-Verkehrs bereitstanden, haben seit dem 2. Juli 1991 zwischen Hamburg und München über Frankfurt (Main), Mannheim und Stuttgart zusammen fast neun Millionen Kilometer zurückgelegt. Anders ausgedrückt: Nach 365 Tagen ist jeder der hier eingesetzten ICE-Züge im Schnitt 383 000 Kilometer gefahren. Der Pünktlichkeitsgrad liegt bei 90%. Pro Tag sind 25 000 Reisende in 37 ICE-Zügen 7,7 Millionen Kilometer weit unterwegs.

Bei einer Befragung der Fahrgäste nach den Gründen der ICE-Benutzung nannten rund 60% Schnelligkeit und kürzere Fahrzeit; 17% nannten den höheren Komfort. Die besten Noten gaben die Fahrgäste der Sauberkeit, Raumgestaltung und Beleuchtung sowie der Höflichkeit und Hilfsbereitschaft der Zugbegleiter.

Mehr als eine Million stiegen vom Auto oder Flugzeug auf die Bahn um. ICE-Kunden reisen im Durchschnitt 342 Kilometer weit – 68 Kilometer mehr als in anderen Fernverkehrszügen. 26% der Reisenden nutzen die 1. Klasse, wobei davon gut zwei Drittel geschäftlich unterwegs sind. Insgesamt liegt der Geschäftsreisenteil jedoch nur bei 35%. Nahezu zwei Drittel der ICE-Fahrgäste reisen also privat, was für die Akzeptanz der Züge spricht.

Die ICE sind im Durchschnitt zu 51% besetzt. Doch gibt es starke Unterschiede zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken bis hin zu einer Platzbelegung von 100%. Immerhin sind die ICE im Schnitt somit um 4% besser ausgelastet als IC-

Züge. Die Ansätze der Planungen wurden hierbei um 5% übertroffen. Erfolg erwartet die DB auch von der zweiten Linie, die seit 31. Mai 1992 von Hamburg und Bremen über Würzburg und Nürnberg nach München verkehrt. Auch hier gilt das ICE-Tarifsystem mit Festpreisen nach Wettbewerbs- und Leistungssituation.

Von den insgesamt bisher bestellten 60 ICE-Garnituren stehen bereits 50 zur Verfügung. Nach vollständiger Auslieferung aller Züge sollen ab Herbst auch Zürich und Berlin bedient werden.

Inzwischen läuft bereits die Planung für eine weitere Bauserie von voraussichtlich 30 Triebzügen, von denen zunächst zwei eine "Europa-taugliche" Ausrüstung für den Betrieb unter verschiedenen Stromsystemen (ICE-M) erhalten werden. **dbp**



Links: Nicht eben stilrein, dafür umso auffallender war am 17. Juni 1992 der EC 13 "Paganini" Dortmund – Bologna bis München (hier kurz vor dem Ziel bei Nannhofen) unterwegs: Als Zuglok mußte die 111 128 des Bw Düsseldorf im S-Bahn-Look einspringen. Am Zugzielanzeiger der Lok war diese Extratour denn auch schlicht und einfach mit "Sonderfahrt" umschrieben...
Foto: H. Scholz

Unten: Die seit zwei Jahren abgestellten 254 052, 040, 110 und 059 am 10. Juni 1992 im Bw Zeitz.
Foto: D. Bätzold

Bald InterRegio-Linie durchs Wesertal?

Der neue Bundesverkehrswegeplan stellt für die dahinsiechende Hauptstrecke Löhne – Hameln die Signale auf Grün. Die derzeit nur schwach genutzte Strecke durchs Wesertal soll noch in diesem Jahrzehnt als Element einer Neu- und Ausbaustrecke Löhne – Hameln – Elze – Hildesheim – Wolfsburg gründlich aufgemöbelt und in den hochwertigen Fernverkehr integriert werden. Erste Pläne der BD Hannover zur Elektrifizierung der Linie Löhne – Hameln – Elze hatten nur zum Ziel, die Verbindung im Ost-West-Ferngüterverkehr zur Entlastung des Großraums Hannover nutzbar zu machen. Die Verkehrsplaner gingen hier noch davon aus, daß nach Elektrifizierung eine eingleisige Strecke (Kapazität maximal 100 Züge pro Tag) zwischen Löhne und Hameln den Zuwachs im Ost-West-Transit würde abschöpfen können. Inzwischen aber sehen die Planungen eine zweigleisige elektrifizierte Strecke vor, auf der auch hochwertiger Fernreiseverkehr stattfinden soll. So ist daran gedacht, hier eine Inter-

Regio-Linie einzurichten und auch den Regionalverkehr zu verbessern. Wo es die knapp 120 Jahre alte Trasse zuläßt, soll die Strecke deshalb für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h hergerichtet werden. Allerdings: Wenn die Bautrupps anrücken, werden sie die Wesertalbahn zunächst nur eingleisig modernisieren; das vorgesehene zweite Gleis soll mit der allmählichen Steigerung der Zugzahlen folgen. Eine IR-Linie aus Holland würde bei Führung über Löhne – Hameln in Hildesheim kürzesten Anschluß an den ab 1993 fahrenden ICE von Berlin nach Süddeutschland bieten. **wk**

Oldenburg – Leer jetzt elektrisch

Die eingleisige Bundesbahnstrecke von Oldenburg nach Leer in Ostfriesland ist elektrifiziert worden. Die Oberleitung steht seit 12. Mai 1992 unter Spannung. Planmäßig begann der elektrische Betrieb am 31. Mai 1992. Der 55 Kilometer lange Abschnitt schließt die Lücke zwischen den bereits elektrisch betriebenen Strecken Bremen – Oldenburg und Norddeich – Emden – Leer – Rheine



– Münster – Ruhrgebiet. Der Umstellung dieser Strecke auf elektrischen Betrieb lag ein Vertrag zwischen Bundesbahn und Niedersachsen zugrunde, der die finanzielle Beteiligung des Landes regelt; da sich das Vorhaben rein betriebswirtschaftlich nicht rechnet, hätte es die Bundesbahn mit eigenen Mitteln allein nicht durchführen können. Vor allem beim Anschluß Ostfrieslands an das Inter-Regio-Netz der DB spielt der nun durchgehend elektrische Betrieb eine wesentliche Rolle. **R.R.**

DR-»Krokodile« stehen noch in Zeit

Von den im Sommer 1990 außer Dienst gestellten und inzwischen ausgemusterten "Krokodilen" der Baureihe 254 (ex E 94) befinden sich die 254 040, 052, 059, 066 und 110 weiterhin im Bw Zeitz. Die 254 066 steht im Lokschuppen; es soll ein Verkauf bevorstehen. Die anderen vier rusten im Freien neben dem ehemaligen Kohlelager dagegen weiter vor sich hin. **bä-**



»Chunnel«-Hilfslok im Allgäu

Auf Meßfahrten des BZA München gelangte die künftige Hilfslok für den Kanaltunnel (Channel Tunnel) zwischen Frankreich und England in eine zu ihrem späteren düsteren Einsatzort in starkem Kontrast stehende Region. Bei der noch nicht einmal mit einem Endanstrich versehenen MaK-Diesellok, die bei Stromausfall bzw. anderen Betriebsstörungen die liegengelassenen Züge aus der Röhre unter dem Ärmelkanal ziehen soll, wurden Ende Juni auf der Allgäubahn zwischen München und Lindau verschiedene Betriebszustände und Emissionen, insbesondere die Wärmeabgabe, gemessen. Der Meßzug mit der "größtenteils" orangefarbenen grundierten "Chunnel"-Hilfslok, einem "altgrünen" Meßwagen sowie den Bremsloks 753 001 und 002 (ex Baureihe 217) des Bw Regensburg sorgte immerhin für einen ungewohnten "Farbkleck" auf der – abgesehen von den Schweizer EuroCity-Garnituren und einigen wenigen neuroten 218 – vorwiegend von blau-beiger "Einheitskost" dominierten Strecke. **GZ**

Der Meßzug mit der "Chunnel"-Hilfslok hat hier soeben einen kurzen "Tunnel" nahe Buchloe durchfahren (24. Juni 1992). **Foto: G. Zimmermann**

Mitten im Wald war »Endstation«

Interessant gestaltete sich während der vergangenen Wochen der Betrieb auf der Strecke Ilmenau – Schleusingen. Um einem Nachgeben der Stützmauer nahe des Haltepunktes Thomasmühle vorzuzukommen, ließ die Reichsbahn das "Bauwerk" im Juni sanieren.

Zwischen Schleusingen und Schleusingerneudorf fuhr eine 228 mit einem Rekowagen, zwischen Thomasmühle und Ilmenau die üblichen Garnituren. Mit einer Ausnahme: Da der Haltepunkt Thomasmühle mitten im Wald liegt und über keinerlei Weichen und somit keine Umsetzungsmöglichkeiten verfügt, erhielten die Züge im Bahnhof Rennsteig eine zweite Lok, die sich ans andere Zugende setzte.

Lediglich die bis Schmiedfeld fahrenden Züge erhielten keine zweite Maschine, da dort das Umsetzen möglich ist.

mäu

Nach wie vor im südostbayerischen Raum eingesetzt sind die seit Anfang dieses Jahres beim Bw München 1 beheimateten Loks der Baureihe 113. Durch die Hinzunahme neuer Leistungen im Nah- und Güterverkehr wurden die Laufleistungen sogar erhöht. Einen gewagten Standpunkt wählte der Fotograf am 16. Mai 1992, um die 113 309 mit dem E 3682 von Garmisch nach München am Gurgelbachviadukt abzulichten.

Foto: S. Lindig



»Red Train« – der Kunstzug der Bahn

Ende Mai 1992 startete in Stuttgart "Red Train" – der Kunstzug der Bahn. Für ein Jahr bringter Programme junger Künstler. Von Stuttgart rollt er nach München, Frankfurt (Main), Köln, Hamburg und in weitere 60 Städte. Die Kunstreise startet mit Performances in den Bahnhofshallen selbst. Der Besucher findet am Bahnsteig das "Red Train"-Café. Im gemütlichen Raum eines umgebauten Eisenbahnwaggons aus den zwanziger Jahren gehen unterschiedlichste Programme über die Bühne. "Red Train" ist Theaterraum und kleinster Konzertsaal, ist Figurenbühne und "Brettli", Experimentierraum für neue Musik, Varieté und offenes Atelier. "Red Train" – der Kunstzug ist eine Initiative der Deutschen Bahnen. Modernste Verkehrstechnik, orientiert an den Bedürfnissen der Menschen, und Kultur sind für die Deutschen Bahnen Dinge, die zusammengehören. Man ist sich bewußt, daß "Kultur-Sponsoring" heute eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz besitzt.

dbp



X 2000 statt Ausbaustrecken?

Nachdem der Aus- bzw. Neubau der Strecke Kassel – Erfurt – Leipzig aus Kostengründen nicht in den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan aufgenommen wurde und auch der Geschwindigkeitsstandard für den Streckenausbau Dortmund – Kassel teilweise gemindert wurde, reagiert nun die Industrie. Dieser Tage stellt die ABB Henschel Lokomotiven GmbH ein Konzept vor, wie ohne größere Streckenausbauten durch den Einsatz des schwedischen Triebzugs X 2000, einer Entwicklung der schwedisch-schweizerischen Konzernmutter, Fahrzeitverbesserungen erreicht werden können. ABB denkt nicht nur an einen X 2000-Einsatz auf der Relation Dortmund – Kassel – Erfurt – Leipzig – Dresden,

sondern auch an die Linien Aachen – Düsseldorf – Kassel – Chemnitz sowie Frankfurt/Main – Fulda – Erfurt – Leipzig – Cottbus. In Süddeutschland soll der X 2000 sogar dem ICE spürbar Konkurrenz machen.

In Kürze will die Geschäftsführung von ABB Henschel ihr Konzept in Bonn vorstellen. Bei der Finanzierung stellt sich vor allem die Kernfrage, ob an die Stelle teurer Ausbaustrecken nicht neue Fahrzeuge bei weitgehend gleichem Nutzeffekt treten können.

v.Ha.

Die fortschreitende Modernisierung der Silberlinge macht nun auch solche Wendezuggarnituren möglich: "altgrüne" Nürnberger 141 am einen, auf RegionalBahn-Standard umgebauter Steuerwagen am anderen Ende (N 5612 auf der Fahrt nach Augsburg zwischen Geltendorf und dem aufgelassenen Haltepunkt Kaltenberg, 22. Mai 1992). Foto: G. Zimmermann

Erstmals »offene Tür« im RAW Cottbus

Ende Mai fand im RAW Cottbus erstmals ein "Tag der offenen Tür" statt. Informiert wurde über die aktuellen Ausbesserungsarbeiten, insbesondere die Wartung der Baureihe 232. Fest steht diesbezüglich auch, daß 232 630 und 232 655 einen neuen Motor der Firma MaK erhalten. 232 630 ist zum Einbau des neuen Aggregats Ende Mai bereits zu MaK nach Kiel überführt worden. Außerdem werden die beiden Dieselloks 232 565 und 448 mit dem Acht-Zylinder-Reihenmotor von Caterpillar mit der Bezeichnung Cat 3608 und einer Nennleistung von 3377 PS bei 1000 U/min ausgerüstet. Hintergrund der Umrüstaktion sind Bestrebungen, die Lärmemission einzudämmen. Eine Lokschau mit der DB-Mietlok 240 002 (MaK DE 1024), dem – noch nicht abgenommenen – fabrikneuen ICE-Triebkopf 401 853, der 234 320 und der Ex-100 555 sowie Führerstandsmittelfahrten rundeten die Veranstaltung ab.

fh

Triebfahrzeugschau beim "Tag der offenen Tür" im RAW Cottbus: 240 002, einer der drei von der DB zur Langzeit-Erprobung angemieteten MaK-Prototypen, 234 320 sowie der neue, noch nicht abgenommene ICE-Triebkopf 401 583. Foto: F. Heilmann



Mit dem Görlitzer SVT unterwegs

Der Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz ist bei der Reichsbahn ein beliebtes Fahrzeug für Ausflugsfahrten. So kam der Triebwagen im Mai 1992 wieder einmal in den Bereich der DB. Von Berlin ging es auf der Traditions-Route Stendal – Oebisfelde – Lehrte nach Hannover. Die niedersächsische Landeshauptstadt wurde über die Güterumgehungsbahn umfahren, und der Zug nahm seinen Weg zum Zielbahnhof Köln. Eine Berliner Reisegruppe unternahm über das lange Wochenende an Himmelfahrt einen Ausflug von der Spree an den Rhein.

Der Triebwagen ist der ehemalige SVT 18.16 der DR, der in seiner Einsatzzeit jetzt schon die dritte Betriebsnummer erhalten hat. Von 1963 an war er der VT 18.16, von 1970 an erhielt der Triebwagen die Bauartnummer 175, und ab 1. Januar 1992 wurde er der 675, um dem gemeinsamen Nummernschema der DR und DB zu entsprechen. Vom 675 gibt es aber nur noch den 675 014 und 019 sowie die jeweiligen Zwischenwagen. Der Triebwagenzug ist nicht mehr im Planeinsatz, steht aber noch als "Traditionsfahrzeug" für Sonderfahrten und Ausflüge bereit – ähnlich den VT 08 und VT 11.5 der DB. **cf**



Oben: Der Görlitzer SVT auf der Traditions-Route Stendal – Hannover über Lehrte (Mai 1992). **Foto:** Chr. Fricke

Rechts: 142 105 im neuen Outfit am 9. Juni 1992 in Leipzig Hbf. **Foto:** D. Bätzold



Staudenbahn: DB blockiert Sonderfahrten

Es hatte im Juli 1991 alles verheißungsvoll begonnen: Bereits wenige Wochen nach der Stilllegung der Staudenbahn von Gessertshausen nach Markt Wald im Personenverkehr organisierte der Fahrgastverband PRO BAHN zwei Ausflugs-Sonderfahrten, die allseits auf große Resonanz stießen – nur nicht bei der Bundesbahn. Die DB München stoppte alle zehn für diesen Sommer vereinbarten Sonderfahrten. Der angebliche Grund: Personalmangel.

Auf Drängen reagierte die DB dann doch noch einmal mit einem neuen Angebot, das für eine sonntägliche Hin- und Rückfahrt mit einer dreiteiligen Schienenbusgarnitur einen Kostensatz beinhaltet, der um ein Vielfaches über dem des Vorjahres liegt und – so ein PRO BAHN-Sprecher – ein "sittenwidriges Verhalten" offenbare. Doch selbst ein daraufhin angesetzter "Hungermarsch" eines engagierten Verbandsmitglieds entlang der Staudenbahn konnte die Münchner Direktion nicht zum Einlenken bewegen: "Wir haben ein Angebot gemacht", gibt man sich dort kurz angebunden und verweist zudem auf die "für die Staudenbahn erloschene Beförderungspflicht". Kein Trost sind für PRO BAHN die drei nun doch noch vereinbarten Fahrten (im Juli sowie am 2. und 16. August), denn diese finden zu DB-Konditionen statt – "Preise, für die wir ebenso einen Schienenbus kaufen könnten", so ein Sprecher. **GZ**

Dresden – Berlin in 119 Minuten

In unserem Beitrag "Planwechsel – Lokwechsel" im Heft 6 hat sich ein Druckfehler eingeschlichen. Die Fahrzeit Dresden – Berlin beträgt natürlich nicht 199 Minuten, sondern 119 Minuten. Wir bitten unsere Leser um Nachsicht! **EJ**

Dresdener Dampflokkfest im ehemaligen Altstadt-Bw

Bahnbetriebswerk und Verkehrsmuseum Dresden hatten Anfang Mai zum 1. Dresdener Dampflokkfest ins ehemalige Bw Dresden-Altstadt eingeladen – und über 10 000 Besucher kamen an insgesamt drei Tagen auf das Gelände an der Zwickauer Straße. Wenn sich Bw und Verkehrsmuseum zusammenschließen, kann man aus dem "Vollen" schöpfen, vor allem wenn es um sächsische Lokomotiven geht. Außer dem "Sachsenstolz", der 19001, waren 38 205, 94 2105 und 98 001 vertreten. Von den Großen der Schnellzugszene waren außer der 19 001 die preußische S 101, die 17 1011 und die 03 001, die am 2. Mai letztmalig planmäßig Schnellzüge nach Berlin beförderte, zu be-

wundern. Der auch für den 3. Mai vorgesehene Plandienst mußte wegen eines Lagerschadens leider ausfallen.

Erfreulicherweise stand auch die fast vergessene 95 016 in der Runde, die man zuletzt in Kamenz als Heizlok vorfand. Noch erfreulicher: Nach Ausstellungsende fuhr sie mit eigenem Dampf "nach Hause" und steht demnächst für Sonderfahrten zur Verfügung. Die 03 001, 50 3688 und 89 6009 waren für Führerstandsmitfahrten angeheizt worden und stets ausgebuht.

Ein reichhaltiges Rahmenprogramm von Blasmusik bis Buchverkauf, von Modelleisenbahn bis zum Verkauf von Dampflokk-Originalteilen fand ebenfalls regen Zuspruch. Die Besucher erwarten daher natürlich im nächsten Jahr eine Neuauflage dieser Veranstaltung. **M. W.**

Lokparade beim Dresdener Dampflokkfest. **Foto:** M. Weisbrod **□**

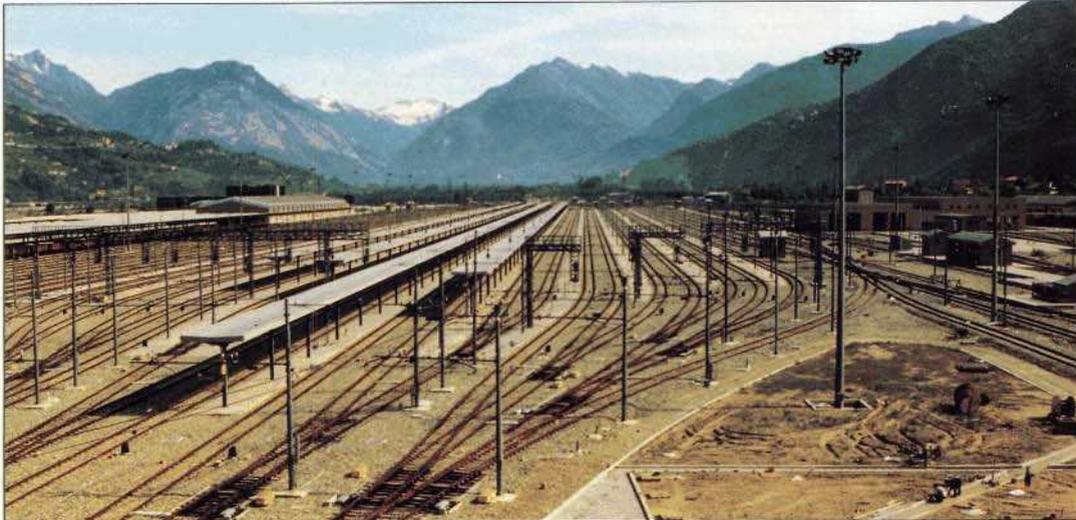


Neues Design für die Baureihe 142

Seit Jahresbeginn verlassen die Elektrolokomotiven der Baureihe 142 (ex 242) der DR nach einer Hauptuntersuchung das RAW Dessau mit neuem Outfit. Dem DB-Design angepaßt erhalten sie ein schwarzes Fahrwerk (bislang grau), einen Fahrzeugkasten in DB-Neurot (früher bordeauxrot) und ein schwarzes Band im Bereich der Lüftungsgitter in den Seitenwänden. Die gefällige Erscheinung ergänzen weiße Querbalken zwischen den Stirnlampen und ein darüber aufgemaltes DR-Emblem, das sich auch auf jeder linken Führerstandsseite befindet. Die rechten Führerstandsseiten zieren die seitlichen Loknummern. **bä**

Schwungfahrabschnitt mit Tücken

Der Schwungfahrabschnitt auf der Bahnlinie Köln – Siegen (KBS 460) zwischen Freusburg/Büdenholz und Brachbach (siehe Beitrag auf Seite 42) hat für Lokführer offenbar seine Tücken: Bis Anfang Juni "rauschten" 14 Züge in den Abschnitt, ohne daß die Lokführer den Strombügel ihrer Lok heruntergeklappt oder ausreichend Schwung genommen hatten, so die Auskunft der BD Essen. Zusätzliche Hinweisschilder sollen nun weitere Pannen verhindern. **Stö**



Rangierbahnhof Domodossola II

Mit dem Fahrplanwechsel ist Anfang Juni auch der erste Teil des neuen italienischen Rangierbahnhofs Domodossola II südlich der Schweizer Grenze auf der Lötschberg-Simplon-Achse in Betrieb gegangen. Vorerst werden allerdings nur die Züge in Nordrichtung auf der neuen Anlage behandelt; die Südrichtung soll folgen, sobald sich der Betrieb eingespielt hat. Die Anlagen dafür sind ebenfalls fertiggestellt.

Die Gleisgruppe der Nordrichtung besteht aus zehn Einfahr- und daneben neun Ausfahrgeleisen. Die von Süden unter dem italienischen Stromsystem ankommenden Züge müssen mit Schwung und "Bügel ab" einfahren und anschließend von einer Diesellok wieder unter die Gleichstromoberleitung zurückgebracht werden. Insgesamt fahren täglich 24 Züge ab Domodossola II, davon drei nach Mannheim über die seit 8. Mai durchgehend zweigleisige Lötschbergstrecke. Die aus Norden kommenden Güterzüge werden vorerst noch im alten Bahnhof Domodossola I behandelt.

Der neue Rangierbahnhof liegt etwa 5 km südlich des alten und ist zwischen den Abzweigstellen Toce und Valle ca. 5,5 km lang. **R.R.**

SBB und BLS: zwei Strecken, ein Weg

In einer rückwirkend ab 1. Januar 1992 geltenden Vereinbarung haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) ihre Zusammenarbeit im alpenüberquerenden Schienenverkehr neu geregelt.

Die beiden Bahnen offerieren ihren Kunden künftig im Personen- und im Güterverkehr einen Weg durch die Schweiz. Die Vereinbarung sichert die Gleichbehandlung der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse, erleichtert den rationellen Einsatz von Personal und Rollmaterial beider Bahnverwaltungen, schöpft die Kapazitäten im Nord-Süd-Verkehr optimal aus und ermöglicht eine effiziente Vermarktung der Verkehrsangebote mit entsprechender Ertragsoptimierung. Im Personenverkehr gelten Fahrkarten für Einzelreisende durch die Schweiz wie bisher wahlweise für beide Strecken.

Neu bieten SBB und BLS auch im Güterverkehr grundsätzlich einen Schweizer Weg an. Die beiden Bahnen sprechen sich je nach Betriebslage über die Streckenwahl nach Italien ab. Die Regionen Piemont, Ligurien und Aostatal werden in der Regel über die BLS-Strecke, das restliche Italien über die Gotthard-Linie bedient. Die Einnahmenverteilung wird im Personenverkehr durch Stichzählungen ermittelt; im Güterverkehr werden die Erträge anhand der geleisteten Tonnen-Kilometer errechnet. **v.Ha.**

Dampf in der Schweiz

Auf rund 50 Linien dampfen in diesem Jahr wieder historische Züge und Schiffe durch die Schweiz. Beim LITRA-Informationssdienst, Postfach 7123, CH-3001 Bern, kann das Infoblatt gegen einen mit genauer Adresse versehenen Freiumschlag angefordert werden. **R.R.**



Oben: Das weitläufige Areal des Rangierbahnhofs II in Domodossola. **Foto:** R. Rossberg

Links: Beispiel für die SBB-BLS-Kooperation: Auch die Lötschbergbahn hat eine kleine Serie der SBB-460 bestellt. **Foto:** B. Moser

Neue ÖBB-Zweissystemlok für den Brenner

Während heute alle Züge zwischen Österreich und Italien an der Grenze auf der Brenner-Paßhöhe die Lokomotive wechseln müssen, weil die Stromsysteme der beiden Bahnen nicht zusammenpassen, wird es künftig mit Hilfe von Zweissystem-Lokomotiven möglich sein, nach Italien durchzufahren.

Zunächst haben die Österreichischen Bundesbahnen fünf Lokomotiven der neuen Reihe bestellt. Sie sind für 15 000 V/16 2/3 Hz Wechselspannung und 3000 V Gleichspannung ausgerüstet, leisten 4,4 MW und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Die Baureihe 1822 ist in erster Linie für den schnellen Güterverkehr bestimmt und soll Huckepackzüge über den Brenner von Deutschland bis nach Italien ziehen und dabei von München bis Verona durchlaufen. **R.R.**

Neue EC-Wagen für SBB

Bereits 1992 soll die Auslieferung weiterer klimatisierter Reisezugwagen von ABB Zürich an die SBB für das EuroCity-Netz beginnen. Damit schließt diese Bestellung von 95 gleichartigen EC-Wagen unmittelbar an die Lieferung der ersten Serie an. **pm/ABB**

Festakt am Brenner

Der Festakt zur 125-Jahr-Feier am Brenner wird voraussichtlich am Samstag, 12. September 1992, stattfinden. Die Österreichischen Bundesbahnen werden mit einem Sonderzug, bespannt mit der Zweissystemlok der Reihe 1822, zum Brenner fahren. Sicher ist inzwischen auch das "Gastspiel" eines ICE, mit dem auch Publikumsfahrten zum Brenner möglich sein werden. Die Italienische Staatsbahn (FS) wird eventuell mit einem Pendolino-Sonderzug an dem Festprogramm teilnehmen. **EJ**

Soll den Huckepackverkehr über den Brenner schneller abwickeln und dabei von München bis Verona durchlaufen: die neue ÖBB-Baureihe 1822.

Foto: R. Rossberg

»Rollende Landstraße« nach Budapest

Zweimal täglich fährt seit 15. Juni 1992 ein neuer Huckepackzug der "Rollenden Landstraße" zwischen Wels in Niederösterreich und Budapest Budafok Haros in beiden Richtungen. Die ÖBB wollen damit einen Teil des starken Transitverkehrs zwischen Mittel- und Osteuropa auf die Schiene verlagern. Die neue "Rollende Landstraße" wurde zusammen mit der österreichischen und der ungarischen Kombigesellschaft, ÖKOMBI und UNGARO KOMBI, in Abstimmung mit der verladenden Wirtschaft geschaffen. Den Zügen werden gute Marktchancen eingeräumt. **R.R.**



(Füllseite)

BÜCHERECKE

Köln-Mülheim – Leverkusen

Die Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe hat eine Broschüre über die wenig bekannte Geschichte der Eisenbahn Köln-Mülheim – Leverkusen der Farbenfabriken Bayer AG sowie der Werkbahn der Bayer AG Leverkusen veröffentlicht. Auf beiden Linien wurde der Personenverkehr bereits vor 20 Jahren eingestellt. Das Heft enthält sorgfältig recherchierte Fahrzeuglisten der zwei Bahnen und weist eine große Anzahl von Schwarzweißfotos unterschiedlicher Qualität auf.

Dietmar Stresow: Die Eisenbahn Köln-Mülheim – Leverkusen und die Werkbahn der Bayer AG Leverkusen (Sonderheft 14 der "Drehscheibe"). 104 Seiten, 59 Schwarzweißfotos, Fahrzeug- und Streckenskizzen, broschiert; Format DIN A5.

Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e.V., Köln, 1992. Bestelladresse: Thomas Heckmann, Aichelbergweg 5, 7909 Dornstadt 1.
ISBN 3-929082-01-2 DM 14,80
- rab -

Planning Passenger Railways

Dieses Buch in englischer Sprache will über alle wesentlichen Aspekte bei der Planung von neuen Schienenstrecken für den Personenverkehr unterrichten. Die Thematik reicht von den am Anfang stehenden politischen Forderungen über Machbarkeitsstudien und detaillierte Planungen bis hin zur Bauausführung. Gesetzliche, finanzielle und Umwelt-"Hürden" werden nicht umgangen. Die insgesamt 17 Autoren sind anerkannte Experten auf ihrem Spezialgebiet. Wer sich – nicht zuletzt schon als Student – mit dem Komplex Schienenpersonenverkehr beschäftigen möchte, findet in dem vorliegenden Band viele wertvolle Beiträge. Konkret wird u.a. auf den Kanaltunnel und die nach London weiterführende Neubaustrecke, die mögliche Privatisierung der britischen Eisenbahnen sowie die Inbetriebnahme neuer und seit Jahren stillgelegter Bahnhöfe eingegangen.

Nigel G. Harris, Ernest W. Godward (Herausgeber): Planning Passenger Railways. A Handbook. 255 Seiten, zahlreiche Graphiken, Tabellen und Abbildungen, gebunden; Format 15,4 x 21,4 cm.

Transport Publishing Company, Glossop/Derbyshire, 1992. Bezugsadresse: PPR, 43A Palace Square, London SE19 2LT.

ISBN 0 86317 174 5 ca. DM 59,00
(plus Porto und Verpackung)
-gr-

»Kanonenbahn«

In dieser schmalen Broschüre wird die Geschichte des Abschnitts Leinefelde – Eschwege der früheren Berlin-Wetzlarer Bahn, der sogenannten Kanonenbahn, abgehandelt. Die detaillierte Beschreibung wurde durch eine Karte und mehrere gute Fotos ergänzt. Schade, daß nicht gleich die gesamte Strecke dieser nach 1870 aus strategischen Gesichtspunkten gebauten Eisenbahn dargestellt wurde!

Paul Lauerwald: Die Kanonenbahn zwischen Leinefelde und Eschwege. 46 Seiten, 20 Fotos, 1 Karte, broschiert; Format 11 x 23 cm.
Hermann Haack Verlagsgesellschaft, Gotha, 1992.

ISBN 3-7301-0985-5 DM 6,80
- rab -

Schmalspurbahnen, Band 11

Das neue Büchlein aus der Reihe "Zeunerts Schmalspurbahnen" enthält Kurzberichte über Schmalspurlinien in Deutschland, Österreich und der Schweiz, darunter zwei in die Eidgenossenschaft "abgewanderte" Lokomotiven der ehemaligen Kerkerbachbahn und die Werkbahn Wilischthal im Erzgebirge. Beiträge über schmalspurige Bahnen im Modellbau ergänzen den Vorbildteil. Ausstattung und Druck des Werkes sind einwandfrei; der Preis ist allerdings reichlich hoch.

Zeunerts Schmalspurbahnen, Band 11. 80 Seiten, 39 Farb- und 93 Schwarzweißfotos, broschiert; Format 17 x 24 cm.

Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn, 1992.
ISSN 0177-4786 DM 22,80
-rab-

Eisenbahnen der Welt: Osteuropa

Anschließend an die beiden im Eisenbahn-Journal 4/1992 besprochenen Folgen aus der neuen Reihe "Eisenbahnen der Welt" liegt jetzt der Band "Osteuropa" vor. Um es kurz zu machen: Er ist auch nicht besser als seine zwei Vorgänger. Was jedoch dem Faß den Boden ausschlägt, ist der völlig deplazierte Beitrag "Mit Dampf und Diesel durch die ehemalige DDR": Man kann doch die neuen Bundesländer nicht einfach Osteuropa zurechnen! Auch betont der Text die Ex-DDR und deren Einrichtungen in einer Art und Weise, daß man meinen könnte, er sei 1980 und nicht 1990 geschrieben. Details geben Anlaß zu Heiterkeit: Da haben beispielsweise 1896 Italiener, "Jugoslawen und Bayern" die Harzquerbahn gebaut. Die anderen Beiträge sind besser. Allerdings ist derzeit von der vorgeschlagenen Rundreise durch Kroatien und Bosnien-Herzegowina abzuraten!

Ronald Gohl, Ralph Mrowietz: Eisenbahnen der Welt: Osteuropa. 96 Seiten, zahlreiche Schwarzweiß- und Farbfotos, gebunden; Format 19,5 x 22,5 cm.

Eisenbahn Reise Verlag, Köln, 1991.
Auslieferung: Orell Füssli Verlag, Zürich und Wiesbaden.

ISBN 3 280 02039 5 DM 24,80
- rab -

Eisenbahnhandbuch Österreich

Nach dem 1987 erschienenen Buch "Österreichs Eisenbahnen im Jubiläumsjahr 1987" (besprochen im Eisenbahn-Journal 3/1987) liegt jetzt das (überarbeitete und auf den neuesten Stand gebrachte) "Eisenbahnhandbuch Österreich" vor. Es kann allen Freunden der österreichischen Bahnen sehr empfohlen werden.

Der Inhalt erstreckt sich nicht nur auf das gesamte Streckennetz der ÖBB und der öffentlichen Privatbahnen, sondern bringt auch Angaben über die Werkbahnen, Museumsbahnen, Straßenbahnen in Wien, Graz, Linz und Innsbruck sowie über Lokdenkmäler. Zudem findet man Fahrpläne, die nicht im Kursbuch stehen, wie z.B. Güterzugfahrpläne auf Nebenbahnen, Umlaufpläne interessanter Triebfahrzeuggattungen oder Betriebstage auf Museumseisenbahnen.

Ludger Kenning: Eisenbahnhandbuch Österreich 1992/93. 136 Seiten, 150 Schwarzweißabbildungen, kartoniert; Format DIN A4.
Verlag Kenning, Nordhorn, 1992.

ISBN 3-927587-08-7 DM 43,60
- rab -

Die Oberweißbacher Bergbahn

Die in den Notjahren 1919 bis 1923 erbaute Oberweißbacher Bergbahn führt von Obstfelderschmiede auf die Hochfläche des Thüringer Schiefergebirges nach Lichtenhain und von dort als Flachstrecke bis Cursdorf. Diese Touristenattraktion ist eine der seltenen Bahnen mit ständig steigenden Fahrgastzahlen. Alles Wissenswerte über die Oberweißbacher Bergbahn aus Vergangenheit und Gegenwart ist in der Broschüre aus dem Bahn & Bild Verlag, Berlin, zusammengetragen und mit einer Vielzahl guter Farb- und Schwarzweißfotos illustriert worden.

Hermann Lohr, Georg Thielmann: Die Oberweißbacher Bergbahn. 72 Seiten, 66 Abbildungen, 5 Tabellen, broschiert; Format 17 x 24 cm.
Bahn & Bild Verlag, Berlin, 1992.

ISBN 3-928720-00-7 DM 16,80
- rab -

Signale

In dieser umfangreichen Miba-Broschüre werden die Haupt- und Vorsignale umfassend behandelt und in ihrer geschichtlichen Entwicklung von den deutschen Länderbahnen über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bis hin zu den Lichtsignalen unserer Tage dargestellt. Die vielen guten Schwarzweiß- und Farbaufnahmen sowie ausgezeichnete bemaßte Zeichnungen lassen keine Frage offen. Insgesamt ist der vorliegende erste Teil der auf zwei Bände angelegten Veröffentlichung für alle Eisenbahnfreunde sehr empfehlenswert, für Modelleisenbahner jedoch ein absolutes Muß!

Stefan Carstens: Signale. Teil 1: Haupt- und Vorsignale. Miba Report 17, 256 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Zeichnungen, broschiert; Format 17 x 23,5 cm.

Miba-Verlag, Nürnberg, 1991.
Bestellnummer 877217 DM 48,00
- rab -

Kursbuch von 1880

Der Verlag Zeit und Eisenbahn – Ritzau KG hat bereits eine Reihe bemerkenswerter Nachdrucke älterer deutscher Kursbücher veröffentlicht. Eine bisher bestehende Lücke schließt jetzt der Reprint des Kursbuchs der Deutschen Reichs-Postverwaltung vom 1. Juli 1880. Man lasse sich durch den Titel nicht verwirren: Es handelt sich um das amtliche Eisenbahn-Kursbuch für Deutschland und Österreich-Ungarn. Es enthält alle Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen in diesen beiden Staaten sowie die wichtigsten Verbindungen in den übrigen Teilen Europas.

Das für jeden eisenbahnhistorisch interessierten Leser unentbehrliche Werk besticht durch sauberen Druck. Bei den einzelnen Kursbuchstrecken sind die betreibenden Gesellschaften angegeben, soweit die Bahnen noch nicht verstaatlicht waren. Besonderes Interesse können das Verzeichnis der Eisenbahnen in Deutschland (Seite 32 bis 35) und das entsprechende Verzeichnis der Bahnen in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (Ziffer 256 b) beanspruchen. Darin sind alle Bahnverwaltungen mit den zugehörigen Kursbuchstrecken aufgeführt.

Alles in allem: ein nützlicher, wertvoller Reprint, dem eine weite Verbreitung zu wünschen ist!

Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, Ausgabe 1. Juli 1880. 366 Seiten mit einer beigelegten Karte, broschiert; Format 16 x 25,5 cm.

Verlag Zeit und Eisenbahn, Ritzau KG, Pürgen bei Landsberg/Lech, 1992.

ISBN 3-921304-84-9 DM 56,00
-rab-

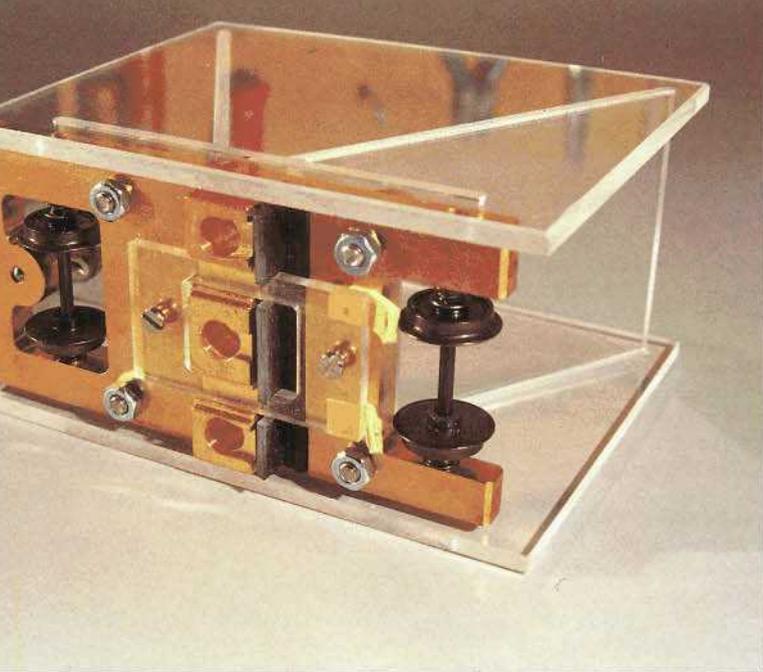


Bild 1: Durch drei Bohrungen tritt der Schotter aus dem Vorratsbehälter aus und wird vom Streubalken gleichmäßig über Gleis und Bettung verteilt. Die Gummibastreifer entfernen den auf den Schwellen liegendebliebenen Schotter.

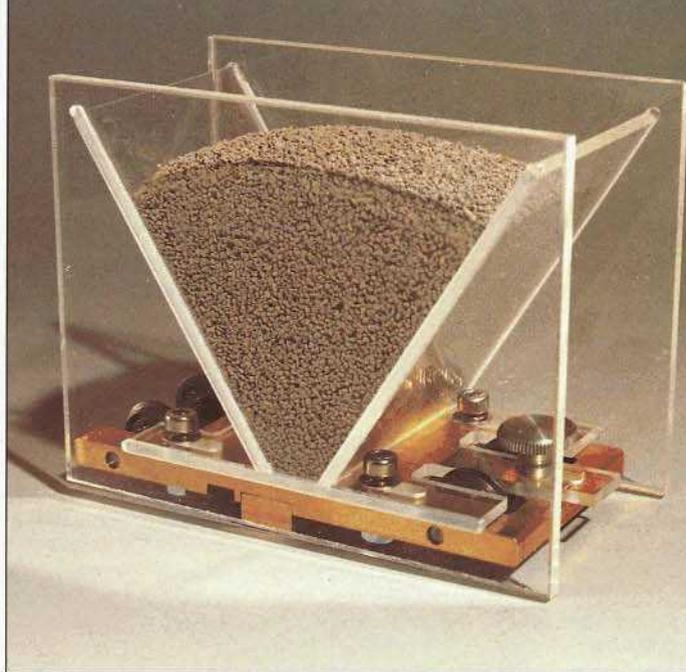


Bild 2: Der "Schotter-Boy" von Krause mit eingefülltem Woodland-Schotter. Dank des schweren Messing-Fahrwerks läßt sich der "Boy" sicher über die einzuschotternden Gleise schieben.

Gleisunterbau und Einschotterung

Ein immer wieder aktuelles Thema • Teil 2

Wie wär's mit einem »Schotter-Boy«?

Wem die im ersten Teil beschriebene Einschotterungs-Methode zu aufwendig erscheint, der kann sich die Arbeit auch ein wenig mit dem "Schotter-Boy" von J. und H. Krause Feinmetallbau, Hürth, erleichtern. Hinter diesem klangvollen Namen verbirgt sich ein durchdachtes

Metall-Plexiglas-Gebilde auf Rädern: Ein Plexiglasbehälter zur Aufnahme von Steinschotter bis zu einer Korngröße von etwa 1,4 mm ruht beweglich auf einem Chassis mit Radsätzen, Streubalken und Abstreifer. Durch die Verschiebung zwischen Behälter und Chassis können die Ausläufe für den Steinschotter geöffnet bzw. geschlossen werden. Der Streubalken besorgt das gleichmäßige Verteilen des ausrieselnden Schotters über Gleis und Bettung, während der

Gummibastreifer jene Partikel entfernt, die auf den Schwellen liegendeblieben sind. Weichen und Kreuzungen können mit dem "Schotter-Boy" zwar nicht eingeschottert werden, aber das Einschotter von Streckengleisen wird wesentlich erleichtert.

Die Vorgehensweise bei der Verwendung des "Schotter-Boy" ist folgende: Zunächst wird der gefüllte "Boy" bei geschlossenen Ausläufen gefüllt und auf das Gleis gestellt. Dann öffnet man den Auslaufschieber und führt den "Schotter-Boy" langsam das Gleis entlang. Bei (selten auftretenden) Stockungen des Schotterausflusses schafft leichtes Klopfen am Behälter Abhilfe. Als Ergebnis wird der Schotter zunächst noch recht grob auf dem Gleis und entlang der Bettung verteilt.

Anschließend wird das Gerät ein zweites Mal mit geschlossenen Ausläufen das Gleis entlanggeführt. Dabei schiebt der Abstreifer die Steinchen, die im ersten Durchgang auf den Schwellen liegendeblieben sind, in die Zwischenräume bzw. vor sich her. Nach diesem Durchgang ist die Schotterverteilung schon deutlich feiner. Das Feinarrangement des Schotters bleibt letztlich auch hier dem Modellbahner überlassen.

Der Vorteil der "Boy"-Benützung liegt eindeutig

Bild 3: Die Tabelle gibt Aufschluß über den Einsatzbereich des "Schotter-Boy" und nennt alternative Hilfsmittel, um eine dem Vorbild entsprechende Schotterung entstehen zu lassen.

Bild 4 (rechte Seite): Das Ergebnis der beschriebenen Methode des Gleisunterbaus und der Einschotterung mit und ohne "Schotter-Boy" kann sich sehen lassen. Modellbahner-Herz, was willst du mehr!

Hauptschritte	Ablaufschritte	Vom „Schotterboy“ aus-führbare Arbeitgänge
Einschottern des Schienenprofil-Zwischenraumes	1 Anschütten des Gleisschotters im Profil-zwischenraum (Filmdose o.ä.)	ja
	2 Grobes Verteilen des Schotters (Zeigefinger)	ja
	3 Säubern d. Schienenfüße (feiner Borstenpinsel)	nein
	4 gegebenenfalls Entfernen d. überschüssigen Schotters (angefeuchteter Zeigefinger)	nein
	5 Verdichten des Gleisschotters (Zeigefinger)	nein
Einschottern der Bettungsränder (pro Seite erforderlich)	6 Anschütten des Gleisschotters am Bettungsrand (Filmdose o.ä.)	ja
	7 Säubern der Schienenfüße (Daumen)	nein
	8 Herstellen d. Bettungsprofils und Entfernen d. überschüssigen Schotters (Bettungsschablone)	ja
	9 Säubern des Randwegs (feiner Borstenpinsel)	nein
	10 Verdichten des Schotters von oben und von der Seite (Holzspachtel)	nein
Fixieren der Gleise und abschließende Arbeiten	11 Einsprühen des Gleises mit entpanntem Wasser (Blumenspritze)	nein
	12 Schotterbett m. Leim benetzen (Kanülenflasche)	nein
	13 Absaugen des überschüssigen Schotters	nein



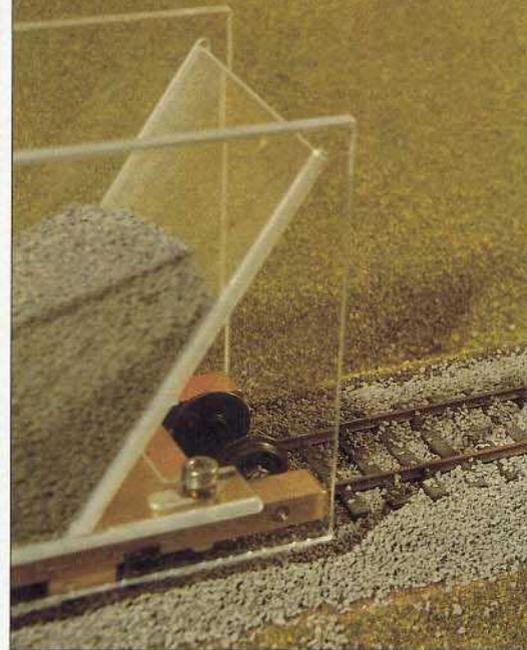
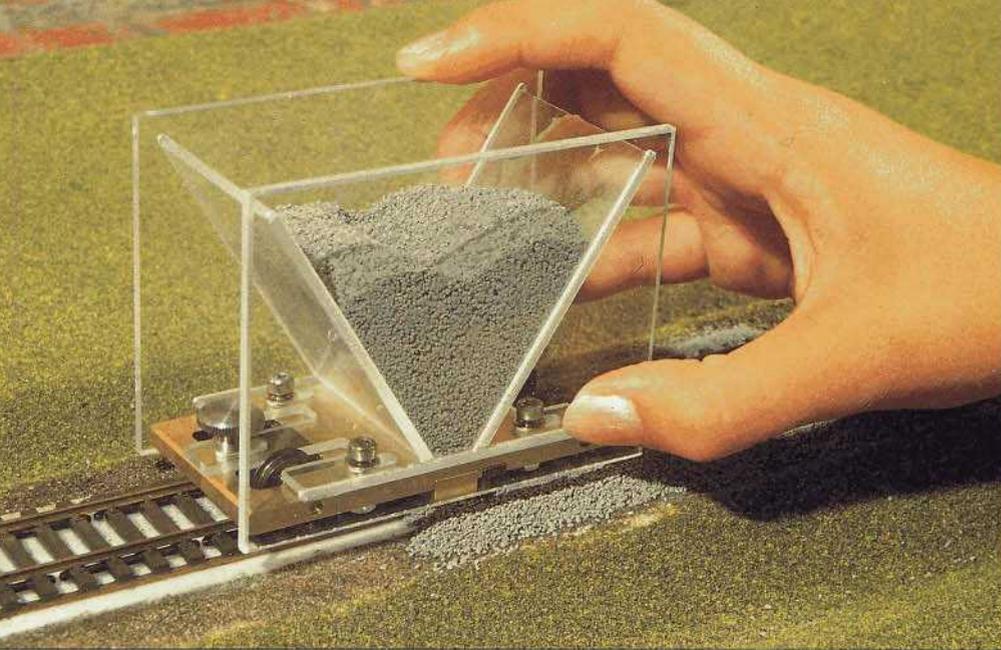


Bild 6 (oben): Die Schotterung des ersten Durchgangs hinterläßt schon einen guten Eindruck.

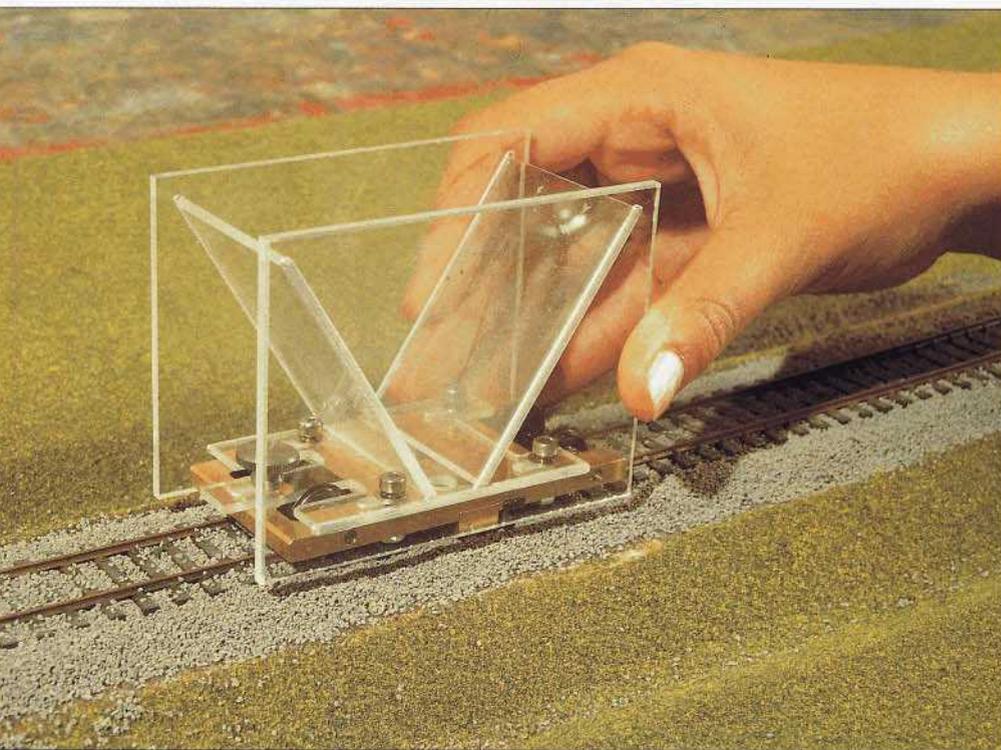


Bild 5 (links oben): Zunächst wird der "Schotter-Boy" mit geöffneten Ausläufen langsam das Gleis entlanggeführt.

darin, daß der benötigte Schotter in einem Arbeitsgang über die ganz Bettungsbreite aufgebracht wird. Da dies in der richtigen Dosierung erfolgt, ist der "Schotter-Boy" durchaus ein sinnvolles Werkzeug.

Die Fixierung

Egal, für welche Art der Ausrichtung man sich bei den Schottersteinen entschieden hat, nun können die Steine mit Leim fixiert werden. Dazu braucht man zwei Hilfsmittel: eine Blumenspritze mit "entspanntem" Wasser sowie eine geeignete Leimmischung. Bei dem entspannten Wasser handelt es sich um mit einem Schuß Spülmittel versehenes Wasser, dessen Oberflächenspannung so weit herabgesetzt ist, daß sich auf dem Schotter keine Wasserperlen bilden. Das Leim-Wasser-Gemisch kann man im Verhältnis von einem Teil Leim auf sechs Teile Wasser verwenden, die natürlich vollständig vermischt sein müssen. Alternativ kann man den Schotterkleber von ASOA/Holl verwenden, der überdies auch in einer praktischen Dosierflasche geliefert wird.

Mit dem entspannten Wasser sprüht man nun ein ca. 30 bis 40 cm langes Gleisstück satt ein – bei längeren Abschnitten trocknet das Wasser unter Umständen zu schnell. Dann läßt man auf das angefeuchtete Gleis vorsichtig das Leimgemisch tropfen, wobei darauf zu achten ist, daß sich weder Aufschwemmungen noch Tropfkrater bilden. Schwimmt der Schotter auf, muß das Gleis noch einmal eingesprüht werden. Bilden sich kleine Krater, ist der Aufprall der Leimtropfen zu stark. Als sehr praktisch hat es sich erwiesen, den Leim vorsichtig

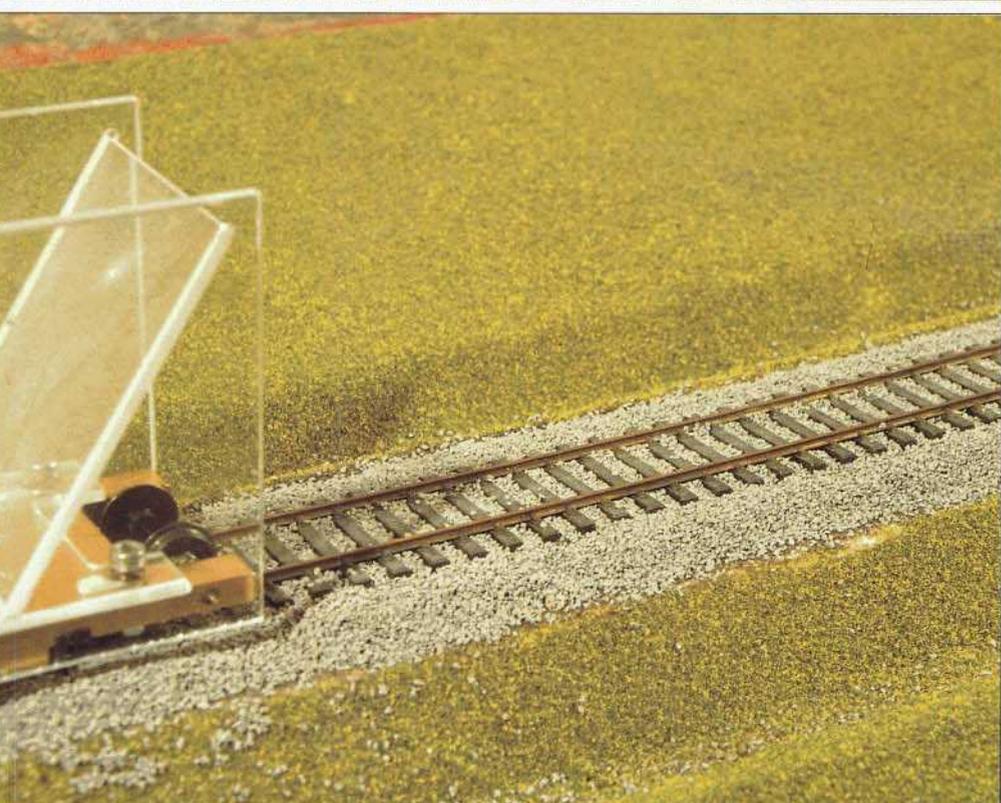


Bild 7 (links Mitte): Der "Schotter-Boy" wird noch ein zweites Mal mit geschlossenen Ausläufen das Gleis entlanggeführt.

Bild 8 (links): Beim zweiten Leerdurchgang werden die auf den Schwellen liegenden Schottersteinchen entfernt und das Schotterbett in Form gebracht.



Bild 9 (oben): Zum Schluß müssen nur noch verschiedene Details wie Kilometersteine und dergleichen eingesetzt werden. Dann kann der Streckenläufer die Trasse abnehmen.

Bild 10 (rechts): Bevor die eingeschotterten Gleise mit Leim betropft werden, besprüht man sie mit entspanntem Wasser. Dies gewährleistet ein schnelles Einziehen des Leims.

entlang der Schienenprofile in das Schotterbett laufen zu lassen.

Die Gleise läßt man nun in Ruhe trocknen und prüft dann, ob alles ausreichend fest ist. Für den Fall, daß einige Bereiche noch losen Schotter aufweisen sollten, tränkt man diese Bereiche noch einmal mit Leim – vorher ein wenig Wasser überggesprüht (nicht zwingend notwendig, schadet aber nicht).

Erst wenn alle Schottersteine sicher im Gleis kleben, sollte man überflüssigen Schotter neben dem Gleis absaugen. Ein Überschleifen der Gleise mit einem Schienenreinigungsgummi, um Leimreste und Farbe von den Laufflächen zu entfernen, setzt dann den Schlußstrich unter die Gleisverlegung und -einschotterung. Bleibt noch, die Kleinigkeiten am Bahndamm zu gestalten: Telegrafmasten, Kilometersteine und dergleichen runden den gelungenen Eindruck des selbst eingeschotterten Gleises erst richtig ab.

Stephan Rieche

Bild 11: Das Auftröpfeln des Leim/Wasser-Gemisches sollte entlang der Schienenprofile erfolgen, um Tropfkrater zu vermeiden. Nach dem Trocknen können Leim- und Farbreste abgeschliffen werden. Das Gleis ist bis auf die Feindetaillierung fertig. **Fotos: S. Rieche**



Kennen Sie schon »Miniland«?

Zwischen Kempten und Isny, an der alten B 12, liegt das kaum 600 Einwohner zählende bayerische Allgäu-Dörfchen Wengen, nicht mit der württembergischen Stadt Wangen im Allgäu zu verwechseln!

Mitten in der Ortschaft Wengen befindet sich in einer 750 m² großen Halle "Miniland", eine der ausgedehntesten und schönsten H0-Modellbahnanlagen, die je erbaut worden sind.

Der Unterbau der Superanlage (323 m²) entspricht der Grundfläche zweier großzügig bemessener Einfamilienhäuser. Er mißt 70 m in der Länge und durchschnittlich 4,60 m in der Breite. Im Maßstab 1:87 wurde eine Miniaturlandschaft geschaffen, die von der Nordsee bis zu den Alpen alle landschaftlichen Merkmale Deutschlands in sich vereint.

In "Miniland" dominiert im Gegensatz zu vielen anderen Modellbahnanlagen die Landschaft, die entsprechend der Wirklichkeit auch zuerst gestaltet und in die dann die Gleistrassen eingearbeitet wurden. Vermutlich ist das der Grund für die große Klasse der Anlage.

Besitzer, geistiger Vater und Finanzier ist Erhard Rockrohr, Gastronom aus dem Landkreis Heilbronn, der unter anderem auch einen Landgasthof in Wengen besaß. Die Anlage sollte nach seinen Vorstellungen eine Attraktion des kleinen Allgäu-Dörfchens werden und das Fremdenverkehrsangebot bereichern – eine Absicht, die in vollem Umfang erreicht worden ist.

Eröffnung nach zweieinhalb Jahren

Erbauer der Anlage ist das Ehepaar Harald und Isolde Rondorf, die für diese Tätigkeit von Herrn Rockrohr angestellt wurden. Im Januar 1978 begann der Aufbau in der Halle. Nach 30 Monaten intensiver Arbeit waren die ersten 270 m² der Superanlage fertiggestellt.

Entsprechend der Landschaftsformen entstand der Unterbau in Platten- oder Rahmenbauweise. Die Stützgerüste für die Alpenregion erreichen eine Höhe bis zu 4 m. Die Erhebungen wurden mit Metallfliesengitter überzogen und

erhielten einen Belag aus Moltofill und Spachtelmasse.

Es folgten das Modellieren der Felsen sowie die "Begrünung und Bepflanzung" der Landschaft. Auf der Anlage wurden über 1000 Gebäude der verschiedensten Art aufgestellt, teils Bausätze, teils Eigenbauten. Den Zusammenbau nahmen Heimarbeiter vor. Die Gestaltungsarbeiten führte Frau Rondorf mit sehr viel künstlerischem Talent aus.

Bei der Darstellung der verschiedenen deutschen Landschaften wurde das jeweils Charakteristische hervorgehoben. In jeder "Miniland"-Region findet man typische Gebäude: an

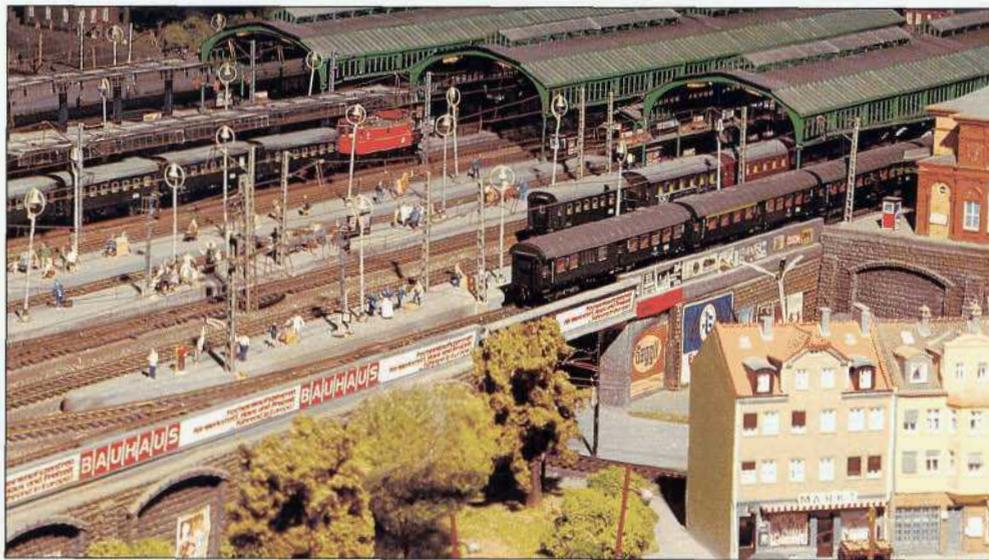


Bild 1 (oben): Blick auf den Kopfbahnhof Linz.



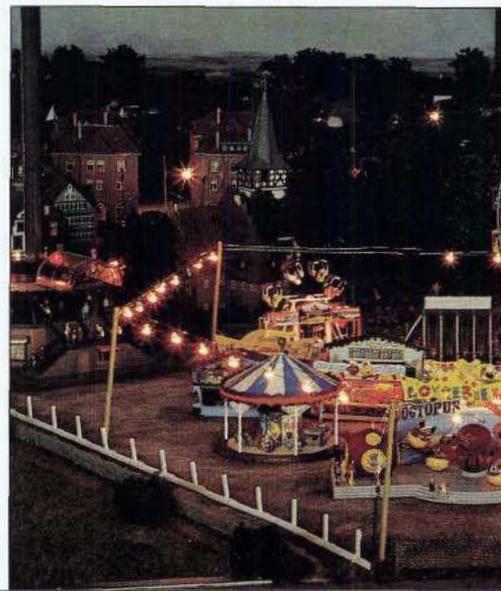
Bild 3 (rechts): Der Nordseestrand mit Leuchtturm. Man kann sogar bis Helgoland sehen!



Bild 2 (links): Das Fußballstadion am Rheinufer mit 3500 Zuschauern.

der Küste friesische, in der Heide niedersächsische und am Rhein schiefergedeckte Häuser, ferner Burgen und Weinberge. Im Mittelgebirge dominieren Schwarzwald-Häuser und im Hochgebirge Gebäude im bayerischen Stil. Die hohen Berge fallen schließlich ab und klingen in der Bodensee-Region aus. Die Anlage führt auch durch die vier Jahreszeiten. Während am Meer reger Badebetrieb herrscht, hat um Neuschwanstein herum schon

Bild 4 (rechts): Das Volksfest mit seinem Riesenrad und den Karussells zu abendlicher Stunde.





Drehscheibe. Um eine entsprechende Tiefenwirkung zu erzielen, sorgte der Wengener Kunstmaler Georg Bader dafür, daß sich die jeweilige Landschaft optisch an der Wand im Hintergrund fortsetzt.

Mit 66 Transformatoren

Herr Bondorf widmete sich dem Gleisbau und der sonstigen Technik. Die Anlage ist in vier Stromkreise unterteilt und wird mit Gleichstrom nach dem Zwei-Leiter-Prinzip betrieben. 66 Transformatoren liefern Fahr- und Lichtstrom. Jeder Schienenstoß erhielt einen winzigen

der Herbst Einzug gehalten und im Hochgebirge herrscht bereits tiefer Winter. Ein besonderer Gag: durch ein in der Halle aufgestelltes "Fernrohr" kann der Besucher Gemsen auf einem Schneefeld "beobachten".

Am Ufer des Bodensees weicht die Winterstimmung dann dem Frühling mit blühenden Bäumen und Sträuchern. Unschwer erkennt man die Pfahlbauten von Unteruhldingen, den Lindauer Hafen mit Bayerischem Löwen und Leuchtturm. Besonders gelungen ist die Blumeninsel Mainau mit Schloß, Kirche, Gärtnerei, Palmen und exotischen Bäumen; sogar verschiedene Blumenfiguren sind im Modell nachgestaltet worden.

Die Erbauer stellten mit viel Liebe zahllose Szenen aus dem täglichen Leben dar: eine Hochzeit, einen Kinderspielplatz, Bauern auf dem Feld, Pferde im Hippodrom, eine Beerdigung, Markttreiben, einen Unfall an einer Straßenkreuzung, einen Rummelplatz mit Riesenrad, ein oberbayerisches Volksfest, Kühe auf der Alm und vieles, vieles mehr.

Im Bereich des großen Kopfbahnhofs verkehrt eine Straßenbahn. Zwischen Tal- und Bergstation überwindet eine Zahnradbahn eine 30%ige Steigung. Auch eine Lorenbahn – als Zubringer zum Kieswerk –, eine Standseilbahn, eine Seilschwebbahn und ein Skilift sind vorhanden. Im Container-Terminal wird verladen. Im Güterbahnhof stehen Waggonen auf den Einfahrtsgleisen oder werden über den Ablaufberg in die Gleisharfen verteilt. Reisezugwagen werden zwischen zwei Einsatzplänen im Bww in der Waschanlage gereinigt. Im Industriegebiet dampfen Schornsteine, und eine Abgasfackel lodert in den Anlagenhimmel.

Das Bahnbetriebswerk verfügt über einen zwölfständigen Ringlokschuppen für Dampflokomotiven, zwei E-Lok- und zwei Diesellokschuppen mit Schiebebühne, Bekohlungsanlage sowie

Bild 7 (oben): Der Güterbahnhof der Stadt Haraldingen.

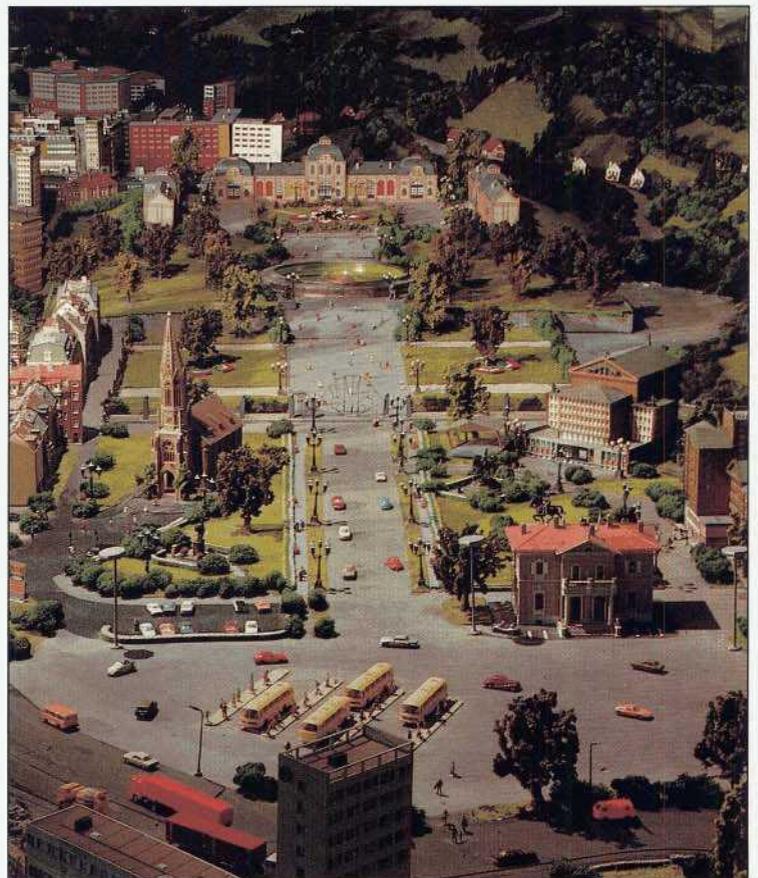


Bild 6 (rechts): Schloß mit Springbrunnen und Park. Weiter vorne gotische Kirche und Theater.

Bild 5 (unten): Ein Güterzug bei der Durchfahrt durch ein Industriegebiet.



Drahtbügel von Schienenkopf zu Schienenkopf, um die Kontaktsicherheit zu optimieren. Nahezu alle Strecken verfügen über eine Oberleitung.

Die Strecken sind in 24 Blockabschnitte unterteilt. Geschaltet werden die Fahrströme, Signale und Weichen durch Magneten an den Fahrzeugen und Schutzrohrkontakte zwischen den Schienen.

Die früheren, für ständigen Dauerbetrieb wenig geeigneten Spielzeugrelais wurden durch Siemens-Kammrelais ersetzt, wie sie auch zur Schaltung von Verkehrsampeln verwendet werden. Diese Schaltungen werden anstelle von 16 V mit 24 bis 28 V betrieben. Die Ein- und Ausfahrten der Züge im Bereich der Schatten-

Bild 8 (rechts): Die Stadt Norderhude mit ihren charakteristischen Häusern. Über den Fluß führt eine große Eisenbahnbrücke.



Bild 9 (links): Autotransportzug bei der Fahrt über die Schwäbische Alb.

Bild 16 (rechts): Wir beschließen unsere Rundreise durch "Miniland" auf dem Flughafen (Teilansicht).
Fotos: Miniland



Bild 13: Die Pfahlbauten in Unteruhldingen am Bodensee.

Bild 11 (rechte Seite unten): König Ludwigs Schloß Neuschwanstein.

Bild 10 (unten): Dampfzug in idyllischer Schwarzwald-Landschaft.

bahnhöfe werden elektromechanisch über Reed-Kontakte gesteuert.

Auf der bisher fertiggestellten Anlagenfläche sind 17 000 Laubbäume, Hecken und Büsche sowie 26 200 Tannenbäumchen "gepflanzt" worden. 1150 Gebäude, 9000 Miniaturfiguren (davon sind 3500 Zuschauer im Flutlicht-Fußballstadion) und 1400 Straßenfahrzeuge beleben die Szenerie. Für die Beleuchtung wurden 6000 Lämpchen installiert. 170 Lokomotiven und 900 Waggons stehen für die Bildung von 59 Zuggarnituren zur Verfügung, die auf 1500 m Gleis verkehren.

Die perfektionierte Großanlage läßt dem Besucher trotzdem Möglichkeiten, sich aktiv zu betätigen: Auf Knopfdruck drehen sich die Rotorblätter eines Hubschraubers oder die Flügel der Windmühlen. Die Zahnradbahn begibt sich auf Bergfahrt, die Feldbahn rollt über die Gleise, und die Straßenbahn umkreist den Kopfbahnhof. Man kann eine Kurzreportage des Spiels im Stadion abrufen oder Rummelplatzmusik, den Militärmarsch einer Parade oder bayerische Volksmusik einschalten sowie die Domglocken erklingen lassen.

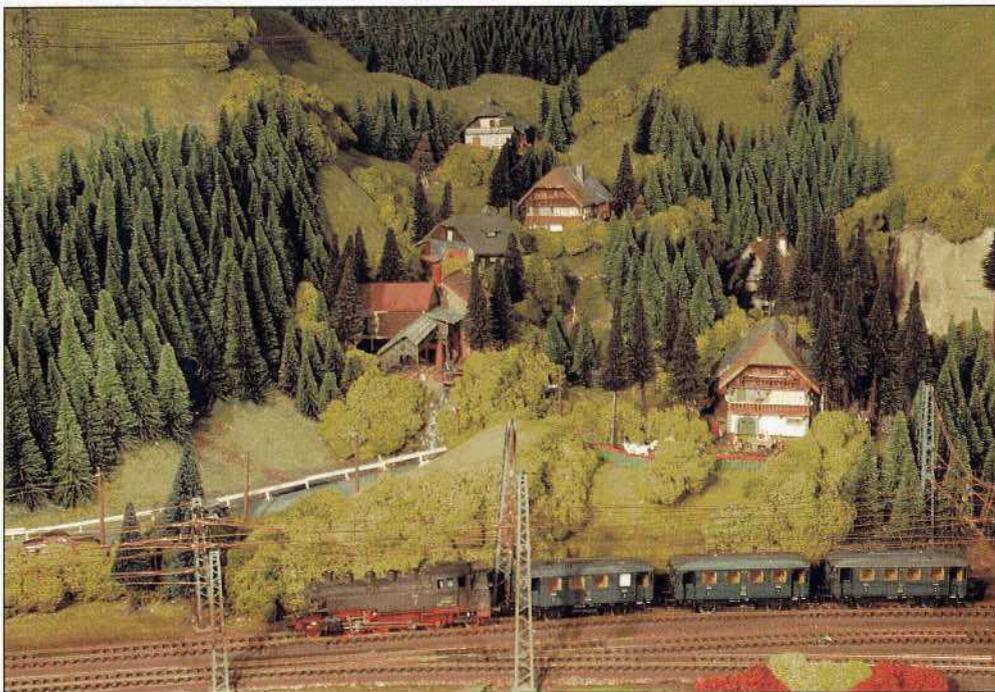




Bild 15 (unterhalb): Der Lindauer Hafen mit Leuchtturm und Bayerischem Löwen. Unteruhldingen mit seinen Pfahlbauten ist hier nur einen Katzensprung entfernt.

Eine derart große Anlage bringt neben immer wieder auftretenden elektrischen auch noch andere Probleme für die Betreiber, z.B. das mit dem durch die Besucherscharen aufgewirbelten Staub! Dieser legt sich auf die gesamte Anlage und macht sie im Laufe einer Saison grau und unansehnlich. Im Winterhalbjahr ist deshalb ein großer Putz notwendig. Jeder Strauch, jeder Baum muß erst mit einem Pinsel abge-

bürstet werden, bevor der Staubsauger in Aktion treten kann. Ein großer Teil des Islandmooses muß entfernt und durch neues Material ersetzt werden. Es werden pro Jahr nicht ein paar Kilo, sondern mehrere Zentner davon benötigt. Jedes Gebäude wird von der Anlage abgenommen und gründlich gesäubert.

Der Aufbau der Riesenanlage ist beileibe nicht abgeschlossen! Von Jahr zu Jahr werden Veränderungen vorgenommen, und die Anlage wird wieder um einige Quadratmeter erweitert.

Die neueste Attraktion dürfte ausgesprochenen Seltenheitswert haben: Beleuchtete Modellflugzeuge starten auf der Rollbahn des Flughafens, beschleunigen, gehen in den Steigflug über, absolvieren Kurven in entsprechender Schräglage, schweben zum Landeanflug ein, setzen auf, werden abgebremst und rollen auf eine Parkposition. Das dabei angewendete Verfahren wurde vom Erbauer zum Patent angemeldet.

Die Räume im Untergeschoß werden einmal eine Märklin-Anlage aufnehmen, auf der der Besucher die Züge selbst abrufen kann. Unter der Zimmerdecke ziehen bereits zwei LGB-Westernzüge ihre Bahn, und an den Wänden befindet sich eine Ausstellung zum Thema Briefmarken mit Eisenbahnmotiven.



Bild 14 (rechts): Die Blumeninsel Mainau im Bodensee.

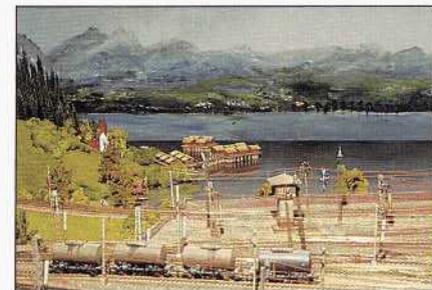
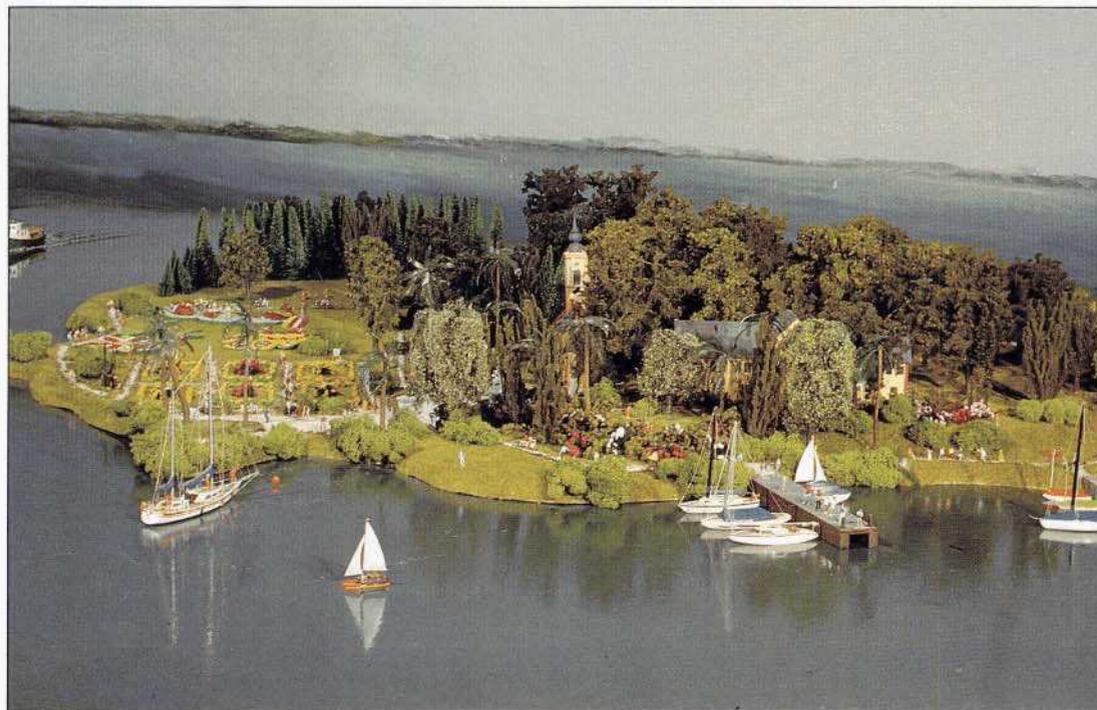


Bild 12: Blumenarrangements auf Mainau.

„Miniland“ ist jedes Jahr von Mitte März bis 1. November und vom 25. Dezember bis zum Ende der Weihnachtsferien täglich von 9.30 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. In der übrigen Zeit können Besichtigungen unter der Telefonnummer 0 83 75/86 22 vereinbart werden. **ds/gr**



Bild 1: Fast ein Gesamtüberblick über die Anlage unseres Lesers Peter Bach. Im Vordergrund ist die Schiebebühne des Ellok-Bws sichtbar.

46 **3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals**

Modellbahnspaß im Maßstab 1:220

Eine Modellbahnanlage mit den Abmessungen 280 cm x 110 cm kann schon als mittelgroß bezeichnet werden. Wenn aber auf ihr Züge im Maßstab 1:220 rollen, dann ist die Klassifizierung als Großanlage wohl angebracht. Doch

lassen wir unseren Leser Peter Bach selbst berichten!

Dominierend ist der große Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Hauptstrecke. Diese führt als Paradenstrecke durch mehrere Tunnels zum

viergleisigen Schattenbahnhof A. Die einfahrenden Züge werden durch Relais und Schaltgleise gesteuert. Die Schaltung ist wie folgt ausgelegt: Sobald ein Zug den Schattenbahnhof A verläßt, kann ein weiterer Zug in diesen einfahren.

Die Paradenstrecke ist außerdem in fünf Blockabschnitte unterteilt, die wahlweise über Schaltgleise oder Drucktaster geschaltet werden. Sämtliche Blockstellen mit Ausnahme des Schattenbahnhofs A und der Formsignale werden durch eine selbstgebaute Schaltgruppe nach 20 sec stromlos geschaltet; dabei zeigen die Lichtsignale wieder rotes Licht.

Der Schattenbahnhof B, der an der anderen Seite des Durchgangsbahnhofs anschließt, ist unter dem Bahngelände angeordnet und entspricht in seiner Auslegung und Stromversorgung dem Schattenbahnhof A.

Der Durchgangsbahnhof besitzt 13 Durchgangsgleise und ein Stumpfgleis. Dieses befindet sich am Hausbahnsteig und ist für die Wendezüge der abzweigenden eingleisigen Neben-

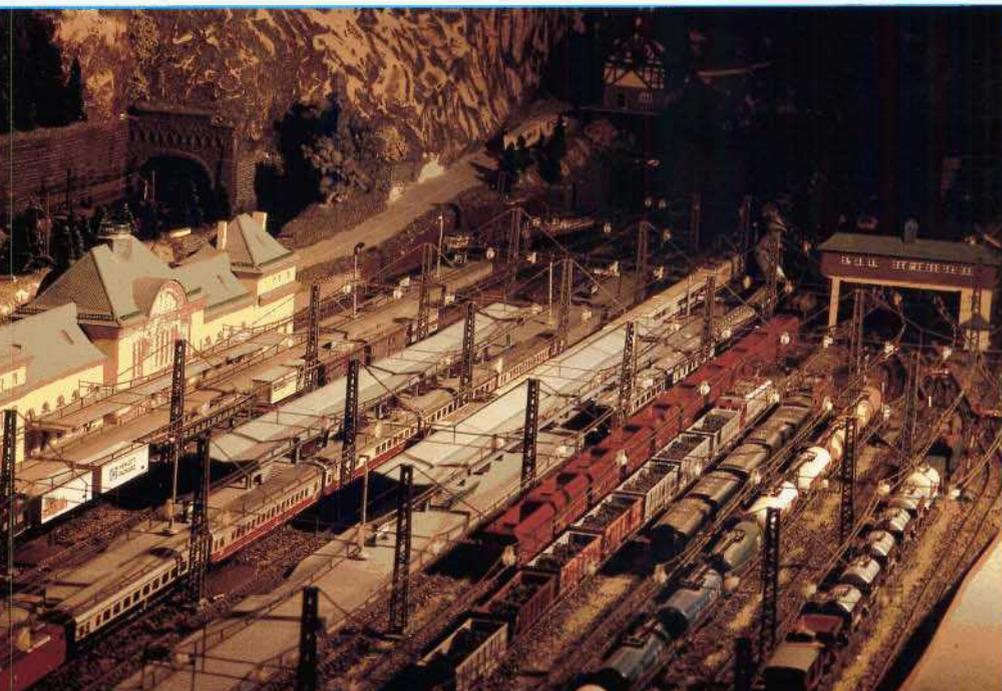


Bild 2: Der Durchgangsbahnhof mit insgesamt 14 Gleisen bildet den Mittelpunkt dieser Mini-Club-Anlage.

bahn bestimmt. Die zwei Wendezüge, mit Dieselloks der Baureihe 218 bespannt, verkehren vollautomatisch gesteuert.

Die Bahnsteige zwischen den Durchgangsgleisen können jeweils komplette Züge, bestehend aus Zuglok und sechs D-Zug-Wagen, aufnehmen. Jeder Bahnsteig erhält seine Beleuchtung durch 20 Miniaturlampen.

Auf dem linken Teil der Anlage befindet sich das Bahnbetriebswerk mit Drehscheibe und einem neunständigen Ringlokschuppen. Früher voller Betriebsamkeit, wird er heute als Dampflokemuseum genutzt. Für die gelegentlich verkehrenden Nostalgie-Züge mit Dampflokbespannung stehen insgesamt zehn fahrbereite Maschinen mit den passenden Wagengarnituren bereit.

Für die Triebfahrzeuge der modernen Traktionsarten steht ebenfalls ein Lokschuppen zur Verfügung, der mittels Schiebebühne bedient wird. In diesem Bw sind 14 Elloks und fünf Diesellokomotiven beheimatet. Das Vorhandensein diverser Schweizer Elloks, darunter das legendäre Krokodil, sowie von Maschinen der Baureihen 151 und 194 der DB läßt auf einen nahegelegenen Grenzbahnhof schließen. Die Loks der Baureihen 194 und 151 stehen ausschließlich für schwere Güterzüge (bis zu 16 Waggons) zur Verfügung.

49 Weichen garantieren einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb, und 14 Licht- sowie drei Formsignale sorgen für die nötige Sicherheit im Fahrbetrieb. Die Stromversorgung übernehmen sechs Trafos. Für die Lampen und die Hausbeleuchtungen steht ein zusätzliches Netzgerät zur Verfügung. Der Oberleitungsbetrieb wird nur im sichtbaren Anlagenbereich imitiert.

Die Gleistrassen entstanden aus 6 mm dickem Sperrholz. Zur Geräuschkämpfung wurden darauf Korkstreifen verlegt. Für das Einschottern der Gleise verwendete ich feingesiebten Korksotter, den ich aufgestreut, mit einem Pinsel verteilt und anschließend mit einem Wasser-Leim-Gemisch mittels Pipette beträufelt habe. Lediglich Weichen und Schaltgleise wurden dabei ausgespart, um die Funktionssicherheit nicht zu beeinträchtigen.

Das Gebirge baute ich aus einer Holzkonstruktion, die mit Fliegengaze überspannt und danach mit einem Gipsauftrag verfestigt wurde. Durch die farbliche Behandlung der entsprechenden Landschaftsteile wurden die Felsen herausgearbeitet. Das Gebirge besteht aus vier getrennten Teilen, von denen drei abgenommen werden können, um den Zugriff zum Schattenbahnhof A zu gewährleisten. Die Hänge "bepflanzte" ich mit insgesamt 700 Bäumen. In diesem Anlagenbereich fand auch die bis heute noch namenlose Stadt ihren Platz.

Zur Überwachung der Blockstellen dient eine Gleisbesetzungsanzeige. Dazu habe ich mir ein Gleisbildstellpult selbst gebaut und mit Leuchtdioden bestückt.

Meine Liebe gehört bereits seit 1982 der kleinen Spur im Maßstab 1:220. Dank der inzwischen gesammelten Erfahrungen beim Bau vorangegangener Anlagen benötigte ich für diese, meine dritte und größte Anlage nur eine Bauzeit von einem Jahr. Doch noch gibt es viel Arbeit, denn die Bahnsteige sind noch ohne Figuren und, und, und...

Peter Bach

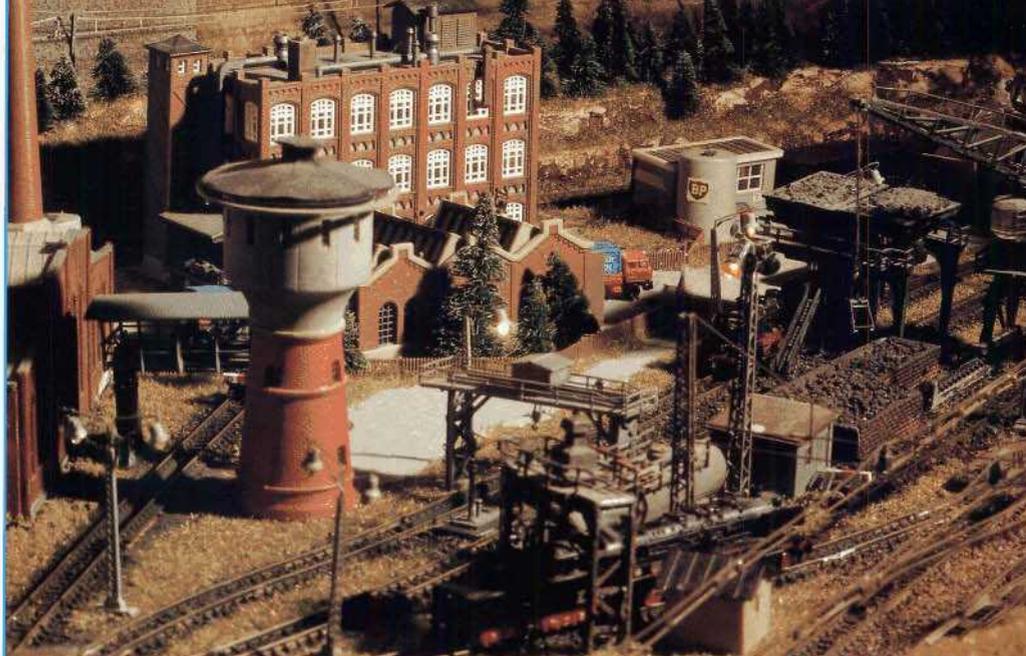


Bild 3: Die Behandlungsanlagen des Dampflok-Bws. Der rege Lokwechsel machte einen Kran sowie Wiegebunker an der Bekohlungsanlage notwendig.

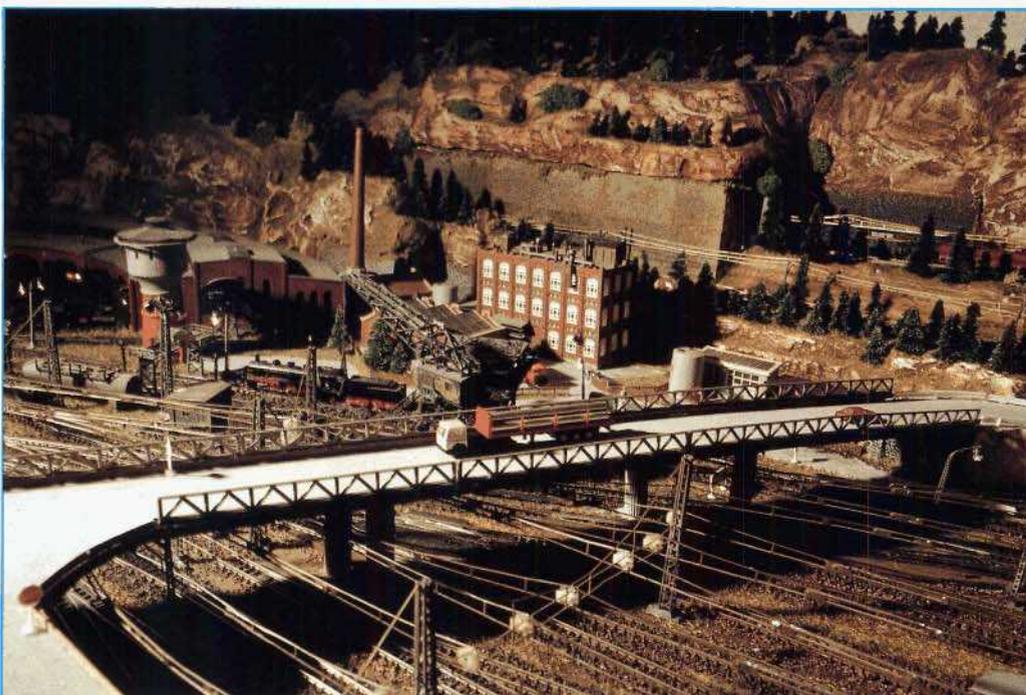
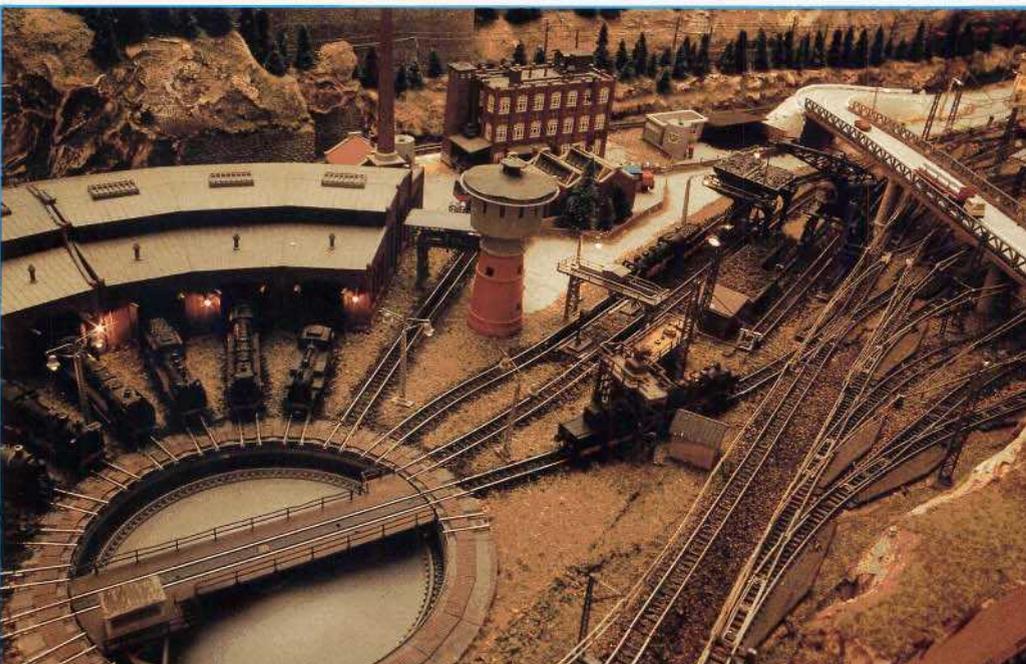


Bild 4: Die Straße wird mit einer modernen Brücke über die Bahnhofsanlagen geführt.

Bild 5: Auch in der kleinsten Nenngröße ist eine Abend- oder Nachtstimmung möglich, wie die bereits eingeschalteten Lampen im Dampflok-Bw beweisen. **Fotos: P. Bach**



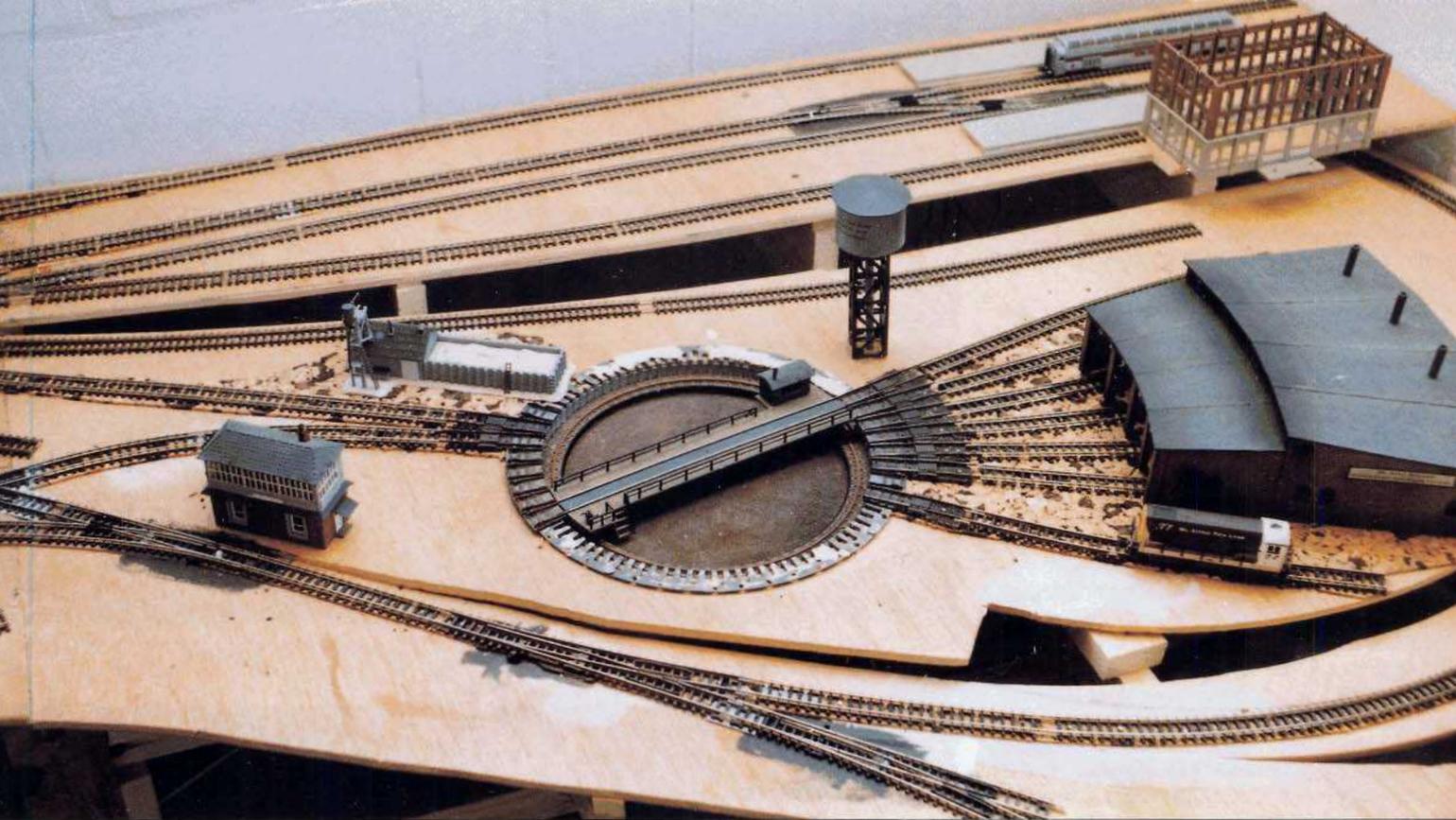


Bild 1: Im Bw-Bereich liegen die Gleise zum Höhenangleich an die Drehscheibe auf 1,5 mm dickem Kork. Fotos und Zeichnungen: H.-U. Grumpe

Pennsylvania & Ohio - in Spur N

Zweite Folge über den Bau einer N-Anlage

Die Überschrift der zweiten Folge über den Baufortschritt meiner N-Anlage (Teil 1 siehe EJ 7/91, S. 72) stimmt inzwischen nicht mehr! Der Name meiner Bahngesellschaft mußte in "Pittsburgh & Ohio" geändert werden, da die handelsüblichen Bögen mit Aufreibebuchstaben eine zu geringe Anzahl Y enthalten. Dies führte zu Problemen bei der Fahrzeugbeschriftung.

Der Gleisbau

Beim Gleisbau wurde schrittweise vorgegangen, d.h. ich begann an der am tiefsten liegenden Stelle der Anlage. Das waren der verdeckte Abstellbahnhof sowie die Gleiswendel. Erst nachdem alle Gleise einschließlich Verdrahtung im gesamten unterirdischen Bereich verlegt

waren, wurde mit dem Trassenbau für die weiteren Strecken begonnen.

Das verwendete Gleismaterial stammt hauptsächlich von Roco und Peco. Alle nicht einsehbaren Bogenstrecken im Schattenbahnhof sowie die Gleiswendel bestehen aus Einzelgleisstücken. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß sich mit Flexgleis eine gleichmäßige Bogenfüh-

Bild 2: Die Weichen werden von Relais, die sich hinter einer Mauer unter dem Gelände befinden, über eine Art Bowdenzug gestellt.

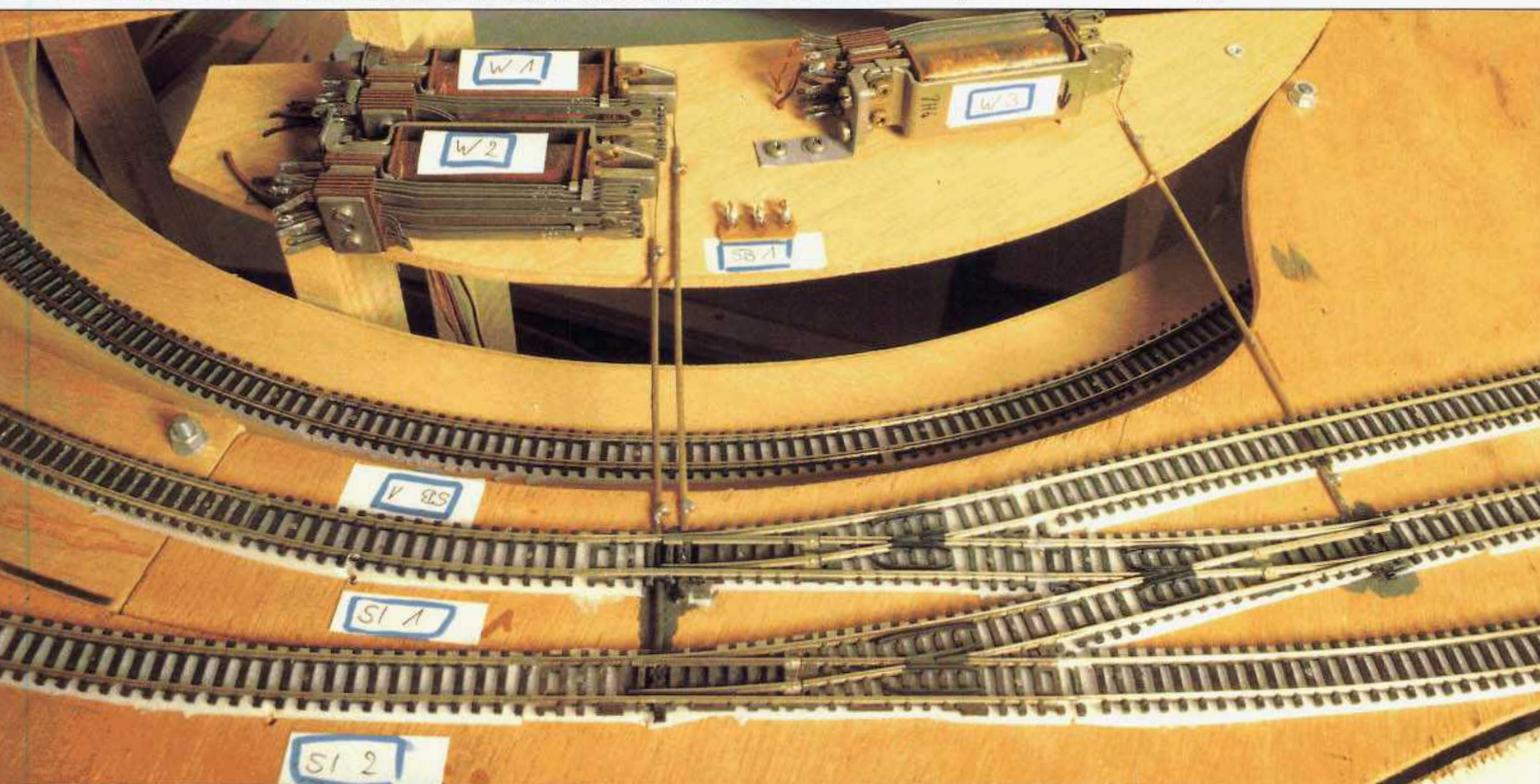




Bild 3: Ein typisches Merkmal amerikanischen Gleisbaus sind die scheinbar wahllos angeordneten Gleiskreuzungen unter den verschiedensten Winkeln, egal ob in geraden oder gebogenen Gleisabschnitten. Die Gleise werden ganz ungezwungen dorthin verlegt, wo man Gleisanschlüsse benötigt.

rung bei relativ engen Radien besonders an den Stoßstellen nicht erreichen läßt. Durch den Einsatz der Gleisstücke ist ein gleichmäßiger Radius gegeben, was die Fahrsicherheit ganz entscheidend erhöht.

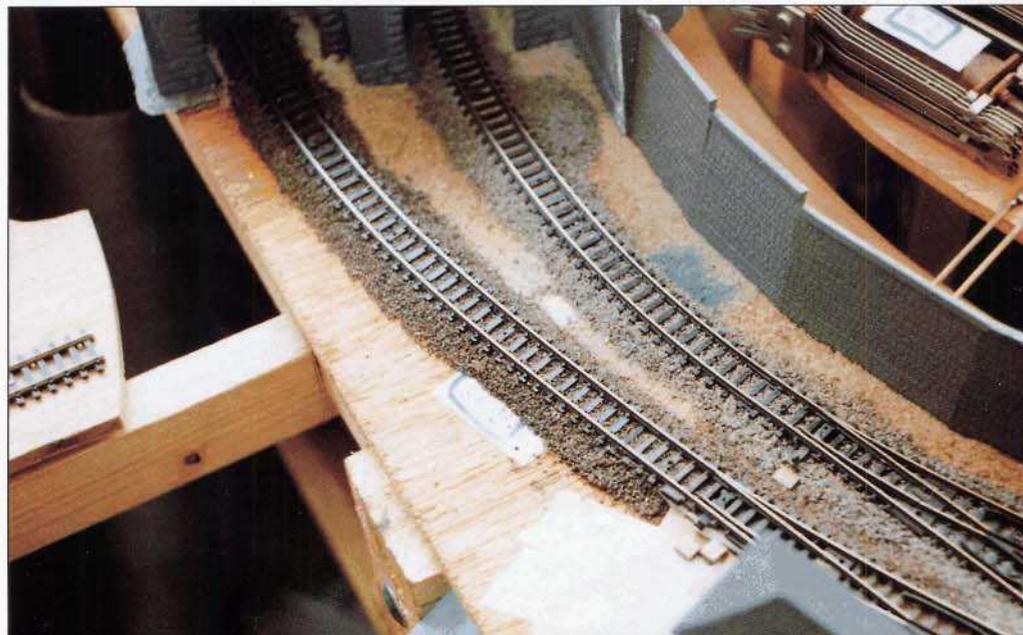
Alle unterirdisch verlegten Gleise erhielten einen Oberbau aus 3 mm dicker Styropor-Isoliermatte. Dies allerdings weniger zur Geräuschdämmung als vielmehr zur unkomplizierten Niveaueinstellung im sichtbaren Bereich. Die Gleise erhalten vorbildgerecht je nach Bedeutung verschieden hohe Schotterbetten. Neben dem 3 mm dicken Schotterbett für Hauptbahnen verwendete ich 1,5 mm starke Korkmatte für Neben- und Ausweichgleise. Die Gleise im Bereich des Verschiebebahnhofs und die Industrieanschlüsse wurden direkt auf den Trassenbrettern verlegt. Aus dem gleichen Grund sind auch die Schienenprofilhöhen unterschiedlich (Roco-Gleis für Hauptstrecken; Peco-Code-55-Flexgleis für untergeordnete Gleise).

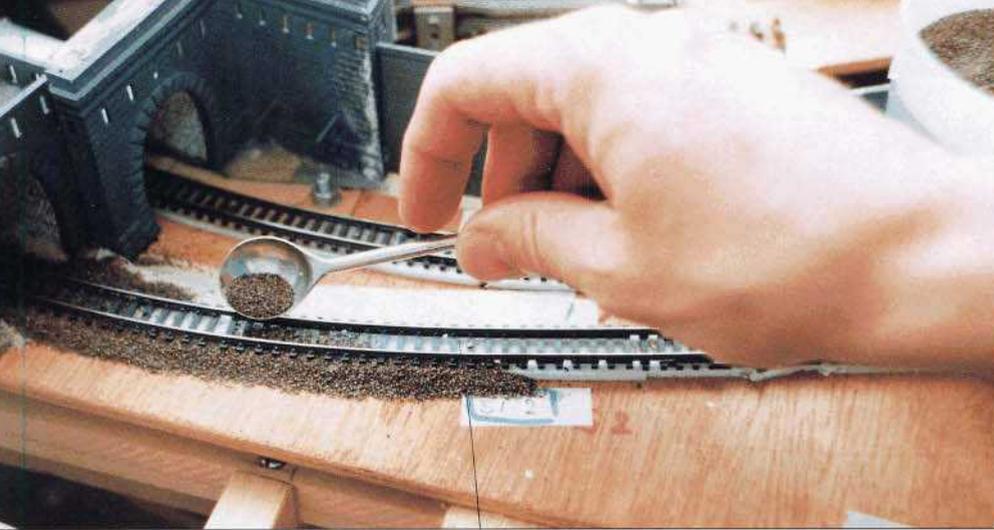
Eigenbau von Kreuzungen

Eine Besonderheit stellen die verschiedenen Kreuzungen dar. Die von mir benötigten "unmöglichen" Kreuzungswinkel (45°, 78° usw.) mußten im Eigenbau hergestellt werden. Zum Bau wurde ein Stück Flexgleis auf starke Pappe geklebt. Im Kreuzungsbereich wurden die Schwellen entfernt. Im gewünschten Winkel klebte ich Flexgleisstücke an die durchgehenden Schienen. Dabei darf keine elektrische Verbindung entstehen. Die Verbindung unter dem durchgehenden Gleis geschah mit 2 mm hohen Doppel-T-Messingprofilen. Daran lötete ich die Schienenprofile der Flexgleisstücke.

Bild 5: Im eingeschotterten Zustand sind die Bowdenzüge der seitlich angebrachten Weichenantriebe nicht mehr sichtbar.

Bild 4: Die amerikanischen Gleiswagen sind anders beschaffen als die Gleiswagen der DB.



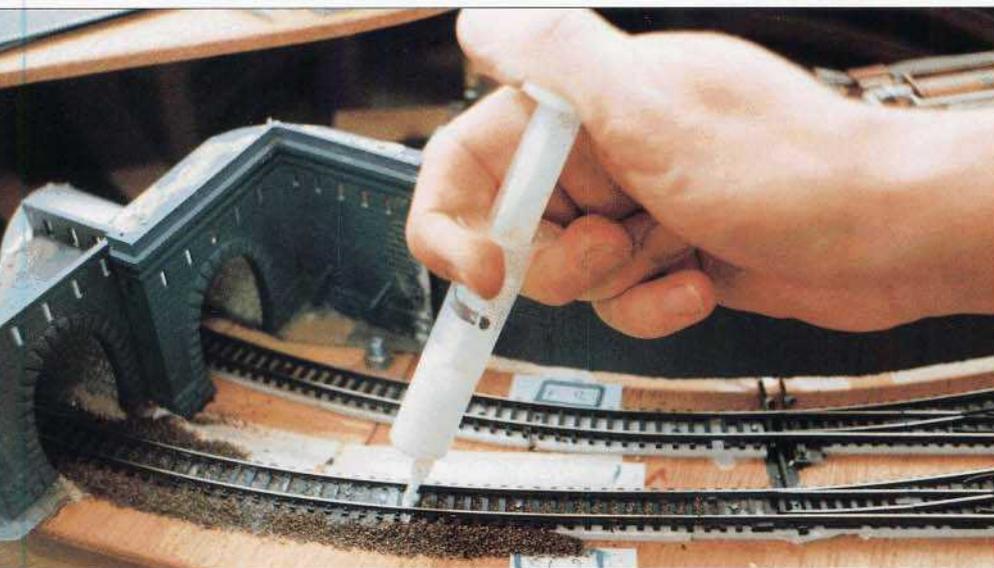


Im Bereich des durchgehenden Gleises wurde das Messingprofil bis auf den unteren Steg ausgefräst. Dadurch ist ein elektrischer Kontakt ausgeschlossen. Die Führungsschienen fertigte ich aus Z-Gleisprofilen. Nachdem alle Profile verlötet bzw. verklebt waren, wurden die Zwischenräume mit 2K-Polyesterspachtel ausgefüllt. Nach dem Aushärten fräste ich mit einer elektrischen Kleinbohrmaschine und einer Trennscheibe den notwendigen Raum für die Spurkränze. Dies wurde so lange wiederholt, bis die Wagen einwandfrei über die Kreuzung rollten.

Gleiswaage – made in USA

Gleiswaagen werden in den USA häufig mit sogenannten Dead- und Life-rails gebaut. Dabei werden die Gleise im Bereich der Waage aufgefächert, so daß ein Schienenpaar über den Wiegemechanismus führt (Life-rail), während das andere Gleis durch ein sogenanntes Gantlet-Gleis daran vorbeigeführt wird (Dead-rail). Durch bewegliche Zungen werden die Waggon über die Waage geleitet, wogegen die anderen daran vorbeigeführt werden. Um den Waagemechanismus nicht zu beschädigen, fahren die schweren Lokomotiven grundsätzlich über das Dead-rail.

Im Bereich des Verschiebebahnhofs von "Great Divide" habe ich eine solche Gleiswaage eingebaut und funktionsfähig ausgeführt. Der Zungenmechanismus stammt von zwei alten 24°-Minitrix-Weichen. Die Weichen wurden hinter den Zungen durchgesägt. Das Gantlet-Gleis entstand durch Verzahnung von Flexgleisstücken. Der Antrieb erfolgt mit Postrelais, wobei beide Antriebe zusammengeschaltet werden.



Gleistrennungen

Am klappbaren Anlagenteil wurden die Flexgleise zunächst durchgehend über die Stoßstellen verlegt, befestigt und eingeschottert. Nach dem Aushärten des Leims trennte ich Schienenprofile und Schwellen im Winkel von etwa 45° zur Klapprichtung mit einer dünnen Trennscheibe. Die Schnittstellen wurden mit feinem Schmirgelpapier versäubert und abgerundet.

Obwohl sich durch schwankende Temperaturen und Luftfeuchtigkeit immer wieder leichte Niveauunterschiede ergeben, sind bei den bisherigen Probefahrten noch keine Probleme beim Überfahren der Stoßstellen aufgetreten. Die Gleise wurden mit Nägeln arretiert, die nach dem Einschottern im sichtbaren Bereich wieder entfernt wurden.

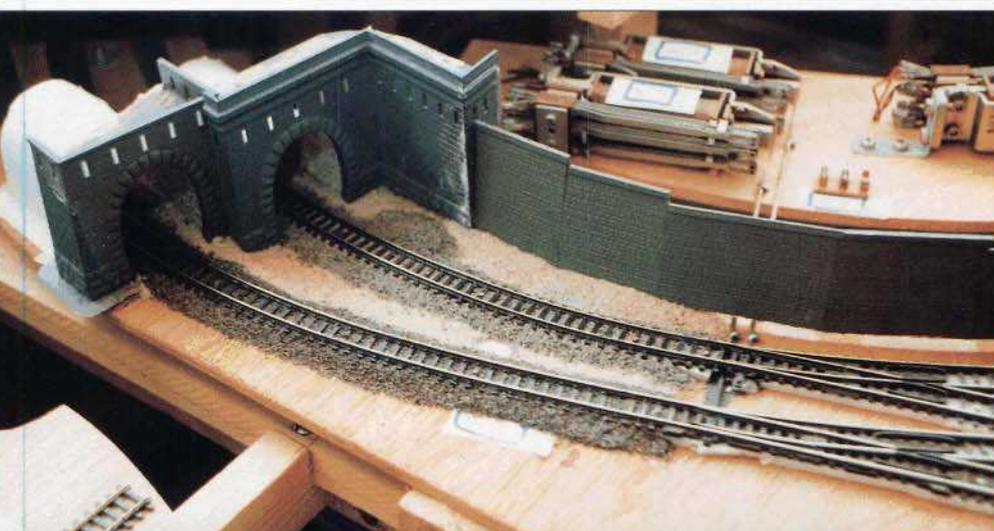


Bild 6: Die auf der 3 mm dicken Isolier-Untertapete aufgenagelten Gleise werden mit Hilfe eines Löffels mit Heki-Streumaterial eingeschottert.

Bild 7: Mit einem Pinsel wird der Schotter von den Schwellen entfernt und gleichmäßig verteilt. Vor dem Bemalen der Schienenprofilflanken sollten die elektrischen Anschlüsse erfolgen.

Bild 8: Die Schotterbettung bekommt eine Leim-Wasser-Spülmittel-Lösung "injiziert".

Bild 9: Die Bereiche neben der Gleisbettung werden mit feinem Quarzsand behandelt. Noch sind die Bowdenzüge der Weichenantriebe sichtbar.

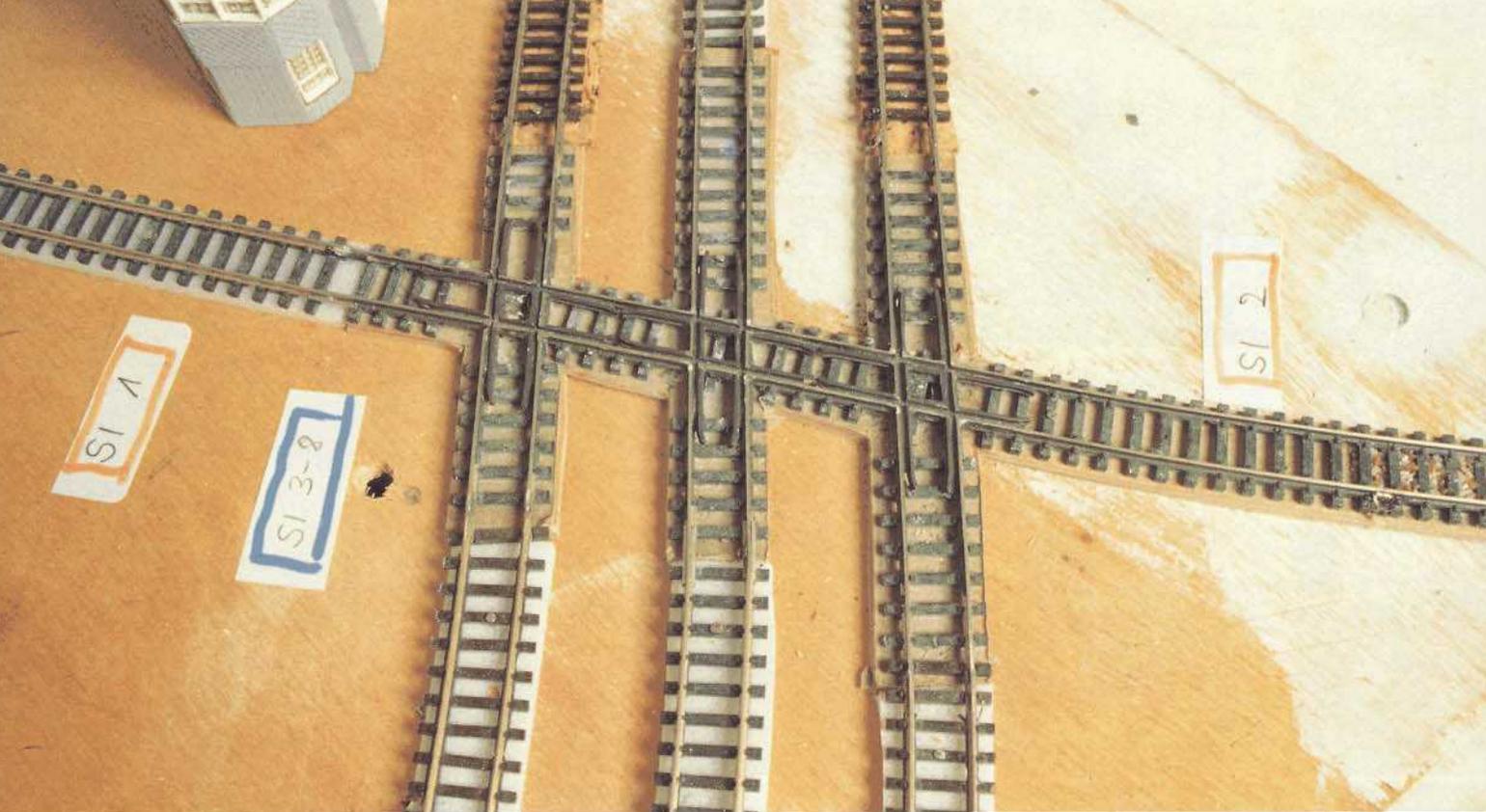


Bild 10: Die für Amerika typischen kreuzenden Gleisverbindungen entstehen im Selbstbau aus Flexgleis, Messingprofilen und anderen Kleinteilen.

Farbgebung und Schotterung

Alle Schienenprofile werden mit Dispersionsfarbe gestrichen. Je nach Bedeutung der Gleise verwendet man unterschiedliche Farbtöne. Der Farbe für Nebengleise wurde mehr Rot zugemischt, um einen stärkeren Rostgrad anzudeuten. Das Streichen erfolgt nach der Gleisbefestigung. Zum einen sind nur die sichtbaren Stellen zu behandeln; zum anderen würde sich am Flexgleis beim Biegen an den Schienenlaschen die Farbe wieder abschälen, so daß nach dem Verlegen nochmals ausge-

bessert werden müßte. Diese Methode ist natürlich nur bei gut zugänglichen Gleisabschnitten anwendbar.

Das Einschottern erfolgt nach der bekannten Leim-Wasser-Spülmittel-Methode. Zur noch besseren Verarbeitung kann der Schotter vorab mit einer Wasser-Spülmittel-Mischung eingesprüht werden. Als Schottermaterial wird Heki-Schotter verwendet. Entgegen immer wieder auftauchenden Gerüchten lassen sich eingeschotterte Gleise sehr leicht lösen, indem sie satt mit Wasser/Spülmittel eingestrichen werden. Nach kurzer Zeit ist das Schotterbett auf-

geweicht, und die Gleise lassen sich entfernen. Auch Weichen kann man, ohne jede Beschädigungen, wieder verwenden.

Bei dieser Schottermethode ist die Geräuschdämmung trotz Styroporuntergrund praktisch gleich Null. Das stört mich persönlich überhaupt nicht, denn auch beim großen Vorbild kann von Geräuschdämmung keine Rede sein, wenn ein Zug vorbeidonnert.

In der nächsten Folge werde ich über den elektrischen Teil der Anlage berichten.

Hans-Ullrich Grumpe

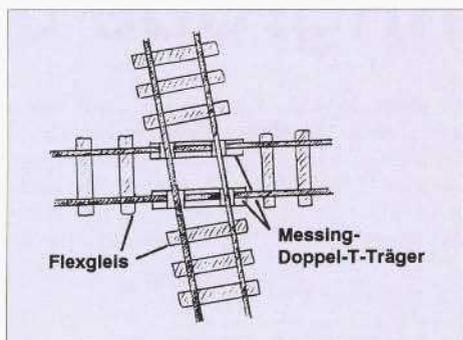


Bild 11: Skizze einer Selbstbau-Kreuzung.

Bild 13: Wie in Bild 12 gezeigt, stellen Messingprofile die elektrische und mechanische Verbindung der quer verlaufenden Gleise sicher.

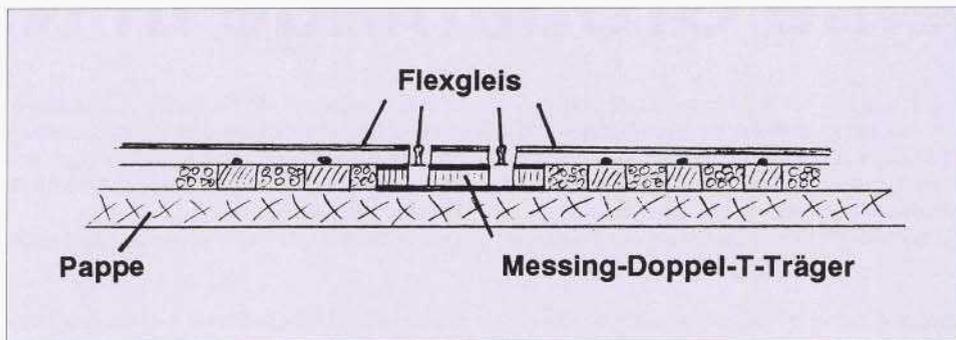


Bild 12: Schnittzeichnung einer Selbstbau-Kreuzung.

Bild 14: Die zur Stabilisierung in die Zwischenräume gefüllte Spachtelmasse wird nach dem Aushärten auf Spurkranztiefe herausgeschliffen.

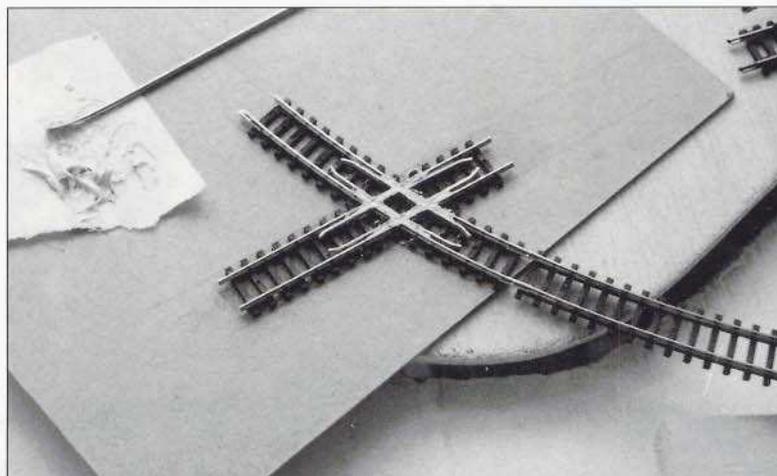
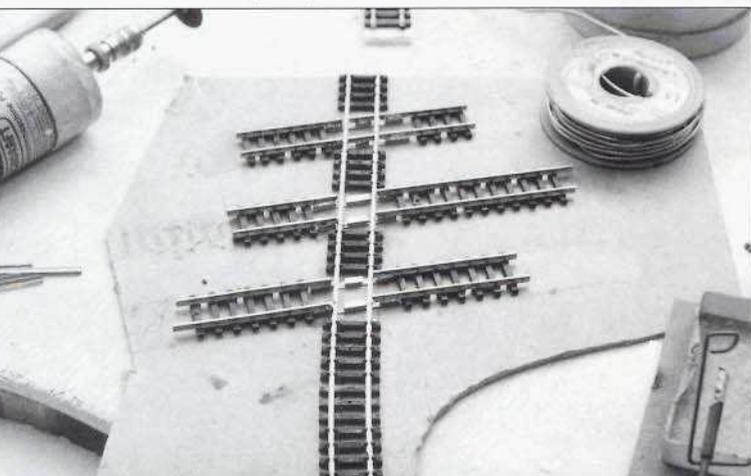




Bild 1: Das neue Clubheim des Null-Eisenbahn-Clubs Köln. Foto: NEC



Bild 2 (links): Schnellzug mit BR 03 und 23 (Lemaco) und zehn D-Zug-Wagen (Fulgurex).

Eine Großanlage in Nenngröße 0

Ein Haus nur für die Modelleisenbahn – ein Wunschtraum so manchen Eisenbahnfreunds! Die Mitglieder des Null-Eisenbahn-Clubs Köln ließen diesen Traum Realität werden. Wie bei vielen anderen Clubs war die Raumfrage auch für die Kölner Eisenbahn-Enthusiasten

immer das brennendste Problem, zumal sie sich schon bei der Clubgründung im Dezember 1975 vorgenommen hatten, die Nenngröße 0 wiederaufleben zu lassen und der Öffentlichkeit vorzustellen. Das erste Domizil war die Bremsventilwerkstatt

im ehemaligen Bw Köln-Nippes. Nach knapp zwei Jahren Modellbau mußte man umziehen und fand eine vorläufige Bleibe im Eilzugwagen AByse 618 508038-11650-7 der DB. Die nächste Station waren dann die Sozialräume der Schmiede im AW. 1985 häuften sich die Ge-

Bild 3: (Fast) eine Gesamtübersicht über die Gleisanlagen der im Bau befindlichen 0-Anlage der Freunde des Null-Eisenbahn-Clubs Köln.

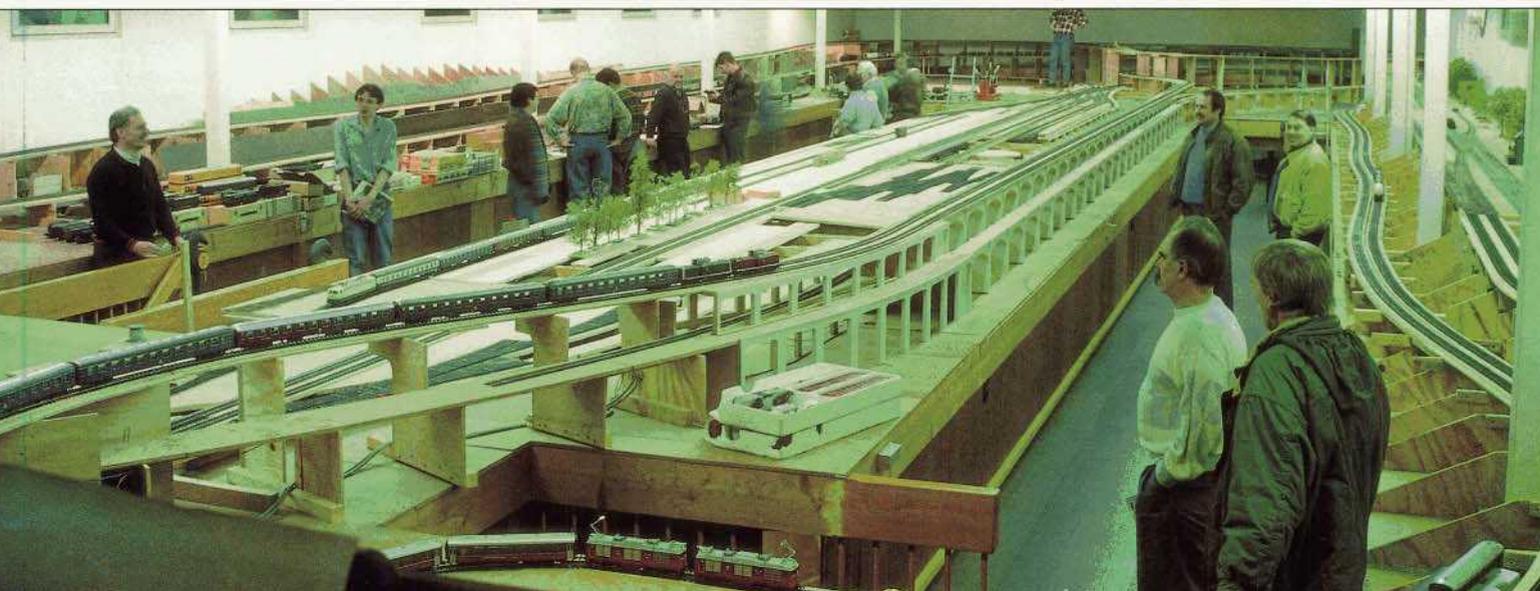
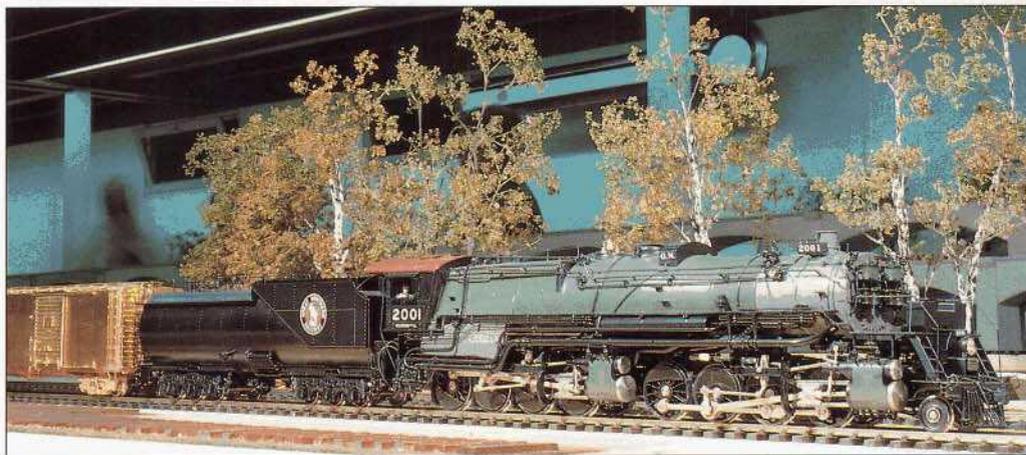




Bild 4: Diese Arbeit eines Clubmitglieds zeigt die Feierlichkeiten zum Richtfest. Das Gebäude wurde in Halbre reliefbauweise errichtet.

Bild 5 (rechts): In voller Fahrt präsentiert sich eine N-3 in Nenngröße 0 von Orientel.

Bild 6 (rechts unten): Großzüge, sanftgeschwungene Gleisanlagen bieten die Gewähr für einen reibungslosen Fahrbetrieb.



rüchte über die Schließung des AW, und die Clubmitglieder mußten sich ernsthafte Gedanken über das Fortbestehen ihrer Gemeinschaft machen.

Und daraus entstand die Idee, in Eigenleistung ein Clubhaus zu bauen. Nach einer sorgenvollen Zeit der Grundstücksbeschaffung und der notwendigen Behördengänge konnte im April 1987 der erste Spatenstich erfolgen, dem bereits am Freitag, dem 13. November 1987, das feierliche Richtfest folgte.

Auf vier provisorisch aufgebauten Gleisovalen konnte zwei Jahre später der Betrieb aufgenommen werden. Zu diesem Zeitpunkt hatten die aktiven Mitglieder mehr als 10 000 Stunden in den Bau ihres Clubhauses investiert, während Freunde und Förderer durch finanzielle Unterstützung zum Gelingen dieses nicht ganz einfachen Vorhabens beitrugen.

Noch sind nicht alle Arbeiten abgeschlossen; doch die Fortschritte beim Anlagenbau sind inzwischen unübersehbar. Trotz aller zeitlichen Belastungen hat es der Club, der derzeit 18 aktive und 62 fördernde Mitglieder umfaßt, aber bis heute geschafft, die "Fahrstage" an jedem dritten Freitag im Monat durchzuführen, was wesentlich zur Popularisierung des Modellbaugedankens in der Nenngröße 0 beitrug. Im Juni konnten die provisorischen Gleise abgebaut und der Fahrbetrieb auf den endgültigen Anlagenstrecken aufgenommen werden.





Bild 7: Die gewaltige Dampflokomotive der Baureihe 50 ist ein Modell von Dingler.



Bild 8 (links): Die Em 3/3 von Allmo (Vertrieb Goldbeck; 92er-Messeneinheit) rangiert auf der Clubanlage.

Bild 9 (unten): Schnellzug mit einer im Eigenbau entstandenen BR 181 durchfährt den im Bau befindlichen Nebenbahnhof.

Bild 10 (darunter): Kreuzung US-amerikanischer Güterzüge im Nebenbahnhof.
Fotos 2 bis 10: P. Schiebel

In einem mittelgroßen Durchgangsbahnhof verzweigt sich eine zweigleisige Hauptbahn in einen elektrifizierten Teil und eine ebenfalls zweigleisige Strecke ohne Oberleitung. Für einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb sorgen zwei verdeckt angeordnete Abstellbahnhöfe mit sieben bzw. zehn Gleisen. Zwei Schmalspurstrecken befinden sich in der ersten Planungsphase.

Der Unterbau besteht aus 15 mm dickem Sperrholz. Alle Holzverbindungen wurden geschraubt; Leimen wird nach Möglichkeit vermieden. Die Gleise entstanden im Eigenbau

gemäß NEM und NMRA. Das Schwellenband stammt von verschiedenen Herstellern. Das 3,5 mm hohe Schienenprofil wurde als Auftragsarbeit von einer Ulmer Firma bezogen. Geschottert wird mit Korund-großem Korn.

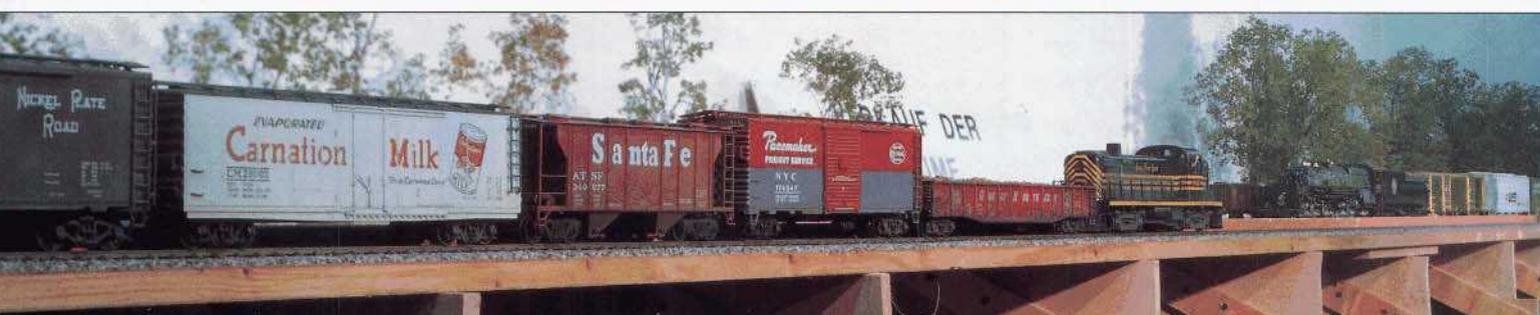
Der Mindestradius von gebogenen Streckenabschnitten beträgt 240 cm. Die maximale Steigung auf der Anlage beläuft sich auf 1%, d.h. auf jeweils 100 cm beträgt die Steigung höchstens 1 cm. Alle Weichen und ihre Antriebe entstehen im Eigenbau.

Die gesamte Anlage wurde im Obergeschoß des Clubhauses aufgebaut. Im unteren Teil

befinden sich Clubzimmer, Bibliothek, Schreiner- und Elektrowerkstatt, Küche, Garderobe sowie die sanitären Anlagen, die auch körperlich behinderte Besucher ohne Schwierigkeiten erreichen können. Vor dem Clubhaus wurden ein Signal sowie ein Wasserkran aufgestellt. Die einmal im Monat stattfindenden "Fahrtage" nutzen mehr als 50 Modelleisenbahner und Kleinserienhersteller, um ihre Fahrzeuge im Betrieb vorzuführen.

Alle Freunde der Nenngröße 0 sind im Null-Eisenbahn-Club Köln jederzeit ganz herzlich willkommen!

NEC Köln



(Füllseite)

Gleispläne – per Computer maßgeschneidert

Eine gute Planung ist die wichtigste Voraussetzung für eine gelungene Modellbahnanlage. Sinnvoll ist ein Anlagenplan aber nur dann, wenn er, unter Berücksichtigung des verwendeten Gleissystems, eine genaue maßstäbliche Darstellung der späteren Anlage ist und nicht eine Anhäufung von phantasiereichen Linien, die man mit der Gleisgeometrie des vorgesehenen Schienenmaterials gar nicht verwirklichen kann. In diesem Falle endet der Anlagenbau meist in einem mehr oder weniger zufälligen Zusammenstecken von Gleisstücken. Das Ergebnis ist unbefriedigend, und viele Modelleisenbahner mußten leider schon die bittere Erfahrung machen, daß Planungsfehler zu beheben, neben viel Ärger, auch einen hohen Zeit- und Kostenaufwand und längerfristig sogar einen Totalabriß und Neuaufbau erfordert.

Für alle, die das für eine sinnvolle Anlagenplanung erforderliche Grundwissen und zeichnerisches Geschick (noch) nicht besitzen oder den für Planungsarbeiten notwendigen Zeitaufwand scheuen, bietet das Unternehmen Plan-orama in Hamburg eine optimale Alternative.

Die Mitarbeiter der Firma sind ausgesprochene Planungsprofis und besitzen jahrelange Erfahrungen auf dem Sektor der computergestützten Modellbahnplanung. Die Anlagenentwürfe werden nach den detaillierten Angaben des Modellbahners von einem Team erfahrener Modellbahner mit Hilfe modernster CAD-Computertechnik projektiert und gezeichnet. Dieses Verfahren gewährleistet gleichermaßen Know-how, Kreativität, höchste Präzision und leichte Realisierung der Anlage.

Es entstehen so optimale Modellbahnanlagen mit allen zum Bau wichtigen Daten, die auf die Wünsche und Räumlichkeiten des einzelnen Modelleisenbahners maßgeschneidert sind. Die Anlagenpläne beinhalten nicht nur die Gleisführung, sondern auch alle sonstigen Details, wie Straßenführungen, Gebäude Maße, Signalstandorte, Höhenangaben usw.

Grundlage für einen Plan-orama-Anlagenplan sind detaillierte Angaben des künftigen Anlagenbetreibers. Neben grundsätzlichen Wünschen betreffs Anlagenart (komplette Anlage, Anlagenteil, Modul), Baugröße, Gleissystem und Charakter bzw. Thema der Anlage sowie Angaben zur vorhandenen Räumlichkeit (oder Fläche) können weitere Forderungen geltend gemacht werden, z. B. Art und Länge der Zuggarnituren, Charakter der Strecke, Bahnhofsort, Epoche, Landschaft, besondere Landschaftselemente und dergleichen.

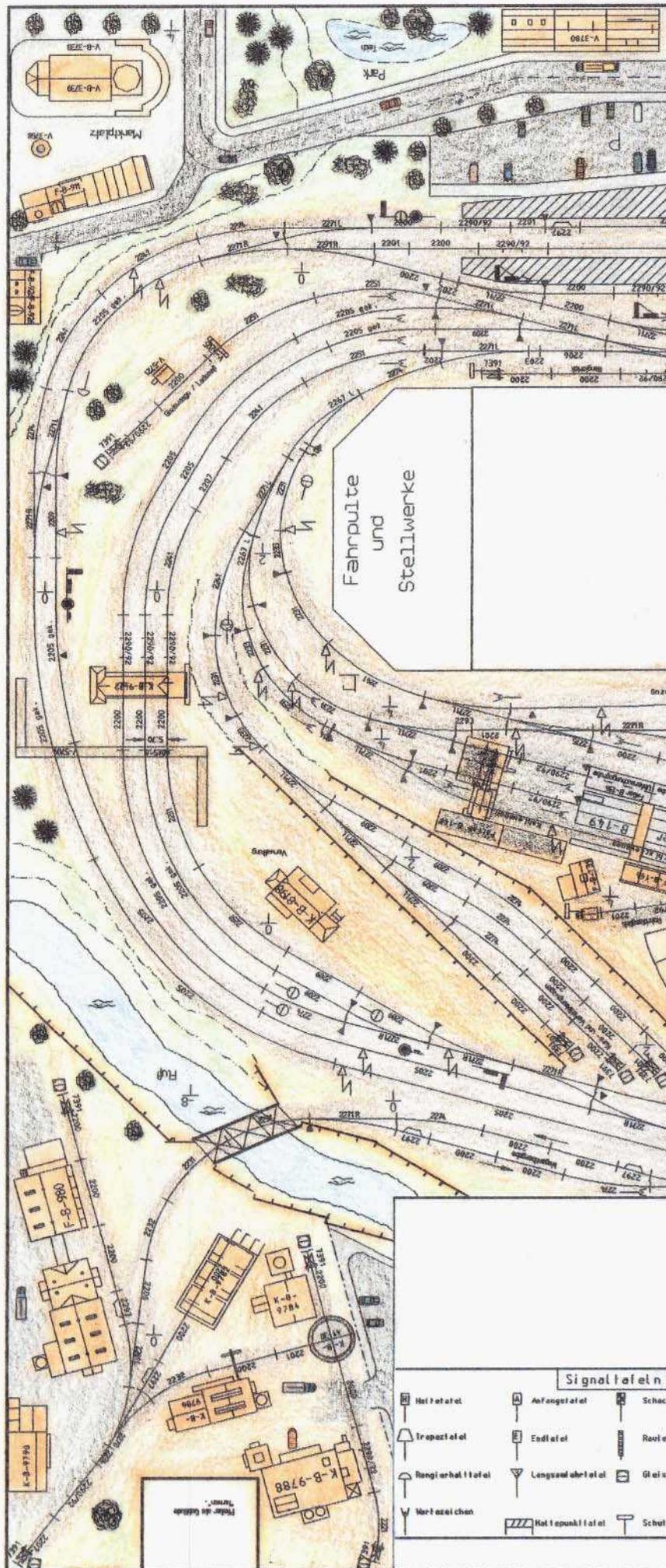
Plan-orama bietet auf der Basis dieser Informationen verschiedene Leistungen. Die Plan-orama-Komplettplanung beinhaltet einen **Rohplan (Anlagenkonzept)**. Dieser bildet nach Diskussion und eventueller Korrektur die Grundlage für die einzelnen Pläne. Die **Baupläne** werden maßstäblich mit allen Gleisen, für jede sichtbare Ebene einzeln, in folgender Größe erstellt:

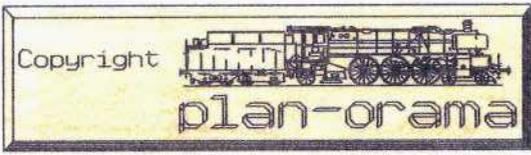
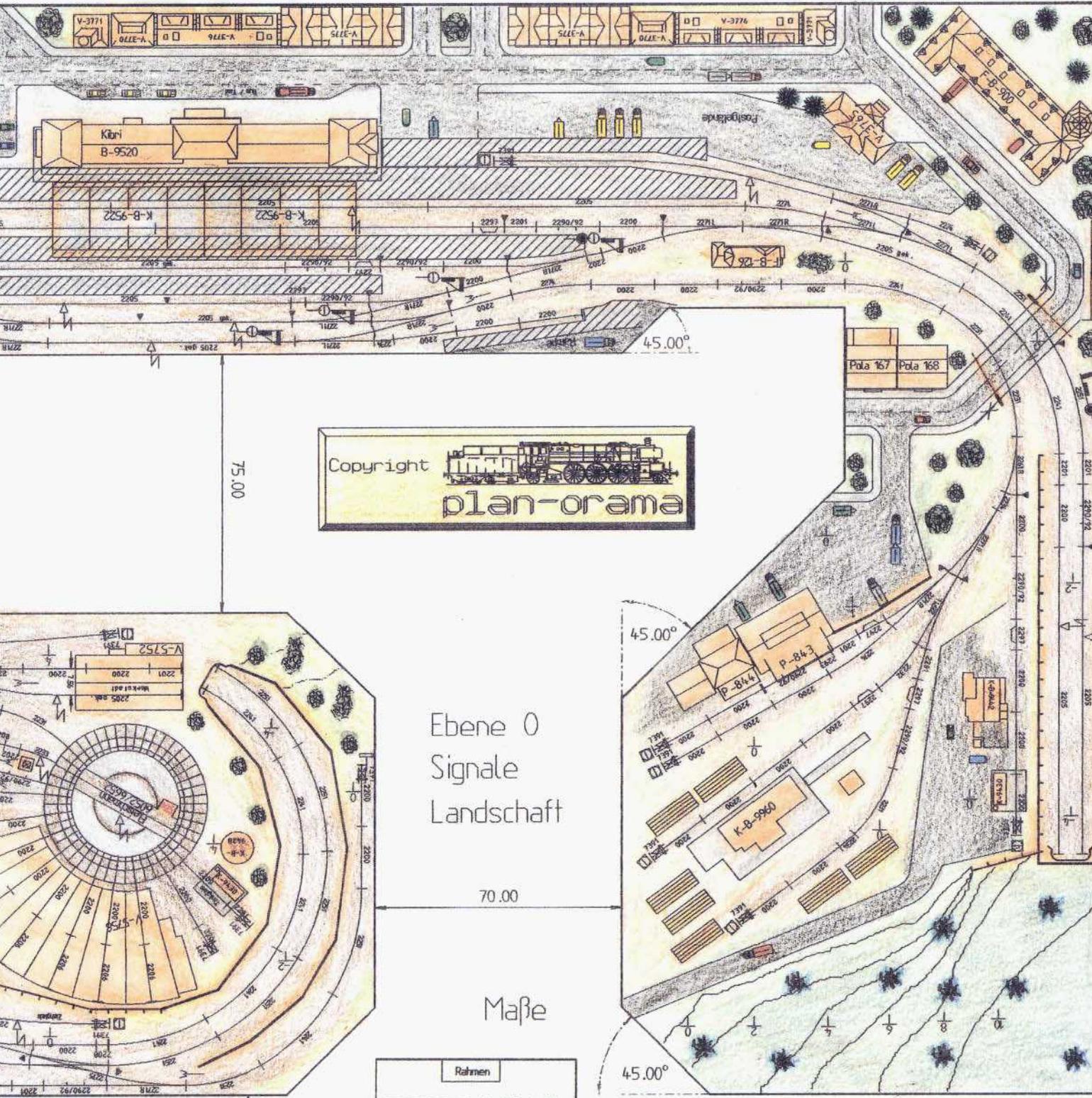
- 1:5 für die Nenngrößen N und Z,
- 1:10 für die Nenngrößen H0 und TT,
- 1:20 für die Nenngrößen 0, I und II m.

Die **Schattenbahnplans** werden im gleichen Maßstab ausgeführt und zeigen einzeln jede vorhandene Schattenbahnstrecke. Bei beiden Plänen sind alle Gleisstücke mit den Artikelnummern des gewählten Gleissystems versehen. Außerdem enthalten die Pläne alle wichtigen Maße (Höhe der Ebenen, eventuell Gradzahlen bei aufwendiger Streckenführung usw.)

Im **Signalplan** sind Signale und/oder Signaltafeln in der richti-

Bild 1: Die farbig unterlegte Zeichnung zeigt die Leistungsfähigkeit der Plan-orama-Modellbahnplanung. Die Legenden helfen dem Modellbahner, den Plan zu lesen. Vorgaben, daß zum Beispiel Schachtabdeckungen frei bleiben müssen, werden berücksichtigt.

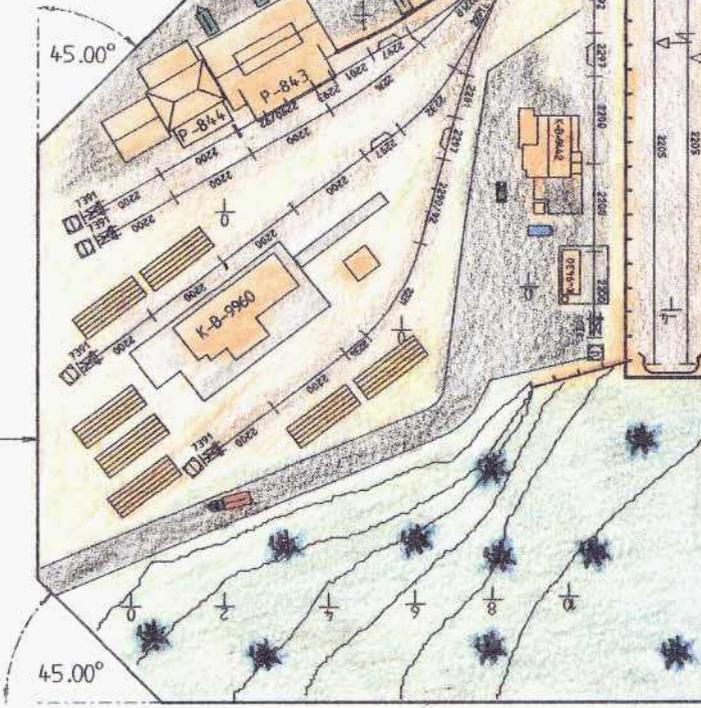
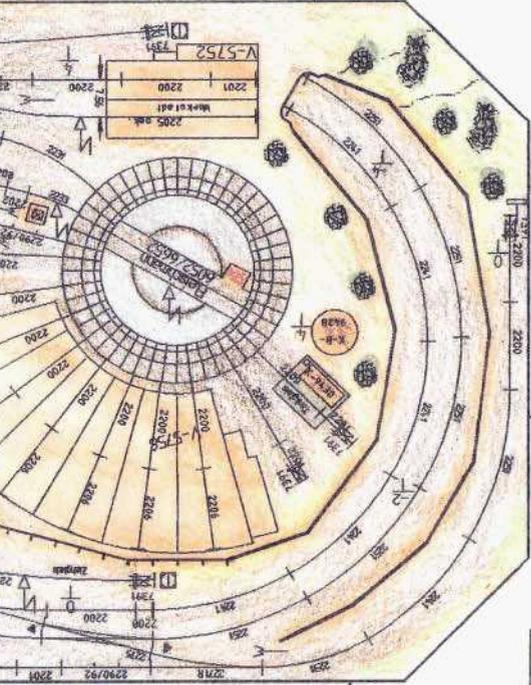




Ebene 0
Signale
Landschaft

70.00

Maße



Rahmen	
	Lichte 20x45 mm, horzontal
	Lichte 20x45 mm, vert
	Lichte 20x45 mm, dia. 30°
	Kerbwahl 45x45 mm, dia. 30°
	Bahnhofs-Ring-Mondbild (dick vertikal)

Legende	
	Fahrbahnmarkierung durch Mitten oder Kerbwahlzeichen korrigieren
	Fahrbahnmarkierung
	vorgeschriebene Fahrbahnmarkierung
	Wasserkanal
	Stützmauer
	Tunnelport 1-spurig
	Tunnelport 2-spurig
	Dreieck mit 2 Kanten
	Dreieck mit 1 Kante
	Auto
	Wasser
	Straße
	Höhenangabe
	Laubbäume
	Nadelbäume
	Kiefer
	Buschwerk

Formsignale	
	Hauptsignal
	Vorseignal
	Anzeigensignal
	Abdrucksignal
	Gleisparadesignal

	Lichte- oder Pfeilsignal
	Pfeilsignal
	Lichte- oder Pfeilsignal
	Nachschichtende-Endsignal
	Bildschichtensignal
	Andreaskreuz
	Schranke



Tür

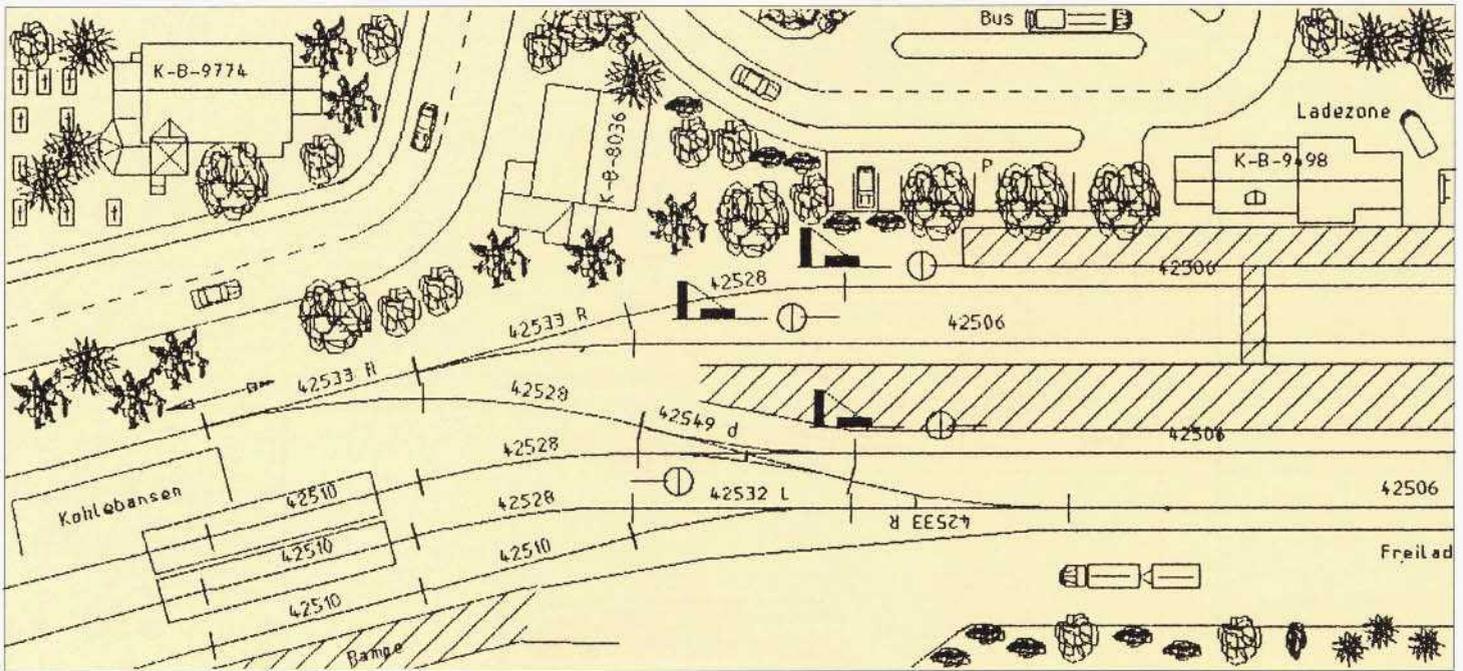


Bild 2: Teil einer maßstäblichen Anlagenplanung auf der Basis der Roco-Line-Gleise. Dem Plan können nicht nur die Bestellnummer der notwendigen Gleise für den Einkaufszettel entnommen werden, sondern auch Hersteller und Bestellnummern der jeweils benötigten Gebäude.

gen Ausführung und am richtigen Platz im Bauplan durch entsprechende Symbole gekennzeichnet.

Übersichtspläne, auf DIN A 4 große Transparentfolie gedruckt, zeigen nochmals jede Ebene separat und vermitteln so durch Aufeinander-

derlegen einen zusätzlichen Eindruck vom Zusammenspiel der einzelnen Ebenen.

Der **Landschaftsplan** zeigt eine Landschaft, in die sich der Gleisplan harmonisch einfügt mit allen wichtigen Merkmalen wie genauen Höhenlinien, Straßen, Wegen, Plätzen, Wasser-

läufen, allen Gebäuden im genauen Maßstab mit Artikelnummern. (Auch Gebäude oder ganze Teilthemen, wie Kirmes oder Raffineriekomplex, können vorgegeben werden.) Tunnels, Stützmauern und sogar Bäume und Büsche werden ebenfalls berücksichtigt. Der Land-

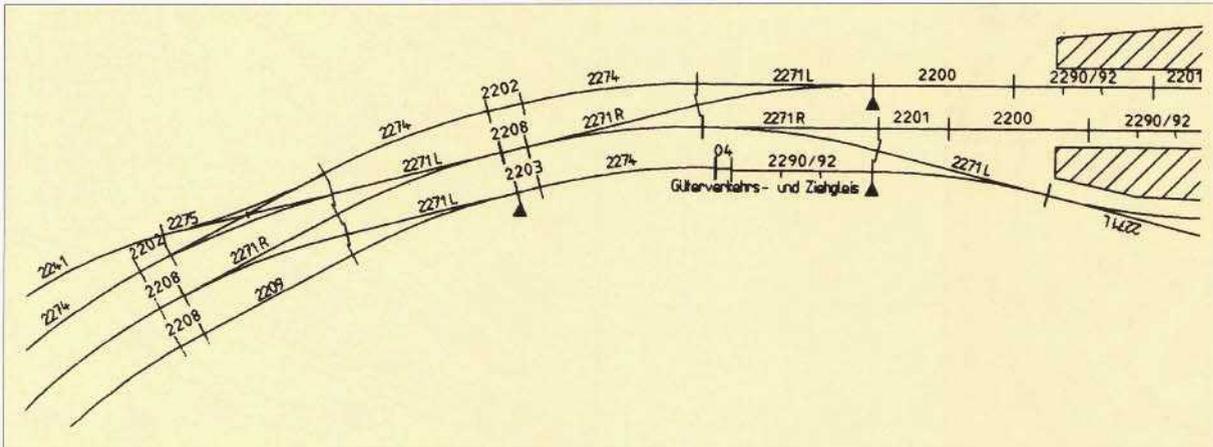
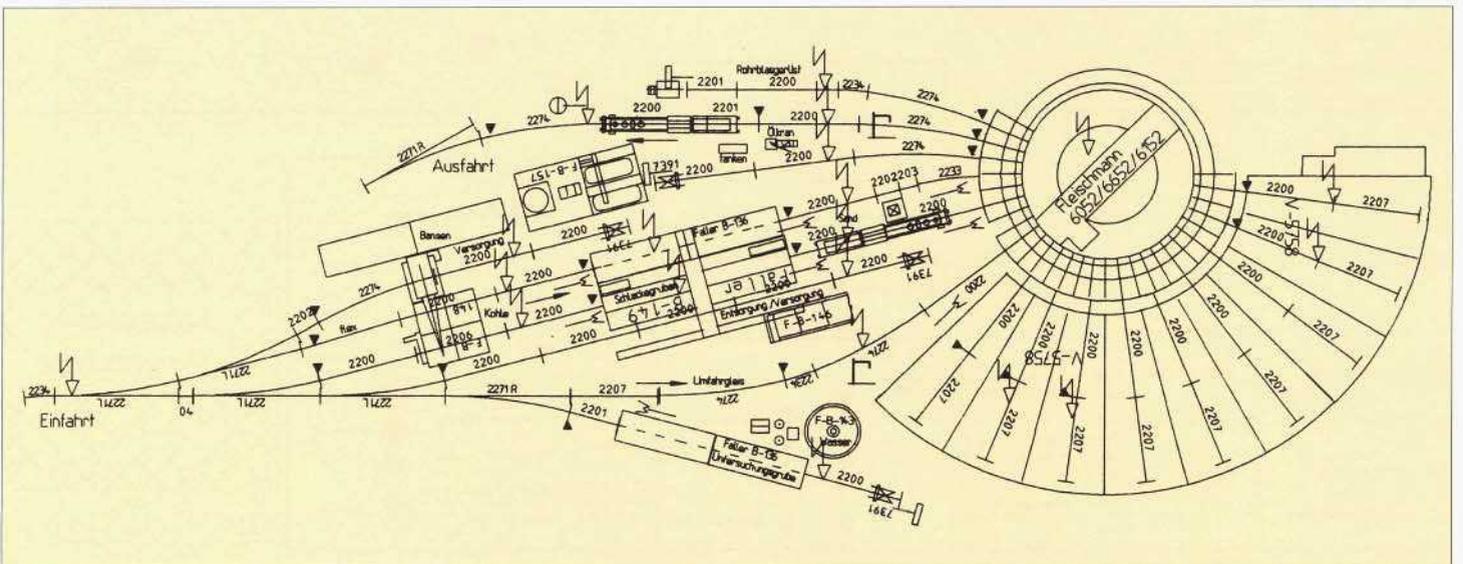


Bild 3: Der im Bogen verlaufenden Bahnhofseinfahrt kann man auch die benötigte Schienenfüllstücke entnehmen.

Bild 4 (unten): Fahrstromunterbrechungen und notwendige Fahrstromanschlüsse werden in den Plänen mit dargestellt; ebenso sind die benötigten Bw-Anlagen eingezeichnet.



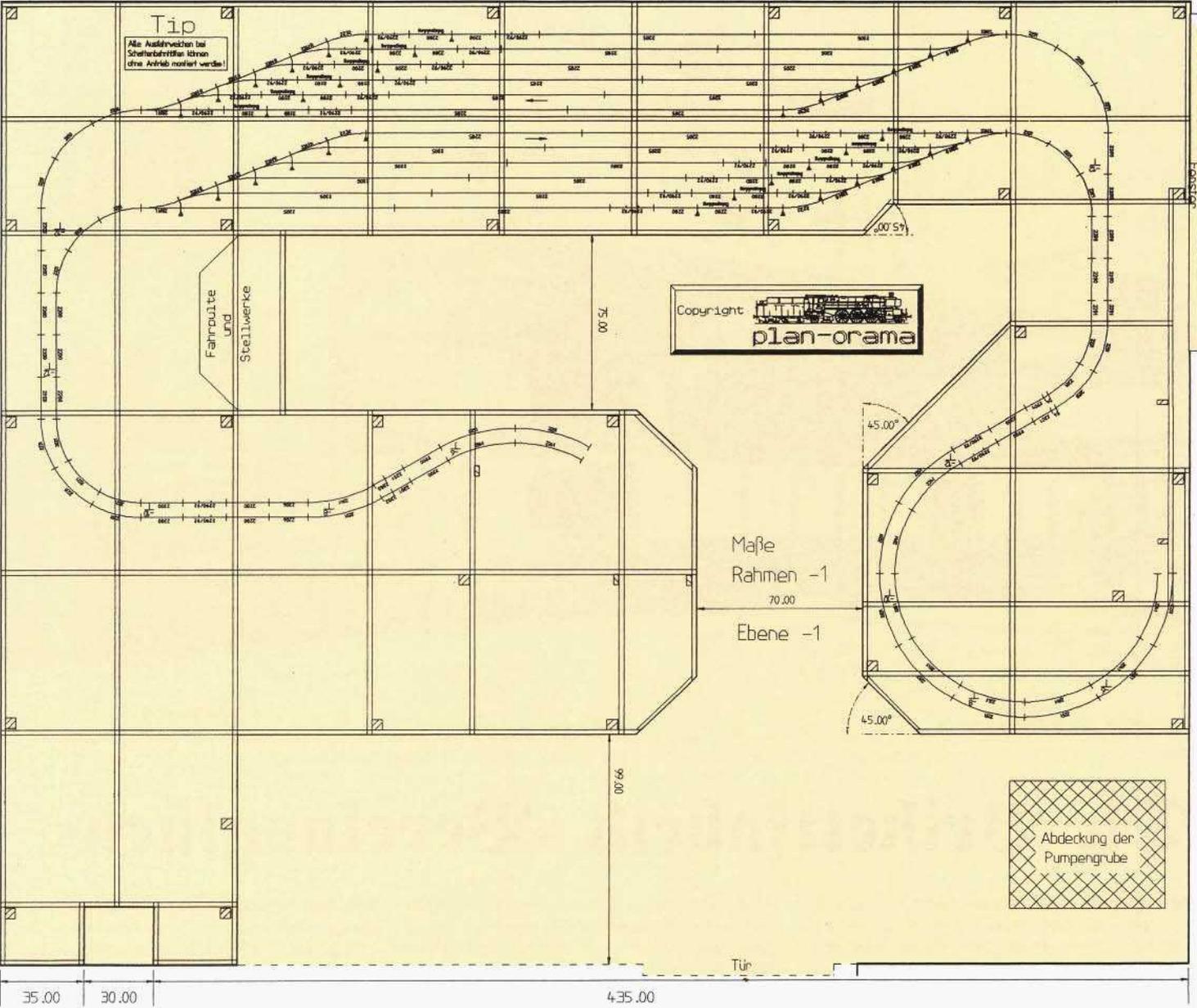
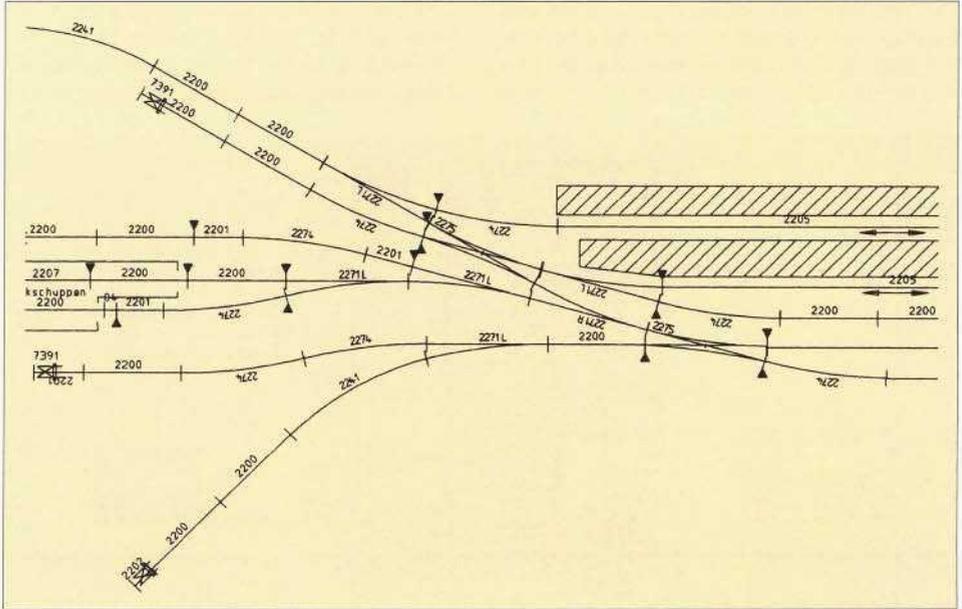


Bild 5: Diese Zeichnung zeigt den unterirdischen Streckenverlauf und den Rahmenaufbau der auf der vorhergehenden Doppelseite vorgestellten Anlage.

Bild 6: Auch diese Bahnhofseinfahrt an einer eingleisigen Strecke entstand auf der Basis des Märklin-K-Gleises am Bildschirm. **Alle Zeichnungen: Plan-orama**

schaftsplan ist in den Bauplan integriert und zusätzlich auf DIN-A4-Transparentfolie separat ausgedruckt.
 Der **Rahmenplan** zeigt im Maßstab der Übersichtspläne, jede Ebene separat, einen stabilen, preiswerten und einfach zu erstellenden Leistenrahmen für die Anlage, der sowohl für die offene Rahmen- als auch für die Plattenbauweise geeignet ist.
 Auf Wunsch werden alle Pläne im Farbdruck ausgeführt. Das erhöht die Übersichtlichkeit der Pläne entscheidend.
 Neben der Neuerstellung von Anlagenplänen können auch selbstgezeichnete Gleispläne zur Überprüfung und eventuellen Korrektur an Plan-orama gegeben werden.
 Die so erarbeiteten Baupläne bilden exakte Unterlagen für die Materialbeschaffung und den Aufbau einer Modellbahnanlage und damit eine wertvolle Hilfe in der oft "gefürchteten" Planungsphase. Die Anschrift von Plan-orama finden Sie in der Anzeige auf Seite 94. **ds**



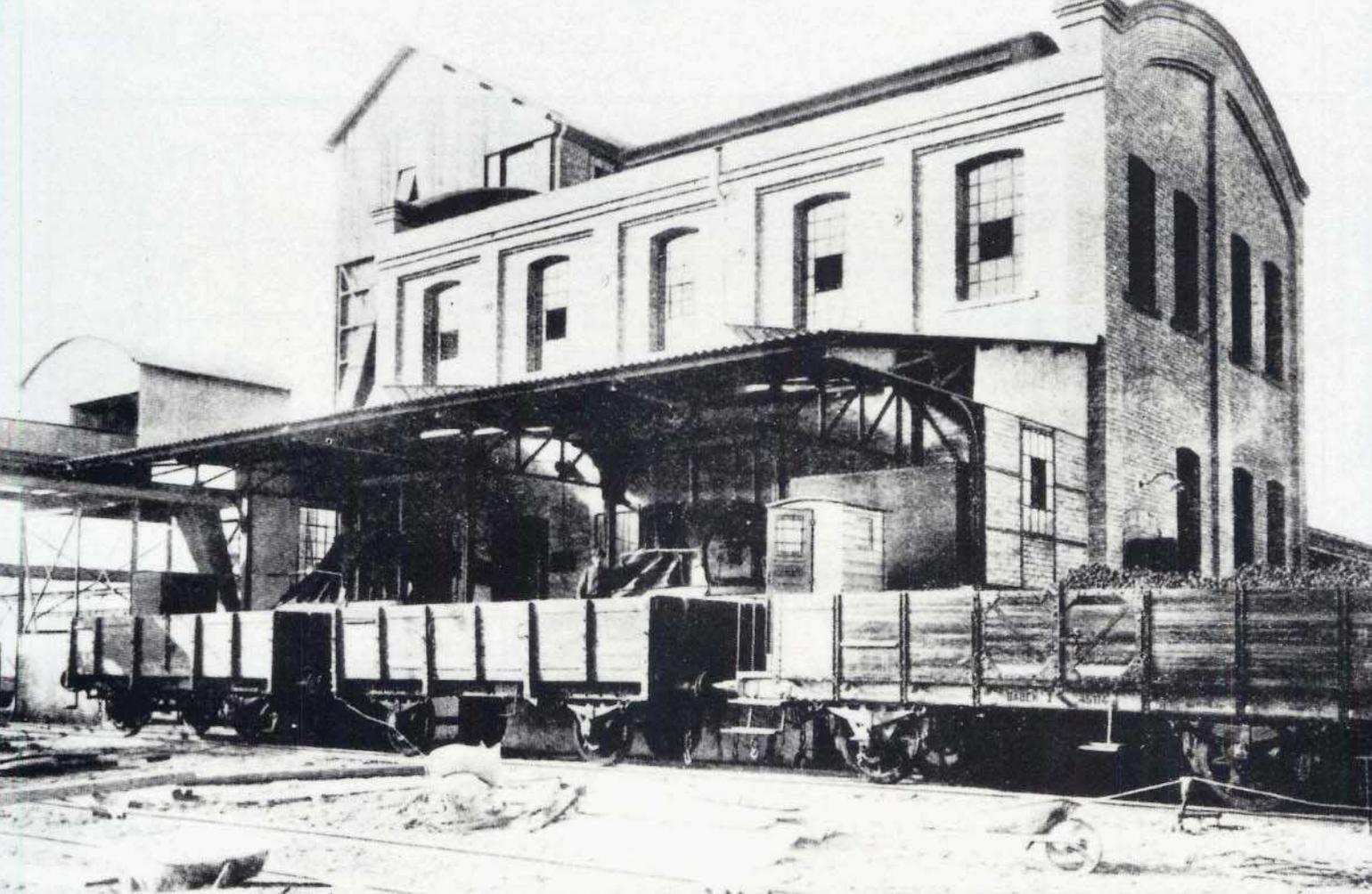


Bild 1: Solch eine, für die Jahrhundertwende typische kleine Brikettfabrik diente als Vorlage für die Umsetzung ins Modell.

Die Brikettfabrik »Bereinsglück«

Blättern man als Modelleisenbahner mit etwas Interesse für den Staatsbahnbetrieb um die Jahrhundertwende in alten Fachbüchern der Bergbau- und Aufbereitungstechnik, findet man zuweilen auch Beschreibungen und Abbildungen von Gruben und Anlagen. Diese können infolge der damals noch bescheidenen Abmessungen durchaus auf einer Modelleisenbahnanlage der Nenngrößen H0, TT oder N nachgebildet werden.

Die erforderlichen Gleisanlagen hatten aus Sparsamkeitsgründen nur den unbedingt notwendigen Umfang und kommen daher den Modellbahnern weitgehend entgegen. Eine Gleis-

anlage also, die nicht mehr vereinfacht werden muß, und ein B-Kuppler als Rangierlok – das ist alles, was (neben dem Baumaterial für die Gebäude) den Modellbahnetat belastet. Still-schweigend wird vorausgesetzt, daß der künftige Werkdirektor die erforderlichen offenen Güterwagen bereits zum Bestand seines Wagenparks zählen kann.

Als Grundlage für meinen Bau diente die Angebotszeichnung einer Brikettfabrik, deren Größe sich ohne weiteres in den Maßstab 1:87 umsetzen ließ. Der Vorteil dieses fiktiven Brikettwerks ist, daß es freizügig einer beliebigen deutschen Landschaft zugeordnet werden kann.

Um die Jahrhundertwende steckte die Anwendung der Elektrizität noch in den Kinderschuhen, und die übliche Form der mechanischen Kraftmaschine war eine Kesselanlage samt zugehöriger Dampfmaschine. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, an die Standorte derartiger Anlagen den benötigten Brennstoff zu transportieren. Den Hauptteil dieser Steinkohlenmengen beförderte die Eisenbahn. Modelle der damals landläufig als "Kohlenwagen" bezeichneten offenen Güterwagen stehen in entsprechender Auswahl für die einzelnen Nenngrößen zur Verfügung.

Naturgemäß führten die sehr großen Steinkoh-

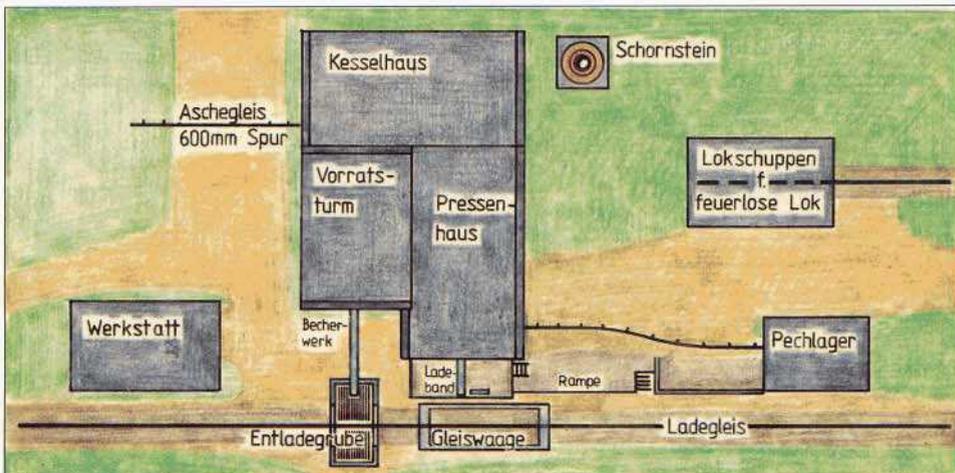
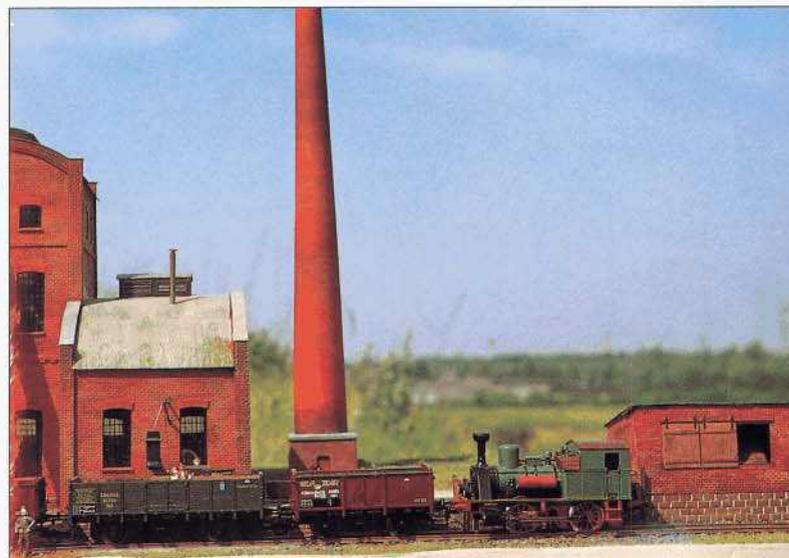
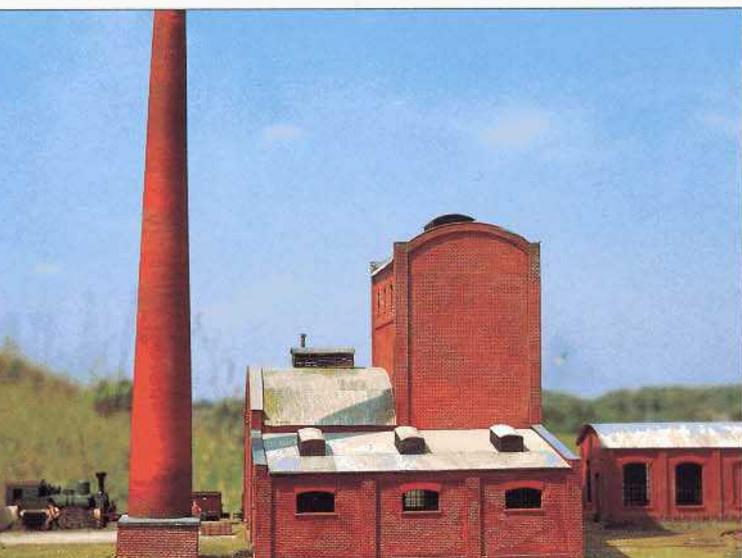


Bild 3 (rechte Seite oben): Die Szenerie an der Laderampe wirkt stimmig. Dies liegt nicht zuletzt an der gekonnten Verwitterung der Gebäude, aber auch an der geschickten Umsetzung einzelner Details.

Bild 4 (rechte Seite innen): Die Rückseite der Brikettfabrik ist ebenfalls sauber gestaltet und wirkt nur wegen fehlender Aktivitäten ein wenig kahl.

Bild 5 (rechte Seite außen): Die hängenden Schiebetüren mit einer offenen Ladeöffnung am Pechlager verdienen besondere Beachtung.

Bild 2 (links): Der Übersichtsplan zeigt die vom Vorbild ins Modell umgesetzte Anordnung der einzelnen Gebäudeteile. Der Lokschuppen für eine Dampfspeicherlokomotive ist zwar geplant, aber noch nicht gebaut.



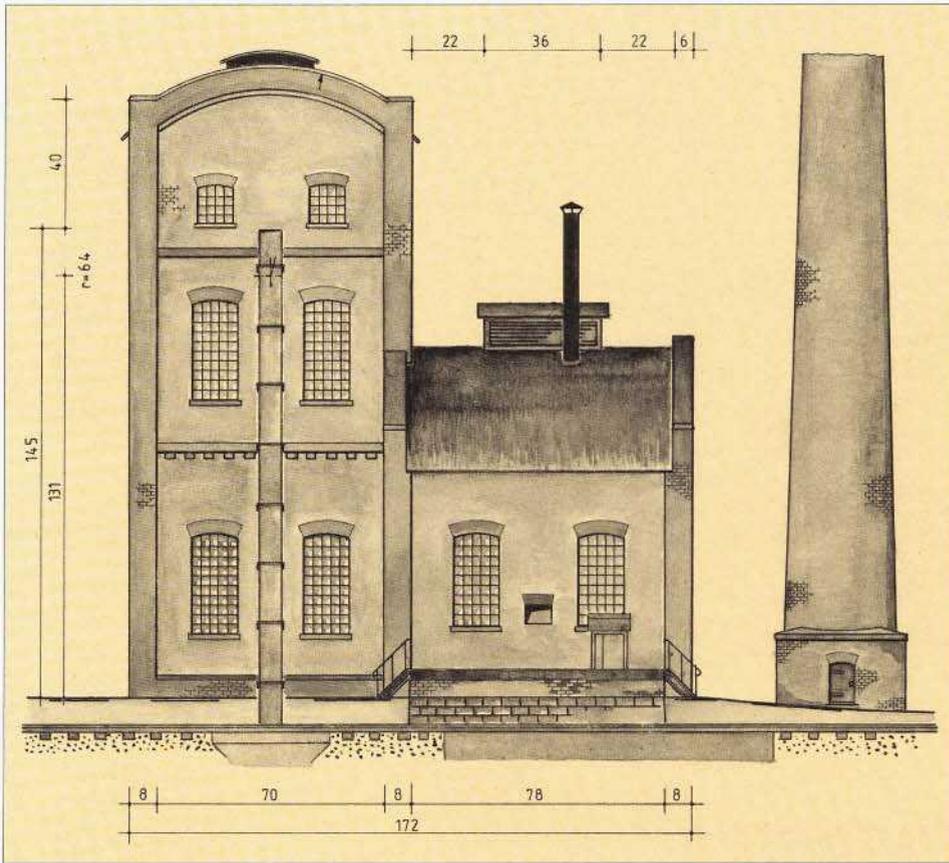


Bild 6: Übersichtszeichnung der Fabrik, vom Anschlußgleis aus gesehen.

lenmengen, insbesondere die mit abzubauenen Feinkohlen, infolge der nicht zu umgehenden Klassier- und Umladevorgänge zu einem hohen Anfall von lästigem Kohleklein, dem sogenannten Grus. Mit Einführung der Steinkohlenbrikettierung ließen sich diese Grusmengen in einen vollwertigen, noch dazu handlichen Brennstoff umwandeln. Die Jahreserzeugung im Oberbergamtsbezirk Dortmund betrug 1885 beispielsweise 98 835 t und hatte 1907 bereits die Drei-Millionen-Marke überschritten. Bevor wir uns nun dem Bau des Fabrikmodells zuwenden, noch ein Wort zur Technologie der Steinkohlenbrikettierung. Die Bestandteile ei-

nes Briketts sind: 93% Kohlenklein (Grus) und 7% Pech. Je nach Pressentyp wiesen die Briketts ein Gewicht zwischen 1 und 5 kg auf. Die für die Brikettierung bestimmte Kohle wurde in O-Wagen angeliefert; diese wurden manuell auf der Entladegrube geleert. Das Becherwerk förderte die Kohle in die obere Etage des Vorratsturms; dort gelangte sie auf ein Trommelsieb. Das Siebgrobe wurde der Dampfkesselfeuerung zugeführt; der Siebdurchgang fiel in ein Vorratssilo. Mit zwei Förderschnecken gelangte die Brikettierkohle dann ins Pressenhaus. Hier wurde noch gemahlenes Pech zugegeben. Über ein Förderband, auch als La-

Bild 7: Übersichtszeichnung der rechten Gebäudeseite mit dem aus einem Tonnendach gedeckten Pressenhaus im Vordergrund.

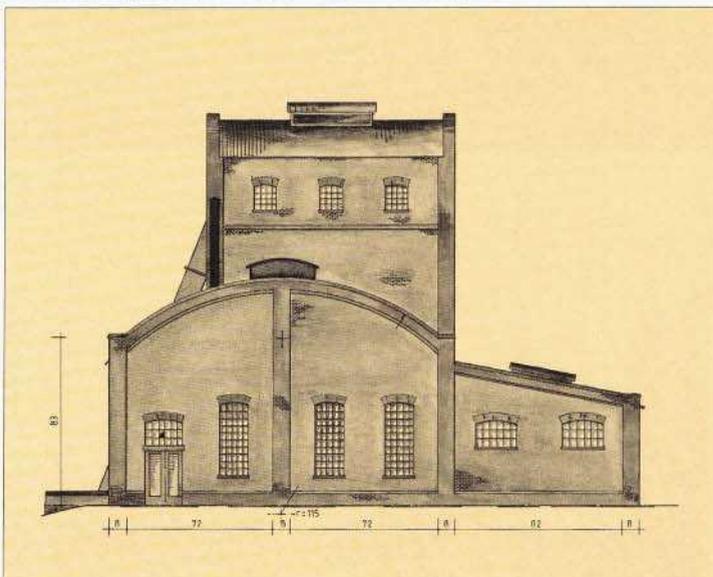
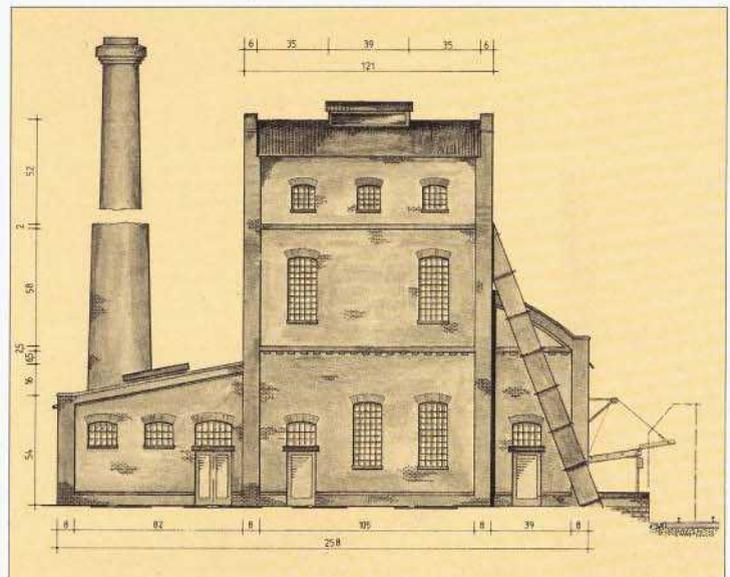


Bild 8: Übersichtszeichnung der linken Gebäudeseite mit dem Förderschacht und der Laderampe.



deband bezeichnet, erfolgte die Waggonbeladung. Am Abwurfende des Bandes war ein schwenkbarer Abnahmetisch befestigt, der sich für den Wagenwechsel aus dem Lichtraumprofil heben ließ.

An einem zehnstündigen Arbeitstag waren also rund 50 t Briketts von Hand in die Waggons zu stapeln. Diese Menge bildete die Grundlage für die Planung der bereitzustellenden Güterwagen. Benötigt wurden somit täglich rund 48 t Kohlengrus und 3,5 t Pech. Da letzteres in dieser Menge nicht sinnvoll angeliefert werden konnte, wird die Fabrik etwa jeden dritten Tag ihren "Pechtag" gehabt haben, wenn zur Anfahrt ein Waggon mit 10 t Nutzlast eingesetzt wurde. Die Pechentladung erfolgte ebenfalls von Hand. Weitere Anlieferungen könnten aus Schmierölfässern, Rohren und Winkeleisen für Reparaturarbeiten bestanden haben. Ein Höhepunkt dürfte der Antransport eines neuen Flammrohrkessels gewesen sein.

Wie schon eingangs angedeutet, hält sich die Gleisanlage des Brikettwerks in engen Grenzen. Grundsätzlich wäre ein Gleis, das dicht am Gebäude vorbeiführt und dabei alle Ent- und Beladestellen berührt, ausreichend. Doch der am Ende des Gleises stehende Lokschuppen wäre bei geschobener Rangierfahrt durch die Werkslok nicht mehr zu befahren; ebensowenig ist eine Veränderung der Wagenreihung möglich. Deshalb erweitern wir die Gleisanlage um ein zweites Gleis und eine Weiche. Die Einbindung des Anschlußgleises ins Staatsbahnnetz kann entsprechend der Modellsituation auf freier Strecke mit einer Schutzweiche, aber auch in einer Station erfolgen. Es soll dem persönlichen Geschmack des Erbauers überlassen bleiben, ob eine Dampflok oder eine feuerlose Lokomotive als Werkslok eingesetzt wird. Für erstere ist die Wahl des Lokschuppenstandorts völlig unproblematisch. Bei Einsatz einer Dampfspeicherlok ist der im Lageplan dargestellte Lokschuppen in der Nähe des Kesselhauses zweckmäßig. Das ergibt eine kurze Rohrleitung vom Dampfkessel zur Füllstelle, die gleich im Schuppen vorgesehen werden kann.

Für den Bau der Brikettfabrik wurden in der



Bild 9: Zwei O-Wagen stehen an der Fördergrube, in die sie von Hand entladen werden müssen. Der Beladevorgang der Waggons geschieht auch per Hand.

Hauptsache Mauerwerksplatten, glasklares Verpackungsmaterial für Fensterscheiben sowie Wellblech für die Dacheindeckung verwendet. Die Wände wurden nach Maß angerissen und ausgesägt. Um den Fenstern das für Industriebauten typische Aussehen zu verleihen, wurden Sprossen und Rahmen mit schwarzer Folientusche auf das glasklare Material aufgezeichnet. Diese Tusche ist nach dem Trocknen absolut wischfest. Die bogenförmigen Fensterstürze wurden aus 0,6 mm dickem Sperrholz ausgesägt und aufgeklebt. Für das Eindecken der Dächer wurde Wellblech von Mo-Metall verwendet. Die vorbereiteten Stücke werden vorsichtig über einen zylindrischen Gegenstand gezogen; dadurch läßt sich die Dachwölbung ziemlich einfach herstellen. Es ist aber unbedingt notwendig, die Dachfläche mit etwa 2 mm Untermaß aus dünnem Material vorzufertigen und darauf das doch recht empfindliche Wellblech mit einem Zweikomponentenkleber zu befestigen.

Die oberen Mauerwerksabschlüsse wurden mit aufgeklebten Alufolien-Streifen gegen das Eindringen von Modell-Regenwasser geschützt. Auf diese Teile sollte keinesfalls verzichtet werden, denn sie gehören ebenso wie die Pfeiler und umlaufenden Simse zum Erscheinungsbild einer solchen Fabrik. Da zum Zeitpunkt des Baus kein passender Bausatz-Schornstein zur Hand war, wurde dieser als Drechselarbeit ausgeführt (recht gut geeignet wäre u. a. der Schornstein vom Heizhaus der Kibri-Lackfabrik).

Am Gebäude wurde eine Laderampe vorgese-

hen, die man mit einer Überdachung versehen kann. Weiterhin wurde eine Gleiswaage eingebaut. Am Gleisende fand die Pechlagerbude ihren Platz. Sie besitzt zwei Ladeluken an der Gleisseite, die durch Läden (in Form von Schiebetüren) verschlossen werden können. Zum bequemerem Entladen der Waggons läßt sich aus beiden Luken je eine Schurre herausklappen, die auf den Saumeisen der Bahnwagen aufliegt. Die Betätigung der Schurren erfolgt per Hand.

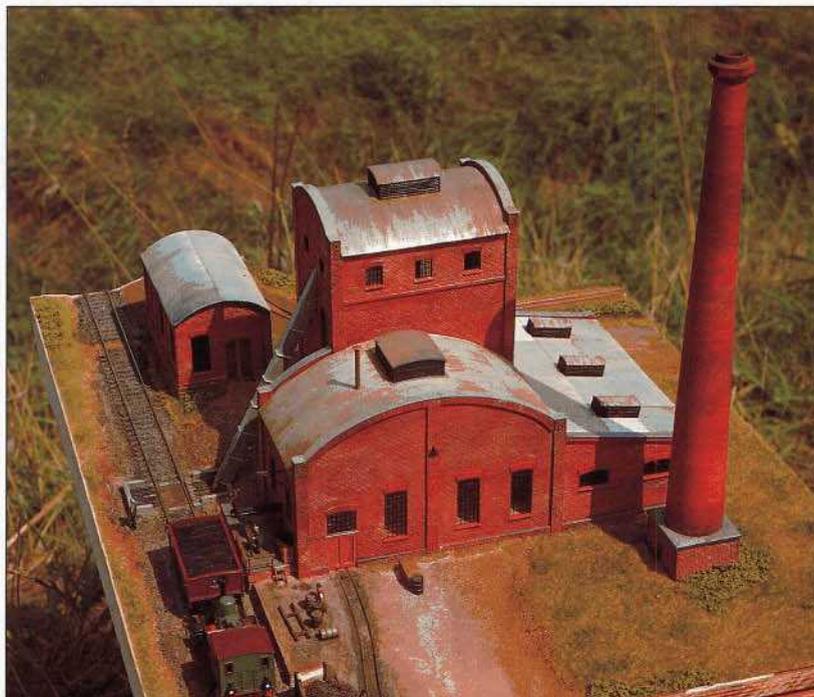
Für die Kohlezuführung zum Becherwerk wurde im Gleis eine betonierte Entladegrube ein-

gebaut. Der Transport des Pechs vom Lager-schuppen zum Pressenhaus wird mit einer Feldbahn durchgeführt. Dafür wird (in der Nenngröße H0) ein N-Gleis verlegt. Ein zweites derartiges Gleis dient dem Abtransport der im Kesselhaus anfallenden Asche und Schlacke und führt von diesem zur Aschehalde.

Das fertige Modell läßt sich wohl auf jeder Anlage aufstellen und bildet dort mit Sicherheit einen gelungenen Blickfang. Die angegebenen Maße beziehen sich auf die Nenngröße H0 und lassen sich beliebig in jeden gewünschten anderen Maßstab umrechnen. **Reiner Illge**

Bild 10: Das auf der "grünen Wiese" fotografierte Diorama im Gesamtüberblick aus der Vogelperspektive. Hier lassen sich Lage und Größenverhältnisse der Gebäude gut erkennen.

Fotos und Zeichnungen: R. Illge



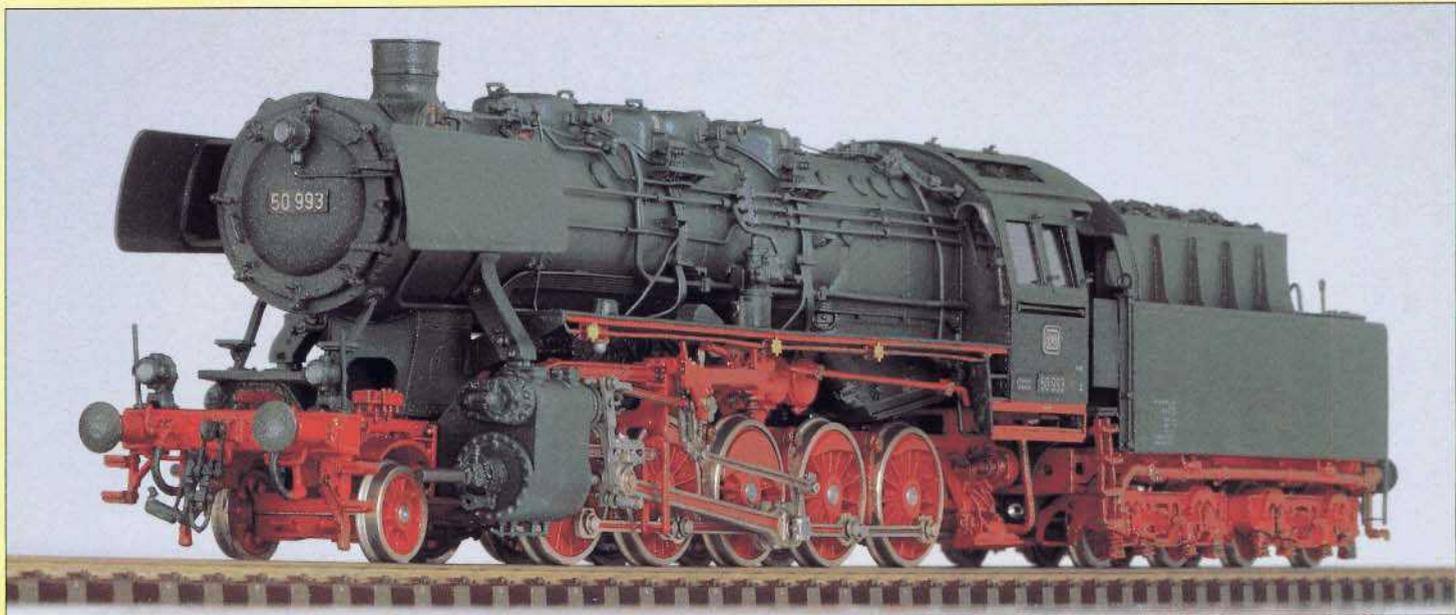


Bild 1: Die Dampflokomotive der Baureihe 50 wird von Lemaco in zwei Versionen präsentiert. Hier die 50 993 der Deutschen Bundesbahn mit Witte-Leitblechen.

★ Schaufenster der Neuheiten ★



Bild 2: Zwei Elloks der Baureihe 103 mit unterschiedlichen Stromabnehmern von Lemaco in H0.

Aku-Modelleisenbahnen

Letzte Neuheit ist ein gedeckter Güterwagen Typ Gms ex K 3 der SBB. Das Vorbild dieses H0-Modells steht heute nur noch als Dienstwagen im Einsatz. Der Wagen ist exakt dem Vorbild nachgestaltet und mit einer Kurzkupplung ausgerüstet. Der Version mit Bühnengeländer wird die Ausführung mit Bremserhaus in grauer und brauner Farbgebung folgen. Es sind vier verschiedene Betriebsnummern als Bausatz oder Fertigmodell lieferbar.

Der neue Kühlwagen der Brauerei "Zum Warteck Basel" weist im Gegensatz zu den bisher lieferbaren Kühlwagentypen ein neues Dach sowie neue Stirnwände auf. Zwei Modelle mit unterschiedlichen Computernummern sind als Bausatz oder Fertigmodell erhältlich. Die Kabeltrommeln der Kabelwerke "Brugg" gibt es in drei verschiedenen



Bild 3: Der gedeckte Güterwagen vom Typ Gms ex K 3 in der Nenngröße H0 wird von Aku angeboten.

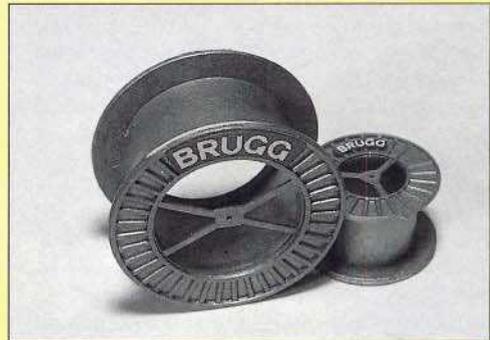


Bild 4: Aus Bausätzen von Aku können diese Kabeltrommeln zusammengebaut werden.

Bild 5: Die Speisewagen für den Glacier-Express von Bemo sind mit zwei unterschiedlichen Nummern lieferbar.



Bild 6: Das überarbeitete Modell der Baureihe 86 von Gützold mit neuem Führerhaus.

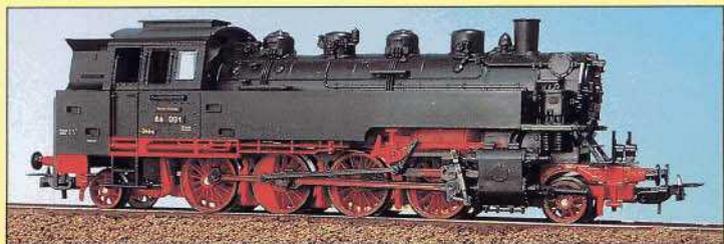




Bild 7: Die Umbauversion der Gotthard-Doppellokomotive Ae 8/14 11 851 der SBB stellt Lemaco in der Nenngröße H0 als Messing-Handarbeitsmodell vor.

Größen als Bausatz. Ein Satz besteht aus jeweils einem Paar. Die Schilder mit dem Aufdruck "Brugg" sind messinggeätzt.

Brawa

Brawa löste gegenüber den Eisenbahnfreunden Kraichgau ein 17 t schweres Versprechen ein: Die begehrte Rangierlok Köf II wurde von Waiblingen per Tiefader nach Sinsheim überführt. Obwohl diese Köf II nach der Revision in Sinsheim als Rangierlok zum Einsatz kommt, werden sie viele Modellbahnfans bewundern können – im neuen Brawa-Katalog als besondere Attraktion mit Lokschuppen. Für alle Modellbahnliebhaber eine gute Gelegenheit, sich das feinstdetaillierte Modell schon jetzt per Bestellnummer zu reservieren.

Bemo

Ein Aufenthalt im Speise- oder Restaurantwagen läßt jede Reise zum ganz besonderen Erlebnis werden. Diesen Reisekomfort zaubert Bemo im Maßstab 1:87 mit den Speisewagen WR 3813 und WR 3814 der RhB auf die Modellgleise. Das Vorbild wird in den Glacier-Express zwischen Chur und Andermatt eingestellt. Die Modellwagen entsprechen in allen Einzelheiten dem Vorbild und weisen die gewohnte Bemo-Qualität auf. Einen Beitrag über den Glacier-Express enthält diese Ausgabe des Eisenbahn-Journals im Vorbildteil.

Führerhaus sowie den bisher fehlenden Fenstereinsätzen ausgestattet wurde. Erfreulich ist, daß nunmehr in allen Varianten der Baureihe 86 und nachfolgend in den Modellen der BR 56 sowie der V 60 Bühler-Motoren zum Einsatz kommen.

Hapo

Fünf neue Feldbahnwagen ergänzen das Hapo-Programm an derartigen Fahrzeugen in der Nenngröße H0e. Zwei Hochbordwagen mit einer LüP von 52 mm bzw. 78 mm, zwei Niederbordwagen mit und ohne Bremserbühne sowie ein Tankwagen ermöglichen die Nachbildung interessanter Feldbahnzug-Garnituren. Für notwendige Ausbesserungsarbeiten an den Gleisen gibt es eine Werkzeuglore und eine Gleisbieglore mit einer LüP von nur 24 mm. Die Fahrwerke und Aufbauten sind aus Weißmetall-Schleuderguß hergestellt. Da-

Güztold

Der Modellbahnhersteller aus Zwickau/Sachsen stellt eine weitere neue Variante der Dampflokomotive BR 86 vor, die mit einem veränderten



Bild 8: Das Hapo-Sortiment an Feldbahnfahrzeugen wird durch Hochbord- ...

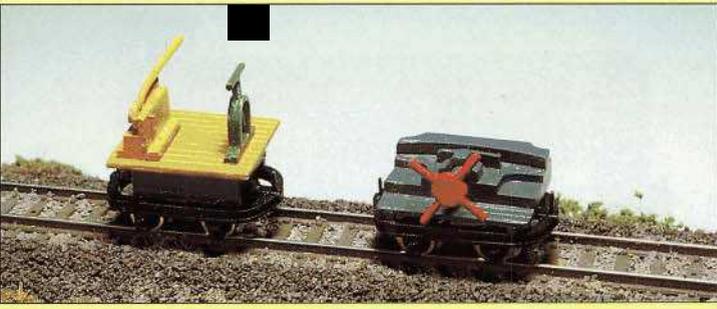


Bild 9: ... und Niederbordwaggons mit und ohne Bremserbühne erweitert.

Bild 10: Der Tankwagen stammt ebenfalls aus dem Hapo-Sortiment.



Bild 11: Für Arbeiten am Gleis: die Werkzeug- und Gleisbieglore von Hapo.



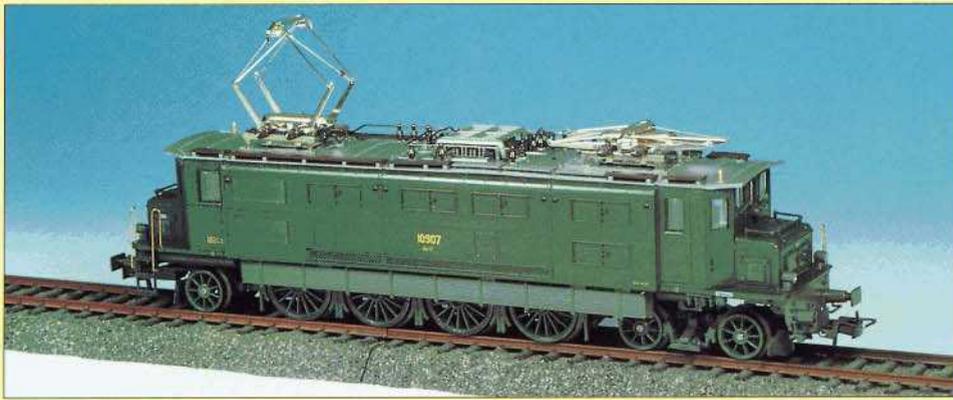


Bild 12: Herpa stellt das überarbeitete Liliput-Modell der Ae 4/7 der SBB mit Buchli-Antrieb vor.

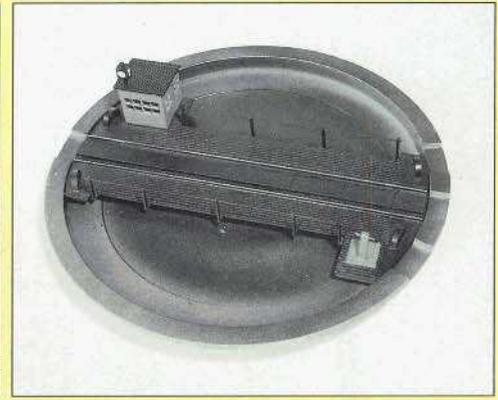


Bild 13: Hapo erweitert sein Programm mit dieser Drehscheibe nach einem 11-m-Vorbild für H0, H0m, H0e sowie H0-Dreileiter-Wechselstrom.

durch erhalten die Wagen gute Laufeigenschaften. Die Fahrwerke bzw. Lorendrehgestelle sind mit spitzengelagerten Achsen ausgerüstet. Die Modelle können sowohl vorbildgerecht mit einer echten Kette als auch mit herkömmlichen Bügelkupplungen verbunden werden. Alle Fahrzeuge weisen eine authentische Farbgebung auf. Das Drehscheibenprogramm wurde durch eine funktionsfähige 11-m-Drehscheibe ergänzt. Diese ist mit einem Bedienungshäuschen sowie einem gegenüberliegenden Notantrieb ausgestattet. Die Drehscheibe wird für die Nenngrößen H0, H0m, H0e sowie für H0-Dreileiter-Wechselstrom angeboten und ist mit oder ohne Antrieb lieferbar.

Herpa/Liliput

Als vielleicht letzte Neuheit aus dem Hause Liliput präsentiert Herpa das überarbeitete Modell der Ae 4/7 der SBB. Diese Elloks wurden ab 1929 in Dienst gestellt und im Laufe ihrer langen Einsatzzeit mehrmals umgebaut und modernisiert, so daß mehrere Varianten existierten. Einige Exemplare sind heute als Museumslokomotiven im Einsatz. Das gelungene Modell mit dem typischen einseitigen Buchli-Antrieb der vier Treibachsen ist mit einer Schwungmasse, brünierten Rädern, SBB-Pantographen und Kupplungsschächten nach NEM für Tauschkupplungen ausgestattet. Bremschläuche und Schraubenkupplungs-Imitationen liegen als Zurüstteile bei.

Lemaco

Ein weiteres Neuheitenpaket kommt aus dem Hause Lemaco. In einer Umbauversion wird die Gottard-Doppellokomotive Ae 8/14 11851 der SBB (Art.-Nr. H0-032/1) vorgestellt. Das Messing-Handarbeitsmodell besteht aus über 1200 Einzelteilen, wobei jedes Fahrzeug unterschiedlich nummeriert ist. Die Lokomotive besitzt eine komplette Führerhaus-Inneneinrichtung und ist auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar. Die neue Güterzuglokomotive der Baureihe 50 wird als DRG-Version mit der Nummer 50 1503 (Art.-Nr. H0-035/1) und als Lok 50 993 der DB (Art.-Nr. H0-035/V) ausgeliefert, wobei letztere die Spuren eines rauen Alltagsdienstes aufweist. Als dritter Lokomotivtyp wird die Ellok 103 174-9 mit Scherenstromabnehmern (Art.-Nr. H0-047) und die 103 113-7 mit Einholmstromabnehmern (Art.-Nr. H0-047/1) angeboten. Alle Modelle sind mit Federpuffern und einer Modellkupplung mit austauschbaren Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken versehen.

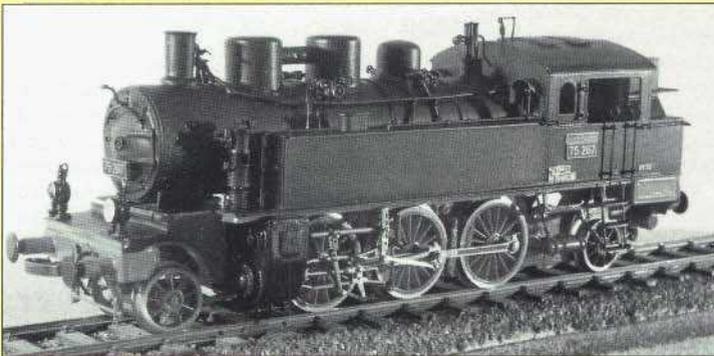


Bild 14: Die Tenderlokom 75 267 ist ein Modell von Sauer in der Nenngröße 0.



Bild 15: Drei Wagenmodelle der RhB in Nm werden von Railino angeboten.



Bild 16: Metall ist der Werkstoff für diese drei Wägelchen in H0m und H0e von Westmodell.



Bild 17: Mit der schon längere Zeit lieferbaren Tenderlokomotive kann ein Zug der Schmalspurbahn Eichstätt – Kinding nachgestellt werden.

Bild 18: Ein neuer Güterwagen mit beweglichen Schiebetüren von Minitrix.



Bild 19: Trix präsentiert einen pfälzischen Länderbahnwagen Bauart BCL.





Bild 20: Der Europa-Heißluftballon von Faller ist ein hübscher Beitrag zu "Europa 1993".

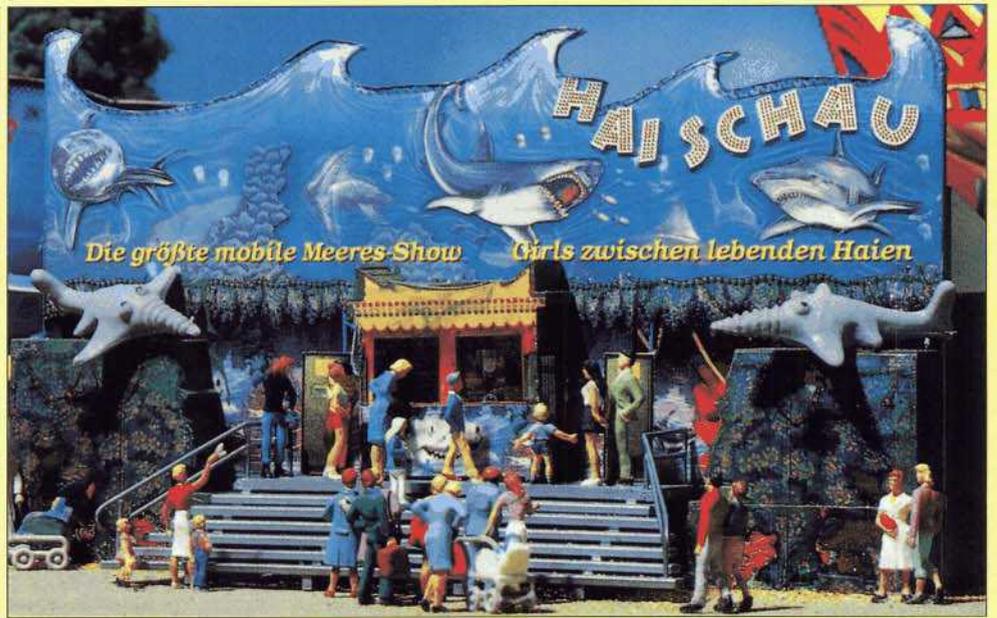


Bild 21: Immer größer wird das Faller-Angebot an Kirmes-Neuheiten für die Nenngröße H0 – hier die "Hai-Schau".

Märklin

Exklusives wird im Königsformat Märklin 1 geboten. In einer einmaligen Serie wird der Nebenbahn-Personenzug "Chanderli" aufgelegt, der auf der Strecke Haltingen – Kandern verkehrt. Die Pakung (Art.-Nr. 5513) enthält die Dampflokomotive T 3 der Eurovapor mit der Nummer 30, den Gepäckwagen Nr. 92 und einen Personenwagen 3. Klasse mit der Nummer 51. Fahrgestell und Gehäuse der T 3 bestehen aus Metallguß; alle drei Achsen sind angetrieben. Der Führerstand, dessen Türen zum Öffnen eingerichtet sind, kann mit den beiliegenden Figuren eines Lokführers und eines Heizers ausgestattet werden. Als weitere Neuheit gibt es einen Privatwagen der Königsbacher Brauerei AG Koblenz, eingestellt bei der DB. Der Wagen (Art.-Nr. 5830) besitzt ein Bremserhaus und hat eine LÜP von 30 cm.

Railino

Railino baut sein Nm-Programm kontinuierlich weiter aus. Drei neue Wagenmodelle stehen jetzt zur Auslieferung bereit, und zwar ein zweiachsiger Personenwagen, Reihe B² 2075-2078, der RhB (Art.-Nr. 7206), der Hochbordwagen L³ (Art.-Nr. 8208) und der Niederbordwagen M¹ (Art.-Nr. 8204), ebenfalls beides Wagen der RhB. Die Waggon sind komplett aus Messing gefertigt und weisen freistehende Griffstangen, Bremskurbeln und Bremsschläuche auf. Die Modelle werden mit verschiedenen Betriebsnummern geliefert, so daß vorbildgerechte Zuggarnituren zusammengestellt werden können.

Bild 22 (rechts): Eine ländliche Station an einer Nebenbahn stellt der Bahnhof "Achenmühle" in H0 von Kibri dar.

Bild 23: Der Bahnhof Ottbergen erhält nun das notwendige Stellwerk im Baumaßstab 1:87 als neuen Bausatz von Kibri.

Bilder 1, 2, 7, 14, 15, 20, 21, 23, 24 bis 29: Werkfotos; 12: Chr. Fricke; 22: P. Schiebel; alle anderen: D. Schubert



Sauer

In der Nenngröße 0 wird das Modell der Tenderlokomotive 75 267 der DR angeboten. Die Maschine ist für das Zweileiter-Gleichstrom-System ausgelegt und aus Teilen aus Messing-Schleuderguß und Messing-Ätzteilen gefertigt. Der Antrieb besteht aus einem Faulhabermotor und Schneckengetriebe. Die Maschine durchfährt einem Mindestradius von 70 cm.

Trix

Für die Nenngröße H0 stellt Trix einen pfälzischen Personenwagen 2./3. Klasse vor, dessen Vorbild als BCL ab 1909 auf den Pfalz-Bahnen zum Einsatz kam. Das Modell (Art.-Nr. 33328 Trix Express und 23728 Trix International) entspricht in seinem Aussehen der Epoche 1. Es ist mit Speichenrädern und einer Kupplungsaufnahme nach NEM sowie Kinematik für Kurzkupplung ausgestattet. Das Programm von Minitrix wird durch einen bayerischen gedeckten Güterwagen (Art.-Nr. 13201) nach dem Vorbild eines Gm (Baujahr ab 1897) erweitert. Das Modell nach dem Vorbild der Königlichen Bayerischen Staatsbahn besitzt graue Speichenräder und zwei bewegliche Schiebetüren.

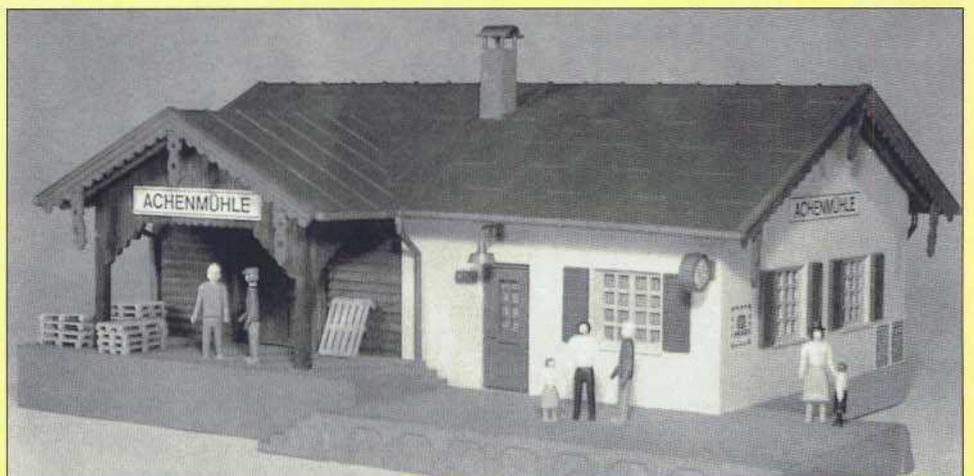
Westmodell

Eine Reminiszenz an die Schmalspurbahnen in Bayern stellt die gelungene Zuggarnitur der Schmalspurbahn Eichstätt – Kinding dar. Zu der

bereits seit längerer Zeit lieferbaren Dampflokomotive LE III sind drei verschiedene Waggon im Angebot. Der Pack-/Postwagen entspricht dem bereits 1885 beschafften PPostL mit einem Radstand von nur 2700 mm. Der Personenwagen hat sein Vorbild in dem CL 18552, der 1892 beschafft wurde. Der dritte Wagen ist ein Modell des Langholzwagens HwL 18951 mit Drehschemel und Spannkette sowie einem offenen Bremseritz. Alle Modelle entsprechen bis ins Detail ihren Vorbildern und haben eine lupenreine exakte Beschriftung.

Faller

Mit dem Heißluftballon "Europa" (Art.-Nr. 1003) leistet Faller seinen Beitrag zum "Vereinigten Europa 1993". Das Angebot an Kirmesneuheiten wird durch die Monsterhöhle (Art.-Nr. 444), die Hai-Show (Art.-Nr. 443) und zwei unterschiedliche Schaustellerbuden (Art.-Nr. 445) erweitert. Eine Variante des Eisenbahnerwohnhauses "Eschwege" stellt das in Klinkerbauweise ausgeführte Haus "Schönheide" (Art.-Nr. 379) dar. Weiterhin wird eine weitgespannte Steinbogenbrücke (Art.-Nr. 533) vorgestellt. Zum Einstieg in das Car-System-Programm wird eine neue Startpackung mit einem Polizei-VW-Bus für Epoche 3, der nur in dieser Packung enthalten ist, angeboten. Weiterhin kommt von Faller unter der Bezeichnung "Expert Rapid" ein neuer Sekundenkleber auf den Markt (Art.-Nr. 491). Dieser schnell bindende Cyanacrylat-Kleber enthält keinerlei Lösungsmittel.



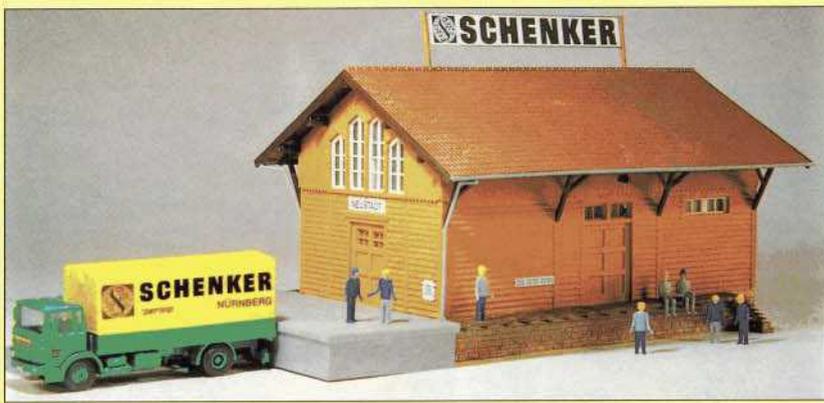


Bild 24: Der neue Lagerschuppen in H0 von Kibri eignet sich wegen seiner Holzverkleidung auch für amerikanische Themen.

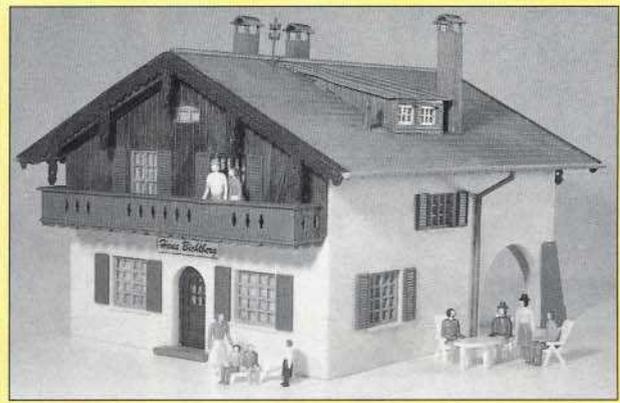


Bild 25: Der Kibri-Bausatz "Haus Bichlberg" im Maßstab 1:87 läßt sich vielfältig abwandeln und u.a. auch als Pension gestalten.

Kibri

Ein umfangreiches Neuheitenpaket bringt weitere angekündigte Bausätze in der Nenngröße H0. Das Feuerwehr-Gerätehaus mit Schlauchturm (B-8034) enthält zusätzlich Figuren und ein Feuerwehrfahrzeug. Im bayerischen Stil gestaltet wurde Haus "Bichlberg" (B-8058). Besonders für die Ausgestaltung von Neben- und Lokalbahnen ist der Bahnhof "Achenmühle" (B-9535) geeignet. Ganz in Holzbauweise gestaltet wurden die Wohnhäuser "Oberwald" (B-8046) und "Furka" (B-8048), die auch eine kleine Pension darstellen können. Nach einem Vorbild im Goms (Wallis) entstanden ein Stadel und ein Stall (B-8049). Der mit Brettern verschaltete Güterschuppen "Neustadt" (B-9468) eignet sich auch für Darstellungen im US-amerika-

nischen Milieu. Ottbergen erhält nun das passende Stellwerk mit Anbauten und Schuppen (B-9474). Zwei interessante Brückenbauwerke sind die Modelle des Brombenzviadukts (B-9650) und der bei Zernez gelegenen Steinbogenbrücke (B-9652).

Pola

Im Nordwesten Mitteleuropas sind die Vorbilder der neuen Pola-Bausätze "Frachtkahn Marijke" (Art.-Nr. 470) und Kanalbrücke (Art.-Nr. 614) angesiedelt. Durch Kombination von zwei Kanalbrücken können auch breite Wasserläufe überspannt werden. Das LGB-Programm von Pola wird durch eine Landmaschinenwerkstatt (Art.-Nr. 958) erweitert.

Horst Schäfer

Für digital gesteuerte Wechselspannungs-Modellbahnanlagen wird ein neuer Decoder angeboten. Dank seiner Abmessungen (14 mm x 51 mm x 4 mm) läßt er sich direkt in eine Weiche, ein Entkopplungsgleis oder in andere magnetgesteuerte Artikel einbauen. Der Decoder-Eingang wird direkt an die Gleisspannung angeschlossen. Der Ausgang hat einen Wechselkontakt, der nur während der Betätigung der entsprechenden Taste auf dem Keyboard unter Spannung steht. Eine weitere Version dieses Decoders mit permanenter Ausgangsspannung ist ebenfalls lieferbar. In beiden Fällen liegen am Ausgang ca. 22 V im Leerlauf an. Der Ausgang kann mit bis zu 500 mA im Dauerbetrieb und bis zu 800 mA kurzfristig bei Tastfunktion belastet werden. Die Codierung erfolgt anhand der mitgelieferten Tabelle über Lötbrücken. **ds**



Bild 26: Die Reparaturwerkstatt im Maßstab 1:22,5 wird von Pola vorgestellt.

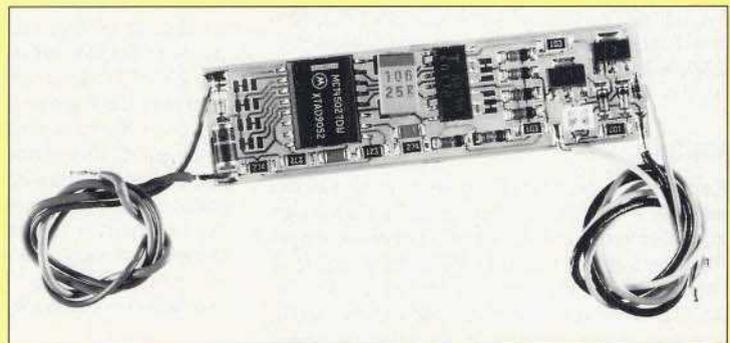


Bild 27: Ein vielfältig einsetzbarer Decoder für Digitalanlagen von H. Schäfer.

Bild 28: Die durch mehrere Bausätze zu erweiternde Kanalbrücke und ...

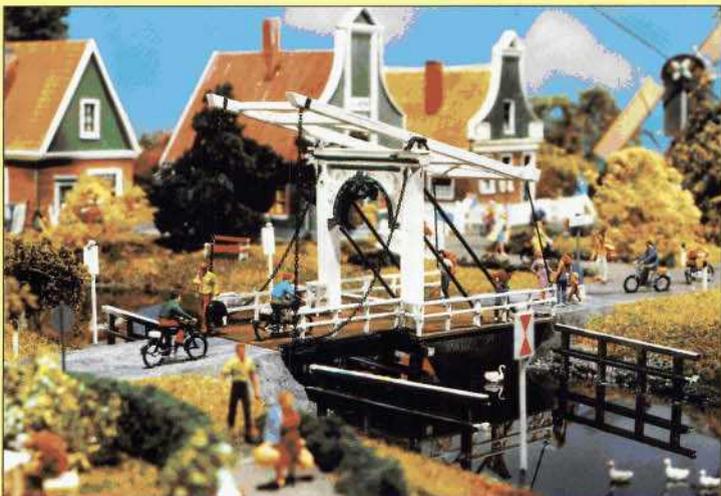


Bild 29: ... der Frachtkahn "Marijke" von Pola schaffen niederländisches Flair.



(Füllseite)



Bild links: Ein Landrover-Rüstfahrzeug sowie VW-Busse Typ 2 in der Version als Bahnpolizeifahrzeug, Kastenwagen mit Großraumpritsche, Transporter "Möbel Krügel" und neutraler Kastenwagen aus der Serie der Roco-Miniaturmodelle.

Bild unten: Ford Cargo mit Jumbo-Auflieger und Ladegut von Roco.



AUTO-BAHN



Bild Mitte links: Albedo hat sein Truck-Sortiment um diese zwei Volvo-F-12-Globetrotter-Sattelzugmaschinen in unterschiedlichem Dekor erweitert.

Bild links: Ein hervorragend gelungenes Modell von Albedo ist der schon in Nürnberg angekündigte Lkw Renault AE 500 Magnum mit Kögel-Euroauflieger.

Bild rechts: Ebenfalls von Roco kommt ein Set, das aus einem VW-Bus und einem MAN-Küchenwagen mit Feldkochherd nach Vorbild des Malteser Hilfsdienstes besteht.

Bild rechts darunter: In einer einmaligen Serie bietet Roco dem Sammler und Umbauer drei verschiedenfarbige Tiefladeanhänger an.

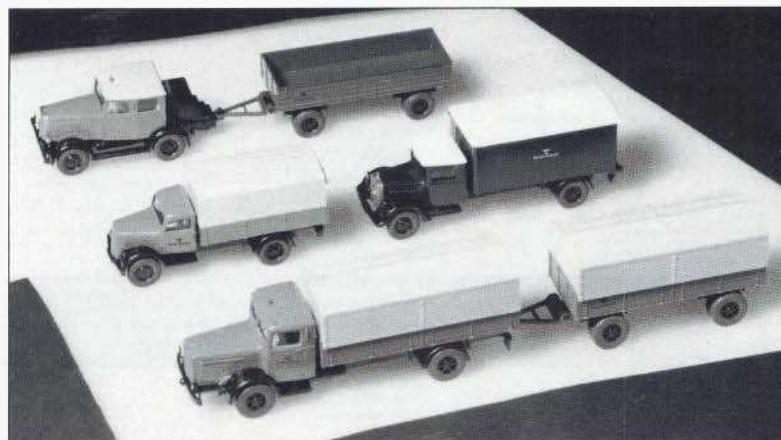
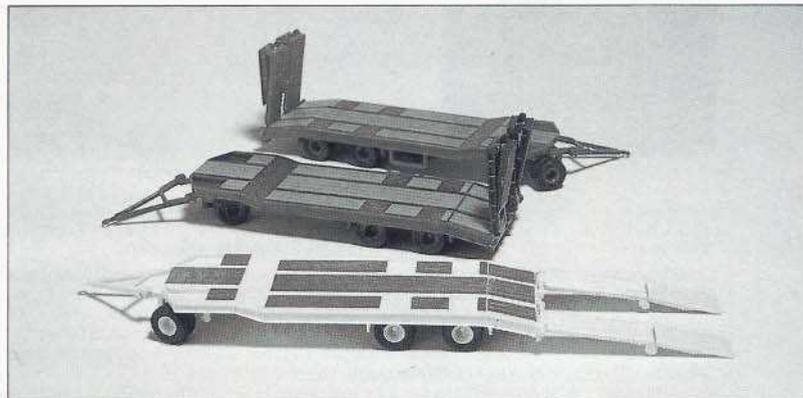


Bild oberhalb: Das neue Wiking-Set – im Postmuseums-Shop erhältlich – besteht aus zwei Lkws der Deutschen Reichspost und zwei Lastzügen aus der Pionierzeit der Deutschen Bundespost.

Bild oberhalb: Für den Transport von Renn-Lkws sind die zwei neuen Albedo-Renntruck-Transporter als Sattelzug sowie mit Anhänger bestimmt.

Bild rechts: Ein MB-311-Küchenwagen DRK und ein Borgward-Küchenwagen THW von Albedo ergänzen das Sortiment von Spezialfahrzeugen.

