



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1992
Mai

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

»Molli« und der »Rasende Roland«	4
Teil 1: Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn	
Deutsche Bahnbetriebswerke	10
Das Bahnbetriebswerk Plattling	
»Hessens längstes Denkmal«	18
Zur Geschichte der Langenschwalbacher Bahn (Teil 2)	
Damals in Schildau...	24
Nebenbahn-Nostalgie nordöstlich von Leipzig	
Die ÖBB werden schneller	28
Fahrzeitverkürzung Wien – Salzburg – Innsbruck	
Die Münchner S-Bahn »ins Moos«	32
Seit 125 Jahren mit der Eisenbahn über den Brenner	34
Mit Dieseltraktion durch den Harz	36
Baureihe 299.11 und GHE-Triebwagen	
Unser Wagenporträt	39
Die Wagen der Bauart »Langenschwalbach«	

Modellbahn-Journal

Die größte Miniatureisenbahn der Welt	56
Holzverladung – im Modell nachgestellt	62
Fahrvershubwagen der ÖBB	66
40 Schmalspur-Romantik in H0e	68
Reichsbahn-Preußen – selbstgebaut	70
Güterzugpackwagen Pwg (pr 92 ^c) und Pwg (pr 00 ^b)	
Die Härtsfeldbahn	73
Die badischen Schnellzuglokomotiven der Gattung IVh	78
Landschaft im Maßstab 1:87	82
Teil 3: Ein Getreidefeld	
Die neue »Lollo« von Märklin	87

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	43
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Typenblatt: 19 ⁰ , sächs. XX HV	51
Typenblatt: 98 ⁷⁰ , sächs. VII T	53
Schaufenster der Neuheiten	84
Auto-Bahn	88
Mini-Markt	97
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Dieses Foto der 012 092, das Anfang Mai 1972 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Lingen "geschossen" wurde, soll als Einstimmung auf unsere nächste Sonderausgabe (II/1992) dienen, die der Baureihe 01¹⁰ gewidmet ist.
Foto: D. Kempf



Die Schmalspurbahnen an der Ostsee sind auch heute noch eine ganz besondere Touristenattraktion. Im ersten Teil unseres Beitrags wird die Bahnstrecke **Bad Doberan – Kühlungsborn** vorgestellt (Seite 4), deren Züge den liebevollen Spitznamen "Molli" tragen. **Foto: J. Nelkenbrecher**



Der Weg gefällter Bäume vom Einschlag bis zur Bahnverladung wurde auf dem Diorama "Holzverladung" (Seite 62) dargestellt. Das "Wie" verrät der Beitrag unseres Lesers Burkhardt Rieche. **Foto: St. Rieche**



Bild 1: Am 15. Mai 1980 zog die 99 2322 ihren noch aus rot/beige lackierten Oberlichtwagen bestehenden Personenzug durch die Innenstadt von Bad Doberan. Abgesehen von dem historischen Wagenmaterial ist diese Idylle bis heute erhalten geblieben. **Foto: U. Geum**

Molli und der Rasende Roland

Teil 1: Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn

Die älteste lokomotivbetriebene Schmalspurbahn Deutschlands war 1860 geplant und 1862 gebaut worden. Mit ihr sollten Erz und Kalkstein aus der Umgebung von Waldbröl zum Bahnhof Hennef der Köln-Gießener Bahn transportiert werden.

Die Bahnlinie war mit einer Spurweite von 787 mm ausgeführt und zum überwiegenden Teil in der Straße oder direkt daneben angelegt worden. Bis 1872 überwog der Gütertransport; danach war aber auch ein Aufschwung im Personenverkehr zu verzeichnen.

Nach und nach entstanden anderenorts weitere Schmalspurbahnen unterschiedlicher Spurweite. In einer um 1883 erstellten Statistik waren nicht weniger als 30 Bahnen mit Spurweiten von 420 mm bis 1000 mm verzeichnet. Erst die Verabschiedung des Preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und der große internationale Eisenbahnkongreß im August desselben Jahres in St. Petersburg führten zu einer Einschränkung bei der Festlegung der Spur-

weiten. Neu entstehende Schmalspurbahnen sollten nur noch Gleise mit den Spurweiten 600 mm, 700 mm oder 1000 mm aufweisen. Schon zuvor hatte Sachsen für seine Schmalspurbahnen eine Spurmaß von 750 mm festgelegt und 1881 die erste Teilstrecke von Wilkau in das 7,7 km entfernte Kirchberg eröffnet. Von der angestrebten Norm abweichend war noch 1886 eine von Bad Doberan ausgehende 900-mm-Schmalspurbahn gebaut worden.

Entstehung und Streckenverlauf

Die erste schmalspurige Bahn in Mecklenburg war von dem Stettiner Eisenbahnbauunternehmer Lenz geplant und errichtet worden. Nach nur dreimonatiger Bauzeit konnte die Doberan-Heiligendamm-Eisenbahn (DHE) am 9. Juli 1886 den Betrieb auf einer Streckenlänge von 6,6 km von Bad Doberan nach Heiligendamm aufnehmen.

Das erste deutsche Seebad Heiligendamm war bereits 1793 auf Veranlassung von Großherzog Friedrich Franz I. von Mecklenburg gegründet worden. Die Bahn diente ursprünglich nur dem Bäderverkehr und verkehrte während der Saison von Ende Mai bis Ende September sowie zu bestimmten Ereignissen außerhalb dieses Zeitraums. Bereits 1890 war die Bahn in den Besitz des Großherzogtums Mecklenburg überführt und der Verwaltung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE) unterstellt worden.

Rasch wuchs das Verkehrsaufkommen, und bald verlangten die Orte Arendsee und Bruns- haupten – seit 1938 zusammengeschlossen zu Kühlungsborn – den Anschluß an die Bahn. Nach einer Streckenverlängerung um 8,8 km wurde dieser am 12. Mai 1910 vollzogen. Mit dem Zusammenschluß im April 1920 ging auch die Bäderbahn auf die Deutsche Reichsbahn über.

Die Streckenführung blieb bis heute unver-

ändert. Es wurden jedoch einige Haltestellen aufgegeben und verschiedene Neben- und Kreuzungsgleise abgebaut. Ausgangspunkt ist Bad Doberan, ein Inselbahnhof an der regelspurigen Bahnlinie Wismar – Rostock. Neben immer noch recht ausgedehnten Schmalspuranlagen beginnt der "Molli", wie die Bahn liebevoll genannt wird, seine Fahrt am eigenen Bahnsteig. Wenige Meter nach der Abfahrt überquert der Zug einen ungesicherten Bahnübergang, biegt scharf nach rechts ab und kreuzt signalgesteuert die Hauptdurchgangsstraße. Mit dem Kohlenkasten voran zuckelt der "Molli" nun mit höchstens 10 km/h durch eine belebte Geschäftsstraße, die in ihrem vorderen Teil als Einbahnstraße ausgeschildert und nur dem Anliegerverkehr vorbehalten ist. Die Gleise liegen im Straßenpflaster, und bei Durchfahrt eines Zuges bleibt kaum noch Platz für Autos. Rund 900 m nach dem Start erreicht der Zug die Haltestelle Goethestraße. Hier ist der Bürgersteig zugleich der Bahnsteig. In der Straße geht es nun noch ein kurzes Stück leicht bergan, bis der Zug nach links neben die Allee nach Heiligendamm einbiegt. Entlang dieser Chaussee, einer alten Straße mit vielen Pflasterabschnitten und einem herrlichen Baumbestand zu beiden Seiten, fährt die Bahn fast eben bis nach Heiligendamm. Auf diesem Streckenabschnitt zeigen die Lokomotiven, was in ihnen steckt. Nahezu mühelos wird hier die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht und gelegentlich sogar etwas übertroffen. Ein guter Beobachtungs-

Bild 2: Direkt an der Küste verläuft die Strecke bei Kühlungsborn Ost. Im Mai 1980 wurde die 99 2323 hier fotografiert. **Foto: U. Geum**

Bild 3: Punkt 14.30 Uhr hat sich die 99 2323 nach Ergänzen des Wasservorrats in Kühlungsborn West vor ihren Zug in Richtung Bad Doberan gesetzt (August 1991). **Foto: H. Obermayer**





Bild 4: Stadtdurchfahrt in Bad Doberan um 1960. Die 99 321 hat mit ihrem überlangen GmP Mühe, sich durch die belebten Straßen zu bewegen. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 5: Im Haltepunkt Bad Doberan Goethestraße – man beachte die gepflasterten Straßen und die Gaskandelaber – wartet Ende der sechziger Jahre die 99 333 auf ihre Weiterfahrt.

Bild 6: Zur Saison trifft man öfters recht lange Personenzüge an, wie hier im Bahnhof Kühlungsborn Ost Ende der sechziger Jahre (99 323). Fotos 5 und 6: Sammlung Dr. Scheingraber



punkt ist der Bahnübergang zur Ortschaft Vorder-Bollhagen (1,5 km), wo in der großen Gaststätte Bestes aus der mecklenburgischen Küche geboten wird.

In Heiligendamm, dem gepflegten Badeort, kreuzen sich die Züge im einzigen zweigleisigen Abschnitt der Strecke. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof quert die Bahn schrankengesichert die Straße nach Hinter-Bollhagen und Kühlungsborn. Unweit des Übergangs lädt das Lokal "Palette" zum Verweilen bei allerlei Köstlichkeiten ein.

Der Zug hat inzwischen fast die Ostsee erreicht und hält während der Badesaison in Heiligendamm Steilküste bei km 10,2. Wenig später fährt die Bahn in Kühlungsborn Ost, dem früheren Brunshaupten, ein. Das große Empfangsgebäude blieb unverändert und zeugt von besseren Zeiten, als in Kühlungsborn Ost noch verschiedene Nebengleise vorhanden waren. Nach einer scharfen Wende gen Süden folgt nach kurzer Fahrt der Haltepunkt Kühlungsborn Mitte, der seitlich der Straße nach Kröpelin liegt. Auch in diesem Bereich entdeckt der Film- und Fotofreund viele interessante Aufnahmepunkte. Nun folgen die letzten 1,9 km bis zum Endpunkt Kühlungsborn West. Hier findet der Besucher nicht nur das für eine Schmalspurbahn recht imposante Bahnhofsgebäude, sondern auch ausgedehnte Gleisanlagen, einen großen Wagenschuppen sowie das Betriebswerk mit zweistöndigem Lokschuppen und Werkstatt. Im Wagenschuppen sind die historischen Wagen des Traditionszugs untergestellt. Nach der Ankunft des Zuges in Kühlungsborn West, dem früheren Arendsee, fährt die Maschine zum Wasserfassen neben den Lokschuppen und setzt sich danach auf Gleis 1 wieder vor den Zug, nun mit der Rauchkammer voraus. Im Fahrplan 1991/92 sind 14 Zugpaare verzeichnet, die zwischen 4.46 Uhr und 22.22 Uhr verkehren, 13 davon täglich. Während des Sommers fahren die Züge mit acht bis neun vierachsigen Personenwagen und einem Gepäckwagen. Im Winter reichen fünf bis sechs Wagen aus.

Die Fahrzeuge

Im Eröffnungsjahr verfügte die Doberan-Heiligendamm-Eisenbahn über zwei zweiachsige Tramway-Lokomotiven, geliefert von Hohenzollern in Düsseldorf, über acht vierachsige Personenwagen, einen zweiachsigen Gepäckwagen und sechs zweiachsige Güterwagen. In den Jahren 1910, 1911 und 1914 kam jeweils eine dreifach gekuppelte Tenderlokomotive von Henschel zur Bäderbahn. Die Maschinen trugen ab 1925 die Betriebsnummern 99 301 bis 303. Zwei von ihnen gelangten ab 1930 zur benachbarten Rübenbahn Neubukow-Bastorf; die 99 302 wurde 1932 ausgemustert.

Das wachsende Verkehrsaufkommen machte in den zwanziger Jahren den Einsatz stärkerer Lokomotiven erforderlich. Henschel lieferte 1923 und 1924 die vierfach gekuppelten Maschinen 99 311 bis 313. Die erste gelangte im Zweiten Weltkrieg nach Dänemark; die beiden anderen wurden 1961 verkauft. Bis heute stehen drei 1'D1'-h2-Lokomotiven im Einsatz, die im Jahre 1932 bei Orenstein & Koppel gefertigt wurden und die Betriebsnummern 99 321 bis 323 erhalten hatten.

Die Fahrzeuge entstanden nach den Richt-



Bild 7: Im Anschlußbahnhof Bad Doberan wartet die 99 2322 am 15. Mai 1980 auf ihre Abfahrt ins Ostseebad Kühlungsborn. Noch ist Zeit für einen kleinen Schwatz mit der Lokbesatzung und eine Zigarettenpause zusammen mit der Zugbegleiterin. **Foto: U. Geum**

Bild 8: Kurz nach 9.30 Uhr wurde dieser Zug nach Bad Doberan mit der 99 2321 zwischen Kühlungsborn Mitte und Kühlungsborn Ost aufgenommen. Die Ostseebäder werden nicht nur wegen ihres verkehrshistorischen Aspekts auch diesen Sommer wieder das Reiseziel vieler Urlauber sein. **Foto: H. Obermayer**





Bild 9: Sommerliche Mittagsruhe im Bahnhof Kühlungsborn West. Nicht nur hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein.

Bild 10: Streckenskizze der 900-mm-Schmalspurbahn unweit von Rostock. Veröffentl. mit freudl. Genehmigung der DB, Karten und Luftbildstelle Mainz

Bild 11: Der Bereich hinter dem Lokschippen in Kühlungsborn West. Fotos 9 u. 11: H. Obermayer

linien für Einheitslokomotiven. Bedingt durch die recht ungünstigen Profilverhältnisse der Bahnlinie, mußten die Führerhäuser im oberen Bereich stark angeschrägt werden. Um die Signalgebung zu verbessern, hatten die Maschinen zwei Läutewerke erhalten, von denen das hintere später wieder abgebaut wurde. Durch die Wahl von Treib- und Kuppelrädern mit dem verhältnismäßig großen Durchmesser von 120 mm und bei der guten Führung der Lokomotive im Gleis dank der beiden Bissel-Laufachsen konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt werden. Dies ist für eine Schmalspurlokomotive ein außergewöhnlich hoher Wert, der später nur noch einmal von der Lok 99 6001 der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn erreicht wurde.

Mit einer Leistung von rund 460 PS sind die Maschinen bis heute allen Anforderungen gewachsen. Die Bissel-Achsen, deren Räder einen Durchmesser von nur 550 mm aufweisen, verfügen über ein Seitenspiel von ± 20 mm. Bei der Treibachse sind die Spurkränze um 15 mm geschwächt. Die Waserkästen haben ein Fassungsvermögen von 3 m³; der Kohlenkasten kann 1,7 t Brennstoff aufnehmen. Zwei Maschinen werden benötigt, um den täglichen Betrieb anzuwickeln.

Vorhanden sind auch noch zwei Vierkuppler ohne Laufachsen. 1950 und 1951 hatte der Lokomotivbau "Karl Marx" in Babelsberg drei Naßdampfmaschinen mit einer Spurweite von 990 mm für die Werksbahn Oberschlema der Wismut AG geliefert, die dort mit den Betriebsnummern 1, 22 und 44 verkehrten. Nach dem Verkauf der Lokomotiven 99 312 und 313 kamen die drei Maschinen der Wismut AG zur Bäderbahn, bei der sie mit den Betriebs-





Bild 12: Nach der Ankunft im Endpunkt Kühlungsborn West fährt die Lokomotive zum Wasserfassen neben den Lokschuppen. Möge der frischgestrichene Wasserkran ein Symbol für das hoffentlich noch lange Bestehen der "Bäderbahn" sein! **Foto: H. Obermayer**

nummern 99 331 bis 333 führen. Zuvor waren sie im RAW Görlitz für die Verwendung in ihrem neuen Einsatzgebiet vorbereitet worden. Hierbei wurden die Führerhäuser im oberen Teil abgeschrägt, entsprechend den Lokomotiven 99 321 bis 323. Außerdem erfolgte der Anbau von Läutewerken, von größeren Generatoren und neuen Bremsen.

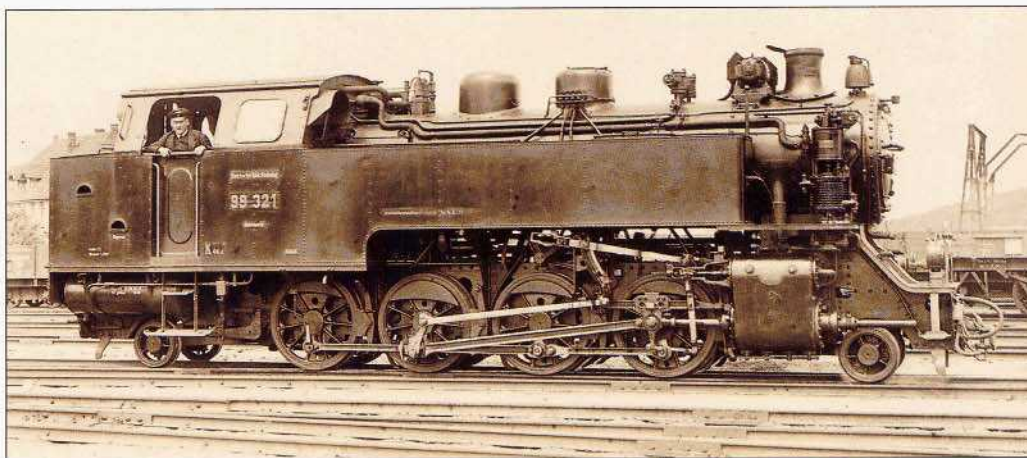
Die Maschinen 99 331 und 332 wurden für Heißdampfbetrieb umgebaut; die 99 333 blieb als Naßdampfmaschine erhalten und wurde 1969 ausgemustert. Die beiden anderen Fahrzeuge dienen als Reserve. An die 99 332 wurde ein Schneepflug angebaut. Mit einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 800 mm sind die Maschinen mit einer Leistung von 320 PS lediglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h zugelassen. Mit einem Fassungsvermögen von 3,4 m³ Wasser und 2,2 t Kohle sind die Vorratsbehälter größer bemessen.

Bereits am 31. Mai 1959 ist der Güterverkehr eingestellt worden. Die vorhandenen Güterzüge dienen lediglich noch als Dienstfahrzeuge. Obwohl die Bahn von Bad Doberan nach Kühlungsborn seit 1976 den Status eines technischen Denkmals hat, ist ihr Fortbestand nicht endgültig gesichert. Bis jetzt besteht dort immer noch die Möglichkeit, eine Ausbildung zum "Ehrenlokführer" zu absolvieren. **HO**

Bild 13 (rechts Mitte): Eigens für die "Bäderbahn" Bad Doberan – Kühlungsborn West gebaut: Einheitslokomotive 99³².

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 14: Nur als Betriebsreserve steht die 99 2332 im August 1991 am Lokschuppen in Kühlungsborn West abgestellt. **Foto: H. Obermayer**



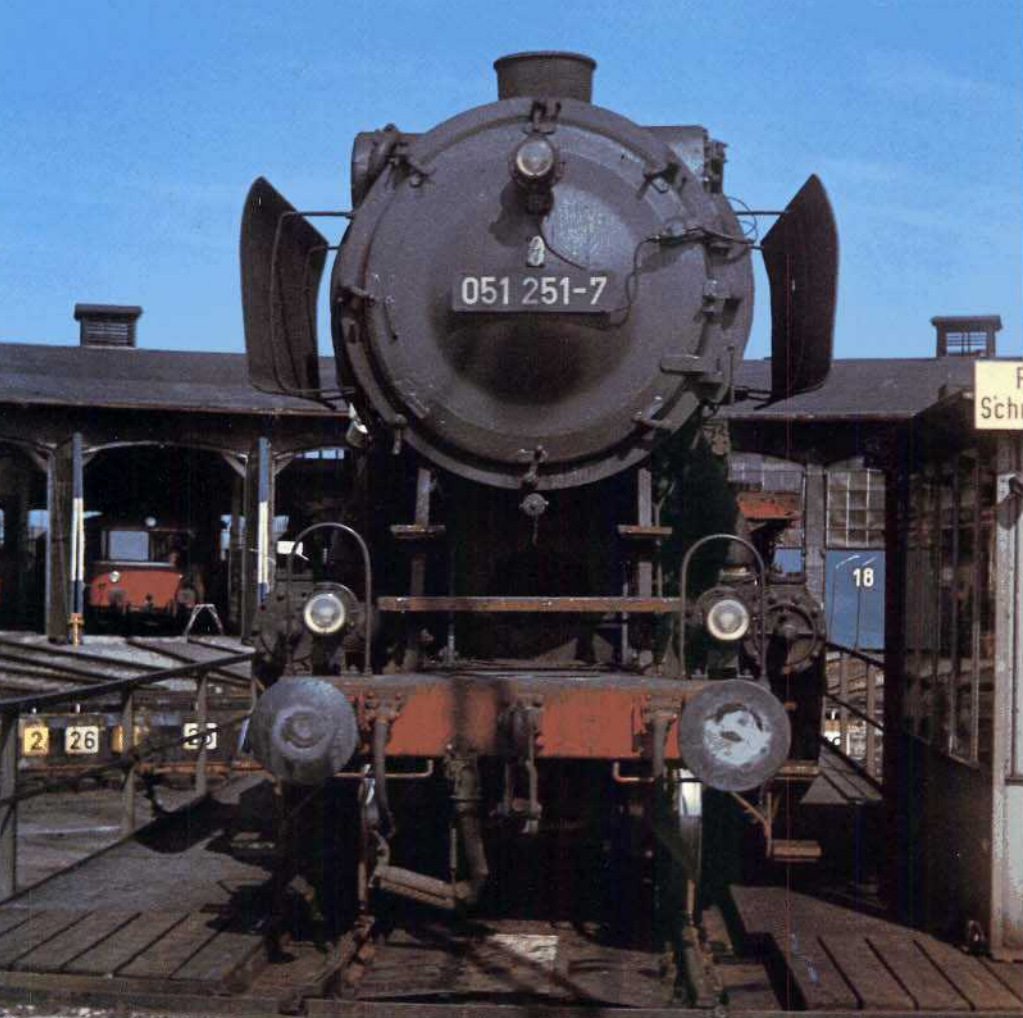


Bild 1: Auf der Drehscheibe des Bw Plattling präsentiert sich 051 251 am 4. Mai 1970. **Foto:** A. Janikowski

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bahnbetriebswerk Plattling

Plattling, auf halbem Weg zwischen Regensburg und Passau gelegen, erhielt erst am 20. September 1860 mit der Eröffnung der Strecke Straubing – Passau durch die Gesellschaft der bayerischen Ostbahnen seinen ersten Bahnanschluß. Die 8,7 km lange Lokalbahn Plattling – Deggendorf brachte die Überschieneung der Donau nicht. Ihre Fortsetzung fand sie mit der Eröffnung der "Waldbahn" Deggendorf – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein am 15. Novem-

ber 1877, so daß seit der zweiten Hälfte der 1870er Jahre eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Bayern und Böhmen bestand, die den Handel zwischen beiden Ländern rasch in die Höhe schnellen ließ. Am 15. Oktober 1875 war bereits die Verbindung Plattling – Landau – Mühldorf eröffnet worden. Die Eisenbahn verhalf Plattling zu starkem Wachstum. Die Bevölkerungszahl stieg gewaltig; Händler und Wirte meldeten immer höhere

Umsätze. Von den zugewanderten Eisenbahnern erhielt das Vereinsleben eine Menge neuer Impulse.

Am 28. Juli 1888 trat endlich ein langersehntes Ereignis ein: Plattling, das inzwischen fast 3000 Einwohner zählte, wurde zur Stadt erhoben. Zu dieser Zeit befanden sich hier eine kgl. Bahnverwaltung, eine kgl. Betriebswerkstätte und eine kgl. Postexpedition.

Die Entstehung des Bw

In den Jahren 1870 bis 1875 entstand – gleichzeitig mit der Verlegung des gesamten Bahnareals – das Bahnbetriebswerk Plattling. Es ist erstaunlich, wie funktional dieses Werk im vorigen Jahrhundert von Anfang an errichtet wurde. Eine dreistöckige Lokomotivremise, erweitert zur halbkreisförmigen Halle, vorgelagert

Bild 2: Gleisplan des Bahnbetriebswerks Plattling. **Zeichnung:** G. P. nach R. Mattioni

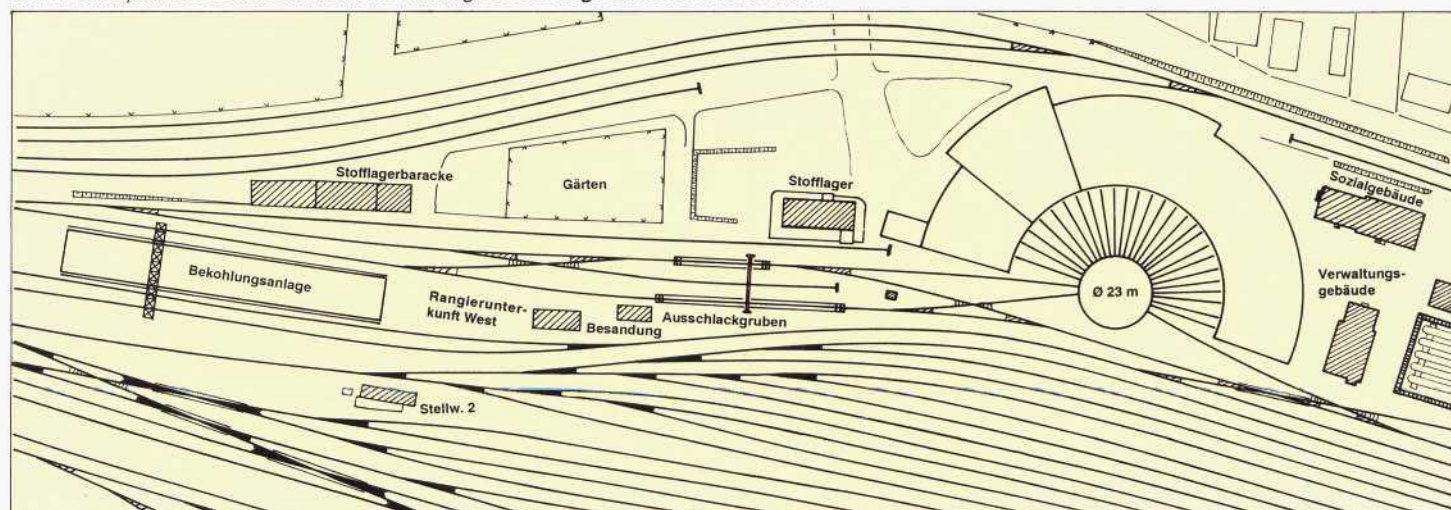




Bild 3: Parade von 051 841, 053 101 und 053 063 vor der ehemaligen Bw-Lokhalle am 18. Juli 1984. Foto: H. Arnold, Sammlung Mattioni

eine 12-m-Drehscheibe, angebaut eine dreigleisige Reparaturhalle, ebenso eine Verschiebebühne zu einer Wagenreparaturwerkstätte, Holz- und Kohlenlagerplätze, ein Gasfabrikgebäude, ein Übernachtungsgebäude, eine Kläranlage und ein schön angelegter Park bildeten eine Einheit.

Parallel zur Inbetriebnahme der neuen Strecken mehrte sich auch die Arbeit im Bw; hinzu kam 1897 die Zuteilung von zehn neuen Güterzuglokomotiven "schwerster Gattung" für den Einsatz auf der Bergstrecke Plattling – Eisenstein.

Anstatt die vorhandenen Gleisanlagen erneut zu erweitern, wurde das bestehende Bw vollkommen abgebrochen, und man begann mit dem Neubau der Lokhalle I im Frühjahr 1900. Sie umfaßte 28 Stände und eine 18-m-Drehscheibe. Im Jahre 1903 errichtete man die Halle II mit vorerst zehn Ständen; 1929 wurde sie auf 20 Stände erweitert. Um die großen Lokomotiven drehen zu können, wurde eine 20-m-Scheibe eingebaut.

Bereits 1902 konnten ein Sozial- und ein Verwaltungsgebäude fertiggestellt werden. Mehrere Wasserkräne wurden aus vier Wasserbehältern im obersten Stockwerk des Verwaltungsgebäudes gespeist. Östlich der Halle I baute man eine achtstündige Wagenreparaturhalle mit Schiebebühne und Werkstätten, westlich der Halle II eine Kläranlage, Holz- und Kohlenperche. Große Erleichterung brachte 1925 die Ablösung der Handbekohlung mit Körben durch eine Bekohlungsanlage. Nun hatte das Bw in etwa seine volle Größe erreicht. Viele Menschen aus der Region fanden hier Arbeit. Anders als heute betrug die Arbeitszeit

täglich neunehalb Stunden; gearbeitet wurde auch samstags. Die Angehörigen der Königlich Bayerischen Staatsbahn genossen hohes Ansehen. Bei der Verleihung des Heimatrechts wurden sie bevorzugt.

Die beiden Weltkriege

Ging der Erste Weltkrieg noch ohne wesentliche Folgen vorüber, so waren diese im Zweiten Weltkrieg doch ganz erheblich. Wie in allen Betrieben wurden auch beim Bw Plattling viele Bedienstete zum Kriegseinsatz abgezogen. Ab 1942 ersetzten nach und nach Kriegsgefangene und dienstverpflichtete Frauen das fehlende Personal.

Für Plattling und "seine" Eisenbahn sollte aber "der schwärzeste Tag" erst noch kommen!

Nachdem die Stadt bereits zwei Bombenangriffe erlebt hatte, folgte am 16. April 1945 das Inferno. Ein alliierter Geschwader mit 200 viermotorigen Bombern flog Plattling an, um die wichtigen Bahnanlagen zu zerstören.

An diesem Tag belegten Güterzüge, beladen mit Nachschubmaterial, sämtliche Gleise des Güterbahnhofs und des Ladehofs. Sie waren zum Teil von beschädigten Bahnhöfen hierher geleitet worden. Außerdem standen drei vollbesetzte Personen- bzw. Truppentransportzüge, ein Urlauber- sowie ein Sanitätszug im Bahnhof. Ein fahrplanmäßiges Einlaufen und Abfertigen der Züge war infolge der dauernden Alarmerie nicht mehr möglich. Zugbegleitende Offiziere hielten sich trotz Warnung von seiten der Eisenbahner strikt an ihren Befehl, Plattling anzufahren.

Bild 4: Die Lösche wird am 19. September 1970 bei der 053 101 gerade entfernt. Foto: E. Böhnlein





Als an jenem 16. April um 15.45 Uhr die Sirenen ertönten, suchten viele Reisende Schutz in Häusern, Luftschutzkellern und Bahnunterführungen, unter Ihnen auch der heutige Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr. Ing. Horst Weigelt. Er war damals 17 Jahre jung und hatte das Glück, daß gerade die Unterführung, unter der er sich verbarg, keinen Volltreffer erhielt. Kurze Zeit später begann ein zwölf Minuten dauernder Abwurf schwerer Bomben. Ungefähr 2000 Menschen wurden schwer verwundet, etwa 450 getötet.

Vollkommen zerstört wurden das Bahnhofsgelände mit den Fernmeldeanlagen, der Eiserne Steg, die Bahnmeisterei, die Lokhalle I, zwei Drehscheiben und insgesamt 20 km Betriebsgleise. Mehr oder weniger stark zerstört wurden das Betriebsamtgebäude, das Verwaltungsgebäude des Bw, die Lokhalle II und die Werkstätten, ferner die Stellwerksanlagen, die Lade- und Umladeanlagen sowie die Strom- und Wasserversorgung. Nur noch Schrott waren 45 Loks und 1458 Waggons.



Bild 6: An Ostern 1970 gelang dem Fotografen diese Aufnahme der 064 446. Foto: S. Bufe

Bild 5 (ganz oben): Bei dieser Lok unter der Bekohlungsanlage handelt es sich vermutlich um eine bayerische C VI. Die Aufnahme entstand um 1910. Foto: Sammlung Mattioni

Bild 7: Die zerstörten Bw-Anlagen nach dem Fliegerangriff vom 16. April 1945. Foto: R. Mattioni



Wiederaufbau und Umstrukturierung

Nach dem Ende des "Tausendjährigen Reichs" war das Bahnbetriebswerk bald behelfsmäßig so weit instandgesetzt, daß Unterhaltung und Ausbesserung von Lokomotiven und Eisenbahnwagen wieder möglich war. Die erst in den vierziger Jahren eingebaute 23-m-Einheitsdrehscheibe wurde erneuert und ging am 1. November 1945 wieder in Betrieb. Die Lokhalle mit der 18-m-Drehscheibe baute man nicht wieder auf. Auf diesem Platz entstand ein Park. Als Behelfsbauten wurden eine Wagenausbesserungshalle und eine Lehrscheinwerkstätte errichtet.

Bedingt durch die sprunghafte Zunahme des Eisenbahnverkehrs erfolgten 1946 die Erweiterung der Lokhalle auf 26 Stände und der Anbau einer Lokauswaschanlage. Im Januar 1954 betrug die Mitarbeiterzahl des Bw Plattlings 505 Personen.

Das Bw blühte noch einmal auf, bevor die Verbote einer neuen Zeit das Personal aufschreckten: Im Mai 1959 war die Elektrifizierung der Strecke Regensburg – Passau vollendet. Eine Fahrleitungsmeisterei erhielt Plattling nun ebenfalls. Als am 2. Dezember 1961 die ersten Diesellokomotiven des Typs V 100 im Bereich Plattling eingesetzt wurden, wurde den meisten Bw-Bediensteten die veränderte Lage so richtig klar.

Um 1960 verlängerte man die VT-Stände für die Gleise 20 bis 23 und baute moderne Arbeitsgruben ein. Für Notfälle stellte die DB einen Hilfszug-Gerätewagen sowie einen vierachsigen Arztwagen in Bereitschaft, der mit Betten und allen Einrichtungen für Notoperationen ausgestattet war.

1976 wurde der mit vier Mann besetzte Gleiswagen-Unterhaltungstrupp für den gesamten Maschinenamtsbezirk aufgelöst. Zuvor waren bereits die Arbeiten in der Güterwagenausbesserung, in der Großcontainer untersucht und instandgesetzt wurden, eingestellt worden.

Der Zuständigkeitsbereich des Bw Plattling umfaßte auch die Instandhaltung und Pflege von 16 Heizkesselwagen. Es handelte sich dabei um vierachsige D-Zug-Wagen, in denen ein Dampfkessel mit Wasserbehälter, Speisepum-

pe usw. montiert war. Im Winter waren diese Wagen in Jesenice (Slowenien) beheimatet. Im Jahre 1978 erfolgte die Ausmusterung und Verschrottung dieser Heizkesselwagen. Eine Aufstellung der zum Bahnbetriebswerk Plattling gehörenden Außenstellen verdeutlicht dessen großen Wirkungsbereich. Aus Verzeichnissen, Weisungen und Direktionsverfügungen ergab sich am 20. Januar 1956 folgender Stand: Außenstellen befanden sich in Bayerisch Eisenstein, Arnstorf, Kröhstorf, Grafenau, Bodenmais und (ab 1. Januar 1963) in Straubing, zu betreuende Lkw-Hallen mit Fern- und Stückgutverkehr in Bayerisch Eisenstein, Regen und Straubing. Ein Straßenroller war in Zwiesel stationiert. Im Laufe der Jahre verloren die Außenstellen immer mehr an Bedeutung; trotz intensiver Bemühungen der Gewerkschaft sank der Personalstand ständig.

Das Ende einer Ära

Am 7. März 1974 verließ die letzte Dampflok das Bw. Die bei der Abschiedsansprache getroffene Feststellung des Bw-Leiters, daß kein Eisenbahner seinen Wohnort wechseln müsse, traf einige Jahre später nicht mehr zu. "Der Fortbestand der Dienststelle Bw Plattling als Einsatz- oder Personaleinsatz-Bw ist nicht gefährdet", erklärte der damalige Bundesminister für Verkehr, Kurt Gscheidle, im April 1976. Weiter hieß es seinerzeit, daß nach der Elektrifizierung der Strecke Landshut – Plattling lediglich die Zuweisung der Dieseltriebfahrzeuge an andere Dienststellen überprüft werde. Viele Vorarbeiten seitens der Deutschen Bundesbahn sprachen jedoch für eine betriebliche Angliederung Plattlings an Passau. Der volle Betrieb im Bw Plattling nach der Elektrifizierung der Strecke Landshut – Plattling war also weit stärker gefährdet, als von der Bahn zugegeben wurde.

Nun setzte ein Ringen um die Dienststelle Plattling ein. Die voreilige Meldung in der örtlichen Presse im November 1976: "Das Bundesbahn-Betriebswerk Plattling bleibt voll erhalten – Entscheidung zugunsten von Plattling gefällt – In Passau wird es keine neuen Bw-Anlagen geben – Passau muß abgeben" hatte zur Folge, daß man in Passau alles in Bewegung setzte, um bei den Konzentrationsmaßnahmen der DB im ostbayerischen Raum "die Nase vorn zu haben". Schließlich siegten die Passauer auch ...

Aufgrund der Bemühungen der Gewerkschaften und der Kommunalpolitiker konnte das Bw Plattling noch bis zum 31. Mai 1986 gehalten werden. Eine dem Bw Plattling angegliederte Lehrwerkstätte, die seit Jahren wegen Rationalisierungsmaßnahmen um ihr Fortbestehen bangte, wurde nun dem Bahnbetriebswerk Regensburg I unterstellt.

Während dieses "Tauziehens" um das Fortbestehen des Bw in Plattling und der Ankündigung der DB, die Lokhalle zum 31. Mai 1985 abzureißen, entwickelte eine kleine Gruppe von Eisenbahnfreunden die Initiative, das noch intakte Dampflok-Bw als technisch-geschichtliche Anlage der Nachwelt zu erhalten. Obwohl der Museumsgedanke nicht durchgesetzt werden konnte, wurde das Bahnbetriebswerk dennoch am 1. Januar 1986 in die Denkmalliste aufgenommen. Der Abriß der Lokhalle und des

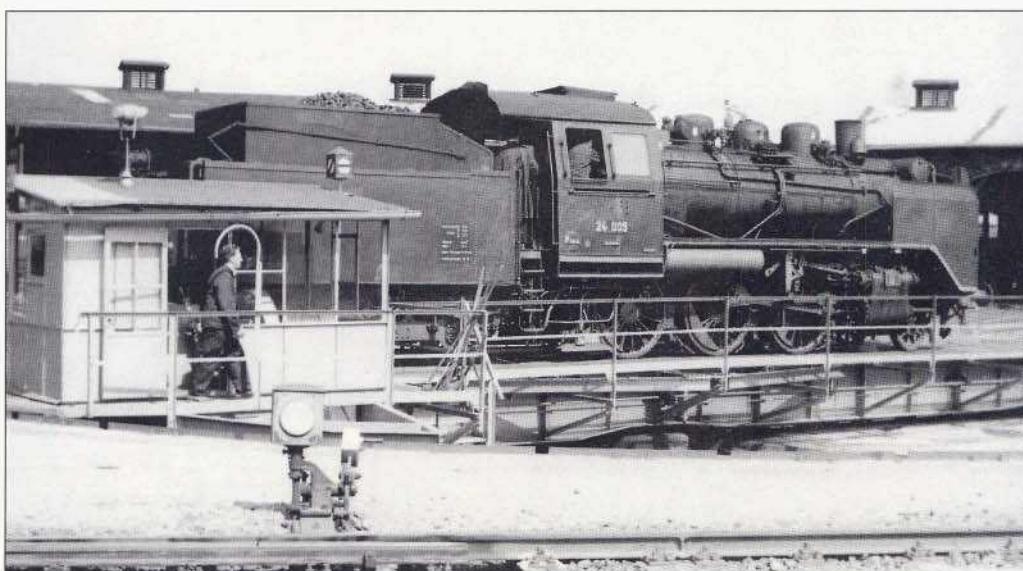
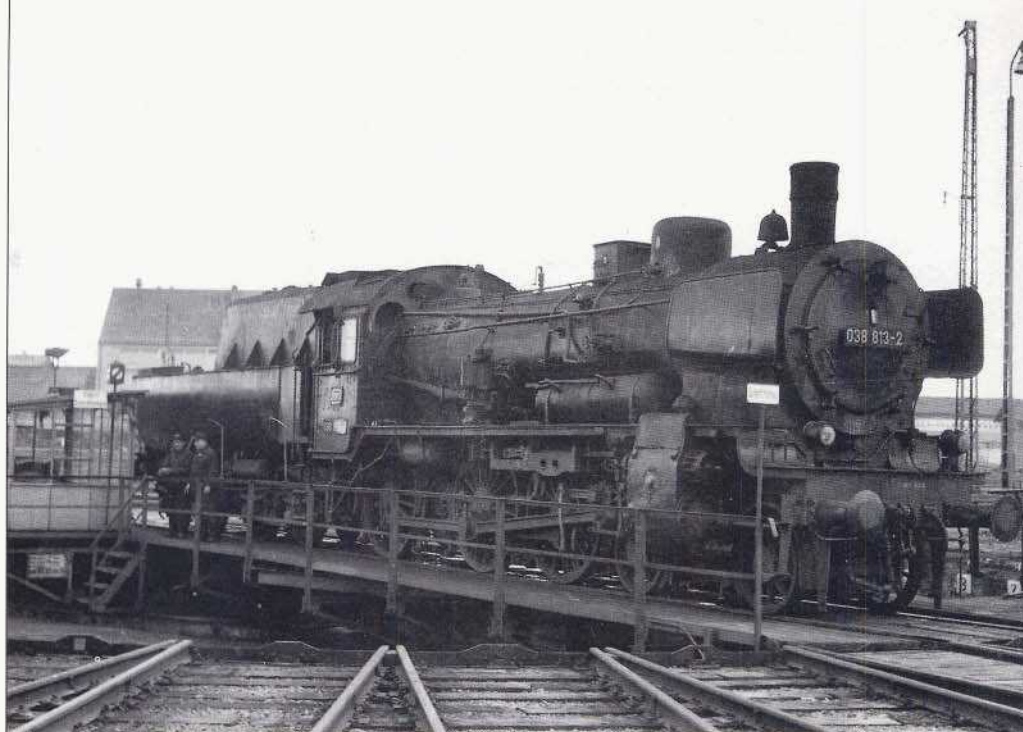


Bild 9: Soeben auf die Drehscheibe gefahren: 24 009 an Ostern 1970. Foto: S. Bufe

Bild 8 (ganz oben): 38 1813, hier am 3. April 1970 auf der Drehscheibe, zog im September 1968 als letzte Dampflok planmäßig einen Zug von Plattling nach Landshut. Foto: A. Janikowski

Bild 10: 86 263 beim Abrücken vom Wasserkran am 21. Mai 1951. Foto: S. Carstens





Bild 11: 50 3021 im heimatlichen Bw Plattling. Foto: S. Carstens



Bild 12: Fast 20 Jahre später: 50 1251 beim Bekohlen. Foto: A. Janikowski

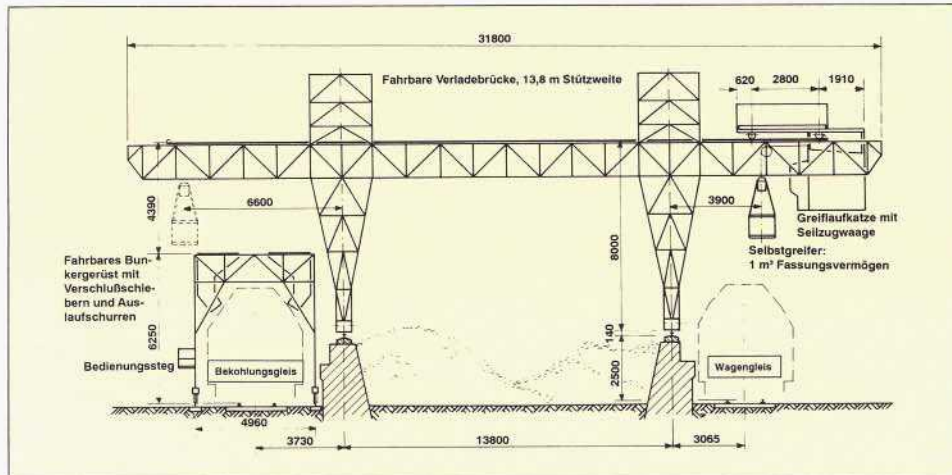


Bild 13: Skizze der Bekohlungsanlage. Zeichnung: G. P. nach Vorlage Slg. Mattioni

Bild 14: Aufnahme der Bekohlungsanlage um 1972. Foto: W. Altmann, Sammlung Mattioni



Verwaltungsgebäudes wurde damit zwar verhindert, nicht jedoch der völlige Rückbau aller Anlagen und die Verfüllung der Gruben. Die Lokhalle wurde gewerblicher Nutzung zugeführt. Sie dient heute als Lagerhalle.

Plattling vollzog in den folgenden Jahren, nach den Rationalisierungs- und Zentralisierungsmaßnahmen der Bundesbahn, den Strukturwandel von der "Eisenbahner"- zur "Industriestadt". Nach dem Abzug des Betriebsamts, der Signal- und Bahnmeisterei und schließlich des Bahnbetriebswerks verblieb als einzige Dienststelle der Bahnhof. Beschäftigte die DB in Plattling in den sechziger Jahren 1500 Eisenbahner, so sind es heute lediglich noch rund 280. Seit den Umwälzungen im Ostblock hofft die Region Deggendorf/Plattling, aufgrund ihrer verkehrsgeographischen Lage eine wichtige Drehscheibe des Ost-West-Handels zu werden. Ein erster Schritt wurde mit der Wiedereröffnung des Grenzübergangs Bayerisch Eisenstein/Markt Eisenstein (Železná Ruda) am 2. Juni 1991 gemacht.

Stationierte Dampflokomotiven

Im Frühjahr 1945 war mit 93 beheimateten Dampfloks der Stationierungshöchststand erreicht, von denen 45 bei dem Luftangriff am 16. April 1945 ganz oder teilweise vernichtet worden sind. 62 Lokomotiven aus sieben verschiedenen Baureihen konnten bis 1955 gehalten werden.

Ab dem Fahrplanwechsel 1965/66 wurden die im Bw Passau beheimateten Dampfloks dem Bw Plattling zur Unterhaltung zugeteilt. Im Oktober 1965 waren noch sieben Lokomotiven



Bild 15: Zu einer feuchten Angelegenheit fürs Personal wurde die Fahrt der 50 1841 unter den Wasserkran am 4. Mai 1970. Foto: A. Janikowski

der Baureihe 38, 14 der BR 50, elf der BR 64 und 16 der BR 86 in Plattling beheimatet. Die 38 4015, 86 190, 86 192 und 86 209 waren bereits z-gestellt. Die 38 813 zog am 28. September 1968 als letzte Dampflok einen planmäßigen Zug auf der Strecke Plattling – Landshut. Danach übernahmen die Lokomotiven der Baureihe V 160 diese Leistungen. Die Lok mit der Betriebsnummer 38 2383 wurde im September 1968 an das Bw Tübingen abgegeben. Sie war mit dem einzigen noch

existierenden Kastentender, Baujahr 1919, ausgerüstet und daher ein begehrtes Fotomodell für die Eisenbahn- und Dampflokfreunde. 1971 gab es nur noch neun Dampfloks im Bw Plattling: sieben der Baureihen 50 bis 53 und zwei der Baureihe 64. Als letzte Maschine der Baureihe 64 wurde die 64 097 abgegeben. Als Lokomotivdenkmäler gingen 1972 die 064 446 an das AW Glückstadt und im Mai 1970 die 64 344 an die Gemeinde Schiefweg (später Stadt Waldkirchen), nachdem die Fahrzeuge

Bild 17: Zum Auffüllen der Sandkästen ist 051 251 am 8. Mai 1970 unter den Besandungsturm gefahren, der auch auf Bild 15 im Hintergrund in voller Größe gut zu erkennen ist. Foto: A. Janikowski

Bild 16: Skizze der Braunkohlen-Rauchfänge. Zeichnung: Sammlung Mattioni

Bild 18: 64 097 passiert am 31. Oktober 1972 die Lorenbahn der Kohlenanlage. Foto: A. Janikowski

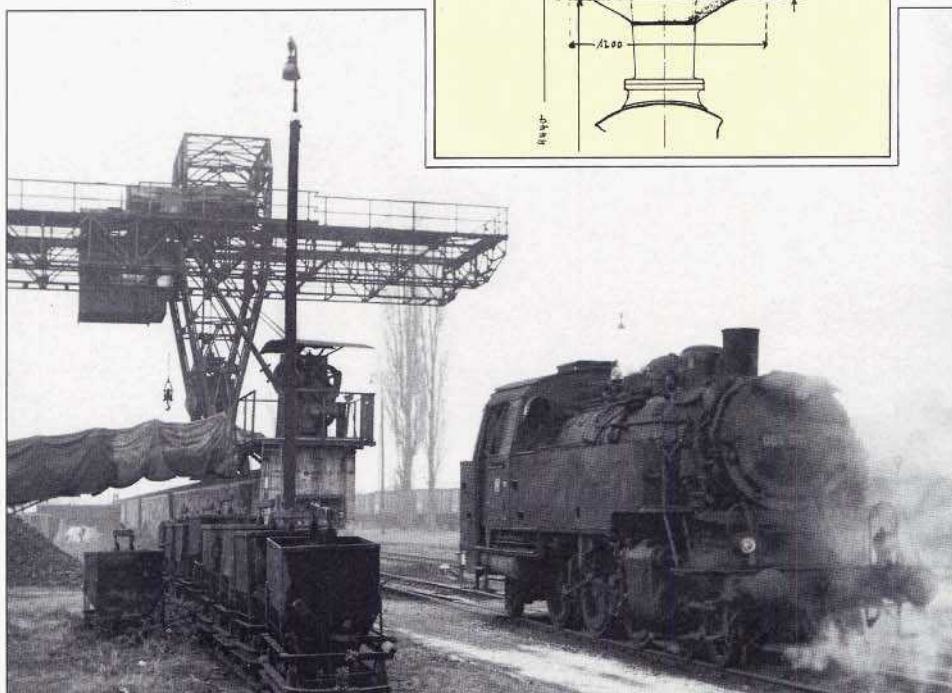
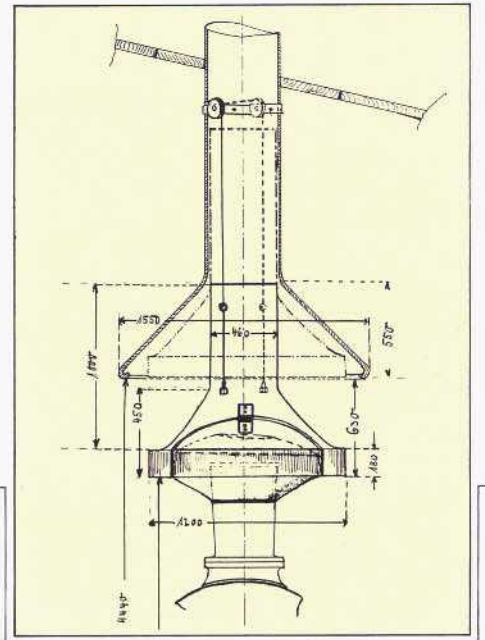


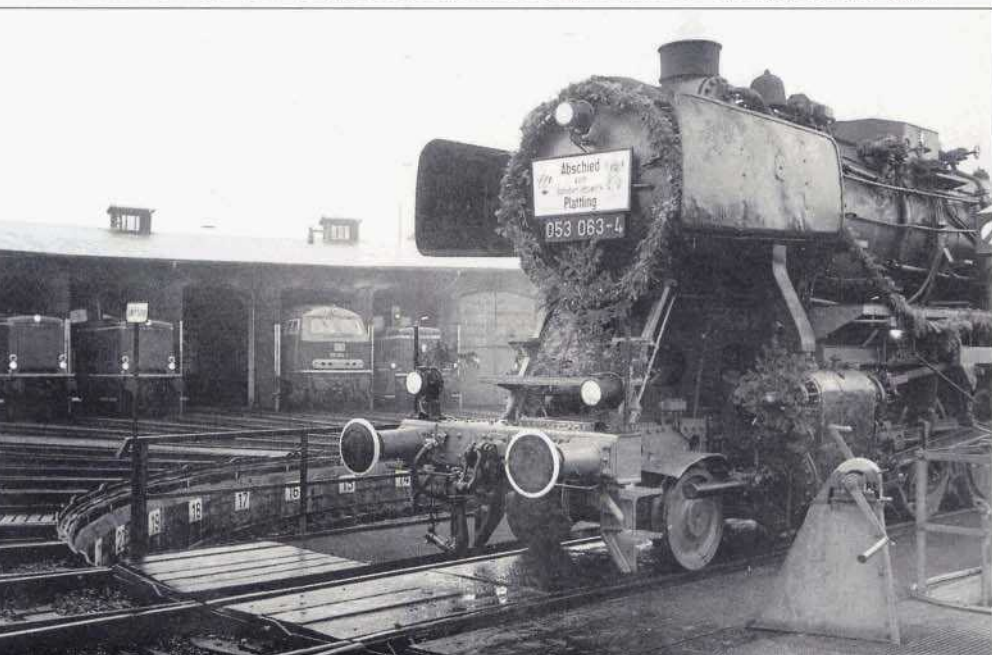


Bild 19: Luftbild vom 28. Mai 1983 mit Blick auf Bahnhof und Bw in Plattling. **Foto:** Luftbild R. Mattioni (Freigabe Nr. R. M. GS 300 19262/82 L. A. Süd)



Bild 20: Kurz vor Schließung des Bw: 218 229 beim Befahren der Drehscheibe am 22. Mai 1986. Vor dem Lokschuppen sind Schneeschleuder und -pflug abgestellt. **Foto:** Ch. Völk, Sammlung Ritz

Bild 21: Am 6. März 1974 verläßt 053 063 als letzte Dampflokomotive das Bw Plattling. **Foto:** W. Zeitler



vom Bw Plattling äußerlich aufgearbeitet worden waren. Auf Betreiben des Historischen Eisenbahnvereins Plattling kehrte die 64 344 wieder in ihre Heimat zurück. Sie wird restauriert und dient dann als Denkmal für den einstigen Dampfbetrieb.

Von den Lokomotiven der Baureihe 50 wurden zwei an das Bw Duisburg abgegeben. Die letzte Dampffahrt in den Bayerischen Wald absolvierte am 6. März 1974 die 053 063. Einen Tag später verließ sie als letzte der Dampfloks das Bw Plattling in Richtung Weiden (Oberpfalz).

Dieseltriebfahrzeuge

Bis ca. 1955 waren im Bw Plattling einige Triebwagen tschechischer Bauart beheimatet, seit 1952 auch Fahrzeuge der Reihen VT 95 und VT 98. Ab dem Jahre 1957 wurden hier zwei Rangierdiesellokomotiven der Baureihe V 60 stationiert.

1958 hat die Versuchsanstalt für Brennkrafttechnik des Bundesbahnzentrums München im Bayerischen Wald Probefahrten mit der neuen Nebenbahndiesellok V 100 durchgeführt. Ab 2. Dezember 1961 wurde diese Baureihe hier beheimatet. Im Oktober 1965 waren vier V 60 und elf V 100 sowie Fahrzeuge der Baureihen VT 95 und VT 98 im Plattlinger Bahnbetriebswerk stationiert.

Nachdem man im März 1974 alle Dampflokomotiven abgezogen hatte, befanden sich im September 1975 22 Dieselloks der Baureihen V 60 und V 100, fünf Kleinlokomotiven (Köf II und Köf III) sowie 27 Triebwagen (VT 98) im Bestand des Bw Plattling. Am 28. September 1985 wurden die Schienenbusse zur technischen Betreuung nach Hof (Oberfranken) übergeben.

Seit 30. Mai 1986 gibt es das Dampflokomotive-Bw in Plattling nicht mehr.

Reinhard Mattioni

Lokbeheimatung: K.-H. Zellner

(Füllseite)



Bild 1: Das Empfangsgebäude von Hohenstein unter der gleichnamigen Burgruine präsentiert sich noch in seiner Ursprünglichkeit (798 637 und 515 am 5. September 1986). **Foto: U. Kandler**

Bild 3 (rechts): Streckenband der Langenschwalbacher Bahn mit den seinerzeit gültigen Stationsnamen. Im Gegensatz zu der Karte im EJ 4/92 (Teil 1), die aus einem ARAG-Autoatlas stammt, wurden die Bahnhofsbezeichnungen hier nun korrekt wiedergegeben. **Zeichnung: Slg. Walbrach**

Bild 2: Der Triebwagen 517 003 steht am 21. September 1980 in dem Bahnhof, dem die Strecke ihren Namen verdankt: Bad Schwalbach. **Foto: A. Ritz**

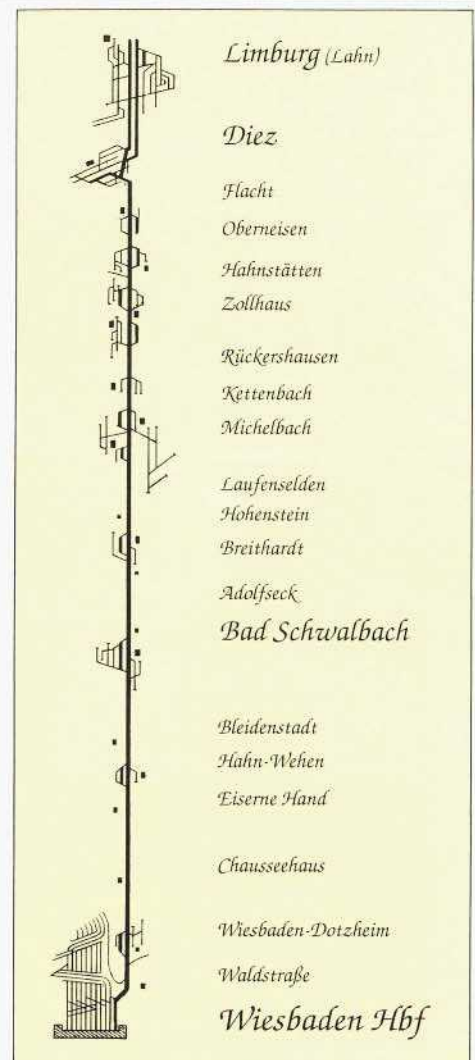




Bild 4: Im August 1957 war es noch der ETA 178 014, der die Zugverbindung zwischen Wiesbaden und Limburg realisierte. Zwei Jahre später war er ausgemustert. **Foto: K. Eckert**

Bild 5 (unten): Im Bahnhof Waldstraße begegnete die 290 339 mit einer Übergabe am 27. Mai 1982 dem Fotografen. **Foto: J. Seyferth**

»Hessens längstes Denkmal«

Teil 2

Zur Geschichte der Langenschwalbacher Bahn

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, der auch im Wiesbadener Raum und an der Aartalbahn Zerstörungen und Einschränkungen mit sich brachte, kam der Verkehr nach Beseitigung der schweren Schäden an den Gleisanlagen langsam wieder in Gang. Zunächst waren es drei Zugpaare, die vom 7. Juli 1945 an wenigstens bis Bad Schwalbach fuhren. Die Wagen hatten kaum eine intakte Fensterscheibe, waren unbeleuchtet und unbeheizt und konnten die Reisenden oft nicht fassen. Nach

Wiederherrichtung der gesprengten Brücken im Aartal durch amerikanische Pioniere konnte am 19. November mit drei Zugpaaren der durchgehende Verkehr bis Limburg wieder aufgenommen werden.

Da der Abschnitt Diez – Zollhaus zur Französischen Besatzungszone gehörte, waren Reisen nach Limburg mit großen Schwierigkeiten verbunden. Die französische Besatzungsmacht, der bis zum 1. Juli 1947 die Bahnverwaltung unmittelbar unterstellt war, hatte für die Streck-

ken in den vier nassauischen Kreisen eine organisatorische Eigenständigkeit geschaffen, die durch Gründung der Deutschen Bundesbahn – mit Erlass des Bundesverkehrsministers vom 21. September 1949 – etwas gelockert wurde. Dennoch behielten die Eisenbahnen in den Ländern der Französischen Zone den Sonderstatus "Südwestdeutsche Eisenbahnen" bis zum Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes am 1. Juli 1952 bei. Erst jetzt gingen alle Rechte und Pflichten auf die DB über.





Bild 6: Eine "Limburger Zigarre" (Baureihe 517) durchfährt am 21. September 1980 eine mit Felsen, Bächen und anderen Naturschönheiten übersäte Landschaft bei Bad Schwalbach. Dieses Streckenstück dürfte sicher das Wohlwollen mancher Modellbahner wecken. **Foto: A. Ritz**

Die wirtschaftliche Situation

Auch auf der Aartalbahn hatten sich die Verhältnisse allmählich wieder normalisiert, wenn auch noch längst nicht alle Kriegsschäden behoben waren. Erschwert wurde die wirtschaftliche Situation durch den langsam einsetzenden Konkurrenzdruck des Kraftfahrzeugs. Die bundesdeutsche Verkehrspolitik war von Anfang an hauptsächlich eine Straßenbaupolitik, die der Eisenbahn nur geringe Möglichkeiten ließ, ihre Anlagen und Fahrzeuge zu sanieren und zu modernisieren – und daran hat sich bis heute kaum etwas geändert.

Immerhin versuchte die DB, bei der Aartalbahn durch längst überfällige Modernisierungsmaßnahmen die Abwanderung zum eigenen Pkw aufzuhalten. Seit 1954 waren die "Langenschwalbacher Wagen" abgezogen, verschrotet oder zu Bauwagen umfunktioniert und durch Einheitswagen der Gattung Ci 28 – bekannt als "Donnerbüchsen" – ersetzt worden. Die Aartalbahn sah nun einige Jahre lang Umbauwagen und seit 1966 die "Silberlinge". Die Dampflokomotiven der Baureihe 93 beendeten ihren Einsatz auf dieser Bahnlinie im Januar 1966 und wurden abgelöst von Loks der Baureihen 86, 65, 50 und 52, die jeweils nur kurze "Gastspiele" gaben.

Der letzte Dampfzug, ein Güterzug, der von der

50 473 gezogen wurde, fuhr am 26. Oktober 1973 durch das Aartal. Anschließend übernahmen Diesellokomotiven der Baureihe 212 die Traktionsaufgaben. Darin wurden sie seit 1967 unterstützt durch die zweimotorigen Schienenbusse der Baureihe VT 98 (später 798) und seit 1969 durch Akkutriebwagen der Baureihen 515 und 517 – letztere wegen ihrer gerundeten Kopfform bekannt als "Zigarren". Obwohl die Schienenbusse spartanische Innenausstattung, mangelhafte Belüftung und unzureichende Schallisolierung aufwiesen, haben sie jahrelang zusammen mit den komfortableren und ruhigeren Akkutriebwagen einen wesentlichen Anteil des Personenverkehrs bewältigt.

Teil-Stillegung

Im Zuge des beabsichtigten Baus einer Umgehungsstraße für Hahn – seit 1. Oktober 1971 Teil der durch die Gebietsreform entstandenen Stadt Taunusstein – stellte sich 1977 die Frage, ob an der Stelle der Kreuzung mit der Bahn eine Brücke vorzusehen oder ob in Kürze mit der Stillegung der Bahn und der dann möglichen Unterbrechung der Trasse zu rechnen sei. Zunächst konnten die betroffenen Kommunen, die Kreisverwaltung und die Landesregierung die Weiterführung des Betriebs erreichen; aber immer deutlicher war zu erkennen, daß die DB

die Aartalstrecke nur noch "halbherzig" betrieb. Durch Abbau von Ausweichgleisen ab 1966 waren Zugkreuzungen nur noch in Dotzheim, Hahn-Wehen, Bad Schwalbach, Kettenbach und Zollhaus praktikabel, womit allenfalls ein 40-Minuten-Takt möglich gewesen wäre – wenn man das überhaupt vorgehabt hätte. Rückbau von Ladegleisen, Auflassung von Haltepunkten, Abriß kleinerer Bauten, Vermietung von Hallen und Ausdünnung des Angebots bei gleichzeitiger Erhöhung der Zahl der parallel fahrenden Omnibusse waren Anzeichen der unumstößlichen Absicht der Bahnverwaltung, die Strecke aufzugeben.

Politiker in den betroffenen Ortsteilen und Städten versuchten seit Mitte 1980 in verschiedenen Initiativen energisch, Mitstreiter für den Erhalt der Strecke zu gewinnen. Ihre Anträge, Resolutionen und Beschlüsse fanden aber keine Gegenliebe bei der Bundesbahn. Ende 1980 bildete sich aus Gewerkschaftlern, Kommunalpolitikern, Mitarbeitern der DB und Eisenbahnfreunden die "Interessengemeinschaft S-Bahn Wiesbaden – Bad Schwalbach", die in ihrem im Mai 1982 herausgegebenen Weißbuch alle für die Umwandlung der Aartalbahn zu einem modernen, straßenbahnähnlichen Nahverkehrsmittel bedeutsamen Gesichtspunkte darstellte. Mit dem gleichen Ziel untersuchte im Sommersemester 1982 – auf Anregung des Kreis-



Bild 7: Der Blick von der Burgruine Hohenstein auf den gleichnamigen Bahnhof läßt erahnen, welche topographischen Schwierigkeiten die Erbauer der Bahnstrecke überwinden mußten. Im Bahnhof steht am 9. Juni 1986 eine Triebwagengarnitur (815 und 515) abfahrtsbereit. Foto: J. Seyferth

ausschusses des Rheingau-Taunus-Kreises – eine Gruppe von Studenten des Fachbereichs Bauingenieurwesen der Fachhochschule Wiesbaden die Möglichkeiten zur Erhaltung und Modernisierung der Aartalbahn. Beide Darstellungen hatten leider keinen Einfluß auf den Lauf der Dinge. Am 28. Dezember 1982 genehmigte das Bundesverkehrsministerium die Einstellung des Personen- und Güterverkehrs auf dem Streckenabschnitt Wiesbaden – Bad Schwalbach. Der daraufhin angeordnete Investitionsstopp führte dazu, daß der Gleiszustand immer schlechter wurde, so daß im Januar 1983 zwei Langsamfahrstellen für 30 km/h eingerichtet werden mußten.

Die Bundesbahndirektion Frankfurt, der seit Auflösung der BD Mainz im Jahre 1971 die ganze Strecke unterstand, kündigte im Mai 1983 an, daß der kritische Teilabschnitt zum Fahrplanwechsel im Herbst stillgelegt werden solle. Der letzte Sommerfahrplan wies noch immer eine beachtliche Zahl von Zügen auf, die nun von Wanderern, Betriebsausflüglern, Schulklassen, Senioren und vor allem Eisenbahnfreunden in immer stärkerem Umfang für Exkursionen in den Taunus benutzt wurden. So zeigte es sich noch einmal sehr deutlich, welche Aufgaben im Ausflugsverkehr in den Taunus die Eisenbahn erfüllen konnte.

»Touristik-Bahn«

In dieser Situation schien sich durch einen eigenwilligen Vorschlag des Wiesbadener Diplom-Ingenieurs Michael Stock eine Alternative aufzutun. Im Gegensatz zu den bisherigen Überlegungen zur Erhaltung des Personenverkehrs vertrat Stock die Auffassung, daß der Fortbestand der Trasse nur durch den Güterverkehr gesichert werden könne. Er wollte den Kalksteintransport – weit über 150 000 t jährlich – von den Brüchen bei Zollhaus zum Zementwerk Dyckerhoff in Wiesbaden-Amöneburg von den engen Straßen im Aartal und der Wiesbadener Innenstadt weg auf die Schiene verlagern. Trotz zunächst guter Aussichten und erfreulicher Resonanz auf die Gründung der "Aartalbahn GmbH" kam schließlich doch kein Beförderungsvertrag zustande.

Nach Stilllegung der Strecke am 24. September

1983 rückten die Bagger an, um den Bahndamm abzutragen, damit (Anfang April 1984) die Umgehungsstraße fertiggestellt werden konnte. Wieder gab es – im wesentlichen politische – Initiativen zum Erhalt der Strecke, die am Ende dazu führten, daß die Stadtwerke Wiesbaden (ESWE) den Streckenabschnitt von Wiesbaden Waldstraße bis Bad Schwalbach von der Bundesbahn pachteten und der Aartalbahn GmbH und den sie stützenden Enthusiasten gestatteten, den Abschnitt Dotzheim – Hahn-Wehen für Dampflokfahrten zu nutzen. Am 27. Dezember 1985 fuhr so nach nur zweijähriger Unterbrechung wieder ein Zug über diese interessante Strecke. Diese Fahrten wurden von der Bevölkerung in ungeahntem Maße angenommen.

Der steigenden Nachfrage mußte ein entsprechendes Verkehrsangebot gegenübergestellt werden, was nur von einem tatkräftigen und

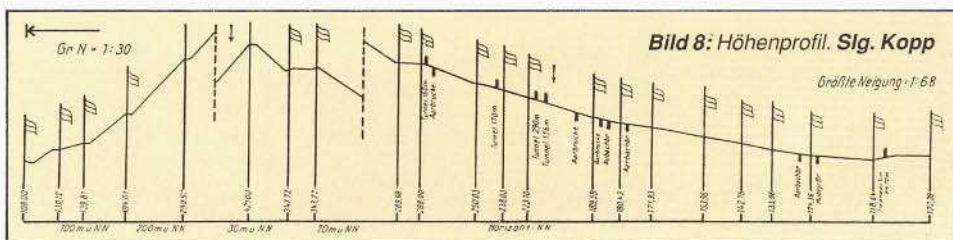




Bild 9: Auf dem Reststück der Langenschwalbacher Bahn, der "Nassauischen Touristik-Bahn", werden oft Sonderfahrten durchgeführt (52 4867 am 21. Juni 1987 bei Dotzheim). **Foto: J. Seyferth**

leistungsfähigen Verein verwirklicht werden konnte. So kam es am 18. Juni 1986 zur Gründung der Nassauischen Touristik-Bahn, einer "Historisch-Technischen Vereinigung", die sich satzungsgemäß auf den Betrieb einer Museumsbahn auf der gesamten Aartalstrecke und die Sammlung und Pflege zugehöriger Geschichtsdokumente festlegte.

Literatur:

- Bandelow, Hans-Joachim: Von der Taunuseisenbahn, Mainz, 1956.
 Eckert, Kurt: Klein- und Nebenbahnen im Taunus, Augsburg, 1978.
 Dost, Paul: Die Langenschwalbacher Bahn; in: Lokmagazin, 1976, S. 205 ff.
 Eifler, Norbert: Der Langenschwalbacher, Freiburg, 1978.
 Fachhochschule Wiesbaden (Fachbereich Bauingenieurwesen in Idstein): Untersuchung der Möglichkeiten zur Erhaltung der Aartalbahn, Studienarbeit von Ute Hardt, Martin Schaefers, Rainer Willig, Idstein, 1982.
 Fuchs, Konrad: Eisenbahnprojekte und Eisenbahnbau am Mittelrhein, 1836 bis 1903; in: Nassauische Annalen 67 (1956), S. 161 ff.
 Hilf, Moritz: Der eiserne Oberbau, Wiesbaden, 1876.
 Josten, J.: Moritz Hilf; in: Nassovia 8 (1907), S. 208, 209, 222, 223.
 Kopp, Klaus: Einst Nassaus "Bäderbahn" – jetzt Hessens erste Museumsbahn; in: Wiesbadener Leben 11/1987, S. 36.
 Kopp, Klaus: 100 Jahre Langenschwalbacher Bahn, Wiesbaden, 1989.
 NTB-Vereinszeitung, Jahrgänge 1988 bis 1991.
 Ott, Winfried: Mit Volldampf ins 20. Jahrhundert – Die Nassauische Kleinbahn AG erschließt den Einrich, Band 2 der Schriftenreihe "Blaue Blätter", herausgegeben vom Heimatpflegeverein Blaues Ländchen, Nastätten, 1987.
 Rüsche, Eckart: Die frühen Empfangsgebäude an den Strecken der ehemaligen Nassauischen Eisenbahn (Studienarbeit am Fachbereich Architektur der Fachhochschule Darmstadt), 1985.
 Storto, Fred: 100 Jahre Lahntalbahn; in: Diezer Heimatblätter 1961, S. 25 ff.
 Vogelsang, Hans-Günter: Die "Langenschwalbacher" Eisenbahn; in: Geschäftsbericht 1979 der Volksbank Untertaunus eG.
 Weißbuch "Aartalbahn als leistungsfähige Vorortbahn", Herausgeber: Interessengemeinschaft "S-Bahn Wiesbaden – Bad Schwalbach", Wiesbaden, 1982.

Die Stadt Wiesbaden überließ dem Verein ab 1. April 1987 das von ihr erworbene Bahnhofsgelände Dotzheim, das von Grund auf saniert werden mußte. Auch wurden das ehemalige Stellwerk instandgesetzt und in den Nebengebäuden Werkstätten und Lager sowie Sozialräume für die mit der Unterhaltung der Fahrzeuge und der Strecke beschäftigten Mitarbeiter geschaffen.

Inzwischen war auch für die restliche Aartalstrecke Bad Schwalbach – Diez die Einstellung des Personenverkehrs verfügt worden. Am 26. September 1986 fuhr der letzte Zug nach Limburg. Die Kreisstadt Bad Schwalbach war nun ohne Bahnanschluß.

Historische Lokomotiven

Die Nassauische Touristik-Bahn (NTB) konnte im Laufe der Jahre mehrere Fahrzeuge als Eigentum erwerben, darunter eine drei- und eine vierachsige Diesellokomotive sowie einige Personenwagen verschiedener Bauarten. Man ist daher nicht mehr auf Leihfahrzeuge angewiesen. Die neueste Erwerbung ist die vierachsige Heißdampf-Tenderlokomotive TKp 14122/4408 der Polnischen Staatsbahnen (PKP), Bauart D2 ht, die 1955 von der Lokomotivfabrik Chrzanow nach Henschel-Plänen gebaut worden ist. Es handelt sich also um eine ursprünglich deutsche Konstruktion. Zuletzt fuhr sie als Werklokomotive in Kattowitz. Nach Ausführung einiger Anpassungsarbeiten zur Erfüllung der Zulassungsbedingungen ist sie seit dem 28. Juli 1991 im planmäßigen Einsatz.

Wegen Bauarbeiten mußte im August 1987 eine der Hauptzufahrtsstraßen nach Wiesbaden gesperrt werden. Da ein Verkehrschaos befürchtet wurde, entschlossen sich die politischen Gremien, für die Dauer der Bauarbeiten einen Pendelverkehr auf der Schiene zwischen Hahn-Wehen und Wiesbaden-Dotzheim einzurichten. Die erwartete Resonanz blieb aber aus, obwohl in den Zügen sogar Frühstück und Tageszeitungen angeboten wurden, so daß das Experiment schon nach einem Monat wieder abgebrochen werden mußte.

Bedeutsamstes Ereignis in der Bahn- und Vereinsgeschichte ist zweifellos die Entscheidung des hessischen Landeskonservators, Prof. Dr. Gottfried Kiesow, vom 28. August 1987, die ganze Strecke vom Wiesbadener Hauptbahnhof bis zur Landesgrenze mit allen Gebäuden und technischen Einrichtungen unter Denkmalschutz zu stellen – ein bisher einmaliger Vorgang. Aus gutem Grund kann sich daher die NTB mit dem Superlativ "Hessens längstes Denkmal" schmücken. Vor der Wiedervereinigung Deutschlands war diese Strecke sogar "längstes (west)deutsches Denkmal"; nun aber kann die Harzquerbahn diesen "Titel" beanspruchen. Deutschlands längstes "Normalspuren-Denkmal" ist die Aartalbahn auch weiterhin.

Die Begründung für dieses einmalige Vorgehen ist die Überlegung, daß nicht nur technische, sondern auch wirtschaftliche, soziale und kulturelle Gesichtspunkte der Eisenbahngeschichte dokumentiert werden sollten. Dieser Zusammenhang ist auf der Aartalbahn in einzigartiger Weise vorhanden: die geniale Linienführung des bedeutendsten Nassauischen Bahnbauers Moritz Hilf, die sozial- und kulturgeschichtlichen Aspekte der Bahn als Verkehrsmittel der Badegäste, der Arbeiter und Touristen sowie die unterschiedlich gestalteten Bahnhofsbauten Nassauischer und preußischer Architekten. So bleibt der Nachwelt ein funktionsfähiges technisches Denkmal erhalten, das die regionale Verkehrsgeschichte bewahrt.

Hierzu paßte auch die Umbenennung des Dotzheimer Bahnhofsvorplatzes in Moritz-Hilf-Platz (15. November 1989) – 100 Jahre nach Eröffnung der Bahn. Eine Gedenktafel am Bahnhofsgelände erinnert seitdem an den 1894 in Wiesbaden verstorbenen großen Eisenbahningenieur.

Bevor der Eisenbahndamm für die Umgehungsstraße abgetragen wurde, hat sich am 30. November 1983 die Stadt Taunusstein der Bundesbahn gegenüber vertraglich verpflichtet, an dieser Stelle eine Brücke zu bauen, wenn ein auf Jahre hinaus tragfähiges Betriebskonzept angeboten werden könne. Die NTB, deren Mitgliederzahl von 17 auf über 200 – darunter Städte und Firmen – gestiegen ist, hat sich in den fünf Jahren ihres Bestehens als verläss-

Bild 10: Am 1. April 1991 war es soweit: Eröffnungsfahrt für die "Nassauische Touristik-Bahn" im Bahnhof Bad Schwalbach, nachdem ...



Bild 11: ... bereits am 26. September 1986 der Personenverkehr nach Diez mit einem VT 798 stillgelegt wurde. **Fotos 10 und 11: K. Fr. Walbrach**



licher Betriebsunternehmer erwiesen. Die Stadt Taunusstein war daher bereit, ihre Zusage einzulösen und die Brücke zu bauen, an deren Kosten in Höhe von 750 000 DM sich das Land Hessen beteiligte.

Den ersten Spatenstich vollzog am 29. November 1989 der damalige Bürgermeister von Taunusstein, Dr. Peter Nikolaus. Die Inbetriebnahme der Brücke und die Wiedereröffnung des 7 km langen Abschnitts nach Bad Schwalbach, denen ein anstrengender Einsatz vieler freiwilliger Helfer des Vereins vorausgegangen war, fanden zu Ostern 1991 statt. Die in geschweißter Stahlkonstruktion errichtete Brücke ist insofern eine Besonderheit, als sie sowohl der Bahn als auch Radfahrern und Fußgängern dient. Vor jeder Fahrt über die Brücke muß der Zug anhalten, bis ein NTB-Mitarbeiter zu Fuß auf der anderen Seite angekommen ist, dort die Radfahrer und Fußgänger zurückhält und per Funk dem wartenden Zug die Fahrerlaubnis erteilt.

Eine interessante technische Lösung wurde für den Verschleiß der Spurrillen gefunden: Ein quadratisches Hohlprofil aus Gummi liegt in den Rillen und schließt diese sauber ab; es ist fest genug, Radfahrern und Fußgängern ausreichende Verkehrssicherheit zu bieten, wird aber vom Eisenbahnrad ohne Beschädigung zusammengedrückt.

Im Kursbuch vertreten

Die Züge der NTB fahren an Sonn- und Feiertagen nach einem festen Fahrplan, der im Kursbuch unter der Nummer 597 aufgeführt ist. Alle Züge sind bewirtschaftet. Fahrräder, Rollstühle, Skier, Schlitten, Kinderwagen und Hunde werden kostenlos befördert; für Familien gibt es Ermäßigung. Für Gruppen und Vereine stehen nach besonderer Vereinbarung auch Sonderzüge zur Verfügung, deren Kosten sich nach der Gruppengröße, der Fahrtdauer und der Lokomotivart (Diesel/Dampf) richten. Die Bahn ist inzwischen zu einem festen Touristikangebot geworden und erfreut sich steigender Beliebtheit. Ende 1990 konnte der 100 000. Fahrgast begrüßt werden.

Bild 13 (rechts Mitte): Fahrplan der "NTB", der ab Ostern 1991 in Kraft trat. Sammlung Walbrach

Bild 14: Diese neue Eisenbahnbrücke bei Taunusstein wurde für Radfahrer mit Gummi-Hohlprofilen ausgerüstet. Foto: K. Fr. Walbrach



Bild 12: Im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim entstand zum Jahreswechsel 1985/86 diese stimmungsvolle Aufnahme einer Museumsfahrt der V 36 401 mit Donnerbüchsen. Foto: J. Seyferth

In Bad Schwalbach haben der Kur- und Verkehrsverein und der Förderverein für Hotels und Gaststätten beschlossen, einen kostenlosen Busdienst zwischen dem Bahnhof und dem Kurviertel zu organisieren und zu finanzieren. Dieses Angebot ist für die Bahntouristen sehr hilfreich, weil das Herz der Stadt mit Kurpark, Alleesaal, Kurcafé und Weinbrunnen 3 km vom Bahnhof entfernt liegt. Der alte Name Lan-

genschwalbach weist auf den langgestreckten Ort hin. Damit sich die Ausflügler schon während der Fahrt auf ihren Zielort einstellen können, werden im Zug Handzettel verteilt, denen die wichtigsten Informationen über das 400jährige Heilbad zu entnehmen sind und auf denen die Sehenswürdigkeiten kurz erwähnt und in einem Lageplan dargestellt werden.

Karl F. Walbrach

597 Wiesbaden-Dotzheim – Bad Schwalbach										Aartalbahn ↓ 597									
Nassauische Touristikbahn e.V. Hügelstraße 10 a, 6500 Wiesbaden Befriebsführung: Aartalbahn GmbH										Unter Denkmalschutz des Landes Hessen Ausflugsfahrten mit Dampf- oder Diesellok, alle Züge 2 Besondere Fahrausweise erforderlich, Fahrkartenverkauf im Bf Wi-Dotzheim und im Zug Kostenloser Transport von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen									
km		Zug		1		3		5		Zug		2		4		6			
6,2	Wiesbaden-Dotzheim (194 m)	10:00	13:00	16:00						23,6	Bad Schwalbach (290 m)	11:15	14:15	17:15					
10,0	Chausseehaus (291 m)	10:15	13:15	16:15						18,4	Bliedenstadt (343 m)	11:30	14:30	17:30					
14,2	Eiserne Hand (421 m)	10:30	13:30	16:30						16,7	Hahn-Wehen (348 m)	11:35	14:35	17:35					
16,7	Hahn-Wehen (348 m)	10:40	13:40	16:40						14,2	Eiserne Hand (421 m)	11:45	14:45	17:45					
18,4	Bliedenstadt (343 m)	10:45	13:45	16:45						10,0	Chausseehaus (291 m)	12:00	15:00	18:00					
23,6	Bad Schwalbach (290 m)	11:00	14:00	17:00						6,2	Wiesbaden-Dotzheim (194 m)	12:15	15:15	18:15					
Von Wiesbaden Hbf zu erreichen mit ESWE Bus Linie 4 oder 14 bis Platz der deutschen Einheit, dann Linie 7 bis Bahnhof Dotzheim Sonderzüge auf Anfrage, keine Beförderungspflicht. Die Zahl in Klammern hinter der Bahnhofszuordnung gibt die Höhenlage (Höhe über dem Meer) an																			
Verkehrstage: an 1 bis 8. IX. und ab 1. V., auch 3. 6. X., 29., 31. XII. und 1. I.																			

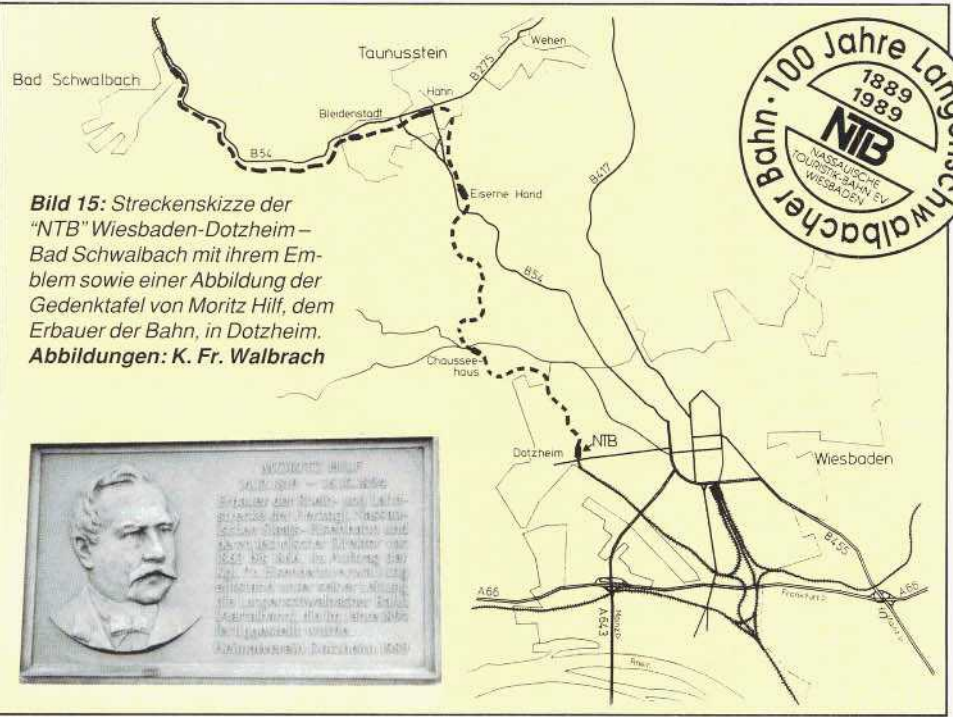


Bild 15: Streckenskizze der "NTB" Wiesbaden-Dotzheim – Bad Schwalbach mit ihrem Emblem sowie einer Abbildung der Gedenktafel von Moritz Hilf, dem Erbauer der Bahn, in Dotzheim. Abbildungen: K. Fr. Walbrach



◀ **Bild 1:** Nebenbahn-atmosphäre bei Leipzig: Rangierfahrt der 91 6492 im August 1966 im Bahnhof Schildau.

Bild 2: Die Gleisanlagen des Endbahnhofs Schildau waren recht beachtlich ausgebildet.



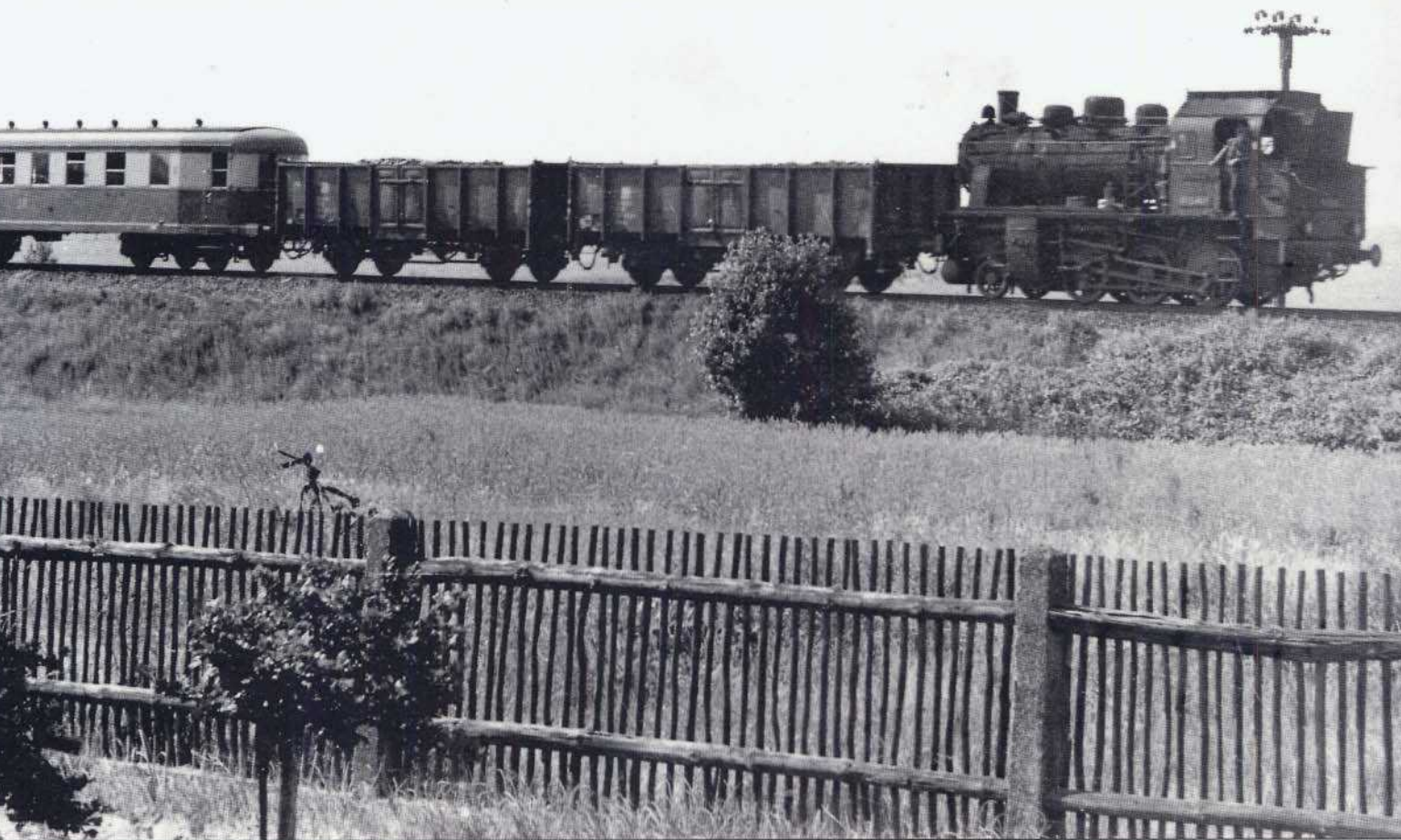


Bild 3: Der aus zwei O-Wagen und einem Triebwagen-Beiwagen bestehende Gmp 8714 bei der Einfahrt in den Bahnhof Schildau (91 6492).

Damals in Schildau ...

Nebenbahn-Nostalgie nordöstlich von Leipzig, erlebt vor 25 Jahren

Über 25 Jahre ist es jetzt schon her, als ich mir an einem sonnigen Augusttag meinen Fotoapparat umhing und mein Fahrrad bestieg, um von dem heimatlichen, schmalspurträchtigen Oschatz ins 25 km nordwestlich gelegene Städtchen Schildau zu "strampeln". Nicht die geruhsame Dahlemer Heide und nicht die legendären Schildbürger, nein, der Bahnhof der kleinen Stadt war mein Ziel! Es galt, einer ehemaligen regelspurigen Kleinbahn, der Schildau – Mockrehnaer Eisenbahn, einen Besuch abzustatten.

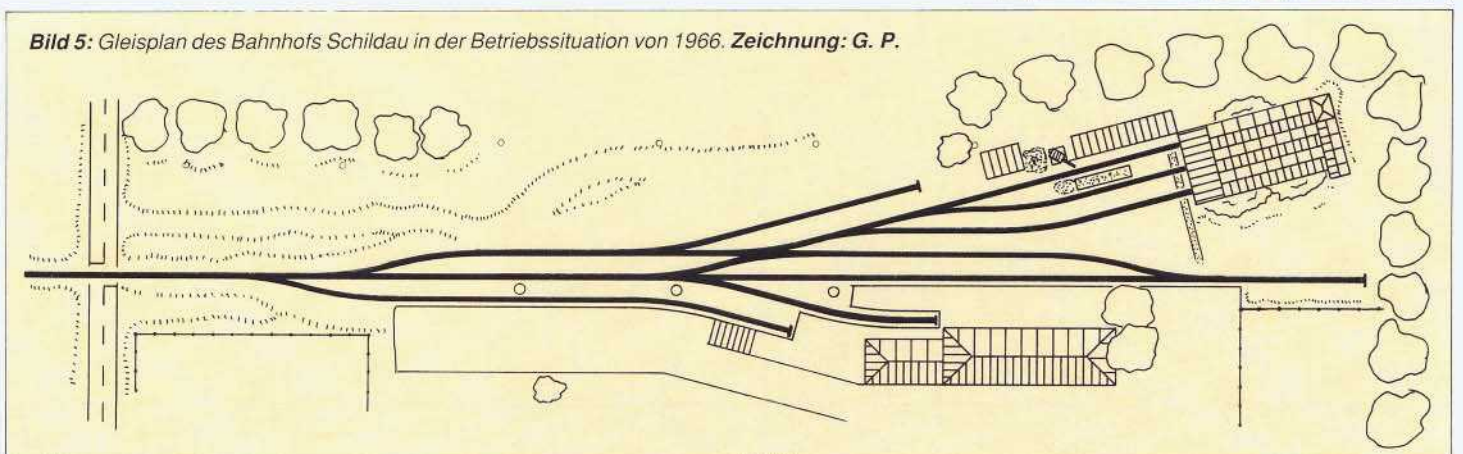
Natürlich war die seit 22. August 1922 betriebene, 10,5 km lange Nebenbahn am 1. April 1949 in Reichsbahnhand übergegangen; doch die

Bahnanlagen und ein Teil des Fahrzeugparks stammten noch aus der Zeit der Erbauung. Nahezu "leergefegt" fand ich die Gleise und Anlagen des Schildauer Bahnhofs. Auch an dem dreistöckigen Lokschuppen war in der prallen Mittagssonne kein einziger Laut zu hören. Erst der von Mockrehna herüberkommende Gmp 8714 sollte wenig später für etwas "Bewegung" sorgen. Was für eine herrliche Zuggar nitur kam da über den aufgeschütteten Wiesendamm daher! Mit dem Tender-"Gesicht"

Bild 4: Im Bf Mockrehna zweigte die 10,5 km lange Nebenbahn von der Hauptbahn Leipzig – Cottbus nach Schildau ab. **Karte:** Slg. Neidhardt



Bild 5: Gleisplan des Bahnhofs Schildau in der Betriebssituation von 1966. **Zeichnung:** G. P.





178d Mockrehna – Gneisenaust Schildau

Alle Züge nur 3. Klasse Triebwagen-06

4.20	X 5.58	6.44	6.44	10.13	13.43	13.43	17.09	18.17	21.13	ab Torgau 178	an	6.42	8.53	8.53	11.48	15.17	15.17	17.02	18.57	20.45				
3.34	5.58	5.58	8.02	11.04	11.04	16.22	16.22	18.05	20.03	ab Ellenburg 178	an	5.04	X 6.46	7.40	11.00	11.00	14.24	14.24	17.56	18.55	21.55			
1618	T 1622	8712	T 1624	8714	b 1628	c 1630	X 1636	c 1632	T 1634	km	Zug Nr	Rad	Halle	Zug Nr	T 1617	1619	T 1621	T 1623	8713	b 1627	+ 8717	T 1629	c 1631	T 1633
4.48	X 7.08	+ 7.10	X 8.38	11.35	X 14.08	16.50	X 17.32	18.40	21.37	0.0	ab Mockrehna 178	an	4.32	6.12	X 6.42	X 8.18	10.20	X 13.46	+ 13.54	X 16.36	18.21	20.15		
4.54	7.14	7.19	8.44	11.44	14.14	16.56	17.38	18.46	21.43	1.9	audenhain	an	4.25	6.05	6.35	8.11	10.11	13.39	13.45	16.29	18.14	20.08		
5.01	7.21	7.45	8.51	12.02	14.21	17.03	17.44	18.53	21.50	4.8	Wildschütz	an	4.19	5.59	6.29	8.05	9.50	13.33	13.28	16.23	18.08	20.02		
5.07	7.27	7.57	8.57	12.15	14.27	17.09	17.50	18.59	21.56	7.9	Probsthain (Kr Torgau)	an	4.13	5.52	6.23	7.59	9.42	13.27	13.17	16.17	18.02	19.56		
5.12	X 7.32	+ 8.04	X 9.02	12.21	X 14.32	17.14	X 17.55	19.04	22.01	10.5	an Gneisenaust Schildau	ab	4.08	5.47	X 6.18	X 7.54	9.33	X 13.22	+ 13.09	X 16.12	17.57	19.51		

a ss nicht om 8. X. u 17. XI. 55. 31. III., 2., 8. u 11. V. 58

b Sa als Dampfzug c + als Dampfzug



voran eine alte Elna der Gattung 5, zwei Kohlewagen und am Schluß als Reisezugteil der Beiwagen des alten VT 135 535 (Lindner 1938), der für die Strecke gebaut und noch bis etwa 1963 auf ihr im Einsatz stand.

Zügig mußten die Rangierarbeiten vorstatten gehen, denn sonntags fuhr der Zug als Gmp 8717 bereits nach 40 Minuten Aufenthalt wieder zurück. Doch als sich das Personal eine wohlthuende Abkühlpause gönnte (bei dieser Mittagsglut genügte dazu schon das Verlassen des Führerstands), hatte ich noch Zeit, in Ruhe die Lokomotive zu betrachten. Ich staunte, denn selbst 1966 gab es nur noch wenige Lokomotiven, die am Führerhaus ein Fabriksschild vorweisen konnten. Die hier im Einsatz befindliche 91 6492 war ein echter Torgau – Falkenberg – Luckauer "Kind" der ehemaligen Niederlausitzer Eisenbahn (Henschel 1936). Sie "kannte" noch die Nr. 1 der Schildau – Mockrehnaer AG, die spätere 89 6310 (Henschel 1931), und war auch noch zusammen mit der von der Ex-Wallnitz – Wettiner Kleinbahn übernommenen 89 6116 (Henschel 1902) im Einsatz gewesen. Ein Pfiff unterbrach meine Gedanken; das Bähnchen – insgesamt nur drei Fahrzeuge – zokkelte ins flache Feld- und Weideland hinaus, um nach drei Zwischenstationen in 45minütiger Fahrzeit das an der Leipzig – Cottbusser Strecke liegende Mockrehna zu erreichen.

Bild 7 (Mitte): Fahrplanauszug der Jahre 1955/1956. **Sammlung Scheffler**

Bild 8: Das Fabriksschild der 91 6492 verrät neben dem Herstellerdatum von 1936 auch die Fabriknummer 23 101 der bei Henschel & Sohn in Kassel gebauten Elna 5-Lokomotive.

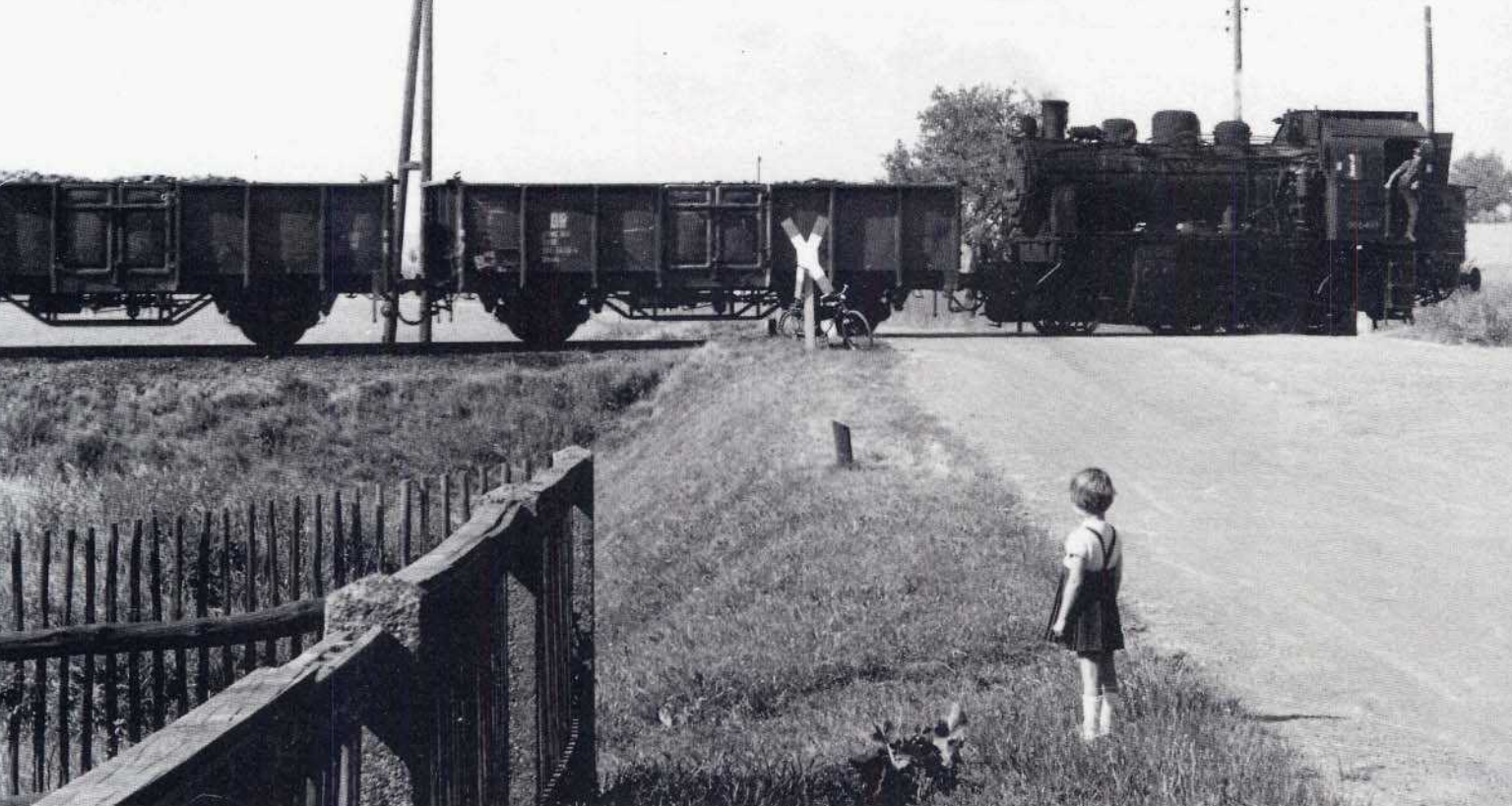


Bild 9: Ein friedliches Bild bietet der einfahrende "Güterzug mit Personenbeförderung" (GmP 8714) im August 1966 an diesem Bahnübergang mit dem wartenden Kind.

Bild 6 (linke Seite oben): Die Stände des dreiständigen Lokschuppens wurden durch einen quergesetzten Vorbau verlängert; sicherlich eine Anregung für manchen Modellbahner.

Erneut stellte sich sonntägliche Bahnhofsrufe ein. Doch knarrte und quietschte da nicht ein Schuppentor? Tatsächlich, wie von Geisterhand öffnete sich das rechte Tor. Ein echter VT verbarg sich allerdings nicht dahinter, sondern nur ein weiterer Beiwagen, der als "Klasse" fungierte. Aber welch ein Glück: Auf dem ersten Schuppenstand stand ja die kalt abgestellte Reservelokomotive 91 6477! Sie war 1924 für die Halle – Hettstedter Eisenbahn gebaut worden und verrichtete nun schon seit einigen Jahren hier Dienst. Wie viele ihrer einstigen "Schwestern" fungierte sie im letzten Betriebsjahrzehnt als "Mädchen für alles" und war auch in Torgau, Mühlberg, Delitzsch und Plagwitz zu sehen.

Übrigens: Für beide 1966 in Schildau angetroffenen 91er-Maschinen kam 1970 das Aus, und auch die Strecke Schildau – Mockrehna wurde im Mai 1971 nach nahezu 50 Betriebsjahren stillgelegt.

Als ich kürzlich nach langer Zeit wieder mal die vor 25 Jahren "geschossenen" Fotos in der Hand hielt, erinnerte ich mich deutlich an diesen schönen Sommertag 1966. Mögen die Leser des Eisenbahn-Journals an der "Nebenbahn-Nostalgie pur" Anteil haben!

Rainer Scheffler

Bild 10 (Mitte): Die (Elna 5) 91 6492 des Bw Falkenberg lief früher bei der Niederlausitzer Eisenbahn mit der Betriebsnummer 152.

Bild 11: Die im Schuppen abgestellte 91 6477 (Elna 5) wurde 1924 für die Halle – Hettstedter Eisenbahn gebaut und war seitdem auf verschiedenen Strecken im Einsatz. **Fotos: R. Scheffler**

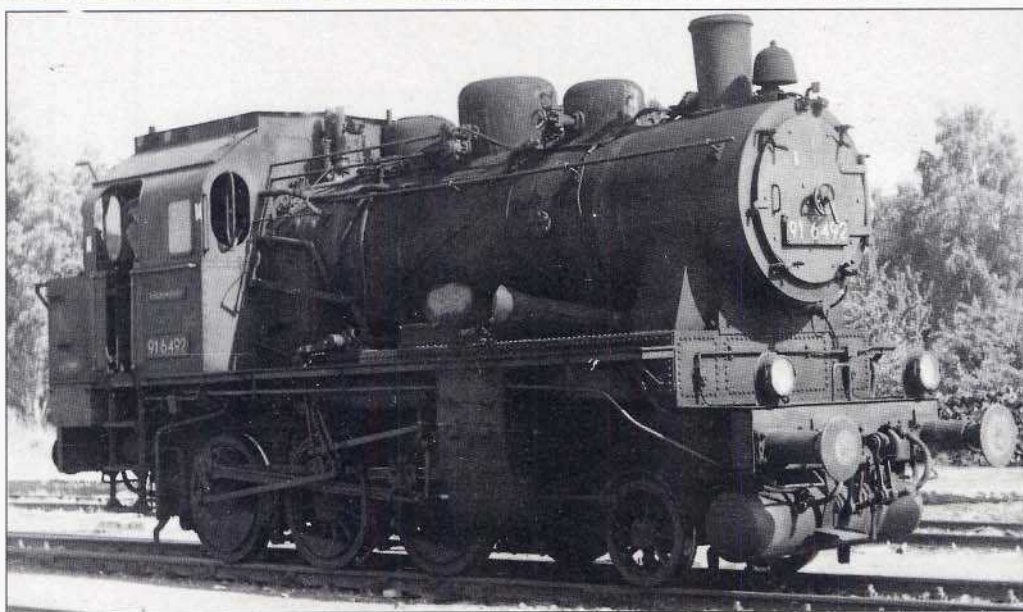




Bild 1: Bei Pfaffing-Kienleiten zieht die ÖBB 1018 007 den E 1763 am 16. Juli 1991 nach Linz. **Foto:** W. Goy

Die ÖBB wird schneller

Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Wien – Salzburg – Innsbruck

Seit einiger Zeit sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) wie andere europäische Bahnen auch bestrebt, der Konkurrenz des Autos durch erhöhte Attraktivität zu begegnen. Attraktivität bedeutet in diesem Zusammenhang in erster Linie höhere Reisegeschwindigkeiten. Sie ist zu erreichen zum einen durch stärkere und schnellere Triebfahrzeuge, zum anderen durch entsprechenden Ausbau von Teilen des Schienennetzes oder deren Neubau, dort wo Ausbau nicht möglich ist oder nicht zu dem gewünschten Ziel führt. Schnellere Lokomotiven sind zum Teil bereits vorhanden, wie die für 160 km/h gebauten Ma-

schinen der Baureihe 1044 200, zum Teil werden sie gebaut, wie die "Brennerlok" Baureihe 1822, deren Indienststellung sich allerdings ungewöhnlich lange verzögert. Schließlich sind neue Zweifrequenz-Leichtbaulokomotiven (Reihe 1014) bestellt, die hauptsächlich im schnellen Reisezugverkehr zwischen Wien und Budapest eingesetzt werden sollen, wo die 72 t schweren, 3000 kW starken Maschinen Züge bis zu 400 t mit maximal 160 km/h befördern werden.

In vielen Fällen nützt jedoch die stärkste und schnellste Lokomotive nichts, wenn die Streckenführung partout keine höheren Geschwin-

digkeiten zulässt. Dann hilft nur ein (teurer) Streckenausbau oder (noch teurer) ein völliger Trassenneubau.

Besondere Aktualität haben solche Aus- und Neubaupläne der ÖBB infolge der erheblichen Veränderungen der Verkehrsströme aufgrund der politischen Umwälzungen in den letzten beiden Jahren erhalten. Der Internationale Eisenbahnverband UIC hat bereits vergangenen Sommer in einer Studie die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für den künftigen Verkehr mit Osteuropa aufgelistet. Hier kommt Österreich als Transitland eine ganz wesentliche Rolle zu. Große Investitionen sind unvermeidlich, will man im internationalen Verkehr ebenso schnell werden wie das Auto.

Am Beispiel des Ausbaus der Westbahn von Wien nach Salzburg und der äußerst erfolgreichen Einführung des Korridorverkehrs über deutsches Gebiet zwischen Salzburg und Innsbruck über die "Rosenheimer Kurve" soll gezeigt werden, was die ÖBB unternehmen, um diesem Ziel näherzukommen.

Bild 2: Zwei ÖBB-Triebwagen (4010 024 und 4010 023) sind als Ex 164 "Bodensee" im August 1986 bei Melk unterwegs. **Foto:** Dr. G. Scheingraber



Ausbau der Westbahnstrecke

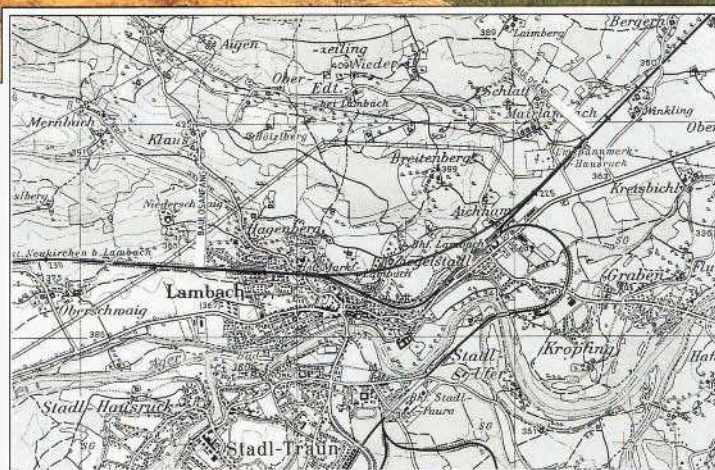
Die Westbahn von Wien nach Salzburg (KBS 1) wird derzeit schrittweise zu einer mit 200 km/h befahrbaren Hochleistungsstrecke ausgebaut, wobei auch einzelne Abschnitte neu trassiert werden müssen. So werden zwischen St. Pölten und Atnang-Puchheim 14 Linienverbesserungen mit einer Gesamtlänge von 66 km vorge-



Bild 3: Die ÖBB 1044 214 vor dem IC 640 "K. H. Waggerl" bei Säusenstein am 11. Juli 1991.

Foto: A. Heidinger

Bild 4: Streckensituation mit Neubaukurve bei Lambach. Veröffentlichung mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG.



nommen, die oft aufwendige Kunstbauten mit sich bringen.

Im Bereich von Lambach verläuft die Westbahn wegen der topographischen Gegebenheiten in einem engen Bogen um den Höhenrücken des Kalvarienbergs. Die derzeitige Trassierung läßt lediglich eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu, was sich auf die Betriebsabwicklung besonders nachteilig auswirkt. Im Zuge des Ausbaus der Westbahnstrecke begann im Sommer 1991 die Hochleistungsstrecken-AG (HL-AG) mit dem Bau einer 3,9 km langen Neubaustrecke, der Umfahrung Lambach. Die neue Trasse verläßt von Wien kommend kurz vor dem Bahnhof Lambach die bestehende Strecke und durchfährt in einem 1410 m langen Tunnel den Kalvarienberg. Im Bereich der Haltestelle Markt Lambach mündet die neue Trasse in die bestehende Strecke ein. Die Umfahrung dient hauptsächlich dem Fernverkehr, denn die bestehende Strecke und der Bahnhof Lambach, von dem mehrere Nebensrecken ausgehen, werden weiterhin im Lokal- und Regionalverkehr bedient. Die Neubaustrecke soll Ende 1994 in Betrieb gehen.

Ein 4,7 km langer Tunnel

Zwischen Säusenstein und Krummnußbaum folgt die Westbahn der Donau, die in einem Bogen um den aus hartem Granulit bestehenden Sittenberg herumfließt. Die derzeitige Trassierung läßt stellenweise nur Geschwindigkeiten von 105 km/h zu. Im September 1990 wurde daher mit dem Bau einer 7 km langen Neubaustrecke zwischen Pöchlarn und Ybbs an der Donau begonnen, deren Kernstück der 4692 m lange Sittenbergtunnel ist. Bei einem Mindestkurvenradius von 3500 m läßt die neue

Trasse Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h zu; gleichzeitig verkürzt sich die Strecke um 2,3 km. Aufgrund der günstigen geologischen Verhältnisse schreiten die Arbeiten zügig voran. Betriebsaufnahme soll Anfang 1994 sein.

Interessant gestaltet sich auch der Baustellenverkehr anlässlich der Errichtung des Sittenbergtunnels im Zuge der Umfahrung Säusenstein. Ein Teil des Ausbruchmaterials wird vom östlichen Tunnelportal per Bahn zur nur wenige

Bild 5: Auf der Westbahn in Richtung Budapest durchfährt die DB 103 148 mit dem ÖBB-EC 63 "Bela Bartok" am Haken Neukirchen bei Lambach. **Foto:** W. Goy





Bild 6: Der Diesellokomotive 6010 023 ist bei herrlichem Abendrot an einem schönen Sommertag auf der Westbahn unterwegs. **Foto: W. Six**

Kilometer entfernt gelegenen Zwischendepot befördert. Dazu werden zwei Züge aus vierachsigen Selbstentladewagen der Polnischen Staatsbahnen PKP herangezogen, die über 26 m³ Laderaum verfügen. Da an der Entladestelle keine Umschlagmöglichkeit vorhanden ist, sind die Züge an beiden Enden mit jeweils einer Diesellokomotive bespannt. In den meisten Fällen kommen Dieselveteranen der Baureihe 2045 der Zugförderungsstelle Krems an der Donau zum Einsatz, von denen vier eigens für diese Aufgabe noch mit einer 8-bar-Druckluftleitung zur Betätigung der Entladevorrichtung ausgerüstet wurden.

Als weiteres Bauvorhaben wurde 1991 von der HL-AG die Verbindungsschleife von Marchtrenk an der Westbahnstrecke nach Traun an der Pyhrnbahn in Angriff genommen. Die Schleife dient nicht unmittelbar dem schnellen Personenverkehr, sondern vornehmlich dem Güterverkehr von Passau Richtung Selzthal – Graz über die Pyhrnbahn. Bislang müssen diese Züge in Linz kopfmachen, was insbesondere bei der "Rollenden Landstraße" – auch wegen der hohen Verkehrsdichte im Raum Linz – zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen führt. Die 12,7 km lange eingleisige Verbindungsstrecke ist hauptsächlich für den Güterverkehr gedacht

Reisedauer und Reisegeschwindigkeiten der schnellsten Züge Salzburg Hbf – Innsbruck Hbf (Entwicklung von 1910 bis 1991)

Jahr	Entfernung km		Reisedauer Std. Min.		Reisegeschwindigkeit V_R (km/h)		Anmerkungen
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	
1910	252	—	5.35	—	45,1	—	
1930	252	—	4.10	—	60,5	—	c)
1950	252	—	4.10	—	60,5	—	
1960	252	—	3.46	—	66,9	—	Zug Ex 121
	d) 245	—	d) 3.19	—	d) 73,9	—	d) Zug TS 13
1970	252	196	3.36	2.09	70,0	91,2	e)
1980	252	196	3.39	2.13	69,0	88,4	
1991	252	196	3.27	1.47	77,1	109,9	f) Zug SL 188 ohne Zwischenhalt

Anmerkungen:

- a) Eisenbahnverbindung über Bischofshofen
- b) Korridor-Eisenbahnverbindung über Rosenheim
- c) Die Strecke Salzburg – Innsbruck über Bischofshofen hat seit 11. März 1930 elektrischen Betrieb.
- d) Zug TS 13 ("Transalpin") mit Halt in Salzburg-Aigen anstatt in Salzburg Hbf
- e) seit 1. Juni 1969 direkte Reisezüge der ÖBB in der Korridor-Eisenbahnverbindung über Rosenheim
- f) seit 8. Februar 1982 direkte Reisezüge der ÖBB über die Rosenheimer Kurve

Bild 7: Ein ÖBB-Schnellzug fädelt sich nach dem Durchfahren der Rosenheimer Kurve in die Hauptstrecke München – Salzburg ein. **Foto: W. Six**



und weist daher engere Radien auf als die übrigen Neubaustrecken; die Höchstgeschwindigkeit beträgt demnach 80 bis 100 km/h. Die elektrisch betriebene Bahnlinie erhält eine 783 m lange Betriebsausweiche, die in Verbindung mit einer automatischen Selbstblockanlage eine Zugfolge im Vier-Minuten-Abstand zulässt. Entlang der neuen Strecke sollen auch mehrere Gleisanschlüsse für interessierte Unternehmen entstehen.

Über das Tullnerfeld?

Die Topographie läßt einen Ausbau der bestehenden Streckenstücke von Wien nach St. Pölten und von Attnang-Puchheim nach Salzburg nicht zu, weshalb die Planungen eine völlig neue Streckenführung vorsehen. Um das vor einigen Jahren noch lauthals propagierte Projekt eines Wienerwald-Basistunnels im Abschnitt Wien – St. Pölten ist es mittlerweile – wohl wegen der hohen Kosten und der ungünstigen Geologie – wieder ruhig geworden. Möglicherweise fällt letztendlich die Wahl auf die Trassenvariante über Klosterneuburg durch das südliche Tullnerfeld, die bereits 1856 beim Bau der Westbahn (die amtlich "K. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn" hieß) favorisiert wurde. Sie scheiterte damals jedoch am Einspruch des K. u. k. Kriegsministeriums, das aus strategischen Überlegungen die ungünstigere Trasse durch den Wienerwald verlangte.

Die Umfahrung Melk ist noch nicht endgültig festgelegt. Wahrscheinlich wird sie wesentlich länger werden als zunächst geplant. Man beabsichtigt jetzt, sie bereits bei Prinzersdorf (ca. 9 km westlich von St. Pölten) zu beginnen und bis Pöchlarn zu führen.

Die Stadt Haag soll weiträumig umfahren werden. Hier will man eine Neubaustrecke bereits in Mauer-Öhling (westlich von Amstetten) beginnen und erst in St. Valentin wieder auf die jetzige Westbahnstrecke stoßen. Dies würde den Neubau eines 33 km langen Streckenstücks bedeuten.

Bereits etwas konkreter sind die Planungen für den Abschnitt zwischen Attnang-Puchheim und Salzburg, wo derzeit neun Trassenvarianten näher untersucht werden. Die rund 70 km lange Neubaustrecke wird rund 11 Mrd öS (ca. 1,5 Mrd DM) kosten und die Fahrzeit von derzeit 47 auf künftig etwa 30 Minuten senken.

Die Rosenheimer Kurve

Während all diese Aus- und Neubaumaßnahmen der Strecke Wien – Salzburg erst in näherer oder auch fernerer Zukunft eine Beschleunigung des Reiseverkehrs bringen werden, ist in der Fortsetzung Salzburg – Innsbruck bereits vor mehr als 20 Jahren eine ganz erhebliche Fahrzeitverkürzung möglich gewesen. Seit 1. Juli 1969 verkehrt nämlich eine größere Zahl direkter Reisezüge der ÖBB zwischen Salzburg und Kufstein auf deutschem Gebiet über Rosenheim – ein gutes Beispiel grenzüberschreitender Kooperation zweier Bahnverwaltungen!

Bereits 1858 war die Strecke von Rosenheim nach Kufstein auf bayerischer und von Kufstein nach Innsbruck auf österreichischer Seite eröffnet worden. Noch war aber das Streckenstück über den Brenner nach Bozen nicht gebaut; es sollte erst knapp zehn Jahre später die Lücke in einem durchgehenden Schienenstrang



Bild 8: Die ÖBB 1044 209 durchfährt mit ihrer Last die Rosenheimer Kurve in Richtung Kufstein – Innsbruck. **Foto: W. Six**

Bild 9 (rechts): Die Skizze zeigt unmaßstäblich die Rosenheimer Kurve. **Zeichnung: G. P.**

zwischen Deutschland und Italien schließen. Die Verbindung München – Salzburg – Wien kam 1860 mit der Eröffnung der „K. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn“ Salzburg – Wien zustande. Die Verbindung Salzburg – Innsbruck war damals jedoch nur über bayerisches Gebiet (Freilassing – Rosenheim – Kiefersfelden) möglich.

Erst 1875 wurde eine innerösterreichische Verbindung Salzburg – Innsbruck fertiggestellt. Grund für diese Verspätung war die besondere topographische Situation zwischen Salzburg und Wörgl, die dem Bahnbau erhebliche Hindernisse in den Weg stellte. Die Bahn muß zunächst die Salzburger Kalkalpen in einem großen Bogen über Hallein – Bischofshofen – Zell am See umfahren, schwenkt dann nach Norden bis Saalfelden und erreicht in westlicher Richtung über den Griesenpaß St. Johann in Tirol. Dann wendet sie sich ein kurzes Stück wieder nach Süden, um bei Kitzbühel in das Brixental einzufahren und endlich bei Wörgl die Strecke Rosenheim – Kufstein – Innsbruck zu erreichen.

Ein Zug, der diese Strecke befährt, hat 252 km zurückzulegen, während die Luftlinie zwischen Salzburg und Innsbruck nur 136 km beträgt. Erschwerend kommen beträchtliche Höhenunterschiede (Salzburg 426 m über NN, Hochfilzen 970 m über NN) und zahlreiche enge Kurven mit Radien zwischen 220 und 300 m hinzu. Diese Schwierigkeiten erlaubten zur Zeit des Dampfbetriebs nur Reisegeschwindigkeiten von 45 km/h. Nach der Elektrifizierung konnte sie 1930 zwar auf 60,5 km/h erhöht werden; die Reisedauer betrug aber bei den schnellsten Zügen immer noch vier Stunden, zehn Minuten. Durch Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn erreichten die ÖBB, daß seit dem 1.

Juni 1969 einige besondere Schnellzüge, allen voran der „Transalpin“, zwischen Salzburg und Kufstein wieder, wie vor 100 Jahren, über Freilassing – Rosenheim – Kiefersfelden verkehren dürfen. Diese Regelung brachte eine Verkürzung der Entfernung Salzburg – Innsbruck um 56 km und ließ höhere Geschwindigkeiten zu. So reduzierte sich die Fahrzeit zunächst auf zwei Stunden und zehn Minuten. In Rosenheim mußte allerdings kopfgemacht werden. Im Frühjahr 1979 gelangten ÖBB und DB zu einem Übereinkommen über den Bau der sog. Rosenheimer Kurve, die außerhalb des Rosenheimer Bahnhofs die Salzburger mit den Kufsteiner Gleisen verbinden sollte. Diese Vereinbarung bedeutete nicht nur eine nochmalige Verkürzung der Reisezeit durch den Wegfall des Aufenthalts im Bahnhof Rosenheim, sondern erlaubte auch eine beträchtliche Erhöhung der täglichen Zahl der Korridorzüge. So verkehren derzeit 15 Reisezugpaare über die Rosenheimer Kurve.

Im Januar 1981 wurde mit dem Bau des 1216 m langen Verbindungsstücks begonnen. Bereits am 8. Februar 1982 konnten die ersten Korridorzüge über die Kurve fahren. Alle Baukosten trugen die ÖBB; sie sind auch alleinige Benützerin. Unterhaltung und Betriebsführung obliegen der DB. Derzeit beträgt die kürzeste Fahrzeit zwischen Salzburg und Innsbruck eine Stunde, 47 Minuten. Sie wird vom SL 188 „Wiener Symphoniker“ erreicht, der Salzburg um 20.02 Uhr verläßt und ohne Zwischenhalt um 21.49 Uhr in Innsbruck eintrifft.

rab/AH

Bild 10: Die ÖBB 1044 099 fährt mit dem Ex 164 „Bodensee“ am 11. September 1986 aus Richtung Salzburg kommend in die Rosenheimer Kurve. **Foto: Dr. G. Scheingraber**

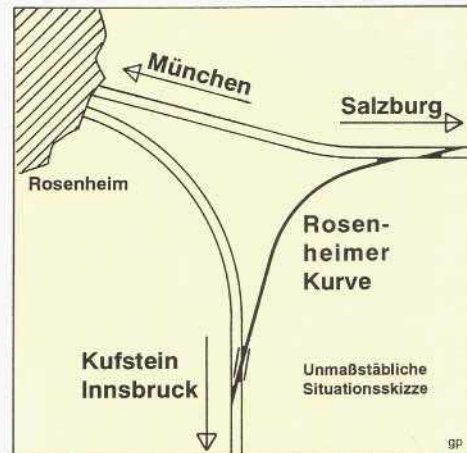




Bild 1 (oben links): Mit alten Formsignalen gab die DB im neuen Bf Ismaning grünes Licht für die S 8.

Die Münchner

Bereits zwei Monate vor Inbetriebnahme des neuen Münchner Flughafens hat die Bundesbahn für die künftige Flughafen-S-Bahn, die S 8, grünes Licht gegeben. Im neuen unterirdischen Bahnhof Ismaning wurde am 7. März der erste Langzug, bestehend aus den neugestalteten

Triebwagen der Baureihe 420, auf die ca. 20 km lange Neubaustrecke geschickt.

In rund vier Jahren Bauzeit ist diese 630 Millionen Mark teure Anbindung des neuen Flughafens im Erdinger Moos an das Münchner S-Bahn-Netz entstanden. Weil sich der bisherige Endbahnhof der S 3 in Ismaning nicht als Durchgangsbahnhof umbauen ließ, hatte man sich für die Errichtung eines 2,3 km langen Tunnels entschieden, der das alte Bahnhofsgelände unterquert.

Bis zur Endstation "Terminal" verläuft die für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegte zweigleisige Strecke oberirdisch durch wenig besiedeltes Gebiet, ehe sie wieder abwärts direkt unter die Abfertigungshalle des neuen Flughafens führt. Haltepunkte wurden in Hallbergmoos, wo eine Busverbindung ins Umland besteht, und beim "Besucherpark", der zentral zwischen Hallen und Dienstgebäuden auf dem Flughafenareal liegt, eingerichtet.

Über eine rund 400 m lange Wendeanlage, die sich an die Endstation anschließt, soll nach

Bild 2 (Mitte) und 3: Neue Lackierung und veränderte Inneneinrichtung – so präsentieren sich die 21 ET-420-Garnituren für die S 8.





Bild 4: Zum ersten Mal offiziell unterwegs auf der Neubaustrecke der S 8: Langzug aus drei dreiteiligen ET 420 im neuen Erscheinungsbild.

S-Bahn »ins Moos«

dem gegenwärtigen Stand der Planungen einmal die Strecke als Ringschluß zur S 6 nach Erding fortgeführt werden. Bis 1995 schon ist außerdem eine Anbindung über die S 1 (München – Freising) von Neufahrn her geplant. Über einen bereits vieldiskutierten Fernbahnanschluß ist das letzte Wort noch nicht gesprochen.

Völlig neu ist im übrigen das äußere Erscheinungsbild der 21 dreiteiligen Triebzüge, die künftig auf der Flughafen-S-Bahn verkehren werden. Außer der hellblauen Lackierung stehen vor allem das Flughafen-Logo "M" an beiden Enden des weißen Werbebands sowie die Aufschrift "Flughafen München Linie" ins Auge. Im Inneren unterscheiden sich die ET 420 der S 8 von den übrigen S-Bahn-Zügen durch stoffbezogene Sitze und eine übersichtlichere Raumaufteilung. Nur sechs der 21 Garnituren werden zum Stückpreis von jeweils neun Millionen Mark von der Industrie neu gefertigt; alle übrigen Fahrzeuge baut die DB bis Mai für je 350 000 Mark aus alten ET-420-Einheiten um.

Bis zum offiziellen Start des Linienbetriebs finden auf der neuen Flughafenstrecke derzeit an den Wochenenden sogenannte Schnupperfahrten statt. Ab 17. Mai wird die S 8 dann zwischen München-Pasing und Flughafen im 20-Minuten-Takt verkehren, während die S 3 von Nann-

hofen dann bereits am Ostbahnhof endet. Die Bundesbahn hofft, daß die neue S-Bahn-Linie bei einer Fahrzeit von ca. 40 Minuten von der Münchner Innenstadt zum Flughafenterminal künftig auch entsprechend angenommen wird.

J. Janikowski



Bild 5: Überdeutlich weist die Aufschrift an den Triebzügen auf das Ziel im Erdinger Moos hin. **Alle Fotos: J. Janikowski**



Bild 1: Am 18. Juni 1986 sind die ÖBB 1020 08 und die DB 194 156 bei Gries in Richtung Innsbruck unterwegs. **Foto: G. Bendrien**

Seit 125 Jahren mit der Ei

Kaum war zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn drei Wochen lang in Betrieb, da wurde Ende Dezember 1835 im Königreich Bayern schon die Idee der Brenner-Überquerung per Eisenbahn geäußert. Ein ungemein kühner Gedanke, besaß man doch noch kaum Erfahrung mit dem Bau von "eisernen Pfaden" für das "Dampfroß"! Doch eine weit vorausseilende Phantasie war es ja schon immer, durch die für spätere Projekte das Terrain geebnet wurde ...

Zwei Jahrzehnte später wagte dann Karl Ritter von Ghega die Überquerung des Semmeringpasses auf Schienen. Freilich liegt der Semmering schon in den östlichen Ausläufern der Alpenbarriere. Aber das ihn umgebende Gelände verlangte dem Erbauer trotzdem restlos alles an Wissen und Können ab. Ob sich Carl von Etzel ohne von Ghegas großartige Ingenieurleistung gleich an die gewaltige Aufgabe der Brenner-Überschienen gewagt hätte? Allerdings kam den Bahnbauern am Brenner zugute, daß dieser Paß mit nur 1371 m Höhe über dem Meeresspiegel den niedrigsten Über-

gang über den Alpenhauptkamm bildet. Andererseits ist die Bahnstrecke von Innsbruck nach Bozen mit 125 km Entfernung zwischen den beiden Städten beachtlich lang!

Schon seit Jahren lag uns dieses, sich für eine Sonderpublikation anbietende Thema am Herzen – nicht zuletzt deswegen, weil am südlichen Endpunkt dieser großen Alpentransversale, in Verona, unsere Druckerei ihren Sitz hat. Über ein Jahrzehnt verfolgten wir mit ganz besonderem Interesse den Bahnbetrieb über den Brenner – führen uns doch nicht selten Dienstreisen in unsere Veroneser Druckerei. Forciert wurde das Thema Brennerbahn durch die Gründung unseres italienischen Lizenzverlags mit dem Zeitschriftentitel "Mondo Ferroviario" ("Welt der Eisenbahn") vor sechs Jahren. Seit damals beschäftigte die Redaktionen in Deutschland wie in Italien das Sonderausgaben-Thema Brennerbahn, denn jetzt waren beste Voraussetzungen dafür gegeben, über den österreichischen wie über den italienischen Teil dieser Magistrale fundiert berichten zu können.

Die Bahnstrecke über den Brenner ist nach wie vor eine der wichtigsten Nord-Süd-Alpenübergänge. Auf ihr werden nicht nur im Personen-, sondern vor allem auch im Güterverkehr gewaltige Transportleistungen erbracht. Für den deutschen Eisenbahnfreund ist der Brenner ein durchaus "heißes" Thema. Man findet bis hinauf zum Bahnhof Brenner auf der Paßhöhe die Deutsche Bundesbahn beinahe genauso stark vertreten wie die ÖBB und die italienische FS. Bis zum Ende der Wechselstrom-Fahrleitung im Grenzbahnhof verkehren DB-Züge im Wechsel mit denen der ÖBB. Ganze DB-Zugseinheiten werden dann von FS-Lokomotiven ins Gleichstromsystem für die Weiterfahrt nach Verona und darüber hinaus übernommen. Obwohl am Brenner also lediglich zwei Staaten aufeinanderstoßen, kann man eisenbahnmäßig fast von einem "Dreiländereck" sprechen. Nicht nur für die Freunde des großen Vorbilds, sondern auch für den Modelleisenbahner ist der Brenner ein Eldorado bezüglich Fahrzeugvielfalt! Für die Fans der Epochen 4 und 5 ergeben sich mannigfaltige Fahrzeug-Einsatz-



Bild 2: In der St. Jodoker Schleife begegnen sich ein vom Brenner kommender Lokzug und der in Richtung Brenner fahrende EC 81. Foto: J. Schurr

senbahn über den Brenner

möglichkeiten. Wer hat nicht schon nach dem schönen, bunten Roco-Rollmaterial nach ÖBB-Vorbild "geschielt"? Auch die modernen italienischen Lokomotiven – von denen ebenfalls Roco, aber auch Rivarossi und Lima so manche im Modell zu bieten haben – ermöglichen eine Fahrzeugvielfalt, wie sie kaum woanders anzutreffen ist!

Da gibt es Durchläufe von Kurswagen ebenso wie die ganzer Wagengarnituren. Doch gerade auch die Güterzüge sind ausgesprochen international. Man findet ungarische, (noch) jugoslawische, österreichische, deutsche, Schweizer, französische und italienische Waggons. Das sollte unbedingt Anlaß für die Verfechter "astreiner" Zuggarnituren – noch dazu mit DB-Vorrang – sein, nunmehr realitätsbezogen umzudenken, denn auch im Inland sind die buntgemischten Garnituren heutzutage die Regel. – Auf den "Rollenden Landstraßen" mangelt es auch nicht an Lkw-Auflegern mit belgischer, niederländischer oder beispielsweise dänischer Firmenaufschrift bzw. Reklame – noch ein Hinweis auf die Internationalität am Brenner!

Nach der langen gedanklichen Beschäftigung mit der Brennerbahn liegt also nun anläßlich ihres 125jährigen Bestehens unser Special 1/1992 zu diesem Thema vor. Es ist seit etwa drei Wochen im Handel. Die italienische Ausgabe von "Mondo Ferroviario" folgt in Kürze.

Wir möchten unsere Leser in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam machen, daß unsere Specials nicht wie die Normalausgaben des Eisenbahn-Journals überall am Kiosk vorrätig sind; vielmehr führen die Specialausgaben in erster Linie die Bahnhofsbuchhandlungen und Modellbahnfachgeschäfte. Interessenten, die das Brenner-Special bei ihrer gewohnten Verkaufsstelle nicht vorfinden, können es selbstverständlich direkt vom Verlag beziehen. Wir sind uns absolut sicher, daß sich der Bezug lohnt! Leider standen bei Redaktionsschluß der Sonderpublikation wie des Ihnen vorliegenden Eisenbahn-Journals die Termine der Jubiläumsveranstaltungen noch nicht fest. Wir werden unsere Leser über die diesbezüglichen Aktivitäten natürlich rechtzeitig informieren! Zum Thema Brenner ist noch eine zweite Spe-

cialausgabe geplant, die weitere interessante Kapitel präsentieren wird. Zum Beispiel wird auf sämtliche am Brenner eingesetzten Triebfahrzeuge (mit kurzer technischer Beschreibung) eingegangen werden, auch auf die in der Endphase der Entwicklung befindliche Zweisystem-Ellok der ÖBB. Das Thema Brenner-Basistunnel fehlt ebenso wenig wie die weiteren geplanten baulichen Veränderungen auf den Zufahrten, einschließlich der Pustertalstrecke mit ihren bis in die siebziger Jahre verkehrenden Franco-Crosti-Lokomotiven.

Wenn Sie, lieber Leser, die anläßlich der Jubiläumsfeierlichkeiten verkehrenden Sonderzüge auf österreichischer oder italienischer Seite fotografieren, senden Sie uns doch Ihre besten (Schönwetter-)Bilder zu! Auch an bislang unberücksichtigt gebliebenen Fotostandpunkten aufgenommene Schnappschüsse können wir noch gebrauchen, desgleichen solche von besonderen Zuggarnituren oder sogenannten Falschfahrten. Interessiert sind wir aber auch an historischen Fotos. Wer kann uns Bezugsquellen hierfür nennen?

H. M.



Mit Dieseltraktion durch den Harz



Bild 1 (oben): Als Dampflok-Ersatz ist 199 861 mit P 14 455 auf der Selketalbahn vor Harzgerode unterwegs...

Bild 3 (rechte Seite oben): ...während (bereits im August 1991) 199 870 den P 14 453 in der Nähe von Alexisbad befördert.

Bild 4 (rechte Seite unten): Vorspann leistet 199 977 der 99 7293 mit P 14 405 im Bahnhof Nordhausen Nord (September 1991).

Bild 2: Ebenfalls im September 1991 erhält 199 870 Einfahrt in den Bahnhof Benneckenstein.

Fotos 1 bis 4:
G. Scheibe

Der Einsatz der Dieselloks 299.11 (ex 199.8)

Im Herbst 1988 kamen die ersten Diesellokomotiven der Reihe 199.8 – umgebaut aus den damals infolge der Elektrifizierung recht zahlreich freigewordenen Maschinen der Baureihe 110 – auf den Gleisen des meterspurigen Harzer Schmalspurnetzes zum Einsatz. Damit war für viele das Ende der Dampftraktion im Harz vorprogrammiert.

Seither ist jedoch "viel Wasser die Boode hinuntergeflossen"; es hat sich wahrlich einiges getan. Die Deutsche Reichsbahn ist gerade dabei, wenig gewinnbringende Strecken zu "regionalisieren", d.h. aus ihrem Streckennetz auszugliedern und privaten Institutionen zu übergeben. In Sachsen will man diesen Schritt beispielsweise mit der "Sächsischen Eisenbahngesellschaft (SEG)" bewältigen. Im Harz laufen ebenfalls Verhandlungen; allerdings scheinen sich hier DR und die "Harzer Schmalspurbahn (HSB)" noch längst nicht einig zu sein. Die HSB soll die in Frage kommenden Strecken "zum frühestmöglichen Termin übernehmen". Über eines sind sich alle eventuellen Betreiber im klaren: Die Strecken lassen sich



nur halten, wenn sie auch künftig attraktiven Verkehr aufweisen, also weiterhin mit Dampflokomotiven befahren werden.

So mag man die Entwicklung der Schmalspur-Diesellokomotive der Baureihe 199.8 (jetzt 299.11) zwar als widersprüchlich ansehen; für die Deutsche Reichsbahn war dies jedoch die einzige Alternative zur Stilllegung der Strecken, denn der Neubau von Dampflokomotiven kam ganz sicher nicht in Betracht.

Heute sind die Dieselloks weniger vor "spektakulären" Sonderzügen zu sehen; vielmehr übernehmen sie die eher "unauffälligen" Leistungen.

So sind in erster Linie die durchgehenden Reisezüge von Wernigerode nach Nordhausen immer wieder einmal mit Diesellokomotiven bespannt.

Die Einsatzstelle Norhausen Nord beheimatet diese Maschinen schon seit geraumer Zeit und bespannt mit ihnen die anfallenden Güterzüge, selten auch den P 14 404. Bei den Güterzug-Leerfahrten wird oft in Ilfeld oder Eisfelder Talmühle die Diesellok Planzügen vorgespannt. Zur Schotterabfuhr aus dem Steinbruch Unterberg zwecks Wiederherstellung der Brockenstrecke wurden ausschließlich Diesellokomotiven eingesetzt.

In der Einsatzstelle Gernrode ist eine Diesellokomotive als Reserve stationiert. Man benötigt hier drei Dampfloks für den Planbetrieb. Im Schadensfall kommt die Diesellok auf der Selketalbahn zum Einsatz.

Weil die Leitung der Harzquerbahn im übrigen anstrebt, die im Sommer 1992 wieder einsetzende planmäßige Personenbeförderung auf den Brocken der Attraktivität halber ausschließ-

lich mit Dampflokomotiven abzuwickeln, werden also auch in der Zukunft weiterhin Diesellokomotiven auf den Schmalspurlinien des Harzes zu beobachten sein.





Bild 5: Am 1. Februar 1992 wartet der fast 60 Jahre alte Triebwagen im Bahnhof Stiege. Beachtenswert sind die gelben Signaltafeln, die auf Rückfallweichen hinweisen.

Bild 6: Harzer Schmalspur-Romantik pur vermittelt diese Aufnahme vom 1. Februar 1992: Im Bahnhof Friedrichshöhe begegnet der Triebwagen T1 der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn dem mit der 99 7246 bespannten P 14 464. **Fotos 5 und 6: G. Weimann**



Eine Fahrt mit dem GHE-Triebwagen

Eine Reise mit den Harzer Schmalspurbahnen ist trotz des Einsatzes der "rote Kamele" genannten Diesellokomotiven der Reihe 299.11 (199.8) nach wie vor sehr lohnenswert. Wer etwas ganz Besonderes erleben will, sollte den Museumstriebwagen der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn mieten (Kosten ca. DM 1200 pro Tag). Es ist ein schon ein sehr spezielles Fahrgefühl, in dem fast 60 Jahre alten Triebwagen quasi "auf dem Rad" zu sitzen. Jeder Schienenstoß wird nämlich direkt aufs Kreuz übertragen, weshalb letztendlich dem jeweiligen Triebwagenführer erheblicher Respekt gebührt, der dies schließlich den ganzen Tag aushalten muß – und das noch dazu im Stehen! Wer sich dieses "Vergnügen" ebenso gönnen möchte, kann den T 1 "ordern", und zwar bei der DR-Generalvertretung für Personenverkehr in O-4320 Aschersleben.

Günther Scheibe/Günter Weimann

Technische Daten des T 1 der GHE

Baujahr	1933
Hersteller	Waggonfabrik Dessau
Dienst-Nr.	187 001
LüP	8600 mm
Achsstand	4000 mm (zweiachsig)
Raddurchmesser	700 mm
Motor	Diesel EM-4-20, 70 PS

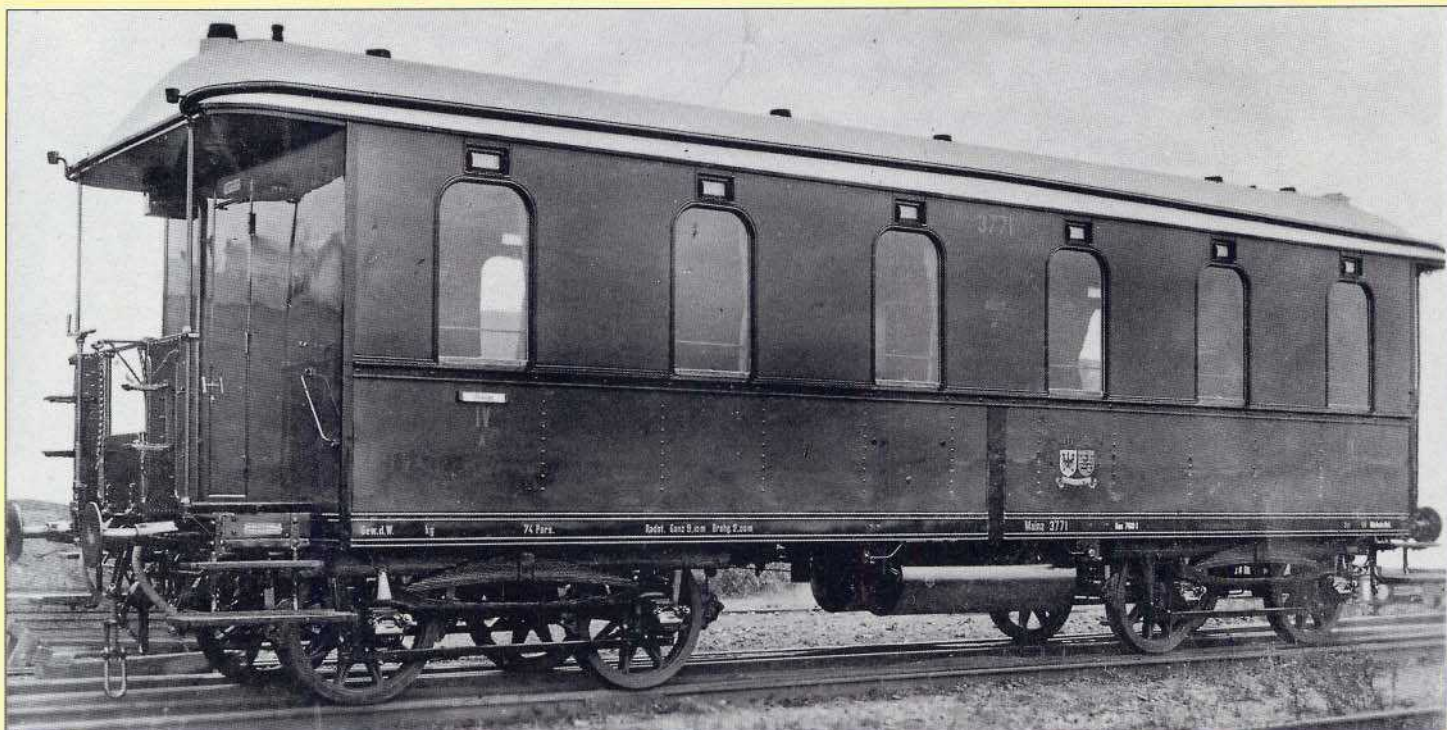


Bild 1: Bei der Ablieferung um 1907 präsentiert sich der DDi Pr-07 in Länderbahn-Beschriftung als Mainz 3771. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

* Unser Wagenporträt *

Die Wagen der Bauart »Langenschwalbach«

Die Wagen der Baujahre 1891 bis 1913

Für die am 15. November 1889 eröffnete Bahnstrecke von Wiesbaden nach Langenschwalbach wurden nicht nur besondere Lokomotiven (T 9, Bauart Langenschwalbach) konstruiert, sondern auch spezielle Nebenbahnwagen beschafft. Man wollte den "Reisenden besserer Stände" Fahrzeuge anbieten, die "den Bedürfnissen und Ansprüchen solcher in Bezug auf die Raumverhältnisse und die Ausstattung thunlichst Rechnung tragen" sollten, wie es in einer zeitgenössischen Verlautbarung hieß.

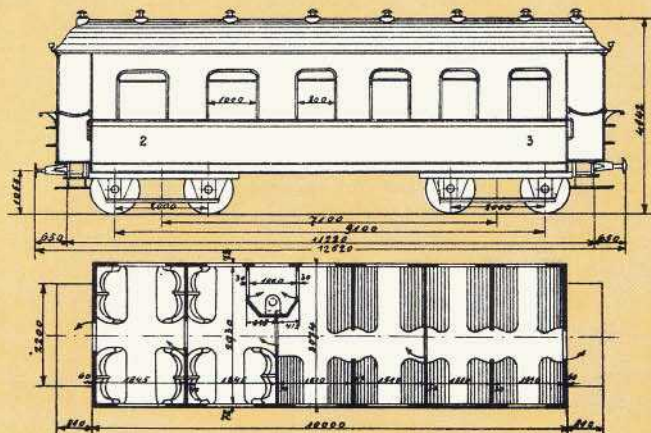
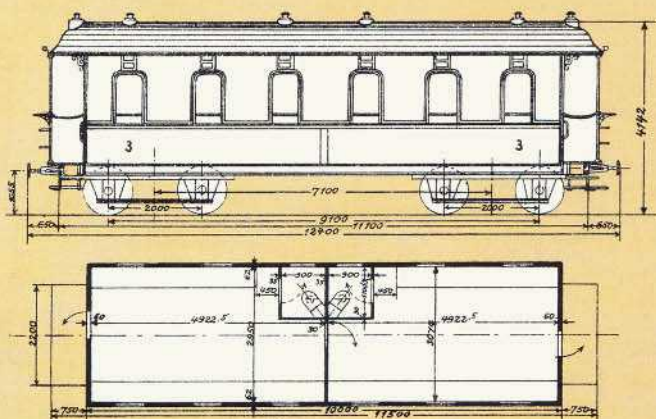
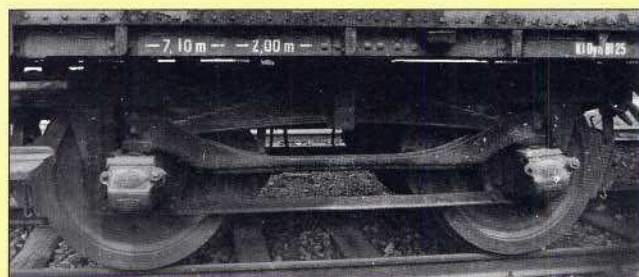
Statt der sonst auf Nebenbahnen üblichen Zwei- oder Dreiachser wurden Drehgestellwagen gebaut, die durch ihre besonders leichte Bauform und erhöhten Komfort auffielen. Die eigens für diese Wagen konstruierten Drehgestelle hatten

ten nur 2 m Achsstand und waren an ihren beiden umgedrehten Blattfedern erkennbar, die an jeder Längsseite des Drehgestells auf den Achslagern auflagen und so zugleich als Ausgleichshebel wirkten. Angeblich soll der Raddurchmesser bei den ersten Wagen nur 740 mm betragen haben und erst später auf das übliche Maß von 960 mm vergrößert worden sein.

Bild 2 (rechts): typisches Langenschwalbacher Drehgestell an einem C 4id Pr-23. Foto: Dr. G. Scheingraber

Bild 3: Zeichnungen zweier Wagen der ersten Bauform (1891 bis 1913). Links D 4i Pr-07 als C 4i tr Pr-07, rechts BC 4i Pr-09 im N-Maßstab 1:160.

Der Drehzapfensabstand betrug bei den zwischen 1891 und 1913 gebauten Wagen, die allgemein als "Langenschwalbacher" bezeichnet wurden, einheitlich 7,1 m, die Länge über Puffer 12,4 m und die Länge des Wagenkastens 10 m. Charakteristisch für diese ersten 200 Wagen der Langenschwalbacher Bauform war das hochgezogene trogförmige Dach ohne Oberlichtaufsatz, dessen Enden über den offe-



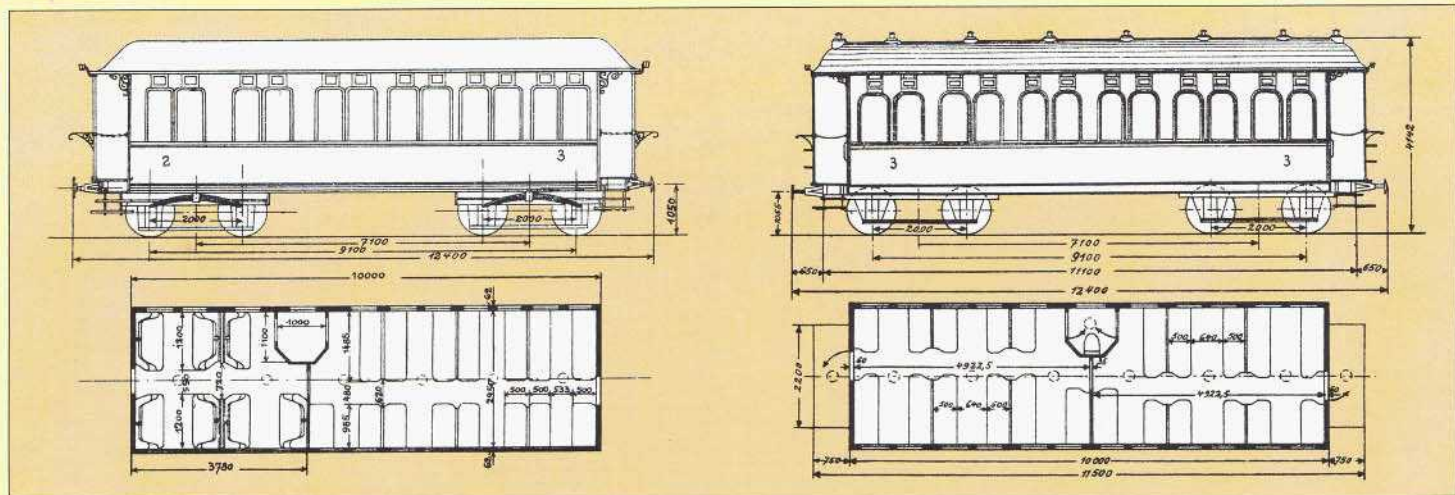


Bild 4: Zeichnungen von Doppelfensterwagen der ersten Bauform; links der 2./3.-Klasse-Wagen BC 4i Pr-11 und rechts der 3.-Klasse-Wagen C 4i Pr-13 im N-Maßstab 1:160.

Bild 5 (links): Ein ehemaliger Doppelfensterwagen BC 4i Pr-11 zeigt sich am 29. August 1957 als 1./2.-Klasse-Wagen AB 4i 035 928 in Weinheim. Foto: Dr. G. Scheingraber



nen Bühnen stark herabgezogen waren. Die Wagen wiesen in den Abteilen der I. bis III. Klasse sechs Doppelfenster auf, so daß jede Sitzbank ihr eigenes Fenster hatte und das Wageninnere außerordentlich hell war. In den Anfangsjahren waren auf dem Dach die Rollen für die Schmidtsche Scheibenradbremse angebracht, eine Bauform ähnlich der Heberlein-Bremse. In der Dachmitte wurde der Kamin für den "Kanonenofen", die anfangs noch übliche Art der Beheizung, nach außen geführt. Auf der Weltausstellung 1893 in Chicago wurde ein Wagen I. Klasse gezeigt, der durch seine besonders prunkvolle Ausstattung Aufsehen erregte. Sein späterer Einsatz auf der Langenschwalbacher Bahn ist jedoch ebenso ungewiß wie der Bau weiterer vier solcher A 4i. Fest steht, daß in den ersten Jahren fünf Wagen I./II. Klasse mit insgesamt 40 Sitzplätzen zum Einsatz gelangten, die jedoch schon vor 1909 in BC 4i umgebaut und zu Beginn der zwanziger Jahre bereits ausgemustert waren. Gesichert ist der Bau von 64 Wagen II./III. Klasse und 51 C 4i. Erst ab 1907 wurden acht Wagen III./IV. und 71 Wagen IV. Klasse eingesetzt. Letztere hatten anstelle der sechs Doppelfenster nur sechs (auf der Abortseite sogar nur fünf) schmale Einzelfenster. Die 37 BC 4i der Bauart Pr-09, die 1909 und 1913 beschafft wurden, besaßen statt der sechs Doppelfenster zwei und vier große Einzelfenster von 1000 bzw. 800 mm Breite.

Ausstattungs-Details

Die Abteile I. Klasse sollen mit dunkelbronzefarbener Tapete ausgeschlagen gewesen sein; Teppichböden und mit blauem Plüsch bezogene Sitze vervollständigten die elegante Aus-

stattung. In der II. Klasse waren die Wände in Silber und Grün gehalten und die Sitze mit moosgrünem Plüsch bezogen. In der II. Klasse waren die Wände immerhin noch mit geprägtem Linoleum belegt.

Zu dieser ersten Bauform des Langenschwalbacher Wagens gehören noch 13 PwPost 4i. Von diesen hatte der einzige PwPost 4i Pr-91 zwei offene Übergänge an beiden Stirnseiten, von denen jedoch nur einer mit einer Türe versehen war, die ins Zugführerabteil führte. An jeder Längsseite befanden sich je zwei eingezogene Doppelflügeltüren als Zugang zu Gepäckraum und Postabteil.

Dieser Wagen mit der Nummer MAINZ 4991 gelangte als 101 971 zur DRG. Die weiteren zwei PwPost 4i Pr-95 hatten nur eine Plattform auf der Seite des Zugführerabteils; sonst glichen sie in der Inneneinteilung und der Außenansicht weitgehend dem PwPost 4i Pr-91, waren aber statt 12,4 m nur 11,9 m lang. Beschafft als MAINZ 4992 und 4993, wurden sie bei der DRG in 101 973 und 101 974 umgezeichnet.

Erst 1911 wurden weitere PwPost 4i Pr-11 beschafft, diesmal jedoch zehn auf einmal. Sie kamen als 4055 bis 4064 an die KED Frankfurt und wurden von der DRG in 101 976 bis 980 und 101 983 bis 987 umgezeichnet. Einige von ihnen hat noch die DB übernommen. Im Aussehen und in den Abmessungen glichen sie den 1985 gebauten beiden Wagen.

Im Februar 1959 hat der Verfasser den 101 976 im AW München-Freimann aufgenommen, wo der Waggon zum Verschrotten abgestellt war. Der 101 979 befand sich zu dieser Zeit noch im Einsatz, wurde 1962 als Bahnhofswagen Nr. 1 der Fahrleitungsmeisterei Frankfurt/M. in Bad Vilbel gesehen und stand lange Zeit – jeden-

falls bis 1975 – auf dem Gelände des Abstellbahnhofs Frankfurt. Er sollte wohl als Museumsfahrzeug erhalten werden, war dann aber schon in einem derart desolaten Zustand, daß nur eine Verschrottung übrig blieb.

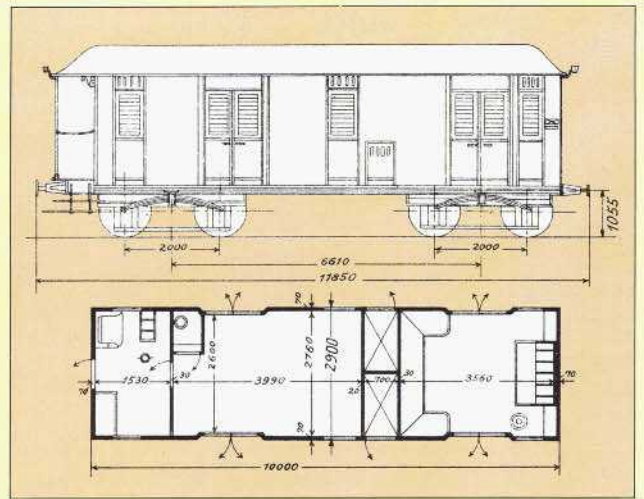
Der Einsatz der Langenschwalbacher war nicht auf die Stammstrecke beschränkt, der sie ihren Namen verdanken. Auf verschiedenen Nebenbahnen im Taunus und im Odenwald, in der Rhön, im Westerwald und in der südlichen Eifel, im Sauerland, im Thüringer Wald, ja sogar im Harz waren sie anzutreffen. Neben den Direktionen Frankfurt und Mainz beschafften auch die KED Cassel, Cöln, Erfurt, Magdeburg und Saarbrücken den Langenschwalbacher in mehr oder minder großer Zahl. Heimatbahnhof für die größte Zahl dieser Wagen war und blieb jedoch Wiesbaden mit über 50 Stück; in weitem Abstand folgten Limburg (13) und Goslar (14). An Einsatzstrecken der Langenschwalbacher sind zu erwähnen:

KED Mainz:	Wiesbaden – Bad Schwalbach – Limburg; Wiesbaden – Niedernhausen; Darmstadt – Groß Zimmern; Darmstadt – Pfungstadt; Bickenbach – Seeheim;
KED Frankfurt:	Fulda – Gersfeld; Fulda – Hilders – Wüstensachsen; Limburg – Westerburg – Gladenbach; Vilbel – Lauterbach; Friedberg – Schotten; Linz – Altenkirchen;
KED Cöln:	Bestwig – Winterberg – Frankenberg;
KED Cassel:	Paderborn – Brilon Wald – Korbach; Marburg – Warburg; Kassel – Volkmarsen; Bad Wildungen – Wabern; Gerstungen – Vacha – Bad Salzungen;
KED Erfurt:	Friedrichsroda – Georgenthal; Bad Blankenburg – Katzhütte; Goslar – Altenau; Pünderich – Traben-Trarbach; Wengerohr – Bernkastel-Cues; Wittlich – Wengerohr; Gerolstein – Prüm – Neuerburg; Gerolstein – Daun – Kaisersesch.



Bild 6: Der kombinierte Post-/Gepäckwagen Pw Post 4i Pr-11 steht am 10. Februar 1959 als 0 101 976 im AW Freimann abgestellt. Foto: Dr. G. Scheingraber

Bild 7: Zeichnung des Pw Post 4i Pr-11 der ersten Bauform im N-Maßstab 1:160.



Die Bauform von 1915 und 1916

Als die Preußisch-Hessische Staatseisenbahnverwaltung 1915/16 wieder Wagen der Bauart Langenschwalbach benötigte, ging man von dem bisher bekannten äußeren Erscheinungsbild dieser Fahrzeuge ab und ließ nur das Untergestell und das Fahrwerk unverändert. Den Wagenkasten glich man weitgehend der Bauform der dreiachsigen Reisezugwagen an, wie sie in den Normalien als lc3 bis lc8 festgelegt waren. Die Doppelfenster wichen einteiligen Fenstern; als Dachform wurde das Tonnendach mit Oberlichtaufsatz gewählt. Die Plattformen wurden in der III. Klasse geschlossen; in der II. und IV. Klasse blieben sie offen. Beschafft wurden während der ersten Kriegsjahre insgesamt 34 Wagen, die sich aus 13 BC 4i Pr-14, zehn C 4i Pr-15, einem einzigen

CD 4i Pr-14 und zehn D 4i Pr-14 zusammensetzten. Wegen seiner größeren Abteillänge betrugen bei dem BC 4i die Länge des Wagenkastens 11,4 m, der Drehzapfenabstand 8 m und die Länge über Puffer 14,4 m. Alle übrigen Wagen behielten die Abmessungen bei. Zu diesen 34 Langenschwalbachern rechnet man noch fünf weitere Wagen, die als D 4i Pr-15 bezeichnet wurden, aber außer einem Drehgestellachsstand von 2 m mit ersteren nichts gemeinsam hatten. Es handelte sich bei ihnen um eine bulgarische Bestellung, die wegen der militärischen Lage nicht mehr ausgeliefert werden konnte und kurzerhand der KED Erfurt mit den Fahrzeugnummern 321 bis 325 zugewiesen wurde. Sie waren achtfenstrig, hatten ein Tonnendach ohne Oberlichtaufsatz, zwei Aborte – bei Wagen der IV. Wagenklasse etwas ungewöhnlich – und statt einer Blechverkleidung des Wagenkastens eine Verschalung mit

Holzplatten. Ob es sich hierbei um eine Teakholzverkleidung handelte, mag bezweifelt werden. Diese Außenseiter wurden später von der DRG als 79 956 bis 960 in den Kreis der Langenschwalbacher eingereiht; einer war als Bahnhofswagen mindestens bis zu Beginn der siebziger Jahre in Mainz zu sehen. Nachzutragen ist noch die Beschaffung von fünf PwPost 4i Pr-14 für die Direktionen Frankfurt und Köln. In Anpassung an die Personenzugwagen hatten auch sie ein Tonnendach, das an den Wagenenden gerade abschloß, und einen geschlossenen Zugang zu dem Zugführerabteil. Das Gepäckabteil war auf beiden Wagenseiten durch je eine große Schiebetüre zu betreten; das Postabteil hatte die doppelten Flügeltüren beibehalten, die jetzt jedoch bündig in die Seitenwand eingelassen waren. Die DRG übernahm alle fünf Wagen und zeichnete sie in 101 990 bis 994 um.

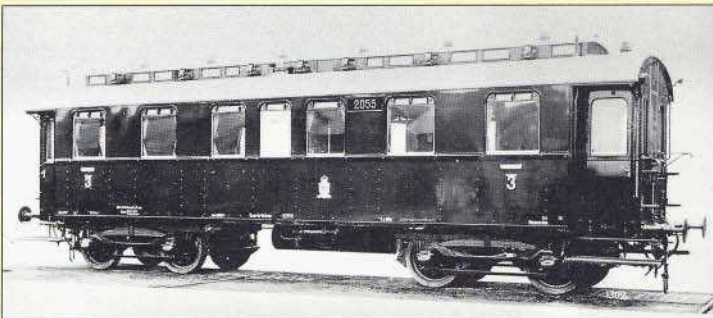


Bild 8: Oberlichtwagen der zweiten Bauform C 4i tr Pr-15 als Saarbrücken 2055 mit zwei geschlossenen Plattformen.

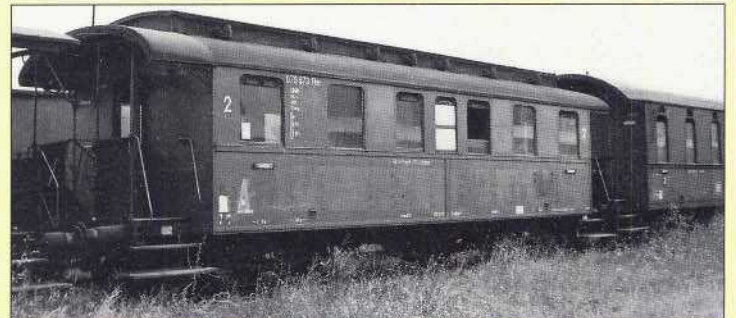


Bild 9: Zwei offene Plattformen hat der C 4i tr Pr-14 (ehemals 4. Klasse) mit der Fahrzeugnummer 079 973. Fotos 8 und 9: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 10: Zeichnung zweier Wagen der zweiten Bauform (1915 und 1916): links der C 4i tr Pr-14 (ehemals D4i), rechts der CC 4i tr Pr-14 für Traglasten (1:160).

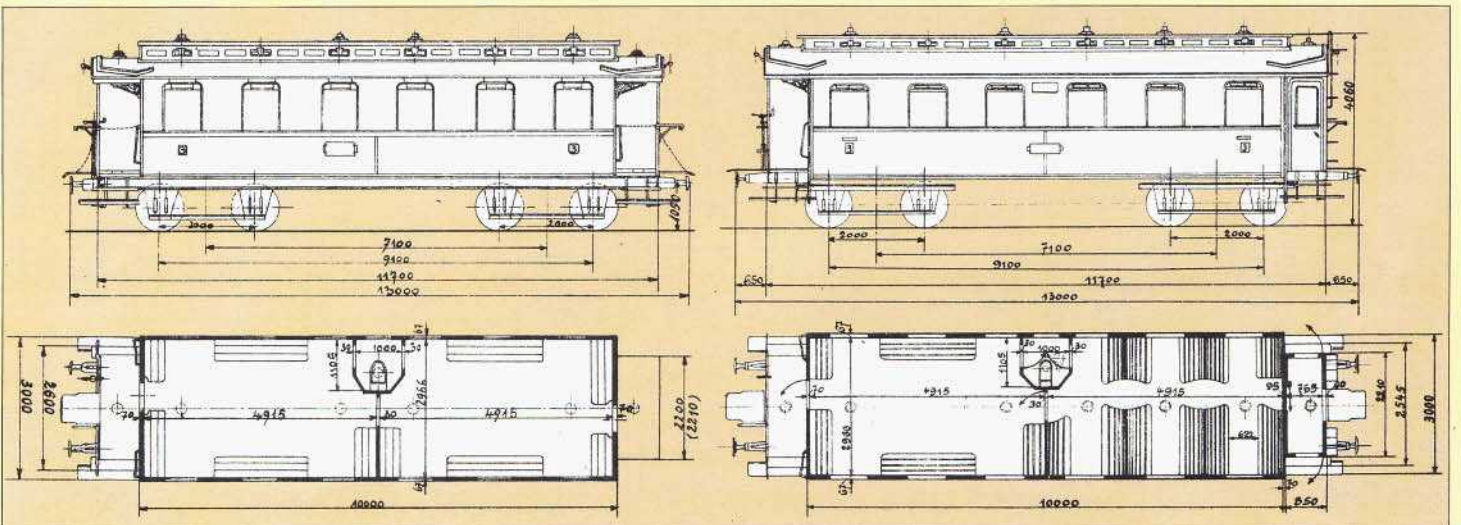
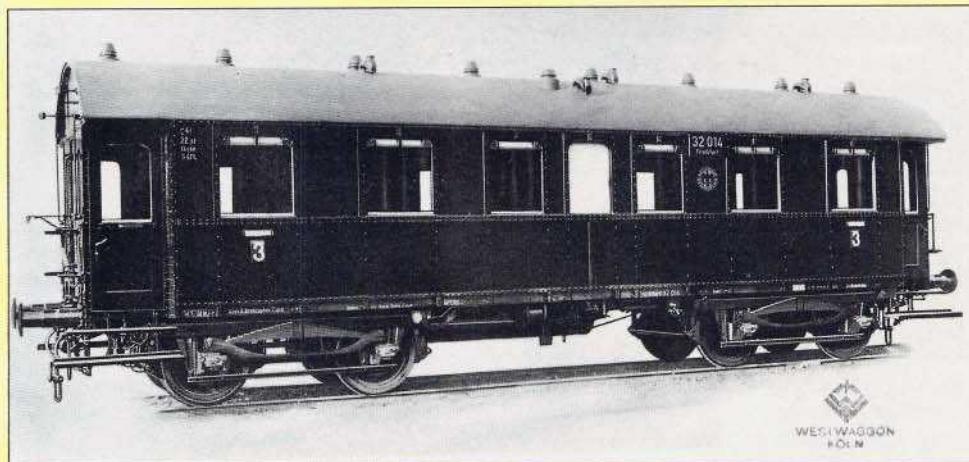
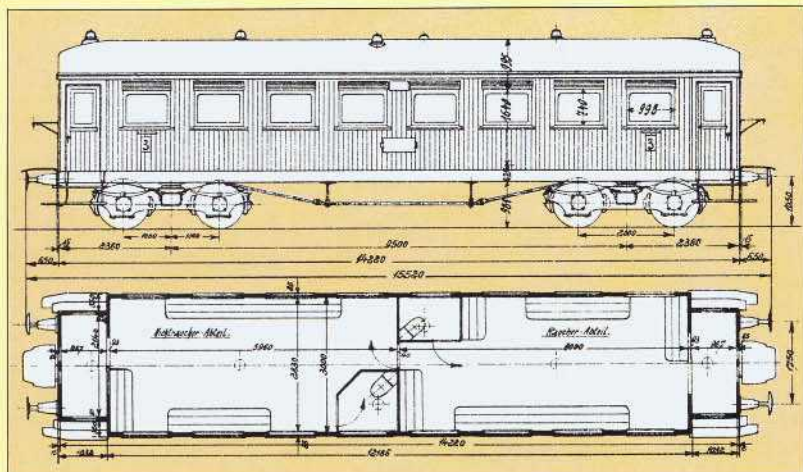




Bild 11: Sonderling der zweiten Bauform: C 4i Pr-15 als 079 960 bei der DB. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 12: Zeichnung des Sonderwagens im N- Maßstab 1:160.



Die DR-Bauform von 1924

Nach dem Übergang der Länderbahnen auf das Reich beschaffte die Deutsche Reichsbahn 1924 eine letzte Gruppe von Langenschwalbachern, die den Wagen aus den Jahren 1915/16 sehr ähnlich sahen, jedoch ein Tonnendach

ohne Oberlichtaufsatz hatten und großenteils bereits in Stahlbauweise ausgeführt waren. Im einzelnen wurden fünf BC 4i Pr-23 gebaut, die man ab 1932 als 35 993 bis 997 bezeichnete. Der 35 997 wurde übrigens auf der Eisenbahntechnischen Ausstellung 1924 in Seddin gezeigt. Wie bei der früheren K.P.E.V. üblich,

hatte auch dieser Reichsbahnwagen auf der Seite der II. Klasse eine offene Plattform, an die sich im Wageninneren ein geschlossener Vorraum anschloß. Von dort aus gelangte man in die beiden Abteile II. Klasse mit Seitengang und 16 Sitzplätzen. Das Großraumabteil III. Klasse (36 Sitzplätze) hatte einen Mittelgang und keinen gesonderten Vorraum; daher war die Plattform an diesem Wagenende geschlossen ausgeführt.

Die vier Wagen III. Klasse boten in zwei Abteilen insgesamt 54 Sitzplätze und hatten beiderseits geschlossene Plattformen. Die DRG bezeichnete diese Wagen später als 79 976 bis 979. Typisch für die geänderten Reisegeheiten in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre ist der hohe Anteil der CD 4i (neun) und der D 4i (zehn) an dieser Beschaffung, machen sie doch 19 von 28 Wagen aus! Bis auf die eine geschlossene Plattform auf der Seite der III. Wagenklasse sind beide Waggons völlig gleich. Nach dem Wegfall der IV. Wagenklasse im Jahre 1928 wurde die Gattungsbezeichnung in CC4id Pr-23 bzw. C 4id Pr-23 geändert. Ab 1932 trugen sie die Fahrzeugnummern 79 980 bis 988 bzw. 79 989 bis 998. **-rab-**

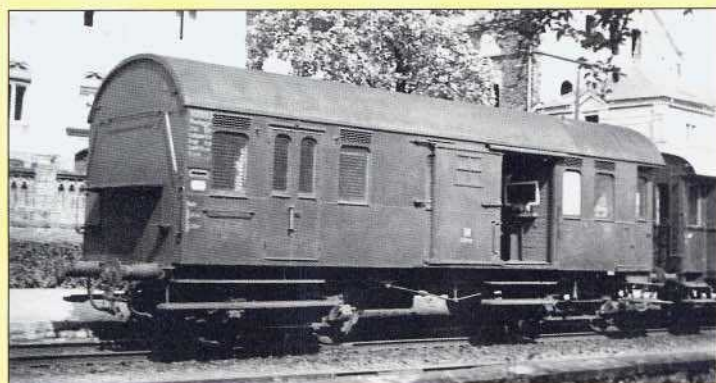
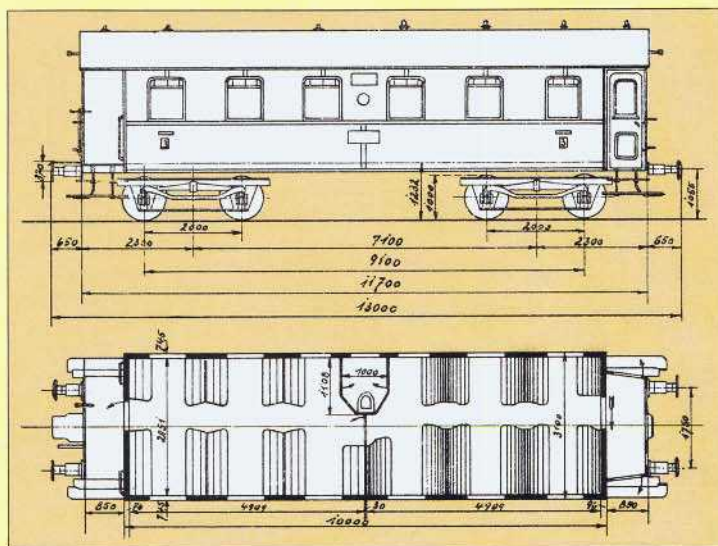
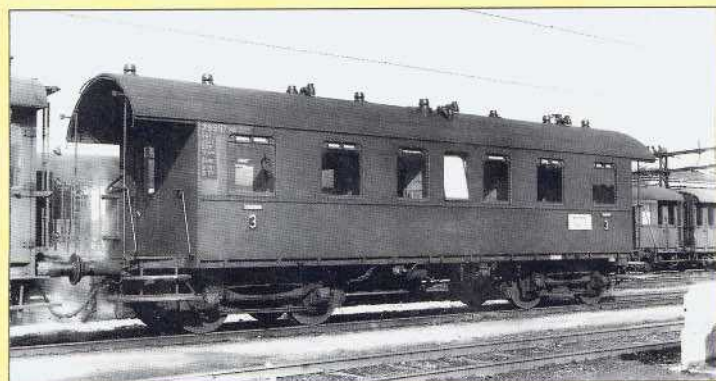


Bild 13 (Mitte links): Wagen der dritten Bauform mit zwei geschlossenen Plattformen (C 4i Pr-23 als 32 014 Frankfurt) Foto: Slg. Dr. Scheingraber

Bild 14 (links): Pw Post 4i Pr-14 mit einem an die dritte Bauform angepaßten Tonnendach. Foto: E. Konrad, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 15 (unten links): C 4id Pr-23 (ehemaliger D 4i) mit zwei offenen Plattformen als 79 997 der BD München. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 16: Zeichnung des CC 4id Pr-23 (ehemaliger CD 4i) der dritten Bauform im N-Maßstab 1:160. Alle Zeichnungen: Slg. Dr. Scheingraber



IR mit Diesellokomotiven auf Meßfahrt

Ein nahezu 400 m langer Meßzug der Bundesbahn-Versuchsanstalt München-Freimann rollte Anfang März durch Nord- und Ostbayern, um die Grundlagen für eine dauerhafte Lösung der Energieversorgung bei Dieseltraktion abzuklären.

Die Leistung des Stromerzeugers einer Diesellokomotive reicht für lange Züge mit Restaurantwagen nicht aus. Das liegt zum einen an den Transformatoren zur Speisung der Kältemaschine für die Klimaanlage und zum anderen an der Küchenausstattung des Bistro-Cafés.

Wie der Alltagsbetrieb gezeigt hat, sind die Belastungsprobleme weit aus schwerer in den Griff zu bekommen als angenommen. So läßt sich aus dem Verhalten eines Wagens nicht ohne weiteres auf alle anderen schließen; vielmehr hat jeder seine Eigenart, abgesehen davon, daß auch noch unterschiedliche Bauarten im Einsatz sind. Sogar an welcher Stelle im Zug der Bistro-Wagen eingreift ist, spielt eine Rolle. Hier sollten u.a. die Meßfahrten Klarheit schaffen.

Der Testzug bestand aus zehn InterRegio-Wagen, einem Bistro-Wagen, einem Meßwagen, einem Strom-Belastungswagen der Versuchsanstalt sowie zwei Dieselloks, einer 232 der DR und einer 218 der DB. Der Meßzug fuhr von Nürnberg über Hersbruck nach Amberg, dann über Schwandorf nach Regensburg und wieder zurück nach Nürnberg.

Eine Lösung der Stromversorgungsprobleme verspricht eine neue elektrische Energieversorgungsanlage, die gegenwärtig bei Krupp in Essen in eine DR-Diesellok der Baureihe 219 eingebaut wird. Auch die Diesellokomotiven der Baureihe 218 werden eines Tages, zumindest soweit sie im InterCity- und InterRegio-Verkehr eingesetzt sind, vielleicht mit dieser Energieversorgungsanlage und neuester Leistungselektronik ausgerüstet.

R. R.

Saarbrücken setzt auf die Schiene

Eine Stadtbahn, die sowohl in den Straßen der City als auch auf Bundesbahnstrecken hinaus in die Region fahren kann, soll nun nach dem Vorbild von Karlsruhe auch in Saarbrücken entstehen. Ein kürzlich vorgestelltes Gutachten schlägt ein Netz von 115 km Länge vor, das nach und nach aufgebaut werden soll. Insgesamt müßten 46 km Strecke neu gebaut werden.

Seit 1965 das alte Straßenbahnnetz aufgegeben worden ist, stehen für den öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der saarländischen Landeshauptstadt, abgesehen von



218 446 mit 232 und IR-Garnitur auf Meßfahrt.
Foto: R. R. Roßberg

den Nahverkehrszügen der Bundesbahn, nur Omnibusse zur Verfügung. Prof. Peter Kirchhoff von der Technischen Universität München empfiehlt in einer Studie jedoch die Straßenbahn, der nun in Saarbrücken ein Comeback bevorsteht, nachdem auch weitere Untersuchungen diesem Schienenverkehrsmittel mehr Erfolg voraussagen als dem Bus allein. In anderen Städten habe sich gezeigt, daß die Straßenbahn nicht nur größere Akzeptanz bei den Benutzern findet, sondern auch objektiv höher einzuschätzen ist.

So ist zunächst an den Bau von 4,5 km Gleisstrecke vom Hauptbahnhof über die Mainzer Straße nach Brebach und Schafbrücke gedacht. Mit dieser Klammer könnte eine 26,4 km lange Gesamtstrecke zwischen Saargemünd und St. Ingbert durch die Innenstadt hindurch geschaffen werden.

R. R.

Spanische Rekordfahrt mit der Baureihe S 252

Bei einer Testfahrt auf der normalspurigen Neubaustrecke Madrid – Sevilla wurde von einer Lok der Baureihe S 252 am 28. November 1991 mit 256 km/h ein spanischer Geschwindigkeitsrekord für Elloks aufgestellt. Die Rekordlokomotive gehört einer Serie von 75 Maschinen im Wert von 564 Mio DM an, die Siemens und Krauss-Maffei auf der Basis der E 120 entwickelt haben. Die 20,380 m langen, 3 m breiten und 88 t schweren Maschinen (Achsfolge Bo'Bo') sind als Zwei-System-Loks für 25 kV/50 Hz Wechselstrom und 3 kV Gleichstrom ausgelegt. Die Dauerleistung ihrer Drehstrom-Antriebstechnik beträgt 5600 kW, die reguläre Höchstgeschwindigkeit 220 km/h. 25 Loks dieser Serie werden direkt in den Krauss-Maffei-Werkshallen in München-Allach ge-

fertigt, die übrigen 50 in Spanien als Lizenz bei CAF und Meinfesa, wobei der Siemens AG die Federführung obliegt. 20 Elloks der Reihe S 252 sollen für den Schnellstverkehr auf der Neubaustrecke Madrid – Sevilla eingesetzt werden, die am 19. April 1992 zu Beginn der Weltausstellung in Sevilla eröffnet wird. Die restlichen Maschinen erhalten 1668-mm-Breitspur-Drehgestelle für das übrige Netz der RENFE.

v. Ha.

IC-Kurierdienst bei der DR erweitert

Mit der Einrichtung weiterer InterCity-Linien zum Fahrplanwechsel werden folgende Bahnhöfe ab 1. Juni 1992 in das IC-Kurierdienst-Netz einbezogen: Halle (Saale) Hbf, Jena Saalebahnhof, Naumburg (Saale), Saalfeld (Saale) und Schwerin Hbf. Bisher gibt es folgende IC-Kurierdienst-Bahnhöfe der DR: Bergen (Rügen), Binz, Berlin Hbf, Berlin Zoo, Dresden Hbf, Dresden-Neustadt, Eisenach, Erfurt Hbf, Leipzig Hbf, Magdeburg Hbf, Potsdam Stadt, Ribnitz-Damgarten West, Rostock Hbf und Stralsund.

DR

»Meilenstein« in der Brenner-Planung

Laut Übereinkunft vom 6. Dezember 1991 wollen FS, ÖBB und DB bis Ende 1992 einen entscheidungsreifen Gesamtvorschlag für die neue Brennerachse München – Verona erarbeiten. Auf der Basis der schon vorliegenden Machbarkeitsstudie für den Brenner-Basistunnel sollen zunächst zwei ergänzende Machbarkeitsstudien für den Nordzulauf zwischen München und Innsbruck sowie für die südliche Zulaufstrecke zwischen Franzensfeste und Verona in Auftrag gegeben werden. Zwei weitere Studien betreffen ein EDV-gestütztes Betriebssimulationsmodell sowie die Erarbeitung eines Tunnel-Sicherheitskonzepts. Beim Euro-

tunnel unter dem Ärmelkanal hat sich gezeigt, daß die für den Sicherheitsbereich relevanten Maßnahmen einen erheblichen Teil der Baukosten ausmachen können.

Auftragnehmer der Studien wird das Internationale Brenner-Konsortium sein, das die grundsätzliche Machbarkeitsstudie erstellte und dem 19 deutsche, österreichische und italienische Firmen angehören.

v. Ha.

RegionalSchnellBahn Leipzig – Chemnitz

Mit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 startet die Deutsche Reichsbahn auf der Kursbuchstrecke 525 Leipzig – Chemnitz als Pilotprojekt den RegionalSchnellBahn-Verkehr. Die dafür übliche Abkürzung RSB wird schon bald zum gewohnten Vokabular gehören.

Dieses Produkt des Bahn-Nahverkehrs ist gekennzeichnet durch die Attribute schnell, komfortabel und im Takt – mindestens alle zwei Stunden. Die RegionalSchnellBahn ist gut zu erreichen, denn ihre systematische Verknüpfung mit dem Pkw und den Buslinien, die die Region erschließen, bedeutet Bequemlichkeit für Bahnfahrer.

Die Züge der RSB zwischen Leipzig Hbf und Chemnitz Hbf und umkehrt fahren im Zwei-Stunden-Takt mit Unterwegshalten in Bad Lausick, Geithain, Narsdorf und Burgstädt.

Die Züge der RegionalSchnellBahn stellen sich in ihrem Äußeren in den neuen Produktfarben Lichtgrau-Türkis vor. Im Wageninneren erhielten die umgebauten Fahrzeuge ein modernes Design und ein Gepäckabteil, das vor allem der Fahrradbeförderung dient. Zugloks für die RegionalSchnellBahn-Züge zwischen Leipzig und Chemnitz werden Diesellokomotiven der Baureihe 232 sein. Gegenüber den bisher auf dieser Strecke verkehrenden Eilzügen ist die RegionalSchnellBahn 13 bis 16 min schneller.

DR



120 324 mit Kieszug bei Bornitz.
Foto: J. Albrecht

Leipzig – Dresden mit 140 km/h

Ab Fahrplanwechsel 1992 wird die Strecke Leipzig – Dresden im Zwei-Stunden-Takt befahren. Die EC-Zugpaare Dresden – Köln und Dresden – Saarbrücken werden zwischen Dresden und Leipzig abschnittsweise mit 140 km/h verkehren.

Damit diese modernen Zugverbindungen die genannte Geschwindigkeit erreichen können, wurde die Strecke zwischen den beiden sächsischen Großstädten auf Teilabschnitten erneuert.

Die letzte generelle Überholung der Verbindung Leipzig – Dresden erfolgte 1969/70. Damals wurde die Strecke wieder zweigleisig ausgebaut; wegen Reparationsleistungen an die Sowjetunion war nach dem Zweiten Weltkrieg das zweite Gleis abgebaut worden. Seit 1969/70 war wie auf so vielen DR-Strecken nur noch "geflickt" worden.

In dem Zeitraum vom 29. April bis 1. Juni 1991 wurde das 5 km lange südliche Gleis zwischen Oschatz und Bornitz (km 53,0 bis 58,1) generell erneuert. Dieser Abschnitt genügte den modernen Anforderungen an höhere Geschwindigkeiten nicht mehr. Völlig neu sind der Ober- und Unterbau sowie die Drainageeinrichtungen. Um einen reibungslosen Zugverkehr zu gewährleisten, war es auch notwendig, die Schienen zu schleifen und die Böschungen von Baum- und Strauchwerk zu befreien.

Mit schweren Kieszügen am Haken leistete hier die DR-Baureihe 120 ("Taigatrommel") noch einmal gute Dienste.

J. A.

Y-Stahlschwellen bei DB und DR im Test

Die beiden deutschen Staatsbahnen erproben in einem gemeinsamen Programm auf mehreren Streckenabschnitten sogenannte Y-Stahlschwellen. Von der neuen Unterschwellungsform, einer Entwicklung der Stahlwerke Peine-Salzgitter, verspricht man sich neben guter Spur-

haltung und hohem Querverschiebewiderstand gegenüber anderen Unterschwellungssystemen geringeren Instandhaltungsaufwand bei höherer Lebensdauer. Seit mehreren Jahren liegen im Bereich der Bundesbahndirektion Köln auf drei kürzeren Abschnitten Y-Stahlschwellen auf Asphaltoberbau.

Zwischen Schierke und dem Bahnhof Brocken sind im Herbst 1991 252 Y-Stahlschwellen (Meterspur) eingebaut worden sowie zwischen Falkenau (Sachs) Süd und Flöha (linkes Gleis der Strecke Dresden – Werdau) auf 1230 m Länge. Im Bahnhof Glauchau (Sachs) liegen zwei einfache Weichen mit 500 m Radius auf Y-Stahlschwellen.

-hn



Y-Stahlschwellen im Versuchsabschnitt bei Flöha. Foto: C. Hahn

Mietrad-Service der DR

Ab 1. April 1992 bietet die Deutsche Reichsbahn mit einem neuen Service-Angebot ihren Fahrgästen die Möglichkeit, auf derzeit 104 Bahnhöfen ihres Netzes Fahrräder anzumieten. Das Angebot "Fahrrad am Bahnhof" ist auf besonders gefragte Ausflugs- und Ferienbereiche während der Saison vom 1. April bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres orientiert, auf verschiedenen Bahnhöfen auch ganzjährig. Die Mietpreise für die Räder betragen zehn bis zwölf Mark pro Tag.

DR



710 967 nördlich von Leipzig.
Foto: M. Weisbrod

Leipzig – Berlin wird für 200 km/h ausgebaut

Die Deutsche Reichsbahn hat begonnen, die Magistrale Leipzig – Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h auszubauen. Die Arbeiten laufen z.Z. auf dem Streckenabschnitt Delitzsch – Bitterfeld und werden dann zwischen Delitzsch und Leipzig sowie Bitterfeld und Lutherstadt Wittenberg fortgesetzt. Der Ausbau der Strecke für den Schnellverkehr bedingt einen kompletten Neubau. Unterbau, Oberbau, Drainage, Sicherungstechnik und Fahrleitungen müssen erneuert werden. Die Trasse folgt dem bisherigen Streckenverlauf, bekommt aber ein feinkörniges Schotterbett zur besseren Wärmeableitung im Sommer, um Gleisverwerfungen der durchgängig geschweißten Schienen zu verhindern. Die Fahrleitung wird für jedes Streckengleis gesondert gespannt und der Abstand der Fahrleitungsmasten verringert, um eine sichere Stromabnahme zu gewährleisten. Der Gleismittenabstand soll ebenfalls vergrößert werden. Bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h sind keine niveaugleichen Übergänge zwischen Schiene und Straße mehr gestattet. Je nach Topographie müssen die Schienen die Straße oder die Straße die Schienen neu mit Brückenbauwerken überqueren.

Auch die schmalen Inselbahnsteige, wie sie heute noch auf vielen Haltepunkten und Unterwegsbahnhöfen anzutreffen sind, müssen verschwinden. Der Haltepunkt Petersroda zwischen Delitzsch und Bitterfeld ist inzwischen vorbildlich ausgebaut. Die bisher bestehenden Unterwegsbahnhöfe und Haltepunkte für den Regionalverkehr bleiben erhalten; hoffentlich werden sie auch genutzt. Noch im März war der Abschnitt Delitzsch – Bitterfeld auf beiden Gleisen befahrbar.

Der Ausbau der Strecke Delitzsch – Leipzig wird es erforderlich machen, weiterhin einen großen Teil des Verkehrs zwischen Bitterfeld und Leipzig über Halle umzuleiten.

M. W.

Brenner-Lok 1822 läßt auf sich warten

Die Inbetriebnahme der fünf für den Güterverkehr auf der Brennerstrecke gebauten Zweisystemlokomotiven der Reihe 1822 verzögert sich. Anlässlich der Einstellarbeiten an der Leistungselektronik der 1822 001 auf dem Systemprüfstand im Tramont-Werk der ABB in Zürich-Oerlikon wurde ein Konstruktionsfehler entdeckt, an dessen Behebung nun gearbeitet wird. Dadurch verzögert sich die Inbetriebnahme der 350 Mio öS (50 Mio DM) teuren Maschinen mindestens bis Anfang 1993.

Ob die 1822 jemals in Serie gehen wird, erscheint mittlerweile überhaupt fraglich. Die FS haben kein Interesse am Einsatz dieser Zweisystemlokomotive. Um die "Brenner-Lok" 1822 zur Serienreife entwickeln zu können, ist aber die Mitwirkung Italiens erforderlich.

A. H.

Einstiegsilfe für Rollstuhlfahrer

Ende Februar wurde in Wanne-Eickel eine Einstiegsilfe für Rollstuhlfahrer der Öffentlichkeit vorgestellt. Von Bahnsteigen über 76 cm Bahnsteighöhe werden Rollstuhlfahrer künftig über eine Rampe, die auf einer Kofferkulibasis montiert ist, in die Reisezüge gelangen. Die Bahnhöfe Bielefeld, Bochum Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Gütersloh, Hagen, Hamm, Herford, Mülheim, Münster, Oberhausen, Paderborn und Wanne-Eickel erhalten diese mobilen Rampen in nächster Zeit. Für Bahnsteige mit einer Höhe unter 76 cm wurde ein Hublift entwickelt. Diesen erhalten die Bahnhöfe Altenhundem, Finnentrop, Lippstadt, Siegen-Weidenau, Recklinghausen, Schwerte, Unna und Werthol.

Beide Einstiegsilfen wurden von der Sonderwerkstatt für Behinderte in Wanne-Eickel entwickelt und gebaut, die am selben Tage 30jähriges Bestehen feierte. Aus dieser Werkstatt stammen übrigens auch die Kofferkulis der meisten Bahnhöfe, die bald mit einem Münzpfandsystem nachgerüstet werden.

M. L.

Behindertenservice in Wanne-Eickel.
Foto: M. Lasek



ÖBB-Bilanz auch 1991 wiederum positiv

Für das Jahr 1991 legten die ÖBB wiederum eine positive Bilanz vor. Nach der vorläufigen Ergebnissen stiegen die Erträge aus dem Personen- und Güterverkehr gegenüber 1990 um 6,2%. Für den kaufmännischen Leistungsbereich weist die Erfolgsrechnung einen Reingewinn von 115 Mio öS (rund 16,5 Mio DM) aus. Die Gesamtaufwendungen einschließlich Pensionen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen betrugen 41,1 Mrd öS (5,8 Mrd DM), die Einnahmen 22,4 Mrd öS (3,2 Mrd DM). Der Bundeszuschuß ohne Pensionen belief sich 1991 auf 16 Mrd öS (rund 2,3 Mrd DM).

1991 wurden 173 Millionen Reisende befördert, was gegenüber 1990 einen Zuwachs von 2,7% bedeutet. Dieser Anstieg wird vor allem auf die Einführung des Neuen Austro-Takts (NAT) im Juni vergangenen Jahres zurückgeführt. Von 1986 bis 1991 stieg die Zahl der Reisenden um fast 10%.

Im Güterverkehr erhöhte sich das Transportvolumen um 3,4% auf 64,7 Millionen Tonnen, während die Erträge um 6% zunahmen. Wegen der Jugoslawien-Krise, der rückläufigen Getreideexporte und der geringeren Zuckerrübenenernte konnte allerdings der prognostizierte Wert nicht ganz erreicht werden.

A. H.

Doch Abstimmung über Alpentunnel

Über den Bau der beiden in der Schweiz geplanten Alpentunnel werfen nun doch die Stimmbürger zu entscheiden haben. Die Nachzählung und Nachprüfung der vorgelegten Unterschriften hat ergeben, daß entgegen einer früheren Bekanntmachung der Bundesverwaltung die Zahl von 50 000 doch erreicht und sehr knapp um 51 Stimmen übertroffen wurde. Diese Entscheidung über den Tunnelbau kann frühestens im kommenden Herbst fallen.

Wegen des außergewöhnlichen Umfangs, der hohen Kosten und der Folgelasten des Projekts AlpTransit oder NEAT (Neue Alpentransversalen) ist keineswegs sicher, ob das Vorhaben vom Volk gutgeheißen wird. Die Regierung hat indessen gegenüber der Europäischen Gemeinschaft erhebliche Zugeständnisse hinsichtlich des Schwerlastverkehrs auf der Straße erreicht, unter Hinweis darauf, daß unverzüglich ausreichende Scheinenkapazitäten zur Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn geschaffen werden. Sollte die Vorlage scheitern, wird sich die Schweiz erheblichen Drucks der europäischen Nachbarn ausgesetzt sehen, das Nachfahrverbot für Lkw mit 40 bis 44 t aufzuheben.

R. R.



»Taigatrommel« bei SZD noch hoch im Kurs

Die »Taigatrommel«, besser bekannt unter der DR-Baureihennummer 120 (BR neu 220), fristet bei der Deutschen Reichsbahn mehr und mehr ein Schattendasein. Überwiegend im Verschiebe- und Streckenbaudienst eingesetzt, wird sie wohl über kurz oder lang ganz von deutschen Gleisen verschwunden sein. Ungeachtet dessen wird diese Baureihe in der GUS weitergebaut. Die dort als »Maschka« bezeichnete Güterzuglokomotive M-62 war die erste Lok überhaupt, die aus der damaligen Sowjetunion exportiert wurde. Von Ungarn ging 1965 die erste Bestellung an das Diesellok-Werk in Lugansk (1918 bis 1991 Woroschilowgrad), nachdem bereits 1964 zwei Versuchsloks in 1520 mm Breitspur eingehend getestet wurden. Für die Sowjetischen Staatsbahnen (SZD – Sowjetskaja Zelesnaja Doroga) begann die Fertigung 1970 mit der Bezeichnung als M-62-S. Weitere Exporte gingen nach Polen (ST-44), in die Tschechoslowakei (T 679.I), nach Nordkorea (K-62) und nach Cuba (M 62 K). Seit 1976 wird die jetzt als 2-M-62 bezeichnete Maschine in zwei Ausführungen bis heute gebaut!

P. K.

Stückgutdienst auch in der Schweiz gestrafft

Auch in der Schweiz läuft künftig mehr Kleingut, das den Bundesbahnen zur Beförderung übergeben wird, im Nahverkehr auf der Straße.

Oben: Abschiedsfahrt der 99 6101 auf der Beeretalbrücke der NWE im Harz.
Unten: M-62 der SZD.
Fotos: C. Fricke/P. Konratiew



Bis Ende 1992 legen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) 20 Cargo-Domizil-Regionalzentren mit günstiger gelegenen zusammen. Mittelfristig sollen die heute noch 105 Regionalzentren auf etwa 50 und damit auf weniger als die Hälfte verringert, das Betriebs- und Verteilnetz neu strukturiert werden. Zwischen den einzelnen Regionalzentren verkehren dann direkte Güter-Kurswagen ohne Verzögerung durch Umladen oder Rangieren.

Der gestraffte Bedienungsraster soll den Gesamttransport beschleunigen, um die heutige Kundenforderung nach Lieferung innerhalb von 24 Stunden zu erfüllen. Der 1985 eingeführte Haus-Haus-Dienst »Cargo-Domizil« soll dann rund 90% der Sendungen am Tag nach der Auflieferung an ihr Ziel bringen.

R. R.

Abschied von der 99 6101 auf der Harzquerbahn

Die 99 6101 der Harzquerbahn hatte am 8. März ihre Abschiedsfahrt von Nordhausen nach Eisfelder Thalmühle. Die kleinste noch vorhandene Dampflokomotive der meterspurigen Harzbahnen hatte am 15. März ihre Kesselfrist und wurde danach erst einmal abgestellt.

Ob es gelingt, noch einmal Geld für eine Kesseluntersuchung zusammenzubekommen, ist sehr fraglich, so daß es wohl wirklich eine Abschiedsfahrt gewesen sein wird.

Veranstalter der Sonderfahrt war die IG Harzer Schmalspurbahnen. Diese IG hofft zwar, die Lok erhalten und auch fahrbereit aufarbeiten zu können; es fehlt aber das Geld.

Die 99 6101 ist eine kleine, dreifach gekuppelte Naßdampflokomotive, wurde 1914 von Henschel (Fabrik-Nr. 12 879) für die Heeresfeldbahnen gebaut und kam 1917 zur NWE (Nordhausen-Wenigeroder Eisenbahn), wo sie unter der Nr. 6 bis 1949 lief. Bei der DR bekam sie die Betriebsnummer 99 6101 und die Gattungsbezeichnung K 33.11. Die Lok war zuletzt im Rollwagenverkehr in Wernigerode im Einsatz oder aber wie ihre »Schwester« 99 6102 auf der Selketalbahn.

C. F.

»Bahnbrechende Idee«: Fahrpläne auf Diskette

Mit einer wahrhaft »bahnbrechenden Idee« – der elektronischen Fahrplanauskunft auf Diskette – kommen die ÖBB jetzt auf den Markt. Eine kleine Diskette für den PC hilft, per Knopfdruck innerhalb von Sekunden alle gesuchten Zugverbindungen auf dem Bildschirm darzustellen und auszudrucken.

Neben dem österreichischen Fahrplan sind auch die wichtigsten Verbindungen mit und in Deutschland enthalten. Man gibt nur noch das gewünschte Reisedatum und die Abfahrtszeit ein, und das System zeigt die schnellste Verbindung mit Zugnummern an. Sowohl beim Abfahrts- als auch beim Zielort kann der Bahnhof gewählt werden.

ÖBB



Oben: Im Oktober 1987 wartet eine Ae 3/6 I im Bf Etziken. Zum Fahrplanwechsel endet auf dieser Strecke der Zugverkehr.
Unten: Treffen zweier S-Bahn-Generationen in Rapperswil: RABDe 12/12, noch als S 7, und Re 450 als S 5 (Dezember 1991).
Fotos: P. Pfeifer

SBB: Fahrplanwechsel bringt Rationalisierungen

Der diesjährige Fahrplanwechsel veranlaßt die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), wegen enormen Kostensteigerungen auf der Aufwandseite jetzt auf die Sparsbremse zu treten. Das Jahr 1992 steht im Zeichen der Rationalisierung. Dies bedeutet seit langer Zeit die ersten Schließungen von (SBB-)Bahnlinien, die Verlagerung von unwirtschaftlichen Güter- und Postransporten auf die Straße. Diese Maßnahmen führen auch zu Änderungen in der Lokomotiv- und Wagendisposition. Bei den konzessionierten Privatbahnen spürt man dagegen zum Glück nichts von einem Leistungsabbau. Verschiedene Unternehmen bieten vor allem auf dem Sektor Tourismus sogar neue Leistungen an.

Auf Bus umgestellt bzw. ersatzlos gestrichen werden diese Linien: Solothurn – Herzogenbuchsee und Beinwil – Beromünster. Wegen mangelnder Frequenz trotz Subventionen des Bundes wird der Autoverlad zwischen Brig und Iselle ab 4. Januar 1993 eingestellt.
Beim SBB-Triebfahrzeugeinsatz kommt es zu folgenden Änderungen:

- Zwischen Lausanne und Vallorbe werden die mit Re 4/4 I bespannten Züge durch die RBDe 4/4-Pendelzüge ("Kolibri") ersetzt. Damit kann endlich der Anschluß an die InterCity-Züge aus der deutschen Schweiz in Lausanne wiederhergestellt werden.
- Die Be 4/6-Triebwagen, heute noch für den Zug 6004 Beinwil am See – Lenzburg und auf der Strecke Sisach – Läufelfingen – Olten im Regionaleinsatz sowie für Personaltransporte in den Rangierbahnhöfen Limmattal, Muttetenz und Lausanne-Denges verwendet, werden durch BDe 4/4-Triebwagen ersetzt.
- Auf den sogenannten Nationalbahnstrecken Aarau – Suhr – Wettlingen und Aarau – Suhr – Zofingen werden die BDe 4/4-Pendelzüge

durch RBDe 4/4-Pendelzüge ("Kolibri") Zürich – Wallisellen – Wetzikon – Hinwil versetzt.

- Wegen der Streichung verschiedener Postzugleistungen wird auch der Einsatzplan der Altbau-loks einige Änderungen erfahren.

Im hochwertigen Reisezugverkehr ändern sich einzelne interessante Zugläufe:

- Das Zugpaar EC 6 und 7 "Carlo Magno" aus Deutschland via Lötschberg – Simplon nach Sestri Levante fällt weg.
- Der EC 90/91 "Vauban" zwischen Brüssel und Basel fährt über die Lötschberg-Simplon-Route weiter nach Mailand.
- Der Simplon-Express (Nachtzug) 220/221 wird von bzw. nach Genf Aéroport anstatt Paris gefahren.
- Die beiden internationalen Schnellzugpaare zwischen Delémont und Belfort werden ersatzlos gestrichen. Der Kanton Jura versucht nun, mit der benachbarten französischen Region einen Ersatzbetrieb mit einem aus Italien stammenden doppelstöckigen Dieseltriebwagen einzurichten.
- In IC- und Schnellzügen der Linien

Basel – Biel – Genf (Züge 608, 623, 630, 643) sowie Genf – Brig (Züge 320, 1913, 1927, 1932) verkehren neue "Mac Donald"-Speisewagen.

- Ab 27. September wird der erste kommerziell genutzte ICE-Zug der DB auf dem SBB-Netz als Zugpaar EC 76/77 zwischen Basel und Zürich über die Bözbergstrecke fahren.

Bei den Privatbahnen gibt es folgende Änderungen:

- Die Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn (ASD) setzt ihre letzte Zugkomposition von 1913 am 21. Juni, 16. August, 6. und 27. September für Publikumsfahrten ein.
- Der "Supertrain du Chocolat", der während der Sommersaison von Montreux aus auf den Gleisen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) und der Freiburger Bahnen (FFM) Besucher zur Schokoladenfabrik in Broc im Greyerzerland fuhr, fällt weg.
- Die Betriebsgruppe der Emmentaler

dem Comer- und Luganersee.

- Ein weiteres Zugpaar nach Tirano wird eingelegt, um einerseits den Touristenverkehr besser bewältigen zu können und andererseits mehr Kapazitäten für den immer umfangreicher werdenden Güterverkehr bereitzustellen. Es handelt sich um die Züge 417 (der bereits heute ab Alp Grüm als Güterzug weiter nach Tirano fährt) und 478, der neu ab Tirano anstatt Alp Grüm verkehren wird.

PP

Bald zweigleisig über den Schoberpaß

Die österreichische Magistrale von Salzburg und Linz über den Schoberpaß nach Graz soll zwischen Selzthal und St. Michael bis 1993 zu 80% zweigleisig ausgebaut sein. Gegenwärtig liegt das zweite Gleis nach Fertigstellung mehrerer Ausbauschritte bereits auf etwa 38 km der insgesamt 63 km langen Verbindung.

Kürzlich wurde mit dem zweigleisigen Ausbau des 5 km langen Abschnitts Bärndorf-Büschendorf – Trieben begonnen, der bis 1993 fertiggestellt sein soll. Bis dahin werden die Arbeiten auch zwischen Kalwang und Peterbauer mit dem Hahnreichtunnel und zwischen Furth und Treglwang abgeschlossen. Vorgesehen sind bis 1993 ferner die Fertigstellung einer eingleisigen Schleife bei Selzthal und die Inbetriebnahme des Güterterminals St. Michael.

Bereits abgeschlossen ist der zweigleisige Ausbau der Schoberpaßstrecke in den Abschnitten Selzthal Süd – Rottenmann, Kalwang – Mautern und Kammerer Höhe – Kammerer Haltestelle. Bei Furth wurde die Linienführung verbessert. Die Bahnhöfe Kalwang, Mautern und St. Michael hat man entsprechend umgebaut.

In einem zweiten Ausbauschritt sollen voraussichtlich bis 1996 alle noch eingleisigen "Lücken" auf der Schoberpaßstrecke durch zweigleisigen Ausbau geschlossen werden.

R. R.

S-Bahn Zürich sicherer

Bei dem schweren S-Bahn-Brand im April letzten Jahres 55 Personen schwer verletzt, weil der Zug nach einer Notbremsung im Tunnel zum Stehen gekommen war. Dies hat bei den SBB zu Überlegungen geführt, das Notbremssystem abzuändern. Danach würden 10 sec nach einer Abfahrt alle Notbremsgriffe bis zur nächsten Türfreigabe unwirksam geschaltet. Wird ein solcher aber betätigt, würde das dem Lokführer angezeigt, der dann über eine Schnellbremsung selbst entscheiden kann.

K. F. W.



Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), die auch die Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) und die Solothurn-Münster-Bahn (SMB) betreibt, führt zum Fahrplanwechsel wieder die 1. Klasse ein, nachdem diese im Winterfahrplan 1973/74 aufgehoben worden war.

- Alle direkten Schnellzüge zwischen Romanshorn und Arth-Goldau, die über Strecken der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT), der Südostbahn (SOB) und der SBB fahren, erhalten den Namen "Voralpen-Express".

- Die Furka-Oberalp-Bahn (FO) führt ein neues Zugpaar an Samstagen im Februar und März 1993 zwischen Göschenen und Fiesch ein (Zug Nr. 1246). Das Besondere an diesen beiden Zügen ist, daß sie einen Verpflegungsdienst haben, nur 1. Klasse aufweisen und in Andermatt durchfahren. Fahrplan: Göschenen ab 9.20 Uhr; Fiesch an/ab 10.45/11.30 Uhr; Göschenen an 12.55 Uhr.

- Die Rhätische Bahn (RhB) baut ihr Bernina-Express-Angebot weiter aus. So verkehrt als Zubringer bzw. Anschluß zum/vom Bernina-Express ein Bus zwischen Lugano und Tirano über die malerische Route entlang

Von Bremen nach Nürnberg im ICE

Ab 31. Mai wird die zweite IC-Relation, die Linie 4 von Hamburg/Bremen über Hannover, Würzburg und Nürnberg nach München, komplett auf ICE-Züge umgestellt. Nachdem seit dem 18. November 1991 die DB schon zwei ICE-Züge auf der Linie 4 eingesetzt hat, kamen zum 1. März weitere vier Zugpaare hinzu, die anstelle von bisherigen lokbespannten IC, aber mit deren Fahrplan und Fahrpreisen München und Hamburg verbinden. Ab 31. Mai, wenn diese Linie komplett auf den ICE umgestellt ist, verkehren die Hochgeschwindigkeitszüge – anders als bisher – immer über Nürnberg und Augsburg. In der Frankenmetropole besteht dann jede zweite Stunde Anschluß zur IC-Linie 8 München – Berlin in beiden Richtungen. Dadurch wird auch Ingolstadt an die Linie 4 angebunden. München-Pasing erhält stündlich einen ICE-Halt. Nördlich von Hannover fahren die Hochgeschwindigkeitszüge zu jeder zweiten Stunde nach Bremen. Dadurch erhält die Hansestadt sieben statt bisher zwei durchgehende Verbindungen nach München. Durch den Einsatz des ICE verkürzt sich die Reisezeit Hamburg – München über Nürnberg um 23 Minuten, gegenüber der Route über Ansbach trotz des längeren Weges noch um vier Minuten.

Nachdem der DB derzeit bereits 42 ICE-Garnituren zur Verfügung stehen, werden bis zum Fahrplanwechsel sogenannte Schnupperfahrten zum regulären IC-Fahrpreis angeboten. Dabei verkehrt der ICE als Vorzug von stark frequentierten EC/IC-Zügen. In Nord-Süd-Richtung wird die Strecke Hamburg – Bremen – Osnabrück – Münster – Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Frankfurt befahren. In der Gegenrichtung verkehrt eine ICE-Einheit von Stuttgart über Mannheim – Mainz – Koblenz – Bonn – Köln – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Gelsenkirchen – Recklinghausen – Münster – Osnabrück und Bremen nach Hamburg.

1993 soll dann die Linie 3 von Hamburg über Frankfurt (Main) nach Karlsruhe mit Verlängerungen bis in die Schweiz komplett auf ICE umgestellt werden.

dbp/M. L.



Oben: Ende März offiziell in Nürnberg vorgestellt: der neue VT 610 "Pendolino".
Unten: "Verneigung" vor politischer Prominenz und DB-Repräsentanten im Bahnhof Pegnitz.
Fotos: G. Zimmermann

Neue IC- und IR-Linien bei der DR

Eine weitere neue InterCity-Linie ist die Linie 9, die ebenfalls im Zwei-Stunden-Takt befahren wird. Der Laufweg geht von Dresden über Leipzig, Erfurt, mit neuem Halt in Eisenach, Bebra, Frankfurt (Main), Darmstadt, Mannheim nach Saarbrücken.

Drei Züge fahren von Paris nach Dresden bzw. Leipzig mit französischen Wagen ohne Magnetschienenbremse. Aus diesem Grund dürfen diese Züge westlich von Frankfurt (Main) mit nur 140 km/h fahren, alle anderen Züge fahren mit 160 km/h. Die Fahrzeiten im Bereich der Deutschen Reichsbahn verkürzen sich gegenüber denen im ablaufenden Fahrplan um 20 Minuten.

Während im InterCity-Verkehr schon länger im Takt gefahren wird, bringt der neue Fahrplan ab Mai 1992 erstmals auch InterRegio-Züge zwischen Ost und West im Takt. Auf der IR-Linie 17 Dresden – Leipzig – Hannover – Köln wird der InterRegio-Verkehr im Zwei-Stunden-Takt aufgenommen. Das bedeutet die Verlängerung von zwei Zugpaaren Hannover – Köln und einem Zugpaar Leipzig – Hannover von und nach Dresden. Darüber hinaus verkehren zwei neue Züge Dresden ab 17.40 Uhr und 19.43 Uhr bis Magdeburg.

Die 222 km lange Strecke von Berlin nach Chemnitz (über Elsterwerda – Riesa) wird die neue InterRegio-Linie 34. Anstelle der D-Züge verkehren moderne IR-Züge. Die Fahrzeit verkürzt sich um 50 Minuten! DR



Glacier-Express wartet mit Neuerungen auf

Ein lange gehegter Wunsch wird zum Fahrplanwechsel in der Schweiz verwirklicht: Das Verpflegungsangebot in den Speisewagen des Glacier-Express wird weiter ausgebaut. Neu wird ab 31. Mai täglich ein moderner RHB-Speisewagen (mit 36 Tischplätzen) auf der Strecke Chur – Brig – Chur verkehren.

Die Details dieses Wageneinsatzes: Hinfahrt in Zug F/901 Chur – Brig (Chur ab 9.03 Uhr/Brig an 13.15 Uhr/Zermatt an 14.45 Uhr), Rückfahrt in Zug D/906 Brig – Chur (Zermatt ab 12.10 Uhr/Brig ab 13.45 Uhr/Chur an 18.13 Uhr).

Aufgrund dieser Neuerung werden sich auch die Speisewagenläufe in einigen anderen Zügen ändern. Fahrtrichtung St. Moritz/Chur – Zermatt: Zug G/903, Speisewagen läuft Chur – Brig für Mittagessen; Zug I/905, Speisewagen St. Moritz – Disentis. Richtung Zermatt – Chur/St. Moritz: Zug B/902, Speisewagen Disentis – Chur; Zug C/904, Speisewagen Andermatt – Chur (hier auch für Kaffee und Kuchen). B. Moser

Pendolino: Neue Qualität im Regionalverkehr

"Mit diesem Zug wird die Bundesbahn auch im regionalen Bereich wieder an Bedeutung gewinnen". In dieser Einschätzung waren sich Politiker, DB-Vertreter und interessiertes Publikum einig, als Ende März in Nürnberg der neue VT 610 offiziell vorgestellt wurde. Rund ein Jahr nach dem Start des ICE-Schnellverkehrs präsentiert die DB mit dem "Pendolino" – benannt nach seinem italienischen Vorbild ETR 450 – nunmehr ein weiteres High-Tech-Fahrzeug, das auch im regionalen Verkehr neue Qualitätsmaßstäbe setzen soll.

Die mit einer elektronisch geregelten, aktiven gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung (GSt-System) ausgerüsteten Dieselmotortriebzüge können auf bestehenden kurvenreichen Strecken gegenüber konventionellen Zügen um rund 20 % schneller fahren. Dank der aufwendigen Technik kommt unter dem Strich dabei sogar noch ein deutlich gesteigerter Fahrkomfort zum Tragen, wovon sich die geladenen Fahrgäste während der Präsentationsfahrt auf den künftigen Einsatzstrecken des "Pendolino" von Nürnberg nach Bayreuth und Hof überzeugen konnten.

Die Seitenneigung während schneller Kurvenfahrt, die maximal acht Grad beträgt, wird jeweils in Abhängigkeit von der Seitenbeschleunigung durch verschiedene Sensoren ermittelt und durch hydraulische Zylinder eingestellt.

Die ersten zehn zweiteiligen Triebzüge werden zum Fahrplanwechsel 1992 zunächst im Rahmen eines vom Freistaat Bayern mitfinanzierten Pilotprojekts als RegionalSchnell-Bahn (RSB) zum Einsatz kommen. Im Ein-Stunden-Takt verkehren die "Pendolini" ("Pendlchen") dabei von Nürnberg nach Bayreuth (KBS 860) und im Zwei-Stunden-Takt nach Hof (KBS 865).

Bis und von Pegnitz wird in Doppeltraktion gefahren. Auf rund 30 % der gesamten Streckenlänge erreichen die mit zwei 485-kW-Motoren ausgestatteten dieselelektrischen Triebzüge die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Fahrzeitgewinne zwischen der Frankenmetropole und Bayreuth betragen über 20 Minuten, auf der Relation Nürnberg – Hof sogar rund 30 Minuten.

Die anspruchsvolle und innovative Technik des "Pendolino" findet schließlich auch in einem attraktiven äußeren Erscheinungsbild im RSB-Look in den Farben Lichtgrau-Türkis sowie einer unkonventionellen farbenfrohen Innenausstattung ihre Entsprechung. (Ein ausführlicher Hintergrundbericht zum Thema "Pendolino" folgt im Eisenbahn-Journal 6/92.) GZ



Die Schnupperfahrten, welche bis zum Fahrplanwechsel mit überzähligen Garnituren veranstaltet werden, führen den ICE auch über Dortmund.
Foto: M. Lasek

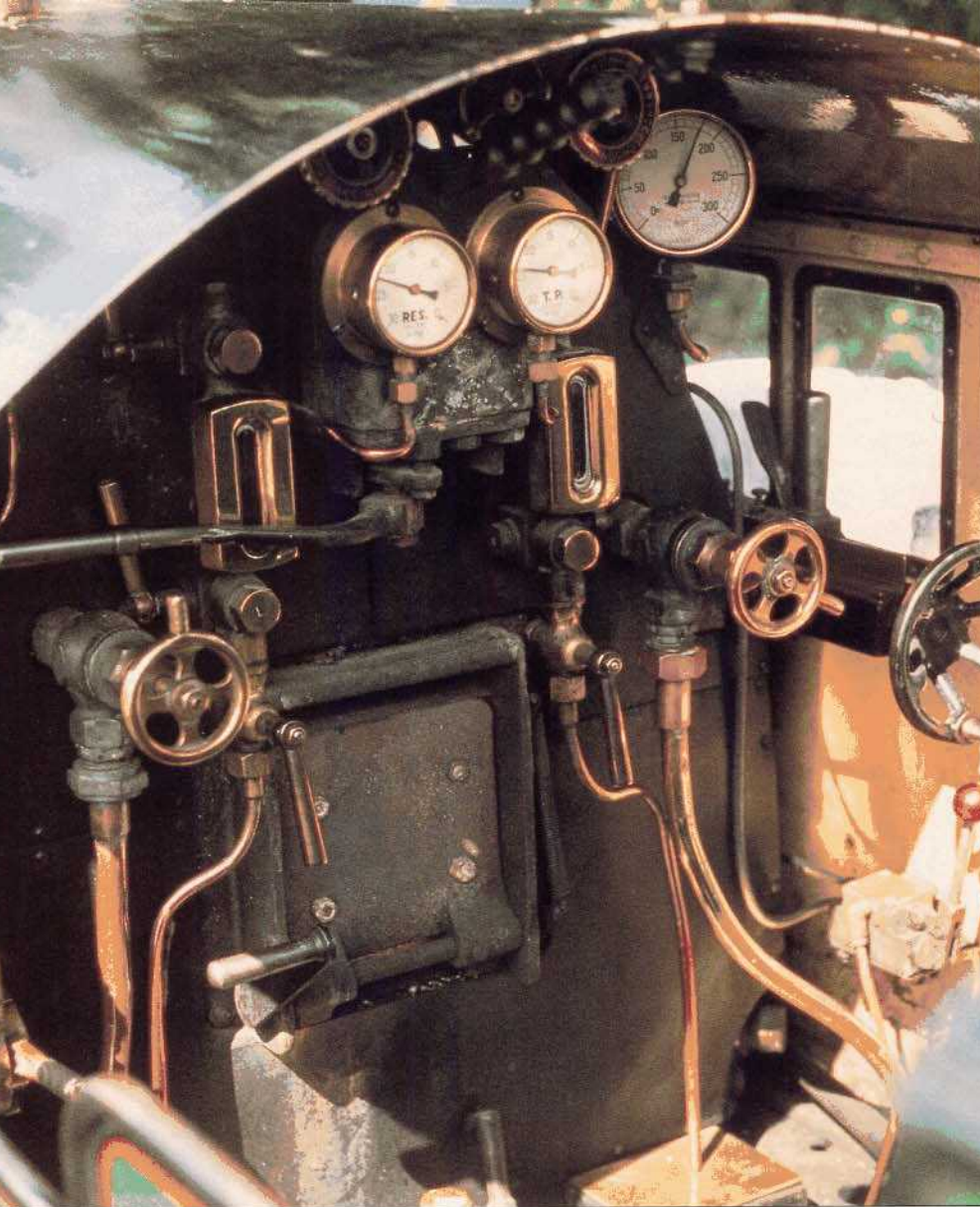


Bild 1: Alle Attribute einer "Großen" sind auch auf der Modell-Lokomotive vorhanden: Steuerung, Injektoren, Manometer und Feuertür.

Die größte Miniatur

Der Fahrdienstleiter gibt das Abfahrtsignal, der Lokführer quittiert mit einem Pfiff aus der Dampfpeife, und zischend strömt der Dampf in die Zylinder. Die großen Räder der 2'C1'-Schleppenderlokomotive beginnen sich langsam zu drehen, und der Zug, bestehend aus zwölf vierachsigen Teakholz-Reisezugwagen, gleitet langsam aus der Bahnhofshalle.

Nicht Berlin, London oder Paris in den zwanziger Jahren ist der Schauplatz dieser Fahrt, sondern Hythe, ein kleines Städtchen bei Folkstone an der englischen Kanalküste, ca. 20 km westlich von Dover. Von Mai bis Oktober kann man die beschriebene Szene täglich bis zu zwölfmal auch heute noch erleben.

Ist dieser Umstand an sich schon ungewöhnlich, so wird das Ganze noch interessanter, wenn man weiß, daß die Züge auf Gleisen der Spurweite 381 mm (15 Zoll) verkehren und die Lokomotiven Modelle von Schnellzuglokomotiven im Maßstab 1:3 sind. Mit 22 km Streckenlänge ist auch das übliche Maß für eine Garten- oder Ausstellungsbahn weit überschritten.

Die Romney, Hythe & Dymchurch Railway

(RH&DR) ist als reguläre Nebenbahn konzessioniert und erfüllt – neben ihrer Aufgabe als Touristenbahn – auch "echte" Verkehrsaufgaben. So befördert sie ganzjährig im Auftrag der Distriktsverwaltung Schüler von Dymchurch zur Mittelschule nach New Romney. Die RH&DR ist die längste 381-mm-Bahn der Welt und gilt gleichzeitig als kleinste private und größte Miniatureisenbahn der Welt.

Entstanden ist sie aus einer Idee der beiden Rennfahrer Captain J. E. P. Howey und Graf Louis Zborowski, des Besitzers des berühmten Rennwagens "Chitty-Chitty-Bang-Bang". Beide wollten eine englische Hauptstrecke in der Spurweite von 381 mm als reguläre Eisenbahn betreiben. Angeregt dazu hatte sie die Ravensglass and Eskdale Railway, eine ca. 18 km lange 15-Zoll-Nebenbahn in Cumbria, Nordwestengland. Howey und Zborowski hatten ursprünglich vor, diese Bahn zu kaufen und entsprechend umzubauen.

Nach dem Tode Zborowskis 1924 in Monza verfolgte Howey die Idee allein weiter und konnte schließlich 1925 die Trasse einer projektiert-

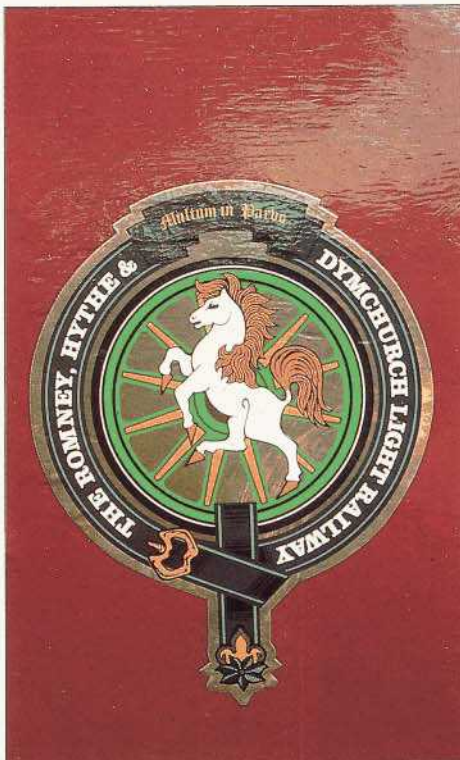


Bild 3: Keine britische Institution ohne Wappen: Auch die Eisenbahngesellschaft RH&DR zeigt stolz ihr Emblem an den Fahrzeugen.



Bild 2: Lok Nr. 9 "Winston Churchill" wurde mit einem "Cow-Catcher" ausgerüstet, obwohl die Gefahr durch Kühe auf den Gleisen nur sehr gering sein dürfte.

eisenbahn der Welt

Bild 4: Mit der Handkurbel wendet der Scheibenwärter die Lokomotive Nr. 8 "Hurricane" auf der Drehscheibe in Hythe.





Bild 5: Diesel und Teak in Hythe: Lokomotive Nr. 12 "John Southland" vor ihrem Reisezug.

ten, aber nie gebauten Normalspurbahn an der Küste der Grafschaft Kent erwerben, die wegen fehlender Steigungen für den geplanten "Hochgeschwindigkeitsbetrieb" bestens geeignet schien.

Howey erhielt eine Konzession, und nach einer relativ kurzen Bauzeit von knapp zwei Jahren konnte 1927 die 13,4 km lange zweigleisige Strecke Hythe – Dymchurch – New Romney eröffnet werden. In dieser Feriengegend wurde die Bahn sofort ein großer Erfolg, so daß sich

Howey entschloß, sie um weitere 8,8 km bis auf die Halbinsel Dungeness zu verlängern. Dieser ebenfalls zweigleisige Streckenabschnitt ging 1929 in Betrieb.

Captain Howey betrieb die Bahn bis zu seinem Tode im Jahre 1963 als ganz normale Privatbahn. Danach wechselte sie mehrmals den Besitzer und war gegen Ende der siebziger Jahre akut einstellungsbedroht. Heute ist die RH&DR im Besitz einer Holdinggesellschaft mit breitgestreuten Anteilen, die den Betrieb mit ca. 25

Angestellten durchführt. Sie wird unterstützt von der Romney, Hythe & Dymchurch Railway Association, einem Verein von Freunden und Förderern der RH&DR.

Während des Zweiten Weltkriegs stand die Bahn unter Militärverwaltung, die aus einer der 2'D1'-Maschinen und zwei vierachsigen Waggons einen mit schweren Maschinengewehren und Flugabwehrkanonen bestückten Panzerzug bildete.

Bild 6: Die nicht im Einsatz befindlichen Maschinen werden mit großen Planen gegen Witterungseinflüsse geschützt.





Bild 7: Eine Fahrt über 22 km ohne Halt bis Dungeness liegt vor dem Schnellzug "Kent Coast Express". Vor dem Start wird noch ein Plausch gehalten.

Eine Fahrt mit der RH&DR

Die Strecke der RH&DR beginnt am westlichen Rand des Ortskerns von Hythe. Der Bahnhof ist mit Empfangsgebäude, Bahnhofshalle, zweigleisigem Lokschuppen, Drehscheibe, Stellwerk und Signalbrücke ausgestattet. Die Weichen und Signale werden, wie in Großbritannien üblich, über Gestänge gestellt.

Von Hythe aus führt die Strecke zunächst zwischen Buschwerk und Gärten entlang eines

Kanals, bis sie nach ca. 1,5 km das offene Marschland erreicht. Die Trasse verläuft in einer Entfernung von 1 bis 1,5 km zur Küste und erreicht nach 8 km den Bahnhof Dymchurch. Ein Überholungsgleis, ein Abstellgleis, zwei Bahnsteige mit einer Fußgänger-Überführung sowie ein kleines Schaltergebäude bilden die Ausstattung der Station.

Nach Durchfahrt des besetzten Haltepunkts Jefferston Lane wird nach weiteren 4,4 km der Betriebsmittelpunkt der Bahn, New Romney,

erreicht. Hier befinden sich die Verwaltung, ein Bw mit neunstündigem Lokschuppen und Drehscheibe, eine zweigleisige Lokwerkstatt mit einer ebenfalls zweigleisigen Wagenwerkstatt, ein Stellwerk und zahlreiche Abstellgleise. Die große Bahnhofshalle überspannt drei durchgehende Bahnsteiggleise und vier Stumpfgleise zum Abstellen kompletter Wagengarnituren. Die Bahnsteige werden mittels einer Fußgänger-Überführung erreicht.

Der anschließende Streckenabschnitt bis Dun-

Bild 8: Kraft und Eleganz vereinigen sich in der vor der Remise stehenden Lok Nr. 5 "Hercules".





geness wurde nach Kriegsende nur noch einleisig wiederaufgebaut. Auf diesem Abschnitt wird mit einem "Stabsicherungssystem" gefahren. Der "Stab" besteht aus einer in Leder gefaßten Metallplakette, die bei Bedarf (Schnellzug) in der einzigen Kreuzungsstation Romney Sands oder in New Romney während der Fahrt auf einen entsprechenden Fangständer geworfen werden kann.

Die Bahnanlagen von Dungeness auf der gleichnamigen Halbinsel bestehen aus einer großen Wendeschleife, einem Empfangs-"Schuppen", einem Wasserbehälter sowie einem Restaurant, das vor allem "Fish and Chips" anbietet. Außer einigen kleinen Brücken

über Entwässerungsgräben sowie einigen Straßenunterführungen weist die Strecke der RH&DR keine besonderen Kunstbauten auf.

Der Fahrzeugpark

Wenn auch die Landschaft wenig spektakulär ist – der Fahrbetrieb ist es umso mehr. Der Fahrzeugpark besteht aus elf betriebsfähigen Dampflokomotiven und einer Streckendiesellok, rund 70 vierachsigen Reisezugwagen, teilweise aus Teakholz, teils aus Aluminium, mit jeweils zwölf bis 20 Sitzplätzen, sowie einer Reihe von an den Seiten offenen Sommerwagen und einigen Begleiterwagen mit Dienst- und

Gepäckabteil. Eine besondere Attraktion ist der "Director's Saloon" mit Plüsch-Polstersitzen und Gardinen, der sogar schon die Queen als Fahrgast erlebte.

Besonders erwähnenswert ist schließlich noch der Barwagen, in dem Snacks und Getränke erhältlich sind und der – für manchen Eisenbahnfreund vielleicht ganz wichtig – "Fully licensed" ist, d. h. es darf jede Art von Alkohol ausgeschenkt werden. Ein weiteres interessantes Fahrzeug ist der "Steuerwagen" für den Schülerzug, ein Zugspitzenfahrzeug mit Frontbeleuchtung, Signalhorn und separater Bremseneinrichtung. Es wird benötigt, da in Dymchurch keine Wendemöglichkeit für die Zuglok besteht. Die außerdem vorhandenen zahlreichen Bahndienstfahrzeuge basieren meist auf Feldbahnmaterial.

Von 1930 bis 1963 besaß die Bahn eine Lokomotive mit Benzinmotor, die Captain Howey aus Teilen seines Rolls-Royce "Silver Ghost", Baujahr 1914, herstellen ließ. Mit dieser sollen Geschwindigkeiten bis fast 100 km/h erreicht worden sein.

In der Hochsaison fahren täglich neun durchgehende Zugpaare, davon samstags ein Zugpaar als Schnellzug "Kent Coast Express", jeweils ohne Halt von Hythe nach Dungeness und zurück. In der Regel absolvieren die Lokomotiven den Umlauf New Romney – Hythe – Dungeness – New Romney (– Hythe – New



Bild 9: Karg ist die Landschaft auf der Halbinsel Dungeness. Der Zug der RH&DR befindet sich auf dem Weg zum Endbahnhof gleichen Namens.

Bild 10: Eine äußerst romantische Idylle bilden die Anlagen der RH&DR im Bahnhof von New Romney.



Romney, je nach Fassungsvermögen der Tender), setzen dann aus, um ihre Vorräte zu ergänzen und übernehmen anschließend den nächsten fälligen Zug. Alle Maschinen – in der Regel auch die Diesellok – werden in Hythe auf der Drehscheibe gewendet.

Ein Besuch lohnt bestimmt

Die planmäßige Fahrzeit Hythe – Dungeness beträgt 65 min (Schnellzug 45 min), was einer Reisegeschwindigkeit von 20,5 km/h (Schnellzug 30 km/h) entspricht. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit wird zwar mit 25 mph (das entspricht 40 km/h) angegeben, bei Bedarf aber wird auch einmal schneller gefahren, zumal die Dampflokomotiven keinen Tachometer haben.

Die RH&DR verkehrt von Ostern bis Ende September täglich. Ein Besuch ist an einem verlängerten Wochenende gut möglich. Man sollte dabei den Freitag als Anreisetag wählen, da der Samstag der interessanteste Betriebstag ist. Vom Rheinland empfiehlt sich die Anreise über Ostende – Dover.

Bei Benutzung des Tragflügelboots ist der Besuch der RH&DR auch als Tagesausflug von der belgischen Küste aus möglich. Bahn und Bus, mit Umsteigen in Dover-Priory und Folkestone, bringen die Reisenden dann zur RH&DR.

H. G. Birckner

Bild 11: Lokomotive und Wagen sind auf Hochglanz geputzt. Das Formsinal auf der Signalbrücke am Stellwerk Hythe zeigt "Freie Fahrt".

Bild 12: Gartenbahn oder nicht? Der aus New Romney ausfahrende Zug hat als nächstes Ziel die Station Hythe. **Fotos: H. G. Birckner**



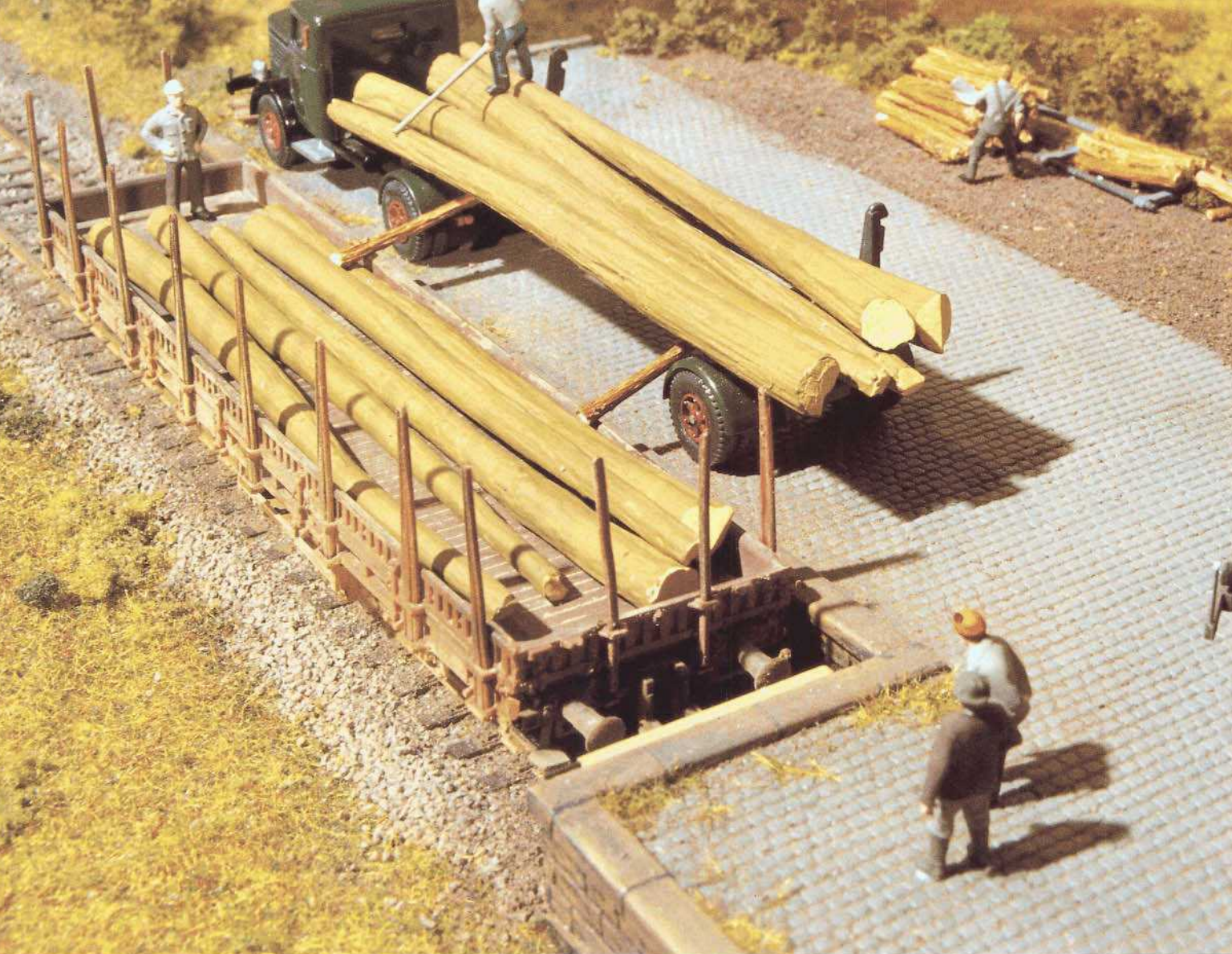


Bild 1: Die Verladung der Stämme auf den bereitgestellten Rungenwagen bildet den Abschluß einer Arbeitskette vom Wald zur Bahn.

Holzverladung – im Modell

Themenwahl

Auf vielen Modellbahnanlagen tritt die Nachbildung des Güterverkehrs mehr und mehr in den Vordergrund. Nicht zu Unrecht, bietet der Gü-

terverkehr doch wesentlich vielfältigere Betriebsmöglichkeiten als der Personenverkehr. Doch reicht es aus, sich nur auf die Nachbildung des Betriebs zu konzentrieren, der die Eisenbahn als solche berührt? Oftmals ist es

ohne weiteres möglich, auch die dem Bahntransport vorgelagerten Vorgänge und Abläufe im Modell darzustellen.

Auf unserer Anlage "Steburg-Ost" haben wir versucht, die beim Transport von Langholz ablaufenden Vorgänge vom Holzeinschlag im Wald bis zur Verladung auf Eisenbahnwaggons nachzustellen.

Zeitlich sollte dieses Thema in den frühen fünfziger Jahren angesiedelt sein, als die Mechanisierung in der Forstwirtschaft bei weitem noch nicht so dominierend war wie heute. Damals wurde ein Großteil der anfallenden Arbeiten mit Muskelkraft durch die Forstarbeiter unter Zuhilfenahme von Pferden durchgeführt.

Einige dieser Arbeitsgänge sollten auf unserer Anlage nachgestaltet werden. Die erste Station ist dabei der Holzeinschlag, also das Fällen der Bäume. Anschließend werden die Stämme mit den sog. Rückepferden zu einem zentralen Lkw-Ladeplatz transportiert. Nach der Verladung auf die Langholz-Spezialfahrzeuge ge-



Bild 2: Mittels Brechstange werden die Stämme über die Rollhölzer auf den R-Wagen geladen.



Bild 3: Der Holzeinschlag ist in vollem Gange. Der gefällte Baum wird von seinem Astwerk befreit und liegt danach zum Abtransport bereit.



Bild 4: Für den Schlepptransport zum Lkw-Veladeplatz werden sogenannte Rückepferde eingesetzt. (Der Forstarbeiter bezeichnet den Transport von Baumstämmen als "Rücken".)

Bild 5 (unten): Das Pferd wird mit einem speziellen Schleppgeschirr vor den zum Transport bereitliegenden Baumstamm gespannt.



nachgestellt

langen die Stämme zu einer Holzverladerampe der Eisenbahn, wo das Umladen auf die Wagons erfolgt.

Der Holzeinschlag

Nach dem Fällen des Baumes mittels Säge und Axt werden die Äste entfernt und der Stamm zu einem Sammelplatz innerhalb des Holzeinschlaggebiets gebracht. Dieser Transport geschieht mit Pferden, die den Baumstamm über eine nicht allzu große Entfernung schleppen können. Im Modell wurde dieser Vorgang durch ein Preiser-Pferd dargestellt, das mit einer Nachbildung des beim Vorbild üblichen Schleppgeschirrs versehen wurde.

Die Verladung auf Lkws

Das Ziel des Pferdes und seines Führers ist der Sammelplatz, wo ein transportabler Kran steht, der an seinem jeweiligen neuen Einsatzort schnell aufgebaut werden kann. Dazu müssen die beiden Holzstämme, die das tragende Gerüst des Krans bilden, in die Erde eingegraben werden. Anschließend wird der Kran durch zwei



Bild 6: In nicht allzu weiter Entfernung vom Einschlaggebiet befindet sich ein Sammel- und Verladeplatz für den folgenden Lkw-Transport.



Bild 7: Kürzere Stämme können auf einen entsprechenden Hänger verladen werden. Im Hintergrund befindet sich ein Arbeitswagen, der den Arbeitern Schutz vor aufziehenden Unwettern bietet und zum Pausenaufenthalt dient.

Bild 8: In einer Betriebspause haben sich der Vomag und der Faun von Weinert sowie der Wiking-Büssing auf dem Sammelplatz eingefunden.



seitliche Abspannungen, die an umstehenden Bäumen befestigt werden, stabilisiert. Mit diesem Kran erfolgt das Beladen der für den Holztransport eingesetzten Fahrzeuge. Neben dieser Methode gab es noch verschiedene andere Möglichkeiten, die hier nur erwähnt werden sollen, damit vielleicht der eine oder andere Leser diese im Modell nachvollziehen kann:

Manche Betriebe benutzten natürliche Rampen, auf die die Stämme hinaufgezogen und über quergelegte Stämme von dort auf die Lkws gerollt wurden – ähnlich wie wir es bei der Bahnverladung nachgebildet haben.

Verschiedentlich waren die Langholz-Fahrzeuge auch mit Winden ausgerüstet, mit deren Hilfe die Stämme direkt auf den Transporter gehievt werden konnten.

Die eingesetzten Langholz-Transportfahrzeuge

Der Fuhrpark unseres Holzabfuhrbetriebs besteht aus drei unterschiedlichen Fahrzeugen: einem Vorkriegs-Vomag, einem etwas jüngeren Faun-Lkw aus dem Jahre 1949 sowie einem Büssing, der ebenfalls in den ersten Nachkriegsjahren gebaut wurde.

Vor einigen Jahren war es noch sehr problematisch, für die von uns gewählte Epoche passende Straßenfahrzeuge zu beschaffen. Inzwischen kann man auf ein recht umfangreiches Sortiment der verschiedenen Hersteller zurückgreifen. Besondere Beachtung verdienen in diesem Zusammenhang Modelle der Firma Weinert, hier in Form des Vomag und des Faun. Diese haben zwar ihren Preis, bilden aber infolge ihrer Vorbildtreue und ausgezeichneten Paßgenauigkeit einen guten Einstieg in den Bau von Metallbausätzen, der dann durch ein ganz ausgezeichnetes Ergebnis belohnt wird.

Etwas preiswerter war der Büssing von Wiking, der mit einigen Zurüstkteilen von Preiser gesupert wurde, so daß er sich jetzt neben den anderen Modellen nicht zu "verstecken" braucht.

Die Aufbauten unserer Fahrzeuge erhielten eine einheitliche grüne Lackierung. Die Fahrgestelle dagegen bekamen einen unterschiedlichen Anstrich, um den "zusammengekauften" Eindruck gut wiederzugeben. Die Alterung wurde mit dem sogenannten Verwitterungspulver aus dem Sortiment der Firma Rainer Lipp, Petershagen, vorgenommen. Die Fahrzeuge wurden damit mehrmals eingepudert, bis der gewünschte Effekt erreicht war. Diese Alterungsspuren sind absichtlich nicht abriebfest aufgetragen worden, damit im Bedarfsfall das ursprüngliche Aussehen wiederhergestellt werden kann. Durch das Aufbringen von Klarlack dagegen lassen sich die Alterungsspuren konservieren.

Die Bahnverladung

Mit den Langholz-Transportern gelangen die Baumstämme nun zur nächsten Bahnstation mit entsprechenden Verladeeinrichtungen. In unserem Falle wird das Holz an einer kombinierten Kopf-Seitenrampe umgeschlagen. Dazu nützt man den Höhenunterschied zwischen Lkw und Bahnwaggon aus: Bei beiden Fahrzeugen entfernt man die Rungen zur Hälfte. Danach werden zwischen Lkw und Waggon kurze Stämme gelegt, die als "Rollbahn" dienen und auf denen die Stämme mittels Brechstangen und



Bild 9: Während der bereitstehende Lkw beladen wird, schafft das Rückepferd schon wieder "Nachschub" heran.

Muskelkraft vom Lkw auf den Runge-
wagen gerollt werden.
Der vorliegende Beitrag erhebt keinen Anspruch
auf absolute historische Exaktheit, da die Ver-
fasser die von ihnen dargestellte Epoche nicht

aus eigener Anschauung, sondern nur aus Er-
zählungen und der Literatur kennen. Vielleicht
regt aber die Beschreibung unserer Bastelarbeit
doch den einen oder anderen Leser an, auch
einmal das "Drumherum" im Güterverkehr ge-

nauer "unter die Lupe" zu nehmen und auf der
eigenen Anlage oder dem Diorama darzustel-
len. Anregungen und Möglichkeiten gibt es in
Hülle und Fülle – und für alle Nenngrößen!
Burkhard Rieche

Bild 10: Eine einfache, leicht umzusetzende Hebevorrichtung wird für das Aufladen der Stämme auf die Langholz-Transporter verwendet. **Fotos: S. Rieche**





Bild 1: Das fertiggestellte Modell des Dienstwagens der ÖBB. Die Tür an der Stirnseite wurde in geöffnetem Zustand dargestellt.

Fahrverschubwagen der ÖBB

Da bei der Einführung des Fahrverschubs bei den ÖBB die benötigten Dienstwagen nicht in ausreichender Anzahl vorhanden waren und auch die aus Spantenwagen umgebauten Dienstwagen der Serie 75 000 nicht den Anforderungen entsprachen, wurden in den Jahren 1981/82 von den Hauptwerkstätten Knittelfeld und Simmering insgesamt 54 zweiachsige Personenwagen der Serie Bi 35 700 bis 759 ("Spantenwagen") in Fahrverschubwagen der Serie Dgho 75 100 bis 154 umgebaut. Für den Umbau wurden generell nur Wagen mit guter Beleuchtung, Halbfenstern der Bauart VWM und Oerlikon-Bremse O-GP ausgewählt. An den Stirnseiten wurden die Übergangsgitter entfernt und das Geländer stirnseitig verschlossen. Darüber hinaus erhielten die Umbauwagen

auch noch Zugspitzen- und Zugschlußsignale. Das Innere der Fahrzeuge wurde komplett umgestaltet und damit den Bedürfnissen des Verschiebpersonals angepaßt. Ein Wagen gliedert sich nun in vier unterschiedliche Bereiche:

- einen Vorraum mit Kochgelegenheit, Anrichte und Küchenkasten,
- einen Aufenthaltsraum für fünf Personen mit Tisch und Bank,
- einen Tankraum im WC-Vorraum mit einem Heizölbehälter samt den dazugehörigen Bedienungs- und Schutzeinrichtungen,
- einen Trocken- und Umkleideraum mit drei Kleiderkästen.

Diese Wagen werden in allen Teilen Österreichs in den Fahrverschubzügen, den sogenannten Sammlern, eingesetzt. Die Sammler

stellen nicht nur beim Vorbild eine willkommene Abwechslung dar, sondern sind auch als Modell sehr interessant. Im Hinblick auf die Zuglänge lassen sich derartige Züge ebenfalls problemlos auf allen Modellbahnanlagen einsetzen.

Da der Wiener Hersteller Klein Modellbahn seit einiger Zeit eine recht gute Nachbildung des zweiachsigen Spantenwagens in seinem Fertigungsprogramm hat, kann dieser als Grundlage für einen Fahrverschubwagen verwendet werden.

Man benötigt einen Wagen Nr. 3731 von Klein Modellbahn, der in alle Einzelteile zerlegt wird. Am Fahrgestell werden ein Batterie- und ein Werkzeugkasten (Teile aus der Bastelkiste) angebracht.

Bild 2: Das Einstellen des Fahrverschubwagens in einen "Sammler" wurde hier im Modell nachgestellt.





Bild 3: Ein Blick in das Innere des Wagens. In filigraner Feinarbeit wurden entsprechend dem Vorbild die vier Sektionen des Wagens mit allen Einrichtungen einschließlich des Personals nachgestaltet.

Am Wagenkasten ist auf jeder Seite das zweite Fenster (von der gleichen Stirnseite aus gerechnet) mit einem Kunststoffteil zu verschließen und sauber zu verschleifen. Sollte auch nach dem Lackieren die ursprüngliche Fensteröffnung zu erahnen sein, ist das nicht weiter schlimm, denn bei vielen Vorbildwagen bietet sich dasselbe Bild.

Da bei dem Modell die Inneneinrichtung und der Wagenkasten aus einem Teil bestehen, muß nun überlegt werden, wie weit man das Vorbild im Modell nachbilden will. Ich habe bei meinen Wagen auch das Innere weitestgehend nachgestaltet. Dazu muß die Inneneinrichtung aus dem Wagenkasten herausgeschnitten werden, wofür eine kleine Trennscheibe das am besten geeignete Werkzeug sein dürfte. Auf einer Stirnseite habe ich vorsichtig die Tür herausgeschnitten, um sie in offener Position darstellen zu können.

Sind diese Arbeiten abgeschlossen, ist der Wagen neu zu lackieren und zu beschriften. Die notwendigen Buchstaben und Ziffern findet man beispielsweise im Programm von Exact. Die Fensterbänder werden passend geschnitten und eingeklebt.

Aus dünner, aber stabiler Klarsichtfolie entsteht die Tür. Nach dem Abkleben des Fensters wird die Tür auf der Außenseite tannengrün, auf der Innenseite blutorangefarben lackiert und nach dem Trocknen an den Wagenkasten geklebt.

Bei den Bühnen müssen die Übergangsgitter und -bleche herausgeschnitten und durch Kunststoffstreben ersetzt werden. Ich verwendete dazu Teile eines Zauns aus der Bastelkiste. Aus einem dünnen Kunststoffrohr entstanden die Lampen, die an die Bühnen geklebt wurden. Die Steckdosen stammen aus dem Spieth-Sortiment.

Fahrgestell, Wagenkasten und Übergangsbühnen können nun, wenn man keine Inneneinrichtung einsetzen will, zusammengefügt und verklebt werden. Meine Inneneinrichtung entstand aus einer dünnen Kunststoffplatte, Karton und Draht. Außerdem mußte ein neuer Innenboden zugeschnitten und eingeklebt werden. Diverse Kleinteile verliehen der Inneneinrichtung das richtige "Flair".

Das Dach wird glattgeschliffen. An den Enden werden die Spitzenlichter und etwa in der Mitte des Daches ein Schornstein (aus dem Sortiment von Spieth) angebracht. Selbstbemalte "Preiserlein" bilden die Mannschaft des Wagens. Das Waggondach wird nur aufgesteckt, um Einblick in das Wageninnere zu gewährleisten. Nun erhält das Fahrzeug noch einige Betriebsspuren und kann anschließend seiner Aufgabe nachkommen.

Jürgen Guß

Bild 4: Das neue Modell des Fahrverschubwagens im Einsatz auf einer kleinen ländlichen Station. **Fotos: J. Guß**





Bild 1: Die Arbeitstechnik der Felsgestaltung erläutert unser Leser Ralf Wolters in seinem Bericht.

40

3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Schmalspur-Romantik in H0e

Bild 2: Trotz der geringen Abmessungen ist auf dieser H0e-Anlage ein interessanter Fahrbetrieb möglich.



Nachdem ich durch einen Umzug gezwungen war, meine H0-Anlage abzubauen, stand ich vor der Frage, wie ich trotz beschränkter Raumverhältnisse mein Hobby weiter betreiben kann. Zufällig sah ich bei einem Freund, wie vorbildgetreu sich der Fahrbetrieb mit Bemo-Schmalspurfahrzeugen durchführen läßt, und ich entschied mich spontan für die Nenngröße H0e, die einer Vorbildspurweite von 750 mm entspricht.

Ein großer Vorteil dieser Nenngröße besteht für mich darin, daß auch enge Radien verwendet werden können, wobei nicht jede Schleife mit einem Tunnel oder sonstigen Kunstbauten kaschiert werden muß.

Betrachtet man die Fotos und hält sich dabei vor Augen, daß die in Rahmenbauweise erstellte Modellbahnanlage nur 120 cm x 60 cm groß ist, kann man sich über das Verhältnis von Platzbedarf und "Verkehrsaufkommen" nur wundern.

Natürlich war es nicht einfach, auf einer derart kleinen Fläche einen sinnvollen Fahrbetrieb zu planen. Ich entschied mich für einen Endbahnhof mit sehr bescheidenen Gleisanlagen, der aber durchaus dem Vorbild entspricht. Aufwendige Formsignale wurden, ebenso wie bei der "richtigen" Schmalspurbahn, aus Kostengründen eingespart.

Der aus dem Kopfbahnhof ausfahrende Zug erreicht über Gleisbögen den mit einem Ausweichgleis versehenen "Schattenbahnhof". Hier findet der Zugwechsel statt, indem der bereits wartende Zug aus dem Ausweichgleis ausfährt. Die Überwachung erfolgt durch eine selbstgebaute Gleisbesetztanzeige.

Eine elektronische Schaltung sorgt für den Polwechsel beim Durchfahren der Kehrschleife. Alle Fahrzeuge habe ich mit Kadee-Kupplungen ausgerüstet, die neben der Funktionstüchtigkeit auch ein deutlich besseres optisches Aussehen gegenüber der Bemo-/Liliput-Kupplung haben.

Etwas Besonderes habe ich bei der Gestaltung der Felsen mit bestem Erfolg ausprobiert: Originalsteine wurden mit Hilfe eines orthopädischen Schaums abgeformt. Dieser Schaum, der in einem Karton mit je zwei "Stück" unter dem Produktnamen "Birko-Schaum" über eine (freundliche) Orthopädiwerkstatt erhältlich ist, dient normalerweise zum Anfertigen von Fußabdrücken. Der Schaum paßt sich beim Hineindrücken eines geeigneten Steins dessen Konturen an – schneller geht's wirklich nicht mehr. Zu Hause gieße ich die so entstandene Form mit Gips aus. Nach dem Erstarren wird der Gips aus der Form gebrochen, die dabei allerdings zerstört wird. Dieser kleine Nachteil wird durch die Preiswürdigkeit des Materials mehr als aufgewogen. Etwa noch anhaftende Schaumreste werden mit einer Bürste entfernt. Danach erfolgt mit stark verdünnter Wasserfarbe die farbliche Behandlung, die durch einen ganz leichten weißen Farbauftrag, der die Konturen noch besser hervortreten läßt, abgeschlossen wird.

Die Landschaft gestaltete ich mit verschiedenen Erzeugnissen von Heki und Woodland. Die Tannen entstammen der früheren Vero-Produktion. Die Bäume wurden mit einem Fön in Form gebracht und mit Woodland-Turf gesupert. Dann wird noch der Plastikglanz der Stämme durch Abtönfarbe unterdrückt, und das Endergebnis kann sich sehen lassen. Laubbäume stelle ich nach der im Eisenbahn-Journal beschriebenen Methode aus Naturmaterialien her, das ebenfalls mit Woodland-Turf begrünt wird. Buschiges Strauchwerk entsteht aus locker gepupfter Aquarienfilterwatte, die in den weiteren Arbeitsgängen mit verdünnter Abtönfarbe eingefärbt und mit Turf bestreut wird. Verdünnter Weißleim mit einem Schuß Spülmittel und zuletzt etwas Haarlack sorgen für den nötigen Halt des Laubwerks.

Das Bachbett wurde mit Faller-Epoxidharz ausgegossen.

Das Empfangsgebäude ist das "Sporthotel" von Vollmer, dem anstelle des großen Balkons ein Stellwerksraum angebaut wurde. Der kleine Lokschuppen stammt ebenfalls aus der Vero-Produktion. Zwar für die Nenngröße TT angeboten, reicht er doch für die Bemo-V 100, und auch die Preiser-Bahnarbeiter müssen beim Betreten nicht die Köpfe einziehen.

Die Hintergrundkulisse stammt von MZZ. Meine Fotos habe ich bei Tageslicht auf einem 18-DIN-Diafilm von Fuji aufgenommen. Die Bilder werden somit merklich schärfer als bei einer höheren Filmeempfindlichkeit. Mit kleinster Blende am Normalobjektiv wird genügend Tiefenschärfe erreicht. Ein Stativ ist dabei unbedingt erforderlich. Für Nahaufnahmen wurden Zwischenringe verwendet. **Ralf Wolters**



Bild 3: Eigentlich für die Nenngröße TT bestimmt, paßt dieser kleine Lokschuppen recht gut zum Schmalspurkolorit.



Bild 4: Solch kurze Zuggarnituren waren bei der "großen" Schmalspurbahn keine Seltenheit.

Bild 5: Das Vollmer-Sporthotel wurde zu einem Empfangsgebäude umgestaltet. **Fotos: R. Wolters**





Bild 1: Das fertige H0-Modell des Güterzugpackwagens Pwg (pr 92^c). Foto: Dr. Hufnagel



Reichsbahn - Preußen - selbstgebaut

Güterzugpackwagen Pwg (pr 92^c) und Pwg (pr 00^b)



Bild 2: Dieser Pwg (pr 92^c) erhielt eine hölzerne Arbeitsbühne und wurde als Behelfs-Turmwagen in den zwanziger Jahren im Raum München zu Elektrifizierungsarbeiten eingesetzt.

Foto: Sammlung Dr. Hufnagel

Nach dem Ersten Weltkrieg mußte Preußen erhebliche Gebiets- und damit Bahnstreckenverluste hinnehmen. Trotz umfangreicher Reparationsleistungen an die Siegermächte konnten daher noch viele Lokomotiven und Wagen der K.P.E.V. in die süddeutschen Länder "versetzt" werden, deren Bahnverwaltungen wegen der Zwangsabgaben an Frankreich, Belgien, Polen etc. und wegen des stark heruntergewirtschafteten Fahrzeugzustands mit zum Teil ganz beträchtlichen Problemen zu kämpfen hatten.

So kam es, daß beispielsweise die preußische G 10 sogar einst königlich bayerische Vizinal-

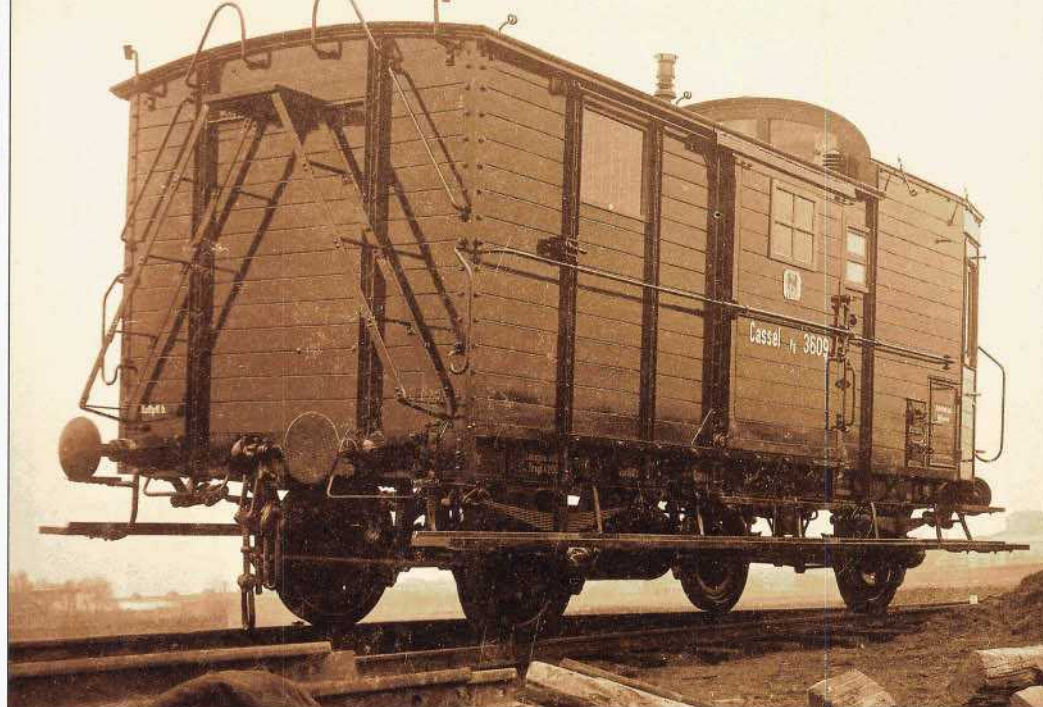


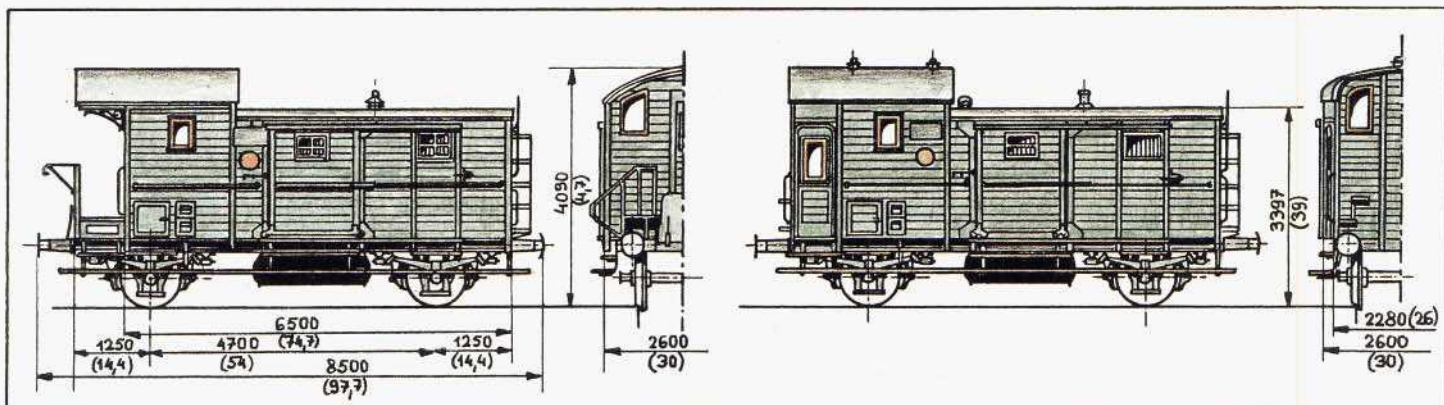
Bild 3: Mit einem nagelneuen Pwg (pr 00^e) wurden im Werksgelände der MAN Nürnberg 1908 Entgleisungsversuche durchgeführt. *Werkfoto MAN, Sammlung Dr. Hufnagel*

Bild 4 (unten Mitte): Die Skizzen der beiden im Beitrag beschriebenen Güterzugpackwagen-Modelle. *Zeichnung: Dr. Hufnagel*

Bild 5 (ganz unten): Die zwei Pwg im "Look" der DRG-Zeit. *Foto: Dr. Hufnagel*

Materialbedarf für den Umbau

Gegenstand	Anzahl	Artikelnummer	Hersteller
Güterzugpackwagen	1	5302	Fleischmann
Personenpackwagen aus Set Nr. 14 001	1		Sachsenmodelle
Fahrwerk des Personenwagens Nr. 5002	1		Fleischmann
Ms-Profil L 1,5 x 1,5			Schullern
Beschriftungssatz	1	G 231	Gaßner



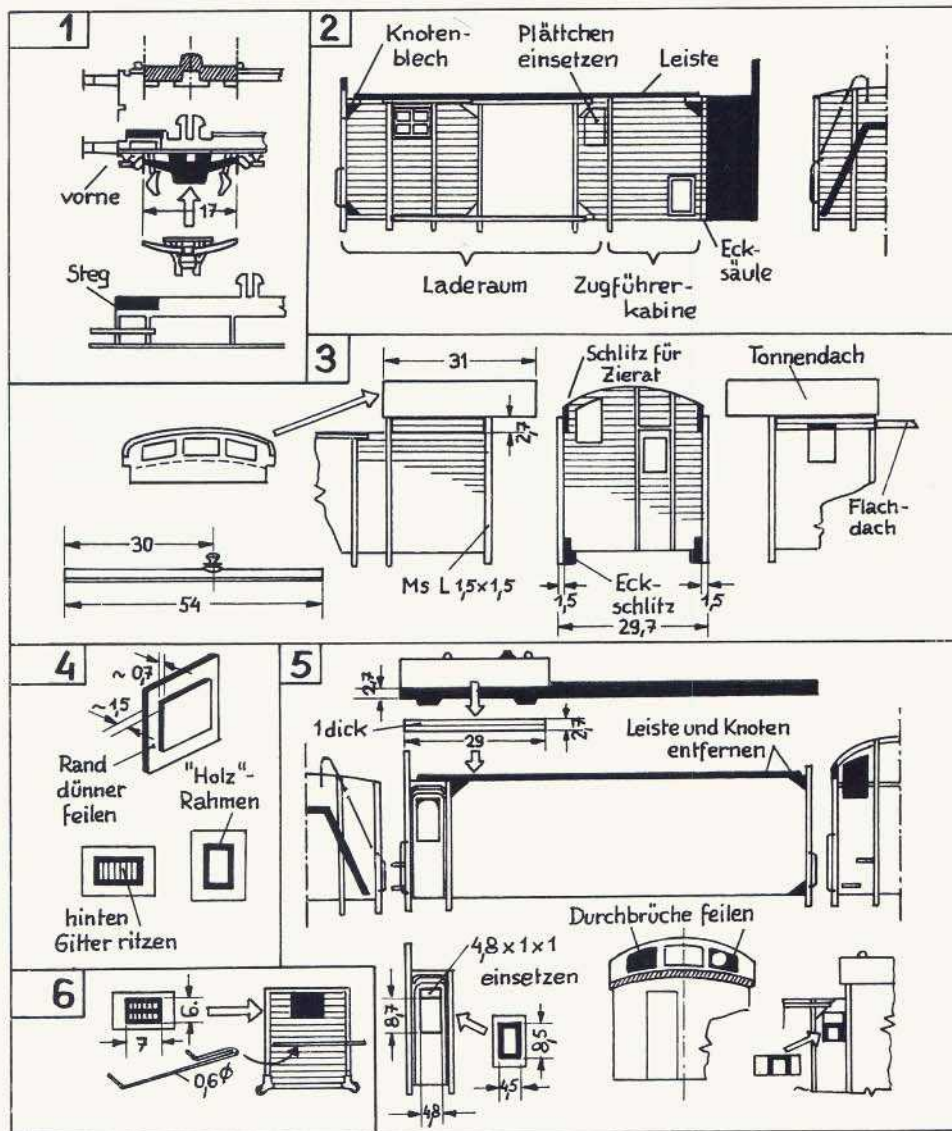


Bild 6: Skizzen zur Bauanleitung. Zeichnung: Dr. Hufnagel

bahnstrecken befuhr, die T 18 an Föhntagen von Lenggries aus nach Tirol hineinblicken konnte und so etwa jeder zweite bayerische Güterzug einen preußischen Packwagen mitführte. Insbesondere tauchten – und damit sind wir beim Kern unseres heutigen Themas angelangt – u. a. die Wagentypen Pwg (pr 85), Pwg (pr 99), Pwg (pr 14) und deren zahlreiche "Abkömmlinge" in Massen auf.

Auf dem Modellbahnsektor sieht es mit Güterzugpackwagen recht "dürftig" aus: Der Pwg (pr 14) von Fleischmann, Märklin und Piko – das letzte Glied in der zitierten insgesamt 38 Varianten zählenden "Preußenkette" –, der Pwg (wü 06) von Märklin und der bayerische "Methusalem" von Trix in Gestalt des Pwg (bay 72) – das ist alles.

Aus der langen preußischen Reihe suchen wir uns, um Arbeits- und Materialaufwand zu minimieren, als Vorbilder den Pwg (pr 92°) und den Pwg (pr 00°) aus, deren Fahrwerke im Grundsatz gleich waren und sich von dem des Pwg (pr 14) nur durch die Achshalter unterschieden. Man nehme also zwei Fleischmann-Wagen mit der Kat.-Nr. 5302, demontiere sie und behandle die **Fahrwerke** wie folgt:

- Achshalter, d. h. hier die Preßblechführungen mit Achskisten und Federpaket absägen (Bremsklötze samt Hängeeisen bleiben stehen; Skizze 1). Anstelle von ihnen Achshalter

in Fachwerkausführung eines Fleischmann-Personenwagens Nr. 5002 ankleben.

- Vorne die Stegränder der Trittbrettseilenteile etwas beschneiden (Skizze 1 unten).

Die **Wagenkästen** der beiden Vorbilder wichen stärker von dem des Pwg (pr 14) ab als die Fahrwerke, lassen sich aber mit Teilen aus diesem und dem Modell des Pwi (pr 92) der Firma Sachsenmodelle, Set-Nr. 14 001, in einfacher Bastelarbeit "zurechtschneiden". Zunächst zum **Pwg (pr 92°)** mit offener Bühne:

- Einstiegsvorbau (= geschlossene Bühne) des Kastens eines Fleischmann-Wagens Nr. 5302 absägen (Skizze 2). Die verbleibenden Ecksäulen mit den anschließenden Bretterwänden bündig feilen und Bretterfugen durchritzen. Die in der Skizze schwarz gezeichneten Knotenbleche wegschneiden (Stilett, Skalpell). Die feinen Leisten am Kastenoberrand abfeilen. Tritte und Griffe an der Kastenrückwand wegschneiden. Leiter des SaMo-Packwagens und neue Griffstangen (0,6 mm Ø) anstecken. WC-Fenster, rechts neben der Schiebetür, durch Einkleben eines Plastikstückchens verschließen.

- Zugführerabteil komplettieren (Skizze 3): Die Bretterwände seitlich ca. 2,7 mm höher ziehen (Plastikstreifen 21 mm x 2,7 mm x 1 mm mit eingeritzter Bretterfuge aufsetzen). Hintere Stirnwand des Zugführerabteils des SaMo-

Wagens einkleben. Dessen vordere Stirnwand durch seitliches Ankleben je eines schmalen Plastikstreifens auf 29,7 mm verbreitern, Bretterfugen einritzen und vorne ankleben. Ecksäulen (Ms-L 1,5 mm x 1,5 mm) anbringen und unmittelbar neben ihnen Schlitz für das Zierat (oben) und die Stegränder des Fahrwerks (unten) einsägen. Türfensterdurchbruch ausfeilen und links oben den Durchbruch für das SaMo-Wagenfenster nach oben zu etwas ausfeilen.

- Schiebetüren montieren (optimal sind die des bayer. G-Wagens Nr. 23 626 von Trix), Fensterdurchbrüche ausfeilen und in sie sowie die hinteren des Wagenkastens Fensterkreuze (Gebäudebau-Reste) einkleben.

- Wagenkasten anmalen: mit Plaka Nr. 47 (Dunkelgrün) grundieren, dann mit einer Mischung Grün/Schwarz/Ocker (3:1:0,5) decken, matt lackieren.

- Fenster einkleben. Es passen für die vordere Stirnwand dasjenige gleicher Funktion des SaMo-Wagens und für die linke Seite des Zugführerabteils ein Holzrahmenfenster des preußischen Abteilwagens Nr. 5092 von Fleischmann. Wenn sich kein derartiges besorgen läßt, Fenster selbst anfertigen. Dazu empfiehlt es sich, ca. 1,5 mm dicke Plastikklarsichtscheiben (Gebäude-Bausatzreste) nach Skizze 4 zu behandeln, Holzrahmen durch Mattschabern des Randes und Bemalen mit Ockerfarbe (Plaka Nr. 18) und Vergitterung durch Ritzen der Scheibenrückseite zu imitieren, schließlich mit Uhu-Greenit (möglichst nicht mit Sekundenkleber!) von innen her festzukleben.

- Trittbretter an den Wagenkasten klippen, gegebenenfalls etwas zuschneiden.

- Dächer mit einigen Tropfen Uhu-Greenit aufkleben: SaMo-Tonnendach (auf 31 mm gekürzt) auf das Zugführerabteil und SaMo-Flachdach – ebenfalls gekürzt, oben glatt gefeilt und mit aufgestecktem Lampenkamin (Güter-Artikel Nr. 1181) – auf den Laderaum.

- Den Wagenkasten nun auf das Fahrwerk klippen und die Bühne des SaMo-Wagens vorne auf dem Fahrwerk anbringen. Dabei können einige kleine Anpassungsarbeiten anfallen.

- Zu guter Letzt wird der Wagen beschriftet (Set Nr. G 231 von Gaßner).

Und jetzt zum **Pwg (pr 00°)**: Sein Werdegang verläuft ganz ähnlich wie beim Pwg (pr 92°). Deshalb genügt es, nur die größeren Abweichungen zu nennen (Skizze 5).

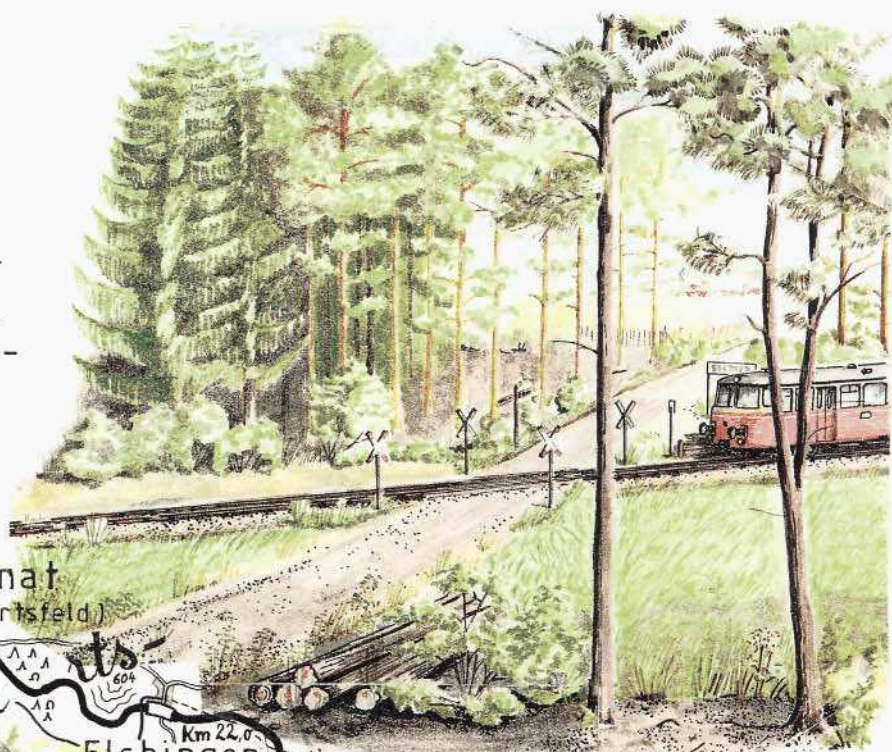
- In die Türen des Zugführerabteils Holzrahmenfenster (siehe oben) einsetzen, ein kleines auch rechts oben vor die Schiebetüre. Die dafür zu großen und nicht korrekten Fensterdurchbrüche oben durch ein Plastikstückchen verkleinern.

- Zugführerabteil seitlich etwas aufstocken, dafür das Dach unten um dasselbe Maß abschneiden. In die Stirnwände Fensterdurchbrüche feilen. Fenster einsetzen. Vorbildgerecht sind die des oben erwähnten Pwi (pr 92) von SaMo. Ein "Rezept" für die Selbstanfertigung wurde bereits genannt.

- Flachdach (Wagenbaurest) zuschneiden und aufkleben; Kamin und Lüfter einstecken. Farbgebung, Montage und Beschriftung geschehen in der schon angegebenen Weise.

Dr. Sigurd Hufnagel

Die Härtsfeldbahn



Bf Neresheim
- Zentralbetriebsst. -
[504 m ü. NN.]



Bild 1 (ganz oben): Zur besseren Orientierung zeigt die Kartenskizze die Lage der Schmalspurbahn zwischen Aalen und Dillingen.

Bild 2 (oben rechts): So romantisch waren vielerorts die unbeschränkten Bahnübergänge.

Bild 3 (oben): Die zeichnerische Darstellung eines Streckenabschnitts der Härtsfeldbahn.

Bild 4 (rechts): Der Bahnhof Neresheim im Sommer 1971.

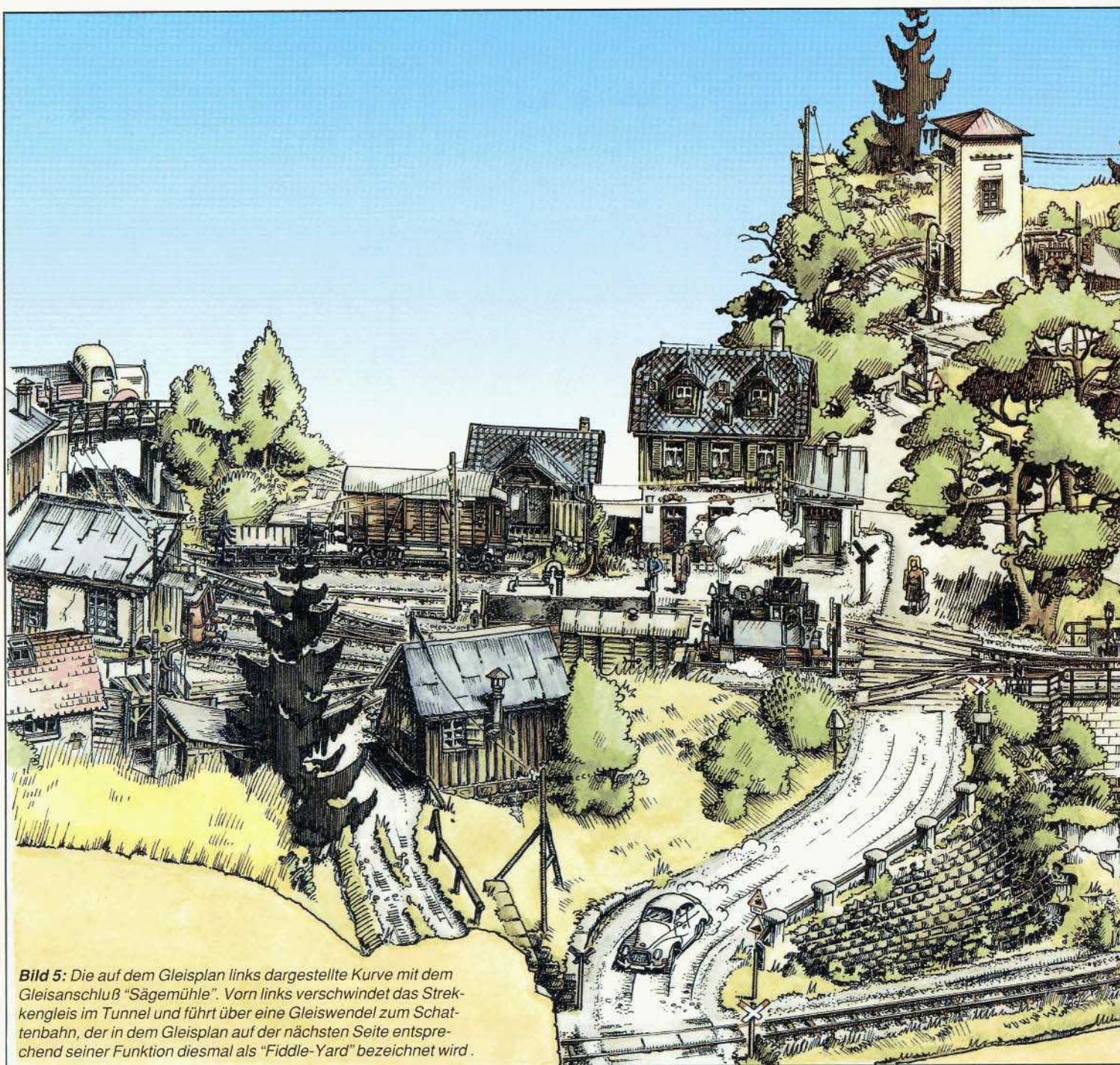


Bild 5: Die auf dem Gleisplan links dargestellte Kurve mit dem Gleisanschluß "Sägemühle". Vorn links verschwindet das Streckengleis im Tunnel und führt über eine Gleiswendel zum Schattenbahn, der in dem Gleisplan auf der nächsten Seite entsprechend seiner Funktion diesmal als "Fiddle-Yard" bezeichnet wird.

Gute alte Bimmelbahn

Dieser Anlagenvorschlag soll der Erinnerung an eine liebenswerte schwäbische Schmalspurbahn gewidmet sein. Hierbei ist keine sklavische Nachgestaltung einer einstmals bestehenden Vorbildsituation beabsichtigt; vielmehr soll versucht werden, die Romantik nachzuempfinden, die die Württembergischen Nebenbahnen GmbH (WNB) selbst Anfang der siebziger Jahre noch ausstrahlten.

Mit einer Länge von ca. 55 km führte die in Meterspur gebaute Bahnstrecke von Aalen über das Härtsfeld, eine Hochebene der Schwäbischen Alb, hinab nach Dillingen an der Donau. In Aalen befand sich im Bahnhofsbereich ein Dreischienengleis für die Spurweiten 1435 mm und 1000 mm.

Außerdem verfügte die "Härtsfeldbahn" in diesem Bahnhof über ein eigenes Empfangsgebäude, das allerdings entsprechend dem Verkehrsaufkommen eher bescheiden genannt werden mußte.

Bis zur endgültigen Stilllegung der Bahnlinie

wurde der Personenverkehr mit Schienenbussen, der Güterverkehr mit Normalspur-Güterwagen auf Rollböcken bewältigt. Nach der Streckenschließung wurden einige dieser Triebwagen zur WEG für die Linie Amstetten – Laichingen umgesetzt.

Die Betriebsstellen sowie die Kilometerangaben im Streckenverlauf wurden aus einem älteren "Entfernungsanzeiger" übernommen. In dieser für Tarifbestimmungen im Güterverkehr bestimmten Unterlage fanden sich auch noch die Betriebsstellen Höllhau (Tarifbahnhof Ebnat), Brünstholz (Tarifbahnhof Eichingen) und Sägemühle (Tarifbahnhof Neresheim).

Die Nenngroße ist variabel

Der Anlagenentwurf wurde zeichnerisch für die Nenngroße II m als Zimmeranlage ausgelegt. Ebenso kann der Gleisplan aber auch für die Nenngroßen 0 m, H0 m oder Nm übernommen werden.

Dabei kann entweder bei Beibehaltung der zur Verfügung stehenden Fläche eine Erweiterung

und "Streckung" der Gleisanlagen erfolgen und der Gestaltung des Umfelds der Bahnstrecke größere Aufmerksamkeit geschenkt werden, oder die Anlagenfläche wird entsprechend den räumlichen Gegebenheiten verringert.

Der Bahnhof Neresheim im Maßstab 1:22,5

Selbstverständlich können bei einer angenommenen Anlagentiefe von 4,20 m der Bahnhof Neresheim und sein Umfeld nur sehr gedrängt wiedergegeben werden, entsprechen doch diese 4,20 m lediglich ziemlich "mickrigen" 94,5 m im Vorbild!

Bei einer solchen Beschränkung der Fläche läßt sich im Baumaßstab 1:22,5 bestenfalls die Infrastruktur des Bahnhofsbereichs annähernd wiedergeben. Die Umgebung mit Straßen und Anhöhen konnte nur schematisch dem Vorbild entsprechend geplant werden.

Der Bahnübergang an dem nach Dillingen führenden Ausfahrtsgleis mußte deshalb durch eine Überführung ersetzt werden, die gleich-

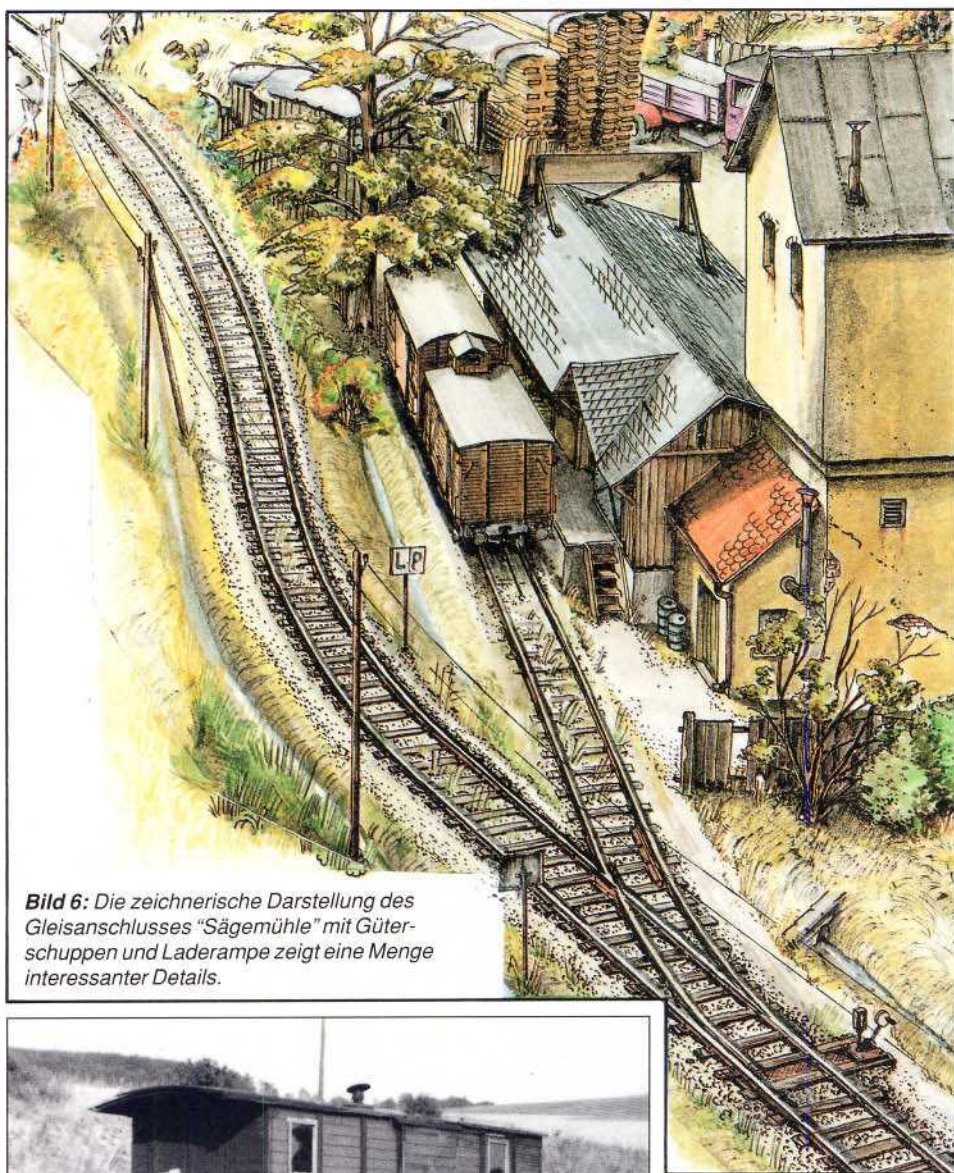


Bild 6: Die zeichnerische Darstellung des Gleisanschlusses "Sägemühle" mit Güterschuppen und Laderampe zeigt eine Menge interessanter Details.

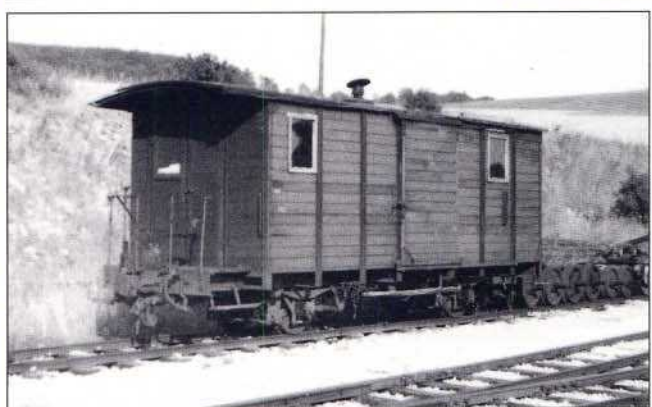
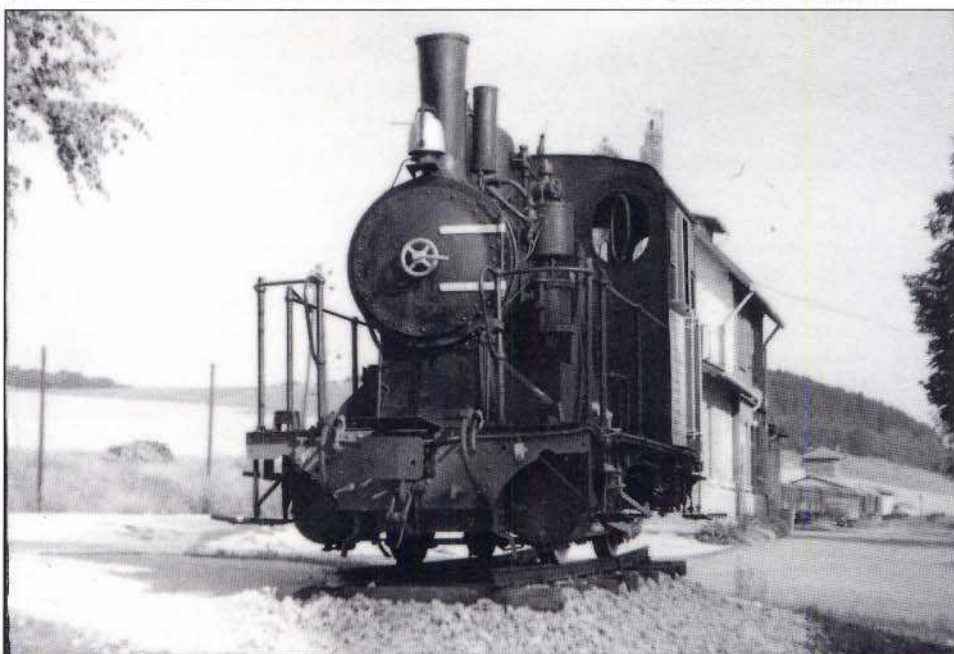


Bild 7: Wagen Nr. 24, dahinter eine Anzahl Rollböcke, aufgenommen im Sommer 1971 zwischen Aalen und Neresheim.

Bild 8: Die Dampflokomotive Nr. 2 wurde als Denkmal vor dem Empfangsgebäude des Bf Neresheim aufgestellt.



zeitig das Ende der sichtbaren Streckenführung kaschiert.

Die Gleislage in Richtung Aalen mußte nach dem mit einer Warnblinkanlage gesicherten Bahnübergang der B 466 in die noch zur Verfügung stehende Anlagenfläche eingepaßt werden und unterfährt nach dem in einem Bogen liegenden Neigungsabschnitt das Ausfahrts-gleis Richtung Aalen.

Lokomotivschuppen und Triebwagenhalle

Entsprechend der Orientierung des Anlagen-themas auf die Epoche 3 mit der damals noch existierenden Dampftraktion befinden sich im Bahnhof "Neresheim" noch ein einständiger Dampflok-schuppen sowie die erforderlichen Be-handlungsanlagen der Dampflokzeit.

Der Bahnhof "Neresheim" verfügt über zwei Durchfahrtsgleise und zwei Stumpfgleise; da-von dient Gleis 3 als Umfahrgleis. Über einfache Weichen sind die Zufahrtsgleise zum

Bf Neresheim

LAGEPLAN
(Maßstab 1:5 000)

1971

und

GLEISPLAN

(Maßstab in der l ca. 1:5 000)
(Maßstab in der b ca. 1:1 250)

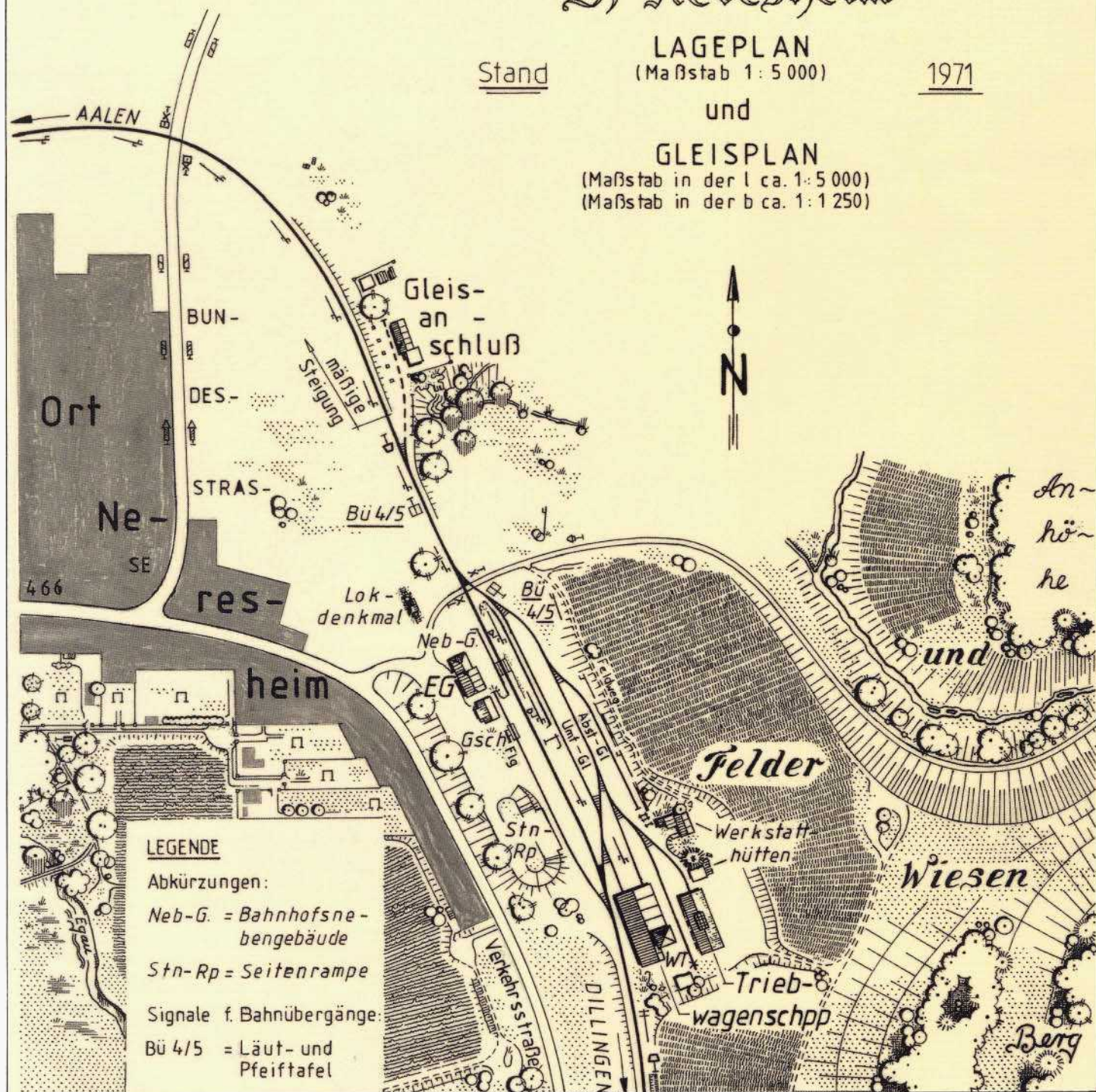


Bild 9: Gleis- und Lageplan des Bahnhofs Neresheim. Der Modellvorschlag beinhaltet trotz einiger Kompromisse die wesentlichsten Gegebenheiten.

ingleisigen Dampflok-schuppen und zur zweigleisigen Triebwagenhalle sowie ein Abstellgleis im Bereich des Lokschuppens an die Bahnhofsgleise angeschlossen.

Nach der Kurve in Richtung Aalen zweigt ein Anschlußgleis zur Sägemühle vom Streckengleis ab.

Der Bahnhof "Neresheim" wurde als Durchgangsbahnhof ausgelegt. Hinter der Straßenbrücke in Richtung Dillingen kann ein sogenannter Fiddle-Yard zum Abstellen der Wagen-garnituren angeschlossen werden.

Durch eine Weichenverbindung wird das Umsetzen der Zuglokomotive ermöglicht. Es bleibt dem Wunsch jedes einzelnen Modelleisenbahners überlassen, ob der Fiddle-Yard sichtbar

oder verdeckt unter der Anlage angeordnet wird.

In der Gegenrichtung verschwindet die Strecke schließlich in einem Tunnel und führt über eine Wendel zum Schattenbahnhof "Aalen". Da der Rollbockverkehr angemessenermaßen nur von Aalen nach Neresheim und zurück durchgeführt wird, sind im Schattenbahnhof "Aalen" die notwendigen Abstellgleise und Umsetzungsmöglichkeiten vorgesehen. Zugunsten eines abwechslungsreichen Fahrbetriebs ist zwischen Tunnel-einfahrt und Schattenbahnhof "Aalen" eine Kehrschleife angeordnet.

Die Lage des Schattenbahnhofs und des Fiddle-Yard sind der besseren Übersicht halber außerhalb der Anlagenfläche dargestellt worden.

Modellfahrzeugeinsatz

Für den Einsatz typischer Schmalspurfahrzeuge im Maßstab 1:22,5 bietet sich vor allem die Dampflok-motiv 99 5001 der Firma Lehmann an. Als Ersatz der WNB-Triebwagen kann man den Wismarer Schienenbus des gleichen Herstellers gelten lassen. Rollböcke und Normalspur-Güterwagen sind von der Firma Magnus erhältlich.

Auf einer H0m-Modellbahnanlage könnten verschiedene Modelle von Bemo bzw. Bemo-Zeuke verkehren. Für eine Nm-Anlage bieten sich die Fahrzeuge von Railino an.

Harald Winter-Minkoley

Abflußbek-
ken

$$\frac{40\text{‰}}{25\text{ cm}}$$

M	2m 1 : 23

Kornfeld

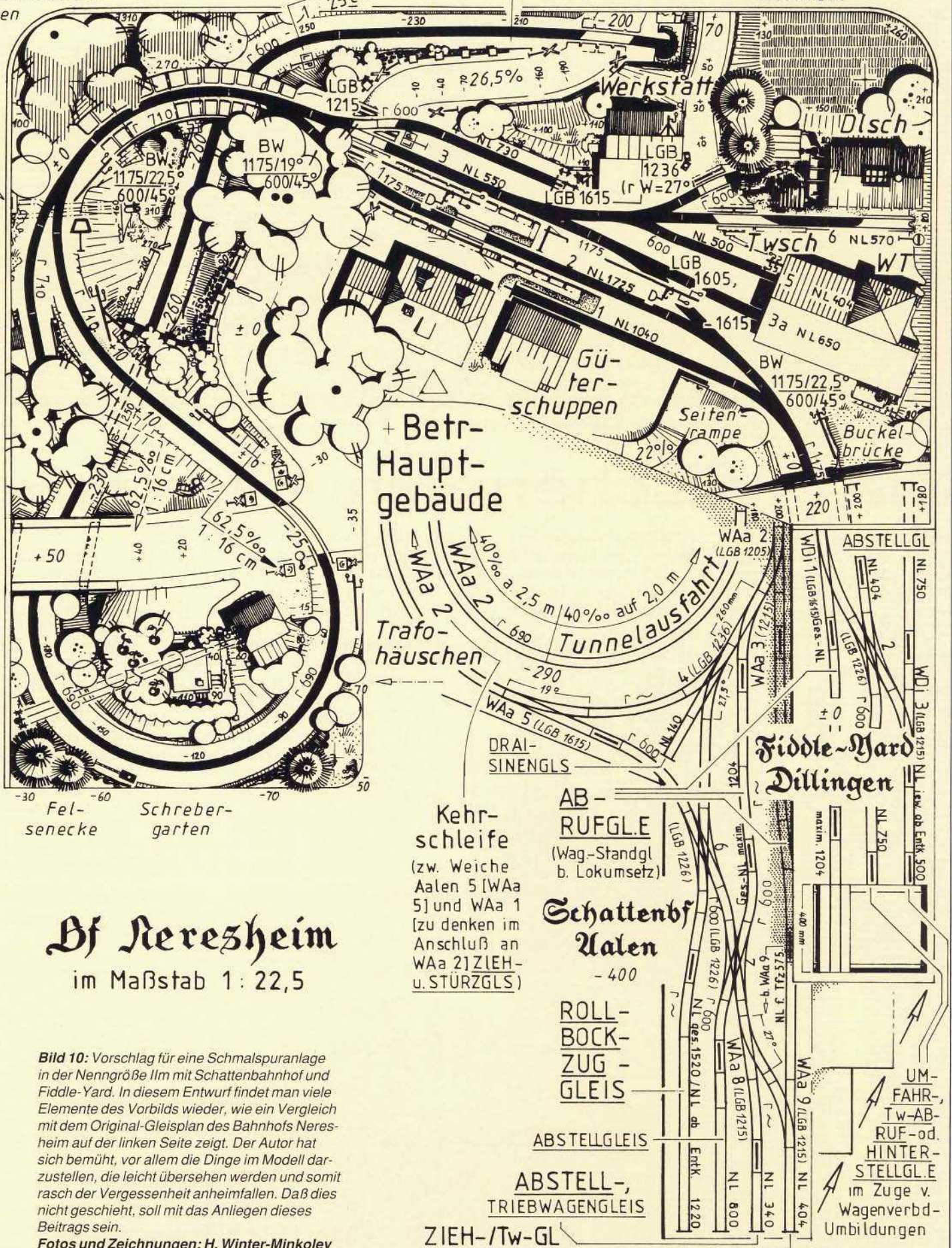


Bild 10: Vorschlag für eine Schmalspuranlage in der Nenngröße IIm mit Schattenbahnhof und Fiddle-Yard. In diesem Entwurf findet man viele Elemente des Vorbilds wieder, wie ein Vergleich mit dem Original-Gleisplan des Bahnhofs Neresheim auf der linken Seite zeigt. Der Autor hat sich bemüht, vor allem die Dinge im Modell darzustellen, die leicht übersehen werden und somit rasch der Vergessenheit anheimfallen. Daß dies nicht geschieht, soll mit das Anliegen dieses Beitrags sein.

Fotos und Zeichnungen: H. Winter-Minkoley



Bilder 1 und 2 (oben): Die Kunststoff-Aggregate und -Leitungen am Kessel wurden gegen Messingbauteile ausgetauscht.

Die badischen Schnellzugloko

Die Tradition der eleganten und formschönen Schnellzuglokomotiven der Gattungen II d und IV f, die überwiegend von der Firma Maffei für die Badischen Staatseisenbahnen gefertigt worden sind, wurde mit der Gattung IV h fortgesetzt

und abgeschlossen, nachdem die vorhandenen Maschinen dem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Rheintalstrecke nicht mehr gewachsen waren. Es handelte sich dabei um 2C1-Lokomotiven, bei deren Entwicklung die

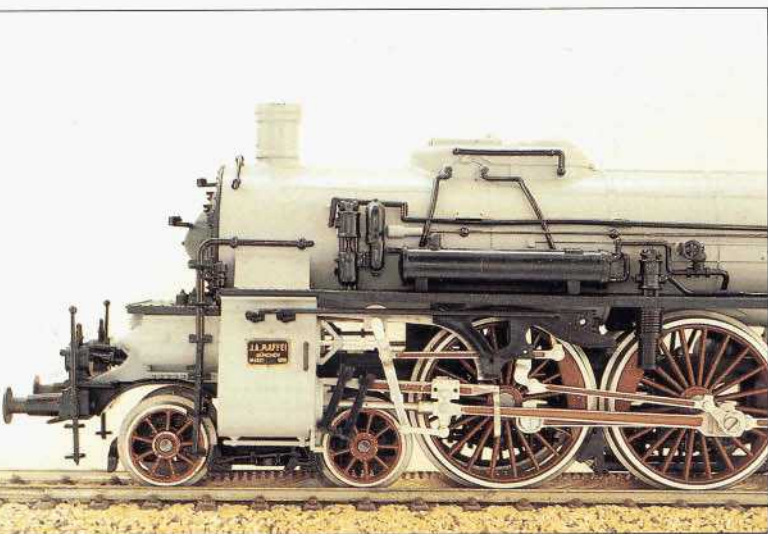
Erfahrungen der badischen IV f und der bayerischen S 3/6 berücksichtigt wurden. Kriegsbedingt wurden die ersten drei Maschinen der Reihe 1 erst 1918 an die Badischen Staatseisenbahnen ausgeliefert. Die insgesamt 20 Maschinen, die alle nach der Abnahme zum Bw Offenburg kamen, ließen sich wie folgt untergliedern (siehe Tabelle unten):

Die gelungenen Maschinen konnten sich erst wesentlich später bewähren, da sie vorerst nur im untergeordneten Betriebsdienst eingesetzt wurden. Gründe dafür waren der kriegsbedingt schlechte Zustand der Gleise sowie der Wandel von einzelnen Bahnverwaltungen hin zu einer einheitlichen Bahngesellschaft, in der Splittergattungen wie die IV h weniger berücksichtigt wurden.

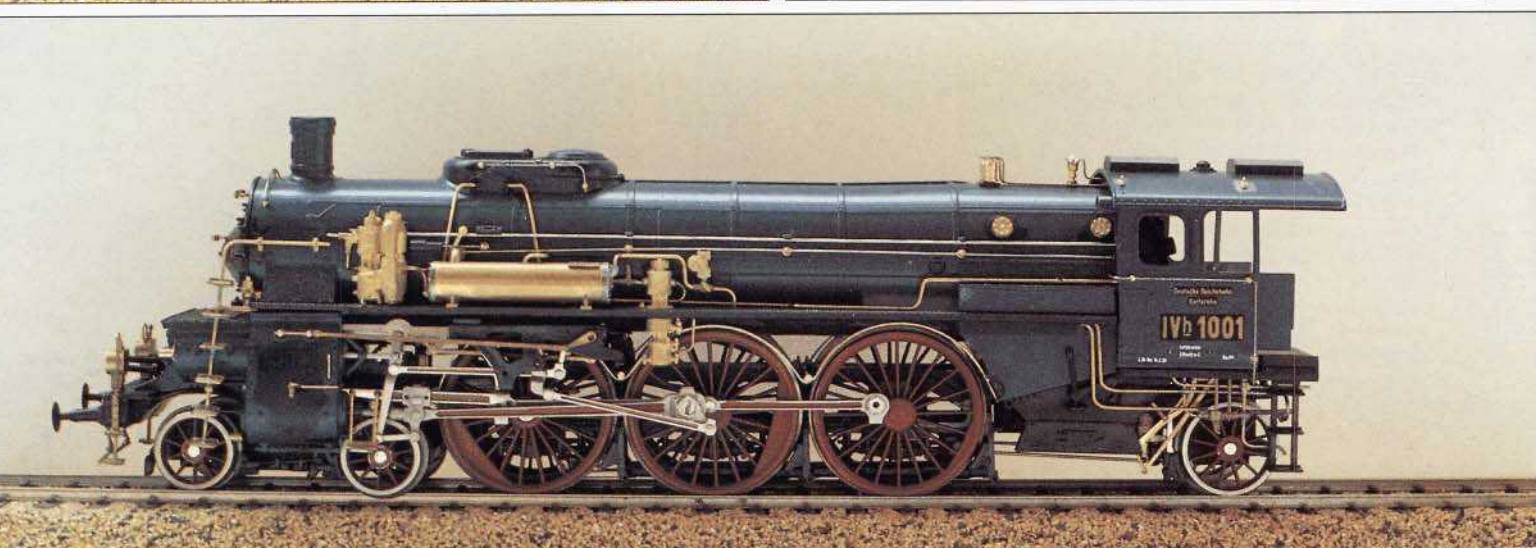
Bereits 1983 erschien von der Firma Liliput ein Modell der badischen IV h, das zusammen mit

Bild 4 (links) und Bild 5 (unten):

Auch dieser Vergleich der Heizerseite der Lok zeigt die hervorragende optische Wirkung der Messingteile anstelle der ursprünglich vorhandenen Armaturen aus Kunststoff.



Gattung	Betr.-Nummer	Betr.-Nummer nach 1925	Baujahr	Fabrik-Nummer	Stück
IVh ¹	49, 64, 95	18 301 – 18 303	1918	4627 – 4629	3
IVh ²	1000 – 1008	18 311 – 18 319	1919/20	5686 – 5694	9
IVh ³	1009 – 1016	18 320 – 18 328	1920	5107 – 5114	8



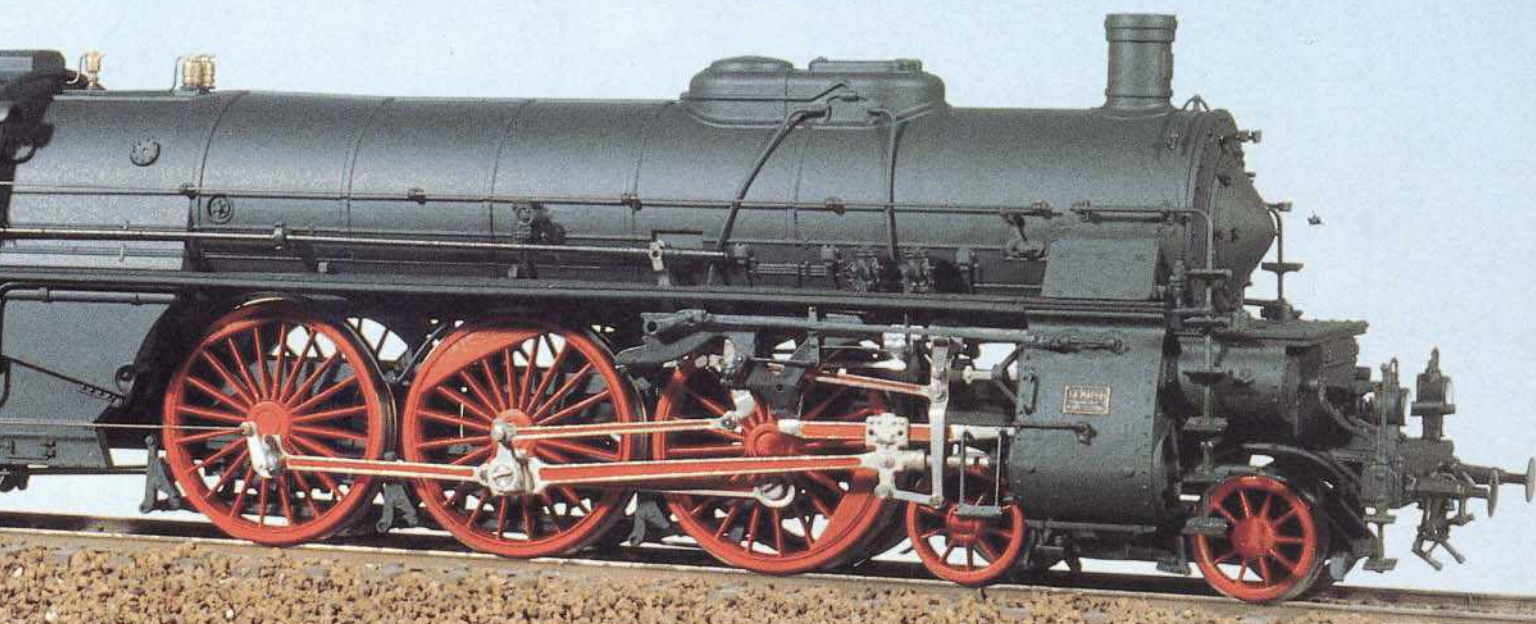


Bild 3: Umgebautes Modell der badischen IVh. Es ist eine Maschine der Superlative entstanden. Die Pumpen sehen echt funktionsfähig aus.

motiven der Gattung IVh

dem der bayerischen S 3/6 Maßstäbe setzte. Besonders hervorzuheben waren der filigrane Barrenrahmen und die Steuerung des Modells. Kritikpunkte waren die vielen, zum Teil sehr empfindlichen Steckteile aus Kunststoff sowie die angesetzten Leitungen mit rechtwinklig abknickenden Bögen. Der Gesamteindruck wurde durch die zu plumpen Speichen der Treib- und Kuppelräder etwas beeinträchtigt. Leider ist bislang kein Modell in einer authentischen Länderbahn-Betriebslackierung erschienen (siehe Abschnitt Lackierung und Finish).

Lauf- und Triebwerk

Der relativ lange Zeitraum zwischen der Auslieferung der ersten Modelle und dem hier beschriebenen Umbau ist dadurch zu erklären, daß es nicht möglich war, Austauschradsätze für das Modell der IVh zu bekommen. Alle Versuche, die von der Firma Heller gefertigten Neusilberradsätze über den Fachhandel zu beziehen, sind gescheitert. Deshalb wurde die sehr zeitaufwendige Alternative gewählt, die

Speichen der Originalräder (Treib- und Kuppelräder) dünner zu feilen. Die Spurkränze aller Räder wurden auf Rp 25 abgedreht. Beim vorderen Kuppelradsatz wurde zusätzlich die Achse gegen eine Kropfachse ausgetauscht, wie sie Liliput für das Modell der bayerischen S 3/6 verwendete. Dazu mußte auf die uneffektive, weil viel zu harte Abfederung des vorderen Kuppelradsatzes verzichtet werden. Außerdem wurden der Zylinderblock sowie der Barrenrahmen in diesem Bereich ausgespart. Die am Rahmen angegossene Aufnahme für Beleuchtung und Dampfentwickler mußte man entfernen. Dadurch entfiel auch die vorgesehene Möglichkeit für die Gehäusebefestigung. Ein U-förmiger Bügel aus Messingteilen wurde mit dem Barrenrahmen verstiftet und verklebt und dient jetzt als Gehäusebefestigung. Für diese und alle weiteren Umbaumaßnahmen waren Zeichnungen sowie Beobachtungen an der Denkmallokomotive 18 323 in Offenburg hilfreich.

Die Treibstangen für das Innentriebwerk sind wie die Kropfachse als Ersatzteil für das Modell

der bayerischen S 3/6 von Liliput erhältlich. Die Kreuzköpfe sind dem Bauteilprogramm der Firma Weinert entnommen. Die Führungslineale wurden aus Doppel-T-Profilen gefertigt.

Auf die Radstromabnehmer der Lokomotive hat man verzichtet. Die Stromabnahme erfolgt über getrennte Massenpotentiale von Lokomotive und Tender sowie über Radstromabnehmer der beiden mittleren Tenderachsen. Dadurch war es möglich, den Barrenrahmen noch weiter zu detaillieren. So wurde der angedeutete Luftbehälter zwischen den Rahmenwangen durch ein maßstäbliches Drehteil aus Messing ersetzt. Über den Treib- und Kuppelrädern wurden Schutzbleche aus Federbronzestreifen befestigt.

Im Bereich der Nachlaufachse sind die Bremsen nach oben verlängert und die Ausgleichs- hebel ergänzt worden. Die beiden Bremszylinder unterhalb des vorderen Kuppelradsatzes stammen aus dem ehemaligen M+F-Sortiment. Neben der bereits erwähnten Aussparung für das Innentriebwerk am Zylinderblock wurden die vorderen Stirnverkleidungen der Hochdruck-

Bild 6: An der Lokführerseite wurden weniger Änderungen erforderlich als auf der Heizerseite.

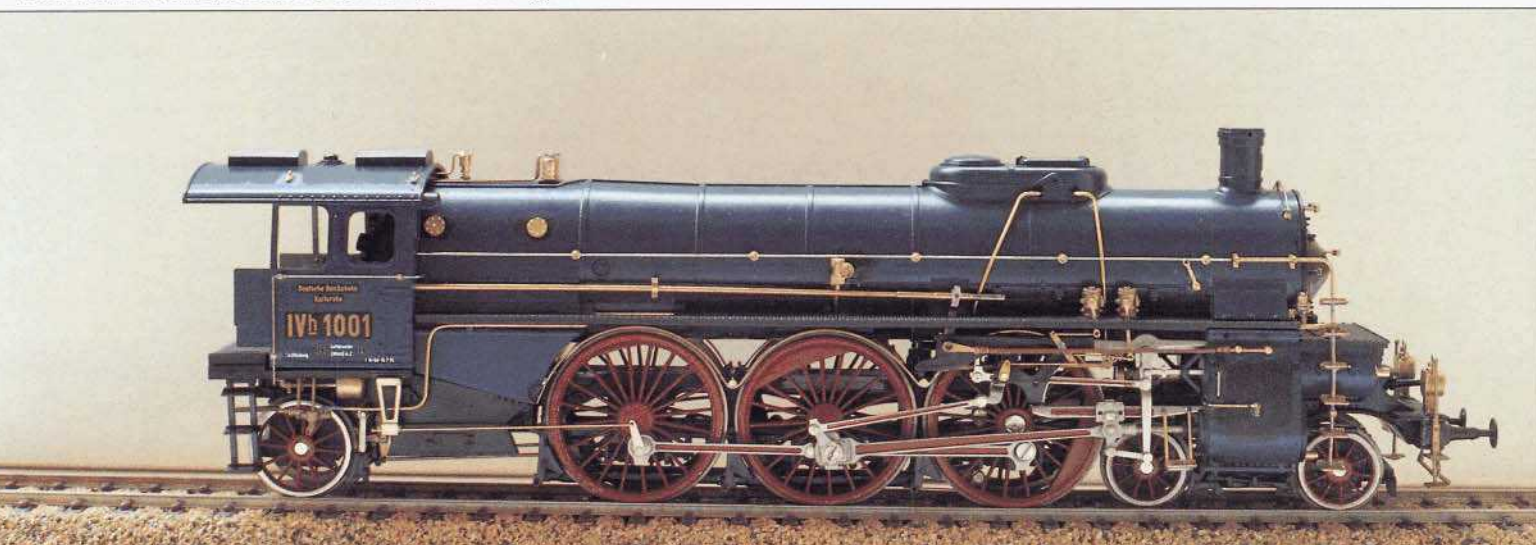




Bild 7: Der neue schwarz-olivfarbene Anstrich charakterisiert das Modell als badische Schnellzuglokomotive aus der Länderbahnzeit.

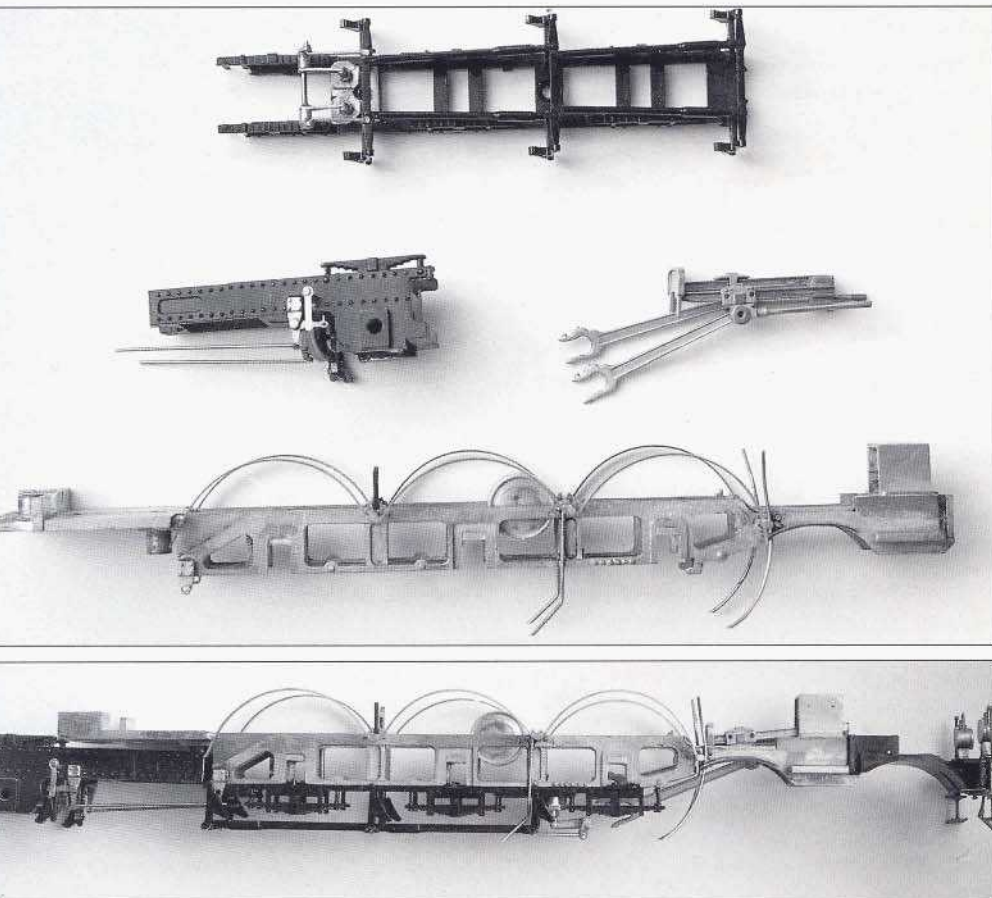


Bild 9: Schritt für Schritt wird der Rahmen nach den vorgenommenen Verbesserungen zusammengebaut.

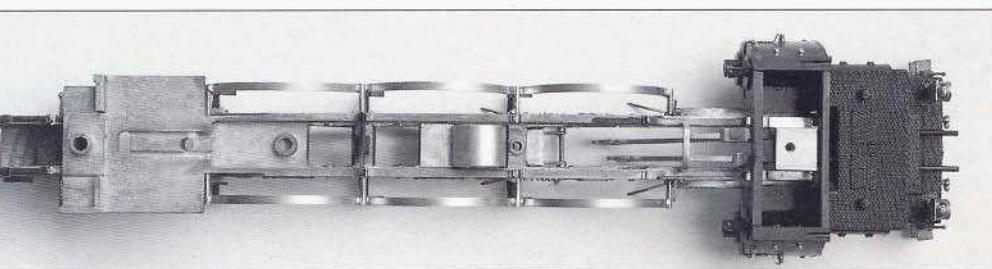


Bild 11 (unten): Das fertiggestellte Fahrwerk wirkt sehr filigran. Alle neuen Aggregateile sind bereits angebaut.

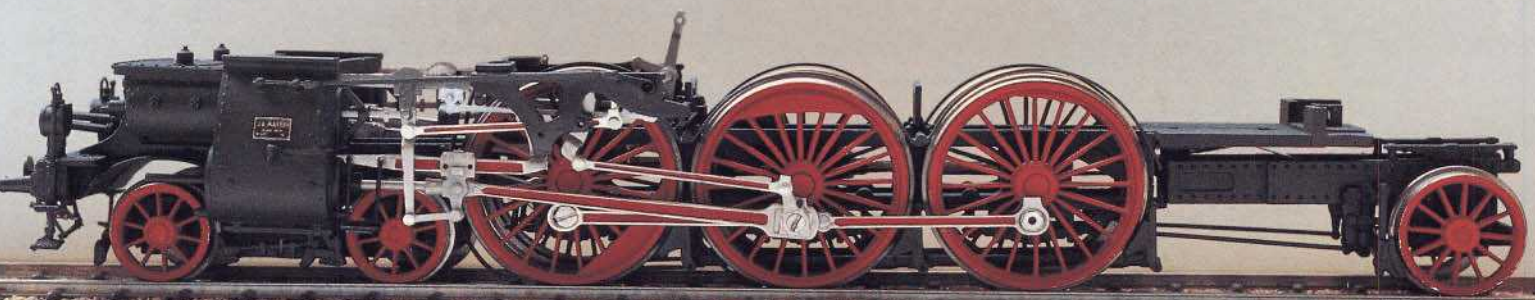
Bild 12 (rechte Seite oben): Das fertige Modell in der endgültigen Farbgebung – eine Lok mit Handarbeits-Charakteristika.

Bild 8 (links): Die Rahmen-Einzelteile mit den Verbesserungen.

schieberkasten durch vorbildgerechte Drehteile in Ursprungsausführung ersetzt. An den Niederdruckzylindern sind die beiden Leitungen sowie die aus Messing gedrehten Überdruckventile angebracht worden. Die beiderseitigen äußeren Anfahrhilfen wurden aus Griffstangenhaltern und Streifen aus Federbronze gefertigt. Die beiden kurzen Betätigungshebel (Fuchs; bayerische D VII) wurden mit der drehbar gelagerten Umsteuerwelle verbunden. Zwischen Hoch- und Niederdruckzylindern hat man die beiden fehlenden Anfahrventile sowie deren Verbindungsgestänge zur Umsteuerwelle ergänzt. Auch dieser Mechanismus ist wie der der äußeren Anfahrhilfe voll beweglich ausgeführt. Die mit den äußeren Linealen verbundenen Auffangeisen für die Treibstangen waren bei den Maschinen in Ursprungsausführung noch nicht vorhanden und wurden entfernt. Die Aufstiegstritte wurden aus Draht und Riffelblech neu gefertigt und in die Lineale gelötet.

An der Pufferbohle entfernte man Puffer und Zurüstteile aus Kunststoff. Der ovale Pufferbohlenflansch, charakteristisch für die badischen Lokomotiven, wurde aus einem Leitungsflansch hergestellt. Für die ebenfalls typischen badischen Ausführungen von Aufstiegstritten mit Rangierstangen und Bremsschläuchen wurden Urmodelle und Messingabgüsse gefertigt (wie auch für die noch zu erwähnenden Schmierpumpen und Injektoren). Die Lampen und Puffer sind von Weinert. Sandstreufallrohre, Originalkupplung und Ablassbahn unterhalb der Pufferbohle komplettieren das Fahrwerk des Modells.

Bild 10 (links): Blick auf die Unterseite des Fahrwerkrahmens vor Einbau der Radsätze. Fotos 3, 7 und 12: P. Schiebel; alle übrigen: W. Hug





Kessel, Umlauf, Führerhaus

Sämtliche Leitungen und Armaturen, die als Kunststoffsteckteile am Kessel und auf dem Umlauf angebracht waren, wurden entfernt. Der Vorwärmer wurde aus einem Messingrohr, zwei Flanschen (Weinert) und zwei Stützen aus Messingprofilen gefertigt. Luft- und Speisepumpe, Luftsauge- und Kesselspeiseventile sind ebenfalls dem Bauteileprogramm der Firma Weinert entnommen. Alle Leitungen wurden aus Draht gebogen und gemäß den Zeichnungen sowie den Vorbildfotos angebracht.

Die beiden selbstgefertigten Schmierpumpen wurden auf dem rechten vorderen Umlauf befestigt. Für ihren voll beweglichen Antrieb wurde ein Drahtstück in die rechte Schwinge eingeklebt und als verlängerte Achse durch den Schwingenträger nach außen geführt. Die Antriebsstangen sind aus Messingblechstreifen und Federbronzedraht. Dadurch wird im Betrieb die Drehbewegung der Schwinge auf die beiden gegenläufigen Schmierpumpen übertragen.

Die Umsteuerstangen und die Sandstreufallrohre sind ebenfalls aus Messingdraht gefertigt. Letztere sind zweiteilig ausgeführt, so daß sich der Kessel mit Umlauf vom Fahrwerk trennen läßt.

Auf dem Kesselscheitel wurden Sicherheitsventile und Dampfpeife vorbildgerecht abgeändert und mit Anstellstangen versehen. Die ausgetauschten Waschlukn mit Schraubenkopfmitteln sind von Weinert, ebenso die im Bereich der Rauchkammer und des Führerhauses angebrachten Griffstangenhalter. Die Griffstangen selbst wurden aus Stahldraht hergestellt.

Unterhalb des Führerhauses wurden die bereits erwähnten Injektoren mit den entsprechenden Leitungen sowie Hilfsluftbehälter, Anstellstangen für die Luftklappen am Aschekasten und Geschwindigkeitsmesser angeklebt. Die Stehkesselrückwand ist um Reglerhebel und einige Manometer ergänzt worden.

Die Aufstiegsleitern im Bereich der Rauchkammer wurden aus Draht und Riffelblech neu gefertigt und mit Griffstangenhaltern am Kessel befestigt. Damit waren die Arbeiten am Gehäuse abgeschlossen.

Tender

Nur wenige Detaillierungsarbeiten waren am Tender notwendig, um ein vorbildliches Modell der Ursprungsversion zu realisieren. Dazu ge-

hörte die Ergänzung der beiden fehlenden Werkzeugkästen durch entsprechende Gußteile (Fuchs; BR 36). Die Änderungen an der Pufferbohle sind bis auf das fehlende Abbläßventil identisch mit denen der vorderen. Die angedeuteten Lager für die Bremswelle wurden durchbohrt und ein Drahtstück als Bremswelle eingeklebt. Diese dient als Verbindung zwischen Bremsspindel mit Kurbel und Umlenkhebel. Beides ist dem Wagenprogramm der Firma Bavaria entnommen. Der an der hinteren Rahmenblende eingeklippte Behälter war beim Vorbild nicht vorhanden und wurde entfernt.

An der Tenderrückwand wurden der angesogene Schlußscheibenhalter entfernt und ein Messingbauteil angeklebt. Die Kohlenimitation hat man aus dem Tendraufsatz herausgetrennt und durch ein Messingblech mit einer Schüttung aus Echtkohle ersetzt.

Lackierung und Finish

Obwohl mittlerweile drei Farbvarianten der badischen IVh in Länderbahnausführung von Liliput ausgeliefert wurden, ist keine als authentische Betriebslackierung belegt.

Vorbild für die Farbgebung war die Lackierung der badischen Personen- und Schnellzuglokomotiven im Maßstab 1:10, die im Verkehrsmuseum Karlsruhe ausgestellt sind. Es handelt sich dabei um Modelle der Gattungen IIc, IVe und IId, deren Vorbilder in dem Zeitraum zwischen 1892 und 1905 gebaut wurden. Alle diese Maschinen sind bis auf die Räder in einer Farbe lackiert, die man als nahezu Schwarz bezeichnen kann. Nur die Räder und, falls vorhanden, die Zierlinien sind rot. Es ist deshalb

unwahrscheinlich, daß man bei der Auslieferung der Gattung IVh – also zu einem Zeitpunkt, als sich Vereinheitlichungs- und Vereinfachungstendenzen der neu zu gründenden DRG bereits abzeichneten – noch einmal von dieser einfachen und wartungsarmen Farbgebung abgekommen ist und die Maschinen mehrfarbig ausführte.

Für die schwarzzellige Farbgebung des Modells wurden die Farben Anthrazit (Humbrol 85) und Grün (Revell 361) im Verhältnis 2:1 gemischt. Die Räder sind in rotem Farbton gehalten (Revell 330).

Ob die ersten Maschinen der badischen IVh noch mit den gegossenen Wappenschildern an den Führerhausseitenwänden in den Betriebsmaschinenendienst gegangen sind, ist fraglich. Die vorliegenden Fotos, die jedoch alle erst nach 1922 aufgenommen worden sind, zeigen anstelle der gegossenen Schilder den aufgedruckten Schriftzug "Baden". Lediglich die beiden Werksaufnahmen zeigen die Maschine mit der Ordnungsnummer 95 im Fotoanstrich mit den gegossenen Schildern.

Gattungszeichen und Ordnungsnummer des Modells wurden in Ätztechnik hergestellt. Als Hoheitszeichen wurden Abziehbilder aus dem ehemaligen M+F-Sortiment verwendet. Das Fabrikschild ist im Zurüstsatz der bayerischen S 3/6 von Liliput enthalten.

Wolfgang Hug

Literaturverzeichnis:

Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Badischen Staatsbahnen. Birkhäuser-Verlag, 1985.
Düring: Schnellzug-Dampflokomotiven der deutschen Länderbahnen 1907 – 1922. Stuttgart, 1972.
Lüdecke: Die Baureihe 18^a. Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg, 1990.

Bild 13: Auch am Tender mußten einige Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen werden.





Bild 1: Die Getreideernte ist in vollem Gang. Der vorüberfahrende Zug bildet eine willkommene Unterbrechung der schweren Arbeit.

Landschaft im Maßstab 1:87

Teil 3: Ein Getreidefeld

Eine etwas mühselige, aber sehr lohnende Bastelarbeit ist die Gestaltung eines Getreidefelds. Grundlage dafür bildet ein entsprechend zurechtgeschnittenes Stück gelber Geländematte.

Nach dem Aufkleben und Trocknen wird die

Monotonie der gelben Fläche mit Plakafarbe aufgelockert. Einige kräftige Kratzer mit dem Schraubendreher imitieren Ackerfurchen, und grüne Schaumstofflocken dienen zur Nachbildung des Unkrauts, das besonders am Feldrand reichlich zu finden ist.

Das so vorbereitete Getreidefeld wird nun in drei unregelmäßig große Abschnitte aufgeteilt. Erster Abschnitt: noch auf dem Halm stehendes Getreide.

Zweiter Abschnitt: das Mähen (mit der Hand). Dritter Abschnitt: Aufstellen der gebundenen Getreidepuppen.

Das noch auf dem Halm stehende Getreide läßt sich am besten aus Pinsel- oder Bürstenhaaren nachbilden. In bereits vorgebohrte und mit einem Tropfen Weißleim versehene Löcher steckt man in dichter Folge die zugeschnittenen Haarbüschel.

Nach dem Trocknen des Leims werden die unregelmäßig hohen Büschel auf gleiche Höhe zugeschnitten. Mit einem feinen Kamm fährt man anschließend durch das Feldstück und saugt lose Borsten ab.

Es ist zweckmäßig, die letzte Getreidereihe nur bis etwa zur Hälfte anzulegen, um hier den



Bild 2: Aus dieser Bürste entstand das Getreide. Gelbe und schwarze Tusche dient zum Nachfärben der Borsten. Unkraut wird mit etwas grünem Streumaterial imitiert. Für kleine Büsche genügen Natur- und Streumaterial.



Bild 3: Mit der Pinzette werden die einzelnen Bündel in die vorbereiteten Löcher gesteckt.

Bild 4: Die "Getreidehalme" werden auf annähernd gleiche Höhe zugeschnitten.



Bauer mit der Sense aufstellen zu können. Damit beginnt auch schon das Gestalten des zweiten Abschnitts.

Die abgemähten Getreidehalme liegen in Richtung zum schon abgeernteten Feld und bilden eine lange Reihe. Diese Halme werden durch Borsten oder Stücke von Zwirnsfaden nachgebildet. Die abgemähten Reihen werden aufgelegt und mit einer Wasser-Weißleim-Mischung betröpfelt.

Für die Geltaltung des dritten Abschnitts des

Felds müssen wir Getreidegarben herstellen. Dazu basteln wir uns eine einfache Hilfsvorrichtung: In ein Stück Holzleiste werden an den Enden vorsichtig zwei Nägel eingeschlagen. Um diese Nägel wird gelber Zwirnsfaden bis zu einer Stärke von etwa 3 mm gewickelt. Der so entstandene Strang wird nun in Abständen von ca. 1 cm mit dem im Foto dargestellten Knoten abgebunden.

Die einzelnen Garben werden aus dem Strang herausgeschnitten. Dabei wählt man ein Ver-

hältnis von etwa 1:3 bis 1:4 zur Abbindestelle. Die Garben werden zu Puppen zusammengesetzt. Für die Farbveränderungen an Borsten und Zwirn und zur Anpassung untereinander benutzt man gelbe Tusche, deren Farbton mit etwas Schwarz gebrochen wird.

Die erforderlichen Figuren findet man im Preiser-Sortiment.

Das fertige Getreidefeld lohnt die aufgewendete Mühe; es bildet einen interessanten Blickfang.

Jürgen Albrecht

Bild 5: Auf die vorbereitete Hilfsvorrichtung wird Zwirn für die Darstellung der Getreidegarben aufgewickelt.

Bild 6: Mit gleichfarbigem Zwirn wird der Strang abgebunden. Der rote Faden dient hier nur zur Verdeutlichung der Abbindestellen.

Bild 7: Die einzelnen "Arbeitsschritte" des Knotens. **Fotos: J. Albrecht**

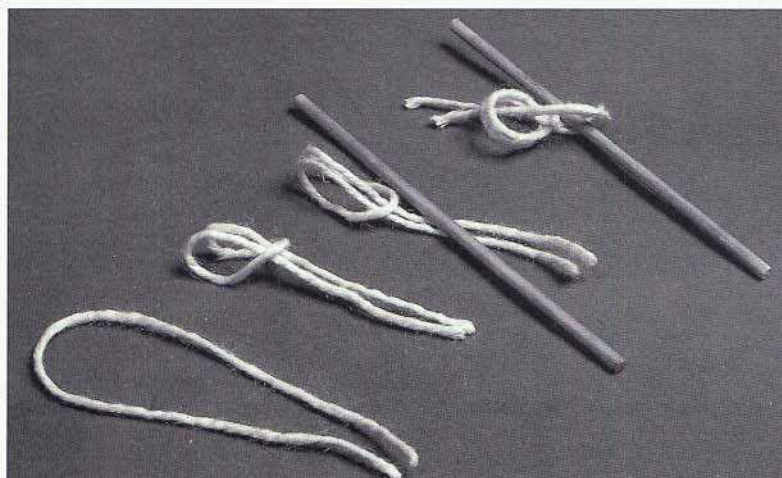
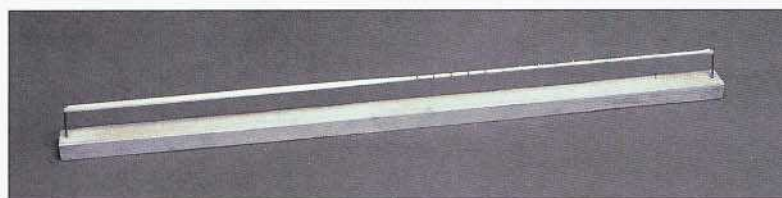
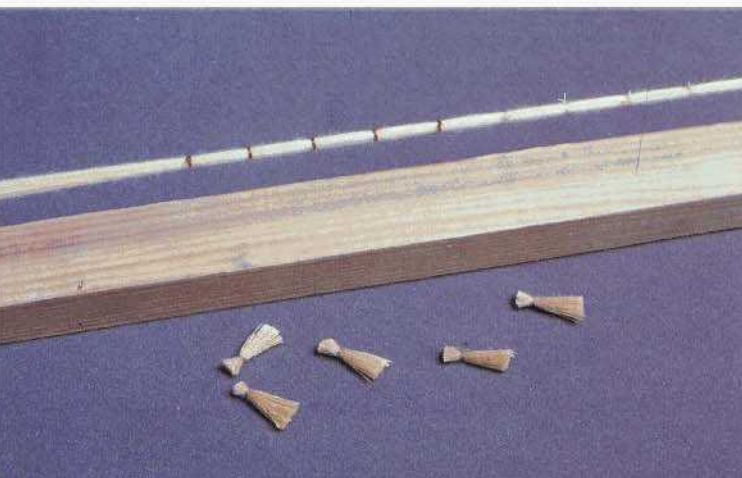




Bild 1: Zwei Versionen der Co'Co'-Universallokomotive Ae 6/6 der SBB im Maßstab 1:45 von Lemaco.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Lemaco

In der Nenngröße 0 wählte Lemaco die Baureihe 23 der DB als Vorbild für ihr ausgezeichnetes Modell. Ein Führerstand mit beweglichen Türen und abschaltbarer Beleuchtung, Triebwerksbeleuchtung, Rauchkammertür zum Öffnen, gefederte Tenderdrehgestelle mit Rollenlagern und ein Canon-KN-32-Glockenankermotor 12/14 V Gleichstrom mit Freilaufgetriebe sind nur einige Feinheiten des 490 mm langen und 2500 g schweren Supermodells. Die Maschine ist als 23 029 (Best.-Nr. 0-019) und als 23 029-1 (Best.-Nr. 0-019/1) erhältlich.

In der gleichen Nenngröße präsentiert Lemaco die Co'Co'-Universallokomotive Ae 6/6 der SBB. Entsprechend ihren Vorbildern sind die Lemaco-Modelle als Nr. 11422 "Vaud/Waadt" (Best.-Nr. 0-023), als Nr. 11423 "Valais/Wallis" (Best.-Nr. 0-023/1) und als Nr. 11429 "Altdorf" (Best.-Nr. 0-024) erhältlich. Die Lokomotiven 11422 und 11423 zeigen neben der roten Farbgebung auch die charakteristische Chromverzierung.

Für die Freunde der Nenngröße H0 wurde das Modell der Dampflokomotive 141 R 1244 der SNCF (Best.-Nr. H0-036) an den Fachhandel ausgeliefert. Zuletzt dem Depot Vénissieux (Sud-Est) zugewiesen, beförderte sie viele Sonderzüge für Dampf-

lokfans und befindet sich heute, vom Verein Mikado 1244 angekauft, in der Schweiz. Das Modell zeigt in hervorragender Wiedergabe das charakteristische Aussehen seines Vorbilds mit Boxpok-Rädern und Öltender 30 R 1244 mit 13250-l-Wanne in grün/schwarzer Lackierung mit roten Zierstreifen.

DRG Modell Berlin

Zwei neue Wagenmodelle kommen aus Berlin. Es handelt sich um den Pferdetransportwagen GGvwhs 44 sowie um den gedeckten Güterwagen GGIIh "Dresden". Die seitlichen Türen des GGvwhs



Bild 2: Das Supermodell der 141 R der SNCF von Lemaco für Nenngröße H0 in Spur-0-Detaillierung.



Bild 3: Die Dampflokomotive der Baureihe 23 der DB als 23 029 in der Nenngröße 0.

Bild 4: Bemo präsentiert die bekannten "Mohrenköpfe" im Viererset.



Bild 5: Der Plattformwagen der RhB für die Nenngröße H0m von STL Models.



lassen sich öffnen. Der Wagen ist als Bausatz und als Fertigmodell erhältlich. Der Bausatz GGlh "Dresden" besitzt Holzwände mit Metallprofilen. Die Drehgestelle sind vom gleichen Typ wie bei dem GGvwhs. **ds**

Bemo

Das Sortiment der individuell gestalteten Güterwagensets in Viererpackungen konnte mit Zementwagen, den bekannten "Mohrenköpfen", mit neuer Verrohrung ausgebaut werden. Markant sind neben mehr oder weniger dezenten Alterungsspuren auch die an den Radreifen angebrachten gelben Markierungen sowie die unterschiedlichen Betriebsnummern bis hin zu den Untersuchungsdaten.

STL Models

Der Schweizer Hersteller konnte jetzt sein erstes, bereits zur Nürnberger Spielwarenmesse 1991 angekündigtes Wagenmodell nach dem Vorbild der RhB ausliefern und damit das bestehende Angebot an H0m-Modellen ergänzen. Das Modell des ursprünglich für die Arosa-Linie ab 1951 gebauten und auch heute noch in Museumszügen und planmäßigen Güterzügen mit Personenbeförderung eingesetzten vierachsigen Plattformwagens überzeugt durch feine Detaillierung und Bedruckung. Zurüstteile und eine exakt nachgebildete Inneneinrichtung sind weitere "Höhepunkte".

Thomas Küstner

Reichsbahnstudio

Dieses neue Unternehmen macht es sich zur Aufgabe, Modelllokomotiven der Epoche 2 in einer ganz besonderen Qualität anzubieten. Als erste Dampflokomotive wird die 98 500 der DRG (ehem. bay. D XI), basierend auf dem Modell der Firma Trix-Mangold, im Zustand ab 1926 vorgestellt. Die Maschine wurde mit zahlreichen Zurüstteilen der Modellbahn-Edelschmiede G. Reitz gesupert. Die korrekte Nachbildung der bayerischen Petroleumlaternen wird konstant beleuchtet. Im weiß ausgelegten Führerhaus wurde ein Stehkessel eingebaut.

Bild 9 (rechts): DRG Modell Berlin präsentiert einen geschlossenen Güterwagen Bauart GGlh "Dresden".

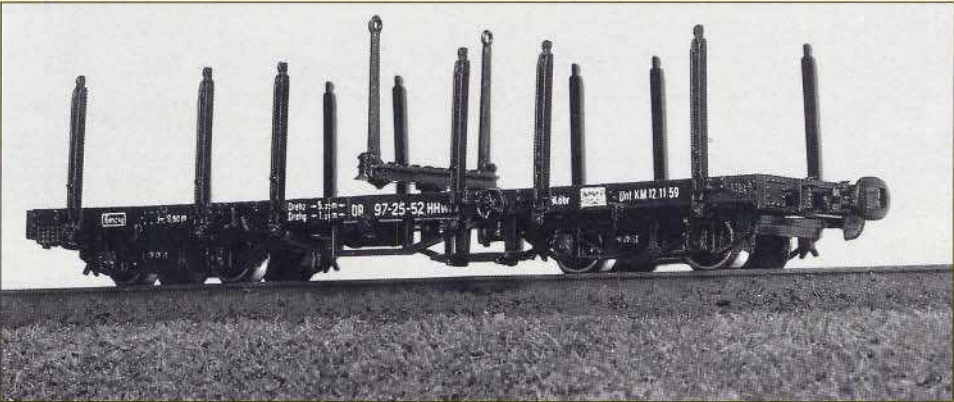
Bild 10 (unten rechts): Der Pferdetransportwagen Bauart GGvwhs von DRG Modell Berlin.

Bild 8: Die neuen 12"-DKW für das Fine-Scale-H0-Programm von Peco im Weinert-Vertrieb.



Bild 6: Von Technomodell stammt dieses hervorragend gelungene H0e-Modell eines Klappdeckelwagens der sächsischen Schmalspurbahnen.

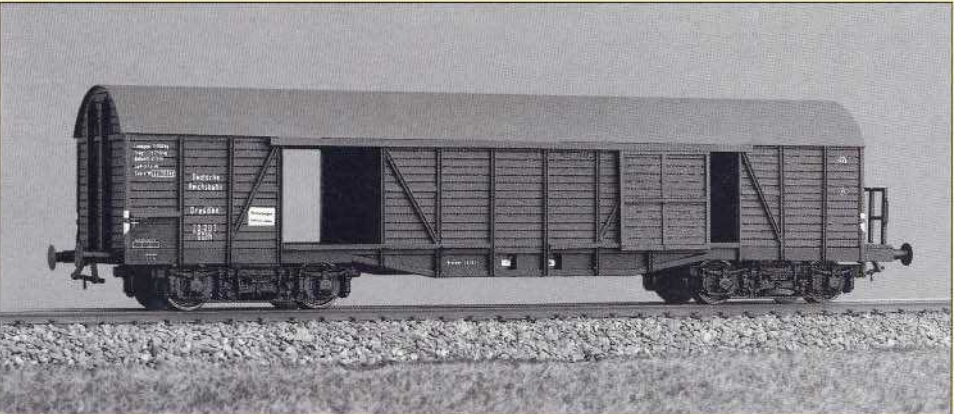
Bild 7: Ein weiteres neues Fahrzeug von Technomodell ist der vierachsige Langholzwagen für Nenngröße H0e.



baut. Der Faulhaber-Motor von sb-Modellbau verleiht dem Modell exzellente Fahreigenschaften. Die Messingschilder stammen von Schnabel und stellen die authentischen Anschriften der RBD Augsburg, Bw Kempten, dar.

Lima

Der Wagenpark in N wird durch einen vierachsigen grünen Reisezugwagen der SBB (EW II AB) mit alter Beschriftung und grauem Dach erweitert.



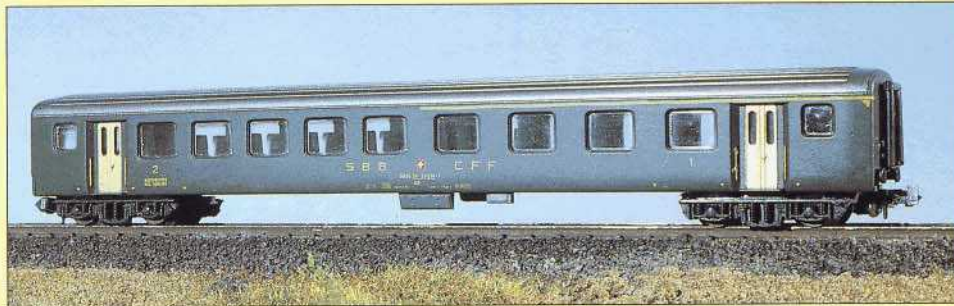
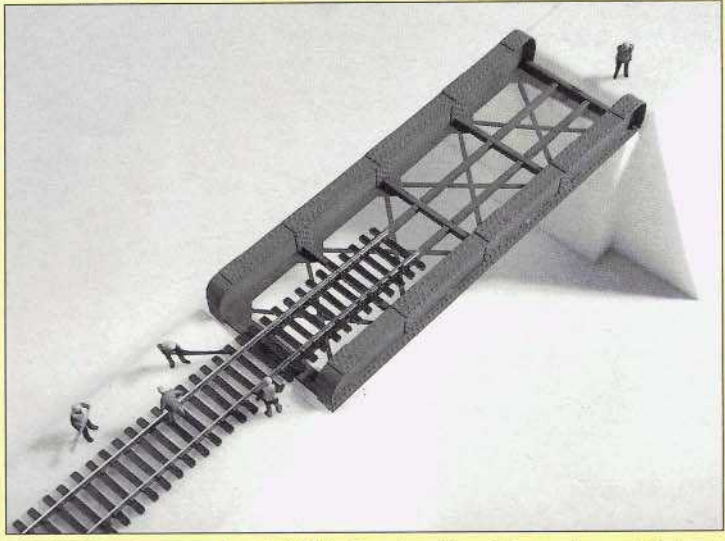


Bild 12: Aus dem Messingbausatz von Wiederhold Modellbau entsteht diese Blechträgerbrücke.

Bild 11 (oben links): Die 98 500 auf Trix-Basis mit vielen Zurüstteilen im Zustand von 1926 vom Reichsbahnstudio.

Bild 13 (links): Der SBB-Reisezugwagen Typ EW II AB in der Nenngröße N von Lima.

Fotos 4 und 5: Th. Küstner; **6 und 7:** J. Albrecht; **14:** H. Obermayer; **13:** P. Schiebel; alle übrigen: Werkfotos

Technomodel

Das Programm sächsischer Schmalspurwagen für die Nenngröße H0e wird durch einen vierachsigen Langholzwagen der Gattung HH mit Rungen und mittlerem Drehschemel sowie einen Klappdeckelwagen KKW erweitert.

Weinert

Bei Weinert sind jetzt aus dem Gleissortiment der Firma Peco für das Fine-Scale-H0-Programm die einfache 12°-Kreuzung sowie die 12°-Doppelkreuzungsweiche lieferbar.

Wiederhold-Modellbau

Als Neuheit wird eine 18-m-Blechträgerbrücke für die Nenngröße N angeboten. Der Bausatz beinhaltet Messingätzteile, vorgefräste Doppel-T-Profile und Riffelbleche. Mit einer lichten Weite von 30 mm und einer Länge von 111 mm ist die Brücke den Standard-Gleismaßen angepaßt, kann jedoch ohne wesentliche Einschränkungen durchaus auch für die Nenngrößen H0e, H0m und TT verwendet werden.

NF-Elektronik

Neue Fahrmöglichkeiten bietet die Funkfernsteuerung 3740 für Anlagen, die mit P-MZS betrieben

werden. Die Steuerung erlaubt das kabelfreie Bedienen von zwei Triebfahrzeugen ohne Eingriffe in Lok oder Anlage. Der Funkfernsteuerempfänger kann gleichzeitig wie zwei vollwertige Handregler 3729 oder umgeschaltet als Doppeltraktionshandregler genutzt werden. Mit diesem einen Handregler können dann zwei Lokomotiven synchron fahren. Alle Funktionen sind auch über "Funk" bedienbar.

Metallit

Unter dem Namen Magnofix werden sechs Schraubendreher angeboten, die sich auch zum Bau von Modellbahnanlagen recht gut einsetzen lassen. Die stark magnetische Spitze erleichtert das Ansetzen von Schrauben, und der ausgeklügelte Griff sorgt dafür, daß die Kraft mit dem ganzen Arm auf die Schraube übertragen werden kann. Die Schraubendreher werden in den Größen 5 x 100 mm Schlitz, 6 x 150 mm Schlitz, 6 x 200 mm Schlitz, P1 x 100 mm Phillips, P2 x 150 mm Phillips und P2 x 200 mm Phillips angeboten. **ds**

RAL-Farbtöne für Märklin-Lokomotiven

Seit Einführung der Farben Elfenbein/Ozeanblau bei der Deutschen Bundesbahn schwelt unter den Modelleisenbahnern ein Meinungsstreit über die

richtige Farbgebung der Modellfahrzeuge. Die jahrelange Diskussion, ob – und wenn ja, wie – Farbtöne aufzuhellen oder ganz abzuändern seien, hat nun ein Ende, soweit es die Produkte der Firma Märklin betrifft.

In Göppingen hat man damit begonnen, nur noch die dem Vorbild entsprechenden Farbtöne nach dem RAL-Register zu verwenden. Ein erstes Sortiment von Fahrzeugen ist bereits nach diesen Richtlinien lackiert. Gleichzeitig wurden die Fahrzeuge auch technisch verbessert und mit neuen Betriebsnummern versehen. Neben den Änderungen bei Farbgebung und Beschriftung verfügen die Lokomotiven jetzt auch über eine elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung und über Normkupplungsschächte mit Kurzkupplungen.

Bis jetzt wurden folgende Fahrzeuge überarbeitet:

3305	Tenderlokomotive T 18 der KPEV
3306	Tenderlokomotive BR 078 der DB
3344	BR 110 der DB kobaltblau
3342	BR 111 der DB elfenbein/ozeanblau
3345	BR 140 der DB elfenbein/ozeanblau
3348	BR 120 der DB elfenbein/purpurrot
3361	BR 151 der DB elfenbein/ozeanblau
3372	BR 212 der DB purpurrot
3377	BR 212 der DB elfenbein/ozeanblau
3375	BR 216 der DB purpurrot
3374	BR 216 der DB elfenbein/ozeanblau

Aus diesem Angebot zeigen wir die Lokomotive 216 188 mit den Farben

RAL 1014	elfenbein	Lokomotivkasten
RAL 5020	ozeanblau	Rahmen und Absetzstreifen
RAL 7022	umbragrau	Dach
RAL 8019	graubraun	Lüfterband und Kraftstoffbehälter
RAL 1005	tiefschwarz	Drehgestelle

Weitere Modelle werden laufend auf die authentischen RAL-Farbtöne umgestellt. **HO**

Bild 14 (links): Dies ist die Lokomotive 216 188 aus dem neuen Sortiment von Märklin, das mit den Farben nach dem RAL-Register lackiert wurde.





Bild 1: Auf der linken Seite der "Lollo", in der Ausführung der Epoche IV mit der Betriebsnummer 216 005, erkennt man fünf Lüftergitter.

Bild 2: Die rechte Seite der "Lollo" in H0 von Märklin mit den typischen vier Lüftergittern im unteren Bereich. **Fotos 1, 2 und 4: H. Obermayer**

Die neue "Lollo"

Ein neues Modell von Märklin in Epoche-IV-Ausführung

Nachdem wir uns immer wieder für die Fertigung einer Vorserienmaschine der bekannten Baureihe V 160 eingesetzt hatten, konnten wir in unserer Ausgabe 4/1990 endlich eine "Lollo" in der Nenngröße H0 mit der Betriebsnummer V 160 003 vorstellen.

Die Lok wurde zusammen mit vier D-Zug-Wagen in einer Sonderpackung von Märklin angeboten. Wenig später stand dieselbe Lokomotive von Trix für das Gleichstromsystem zur Verfügung. Das Modell, das in Kooperation beider Hersteller gefertigt wurde, entspricht der Ursprungsausführung der "Lollo" mit dem grauen Farbband im Bereich der Fenster. Auch die drei unteren Lüftergitter auf jeder Seite entsprechen dem Lieferzustand.

Im Rahmen einer Märklin-Händler-Initiative entstand Ende des Jahres 1991 eine Modellvariante der Epoche IV. Hierbei beließ man es nicht nur bei einer Farb- und Beschriftungsänderung. Die Lokomotive mit der Betriebsnummer 216 005 weist jetzt im unteren Bereich des Gehäuses auf der rechten Seite vier und auf der linken Seite fünf Lüftergitter auf. Auch das DB-Emblem ist jetzt richtig wiedergegeben.

Das gleiche Modell bietet Märklin nun auch im Neuheitenprogramm 1992 in einer einmaligen Sonderausgabe in Standard- und Digitalausführung an. Sammler sollten also rasch zugreifen, um sich das schmucke Modell der Epoche IV zu sichern.

Eine Maschine der Vorserie ist immer noch im täglichen Einsatz. Es handelt sich hierbei um die frühere V 160 004, die bei der WEG in neuer Lackierung zwischen Korntal und Weissach verkehrt.

HO



Bild 3: Am 22. 2. 1980 wurde die 216 004 in Gelsenkirchen-Bismarck abgelichtet. Die unübersehbaren Betriebsspuren zeugen vom harten Alltagseinsatz der Lokomotive. **Foto: L. Walter, Sig. Ritz**

Bild 4: Die "Lollo" der WEG, im Februar 1992 in Korntal bei Stuttgart aufgenommen.



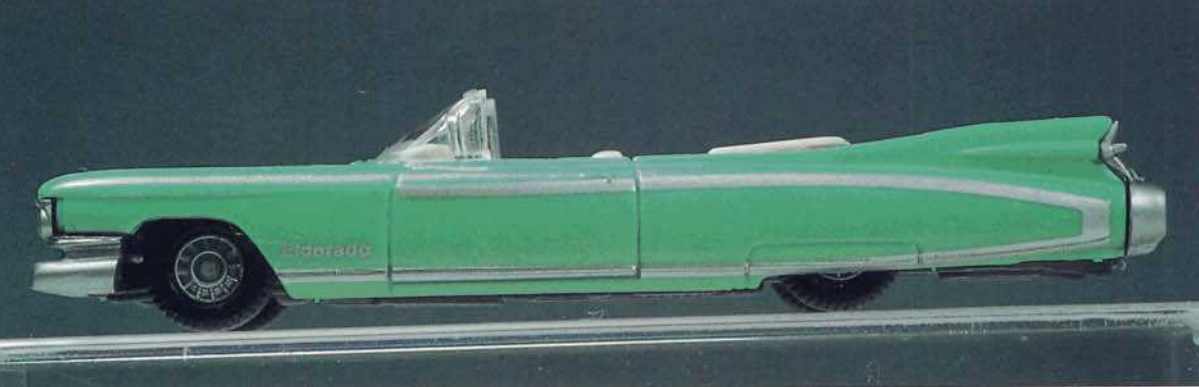


Bild 1: Ein echter Straßenkreuzer ist das Praliné-Modell des GM-Cadillac Eldorado Biarritz Convertible von 1959.

AUTO-BAHN



Bild 2 (links): Den BMW Alpina B 10 BI Turbo stellt Herpa als PC-Modell vor.



Bild 3 (darunter): Ein Peterbilt-Containerzug "Dole", ein White mit Kofferauflieger "Humpin" sowie die dreiachsige Zugmaschine MACK CH 600 als US Conventional Form und Sleeper erweitern das Herpa-Programm an US-Fahrzeugen.



Bild 4 (darunter): Der Herpa-Kippsattelaufleger erhielt eine neue Zugmaschine aus der MB-SK (schwere Klasse)-Baureihe. Auch der Betonmischer bekam dieses Fahrerhaus.

Bild 5 (rechts): Fast ein Universalfahrzeug ist dieser Kibri-Baustellenkipper auf der Basis eines MB 3336 AK mit Hydraulikkran.

Bild 6 (unten): Ein weiteres Baufahrzeug von Kibri ist der Baustofftransporter MB 2228 – 2448 mit Ladekran.





Bild 7: Erstmals gibt es ein Fahrzeug der Bahnpolizei als Herpa-Modell. Der VW Passat ist seit vielen Jahren Standardfahrzeug der Bahnpolizei.



Bild 8 (oben): Airbrush-Handlackierung, aufwendiger Druck und spezielle Felgen machen die Herpa-Modelle des BMW 325i Cabrio "Caribbean" sowie des BMW Z1 "Space" zu kleinen Kostbarkeiten.



Bild 9: Der Scania-Hauber 142 H von Herpa erhielt ein neues Kurzführerhaus sowie eine neue Stoßstange und wurde mit einem Chromauflieger "Elmühle" kombiniert.

Bild 10 (rechts): Ein unentbehrlicher Helfer beim Verladen von Containern ist dieser Containerstapler, den Kibri als Bausatz vorstellt.



Bild 11 (rechts): Praliné stellt den GM-Cadillac Station Wagon von 1953 auf die Modellräder, sicherlich zur Freude vieler Sammler und US-Fans. **Text: Christian Fricke/ds; Fotos: Chr. Fricke**

Bild 13 (unten rechts): Zur Futtermittelversorgung von Viehzuchtbetrieben dient dieser Siloanhänger mit 3 x 8 m³ und 12 t Nutzlast, der von Kibri mit einem MB-Trac kombiniert wurde.



Bild 12 (unten): R+H stellt einen Sattelzug auf der Basis des MAN F 90 mit einer Werbeaufschrift der 43. Nürnberger Spielwarenmesse vor.

