



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

4/1981

August

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn—Fachzeitschrift · aktuell · informativ





95er Impression

Am Morgen des 20.8.1979 fährt die 95 0028-1 mit dem P 18002 bei Effelder durch den Morgendunst.

Foto: A. Ritz

4/81

ISSN 0171-3671

7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker
 Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
 E. Henne
 Ständige Mitarbeiter:
 Horst Obermayer
 R. Barkhoff
 C. Asmus
 Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:
 Atelier Paur
 Ing. Horst Obermayer
 Peter Schiebel
 Satz: fotosatz geiss, Puchheim
Druck: Printed in Italy
 by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1981 6x.
 Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
 buchhandel, oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel
 siehe oben.
 Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41,40 DM ohne Portokosten
Einzelheft: 6,90 + 1,— DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 Volksbank Fürstentfeldbrunn Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.
 Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!


Neue Auflagenhöhe 26.500
Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstentfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Preuss. S 4 — Nachtrag	4
Die Rhätische Bahn	6
Leserbriefe	16
Bei unseren Nachbarn	
»Die große Dampflokschau in Decin«	18
Eisenbahnen in der Oberpfalz »Die Walhalla-Bahn«	23
Nachruf — M + F Feuerwehr-Programm	32
Lucullus-Express	33
Deutschlands letzte Länderbahn — Baureihe ausgemustert	34
Mini-Markt	39
Verlags-Bestelliste	40
Mitteilungen	41
Das Ende vom Ende	48
Bayern-Journal	49
Bücherecke	56
Das Schweizer Krokodil	57
Neuheiten-Journal	62
IMA 81	68
Allgäuer Eisenbahntage	69
Die 99 3462 der MPSB	70
BW-Skizzen	74

Zu unserem Poster:

95 0023-2 auf dem Viadukt, Ausfahrt Lichte, im Frühjahr 1977

Zu unserem Titelbild:

95 0005-9 mit einem Güterzug im Oktober 1979 zwischen Unterloquitz und Oberloquitz.
Foto: J. Nelkenbrecher

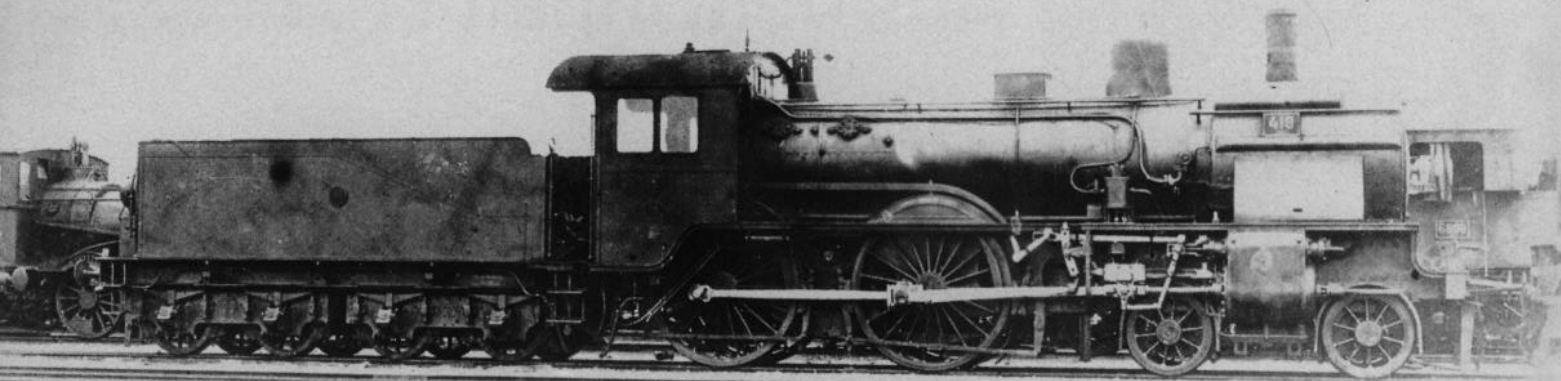


Bild 1: Diese Maschine entspricht in allen Details der o. a. Zeichnung. Es handelt sich um die Halle 482. Im Jahr 1906 war es dann die Halle 418. Diese Maschine war im vorläufigen Nummernplan der Reichsbahn für die Nummer 13 505 vorgesehen, wurde aber nicht mehr übernommen.

Bild 2: Die S 4 (Halle 412); sie war im vorläufigen Umzeichnungsplan der Reichsbahn für die Nummer 13 506 vorgesehen. Gegenüber dem Bild 1 verfügt diese Maschine über eine P 8 ähnliche Rauchkammer (kürzer und größerer Durchmesser) und es fehlen die »Beulen« der Anfahrventile auf der Rauchkammer.

Preußische S 4 — Nachtrag

Zu dem Beitrag über die preußische S 4 in Journal 6/80 (»Das ist die Krönung«) erreichte uns der Brief eines Lesers, der diese Lokbau-reihe noch im Betrieb erlebt hat und aufgrund seiner umfangreichen Kenntnisse eine Reihe zusätzlicher Angaben und Bemerkungen machen konnte, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Herr Herbert Rauter aus Krumbach/Schwaben schreibt unter anderem:

»Als Vorläufer aller Heißdampflokomotiven und damit auch der S 4 wurden beschafft:

1. mit Flammrohr- (Langkessel-)Überhitzer

- 1898 Vulcan 1643, Rad Ø 1980 mm, Hannover 74, im Jahre 1903 Cassel 20, 1906 als S 4 eingereiht (Cassel 401), ausgemustert 1922.
- 1898 Henschel 4853 Rad Ø 1750 mm, Cassel 131, als P 4 eingereiht, (Cassel 1846), ausgemustert 1922

2. mit Rauchkammer-Überhitzer

- 1899 Vulcan 1732, Rad Ø 1980 mm, Hannover 86/2, ausgemustert 1913.
- 1900 Borsig 4800, Rad Ø 1980 mm, Berlin 74/2, 1903 Posen 63/2, als S 4 eingereiht (Posen 401/Osten 401), ausgemustert 1923.

Die Berlin 74 erregte 1900 auf der Weltausstellung in Paris Aufsehen, weil sie als einzige technische Neuerungen zeigte. Der Kessel der Cassel 1846 wurde nach 1922 im Berliner Verkehrs- und Baumuseum ausgestellt.

Von der Baureihe S 4 wurden insgesamt 104 Maschinen geliefert, die sich wie folgt auf die Lieferjahre und Hersteller verteilen:

	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09
Borsig	6	12	—	16	6	—	—	40
Henschel	—	—	—	—	24	20	5	5 54
Humboldt	—	—	—	—	10	—	—	10
	6	12	—	16	40	20	5	5 104

Diese 104 Maschinen wurden unmittelbar geliefert an die KED

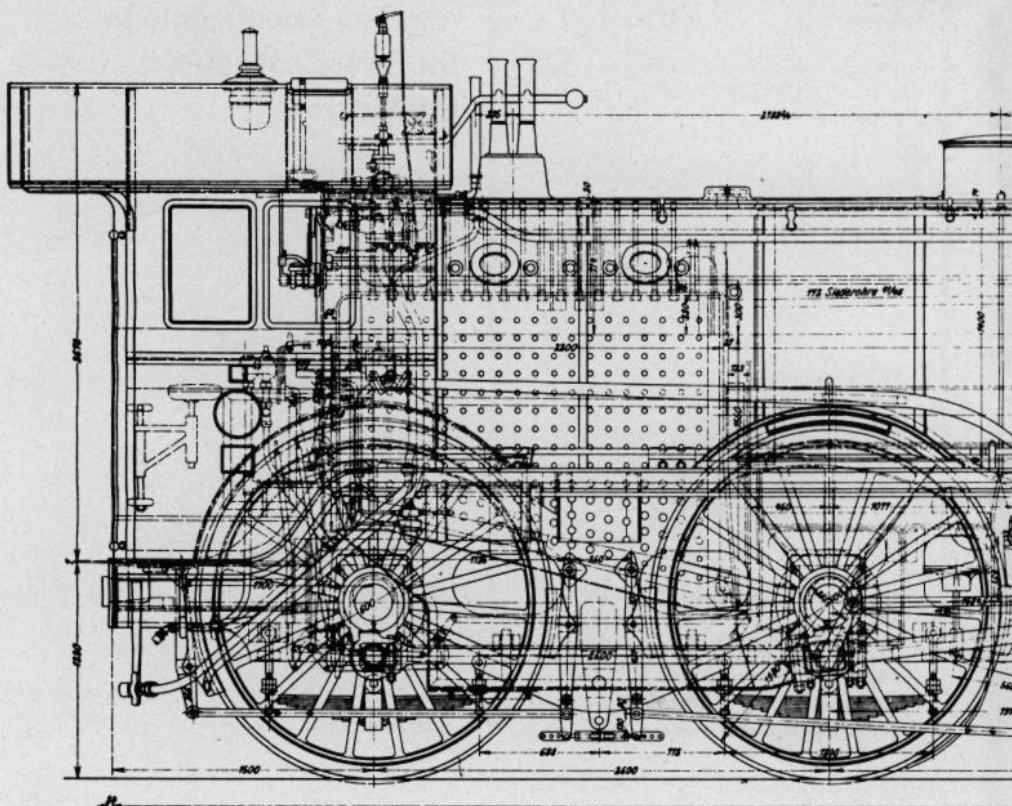
Breslau	6	Essen	12
Bromberg	7	Halle	9
Cöln	4	Hannover	3
Danzig	2	Mainz	12
Elberfeld	34	Saarbrücken	8
Erfurt	3	Stettin	4
			104

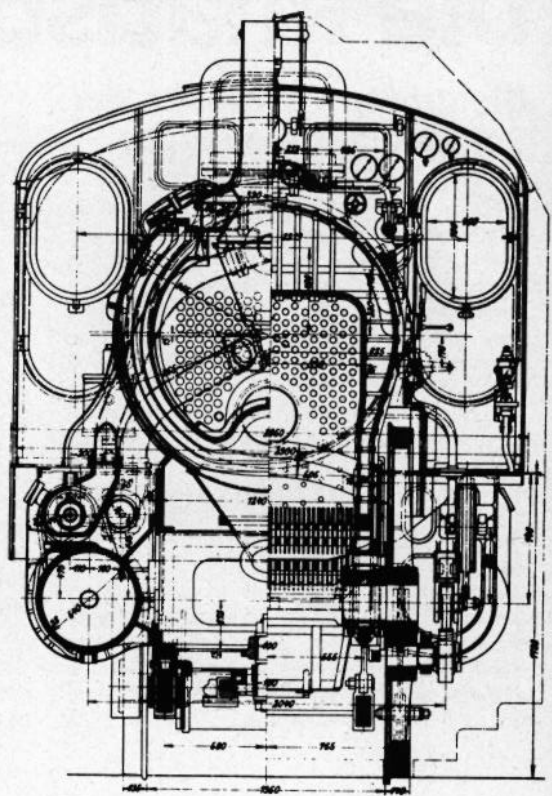
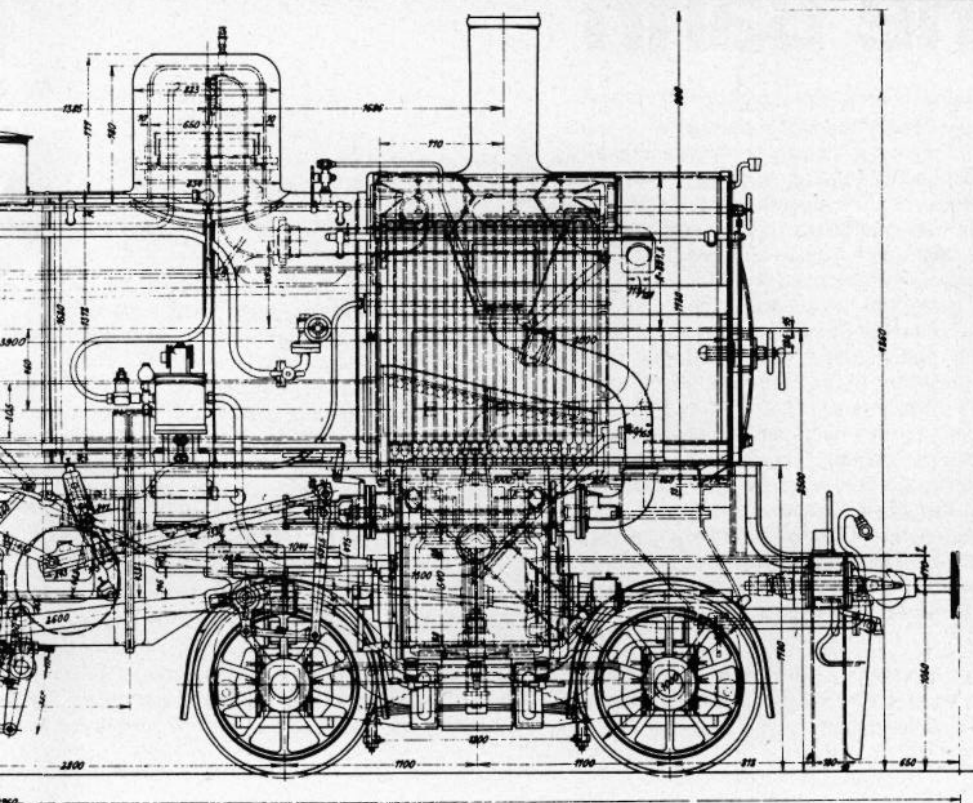
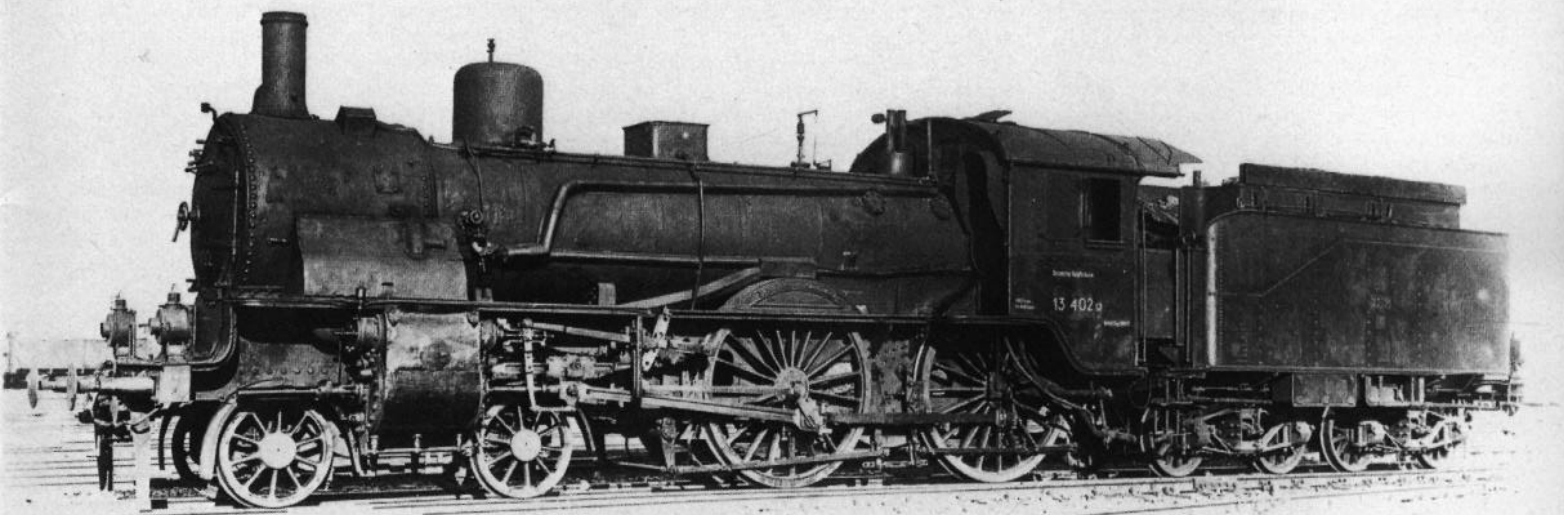
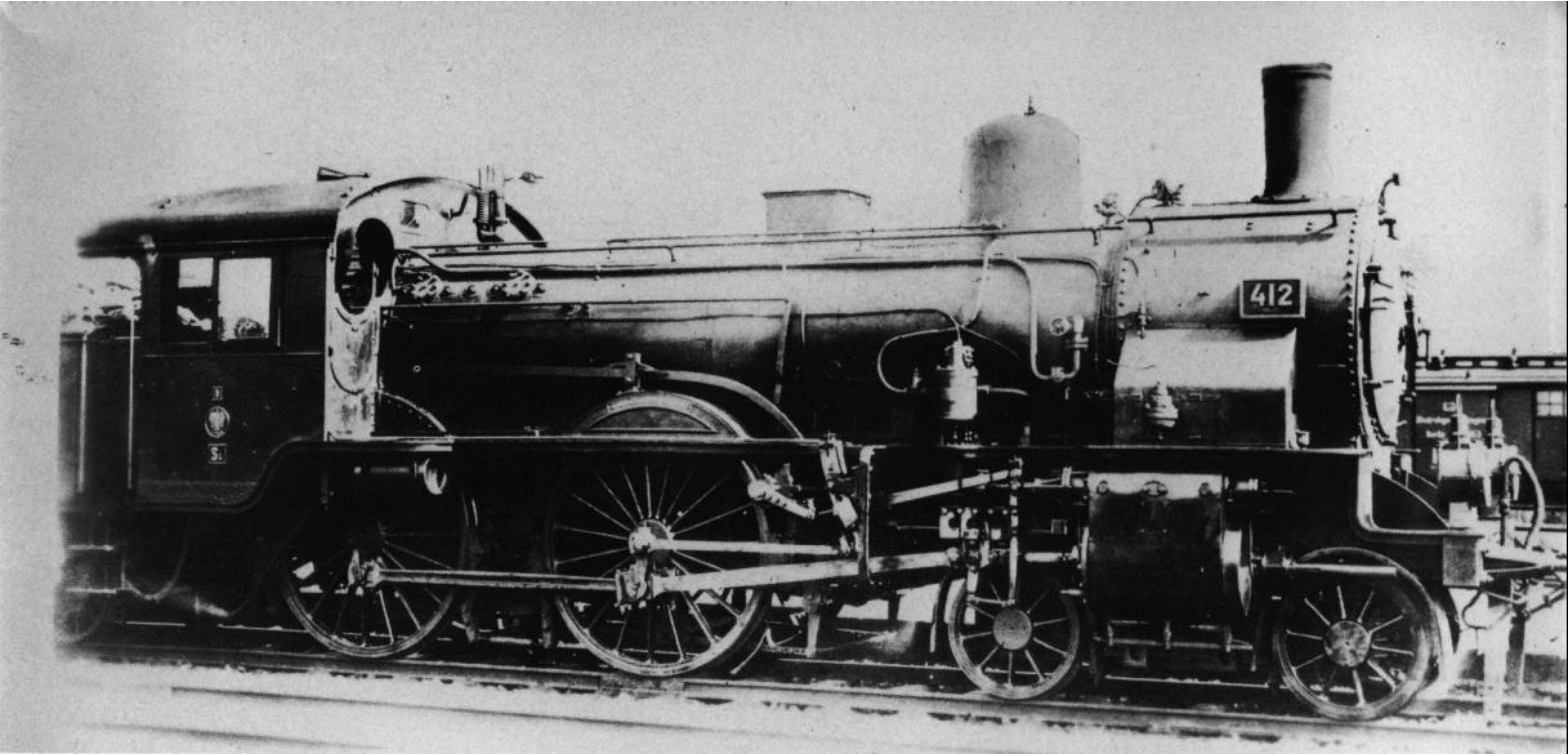
Noch 44 Maschinen der Gattung S 4 erhielten 1923 »vorläufige Nummern« der DR - 13 501-544 Sie waren zugeteilt:

Breslau	5	Mainz	9
Elberfeld	9	Münster	2
Erfurt	2	Osten	1
Essen	6	Stettin	10
			44

Bild 3: Dies ist die selbe Lok wie auf Bild 5, jedoch von der Heizerseite aufgenommen. Ab 1940 kam sie wieder zur Deutschen Reichsbahn und erhielt die Nummer 13 402. Nach dem Krieg verblieb die Lokomotive bei der DR und wurde am 1.12.1955 ausgemustert.

Bild 4: Vermaßte Aufrißzeichnung der preußischen S 4, der ersten, serienmäßigen Heißdampf-Schnellzug-Lokomotive. Genau nach diesem Aufriß wurde vor mehr als einem Jahr einer der letzten M + F Bausätze entwickelt.





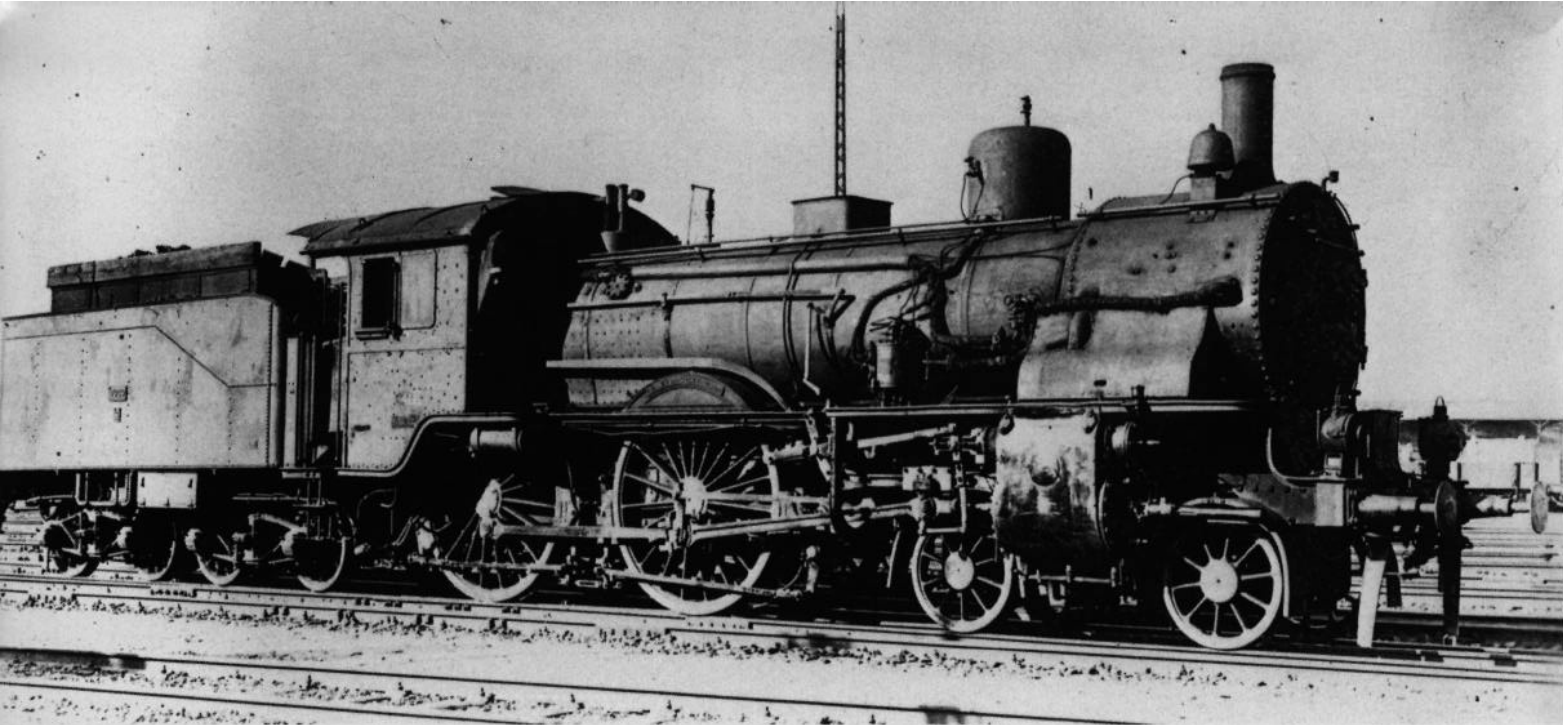


Bild 5: Wiederum eine S 4, die ehemalige Bromberg 401, die als Folge des Versailler Friedensvertrages an Polen abgegeben werden mußte.

Alle Fotos: Bellingrodt

Nur 4 Maschinen wurden jedoch in den endgültigen Nummernplan aufgenommen, als 13 501 bis 13 504.

Von den Saarbrücker Lokomotiven kamen sechs an die Eisenbahnen des Saargebietes (Saar 401—406), die aber 1935 nicht mehr von der DR übernommen wurden.

Bemerkenswerter sind die an die PKP abgegebenen S 4:

Bromberg 401 wurde Pd 2-1, später DR 13 402

402	Pd 2-2	13 403
403	Pd 2-3	13 401
405/2	Pd 2-4	—
406/2	Pd 2-5	13 404
407/2	Pd 2-6	13 405

Die 13 402 kam später zur DR-Ost und wurde

am 1.12.1955 ausgemustert und der PKP als Schrott überlassen, die 13 401 wurde am 12.9.1955 ausgemustert und landete ebenfalls als Schrott bei der PKP. Die 13 404 wurde am 20.9.1948 bei der ED Nürnberg ausgemustert. Der Verbleib der übrigen Maschinen ist unbekannt.

Die preußischen Staatsbahnen haben auch umfangreiche Versuche mit dem »Überhitzer« der Bauart Pielock durchgeführt; wegen der wenig befriedigenden Ergebnisse wurde dieser »Dampftrockner« jedoch bald wieder ausgebaut. Auch einige S 3 hat man mit ihm ausgerüstet (Breslau 210, Hannover 211, Posen 241, Stettin 208), ohne daß diese Maschinen deshalb zu S 4 »befördert« worden wären. Bei der KED Halle wurden die Heißdampf-S 3

allerdings vorübergehend in das Nummernschema der S 4 aufgenommen, jedoch später wieder unnummeriert. Ab 1906 liefen alle S 4 mit den Nummern 401—500 und die S 3 als 201—400, jeweils mit der vorangestellten Bezeichnung der KED.

Soweit auszugsweise die Ausführungen des Herrn Rauter. Wir freuen uns, daß uns ein Eisenbahnfreund diese uns bisher nicht bekannten, stichhaltigen Daten liefern konnte, über die wir nicht verfügen. Wir bitten in diesem Zusammenhang alle Leser, die über derartig eingehende Informationen verfügen, uns mit entsprechenden Beiträgen zu unterstützen.

Peter Schiebel

Die Rhätische Bahn

Die größte Privatbahn der Schweiz auf Meterspur

Schon in vielen Publikationen wurde über die Rhätische Bahn berichtet, Bücher wurden über sie geschrieben — und trotzdem ist das Thema für den Leser und Eisenbahnfreund immer wieder erneut von Interesse. Vor allem aber dürfte ein Bericht im Eisenbahn-Journal seine Berechtigung haben, zumal wir zum einen bisher wenig über diese Bahn veröffentlicht haben, zum anderen, weil sich die Farbfotografie insbesondere in den letzten 10 Jahren erst so recht verbreitet hat und unser Archiv nun über Fotos verfügt, die die landschaftliche Schönheit dieser Strecke in dem großen Farbteil unseres Journals überzeugend wiedergeben.

Die Rhätische Bahn liegt in der Südost-Schweiz, in Graubünden, in einem der landschaftlich reizvollsten Gebiete des Alpenraumes. Wie bei fast jeder Gebirgsbahn waren auch bei der Rhätischen Bahn erhebliche Probleme bei der Trassenführung zu lösen, die

teilweise recht aufwendige Kunstbauten erforderten. Die großen Höhenunterschiede waren oft nur mit einer Vielzahl von Kehrschleifen zu bewältigen. Die Rhätische Bahn in ihrer heutigen Form besteht eigentlich aus vier verschiedenen ehemaligen Privatbahnen, die erst 1942/1943 durch Fusion zu einer Gesellschaft zusammengeschlossen wurden. Es handelte sich dabei um die ursprüngliche »Rhätische Bahn« mit einer Streckenlänge von 276 km, die vorher selbständige »Bernina-Bahn« mit 61 km, die »Chur-Arosa-Bahn« mit 26 km und die »Bellinzona-Mesocco-Bahn« mit 31 km. Ein Problem für den heutigen Betrieb der Bahngesellschaft besteht darin, daß diese vier Strecken alle mit verschiedenen Stromsystemen betrieben werden. Hierdurch ist ein durchgehender Einsatz der Triebfahrzeuge auf den Teilstrecken nicht möglich.

Folgende Stromsysteme sind auf den einzelnen Strecken vorhanden:

1. Das Stammnetz der Rhätischen Bahn wird mit 1-Phasen-Wechselstrom von 11.000 V und 16 2/3 Hz betrieben.

2. Die Bernina-Strecke fährt mit Gleichstrom von 1.000 V.

3. Die Strecke Chur-Arosa wird mit Gleichstrom von 2.400 V betrieben und

4. die Strecke Bellinzona-Mesocco mit Gleichstrom von 1.500 V.

Eine Angleichung der Stromsysteme, die anlässlich der Fusion ins Auge gefaßt worden war, mußte aus Kostengründen verworfen werden. Erst in den letzten Jahren konnte durch den Einsatz von zwei Zweikraft-Lokomotiven für Dieselbetrieb bzw. 1.000 V Gleichstrom wenigstens auf der Strecke St. Moritz-Therano über den Bernina-Paß ein Schnellzugverkehr ohne Lokwechsel ermöglicht werden.

Das Stammnetz der Rhätischen Bahn

Schon Mitte des vorigen Jahrhunderts bestanden Pläne für eine durchgehende Bahnverbindung über die Bündner Alpenübergänge. 1858 erhielt Graubünden mit der Eröffnung der Linie Reineck-Chur Anschluß an das Schweizer



Bild 1: Zweikraft-Lokomotiven der Reihe Gem 4/4 Nr. 802 und 801 in Doppeltraktion. Wie aus den eingezogenen Pantographen ersichtlich ist, fahren die Loks hier dieselgetrieben.

Streckennetz. In den Folgejahren gab man jedoch dem zentraler gelegenen Gotthard-Paß den Vorzug für eine Alpenüberquerung in Nord-Süd-Richtung. So ist auch heute noch Chur die Endstation der nach Graubünden führende Strecke der Schweizerischen Bun-

desbahn. Ende des letzten Jahrhunderts reiften dann Pläne zum Bau einer schmalspurigen Verbindungsstrecke zwischen dem bestehenden Normalspurnetz und den italienischen Nachbarn, wobei in erster Linie an eine Strecke von Landquart über Davos-Scaletta,

Maloja nach Chiavenna gedacht wurde. 1888 wurde die Landquart-Davos-Bahngesellschaft gegründet und bereits 1889 konnte der Betrieb zwischen Landquart und Klosters und 1890 bis Davos aufgenommen werden. 1894 wurde die Landquart-Davos-Bahn in »Rhätische

Bild 2: Ausgangspunkt und Zentralbahnhof der Rhätischen Bahn ist Chur, zugleich der Endpunkt der nach Graubünden führenden SBB-Strecke. Die Bahnhofsanlagen sind dementsprechend für beide Spurweiten angelegt. Dieses Bild zeigt die Ge 4/4^B Nr. 607 mit dem Regionalzug 173 Chur—Thusis und die Ge 4/4^{II} Nr. 617 mit dem Regionalzug 775 am 15.7.1980.





Bild 3: Der Schnellzug 130 St. Moritz—Chur beim Befahren des Landwasser-Viaduktes. Es führt eine Ge 6/6 Serie 700 (17.7.1980).

Bahn« umbenannt. Nach längeren Überlegungen entschied man sich über einen Weiterbau der Bahn über den Albula. Die Albula-Strecke mit ihren zahlreichen Kunstbauten wurde im Jahre 1903 eröffnet. Bis kurz vor dem ersten Weltkrieg wurde die Schmalspurbahn dann schrittweise weiter ausgebaut, bis zu dem noch heute vorhandenen Netz. Das Streckennetz der Stammstrecken umfaßt heute folgende Linien: Die Strecke Chur—Landquart, Davos—Filisur, die Strecke von Chur nach Disentis mit Anschluß an die Furka-

Oberalp-Bahn, die Albula-Linie Reichenau—Filisur, Albula-Tunnel, Bever nach St. Moritz sowie die Engadiner Strecke von Pontressina nach Scuol. Die baulich interessanteste Strecke hierbei dürfte zweifellos die Albula-Linie sein, da hier zum Überwinden der landschaftlichen Hindernisse die größten Anstrengungen erforderlich waren. Die Strecke zweigt bei Reichenau von der Verbindung Chur—Disentis nach links in das Hinterrheintal ab. Bei Püsch verläßt die Strecke das Hinterrheintal und folgt nunmehr der Albula, die den weite-

ren Verlauf der Bahnlinie bestimmt. Kurz vor Filisur überquert die Bahn auf einem geschwungenen 65 m hohen Viadukt das Davoser Landwasser, dem sogenannten »Landwasser-Viadukt« mit einem Kurvenradius mit nur 100 m. Von Filisur aus führt die Strecke ständig ansteigend und mit Hilfe eines ersten Kehrtunnels nach Bergün. Hierbei ist bereits ein Höhenunterschied von 340 m überwunden worden.

Hinter Bergün geht es durch ein wahres Labyrinth von Kehrtunneln zu dem weitere 420 m höher liegenden Preda. Danach läuft die Strecke durch den 5.865 m langen Albula-Tunnel nach Spinas. Nunmehr senkt sich die Bahnlinie, dem Fluß Beverin folgend, in Richtung Bever, wobei sich eine fantastische Aussicht auf die Bernina-Gruppe bietet.

In Bever zweigt links die Engadiner Strecke ab, die entlang des Inns bis Scuol im Unterengadin führt. Diese Strecke wurde 1913 eröffnet und war die einzige des Stammnetzes, die von Anfang an elektrisch betrieben wurde. Ein geplanter Weiterbau über die Landesgrenze hinaus bis nach Landeck in Tirol wurde durch den Ersten Weltkrieg verhindert.

Die Albula-Linie führt nun über Samedan nach St. Moritz, dem berühmten Wintersportort in 1822 m Höhe und endet hier.

Die Strecke Chur—Disentis läuft auf ihrer ganzen Länge von 73 km entlang des Vorderrheins nach Disentis, wo sie an das Netz der Furka-Oberalp-Bahn anschließt. Durch diesen Anschluß ist eine durchgehende Zugverbindung von Chur über Andermatt nach Zermatt, dem sogenannten Glacier-Express, möglich geworden.

Bild 4: Die Ge 6/6^{II} Nr. 701 „Rätia“ mit dem Bernina-Expreß bei der Ankunft im Bahnhof Filisur am 2.8.1980.

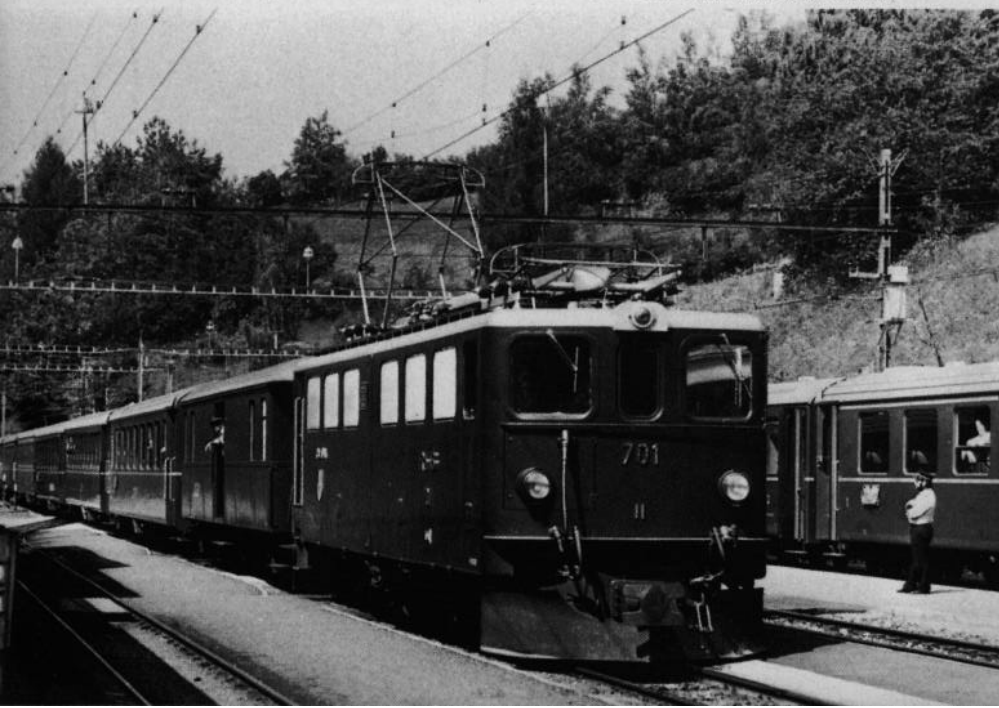




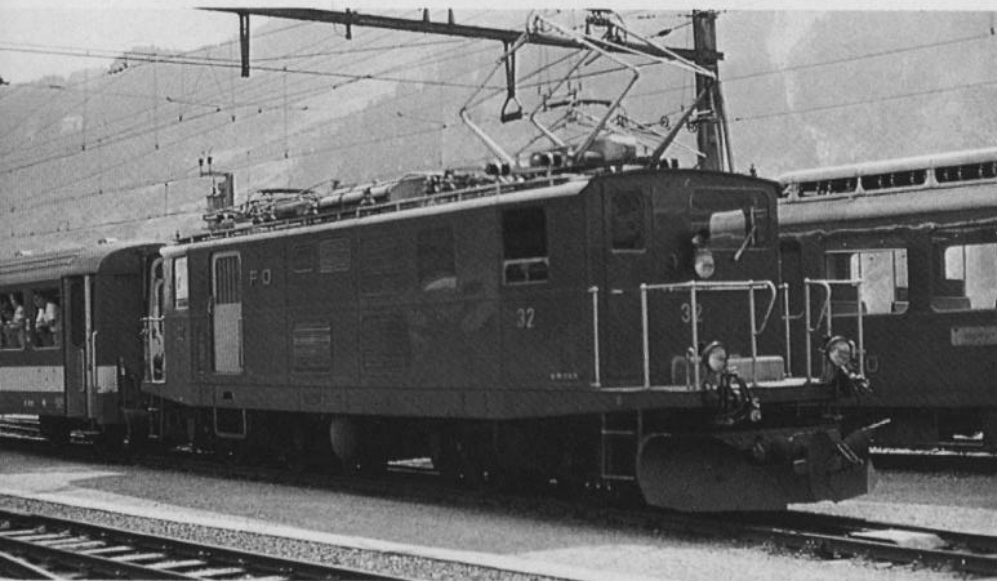
Bild 5: Der Regionalzug 271 Davos Platz—Filisur befährt den Wiesener Viadukt. Es führt ihn die Ge 4/4¹ Nr. 601 (17.7.1980).

Bild 6: Der »Bernina-Expreß« auf der Fahrt nach Preda kurz hinter Bergün. Im Hintergrund ist die Fortführung der Strecke nach Passieren eines Kehrtunnels zu erkennen. Die Kurve hat einen Radius von 120 m, so daß man aus dem letzten Wagen sehr gut fast den kompletten Zug fotografieren konnte.





Bild 7: Zugkreuzung auf der 70 y Rampe der Berninabahn bei der Station Cadera. Diese Regionalzüge führen auch häufig Güterwagen mit (18.7.1980).



Die Berninabahn

Die Berninabahn verbindet mit einer landschaftlich wohl einmaligen Linienführung über den Berninapass das Oberengadin mit dem italienischen Tirano. Sie ist mit einer Scheitelhöhe von 2256 m die höchstgelegene Adhäsionsbahn mit offener Linienführung der Schweiz, außerdem die einzige schweizerische Privatbahn, die ins italienische Grenzgebiet führt.

Mit dem Bau der Bahn wurde 1905 begonnen und konnte zwischen 1908 und 1910 in Betrieb genommen werden. Ursprünglich nur für den Sommerbetrieb geplant, wurde nach und nach durch teilweise umfangreiche Verbauungsarbeiten auch der Winterbetrieb ermöglicht, bis 1912 der Ganzjahresbetrieb auf der gesamten Linie aufgenommen werden konnte. Die ständigen erheblichen Investitionen zur Sicherung des Winterbetriebs brachten das Unternehmen immer wieder in finanzielle Schwierigkeiten, die durch die Ausfälle in den beiden Weltkriegen noch vergrößert wurden und auch durch Bundessubventionen nicht ganz behoben werden konnten. Erst die Fusion mit der Rhätischen Bahn am 1.1.1943 führte zu einer durchgreifenden Verbesserung der Lage.

Heute stellt sich die Berninabahn als modernes Verkehrsunternehmen dar, das trotz der Fusion seine technischen und betrieblichen Eigenarten weitgehend bewahrt hat.

Eisenbahn Bellinzona—Mesocco

Der Bau der Strecke Bellinzona—Mesocco entsprang vorwiegend lokalen Bedürfnissen nach einer verkehrstechnischen Erschließung des Misoxer Gebirgstales.

Die Bahn wurde 1907 eröffnet und lief, da sie einem echten Bedürfnis entsprach, zunächst wirtschaftlich zufriedenstellend, obwohl sich die ungünstige Lage der Kopfstation in Bellin-

Bild 8: Die Zahnradlokomotive HGe 4/4 Nr. 32 der Furka-Oberalp-Bahn übernimmt im Bahnhof Disentis den durchgehenden „Glacier-Express“ St. Moritz-Chur-Brig-Zermatt von der Rhätischen Bahn (1.8.1980).

Bild 10: Eine Ge 4/4^{II} mit einem Regionalzug auf dem imposierenden Landwasser-Viadukt. Gleich wird der Zug in der Felstunnelöffnung verschwinden.

Bild 9: ABDe 4/4 Nr. 484 und ABe 4/4 Nr. 487 der Chur-Arosa-Bahn auf der Bergfahrt nach Arosa am 24.7.1980.

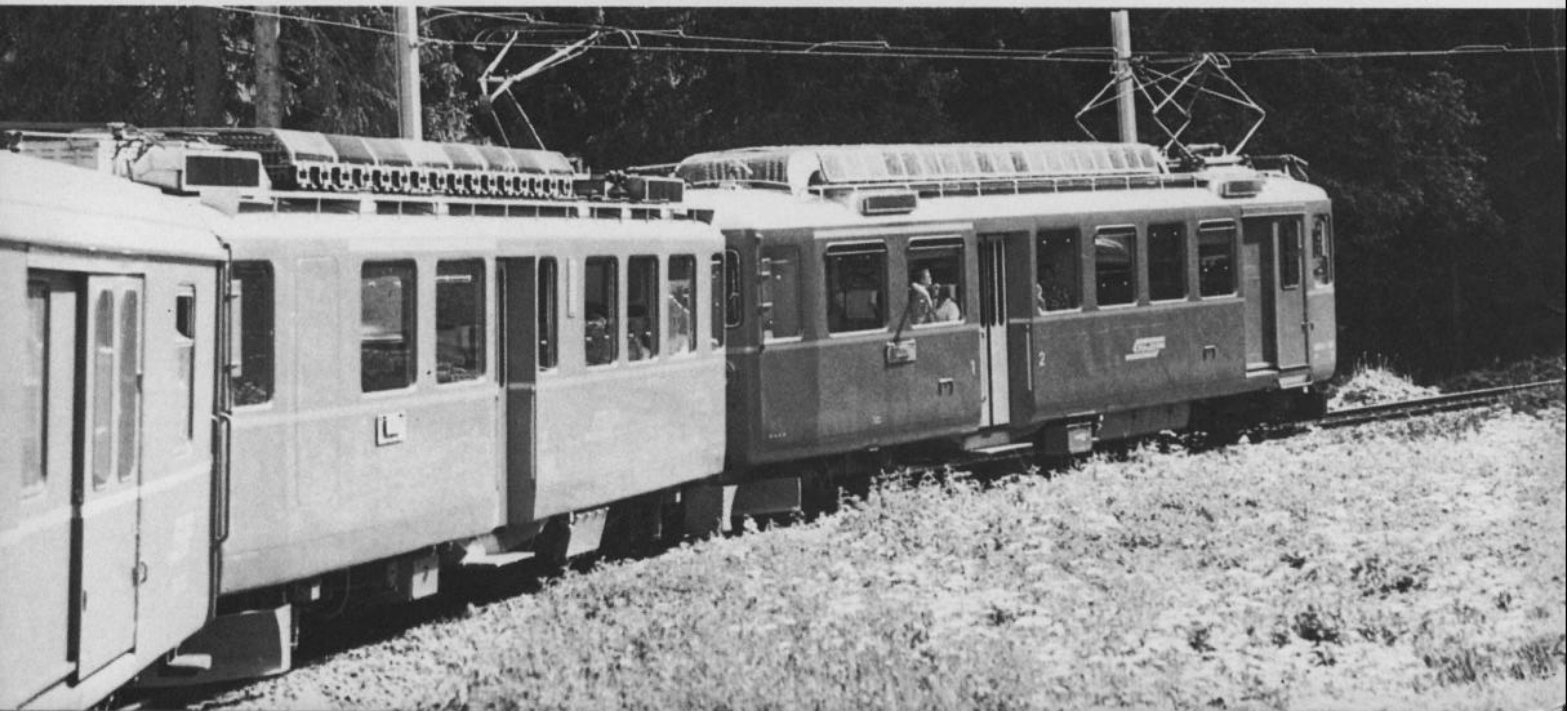






Bild 11: Landschaftlich sehr reizvolle Gebiete durchquert die Rhätische Bahn auf der Strecke Chur—Arosa. Hier der Langwieser Viadukt (24.7.1980).

Bild 13: Nochmals der Landwasser-Viadukt. Diese Aufnahme zeigt den Schnellzug 165 Chur—St. Moritz unmittelbar vor der Tunnelleinfahrt (18.7.1980). ►

Bild 12: Der Triebwagen ABDe 4/4 Nr. 486 der Chur-Arosa-Bahn im Bahnhof Chur am 24.7.1980.



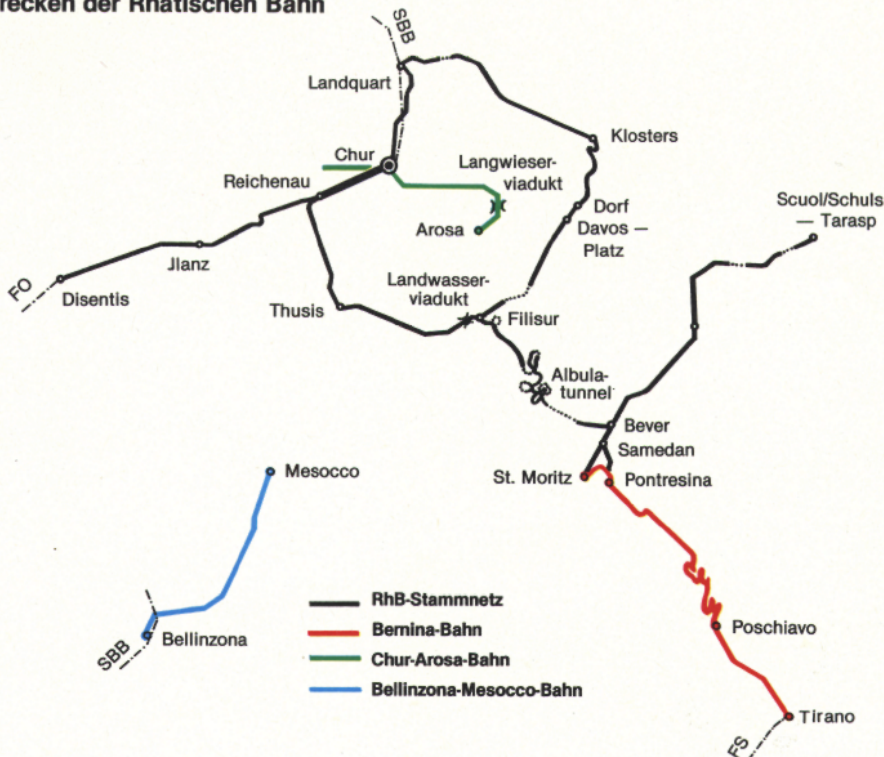




Bild 14: Die Zweikraftlokomotive Gem 4/4 Nr. 801 mit dem „Bernina-Expreß“ am malerisch gelegenen Lago Bianco auf Bernina-Hospitz.

Bild 1 und 14: BBC, Bild 2 bis 13: G. Zieschang

Übersichtskarte über die Strecken der Rhätischen Bahn



zona in ziemlicher Entfernung zum SBB-Bahnhof ungünstig auswirkte. Die finanziellen Probleme der dreißiger Jahre erforderten eine technische und wirtschaftliche Sanierung, für die der Bund eine Fusion mit der Rhätischen Bahn zur Bedingung machte.

Trotz einer optimalen Instandsetzung der Fahrzeuge und Anlagen stellte sich in den sechziger Jahren die Frage des Weiterbestehens der Strecke. 1971 wurde der Personenverkehr behördlicherseits eingestellt. Nach Verwüstungen des oberen Streckenteils durch ein Unwetter wird zur Zeit nur noch ein Güterverkehr auf dem Reststück Castione-Arbedo-Cama aufrechterhalten.

Die Chur-Arosa-Bahn

Zur Erschließung des weltbekannten Kurortes Arosa wurde die Chur-Arosa-Bahn 1911 gegründet. Durch verschiedene Schwierigkeiten beim Bau, die auf die Geländebedingungen zurückzuführen sind, wurde die Strecke im Winter 1914/15 eröffnet. Nach an sich sehr guter wirtschaftlicher Entwicklung traten auch bei dieser Bahn in den dreißiger Jahren finanzielle Probleme auf, die auch hier zu einer Fusion mit der Rhätischen Bahn am 1.1.1942 führten. Soweit eine Beschreibung des Streckennetzes der Rhätischen Bahn. Im nächsten Journal werden wir uns eingehend mit den Fahrzeugen dieser Schmalspurbahn befassen.

P. Schiebel

LESERBRIEFE

zu unserem Sonderjournal "Baureihe 03"

Ihren Artikel über die Baureihe 03 habe ich mit großem Interesse gelesen. Auf Seite 76 schreiben Sie: »Überdies wurde der Zug in Liegnitz und Sagan angeschoben. ...« Dazu kann ich noch folgendes anmerken: Auch bei der Ausfahrt aus Ratibor Hbf. wurde der D 71 und der D 72 Berlin—Wien Ost bzw. zurück angeschoben. Ob dies auf allen Bahnhöfen wie Oderberg, Heydebreck, Oppeln usw. angeordnet war, ist mir allerdings nicht bekannt. Der Zug hatte damals folgende Reihung: Packwagen, drei Personenwagen, Speisewagen, drei Personenwagen, (Postwagen) = 9 Wagen. Ob auch die anderen Schnellzüge D 73 — D 76 angeschoben wurden (ich vermute es zwar), ist mir nicht bekannt, da man sich damals als noch nicht 18-jähriger nicht auf Bahnhöfen zu mitternächtlicher Stunde herumtreiben konnte. Noch folgendes fällt mir ein: Nach Abzug der S 3/6 aus Heydebreck wurden die Züge mit der BR 03 und auch 17¹⁰ bespannt.

Dr. G. Ciupek

Es ist mir eine Postkarte wert, Ihnen Dank zu sagen für die ausgezeichnete Sonderausgabe BR 03 des Eisenbahn-Journals. Es ist wirklich eine fantastische Leistung in Fotos, Information und Preis. Man kann nur hoffen, daß Sie uns weitere Sonderausgaben dieser Art beschaffen werden.

Dr. D. Råde

Mit dieser Postkarte möchte ich Sie zu der Veröffentlichung Ihrer Sonderausgabe — BR 03 — beglückwünschen, wo wirklich eine Marktlücke bestanden hat. Sie haben diese mit Ihrer Sonderausgabe in hervorragender Weise ausgefüllt. Ich erwarte gerne Ihre weiteren Veröffentlichungen der Sonderausgabenserie.

G. Pizarro

Die Sonderausgabe ist eine interessante Bereicherung — in ihrer Art und Aufmachung eine gute Idee. Als Abrundung für uns »Hobbyisten« möchte ich Ihnen vorschlagen, zu allen kommenden Baureihen eine Bauzeichnung nicht zu vergessen. Man kann sich doch angeregt fühlen und diese oder jene Lok selber bauen. Nicht ganz ohne Reiz wäre es auch, wenn im Anhang bildlich und textlich die Modelle von Herstellern der jeweils besprochenen Baureihen vorgestellt würden. Im Falle der 03, welche Firmen, welche Spurweite. Das brächte eventuell von den Herstellerfirmen noch finanzielle Unterstützung. Zuletzt noch den Hinweis: Oft spricht man nur von den Firmen wie Henschel oder Krupp, die als Produzenten nachhaltige Ehre erfahren — aber sind es nicht in erster Linie Menschen — vielleicht doch dieser oder jener bekannte Name, der es verdient genannt zu werden, der sich mit dieser oder jener Begebenheit um die Lok verdient gemacht hat? Allzu oft wird es eine »per-

sönliche Story« nicht geben — aber beispielsweise in der Beschreibung des Henschel-Wegmann-Zuges und der Baureihe 61 ist manche persönliche Begebenheit im Umgang mit diesen Fahrzeugen eingeflossen.

K. H. Mickley

Zunächst meine Gratulation zum Sonderheft BR 03. Eine wirklich ausgezeichnete Idee, die sowohl in der Ausführung wie im Preis besticht. Selbst für mich, einen Laien der Dampfloktechnik ist alles gut und verständlich geschrieben. Ich würde mich sehr freuen, wenn diese Reihe großen Beifall findet. Am Schluß noch zwei kleine Minuspunkte: Vielleicht wären zwei bis drei Betriebsaufnahmen aus der Reichsbahnzeit (vor dem Krieg) interessanter gewesen als die Werksaufnahmen. Und dann das Bild auf Seite 19: Warum wurde an der Nummer retuschiert? Dieselbe Maschine ist nur ein paar Seiten weiter mit vollständiger Nummer zu sehen. Auf solche Bilder, auch wenn die Qualität sehr gut ist, sollten Sie in Zukunft lieber verzichten.

N. Baaske

Anmerkung der Redaktion:

Die Lok-Nummer der 03 088 auf Seite 19 wurde von uns nicht retuschiert, sondern die Maschine stand damals tatsächlich so in Aulendorf. Vermutlich hatten Eisenbahnfreunde mit Billigung des Lokpersonals die Lok-Nummer mit abwaschbarer Farbe überpinselt. Wahrscheinlich zog die Lok kurz vorher einen Sonderzug von Eisenbahnfreunden.

Die Idee, ein solches Heft herauszubringen, finde ich sehr gut, zumal der Preis sehr günstig ist. Das Thema ist jedoch sehr ungünstig gewählt, da die BR 03 erst vor kurzer Zeit im Eisenbahn-Journal behandelt wurde. Leider wurden auch sehr viele Fotos aus dem EJ verwendet. Dieses sollte bei weiteren Sonderheften nach Möglichkeit vermieden werden. Als Thema für ein weiteres Heft möchte ich die Bw-Skizzen vorschlagen, die mir sehr gut gefallen. Sie erleichtern dem Modellbauer den Aufbau von Anlagen erheblich. Bei einer Verwirklichung dieses Vorschlages sollten Sie jedoch nur solche Skizzen abdrucken, die bis jetzt noch nicht im EJ erschienen sind. Diese könnten dann auch eventuell zu einem ganzen Bahnhof erweitert werden.

J. Utech

Die hier wiedergegebenen Briefauszüge sollen stellvertretend für die große Zahl der bei uns eingegangenen Schreiben sein.

Wir freuen uns natürlich sehr über die ausgezeichnete Resonanz, die unser Sonderjournal in unseren Leserkreisen hervorgerufen hat. Dankbar sind wir auch für die teilweise recht brauchbaren Vorschläge, die uns sicher helfen, kommende Sonderjournal-Ausgaben noch mehr Ihren Wünschen entsprechend zu gestalten. Sehr gut fanden wir die Anregung, bei zukünftigen Baureihenbeschreibungen auch Lokübersichtszeichnungen oder -pläne mit abzubilden, ebenso wie die von der Industrie dazu angebotenen Modelle.

Wir waren natürlich ursprünglich im Zweifel, ob Sie die Idee eines oder mehrerer Sonderjournale gutheißen würden. Der Erfolg und Ihre Begeisterung hat uns Recht gegeben. Das Sonderjournal wurde in derselben Auflagenhöhe wie unsere normale Fachzeitschrift gedruckt und auch ausgeliefert. Fast alle unsere Leser haben es akzeptiert und gekauft. Dies ist ein großartiger Erfolg und ermuntert uns, auch weiterhin interessante Sonderjournale für Sie zu fertigen. Von vielen Lesern wurde in Briefen der günstige Preis lobend vermerkt. Ein paar bemängelten jedoch, daß bereits einmal veröffentlichtes Bildmaterial wieder verwandt wurde. Nun, dies hat zweierlei Gründe: Zum einen, warum soll man nicht Bildmaterial, das zweifellos zu einem Thema gehört, nicht noch einmal verwenden, wenn es das Ganze abrundet? Vor allem wollten wir aber auch unseren neu hinzugekommenen Lesern — und das ist eine beträchtliche Zahl — Bildmaterial zugänglich machen, das wir vor drei oder vier Jahren in Ausgaben abdruckten, die heute nicht mehr zugänglich sind. Auf diese Weise haben Sie jetzt z. B. bei der Baureihe 03 eine geschlossene Übersicht, wobei Bilder und Texte enthalten sind, die in alten Journalen veröffentlicht wurden. Das hat den Vorteil, daß Sie nicht alle Journale durchforsten müssen, wenn Sie sich heute über die BR 03 informieren wollen.

Zum anderen ist dies aber auch eine Kostenfrage, und hier sind wir nun bei einem sehr heiklen Thema angelangt. Heikel deswegen, weil man normal über Preise und Kalkulationen nicht spricht. Da wir es aber durchwegs mit verständigen Bürgern in unserem Leserkreis zu tun haben, kann man unseres Erachtens ruhig einmal ein offenes Wort sprechen. Einen nicht unerheblichen Kostenfaktor bei der Herstellung unserer Journale, nämlich bis zu DM 20.000,— bei einzelnen Ausgaben, stellen die Farb- und s/w Lithos dar, die notwendig sind, um Bilder überhaupt drucken zu können. Diese Lithos kosten also ein kleines Vermögen, und den Löwenanteil dieser Kosten verursachen die Farbbildungen. Farblithos kosten gegenüber s/w-Lithos fast das 10-fache. Wir geben heute gegenüber früheren Journalen, in denen der Farbteil nur sehr begrenzt war (8—12 Seiten), fast das 3fache aus und dies, obwohl wir schon früher mehr Abbildungen hatten (pro Quadratzentimeter gerechnet) als dies sonst allgemein in der Eisenbahnliteratur üblich war. Es ist Ihnen sicher verständlich, daß wir hier also sparen mußten und in Zukunft auch sparen müssen, um den Preis der Sonderjournale so günstig wie möglich halten zu können.

Vereinzelt hörten wir auch Klagen darüber, daß wir relativ wenig 03-Bildmaterial über den norddeutschen Raum veröffentlicht haben. Ist es nicht gleichgültig, ob eine Maschine im Norden oder Süden oder Osten fotografiert wurde, wenn zum Großteil die Bw- und Aw-Aufschriften bei den Fotos ohnehin nicht lesbar sind? Bildmaterial (vor allem s/w) stand uns ausreichend zur Verfügung, um ein Sonderjournal mit mehr als dem doppelten Seitenumfang zu drucken. Farbbildmaterial dagegen

Fortsetzung auf Seite 56



Bild 1: Auch diesmal war wieder der „Papagei“, die 477.060, eines der Paradeperle der ČSD. Sie ist unseren Lesern ja bereits aus dem Journal 1/81 (Liberec) bestens bekannt. Diesmal stand die Lokomotive jedoch so, daß sie auch von der Lokführerseite fotografiert werden konnte.

Bild 2: Die 62 015 sollte als Einheitslokomotive ursprünglich die preußische T 18 ablösen. Wegen des hohen Achsdruckes von 20 Mp blieb es jedoch bei nur 15 Exemplaren, und die T 18 versah weiterhin bis in die 70er Jahre ihren Zugdienst.





Bild 3: Am Samstagmorgen (16.5.81) brachte die 03 001 den Dresdner Sonderzug nach Decin. Wegen der Enge des Elbtals liegen unmittelbar vor der Deciner Einfahrt zwei kurze Tunnel. Die Aufnahme entstand zwischen beiden Tunneln, vom Portal des zweiten Tunnels aus aufgenommen.

Bei unseren Nachbarn

Die große Dampflokschau in Dečín/ČSSR

Schon einmal in diesem Jahr (im Journal 1/81) haben wir unter dem Titel »Bei unseren Nachbarn« einen großen Farbbericht über ein Dampfloktreffen in der ČSSR (Liberec) veröffentlicht. Diesmal fand nun in Dečín, ebenfalls

in der ČSSR, ein weiteres, noch größeres Dampfloksfestival statt. Es war eine Schau der Superlative. Was hier an Sehenswertem geboten wurde, darf als einmalig bezeichnet werden. Nicht weniger als 24 Dampflokomotiven (10 von der DR und 14 von der ČSD) waren zwischen dem 15. und 17. Mai in Decin ausgestellt, davon allein 6 Maschinen unter Dampf. Die 03 001, über die wir unter anderem auch in unserem BR 03-Sonderjournal ausführlich be-

richteten, führte den offiziellen Reichsbahnzug von Dresden nach Dečín. Anlaß der Schau der Superlative war das 130-jährige Bestehen der Strecke Dresden—Prag.

Die Eisenbahnfreunde, die nach Dečín an der Elbe — früher TETSCHEN — Bodenbach gekommen waren, dürften wohl dieses dritte Mai-Wochenende so schnell nicht mehr vergessen. Die 387.043 kam mit einem Sonderzug aus Prag. Ihr war bis Usti n. L. als Vorspann



Bild 4: Die Lok Nr. 434.2278 im Ausstellungsgelände des Bahnbetriebswerk Dečín.

Bild 5: Die 35 1113-6 der DR, eine ehemalige BR 23¹⁰.



die Albatros (498.106) beigegeben. An den Dampffesttagen wurden auch Sonderfahrten auf den von Dečín ausgehenden Strecken unternommen und zwar nach Česka Kamenice/Mlyny und nach Male Covoyno. Die Züge wurden von folgenden Lokomotiven geführt: 475.179 (2'D 1'h2), 556.0298 (1'E h2) und 354.1217 (2'C 1'n2t). Organisiert wurde das ganze vom Depot und Bahnhof Dečín und dem technischen Nationalmuseum auf tschechischer Seite sowie von der DR, dem DMV und Verkehrsmuseum in Dresden auf DDR-Seite. Aus Dresden war der DMV mit der 03 001 und einer Garnitur E-30 Waggons angereist. Zu dem Schauspiel kamen mehrere tausend Personen.

Im ehemaligen Dampflokteil des Depots Dečín waren die Museumslok so vorbildlich aufgestellt, daß ein Fotografieren aus guter Perspektive möglich war. Das Wetter tat ein übriges und war den Eisenbahnfreunden äußerst gewogen. Während der Wendezeiten waren auch die Sonderzuglokomotiven zum Fotografieren mit aufgestellt. Da über die Museumsloks der ČSD bereits im Bericht über die Ausstellung in Liberec alles Wissenswerte berichtet wurde, sollen hier nur die Nummern der Exponate aufgeführt werden: 310.093, 317.053, 411.019, 414.404, 343.1100, 434.2278, 464.202, 475.1142, 477.060, 534.027. Bemerkenswert ist der gute Zustand der teilweise sogar betriebsfähigen Maschinen.

Die DR hatte ebenfalls besondere Loks nach Dečín gebracht: die 01 204 war, nachdem sie noch vor wenigen Monaten beim Bw Saalfeld im Plandienst fuhr, nun wieder als Traditionslok des Bw Dresden A beschildert. 02 0201-0 trug das Computer-Schild, war aber ansonsten eindeutig eine Museumslok (hervorragendes Aussehen). Sie kam mit eigener Kraft von Halle nach Dečín, war allerdings dann kalt. Wie man hören konnte, soll ihre Erhaltung noch nicht gesichert sein, da die recht ähnliche 18 314 (ebenfalls teilverkleidet) auch noch existiert und man sich wahrscheinlich aus Kostengründen nur für die Erhaltung von einer der beiden Loks entscheiden muß. Soviel jedenfalls ist sicher, daß keine der beiden Maschinen noch große Laufleistung erbringen wird, da es, wenn die Radreifen abgefahren sind, keinen Ersatz mehr gibt. Die einzige für diese Radreifen noch vorhandene Drehmaschine wurde vor nicht allzu langer Zeit abgebrochen und verschrottet. Die 03 001 war während der Ausstellung abgestellt.

19 017, der »Sachsenstolz«, dürfte die größte Überraschung gewesen sein. Diese Lok des Dresdener Verkehrsmuseums wurde bisher äußerst selten gezeigt. Das Fahrwerk mit 1905 mm Treibraddurchmesser und der Achsanordnung 1'D' h4v war vorher in Deutschland noch nicht für Dampflokomotiven konstruiert wor-

Bild 6: Die 50 849 der DR mit großen Windleitblechen.

Bild 7: 89 001, die ehemalige sächsische I TV, die für die Windbergbahn konstruiert wurde. Dies ist die einzige Lok nach Bauart Meyer, die als Normalspurlok erhalten blieb.



Bild 8: 19 017, der „Sachsenstolz“ war eine große Überraschung auf dieser Ausstellung.

Bild 9: Wie alle Ausstellungsstücke der Deutschen Reichsbahn präsentierte sich die 58 261 in einem hervorragendem Pflegezustand.



den. Erst 1917, als man für die Beförderung der Schnellzüge auf den hügeligen Strecken Dresden—Reichenbach—Hof eine leistungsfähige Schnellzugmaschine benötigte, wurde diese Triebwerksanordnung gewählt. Als sächsische XX HV 4000 kam die erste Vertreterin dieser Reihe, die spätere 19 005, am 8.3.1918 in Betrieb. Die vier folgenden Maschinen erhielten die noch nicht belegten Betriebsnummern 3977—3980. Da die DR bei der Vergabe ihrer Betriebsnummern den alten Nummern folgte, erhielten sie die Schilder

Bild 10: Die 38 205 des Verkehrsmuseum Dresden ist der einzige betriebsfähig erhalten gebliebene sogenannte sächsische „Rollwagen“. Die Maschine hatte eine Doppelgleitbahn und einen zweischienigen Kreuzkopf. Der Voreilhebel ist hinter dem Kreuzkopf angebracht.





Bild 11: Ein ausgesprochenes Schmuckstück stellt die 02 201 dar. Sie ist die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt. Sie kam mit eigener Kraft nach Decin, war aber dann kalt abgestellt. Sie entstand bei der DR unter Verwendung der Treibradsätze der 61 002, den Außenzylindern und der Schleppachse der 45 024 und des Tenders der 44 468. Der Kessel stammt von einer BR 22, also ein DR-Neubau Kessel.

Bild 1, 2, 7, 8, 10 und 11: R. Saure, Bild 3, 4, 5, 6 und 9: J. M. H. Mielke

19 001—19 004. Insgesamt wurden 23 Lokomotiven in Dienst gestellt, die nach Gründung der DRG bis Mitte der 30er Jahre vom Bw Reichenbach aus die Beförderung schneller Züge auf der Strecke Dresden/Regensburg übernahmen. Nach dem Krieg kamen drei Maschinen, die 19 015, 017 und 022 zur Versuchsanstalt Halle. Die 015 und 022 wurden überarbeitet und nach Einführung der EDV als Baureihe 04 geführt. Die 19 017 dagegen wurde zur Bremslokomotive umgebaut. 1971 wurde sie vom RAW Meiningen in den Ursprungszustand zurückversetzt.

Die 35 1113 war die Vertreterin der Neubauten der DR. Sie kam aus Nossen. Die 38 025, der unverwundliche »Sächsische Rollwagen«, war ebenfalls ausgestellt. Das Bw Reichenbach

hatte die 50 849 gesandt. Auch die 62 015 fehlte nicht. Sie hatte erst im Februar dieses Jahres in Meiningen eine Hauptuntersuchung erhalten. Die Konstruktion dieser Einheitslokomotive war bereits im ersten Typisierungsplan von 1920 vorgesehen, wobei analog zur BR 24/64 eine Schlepptenderlokomotive mit gleicher Kessel- und Triebwerksbauart mit der BR Nr. 20 gebaut werden sollte. Da zur damaligen Zeit für eine 2'C-Schlepptenderlokomotive angesichts der weiterverbreiteten P8 kein Bedarf bestand, wurde vom Bau der BR 20 abgesehen, und es wurden nur 15 Maschinen der Baureihe 62 gefertigt. Nach dem Hörensagen soll sich die DRG mit der Bezahlung reichlich Zeit gelassen haben, so daß die 62 003—015 einige Zeit bei Henschel auf die Abnahme warten mußten.

An weiteren Museumslokomotiven hatte die DR in Decin noch folgende Exponate ausgestellt: 58 261, 86 001 und die 98 001. Vermutlich kommt eine Anhäufung von Museumsloks in dieser Anzahl so schnell nicht wieder. So war Decin für alle Gäste sicher einen Besuch wert. Die Fotoausstellung, Dia- und Filmvorführungen sowie die Modellbahnausstellung rundeten das ganze noch ab. Schade, daß es nur drei Tage dauerte. An dieser Stelle soll allen mitwirkenden Organisatoren gedankt sein. Ein ähnliches Treffen wäre höchst begrüßenswert und soll, wie verlautete, 1984 in Radebeul bei Dresden stattfinden.

R. Saure/M. H. Mielke

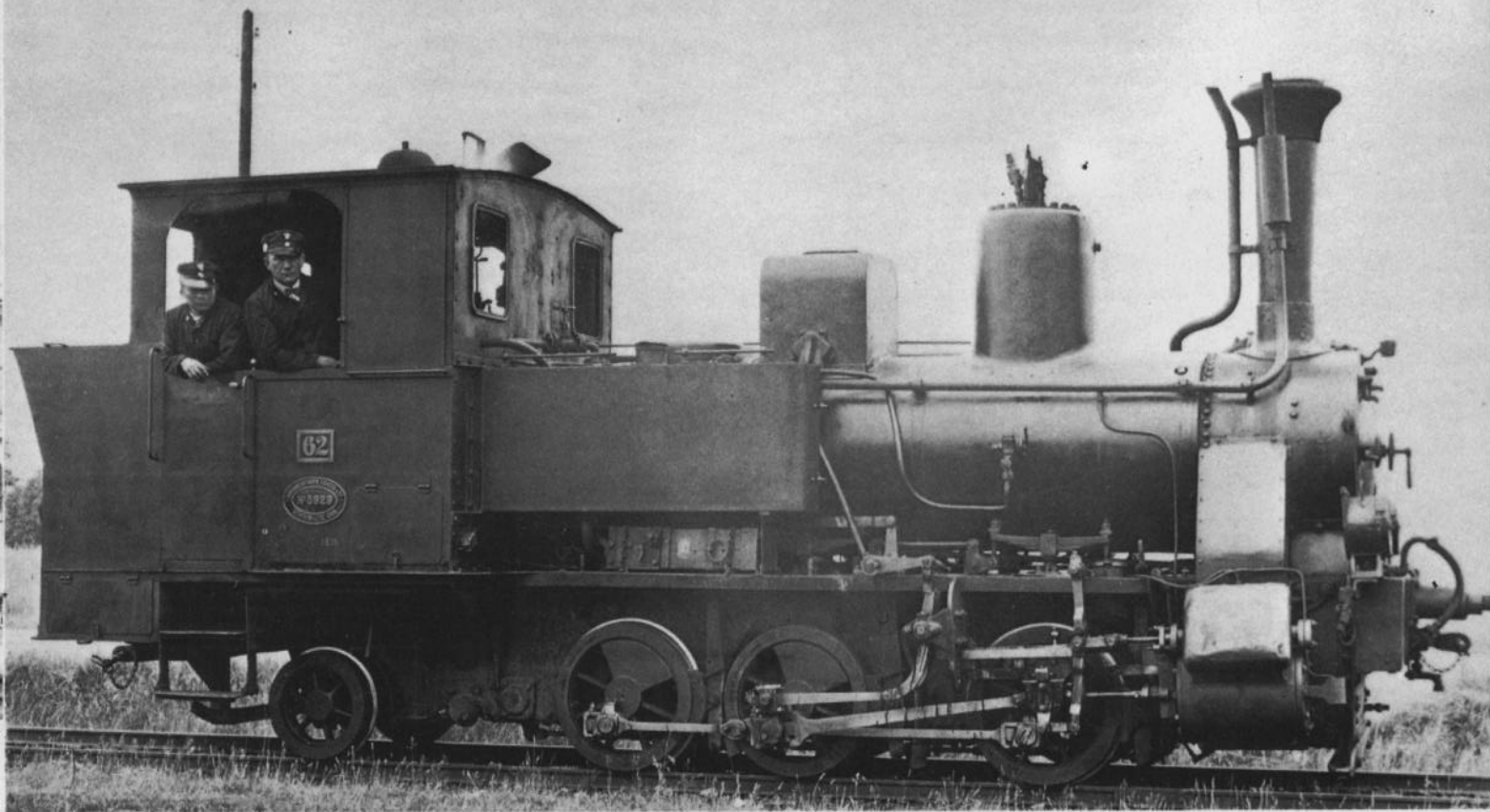


Bild 1: Die Lok Nr. 62 der Walhallabahn in der Frühzeit, als die Walhallabahn noch zur LAG gehörte.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Eisenbahnen in der Oberpfalz

Wie bei vielen Themen, so erreichte uns auch zu unserer Artikel-Serie »Eisenbahnen in der Oberpfalz« im Nachhinein noch interessantes Bildmaterial, das wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.

Das Hauptthema aus der Oberpfälzer Region soll diesmal jedoch die schmalspurige Walhalla-Bahn stellen. Auch auf die übrigen sehr zahlreichen Nebenbahnen der Oberpfälzer Region möchten wir, wenn möglich, in zwanglo-

ser Folge im Journal eingehen. Hierfür benötigen wir jedoch dringend die Mitarbeit unserer Leserschaft, da es äußerst schwierig ist, Daten, Fakten und Bildmaterial über diese Gegend zu erhalten.

Wir bitten deshalb nochmals, wie bereits in unserem Journal 3/81 auf Seite 62 und 63, um Unterlagen und Bildmaterial über die einzelnen, dort aufgeführten Strecken.

Die Redaktion

Die Walhalla-Bahn

In den Jahren 1830—1842 hatte der berühmte Baumeister Leo von Klenze in der Nähe von Donaustauf auf den Ausläufern des Bayerischen Waldes die Walhalla erbaut. Dieser imposante Ruhmestempel ist auch heute noch ein gern besuchtes Ausflugsziel in der Gegend um Regensburg. Nach Fertigstellung der Wal-

Bild 2: Dieselbe Lok, jedoch von der Heizerseite und einige Jahrzehnte später bei der DB als 99 253 aufgenommen.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 3: Hier wieder die LAG 62 in den 30er Jahren in den Straßen von Regensburg.

Foto: Sammlung H. Grünbauer

halla allerdings wurde diese Sehenswürdigkeit von der Bevölkerung nicht sogleich in dem erwarteten Ausmaß besucht, was zum guten Teil darauf zurückzuführen war, daß die Verkehrsverbindungen von Regensburg aus sehr schlecht waren.

Die Lokalbahn AG München, kurz genannt LAG, machte es sich daher zur Aufgabe, diese ausstehende Verkehrsverbindung zu erstellen. Am 18.11.1887 wurde für eine derartige Lokalbahn in Meterspur eine Betriebskonzession bei dem zuständigen Ministerium in München beantragt. Die LAG dachte an eine Eisenbahnstrecke von der am nördlichen Donauufer, gegenüber von Regensburg liegenden Nach-

barstadt Stadthof nach Donaustauf, am Fuße der Walhalla. Es war geplant, die gesamte Eisenbahn auf der bereits bestehenden Straße zu verlegen. Nachdem die Baukonzession am 23.9.1888 erteilt und die schwierigen Verhandlungen wegen der Benutzung der Ortsstraßen in den zu durchfahrenden Gemeinden abgeschlossen worden waren, konnte man mit dem Bau beginnen. Innerhalb von 9 Monaten wurde die 8,8 km lange Eisenbahnstrecke fertiggestellt, so daß bereits am 23.6.1889 der Verkehr aufgenommen werden konnte.

Vernünftigerweise hatte die LAG von der ursprünglichen Idee, die Gleise ausschließlich

auf der Straße zu verlegen, Abstand genommen. Nur in den Ortsdurchfahrten Stadthof, Steinweg, Reinhausen und einem weiteren an der Strecke liegenden Ort mußten auf kurzen Abschnitten die Ortsstraßen mitbenutzt werden. Dies war in späteren Jahren mit ein Grund zur Einstellung der Bahn. Die Bahn war für einen Achsdruck von 7,5 Tonnen ausgelegt, die Höchstgeschwindigkeit betrug auf freier Strecke 25 km/h, in den Ortsdurchfahrten durfte nur mit 10 km/h gefahren werden. Die Strecke begann in Stadthof in der Hauptstraße, die die Verlängerung der Regensburg mit Stadthof über die Donau verbindenden, weltbekannten Steinernen Brücke

Bild 4: Als Kontrast zum vorausgegangenen Bild: die 99 253 der DB rangiert im Bahnhof Regensburg/Reinhausen. Dies war der Endhaltepunkt, nachdem der alte Regensburger Stadtbahnhof aufgelassen wurde.

Foto: H. Grünbauer



Bild 5: Diese alte Aufnahme zeigt die LAG 62 wiederum in den Straßen von Regensburg. Das Gleis war sehr nahe am Gehweg verlegt. Wehe, es hatte jemand dort sein Fahrrad abgestellt! Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



darstellte. Am Ausgangspunkt war außer dem eigentlichen Streckengleis nur ein weiteres Umsetzgleis für die Lokomotiven vorhanden. Bereits nach 400 m, am nördlichen Ende der Hauptstraße, war am Dultplatz die erste Haltestelle. Von hier aus ging es weiter durch die ehemalige Drehergasse zur Haltestelle Steinweg. Bald danach begann die Rampe zur Brücke über den Regen. Auf der anderen Flußseite wurde die Ortschaft Reinhausen erreicht. Am östlichen Ortsende ging die bisher in Ortsstraßen liegende Trasse auf eigenen Bahnkörper über und kam, in östlicher Richtung verlaufend, zur nächsten Haltestelle Weichs. Der in den Ortsstraßen gelegene Streckenabschnitt war zum Teil so eng und kurvenreich, daß es schon zu Zeiten der Eröffnung mit dem Straßenverkehr allerhand Schwierigkeiten gab. Es war daher Vorschrift, daß jedem Zug ein Mann mit einer roten Fahne vorangehen mußte.

Bei der Station Walhalla-Straße wurde die Staatsbahnstrecke Regensburg-Hof in den ersten Jahren niveaugleich, später ab 1892, durch eine Unterführung gekreuzt. In den Jahren der niveaugleichen Überquerung wurden beide Strecken durch Signale gesichert. Kurz nach der Station Walhallastraße wurde die Trasse, entlang der Kalksteinbrüche, nochmals für ein kurzes Stück auf die Straße gelegt. Dann wurde sie über Schwabelweis (mit einer Ausweiche) und Tegernheim bis zur End-

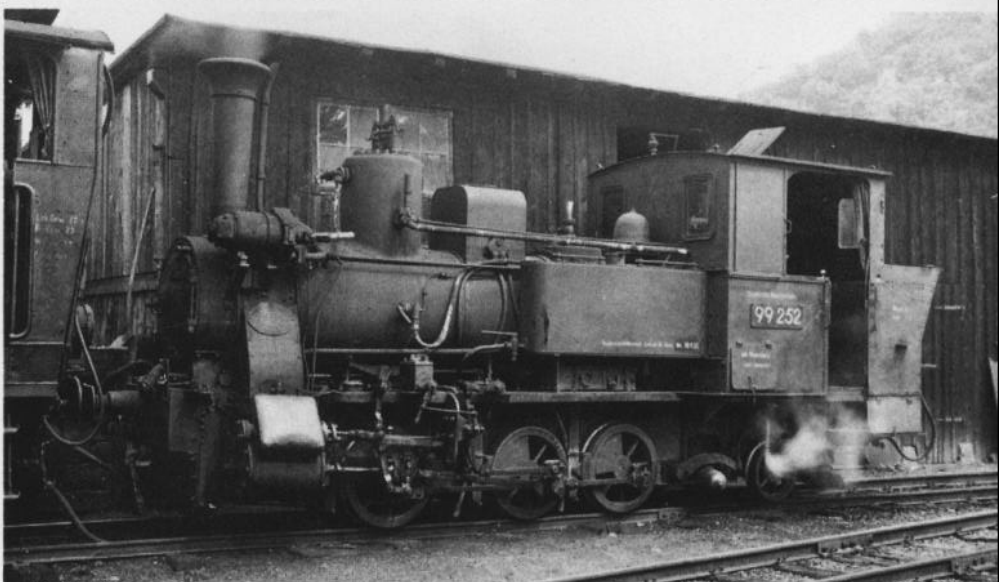


Bild 6: Die 99 252 ist die Schwesterlokomotive und genaues Ebenbild der 253. Sie trug früher die LAG-Nummer 67. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 7: Hier nimmt die 99 252 Wasser.

Foto: Sammlung C. Asmus

