



Bild 8: Güterzuglokomotive der Baureihe 242 (E 42) auf der Strecke Markkleeberg-Plagwitz kurz vor dem Bahnhof Plagwitz.

Fotos 1—8: M. Weisbrod

können. Voraussichtlich wird die Herstellung dieser Lokomotiven in der ČSSR erfolgen.

Nach der Realisierung der bis 1985 geplanten Elektrifizierungsvorhaben wird der Anteil der von Elloks erbrachten Traktionsleistung von jetzt 17 % auf 30 % ansteigen. Vor allem die Elektrifizierung der Magistrale Rostock—Berlin wird es möglich machen, weitere 15 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern und den Diesellokomotivverbrauch beim Kraftverkehr erheblich zu senken.

Triebfahrzeuge

Für die elektrische Zugförderung der 80er Jahre stehen der Deutschen Reichsbahn im wesentlichen drei Baureihen zur Verfügung:

1. die Baureihe 211 (E 11) für den Schnellzugdienst
2. die Baureihe 242 (E 42) für den Personen- und Güterzugdienst
3. die Baureihe 250 als Universallokomotive für den Reise- und Güterzugdienst. Aus dem Bestand ausgeschieden ist die Baureihe 204 (E 04), und in der Auslaufphase befinden sich die Baureihen 244 (E 44) und 254 (E 94). Für den Inselbetrieb im Harz (Blankenburg—

Königshütte), auf der »Rübelandbahn«, die mit Industriefrequenz und 25 kV betrieben wird, verfügt die DR über die Baureihe 251.

M. Weisbrod

Quellenangaben:

Manfred Knappe, Der elektrische Hauptbahnbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn, Eisenbahnkurier 9/80.

Dr. Karl-Heinz Gerstner, Bald elektrisch von Dresden nach Berlin, Leipziger Volkszeitung vom 6. März 1981.

Karl Ritter, Warum wird die Reichsbahn verstärkt elektrifiziert, Junge Welt vom 7. Mai 1981.

Der Winter 1928/29 in Ostpreußen

Ostpreußen hatte zur Jahreswende 1928/1929 einen Winter hinter sich, wie es ihn seit 80 Jahren nicht mehr gegeben hatte. Das von der Küste bis zu einer Meereshöhe von 300 m sanft ansteigende Land ohne schützende Gebirgsketten ist den Winden besonders stark ausgesetzt. Der damals wochenlang anhaltende steife Ostwind, der die Schneemassen vor sich hertrieb, machte die Verkehrswege nahezu unpassierbar. Die Kältewelle setzte Mitte Dezember ein und hielt, mit Ausnahme einiger weniger Tage zwischen Weihnachten und Neujahr, bis Mitte März an. Es wurde eine Kälte bis -41°C gemessen. Abgesehen von den mit solchen Witterungsverhältnissen allgemein bekannten Erschwernissen im Bahnbetrieb, verursachte diese Kältewelle eine Vielzahl von Entgleisungen sowie 4 Radreifenbrüche bei der Direktion Königsberg.

Einer davon, zu dem wir aus einer zeitgenössischen Darstellung folgendes entnehmen können, scheint uns besonders erwähnenswert:

»Am hinteren, linken Treibrad der Lokomotive des 38 Achsen starken D-Zuges 8 von Riga nach Berlin platzte am Abend des 5. Februars der Reifen in einzelnen Stücken ab, und fast die Hälfte der Speichen sowie der Felge brachen ebenfalls auseinander. Die einzelnen Teile lagen auf einer Streckenlänge von etwa 800 m verstreut. Bis zu 16 m vom Bahndamm entfernt wurden die einzelnen Stücke aufgefunden. Nur der Geistesgegenwart des Lokomotivführers war es zu verdanken, daß ein schwerer Unfall verhütet werden konnte. Nach Zerbersten des Rades schaltete er sofort die Treibradbremse aus und setzte die Schnellbremse in Tätigkeit. Der Zug hatte zum Zeitpunkt des auftretenden Schadens eine Geschwindigkeit von 100 km/h. Als der Zug zum Stehen gekommen war, befand sich das linke hintere Treibrad in einem völlig zerbrochenen Zustand. Offenbar hatte der starke Frost von etwa -30°C eine so starke Schrumpfung des Radreifens herbeigeführt, daß die Gefügespannung nicht mehr standhielt. Der durch

den starken Frost starre Oberbau hatte zweifellos durch seine Unnachgiebigkeit noch das Seinige zum Bruch des Rades beigetragen.«

Ähnliches wiederholte sich, wenn auch nicht in so gravierendem Maße, noch bei weiteren Radreifenbrüchen.

Weiter wird berichtet, daß aufgrund der extremen winterlichen Verhältnisse die Zuführung der Lokomotivkohle unregelmäßig erfolgte und die Kohle aus völlig zusammengefrorenen Reservelagern entnommen werden mußte, was mit einem beachtlichen Arbeits- und Zeitaufwand unter diesen unwirtschaftlichen Verhältnissen verbunden war. Die Bekohlung und die Behandlung der Dampflokomotiven an den Wende- und Heimatbahnhöfen nahm wesentlich mehr Zeit als normal in Anspruch. Die Druckluftbremsen arbeiteten unwillig, Dampf-, Wasser- und Ölrohrleitungen an den Lokomotiven zerbarsten während der Fahrt. Die Maschinen kamen nicht mehr schwarz, sondern

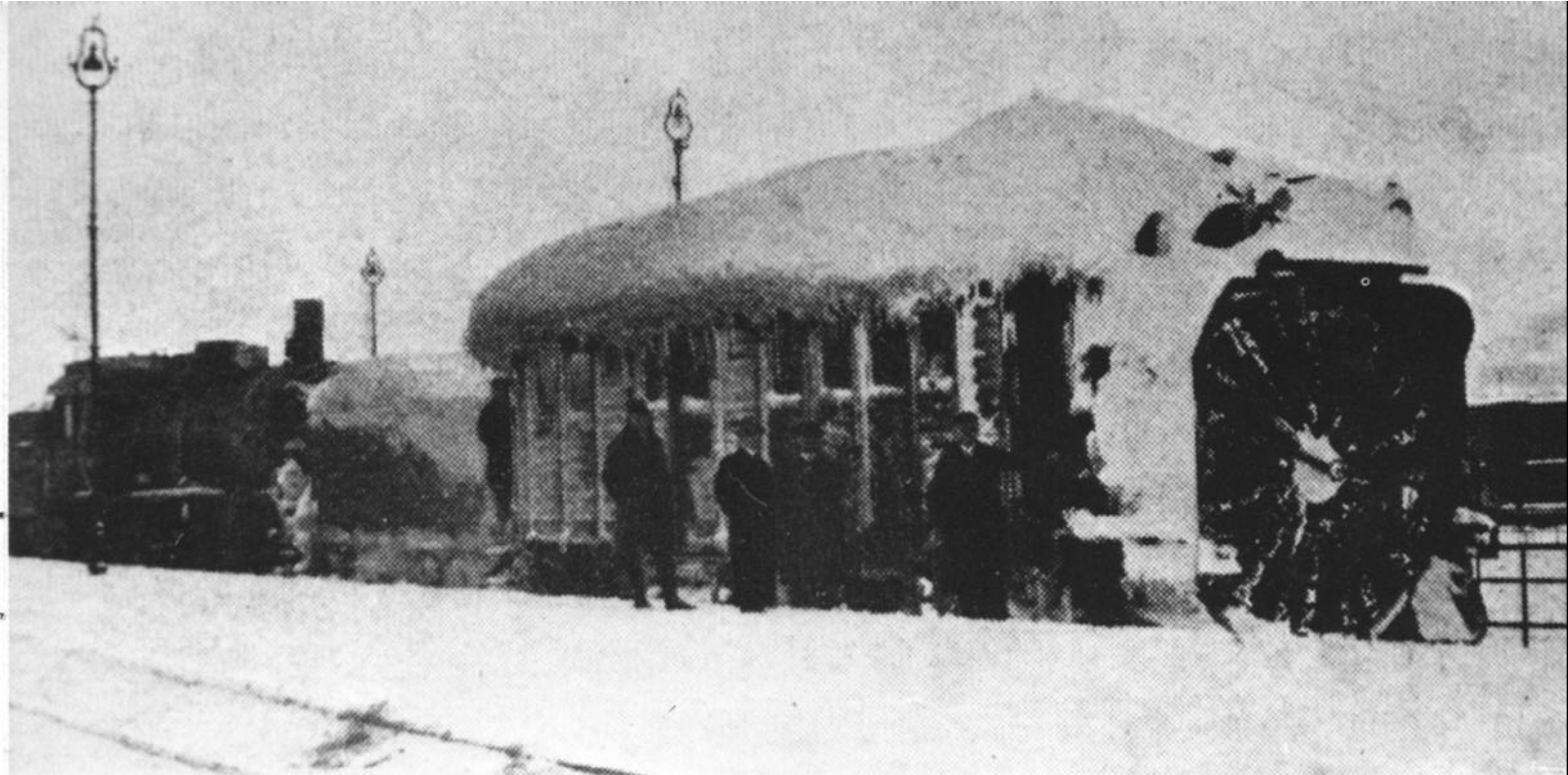


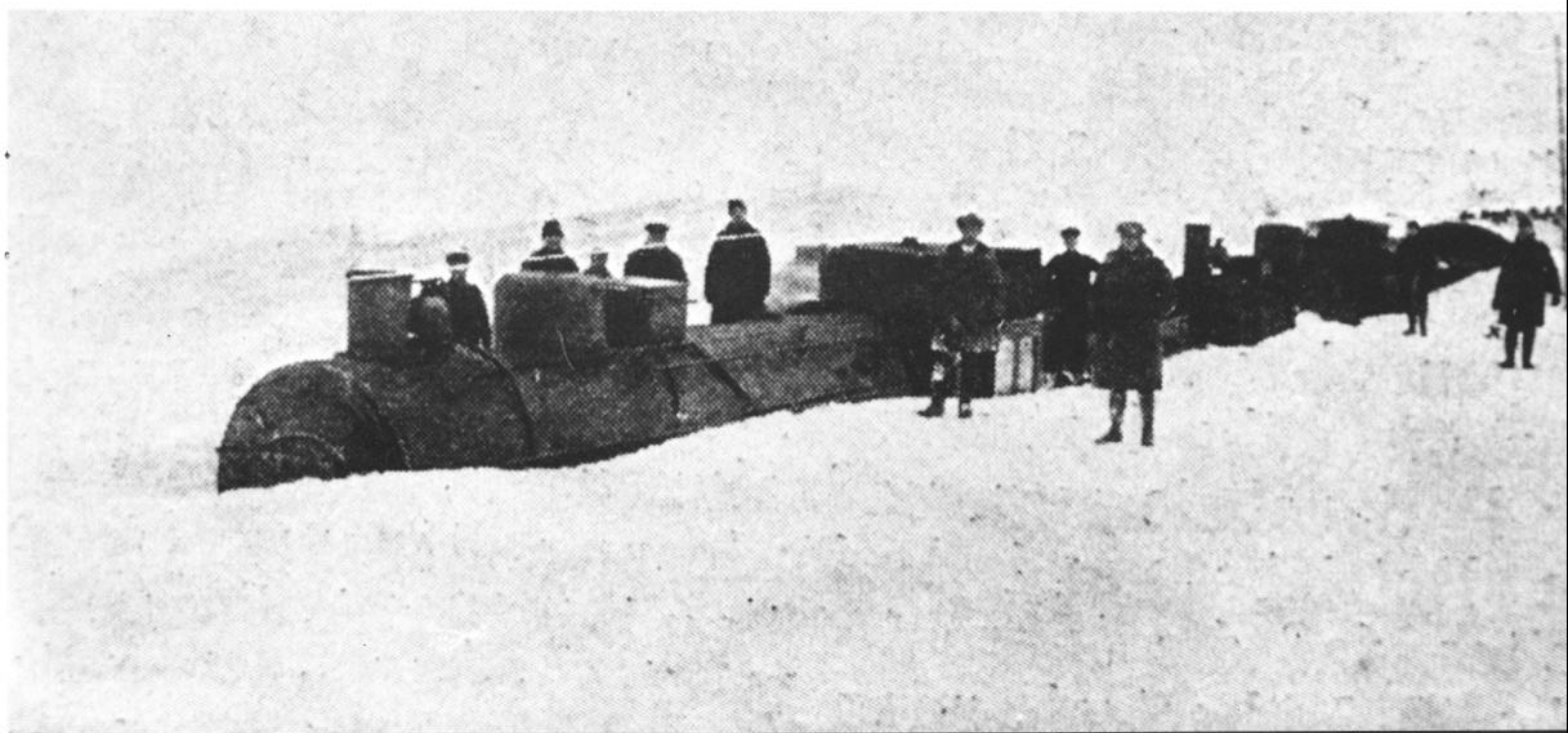
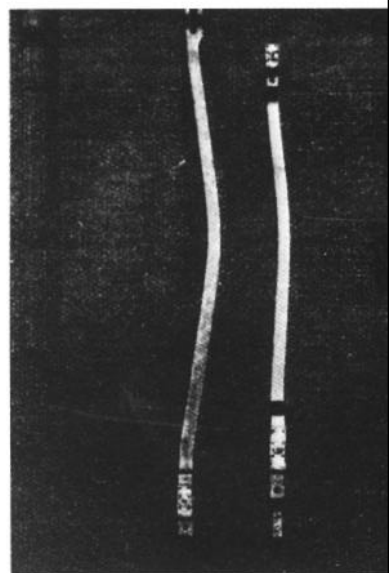
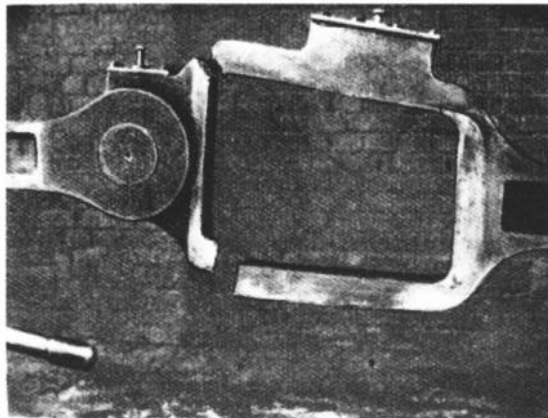
Bild 1: Eine Schneeschleuder mit einer Dampflokomotive der Baureihe 57 auf einem Bahnhof in Ostpreußen.

weiß aus ihren Einsatzgebieten zurück. Krankmeldungen der Lokomotivpersonale überstiegen das sonst normale Maß, teilweise froren die Dampfheizung in den Wagen ein. Besonders schwierig gestaltete sich die Pflege der Dampflokomotiven, da das Triebwerk von einer mehrere Zentimeter starken Eisschicht überzogen war. Somit war es nahezu unmöglich, Lager, Ölgefäße, Treibstangen, Räder und Bremsgestänge nachzuölen.

Bild 2: Eine im Stangenschloß gerissene linke Hauptkuppelstange einer Dampflokomotive der Baureihe 38, deren Bruch das Verbiegen der beiden rechten Kuppelstangen zur Folge hatte.

Eine weitere Folge dieser extremen Witterungsverhältnisse waren häufig auftretende Signalstörungen. Vielfach kam es vor, daß Rohrleitungen für Dampf, Wasser und Öl während der Fahrt an den Lokomotiven zufror. Außerdem blieben Luft- und Speisepumpen stehen. Zerberstende und geplatzte Dampf- und Wasserrohrleitungen überzogen in Sekundenschnelle ganze Lokomotiven mit einem erstarrenden Eismantel. Trotz wärmster Kleidung, Filzstiefeln, dicken Mänteln, Pelzwesten und warmen Mützen sind Lokomotivführern und Heizern Füße und Hände, Ohren und Nasen erfroren. Zugverspätungen von zwei, drei, — ja bis zu sechs Stunden waren keine Seltenheit. Die Bekohlung der Dampflokomotiven

Bild 3: Auf dem Bahnhof Großkonopken an der Strecke Lötzen—Arys.



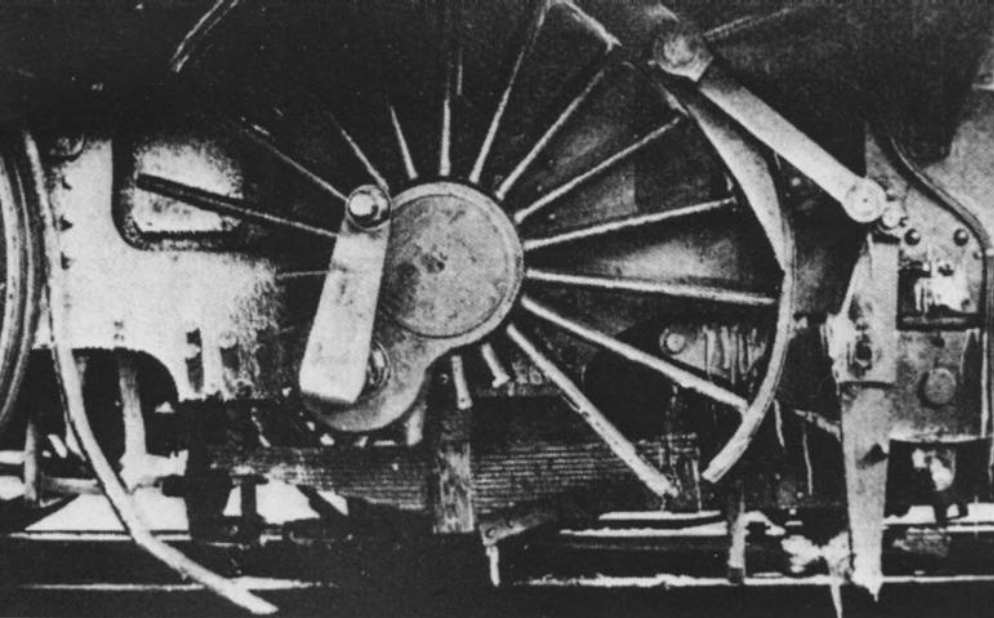


Bild 4: Ein durch Frost zerstörtes Lokomotivtreibrad.

wurde zur Schwerstarbeit. Das Ausschlacken einer Lok, das sonst mit zwei, drei Handgriffen vollzogen werden konnte, machte jetzt den Einsatz von Brechstangen und Hämmern unumgänglich. Vielfach mußten Dampfloklokomotiven erst für Stunden in den Schuppen neben dort aufgestellte, hellbrennende Koksöfen zum Abtauen gefahren werden, damit die nötigen Arbeiten vorgenommen werden konnten. Besonders kompliziert gestaltete sich die Tatsache, daß Wasserkranen einfroren und das benötigte Wasser nicht mehr entnommen werden konnte. Mehrfach rissen auch, aufgrund der extremen Temperaturen, die Kranketten an den Kohlenkranen.

Auch wird berichtet, daß eine 40 mm starke

Brechstange, die umfiel und auf den Boden schlug, in der Mitte auseinanderbrach. Tägliches Brot war zu dieser Zeit die Reparatur geplatzter Öl, Wasser- und Dampfrohre, gebrochener Tragfedern, zerfrorener Tenderwasserschläuche und ungangbarer Bremsen. Sogar ein 100 mm starker Kupplungsbolzen zwischen Lokomotive und Tender einer G 8-Rangierlokomotive soll beim Rangieren bei -38°C Kälte mitten auseinander geplatzt sein.

In den Bahnbetriebswerken mußten ständig Ersatzlokomotiven und Reservepersonalere bereitgehalten werden, um Züge auf freier Strecke aus Schneeverwehungen zu befreien. Vielfach waren Laufachsen von Lokomotiven

an ihren Achsbuchsen eingefroren, weil das in diesen Buchsen angesammelte Wasser zu Eis erstarrte. So ergab es sich, daß dann diese Laufachsen beim Fahren der Lokomotive sich nicht sofort mitdrehen, sondern einfach so lange auf den Gleisen rutschten, bis das Eis dem Torsionsdruck endlich nachgab. Es kam vor, daß Lokomotiven auf den Gleisen derart angefroren waren, daß sie von einer, ja von zwei unter Volldampf arbeitenden Maschinen abgerissen werden mußten. Das Niederschlagswasser hatte sich auf den Abstellgleisen vor dem Lokomotivschuppen bis in Höhe der Schienenoberkante als Eis abgelagert. Nur die Spurrillen waren noch vorhanden, und diese Spurrillen füllten sich beim Abstellen einer Lokomotive wieder mit ihrem Niederschlagswasser, so daß die Radreifen und Spurkränze in kürzester Zeit derart an den Schienen festfroren, daß es unmöglich war, die Lokomotive auch nur einen Zentimeter zu bewegen. Sofort eingestellte Arbeitskräfte befreiten Tag und Nacht Geleise, Weichen, Ausschlagskanäle usw. von Eis und Schnee. Eingefrorene Weichen waren an der Tagesordnung. Schneezüge und Schneepflüge verkehrten Tag und Nacht, um den Fahrbetrieb überhaupt aufrechterhalten zu können. Aufgrund der extremen Temperaturverhältnisse mußten die Züge in vielen Fällen mit Vorspann versehen werden, da das Öl in den Achslagern sehr zähflüssig wurde, und die Wagen sehr schwer liefen. Diese geschilderten Schwierigkeiten sind uns umso besser verständlich, da wir ja selbst einen strengen letzten Winter hinter uns haben.

C. Asmus

Achtung!

Ein neues Buch von H. Merker-Verlag

Eisenbahn-Dreieck »Distelrasen«

erscheint in den nächsten Monaten. Auf über 300 großformatigen, reich bebilderten Seiten — davon etwa 40 Farbseiten — erfahren Sie alles über die ehemalige Spitzkehre und den nachfolgenden Tunnelbau am Distelrasen. Alle drei Traktionsarten (Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven) sind ausführlich in Wort und Bild behandelt. Subskriptionspreis bis zur Auslieferung DM 59,—.

H. Merker-Verlag · Röntgenstraße 2 · 8080 Fürstenfeldbruck
Postscheckkonto München 57199-802 · Volksbank Fürstenfeldbruck Kto. 21300

Liliput-Auslaufmodelle

BR 12/10614 DM 199,50 BR 18 DB/1803 DM 235,—
BR 18 DR/1801 DM 235,— Versand gegen NN.

WeBöModellbahn-Center GmbH · Neuer Graben 16 · 4600 Dortmund
Telefon 0231/125952

Wir fertigen für Sie:

- Wagen-Kleinserien (Preußen)
- Modelle als Einzelauftrag
- Umbauen jeder Art
- Modellbahnen — Bau- und Ersatzteile — Eisenbahnliteratur — Liliput-Reparatur- und Ersatzteildienst — Versand

Hanns Heinen-Modellbau

Königsmühle 14 — 5650 Solingen-1
Telefon: 021 22/81 03 69 + 81 01 57
Besuche: Mo-Do ab 16, Fr-Sa ab 10 Uhr

MODELLTECHNIK SCHNABEL

PETER SCHNABEL FEINMECHANIKERMEISTER

8597 WIESAU · ☐ 1240

- PRÄZISIONSMODELLBAU IN SP, HO, O UND I
- INDIVIDUELLE EINZELANFERTIGUNG
- METALLBESCHILDERUNGEN
- GETRIEBEUMBAUTEN
- MOTOREINBAUTEN IN LOK UND TENDER
- UMBAUTEN UND VERBESSERUNGSARBEITEN ALLER ART





Bild 1: Gleich drei Dampflokomotiven führten einen Sonderzug der RhB am 27.6.1970, hier auf dem Landwasser-Viadukt. Es ziehen die beiden G 4/5 Nr. 107 und 108, hinten schiebt die G 3/4 Nr. 11, die inzwischen leider aus dem Bestand der RhB ausgeschieden ist.

Foto: C. Asmus

Die Rhätische Bahn (3. Teil)

Nachdem wir im Journal 5/81 aus Platzgründen nur die auch im Modell vorhandenen und daher interessanten Fahrzeugtypen der Rhätischen Bahn behandelten, werden in diesem Journal nun weitere Triebfahrzeuge vorgestellt. Auch diese Darstellung kann aufgrund des umfangreichen Materials und der Vielfalt der bei der Rhätischen Bahn eingesetzten Typen nicht vollständig sein.

Der Dampfbetrieb bei der RhB

Bevor wir uns den elektrischen Triebfahrzeugen zuwenden, soll hier noch einmal auf die Dampflokomotiven der Rhätischen Bahn eingegangen werden, die leider bis auf die beiden Traditionsloks G 4/5 Nr. 107 und 108, über die bereits im letzten Journal berichtet wurde, aus dem Bestand der Gesellschaft ausgeschieden sind.

Die Epoche des Dampfbetriebes bei der Rhätischen Bahn dauerte von 1889 bis 1922. Im Jahre 1889 eröffnete die Landquart-Davos-Bahn den Betrieb mit fünf relativ kleinen 1'C-gekuppelten Tenderloks der Reihe G 3/4, die eine Leistung von 250 PS erbrachten und in der Lage waren, eine Anhängelast von 55 t auf

einer Steigung von 35 % zu bewältigen.

Bis zum Jahre 1908 wurden in zwei Baulosen weitere 11 sehr ähnliche, allerdings etwas vergrößerte Lokomotiven beschafft.

Der zunehmende Verkehr auf der Landquart-Davos-Bahn machte schon bald die Beschaffung leistungstärkerer Maschinen erforderlich. Daher wurden bereits 1891 zwei vierachsige Drehgestell-Loks der Bauart Mallet Nr. 6 und 7 (spätere RhB-Nr. 21 und 22) in Dienst gestellt. Diese Maschinen leisteten bei einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h 500 PS. 1896 wurden zwei weitere Mallet-Lokomotiven, Nr. 23 und 24 in Betrieb genommen, die wegen des höheren Gewichts eine zusätzliche hintere Laufachse aufwiesen. Im Jahre 1902 wurden nochmals acht Loks für die Albula-Linie beschafft, die nunmehr mit vorderer Laufachse ausgestattet waren.

Leider ist es uns bisher nicht gelungen, Fotos dieser interessanten Loktypen zu erhalten. Vielleicht ist einer unserer Leser in der Lage, uns hier weiterzuhelfen, damit wir auch diese Maschinen im Bild vorstellen können.

In den Jahren 1904 bis 1915 beschaffte die Rhätische Bahn dann insgesamt 29 noch stärkere 1'D-Schleppenderlokomotiven der Bauart G 4/5, (siehe Journal 5/81).

Nach Abschluß der Beschaffung im Jahre

1915 standen damit insgesamt 57 Dampfloks bei der Rhätischen Bahn im Dienst.

Von 1917 an wurden bereits einzelne, ab 1922 dann der größte Teil dieser Maschinen ins Ausland verkauft, unter anderem nach Luxemburg, Spanien und Brasilien. Die Thailändischen Staatsbahnen übernahmen 1926/27 18 Loks der Gattung G 4/5; die letzte davon wurde 1966 ausgemustert.

Bei der Rhätischen Bahn verblieben bis heute nur die beiden bereits genannten G 4/5 Nr. 107 und 108. Die G 3/4 Nr. 1 »Rhätia« aus dem Jahre 1889 befindet sich bei der Touristikbahn Blonay-Chamby.

Die Baureihe Ge 2/4

Wie bereits im Journal 4/81 erwähnt, war die 1913 eröffnete Unterengadinstrecke Bever-Scoul im Gegensatz zu den übrigen Strecken des Stammnetzes von Anfang an mit Einphasenwechselstrom von 11000 V, 16 2/3 Hz elektrifiziert. Die Rhätische Bahn war damit zusammen mit der nur zwei Wochen später eröffneten BLS die erste Bahn der Schweiz, die hochgespannten Wechselstrom betriebsmäßig einführt. Als erste Triebfahrzeuge wurden sieben 1'B 1' B 1'-Eloks der Gattung Ge 2/4 in Dienst gestellt. Es waren recht kurze Maschi-



nen (LüP 8700 mm) mit kastenförmigem Aufbau und einem Dienstgewicht von 36,7 t. Der Antrieb der einmotorigen Loks erfolgte über Schrägstangen und Blindwelle auf die beiden Treibachsen. Die Maschinen hatten eine Stundenleistung von 285 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Loks trugen die Nummern 201 bis 207.

Im Jahre 1943 wurden die Nr. 201, 202 und 206 in Rangierlokomotiven umgebaut. Sie erhielten einen völlig neuen Aufbau mit kurzem Führerhaus und Vorbauten an beiden Enden, ähnlich der Ee 3/3 der SBB. Auch das Innenleben

der Maschinen wurde vollständig verändert. Die Motoren wurden ausgewechselt, die Kraftübertragung erfolgt nunmehr über ein doppeltes Zahnradgetriebe auf die Blindwelle. Die Loks Nr. 201 und 206 wurden umnummeriert in 212 und 213. Sie leisten nach dem Umbau 312 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h.

Eine Besonderheit stellt die ehemalige Nr. 202 dar. Sie wurde in eine Zweikraft-Rangierlokomotive der Gattung Gem 2/4 umgebaut und erhielt die neue Nummer 211. Neben den bei den beiden anderen Loks durchgeführten

Bild 2: Die älteste Dampflok ist die G 3/4 Nr. 1 der Rhätischen Bahn (ehemals Landquart-Davos-Bahn) aus dem Jahre 1889, die heute bei der Touristikbahn Blonay-Chamby steht. Foto: Archiv RhB

Bild 4: Ein kurzer Halt des Sonderzuges wird vom Heizer zum Schmieren der Lok benutzt. ►

Foto: C. Asmus

Bild 3: Die G 3/4 Nr. 11 hinter dem letzten Wagen des Sonderzuges am 27.6.1970. Auffallend ist der breite Rangiertritt vor dem rechten Zylinder der Lok.

Foto: C. Asmus





Bild 5: In herrlicher Winterlandschaft zieht eine Ge 4/4 II den Z 128 bei Bergün am 9.1.1981.
Foto: J. Seylerth

Bild 6: Eines der früher bei der RhB verwendeten Signale ist als Museumsstück im Depot Landquart aufgestellt. September 1981.
Foto: C. Asmus

Bild 7: Die Dampflokomotive 107 mit einem Sonderzug bei Chur im September 1981.
Foto: C. Asmus



Änderungen wurde die Lok 1943 mit einer Akkumulatorenbatterie ausgestattet, die den Betrieb ohne Fahrdrat ermöglichte. 1966/67 wurden die Akkus dann durch eine Dieselmotor-Generator-Gruppe ersetzt. Sie dient vorwiegend zur Verbindung des Stammnetzes mit der Chur-Arosa-Bahn.

Auch die ehemaligen Nummern 203 und 204 wurden 1945/46 umgebaut. Bei ihnen blieb der kastenförmige Aufbau zwar erhalten, Motor und Antrieb wurden jedoch auch hier vollständig überarbeitet. Die Leistung der Maschinen wurde verdoppelt und die Höchstgeschwindigkeit auf 55 km/h festgelegt. Die Loks erhielten die Nummern 221 und 222.

Weitgehend in der Ursprungsausführung verblieben die Nummern 205 und 207, wobei die 205 im Jahre 1929 mit Stirnwandtüren ausgestattet wurde.

Die Baureihe Ge 4/6

Ebenfalls bereits in den Jahren 1913/14 beschaffte die Rhätische Bahn insgesamt acht äußerlich sehr ähnliche 1'D 1'-Elektrolokomotiven der Gattung Ge 4/6. Die Loks besaßen einen ähnlichen kastenförmigen Aufbau wie die Gattung Ge 2/4 und hatten Stangenantrieb mit Blindwelle. Alle Maschinen waren mit zwei Fahrmotoren ausgestattet. Die einzelnen Bauserien, die im mechanischen Teil alle von SLM, im elektrischen Teil von unterschiedlichen Herstellern (BBC, MFO, AEG) gefertigt





Bild 8: Eine der ersten elektrischen Lokomotiven der RhB war die Lok Nr. 222, die heute noch betriebsfähig im Depot Landquart hinterstellt ist. September 1981.

Foto: C. Asmus

wurden, unterscheiden sich im elektrischen Teil und in der Antriebskonzeption zum Teil erheblich. Ebenso unterscheiden sie sich in der Leistung, die eine Bandbreite von 570 bis 760 PS abdeckt sowie in der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Nummern 301 und 302 besaßen einen Doppelschrägstangenantrieb, bei dem die Schrägstangen direkt von den Motorwellen angetrieben wurden. Sie waren, wie die Ge 2/4 in ihrer Ursprungsausführung mit 12poligen Repulsionsmotoren System Deri ausgestattet. Beide Maschinen wurden im Jahre 1971 ausgemustert und verschrottet.

Die anderen Loks, Nr. 351, 352, 353 bis 355 und 391 besaßen jeweils zwei Einphasen-Serienmotoren und einen einfachen Schrägstangenantrieb, der von beiden Motoren über eine Vorgelegewelle getrieben wurde. Die Nummern 351 und 352 wurden gleichzeitig mit der Gattung Ge 2/4 als leistungsstärkere Lokomotiven für den Betrieb auf der Engadinstrecke beschafft. Die Betriebserfahrungen mit ihnen waren so gut, daß 1914 drei weitere Maschinen mit den Nummern 353 bis 355 nachbeschafft wurden. Die Nummer 391 wurde 1913 ausgeliefert. Au-

Bergewöhnlich an dieser Lok ist, daß die elektrische Ausrüstung von der Firma AEG in Berlin hergestellt wurde. Diese Maschine unterscheidet sich dementsprechend auch im elektrischen Teil recht erheblich von den übrigen.

Die Baureihe Ge 6/6

Nach den positiven Erfahrungen, die die Rhätische Bahn mit den 1947 bzw. 1953 gelieferten Bo'Bo'-Drehgestell-Lokomotiven der Gattung Ge 4/4 Nr. 601 bis 610 machten, über die im Journal 5/81 ausführlich berichtet wurde,

Bild 9: Die Ge 2/4 Nr. 211 verschiebt im Bahnhof Landquart im September 1981. Diese Lok stammt aus der gleichen Serie wie die 222, wurde jedoch 1943 in eine Zweikraft-Rangierlok umgebaut.

Foto: C. Asmus





Bild 10: Ebenfalls aus der Frühzeit der Elektrifizierung der RhB stammt die Ge 4/6 Nr. 355, die hier eigens für den Fotografen von dem freundlichen Personal des Depot Landquart auf die Drehscheibe gefahren wurde. September 1981.

beschaffte man 1958 für den schweren Güterzug- und Schnellzugdienst zwei sechsachsige Lokomotiven der Gattung Ge 6/6 mit der Achsfolge Bo'Bo'Bo, also mit drei zweiachsigen Drehgestellen. Die Loks sind mit einer Stundenleistung von 2400 PS die stärksten Maschinen der Rhätischen Bahn. Der Lokomotivkasten, der in seiner äußeren Form dem der Ge 4/4 ähnelt, ist in der Mitte geteilt und

horizontal beweglich. Die Last ruht gleichmäßig auf allen sechs Treibachsen. Wie die Ge 4/4 waren die Loks mit den Nummern 701 und 702 ursprünglich mit Stirnwandtüren ausgestattet, die in den 60er Jahren entfernt wurden, ebenso wurden die vorhandenen Seitenwandfenster und Jalousien durch Mehrfachdüsengitter ersetzt.

Im Jahre 1965 wurde eine weitere Serie von

fünf Lokomotiven dieser Bauart mit den Nummern 703 bis 707 in Dienst gestellt. Bei diesen Loks waren die Änderungen bereits von Anfang an in die Konstruktion eingeflossen, so daß sich nachträgliche Modifikationen erübrigten.

Die Lokomotiven der Gattung Ge 6/6 Nr. 701 bis 707 sind mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h universell einsetzbar und stellen

Bild 11: Die Ge 6/6 Nr. 702 mit schwerem Schnellzug im Bahnhof Bergün im September 1981.

Foto: C. Asmus





Bild 12: Die Ge 6/6 Nr. 706 der RhB naher Bergün auf der Strecke Filisur—Preda im September 1981.

Foto: C. Asmus

mit ihrer Leistung das Rückgrat im schweren Personen- und Güterverkehr dar.

Die Baureihe Ge 4/4, Nr. 611 bis 620

Als bisher jüngste Baureihe stellte die Rhätische Bahn 1973 die Schnellzuglokomotive der Gattung Ge 4/4, Nr. 611 bis 620 in Dienst. Die-

se nach modernsten Gesichtspunkten konstruierte Lok mit der Achsfolge Bo'Bo' lehnt sich in ihrem mechanischen Teil weitgehend an die Re 4/4^{II} der SBB an, im elektrischen Teil unterscheidet sie sich jedoch erheblich. Sie besitzt eine stufenlose elektronische Leistungssteuerung über Thyristoren und erbringt eine Stundenleistung von 2300 PS bei einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 90 km/h. Damit deckt sie alle Leistungsanfor-

derungen, die sich im Betrieb ergeben, voll ab. Mit dieser Beschreibung ist die Betrachtung der elektrischen Lokomotiven für den Streckendienst des Stammnetzes der Rhätischen Bahn abgeschlossen. Die Behandlung der Triebwagen, der sonstigen Fahrzeuge und insbesondere der Fahrzeuge der Gleichstromstrecken bleiben einem weiteren Beitrag vorbehalten.

P. Schiebel

Bild 13: Ge 4/4 II mit einem Schnellzug in der Nähe von Chur im September 1981.

Foto: C. Asmus





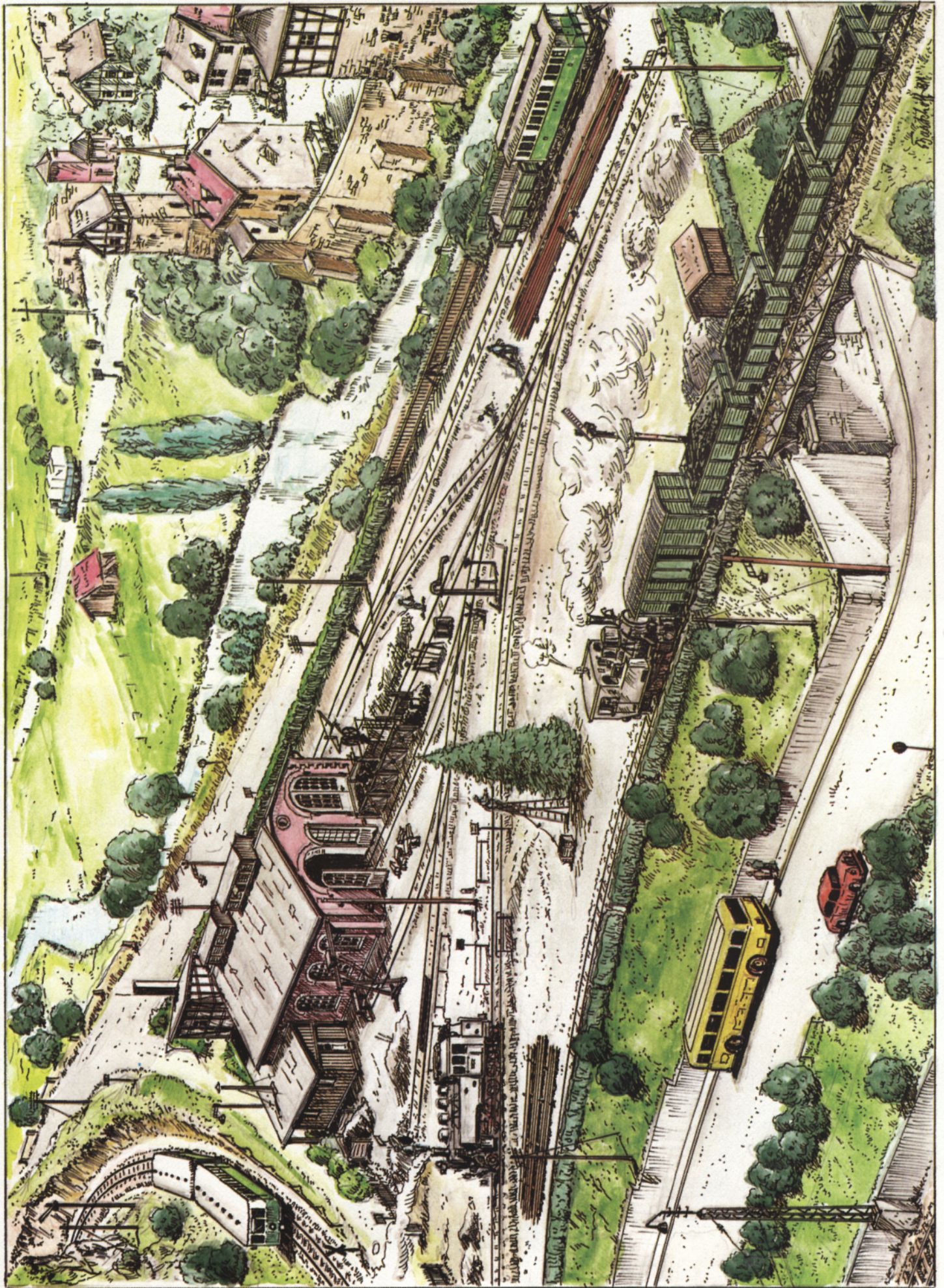
Bild 14: Die Ge 4/4 der Furka-Oberalp-Bahn, die neueste Lok dieser Gesellschaft, ist bis zur Eröffnung des neuen Furka-Tunnels leihweise auf der Rhätischen Bahn eingesetzt. Das Bild zeigt die Nr. 81 im September im Bahnhof Chur. Daneben einer der Rangiertraktoren der RhB.

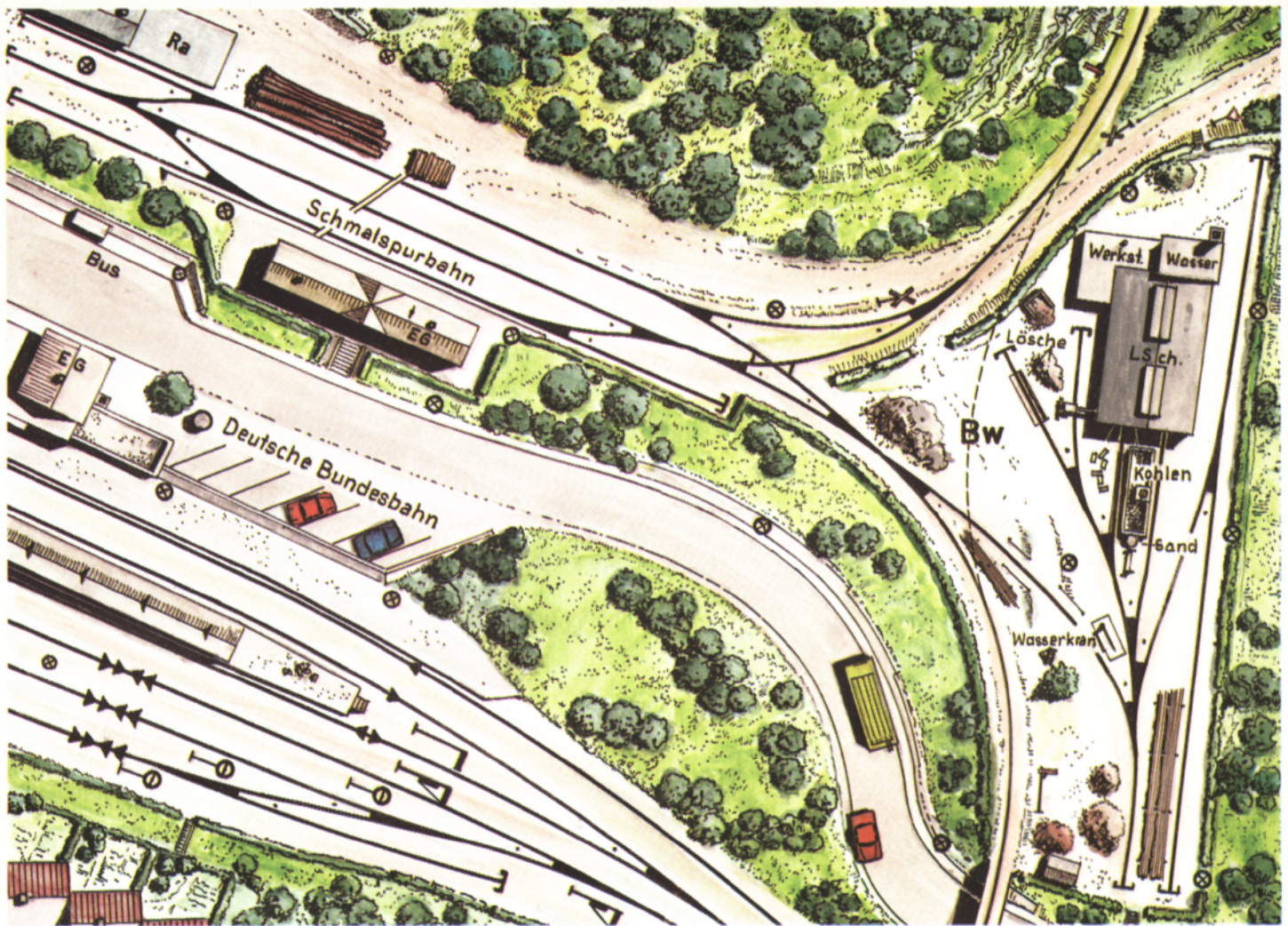
Bild 15: Die Ge 6/6 Nr. 707 mit dem Z 144 bei der Durchfahrt des Bahnhofs Spinas. Auf dem rechten Gleis der Z 135. 8.1. 1981.

Foto: C. Asmus

Foto: J. Seyferth







BW-Skizzen

Mit brummendem Diesel schleicht der kleine Triebwagen zu Tal. Eine Kurve noch, ein kleiner Bergeschnitt, gleich wird die Reise zu Ende sein. Schon klappern die Räder über die ersten Weichen, dann hält das Gespann unmittelbar vor dem Empfangsgebäude. Die meisten Fahrgäste haben es eilig, sie hasten die steile Treppe hinunter, den Bahnsteigen der DB entgegen. Es gilt den nächsten Anschluß nicht zu verpassen. Unterdessen setzt unser Triebwagen um und bezieht mit seinem Beiwagen auf dem kurzen Gleisstutzen Warteposition. Dampfgeforderte Personenzüge verkehren schon lange nicht mehr. Ein letzter vierachsiger Personenwagen fristet heute als Dienstwagen sein bescheidenes Dasein.

Die dreigleisige Schienenanlage des Bahnhofes ist als Spitzkehre ausgeführt. Großzügige Weichenverbindungen gestatten optimale Fahrzeugbewegungen auf allen drei Bahnhofsgleisen. Allerdings sollte bei der Nachgestaltung als Modell an den Gleislängen innerhalb des Bahngeländes nicht gespart werden.

Normalerweise endet die Trasse hier, der rechte Gleisfortsatz führt zu einer größeren Umschlagstelle für Schüttgüter, kann aber selbstverständlich auch als Streckenfortsetzung angesehen und ausgelegt werden. Der Güterwagenpark präsentiert sich aufgrund des einseitigen Ladegutes etwas einförmig. Erschwerte Betriebsbedingungen, vom Modelleisenbahnfreund jedoch erwünscht, ergeben sich zwangsläufig von selbst durch die Ausführung der Gleisanlage als Spitzkehre. Alle Züge machen hier kopf, alle Triebfahrzeuge müssen umsetzen. Selbstverständlich wäre auch eine Erweiterung der Gleisanlage durch Einfügen einer durchgehenden Streckenverbindung denkbar. Diese würde dann die Bw-Zufahrt kreuzen und ganz bestimmt weitere interessante Zugbewegungen ermöglichen.

Das übrige Güteraufkommen ist gering. Dennoch finden wir im Bahnhofsbereich eine kleine Ortsgüteranlage. Zeitweiser Holzeinschlag in den angrenzenden großen Forstgebieten begünstigt den Abtransport der Baumstämme auf dem Schienenwege. Straßenfahrzeuge gelangen über eine befestigte Zufahrt zum Güterschuppen und zu der Laderampe. Umsetzanlagen fehlen gänzlich, Rollbockbetrieb gibt es nicht.

Das Bahnbetriebswerk ist von allen drei Bahnhofsgleisen aus gleich gut erreichbar und ist für eine Schmalspurbahn (Meterspur) recht großzügig konzipiert. Auch hier jedoch erschwerter Betriebsablauf durch die Spitzkehre innerhalb des Bw-Geländes. Die Länge des Gleisstutzens sollte ca. drei Loklängen betragen. Die Gleisanlage selbst ermöglicht eine Menge schöner Rangierfahrten. Der Gebäudekomplex beinhaltet den zweigleisigen Lokschuppen (2x2 Lokomotiven), Wasserspeicher, Werkstatt und Stofflager. Ein kleiner Bockkran leistet dem Werkstattpersonal bei Montagearbeiten gute Hilfe. Eine Gleisgrube im Freien dient Inspektions- und Wartungsarbeiten unterhalb der Triebfahrzeuge. Eine Bekohlungsanlage zwischen den Schuppengleisen mit kleinem Drehkran, Sandbehälter, Wasserkran und viel Platz zur Lagerung von bahntechnischem Gerät vervollständigen die Anlage.

Die freie Strecke windet sich im Hang eines schmalen steilen Seitentales hinauf auf's Gebirgsplateau, eine Schmalspurbahn mit Gebirgscharakter also. Das Bw beheimatet daher auch schwere 1'E1 Tendermaschinen. Manchmal schleppen die Loks auch in Doppeltraktion die schweren Güterzüge die Berge hinauf. Interessant ist die Hanglage des gesamten schmalspurigen Bahnhofskomplexes einschließlich des Bahnbetriebswerkes und der tieferführenden, stufenartigen Fortsetzung der Straßen- und Bundesbahnlage. Der erste Schnee ist zwar noch ausgeblieben, aber im Hofe des Bw's wird bereits der Christbaum hergerichtet. Nur kurze Zeit noch, dann wird sich dieses Jahr von uns verabschieden. Zu Ende sind nun auch unsere Bw-Skizzen. Über viele Journalfolgen hinweg waren wir noch einmal in den Heimstätten der Lokomotiven zu Gast, wo sie gepflegt, versorgt und für die nächsten Reisen vorbereitet wurden. Ein Bereich, den wir Eisenbahnfans immer mit einer gewissen Ehrfurcht und Begeisterung zugleich aufsuchten. Wenngleich auch der Strukturwandel in der Zugförderung die Arbeitsabläufe in den Bahnbetriebswerken entscheidend beeinflusst hat, denn es dampft und zischt, pulsiert und lebt nicht mehr so wie damals, als noch die Dampflok verkehrte, so hat sich dennoch der unwiderstehliche Reiz dieses Bereichs für alle Eisenbahnfreunde bis zum heutigen Tage erhalten.

sen mit kleinem Drehkran, Sandbehälter, Wasserkran und viel Platz zur Lagerung von bahntechnischem Gerät vervollständigen die Anlage.

Die freie Strecke windet sich im Hang eines schmalen steilen Seitentales hinauf auf's Gebirgsplateau, eine Schmalspurbahn mit Gebirgscharakter also. Das Bw beheimatet daher auch schwere 1'E1 Tendermaschinen. Manchmal schleppen die Loks auch in Doppeltraktion die schweren Güterzüge die Berge hinauf.

Interessant ist die Hanglage des gesamten schmalspurigen Bahnhofskomplexes einschließlich des Bahnbetriebswerkes und der tieferführenden, stufenartigen Fortsetzung der Straßen- und Bundesbahnlage.

Der erste Schnee ist zwar noch ausgeblieben, aber im Hofe des Bw's wird bereits der Christbaum hergerichtet. Nur kurze Zeit noch, dann wird sich dieses Jahr von uns verabschieden. Zu Ende sind nun auch unsere Bw-Skizzen. Über viele Journalfolgen hinweg waren wir noch einmal in den Heimstätten der Lokomotiven zu Gast, wo sie gepflegt, versorgt und für die nächsten Reisen vorbereitet wurden. Ein Bereich, den wir Eisenbahnfans immer mit einer gewissen Ehrfurcht und Begeisterung zugleich aufsuchten. Wenngleich auch der Strukturwandel in der Zugförderung die Arbeitsabläufe in den Bahnbetriebswerken entscheidend beeinflusst hat, denn es dampft und zischt, pulsiert und lebt nicht mehr so wie damals, als noch die Dampflok verkehrte, so hat sich dennoch der unwiderstehliche Reiz dieses Bereichs für alle Eisenbahnfreunde bis zum heutigen Tage erhalten.

R. Barkhoff





044 412-5



Bild 1: Blick von der Grundstraße auf Wagen 1 und 2 in der Ausweichstelle. Ganz oben das Restaurant »Luisenhof«, der »Balkon von Dresden«.

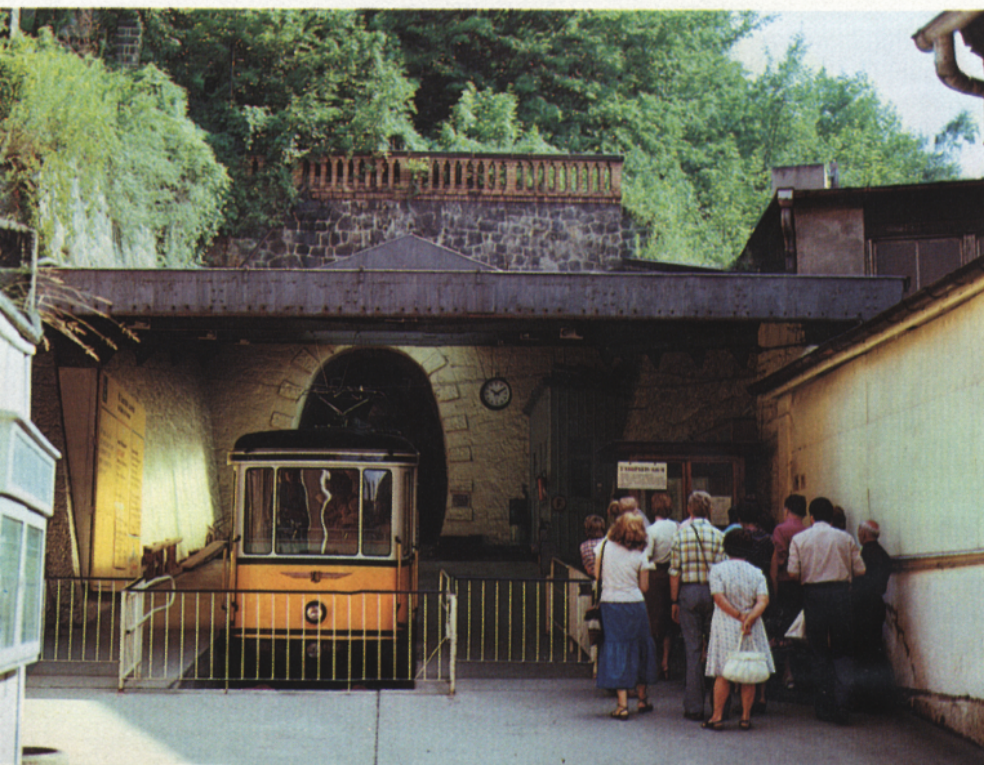
Die Standseilbahn von Dresden-Loschwitz

Dresden hat vor allen deutschen Städten den Reiz, gleich zwei der bemerkenswertesten und ältesten Bergbahnen für den städtischen Nahverkehr zu besitzen. Über die Schwebeseilbahn, eröffnet im Jahre 1901, berichteten wir bereits.

Die zweite Bergbahn, eine Standseilbahn mit 1.000 mm Spurweite, ist noch älter. Sie nahm am 29. Oktober 1895 den Betrieb auf und hat somit das stattliche Alter von 86 Jahren. Die Bergbahn verbindet Dresden-Loschwitz mit

dem ehemaligen Luftkurort Bad Weißer Hirsch. Die Talstation ist am Loschwitzer Körnerplatz, die Bergstation auf dem Weißen Hirsch an der Bergbahnstraße, gegenüber dem (ehemaligen) Nobelrestaurant »Luisenhof«, wegen seiner hervorragenden Aussicht über die Stadt auch »Balkon von Dresden« genannt.

Bild 2: Talstation Loschwitz. Unmittelbar nach Verlassen des Bahnsteiges wird der erste Tunnel passiert.



Die Streckenlänge der Bahn beträgt 544 m. Dabei werden zwei Tunnels durchfahren und ein Höhenunterschied von 95 m überwunden. Die mittlere Neigung beträgt 175 ‰, die maximale Neigung 300 ‰.

Die Wagen

Im Einsatz sind stets zwei Wagen, die an den beiden Enden des 603 m langen und 37 mm starken Seils hängen. Die erste Wagengeneration, Baujahr 1895, lieferte die Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn- und Wagenbau. Es waren holzbeplankte Wagen mit drei seitlichen Klapptüren, die der Schaffner einzeln öffnen und schließen mußte. Der Schaffner hatte bei Wind und Wetter auf einer offenen Plattform zu stehen und 17 Stunden Dienst zu absolvieren (zumindest ist es so in einem Schaukasten über die Geschichte der Bergbahn zu lesen).

Von der Eröffnung im Jahre 1895 bis zum Jahre 1900 war mit der Bahn sogar Güterverkehr



Bild 3: Der Körnerplatz in Dresden-Loschwitz, Talstation der Standseilbahn. Recht ansprechend sehen die alten Stadthäuser aus. Vielleicht eine Anregung für Zubehörhersteller.

möglich. Ein talseitig beigelegter Güterwagen konnte ein komplettes Pferdegespann aufnehmen. Der Wagen war überdacht, damit die Pferde bei den Tunneldurchfahrten oder auf freier Strecke nicht scheuten. Im Verkehrsmuseum Dresden ist ein Modell dieses Güterwagens mit einem Pferdegespann ausgestellt. Anhand der heutigen baulichen Gegebenheiten der Bergstation ist es allerdings schwer vorstellbar, wie das Gespann vom Güterwagen wieder heruntergekommen sein mag. In der Talstation ist die Kopframpe, über die auf den Güterwagen gefahren werden konnte, noch erhalten. Die beiden Güterwagen sind übrigens 1914 verschrottet worden.

Die erste Wagengarnitur war immerhin bis 1934 in Betrieb. Zwar hatten einige Umbauten die Wagen modernisiert — die Klapptüren waren Schiebetüren gewichen, die Wagen hatten elektrische Beleuchtung und Heizung und am talseitigen Ende eine Fahrradplattform erhalten —, der Schaffner indessen stand weiterhin im Freien.

Bis zum Jahre 1939 konnten den am Seil hängenden Hauptwagen 1 und 2 bei starkem Verkehrsaufkommen bergseitig die Beiwagen 3 und 4 vorgesetzt werden. Die Beiwagen waren nicht mit dem Seil verbunden; bei Talfahrt wurden sie vom Hauptwagen gehalten, bei Bergfahrt geschoben. Wenn nur die Hauptwagen im Einsatz waren, standen die Beiwagen auf der Bergstation abgestellt.

1934 hatte die erste Generation der Hauptwagen ausgedient und wurde durch zwei neue aus der Waggonfabrik Christoph & Unmack in Niesky ersetzt. Sie waren in Leichtbauweise hergestellt und besaßen pro Wagen 48 Sitzplätze. Der bis 1939 beibehaltene Beiwagenbetrieb erfolgte dann mit den beiden Hauptwa-

gen Baujahr 1934 und den beiden Vorsetzwagen Baujahr 1895. Die beiden Vorsetzwagen standen noch bis 1949 in der Bergstation, erst dann wurden sie schließlich verschrottet.

Die Wagen dieser zweiten Generation waren »holzgepolstert« und verfügten bei Bergfahrt zusätzlich über 16 Stehplätze. Sie dienten bis 1962/1963. Am 29. Oktober 1962 rollte auf einem Culemeyer der erste neue Wagen der dritten Generation über das Blaue Wunder (die Loschwitz-Blasewitzer Elbbrücke) auf den Körnerplatz und konnte am 2. November 1962 in Dienst gestellt werden. Hersteller war die Straßenbahnwerkstatt Trachenberger Straße. Bis zum 30. März 1963 waren ein Wagen der zweiten und ein Wagen der dritten Generation gemeinsam im Einsatz, denn erst an diesem Tag wurde Wagen 2 der dritten Generation in Betrieb genommen. Einen Wagen der zweiten Generation hat das Verkehrsmuseum Dresden aufbewahrt.

Die Antriebsmaschine

Die Fördermaschine ist in der Bergstation unter dem Empfangsgebäude untergebracht. Bei Inbetriebnahme der Standseilbahn erfolgte der Antrieb der Fördermaschine durch zwei Dampfmaschinen. Im Jahre 1909 wurden die Dampfmaschinen durch einen Gleichstrom-Elektromotor mit 80 kW Leistung ersetzt, der (1979 generalüberholt) noch heute in Betrieb ist. Der Motor wird über Batterien gespeist und kann bei bestimmten Betriebsverhältnissen (vollbesetzte Talfahrt und Bergfahrt mit nur schwach besetztem Wagen) als Generator arbeiten und die Batterien nachladen. War mit der ursprünglichen Batterie nach Stromaus-

fall noch fast eine Stunde Fahrbetrieb möglich, so reicht die Kapazität der 1976 eingebauten Batterie bei weitem nicht so lange, wohl aber zum gefahrlosen Beenden der begonnenen Fahrt. Bis 1976 existierte auch noch der alte Fahrschalter mit der Meßinstrumententafel; heute kann der Maschinist seine Arbeit im Sitzen verrichten.

Die von der Schiffswerft Übigau gelieferten Treibscheiben der Fördermaschine stammen noch aus dem Jahre 1895. Sie weisen einen Durchmesser von 4 (!) Metern und eine Masse von 15 t aus. 1934 ist noch eine zusätzliche Sicherheitsbremse eingebaut worden, die bei Gefahr die Fördermaschine gemeinsam mit der elektrischen und der Handbremse sofort zum Stillstand bringt. Diese Bremse kann auch von den beiden Wagen durch den Begleiter per Druck auf den »roten Knopf« ausgelöst werden.

Die beiden Wagen werden bei Seilbruch durch zwei Zangenbremsen, die auf die Fahrschiene wirken, nach 1800 ... 2000 mm zum Stehen gebracht. Die Zangenbremsen, auf einer Wagenseite zwischen den Achsen angebracht, wirken auf dieselbe Fahrschiene. Sie sprechen beim Nachlassen der Seilspannung automatisch an, können aber auch vom Wagenbegleiter ausgelöst werden.

Die Einfahrt der Wagen in die Berg- bzw. Talstation wird dem Maschinisten durch Kontakte signalisiert; die feststehenden Kontakte an der Bahnsteiginnenkante werden durch den Schleifer des einfahrenden Wagens geschlossen.

Der Strom für Heizung und Beleuchtung wird über eine Oberleitung zugeführt und mit einem kleinen Scherenstromabnehmer abgenommen. Zwischen den Wagenbegleitern und



Bild 4: Wagen 2 beim Überqueren des Rietschelweges.

dem Maschinisten besteht telefonische Verbindung; der Telefondraht läuft neben den Schienen und wird von einem Schleifer an der unteren Außenkante des Wagens bestrichen. Telefonkontakt ist allerdings nur im Gefahrenfalle erlaubt. Ein kleines Schwätzchen zur Be-

lebung des gewiß nicht aufreibenden Dienstes der Wagenbegleiter hingegen ist streng untersagt.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt ca. 2,5 m/s (= 9,0 km/h), kann aber vom Maschinisten innerhalb gewisser Grenzen variiert werden. Die

Fahrzeit liegt je nach eingestellter Geschwindigkeit zwischen 4 und 4,5 Minuten, wobei dem Geschwindigkeitsdrang des Maschinisten durch die Fliehkraftbremsen Grenzen gesetzt sind. Betreibt er die Sache zu hektisch, treten in den Tunnelkurven diese Bremsen in Aktion.

Bild 5: Ein großer Teil der Strecke verläuft über eine Stahlbrückenkonstruktion.





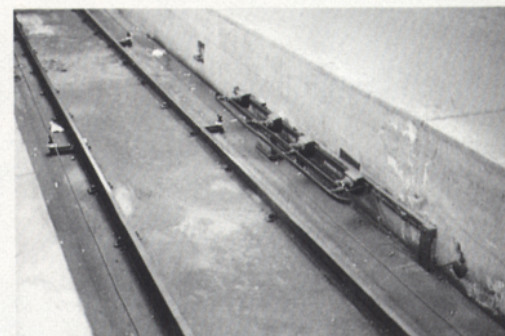
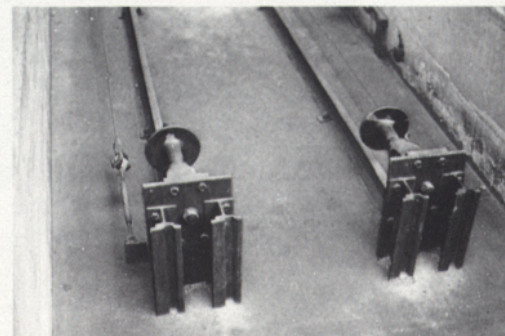
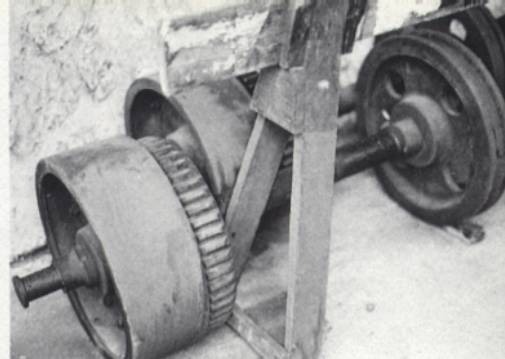
Bild 6: Bahnsteighalle der Bergstation Weißer Hirsch.

Bild 7: Ausgebaute Laufachsen.

Bild 8: »Prellbock« in der Talstation.

Bild 9: Einfahrkontakte in der Talstation. Rechts und links neben den Schienen liegen die Telefondrähte.

Fotos 1—9: M. Weisbrod



Seil und Fahrwerk

Das Zugseil, 603 m lang und 37 mm im Durchmesser, besteht aus 6 Litzen mit je 19 Einzeldrähten von 2,4 mm Stärke und einer Fasereinlage. Die maximale Zugkraft des Seils beträgt 82.500 kp (ca. achtfache Sicherheit), seine Lebensdauer drei Jahre. Zur Verbindung mit den Wagen wird das Seil an den Enden aufgespleißt und vergossen. Soweit dem Verfasser bekannt ist, läuft die Bahn seit ihrem Bestehen ohne nennenswerten Unfall.

Das Seil wird zwischen den Schienen in Rollen geführt, die ebenso regelmäßig wie das Seil geschmiert und kontrolliert werden. Der Richtungsänderung des Seils in Gleisbögen wird durch Schrägstellen der Führungsrollen Rechnung getragen.

In der Mitte der Strecke begegnen sich die Wagen in einer Ausweichstelle. Ein- und Ausfahrt in die Ausweichstelle erfolgen über je eine zungenlose Abt'sche Weiche. Das Fahrwerk der zweiachsigen Wagen besteht aus einem Radsatzpaar mit doppeltem Spurkranz und einem mit ca. 300 mm breiten spurkranzlosen Rollen. Beim (talwärts gesehen) rechts durch die Ausweiche laufenden Wagen sitzen die Räder mit doppeltem Spurkranz auf der rechten Seite.

Leistungen

Die Standseilbahn kann je Stunde und Richtung 450 Personen befördern, stündlich also insgesamt 900. Ihre Jahresleistung liegt durchschnittlich bei 1,5 Millionen Fahrgästen. Der Fahrpreis beträgt, wie bei der Schwebe-seilbahn, seit eh und je 10 Pfennige und wird in eine Zahlbox entrichtet. Der Wagenbegleiter kontrolliert lediglich, daß das auch ordnungsgemäß passiert. Den in den 50er Jahren noch üblichen Fahrscheinverkauf, der (wie der

Fahrpreis) nur symbolische Bedeutung besaß, hat man vernünftigerweise eingestellt. Abgesehen von allen möglichen damit verbundenen nützlichen Einsparungen ist das Gelände um Berg- und Talstation sauberer geworden, denn die Leute haben keine Fahrscheine mehr zum Wegwerfen.

Kam dem Wagenbegleiter damals noch die Funktion des Schaffners zu, muß er heute nur noch kontrollieren und bei der Abfahrt die Türen schließen bzw. sie bei der Ankunft wieder öffnen — elektrisch natürlich. Bei der zweiten Wagengeneration war das wesentlich kraftaufwendiger: dort wurden die Türen zentral vom Fahrerstand aus mit der Hand aufgezo-

gen. Die Abfahrt wird vom Maschinisten für Berg- und Talstation über Lautsprecher bekanntgegeben, die Fahrbereitschaft von den Wagenbegleitern rückgemeldet.

Die Standseilbahn, die am 25. September 1981 ihren 86. Geburtstag feiern konnte, gehört den Dresdener Verkehrsbetrieben und ist ein wichtiges Nahverkehrsmittel zwischen den Stadtteilen Dresden-Loschwitz und Weißer Hirsch sowohl im Berufs- als auch im Ausflugsverkehr.

Die gesamte Anlage steht heute als technisches Denkmal unter staatlichem Schutz.

Technische Daten

Spurweite	1.000 mm
Schräge Länge	544 m
Höhenunterschied	95 m
Maximale Neigung	300 ‰
Mittlere Neigung	175 ‰
Geschwindigkeit	2,5 m/s
Fahrzeit	4...4,5 min
Bremsweg bei Eingriff der Zangenbremsen	max. 2.000 mm
Zugseil Länge	603 m

Durchmesser	37 mm
Max. Zugkraft des Seils	82.500 kp
Lebensdauer	3 Jahre

Technische Daten der Wagen

1. Generation	
Baujahr	1895
Hersteller	MAN
Länge	7.295 mm
Eigenmasse	6.000 kg
Fassungsvermögen	32 Sitzplätze u.zus. 12 Stehplätze bei Bergfahrt
2. Generation	
Baujahr	1934
Hersteller	Christoph & Unmack, Niesky
Länge	11.200 mm
Eigenmasse	5.750 kg
Fassungsvermögen	48 Sitzplätze und 16 Stehplätze bei Bergfahrt
3. Generation	
Baujahr	1962 und 1963
Hersteller	Dresdener Verkehrsbetriebe; Straßenbahnwerkstatt Trachenberger Straße
Länge	10.400 mm
Eigenmasse	7.860 kg
Fassungsvermögen	44 Sitzplätze

M. Weisbrod

Literatur

Städtischer Nahverkehr. Begleitheft durch die Ausstellung im Verkehrsmuseum Dresden. Herausgegeben vom Verkehrsmuseum Dresden.



Bild 1: Wirklich erst auf den zweiten Blick als HO-Modell zu erkennen ist diese Kirche, die sich hier erleuchtet in der Abenddämmerung präsentiert.

Perfekter Gebäudemodellbau

Bereits im letzten Journal haben wir Ihnen ein Meisterstück aus der Gebäude-Werkstatt des Herrn Jerusalem vorgestellt. In diesem Journal wollen wir einer weiteren Arbeit von ihm etwas mehr Raum und Ausführlichkeit widmen. Doch lassen wir den Erbauer, Herrn Jerusalem, selbst zu Wort kommen:

»In meiner Freizeit beschäftige ich mich seit vielen Jahren schon mit der großen und klei-

nen Eisenbahn.

Es ist nun nicht so, daß ich ausschließlich immer nur in der hier vorgestellten Abteilung des Eisenbahnmodellbaues tätig gewesen bin; als ich vor ca. 30 Jahren begann, meine Jugendträume zu verwirklichen, fing alles ganz normal an — mit einer ersten Märklin-Eisenbahn, die mir viel Freude bereitete. Doch nicht lange, und ich fing an zu suchen und zu experimentieren.

Das erste, was ich radikal veränderte, war damals schon die gebogene Fahrleitung auf meinen Anlagenversuchen. Es wurden nur gerade Fahrleitungen aufgestellt.

Ich bekam Probleme mit den Weichenwinkeln und Gleisabständen. Was blieb mir anderes übrig, als selbst zu bauen? Anfangs noch mit Nemec, dann nur noch im reinen Selbstbau. Die Gleisanlagen, jetzt Gleichstrom-Zweileiter mit allen Formen von Weichen und DKW's,



Bild 2: Diese Detailaufnahme des Querschiffes mit Seitenportal veranschaulicht das modellbauerische Können des Herrn Jerusalem.

entsprachen bald meinen Vorstellungen. Inzwischen jedoch störte mich das maßstäblich unbefriedigende Drum-Herum um die Schienen, so daß ich wieder mit dem Experimentieren begann. Jedenfalls muß ich wohl hierfür ein besonderes Auge, vielleicht auch Talent besessen haben, denn meine Freunde, mit denen ich mich zum »M.E.C. Aachen« zusammantat, »verdonnerten« mich nach einer gewissen Zeit zum Landschaftsgestalter. Und damit trat alles, was ich bisher in der Modellbahnerlei geschaffen hatte, wie Gleis-, Weichen-, Lokumbauten und anderes, in den Hintergrund.

Gott sei Dank wurden die Industrieerzeugnisse, speziell bei Loks und Fahrzeugen, inzwischen so gut, daß Nacharbeiten nicht mehr so notwendig waren wie zu Anfang. So kommt es also, daß ich heute fast nur noch »Häuschen« und »Bäumchen« baue, aber diese »Häuschen« und »Bäumchen« sind so wie sie sein sollen, konsequent im Maßstab und harmonisch in die Landschaft eingefügt. Es waren natürlich nicht nur Häuschen, sondern so ziemlich alles, was an Bedarf für unsere Gemeinschaftsanlage anfiel. Dorf, Stadt, Bahnhöfe, Bw, Güterabfertigung, Industriebauten, Hochhaus, Schotterwerk, Schloß mit Park, Burg und Kirche. Einem Wahlspruch, den ich mir selbst stellte, blieb ich dabei immer treu: »Harmonie der Dinge zueinander«.

Meine Kirche

Aufgrund meiner persönlichen Vorstellungen vom Maßstab auf einer Modellbahnanlage mit

allen »Noch-Möglichkeiten«, speziell bei den Aufbauten und dem Bewuchs, aber auch mit dem »Nicht-mehr-Möglichen«, hatte ich schon seit Jahren den Wunsch, eine Kirche im Maßstab 1:87 = HO zu fertigen. Schon dreimal hatte ich begonnen und aus den verschiedensten Gründen wieder aufgegeben. Ich wollte etwas bauen, das mir gefiel und darüberhinaus auch kritischen Beurteilungen standhielt. Zwischendurch besprach ich meinen Plan mit befreundeten Architekten, die mir grundsätzliche Dinge des Originals erklärten, um das nötige Verständnis für die Aufteilung einer Kirche im allgemeinen, speziell aber der romanischen Bauformen zu bekommen. Darüberhinaus entdeckte ich eine Kirche, die als Vorbild in den Grundzügen meinen Vorstellungen entsprach.

Anfang 1980 begann ich dann mit den Skizzen und Zeichnungen, wobei ich Elemente des Originals und die Hinweise meiner Freunde mit meiner Fantasie so koordinierte, daß auf ca. 60—70 Blättern allmählich die Grundlagen für die eigentliche Arbeit zu erkennen waren. Zwischendurch habe ich an Details mit den verschiedensten Werkstoffen experimentiert. Es ergab sich hierbei die Notwendigkeit, zu meiner alten, seit langem schon praktizierten Mischbauweise zurückzukehren.

Die wesentlichen Baumaterialien waren zunächst 2 mm-Balsaholz, dünner Hartkarton und Aquarellpapier. Hinzu kamen dann Faller-Mauerpapier Nr. 615 und 622, außerdem Kleinteile von Vollmer, Portale, Fenster, Türen ver-

Bild 3: Auch das Innere der Kirche ist bis ins Detail durchgestaltet..





Bild 4: Die Kirche in der Seitenansicht, effektiv vor natürlichem Hintergrund aufgenommen.

Bild 5: Die Frontansicht zeigt den wuchtigen Turm mit dem Hauptportal und den beiden angebauten Treppentürmen.



schiedenster Bausätze, dann noch Tesakrepp und Tesaband, Farben von Humbrol für Fensterrahmen und Metaldächer und Plaka weiß, ocker und braun.

Da ich von Anfang an mit dem Gedanken spielte, auch einen Innenausbau vorzunehmen, mußte ich bei allen anfallenden Arbeiten gleichzeitig eine Innen- und eine Außenkirche fertigen.

Zunächst wurde auf Millimeterpapier und einem vollkommen ebenen Brett der Grundriß sorgfältig aufgezeichnet. Darauf setzte ich ein Papiermodell in 1:1 Größe des späteren Originals, verglich hiermit die vorgefertigten Skizzen und nahm weitere Korrekturen vor, wobei einige Dinge ganz neu gestaltet werden mußten.

Zu diesem Zeitpunkt hatte ich auch schon die Säulen für den Innenausbau gedreht und probeweise aufgestellt. Die Sache mit dem Papiermodell erscheint manchem Leser vielleicht überflüssig, aber unterm Strich betrachtet ist hiermit manche, später nicht mehr zu korrigierende Panne vermeidbar. Ich kann es wirklich nur empfehlen! Gerade die Sache mit den praktisch 2 gegeneinander zu bauenden Modellen — nennen wir sie die Außen- und Innenkirche — wurde hierdurch wesentlich erleichtert, vielleicht sogar erst möglich.

Wie habe ich es nun gemacht?

Die Außenkirche ist insgesamt bis zu 4 mm stark und endet rund herum am Hauptdach. Die Innenkirche muß nun hier hinein passen, ebenfalls bis zu 4 mm stark, einschließlich Gewölbe und allem Drum und Dran. Eine Toleranz von 2 mm brauchte ich, um die Innenkirche, wie bei Fahrzeugmodellen, an den doppelt gearbeiteten Fenstern (die also innen und außen Rahmen hatten) ineinanderrasten zu lassen. Die Gesamtwandstärke liegt dann bei 10 mm, im Turm, der als separate Einheit gebaut wurde, 15 und 20 mm. Die Fensterhöhlen sind innen wie außen schräg ausgearbeitet, und nun, bitte nicht lachen, mit »Tesaband-Abschlußsteinchen« abgedeckt.

Ein ähnliches Prinzip wandte ich bei den Außenstützen an, die ich aus Balsaholz vorschchnitt. Anschließend wurden aus vorge schnittenem Tesaband die »Steine« aufgetragen. Auf dem Grundriß wurden immer wieder

die Winkel usw. kontrolliert. Die Apsis war zu diesem Zeitpunkt schon ganz fertig, innen wie außen, und wurde erst am Schluß in die offene Ostseite eingefügt. So gingen die Stunden dahin, und je mehr an dem Modell zu sehen war, umso größer wurde meine Freude daran. Wie viele Stunden? Ich weiß es beim besten Willen nicht mehr — es hat sich so zusammengeläppert!

Und nun zur Farbgebung:

Ich habe das gesamte Bauwerk im Rohzustand außen wie innen zunächst ganz gleichmäßig mit Humbrol weiß/matt angepinselt. Alle störenden Glanzeffekte bei den Werkstoffen waren damit verdeckt. Die Fenster, Turmhaube, Metaldächer und anzufügende Kleinteile waren natürlich schon vorher fertig gestrichen worden.

Das Dach ist übrigens eine geschlossene Einheit, die als Ganzes abgenommen werden kann.

Auf das Weiß wurden dann die gewünschten Farbtöne Ocker, Braun, beim Dach Ziegelrot mit Ocker, mal ziemlich trocken, mal naß in naß aufgetragen. Lasierungen und Betonungen wurden später mit normaler Aquarellfarbe aufgetragen. Hier kann ich keine Ratschläge mehr erteilen, hier muß man einfach probieren, und wenn es schiefgeht, nochmals weiß überstreichen. Danach, genau wie es mir pasierte, auf's Neue!

Auf der Empore im oberen Stockwerk des Turmes habe ich zwei kleine Lautsprecher installiert. Der Effekt, Orgelmusik aus dem Modell herauszuhören, ist für viele Betrachter überwältigend — ich konnte das bei Nichtbastlern vielfach erleben. Natürlich habe ich mir auch viel Mühe gegeben bei der gesamten Innenausstattung, dem Altar, dem Chorgestühl, den Bänken, den Figuren und Kirchengemälden. Man muß es einfach sehen, um die rechte Freude daran zu haben!

Zur Beleuchtung habe ich aus dem Brava-Sortiment einen 7-armigen Leuchter sorgfältig zerlegt und die Leuchtkugeln frei in der Kirche aufgehängt.

Und nun zum guten Schluß: Was habe ich eigentlich im Modell gebaut? Es soll eine Kirche sein, die etwa um das Jahr 1000 im romanischen Stil entstanden ist, mit 3-türmigem Westwerk, Hauptturm mit 2 Seitentreppeentürmen. Im Erdgeschoß ist der Hauptturm in den Kirchenraum mit einbezogen. Die Kirche wurde im Mittelalter als Kornspeicher genutzt, daher die Dachgauben. Die Ur-Turm Spitze ist irgendwann einmal abgebrannt, eine barocke Turmhaube wurde später aufgesetzt. Am südlichen Querschiff hat irgendein Fürstbischof ein barockes Portal gestiftet. Das war eine Idee, die ich bei der Arbeit verwirklichen wollte.

Nun noch ein letztes Wort zu den Maßen: das Modell ist über alles 38 cm lang, 27 cm breit; der Turm bis zur Turmhaube 27 cm hoch, bis Spitze/Kreuz sind es 47 cm. Das Kirchenschiff ist 22 cm hoch.

Hieraus ergibt sich die Frage über die Aufstellungsmöglichkeit eines solch relativ großen, maßstäblich richtigen Bauwerks. Es kann folgerichtig nur innerhalb eines Stadtkomplexes einer großen Anlage eingefügt werden. Sollte dies nicht möglich sein, wäre es für mich z. B. ein Grund, lieber auf die Aufstellung der Kirche zu verzichten. Was nun grundsätzlich nichts mit dem Modell als solches zu tun hat!«

F. Jerusalem



Bild 6: Dieses Bauwerk, die Stiftskirche in Neuenheerse, diente Herrn Jerusalem zwar nicht als direktes Vorbild seines Modells, gab ihm jedoch eine Fülle von Anregungen für den Entwurf.

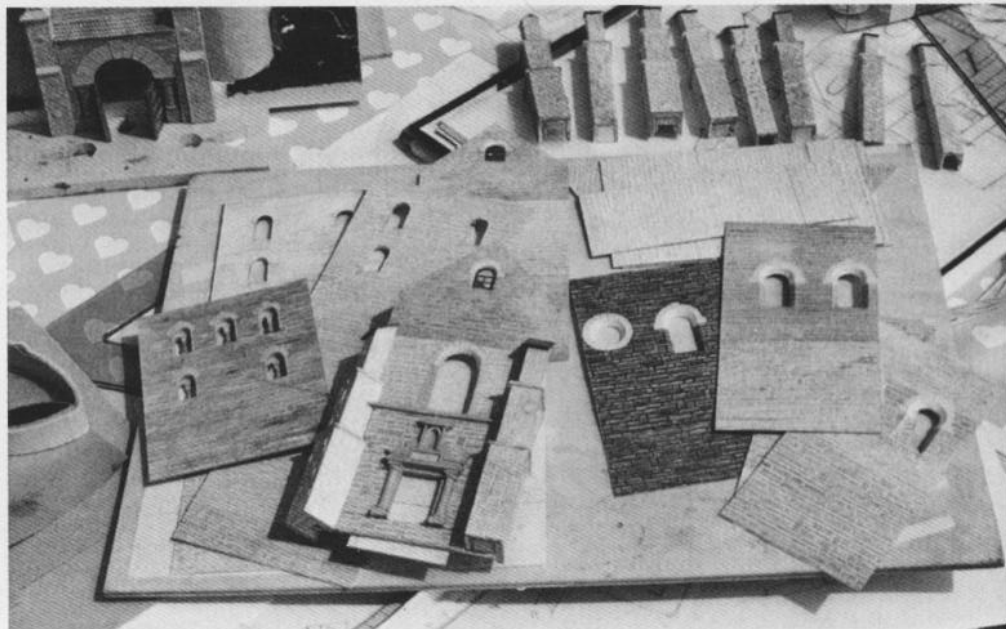


Bild 7: Ein Blick auf den Arbeitstisch mit verschiedenen Mauer- und Pfeilerelementen im Rohbaustand.

Bild 8: Nochmals das Hauptportal des Modells. Die Preiser-Pfadfinder verdeutlichen die vorbildgetreuen Abmessungen.

Alle Fotos: F. Jerusalem

