



10 001 noch mit Kohlefeuerung am 17.8.58 am Block Ohl.

Foto Seite 38/39 (Poster): Eine 44er mit Güterzug, auf dem einige Borgward-Wagen zu erkennen sind, vor der Kulisse der Ruine Schwarzenfels.

Foto: Dr. R. Brünig

Foto: Archiv Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart

»Distelrasen« — ein neues Buch —

Für das Wochenende nach Ostern hatte man sich in Schlüchtern die Eröffnung des Heimatmuseums vorgenommen. Die Vorbereitungen liefen schon lange auf Hochtouren, Einladungen wurden verschickt bis hin zu höchsten Regierungsstellen, Plakate kündeten von dem Ereignis. Auch wir, d. h. der Merker-Verlag, waren geladen, nicht zuletzt wegen der vorbildlich gestalteten Modellbahnanlage des Bahnhofes Elm, die dort gezeigt wurde. Wir folgten der Einladung gerne, und als Gastgeschenk konnten wir unser soeben erschienenen Buch »Eisenbahndreieck Distelrasen« präsentieren. Wenn wir gehäht hätten, was wir damit anrichteteten ... Aus der vorgesehenen Autogrammstunde der Verfasser C. Asmus und R. Jirowetz wurden Autogrammstunden, die mitgebrachten Exemplare waren im Handumdrehen vergriffen, Trauben von Interessenten scharten sich um die Bücher. Mit Neugierde allein konnte das nichts mehr zu tun haben.

Auf beinahe 300 Seiten mit 288 Schwarzweiß-Aufnahmen sowie 53 z. T. ganzseitigen, beeindruckenden Farbfotos und eingerahmt von einem fesselnd geschriebenen Text über die ehemalige Elmer Spitzkehre führt dieser Bildprachtband dem Leser ein wohl einmaliges Stück deutscher Eisenbahngeschichte vor Augen. Auch Planung, geschichtlicher

Werdegang und Bauausführung des Schlüchterner Tunnels wurden ausführlich behandelt.

Der Schlüchterner Tunnel, mit 3.575 m der zweitlängste Tunnel im deutschen Eisenbahnnetz auf der stark frequentierten Strecke Frankfurt—Fulda—Bebra ist auch heute noch, 68 Jahre nach seiner Fertigstellung, ein Meisterwerk der Technik. Er löste damals im Jahre 1914 die sog. »Elmer Spitzkehre« ab, die zur Überwindung des Landrückens zwischen Rhön und Vogelsberg durch die Eisenbahn erforderlich war und die durch das Umspannen der Lokomotiven sehr viel Zeit kostete. Den Bahnhof Elm, jahrzehntelang ein wichtiger Bahnknotenpunkt an der Strecke München—Hamburg gibt es heute nicht mehr. Der Schlüchterner Tunnel wurde in den Jahren 1960/61 ohne Unterbrechung des Zugverkehrs elektrifiziert, so daß er heute in wenigen Minuten durchfahren wird. Welcher Reisende denkt da noch an die mannigfaltigen Schwierigkeiten, die bei seinem Bau auftraten, oder an die hohen Anforderungen, die zu Dampflokzeiten an die Personale bei seiner Durchquerung gestellt wurden?

Um sich darüber ein fundiertes Bild machen zu können, muß man sich schon sehr intensiv damit beschäftigen. Die Autoren von »Eisenbahndreieck Distelrasen«, Herr C. Asmus

und Herr R. Jirowetz haben sich für Sie diese Mühe gemacht, haben jahrelang recherchiert, Daten gesammelt, geprüft und verglichen, bisher unveröffentlichte historische Aufnahmen zusammengetragen, ehemalige Lokführer des Bahnhofes Elm nach ihren Erlebnissen befragt, herrliches Bildmaterial in Farbe aus neuerer Zeit aufgegriffen und ausgewählt.

Dem Entgegenkommen einheimischer Fotografen, die den Autoren ihre Archive zugänglich machten, ist es u. a. zu verdanken, daß sowohl der Bau des Schlüchterner Tunnels in den Jahren 1908—1914 als auch dessen Elektrifizierung von 1960—1962 in eindrucksvollen, historischen Aufnahmen wiedergegeben werden konnte. Nicht minder beeindruckend wie die Fotos vom Tunnelbau sind auch die fotografischen Raritäten aus der Dampflokzeit oder der Zeit, als Dieselloks (z. B. die V 188) die Strecke bedienten. Als krönender Abschluß im Rahmen der eisenbahngeschichtlichen Entwicklung sind schließlich noch die faszinierenden Farbfotos von Dampf-, Diesel- und Elloks ab 1961 bis heute zu betrachten. Daß auch die Lokbestände der Bahnbetriebswerke detailliert aufgeführt sind, bedarf wohl kaum noch einer besonderen Erwähnung.

U. Bauer, MV







Bild 1: Prototyp der neuen Ellok Baureihe 212 der Deutschen Reichsbahn. Hersteller ist das Kombinat VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« in Hennigsdorf. Fabriknummer 16 323/1982.



Bild 2: CSD-Triebwagen der Baureihe M 152.0 für Nebenstrecken in Leichtstahlbauweise. Antriebsaggregat ist ein Skoda-Dieselmotor Typ ML 634 mit 210 PS bei 2150 min⁻¹. Die Kraftübertragung erfolgt über ein hydromechanisches Getriebe und Gelenkwelle.



Bild 3: Drehgestellwagen zum Transport von Kohle, Typ Fads, mit automatischem Selbstentladesystem und 75,5 m³ Fassungsvermögen.



Bild 4: Morgentoilette für den 4achsigen Maschinenkühlwagen aus dem VEB Waggonbau Dessau. Der für die SZD bestimmte Wagen vom Typ MK 4-424-82 dient zum Transport leichtverderblicher Güter. Einstellbare Laderaumtemperaturen von -20° bis + 14°.



Bild 5: Vierachsiger kombinierter Bananentransporter aus dem VEB Waggonbau Niesky für 914 mm Spurweite. Der Wagenkasten ist abnehmbar, der Tragwagen dann für den Transport von 40-Fuß-Containern einsetzbar.



Bild 6: Vierachsiger Kesselwagen, Gattung Zaes, zum Transport von Natronlauge.

Bild 7: Frontpartie des U-Bahn-Doppeltriebzuges Typ GG (BR 135)





Bild 8: Ellok 250 164-1 (5400 kW) aus der laufenden Serie im neuen DR-Farbkonzept.

Bild 9: Nivellier-, Stopf- und Richtmaschine UNIMA III-800 für Weichen, Kreuzungen und Gleise von Plasser & Theurer.



Neues und Bewährtes

Schienenfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1982

Die Schienenfahrzeugausstellung auf der Leipziger Frühjahrsmesse wurde geprägt durch die Aussteller aus der DDR. Die DDR hat sich auf den Waggonbau bestimmter Wagengattungen konzentriert, die rationell in Großserien gefertigt werden können. Den Qualitätsbeweis für seine Produkte erbringt der DDR-Waggonbau anhand beachtlicher Exportzahlen seit seinem Bestehen:

- 17.600 Güter- und Spezialgüterwagen verschiedener Spurweiten
- 38.000 Kühlfahrzeuge für 14 Länder
- 65.000 Reisezugwagen für Europa, Asien und Afrika
- 23.000 Weistrecken-Personen- und Speisewagen für die SZD.

Alle Wagen aneinandergereiht ließen sich daraus zwei Züge bilden; einer davon würde

von Berlin bis Moskau, der andere von Berlin bis Budapest reichen.

Die DDR hält an ihrem Standard-Programm fest und strebt Qualitätsverbesserung im Detail an, d. h. Erhöhung der Gebrauchswerteigenschaften, geringerer Materialeinsatz, energetische Verbesserungen.

Nach Comecon-Vereinbarungen baut die DDR als Triebfahrzeuge nur Diesellokomotiven bis zu 1.000 PS Motorleistung sowie elektrische Lokomotiven vorwiegend für den Eigenbedarf der DR und Grubenbahn-Lokomotiven.

Bemerkenswerte Neuheit auf dem Triebfahrzeugsektor war daher auch der Prototyp der neuen Baureihe 212 (E 12), Nachfolgerin der ca. 15 Jahre alten Baureihe 211 (E 11), einer Bo'Bo'-Schnellzuglokomotive. Es ist wohl

keine Spekulation, wenn man annimmt, daß aus der BR 212 durch Änderung der Getriebeübersetzung auch eine Güterzuglokomotive der mittleren Leistungsklasse abzuleiten ist, so wie aus der BR 211 die BR 242 (E 42) entstand.

Die BR 212 wird 3.720 kW Leistung entwickeln und eine Dienstmasse von 82 t besitzen. Die Anfahrzugkraft ist mit 277 kN (= 28,2 Mp), die Zugkraft bei Stundenleistung mit 120 kN (= 12,2 Mp) angegeben. Die elektrische Bremsleistung beträgt 2.200 kW.

Die auf 140 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit läßt darauf schließen, daß die Deutsche Reichsbahn in nächster Zeit keine Erhöhung der Geschwindigkeiten im Reisezugverkehr über die jetzt möglichen 120 km/h hinaus plant. Bei der Auslastung des z. Zt. elektrisch betriebenen Streckennetzes und dem relativ geringen Haltestellenabstand stünden Zeitgewinn und energetischer Mehraufwand bei einer Geschwindigkeitserhöhung in keinem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis.

Für die Baureihe 212 werden u.a. folgende Lösungsprinzipien genannt:

- weiterentwickelter Thyristorschalter für Leistungssteuerung;
- komplexe Mikroelektronik für Steuerungsaufgaben;
- Geschwindigkeitsregelung mit unterlagerter Zugkraftregelung;
- Drehstromhilfsbetrieb;
- schraubengefedertes Laufwerk mit Achsenlenkern;
- vollabgefederte Fahrmotoren;
- Flexicoilfederung des Wagenkastens;
- ergonomische Führerstandsgestaltung;
- Diagnosevorbereitung, wartungsarme Lösungen.

Die Farbgebung des vorgestellten Prototyps dürfte nur ein Messeanstrich gewesen sein, denn das Farbkonzept für elektrische Triebfahrzeuge war an der ebenfalls ausgestellten 250 164 aus der laufenden Serie zu sehen: weinroter Lokomotivkasten mit breitem, elfenbeinfarbenem Stirnband im Bereich der Signallaternen und schmalen Längszierstrich. Ob die bei der BR 212 gezeigten Einholm-Stromabnehmer Serienausführung werden, bleibt abzuwarten.

Der Seriendoppelttriebwagen der Berliner U-Bahn (Baureihe 135) war zwar keine Neuheit; neu gegenüber den Ausführungen der Baujahre 1978 bis 1980 war jedoch das verbesserte Wartungs- und Verschleißverhalten.

Die mit 750 V Gleichstrom betriebenen Züge der Achsanordnung B'B'+B'B' weisen bei Länge über Kupplung von 25.660 mm eine Dienstmasse von nur 35 t auf (Metermasse 0,733 t), weil die Wagen in Aluminumbauweise entstanden. Als Antriebsleistung sind 4 x 120 kW installiert, die dem Wagenzug eine Anfahrbeschleunigung von 1,15 m/s² und eine Bremsverzögerung von 1,20 m/s² verleihen. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 70 km/h festgelegt. Diese U-Bahn-Triebzüge des Typs GG sind bereits im Betriebseinsatz.

Weitere Informationen über hier nicht beschriebene Exponate wollen Sie bitte unserem ausführlichen Bildreport entnehmen.

M. Weisbrod

Die Neuerscheinungen auf dem DDR-Modellbahnsektor stellen wir Ihnen in unserem »Neuheiten-Journal« vor.



Eine der Brücken der Ahrtalbahn zwischen Remagen und Adenau, die unserem Zeichner für den Anlagenentwurf als Vorlage diente.

Der Auftrag zur Abfahrt ist erteilt, mit voller Füllung donnert die 95er mit ihrer Wagenlast zur Halle hinaus.

»Bahnhofsimpressionen« — unter diesem Titel starten wir heute eine neue Artikelserie. Dabei werden wir uns keinesfalls nur auf den unmittelbaren Bahnhofsbereich konzentrieren, sondern vielmehr auch hinaus auf die Strecke gehen, wenn es gilt, besonders interessante Situationen landschaftlicher, betrieblicher oder baulicher Art dem Hobby- und Modelleisenbahner zu erschließen.

Die Eisenbahn im Tal der Ahr

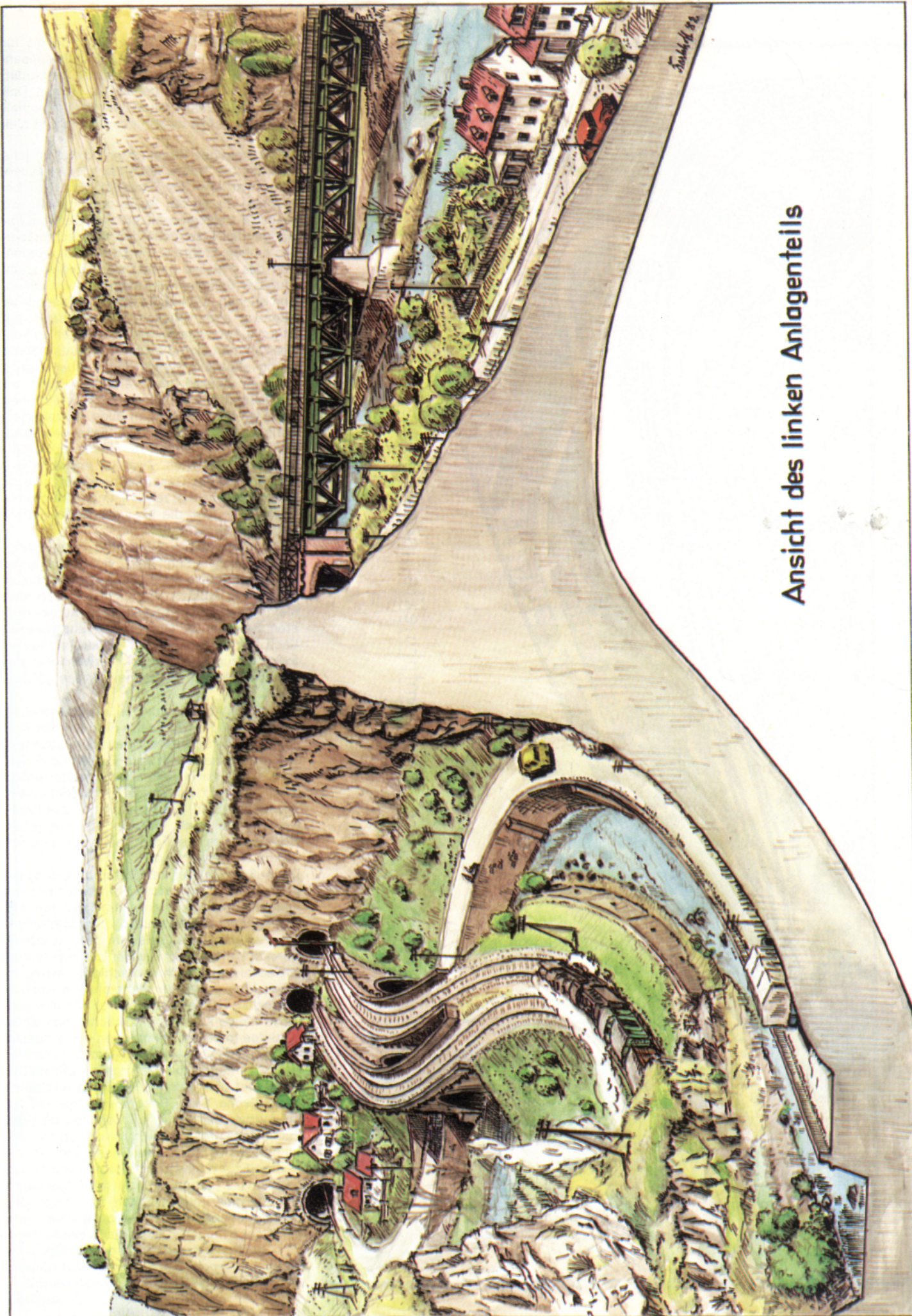
Wer der reiferen Eisenbahnfans weiß nicht

um die tragische Geschichte der »Brücke zu Remagen«, jener Brücke, die im Zweiten Weltkrieg den vorrückenden amerikanischen Truppen fast unbeschädigt in die Hände fiel und ihre rasche Rheinüberquerung an dieser Stelle ermöglichte. Dieses Bauwerk war markanter Ausgangspunkt der Eisenbahnverbindung, die rechtshreinisch in unmittelbarer Nähe der Brücke begann, an die linksrheinische Strecke anschloß und dem Tal der Ahr folgend eine landschaftlich reizvolle Gegend erschloß, bis sie bei Blankenheim in die Verbindung Euskirchen — Trier mündete. Die Gründe, die zum Bau der Strecke führten, waren gewiß ausschließlich strategischer Art, weshalb sie nach dem Kriege auch an Bedeutung verlor und weitgehend demontiert wur-

de. Auch die Remager Eisenbahnbrücke entstand nicht wieder. Was heute verblieb, ist ein eingeleisiger Streckentorso, der in Remagen beginnt und in Adenau zu Ende geht. Die Anzahl der bis Adenau durchlaufenden Züge ist denkbar gering. Gefahren wird mit 212er bespannten Wendezügen, aus drei bis vier Silberlingen bestehend. Geblieben ist der Zauber dieser herrlichen Landschaft, der schroffen Bergwelt vulkanischen Ursprungs mit der sich rauschend durchs Tal windenden Ahr; ein Zauber, dem sich kaum ein Besucher entziehen kann. Dafür sorgt darüberhin- aus auch noch der gute Wein, der hier angebaut und ausgeschenkt wird.

Die verkehrsmäßige Erschließung der Voreifel durch diese Eisenbahnstrecke wird uns



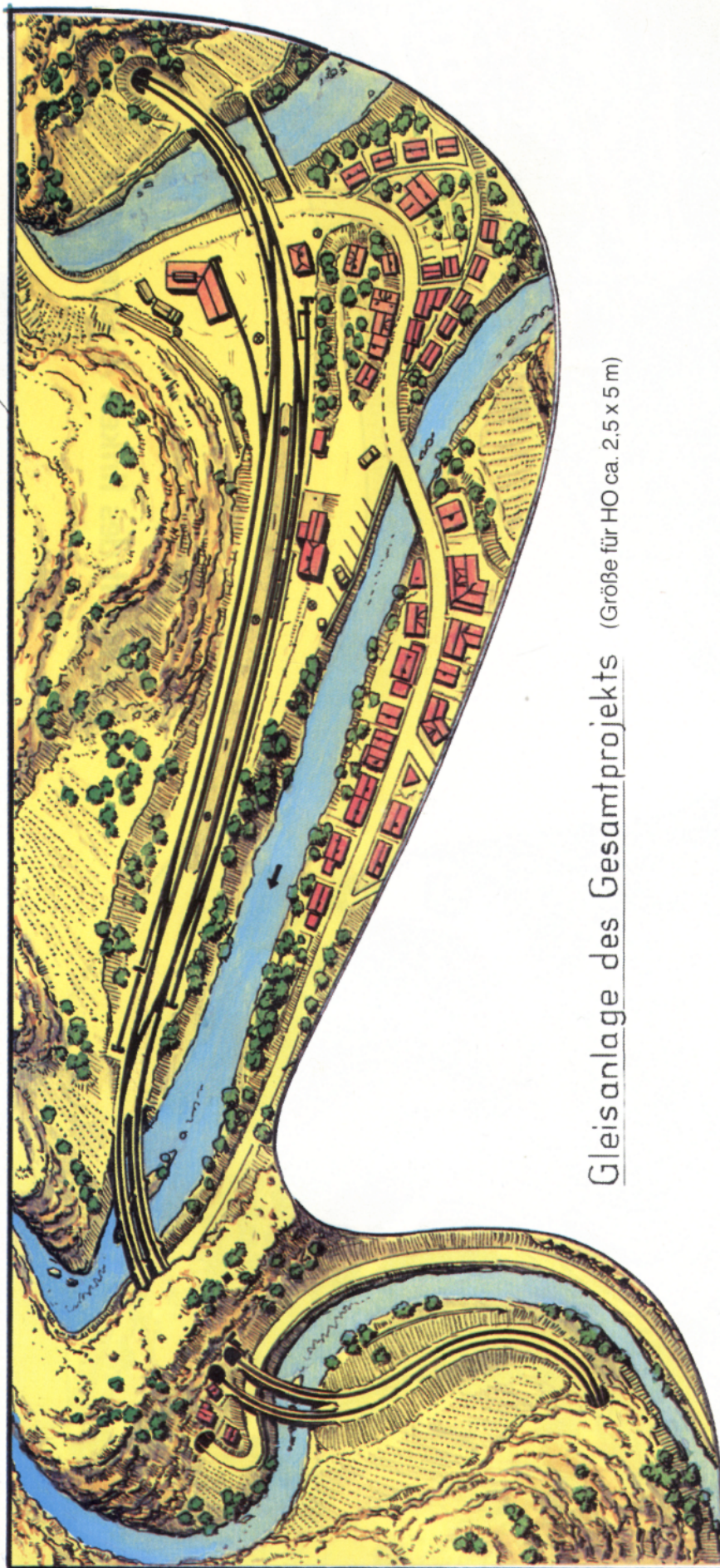


Ansicht des linken Anlagenteils

Himmelskulisse

Freiraum für unterird. Abstellbahnhof

Hintergrundkulisse



Gleisanlage des Gesamtprojekts (Größe für HO ca. 2,5 x 5 m)

noch längere Zeit beschäftigen, da sie für den Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner einige interessante Objekte bereithält, die es wert sind, vorgestellt zu werden. Daß vieles davon heute bereits der Vergangenheit angehört, möge dabei unberücksichtigt bleiben.

Unser heutiges Projekt führt zurück in jene Zeit, als die Trasse noch zweigleisig ausgeführt war und die Dampflok das Bild bestimmte. Es ist der Raum um Altenahr, wo massive Felsbarrieren der ins Gebirge vordringenden Eisenbahn den Weg zu versperren drohen. Während die Straße den Windungen des Flusses gerade noch folgen kann, muß der Schienenweg nach eigenen Lösungen suchen. Zahlreiche scharfe Einschnitte, Tunnel und Brücken kennzeichnen die Strecke. Um enge Radien bewältigen zu können, trennen sich die Gleise oftmals, führen durch separate Tunnelröhren, über eigene Brücken hinweg und vereinigen sich anschließend wieder. Eine dieser Situationen habe ich mich bemüht im Bilde festzuhalten, um sie samt dem sich anschließenden Bahnhofsbereich Altenahr zu einem Modellentwurf zu verarbeiten. Zwar ist der sichtbare Streckenteil des Gesamtentwurfs recht kurz, dafür aber überaus reizvoll, und es dürfte ein Vergnügen sein, die über die Trasse rollenden Züge zu verfolgen.

Um interessantere Fahr- und Rangiermöglichkeiten zu erschließen, wurde die angenommene Gleisanlage des Bahnhofs überarbeitet und ergänzt. Dazu gehört auch eine kleine Ortsgüteranlage. Der Aufbau der meisten Brücken ist einfach und unproblematisch. Die Verkleidung der Konstruktionen erfolgt vorzugsweise unter Verwendung der handelsüblichen Mauersteinplatten (Naturstein).

Um etwas Abwechslung in die Szenerie zu zaubern, ist für die zweite Flußüberquerung eine Metallbrückenkombination vorgesehen. Die Brücke selbst ist kein Fantasieprodukt, sie befindet sich beim Vorbild weiter unterstrom und dürfte in dieser Form recht selten anzutreffen sein. Die Konstruktion des Fachwerks stützt sich nämlich auf nur einen Hauptholm (siehe Foto), ein interessantes Objekt für Selbstbauer.

Die äußere Gestalt des Gesamtprojektes ergab sich ganz von selbst. Wir werden es über mehrere Journale hinweg in einzelnen Ansichten dem interessierten Leser vorstellen. Die Verlegung der Gleise im unterirdischen Bereich kann in Form zweier durchlaufender Gleisovale oder auch Kehrschleifen erfolgen. Beide Male sollte für ausreichende Abstellmöglichkeit untertage gesorgt werden. Auf diese Weise kann eine abwechslungsreiche Zugfolge in beiden Richtungen vorgetäuscht werden. Den rückwärtigen Abschluß des Modells übernimmt die Hintergrundkulisse. Sie beinhaltet das weitere Panorama und sorgt für optische Tiefe. Besonders effektiv ist ihr Aufbau als Relief, wir kommen im Rahmen dieses Projekts noch darauf zurück. Vorteilhaft ist es auch, das Gesamtmodell mit Abstand zur rückwärtigen Raumwand aufzubauen. Das garantiert nicht nur Zugänglichkeit zu den unterirdischen Abstellgleisen, sondern schafft weitere Tiefe, da sie als Trägerin der Himmelskulisse dient. Raumecken im optischen Bereich der Gesamtanlage sind dabei zum Innern hin unbedingt abzurunden, da Kanten als störend empfunden werden.

R. Barkhoff