

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

8/1990  
August

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,—

# Eisenbahn JOURNAL



# 8/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang  
 Einzelausgabe  
 DM 11,50 öS 89,-  
 sfr 11,50

Verlag und Redaktion  
**Hermann Merker Verlag GmbH**  
 Rudolf-Diesel-Ring 5  
 D-8080 Fürstenfeldbruck  
 Telefon (08141) 5048/49  
 Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner  
 Hermann Merker  
 Horst Obermayer  
 Andreas Ritz  
 Dieter Schubert  
 Lektorat: Manfred Grauer  
 Anzeigen: Elke Albrecht  
 Werbeberatung: Siegfried Säurle  
 Layout und Graphik:  
 Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Redaktionsbeirat:  
 Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer  
 Dr. Albrecht Bamler  
 Dipl.-Ing. Henning Böttcher  
 Dr. Ing. Peter Güldenpfennig  
 Dr. Ing. Heinz Lohmeier  
 Dr. Peter R. Munz  
 Dr. Peter Rasch  
 Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:  
 G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,  
 O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,  
 K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,  
 F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,  
 J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,  
 H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,  
 P. Schiebel  
 Modellaufnahmen:  
 K. Heidbreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,  
 Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH  
 Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl  
 via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH  
 Vertrieb Einzelverkauf:  
 MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG  
 Breslauer Straße 5, 8057 Eching  
 Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x  
 Einzelheft: DM 11,50 + 2,40 Porto  
 Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto  
 1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x  
 Einzelheft: 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte  
 (inkl. Portoanteil): DM 199,-  
 (Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:  
 9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben  
 (inkl. Portoanteil): DM 136,50  
 (Ausland + DM 18,- Portoanteil)  
 9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-  
 (Ausland + 12,- Portoanteil)  
 3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50  
 (Inland + 3,-, Ausland + 6,- Portoanteil)  
 4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20  
 (Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57199-802, BLZ 70010080  
 Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370  
 Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress  
 (Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



# Editorial

## Liebe Leser!

Das Drucken einer Zeitschrift wie beispielsweise des Eisenbahn-Journals ist ein hochtechnologischer, interessanter, für Außenstehende jedoch nicht gerade leicht zu durchschauender Prozeß. Nach einem ausgeklügelten System müssen die 40 Seiten pro Druckbogen so montiert werden, daß später nach dem Aufeinanderlegen, Falten und Schneiden alles in der richtigen Reihenfolge erscheint. "Sonderwünsche" wie unsere Ausklapperseiten können zwar berücksichtigt werden, erfordern aber zusätzliche Arbeitsgänge, die wiederum in das Herstellungs-Puzzle eingepaßt werden müssen. Die zusätzlichen Kosten für jene Seiten (mit Poster und/oder Zeichnungen belegt) haben sich in letzter Zeit in einem Maße summiert, das uns zum Umdenken zwang, wollten wir den Heftpreis nicht erhöhen. Wir haben uns also etwas einfallen lassen, das hoffentlich Ihre Zustimmung findet: Die Doppelseite "unter" den – zum Sammeln auf extrastarkem Papier ge-

druckten – Typenblättern ist für das Poster und, je nach Bedarf, für verschiedene Zeichnungen reserviert. Diese Anordnung irritiert u.U. beim ersten Durchblättern, ist jedoch im Interesse derer, die z.B. die Lokschuppen-Zeichnungen ebenfalls gesondert ablegen. Nach Entfernung der Typenblätter kann die Zeichnungs- oder Posterseite dann nämlich recht einfach herausgenommen werden. Wer die Typenblätter separat aufhebt, dem bleibt in der Heftmitte ein ausgesucht schönes, doppelseitiges Foto. Wie wir meinen, ein gutes Angebot. Ansonsten finden Sie in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals wieder eine Fülle historischer wie hochaktueller Themen. Besonders herausragend ist derzeit natürlich, was sich auf dem Bahnsektor in Sachen deutsch-deutsche Annäherung tut. Vielleicht war sogar dieser oder jener bei einem der angesprochenen Ereignisse dabei. Behalten Sie das gut in Erinnerung. Es wird nicht lange dauern, bis beispielsweise die InterCity-Verbindungen in den Osten selbstverständliche Normalität geworden sind.  
**Ihre Redaktion**

# Inhalt



### Zu unserem Titelbild:

Die preußische G 8' – ein etwas lahmes "Arbeitspferd", so lautet die Überschrift des Beitrags über die Lokomotiven der Baureihe 55<sup>25</sup>, der auf Seite 4 beginnt. Das Titelbild zeigt die 055 528 und wurde am 23. September 1969 im Bw Dillenburg aufgenommen. **Foto: U. Geum**

### Zu unserem Poster (Seite 50/55):

Zu den letzten betriebsfähigen G 8' bei der Deutschen Bundesbahn zählte die zuletzt beim Bw Gremberg beheimatete 055 538. Udo Geum hat sie dort im August 1972 im Bild festgehalten.

<b>Die preußische G 8'</b> Ein etwas lahmes "Arbeitspferd"	4
<b>"Bahn frei" für die neueste Lufthansa-Verbindung</b>	12
<b>25 Jahre GES</b> Ein Jubiläum aktiver Eisenbahnfreunde	18
<b>Die Post fährt mit der Bahn</b> Teil 3	22
<b>Die neue Normalität</b> InterRegio und InterCity jetzt in die DDR	28
<b>Ein seltenes Ereignis</b> InterCity-Taufe in Leipzig	31
<b>IC "Johann Sebastian Bach"</b> Eröffnungsfahrt Frankfurt/M – Leipzig	32
<b>Lokwerkstatt Zittau-Pethau</b>	34
<b>Bahn-Post</b>	38
<b>Sicherheit durch Licht</b> Lichtwellenleiter-Komponenten	40
<b>Bücherecke</b>	42
<b>Bahn-Notizen</b>	43
<b>CityBahn an der Saar</b>	46
<b>Rundlokschuppen im Königreich Preußen</b>	49
<b>Poster</b>	50



## Erweitert

Immer dringender werden angesichts der wachsenden Umweltprobleme das Aufgeben einseitigen Konkurrenzdenkens und ein gemeinsames Handeln der Verkehrsträger Luft und Schiene. Der schon vor acht Jahren eingeschlagene Weg, Kurzstreckenflüge sozusagen auf die Schiene zu verlegen, ist mit dem jüngsten Fahrplanwechsel weiter beschritten worden. Auf Seite 12 können Sie einsteigen – in den neuen "Lufthansa - Airport - Express" Stuttgart Hbf – Frankfurt Flughafen.

## Verwirklicht

Lange wird es nicht dauern, bis das, was uns heute noch sechs Seiten wert ist für Bilder und Berichte von den besonderen Neuerungen im Bahnverkehr, zum Alltäglichen und Selbstverständlichen gehört. Vielleicht ist es aber gerade deshalb so wichtig, den Beginn des InterCity- und InterRegioverkehrs in die DDR bleibend zu würdigen. Gehen Sie mit uns auf Premierenfahrt – ab Seite 28.



M. Kropop

## Zurückgekehrt

"In Vaters Fußstapfen" sind sicherlich schon viele Modellbahner getreten. Vielleicht sogar, wie der Autor, erst nach einigen Jahren freiwilliger oder nicht ganz freiwilliger Pause. Wie vielen aber gelingt eine so ansprechende Wiederbelebung ihrer Träume in der Baugröße N wie unserem Leser Werner Kruse? Urteilen Sie selbst – ab Seite 68.

<b>Typenblatt: preuß. T 5<sup>2</sup></b>	51
<b>Typenblatt: preuß. G 8<sup>1</sup></b>	53
<b>Mini-Markt</b>	57
<b>Fachhändler-Adressenseiten</b>	60
<b>Mit der Modellbahn durchs Lahntal</b>	62
<b>5 In Vaters Fußstapfen</b>	68
<b>Meine Dioramen im Gesamtkonzept</b>	71
<b>Irgendwo an der Hauptbahnlinie Lyon - Marseille</b>	74
<b>Entlang des Weges</b> Ausschnitt aus einer H0-Anlage	80
<b>6 Nicht von Pappe</b>	82
<b>Wahrlich wie ein Blitz</b> Roco-Gleisbauwettbewerb	83
<b>Tips und Tricks</b>	
Ein ganz spezielles Ladegut	85
Traktoren als Ladegut	86
Auch Schienenfahrzeuge fahren Bahn	86
<b>Der Bahnhof Monheim im Modell Teil 3</b>	88
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	92
<b>AUTO-BAHN</b>	96
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	102

## Fortgesetzt

Über Jahre hinaus beschäftigt sein wird unser Leser Wolfgang Müller mit seinem Projekt einer ca. 80 Meter langen Modulanlage "Lyon – Marseille". Nachdem wir in der Ausgabe 7/1990 bereits das erste Teilstück vorgestellt haben, geht es schon in diesem Journal mit dem zweiten Modul weiter. Diesen Beitrag in Ruhe durchzugehen, lohnt sich, auch wenn Sie nicht ähnlich Gigantisches vorhaben. Also auf nach Frankreich – ab Seite 74.



W. Kruse

W. Müller



**Bild 1:** Die beim Bw Neuss beheimatete 55 2988 wurde am 21. 10. 1968 in ihrem Heimat-Bw im Bild festgehalten. Auch gut zehn Monate nach Inkrafttreten des Umzeichnungsplans für die Triebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn trägt sie noch ihre alte Betriebsnummer. **Foto: U. Budde**

**Bild 2 (rechte Seite oben):** Die 055 538 ergänzt im August 1972 im Bw Gremberg ihren Kohlenvorrat. **Foto: U. Geum**

**Bild 3 (rechte Seite unten):** Mit mehreren zweiachsigen offenen Seitenentladewagen hat die 055 848 im Juli 1969 von Troisdorf kommend den Bahnhof Siegburg erreicht. **Foto: H. Dahlhaus**

## Die preußische G 8<sup>1</sup>

# Ein etwas lahmes »Arbeitspferd«

Als man zu Beginn der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts bei verschiedenen Länderbahnen daran ging, neue und stärkere Lokomotiven für den Güterzugdienst zu beschaffen, entschied man sich in Preußen zunächst für 1'C-Güterzugmaschinen (spätere Gattung G 5 und ihre Spielarten) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h (Treibraddurchmesser: 1350 mm). Damit wäre man zu jener Zeit sicherlich gut ausgekommen, nicht aber mit der Leistung der 1'C-Lokomotiven und ihrer zu geringen Reibungslast.

Schon ein Jahr nach der Indienststellung der ersten Maschinen der Gattung G 5 lieferte Vulcan 1893 die ersten preußischen Vierkuppeler der Gattung G 7<sup>1</sup> (Achsfolge D). Diese Naßdampfmaschinen mit einem Treibraddurchmesser von 1250 mm waren aber nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen. Die G 7<sup>2</sup> mit Verbundtriebwerk brachte es gar nur noch auf 45 km/h, hatte aber immerhin schon eine indizierte Leistung von knapp 800 PSi.

Noch während der Serienfertigung der in großen Stückzahlen bestellten Gattungen G 7<sup>1</sup> und G 7<sup>2</sup> entstanden im Jahre 1902 bei Borsig die ersten Heißdampf-Güterzuglokomotiven der neuen Gattung G 8. Die Maschinen erhielten

zwar wieder größere Treibräder mit einem Durchmesser von 1350 mm, waren aber dennoch nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h abgenommen worden. Als Weiterentwicklung schuf Schichau 1912 die Gattung G 8<sup>1</sup> mit demselben Treibraddurchmesser und einer auf 1260 PSi gesteigerten Leistung. Die Konstruktion galt als gelungen, obwohl auch bei der G 8<sup>1</sup> die Höchstgeschwindigkeit mit 55 km/h recht bescheiden war.

In 13 Lokomotivfabriken entstanden bis 1921 fast 4000 Maschinen, die von den Preußischen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Allein 961 Stück davon lieferte Hanomag in Hannover. Mehr als 1000 baugleiche Fahrzeuge bestellten andere, meist ausländische Bahnverwaltungen.

Über 1800 preußische Maschinen der Gattung G 8<sup>1</sup> mußten 1919 als Kriegsverluste oder Reparationsabgaben aus dem Bestand gestrichen werden. In den endgültigen Nummernplan von 1925 übernahm die Deutsche Reichsbahn nur noch 3122 preußische Lokomotiven mit den Betriebsnummern 552501 bis 5622. Hinzu kamen noch zwölf Fahrzeuge aus Mecklenburg, die als 55 5801 bis 5810 und 55 5851 und 5852 eingereiht wurden.

Bereits zu dieser Zeit zeigte sich, daß diese

einst so gepriesenen "Arbeitspferde" etwas lahm waren. Mit ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit hielten sie den Verkehr auf den Hauptstrecken auf, und mit einer Achslast von mehr als 17 t waren sie für einen Einsatz auf Nebenbahnen zu schwer. Als sich dann zu Beginn der dreißiger Jahre ein Überbestand an Güterzuglokomotiven ergab, sollten aufgrund einer Verfügung der Hauptverwaltung auch alle Maschinen der Gattung G 8<sup>1</sup> ausgemustert und verschrottet werden. Die sich ausweitende Wirtschaftskrise vereitelte jedoch das Vorhaben. Die Schrottpreise waren so stark gesunken, daß sich für die abgestellten Lokomotiven kaum interessierte Schrotthändler fanden. Lediglich ein Teil der Fahrzeuge schied aus dem Betriebsdienst aus; den anderen blieb als Betätigungsfeld meist nur noch der schwere Verschiebedienst.

## Ausweg Laufachse

Um die Lokomotiven doch noch universeller verwenden zu können, empfahl das Reichsbahn-Zentralamt den Umbau einer größeren Anzahl von Maschinen der Gattung G 8<sup>1</sup>, die eine vordere Laufachse erhalten und für eine höhere Geschwindigkeit zugelassen werden







**Bild 6:** Mit Volldampf nach Lohmar! Die 055 538 hat mit dem Güterzug nach Lohmar am 20.11.1971 Ausfahrt aus Siegburg erhalten. **Foto: M. Dahlhaus**

**Bild 4:** Nach Rückkehr ins Bw Gremberg wurde die 055 538 zuerst bekohlt. Jetzt folgt das Löscheziehen und anschließend das Ausschlacken (August 1972). **Foto: U. Geum**

sollten. Der Umbau der ersten zehn Fahrzeuge erfolgte noch im Jahre 1934 bei Borsig in Berlin. Weitere 681 Maschinen wurden bis 1941 nach den Zeichnungen von Borsig in den Ausbesserungswerken Darmstadt, Gleiwitz, Kaiserslautern, Lingen, Schneidemühl und Schwerte umgebaut. Nach dem Einbau der Laufachse, mit einem Spiel von 100 mm nach jeder Seite, konnte die Höchstgeschwindigkeit vorwärts auf 70 km/h angehoben werden. Jetzt waren die Lokomotiven durchaus auch im Personenzugdienst verwendbar, aufgrund der günstigeren Lastverteilung sogar auf Nebenstrecken. Zur Unterscheidung von der Ursprungsbauart erhielten sie die Baureihenbezeichnung 56<sup>2-8</sup> und die Betriebsnummern 56 201 bis 891.

Im Jahre 1935 gab es bei der Baureihe 55<sup>25-56</sup> noch einen späten Zuwachs. Von den Saarbahnen gelangen 43 Lokomotiven (darunter auch die Bahnnummer 5158 der ehemaligen Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen) in den Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn. Im Nummernplan wurden die Loks mit den Betriebsnummern 55 5623 bis 5665 berücksichtigt. Trotz dieses Zugangs dezimierten weitere Ausmusterungen und die Verluste im Zweiten Weltkrieg den G 8<sup>1</sup>-Bestand bis zum Sommer 1945 beträchtlich.

Viele der noch vorhandenen, aber stark beschädigten Fahrzeuge wurden nicht mehr instandgesetzt, und so verblieben der Deutschen Bundesbahn 1950 nur noch 852 Lokomotiven

der Gattung G 8<sup>1</sup>, die Maschinen mit Laufachse mitgerechnet. Von Jahr zu Jahr schrumpfte der Bestand weiter, und die Liste der z-gestellten Lokomotiven wurde länger. Ende 1964 verfügte die Bundesbahn nur noch über 247 Maschinen der Baureihe 55<sup>25-56</sup>, von denen auch schon wieder 20 Stück zur Ausmusterung vorgesehen waren. Von der Baureihe 56<sup>2-8</sup> waren lediglich noch 35 Fahrzeuge betriebsfähig, 14 weitere z-gestellt.

Eine Aufstellung zum Geschäftsbericht der OBL Süd vom 1. Juli 1966 weist noch 166 Lokomotiven der Baureihe 55<sup>25-56</sup> aus, 21 im Bereich der OBL Süd und 145 in den Direktionsbezirken der OBL West. Von der Reihe 56<sup>2-8</sup> waren bei der OBL Süd sieben Stück und bei der OBL West

**Bild 5 (linke Seite unten):** Ebenfalls im Bw Gremberg entstand dieses Foto mit der 55 5628 (20.4.1968). **Foto: B. von Mitzlaff**

**Bild 7:** Im Rangierdienst waren in den sechziger Jahren die preußischen G 8<sup>1</sup> der Deutschen Bundesbahn wie hier am 6.5.1967 die 55 3964 des Bw Rheydt noch vielerorts anzutreffen. **Foto: P. Scheffler**





**Bild 8:** Im Jahre 1956 begleitete der Werkfotograf von MAN einen der fabrikneuen Elektrotriebzüge der Baueihe ET 30 auf eine Probefahrt. Bei einer Fotoserie im Bahnhof Neuoffingen kam bei einer Aufnahme zufällig die 56 305 (Bw Nördlingen) mit aufs Bild, die soeben mit einem Güterzug aus Donauwörth in Neuoffingen eingetroffen ist. **Werkfoto MAN**



**Bild 9:** Die 56 274 hat einen Güterzug nach Weilmünster (Oberlahnkreis) gebracht (Strecke Weilburg – Grävenwiesbach). Bis zur Rückfahrt ist noch ein wenig Zeit (aufgenommen 1965). **Foto: E. Haldenwang**

noch zwei Stück registriert. Nur noch drei dieser Maschinen befanden sich im Einsatzbestand. Zu den letzten aktiven Maschinen mit Laufachse gehörten die 56 635 und die 56 492 in Friedberg sowie die 56 241 und 799 in Hohenbudberg. Die 56 241 war sogar noch zur Umzeichnung in 056 241 vorgesehen, was dann aber doch nicht mehr vollzogen wurde. Noch im August 1965 hatte die 56 799 im AW Göttingen eine Untersuchung der Schadgruppe L 2 erhalten. Mit einem Neuanstrich präsentierte sich die 56 492 im Sommer 1965 im Bw Hanau.

Einige Jahre länger hielten sich die Lokomotiven der Baureihe 55<sup>25-56</sup>. Nachdem 1967 insgesamt 38 Fahrzeuge ausgemustert wurden, waren in der amtlichen Bestandsliste zu Beginn des Jahres 1968 noch 92 Maschinen ausgewiesen, für die sich folgende Beheimatung ergab:

Bw Aachen	12 Stück
Bw Dortmund Rbf	3 Stück
Bw Gießen	8 Stück
Bw Gremberg	22 Stück
Bw Neuss	6 Stück
Bw Hohenbudberg	10 Stück
Bw Nürnberg Rbf	1 Stück
Bw Wanne-Eickel	3 Stück
Bw Wedau	15 Stück



**Bild 10:** Zu den letzten Vertreterinnen der Gattung G 8' mit Laufachse bei der Deutschen Bundesbahn zählte die beim Bw Friedberg beheimatete 56 635 (Sommer 1966). **Foto: H. Obermayer**

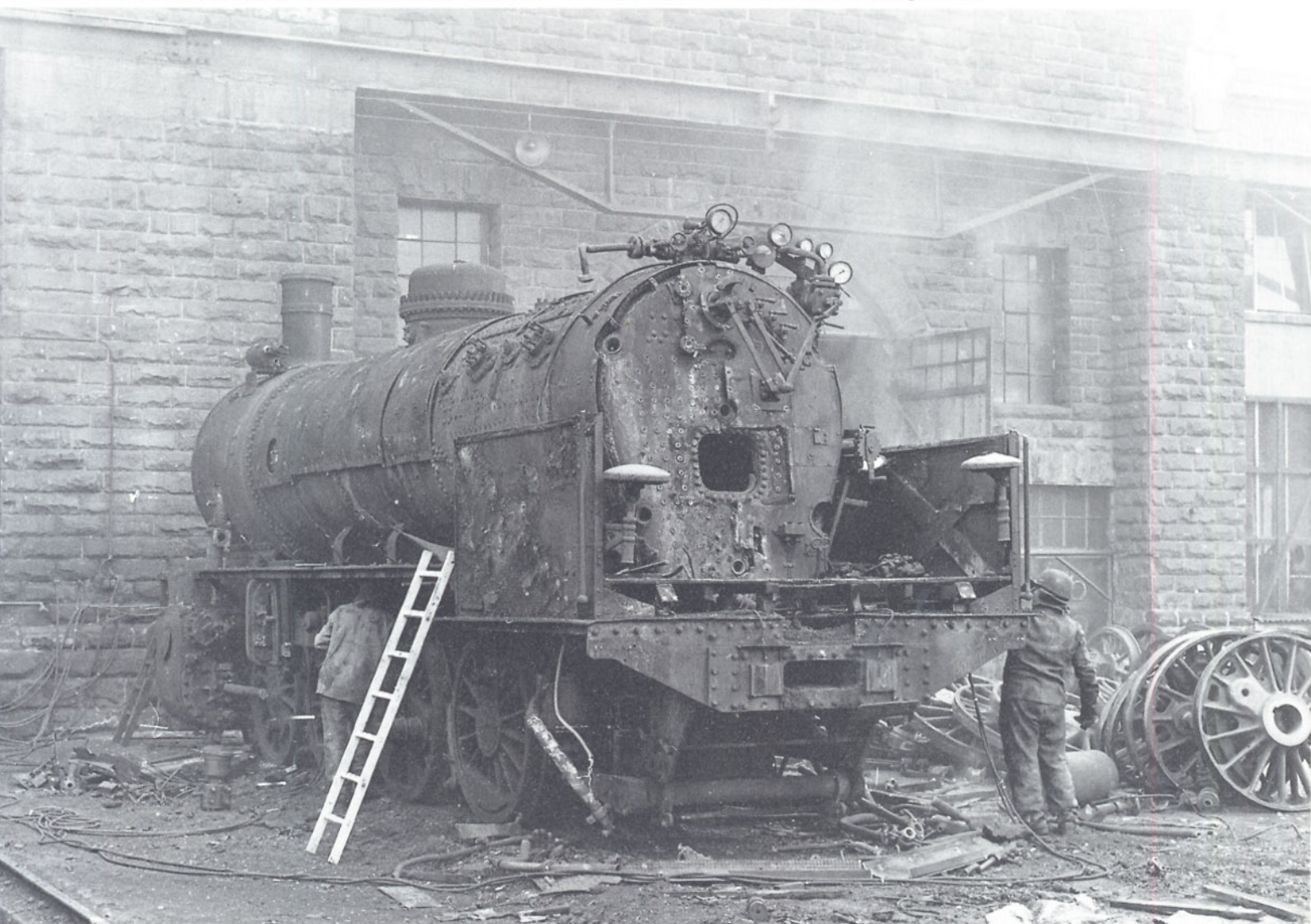
**Bild 11:** Rückansicht der 055 538, fotografiert am 25.8.1972 in Gremberg. Bald darauf wurde diese G 8' ausgemustert. **Foto: U. Geum**





**Bild 12:** Ein seltener Anblick: Die 55 5039 des Bw Duisburg-Wedau war im Juni 1962 mit einem Tender der preußischen Bauart 2'2' T 21,5 gekuppelt. Foto: K.-H. Bebensee

**Bild 13:** Beim Verschrotten der 55 5096 im AW Trier entstand am 16. Mai 1967 diese Aufnahme. Foto: Dr. Fiegenbaum





**Bild 14:** Gegen Ende ihrer Dienstzeit bei der Deutschen Bundesbahn durften die letzten G 8' ab und zu auch einmal Sonderzüge für Eisenbahnfreunde befördern. An ihrer bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h nahm keiner der Reisenden Anstoß (55 4848 im März 1970 bei Altenahr. **Foto: M. Delie**

Für alle Lokomotiven war noch eine Umzeichnung auf die computergerechten Betriebsnummern vorgesehen. Tatsächlich umgezeichnet wurden offenbar aber nur noch 71 Maschinen. Das Ende der Baureihe vollzog sich danach rasch. Mit der Indienststellung weiterer Diesellokomotiven der Baureihe 290 wurden die meisten 55er entbehrlich. Im Sommer 1970 waren nur noch 24 Maschinen vorhanden:

Bw Aachen	5 Stück
Bw Gremberg	6 Stück

Bw Hohenbudberg

Bw Neuss

Bw Stolberg

Bw Wedau

Ein Jahr später hatte sich der Bestand halbiert.

Übriggeblieben waren noch zwölf Fahrzeuge in vier Betriebswerken:

Bw Gremberg

Bw Hohenbudberg

Bw Neuss

Bw Wedau

7 Stück

3 Stück

1 Stück

2 Stück

5 Stück

4 Stück

2 Stück

1 Stück

Die Mehrzahl davon war schon kalt abgestellt, der Rest fast nur noch vor Arbeitszügen eingesetzt. Die letzten Exemplare wurden bis Ende 1972 ausgemustert. Zwei Lokomotiven fuhren in der DDR noch ein Jahr länger. Eine Bildauswahl soll an die G 8' erinnern, der jetzt auch eine Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals gewidmet ist. Sie enthält sehr viel Wissenswertes zur Entwicklung der Lokomotiven und eine Fülle interessanter Fotos.

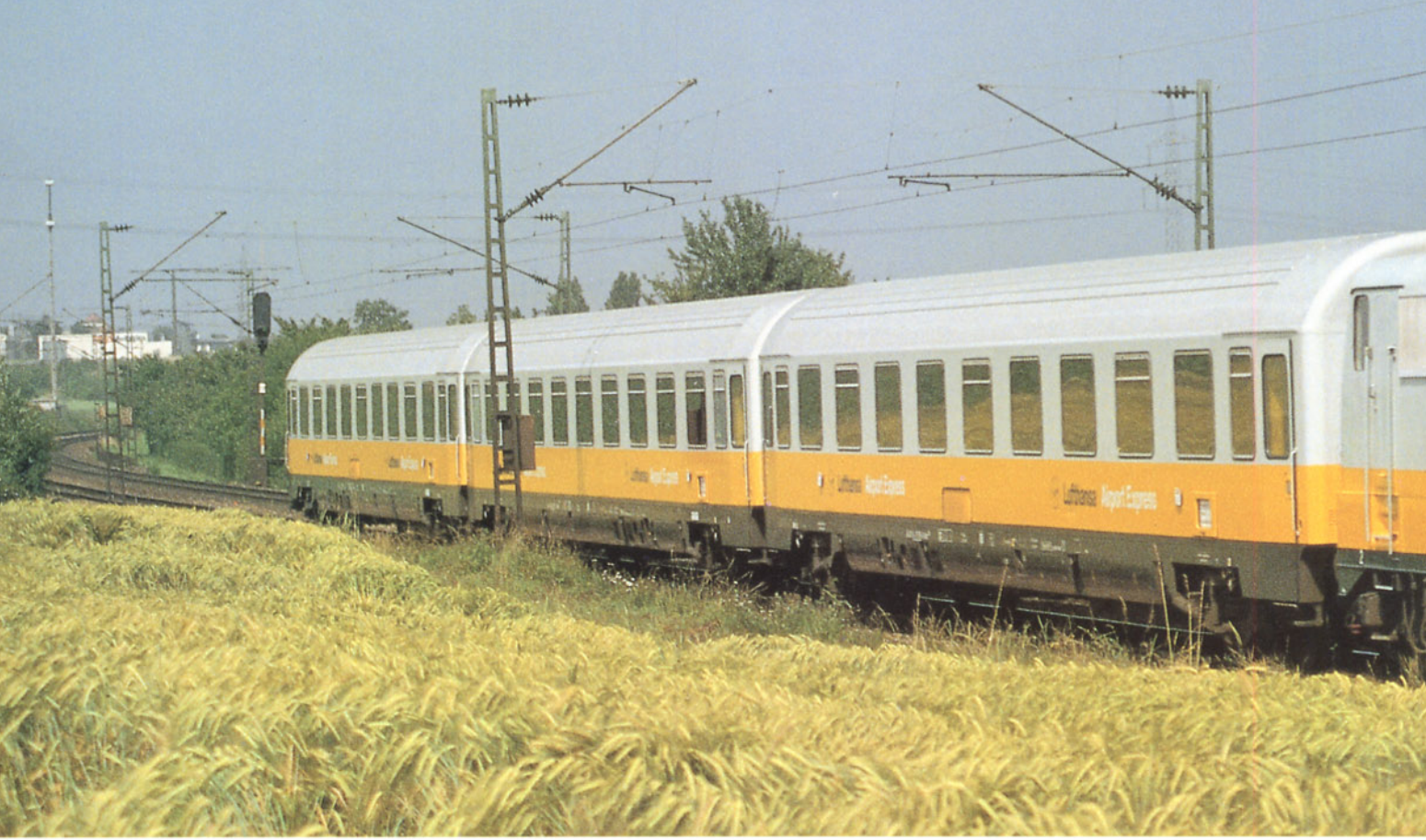
**HO**

**Bild 15:** Gleich zweimal – noch dazu kurz hintereinander – entgleiste die 055 455 (Bw Gremberg) in Siegburg. Ohne Tender ist sie nun hier am 15.4.1972 in Siegburg abgestellt und sieht ihrer Verschrottung entgegen. **Foto: B. von Mitzlaff**





# Lufthansa Airport Express





**Bild 1:** Seit Inkrafttreten des Sommerfahrplans gibt es eine Nonstop-Verbindung der Lufthansa vom Stuttgarter Hauptbahnhof zum Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt (hier bei Bietigheim-Bissingen, 17.06.1990). **Foto: Th. Küstner**

**Bild 2:** Der Airport-Express Stuttgart – Frankfurt Flughafen wird von der in den Lufthansa-Farben lackierten 111 049 gezogen. Die Aufnahme entstand am 01.06.1990 bei Ölbronn. **Foto: J. Bertsch**

## »Bahn frei« für die neueste Lufthansa-Verbindung

Flugzeug und Bahn stehen durchaus nicht immer in erbitterter Konkurrenz. Gerade zum jüngsten Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 etablierte sich ein weiteres Beispiel einer fruchtbaren Kooperation zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Lufthansa. Dem Vorreiter "Lufthansa-Airport-Express" in der Relation Frankfurt Flughafen – Köln – Düsseldorf Flughafen folgt nun nach acht Jahren eine zweite Linie, die mithelfen soll, den in Mitteleuropa dicht belegten Luftraum etwas zu entlasten.

### Hintergrund

Aus dem Wettstreit der beiden Verkehrsträger Luft und Schiene soll sich im Laufe der neunziger Jahre unter dem Einfluß der immer drängenderen Umweltprobleme und dem drohenden Verkehrskollaps ein gemeinsames Handeln entwickeln, das ein Umdenken auf beiden Seiten erfordert. Einerseits ist der Himmel über

**Bild 3:** Die Crew des Airport-Express am ersten Verkehrstag, dem 27. Mai 1990. **Foto: Th. Küstner**





**Bild 4:** Am 22. Mai 1990, wenige Tage vor der Premiere, wurde an der soeben umlackierten 111 049 im AW München-Freimann noch fieberhaft gearbeitet. **Foto: A. Ritz**

**Bild 6:** Am Tag nach der Premiere weilte die 111 049 zur Nachbesserung bereits wieder im AW München-Freimann. Die 111 103 mußte sie kurzfristig vertreten (Enzviadukt in Bietigheim-Bissingen, 29.05.1990). **Foto: St. Czarnecki**

uns aufgrund des rapide zunehmenden Flugverkehrs dermaßen übersättigt, daß Warteschleifen vor der Landung an der Tagesordnung sind. Andererseits wird der Flugverkehr vor allem im Winterhalbjahr durch Nebelfelder immer wieder behindert; Verspätungen und Flug-

annullierungen sind die Folge. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit dem Airport-Express Frankfurt (Main) – Düsseldorf hat sich die Lufthansa nun für eine zweite Linie entschieden; weitere Verlagerungen von Kurzstreckenflügen auf die Schiene sollen folgen. Über 1,4 Millio-

**Bild 7 (rechte Seite unten):** Am 1. Juni 1990 war die 111 049 dann aber wieder in den Plandienst mit dem Airport-Express zurückgekehrt. Das Foto zeigt sie bei der Durchfahrt von Sachsenheim. **Foto: Th. Küstner**

**Bild 5:** Am 23. Mai 1990 unternahm die 111 049 eine Probefahrt von München-Freimann nach Rosenheim und zurück, die jedoch nicht ganz zufriedenstellte. So wurde kurzfristig eine zweite Probefahrt nach Freising angesetzt (Aufnahme bei Feldmoching). **Foto: A. Ritz**







nen Lufthansa-Passagiere auf der Schiene zwischen Frankfurt und Düsseldorf seit 1982 haben zu diesen Schritten ermuntert. Für den neuen Zielort Stuttgart sprachen vor allem wirtschaftliche Aspekte. Das Zentrum Baden-Württembergs mit seiner stark exportorientierten Industrie ist sehr auf eine gute Anbindung an den Flughafen der Mainmetropole angewiesen. In der Anlaufphase rechnet die Lufthansa bereits optimistisch mit 100 000 Passagieren auf der Schiene zwischen Stuttgart und dem Frankfurter Flughafen pro Jahr. Im Vergleich: der Airport-Express nach Düsseldorf weist acht Jahre nach seiner Einführung bei doppelter Zugzahl 200 000 Reisende jährlich auf. In den ersten Tagen nach der Angebotseinführung lag die Zahl der Reisenden pro Zugfahrt nur zwischen 15 und 20 Personen. Dies muß jedoch kein schlechtes Omen sein; auch bei der Einführung des Airport-Express nach Düsseldorf im Jahre 1982 verstrich einige Zeit, bis das für Flugreisende doch etwas ungewöhnliche Angebot – mit Flugticket auf "Flughöhe Null" zu reisen – vom Markt angenommen wurde.

## Vertragliche Grundlagen

Die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen Deutsche Lufthansa und Deutsche Bundesbahn basiert auf der gemeinsamen Erklärung zur "Zusammenarbeit im Interesse der Wirtschaft und der Bürger" vom 22. Juni 1988. Dort heißt es: Die Entwicklung in der nächsten Zeit im Güter- und Personenverkehr erfordert nicht nur den Ausbau, sondern vor allem auch eine bessere Nutzung von Schienenwegen, Flughäfen und Luftraum. Der Schienentransport bietet im Entfernungsbereich bis zu etwa 400 km, der Luftverkehr im internationalen Mittel- und Langstreckenbereich seine spezifischen Vorteile. Beide Verkehrsträger müssen sich in Zukunft noch stärker als bisher gegenseitig ergänzen und zusammenarbeiten.

In der gemeinsamen Erklärung wurde damals u.a. die Bereitschaft bekundet, das Bedienungsnetz in den 90er Jahren durch die Einbeziehung weiterer Städte schrittweise auszubauen. Außerdem ist geplant, kurze Luftverkehrsstrecken nicht nur durch den "Lufthansa-Airport-Express", sondern ergänzend auch durch planmäßige InterCity-Züge mit einem speziellen Service für Flugpassagiere zu bedienen, wo immer das möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

## Die Fahrzeuge und der Betrieb

Die Zuggarnitur der neu eingeführten Linie Stuttgart – Frankfurt Flughafen besteht aus drei Abteilwagen der ehemaligen Gattung Avnz 207, die speziell für diesen Einsatz umgebaut wurden (neue Bauartnummer: 206). Von den ursprünglich neun Abteilen für jeweils sechs Personen wurde bei der PFA in Weiden eines in ein Gepäckabteil umgebaut; ein weiteres Abteil mußte der "Galley" weichen, einer Art Bordküche, wie sie auch in den Flugzeugen eingebaut ist. Den Passagieren stehen somit 7 Abteile (mit insgesamt 42 Sitzplätzen) zur Verfügung, die im neuen Lufthansa-Design ausgestattet wurden.

Für das leibliche Wohl zeichnet die Lufthansa allein verantwortlich. Die Versorgung des Zuges mit Speisen und Getränken erfolgt in Stuttgart Hbf am Gleis 191 (einem Gleis mit Laderampe am Rande des Hauptbahnhofs) mittels kleiner Container, die in den Galleys der drei Wagen verstaub werden. Da die Reisenden wie im Flugzeug an ihrem Sitzplatz bewirtet werden, mußte man spezielle Einstecktische, die vom Zugpersonal – vier Lufthansa-Mitarbeiterinnen – in die Armlehnen gesteckt werden, konstruieren.

Als Zuglok fungiert die 111 049, die farblich dem Lufthansa-Design angepaßt wurde und beim Bw Frankfurt 1 beheimatet ist. Ursprünglich war vorgesehen, für die Lufthansa-Züge von Stuttgart nach Frankfurt Flughafen noch eine zweite Elektrolok umzulackieren – aus optischen Gründen sollte für den Fall der Fälle eine Ersatzmaschine in den Lufthansa-Farben zur Verfügung stehen. Von diesem Vorhaben hat man aber in der Zwischenzeit offensichtlich wieder Abstand genommen. Dieser Fall – daß eine Ersatzlok für die 111 049 gestellt werden muß – trat prompt bereits am Tag nach der feierlichen Inbetriebnahme des Airport-Express ein. Die 111 049 mußte wegen eines Defektes für kurze Zeit zurück ins AW München-Freimann. Da keine entsprechend lackierte zweite Lok zur Verfügung stand, wurde sie von einer beige/ozeanblauen 111 aus dem Betriebsbestand des Bw Frankfurt 1 vertreten.

Die Fahrtroute des neuen Airport-Express beginnt im Stuttgarter Hauptbahnhof, wo am Bahnsteig zwischen den Gleisen 11 und 12 von der Lufthansa ein "Check-in-Schalter" errichtet wurde. Ohne Halt führt die Fahrt über Bietigheim-Bisingen, Bruchsal, Graben-Neudorf und ab dort

ein kurzes Stück auf der Neubaustrecke Stuttgart - Mannheim bis Schwetzingen. Über Weinheim geht es entlang der bekannten Bergstraße bis Darmstadt und weiter nach Frankfurt (Main) Flughafen. Nach kurzem Aufenthalt nimmt der Zug dann Kurs auf den nahegelegenen Bahnhof Kelsterbach, wo sich die Lok für die Rückfahrt nach Stuttgart ans andere Zugende setzt. Kurz vor der planmäßigen Abfahrtszeit wird der Zug wieder im unterirdischen Frankfurter Flughafenbahnhof bereitgestellt. Der Umsetzungsvorgang in Stuttgart erfolgt im Gleisvorfeld des dortigen Bahnbetriebswerks.

Vorerst verkehren zwischen Stuttgart und Frankfurt Flughafen zwei Zugpaare (gleichzeitig strich die Lufthansa mit Flugplanwechsel am 1. Juni ein Flugpaar Stuttgart – Frankfurt). Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Stuttgart – Mannheim im nächsten Jahr soll das Angebot auf vier Zugpaare erhöht werden. Die Fahrzeit von momentan 120 Minuten wird sich nach Eröffnung der Neubaustrecke auf 90 Minuten verkürzen. Allerdings müssen die Wagen, um für Zugbegegnungen bei hohen Geschwindigkeiten in den zahlreichen Tunnels der Neubaustrecke gewappnet zu sein, zuvor noch druckertüchtigt werden. Sicherlich wird dann der "Lufthansa-Airport-Express" Stuttgart – Frankfurt Flughafen auch nicht mehr mit einer Lokomotive der Baureihe 111 bespannt werden – ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt nur 160 km/h. Da die Wagen für 200 km/h zugelassen sind, können die durch die Neubaustrecke möglichen Fahrzeitgewinne nur mit einer entsprechend schnellen Zuglok ausgeschöpft werden. Es darf also spekuliert werden, ob es im nächsten Jahr eine Lokomotive der Baureihe 120.1 in den Lufthansa-Farben geben wird.

Die Gesamtinvestitionen für den Airport-Express Stuttgart – Frankfurt werden mit 1,5 Millionen DM angegeben. Darin enthalten sind nicht nur die Kosten für den Umbau der insgesamt 4 Wagen (einer ist als Reservefahrzeug vorgesehen) und das Neulackieren der 111 049, die sich auf ca. 850 000 DM belaufen, sondern auch die Kosten für die notwendige Infrastruktur in Stuttgart, wie z.B. den neuen "Check-in-Schalter" und die eigens eingerichtete Einsatzzentrale für die Lufthansa-ZugbegleiterInnen.

## Fahrplan und Tarife

Der "Lufthansa-Airport-Express" verkehrt täglich nach folgendem Fahrplan:

◀ **Bild 8:** Für den Umbau der vier Wagen zeichnet die PFA in Weiden verantwortlich. Zwischen zwei InterRegio-Wagen ein Avnz 206 im Grundierungsanstrich. **Werkfoto PFA**

◀ **Bild 9:** Ein Blick in die (leere) Galley. Die kleinen Container mit den Speisen und Getränken müssen erst noch an Bord gebracht werden. **Foto: Th. Küstner**

**Bild 10:** Ein Avnz 206 steht in Weiden zur Ablieferung bereit. **Werkfoto PFA**

**Bild 11 (Mitte):** Auch das gibt es: Beim neuen Airport-Express fungierte dieses Modell als Vorbild. In manchen Punkten, wie z.B. dem Dachanstrich der 111 049, weicht die beim Vorbild ausgeführte Lackierung jedoch von der Farbgebung der Modellfahrzeuge ab. **Foto: Lufthansa**

**Bild 12:** Jeder Wagen vom Typ Avnz 206 verfügt über zwölf Raucher- und 30 Nichtraucherplätze sowie eine Galley und ein Gepäckabteil. **Zeichnung: Lufthansa**

LH 1021 Stuttgart Hbf 6.47 – 8.45 Frankfurt Flughafen

LH 1022 Frankfurt Flughafen 9.36 – 11.35 Stuttgart Hbf

LH 1025 Stuttgart Hbf 13.02 – 15.10 Frankfurt Flughafen

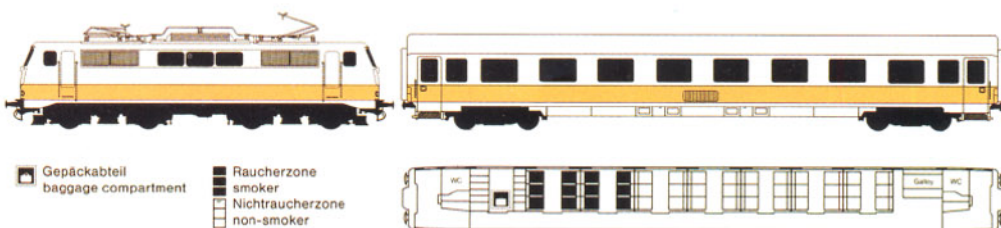
LH 1026 Frankfurt Flughafen 16.16 – 18.25 Stuttgart Hbf

Wer selbst mitfahren will, sollte wissen: Die Eincheckzeit beträgt beim Airport-Express nur 10 bis 15 Minuten. Man kann das "Fluggepäck" wie am Flughafen am "Check-in-Schalter" abgeben und braucht sich dann nicht mehr darum zu kümmern. Es wird – verstaut in kleinen Gepäckcontainern – im Airport-Express mitbefördert. Die Lufthansa sorgt dafür, daß es in Frankfurt in die gebuchte Anschlußmaschine umgeladen wird.

Der Zug kann nur mit Flugtickets benutzt werden; der Fahrpreis entspricht also dem Flugpreis Stuttgart – Frankfurt. Der normale Flugschein Stuttgart – Frankfurt und zurück kostet derzeit DM 372. Wesentlich günstiger ist das Reisen zum "Super-flieg & spar-Tarif": Hin- und Rückfahrt sind dann schon für DM 165 zu haben. Doch das alles sind nur Zahlenspiele. Zielgruppe sind Passagiere, die ab Frankfurt (Main) einen Anschlußflug gebucht haben und für die Fahrt/den Flug von Stuttgart nach Frankfurt nur einen relativ geringen Aufpreis auf das Flugticket ab Frankfurt entrichten müssen. Dieser ist in der Regel deutlich niedriger als der Preis für eine Fahrt mit dem InterCity von Stuttgart zum Frankfurter Flughafen. **Thomas Küstner**

Nachsatz: In den ersten beiden Wochen des Sommerfahrplans soll die Zuglok des Airport-Express zu nachtschlafener Zeit zusätzlich einen Postzug von Stuttgart nach Mannheim bespannt haben. Die Rückleistung nach Stuttgart erfolgte nach Augenzeugenberichten mit einem Schnellzug. Offensichtlich wollte die Deutsche Bundesbahn das nächtliche Stillager der Lok in Stuttgart gewinnbringend nutzen. Es darf vermutet werden, daß die Lufthansa mit dem nächtlichen Einsatz nicht einverstanden war, denn später sind von der 111 049 zur Nachtzeit keine Zugleistungen mehr bekannt geworden. Auf Anfrage dementierte die Deutsche Bundesbahn außerdem, daß es solche überhaupt gegeben hätte.

▶ **Bild 13:** Auch wenn die Bordverpflegung der Lufthansa top ist – in den Speisewagen der Deutschen Bundesbahn ißt man bequemer als im Airport-Express mit seinen Einstecktischen. **Foto: Lufthansa**





**Bild 1:** Abfahrt des Pressesonderzuges der GES am 28. April im Bahnhof Korntal, bespannt mit der Lok 16.

## Ein Jubiläum aktiver Eisenbahnfreunde 25 Jahre GES

Eine kleine Schar entschlossener Eisenbahnfreunde hatte sich 1965 zum Ziel gesetzt, Schienenfahrzeuge vor der Verschrottung zu bewahren und soweit möglich betriebsfähig aufzuarbeiten. So kam es damals zur Gründung der "Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V.", die heute rund 100 Mitglieder hat und als gemeinnützig und förderungswürdig anerkannt ist.

Der Chronist erinnert sich noch recht gut an die ersten Aktivitäten der Vereinigung, die von einigen Zeitgenossen als eine Gruppe von "Spinnern" apostrophiert wurde. Die Gründer der GES hat dies nicht gekümmert, und heute - nach 25 Jahren - kann der Verein, einer der ältesten in der Bundesrepublik, mit Stolz auf die geleistete Arbeit zurückblicken. Inzwischen besitzt die GES einen stattlichen Fahrzeugpark, der in

mühevoller Arbeit hergerichtet wurde und ohne Zuschüsse unterhalten wird.

Nahezu alle Arbeiten werden von rund 40 aktiven Mitgliedern ausgeführt, entstehende Kosten durch Einnahmen aus den Museumsfahrten gedeckt. Auch das "Bahnpersonal", Lok- und Zugführer, Heizer und Schaffner sind GES-Mitglieder und versehen ihren Dienst ehrenamtlich. Die Ausbildung erfolgte nach den geltenden Richtlinien und unter Aufsicht der Württembergischen Eisenbahngesellschaft (WEG), die auch über den technisch einwandfreien Zustand der Museumsfahrzeuge wacht.

Derzeit verfügt die GES über einen betriebsfähigen Bestand von drei Dampflokomotiven sowie von 19 zwei- und vierachsigen Wagen. Eine württembergische T 3 wird nach ihrer Aufarbeitung im kommenden Jahr zum Einsatz gelangen. Weitere Personenwagen stehen zur Restaurierung bereit.

Die ersten Sonderfahrten veranstaltete die GES mit angemieteten Fahrzeugen der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) auf deren Strecken. Bereits 1969 konnten von der HzL die ausgemusterte Lok 11 und zwei Personenwagen erworben werden. In den siebziger Jahren kamen von der HzL noch die Lokomotive 16 sowie sieben Personen- und drei Güterwagen hinzu. Außerdem konnten von der WEG zwei Personen- und ein Güterwagen übernommen wer-



**Bild 2:** Auf der kleinen "Margarete" waren am 6. Mai in Weissach Führerstandsmitfahrten möglich.



**Bild 3:** Den zweiten Sonderzug hatte am 6. Mai die 64 289 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn nach Weissach gebracht.

den. Als kleinste Maschine folgte 1977 noch die zweiachsige "Margarete", die zuvor in Diensten der Hüttenwerke Laucherthal bei Sigmaringen stand. Seit dem Jahre 1988 verfügt die GES auch über eine Köf II.

Das 1977 von der DB erlassene Fahrverbot für Dampflokomotiven und die stetig wachsenden Kosten für die Überführung der Fahrzeuge brachten für die GES eine Menge von Problemen und das Ende von Fahrten auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn. In jener Zeit entwickelte sich eine besonders gute Zusammenarbeit mit der Direktion und den Mitarbeitern der WEG, die schließlich dazu führte, daß nun auf zwei Stammstrecken der WEG je ein Museumszug der GES verkehren kann, die dafür eine angemessene Gebühr zu entrichten hat.

Auf der 9 km langen Tälesbahn von Nürtingen nach Neuffen am Fuße der Schwäbischen Alb fährt das "Sofazüggle", und auf der Strohgäubahn von Korntal nach Weissach, vor den Toren Stuttgarts, mit einer Länge von 22 km ist der "Feurige Elias" zu Hause. Beide Züge sind bewirtschaftet und führen Gepäck- bzw. Güterwagen mit, in denen Kinderwagen und Fahrräder kostenlos befördert werden. An den Fahrtagen ist auch die Festhalle beim Bahnhof Weissach bewirtschaftet.



**Bild 4 (Mitte):** Fast fertig restauriert präsentierte sich die "Lollo" der WEG beim großen Dampfzugfest am 6. Mai 1990.

**Bild 5:** Fahrzeugschau im Depot Weissach der WEG am 28. April 1990.





**Bild 6:** Einer der modernen Nahverkehrstriebwagen der WEG.



**Bild 7:** Das erstklassig bedruckte Modell des "Hofbräu-Wagens", der bei der GES zur Beförderung von Kinderwagen und Fahrrädern dient.

**Fahrtage 1990 sind noch:**

Nürtingen - Neuffen	Kornthal - Weissach
19. August	5. und 19. August
16. September	2. und 16. September
21. Oktober	7. und 21. Oktober
16. Dezember	2. und 9. Dezember

Während einer Informationsfahrt für Vertreter der Bahn, der Kommunen und der Presse konnten sich die Gäste am 28. April nicht nur von der Schönheit des Strohbaus, sondern auch vom

perfekten Ablauf einer Sonderfahrt überzeugen. Zugleich bot sich die Gelegenheit, den modernen Fahrzeugpark der WEG einmal zu besichtigen.

Ein großes Jubiläums-Dampzugfest veranstaltete die GES am 06. Mai 1990 in Weissach. Im Bahnhof verkehrte die Dampflok "Margarete", auf der Mitfahrten im Führerstand möglich waren. Ganze Heerscharen von Bahntouristen zu Fuß und mit Fahrrädern brachten zwei Dampfzüge von Kornthal ins Strohäu. Die Züge, die mehrmals verkehrten, waren mit der Lokomotive 16

**Bild 8:** Personal des "Feurigen Elias" in historischen Uniformen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn.



**Bild 9:** Manfred Aschpalt, Leiter der Direktion der WEG, ein verständnisvoller und entgegenkommender Partner der GES.



**Bild 10:** Herr Ebinger vom Vorstand der GES gab am 28. April einen Rückblick auf 25 Jahre erfolgreicher Arbeit. **Alle Fotos: H. Obermayer**



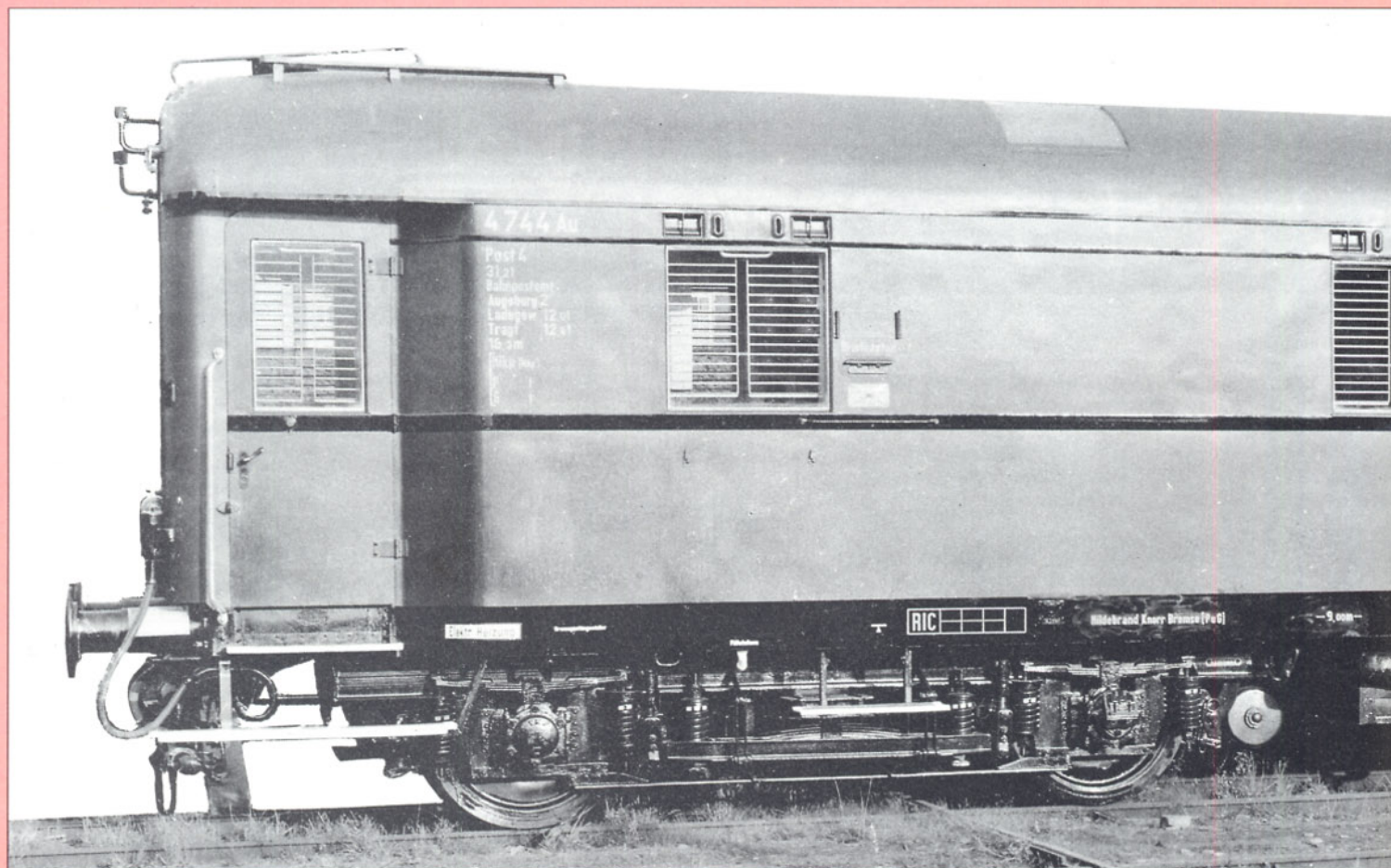
der GES und mit der 64 289 der Eisenbahn-freunde Zollernbahn EFZ bespannt.

Im Bahnhof von Weissach waren die nun fast fertig lackierte "Lollo" der WEG, die E 94 279 und eine Lok der Baureihe 140 zur Besichtigung aufgestellt. Am Informationsstand der GES hatten Modellbahnfreunde die Gelegenheit, ein vorzüglich bedrucktes HO-Modell des "Hofbräu-Wagens" zu erwerben, den die GES in begrenzter Auflage anbietet.

Das Eisenbahn-Journal gratuliert der GES zum Jubiläum und zu der vollbrachten Leistung und wünscht der rührigen Vereinigung weiterhin viel Erfolg und einen stets unfallfreien Ablauf der bei jung und alt so beliebten Dampfzugfahrten in der näheren Umgebung der Landeshauptstadt Stuttgart.

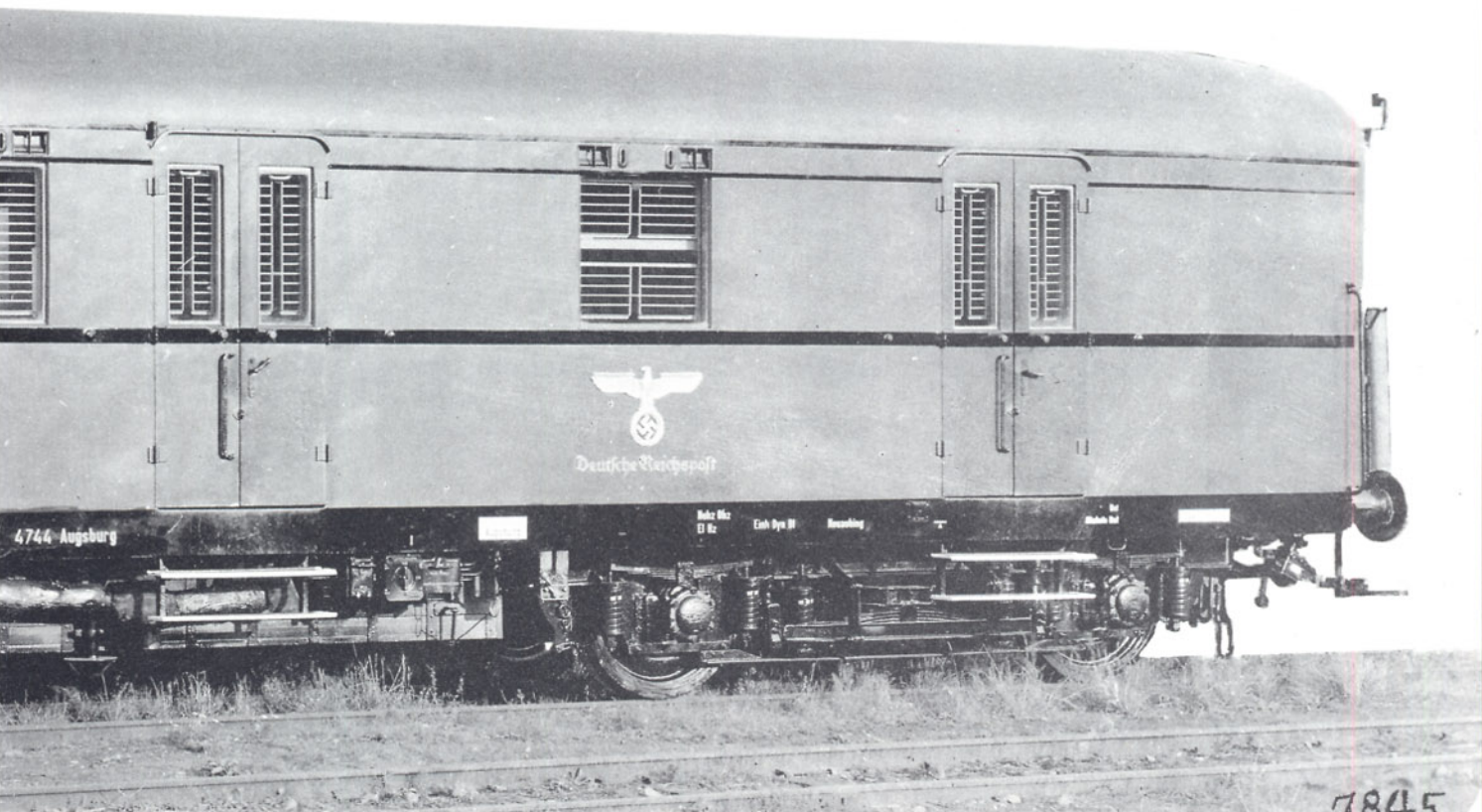
Weitere Informationen sind zu erhalten bei: GES Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V., Postfach 710116, Stuttgart 75. Telefonische Auskunft: 07025/4369 tagsüber, abends 07025/2300 und 0711/446706.

HO



# Die Post fährt mit der Bahn (Teil 3)





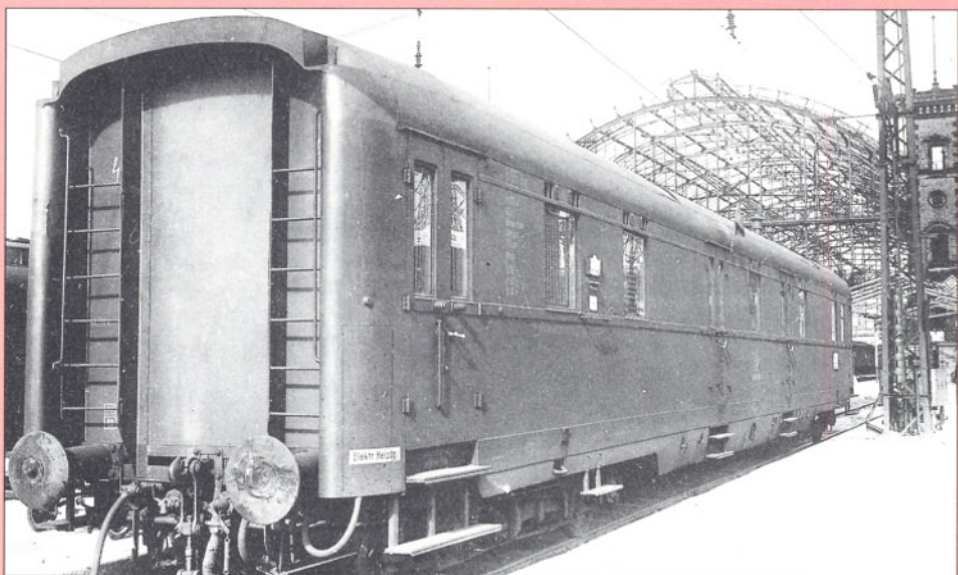
**Bild 1:** Vierachsiger Bahnpostwagen mit 15 m Kastenlänge in geschweißter Ganzstahlbauweise, Baujahr 1938. Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 2 (linke Seite Mitte):** Vierachsiger Bahnpostwagen in genieteter Ganzstahlbauweise, Baujahr 1927 (aufgenommen im Jahr 1950 im Hauptbahnhof München).

**Bild 3 (linke Seite unten):** Bahnpostwagen 14 701 München in geschweißter Ganzstahlbauart mit 20,5 m Kastenlänge (Baujahr 1934). Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

**Bild 4:** Bahnpostwagen -a/21,6 mit windschnittiger Gestaltung der Wagenenden (Baujahr 1939).

**Bild 5:** Paketpostwagen in geschweißter Ganzstahlbauweise der Gattung 4-p/21 (Baujahr 1935). Foto: Sammlung Dr. Scheingraber





**Bild 6:** Zweiachsiger Allsbahnpostwagen 2-a/13 Nummer 5751 aus dem Jahre 1950.

## Vom genieteten Ganzstahl- zum geschweißten Stahlleichtbauwagen

Wie bei den übrigen Reisezugwagen verlief auch bei den Bahnpostwagen die Entwicklung vom Ganzstahlwagen genieteter Bauart über den geschweißten Ganzstahlwagen hin zum Stahlleichtbauwagen.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs ging die Deutsche Reichspost nach der Inflation wieder daran, Bahnpostwagen zu beschaffen. Erste Ansätze zur Abkehr von der bisherigen Holz-Stahl-Bauweise reichen in die Jahre 1912/13 zurück. Damals wurde der 17 m lange Kastenaufbau bei fünf vierachsigen Bahnpostwagen der Gattung D IV mit Mittelgang aus Stahl, statt wie bisher aus Holz, aufgebaut.

Aber erst mehr als zehn Jahre später ging man endgültig dazu über, bei neuen Bahnpostwagen das Kastengerippe aus Stahl zu fertigen. Die Verbindungsstellen der Träger und Säulen mit der Beblechung wurden genietet. Das hölzerne Dach mit seinem Oberlichtaufsatz wurde jedoch beibehalten. Wie bereits erwähnt, war der bayerische Zweiachser mit 10 m Kastenlänge aus dem Jahre 1926 der erste Bahnpostwagen in völliger Ganzstahlbauart.

Ab 1925 wurden in größerer Zahl vierachsige Bahnpostwagen mit Übergängen für den Dienst

in D-Zügen beschafft. Sie hatten 20 m Kastenlänge und wurden als Brief- wie auch als Brief- und Paketpostwagen (sog. Allsbahnpostwagen) gebaut. Ihr Eigengewicht schwankte je nach Ausstattung zwischen 42,8 und 44 t, war also recht hoch. Diese insgesamt über mehrere Jahre hin beschafften 218 Wagen wurden ab dem Baulos 1928 mit dem Drehgestell der Bauart Görlitz III schwer anstelle des bisher verwendeten Schwanenhals-Drehgestells ausgerüstet. Zeitgleich zu den Vierachsern wurden auch Dreiachser mit 12,5 m Kastenlänge als Allsbahn (3-b/12,5) bzw. reine Paketpostwagen (3-c/12,5) beschafft. Ab 1927 baute man sie in einer Zahl von 70 Stück als Zweiachser. Eine Besonderheit bildeten im gleichen Jahr 50 Postkühlwagen mit 10,8 m Kastenlänge. Ihr Aufbau glich weitgehend den gedeckten Güterwagen. Die doppelten Wagenwände waren mit Isoliermasse gefüllt. Zur Kühlung dienten zwei Eiskästen, in denen 20 Ztr. Eis Platz hatten; Kühlschränke gab es damals ja noch nicht. Die Wagen dienten zum Transport von Lebensmittelpaketen, insbesondere von Butterpaketen. Soweit sie nach 1945 noch vorhanden waren, wurden sie 1951 zu Paketpostwagen umgebaut.

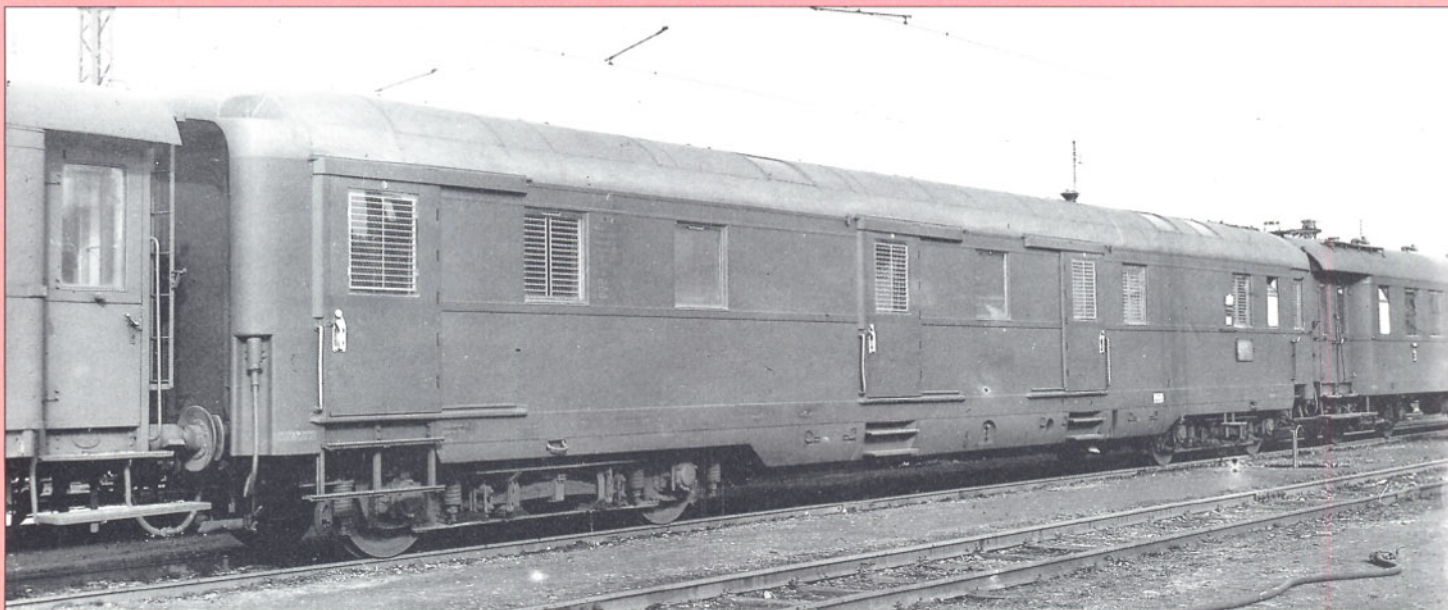
Der Aufschwung der Wirtschaft nach dem Ende der Weltwirtschaftskrise brachte Mitte der dreißiger Jahre auch einen deutlichen Anstieg der Postsendungen und machte die Neukonstruktion größerer und aufnahmefähigerer Bahnpostwagen nötig. Inzwischen lagen auch erste Erfahrungen mit dem Bau geschweißter Personenwagen vor. 1935 begann das Reichspostministerium mit den Entwicklungsarbeiten an einem neuen Typ von Bahnpostwagen mit 21,6 m Kastenlänge, die die damals längsten D-Zugwagen um mehr als 1 m übertrafen. Diese neuen geschweißten Wagen wirkten nicht nur eleganter, zumal man jetzt auch auf den Oberlichtaufsatz zugunsten eines glatten Tonnendachs verzichtete; ihr geringeres Wagengewicht von 38,5 t bis 39,6 t gestattete auch die Heraufsetzung der Nutzlastgrenze auf 20 t gegenüber 14,7 t bis 16 t bei den genieteten 20-m-Wagen. Zwischen 1935 und 1937 wurden von dieser geschweißten Ganzstahlbauart mit 21,6 m Kastenlänge insgesamt 626 Stück gebaut. Beim Weiterbau 1939 ging man zur windschnittigen Gestaltung der Wagenenden über.

Für den Eil- und Personenzugdienst beschaffte die Deutsche Reichspost ab 1938 487 vierachsige geschweißte Bahnpostwagen mit 15 m Kastenlänge und zwei Drehgestellen der Bauart Görlitz III leicht mit vierter Federung und 3,0 m Achsstand. Sie wurden zunächst nur als Allsbahnpostwagen, ab 1940 in geringer Zahl als Paketpostwagen gebaut. Sie zeichneten sich auch auf kurvenreichen Strecken durch einen besonders ruhigen Lauf aus. Diese formschönen Wagen hatten aber leider den Nachteil, daß sie als Vierachser bei der Abrechnung nach Wagenachskilometern genauso teuer kamen als die langen Schnellzugbahnpostwagen mit ihrem um mehr als 50% größeren Nutzgewicht. 1950 waren im Bereich der Deutschen Bundespost noch 177 dieser kurzen Bahnpostwagen vorhanden; bis 1970 hatte man sie alle ausgemustert.



**Bild 7:** Zweiachsiger Allsbahnpostwagen in Stahlleichtbauweise mit 14,5 m Kastenlänge, Baujahr 1953.

**Bild 9:** Zusammen mit der V 200 001 war der Bahnpostwagen 6010 mit Führerstand (Gattung -b/26f) auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München zu sehen.



**Bild 8:** Dieser Bahnpostwagen der Gattung -a/21,6 mit windschnittigem Wagenkasten ist einer der insgesamt 146 Bahnpostwagen, die zwischen 1948 und 1950 nach der Vorkriegskonstruktion der 21,6-m-Wagen gebaut wurden.

1940 wurde noch eine weitere Bestellung geschweißter Bahnpostwagen beider Bauformen über insgesamt 420 Wagen aufgegeben, die jedoch über Teillieferungen nicht mehr hinaus kam.

In der Nachkriegszeit gab die Deutsche Bundespost nach der Währungsreform 1948 eine Bestellung auf 146 Bahnpostwagen der 21,6 m langen Vorkriegsbauform mit nur geringfügigen Abänderungen auf, um den dringendsten Bedarf zu decken. Als Neukonstruktion wurde 1948 und 1951 ein zweiachsiger Alles-Bahnpostwagen (Gattung 2-a/13) mit seiner charakteristischen Blatt- und Schraubenfedernkombination und innenlaufenden Ladeschiebetüren in einer Anzahl von 120 Stück gebaut. Für den Paketpostverkehr wurde ein güterwagenähnlicher Paketpostwagen mit 11 m Kastenlänge beschafft.

1951 ging man einen entscheidenden Schritt in Richtung Gewichtsreduzierung. Man entschied sich für die Einführung der Stahlleichtbauart, die im Rohbau des als tragende Röhre gefertigten Wagenkastens bereits bedeutende Gewichtsersparungen erzielen konnte. Die weitgehende Verwendung von Leichtmetall und Leichtbauholzplatten beim Innenausbau und schließlich die Einsparung von 4 t Gewicht je Drehgestell-

satz durch den Ersatz der bisherigen Görlitzer Drehgestelle durch das von der Deutschen Bundesbahn neu entwickelte Leichtbau-Drehgestell Minden-Deutz ließen bei den Bahnpostwagen in Leichtbauweise mit 21,6 m Kastenlänge gegenüber den gleichlangen Vorgängern eine Gewichtseinsparung von 10,1 t zu. So wog der Post-a/21,6 von 1951 30,3 t gegenüber dem Vorgänger mit 40,4 t.

Zu dieser Zeit hatte jedoch die Deutsche Bundesbahn bereits ihre ersten neuen Reisezugwagen mit 26,4 m Länge über Puffer realisiert, die eine erhebliche Steigerung im Reisekomfort bedeuteten. Für die Post war eine Wagenlänge von 26 m gleichbedeutend mit einer Vergrößerung des Rauminhalts um 20% und, bei entsprechender Heraufsetzung der Belademöglichkeit, mit einer nicht unerheblichen Einsparung durch den gleichgebliebenen Achskilometerpreis wie bei den bisherigen 21,6 m langen Wagen.

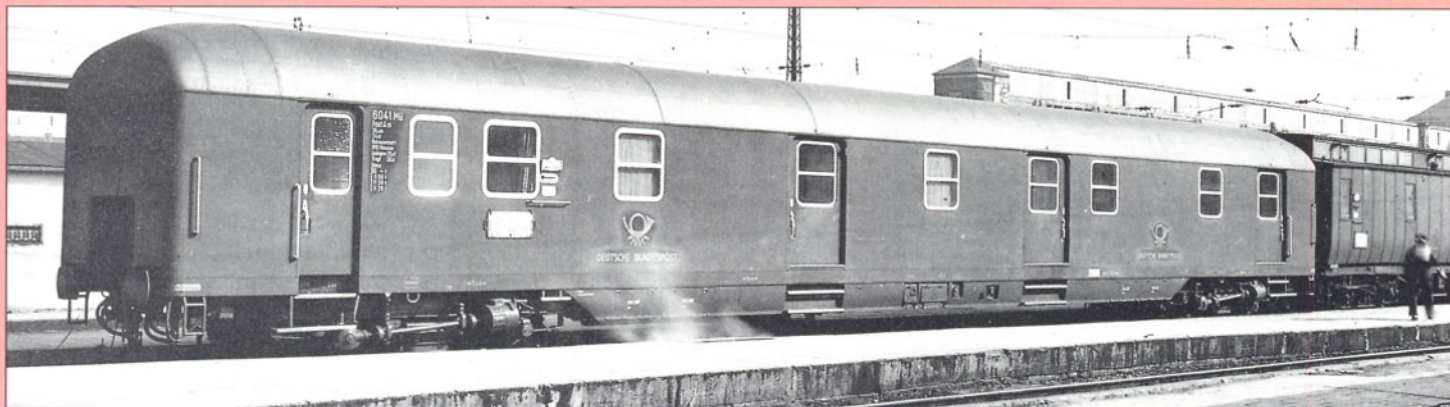
Die Deutsche Bundespost ging daher unverzüglich zusammen mit einigen Waggonfabriken an die Konstruktion eines neuen Bahnpostwagens mit 26,1 m Kastenlänge in Stahlleichtbauweise. Die Konstruktionsarbeiten kamen so rasch voran, daß bereits 1952/53 drei Baulose von je 14 Wagen der drei verschiedenen Ver-

wendungsformen bestellt werden konnten. Ein Wagen aus jeder dieser drei Gruppen erhielt probeweise Führerstände an jedem Wagende, eine Konzession an den damals stark propagierten Schiebetrieb der Bahn. Man hatte dabei Postzüge im Wendezugbetrieb mit der ebenfalls neuen V 200 im Auge. Auf der Deutschen Verkehrsausstellung 1953 in München waren diese drei Probepostwagen mit Führerständen ausgestellt. Zu einer Realisierung der geplanten "Postschnellzüge" kam es jedoch aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen nicht. Die Führerstände wurden in den drei Wagen später wieder ausgebaut.

1953/54 wurden für den Einsatz auf Strecken mit schwächerem Verkehrsaufkommen noch einmal zweiachsige Bahnpostwagen mit 14,5 m Kastenlänge und 8,8 m Achsstand als Alles-Bahnpostwagen in 104 Exemplaren beschafft. Ihre besondere Laufwerkgestaltung ließ sie auch bei 100 km/h die erforderliche Laufruhe aufweisen.

Der 26-m-Bahnpostwagen bewährte sich ganz ausgezeichnet und wurde in den Jahren zwischen 1952 und 1973 in insgesamt 685 Exemplaren beschafft, wobei spätere Beschaffungen in einigen Punkten abwichen. So wurden z.B. alle ab 1962 gebauten Wagen für eine Höchst-





**Bild 10:** Allesbahnpostwagen (Wagennummer 6041) mit 26,1 m Kastenlänge und 3,70 m langen Vorräumen. Welch ein Kontrast zu dem bayerischen Vierachser von 1909 am rechten Bildrand! Foto vom Herbst 1953.



**Bild 11:** Die Bauform der 1955 von der Maschinenfabrik Esslingen gebauten 13 Bahnpostwagen mit den Wagennummern 6266 bis 6278 weist im Vergleich zur im Bild 10 gezeigten Bauart eine leicht geänderte Fenstereinteilung auf. Werkfoto Maschinenfabrik Esslingen, Sammlung Dr. Scheingraber

geschwindigkeit von 140 km/h zugelassen und wegen der im Verhältnis zum Eigengewicht der Wagen von 39 t sehr hohen Zuladung von 20 t mit der lastabhängigen Hochleistungsbremse KE-GPR-A ausgestattet. Soweit es noch vertretbar erschien, wurden auch die seit 1954 beschafften Bahnpostwagen damit ausgerüstet, die dann ebenfalls für 140 km/h zugelassen wurden. Die mit der lastabhängigen Hochleistungsbremse ausgerüsteten Wagen erhielten bei ihrer Gattungsbezeichnung den Zusatzbuchstaben "r".

Bei der letzten großen Beschaffung von 200 26-m-Wagen ab 1973 ging man, dem Beispiel der Bundesbahn folgend, von der Klotz- zur Scheibenbremse über. Die Stromversorgung erfolgte bei diesen Wagen aus der Zugsammelschiene, Zusatzkennbuchstabe "z". Der mrz-a/26, der nur in der Variante als Alles-Bahnpostwagen gebaut wurde, bildete den Abschluß in der Entwicklung der deutschen Bahnpostwagen. Von den 200 Wagen dieser Gattung sind derzeit noch 199 im Dienst; einer wurde nach einem Unfall ausgemustert.

Wie stellt sich nun der Bahnpostbetrieb im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts dar? Leider nicht übermäßig rosig. Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 werden noch 344 Bahnpostwagen vorhanden sein, davon die bereits erwähnten 199 mrz-a/26. Demgegenüber betrug der Bahnpostwagenbestand der Deutschen Bundespost im Jahre 1955 noch 1876 Wagen. Selbstverständlich erbringen diese Großraumwagen eine ungleich höhere Laufleistung als die früheren Gattungen, was allein aus den über 400 Millionen DM ersichtlich ist, die die Post als Achskilometer-Vergütung derzeit bezahlen muß. Demgegenüber belief sie sich noch Mitte der siebziger Jahre auf etwa die Hälfte.

Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, daß sich der Bahnpostdienst mehr und mehr zum reinen Transport und weg von der Postverarbeitung während der Fahrt entwickelt hat. Örtliche moderne Verteilanlagen haben die personalaufwendige Umsortierung im Bahnpostwagen ersetzt. Die Briefpost wird über größere Entfernung hin mehr und mehr im Flugzeug befördert, die normale Paketpost mit Rollbehältern im un-

begleiteten Güterwagen. Für den Bahnpostwagen verbleiben somit hauptsächlich die höherwertigen Postsendungen, wie Wertbriefe, Eilpakete u. ä.

Zuletzt noch ein paar Worte über die Farbgebung der Bahnpostwagen: Die Modellbahnindustrie wird hier in Kürze die verschiedensten Farbkombinationen auf den Markt bringen, die jedoch sämtlich nur Phantasieprodukte sind.





**Bild 12:** Der Post mrz 73 146 ist für 140 km/h zugelassen. Seit der Einführung von computer-gerechten zwölfstelligen Kennnummern bei der Deutschen Bundesbahn verfügen die Wagen der Deutschen Bundespost über zwei unterschiedliche Wagennummern – eine der Bundesbahn und eine zweite der Bundespost. Die Wagennummer der Post setzt sich aus den beiden letzten Ziffern des Baujahrs sowie der laufenden Seriennummer zusammen. Der 73 146 ist also der 146. Wagen der Postwagen-Serie aus dem Jahre 1973. Foto vom 23. Mai 1990.

**Bild 13:** Auch der Post mr-a 67 149 ist nur für 140 km/h zugelassen. ▶



Die Deutsche Bundespost hat sich bisher standhaft geweigert, den faden weiß-grauen Anstrich der Bundesbahn-Packwagen zu übernehmen, sondern bleibt bei der bisherigen Farbgebung. Hauptausgebesserte Bahnpostwagen werden also auch künftig die Ausbesserungswerke wieder in den altbewährten Farben Grün bzw. Beige-Ozeanblau verlassen.

-rab-

**Bild 14:** Der Post mrz 73 190 dagegen verfügt über schlingergedämpfte Drehgestelle und ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen. Postintern werden diese Wagen als "Schnellläufer" bezeichnet. **Alle Fotos (soweit nicht anders angegeben): Dr. Scheingraber**







**Bild 3:** Der erste InterRegio von Berlin nach Köln war der IR 342 am 27.05.1990 (hier am Bahnsteig in Berlin Zoologischer Garten). **Foto: M. Krolop**

◀ **Bild 1:** Am Tag nach der InterRegio-Premiere, am 28. Mai 1990, wußte man um die Probleme mit der Stromversorgung des BistroCafé-Wagens durch die DR-Dieselloks der Baureihe 132. Der InterRegio 342 von Berlin nach Köln wurde an diesem Tag versuchsweise mit zwei Loks der Baureihe 132 bespannt, mit der 132 231 und der 132 033. Die zweite Lok war ausschließlich für die Stromversorgung zuständig. **Foto: M. Krolop**

**Bild 2 (linke Seite unten):** So sieht die planmäßige Bespannung des IC 154 (Leipzig – Frankfurt/M) auf dem nichtelektrifizierten Mittelabschnitt aus: 132 062 durchfährt am 28.05.1990 den Bahnhof Hönnebach. **Foto: E. Stezenbach**

# Die neue Normalität

## InterRegio- und InterCity-Züge jetzt auch in die DDR

Zu den vielen Veränderungen in der DDR und in den deutsch-deutschen Beziehungen, die einerseits unglaublich und andererseits schon so vollkommen normal erscheinen, gehört auch der Bahnverkehr. Man stelle sich nur einmal vor: Im letzten Jahresfahrplan bestanden nach Berlin ganze 18 Regelverbindungen und drei Saisonzüge, in die DDR 17 bzw. drei. Der am 27. Mai 1990 in Kraft getretene Sommerfahrplan weist dagegen rund 100 Zugpaare aus, die – meist das ganze Jahr hindurch – in die DDR und nach Berlin fahren. Darunter die erste InterCity-Verbindung (Frankfurt/M. – Leipzig) und drei InterRegio-Verbindungen (zwischen Köln und Berlin). Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn reagierten damit auf die entstandene Nachfrage und faßten ihre Beschlüsse nach intensiven Absprachen in gegenseitigem Einvernehmen. Am Rande bemerkt, dürfte es ohnehin nur

noch eine Frage der Zeit sein, bis beide Bahnverwaltungen offiziell verbunden oder ganz verschmolzen sind.

Die Umsetzung des neuen Fahrplans bedingte natürlich eine ganze Reihe von Vorbereitungen. Die Bereitstellung von Personal, Wagenmaterial und Lokomotiven war wohl die offensichtlichste Aufgabe. Unter diesen Punkt fielen auch die Untersuchungen an einer Diesellokomotive der DR, Baureihe 132, über die wir im Eisenbahn-Journal 4/1990 berichtet haben. Kernproblem war die Stromversorgung des BistroCafé-Wagens im InterRegio.

Leider hat sich die vorgeschlagene Lösung – Installation eines zusätzlichen Umrichters auf dem Dach der 132er – auf den ersten Fahrten durch die DDR nicht bewährt. Anders ausgedrückt: Die Speisen blieben kalt, das Bier im Kühlschränk wurde warm.

Ob demnächst andere Speisewagen eingesetzt werden, andere Lokomotiven oder zwei 132er pro Zug, von denen eine dann nur für die Bordenergieversorgung zuständig ist, muß abgewartet werden. Ergebnisse dieser "Suchaufgabe" für Eisenbahnfreunde entlang der InterRegio-Strecken nehmen wir gern in Form von kurzen Nachrichten oder Fotos entgegen.

Wir wollen jedoch nicht versäumen, darauf hinzuweisen, daß Bundesbahn und Reichsbahn nach Kräften an der Sicherung des neuen Zugangebotes mit dem versprochenen Standard arbeiten. Und schließlich sind sie bei weitem nicht die einzigen, die mit der plötzlichen Wiedervereinigung etwas überfordert sind! Freuen wir uns doch mit allen, deren Horizont und Möglichkeiten sich durch die neuen Zugläufe entscheidend erweitert haben, über die bisher gelungenen Schritte. **-cb-**



▲ **Bild 4:** Dies sollte eigentlich ein InterRegio-Zug sein. Da entsprechend umgebaute Wagen aber noch fehlen, ist das neu eingeführte Zugpaar IR 402/403 München – Leipzig (wie auch IR 400/401 Nürnberg – Leipzig) vorläufig noch als D-Zug klassifiziert (243 023 mit D 402 am 27.05.1990 in Leipzig Hbf). Foto: J. Albrecht





**Bild 8:** Die 132 178 hatte die Ehre, den ersten InterRegio-Zug von Berlin nach Köln bis Helmstedt zu befördern (in Berlin Zoo am 27.05.1990). **Foto: M. Krolop**

**Bild 5:** Der IR 343 aus Köln endet in Berlin Zoologischer Garten und wird anschließend in Grunewald gereinigt. Zurück nach Berlin Zoo geht es mit einer Lok der Baureihe 118. Das Foto vom 06.06.1990 zeigt die frühere Regierungszuglok 118 552 auf der Stadtbahn bei der Station Savignyplatz. **Foto: M. Krolop**

**Bild 6:** Am ersten Tag des Sommerfahrplans zeigte der Zugrichtungsanzeiger am Gleis 9 in Leipzig Hbf bereits an, was voraussichtlich erst im Herbst Wirklichkeit werden wird: den InterRegio-Zug nach München. **Foto: J. Albrecht**

**Bild 7 (linke Seite unten):** Weil es mit der Stromversorgung der IR-Züge durch die DR-Loks der Baureihe 132 nicht so recht klappen wollte, war der IR 342 am 6. Juni 1990 im Abschnitt Berlin – Helmstedt mit der 218 270 und der 218 249 der DB bespannt (aufgenommen in Berlin-Charlottenburg). **Foto: M. Krolop**

## Ein seltenes Ereignis: InterCity-Taufe in Leipzig

Der 27. Mai 1990 eröffnete ein neues Kapitel in der Geschichte sowohl der DB als auch der DR. An diesem Tage wurde der ständige InterCity- bzw. InterRegio-Verkehr zwischen West und Ost aufgenommen. Eine besondere Ehrung erfuhr dabei die Stadt Leipzig. Der von Frankfurt/Main kommende, noch namenlose IC 155 wurde in Leipzig auf seinen neuen Namen getauft. Es war für alle Beteiligten ein großer Moment, als sich die Wagenschlange des IC, gezogen von der Elektrolok 243 591, der Bahnsteighalle näherte und schließlich am Bahnsteig 8 hielt. Der weltberühmte Thomanerchor aus der Bach-Stadt umrahmte die Festlichkeit, als deren Höhepunkt Thomaskantor Rotzsch den IC 154/155 feierlich auf den Namen "Johann Sebastian Bach" taufte. **ds**



**Bild 1:** "Großer Bahnhof" am Bahnsteig in Leipzig Hbf für den ersten IC-Zug in der DDR.

**Bilder 2 und 3:** Der weltberühmte Thomanerchor aus der Bachstadt umrahmte die Festlichkeit. Der Thomaskantor Hans-Joachim Rotzsch taufte den IC 155/154 feierlich auf den Namen "Johann Sebastian Bach". **Fotos: J. Albrecht**





**Bild 1:** Frankfurts OB Hauff mit dem Zuglaufschild der Eröffnungsfahrt.

**Bild 2:** Die 103 102 zog den Eröffnungszug bis Bebra.



DR Deutsche Bundesbahnen  
**Eröffnungsfahrt IC 155**  
 – Johann Sebastian Bach –  
 von Frankfurt (Main) Hbf  
 nach Leipzig Hbf  
 über Halle (Saale) – Gerstungen – Erfurt



**IC 155 Johann Sebastian Bach**  
 Frankfurt/M -  
 Bebra - Gerstungen - Erfurt -  
 Leipzig

# Eröffnungsfahrt IC 155/154 "Johann Sebastian Bach" Frankfurt/M – Leipzig und zurück



**Bild 3:** Lokwechsel in Bebra: 218 439 und 218 436 (beide Bw Kempten) übernehmen den IC.



**Bild 4:** Blechbläser der DR begrüßen den IC im Grenzbahnhof Gerstungen.



**Bild 8:** Zwischenhalt in Gerstungen – gleich geht's über die Grenze zurück in die Bundesrepublik.  
**Alle Fotos:** H. Ludwig

**Großes Foto:** Lokwechsel in Erfurt auf der Rückfahrt nach Frankfurt/M. Die 243 591 (links) hat ihre Schuldigkeit getan, die 218 436 und die 218 439 befördern den InterCity weiter bis nach Bebra.

# n Sebastian Bach"

**IC 154 Johann Sebastian Bach**  
 Leipzig -  
 Erfurt - Gerstungen - Bebra -  
 Frankfurt/M



**Bild 7:** Vor der Rückfahrt nach Frankfurt/M in Leipzig.



**Bild 6:** Die Zugbegleiter der DR – natürlich im Dienstabteil 1. Klasse.



**Bild 5:** Von Neudietendorf bis Leipzig fungierte die 243 591 als Zuglok.



# Lokwerkstatt Zittau- Pethau



**Bild 1:** Die Heizlokomotive 52 8012 am 5. April 1990 auf der Drehscheibe in der Lokwerkstatt Zittau-Pethau. Die Maschine wird jetzt auf ihren Stammplatz am Gleis links vom Ringlokschuppen in unmittelbarer Nähe des Schornsteins vorrücken.

Etwa 2 km westlich des Bahnbetriebswerks Zittau liegt die Lokwerkstatt Zittau-Pethau. Sie entstand aus Platzmangel im Bw Zittau, das in keiner Weise mehr erweiterungsfähig war. Im Norden begrenzt ein Steilhang zum Wohngebiet an der Bergstraße hin das Bahnhofs- und Bw-Gelände. Im Süden fällt das Terrain des Bahnbetriebswerks steil und von einer Stützmauer abgefangen zur Eisenbahnstraße ab.

Pethau wird durch ein drittes Gleis erreicht, das vom Bahnhof Zittau parallel zu den Ferngleisen nach Großschönau und Löbau verläuft, aber schon ein paar Meter oberhalb der Ferngleise am Hang verlegt ist. Zur Einfahrt in die Lokwerkstatt Pethau muß kopfgemacht werden, und über ein Gleis mit einer Steigung von 1:40 (25‰) wird die 20-m-Drehscheibe erreicht. Unmittelbar vor der Drehscheibe befindet sich

ein Kanal, der heute zum Ausschlacken der in Pethau stationierten Heizlokomotiven dient. Neben dem Kanal steht auch der einzige Wasserkran der Lokwerkstatt. Von der Drehscheibe gehen sechs Schuppengleise ab. Das in Richtung Kanal führende Abstellgleis ist abgebaut. Das unmittelbar an der linken Schuppenwand verlaufende und zum Schornstein führende Gleis dient heute als Aufstellgleis für die Heizlok, deren Rauchgase über eine Abzugshaube in den Schornstein geleitet werden. Zum Zeitpunkt unseres Besuchs heizte die 528012 in Pethau, die mit ihrem Gesamtachsstand (Lok und Tender) von 19 000 mm gerade auf die Drehscheibe paßt. Zum Wassernehmen und Ausschlacken fährt die Heizlok auf den Kanal an der Drehscheibe; zum Bekohlen muß sie ins Bw Zittau fahren, was in der Regel einmal täglich erfolgt. Die topographischen Gegebenheiten – der Lokschuppen ist an einen Hang gebaut – erzwingen unterschiedliche Gleislängen im Schuppen. So bietet Gleis 6 nur einer Tenderlokomotive Platz. Das lange Gleis 1, auch mit einer Achssenke ausgerüstet, ermöglicht hingegen das Aufstellen zweier Schlepptenderlokomotiven. Das an der rechten Schuppenwand verlaufende Gleis dient zum Abstellen von Lokomotiven, die zur Reparatur eingetroffen sind. Mit dem Portalkran hob man, als noch Dampflokomotiven repariert wurden, Tauschteile wie Luft- und Speisepumpen ab. Heute werden damit Baugruppen aus

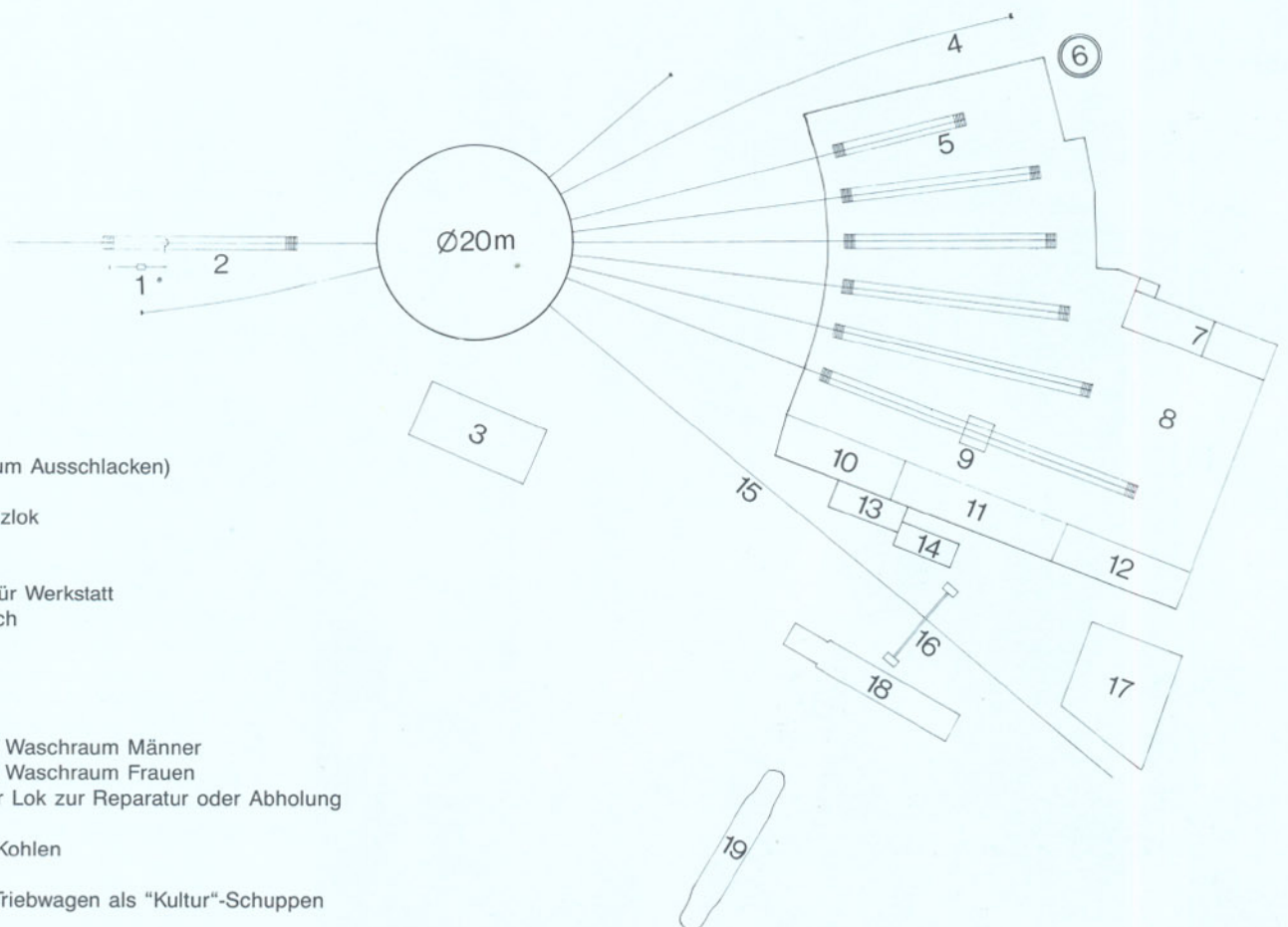


**Bild 2:** Das "Eingangsportal" zur Lokwerkstatt Zittau-Pethau.



**Bild 3:** Drehscheibe und Ringlokschuppen der Lokwerkstatt Pethau. Auf dem Aufstellgleis rechts neben dem Lokschuppen warten die 112 334, eine Lokomotive der Baureihe 118 sowie eine weitere 112 auf ihre Reparatur.

**Bild 4:** Gleislageplan der Lokwerkstatt Zittau-Pethau.





**Bild 5:** "ICT (anzlokal) Kummersberg" steht auf diesem Wagenkasten eines ehemaligen Dieseltriebwagens aus der 1932 und 1933 gelieferten Serie 137 005 bis 024 angeschrieben. Er ist in der Nähe der Speisebaracke mitten im Grünen aufgestellt.

◀ **Bild 6:** Das Drehscheibenhaus der Pethauer Drehscheibe.

**Bild 7 (links unten):** Das Zufahrtsgleis zur Lokwerkstatt Zittau-Pethau: Die Steilrampe weist beachtliche 25‰ Steigung auf. Unmittelbar vor der Drehscheibe befinden sich ein Kanal sowie der einzige Wasserkran der Lokwerkstatt (links im Bild).

**Bild 8 (rechte Seite oben):** Ein Blick in das Innere des Ringlokschuppens: der Werkstättenbereich.

**Bild 9:** Eine Diesellokomotive der Baureihe 102.0 nach ausgeführter Reparatur im Ringlokschuppen der Lokwerkstatt Zittau-Pethau (5. April 1990). **Alle Fotos: M. Weisbrod**

Diesellokomotiven (außer Motoren) ausgebaut. Der Platz hinter den Schuppengleisen 1 bis 4 ist der Werkstattbereich mit entsprechenden Metallbearbeitungsmaschinen. Früher gehörte auch eine Weißmetallgießerei dazu, um schadhafte Gleitlager bei Dampflokomotiven aufarbeiten zu können.

Der Kohleschuppen enthält keine Lokomotivkohle, sondern Braunkohlebriketts zum Heizen beispielsweise des Speiseraums, einer nicht sehr komfortabel aussehenden Baracke. Quer zur Speisebaracke steht ein Wagenkasten, der sich trotz abenteuerlicher Bemalung und anderer Veränderungen noch als ehemaliger Triebwagen identifizieren läßt. Er gehörte zu den 20 Fahrzeugen, die 1932 und 1933 als VT 137 005 bis VT 137 024 an die DRG geliefert worden waren. Fünf dieser Fahrzeuge hatte die Deutsche Reichsbahn nach 1945 noch im Betriebspark; vier davon liefen in Zittau. An die Betriebsnummer dieses Wagenkastens konnten sich auch die ältesten Eisenbahner in Zittau nicht mehr erinnern, wußten aber, daß der Triebwagen einst mit einem Maybach-Motor ausgestattet war. Im Jahre 1960 sind die vier Zittauer Triebwagen ausgemustert worden. Der Wagenkasten dient heute als Klubraum. **M. Weisbrod**





# Sicherheit durch

# Licht



Das erhöhte Fahrgastaufkommen im Nahverkehr (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn) mit der Verdichtung der Zugfolge sowie der Ausbau des Fernverkehrs der europäischen Bahnverwaltungen zu einem Hochgeschwindigkeitsnetz (ICE, TGV etc.) verlangen nach einem zukunftssicheren Übertragungsmedium, das unter allen Bedingungen des rauen Verkehrsalltags Nachrichten sicher und schnell transportiert. Dafür ist die optische Glasfaser als Lichtwellenleiter (LWL) besonders geeignet. Sie ist ein breitbandiges und dämpfungsarmes Medium für die

Übertragung von Sprache, Daten, Fernseh- und Rundfunksignalen. Die zu übertragende Information wird dabei in Form von modulierten Lichtwellen in einer haarfeinen Glasfaser geführt.

Die LWL-Technik hat inzwischen bei vielen Anwendern von Kabelanlagen Einzug gehalten, und die Eigenschaften der LWL bringen auch den Bahnverwaltungen und Verkehrsbetrieben technische und wirtschaftliche Vorteile im Vergleich zu herkömmlichen Kupferkabelsystemen.

Vor allem die Unempfindlichkeit des LWL gegenüber elektroma-

gnetischen Feldern, die im Bahnbetrieb durch die hohen Anfahrströme der Triebwagen und durch Thyristorsteuerung entstehen, ist ein entscheidendes Argument für den Einsatz von Glasfaser-Kabeln. Bei den für die Nachrichtenübertragung bis vor kurzem ausschließlich verwendeten Kupferkabeln mußte ein relativ großer Aufwand für die Abschirmung der störenden Felder betrieben werden, um die Beeinflussungsspannung klein zu halten.

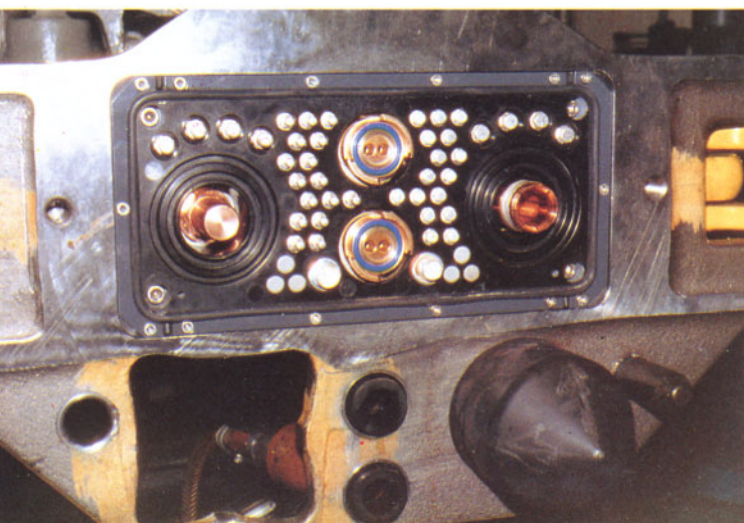
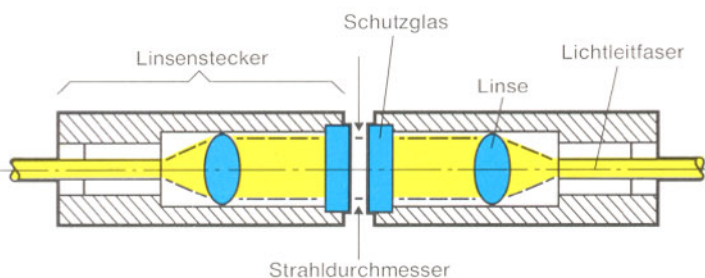
## Die Kabelkomponenten

Entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen an das Übertragungsverhalten und die Verbindungstechnik werden verschiedene Fasertypen eingesetzt. Dämpfung und Bandbreite sowie der Durchmesser des lichtführenden Faserbereichs (Faserkern) und die Größe des Akzeptanzwinkels, unter dem Licht in den LWL gelangen kann, sind die Auswahlkriterien und maßgebend für die Qualität und Zuverlässigkeit der Übertragungsstrecke. Vereinfacht kann gesagt werden: Je kleiner der Faserkern, umso größer die kilometerische Faserbandbreite und umso geringer die Faserdämpfung, aber umso größer die Anforderungen an die Verbindungstechnik.

Da die unmittelbar nach dem Faserziehvorgang beschichtete Glasfaser (Außendurchmesser über Beschichtung ca. 0,25 mm) gegenüber Biegung, Torsion, Stauchung und radialem Druck empfindlich ist, wird die Faser mit einer Kunststoffhülle umspritzt (LWL-Ader) und zum kundenspezifischen Kabel weiterverarbeitet. Dabei kann die Faser entweder umspritzt (Vollader) oder mit einer losen Kunststoffhülle ummantelt (Hohlader) werden, oder mehrere Fasern (bis zu 12) werden in eine Hülle lose eingebettet (Bündelader). Hohl- und Bündelader sind mit einem Gel gefüllt, um eine definierte Länge der Faser und eine Wasserdichtigkeit der Hülle zu erreichen und die im Betrieb auftretenden Vibrationen, wie sie entlang von Bahnanlagen häufig auftreten, zu dämpfen. Die LWL-Adern werden mit Zug- und Stützelementen verseilt und mit hochfesten Kunststoff- bzw. Glasgarnen als Zugentlastung bewickelt. Ein darüber aufgebrachtener Kabelmantel aus Kunststoff schützt die wertvolle Kabelseele vor Querdruck und Abrieb. Eine Bewicklung aus Bandstahl über dem Kunststoffmantel bewahrt das LWL-Kabel vor Zerstörung durch Nagetiere, die in Kabelkanälen drohen kann.

## Anwendung

Welche Fasertypen oder Verbin-



**Bilder 2 und 3:** Durch die Anwendung solcher Linsensteckverbinder, wie hier beim ICE in die Kupplung integriert, können die Anforderungen an die Steckverbindergenauigkeit mit den realen Möglichkeiten automatischer Wagenkupplungen in Einklang gebracht werden. Die Skizze verdeutlicht das Prinzip.

## Die Vorteile des LWL:

- Hohe Übertragungskapazität durch große Bandbreite
- Geringe Leitungsdämpfung
- Unabhängigkeit der Dämpfung von Temperatur und Modulationsfrequenz
- Unempfindlichkeit gegen elektromagnetische Beeinflussung
- Potentialtrennung zwischen Sender und Empfänger
- Keine Erdschleifen
- Geringes Gewicht und kleine Abmessungen
- Große Verlegelängen (> 2000 m)

**Bild 1:** Die einzelnen Elemente eines 8-Faser-Kabels für Einsatzgebiete bei Bahnverwaltungen sind hier deutlich herausgehoben. Womit die LWL-Adern geschützt sind, steht im Text.

dingstechniken für ein LWL-System genutzt werden, hängt von den gestellten Anforderungen ab. Gerade beim Einsatz für Verkehrsbetriebe und Bahnverwaltungen sind diese sehr unterschiedlich. Sie reichen von der Signalübertragung innerhalb eines Zuges bis zur Übertragung über zig Kilometer Wegstrecke entlang von Bahnanlagen.

Für den neuen Hochgeschwindigkeitszug ICE (InterCityExpress) der Deutschen Bundesbahn hat die ANT Nachrichtentechnik ein neues Steuerungssystem entwickelt, das sich auf ein LWL-Übertragungssystem stützt. In der ersten Ausbaustufe werden in den 41 Hochgeschwindigkeitszügen die dezentralen Mikrorechner der Brems- und Antriebssteuerungen über ein 2-Faser-Kabel (Mehrmoden-Gradientenfaser 100/140) verbunden. Bemerkenswert sind die hohen mechanischen und klimatischen Anforderungen des rauen Bahnbetriebes, die an die LWL-Kabel und die in den Kupplungen zwischen den Wagen integrierten Linsensteckverbinder gestellt werden. Dies wird beim Übergang von Wagen zu Wagen mit einem Steckverbindersatz, der nach dem Linsenprinzip die Lichtübertragung sicherstellt, gelöst. Hierbei wird die Lichtaufweitung am Faserende ausgenutzt und mit einer Kugellinse bei ca. 25facher Vergrößerung der lichtführenden Fläche eine Parallelführung erreicht. Am Gegenstecker erfolgt die Bündelung zum Wiedereintritt in die weiterführende Glas-

**Bild 5:** Größenvergleich unter dem Mikroskop. Die Glasfaser hat mit 0,125mm Durchmesser nur etwa die doppelte Stärke eines – hier zur Demonstration um sie geschlungenen – Männerhaares (ca. 0,05mm).

**Bild 6:** Auch in den Anlagen der Bochum-Gelsenkirchener Stadtbahn kommen bereits die Lichtwellenleiter zur Anwendung.

Alle Fotos und Zeichnung: ANT

**Bild 4:** Zwar wirkt diese Aufnahme, als stamme sie aus einer Baumwollspinnerei oder Strumpfwirkerei, doch handelt es sich hier tatsächlich um die Produktion von Glasfaser-Kabeln.

faser (Abb. 5). Durch dieses Verfahren können die Erfordernisse an die Steckverbindergenauigkeit mit den realen Möglichkeiten automatischer Wagenkuppungen in Einklang gebracht werden.

Eine Betriebsfähigkeit bis +85°C gepaart mit Flexibilität und geringem Gewicht sind für ein LWL-Kabel eigentlich einander widersprechende Anforderungen. Trotzdem gelang es durch eine maßgeschneiderte Konstruktion und präzise Fertigung, die geforderten Bedingungen zu vollster Zufriedenheit zu erfüllen. Das LWL-System wurde im InterCityExperimental, dem Vorläuferzug des IC Express, in einer dreijährigen Versuchsphase erfolgreich eingesetzt. Selbst bei einem Brand blieb die Glasfaser voll funktionsfähig, obwohl der Kabelmantel z. T. erheblich beschädigt wurde.

Die Deutsche Bundesbahn hat nicht nur für das rollende Material die Vorteile der LWL-Nachrichtenübertragung erkannt, sondern auch für die Neubaustrassen im Zuge des Ausbaus des neuen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die neu verlegten Kabel enthalten vier Glasfasern (Einmoden-Stufenfaser 10/125), von denen zwei zur Übertragung von 480 Sprachkanälen im Fernverkehr dienen und zwei für den Betrieb von elektronischen Stellwerken vorgesehen sind. Eine Besonderheit ist der völlig metallfreie Aufbau des LWL-Kabels, das überwiegend im Kabelkanal an der Strecke verlegt wird. Die Abstände der Regeneratoren zur Signalaufbereitung entsprechen



den Stellwerks- bzw. Überholbahnhofsabständen.

Auch die Schweizerischen und die Österreichischen Bundesbahnen folgen diesem Trend und setzen auf die zukunftssichere LWL-Technologie. Mit dieser Strategie wird die rechnergesteuerte Bahn 2000 zur optimalen Verkehrsversorgung geführt. LWL-Kabelanlagen sind in der Zukunft aus dem Alltag der Verkehrsbetriebe und Bahnverwaltungen nicht mehr wegzudenken. Die technischen und wirt-

schaftlichen Vorteile zusammen mit der Umstellung der analogen Übertragungstechnik auf digitale Nachrichtenübertragung machen allen Anwendern die Entscheidung zu diesem innovativen Übertragungsmedium leicht. So ist bei allen zuständigen Planungsstellen die Anwendung der neuen Technik ein fester Bestandteil beim weiteren Ausbau der schienengebundenen Verkehrsnetze geworden.

Wolfgang Nobis



## Wieder TGV-Rekord

Gleich zweimal innerhalb von 10 Tagen hat der TGV seinen eigenen Rekord vom 5.12.1989 (482,4 km/h) eingestellt. Am 9. Mai dieses Jahres wurden 510,6 km/h gemessen; am 18. Mai schaffte die Triebwageneinheit 325 sogar 515,3 km/h. Wie schon im vergangenen Jahr gelangen die Rekordfahrten auf der (leicht im Gefälle liegenden) Atlantik-Strecke in der Nähe von Courtalain. Die Fahrleitung war extrem gespannt und mit 30.000 statt 25.000 V gespeist worden. Zwar handelt es sich bei dem Zug um einen der 95 serienmäßigen, die General Electric/Alstom gegenwärtig für die SNCF baut, doch hatte er größere Antriebsräder und eine geänderte Übersetzung erhalten. Auch die Aerodynamik war noch etwas verbessert worden.

Beachtenswert ist, daß die Einheit mit annähernder Höchstgeschwindigkeit über eine Weiche fährt. Dabei springt allerdings des öfteren der Pantograph so sehr, daß Kurzschlüsse entstehen und die Sicherung der Oberleitung anspricht. Trotzdem hält die SNCF Geschwindigkeiten im 520 km/h-Bereich für möglich – eine riesige Reserve gegenüber der planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

nen Waschanlagen, außerdem verlangt das Erscheinungsbild des neuen Spitzenangebots der Bundesbahn auch im Winter regelmäßige Außenreinigung, die mit den vorhandenen Anlagen im Freien bei Frost unmöglich wäre. So wurde die neue Waschhalle erforderlich. Die ICE-Züge fahren nach Ankunft vom Bahnsteig aus direkt in das Zufahrtsgleis und mit eigener Kraft und einer Geschwindigkeit von etwa 2 km/h durch die Anlage. Damit dauert es rund 20 Minuten, bis ein 400 Meter langer Zug den vollautomatisch ablaufenden Waschvor-

stellt hat, gelten vor allem die völlige Korrosionsbeständigkeit und geringes Gewicht. Die Halle wird 210 Meter lang und – im Bereich der Waschbürsten – bis zu 8 Meter breit; entlang der Südfassade entsteht auf etwa 70 Meter Länge ein 4 Meter breiter Anbau vor allem für maschinentechnische Einrichtungen. Wegen der beengten Platzverhältnisse zwischen den Gleisen mußte die Halle für die nötigen Gewässerschutzanlagen und weitere Maschinentechnik unterkellert werden. Das Abwasser aus der Waschanlage

kraftwagen in Österreich hat zu einem sprunghaften Anstieg der Eisenbahntransporte im Transitverkehr durch Tirol geführt.

Die Zahl der im neuen Umschlagbahnhof Brennersee unmittelbar an der italienischen Grenze auf die "Rollende Landstraße" nach Ingolstadt verladenen Lastzüge stieg von 868 im Januar auf 1244 im März, was einer Steigerung um 43 % entspricht. In der Gegenrichtung war die Auslastung von Anfang an stärker, dennoch stieg die Zahl der verladenen Straßenfahrzeuge von 1217 im Januar auf 1300 im März, das bedeutete eine Steigerung um 8 %.

Auf der Strecke München – Verona, auf der wegen zu enger Tunnel auf der italienischen Seite der Brennerbahn noch Einschränkungen bei der Höhe der Lastwagen bestehen, stieg die Zahl der transportierten Fahrzeuge von 446 im Januar auf 595 im März oder um 33 %, in der Gegenrichtung betrug die Zunahme 34 %.

Im unbegleiteten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern stieg die Zahl der Sendungen über den Brenner von 5698 im Januar um mehr als 20 % auf 6863 im März. Trotz dieser allgemein steigenden Tendenz sind die Kapazitäten im Eisenbahngüterverkehr über den Brenner nach wie vor nicht voll ausgelastet. **R.R.**



210 m lang wird die Waschanlage für den ICE am Münchner Hauptbahnhof, die bis zum Sommer 1991 fertiggestellt sein soll. Das Pendant dazu entsteht in Hamburg.

Foto: R. R. Rossberg



## Hölzerner Tunnel für den ICE

Am südlichen Vorfeld des Münchner Hauptbahnhofs entsteht gegenwärtig eine dekorative Konstruktion aus zahlreichen tunnelförmigen Holzprofilen. Bis zum Sommer 1991 wird daraus für den ICE-Express eine der modernsten Wagenwaschanlagen der Welt. Wegen seiner größeren Breite paßt der ICE nicht durch die vorhande-

gang hinter sich gebracht hat. Da in der Halle keine Oberleitung montiert werden kann, beziehen die Züge ihren Strom bei Einfahrt mit dem hinteren, bei der Ausfahrt mit dem vorderen Stromabnehmer. Die jetzt sichtbare Holzkonstruktion verschwindet später hinter einer Außenhaut aus Leichtmetall, innen erhält sie eine wasserdichte Kunststoffauskleidung. Als Vorteil des Holzgerippes, das ein österreichisches Unternehmen herge-

wird vor der Einleitung in die städtische Kanalisation mit erheblichem Aufwand gereinigt.

Die Kosten für die Anlage betragen rund 24 Millionen Mark. Der Probebetrieb soll im kommenden Winter beginnen. **R.R.**

## Zwang bringt Brummis auf die Schiene

Das seit Dezember vorigen Jahres geltende Nachfahrverbot für Last-

Der neue Wartepavillon auf dem Querbahnsteig des Frankfurter Hauptbahnhofs, aus Leichtbauprofilen errichtet und vom Boden bis zum Dach verglast.

Foto: R. R. Rossberg



## Gläserne Pavillons

Wer im Frankfurter Hauptbahnhof auf seinen Zug wartet, kann sich jetzt in einem Glaspavillon aufhalten, den die Bundesbahn in zentraler Lage auf dem Querbahnsteig und damit unmittelbar gegenüber den ankommenden und abfahrenden Zügen aufgestellt hat. Schalldämmung hält den Lärm von draußen fern, eine Klimaanlage sorgt im Sommer wie im Winter für an-

**Neu - erscheint  
in diesen Tagen:**



## Die Eisenbahn in Südbayern

Es erwartet Sie eine faszinierende neue Sonderausgabe **BAHN-EXTRA**, die sich ganz dem Bahn-Geschehen südlich der Donau verschrieben hat. Ein einmaliges Heft mit außergewöhnlichen Themen:

- Besuch bei der Lokfabrik Krauss-Maffei
- Der „Gläserne Zug“ 491 001
- Die DB-Altbaue-loks in Südbayern
- Verkehrsknoten München
- Bahn-Urlaub im Alpenvorland
- Die S 3/6 im Süden
- Nebenbahnen in Oberbayern
- und vieles mehr!



Das ganze auf 120 Seiten und fast durchgehend in Farbe – mit über 150 (größtenteils bisher unveröffentlichten) Aufnahmen!

**Preis: nur 19,80!**

**Erhältlich ab sofort in jeder Bahnbuchhandlung, bei Ihrem Modellbahnhändler und im Zeitschriftenhandel. Oder bestellen Sie direkt beim Verlag:**

**GeraMond**   
Verlag GmbH München

Postfach 19 04 04, 8000 München 19

**BAHN-EXTRA 2/90**  
OM 19,80 € - 11.000 HEFTE  
**Die Eisenbahn  
in Südbayern**

genehme Temperaturen, und eine elektronisch gesteuerte Tür öffnet sich von selbst, wenn jemand hinein oder hinaus will.

Gleich nebenan steht ein zweiter, äußerlich gleicher Glaspavillon, in dem der Kundendienst der Bundesbahn untergebracht wurde. Dieser zentralen Informationsstelle im Servicebereich stehen alle Kommunikationseinrichtungen zur Verfügung. Hier gibt es die aktuellsten Auskünfte vor allem bei Verspätungen, aber auch Informationen über Zuganschlüsse und Fahrpreise. Außerdem können hier Lautsprecherdurchsagen veranlaßt werden. Während der Messe ist ein zusätzlicher Auskunftspunkt speziell für Messe-Informationen besetzt. Zwei weitere Pavillons gleicher Ausführung wurden an Geschäfte verpachtet. **R.R.**

## Zweigleisig zur Grenze

Im Vorgriff auf den ins Auge gefaßten Ausbau der Hauptstrecken zwischen der DDR und der Bundesrepublik arbeitet die Deutsche Reichsbahn bereits an der Wiederherstellung des zweiten Gleises zum Grenzübergang Gutenfürst/Hof.

Ab Plauen (Vogtland) ist die ehemalige Magistrale von Leipzig und Dresden über Hof nach Nürnberg und München auf 33 Kilometer nur eingleisig. Vom Grenzbahnhof Gutenfürst schließt sich ein 8 Kilometer langer zweigleisiger Abschnitt auf bayrischer Seite bis Feilitzsch an, von dort steht bis Hof ebenfalls nur noch ein Gleis zur Verfügung. Die Reichsbahn baut nun ihrerseits 8 km ab Reuth bis Gutenfürst zweigleisig aus. Schon ab Fahrplanwechsel Ende Mai können damit von Reuth über Gutenfürst bis Feilitzsch insgesamt 16 Kilometer zweigleisig befahren werden. Bereits gearbeitet wird auch zwischen Plauen (Vogtland) und Mehltauer; dieser 11 Kilometer lange Abschnitt soll als nächster zweigleisig in Betrieb genommen werden. Daran sollen sich die Abschnitte Schönberg - Reuth mit 8 Metern und Mehltauer - Schönberg mit 6 Kilometern anschließen. Auf DDR-Seite wird die Strecke damit wieder durchgehend zweigleisig. Auch die Elektrifizierung von Reichenbach bis zur Grenze ist schon ins Auge gefaßt.

Auf bundesdeutscher Seite bleibt die 6,6 Kilometer lange eingleisige Strecke zwischen Feilitzsch und Hof. Die Verlegung des zweiten Gleises erfordert jedoch wegen des heute größeren Gleisabstands auch



Anpassungen der Trassierung, so daß die Kosten auf 30 Millionen Mark veranschlagt sind. Die Bauzeit würde etwa ein Jahr betragen. Voraussetzung bleibt jedoch, daß die erforderlichen Gelder zur Verfügung gestellt werden. **R.R.**

## Bayerisch Eisenstein

In Bayerisch Eisenstein besteht jetzt berechtigte Aussicht, daß auch der Eisenbahn-Grenzübergang zur Tschechoslowakei wieder geöffnet und damit die auf deutscher Seite von der Stilllegung bedrohte Strecke wieder durchgehend befahren wird. Nach Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums haben sich beide Seiten bereits darauf geeinigt, unverzüglich Expertengespräche zur Wiedereröffnung dieses Eisenbahngrenzübergangs aufzunehmen. Die Entwicklung des Personenverkehrs werde in starkem Maß von der künftigen Ausgestaltung der Visa-Regelung beeinflusst. Bayerisch Eisenstein liegt unmittelbar an der Grenze zur Tschechoslowakei; die Grenzlinie verläuft mitten durch das Bahnhofsgebäude, im Gepäckraum des von der Bundesbahn noch genutzten Gebäudeteils ist ein Grenzstein als viel besichtigte Sehenswürdigkeit in den Fußboden eingelassen. Der durchgehende Zugverkehr ruht jedoch seit 1945.

Vor allem Regionalpolitiker haben bereits vielfach versucht, neben dem wieder geöffneten Straßenübergang in Bayerisch Eisenstein

auch die Grenze für den Schienenverkehr wieder zu öffnen, zumal der deutsche und der tschechoslowakische Streckenteil noch befahren werden und das Gleis nur auf wenige hundert Meter zwischen Bayerisch und Böhmisches Eisenstein unterbrochen ist.

Die Öffnung des Ostblocks hat auch zu neuen politischen Aktivitäten für die Strecke München - Prag über Deggendorf - Eisenstein - Pilsen geführt. Sie ist auch kürzer als die heute benutzte Strecke über Regensburg - Furth im Wald - Pilsen: Während die Entfernung über Eisenstein nur 421,3 km beträgt, sind es über Furth im Wald 442,8 km. **R.R.**

## Intercontainer: Vorbereitungen für Kanaltunnel

Intercontainer, die in Basel ansässige Tochtergesellschaft der europäischen Staatsbahnen zur Abwicklung des grenzüberschreitenden Containerverkehrs auf der Schiene in Europa, rüstet sich für die Eröffnung des Kanaltunnels zwischen England und dem Kontinent. Wenn in gut drei Jahren dieses Jahrhundertbauwerk in Betrieb geht, wird Intercontainer sofort durchgehende Züge anbieten. Sorgfältige Marketingstudien lassen bereits bis Mitte der neunziger Jahre etwa 3 Millionen Tonnen Fracht in Containern und Wechselaufbauten erwarten, die in 10 bis 12 direkten Zügen täglich zwi-



Vom 02.04. bis zum 12.04. 1990 fanden auf dem Abschnitt Gütersloh – Neubeckum (Strecke Dortmund – Hannover) Probefahrten mit den ICE-Triebköpfen 401 002 und 401 003 und einer elfteiligen Dummy-Zuggarnitur mit Meßwagen statt. Sie dienten der Betriebseinstellung der Triebköpfe und wurden mit bis zu 200 km/h durchgeführt. Die Aufnahme entstand am 04.04.1990 im Hbf Gütersloh während des Fahrtrichtungswechsels.

Foto: R. Timmermann

Gratulantin zur 100-Jahr-Feier der Zittau-Oybin-Johnsdorfer Eisenbahn (ZOJE) war auch die sächsische IV K. Im schmucken Farbleid der ehemaligen Länderbahn, wird sie für die nächste Fahrt dieses historischen Tages vorbereitet.

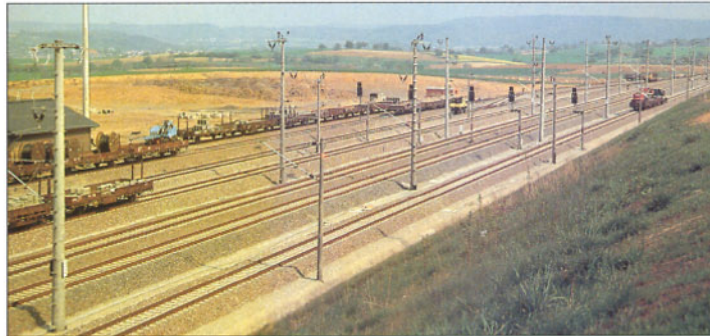
Foto: D. Schubert

schen Großbritannien und dem Festland befördert werden sollen. So sollen z.B. innerhalb von nur 36 Stunden Container zwischen den britischen Industriezentren und kontinentalen Ballungszentren und Verkehrssammelpunkten wie Bologna, Mailand, Turin, Wien, München, Marseille, Avignon, Lyon und Barcelona transportiert werden. Um den unterschiedlichen technischen Anforderungen der betreffenden Staatsbahnen gerecht zu werden – z.B. weisen die britischen Eisenbahnen ein kleineres Lichtraumprofil als die kontinentalen auf, und auch so manche Alpentransitstrecke hat noch keine "normgerechten" Tunnelhöhen – läßt Intercontainer derzeit neue Container-Tragwagen entwickeln, die einen ungehinderten Transport auf allen Strecken zulassen.

v.Ha.

## Kein Transrapid für Hamburg - Hannover

Teuer abkaufen ließ sich die niedersächsische Landesregierung den Verzicht auf die Transrapid-Referenzstrecke Hamburg – Hannover und die sofortige Einstellung des dafür bereits eingeleiteten Raumordnungsverfahrens. Stattdessen wird nun, laut Zusage des Bundeskanzlers, der Flughafen Hannover-Langenhagen für mindestens 600 Mio DM einen InterCity-Anschluß erhalten. Finanzierung und Trassenführung sind jedoch noch abzuklären. Allerdings hat das Land Niedersachsen bereits eine Kostenbeteiligung zugesagt, da nach Aussagen von Verkehrsexperten die Wirtschaftlichkeit einer InterCity-Schleife über Langenhagen nicht gegeben ist. Eine denkbare, teilweise unterirdische Anbindung des Flughafens an die Nord-Süd-Strecke Hamburg – Hannover – Kassel – Würzburg würde die Streckenlänge vergrößern und längere, wenig attraktive Reisezeiten bringen. Vielleicht sollte man aber – gerade in Anbetracht der so plötzlich geänderten deutsch-deutschen Eisenbahnverhältnisse – in



diesem Zusammenhang an eine ganz große Lösung denken. Anstatt die Strecke Hamburg – Hannover via Uelzen – Lüneburg, wie im Bundesverkehrswegeplan '85 ausgewiesen, mindestens dreigleisig auszubauen, wäre auch eine direkte Schnellbahn Hamburg – Hannover unter weitgehendem Ausbau der sog. Heidebahn über Soltau denkbar, die unmittelbar am Flughafen vorbeiführt. Dies würde eine direktere und damit schnellere Schienenverbindung zwischen Elbe und Leine und zusätzliche Güterverkehrskapazitäten zwischen Nord- und Süddeutschland schaffen. Außerdem würden dadurch auf der "alten" Nord-Süd-Strecke die Kapazitäten frei, die ohnehin schon ab 1991 mit Einführung des ICE und einer Verdichtung des InterRegio-Angebotes dort erforderlich sind. Eine noch höhere Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Strecke zwischen Uelzen und Hamburg wird außerdem dann zusätzlich notwendig, wenn der Grenzübergang bei Salzwedel wieder geöffnet wird, wofür alles spricht. Die Wiederinbetriebnahme der einstigen Rollbahn Uelzen – Wieren – Salzwedel – Stendal brächte nämlich den beiden größten deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen den direkteren und schnellsten Weg ins Herz des mitteleuropäischen Industriedreiecks Halle/Leipzig – Chemnitz – Dresden, der auch für den Personenverkehr nicht unattraktiv ist.

v.Ha.

## "EVA" auch bei der DR

Ab Sommerfahrplan 1990 wird "EVA", die elektronische Fahrplanauskunft der Deutschen Bundesbahn, auch das komplette Zugangebot der Deutschen Reichsbahn und den gesamten Berliner S-Bahn-Verkehr enthalten. Die Zahl der in Sekundenschnelle abfragbaren täglichen Zugverbindungen steigt da-

durch von zur Zeit 36 auf 60 Millionen. Zum Jahresfahrplan 1991/92 im Mai 1991 wird dann auch erstmals ein gemeinsames deutsches Kursbuch erscheinen.

v.Ha.

## S-Bahn zum Flughafen

Der Hamburger Flughafen Fuhlsbüttel, der bisher nur unzulänglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, soll einen Schnellbahnanschluß erhalten. Das hat die Senatskommission für Umweltpolitik und Staatsentwicklung unter Vorsitz von Bürgermeister Henning Voscherau beschlossen. Obwohl auch eine U-Bahn-Verbindung denkbar ist, gilt die Verknüpfung mit dem S-Bahn-Netz als so gut wie sicher. Die Baukosten werden auf mindestens 200 Millionen Mark geschätzt.

Als Streckenführung bietet sich eine Spange zwischen der bestehenden S-Bahnlinie 1 in Ohlsdorf und der Linie 3 in Eidelstedt an. Dazu müßte die S 1 zunächst über Ohlsdorf hinaus bis Fuhlsbüttel verlängert und dann im Bogen zum Flughafen geführt werden. In der Fortsetzung würden die Stationen Luft Hansa Werft, Groß Borstel, Nienendorf Markt und Kieler Straße liegen, bevor die Verbindungsstrecke in Eidenstedt oder in Stellingen in die S 3 einmündet.

Seit langem bestehende Pläne sollen nun auf ihre Machbarkeit untersucht und wenn nötig modifiziert werden. Auch die Finanzierung ist noch offen.

Da auch die Flughafenlinie nicht kostendeckend zu betreiben wäre, würde sie den Betriebsverlust der Hamburger S-Bahn weiter erhöhen. Der öffentliche Personennahverkehr kostet in Hamburg schon heute nahezu eine Milliarde Mark im Jahr; nur etwa sechzig Prozent sind durch Einnahmen gedeckt, der Rest muß zugeschossen werden.

R.R.

Der Überholungsbahnhof Oberacker auf der Neubaustrecke Mannheim – Stuttgart hat in den letzten Monaten Gestalt angenommen. Links im Bild das blockhausartige Betriebsgebäude (26.04.1990).

## Neuer Fernbahnhof

Bis 1997 soll der Frankfurter Rhein-Main-Flughafen einen zweiten Bahnhof erhalten. Er wird aus Kostengründen nicht wie der erste unterirdisch, sondern zu ebener Erde etwa zweihundert Meter vom Flughafenterminal entfernt gebaut. Die Baukosten werden trotzdem auf eine Milliarde Mark geschätzt. Das Raumordnungsverfahren soll in Kürze eingeleitet werden; mit größeren Planungsschwierigkeiten wird nicht gerechnet, da auch der Flughafengesellschaft an einer raschen Realisierung des Vorhabens gelegen ist.

Der Vorstand der Bundesbahn hat die Pläne jetzt gutgeheißen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, daß der vorhandene, viergleisige Tunnelbahnhof bereits bis an seine Kapazitätsgrenze ausgelastet ist, für die Zukunft jedoch weiter stark steigendes Verkehrsaufkommen erwartet wird.

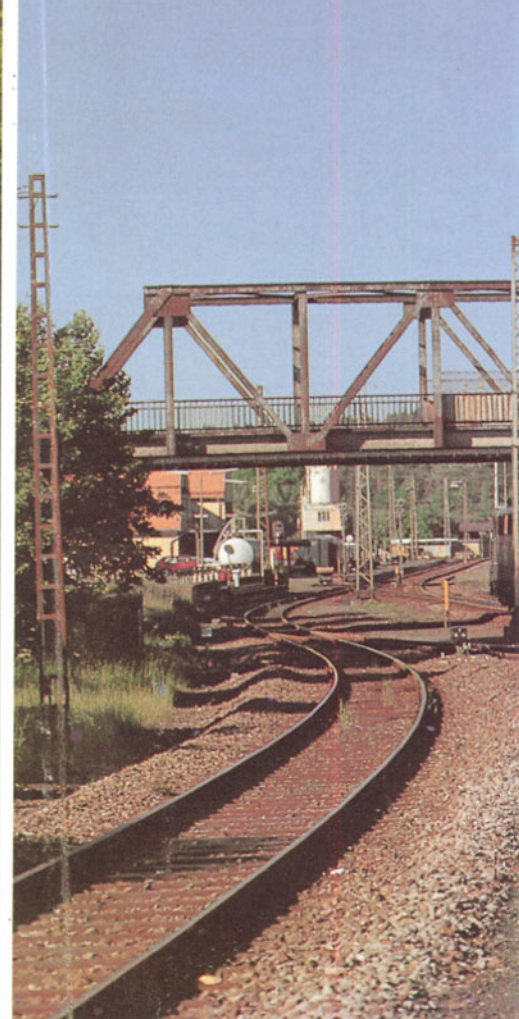
Auch für die Flughafengesellschaft spielt die leistungsfähige Anbindung an das Eisenbahnnetz eine wesentliche Rolle; denn künftig werden immer mehr Kurzstreckenflüge zugunsten internationaler Verbindungen aufgegeben und durch schnelle Bahnverbindungen ersetzt werden müssen. Der neue Bahnhof, der neben der Autobahn Frankfurt – Köln entstehen soll, wird an die geplante Neubaustrecke von Köln und die Ausbaustrecke von Mannheim angeschlossen.

Der heutige Flughafenbahnhof war am 14. März 1972 eröffnet worden und ursprünglich nur für den Nahverkehr mit der S-Bahn bestimmt. Lange wehrte sich die Bundesbahn dagegen, überhaupt Fernzüge zum Flughafen zu führen. Inzwischen ist der Frankfurter Flughafen jedoch, vorerst als einziger in Deutschland, voll in das InterCity-Netz integriert. Im vergangenen Jahr mußte er 7,6 Millionen Reisende bewältigen. Eine weitere Steigerung ist kaum noch möglich. Nach Fertigstellung des neuen soll der alte Flughafenbahnhof wieder voll dem Nahverkehr zur Verfügung stehen.

R.R.



**Bild 1:** Mit einem CityBahn-Zug von Saarbrücken nach St. Wendel hat die 141 409 am 01.06.1990 den Wiebelskirchener Tunnel durchfahren.



# CityBahn an der Saar

Was am 10. April 1989 besiegelt wurde – damals unterzeichneten der saarländische Wirtschaftsminister Hajo Hoffmann und das DB-Vorstandsmitglied Hemjō Klein bei einer gemeinsamen Pressekonferenz eine Rahmenvereinbarung zur künftigen Neugestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im

Saarland –, nahm jetzt auf der 50 km langen Strecke Saarbrücken – Türkismühle Gestalt an. Auf dieser Bahnlinie kommen seit Inkrafttreten des Sommerfahrplans insgesamt 57 zu CityBahn-Wagen umgebaute Reisezugwagen zum Einsatz.

Das CityBahn-Fahrplankonzept für die Kurs-

buchstrecke 640 sieht folgendermaßen aus: Zwischen Saarbrücken und St. Wendel wird von 5.30 Uhr bis 21.30 Uhr stündlich ein CityBahn-Zug mit Halt auf allen Stationen sowie von 6 Uhr bis 18 Uhr alle zwei Stunden ein beschleunigter CityBahn-Zug mit folgenden Halten angeboten: Sulzbach (Saar), Landsweiler-

**Bild 3:** Bereits vor Fahrplanwechsel gelangten im Saarland die ersten CityBahn-Wagen, die alle vom AW Hannover umgebaut wurden, zum Einsatz. Dieser Nahverkehrszug, der N 4371 von Türkismühle nach Saarbrücken, ist aus zwei "Silberlingen" und zwei CityBahn-Wagen gebildet (bei Namborn, 11.05.1990).



**Bild 4:** Auf diesen Strecken im Saarland wird nach Ablieferung aller vorgesehenen CB-Wagen die CityBahn verkehren. Zwischen Merzig und Homburg sowie zwischen St. Wendel und Saar-





**Bild 2:** Mit dem Steuerwagen voraus verläßt dieser CityBahn-Zug den Bahnhof Türkismühle in Richtung Saarbrücken (01.06.1990). Die Zugzielanzeiger in den Steuerwagen waren zum CityBahn-Start im Saarland leider noch nicht funktionstüchtig.

Reeden, Neunkirchen (Saar), Ottweiler (Saar) und Niederlinxweiler. Die beschleunigten Züge fahren über St. Wendel hinaus bis nach Türkismühle mit Halt auf allen Stationen zwischen St. Wendel und Türkismühle.

Auch in der Gegenrichtung wird zwischen Türkismühle und St. Wendel lediglich ein Zweistundentakt angeboten; diese Züge verkehren übrigens zwischen St. Wendel und Saarbrücken nicht als beschleunigte, sondern als normale CityBahn-Züge mit Halt auf allen Stationen.

brücken wird durch Überlagerung zweier CityBahn-Linien (Linien 1 und 2 bzw. 3 und 4) ein besonders dichter Zugtakt angeboten.

Skizze: DB

Die beschleunigten CityBahn-Züge in Richtung Saarbrücken bedienen also nur den Streckenabschnitt St. Wendel – Saarbrücken.

Natürlich auch hier keine Regel ohne Ausnahmen: Zu den Verkehrsspitzen (Berufs- und Schülerverkehr) ist der Takt verdichtet; für Spätheimkehrer gibt es einen CityBahn-Zug von Saarbrücken nach St. Wendel, der die Saarmetropole erst um 0.35 Uhr verläßt, etc. Damit sind nun rund 80% aller Züge zwischen Saarbrücken und St. Wendel mit den neuen

attraktiven Reisezugwagen ausgestattet. Im Laufe des Jahres werden Zug um Zug auch für die CityBahn-Strecken Saarlörsbach – Homburg und Neunkirchen – Homburg die modernisierten Wagen im Saarland eintreffen. Erst gegen Jahresende sollen die bewirtschafteten Servicewagen "Rollende Kaffeeküche" zum Einsatz kommen, allerdings nur zwischen Merzig und Homburg. Dann ist das neue Produkt CityBahn im Saarland komplett und muß seinen Markt finden.

AR

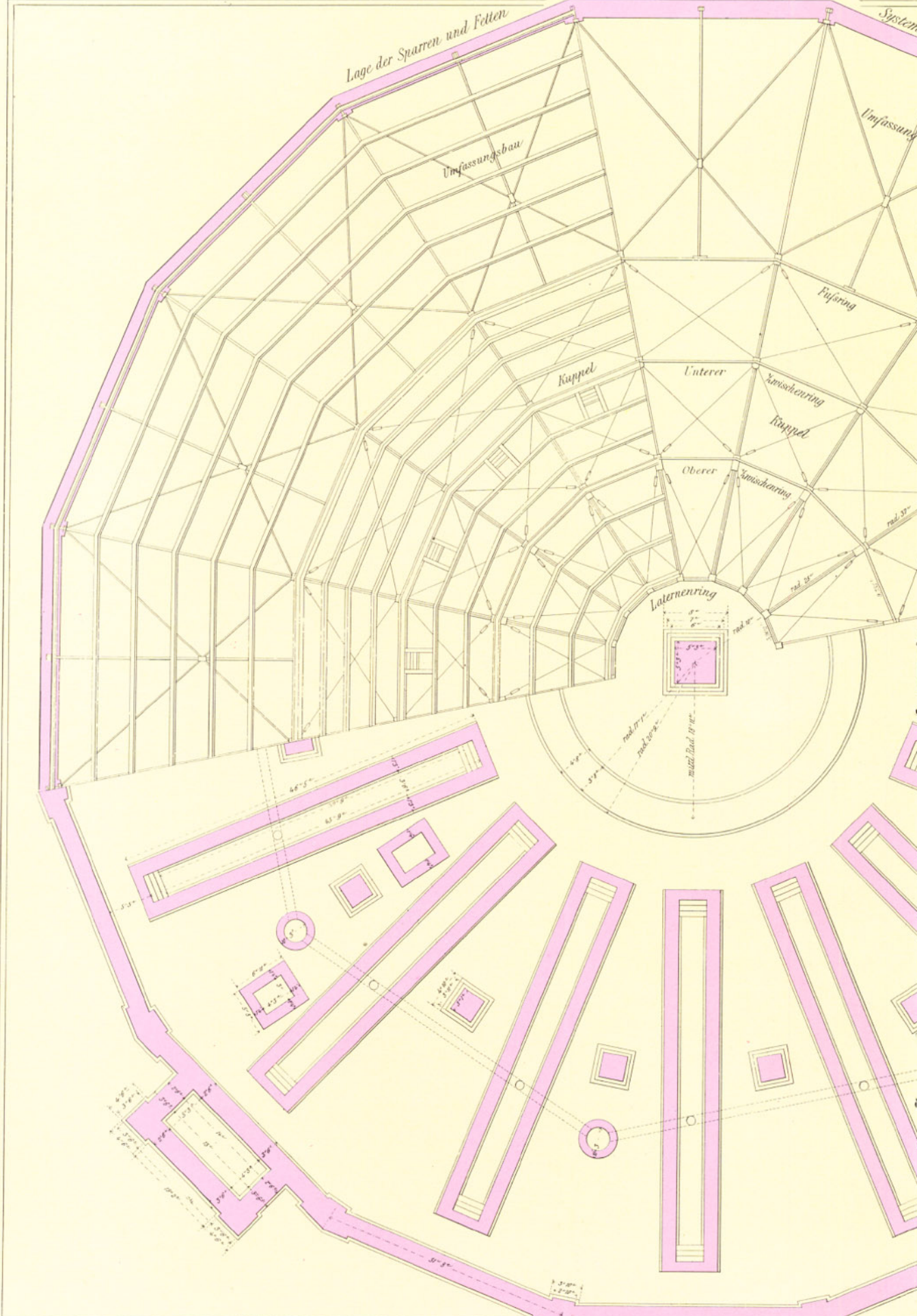
**Bild 5:** Dem Bw Saarbrücken 1 stehen im Moment so gut wie keine rotlackierten Elektrolokomotiven der Baureihen 140 und 141 zur Verfügung. Beige/türkisfarbene und zuweilen auch noch grüne Zugloks, wie hier am 22.05.1990 bei Ottweiler die 141 171, werden das Erscheinungsbild der CityBahn-Züge im Saarland also sicherlich noch einige Zeit mitbestimmen. **Alle Fotos: R. Spielhofen**

## CityBahn im Saarland

- Linie 1** Saarlörsbach/Merzig—Homburg mit allen Halten
- Linie 2** Merzig—Homburg Halte: Beckingen, Dillingen, Saarlouis, Bous, Völklingen, Sbr. Hbf., Sbr. Ost, St. Ingbert und Kirkel
- Linie 3** Türkismühle/St. Wendel—Saarbrücken mit allen Halten
- Linie 4** St. Wendel—Saarbrücken Halte: Ottweiler, Neunkirchen, Sulzbach
- Linie 5** Homburg—Neunkirchen

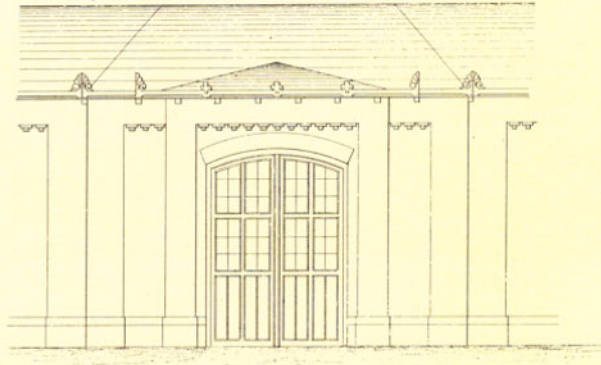
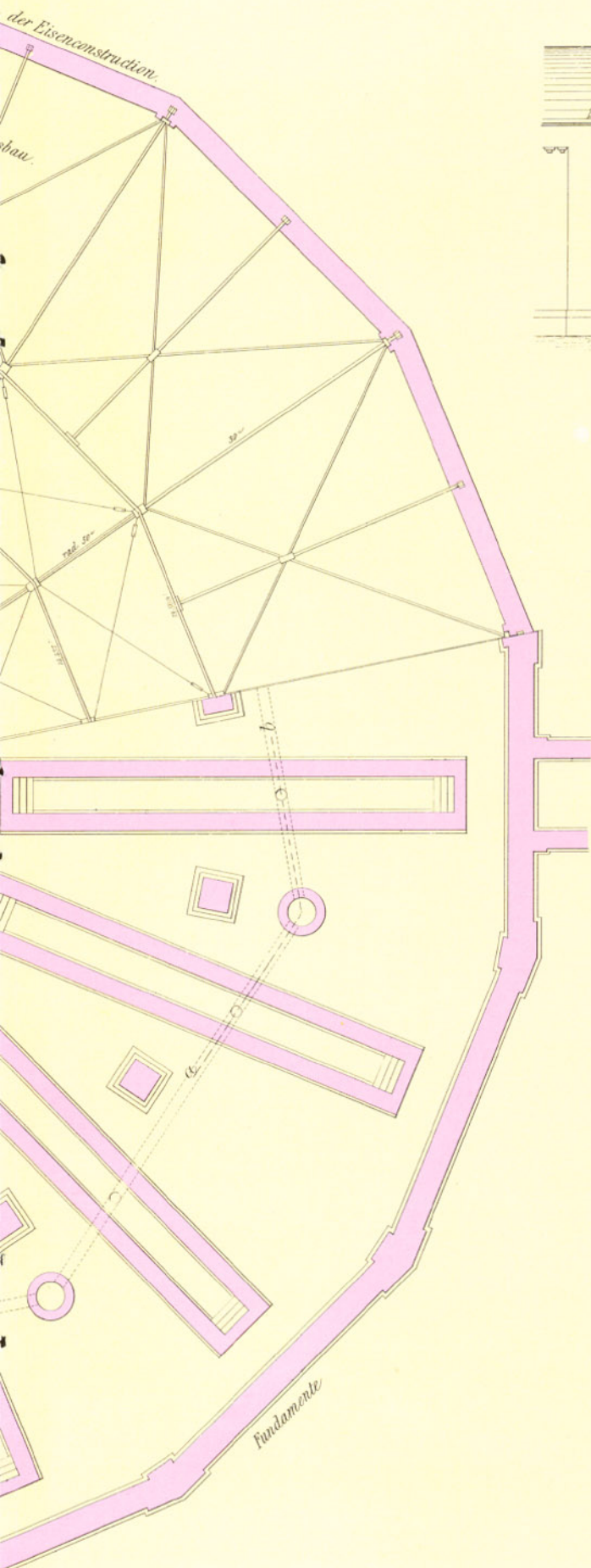
Homburg



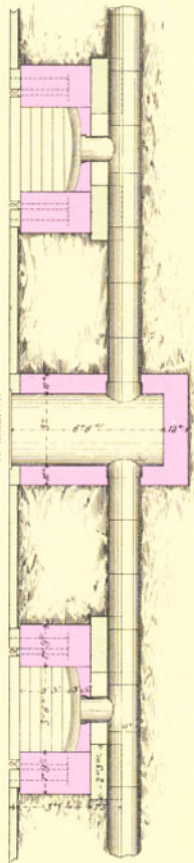


Stellendien verl.

Polygonaler Locomotiv-Schuppen für 16 Locomotiv



Schnitt a b  
Löschgruben und Schlauchbrunnen



Maaßstab  $\frac{1}{100}$  nat. Gr.





DB

055 538-3



055 538-3



## Mit der Modellbahn durchs Lahntal

Im Eisenbahn-Journal 7/1990 hieß es bereits, die Anlage Villmar sei jetzt fertig. Nun ist der Ausdruck "fertig" bei einer Modellbahnanlage so gut wie immer relativ zu verstehen. Zu bauen, zu verändern, zu detaillieren gäbe es bei "Villmar" sicherlich noch eine Menge. Doch würden derartige Arbeiten höchstens "Stoff" für Detailfotos hergeben; das Gesamtbild der An-

lage bliebe jedenfalls im großen und ganzen unverändert.

Für das Lahntal sind zum Beispiel Burgen typisch. Die neue Burg- und Stadtanlage von Vollmer regt da stark zum Einbau an, wenn gleich beim Vorbild Villmar weit und breit keine Burg zu sehen ist. Doch der Phantasie des Modellbauers sind keinerlei Grenzen gesetzt. – Unser Ziel ist es ja gewesen, eine Weihnachts- bzw. Nachweihnachtsanlage in verhältnismäßig kurzer Zeit zu erstellen – und das ist auch erreicht worden.

An Arbeitszeit sind für den reinen Aufbau der Anlage rund zehn Tage aufgewendet worden. Für die Erstellung der Gebäude und sonstigen Einrichtungen – genannt seien hier vor allem das Bahnhofsgebäude, die beiden Laufkatzenkräne, die Schranke, der Fußgängersteg und die verkürzten Signale – wurden bestimmt noch einmal acht bis zehn Tage benötigt. Für die elektrische Verkabelung ist, wie in der letzten Ausgabe schon kurz angesprochen, ebenfalls ein nicht unerheblicher Zeitaufwand notwendig. Erschwerte Arbeitsbedingungen bestehen auf alle Fälle, wenn eine Anlage teilbar sein soll. Infolge der Dreiteilung müssen wir rund dreimal so viele Anschlüsse verlegen, denn auf die Stromzuführung nur durch die Schienenverbinder an den Trennstellen kann man sich nicht verlassen. Überdies ist es unmöglich, solche

Verbindungsstücke im verdeckten Schattenbahnhof nach einer Trennung wieder "einzufädeln".

### Prinzipielles zur Anlagenteilung

Modellbahnanlagen wie unsere dreigeteilte "Weihnachtsanlage", die wir Ihnen in dieser Artikelreihe ausführlich vorgestellt haben, sollen grundsätzlich auf einem mit Rollen oder sonstigen gut gleitenden Füßen versehenen Unterbau ruhen. Unser Breitenmaß von 3 m kann höchstens um 10 cm unterschritten werden. Andernfalls werden die Ladegleise vor dem Lagerschuppen zu kurz, oder es muß auf das zweite Abstellgleis verzichtet werden. Der Ausdehnung in der Breite sind hingegen keine Grenzen gesetzt. Davon war bereits in der ersten Folge dieser Serie die Rede. Mindestens 5 m sind allerdings erforderlich, falls man die Villmarer Gleisanlagen einigermaßen vorbildnah nachgestalten möchte – zumindest von den Betriebsmöglichkeiten auf den Abstell- und Rangiergleisen her.

### Und noch eines ...

... ist uns bei der Verwirklichung des Projekts klar geworden: Eine dreiteilige Anlage darf nie-



**Bild 1:** Die linke Bahnhofseinfahrt von Villmar mit dem charakteristischen Fußgängersteg über den Gleisanlagen. Zwischen Hausbahnsteig und Treppenaufgang hat der Fahrradständer von Vollmer seinen Platz gefunden.

**Bild 2:** Der Schienenbus wartet auf den Abfahrtsauftrag. Deutlich erkennt man links das vorbildgerecht verkürzte Ausfahrts-Formsignal von Brawa.



**Bild 3:** Der Nahgüterzug fährt in Gleis 3 ein.

**Bild 4:** Die für Villmar bestimmten Güterwagen wurden von dem Nahgüterzug, der seine Fahrt fortgesetzt hat, abgekuppelt.

mals in der Breite von Wand zu Wand eingespreizt werden. Selbst mit noch so leichtgängigen Rollen oder Rädern läßt sich solch eine Anlage nicht mehr von der rückwärtigen Zimmerwand abrücken; sie verkeilt sich. Man muß also nach jeder Seite mindestens 10 cm freilassen – je mehr, desto besser, weil dann auch ein schräges Vorziehen in Frage kommt. Denn an den Schattenbahnhof muß man von hinten unbedingt herankommen können, wenn es dort mal "gekracht" hat. Gegen die volle Raumausnutzung und damit das Verspreizen der Anlage ist jedoch nichts einzuwenden, wenn man für den mittleren Teil eine leicht konische Form wählt; es genügt eine hinten um 10 bis 20 cm reduzierte Breite. Der Mittelteil läßt sich dann wie ein Keil gut herausziehen; alle drei Teilstücke sind zugänglich.



## Leserstimmen

Über die gute Resonanz unserer Baubeschreibung im Kreis der Journal-Leser haben wir uns sehr gefreut. Ist es doch keineswegs einfach, einem fachkundigen, anspruchsvollen Modellbahner-Publikum eine relativ einfache Lösung, wie das hier der Fall ist, "schmackhaft" zu machen. Doch nur vereinzelt mokierten sich Leser darüber, daß ihnen eine so simple Anlage

**Bild 5:** Die abgestellten Güterwagen lassen sehr gut die weiträumigen Gleisanlagen des Bahnhofs Villmar erkennen. Im Hintergrund zieht die Roco-Köf einen O-Wagen zur Weichenverbindung Richtung Marmorsteinschleiferei.





**Bild 6:** Die Rangiergruppe hat das Ladegleis der Marmorsteinschleiferei erreicht. Den O-Wagen hat der Rangierer inzwischen abgekuppelt.

**Bild 9:** Die Roco-Köf bei Rangierarbeiten. Im Hintergrund rechts hat der Märklin-Triebwagen der Baureihe 628 Ausfahrt. Rechts vom Treppenabgang des Fußgängerstegs ist der gelbe Rottenkraftwagen von Brawa erkennbar.



**Bild 7:** Links am Bahnsteig steht der Roco-Tw der BR 628. Der gleiche Fahrzeugtyp – diesmal von Märklin – hat rechts oben auf Gleis 1 Einfahrt.

**Bild 8:** Ausfahrt eines Wendezugs mit Roco-„Silberlingen“ und der Fleischmann-218 als Triebfahrzeug. Auf dem Ladegleis der Marmorsteinschleiferei herrscht rege Betriebsamkeit.



in einer Ebene im Eisenbahn-Journal "zugemutet" wurde.

Wer so schreibt, hat die Einführung zu der Artikelserie nur halbherzig gelesen. Dort hieß es ausdrücklich, es solle keine Superanlage entstehen – die dann vielleicht bis Weihnachten 1993 fertig geworden wäre. Vielmehr wollten wir eine vernünftige, gleichwohl ans Vorbild angelehnte Alternative hauptsächlich für jüngere Modellbahner oder solche, die bisher noch keine großen "Bautaten" vorweisen können, anbieten. Größer und raffinierter werden die Anlagen meistens "ganz von selbst".

## Abwechslungsreicher Betrieb

Auch auf rund 4,5 m<sup>2</sup> Anlagenfläche ist ein durchaus abwechslungsreicher Fahr- und Rangierbetrieb möglich. Das soll dieser Beitrag aufzeigen. Das "Geheimnis" hierfür ist in dem Schattenbahnhof zu suchen. Er besitzt nicht nur fünf Durchfahr- und Abstellgleise, sondern auch einen Gleisanschluss als Stumpf- oder Sackgleis, der für Pendel- und Sägefahrten dienen kann.

Ein Nahgüterzug bzw. ein Übergabezug, der von einer V 100, V 60 oder gar Köf nach Villmar gebracht wird, kann dort während des normal ablaufenden Zugverkehrs rangieren bzw. seine Waggons auf die einzelnen Kunden verteilen. Nach Beendigung dieser Arbeit "verschwindet" die Köf in der Richtung, aus der sie gekommen ist. In unserem Fall fährt sie über die rechte Bahnhofsausfahrt auf das lange Stumpfgleis im "Untergrund" und wird durch einen automatischen Entkuppeler von den übriggebliebenen Wagen getrennt.

Eine Schwester-Köf oder eine andere Lokomotive, die am Ende des Stumpfgleises nach der Weiche wartet, kann die "unterirdisch" abgestellten Waggons wieder ankuppeln und erneut zum Aufsammeln der im Bahnhof Villmar hinterstellten Güterwagen dorthin zurückkehren. Ebenso kann natürlich von einem Schattenbahnhofsgleis beispielsweise, je nach Epoche, ein VT 98 oder eine moderne 628.2/928.2-Garnitur über die "unterirdischen" Bogenwei-



chen auf das Gegenrichtungsgleis wechseln und den Bahnhof Villmar in Pendelfahrten jeweils aus einer Richtung erreichen bzw. ihn wieder verlassen. Im Schattenbahnhof abgestellte artgleiche Fahrzeuge können den Durchgangsverkehr in beiden Richtungen von ein und demselben Fahrzeugtyp imitieren. – Wir wollen

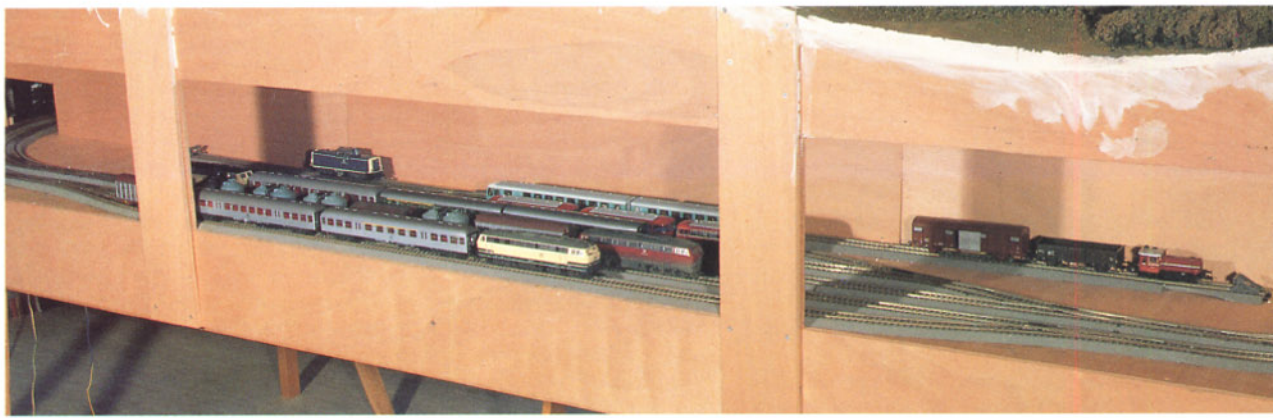
zur Verdeutlichung ein paar fotografische Betriebsbeispiele geben.

### Ein ganz gewöhnlicher Tag in Villmar

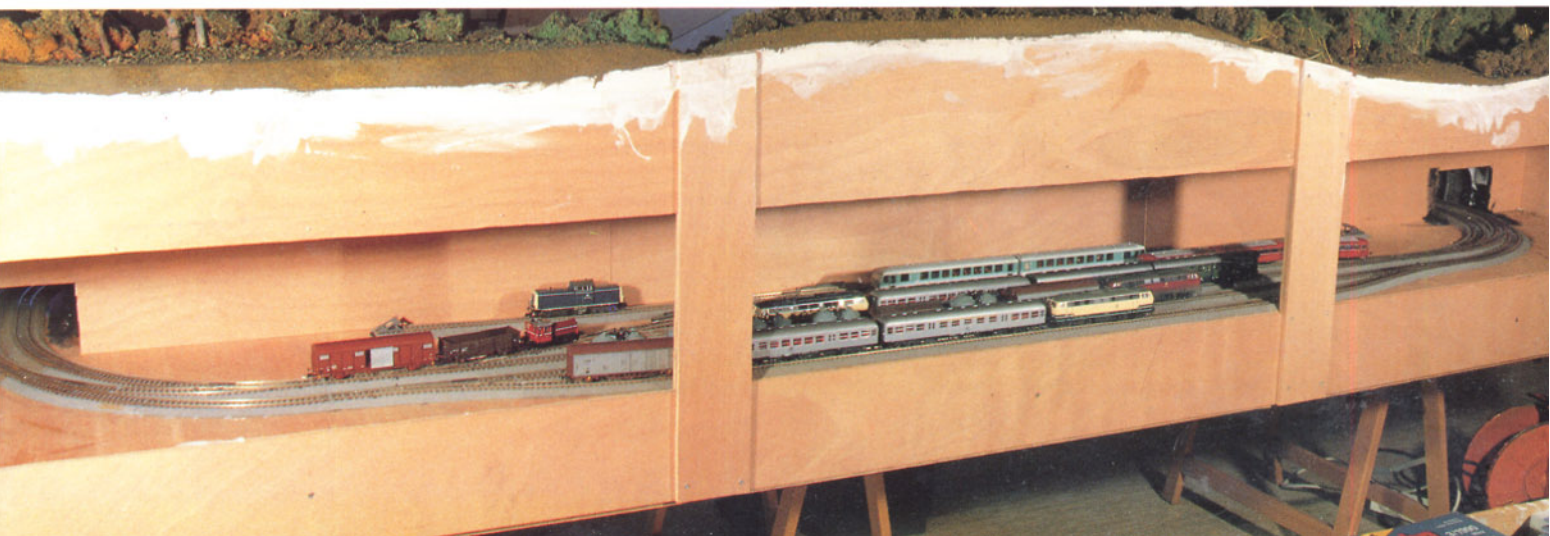
Den wenigen auf die nächste Verbindung wartenden Reisenden wird kaum eine Abwechs-

lung geboten. Verlassen liegen die Gleise. Nur an der Laderampe der Ortsgüteranlage ist Bewegung zu erkennen. Auf dem Gleisstummel unter dem Fußgängersteg steht ein leuchtend gelber Rottenkraftwagen (Brawa) der nächstgelegenen Bahnmeisterei. Jetzt unterbricht ein melodisches Geräusch die mittägliche Stille.

**Bild 10:** Im Schattenbahnhof, dem imaginären nächsten Bahnhof, warten die verschiedenen Zugarnituren auf ihren Abruf.



**Bild 11:** Der großzügig angelegte Schattenbahnhof erlaubt das Aufstellen von insgesamt sieben Zugarnituren und Wendeeinheiten.





**Bild 12:** Während der Ausfahrt des Personenzugs muß die Rangiereinheit pausieren, denn die Weichenstraße kann erst nach der Ausfahrt des Zuges freigegeben und wieder neu gelegt werden. **Fotos: K. Heidbreder**

Das Läuten der Warn Glocke beim Schließen der Schrankenbäume am Bahnübergang hört man bis zum Bahnhof. Gespannt schauen die Reiselustigen jedoch nach links, denn von dort kommt erst einmal mit dem typischen Dieselmotorgeschrei eine zweiteilige Triebwagengarnitur aus Richtung Wetzlar, um kurz darauf am Hausbahnsteig (Gleis 1) zum Halten zu kommen. Sie wurde aus VT 98-Triebwagen (Roco) gebildet. Der Triebwagenführer schaut geruhsam aus dem Fenster seines Führerstands; bis zur Abfahrt sind es noch drei Minuten.

Wieder ist das Fahrgeräusch, das einer Diesellok, zu vernehmen, und wenig später fährt der aus der Gegenrichtung kommende Nahgüterzug, wegen dem die Schranke geschlossen wurde, in Villmar ein. Er wird auf das Überholgleis dirigiert, denn in Villmar sind Rangierarbeiten zu erledigen.

Inzwischen ist auch die Abfahrtszeit des Roco-Triebwagens gekommen. Pünktlich setzt sich die Tw-Garnitur in Bewegung und verschwindet im nahegelegenen Tunnel; die Brawa-Schranke war deshalb gleich geschlossen geblieben. Am Nahgüterzug war schon ein Rangierer tätig und hat die Wagen entsprechend den Laufzetteln getrennt. Die Lok gibt einen Achtungspfeiff ab, der Stellwerksmeister bringt das Ausfahrtsignal in Stellung "Fahr frei", und die 218 von Fleischmann zieht an und verschwindet mit den restlichen Wagen des Nahgüterzugs. Im Zug sind unter anderem Behälterwagen Kds 54 von Piko und G-Wagen von Roco eingestellt. Vier Waggons sind auf Gleis 3 verblieben.

Die Schranke wird nur kurzzeitig geöffnet, um wartenden Fahrzeugen und Passanten den

Übergang freizugeben, und dann gleich wieder geschlossen, denn vom Bahnhof Runkel wird eine Rangierlok erwartet. Sie trifft auch pünktlich ein und entpuppt sich als eine "noch rote Köf" von Roco. Hurtig rollt die kleine Maschine über die vom Stellwerk gelegte und gesicherte Weichenstraße und setzt sich an das Ende der abgestellten Güterwagen.

Der für die Marmorsteinschleiferei bestimmte O-Wagen wird von den übrigen getrennt, und der Rangierer erteilt dem Lokführer der Köf den Abfahrtsauftrag. Zurück über die Weiche, vorwärts bis zum Tunnel, zurück über die Weichenstraße zur Ortsgüteranlage und wieder voraus zum Ladegleis der Marmorsteinschleiferei – da sind Lokführer, Rangierleiter und Stellwerksmeister gleichermaßen gefordert. Der O-Wagen wird ladegerecht abgestellt; dann setzt sich die Köf vor die letzten verbliebenen Wagen auf Gleis 3. Das Ankuppeln und Verbinden der Luftschräume der Bremsleitung ist für den Rangierer kein Problem. Doch der Abfahrtsauftrag für die Fahrt nach Arfurt läßt auf sich warten.

Der Grund dafür wird recht bald sichtbar: Ein moderner zweiteiliger 628 (Roco-Triebwagen) ist auf Gleis 2 eingefahren, und sein Pendant (natürlich mit anderer Nummer) hat zur gleichen Zeit, von Wetzlar kommend, Einfahrt auf Gleis 1. Erst nachdem der Roco-628 im Tunnel verschwunden und der Blockabschnitt wieder frei ist, kann auch die Roco-Köf – mich begeistert das hervorragend ausgeführte Modell immer wieder – ihre Fahrt antreten.

Kurze Zeit später erreicht ein Nahverkehrswendzug, gebildet aus "Silberlingen" verschiede-

ner Gattungen, den Bahnhof Villmar. Nach kurzem Halt setzt er seine Fahrt fort. Auch der Rangierbetrieb kennt nur kurze Unterbrechungen. Ein weiterer Nahgüterzug hatte Waggons in Villmar abgestellt. Nach der Rückkehr der kleinen Köf beginnt das Umsetzen und Verteilen der Waggons an ihre Standorte von neuem.

So interessant kann ein nachgestelltes Spiel des "echten" Betriebs sein, der beim Vorbild bis zu zwei Stunden dauern kann. Am Stellpult kommt ganz bestimmt keine Langeweile auf. Wird lediglich ein einziger 628er eingesetzt, soll dieser nur vom Schattenbahnhof nach Villmar pendeln. Genaugenommen ist es nämlich nicht richtig, wenn ein und dieselbe Triebwagennummer immer aus derselben Richtung kommt und ohne Wiederkehr in die andere verschwindet. Die Zugeinheit fährt in diesem Falle besser nur jeweils einen Halbkreis bis hin zum Schattenbahnhof.

Auf der Lahntalbahn begegnen einem Vorbildgarnituren, die sich für den Modellbahnbetrieb ganz besonders eignen. Um dem Interessierten eine Übersicht darüber zu verschaffen, welche Loks sich je nach gewählter Epoche einsetzen lassen, haben wir entsprechende, nach Herstellern geordnete Tabellen entworfen – für "Gleichstromer" wie für "Märklinisten". Außer diesen Übersichten werden wir Ihnen in Kürze einen detaillierten Gleisplan "Villmar" für die Nenngröße N, gezeichnet von Dieter Leithold, vorstellen. Auf derselben Fläche wie jetzt für H0 ist da schon einiges mehr los... **HM/gr/ds**

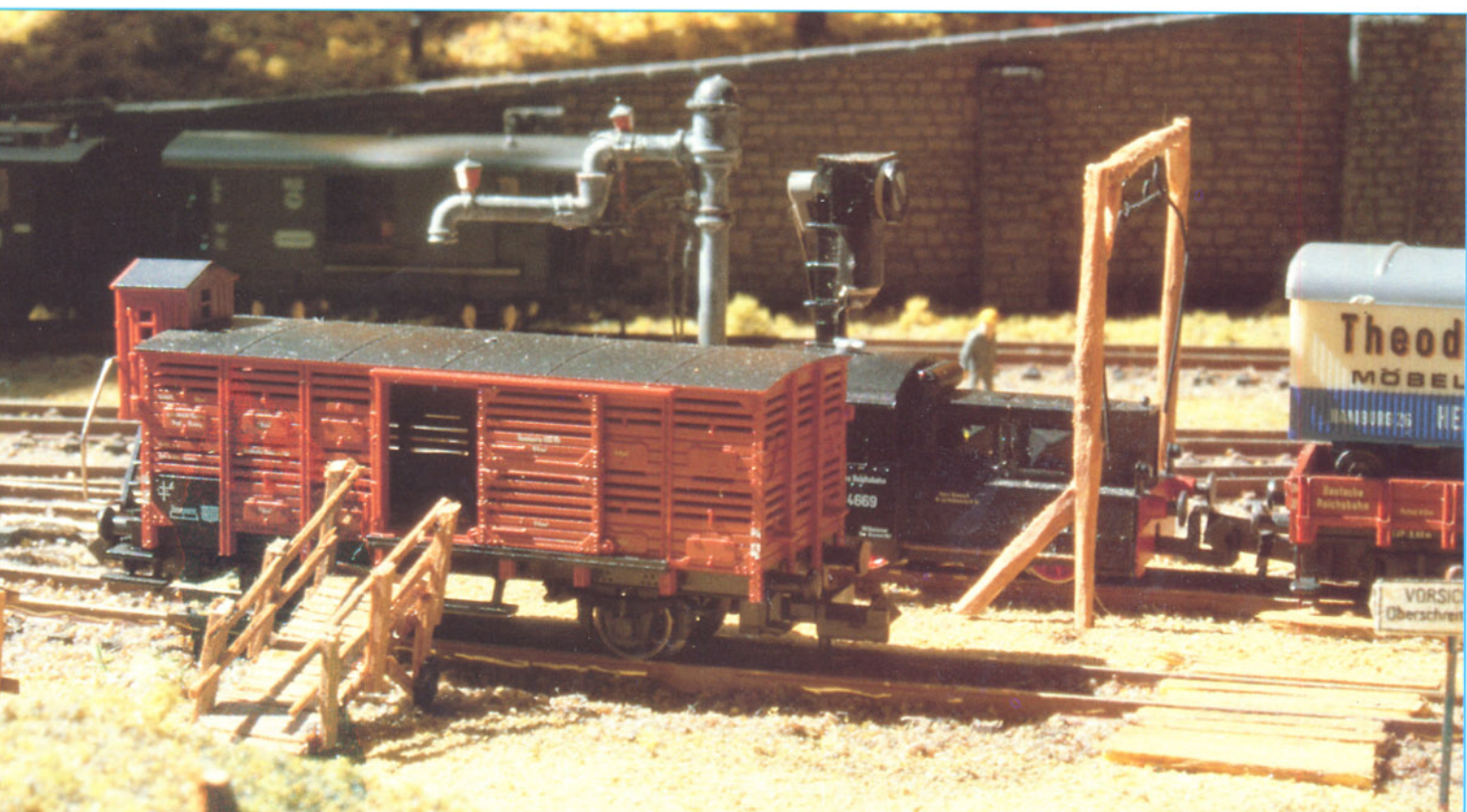


*Bild 1: Die Kö von Arnold war's, die das Herz der Frau unseres Wettbewerbsteilnehmers erweichte.*

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

5

# In Vaters Fußstapfen





**Bild 3:** Reger Betrieb an Güterschuppen und Ladestraße. Die Einwohner der Ortschaft wollen versorgt sein.

Acht Jahre ist es her, seit ich mit meinem Vater an unserer Modellanlage bastelte. Von Kindheit an nahm ich an seinem Hobby teil. Wenn ich auch zuerst nur zusehen durfte, wie Papa

Lokomotiven über die Schienen rattern ließ, so wurde meine Anteilnahme mit fortschreitendem Alter immer größer. Langweilige Winterabende hatten wir selten, und so war es auch nicht ver-

wunderlich, daß die Anlage auf stolze 18 m<sup>2</sup> anwuchs.

Als ich dann aus beruflichen Gründen nach Köln zog, reduzierte dies meine Aktivitäten auf

**Bild 2 (links unten):** Einmal in der Woche ist Viehverladung: Die Bauern der Gegend liefern dann ihre Schlachttiere ab.

**Bild 4:** Die Kö 4670 kann nicht über lange Weile klagen.





**Bild 5:** Mit idyllischen Fleckchen hat der Autor unseres Beitrags und Erbauer dieser Anlage nicht gespart.



**Bild 6:** Selbst ist der Mann! Meiler findet man höchst selten auf Modellbahnanlagen.

Wochenendbesuche. Anträge auf eine eigene Anlage wurden von "meiner besseren Hälfte" immer wieder abgelehnt. Vor zwei Jahren etwa sahen wir bei einem Sonntagsspaziergang in einem Schaufenster Arnolds Kö 4670. Da brach in mir der "Eisenbahn-Bazillus" erneut aus. Nicht die großen H0-Dampflokomotiven, sondern die "kleine, putzige und niedliche Kö" (Zitat meiner Angetrauten) und die Idee einer klappbaren Anlage in Spur N ließen das bis dahin

hartgebliebene Herz meiner Frau erweichen. Ich entschied mich für ein ländliches Anlagen-thema, das ich in Modulbauweise verwirklichen wollte. Das hier vorgestellte, funktionsfähige Modul hat eine Größe von 100 cm x 50 cm. Das Grundgestell besteht aus miteinander verschraubtem Sperrholz. Ebene Flächen, auf denen Schienen verlegt sind, wurden wegen der besseren Geräuschdämmung mit Styropor unterlegt. Verwendet habe ich Flexgleise von

Roco, die in der bekannten Art eingeschottet worden sind. Damit das leidige Problem des "Stotterns" beim Durchfahren von Weichen etwas gemildert wird, habe ich die Herzstücke aus Kunststoff mit Silber-Leitlack von Busch bestrichen. Bei dieser Arbeit muß man aber unbedingt auf die Polaritäten achten, darf also nicht das ganze Herzstück einstreichen.

Unebene Geländeteile wurden mit Fliegengaze und Moltofill-Auftrag in der bekannten Art gebildet. Als Bewuchs habe ich Produkte der Firma Woodland sowie Dinge, die man auf Spaziergängen überall findet, verwendet. Um Farbschattierungen zu erzielen, habe ich verdünnte Plakatfarbe und Geschirrspülmittel gemischt und damit nachkoloriert. In ähnlicher Manier wurden Mauern, Gebäude und andere Dinge patiniert.

Da ich ein Fan der Länderbahnzeit bin, hätte ich diese Epoche gern nachgestaltet. Ich denke aber, daß dies für die Spur N ein hoffnungsloses Unterfangen gewesen wäre. Zum einen läßt das Angebot der Hersteller an Zubehör und Modellen zu wünschen übrig. Zum anderen setzt der Maßstab Grenzen im Erkennen von länderbahntypischen Einzelheiten. Aber auf einige Dinge wollte ich doch nicht verzichten. So entstanden aus einer dünnen Messingplatte sowie zurechtgeschnittenen Holzleisten und Rundhölzern der rauchende Holzstapel, die Viehverladung mit Waage und Pumpe, das Holzgestell für die Zugschlußlaternen und viele andere kleine Ausstattungsdetails.

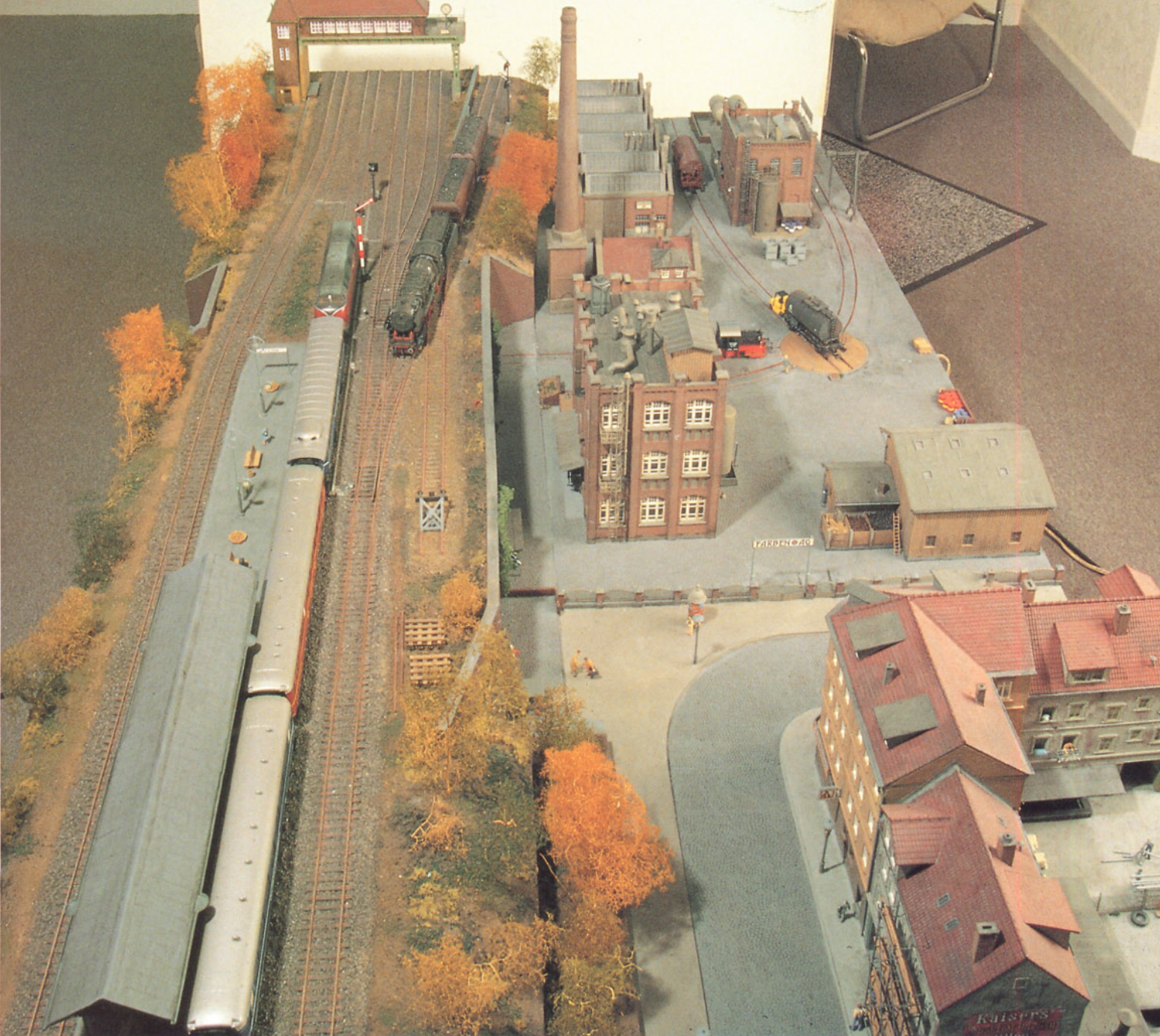
Den abgeholzten Wald gestaltete ich aus gesammelten Ästen, die angesägt und dann abgebrochen wurden. Auch die Fuhrwerkswaage und das Wiegehäuschen entstanden in eigener Regie. Als Dach wurde sehr feines Schmirgelpapier verwendet. Ich habe versucht, durch möglichst viele Naturmaterialien ein plastikhaftes Aussehen der Anlage zu vermeiden. Die Bäume wurden mit Woodland-"Foliage" und sehr dünnem flexiblem Draht gebildet. Die teilweise offenliegenden Seilzüge zu den Signalen und Weichen sind mit demselben Draht nachgeahmt worden.

**Werner Kruse**



**Bild 7:** Blick durch eine "Grüne Lunge" auf eine Rangiereinheit.

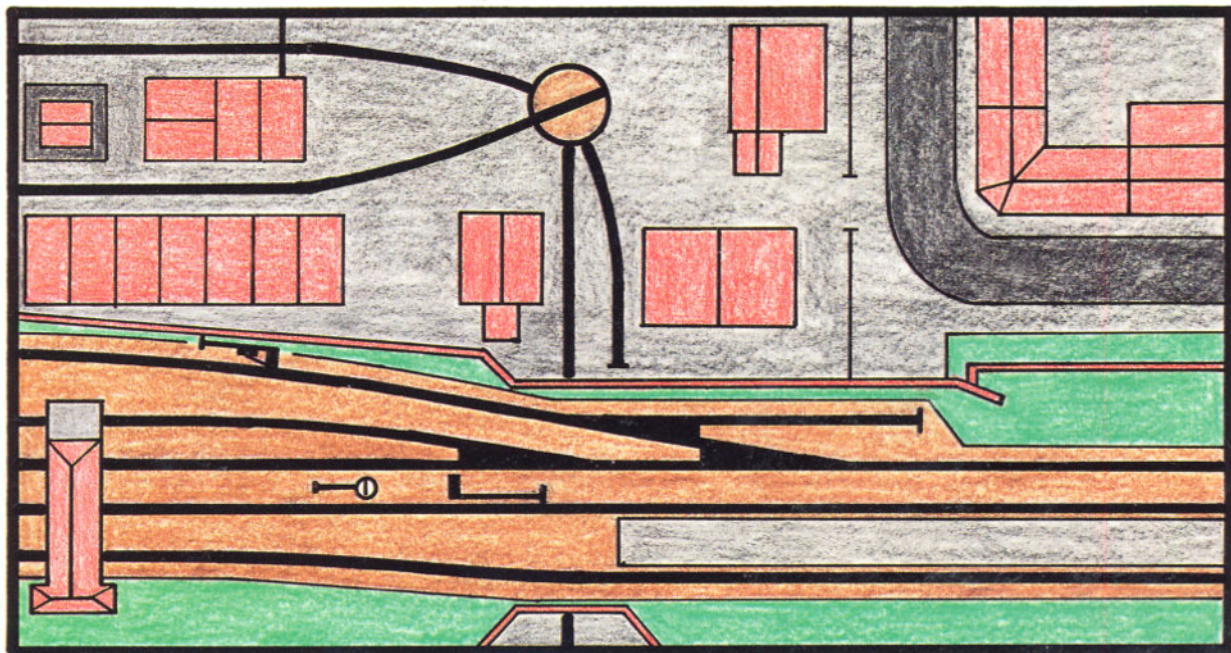
**Bild 8:** Lagen umseitig die Kohlen noch auf dem O-Wagen, türmen sie sich jetzt auf diesem Gehöft. **Fotos: W. Kruse**

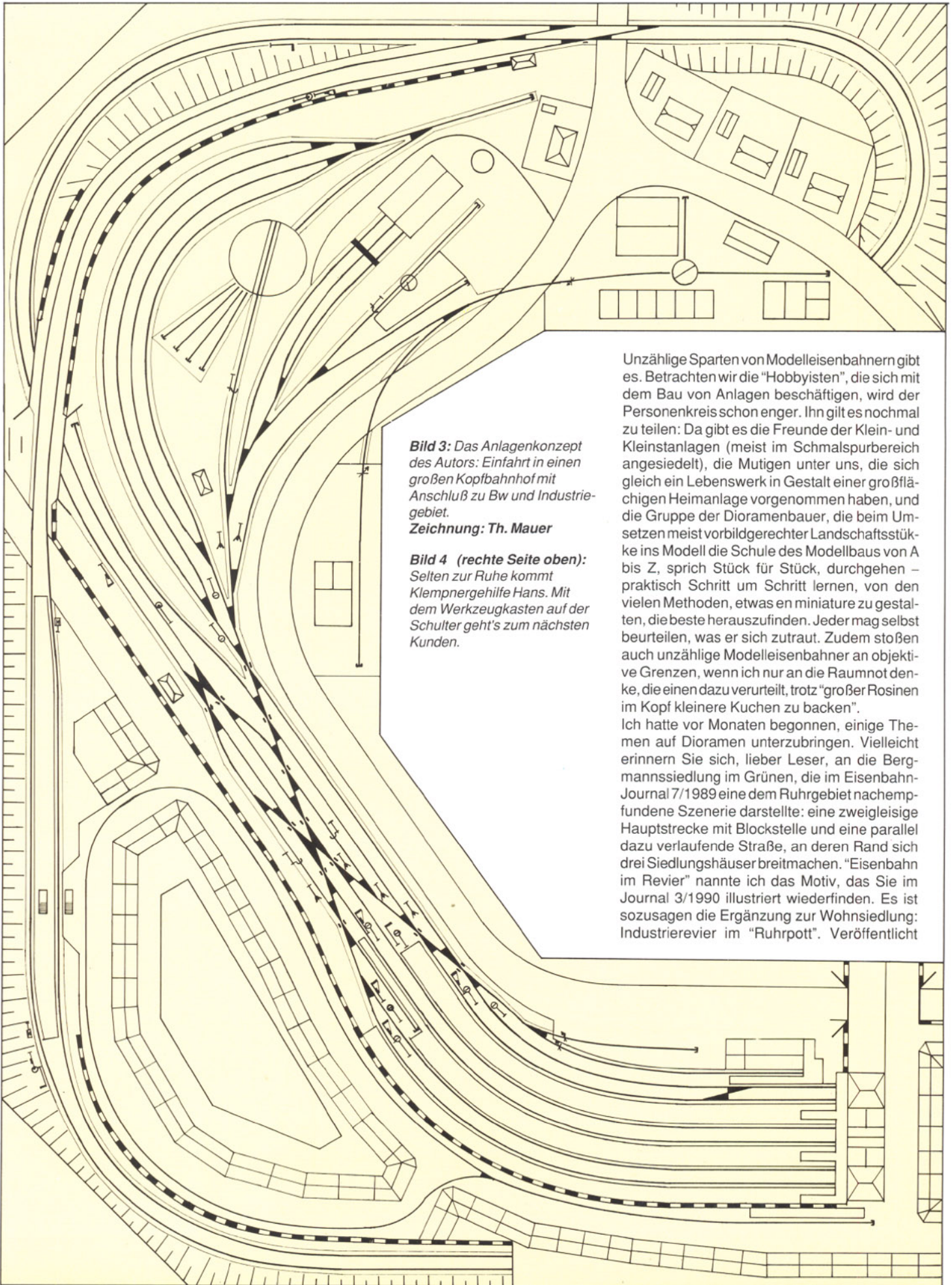


## Meine Dioramen im Gesamtkonzept

**Bild 1:** Das bereits im Eisenbahn-Journal 3/1990 vorgestellte Diorama »Eisenbahn im Revier« aus der Vogelperspektive.

**Bild 2:** Zum Diorama »Eisenbahn im Revier« möchten wir diesen Gleisplan nachreichen. Die Industriegleisanlage und die -bauten finden sich in stark abgewandelter Form im großen Anlagenplan auf der folgenden Seite wieder.  
Zeichnung:  
Th. Mauer





**Bild 3:** Das Anlagenkonzept des Autors: Einfahrt in einen großen Kopfbahnhof mit Anschluß zu Bw und Industriegebiet.  
**Zeichnung: Th. Mauer**

**Bild 4 (rechte Seite oben):** Selten zur Ruhe kommt Klempnergehilfe Hans. Mit dem Werkzeugkasten auf der Schulter geht's zum nächsten Kunden.

Unzählige Sparten von Modelleisenbahnen gibt es. Betrachten wir die "Hobbyisten", die sich mit dem Bau von Anlagen beschäftigen, wird der Personenkreis schon enger. Ihn gilt es nochmal zu teilen: Da gibt es die Freunde der Klein- und Kleinanlagen (meist im Schmalspurbereich angesiedelt), die Mutigen unter uns, die sich gleich ein Lebenswerk in Gestalt einer großflächigen Heimanlage vorgenommen haben, und die Gruppe der Dioramenbauer, die beim Umsetzen meist vorbildgerechter Landschaftsstücke ins Modell die Schule des Modellbaus von A bis Z, sprich Stück für Stück, durchgehen – praktisch Schritt um Schritt lernen, von den vielen Methoden, etwas en miniature zu gestalten, die beste herauszufinden. Jeder mag selbst beurteilen, was er sich zutraut. Zudem stoßen auch unzählige Modelleisenbahner an objektive Grenzen, wenn ich nur an die Raumnot denke, die einen dazu verurteilt, trotz "großer Rosinen im Kopf kleinere Kuchen zu backen".

Ich hatte vor Monaten begonnen, einige Themen auf Dioramen unterzubringen. Vielleicht erinnern Sie sich, lieber Leser, an die Bergmannssiedlung im Grünen, die im Eisenbahn-Journal 7/1989 eine dem Ruhrgebiet nachempfundene Szenerie darstellte: eine zweigleisige Hauptstrecke mit Blockstelle und eine parallel dazu verlaufende Straße, an deren Rand sich drei Siedlungshäuser breitmachen. "Eisenbahn im Revier" nannte ich das Motiv, das Sie im Journal 3/1990 illustriert wiederfinden. Es ist sozusagen die Ergänzung zur Wohnsiedlung: Industrierevier im "Ruhrpott". Veröffentlicht

wurden damals zig Detailaufnahmen. Aus diesem Grund möchte ich heute eine Fotografie aus der Vogelperspektive und eine Zeichnung nachreichen.

## In neue Anlage integriert

Mir kam unlängst die Idee, beide Dioramen in einen Anlagenentwurf einzuarbeiten. Auf einer Fläche von 4 x 5,5 m<sup>2</sup> bildet die Einfahrt in einen Kopfbahnhof am Rande einer Stadt den Themenkern. Das U-förmige Konzept integriert in der rechten unteren Ecke die beiden eingangs besprochenen Dioramen. Von der Bergmannsiedlung sind nur noch die drei Grundstücke übriggeblieben. Unsere "Farben-AG" ist weit abgerückt von der Magistrale und hat auch gleismäßig abgespeckt. Die neue Anlagenform machte es zudem erforderlich, die Industriebäude anders zu platzieren.

Einige Betrachter mögen mir nun vorhalten, hier ein viel zu großes Projekt vorzustellen; doch war es unter dem Ziel, einen Kopfbahnhof mit weiteren Behandlungsanlagen zu verwirklichen, kaum möglich, eine geringere Grundfläche als die gewählte zu nutzen. Ein weiterer Aspekt sollte in diesem Zusammenhang nicht unberücksichtigt bleiben: Bei der Planung entschied ich mich dafür, die Gleisgeometrie des neuen Roco-Gleissystems zugrunde zu legen. Da zum Zeitpunkt des Entwurfs allerdings noch keine mit einem großen Radius ausgestatteten Bogenweichen seitens des Herstellers angeboten wurden, verwendete ich fast ausschließlich 15°-Weichen und -Kreuzungen. Eine Verlegung der Bahnhofseinfahrt in einen Bogen war deshalb nicht möglich.

Während sich der Betrieb im Kopfbahnhof auf Nahverkehrs- und Eilzüge (neben dem Güteraufkommen, bedingt durch die Industrieanschlüsse) beschränkt, führt eine zweigleisige Parade- und Schnellzugstrecke zu einem fiktiven Bahnhof in einem anderen Stadtteil. Am rechten, 1,4 m breiten Anlagenschinken kommt die zweigleisige Strecke aus dem Schattenbahnhof und teilt sich an einer Blockstelle. In einem weiten Bogen, nach Durchqueren einer Brücke, zieht sich die eine Strecke zur Bahnhofseinfahrt über eine Weichenstraße. Zwei Lokwartgleise mit Wasserkranen und ein Stumpfgleis für Kurswagen sind hier verlegt. Fünf Bahnsteiggleise mit einer Länge zwischen 1,90 m und 2,30 m bieten den ankommenden und abfahrenden Zügen ausreichend Platz.

Güterzüge fahren in das sechste Gleis ein. Um dort längeres Warten der Lokomotive zu verhindern, ermöglicht eine Weichenverbindung die sofortige Fahrt der Lok zum Bw über das Bahnsteiggleis. Zum Umschlag der Güter führt ein Gleis zur Kibri-Güterabfertigung "Münchberg", während ein zweites Stumpfgleis zur Ladestraße leitet. Güterwagen, die zur Überführung zu den Industrieanschlüssen bestimmt sind, können in zwei kurzen Gleisabschnitten neben den Weichenstraßen bereit- und von hier aus den Empfängern zugestellt werden. Ein Ausziehgleis verhindert das unnötige Befahren der Hauptgleise bei Rangierfahrten. Die im Kopfbahnhof endenden Personenzüge

**Bild 5:** Im Hinterhof der Klempnerwerkstatt ist der Meister bei der Arbeit. Der tiefliegende Schatten deutet an, daß bereits der Feierabend winkt. **Alle Fotos: Th. Mauer**



können in einer kleinen Abstellgruppe bis zu ihrem nächsten Einsatz "geparkt" werden. Von hier aus und über die Weichenstraße läßt sich die Drehscheibe erreichen. Eingeplant ist die Fleischmann-Drehscheibe, die allerdings für dieses Bw überdimensioniert ist. Der Selbstbau einer kleineren Drehscheibe ist sicher nicht jedermanns Sache. Neben vier Abstellgleisen für Loks, die nur kurz im Bw pausieren, bietet ein dreistöndiger Lokschuppen (z.B. Fallers "Duderstadt") den hier stationierten Lokomotiven Platz. Im Vorfeld der Lokremise befinden sich die Behandlungsanlagen für Dampflokomotiven. Zur Bekohlung der Maschinen muß allerdings, wie es in Bws solcher Größe nicht ungewöhnlich ist, eine "Sägefahrt" in Kauf genommen werden.

Wie bereits erwähnt, teilt sich die Strecke am rechten Anlagenschinken. Von dieser Stelle steigt die Parade- und Schnellzugstrecke, die vor allem den Einsatz langer Personen- und Güterzüge ermöglicht, in großem Bogen mächtig an und läuft nach Überqueren der Bahnhofseinfahrt in einen Haltepunkt ein, um kurz darauf hinter der Stadt- und Szene wieder in den Schattenbahnhof einzumünden. Für diesen sollte man möglichst eine Kehrschleife am linken Anlagenschinken vorsehen, um das Kopfmachen der Züge, die aus dem Sackbahnhof kommen, zu ermöglichen.

## Welche Häuser?

Abschließend möchte ich noch einige Bemerkungen zu verwendbaren Gebäuden machen. Als Empfangsgebäude, das in meinem Vorschlag in Hochlage und damit auf gleichem Niveau wie die Stadt angeordnet ist, bietet sich z.B. das Modell "Calw" von Kibri an. Die Nachbildung der Stadthäuser erfordert allerdings einige Umbauten. Denn Häuser stehen nicht immer rechtwinklig zueinander, sondern wurden den örtlichen Gegebenheiten angepaßt. Industriell gefertigte Bausätze sind eine solide Basis für diverse Umbauten. Den rechten Anlagenschinken haben wir bereits besprochen. Details entnehmen Sie bitte den entsprechenden Eisenbahn-Journalen.

Ich hoffe, mit diesem Vorschlag dem einen oder anderen Journal-Leser einige Anregungen vermittelt zu haben. Es soll jedoch nicht der Eindruck entstehen, als ob gerade dieser Entwurf in die Tat umgesetzt werden müßte. Schränken doch örtliche Gegebenheiten und die eigenen Vorstellungen jedes Modellbahners die Umsetzung eines solchen Projekts ein. Vielleicht wird aber die eine oder andere Szene meines Entwurfs bei der Planung und Verwirklichung Ihrer Modellbahnanlage berücksichtigt.

**Thomas Mauer/Red.**





**Bild 1:** Zwei gut patinierte BB 4100 (Roco) mit einem Silowagenzug am Haken passieren Pont-en-Royans. Der Ort liegt auf der anderen Flußseite.

# Irgendwo an der Hauptbahn

**Bild 2:** Blick auf die letzten Häuser von Pont-en-Royans vom anderen Flußufer aus. Die Gebäude begrenzen Modul I links. Im Hintergrund die Brücke, die auf die scharfe Rechtskurve folgt. Auf der Brücke ein Sattelschlepper (Roskopf).





# linie Lyon – Marseille

*Bild 3: Nahaufnahme von der Brücke mit dem Renault-Sattelschlepper. In der Kurve die Polizisten bei der Tempokontrolle sowie die aus einem Foto entstandene Reklametafel.*





**Bild 4:** Blick auf die letzten Modellhäuser von Pont-en-Royans.



**Bild 5:** Und hier die Stadtansicht, die unseren Leser zum Teil zum Nachbau inspiriert hat.



◀ **Bild 6:** Die Liebe zum Detail geht bei Herrn Müller so weit, daß er sogar auf der dem Betrachter abgewandten Seite noch hübsche Szenen gestaltet.

In der Nummer 7 des Eisenbahn-Journals hatten wir das Vergnügen, Ihnen das erste Teilstück (Modul H) des gigantischen Anlagenprojekts unseres Lesers Wolfgang Müller vorzustellen. Er plant ja eine ca. 80 m lange Modellbahnanlage, bestehend aus 40 Modulen, die die markantesten Stellen der Hauptbahnlinie Lyon – Marseille wiedergeben sollen.

Auf dieser äußerst stark befahrenen Magistrale begegnen einem der TGV Südost in seinem

orange-weiß-grauen Farbleid, "Corail"-Züge und viele Güterzüge mit den verschiedensten Lokomotiven an der Spitze, wie BB 8100, BB 9200, BB 9300, BB 9400 und auch BB 7200. Auf dem zweiten fertiggestellten Anlagenteilstück, dem Modul I, befinden sich auf der linken Seite die letzten Häuser des malerischen Städtchens Pont-en-Royans. Am Ortsausgang beschreibt die Durchgangsstraße eine ziemlich scharfe Rechtskurve und überquert anschlie-





**Bild 8:** Die erstellten Gebäude (alle Eigenbauten) zeichnen sich ganz besonders durch eine Vielzahl von Einzelheiten aus. Die Dachziegel wurden am unteren Rand mit der Feile bearbeitet.

bend auf einer Steinbrücke den Fluß. Auf den Fotos sieht man, daß die Polizei in der Kurve Geschwindigkeitskontrollen vornimmt. Nach der Brücke macht die Straße abermals eine Kurve und führt dann an Pappeln und einem Obstgarten entlang. Dieser gehört zu einem Gutshof, der den Raum zwischen Fluß und Bahntrasse einnimmt. Dieses große, typisch französische Gehöft besteht aus mehreren Gebäuden. Der wohlha-

bende Besitzer ließ sein "Schloß" sogar mit einem kleinen Turm versehen. Das Gut wird den sichtbaren Anlagen zufolge gut geführt. So gibt es z. B. eine mechanische Stallentmistung. Auch ein großer Silo ist vorhanden. Trotz aller Modernität fehlen nicht zwei Pferde und ein kleiner Pferdewagen. Damit erledigt die Frau des Hauses ihre Besorgungen oder unternimmt manchmal sonntägliche Spazierfahrten. An der Rückseite des Wohnhauses befindet

sich ein reich mit Blumen geschmückter Balkon. Es sei hier noch einmal betont, daß Herr Müller dieses Gebäude-Ensemble ebenfalls vollständig aus Karton und Zurstücken unter Zuhilfenahme verschiedener Farben erstellt hat. Die gut 30 Obstbäume hat der Anlagenbauer, wie fast alle anderen Bäume auch, nach den im Eisenbahn-Journal wiederholt beschriebenen Methoden selbst angefertigt. Hauptsächlich handelt es sich um Bäume, deren Stamm und

**Bild 9:** Alles ist von überraschend echt wirkendem Leben erfüllt. Auf der Stadtrückseite führt ein Weg am Fluß entlang.



**Bild 7:** Der Gutshof mit seinem Obstgarten im Vordergrund aus der "Luft" gesehen. Einen besonderen Gag stellt die automatisierte Entmistungsanlage dar.



**Bild 10:** Vorderansicht des Gutes mit dem Turm und der Umfriedungsmauer samt Portal. Eine Bedienstete verläßt gerade das Anwesen.

**Bild 13:** Ein Güterzug mit offenen Waggons voller Sand fährt an dem Gutshof vorbei. Im Hintergrund erkennt man eine Staumauer, über die wir demnächst berichten werden.



Äste aus Drahtgeflecht bestehen, auf das dann Heki-Flor oder Woodland Scenics Foliage aufgebracht wurde. Aber Herr Müller ist noch weitergegangen: Im Wald gesammeltes Moos hat er konservierend behandelt und damit dann vor allem Nadelbäume ausstaffiert. Einige künstliche Bäume (von D & W, Silhouette u. a.) tragen zu der gelungenen Nachgestaltung des Pflanzenwuchses bei. Alle Bäume sind recht stattlich. In der Tat sollte man sich davor hüten, zu kleine Bäume auf der Anlage zu "pflanzen"; durch diesen oft zu sehenden Fehler geht ein Großteil des realistischen Effekts verloren. Bei den Felsen hat Herr Müller auf die im Handel befindlichen Produkte, speziell von Fallert und Noch, zurückgegriffen. Selbstverständlich sind diese sorgsam in die Landschaft eingebettet worden; dazu dienten nicht zuletzt Farbansätze und andere Behandlungsverfahren. Haben Sie schon bemerkt, mit welcher Akribie Herr Müller bei seinen Modulen arbeitet? Bei der Reklametafel neben der Straßenkurve am Ortsausgang von Pont-en-Royans handelt es sich beispielsweise um eine Fotografie einer richtigen großen Werbewand, die entsprechend verkleinert wurde. Und dann schauen Sie sich doch mal genau Bild 6 an: Obwohl mit der Rückseite nahe zu einer Wand hin gebaut (nämlich der, die Modul I auf der Rückseite abschließt),



**Bild 11:** An der Spitze eines Güterzuges läßt Herr Müller gelegentlich auch eine 140 C fahren, die ihrem Alter entsprechend schon recht "vergammelt" aussieht.

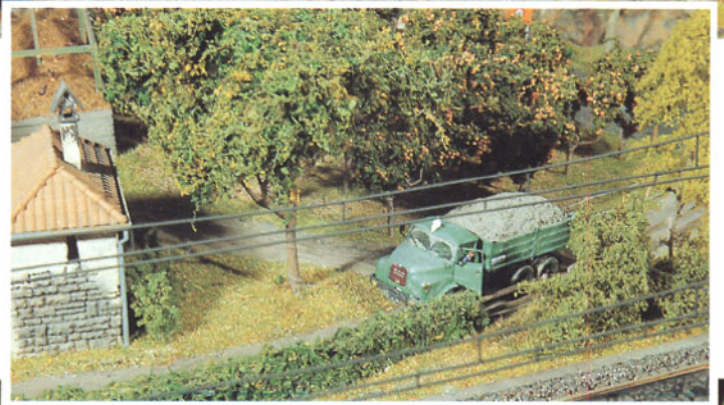
**Bild 12:** Blick in den Hof des Gutes mit dem Silo, dem Stall und der Entmistungsanlage.

**Bild 15:** Wie dieses Bild erkennen läßt, wird das Gut auf der Hinterseite von dem Fluß, der Bourne, begrenzt. Im Vordergrund die hofeigene Schmiede. **Alle Fotos: W. Müller**



herrscht auch hier Leben: Der Hausbewohner hackt Holz, das er dann unter einem Schutzdach aufstapelt. Wiederum eine komplette kleine Welt gibt es also auf der linken Hälfte des Moduls I zu betrachten. Die rechte Hälfte werden wir Ihnen samt Übersichtszeichnung des ganzen Teilstücks in einer der nächsten Ausgaben vorstellen. Man darf darüber hinaus gespannt sein, was auf den weiteren Modulen alles zu sehen sein wird... WM/gr

**Bild 14:** Perfekt, wie der vollbeladene Lkw patiniert wurde – vor allem mit dem durch die Scheibenwischer von der Windschutzscheibe gewischtem Staub.





**Bild 1:** Landpartie oder Inspektionsfahrt? Auf alle Fälle ist die Gutsherrenfamilie recht in Eile.

## Entlang des Weges

Die hier vorgestellten Aufnahmen zeigen einen kleinen Ausschnitt aus meiner H0-Anlage. Durch einen Umbau entstand ein sehr schmaler Streifen (L = 270 cm, B = 16 cm), den es neu zu gestalten galt. Nach Abwägung aller Bebauungsideen entschloß ich mich für einen Feldweg mit angrenzenden Feldflächen. Eingeteilt

in fünf Abschnitte, entstand so ein abwechslungsreiches Stück Modellbahnnatur. Es ist Sommer auf meiner Anlage und damit Erntezeit. So war von vornherein klar, daß die Felder keine toten Flächen mit braunen Furchen werden würden. Hier spielen sich einige Szenen ab, wie sie für die Landwirtschaft vergangener

Jahrzehnte typisch waren. Nehmen wir uns doch ein paar Minuten Zeit und wandern der Flur entlang!

Am Anfang des Weges stößt man auf eine Kuhweide. Die verlegte Grasmatte wurde farblich behandelt und stellenweise ausgeschabt. Die entstandenen freien Stellen sind mit Erde auf-





**Bild 3:** Der Sommer war trocken, die Ernte gut – die Bauern haben alle Hände voll zu tun. Für die vorbeireisenden Stahlrösser haben sie kein Auge mehr.

gefüllt und mit den Fußabdrücken der Kühe versehen worden. Solche graslosen Stellen findet man auf jeder Koppel dort, wo sich Rinder konzentriert aufhalten, meist am Eingang und am Wasserwagen. Einige Holzpfähle eingeschlagen und durch diese zwei dünne Drähte gezogen – fertig ist die Einzäunung der Weidefläche.

Getrennt durch einen abzweigenden Feldweg schließt sich der Weide ein abgeerntetes Getreidefeld an. Bevor dieses Feld umgepflügt

wird, ist erst einmal kräftige Düngung nötig. Der Jauchewagen wurde selbst gebaut. Das Fahrgestell ist dem Plasticart-Leiterwagen entlehnt; das Jauchefaß entstand als Messingdrehteil. Der ausströmende Naturdünger besteht aus aufgespleißter brauner Wolle. Aber wenden wir unsere Nase ab und unsere Augen dem Feldweg zu.

Weg und Felder wurden auf 3 mm starken Pappstreifen angelegt. Diese sind so angebracht worden, daß zwischen ihnen ein Graben

entstand. Weg und Graben wurden danach mit einer dünnen Erdschicht versehen. Den Weg bedeckt noch eine zweite Erdschicht. In diese noch feuchte Schicht habe ich mit Hilfe eines alten Modellautos Fahrspuren eingedrückt. Etwas Grün, hier und da ein kleiner Stein in der Mitte des Weges, eine Pfütze in einer Vertiefung – all das lockert den Wegverlauf auf.

**Jürgen Albrecht**  
(wird fortgesetzt)

**Bild 4:** Ein Mercedes-Laster auf dem Feldweg? Jawohl, zu Recht! Worüber die beiden Herren gerade schwatzen, erfahren Sie im nächsten Journal.

**Fotos: J. Albrecht**

**Bild 2:** "Dünger muß sein!" sagt sich Bauer Wilhelm, dreht den Hahn auf und läßt die Gülle laufen.





**Bild 1:** Eine stillechte bayerische Garnitur rollt vorüber, bespannt mit der bayerischen D IV (Baureihe 88.71-73). Das Modell entstammt einem Model-Looco-Bausatz.

### 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

6

# Gar nicht von Pappe

Eine der ersten Einsendungen zum 3. Internationalen Modellbauwettbewerb erreichte uns aus Braunschweig. Herr Jörg Straube sandte Ansichten seines 50 x 20 cm<sup>2</sup> großen Dioramas. Kern des Landschaftsausschnittes ist der Unterstand des Haltepunktes Weißenohe. Dazu

veröffentlichte das Eisenbahn-Journal in seiner Ausgabe 3/1986 den entsprechenden Bauplan. Mehrere Freunde von Herrn Straube waren an diesem kleinen Gebäude interessiert. So entschloß er sich, eine Papp-Kleinserie aufzulegen. Dazu schrieb uns der Erbauer: "Nach den

Zeichnungen Ihrer Fachzeitschrift erstellte ich ein Urmodell, das dann auf Karton kopiert wurde. Anschließend schnitt ich die einzelnen Teile aus und klebte alles sauber zusammen."

Das Gebäudemodell findet Platz auf besagtem Diorama, das zur Präsentation und zum Fotografieren von H0-Lokmodellen dient. Preiser-Tannen, etwas MZZ-Grün, Streumaterial verschiedener Hersteller und ein Stück Roco-Gleis sind die verwendeten Materialien. Die bewußt sparsame Detaillierung geht auf in einigen Preiser-Figuren, "bekleidet" wie zur Zeit der Länderbahnen; Milchkannen und Fässer runden das Geschehen ab.

Herr Straube richtete das Diorama als Wand-schmuck her. Dazu wurden an der Bodenplatte zwei Ösen befestigt, so daß die eintausend Quadratzentimeter mit zwei Nägeln an der Wand gehalten werden können. Umrahmt von Bildern und Fotos zur Thematik zieht diese kleine Galerie sicherlich stets die Blicke von Besuchern auf sich.



**Bild 2:** Warten auf den Zug. Da das Wetter schön ist, brauchen die Reisenden die vorhandene Unterstellmöglichkeit nicht in Anspruch zu nehmen.

**Bild 3:** Endlich kommt der Personenzug heran. Der Ur-Glaskasten sorgt für gemütliches Tempo.

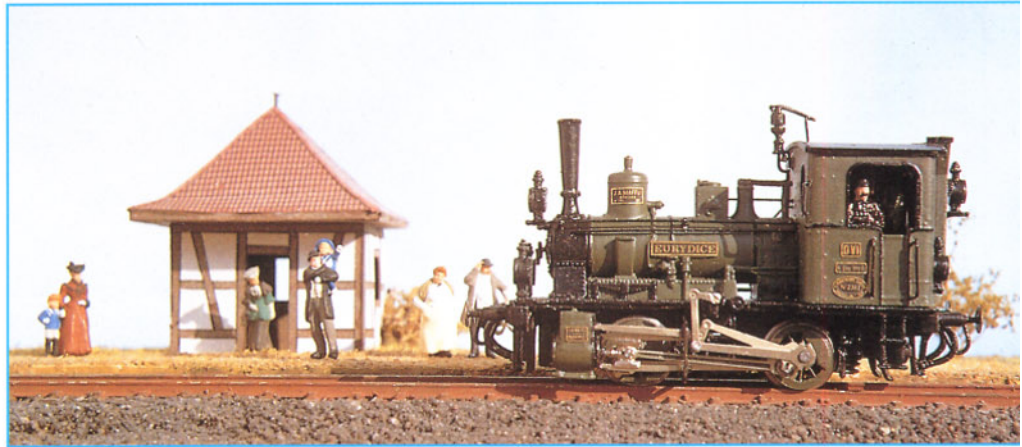




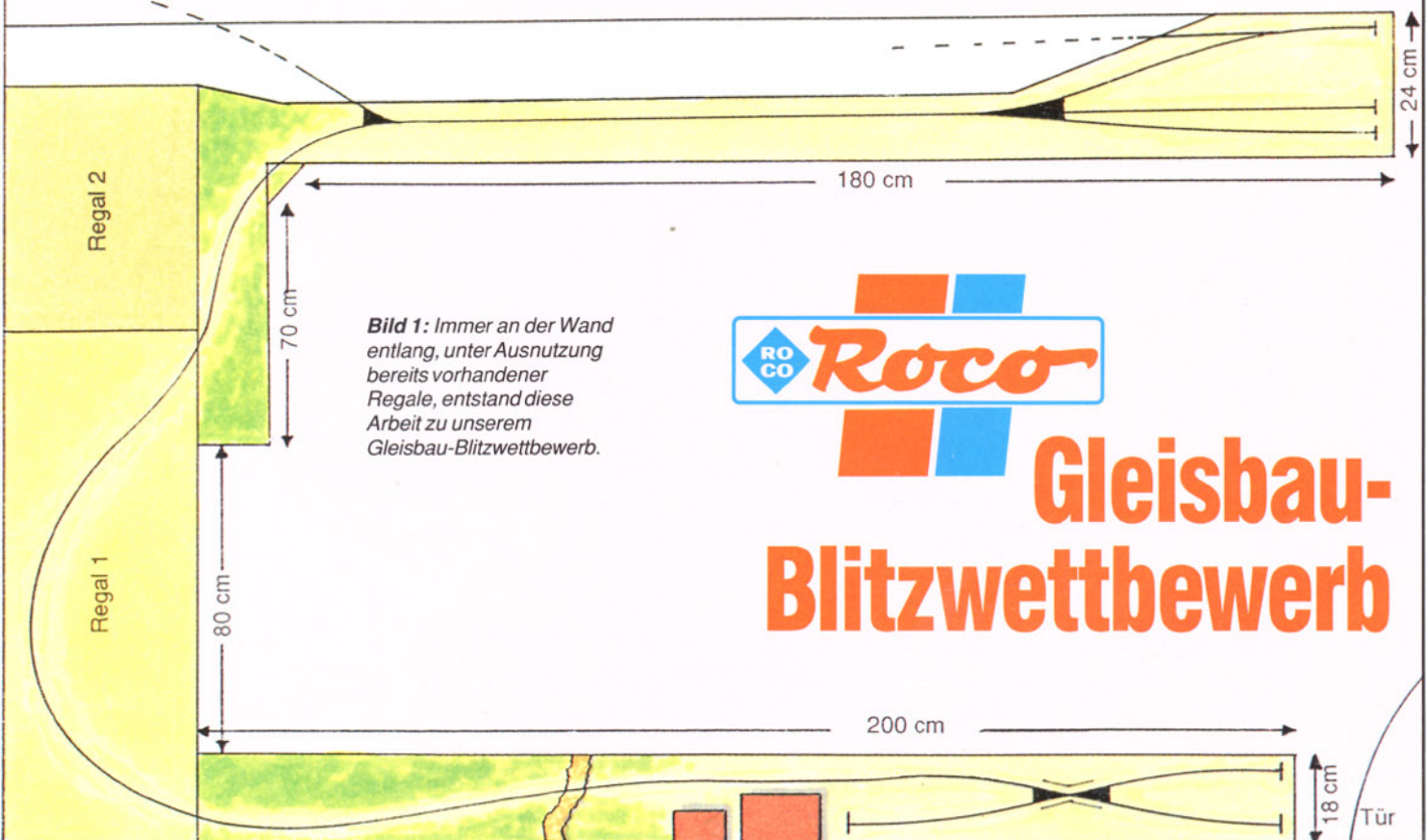
**Bild 4:** "Alles einsteigen!" Lange hält sich das Dreiergespann am Haltepunkt "Weißenohr" nicht auf.

**Bild 5:** Am Zielbahnhof gedreht, rollt die D IV gen Heimatbahnhof. **Alle Fotos: J. Straube**

Interessant ist auch die auf einem Foto zu sehende Lok – ein Modell des Urglaskastens. Vermutet man, es sei ein montierter Bausatz aus der ehemaligen M+F-Kleinserienproduktion, ist's weit gefehlt. Herr Straube klärte uns auf, daß er das seltene Stück mittels selbstgefertigter Teile aus Polystyrol und Messing sowie aus einem Rai-Mo-Normalglaskasten-Bausatz anfertigte. Es stellt ein Modell des Urglaskastens der zweiten Bauserie dar, bislang im Fachhandel nicht erhältlich. **Peter Wieland**



## Wahrlich wie ein Blitz





**Bild 2:** In erster Linie ging es dem Wettbewerbsteilnehmer Matthias Kurmeier um sauber verlegte Gleise. Die Feinheiten in puncto Landschaftsgestaltung nimmt er sich für die zweite Bauetappe vor.

Die Überschrift ist wörtlich zu nehmen. Im wahrsten Sinne des Wortes wie ein Blitz baute der 16jährige Schüler Matthias Kurmeier eine bescheidene Gleisanlage mit Roco-Line-Material. Der Baugrund war bereits vorhanden. Bisher lagen hier TT-Gleise. Da sich Matthias aber jetzt für HO entschieden hat, kam ihm unser Wettbewerb gerade recht. Von diesem ging für ihn ein ungeheurer Antrieb aus, in kurzer Zeit etwas aufzubauen. Die beigefügte Skizze verdeutlicht, daß man auf der U-förmigen Anlage einiges rollen lassen kann – besser: könnte. Denn noch fehlen doppelte Kreuzungs- und Dreiwegeweichen, die unser Modellbaufreund im Handel bisher nicht zu "erwischen" vermochte.

Sämtliche Gleise sind mit wenigen Tropfen UHU-coll, an der Unterseite aufgetragen, auf der Grundplatte befestigt worden. Ein Teil der Anlage wurde auch schon gestaltet. Geplant ist, die Gleisbettung und die Schienen farblich zu behandeln.

Reger Verkehr herrscht auf der Strecke: Für den Personentransport stehen Triebwagen – z.B. Rocos Garnitur der Baureihe 628.2 – sowie zwei Wendezüge (gebildet aus einer Diesellok der Baureihe 212, einem "Silberling" 2. Klasse und einem Steuerwagen) bereit. Die Güter werden von Ort zu Ort mit wenigen Wagen befördert, gezogen von einer Dampflok der Baureihe 38 oder Kleindieselloks der Reihe 333.

Ungünstig ist – das sei kritisch bemerkt –, daß

die Loks in den Endbahnhöfen nicht umsetzen können. Für den Personenverkehr bietet Matthias Kurmeier eine Lösung an. Aber bei längeren Güterzügen sollte man sich schon vorbehalten, im Kopfbahnhof die Lok ans andere Zugende fahren lassen zu können – ein interessantes Rangiermanöver, auf das man doch nicht verzichten möchte!

Seinen Zeilen nach plant unser junger Modellbahnfreund, die Anlage durchzugestalten. Vielleicht reicht die Qualität seiner Arbeit aus, um an unserem 3. Internationalen Modellbauwettbewerb mitzuwirken? Wir würden uns freuen.

**pw**



**Bild 3:** Auf der Zimmeranlage mit zwei Kopfbahnhöfen kann einiges rollen. Nicht zu verkennen ist die Vorliebe unseres Lesers für Triebwagen aller Art. Fotos: M. Kurmeier



**Bild 1:** Der fertig beladene Waggon. Als Auflage dienen Holzleistchen; die Verspannung wird aus Nährgarn gefertigt.

## Ein ganz spezielles Ladegut

Auf Flachwagen kann man recht unterschiedliche Güter transportieren, und sie bieten dann ein ganz spezielles Bild auf der Modellbahnanlage. Für einen leeren Flachwagen in meinem "Fuhrpark" suchte ich schon länger nach einer ausgefallenen Idee für ein Ladegut. Diese kam ganz spontan bei einem feuchtfröhlichen Abend mit Faßbier aus dem Minifaß. Die 4 bis 5 l Inhalt werden ja bekanntlich mittels einer kleinen Kohlendioxidpatrone aus dem Faß ins Glas befördert. Haben die Patronen ihren Dienst getan, wandern sie in den Müll. Mir kam dabei so ein Ding in die Hand und die Idee in den Kopf.

Gleich am nächsten Tag erhielt die Patrone mit Revellfarbe einen silbernen Anstrich. So sah sie schon ganz ordentlich aus. Nun wurden kleine Holzleistchen auf die Breite des Wagens zugeschnitten und auf den Wagenboden geklebt. Darauf wurde die Patrone gelagert und mit Keilen zusätzlich gesichert. Zum Schluß fertigte ich noch aus Nähgarn Spannbänder an und verklebte sie vorsichtig mit Wagen und Ladegut. Das war die ganze Bastelarbeit.

Nun mußte nur noch eine stichhaltige Bezeichnung für das neue Ladegut gefunden werden. Was könnte so eine Patrone alles darstellen? Vielleicht einen Hochdruckbehälter oder einen Reaktor für die chemische Industrie. Gut möglich, daß gerade in nächster Zeit solche Behälter in die DDR geliefert werden, zur Sanierung und Modernisierung der dortigen chemischen Werke.

Da dieses Ladegut recht schwergewichtig ist, benötigt die Bahn für den Transport entsprechend ausgelegte Wagen. Für europäische Bahnen ist der SSt 340 von Fleischmann (Nr. 5299) sehr gut verwendbar, oder, wie in meinem Falle, für die Bahnen der USA ein HD (Heavy Duty) Flat Car. In der beschriebenen Weise ausgestattet, kann unser beladener Flachwagen nun in den Modellwagenpark eingestellt werden.

**Christian Fricke**

**Bild 3:** Das Ausgangsmaterial für unseren Beladevorschlag: eine bereits mit Farbanstrich versehene Kohlendioxidpatrone.

**Fotos: Chr. Fricke**

**Bild 2:** Die Kohlendioxidpatrone erhält mittels Revell- bzw. Humbrolfarbe einen silbernen Anstrich.





**Bild 1:** Die vier Traktoren vom Typ TK 4 D wurden mittels Holzleisten und Spanndrähten vorbildgerecht für den Schienentransport vorbereitet.

## Traktoren als Ladegut

Ein zwei- oder vierachsiger Flachwagen kann für diesen Beladungsvorschlag verwendet werden. Für die Traktoren stehen Modelle verschiedener Hersteller zur Auswahl. Entscheid-

et man sich für das Modell des TK 4 D von Plasticar/DDR, sollte dieses vor dem Verladen noch etwas gesupert werden. Der Motor wird farblich abgesetzt und die Auspuffanlage aus

dünnem Draht nachgebildet. Die Befestigung und die Sicherungsmaßnahmen entsprechen weitestgehend dem bereits vorgestellten Raupenlader, so daß auf eine nochmalige Beschreibung verzichtet werden kann. Es ist lediglich zu beachten, daß für jedes Rad eines Traktors zwei Holzstücke als Keile erforderlich sind.

**Christian Fricke**



**Bild 2:** Hier bilden zwei TK 4 D die Beladung, die in gleicher Weise gesichert wurde.

**Bild 3:** Der Straßenbahnwagen steht auf einem Flachwagen zum Weitertransport bereit.

**Bild 4:** Deutlich sichtbar die Holzabstützungen unter den Rädern und dem Wagenende. Zusätzlich ist der Straßenbahnwagen mit Spannbändern gesichert. **Fotos: Chr. Fricke**

## Auch Schienenfahrzeuge fahren Bahn

Diese Überschrift mag manchen verwundern, denn ein Schienenfahrzeug ist ja eigentlich dafür gedacht, auf Gleisen zu fahren. Doch nicht immer stimmen die technischen Parameter überein. Wie soll man ein Fahrzeug der Meterspur auf den Gleisen der DB, die ja bekanntlich 1435 mm Spurweite aufweisen transportieren? Oder etwa einen Straßenbahntriebwagen. Auch wenn er dieselbe Spurweite von 1435 mm hätte – wie soll er gekuppelt und vor allem gebremst werden? Also muß dieser Straßenbahnwagen auf einen Waggon der DB verladen und vom Hersteller zum Verkehrsbetrieb transportiert werden.

Als Modellwagen wählte ich einen vierachsigen Flachwagen Rlmp von Roco (Kat.-Nr. 46380) für meine Straßenbahnbeladung aus. Es kann aber auch ein entsprechendes Modell von Liliput, Piko o. a. verwendet werden. Ein für diesen Zweck gut geeignetes Straßenbahnmodell wird

von der Firma Prefo in Dresden (DDR) hergestellt. Es ist recht preiswert im Binnenhandel der DDR erhältlich und dürfte auch bei uns in einigen Fachgeschäften zu bekommen sein. Der Bausatz enthält alle Teile für einen Triebwagen und einen Beiwagen und ist einfach zusammenzubauen. Die Grundfarbe ist Creme; doch kann man ohne weiteres mit einer kunststofffreundlichen Farbe den Anstrich der jeweils gewünschten Straßenbahngesellschaft bzw. Stadt aufbringen.

Ist der Wagen nach Bauanleitung gebaut, gegebenenfalls neu lackiert und nach Wunsch verfeinert und beschriftet worden, kann er verladen werden. Bitte beachten, daß der Triebwagen keinen Dachstromabnehmer erhält. Am Roco-Rlmp sind die Rungen anzulegen und eventuell mit einem Tröpfchen Kleber zu sichern. Am Unterboden der Strab werden kleine Holzleisten angeklebt. Beim Vorbild dienen Bohlen

dazu, die Achsen aus den Federn zu heben, damit die Räder der Strab nicht auf den Boden des Waggons drücken und das Fahrzeug gar wegrollt. Dies wird durch die Leisten imitiert. Weiter werden aus Zwirn "Spanndrähte" zugeschnitten und mit einem Tropfen Kleber am Waggon befestigt. Sie bilden eine zusätzliche Sicherung gegen ein Verschieben der Ladung, obwohl Waggons mit einem derartigen Transportgut nicht abgestoßen werden dürfen und auch Ablaufenlassen verboten ist.

Nun ist unser neuer Straßenbahnwagen fertig verladen. Hat sich der Lademeister Preiser davon überzeugt, daß die vorgeschriebenen Lademaße eingehalten wurden (Lichtbaumprofil), kann der Waggon in den nächsten Güterzug eingestellt werden und seine Fahrt beginnen.

**Christian Fricke**





**Bild 1:** Sicher können Sie sich an den Bauplan zu dieser Kleinbekohlungsanlage erinnern, den wir im vorigen Journal veröffentlichten. Heute vermitteln wir Bautips zum abgebildeten Lokschuppen.

# Der Bahnhof Monheim im Modell

## Der Bau eines Maschinenhauses

Teil 3

Der Lokschuppen Monheim ist ein typischer bayerischer Lokalbahn-Lokschuppen. Am besten zieht man das Journal Nr. 1/89 (Seite 14 bis 21) mit dem Vorbildbericht zum Vergleich heran. Die einständige Remise ist in Fachwerkbauweise ausgeführt. Das angebaute Massivhaus diente dem Lokpersonal als Wohnstätte.

Das Modell entstand aus strukturlosen Heki-dur-Bastelplatten mit einer Stärke von 1,5 und 2 mm. Für den Sockel wurde 4 mm dickes Po-

lystyrol verarbeitet. Die Fachwerkhölzer sind Nußbaumprofile 2 x 2 mm bzw. 1,5 x 3 mm und aufgeleimte 0,5 x 2 mm-Brettchen. Die Fensterausfachungen und die Holzverblendung an der Giebelseite bestehen ebenso wie die großen Tore aus 0,5 x 3 mm-Nußbaumbrettchen. Zurechtgeschnittene Heki-dur-Platten, die nach dem Einsetzen mit Dufix-Spachtel "verpackt" wurden, eigneten sich gut zur Ausfachung und zur Montage des Wohnanbaus.

Das Dach besteht aus Vollmer-Dachplatten.

0,25 mm starke Plexiglasscheiben (klarer Kunststoff tut es genauso), in die das Stahlgitter beidseitig mit einem Skalpell eingeritzt und anschließend mit Tusche ausgezogen wurde, lassen Tageslicht in die Remise. Vergessen wurden auch nicht die Kamine; sie stammen aus der Restekiste. Die Fenster der Wohnung sowie die Regenrinnen und Fallrohre waren ebenfalls von früheren Bastelarbeiten übriggeblieben.

Zum Kleben wurden Uhu-coll-express und Pola-

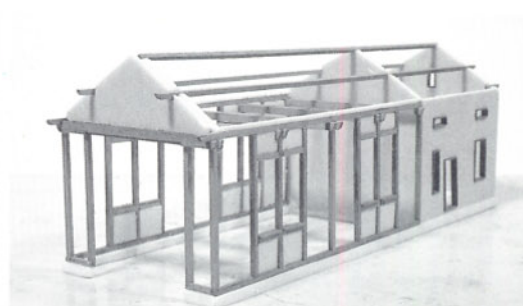
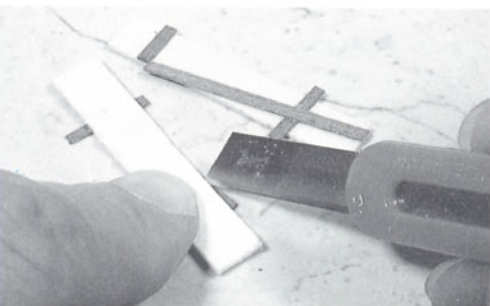
**Bild 2:** Die "Ausmauerung" des Fachwerks erfolgt am besten mit Heki-dur-Platten und gebrauchsfertiger Spachtelmasse.



**Bild 3:** Zum Kleben der Holzprofile empfiehlt der Autor Uhu-coll.



**Bilder 4 bis 6:** Die vorgefertigten Wandteile werden Schritt für Schritt miteinander verklebt. Sind die Dachlängsträger eingezogen, kann man schon ans Richtfest denken.





**Bild 7:** Mit Dachplatten und eingesetzten Fenstern gefällt das Gebäudemodell schon recht gut.

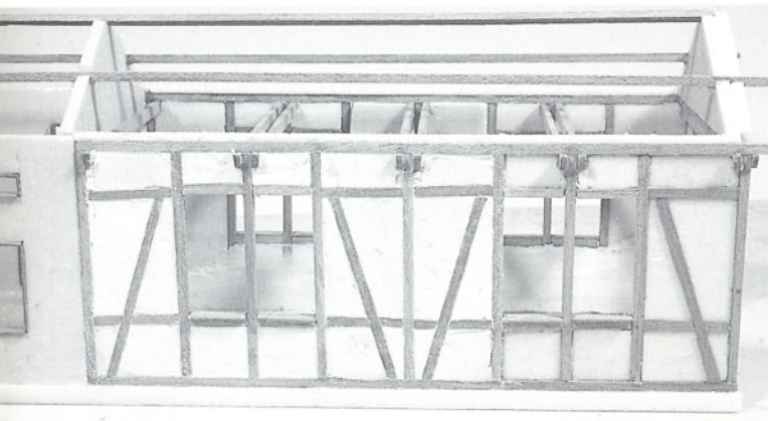
Kunststoffkleber verwendet. Bei der farblichen Behandlung schwöre ich auf Plakafarben und Revell-Acrylfarben. Es empfiehlt sich, diese Arbeiten wie andere Basteleien auch auf einer planen Arbeitsplatte auszuführen. Ich verwende eine geschliffene und polierte Marmorplatte, von der sich auch Klebstoff- und Farbreste gut entfernen lassen; Glas tut's sicher ebenso.

### Einzelteile und deren Montage

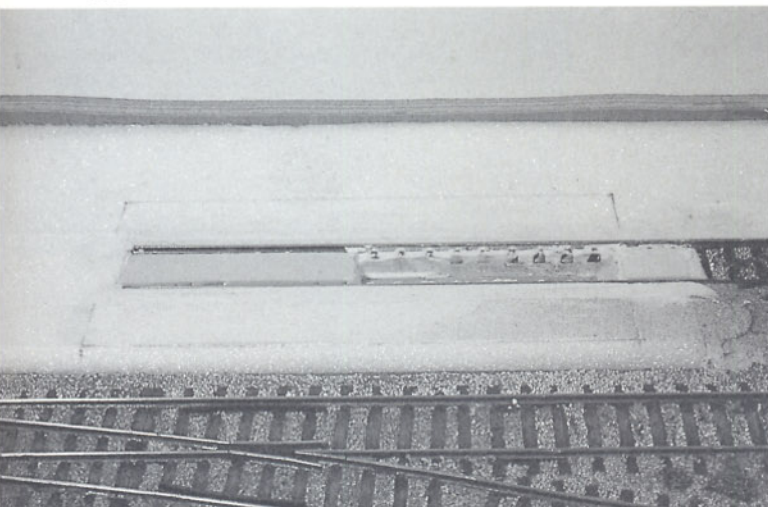
Zuerst wird die Grundplatte, die man später zum Sockel umarbeitet, aus 4 mm dickem Polystyrol geschnitten. Darauf werden die schon mit den Fenster- und Türausschnitten versehenen 2 mm starken Wände des Wohnhauses aufgesetzt und mit Gummizügen zusammengespannt. Während der Klebstoff abbindet, nutze ich die Zeit, um die Grundleisten und die senk-

rechten Pfosten des Fachwerks (2-mm-Vierkanthölzer) zurechtzuschneiden. Die Grundleisten werden auf die Grundplatte aufgeleimt und die senkrechten Pfosten gesetzt. Darauf ruhen schließlich die oberen Längsbalken. Nach dem Aushärten der Klebestellen stellte ich das "Gerippe" auf den Kopf und leimte die Querträger aus 1,5 x 3 mm starken Hölzern, die zuvor an den Enden angeschragt worden waren, ein. Erstaunlich, welche

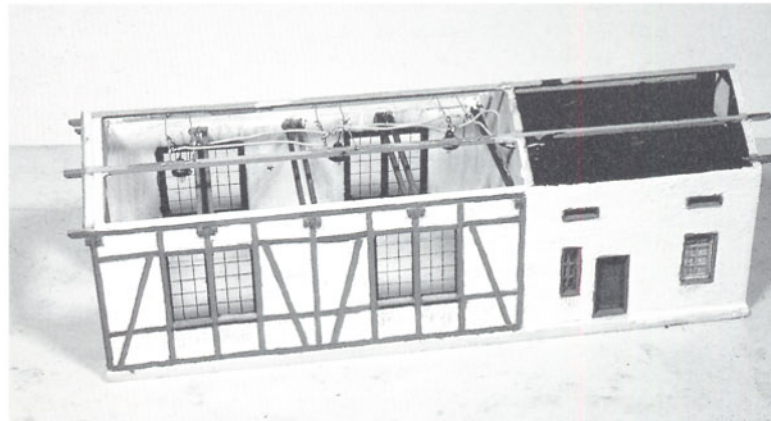
**Bild 8:** Diese Nahaufnahme verrät, welche Puzzlearbeit hier ins Fachwerk investiert wurde.



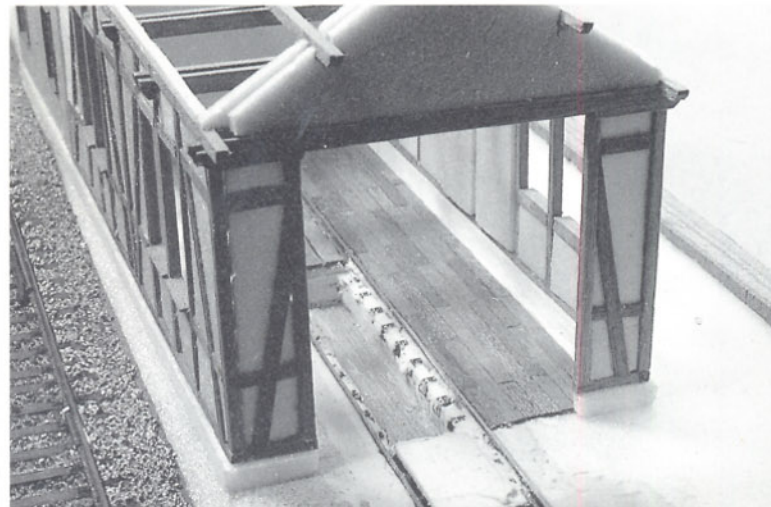
**Bild 10:** In keinem Lokschuppen sollte sie vergessen werden: die Untersuchungsgrube.

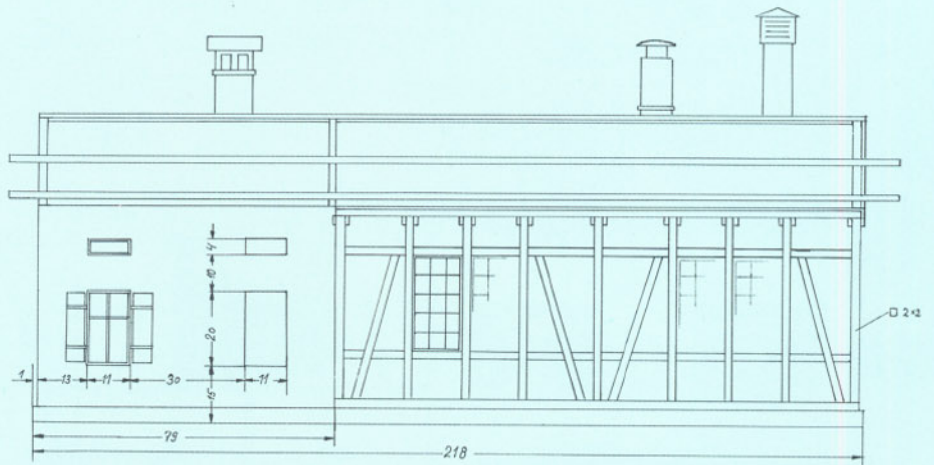
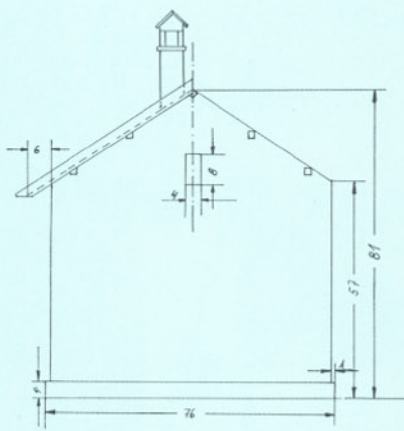


**Bild 9:** Die installierten drei Laternen sollen der Modellremise bei Nachtbetrieb einen Hauch Romantik verleihen.

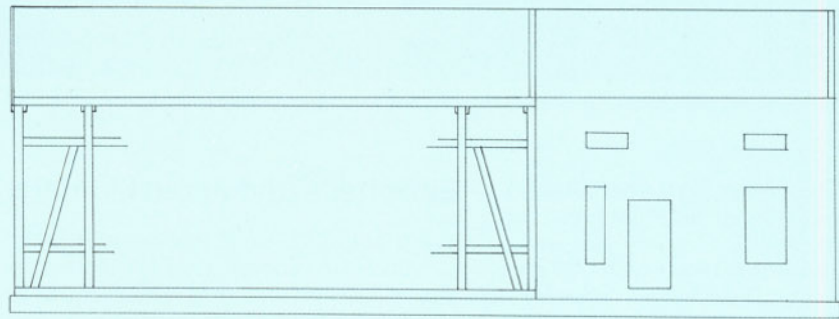
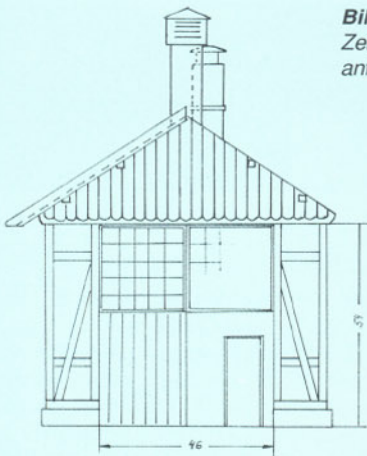


**Bild 11:** Sauber verlegt wurden die Holzbohlen im Schuppeninneren.





**Bild 12:** Die Zeichnung gibt die wichtigsten Maße des Schuppens an. Wer Interesse an einer maßstabgetreuen Zeichnung für die Spurweite H0 zeigt, kann diese gegen Voreinsendung von DM 3,50 in Briefmarken beim Verlag anfordern.



Festigkeit dieses Fachwerk besitzt. Nun kann man die Frontgiebelwand aus Heki-dur und die Längsdachträger sowie den Firstbalken einsetzen. Letzterer schließt bündig mit den Giebelwänden ab – anders als die vier seitlichen Längsbalken, die je 8 mm an den Enden überstehen.

Nun werden die Ausfachungen über und unter den Fenstern eingepaßt. Auf den restlichen Ausfachungen kann das Fachwerk mittels 0,5 mm starker Leisten angedeutet werden. Die Fenster- und Türeintrahmungen am Wohnanbau werden aus 0,5 x 3 mm-Brettchen geschnitten und so eingesetzt, daß sie nach außen überstehen. Aus demselben Material bestehen die Fenstergesimse der Lokhalle.

**Bild 13:** Diese wenigen Werkzeuge und Geschick sind nötig, um ein solches Kleinod auf jede Lokalbahnanlage zu zaubern.

### Jetzt ist Richtfest!

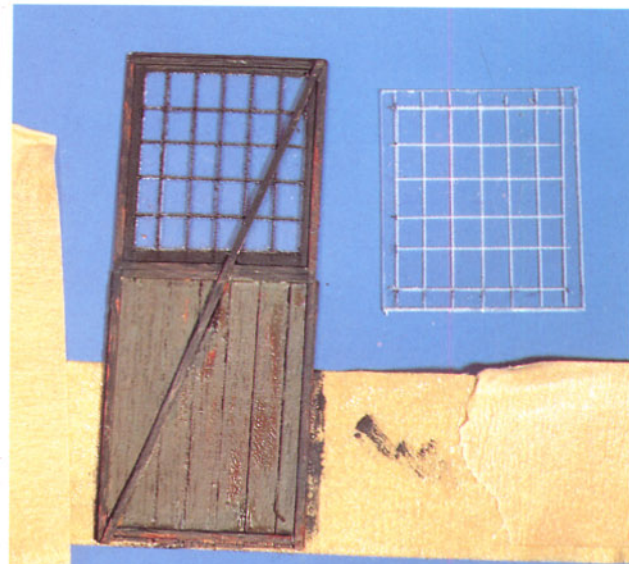
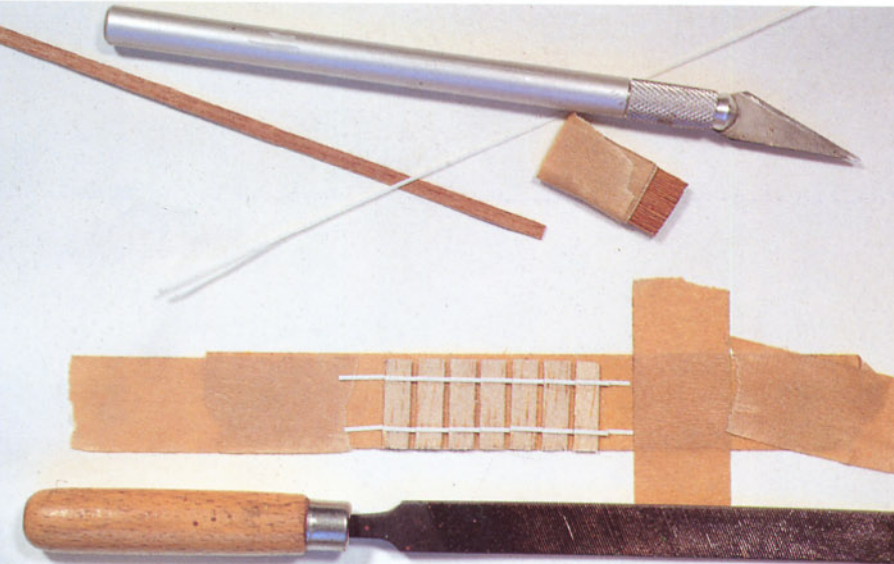
Als nächste Aufgabe steht die Fertigung des Hallenbodens an. Zuerst wird rund um das Gleis des Lokschuppens das Geländeneiveau mit einer 4 mm starken Polystyrolplatte auf Schienenoberkante angehoben. Dann schneide ich die Grundplatte aus. Dazu fahre ich mit dem Bastelmesser innen an den Hallenwänden entlang. Dadurch entsteht der Hallensockel. Der Lokschuppen wird nun an seinen künftigen Platz versetzt und der Halleninnenraum auf der Bodenplatte angezeichnet. Zu diesem Zeitpunkt sollte man auch die lichte Höhe mittels eines passenden Lokmodells überprüfen. Nacharbeiten am Querträger sind jetzt noch möglich.

0,5 mm starke "Bohlen" bilden den Hallenboden. Die Untersuchungsgrube habe ich an den Längsseiten mit Messing-Winkelprofilen (2 x 2 mm) eingefaßt.

### Der Lokschuppen wird verputzt

Mit einem feinen Modellierholz (kann man aus Rundholzmaterial selbst herstellen) und einem aus einem Plastikplättchen angefertigten Spachtel wird Dufix-Spachtelmasse, die zuvor durch Wasserzusatz auf eine sämige Konsistenz gebracht wurde, auf die Wände und zwischen das Fachwerk aufgebracht und glattgestrichen. Die Holzteile werden an der Oberseite sofort durch vorsichtiges Abschaben mit dem Bastel-

**Bild 14:** Sauber modelliert und echt patiniert, so wie dieser Torflügel, ist das gesamte Modell.





**Bild 15:** Diese schöne Szene soll den anregenden Beitrag beschließen. Der Baum – ist er echt oder ein Modell? Fotos: P. G. Kling

messer gereinigt. Nur die Frontgiebelwand, die mit Holzbrettchen (0,5 x 3 mm) verkleidet wird, bleibt frei.

Nach dem Aushärten (über Nacht) wird der Putz mit Plakafarbe (Weiß mit Ockerzusatz) gestrichen. Nach der gleichen Methode wird die Lokhalle innen behandelt. Den Wohnanbau behandelt man innen mit schwarzer Plakafarbe. Jetzt können auch die Fenster eingesetzt werden. Die Hallentore entstehen aus 0,5-mm-Brettchen im unteren Bereich. Die oberen Teile bestehen aus den Fenstern. Aus 0,25 mm star-

ken Kunststoffstreifen werden die Rahmen und Diagonalstreifen angefertigt und aufgeklebt. Ebenso entstehen die Bänder der Scharniere an den Toren und den Fensterläden. Letztere fertigte ich aus 0,8 mm dickem Balsaholz an. Sämtliche Holzteile werden mit stark verdünnter Acrylfarbe in den Tönen Schwarz, Ocker und Braun behandelt, um einen gewissen Verschmutzungsgrad zu imitieren. Bevor das Dach aufgeklebt wird, installiert man im "Gebälk" noch drei Brawa-Hängelampen zur Hallenbeleuchtung. Der Wohnteil wird konventionell von

unten durch eine in einer 12-mm-Bohrung stehende Glühlampe beleuchtet. Die Außenwände werden vorsichtig mit einem weichen Pinsel und schwarzer Trockenfarbe patiniert. Schmutzspuren durch Regenwasser und Risse im Putz können nach Belieben mit einem weichen Bleistift aufgezeichnet werden. Die Dachplatten behandelt man mit verdünnter Acrylfarbe in den Tönen Rot, Schwarz und Ocker, um die Plastikwirkung abzumildern.

**Peter G. Kling**  
(wird fortgesetzt)

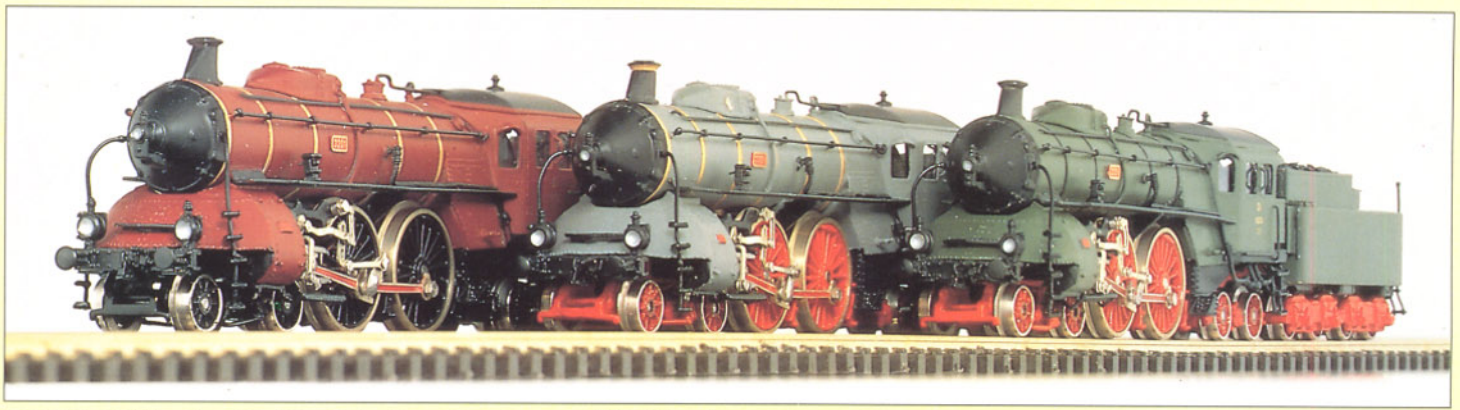


Bild 1: Die S 2/6 in unterschiedlicher Farbgebung als gelungenes N-Modell von Lemaco Prestige Models.

## ★ Schaufenster der Neuheiten ★

### Bemo

Zwei Ge 4/4 II-Lokomotiven bereichern das Angebot. Sie unterscheiden sich durch verschiedene Loknummern und vor allem zwei verschiedene Gemeindewappen. Auf der Stirnseite tragen die Loks das Wappen von Graubünden. Der ganz in Gelb gehaltene, hauptsächlich für den Baudienst bestimmte Traktor Tm 2/2 der RhB ist eine verspätete Neuheit von 1989. Zwei rote Farbvarianten des bisher grünen Gepäckwagens mit beweglichen Schiebetüren, unterschiedlich durch Wagennummer, Beschriftung und Dachfarbe, komplettieren das Neuheitenpaket.

### Faller

Interessante Gebäude und Ausstattungsteile wurden von Fallner ausgeliefert. Eine Tankstelle mit Servicegebäude, Zapfsäulen mit Überdachung sowie eine Werkstatt, als Kfz-Reparaturwerkstätte, Schlosserei, Lackiererei u.ä. gleichermaßen gut geeignet,

setzen neue Akzente in den Modellortschaften. Eine hübsche Ausflugsgaststätte stellt der Pavillon "Schönblick" dar.

Faller weiß, was Modellbauer brauchen, und nimmt deshalb eine Straßenfarbe, Straßenmarkierungen, Leitplanken und Begrenzungspfähle ins Sortiment auf. Den Straßenrand können dann Ebereschen und große Apfelbäume säumen.

Ein neuer Videofilm zeigt in zwei getrennten Kapiteln die ganze Anwendungsvielfalt des Fallner Car Systems sowie unter dem Titel "Vom Original zum Modell" Schritt für Schritt die Entstehungsgeschichte eines Fallner-Bausatzes am Beispiel des berühmten Freiburger Martinstores. Spieldauer: zweimal 15 Minuten.

### Kibri

Der Schwerlasttransport kann rollen. Hochlöffelbagger, Deckenfertiger, Radlader, sogar ein Schiff werden auf entsprechenden Spezialtiefladern von Zug-

maschinen verschiedener Typen an ihr Ziel gebracht. Ein DB-Dreischkipper, eine DB-Schwerlastzugmaschine und eine DB-Zugmaschine mit Ladekran komplettieren das Fahrzeugprogramm. Dazu kommen Straßen- und Betonplatten, eine Waggondrehscheibe, Ausstattungen "Rund ums Haus" und "In der Stadt" sowie die Figurensätze "Erwachsene und Kinder" und "Männer".

### Lemaco Prestige Models

Die Königin der Dampflokomotiven steht ab sofort als S 2/6 in grüner, roter und grauer Farbgebung in der Nenngröße N dem Interessenten zur Verfügung. Ebenfalls in der Auslieferung befinden sich die SBB Eb 3/5, schwarze Farbgebung, in Nenngröße H0 sowie eine SBB Re 4/4 in grünem und rotem Farbfinish und als TEE für die Anhänger der Nenngröße 1.

### Pola

Die Weinstube "Zur Traube" ist die genaue Nachbildung im Maßstab 1:160 eines schmucken Altstadtgebäudes aus dem 14. Jahrhundert, dessen Fassade im 19. Jahrhundert verändert wurde.

Kleine Warteräume sind oftmals als Wetterschutz an Haltestellen anzutreffen. Der Haltepunkt "Teufelsmühle" im Maßstab 1:22,5 ist eine solche dreiseitig geschlossene Hütte. Sitzbänke, Stützbalken, Zigarettenautomat, diverse Schilder usw. bilden die Ausstattung.

Das Modell der "Paradise Bar" für die Nenngröße H0 ist der Nachbau eines Jugendstilgebäudes. Reichhaltiges Zubehör, eine Fensterdekoration für ein "Haus der schönen Stunden" sowie eine Innenbeleuchtung sorgen für einen speziellen Effekt.

Ein Richtfest können die LGB-Fans mit dem neuen

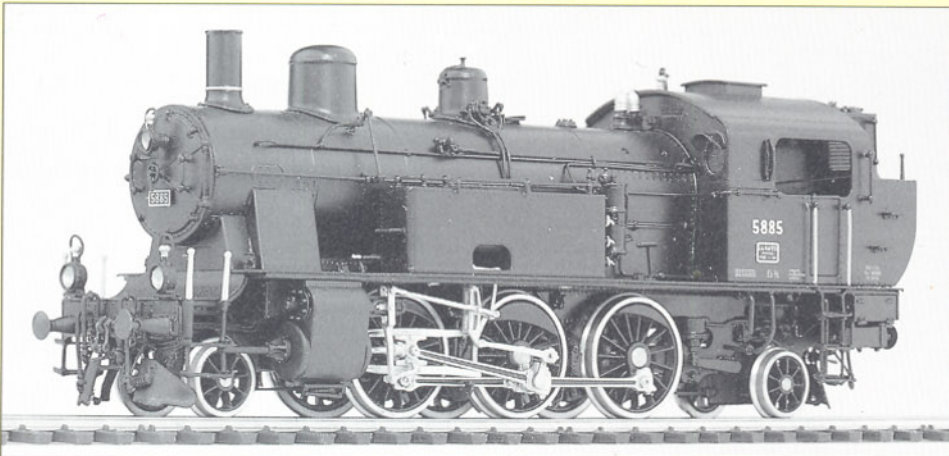
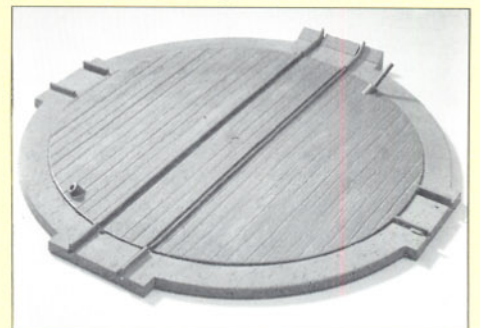


Bild 2: Die Firma Lemaco Prestige Models entwickelte die SBB-Eb 3/5 für die Nenngröße H0.



Bild 3: Nach den Größen N, H0 und 0 steht nun auch die Spur-I-Version der SBB-Re 4/4 von Lemaco Prestige Models zur Verfügung.

Bild 4: Bausatz der Wagendrehscheibe von Kibri.





**Bild 5:** Tankstelle, Servicestation und Werkstatt können aus dem reich ausgestatteten Bausatz von Faller errichtet werden.

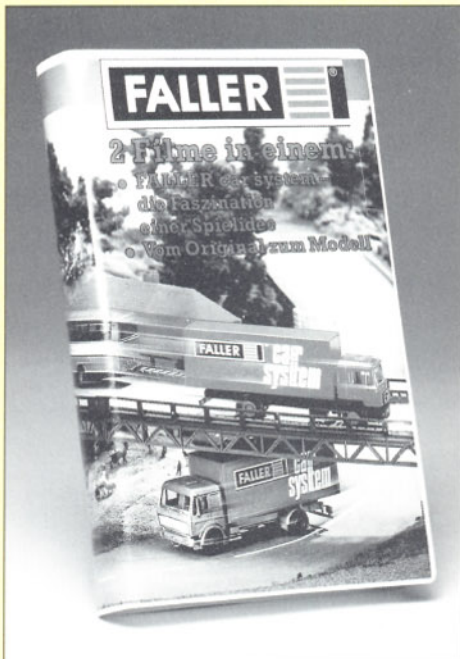
Gebäudemodell eines im Bau befindlichen Hauses feiern. Das Modell verfügt über separate Wände, Zwischendecke, Kamin, Dachstuhl, Schubkarre, Werkzeug und den Richtbaum. Besonderer Gag ist ein Toilettenhäuschen mit beweglicher Tür. Die H0-Stadtbauserie wird mit dem Haus "Hussel Schokolade" um ein weiteres vorbildgetreues Modell ergänzt, das neben Jalousien, Mülltonnen und Teppichklopfstange noch viele weitere Ausstattungsteile enthält. Eine neue, moderne Polizeistation, ebenfalls im Maßstab 1:87, setzt in den Modellstädten neue Akzente. Auch an Autobahnen und, als ganz aktuelles Thema, an Grenzübergängen kann dieses gelungene Modell mit zahlreichen Ausstattungsteilen aufgestellt werden.

## Vollmer

Vollmer stellt vier neue ländliche Gebäudemodelle

**Bild 7:** Ein Pavillon von Faller bereichert das Angebot liebenswerter Modellbauten in H0.

**Bild 6:** Die neue Videokassette mit zweimal 15 min Spieldauer wird von Faller preisgünstig angeboten.



vor. Es sind ein Bergbauernhof, ein Bergrestaurant, das Haus der Alpenmilch AG mit der bekannten "lila Kuh" sowie eine Jagdhütte. Alle Modelle sind ganz hervorragend nach Vorbildbauten gestaltet worden und zeigen eine äußerst reiche Detaillierung. Zahlrei-

che passende Ausstattungsteile bereichern diese wunderschönen Modelle, die infolge ihrer nicht zu groß gewählten Grundmaße wohl auf so gut wie allen Modellanlagen und Dioramen ihren Platz finden können.





**Bild 8:** Weinstube "Zur Traube" von Pola in N.  
**Bild 9:** Die "Paradise Bar" für H0 bei Tag...  
**Bild 10:** ...als auch bei Nacht (Pola).



**Bild 11:** Für die LGB-Freunde ein Wohnhaus im Bau von Pola.



**Bild 12:** Haltepunkt "Teufelsmühle" von Pola für Nenngröße II.



**Bild 13:** Von Vollmer kommt diese "hölzerne" Jagdhütte für die Nenngröße H0.  
**Bild 15:** Ein Erzeugnis von Vollmer ist das wunderschöne Bergrestaurant.



**Bild 14:** Als modernen Flachbau gestaltete Pola die neue H0-Polizeistation.  
**Bild 16:** Von derselben Firma stammt der Bergbauernhof.





Bild 17: Von Weinert: zwei Lampen mit Holzmast, ...

Bild 18: ...eine neue Gleissperre, ...

Bild 19: ...und ein Länderbahn-Prellbock in H0.



## Weinert

Kleinserienhersteller Weinert bringt ganz hervorragende neue Modelle für den anspruchsvollen Modell-eisenbahner. Ein Prellbock in Länderbahnausführung (Messingguß) wird bestimmt die Anhänger aller Epochen begeistern. Gleiches gilt für das phantastische Lkw-Modell des Vomag 6 LR 652 von 1941. Eine wichtige Ergänzung ist der Bausatz einer voll funktionsfähigen, beleuchteten Gleissperre für das 1,8-mm-Schienenprofil (Code 70). Ein weiteres interessantes Modell eines Straßenfahrzeugs stellt der Krupp-Titan-Lkw mit Kofferaufbau und Dreiachshänger dar. Zwei verschiedene Lampen an Holzmasten runden die Palette liebenswerter Neuheiten ab.

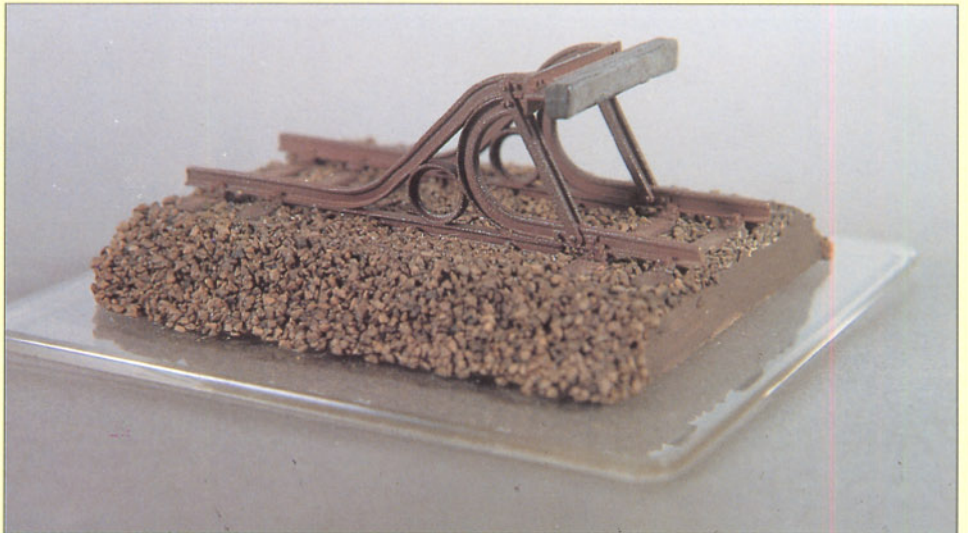


Bild 20: Die lila Kuh für H0-Anlagen von Vollmer.

Bild 21: Vomag-Lkw von Weinert sowie...

Bild 22: ...der Krupp Titan mit Dreiachshänger.



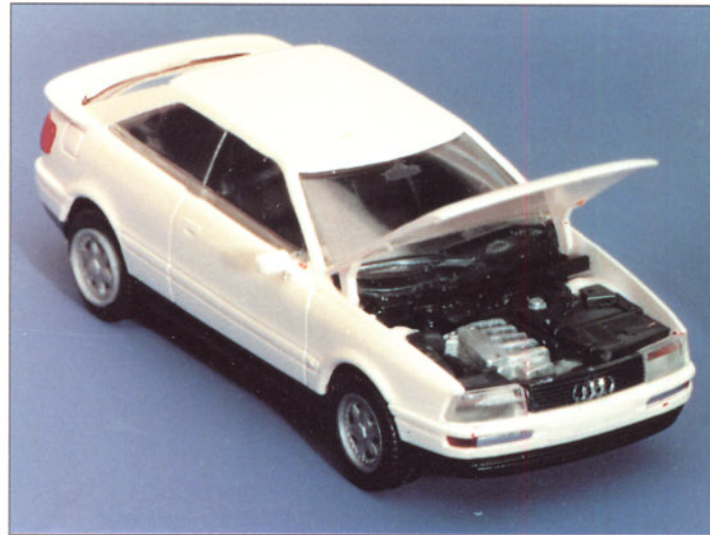


Herpas MAN M 90 "Dachser" mit der neu entwickelten Ladebordwand Dautel sowie ein MB-Hängerzug mit kippbarem SK-Fahrerhaus (Version mit Schlafkabine).

In vier verschiedenen Farben gibt es den BMW 850i in der Coupé-Ausführung mit filigran durchbrochenen Felgen. Die High-Tech-Serie wird von Herpa mit einem Audi 90 Quattro Coupé fortgesetzt.



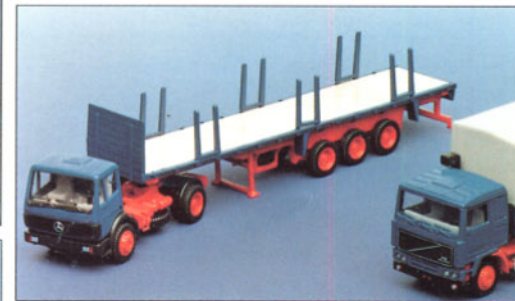
# AUTO



Kibri erweitert sein bekanntes Sortiment an Schwerlastfahrzeugen u. a. durch einen Schifftransport mit Scania-Zugmaschine, Spezialtieflader und Kutter. Ebenso interessant ist das Transportfahrzeug für einen Hochlöfelfagger, bestehend aus MAN-Zugmaschine, Tieflader und Bagger. Weitere Neuheiten sind eine DB-Zugmaschine mit Ladekran, eine DB-Schwerlastzugmaschine, ein DB-



Dreischkipper sowie die Schwerlasttransporte "Deckenfertiger", "Betonträger" und "Radlader".



In den Farben Blau/Rot gehalten sind der MB-Rungenpritschen-Sattelzug (mit abnehmbaren Rungen) und ein Volvo-Hängerzug mit abnehmbarem Wechsellpritsche.

Für Freunde von US-Straßenfahrzeugen erweiterte Herpa sein Sortiment mit dem Tanksattelzug "Texaco" und dem Freightliner-Kippsattelzug "Terra".

Text: Chr. Fricke  
Fotos 1, 2, 6, 9: Chr. Fricke  
Fotos 3 - 5, 7, 8, 10 - 12:  
Werkfotos



Der MB-Niederflurhubwagen als Fahrzeug der Deutschen Bundespost. Die aufwendige Technologie wurde von Herpa exakt nachgestaltet.

Das Auto des Jahres 1989, der Trabant 601 aus Zwickau, als Herpa-Modell. Der Audi 90 mit geöffneter Motorhaube. Es lohnt sich, die Nachbildung des Fünf-Zylinder-Motors einmal mit der Lupe zu betrachten.

# -BAHN



Ein erstklassiges Modell schuf Herpa mit dem VW Passat Caravan. Besonders hervorzuheben ist die filigrane Dachreling.

Viele Herpa-Neuheiten auf einen Blick: Opel Omega Caravan als Notarztwagen, Mercedes-Bus T 2 als Rettungswagen, VW Passat Caravan, MB 207 D als Schenker-Speditionsfahrzeug, Koffelhängerzug mit der Aufschrift "Veltins", US-Schwerlasttransporter sowie DAF Space CAB der schottischen Speditionsfirma Tom Shanks.



Absetzkipper sind universell verwendbare Fahrzeuge. Dem trug Herpa mit dem funktionsfähigen Modell des MB SK Rechnung. Auch für den Bereich Feuerwehr kann dieses Modell benützt werden.

Eine hervorragend gelungene Farbvariante wird mit diesem Setra-Bus 215 HDH "Becker" vorgestellt. Das Herpa-Modell ist zwölffach bedruckt.

