



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1991
Juni

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

17. Jahrgang

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 Bergmann
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland

Lektorat: Manfred Grauer

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpennig
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,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel

Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, 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

1991 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1991 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 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 + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 7,- 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. Unaufgeforderte 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)



R. K. Casanova

Abwandlung

Auch wer sich nicht streng an eine bestimmte Vorbildsituation hält, kann unter Beachtung einiger essentieller Grundsätze und der Epochenreinheit aller verwendeten Teile eine Anlage gestalten, die eine real mögliche Gegebenheit wiedergibt. Hervorragend gelungen ist dies unserem Leser R. K. Casanova mit seiner "Station Rietlingen", der Sie gleich einen Besuch abstatten können – ab Seite 60.

Dauerläufer

Die gedeckten Güterwagen der K. Württ. Sts. EB und der Großherzogl. Bad. Sts. B. überlebten die gesamte Reichsbahn-Ära und waren nach dem Zweiten Weltkrieg noch bei der DB und teilweise auch bei anderen Verwaltungen anzutreffen. Dementsprechend vielseitig sind sie auf Anlagen einsetzbar, von der H0-Industrie aber kaum zu erwarten. Kein Problem für unseren Selbstbau-Experten Dr. Hufnagel. Und für Sie ebensowenig, wenn Sie den einfachen Anleitungen folgen – ab Seite 87.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Ab 2. Juni 1991 wird nicht nur der ICE die Neubaustrecken der Bundesbahn in ihrer vollen Länge nutzen. Von der Verbesserung profitieren auch die geplanten schnellen Güterzüge und die IC-Züge. Unser Foto zeigt den IC 685 am 10.7.1988 auf dem damals schon freigegebenen Streckenstück Fulda – Würzburg bei Zeitlofs. Foto: G. Wagner

Zu unserem Poster:

100 Jahre alt wird die Schweizer Brig-Visp-Zermatt-Bahn in diesem Jahr, und natürlich sind aus diesem Anlaß diverse Jubiläumsfeierlichkeiten geplant. Unser Festartikel (ab Seite 46) mußte jedoch einer völlig unerwarteten Wendung Rechnung tragen... Das Matterhorn, das hier den imposanten Hintergrund des Fotos der Gornergratbahn bildet, ist davon allerdings nicht betroffen. Foto: K. Fader

Frankfurt – Berlin über die alte Linie	6
ICE – Trumpfas der DB	16
Hoffnung für die Harzquerbahn?	20
Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II	25
Die Karlsruher Stadtbahn	30
Die preußische S 9 in Belgien	34
Optimismus in Bautzen	38
Bahn-Notizen	40
Unser Wagenporträt Gedeckter Güterwagen Gs 204	43
Bücherecke	44
100 Jahre Brig-Visp-Zermatt	46
Poster	50
Typenblatt: bayer. S 2/5	51
Typenblatt: bayer. BB II	53



Wylezalek, DB

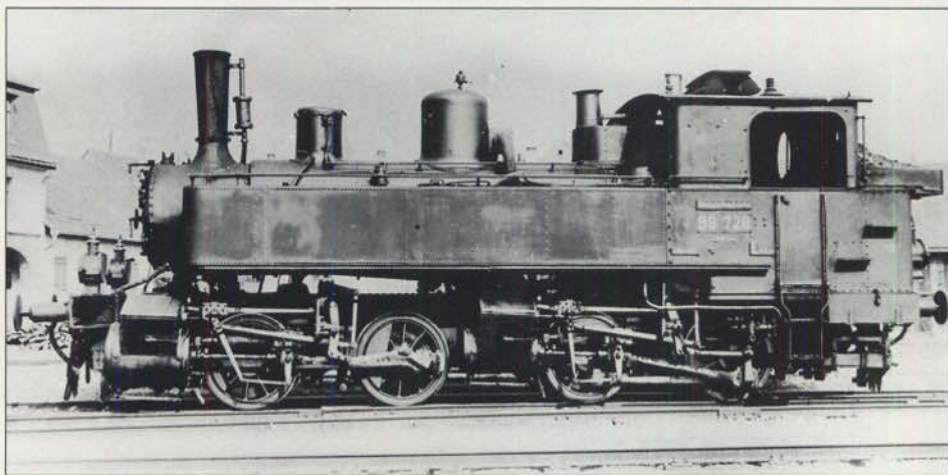
Startschuß

„Bei der Bundesbahn beginnt das nächste Jahrtausend neun Jahre früher“, heißt es in einer doppel-seitigen Anzeige zum Fahrplan-start des ICE. Sehen lassen kann sich der Superzug ohne Zweifel, und seine High-Tech-Ausstat-tung braucht die internatio-nale Konkurrenz nicht zu scheuen. Ob die Passagie-re ähnlich begeistert sind wie Bundesbahn und Indu-strie, wird sich ab 2. Ju-ni 1991 täglich erweisen. Rückblick und Ausblick ver-woben sich noch einmal in un-serem Beitrag ab Seite 16.



Erinnerung

Dieser Tage soll laut Ankündigung ein neues Roco-Modell einer Lokal-bahn-Lokomotive zur Auslieferung gelangen: eine Mallet-Lok der Gat-tung BB II. Von den 31 bei Maffei gebauten Fahrzeugen ist nur noch ein einziges erhalten, das inzwischen bei Sonderfahrten zum Einsatz kommt. Wir erinnern an die BB II mit unserem Beitrag ab Seite 25.



Sammlung Dr. Scheingraber

Fachhändler-Adressenseiten	56
Die Station Rietlingen	60
Diorama "Modern Times" (Teil 2)	66
18 Meine Gebirgsanlage in N und Nm	70
Rundum auf 2,3 m ²	77
Köf-Eigenbau	82
Auf Spur Ilm durch den Harz	83
Reichsbahnwagen – selbstgebaut Gedeckte Güterwagen der Länderbahnen	87
Vergangene Kleinbahn- Romantik	90
Die neue Dimension von Pola	95
Schaufenster der Neuheiten	96
AUTO-BAHN	99
Mini-Markt	100
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Auch Sie...

..., verehrter Leser, haben natürlich – auch wenn Sie nicht gleich zu Papier und Feder gegriffen und Ihren Protest angemeldet haben, wie das so mancher tat – bemerkt, daß es im letzten Eisenbahn-Journal hinsichtlich der Farben Anlaß zu Kritik gab. Wieso es zu diesem "Ausrutscher" kam? Leidig der andauernden Querelen am Brenner mit Bummel-streiks der Zöllner, Lkw-Transit-Hickhack und Fast-Verkehrskollaps sowie in dem Bestreben, Lithographieanstalt und Druckerei in Verona bei unserem zur Zeit un-gewöhnlich dichten Programm zu entlasten, hatten wir die Ausgabe 5 in Österreich erstellen lassen. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit konnte, wie sich bei einigen Abbildungen in der Druckqualität zeigte, nicht ganz befriedigen. Wir kehren daher "reumütig" zu unserem italienischen Partner zurück und liefern Ihnen das Eisenbahn-Journal 6/1991 wieder in der altgewohnten Qualität
Ihre EJ-Redaktion

Dr. Hufnagel



Bild 1: Anfang der siebziger Jahre waren die Reko-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01.5 der DR im Schnellzugdienst auf der Bahnlinie Bebra – Eisenach noch unentbehrlich. Die 01 0523 hat aus Bebra kommend gerade den Hönebacher Tunnel durchfahren. Foto: U. Geum

Frankfurt - Berlin über die alte Linie

Der Abschnitt Gerstungen – Eisenach

Als am 25. September 1849 das Teilstück Eisenach – Wartha (Werra) – Gerstungen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft mit 24,4 km Streckenlänge dem Betrieb übergeben wurde, ahnten weder August Mons, Erbauer und damaliger Direktor der Thüringischen Eisenbahn (ThEB), noch der Preußische Eisenbahn-Kommissar und Verwaltungsratsvorsitzende der ThEB, Graf Koller, noch der Obermaschinenmeister Johann Brandt etwas von der wechsel-

vollen Geschichte dieses letzten Streckenabschnitts der Magistrale Berlin – Frankfurt/Main, der zum Fahrplanwechsel 1991 nach 13 Jahren Betriebsruhe seine Wiederinbetriebnahme erleben wird. Auch das 150jährige Bestehen wird 1999 nun doch gefeiert werden können. Dann soll die Strecke längst auch für den Betrieb mit hohen Geschwindigkeiten rekonstruiert und elektrifiziert worden sein.

Auch dieser Streckenabschnitt war letztlich eine

Verwirklichung der Planungen des Eisenbahnpioniers Friedrich List, der 1833 im Rahmen eines deutschen Eisenbahnnetzes die Streckenführung Berlin – Leipzig – Weimar – Gotha – Hersfeld – Frankfurt/M. vorsah, wobei List wirtschaftlichen Überlegungen Priorität einräumte. Das Jahr 1841 brachte die Entscheidung. Durch Staatsverträge zwischen Preußen, Kur-Hessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha wurde die Trassenführung Halle –



Bild 2: Schwere Schnellzüge mußten ab Bebra oft nachgeschoben werden, manchmal wurden sie aber auch gleich mit zwei Dampfloks der Baureihe 01.5 bespannt, wie hier am 26. April 1973 der D 197/D 453, aufgenommen bei Ronshausen. **Foto: D. Kempf**

Bild 3: Fünfmal kreuzte die alte Bahnlinie Bebra – Eisenach die hessisch-thüringische Grenze, die bis vor kurzem auch die innerdeutsche Grenze bildete. **Foto: E. Stezenbach**

Bild 4: 01 0501 auf Bergfahrt an der Steigung zwischen Bebra und Hönebach. **U. Geum**





Bild 5: Diesellokomotiven der DR sah man Anfang der siebziger Jahre auf dem Abschnitt zwischen Gerstungen und Bebra nicht alle Tage. Die 120 203 rollt bei Ronshausen nach Bebra hinab, um dort einen Zug nach Gerstungen zu übernehmen. **Foto: U. Geum**

Bild 8: So sah der Posten auf dem Wachturm die Anlagen des Bf Gerstungen und der GÜST (vorn im Bild die Fluchtweichen). **Foto: U. Tietze**



Bild 6: DB-Diesellokomotiven besorgen heute den Großteil des Güterverkehrs zwischen Gerstungen und Bebra. Eine Lokomotive der Baureihe 216 rollt mit einem Güterzug nach Bebra beim Westportal des Hönebacher Tunnels Richtung Bebra hinab. **Foto: E. Stezenbach**

Bild 7: Zur Dampflorenzzeit beherrschten die schweren Güterzugdampflokomotiven der Baureihe 44 die Szene im Güterverkehr. Die DB-Lokomotiven beförderten die Güterzüge bis Gerstungen, dort wurde dann auf DR-Lokomotiven umgespannt. Die Aufnahme vom 12. August 1965 zeigt die 44 1672 (mit Ölfeuerung) in Obersuhl. **Foto: Dr. Scheingraber**



Merseburg – Weißenfels – Naumburg – Apolda – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach – Gerstungen festgelegt, und im Herbst 1844 wurden von den beteiligten Staaten die Konzessionen an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft erteilt.

Das Interesse Preußens an dem Bau der Thüringischen Eisenbahn ergibt sich aus der Möglichkeit, von Berlin über Halle (Berlin-Anhalter-Bahn), weiter über die Thüringische Eisenbahn bis Gerstungen, die Hessische Nordbahn bis Kassel und von dort über die Westfälische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn Zugang zu seinen westlichen Provinzen zu erhalten, ohne das Königreich Hannover berühren zu müssen, das bis 1866 Berlin von den preußischen Westprovinzen trennte.

Durch den Bahnbau ist Gerstungen zu einer großen Gemeinde geworden, die 1851 bereits 10 000 Einwohner zählte. (Durch die innerdeutsche Grenze ist Gerstungen allerdings in eine Randlage gekommen, die einen starken Einwohnerrückgang bewirkte. Im September 1990 wurden dort nur noch 3436 Einwohner gezählt.) Die Verhandlungen mit den Besitzern der Grundstücke im Gerstunger Raum, über die der Bahnkörper errichtet werden mußte, gestalteten sich zum Teil relativ schwierig. In einer Ausgabe der "Werrazeitung" aus jenen Tagen hieß es beispielsweise: "In der Flur Gerstungen begann der Geometer Steiner seine Arbeit im Oktober 1848. Zwischendurch wurde im Dezember die Telegrafienlinie Berlin – Frankfurt/M. durch die Flur gelegt. Im Januar 1849 begannen die Verhandlungen mit den Besitzern abzugebender Grundstücke. Man zahlte 450 Taler für den Weimarer Acker (= 28 Ar), hatte aber mit 98 Besitzern zu tun und die gütlichen Verhandlungen führten nicht immer zum Ziel, so daß im April 1849 das Enteignungsverfahren eingeleitet werden mußte ..."

Die Entwicklung der Strecke und ihrer Bahnhöfe

Anfänglich machten wohl Militärtransporte einen Großteil des Betriebes aus. Die Betriebsabwicklung wurde später durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke erleichtert. Zwischen Herleshausen und Gerstungen verlegte man 1862 das zweite Gleis, zwischen Eisenach und Herleshausen 1868. Noch vorher war im Bahnhof Gerstungen ein neuer Güterschuppen errichtet worden (1861), während die Erweiterung des Thüringischen Empfangsgebäudes, die Verlängerung der Bahnhofsgleise und die Erweiterung des Brückenbauwerkes am Ostkopf im Jahre 1862 erfolgten. Die sogenannte "Eiserne Brücke" wurde 1961 im Rahmen der Maßnahmen zur Grenzbefestigung und des damit verbundenen Bahnhofsumbaus abgerissen. Bemerkenswert ist, daß es infolge der



Lage Gerstungens an der thüringisch-hessischen Grenze noch 1863 zwei voneinander getrennte Gerstunger Bahnhofsteile, den Thüringischen Bahnhof der ThEB und den Hessischen Bahnhof der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn, gab.

Vom "Hessischen Bahnhof" ist heute keine Spur mehr zu finden. Er soll sich gegenüber der inzwischen dort eingerichteten Tankstelle, im Gelände des jetzigen Holzhofes, befunden haben. Der Thüringische Bahnhof ist erhalten geblieben, von ihm wird noch die Rede sein.

An dieser Stelle drängen sich unwillkürlich Parallelen auf. Von 1963 bis 1990 gab es wiederum zwei Gerstunger Bahnhöfe: den alten Thüringischen Bahnhof Gerstungen für den Regionalverkehr (DR-Kursbuchstrecke 631) und die Grenzübergangsstelle (GÜST) Gerstungen speziell für die Paß- und Zollkontrollen der grenzüberschreitenden Reise- und Güterzüge. Die GÜST Gerstungen entstand gleichzeitig mit dem Bau der Umgehungsstrecke von Gerstungen über Dietrichsberg und Förtha nach Eisenach. Der Interzonenzug D 1 war seinerzeit der erste in die GÜST Gerstungen einführende Zug nach dem Fahrplanwechsel im Herbst 1963. Zu diesem Zeitpunkt waren die Grenzkontrollen vom Bahnhof Wartha (Werra) nach Gerstungen verlegt worden. Alle grenzüberschreitenden Reisezüge – von der Bevölkerung bis heute "Interzonenzüge" genannt – befuhren ab jenem Datum die Umgehungsstrecke, deren Bau im weiteren noch dargestellt wird.

Damit verbunden war, daß einheimische Reisende, die in die Bundesrepublik fahren wollten oder von dort kamen und Gerstungen zum Reiseziel hatten, in der GÜST weder ein- noch aussteigen durften. Einige Zeit verkehrten übri-

gens Zubringerzüge GÜST Gerstungen – Eisenach – GÜST Gerstungen für Reisende von/nach Eisenach, da ein Teil der grenzüberschreitenden Reisezüge in Eisenach keinen Verkehrshalt hatte. Reisende nach Gerstungen stiegen also in den Zubringer um, fuhren nach Eisenach und stiegen dort in den Reisezug nach Gerstungen, der sie auf der gleichen Strecke zurück zum "Regionalbahnhof" Gerstungen Ort brachte. Beide Bahnhöfe sind nur etwa 80 m (!) voneinander entfernt. Noch im DR-Kursbuch 1989/90 findet sich auf Seite B 206 der Vermerk, die GÜST Gerstungen betreffend: "Über-

gang für Reisende von den Zügen aus der BRD nicht möglich". (Für die Gegenrichtung galt dasselbe.) Dieses sehr umständliche und schikanöse, vor allem Rentner belastende Verfahren hat immer wieder erregte Debatten ausgelöst.

Im internationalen Kursbuch der DR waren die den Paß- und Zollkontrollen dienenden Halte der grenzüberschreitenden Reisezüge in der GÜST Gerstungen bis zur Ausgabe 1989/90 nicht einmal vermerkt. Die entsprechenden Fahrplantabellen C4 und C5 enthielten lediglich das Zeichen "Zug fährt im betreffenden

Bild 9: Eine Besonderheit im ehemaligen Bw Gerstungen (heute Est.) ist diese Drehscheibe mit Verlängerungswagen. **Foto: U. Tietze**





Bild 10: Ansicht des Bf Gerstungen zur Länderbahnzeit. Die Szene fordert geradezu zur Nachgestaltung mit Preiserfiguren heraus. **Foto: Archiv Schunke**

Bahnhof durch", obwohl diese Züge bis zu 50 Minuten Kontrollaufenthalt hatten und peinlichst "gefilzt" wurden. Nach der Grenzöffnung im November 1989 erreichte der Reisende die Bahnhofsanlagen der GÜST durch den "Schwarzen Tunnel", eine etwa 150 m lange Unterführung, die die gesamten Bahnanlagen unterquert und bis dahin nur dem Zoll- und Grenzpersonal zugänglich war. Die Anlagen der GÜST waren insgesamt absolutes Sperrgebiet, zu dem nur Personen mit Sondergenehmigung Zutritt hatten.

Für Gerstungen Ort und die GÜST Gerstungen gab es auch zweierlei Tarife, entsprechend der Entfernung. Für die Fahrt über die GÜST in die Bundesrepublik wurden 2,02 km mehr berechnet als nach Gerstungen Ort, da die innerdeutsche Grenze von der GÜST noch 2,02 km entfernt war. Wer eine Fahrkarte nach Gerstungen Ort löste, zahlte also für 2,02 km weniger, mußte aber im Besitz eines gültigen Passierscheins für den Aufenthalt im "5-Kilometer-Schutzstreifen an der Staatsgrenze West" sein oder im Personalausweis den entsprechenden Sperrzonenstempel haben.

Abschnitt Gerstungen – Wartha (Werra)

Die Stationen Neustädt und Wommen gab es zur Zeit der Bahneröffnung noch nicht. Die Einrichtung einer Haltestelle in Neustädt (Wer-

ra) erfolgte am 11.08.1909. Sie bestand bis 1919 und wurde im Zusammenhang mit der Einrichtung des Bahnhofs Wommen wieder aufgegeben. Vermutlich 1947/48 wurde in Neustädt (Werra) die Haltestelle neu errichtet. In den Fahrplantabellen aus jener Zeit war sie jedenfalls wieder enthalten, wurde aber später wiederum geschlossen und schließlich abgebaut. Heute sind keinerlei Spuren des einstigen Haltepunktes mehr zu entdecken.

Bedeutung hatte der Bahnhof Wartha (Werra) nicht nur in seiner Funktion als Kontrollpunkt für den Reiseverkehr zwischen der amerikanischen und der sowjetischen Besatzungszone nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs sowie im Verkehr DDR/BRD bis 1963, sondern auch durch den Anschluß der Strecke nach Treffurt, auf die im folgenden nur kurz eingegangen wird. Hier zweigte die 1907 eröffnete Nebenbahn nach Treffurt in nördlicher Richtung von der Hauptstrecke ab. Dem Lauf der Werra folgend, berührte sie die Orte Pferdsdorf, Creuzburg, Mihla, Frankenroda, Falken, bis sie schließlich Treffurt erreichte. Dort bestand Anschluß an die Strecke nach Heyerode und Mühlhausen (Thür.), während die "Stammstrecke" über Heldra weiter nach Wanfried und Eschwege führte. Die Sprengung einiger Werrabrücken in den letzten Kriegstagen, die Grenzziehung nach dem Krieg sowie die Verlagerung des Verkehrs auf die Straße waren die Gründe für die etappenweise Einstellung des Betriebs auf dieser Neben-

bahn. Am 1.9.1969 fuhr der letzte Zug zwischen Wartha (Werra) und Mihla. Die einstige Trassenführung ist, beginnend unter der großen Autobahnbrücke, heute noch gut zu verfolgen. Im Bahnhof Wartha (Werra) dienten einige Meter Gleis der im übrigen Abschnitt bereits demonitierten Strecke beim Bau besagter Autobahnbrücke für den Materialtransport und nach deren Fertigstellung als Schutzgleis.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs kam der Zugverkehr zum Erliegen. Am 1. April 1945 rückten Truppenteile der 2. Amerikanischen Armee in Gerstungen und Umgebung ein und bezogen Quartier. Anfangs übernahmen US-Soldaten zur Nachsichersicherung den Eisenbahnbetrieb, unter anderem auch auf den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen. Da sie nicht über die nötige Qualifikation verfügten, kam es immer wieder zu Unfällen. Man löste das Problem, indem man schließlich die deutschen Eisenbahner dienstverpflichtete.

Entsprechend der Festlegung der Alliierten wurde Thüringen und damit die Bahnhöfe Gerstungen und Wartha (Werra) von sowjetischen Truppen besetzt, während die auf hessischem Gebiet liegenden Bahnhöfe Wommen und Herleshausen zur amerikanischen Besatzungszone gehörten. Somit war die Bahnlinie Bebra – Gerstungen – Eisenach gleich zweimal unterbrochen, der öffentliche Zugverkehr ruhte. "Auf der Strecke Bebra – Eisenach wurde dabei der Grenzpunkt (zwischen den Reichsbahndirektionen Kassel und Erfurt; Anm. d. Verf.) auf Kilometer 191,340 zwischen Obersuhl und Gerstungen festgelegt. Damit unterstand auch der hinter Gerstungen nochmals auf 7110 Metern über westdeutsches Gebiet führende Abschnitt mit den Bahnhöfen Wommen und Herleshausen der Reichsbahndirektion Erfurt. Daraus entstand die an keiner anderen Strecke gegebene Situation, daß Bürger der Westzone als Eisenbahner der Ostzone auf westdeutschem Gebiet ihren Dienst zu versehen hatten." (R.R. Rossberg)

Bis 1952 führten die Personenzüge Erfurt – Gerstungen über Wartha durch die westdeutsche "Exklave" ohne Halt zu den wieder in der Sowjetzone gelegenen Bahnhöfen Neustädt (Werra) und Gerstungen.

Der geschilderte Sachverhalt ist auch im Verkehrsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR vom 26. Mai 1972 im §16 festgeschrieben worden. Jedoch wurde bereits am 23. Mai 1952 im Zusammenhang mit der Einführung des "10-Meter-Streifens an der Staatsgrenze West" seitens der DDR der regionale Reisezugverkehr über diese Strecke eingestellt. Eine Vielzahl von Omnibussen aller Ausführungen übernahm im "Schienenersatzverkehr" den Transport der Reisenden zwischen Gerstungen und Eisenach. Die Interzonenzüge verkehrten weiter ohne Halt zwischen



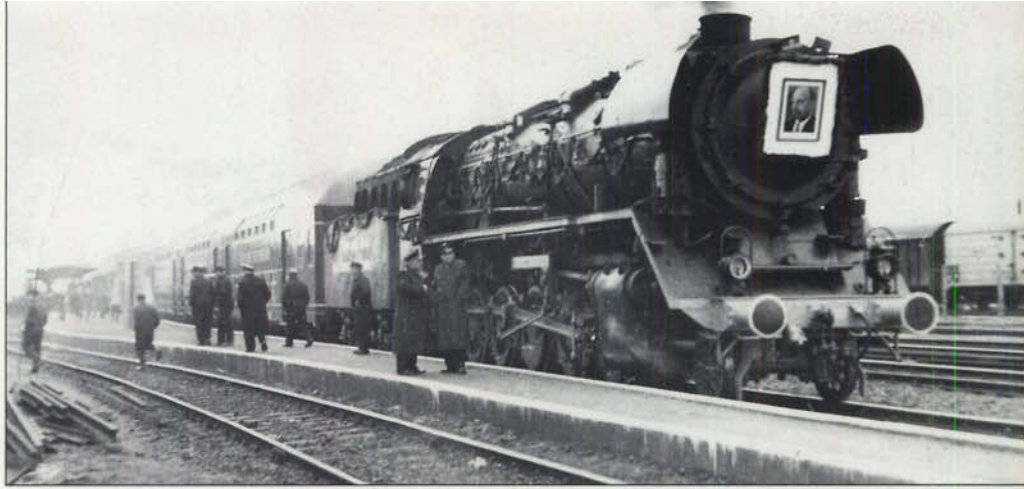
Bild 11: Dieses aus dem Eröffnungszug heraus geschossene Foto läßt erahnen, welche gewaltigen Erdbewegungen erforderlich waren, um die neue Strecke von Gerstungen über Dietrichsberg und Förtha nach Eisenach "aus dem Boden zu stampfen". **Foto: Archiv Schunke**

Bild 14: Die etwas verwirrende Situation alte Strecke/Umgehungsstrecke läßt sich anhand dieser Karte leichter erfassen.

Zeichnung: Merker Verlag

Bild 12: Am 13. April 1962 konnte die DR-Neubaustrecke von Gerstungen über Dietrichsberg nach Förtha eröffnet werden. Die 44 408 vor dem Eröffnungszug ziert ein Porträt Walter Ulbrichts. Foto: Archiv Schunke

Bild 13: "Ruhm und Ehre den Erbauern der Trasse!" steht auf dem Tender der 44 408 geschrieben. Foto: Archiv Schunke



Bebra und Wartha (Werra), meist bespannt mit Schnellzugdampflokomotiven der Baureihe 01, später 01.5.

Nach der Inbetriebnahme der Umgehungsstrecke Gerstungen – Förtha – (Eisenach), jetzige KBS 631, und der Verlagerung der Grenzkontrollen von Wartha (Werra) nach der GÜST Gerstungen im Jahre 1963 wurde nur noch ein geringer Teil des Güterverkehrs Richtung Eisenach auf der Strecke über Herleshausen abgewickelt. Der letzte "Interzonenzug" auf dieser Eisenbahnstrecke war am 28. September 1963 der D 6 mit sechs Reisezugwagen (mit Kurswagen Berlin – Rom, Berlin – Frankfurt/M., Berlin – Saarbrücken, Berlin – Paris). Am Zugschluß war die rote Mütze des Bahnhofsvorstands in Wartha mit der Aufschrift "Letzter Gruß – Bf Wartha (Werra)" angebracht. Sie wurde von den Bahnhofsvorstehern in Bebra über all die Jahre sorgsam aufbewahrt und soll Anfang Juni mit dem ersten Zug von Bebra über Wartha nach Eisenach wieder nach Wartha zurückkehren – nach 28 Jahren (siehe Eisenbahn-Journal 5/1991, Rubrik "Bahn-Notizen")!

Auf dieser Strecke verkehrte schließlich täglich noch ein Güterzugpaar, wobei die Bahnhöfe Wommen und Herleshausen einschließlich ihrer Stellwerke rund um die Uhr von DR-Bediensteten besetzt waren. Ab 1. August 1978 ruhte dann der Zugbetrieb völlig – ein Arbeitszugunfall soll (wohl als äußerer Anlaß) dazu beigetragen haben. Hauptgrund der Einstellung war das nunmehrige Befahren der Umgehungsstrecke, deren Bau der damaligen Sicherheitspolitik geschuldet ist – brauchte doch somit kein BRD-Gebiet berührt werden.

Mit dem 9. November 1989 änderte sich neben den politischen Verhältnissen in der damaligen DDR auch die Verkehrssituation völlig – der Weg für die Rekonstruktion der "alten" Strecke über Herleshausen wurde frei. Aber noch 1988

schreibt Hammerl über die damalige Situation: "...Was 1978 als vorübergehende Einstellung deklariert worden war, vollzieht sich jetzt endgültig. Die Deutsche Reichsbahn der DDR zieht sich von ihrem einzigen Stück Schiene auf westdeutschem Boden zurück. An die eisenbahnerische Besonderheit im deutsch-deutschen Grenzverkehr werden in einiger Zeit vermutlich nur noch einige Bahnhofsgebäude erinnern. Denn die DB, der die Liegenschaften gehören, will nach Angaben der Direktion Frankfurt verkaufen; ein Abriß der Schienen scheint unausweichlich." Nun aber erleben wir statt des befürchteten Abrisses die völlige Rekonstruk-

tion dieses Teilstücks der einst so bedeutenden, durch Thüringen geführten Eisenbahnmagistrale.

Die "Umgehungsstrecke"

Die Eisenbahnstrecke von Gerstungen über Dietrichsberg nach Förtha (KBS 631) ersetzt ab 1962 die Strecke Gerstungen – Herleshausen – Wartha – Eisenach. Ihr Bau war ein Teil der Maßnahmen zur "Abschottung" der DDR. Hauptanliegen war seinerzeit die "Störfreimachung" des Abtransports des Rohkalis aus der Schachanlage "Alexandershall" bei Dippach

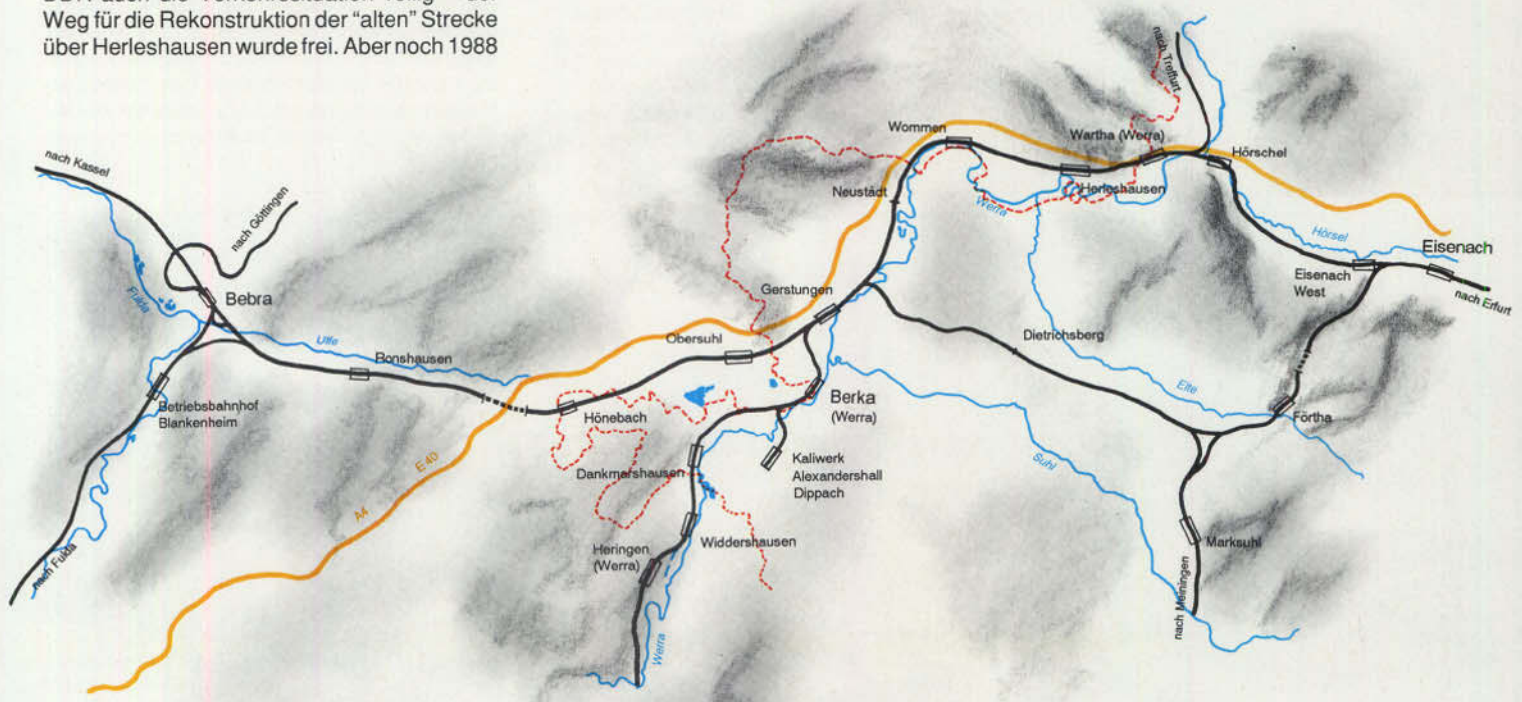




Bild 15: Dieses Bild bot sich den Einheimischen und den wenigen Besuchern in dieser Gegend noch 1990 – ein verträumter Schrankenposten zwischen Herleshausen und Wommen.
Foto: U. Tietze



Bild 16: So sah es in Wommen im November 1989 aus.
Foto: U. Pfothenhauer



Bild 17: Zur gleichen Zeit war es in Herleshausen ähnlich tröstlos.
Foto: U. Pfothenhauer

Bild 18: Das Schienenmoped (ehemals Bahnmeisterei Herleshausen) posiert vor dem Tor, an dem einst die DDR endete, hinter Neustädt in Richtung Wommen. **Foto: U. Pfothenhauer**

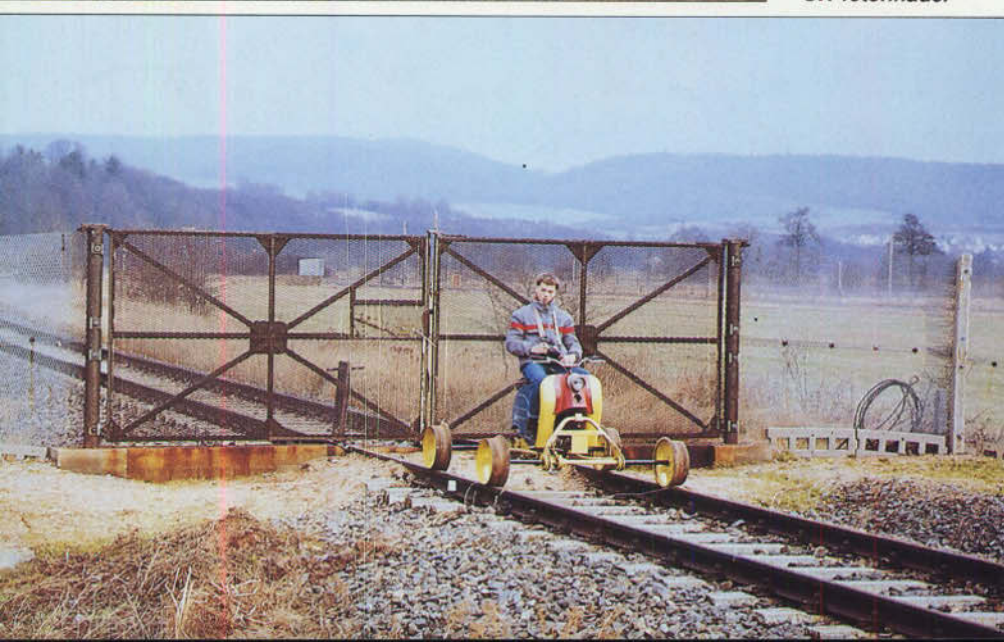
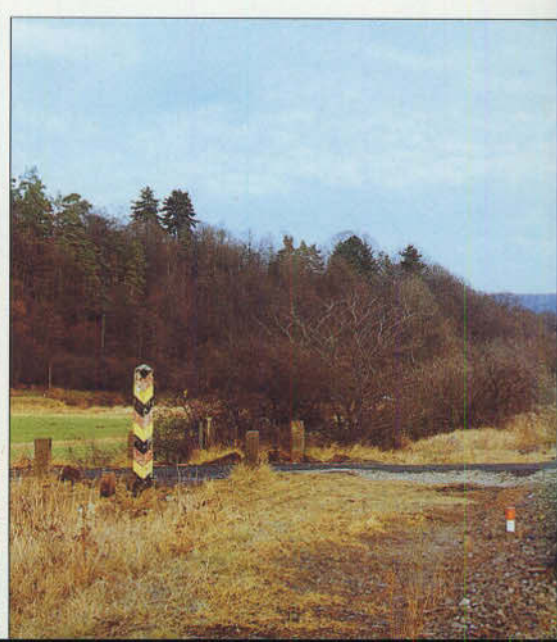


Bild 19: Idylle im Thüringer Land. Wer würde auf das Jahr 1990 tippen? (Schrankenposten zwischen Herleshausen und Wommen).
Foto: U. Pfothenhauer

(stillgelegt 1968, heute z.T. abgerissen) zur Kalifabrik Dorndorf, d.h. diese Transporte sollten nicht mehr über bundesdeutsches Gebiet (zwischen Neustädt und Wartha) geführt werden müssen. Gleichzeitig wurde den DR-Personalen dieser Güterzüge keine Gelegenheit mehr gegeben, bundesdeutsches Gebiet zu befahren und möglicherweise "Republikflucht" zu begehen.

Aus diesen Erwägungen heraus erließ am 18. September 1961 in Übereinstimmung mit dem damaligen Zentralkomitee der SED der Minister für Verkehrswesen der DDR, Erwin Kramer, den Befehl zum Bau einer eingleisigen, 13,3 km langen Bahnlinie Förtha – Gerstungen sowie einer 0,9 km langen Verbindungskurve von Rötha ("Abzweig Elte") nach Marksuhl.

Am 22. September 1961 begannen 700 Forstarbeiter aus den Bezirken Erfurt und Suhl mit der Rodung von 24 ha Wald; im Oktober des gleichen Jahres erfolgte der Start der eigentlichen Bauarbeiten, an denen bis zu 6000 Arbeiter beteiligt waren. Schwierigkeiten bereiteten vor allem der Buntsandstein und die vielen Regentage, die die von den Sprengungen zerkleinerten Buntsandsteinbrocken zu Schlamm werden ließen. Von den ersten 74 Arbeitstagen waren





63 verregnet. Einige Zahlen zu den Leistungen der an der "Trasse" (noch heute umgangssprachlich so genannt) Beschäftigten: 3,6 Millionen m³ Erdmassen wurden bewegt, 41 Durchlässe waren anzulegen. Verbaut wurden 12 250 m³ Beton, 157 t Stahlbewehrung, 2776 t Betonfertigteile, 45 000 t Kies, und 80 000 t Straßenbaumittel. 719 t Stahlkonstruktionen wurden gebraucht, es wurden 14 858 m Gleis verlegt und 30 000 t Schotter aufgebracht. Zum Einsatz kamen 110 Bagger, 86 Raupen, 15 Dieselloks, 180 schwere Baustellenfahrzeuge, 600 Lkw, 50 Bohrgeräte, 10 Hochbaugeräte. Beteiligt waren u. a. 17 Baubetriebe, 121 Kraftverkehrsbetriebe sowie die Bauzüge 402 und 901 der Deutschen Reichsbahn.

Nach nur 208 Tagen Bauzeit wurde die neue Bahnlinie am 13. April 1962 eingeweiht. Der Sonderzug, zum überwiegenden Teil aus Doppelstockeinheiten mit Jakobsdrehgestellen bestehend, brachte ca. 400 Bauarbeiter zur Festveranstaltung nach Eisenach. Er wurde von der Dampflokomotive 44 408 geführt, die an der Rauchkammertür das Bildnis des damaligen Staatsratsvorsitzenden Walter Ulbricht trug. Am Schlepptender war die Aufschrift "Ruhm und Ehre den Erbauern der Trasse!" angebracht. Mit Beginn der Bauarbeiten an der neuen Bahnlinie nahm man auch die Arbeiten für das bereits erwähnte "Güter- und Reisekontrollobjekt (GÜST) Gerstungen" auf. Dazu wurden Gleise



Bild 21: Die Direktionspräsidenten sind, wie die übrigen Teilnehmer am symbolischen Akt des Lückenschlusses im April 1990, mit der "Ferkeltaxe" zum Ort des Geschehens gekommen.

Foto: U. Pfothhauer

Bild 20 (oben): Diese Aufnahme kann nicht wiederholt werden. Sie zeigt den Posten 49 kurz vor seinem Abriß im Oktober 1990. **Foto: U. Pfothhauer**

Bild 22: Im November 1989 war spätestens an dieser Stelle (Wommen) immer noch Endstation.

Foto: U. Pfothhauer

Bild 23: Kaum als Bahnstation zu definieren, das Stationsgebäude Hirschel im Dezember 1989.

Foto: U. Pfothhauer





im Bereich des Bahnhofs Gerstungen gänzlich abgerissen, verkürzt oder zu Stumpfgleisen zurückgebaut. Der Nordhang des Bahnhofs mußte für diese Maßnahmen weiter abgetragen werden. Der weitere Umbau erfolgte ab 1966 in 12 Bauabschnitten und hatte die bereits erwähnte Trennung des Bahnhofs in den Binnenteil für den Regionalverkehr und den Güter- und Reisekontrollteil zur Folge. Damit entstand auch das Stellwerk W 4, das am 2. Juni 1970 in Betrieb ging. Die Stellwerke Gn und Gw verloren ihre Bedeutung. Sogenannte "Fluchweichen" wurden eingebaut, das sind Weichen in den Ausfahr Gleisen Richtung Bebra, die in ihrer Grundstellung auf Abzweig standen und einen Zug bei nicht genehmigter Ausfahrt "in den Sand setzten". Über alle betrieblichen Abläufe und Handlungen bestimmte der Kommandant der GÜST. Auch die ehemaligen durchgehenden Hauptgleise degradierte man zu diesem Zeitpunkt zu Stumpfgleisen. Auf ihnen hatten einst die traditionsreichen Schnellzüge D 1 und D 2 sowie der "Fliegende Frankfurter" (FDt 571/572) den Bahnhof Gerstungen mit einer Geschwindigkeit von 135 km/h durchfahren. Auch stromlinienverkleidete Einheits-Schnellzugdampflokomotiven, vorwiegend der Baureihe 01¹⁰ (aber auch die Baureihen 05 und 06 während ihrer Erprobung), fuhren in den dreißiger Jahren durch diese Station. Probleme in der Betriebsführung waren auf der neuen "Trasse" Gerstungen – Förtha vorprogrammiert. Sie ergaben sich aus der Eingleisigkeit der Strecke (einhergehend mit dichter

Zugfolge) und den Neigungsverhältnissen mit der daraus resultierenden starken Oberbaubelastung.

Die einzige Ausweichmöglichkeit zwischen Gerstungen und Förtha wurde mit der genau auf halbem Weg gelegenen Betriebsstelle Dietrichsberg geschaffen.

Die bis zu 90%ige Auslastung (und damit äußerst dichte Zugfolge) ließ relativ wenig Reserven für das Abfangen von Verspätungen, was die Betriebseisenbahner stark belastete, insbesondere auch durch die vorrangige Behandlung der Transitreisezüge von und nach Berlin (West). Deren Unregelmäßigkeiten waren für die beteiligten Fahrdienstleiter oft sehr unangenehm, so daß die Züge im Eisenbahnerjargon die bezeichnenden Beinamen "Die Angst" oder "Zitteraal" führten. Bei diesen Betriebsverhältnissen sprachen Insider nicht selten von "eingleisigem Behelfsbetrieb". Beim Einlegen zusätzlicher Güterzüge (z.B. für den Kokstransport aus der Bundesrepublik in die DDR-Industriezentren) wurde der Regionalverkehr fast vollständig im Schienenersatzverkehr (SEV) gefahren, mit allen Unannehmlichkeiten für den Berufsverkehr infolge nicht ausreichender Busgestaltung, Unpünktlichkeit usw. Die Neigungsverhältnisse betragen zwischen Gerstungen und Dietrichsberg 20‰ und zwischen Eisenach und Förtha 20,4‰. Daraus ergaben sich Lastbeschränkungen auf 1200 t. Bei Bespannung mit Diesellokomotiven der Baureihe 132 bedeutete schon diese Last Doppeltraktion, bei den erwähnten Koksziügen (mit ca. 1500 t) sogar

Doppeltraktion mit Schiebelokomotive (von Gerstungen bis zum Scheitelpunkt in km 10,1). Es nimmt nicht Wunder, daß bei solchen Streckenbelastungen Schienenbrüche an der Tagesordnung waren. Die zuständige Bahnmeisterei mußte von Eisenach kommen, Streckensperrungen blieben nicht aus, Sperrpausen mußten infolge der hohen Belastung (vor allem auch mit grenzüberschreitenden Zügen) relativ kurz gehalten werden, was zu Qualitätseinbußen bei den auszuführenden Unterhaltsarbeiten und zur Einrichtung von Langsamfahrstellen führte – ein Teufelskreis.

Erwähnt sei auch, daß die Werrabrücke bei Gerstungen sowie die Flutgrabenbrücke bei ihrem Einbau bereits aus "zweiter Hand" waren – sie stammen vom Rückbau der bereits erwähnten Strecke Wartha (Werra) – Treffurt. Gegenwärtig zeigen sie erhebliche Verschleißerscheinungen. Neue Stahlbrücken wurden vor etwa eineinhalb Jahren angefertigt. Sie lagern unmittelbar neben der in der Rekonstruktion befindlichen Strecke am östlichen Gerstunger Bahnhofskopf. Ob sie jemals eingebaut werden oder dem Schneidbrenner zum Opfer fallen, erscheint – wie das weitere Schicksal der "Trasse" – ungewiß.

Rekonstruktionsmaßnahmen nach dem 9. November 1989

Schon in den Jahren vor der "Wende" im November 1989 geisterte in Gerstungen und Umgebung immer wieder das Gerücht, daß die alte Strecke über Herleshausen wieder befahrbar gemacht werden würde, zumal kurz vor ihrer Stilllegung im Jahre 1978 von Gerstungen bis zum Grenzzaun (unmittelbar hinter dem ehemaligen Haltepunkt Neustädt/Werra verlaufend) der Oberbau erneuert worden war. An den Schnittstellen mit dem Grenzzaun klappte bei Wartha (Werra) und bei Neustädt jedoch jeweils eine rund 100 m lange Lücke im Oberbau.

Ende April 1990 wurde die Gleislücke zwischen Wartha (Werra) und Herleshausen in Anwesenheit des damaligen Generaldirektors der DR mit einem symbolischen Akt geschlossen. Die Rekonstruktion war damit angelaufen.

Mitte November 1990 war das Streckengleis Gerstungen – Wartha (Werra) fertiggestellt, am Gegengleis wird derzeit gearbeitet. Im Bahnhof



◀ **Bild 24:** Die Randlage verwandelt sich wieder in ein Durchgangsgebiet. Im Hintergrund dieser Aufnahme erkennt man sehr schön den Ort Herleshausen.

Bild 25 (linke Seite unten): Vermessungs- und Bauarbeiten bei Wommen.

Bild 26: Am 30. Juli 1990 waren auch im Bf Wartha schon deutlich Spuren der Veränderung zu erkennen. Die Brücke im Hintergrund gehört zur Autobahn.

Bild 27: Von Eisenach kommend, fährt der "Wendezug" mit ausgekoffertem Material des zweiten Gleises in Wartha ein.

Bild 28 (unten): Herleshausen, Blick Richtung Eisenach. Das gesamte Oberbaumaterial wird auf dem alten Gleis herangefahren.

Fotos 24 bis 28: C. Möckl

Wartha (Werra) sind die Gleise 1 und 3 bereits fertiggestellt, die Gleise 4 und 5 mit entsprechender Verlängerung auf 1480 m nutzbare Gleislänge werden noch eingebaut. Eventuell wird auch das Gleis 2 dieses Bahnhofs wieder aufgebaut. Das Gleis Wartha (Werra) – Eisenach stand bei Manuskriptschluß bis zu den Brückenbaustellen beim Eisenacher Westbahnhof kurz vor der Fertigstellung.

Auf dem Bahnhof Gerstungen werden der West- und der Ostkopf umgebaut. Alle Brücken der Strecke werden gründlichster Sanierung unterzogen. Ab 1. Juni 1991 soll der Abschnitt Eisenach – Gerstungen der Magistrale Berlin – Frankfurt (Main) auf dem Oberbau UIC 60 eingeleisig befahrbar sein. Für Ende 1992 wird mit der Aufnahme des zweigleisigen Betriebs gerechnet. Etwa gegen Jahresende 1994 soll die Strecke Bebra – Eisenach – Neudietendorf elektrifiziert sein, wozu der Hönebacher Tunnel nach den derzeitigen Planungen eine zweite Röhre erhalten wird. Die Vorbereitung der Elektrifizierung ist schon Bestandteil der gegenwärtigen Streckenrekonstruktion (Fundamentgründungen, Streckenisolierung, Profilmfreiheit). Die Überwachung und Steuerung der Strecke soll zukünftig entweder von Gerstungen oder Eisenach aus durch modernste Sicherungstechnik erfolgen. Bis dahin übernehmen Siemens-Containerstellwerke diese Aufgabe. Die Strecke soll Selbstblock mit Blocksignalen in Eisenach Awe und Wommen erhalten. Der Bahnhof Wartha (Werra) bekommt ein Gleisbildstellwerk der Bauart S 60.

Gottfried Schunke

Quellenverzeichnis:

Mayer u.a.: Die Eisenbahn im Wartburgland, Eisenacher Schriften zur Heimatkunde 35/87
 Stölten: Beiträge zur Geschichte von Gerstungen 1848 - 1872, erschienen in der "Werrazeitung" 1924 - 1928
 R.R. Rossberg: Grenze über deutschen Schienen. Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg im Brsg., 1980
 Chronik: "Die Eisenbahnstrecke Gerstungen – Wommen – Herleshausen – Wartha", Gemeindeverwaltung Herleshausen 1983
 Autorenkollektiv: Der Trassenbau Förtha – Gerstungen 1961/1962, Eisenach, 1979





Bild 1: Der ICE ist das Symbol eines neuen Zeitalters bei der DB. Allerdings wird er sich teilweise noch mit alten Strecken (hier bei Geislingen) begnügen müssen. **Foto: Th. Küstner**

Bild 2: Im Innenraum wurden ebenfalls neue Maßstäbe gesetzt. **Werkfoto LHB**



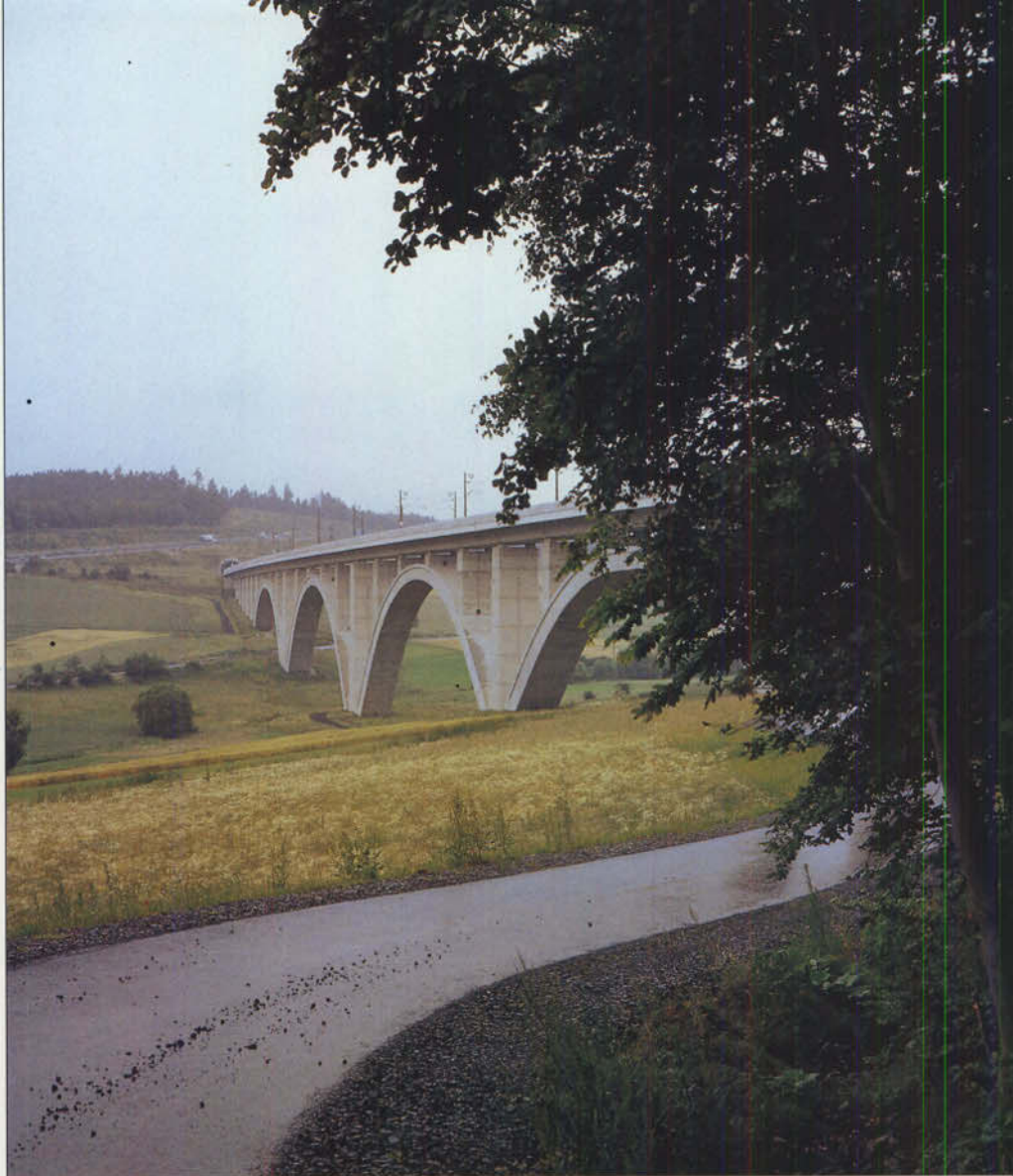
ICE - Trumpfas

Nach einer fast zwanzigjährigen Planungs- und Bauzeit ist es jetzt endlich soweit: die Deutsche Bundesbahn startet am 2. Juni 1991 in das Zeitalter des komfortablen Hochgeschwindigkeitsverkehrs. In diesem Bereich wurden die Karten neu gemischt, und mit dem ICE – ihrem Trumpfas – versucht die Bahn wieder besser ins Spiel zu kommen und eine akzeptable Alternative zum Luft- und Straßenverkehr zu bieten. Mit Milliardenaufwand entstanden in den



Bild 3: Auf den Neubaustrecken war eine große Anzahl von Kunstbauten erforderlich. Hier die 676 m lange Wälsebach-Talbrücke bei Kirchheim. Foto: Dr. Scheingraber

Bild 4: Das ICE-Bw in Hamburg wurde speziell für den Superzug konzipiert. Foto: Chlouba, DB



der DB

letzten Jahren die neuen Triebzüge des InterCityExpress, die nun auf zwei Neubaustrecken und über sechs ausgebaute Abschnitte vorhandener Trassen zunächst zwischen Elbe und Isar verkehren. Je nach Fahrtziel lassen sich auf der Strecke von Hamburg nach München zum Teil recht beachtliche Gewinne an Reisezeit erzielen.

Rechtzeitig zu diesem Start, dem letzten großen Bahnereignis in diesem Jahrhundert, er-



Bild 5: Auf seinen dreijährigen Erprobungsfahrten legte der InterCityExperimental Tausende von Kilometern zurück. Foto: Merker Verlag

Bild 7: Anfangs waren die Triebköpfe auf ihren Probefahrten noch mit den sogenannten Dummywagen unterwegs. Foto: Wylezalek, DB

schien in unserem Verlag eine Spezial-Ausgabe des Eisenbahn Journals. In mehreren Kapiteln, die hier nur kurz angerissen werden können, wird darin die gesamte Entwicklung von Fahrzeugen und Strecken behandelt, die im Zusammenhang mit dem Schnellverkehr auf Schienen stehen.

Vom Schnelltriebwagen der Jahrhundertwende zum InterCityExperimental

Bereits im Jahre 1901 hatten die Bahningenieure die Vorteile von Drehstrom-Asynchronmotoren erkannt. Damit ausgestattete Versuchstriebwagen von Siemens und der AEG erreichten im Oktober 1903 auf der Militäreisenbahn

von Zossen nach Marienfelde schon Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h. Die noch recht komplizierten und aufwendigen Regel- und Steuereinrichtungen vereitelten aber vorerst eine serienmäßige Verwendung dieser Antriebe. Erst nachdem siebzig Jahre später auf die Errungenschaften moderner Leistungselektronik zurückgegriffen werden konnte, stand dem Einsatz von Drehstrom-Asynchronmotoren nichts mehr im Wege. Aufgrund der mit den Lokomotiven der Baureihe 120 gesammelten Erfahrungen konnte schließlich im Jahre 1982 mit der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitszuges InterCityExperimental begonnen werden. Nach seiner Fertigstellung im ersten Halbjahr 1985 folgten die Systemerprobungen, und danach eilte der Zug von einem Geschwindigkeitsrekord zum anderen.

Vom InterCityExperimental zum InterCityExpress

Nach der Auswertung aller Versuchs- und Meßergebnisse aus der Erprobung des Experimentalzuges konnten im Sommer 1988 die Aufträge zum Bau von zunächst 41 Serientriebzügen des InterCityExpress vergeben werden. Dieser Jahrhundertauftrag für die deutsche Eisenbahnindustrie wurde inzwischen um zusätzliche 19 Züge erweitert. Bei Beginn des planmäßigen Schnellverkehrs am 2. Juni 1991 stehen 25 Garnituren der neuen Triebzüge für den Einsatz auf der IC-Linie 6 zur Verfügung. Die restlichen Fahrzeuge werden nacheinander in Dienst gestellt und bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Jahre 1992 für zwei weitere Linien zur Verfügung stehen.

In den Zügen des InterCityExpress stecken neben einer hochentwickelten Technik auch eine Menge Neuerungen in der Innenausstattung, die dem Fahrgast zugute kommen und eine neue Dimension des Reisens in Aussicht stellen.

Das neue ICE-Betriebswerk in Hamburg-Eidelstedt

Der hohe Sicherheitsstandard der Deutschen Bundesbahn verlangt einen besonders hohen Aufwand bei der Wartung und Instandhaltung der neuen Züge, die mit hohem finanziellen Aufwand beschafft wurden. Jeder einzelne der "Weißen Riesen" hat rund 50 Millionen DM gekostet. Um diese Werte zu erhalten und ein sicheres und angenehmes Reisen zu gewährleisten, wurde in Hamburg-Eidelstedt ein spezielles Bahnbetriebswerk für die Triebzüge des InterCityExpress errichtet. Auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs entstand eine große Anlage, deren Mittelpunkt ein riesiger Hallenkomplex ist. Jedes der acht aufgeständerten Hallengleise kann einen kompletten Triebzug mit bis zu 14 Mittelwagen aufnehmen. Auf drei verschiedenen Arbeitsebenen werden die Fahrzeuge nach jedem Umlauf untersucht und für eine neue Reise vorbereitet. Eine auf die besonderen Belange zugeschnittene und sehr aufwendige Ausstattung des Betriebswerks läßt während des einstündigen Aufenthalts im Bw eine vollständige technische Überprüfung des Zuges inklusive aller Laufwerke sowie eine sorgfältige Innenreinigung zu. In einer etwas abseits erbauten Waschhalle erfolgt bei Bedarf eine Außenreinigung der Züge, die mit eigener Kraft durch die Waschanlage fahren.

Bild 6: Eine elfteilige InterCityExpress-Garnitur auf Dienstoffahrt (Prüfung der Komponenten unter Alltagsbedingungen); 24. 10. 1991 bei Mottgers, NBS Würzburg – Fulda. Foto: A. Schöppner





Neue Strecken für den InterCityExpress

Zu den ersten Projekten, die bereits im Verkehrswegeplan von 1973 enthalten waren, zählten zwei Neubaustrecken und der Ausbau von sechs vorhandenen Streckenabschnitten. Allein für den Bau der beiden Schnellbahntrassen von Hannover nach Würzburg und von Mannheim nach Stuttgart waren Investitionen von 16 Milliarden DM erforderlich.

Die Streckenführung stieß auf vielerlei Widerstand von Anliegern und Interessengruppen. Nachdem alle Einsprüche geprüft und die langwierigen Planfeststellungsverfahren abgewickelt waren, konnten die umfangreichen Baumaßnahmen begonnen und endlich auch abgeschlossen werden. Mit besonders hohem technischen Aufwand und verbunden mit riesigen Erdbewegungen mußte eine große Anzahl von Tunneln und Brücken gebaut werden. Hierbei wurde stets versucht, die Schäden an Wald und Flur möglichst gering zu halten und die unvermeidlichen Wunden durch eine groß angelegte Rekultivierung zu heilen. Im Streckenverlauf der beiden Neubaustrecken wurden 76 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 152 km gebohrt und gegraben und nicht weniger als 384 Brücken gebaut. Längster Tunnel der Neubaustrecke Hannover – Würzburg und zugleich der längste im Bereich deutscher Eisenbahnen ist mit 10 780 m der Landrücken-Tunnel, dicht gefolgt vom Mündener-Tunnel mit einer Länge von 10 514 m.

Gemessen am gesamten Streckennetz der Deutschen Bundesbahn, das rund 27 000 km

lang ist, stehen für den Schnellverkehr nur verhältnismäßig kurze Abschnitte zur Verfügung. Die höchsten Reisegeschwindigkeiten von 250 km/h lassen sich nur auf den 427 km der Neubaustrecken realisieren. Auf den Ausbaustrecken mit einer Gesamtlänge von rund 1000 km werden Höchstgeschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h zugelassen. Im Hinblick auf die Wiederbelebung innerdeutscher Verbindun-

gen sowie auf das angestrebte europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wurden inzwischen schon weitere Bauvorhaben in Angriff genommen oder für die Aufnahme in einen neuen Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Wenn die erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, wird die Bahn der Gegenwart auch eine Zukunft haben.

Horst J. Obermayer

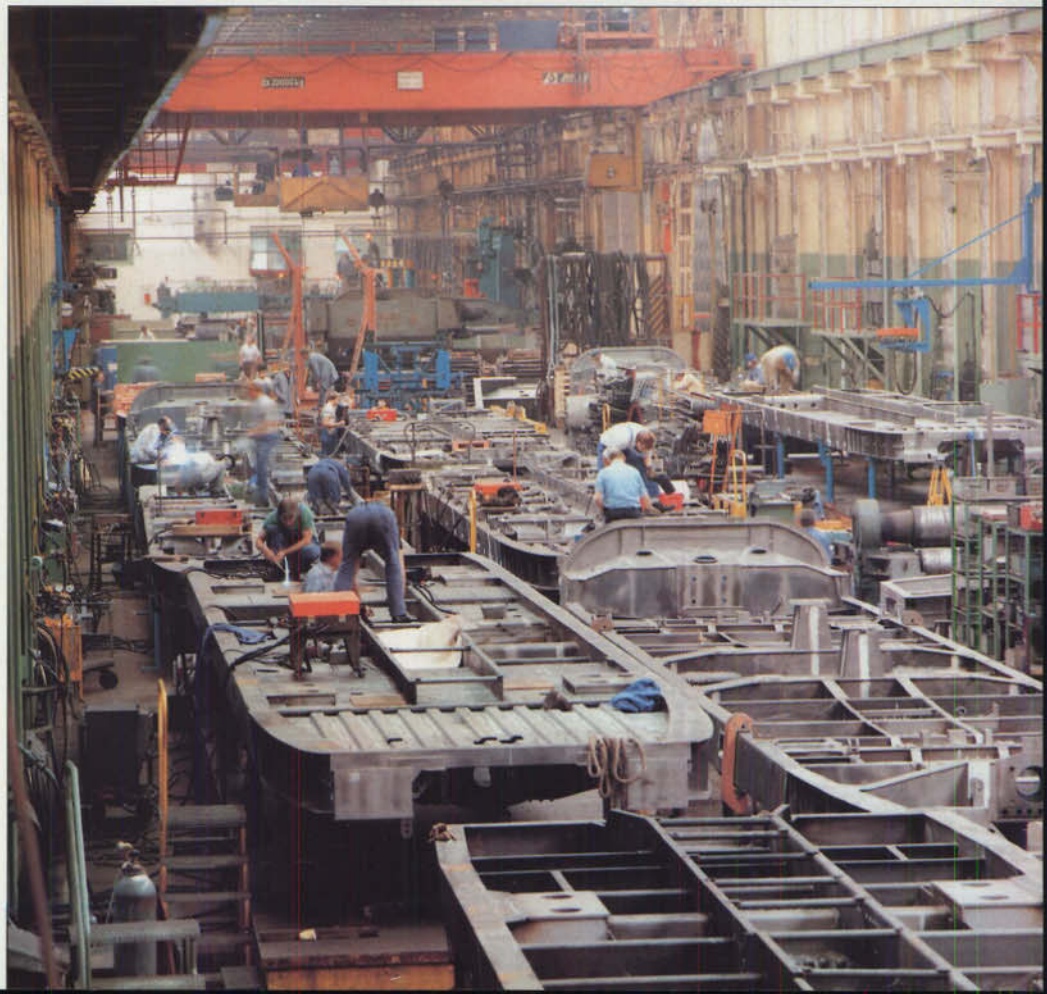


Bild 8: Den Ausbau der bisher gefertigten 82 Triebköpfe teilten sich zu Dritteln die Lokomotivfabriken Krauss-Maffei, Krupp-Maschinentechnik und Thyssen-Henschel. **Werkfoto Krupp**



Hoffnung für die Harzquerbahn?

„Die Harzer Schmalspurbahnen sind ein 132 km langes Netz meterspuriger dampftriebener Eisenbahnen im Mittelgebirge. Sie stellen eine einmalige Touristenattraktion und ein Kulturdenkmal von überregionaler Bedeutung dar. Im Zuge der Einbindung in ein Konzept des 'sanften Tourismus' und als Beitrag zum Umwelt- und Naturschutz müssen sie erhalten bleiben.“

So beginnt eine Vorlage des Goslarer Bundestagsabgeordneten Dr. Peter Eckardt, der sich aktiv für den Fortbestand der Harzer Schmalspurbahnen einsetzt.

Meldungen über eine Reprivatisierung und vor allem über die geplante Einstellung oder zumindest starke Rücknahme des Dampfbetriebs hatten in den letzten Wochen viel Staub aufgewirbelt. Wir wollen versuchen, die Ereignisse zusammenzufassen und den gegenwärtigen Stand deutlich zu machen. Auch wenn sich bei Erscheinen des Hefts alles vielleicht schon wieder geändert hat. Wir hoffen aber, für den Fortbestand der Bahn.

Doch was war nun eigentlich passiert?

Da überraschte ein Herr Georg Giesecke Anfang Februar die Presse und damit die Öffentlichkeit, als er sich als Sprecher der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn AG (NWE) vorstellte und kundtat, die Harzquer- und Brockenbahn gehöre ab 8. Januar 1991 wieder der NWE. Die Reprivatisierung sei schon im Dezember 1990 erfolgt und vom damaligen Bundesminister für Verkehr, Friedrich Zimmermann, verfügt worden.

Das Konzept der neuen Besitzer, über deren Identität sich Herr Giesecke aber nicht äußerte, sehe vor, von Wernigerode und Nordhausen aus auf den Brocken zu fahren, den Dampfbetrieb bis auf wenige Nostalgiefahrten einzustellen und das Unternehmen mit ca. 60 Beschäftigten zu betreiben (derzeit ca. 460). Die erforderlichen Triebwagen seien bereits in Auftrag gegeben, der Deutschen Reichsbahn per 9. Januar 1991 die Verfügungsgewalt über die Bahn entzogen worden.

Die Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. alarmierte mit einer bundesweiten Flugblattaktion die Öffentlichkeit

und rief zu Protestschreiben an Bundesverkehrsminister Krause um den Erhalt des Dampfbetriebs auf dieser bedeutenden Touristenbahn auf. Dieser Notruf wurde nicht nur bundesweit, sondern europaweit gehört und hatte ein überwältigendes Echo.

Inzwischen hat sich herausgestellt, daß Herr Giesecke zur Kategorie der Spekulanten, Glücksritter und blaublütigen Habenichtse gehört, die in Mietwagen der Oberklasse vielerorts in den neuen Bundesländern auftauchen und unter Ausnutzung ungeklärter Eigentumsverhältnisse, der allgemeinen Rechtsunsicherheit und der Arglosigkeit der Menschen Verwirrung schaffen und haltlose Ansprüche stellen. In der Goslarer Zeitung vom 18. März 1991 ist der vermeintliche NWE-Sprecher und sogenannte „Eisenbahndirektor a.D.“ Giesecke vom Bundestagsabgeordneten Dr. Peter Eckardt offiziell als Hochstapler bezeichnet worden.

Nun sind die Eigentumsverhältnisse bei beiden Bahngesellschaften (NWE und GHE) sehr kompliziert. Beide Bahngesellschaften sind 1948, also vor Gründung der DDR, enteignet worden.



Bild 2: Die zwei beladenen Rollböcke, die am 7.1.1990 von der 99 7237 befördert werden, fordern von Personal und Maschine keine besonderen Anstrengungen. **Foto: P. Tadsen.**

Bild 1(links): Konkurrenzkampf am Lokschuppen im Mai 1988. Während sich die 99 7231 und die 99 7232 rechtzeitig einen guten Platz sichern konnten, muß die 99 7245 noch gedreht werden und dann mit einem "schlechteren" Platz zufrieden sein. **Foto: G. Scheibe**

Bild 3: Letzte Anstrengung am Berg. Der Neigungsanzeiger signalisiert dem Lokpersonal das Erreichen des ebenen Streckenabschnitts. **Foto: P. Tadsen**





Bild 4: Mit Volldampf durch das Selketal. Die 99 6001 wurde im März 1987 vor der Einfahrt in den Bahnhof Mägdesprung im Bild festgehalten.
Foto: G. Scheibe

Ob die im Einigungsvertrag getroffenen Festlegungen Gültigkeit behalten, bedarf einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts, die noch aussteht. Eigentümer fast aller Betriebsmittel (der Mehrzahl der Lokomotiven und Wagen) ist die Deutsche Reichsbahn, die de jure und de facto von niemandem enteignet werden kann (Sondervermögen des Bundes). Bis auf wenige Reste sind rollendes Material und Oberbau der GHE als Reparationsleistung an die Sowjetunion gegangen. Den Wiederaufbau der Strecke haben das Land Sachsen-Anhalt und die Deutsche Reichsbahn vorgenommen. Hauptaktionär, soweit bisher feststellbar, an NWE und GHE war das Land Sachsen-Anhalt bzw. das Herzogtum Anhalt. Auch einige Kommunen waren Anteilseigner. Ungeachtet der noch ungeklärten Eigentumsfragen steht fest:

1. Die Deutsche Reichsbahn kann die Schmal-

spurbahnen im Harz aus Kostengründen weder in bisheriger Form noch auf höherem Niveau betreiben.

2. Die Kreisverwaltungen von Wernigerode, Nordhausen und Quedlinburg, die von der Bahn berührten Kommunen und der Landtag des Bundeslandes Sachsen-Anhalt sind sich darüber einig, Europas längste Schmalspurbahn auch unter marktwirtschaftlichen Bedingungen mit Dampflokomotiven zu betreiben.

Von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. ist der Entwurf eines Betriebskonzepts erarbeitet und vorgestellt worden. Das Konzept enthält folgende Grundgedanken:

- Beibehaltung des planmäßigen Dampflokbetriebs zwischen Wernigerode und Nordhausen und Einsatz von Dampflokomotiven vor Sonderzügen (1991 schon 60 Vorbestellungen)

- Einsatz der zehn bereits vorhandenen und aus der Regelspur-BR 110 entstandenen Diesellokomotiven BR 199.8 mit neuen achteiligen Wagengarnituren im Wendezugbetrieb vor allem zum Brocken (die Konzeption geht von zwei Zielgruppen aus: einmal den Touristen, die eine nostalgische Fahrt mit der Dampflokomotive wünschen, zum anderen den Reisenden, die schnell und komfortabel auf den Brocken befördert werden wollen)

- Triebwageneinsatz für die Pendler zwischen Ilfeld und Nordhausen

- Einführung eines Taktfahrplans (Zweistundentakt zwischen Wernigerode und Nordhausen, Einstundentakt zwischen Drei Annen Hohne und Brocken)

- Einsatz von Buffetwagen in den Zügen
- Fahrpreiserhöhung (0,25 DM/km) und Bergzuschlag für die Brockenbahn



Bild 5: Im Harz bilden Eisenbahn und Landschaft noch eine Einheit. Das Foto zeigt die 99 7244 im Mai 1989 im Forstgebiet "Kälberbruch". Wie wird die Zukunft dieser Strecken und Fahrzeuge aussehen? **Foto: G. Scheibe**

–Wiedereröffnung des heutigen Bw Westerntor als Betriebswerkstätte für planmäßige Schadgruppen und Bedarfsausbesserungen, um Arbeitsplätze zu erhalten und um die langen Ausfallzeiten beim Transport der Fahrzeuge ins Raw zu vermeiden

–Abwicklung des Betriebs mit ca. 200 Beschäftigten (entspricht knapp 50% des heutigen Personalbestands).

Diese hier nur stark gekürzt vorgestellte Konzeption lag auch der Reichsbahndirektion Halle (Direktionsbereich Magdeburg) vor und ist von dieser außerordentlich positiv beurteilt worden. In der Stellungnahme der Deutschen Reichsbahn vom 7. März 1991 heißt es u.a.: "Der vorliegende Entwurf zeugt von hohem Engagement und Sachkenntnis bezüglich der Schmalspurbahnen im Harz... Ob sich ein derartiges Betriebskonzept realisieren läßt, wird aber in

erster Linie von der finanziellen Untersetzung abhängen... Das vorliegende Konzept... enthält einige wertvolle Anregungen zur weiteren Perspektive der Schmalspurbahnen im Harz und sollte durch alle am weiteren Erhalt der Schmalspurbahnen interessierten Institutionen, Einrichtungen und Personen sorgfältig geprüft werden."

Im Vorfeld der Entscheidungen über die Eigentumsverhältnisse hat sich am 13. März 1991 in Wernigerode eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts gegründet, an der alle Anliegergemeinden und die Landkreise Wernigerode, Nordhausen und Quedlinburg beteiligt sind. Dem Gesellschaftsvertrag liegt der Gedanke zugrunde, das gesamte Harzer Schmalspurnetz zu erhalten und die Gründung einer Harzquerbahn-Kapitalgesellschaft vorzubereiten. Das Betriebskonzept wird in vielen Punkten dem Vorschlag

der Interessengemeinschaft folgen. Alles in allem haben die Dinge gegenüber den Meldungen vom Anfang des Jahres eine erfreuliche Wende genommen und lassen optimistisch in die Zukunft blicken. Erfreulich auch, daß die Deutsche Reichsbahn kooperativ mit am Tisch sitzt.

Manfred Weisbrod

Hinweis der Redaktion:

In welche Richtung die Entwicklung auch gehen wird, mit gewissen Änderungen im Betriebsablauf ist in jedem Fall zu rechnen. Unsere **special-Ausgabe** mit dem Thema "**Schmalspurbahnen im Harz**", die im Juli 1991 erscheinen soll, zeigt noch einmal, wie es war. Und dient vielleicht als Leitfaden für alle, die jetzt endlich auch persönlich ein Stück Harzer Schmalspurrantik erleben und für ihre eigene Sammlung im Bild festhalten wollen.

Die Broschüre, in der neben der Harzquer- und Brockenbahn auch die Selketalbahn vorgestellt wird, kann schon jetzt beim Verlag vorbestellt werden. (Bitte senden Sie noch kein Geld, sondern warten Sie die Rechnung ab.)

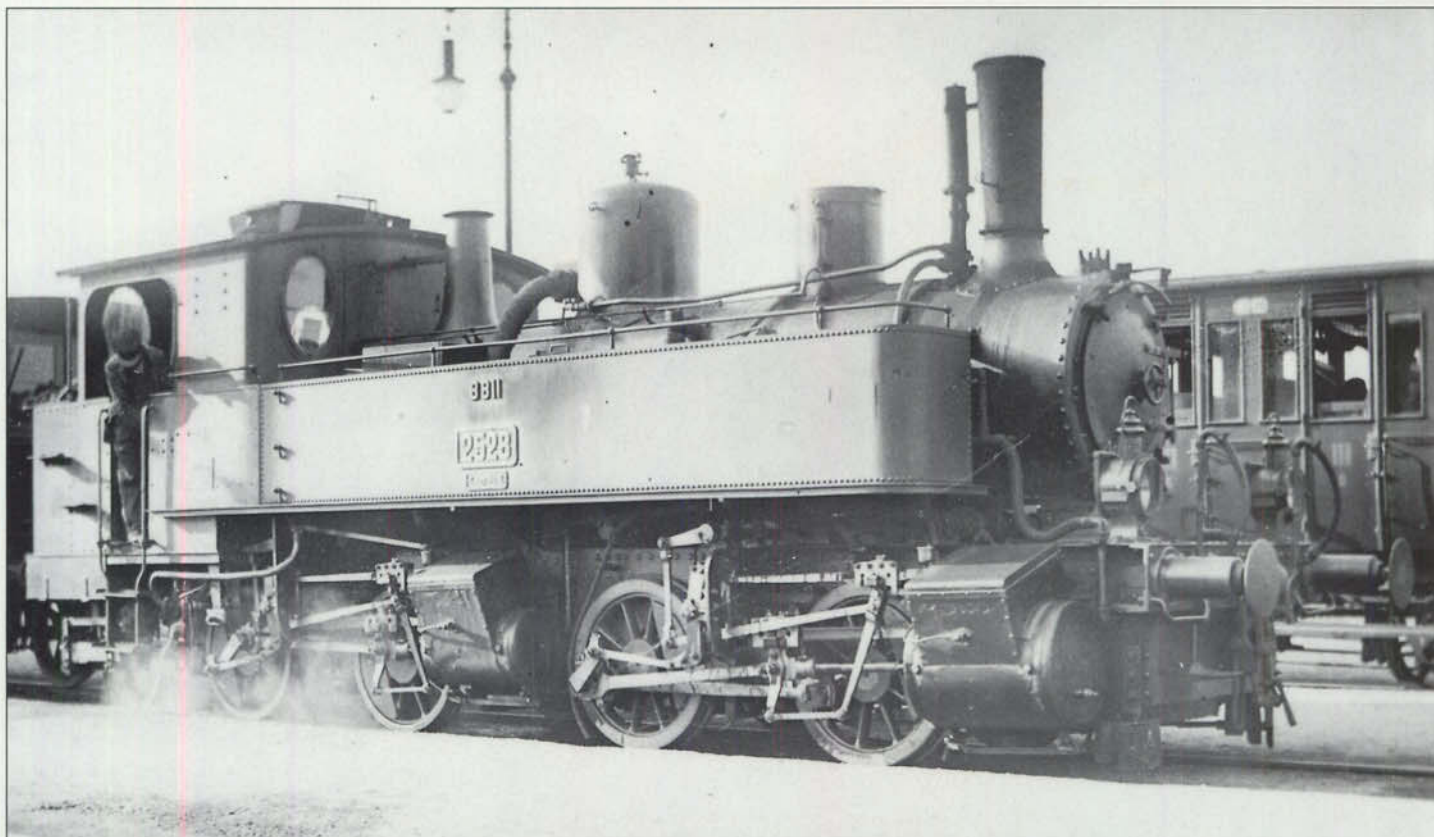


Bild 1: Die 1903 von Maffei gebaute BB II - 2528 zeigt sich hier im Originalzustand mit nur einem Sandkasten.

Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II

Nach der Verabschiedung entsprechender Gesetze kam der Bau von Lokal- und Vizinalbahnen in Bayern ab 1882 zügig voran. Kurz vor der Jahrhundertwende standen für den Einsatz auf diesen Strecken bewährte zwei- und dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven zur Verfügung. Die meisten davon waren in der Fabrik von Georg Krauss in München entstanden. Als die Leistung dieser Fahrzeuge nicht mehr ausreichte, um die weiter wachsenden Lasten zu bewältigen, entschloß sich die Generaldirektion der Bayerischen Staatseisenbahnen zur Beschaffung größerer und leistungsstärkerer

Bild 2: Die Aufnahme der BB II - 2516 zeigt die Lokomotive in der Ausführung der Bayerischen Staatseisenbahnen, jedoch bereits mit dem um das Sicherheitsventil "herumgebauten" zweiten Sandkasten.

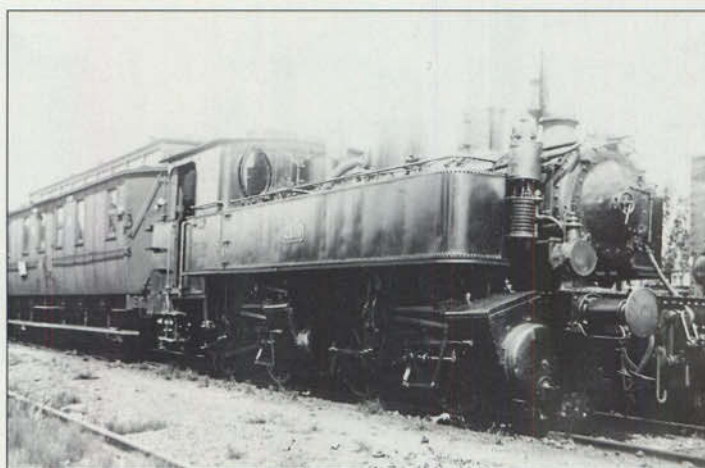
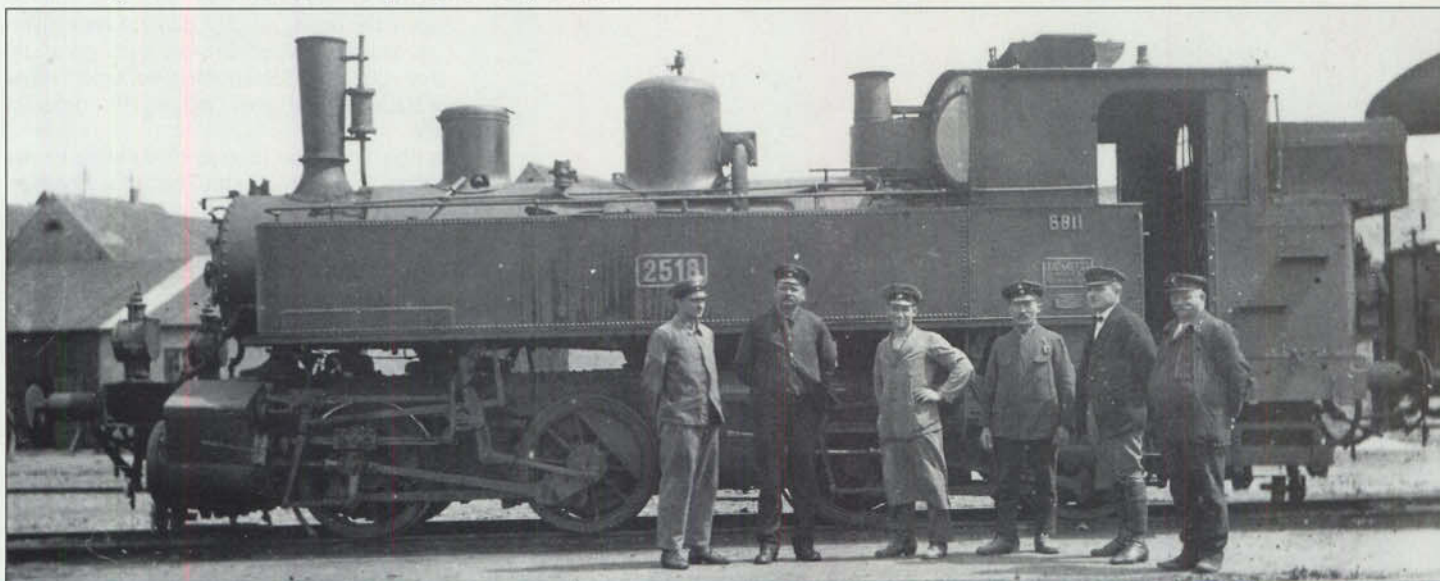


Bild 3: Die BB II - 2518 mit ihrem zusätzlichen Kohlenkasten wurde in Volkach aufgenommen. Foto: Sammlung Foto Konrad, Volkach



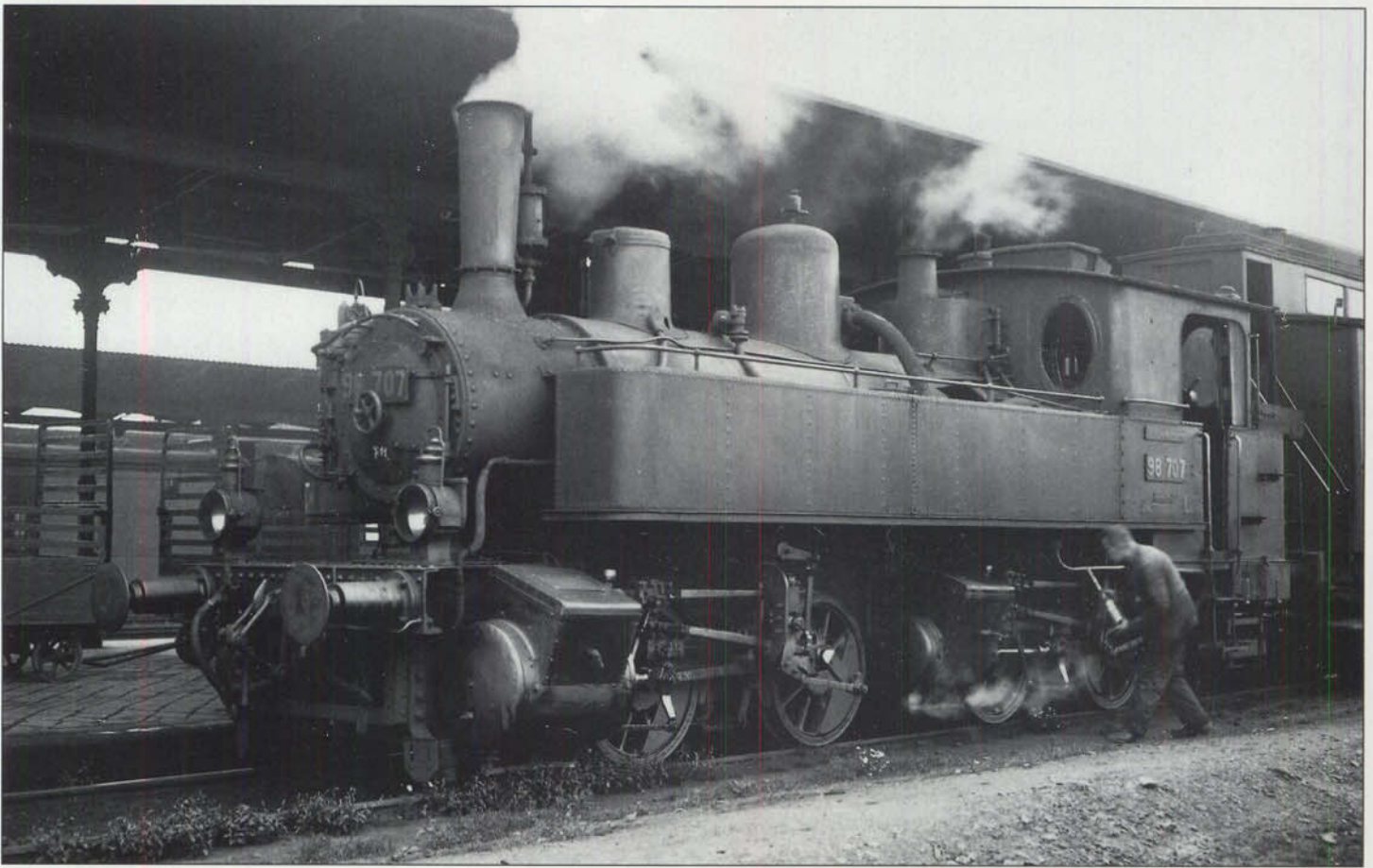


Bild 4: Diese prächtige Aufnahme der 98 707 wurde am 11.8.1930 im Bahnhof Hof gemacht. Foto Geitmann (Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg), Sammlung Bleiweis

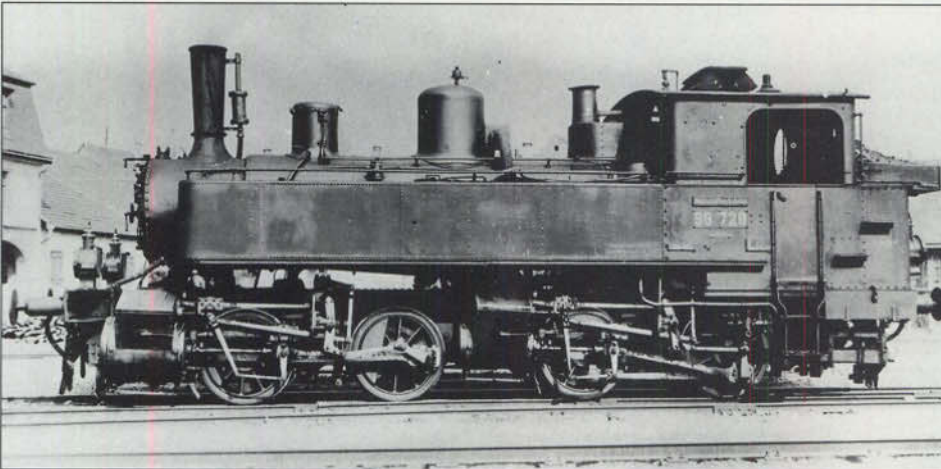


Bild 5: Von Hermann Maey stammt diese Aufnahme der 98 728 mit einem kleinen zusätzlichen Kohlenkasten.



Bild 6: Vor einem großen Rundschuppen steht eine Lok der Gattung BB II neben der 98 643 (bayer. D II).

Lokalbahn-Tenderlokomotiven. In Anbetracht der vielen engen Gleisbogen scheute man zunächst noch den Bau von Lokomotiven mit vier Kuppelachsen in einem starren Rahmen. Unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten entschieden sich die Verantwortlichen für vierachsige Mallet-Lokomotiven mit einem Naßdampf-Vierzylinder-Verbundtriebwerk. Ein Auftrag zur Entwicklung und Lieferung solcher Maschinen erging an die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei in München, die kurz zuvor, im Jahre 1896, eine Schlepptenderlokomotive dieser Bauausführung als Gattung BB I gefertigt hatte.

Die Konzeption der Trieb- und Laufwerke wurde bei den neuen Lokalbahn-Tenderlokomotiven der Gattung BB II beibehalten. Der hintere feste Hauptrahmen trug die beiden Hochdruckzylinder und das vordere Antriebsgestell die beiden größeren Niederdruckzylinder. Ein Öldämpfer zwischen den beiden Antriebsgruppen sollte einen ruhigen Lauf der Lokomotiven gewährleisten. Sowohl die Hoch- als auch die Niederdruckzylinder waren leicht nach hinten geneigt und mit außenliegenden Steuerungen der Bauart Heusinger ausgestattet. Als Treibachsen dienten jeweils die hinteren Radsätze der beiden Triebwerke. Die Räder hatten den bei bayerischen Tenderlokomotiven üblichen Durchmesser von 1006 mm. In ihrer Ursprungsausführung waren die Maschinen der Gattung BB II

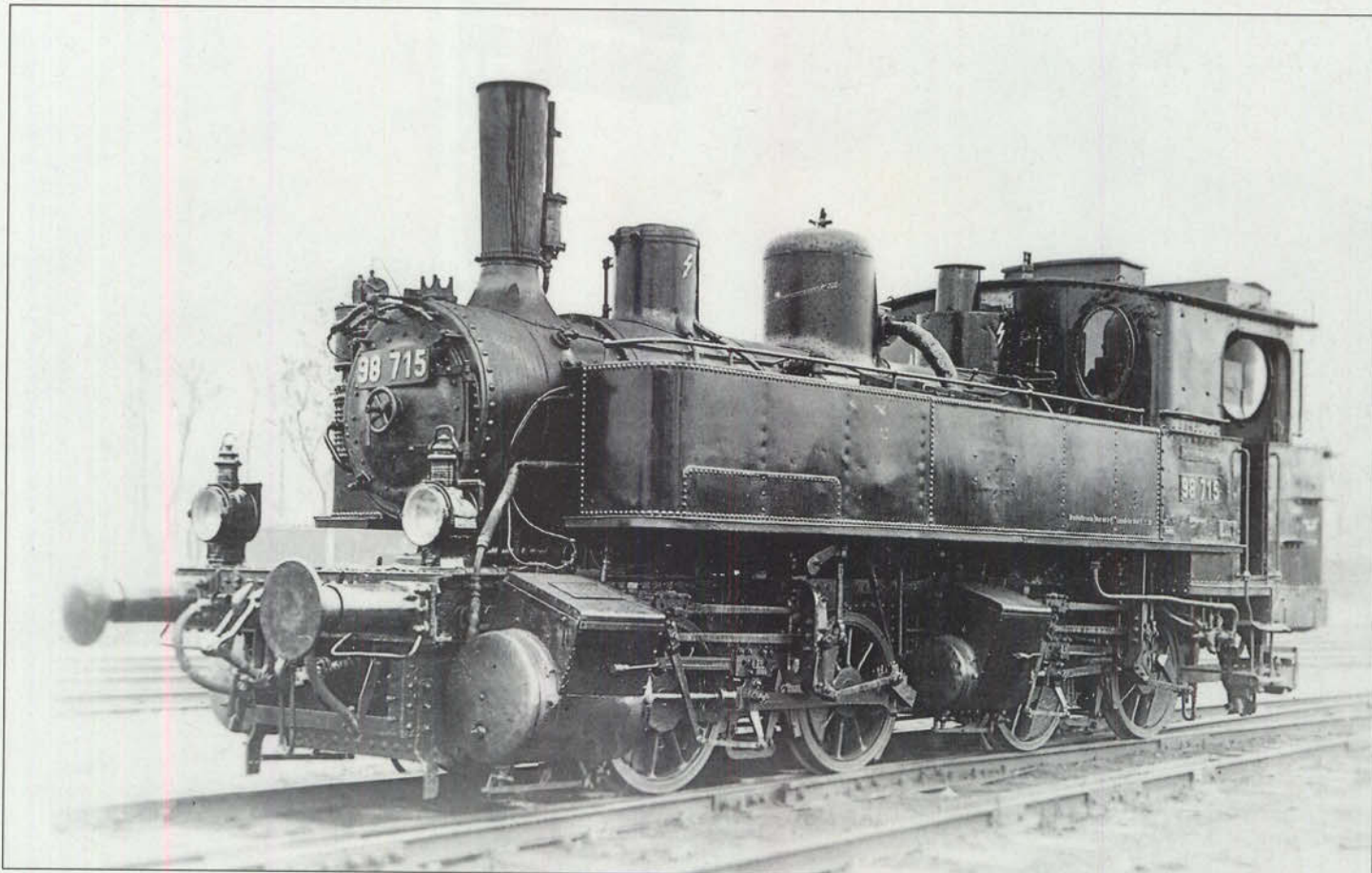


Bild 7: Die 98 715 hat einen zusätzlichen Kohlenkasten ähnlich dem, wie er bei der Baureihe 98⁸ anzutreffen war. Die Aufnahme muß kurze Zeit vor der Ausmusterung und dem Verkauf der Maschine an die Vorarlberger Illwerke entstanden sein, wie das am Wasserkasten angeschriebene Datum 5.1.1938 der letzten Bremsuntersuchung ersehen läßt.

Bild 8: Die 98 719 wurde 1901 von Maffei mit der Fabriknummer 2184 gebaut und führte ursprünglich die Nummer BB II - 2519.

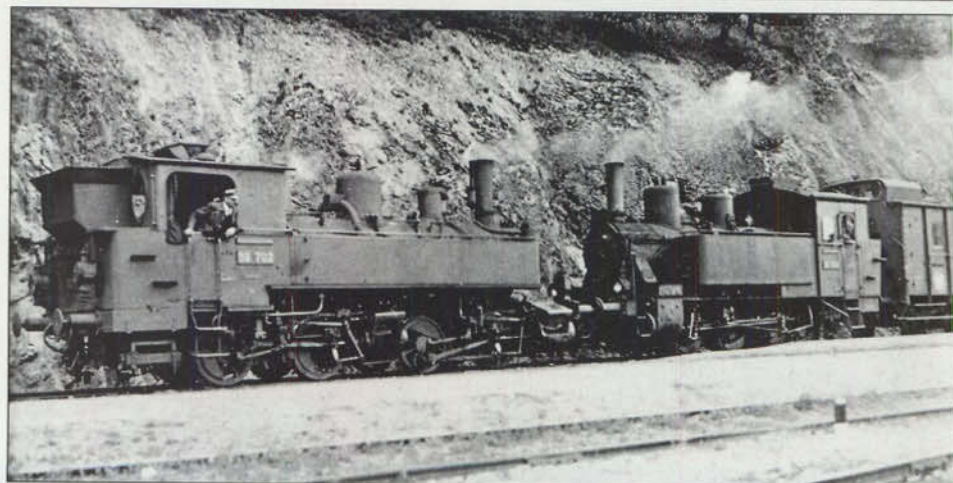
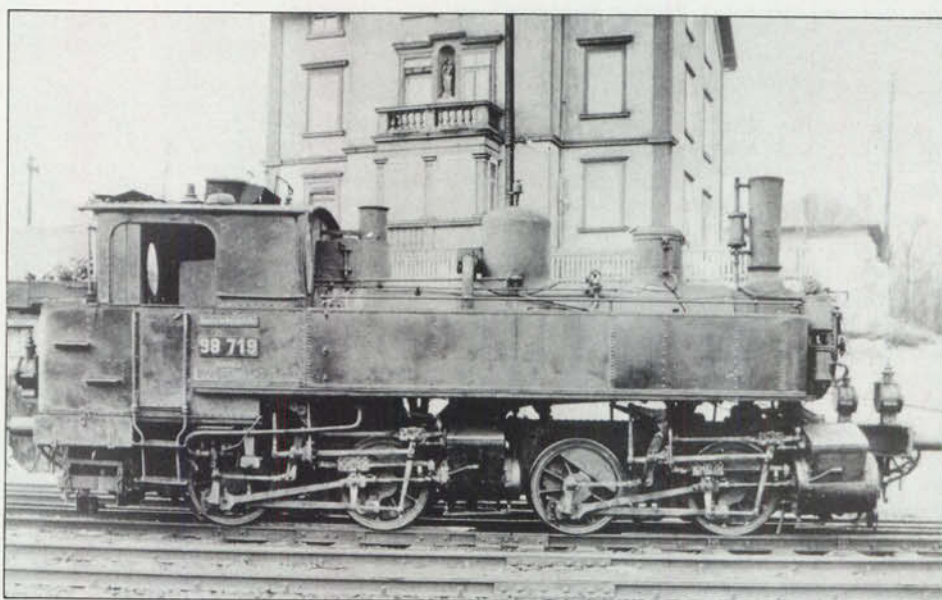
Bild 9: Die BB II und ihre Konkurrentin, 98 702 und 98 860 (bayer. GtL 4/4) stehen sich am 11.8.1931 in Naila gegenüber.

Fotos 1, 2, 5 bis 9: Sammlung Dr. Scheingraber

mit einer Hardy-Saugluftbremse ausgerüstet, die später durch eine Druckluftbremse der Bauart Westinghouse ersetzt wurde.

Der zweischüssige Kessel wurde vom festen Hauptrahmen getragen und stützte sich auf dem an ihm angelenkten vorderen Triebgestell ab. Von dem auf der Kesselmitte angeordneten Dom führten zwei außenliegende Dampfrohre zu den Hochdruckzylindern. Sowohl die Verbindungsrohre zwischen den Triebwerken als auch die Abdampfrohre aus den Niederdruckzylindern mußten flexibel ausgeführt werden und waren nur mit Mühe dicht zu halten.

Von der bayerischen Gattung BB II sind in mehreren Serien insgesamt 31 Maschinen von Maffei gebaut worden.



Bau-jahr	Fabrik-Nrn.	Bahn-Nrn.	Betriebs-Nrn. ab 1925
1899	2003-2005	2501-2503	98 701-703
1900	2077-2084	2504-2511	98 704-711
1901	2177-2190	2512-2525	98 712-725
1903	2290-2293	2526-2529	98 726-729
1908	3023-3024	2530-2531	98 730-731

Die 29 Fahrzeuge der Baujahre 1899 bis 1903 waren alle baugleich und hatten eine Länge über Puffer von 10 010 mm und ein Dienstgewicht von 42,6 t. Bei den beiden letzten Ex-



Bild 10: Die 98 727 der Museums-Eisenbahn Darmstadt-Kranichstein hat am 11.3.1973 im Bw Würzburg Wasser gefaßt und wird in Kürze zu einer Sonderfahrt aufbrechen.

emplaren von 1908 betrug das Dienstgewicht 43,8 t, und die Länge über Puffer war auf 10 225 mm angewachsen. Bis zur Bahn-Nr. 2529 verfügten die Lokomotiven über einen Sanddom auf dem vorderen Kesselschuß. Aus den wenigen vorhandenen Unterlagen läßt sich schließen, daß die beiden zuletzt in Dienst gestellten Maschinen bereits mit einem zweiten Sandkasten geliefert wurden, der sich im Bereich des ummantelten Sicherheitsventils vor dem Führerhaus befand. Später wurden auch die anderen Fahrzeuge alle entsprechend umgerüstet.

Die meisten Lokomotiven liefen auch noch bei der Deutschen Reichsbahn mit dem ursprünglichen Kohlenkasten, der ein Fassungsvermögen von 1,5 t aufwies. Mehrere Bilddokumente belegen aber auch, daß einzelne Maschinen schon recht früh mit unterschiedlichen Aufsätzen auf dem Kohlenbehälter versehen wurden.

Hierzu zählen die Fahrzeuge mit den Bahn- bzw. Betriebsnummern 2511, 2518, 98 707, 98 715 und 98 727.

Obwohl die Lokomotiven als sparsam galten, wurde ihnen nicht der erhoffte Erfolg zuteil. Das Personal klagte vor allem über das Schlingern des vorderen Triebgestells und das Schleudern des hinteren Triebwerks. Besonderen Aufwand verlangten auch die Wartung der Triebwerke und der Ersatz verschlissener Teile. Die Maschinen waren bis zum Beginn der dreißiger Jahre in fünf verschiedenen Bahnbetriebswerken beheimatet, wurden dann aber allmählich aus dem Streckendienst verdrängt und in der Zeit von 1932 bis 1943 ausgemustert. Die meisten Fahrzeuge fielen recht schnell dem Schneidbrenner zum Opfer; einige andere dienten noch mehrere Jahre als Werklokomotiven. Nur ein einziges Exemplar ist der Nachwelt erhalten geblieben; es handelt sich um die 98 727, die

Bild 11. Am gleichen Tag wurde sie mit einem Museumswagen aufgenommen.



am 28. Februar 1903 in Dienst gestellt worden war. Nach 40 Dienstjahren wurde sie 1943 im Bw Landshtut ausgemustert und an die Südzucker AG, Werk Regensburg, verkauft. Von dort kam sie schließlich in den Bestand der Deutschen Museums-Eisenbahn nach Darmstadt-Kranichstein.

Diese Lok unterscheidet sich von der ursprünglichen Bauausführung der BB II in vielen Teilen. Die 98 727 hatte bereits 1958 einen neuen Kessel erhalten, den die Lokomotivfabrik Jung in Jungenthal gefertigt hatte. Neben einem höheren Dampfdom verfügt die Maschine seither auch über zwei eckige Sandbehälter. Das Führerhaus mit Seitenfenster und die unterschiedliche Länge der Wasserkästen entsprechen ebenfalls nicht mehr dem Lieferzustand. Die kleine Lokomotive ist immer noch betriebsfähig und wird bei Sonderfahrten eingesetzt. In einer weiteren Folge in einer der nächsten Ausgaben wird über die Einsätze der Lokomotiven und über die Ausmusterungen berichtet. Dann wird auch das H0-Modell von Roco vorgestellt, das bei Erscheinen dieser Ausgabe zur Auslieferung gelangen soll.

HO



Bild 12: Am 16.4.1990 hat ein abziehendes Gewitter in Kahl am Main einen prächtigen Regenbogen hinterlassen, der eine stimmungsvolle Kulisse zu der 98 727 und der Elna 184 bietet.
Foto: J. Gutjahr

Bild 13: Bei dieser Aufnahme der 98 727 treten die Bauartunterschiede am Ersatzkessel und seine geänderten Aufbauten deutlich zutage.
Fotos 10, 11, 13: U. Geum

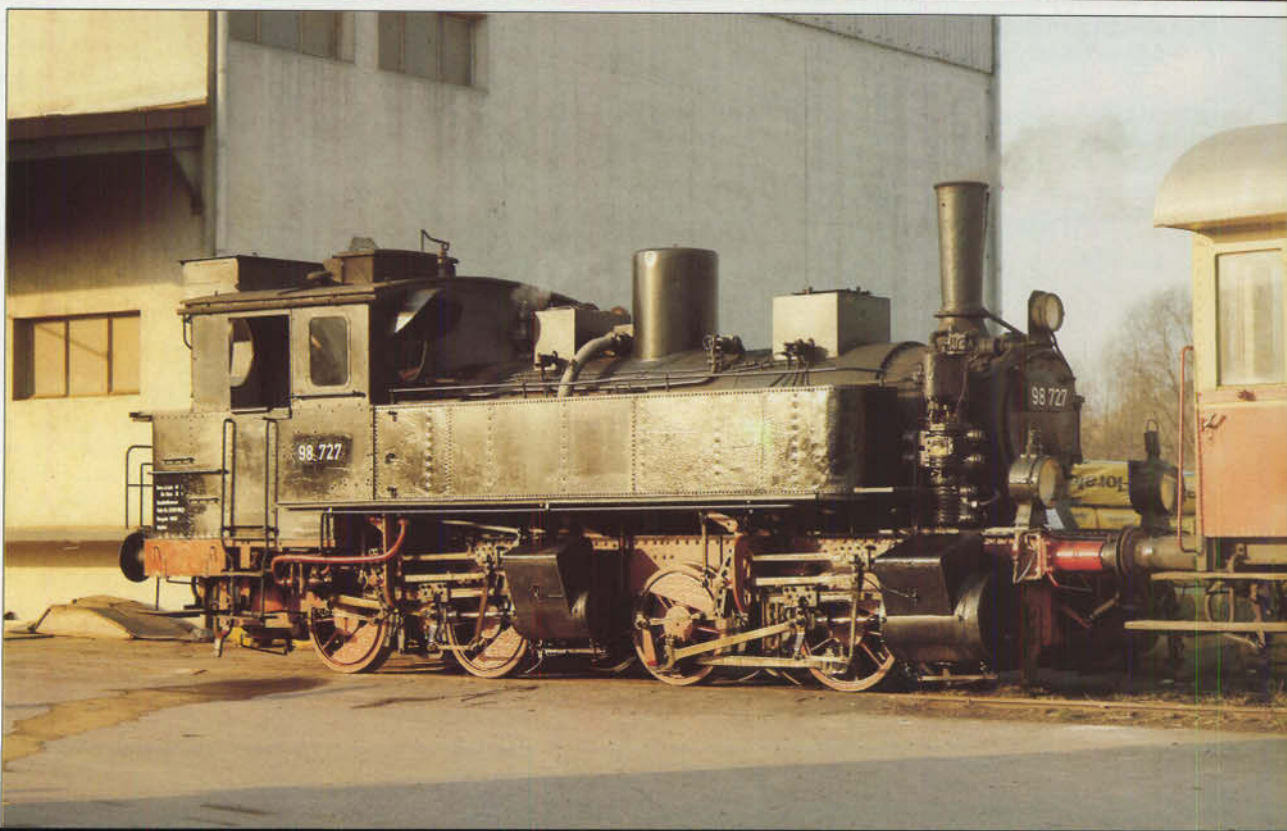




Bild 1: Die Triebzüge der Serie GT 8-100 C/2 S sind 37 m lang, als Zweirichtungswagen ausgeführt und verfügen über straßenbahnuntypische Lokomotiv-Stromabnehmer. Diese müssen, ebenso wie die eigens für den "Zwitter" konstruierten Räder, noch gründlichen Praxistests unterzogen werden. Im Betriebshof West der VBK (unser Bild) machen sich derzeit die Wartungspersonale mit dem Fahrzeug vertraut.

Straßenbahn und Eisenbahn zugleich:

Die Karlsruher Stadtbahn

In Karlsruhe und in der die Stadt umgebenden Region Mittlerer Oberrhein strebt derzeit eine Entwicklung ihrem Höhepunkt entgegen, die durch die Verknüpfung des Netzes der Städtischen Straßenbahn mit regionalen Eisenbahnstrecken gekennzeichnet ist.

Ausgangspunkt dieser Entwicklung war wohl die 1957 erfolgte Gründung der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG), die zum 1.3.1957 von der DEBG das seinerzeit ziemlich abgefahrenes Netz der meterspurigen Albtalbahn (Karlsruhe – Ettlingen – Busenbach – Bad Herrenalb und Busenbach – Ittersbach) übernahm. Diese AVG, zu 100% Eigentum der Stadt Karlsruhe, hat in ihrem Aufsichtsrat Vertreter der Städte Karlsru-

he und Ettlingen, der Landkreise Karlsruhe und Calw sowie des Landes Baden-Württemberg und ist mittlerweile Trägergesellschaft für alle über die Stadtgrenzen Karlsruhes hinausreichenden Stadtbahnaktivitäten.

Ziel der Neugründung von 1957 war die Bildung einer Verkehrsgemeinschaft von AVG und der auf 1435-mm-Spur verkehrenden Karlsruher Straßenbahn (Stadtwerke Karlsruhe, Abt. Verkehrsbetriebe = VBK). Dazu war eine Umspurung der alten DEBG-Strecken nötig, was in Etappen bis Bad Herrenalb bis 1961, anschließend auf dem Streckenabschnitt Busenbach – Langensteinbach erreicht wurde. Mit einer Serie von acht- bzw. sechsachsigen DUEWAG-Ge-

Bild 2: Bahnhof Ittersbach im Jahre 1964. Der Personenzug wurde von einer AA-AA-Lok, Baujahr 1911, hierhergebracht. Dahinter gerade noch zu erkennen sind zwei Beiwagen der Kleinbahn Ittersbach – Pforzheim.



Bild 3: Gleich auf der Schiene angereist kam auch der zweite Triebwagen GT 8-100 C/2 S. Da er jedoch noch nicht aus eigener Kraft fahren konnte und die Bremsen ebenfalls erst in Karlsruhe eingestellt wurden, lief er am Haken einer 140er von Düsseldorf an seinen Bestimmungsort. Foto: Wylezalek

lenktriebwagen, ab 1958 ausgeliefert, konnte alsbald ein durchgehender Betrieb aus dem Albtal auf das VBK-Netz, umsteigefrei in die Innenstadt Karlsruhe, aufgenommen werden. Das Konzept, wonach die Gelenk-Triebwagen auf den Strecken südlich von Ettlingen als "Eisenbahn" (EBO), in Karlsruhe dagegen als Straßenbahn (BO Strab) verkehren, erwies sich als äußerst attraktiv. So schloß sich die Gemeinde Ittersbach im Zuge der Gemeindeform zu Anfang der 70er Jahre mit Langensteinbach zur neuen Gemeinde "Karlsbad" zusammen, um, so der Eingemeindungsvertrag, als Ersatz für die im Abschnitt Langensteinbach – Ittersbach schon jahrelang stillgelegte Meterspurbahn Anschluß an die moderne Stadtbahn (1975) zu erhalten. Inzwischen läuft eine von 1983 bis 1987 angelieferte neue Generation von "Stadtbahnwagen" (Waggon-Union bzw. DUEWAG/BBC), und das AVG-Netz wurde weiter ausgedehnt.



Bild 4: Diese beiden achtachsigen Stadtbahntriebwagen stammen aus der 1958 bei DUEWAG aufgelegten Serie. Im Schmalspurgleis rechts dampft die Lok 99 7203, die zum Abbau der Meterstrecke angekauft worden war (Busenbach 1965).





Bild 5: Im Bw Busenbach hat sich die 99 7203 vor einen Bauzug gesetzt. Unscheinbar, aber bemerkenswert ist der Dreisystem-Triebwagen im Hintergrund. Mit diesem umgebauten ex ET 22 der Mühlheim-Badenweiler-Eisenbahn wurden bereits 1958 Gleichrichter-Versuchsfahrten im AVG-Netz (8800 V Wechselstrom, 25 Hz, umschaltbar auf 50 Hz) und dem Netz der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach (1200 V Gleichstrom) unternommen.

Bild 7 (unten): Im Mai 1982 feierte die AVG ihr 25jähriges Bestehen. Der damals noch recht "offene" Bahnhof Ettlingen Stadt ist in der Zwischenzeit ebenfalls mit einem Teil der Baden-Badener Halle überdacht worden.



Bild 6: So sah der Endbahnhof Bad Herrenalb im Jahr 1970 aus. Die Aufnahme entstand übrigens nicht im Januar, wie man vielleicht vermuten würde, sondern im März.

So sind in der Rheinebene, im Westen von Karlsruhe, inzwischen eine "Nordbahn" (neuerdings: "Hardtbahn") und eine "Südbahn" entstanden. Bei der Nordbahn wurde eine alte Bundesbahnstrecke teilweise mitgenutzt, die nach einigen Jahren auch in das Eigentum der AVG überging. Es ist dies ein als Gütergleis verbliebenes Reststück der 1870 in Betrieb gegangenen "Rheinbahn" Karlsruhe–Eggenstein–Graben–Mannheim.

Die so begonnene Zusammenarbeit zwischen DB und AVG soll ausgedehnt werden: Ein "Stadtbahnverkehr" zwischen Bretten und Karlsruhe (KBS 776) und zwischen Karlsruhe und Wörth (KBS 684) ist zwischen den Gebietskör-



Bild 9: Die "Hardtbahn" Karlsruhe - Hochstetten durchquert Linkenheim auf der einstigen B 36. Statt Autoschlängen sieht man in der Ortsmitte jetzt die modernen Stadtbahntriebwagen der Serie GT 6-80-C (Juni '89).

Bild 10 (unten rechts): Die Architektur der Bahnhöfe und Haltepunkte der AVG trägt ihren Teil zum Erfolg des Nahverkehrskonzeptes bei. Im Bild die Hallen des Albtalbahnhofes Karlsruhe.

Fotos 1, 2, 4 bis 7, 9, 10: E. Stezenbach



perschaften, der DB und der AVG vertraglich begründet, das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Nachdem 1986 durchgeführte Probefahrten mit dem provisorisch hergerichteten Triebwagen 501 (aus der Serie von 1983), bezuschußt vom BMFT, erfolgreich waren, wurden zehn achtachsige DUEWAG-Stadtbahnwagen (Serie GT 8-100 C/2 S) für die Stromsysteme von VBK und DB (750 V Gleichstrom bzw. 15 kV 16 2/3 Hz Wechselstrom) bestellt. Fünf Exemplare sind bereits ausgeliefert und werden gegenwärtig umfassenden Praxistests unterzogen. Die Betriebsaufnahme auf der Strecke Karlsruhe – Bretten ist bis spätestens Ende 1992 vorgesehen.

Nord- und Südbahn haben gegenüber dem zuvor bestehenden Busverkehr beim Publikum unerwartet großen Zuspruch gefunden. Bei der zum 24.11.1989 in Betrieb gegangenen Südbahn (jetzt: "Rheinbahn") stiegen die Zahlen beinahe schlagartig von knapp 1000 auf 4500 bis 5000 Fahrgäste pro Tag. So unternimmt die AVG neue Anläufe zur Ausdehnung des Netzes. Anfang 1990 wurden Gespräche für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Wilferdingen bis nach Pforzheim begonnen. Schon in diesem Sommer wird die DB-Strecke Karlsruhe Hbf – Pforzheim Hbf von den neuen Stadtbahntriebwagen bedient werden können. Sie fahren vorläufig im Auftrag der Bundes-

bahn zu DB-Tarifen und nach DB-Fahrplan. Zweisystem-Betrieb nach dem gemischten "Straßenbahn-Eisenbahn-Konzept" wird es auf dieser Relation wohl erst 1994 geben. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß seit 1957 eine Fülle weiterer Investitionen die Attraktivität, Schnelligkeit und Pünktlichkeit des Betriebes erheblich gesteigert haben. Genannt seien die Fernsteuerung aller AVG-Strecken sowie zahlreiche zugbeeinflusste Verkehrsampeln. Zur Publicity der Strecke Ettlingen – Bad Herrenalb/Ittersbach tragen außerdem regelmäßige Dampfzugfahrten bei, die dort unter Betriebsführung der Ulmer Eisenbahnfreunde stattfinden.

Eugen Stezenbach



Bild 8 (links): Bereits im Herbst 1986 absolvierte dieser Zweisystem-Triebwagen (mit Gleichrichter ausgestatteter 501) vom BMFT geförderte Versuchsfahrten auf der DB-Strecke Karlsruhe – Wörth (KBS 684). Auf dieser und auf der KBS 776 Karlsruhe – Bretten sollen die derzeit in der Auslieferung befindlichen Serienfahrzeuge vom Typ GT 8-100 C/2 S das DB-Netz und das Straßenbahn-Netz durchgehend befahren. Noch sind allerdings die dafür erforderlichen Gleisverbindungsstücke nicht fertiggestellt. Nach derzeitigem Stand soll der Betrieb im Sommer 1992 aufgenommen werden.

Foto: Bildstelle der Stadt Karlsruhe (D. Holzmann)



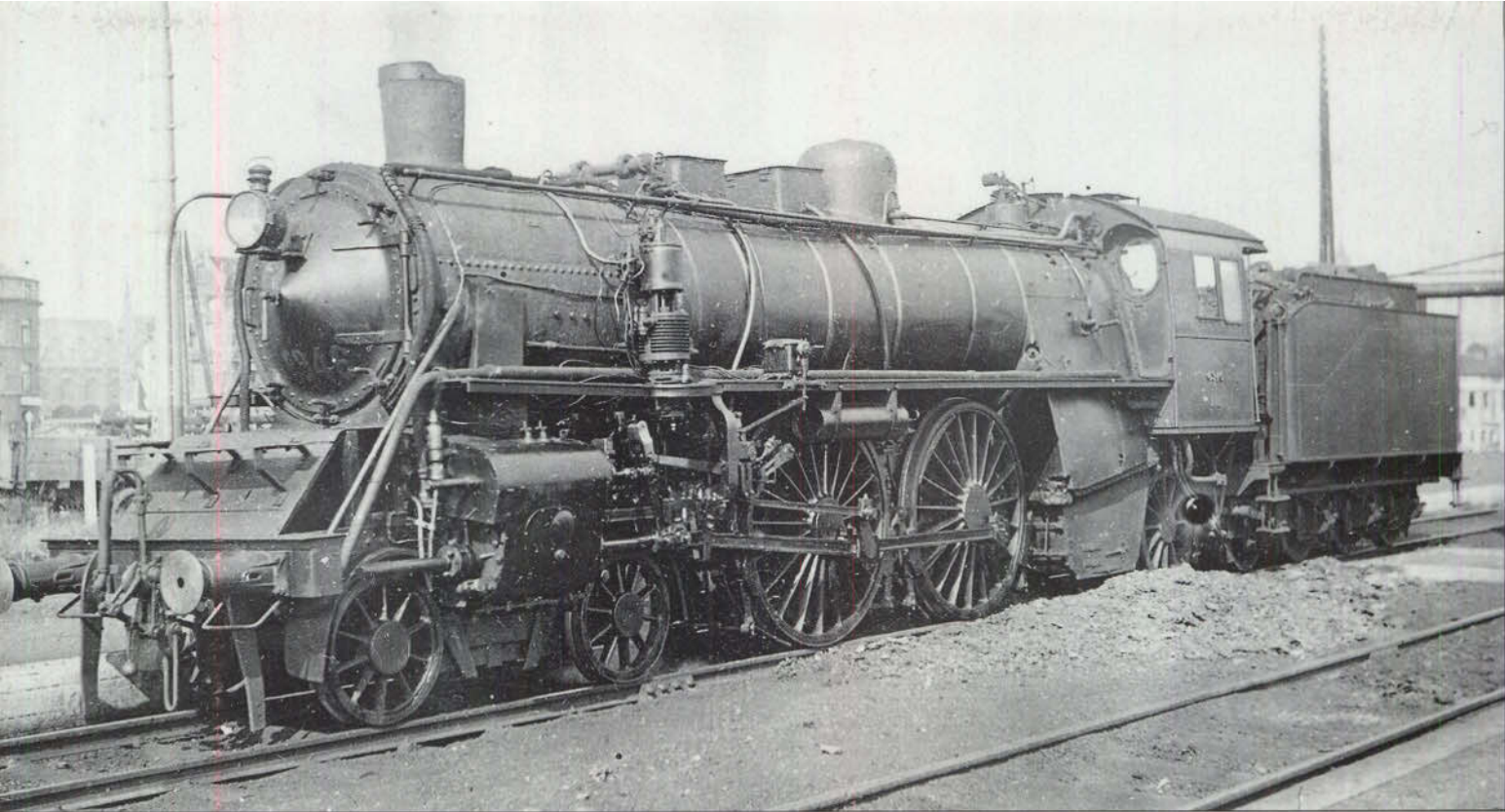


Bild 1: Die belgische 6946 war die frühere preußische (S 9) Hannover 946 und wurde 1909 von Hanomag mit der Fabriknummer 5587 gebaut. Die Lok hat zwar bereits einen zweiten Sandkasten, aber noch keine Windleitbleche. Die Aufnahme entstand in Ostende. **Foto: H. G. Hesselink**

Die preußische S 9 in Belgien

Daß der Prophet in seinem Vaterland nichts gilt, ist eine altbekannte Weisheit. Dieser Sachverhalt trifft auch auf die preußische S 9 zu, die letzte Naßdampf-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive der Preußischen Staatseisenbahnen. Im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 waren zwar noch 53 der insgesamt 99

Lokomotiven dieser Gattung als 14 001 und 002 sowie 14 031 bis 081 enthalten; davon blieben jedoch zwei Jahre später, 1925, beim Inkrafttreten des endgültigen Umzeichnungsplans nur die beiden mit neuen Heißdampfkesseln versehenen (S 9) Hannover 903 und 905 mit den neuen Betriebsnummern 14 001 und 14 002

sowie die (S 9) Essen 908, ab 1925 14 031, übrig. Alle drei wurden aber bereits im folgenden Jahr ausgemustert. Die Zeit der zweifach gekuppelten Schnellzuglokomotiven war in Deutschland angesichts der stets schwerer werdenden Schnellzüge endgültig vorbei. Zudem lag die Ausmusterung der S 9 auch genau



Bild 2: Die ehemalige (S 9) Altona 906 ist als belgische 6906 in Brügge aufgenommen worden. Auch sie ist noch ohne Windleitbleche, aber bereits mit dem ACFI-Vorwärmer ausgestattet. **Foto: J. F. van Puyvelde, Sammlung Delie**

Bild 4 (rechte Seite unten): Abfahrtsbereit steht die 6915, die ehemalige (S 9) Essen 912, am 19. April 1925 im alten Bahnhof Brüssel Süd, der heute nicht mehr existiert. **Foto: H. G. Hesselink**

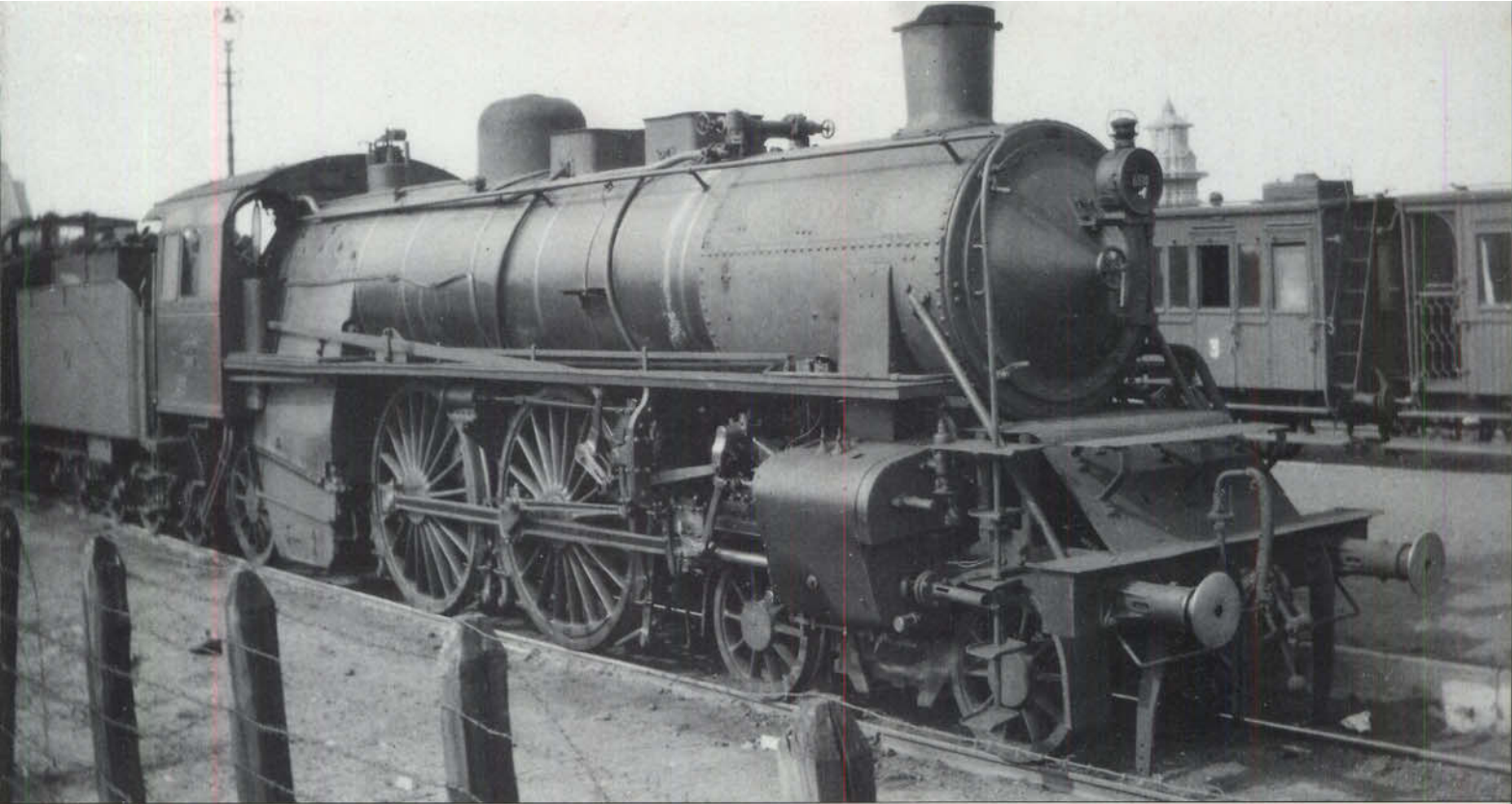


Bild 3: Bis auf den zweiten Sandkasten befindet sich die 6910 auf diesem, vermutlich aus der Mitte der zwanziger Jahre stammenden Foto noch im Originalzustand. Foto: SNCB, Sammlung Delie

im Trend der Deutschen Reichsbahn jener Jahre, die sich möglichst schnell von den zweifachgekuppelten Länderbahn-Schnellzugloks trennen wollte, mögen sie auch noch so gut gewesen sein.

Anders liefen die Dinge in unserem Nachbarland Belgien. Dorthin waren 1919 nach den Bestimmungen des Waffenstillstandsvertrags unter anderem auch 17 Lokomotiven der Gattung S 9 abgegeben worden. Lange Zeit nahm man an, daß alle 17 Maschinen im belgischen Umzeichnungsplan von 1925 in die Reihe 69 eingereiht worden seien. Ein Schriftwechsel des Autors mit Max Delie aus Antwerpen ergab jedoch, daß die (S 9) Altona 902 (zweite Besetzung), 905 und 915 sowie die (S 9) Hannover 929 (zweite Besetzung) zwischen Februar 1923 und Oktober 1924 aus dem aktiven Dienst ausgeschieden sind und anschließend höchstwahrscheinlich als Ersatzteilspeicher dienten. Zunächst wurden die S 9 offenbar auch in Belgien nicht so hoch eingeschätzt, denn sie standen bis 1922 beim Bw Brüssel Nord meist überzählig herum und fanden nur als Reserve-lokomotiven Verwendung. Anschließend setzte sie das Bw Ostende (Oostende) in der Sommersaison vor Urlauberzügen ein. Ein Teil von ihnen wurde 1924 an das Bw Mons abgegeben. 1925 finden wir alle 13 in Belgien noch in Betrieb stehenden Loks in Mons und ein Jahr später wieder im Bw Brüssel Nord. Ihre endgültige Bleibe fanden die S 9 ab dem Winterfahrplan 1934 im Bw Berchem bei Antwerpen, wo sie bis zu ihrer Ausmusterung stationiert blieben. Dort konnten sie als ausgesprochene Flachlandrenner zeigen, was in ihnen steckte. Sie fanden jetzt vor den D-Zügen Antwerpen – Brüssel ebenso wie im internationalen Verkehr nach den Niederlanden (Grenzbahnhof Roosendaal) oder nach Frankreich (Lille) Verwendung. Nach übereinstimmender Auffassung war die S 9 die wirtschaftlichste Schnellzuglokomotive, die Belgien je besessen hat. Die S 9 diente 1939

Ehemalige preußische S 9 in Belgien

lfd. Nr.	Hersteller	Baujahr/ Fabrik-Nr.	Betriebsnummer bei Indienststellung	Umzeichnungen bis 1918	Belgien 1925	Belgien 1946	Aus- musterung
1	Hanomag	1909/5576	(S 9) Bromberg 906	(S 9) Altona 902*)	(6902)	—	
2		1909/5453	(S 9) Altona 904		6904	69.004	+07.07.1948
3		1909/5454	905		(6905)	—	
4		1909/5455	906		6906	69.006	+05.04.1949
5		1909/5588	(S 9) Mainz 902	(S 9) Altona 912	6912	69.012	+28.04.1949
6		1910/5698	903		6913	69.013	+17.06.1948
7		1910/5699	904		6914	69.001	+08.06.1948
8		1910/5700	905		915 (6918)	—	
9		1909/5529	(S 9) Cöln 910	(S 9) Essen 910	6910	69.010	+05.04.1949
10		1910/5697	(S 9) Essen 912		6915	69.002	+17.06.1948
11		1909/5466	(S 9) Cöln 906	(S 9) Hannover 916*)	6916	69.003	+05.04.1949
12		1909/5480	(S 9) Hannover 915	(S 9) Hannover 924*)	6924	69.007	+03.07.1948
13		1909/5485	920	929*)	(6929)	—	
14		1909/5587	946		6946	69.008	+05.04.1949
15		1910/5801	947		6947	69.009	+07.07.1948
16		1910/5701	(S 9) Münster 911		6911	69.011	+28.04.1949
17		1910/5702	912		6917	69.005	+17.08.1948

*) Bahnnummer in zweiter Besetzung

Anmerkung: Die in Klammern gesetzten belgischen Betriebsnummern 6902, 6905, 6918 und 6929 wurden 1925 nicht mehr vergeben, weil diese vier Lokomotiven zu diesem Zeitpunkt bereits aus dem Betriebsdienst ausgeschieden waren.



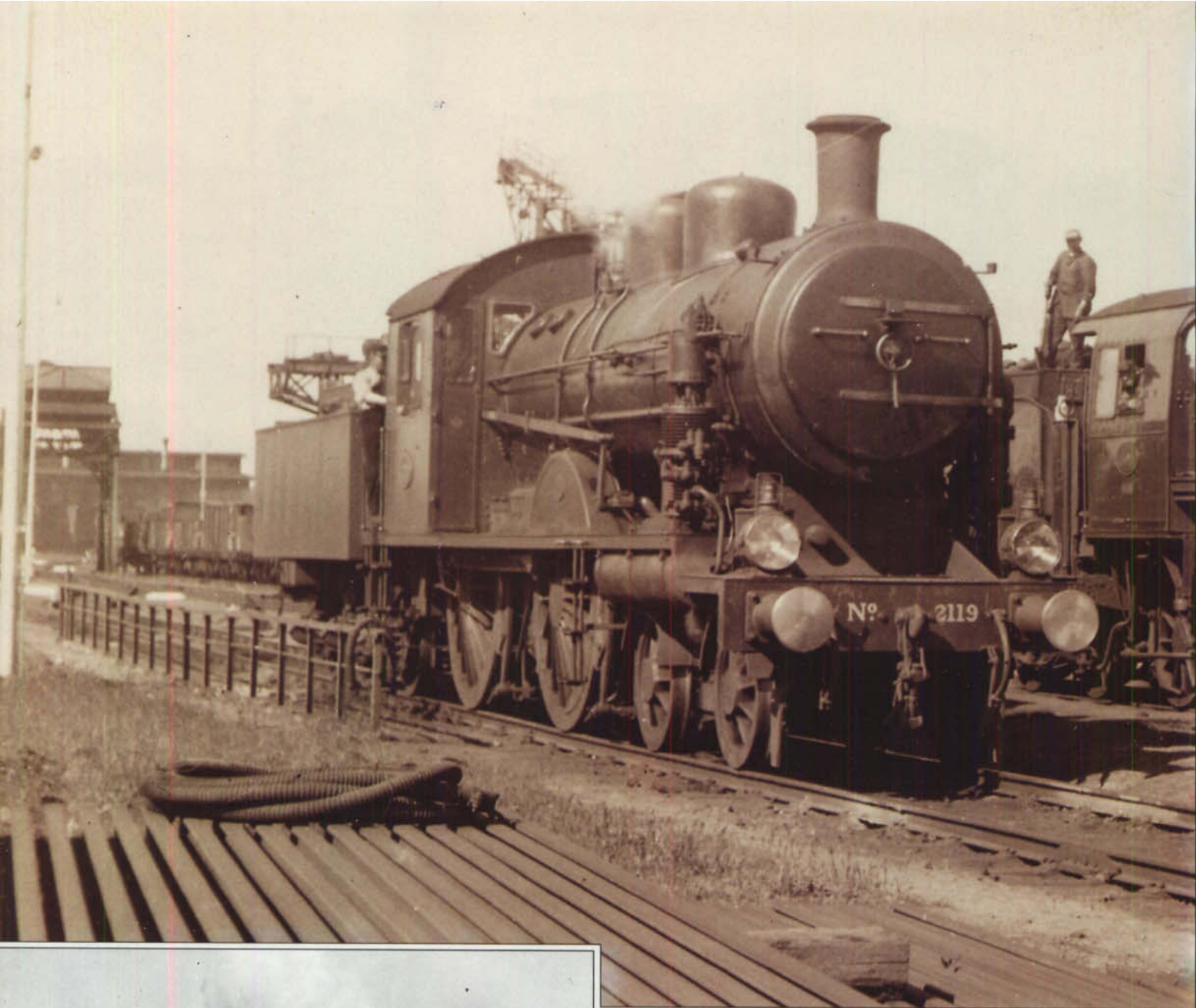


Bild 6: Die 6912 verläßt am 18. Juni 1939 in schneller Fahrt mit dem "Oiseau Bleu" (Amsterdam – Paris) den Grenzbahnhof Roosendaal.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

übrigens als Vorbild beim Bau der bekannten belgischen Stromlinienlok der Reihe 12. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde die 6914 durch Bombentreffer und die 6924 durch Tieffliegerbeschuß schwer beschädigt. Dennoch sind die beiden Lokomotiven zusammen mit den anderen noch vorhandenen elf Maschinen 1946 in den neuen Nummernplan der Belgischen Staatsbahn als 69.001 bis 013 aufgenommen worden. Erst zwischen 8. Juni 1948 und 28. April 1949 wurden die 13 belgischen S 9 nach 40 Dienstjahren ausgemustert. -rab-



◀ **Bild 7:** An einem trübem Apriltag des Jahres 1936 steht die 6946, die wir bereits von Bild 1 her kennen, mit seinem "Train Bloc" (Vorortzug) am Bahnsteig in Antwerpen Centralstation.
Foto: H. G. Hesselink

Bild 8: In der Nähe von Schaerbeek wurde im Sommer 1936 eine ehemalige preußische S 9 vor dem "Etoile du Nord" (Paris – Amsterdam) aufgenommen. **Foto:** H. G. Hesselink



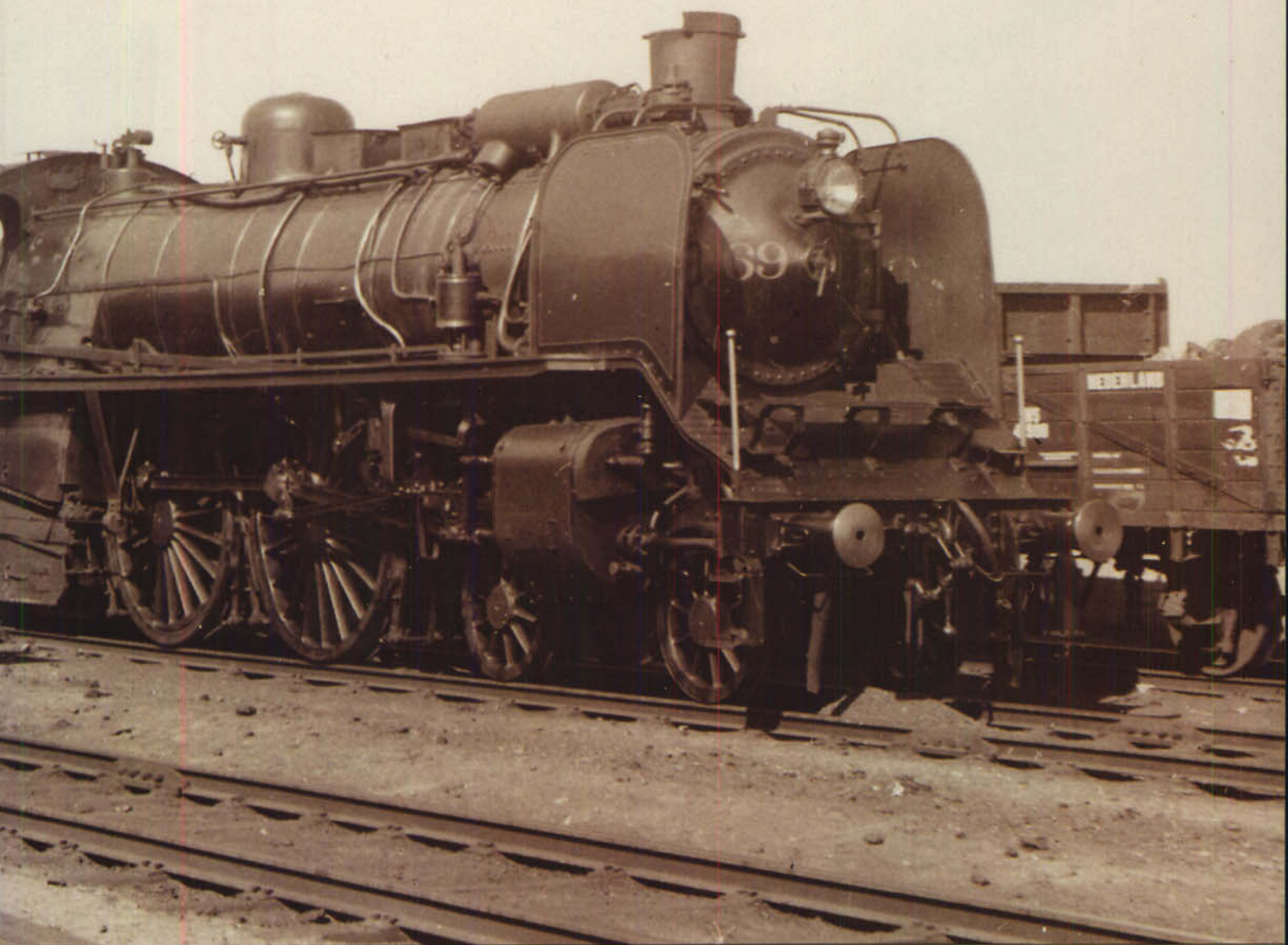
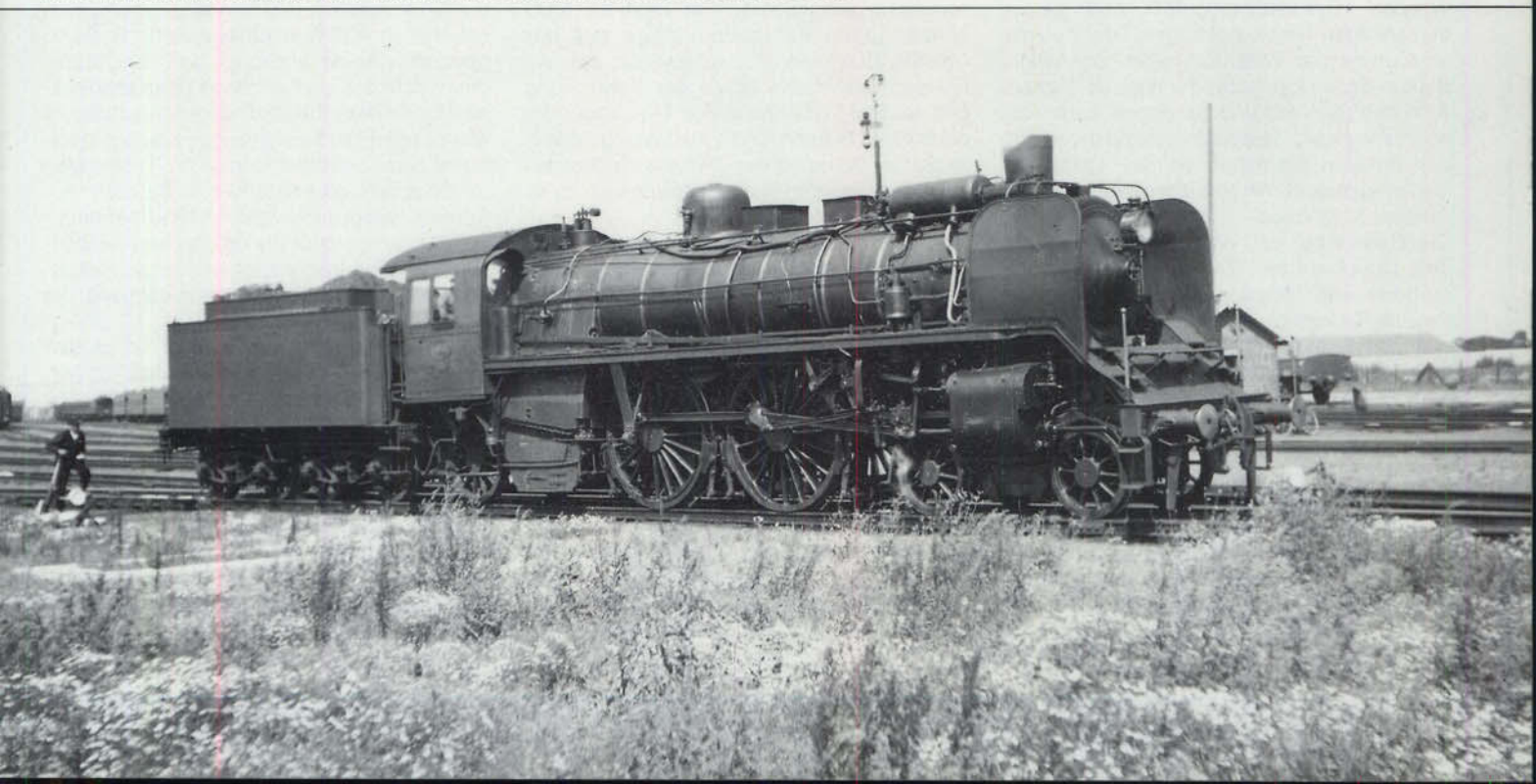


Bild 5: Dem Fotografen S. Overbosch verdanken wir diese prächtige Aufnahme vom August 1939, die die belgische 6911 neben der niederländischen 2119 im Bw Roosendaal der NS (unweit der Grenze zu Belgien) zeigt. **Foto: Sammlung Delle**

Bild 9: In Adinkerke wurde die 6947 am 21. Juli 1935 abgelichtet. **Foto: H. G. Hesselink**





Optimismus in Bautzen

Zu den traditionsreichsten deutschen Waggonbaufabriken zählt die jetzt als Waggonbau GmbH Bautzen firmierende Waggon- und Maschinenfabrik AG, vormals Busch, die vor dem Kriege zum Breslauer Linke-Hofmann-Busch-Konzern gehörte. Zusammen mit den übrigen vier Waggonfabriken und deren 11 Zulieferfirmen der einstigen DDR nun in der noch der Treuhandanstalt unterstehenden Deutschen Waggon AG zusammengefaßt, zählt sie zu den wenigen "Hoffnungsträgern" der neu zu strukturierenden Wirtschaft in den fünf neuen Bundesländern. Ihr guter Ruf auch im "kapitalistischen" Ausland und die engen, geradezu konkurrenzlosen Geschäftsverbindungen mit den meisten Staatsbahnen des Ostblocks lassen auch weiterhin auf sichere Aufträge und Arbeitsplätze hoffen.

Die Geschichte der Waggonfabrik Bautzen geht zurück auf die 1846 gegründete Eisen gießerei und Maschinenbauwerkstatt von Petzold & Centner, die überwiegend Dampfspritzen herstellte. 1897 erfolgte die Umwandlung des Werkes in die "Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen, vormals W.C.F. Busch". Fabrikationsschwerpunkt der rund 100 Beschäftigten waren Handspritzen, Feuerwehrgeräte, Dampfspritzen und Gießereiartikel sowie Trieb- und Beiwagen für Straßenbahnen. 1904 wurde dann die Fertigung von Eisenbahnwaggons aufgenommen. Bereits 1907 verließ der erste D-Zugwagen mit Kastengerippe die Montagehalle. 1911 wurde der grundlegende Ausbau des

Werkes, das nun schon 1400 Mitarbeiter beschäftigt, abgeschlossen. Dafür mußte u.a. sogar die nahe Spree verlegt werden. Außerdem erhielt das Werk einen eigenen Gleisanschluß zum Bautzener Hauptbahnhof, der teilweise als Steilstrecke inmitten der Hauptzufahrtstraße verläuft. Ab 1921 wurden dann überwiegend Personen-, Güter- und Spezialwagen sowie der Mechanteil elektrischer Lokomotiven ausgeliefert. Von 1931 bis 1939 sorgten dann Fahrzeugaufträge aus der UdSSR, Bulgarien, Reisezugwagen aller Art für die Reichsbahn sowie die Entwicklung und der Bau von elektrischen Triebwagen für die Berliner S-Bahn für die Auslastung der Kapazitäten. Während des Zweiten Weltkrieges verließen über drei Montagestraßen bis zu 40 Güterwagen pro Tag das Werk.

Nach dem Kriege lief der Waggonbau in Bautzen nur langsam an. 1947 wurden erstmalig als Reparationslieferung für Polen 112 Personenwagen gefertigt, die Reichsbahn erhielt 475 neue Güterwagen. Fabrikationsschwerpunkt war die Reparatur von Güter- und S-Bahnwagen. Auch in den nächsten Jahren, bis 1956, überwog der Bau von Güterwagen, darunter fast 750 Kastenkipper für den Kohlentransport und über 300 Schmalspurwagen für Rußland. Für den VEB Waggonbau Ammendorf wurden zudem etwa 175 für die UdSSR bestimmte Weitstrecken-Personenwagen hergestellt. Von 1957 bis in diese Tage überwog dann der Bau von Personenwagen einschließlich Pack-, Speise- und Salonwagen. So nennt eine

Werksstatistik für die vergangenen 22 Jahre, d.h. bis Ende 1989, unter anderem Lieferungen für die Deutsche Reichsbahn (1077 Fahrzeuge), Bulgarien (221), Ungarn (135), Polen (170), Ägypten (325), Syrien (238), Tschechoslowakei (4320), Ghana (88) und Indonesien (166). Außerdem wurden in diesem Zeitraum 400 Kesselwagen für China, über 500 weitere Kippwagen und 70 Schienenbus-Einheiten für die DR hergestellt. Als Sonderkonstruktionen seien noch 400 Weinkühlwagen für Rußland genannt – heute wird offen darüber gesprochen, daß dies in Wirklichkeit Spezialtankwagen für Raketentreibstoff waren. Auch die 24 Mittelwagen für die vierteiligen deutsch-deutschen dieselelektrischen InterCity-Triebwagen für Griechenland entstanden in Bautzen. Außerdem obliegt dem Werk seit 1950 die zentrale Pufferfertigung für alle Reichsbahn-Ausbesseerungswerke. Insgesamt verließen seit Kriegsende über 12 300 Eisenbahnwaggons die Waggonbaufabrik Bautzen.

Mit dem Erfahrungsschatz einer so großen Fahrzeugfertigung sehen die heute 2700 Mitarbeiter der Waggonbaufabrik, darunter 150 Konstrukteure und 70 Mitarbeiter für den Formenbau, mit gedämpftem Optimismus ihrer Zukunft entgegen. Dabei sei allerdings nicht verschwiegen, daß sich ein Mitarbeiterabbau auf 2000 wohl nicht verhindern läßt. (So schloß am 28. September 1990 die Urzelle des Unternehmens, die Eisengießerei, endgültig ihre Tore.) Rund 300 bis 400 Wagen müssen die Bautzener Werkshallen jährlich verlassen, um

Bild 1 (links): "Sonderfahrt". Zum ersten – und aus technischen Gründen gleichzeitig zum letzten Mal – wurden im Herbst vergangenen Jahres Werksbesucher mit der Werkslok und einem neuen CSD-Personenwagen im Bf Bautzen abgeholt und über die Werksgleise in die Waggonbaufabrik gefahren.

Bild 2: Fast fertig zur Auslieferung sind diese Personenwagen für die CSD.



alle Fertigungskapazitäten auszulasten. Der Bau eines Waggons dauert rund acht Tage, nicht eingerechnet die Vorlaufzeiten für die jeweils wagentypspezifische Herstellung der Schweißblechen, Dachbiegevorrichtungen, Lehr-, Bau- und Kontrollgerüste usw. Zuletzt wickelte Bautzen einen Auftrag über 320 vierachsige Regionalpersonenwagen der Gattung Bymec für die Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) ab, die in etwa unseren "Silberlingen" entsprechen. Als Besonderheit können diese Fahrzeuge kurzfristig zu Lazarettwagen umgebaut werden. Als nächstes werden hier 40 1.-Klasse-Wagen für die DR aufgelegt, die auf kurzfristigen Wunsch des Bestellers bereits für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sind und im IC-Rot der Bundesbahn lackiert werden. Fertige Verträge bzw. "Letters of intent", d.h. fast schon verbindliche Absichtserklärungen, lassen dann 20 1.-Klasse- und 40 2.-Klasse-Wagen für Polen sowie weitere 75 Wagen für die CSD und 120 1.-Klasse-, 2.-Klasse- und Liegewagen für Rumänien erwarten. Außerdem sieht man konkrete Chancen für den Bau von 300 Wagen für China. Hoffnung macht man sich auch auf einen 100-Mio-Dollar-Auftrag über 50 Schlaf- und Speisewagen für die amerikanische Amtrak. Bedingungen dafür sind, daß der Auftrag innerhalb von 24 Monaten nach Vertragsabschluß ausgeführt sein und gegebenenfalls noch über eine Hermes-Bürgschaft der Bundesregierung abgesichert werden muß. Angeblich sollen thüringische Politiker bei einer USA-Reise für diesen Auftrag eine heimische Waggonfabrik ins Gespräch gebracht haben, die technisch gar nicht mehr in der Lage ist, ihn abzuwickeln. Um ihn dennoch für den einstigen DDR-Waggonbau zu retten, macht sich jetzt Bautzen dafür stark. Weitere Aufträge erwartet man bis 1995 auch noch aus der UdSSR, Polen und der Tschechoslowakei, da für diese Länder die Deutsche Waggonbau AG zunächst weiterhin der fast einzige, konkurrenzlose Partner ist. Verhandlungen mit deutschen Unternehmen und der Bundesbahn beschränken sich bislang

auf Kontakte mit der PFA Weiden über die "Ausschlachtung" und Entsorgung von älteren Bm234-Schnellzugwagen als Vorbereitung zum Umbau zu InterRegio-Wagen sowie auf die Umrüstung von ausgemusterten Akkutriebwagen der Baureihe 515 zu Dieseltriebwagen für DR-Nebenstrecken und westdeutsche NE-Bahnen.

Alles in allem, Waggonbauten "made in Bautzen" werden auch in Zukunft noch über die Gleise vieler Staatsbahnen rollen. Der unmittelbar vor dem Abschluß stehende Bau einer Strahl- und Lackierhalle in Bautzen zeugt von diesem Optimismus.

Dirk v. Harlem

Bild 3 (Mitte): Nicht mehr nur Ehrensache, sondern unabdingbare Voraussetzung fürs Überleben wird die – kostengünstig zu verwirklichende – Qualität der Produkte künftig sein.

Bild 4: Ein ungewöhnliches Zuführungsgleis. Mit Höchstneigung und in Straßenmitte führt das Werksgleis der Waggonbau GmbH ins Fabrikgelände.

Alle Fotos:
Dirk v. Harlem



*Unsere Verpflichtung
Meine Hand für mein Produkt
Qualitätsarbeit ist Ehrensache
eines jeden Arbeiters*



Neue DR-Reisezugwagen

Vierzig Reisezugwagen der Gattung Amz aus der Waggonbau Bautzen GmbH stellte die Deutsche Reichsbahn in Dienst. Der Hersteller bezeichnet die Konstruktion der für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegten 26,4 m langen 1.-Klasse-Wagen vor allem wegen der lauf- und brems-technischen Parameter als "wichtige Vorstufe für den künftig zu fertigenden InterCity-Reisezugwagen". Das Drehgestell GP 200 erhielt Scheibenbremsen, Magnetschienenbremsen und Gleitschutz. Bei Versuchsfahrten mit einem der neuen Wagen wurden im Februar auf Strecken der Deutschen Bundesbahn bis zu 220 km/h erreicht. Er soll sich dabei durch seine große Laufruhe und den bemerkenswert niedrigen Geräuschpegel im Inneren ausgezeichnet haben. Alle 40 Fahrzeuge erhielten die InterRegio-Lackierung, Sitzplatzteilung und Innenausstattung weichen allerdings nicht vom bei der DR bislang üblichen ab.

Die Waggonbau Görlitz GmbH, wie der Waggonbau Bautzen ein Betrieb, der aus dem Kombinat Schienenfahrzeuge hervorgegangenen Deutschen Waggonbau AG, liefert 105 Doppelstock-Einzelwagen für den Stadt- und Vorortverkehr an die Deutsche Reichsbahn. Darunter sind 20 Wagen mit Steuerabteil.

Aus dem auf den Neubau und die Rekonstruktion von Reisezugwagen spezialisierten reichsbahnneigenen Ausbesserungswerk Halberstadt kommt gegenwärtig eine Serie von 114 26,4-Meter-Wagen der 2. Klasse. Sie sind ebenfalls für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Die in den InterCity-Farben gespritzten Wagen haben ein modernes Innendesign. Bis auf die fehlende Klimaanlage, an deren Stelle noch auf die Druckbelüftung zurückgegriffen wurde, bieten sie den gleichen Komfort wie neuere InterCity-Wagen der deutschen Bundesbahn. Die Wagen sollen vom Fahrplanwechsel an im IC-Verkehr zwischen DR und DB eingesetzt werden. **-hn**

Neuer Austrotakt

Mit dem 2. Juni 1991 tritt bei den Österreichischen Bundesbahnen eine umfangreiche Fahrplanreform in Kraft. Verkehren bislang nur die Schnellzüge auf der West- und der Südbahnstrecke nach einem Taktfahrplan, so sieht der ab 2. Juni geltende Neue Austrotakt (NAT) 7 InterCity-Linien vor, die neben den

beiden genannten Hauptmagistralen auch mehrere Querverbindungen enthalten. Diese Linien, die sich teilweise ergänzen, bieten einen Ein- oder Zweistundentakt, die internationalen Schnellzüge sind nicht in das Taktschema einbezogen. Zusätzlich verkehren als SuperCity bezeichnete, schnelle Tagesrandverbindungen mit wenigen Halten. Gleichzeitig wurde das Inter City-Netz der ÖBB in Salzburg Hbf mit der InterRegio-Linie 28 (Karlsruhe – Salzburg) der DB verknüpft. Der Regional- und Lokalverkehr wurde ebenfalls vertaktet und den geänderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Knotenbahnhöfen angepaßt.

Soweit zur Herstellung günstiger Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen Fahrzeitverkürzungen nötig sind, ist für die nächsten Jahre der selektive Ausbau der betreffenden Streckenstücke und die laufende Anpassung des Fahrplans an die Baufortschritte vorgesehen. **A.H.**

Wieder im alten Glanz

Der Hamburger Bahnhof an der Invalidenstraße in Berlin, der mehr als vier Jahrzehnte lang als ehemaliges Verkehrs- und Baumuseum einen Dornröschenschlaf zwischen der sachlichen Zuständigkeit der Reichsbahn in der DDR und der territorialen Hoheit der britischen Besatzungsmacht geträumt hatte, strahlt wieder in altem Glanz. Sogar die im Krieg beschädigten und später abgerissenen Flügelbauten sind wieder hergestellt, allerdings innen noch nicht ausgebaut. Nach Fertigstellung soll die Nationalgalerie Preußischer Kulturbesitz einziehen.

Vom 25. August bis 1. Dezember 1991 wird in den bereits benutzbaren Räumen eine bemerkenswerte Ausstellung stattfinden: "100 Jahre Menschenflug – Otto Lilienthal 1891 – 1991". Mitte März war die größte europäische Avantgarde-Messe "Select" in dem historischen Gebäude veranstaltet worden; vier Tage lang präsentierten hundert Modeschöpfer aus neun Ländern vor täglich etwa 1500 Besuchern ihre neuesten Kreationen.

Der Hamburger Bahnhof ist als einziger der früheren Kopfbahnhöfe in Berlin erhalten geblieben. Lange Zeit stand auch er auf der Abbruchliste, weil der benachbarte Kanal für die Schifffahrt verbreitert werden sollte. Erst im Zusammenhang mit der Übergabe der S-Bahn in West-Berlin an den Senat im Jahr 1984 konnten die seit 1945 unzugänglichen Sammlungen geborgen und großenteils im kurz

Die erste von mehreren Lokomotiven der DR-Baureihe 119, die in der Regental Fahrzeugwerkstätten GmbH einer Hauptuntersuchung bzw. Aufarbeitung unterzogen wurde. (Siehe auch unser Beitrag im Eisenbahn-Journal 2/1991). **Foto: U. Cieslak**



zuvor neu gegründeten Museum für Verkehr und Technik an der Trebbiner Straße untergebracht werden. Obwohl schon damals kein Zweifel mehr über die Erhaltung des alten Bahnhofes bestand, sollte das Eisenbahnmuseum wegen der beengten Platzverhältnisse nicht wieder dorthin zurückkehren. Mit dem Einzug der Nationalgalerie wird sich jedoch neues Leben im alten Hamburger Bahnhof entfalten. **R.R.**

Bimmelbahn soll wieder dampfen

Zwischen Vogtland und Erzgebirge im neuen Bundesland Sachsen fuhr einst die älteste und längste Schmalspurbahn des ehemaligen Königreichs von Wilkau-Haßlau an der Strecke Zwickau – Aue über Kirchberg – Rothenkirchen (Vogtland) nach Schönheide an der Strecke (Chemnitz –) Aue – Adorf und weiter bis Carlsfeld nahe der Grenze zur Tschechoslowakei. Seit fast fünfzehn Jahren stillgelegt, wird sie womöglich bald wieder von Dampflok befahren.

Gegen heftigen Widerstand der Einheimischen mußte der Betrieb ab 1974 Abschnitt für Abschnitt eingestellt werden, weil damals noch die Straße Vorrang hatte. Nur zwei Dampflok-Denkmäler an den Bahnhöfen Kirchberg und Rothenkirchen erinnerten noch an die Bahn. Nun soll sie zumindest als Museumsbahn wiederkommen. Das jedenfalls hat sich die Interessengemeinschaft Schmalspurbahn-Museumsbahn Schönheide (Erzgebirge) zum Ziel gesetzt. Die Reichsbahn bewertet, so die Interessengemeinschaft, die technischen Voraussetzungen als gut und hat dem Vorhaben zugestimmt. Zunächst sollen fünf Kilometer der

750-Millimeter-Spurweite-Strecke um Schönheide herum nach Neuheide oder – bahnamtlich – von Schönheide Süd bis Schönheide Nord wieder aufgebaut werden. Die Interessengemeinschaft sieht Möglichkeiten, Gleise und Wagen zu erwerben. Allerdings fehlt ihr, wie den meisten derartigen Initiativen, das nötige Geld. Es soll nun aus einem Wettbewerb kommen, den die Interessengemeinschaft ausgeschrieben hat und bei dem es einen originellen ersten Preis zu "gewinnen" gibt: Wer am meisten spendet, dessen Namen wird die auf der Museumsbahn eingesetzte Schmalspurlok ein Jahr lang tragen. Auch viele Lokomotivmodelle in Baugröße H0 sind ausgesetzt.

Informationen durch Martin Hahn, Am Fuchsstein 3, 0-9413 Schönheide (Erzgebirge), Konto Kreissparkasse Aue, BLZ 870 558 92, Konto-Nr. 38 320 230. **R.R.**

Pro Alpentunnel

Mit großer Mehrheit hat das Bundesparlament der Schweiz, der Nationalrat, nach zweitägiger Debatte dem Vorschlag der Regierung zugestimmt, bis zum Jahr 2010 zwei neue Eisenbahntunnel für den Transitverkehr zwischen Mitteleuropa und Italien zu bauen. Zunächst soll am Lötschberg ein 26 Kilometer langer Tunnel aus dem Kandertal im Kanton Bern ins Rhonetal im Kanton Wallis gebaut werden. Zusammen mit dem bereits bestehenden Simplontunnel entsteht so eine weitere leistungsfähige Alpentransversale. Danach soll der 49 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel von Erstfeld in Uri bis Bodio im Tessin folgen. Die Baukosten für dieses Alptransit-Projekt sind auf sechzehn Milliar-



Der spanische Talgo Pendular wieder einmal zu Gast auf Bundesbahngleisen. Er absolvierte Anfang April mehrere Hochgeschwindigkeitsmeßfahrten, gezogen von der DB-Lokomotive 752 001. Das Bild entstand im Bahnhof Wülfel.
Foto: Ch. Fricke

Kleinbahn befördert weiterhin Kaolin und andere Güter

Europas größter Schmalspurbahnhof im sächsischen Mügeln bleibt in Betrieb. Auf der ganzen dazugehörigen 20 Kilometer langen 750-mm-spurigen Kleinbahnstrecke werden weiterhin Kaolin und andere Güter befördert. Obwohl die Transporte aus den Kemmlitzer Kaolin- und Tonwerken etwas zurückgegangen sind, fahren nach wie vor Züge mit den auf Rollwagen aufgebockten normalspurigen Waggons aus den Tagebauten im Mügeln Raum nach Oschatz. Vor dort aus geht der Rohstoff für die Porzellanherstellung auf die Reise in viele europäische Länder.

Zur Zeit sind nur drei IV K im Einsatz. Der Leckerbissen von den Spannungen auf der Mügeln Schiene ist jedoch geblieben: Die Doppelbespannung des täglich letzten Zugs von Oschatz nach Mügeln, Abfahrt in Oschatz gegen 16 Uhr. Hier die 99 1568 und 1584 mit diesem Zug kurz vor Naundorf. Am Wochenende herrscht Betriebsruhe, jedoch nicht am 20. und 21. April, denn da veranstaltete der VSE Dresden Sonderfahrten für Fotofreunde mit schmalspurigen Güterwagen auf dieser Strecke. **Foto: I. Schmidt**



drei Monaten wieder schließen, weil es das Straßenverkehrsgewerbe vorzog, die relativ kurze Strecke zwischen Wels in Niederösterreich und Wörgl in Tirol auf der Straße statt auf der angebotenen "rollenden Landstraße" zurückzulegen. Dabei hatte die Bahn mit täglich acht Fahrtmöglichkeiten ein sehr gutes Angebot gemacht. Die Züge bleiben indessen fast immer leer: Im Durchschnitt wurden täglich nach Wels nur ein und nach Wörgl zwei Lkw befördert. So stellten die Österreichischen Bundesbahnen den Verkehr am 28. Februar 1991 wieder ein.

Die Einrichtung des am 30. November 1990 offiziell eingeweihten Terminals Wörgl ging auf eine Umweltinitiative des Verkehrsministeriums in Wien zur Entlastung der Loferer Bundesstraße Mitte der achtziger Jahre zurück. Über diese Strecke, die teilweise über deutsches Gebiet führt und damit zwei Grenzübertritte einschließt, rollen täglich mehr als tausend Lkw in beiden Richtungen. Das enttäuschende Ergebnis der "rollenden Landstraße" wird darauf zurückgeführt, daß die Brummifahrer nur im äußersten Notfall den Fuß vom

Gaspedal nehmen und ihren Lkw auf die Bahn verladen; die Staus auf der Straße seien nicht hinreichend groß gewesen, um die Verladung lohnend erscheinen zu lassen. Bessere Chancen werden dem begleiteten Huckepackverkehr auf der innerösterreichischen West-Ost-Achse allerdings eingeräumt, wenn durchgehende Verladung zwischen Vorarlberg und Niederösterreich über die Arlbergroure möglich ist; gegenwärtig werden dafür vor allem die Tunnel ausgebaut.

Nun wird der neue Terminal in Wörgl auf unbegleiteten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern umgerüstet. Dazu wird ein mobiles Umschlaggerät mit 33 Tonnen Tragfähigkeit eingesetzt. Erhebliches Verkehrsaufkommen wird sowohl in Richtung Italien als auch nach Deutschland erwartet. **R.R.**

Gleisdreieck

In Berlin soll die frühere U-Bahnlinie Krumme Lanke - Pankow über Wittenbergplatz - Potsdamer Platz - Alexanderplatz mit hoher Priorität wieder durchverbunden werden. Seit dem Bau der Mauer ist

sie unterbrochen. Heute endet sie auf westlicher Seite am Wittenbergplatz und führt auf östlicher erst ab Otto-Grotewohl-Straße, der früheren Wilhelmstraße, weiter. Um die Verbindung wiederherzustellen, muß die großenteils als Hochbahn geführte, stillgelegte Strecke mit den Stationen Nollendorfplatz, Bülowstraße, Gleisdreieck (unten) und Potsdamer Platz reaktiviert oder völlig neu trassiert werden. Auf einem Teil der alten Hochbahn befinden sich seit langen Jahren ein Flohmarkt und ein türkischer Basar. Beide müßten ebenso verschwinden wie die M-Bahn, die im Bahnhof Gleisdreieck auf der alten U-Bahntrasse angelegt wurde. Die Genehmigung dazu wurde 1971 davon abhängig gemacht, daß eine kurzfristige Wiederaufnahme des Betriebs jederzeit möglich sein müsse. Dieser Fall ist jetzt eingetreten. Dennoch halten viele Berliner den Abriß der M-Bahn, in der über 160 Millionen Mark stecken, für einen Schildbürgerstreich. Im Bahnhof Gleisdreieck, der oben von der Linie

den Schweizer Franken veranschlagt, werden jedoch unter Berücksichtigung der Teuerung während der langen Bauzeit voraussichtlich auf mindestens zwanzig Milliarden ansteigen.

Die Schweiz will mit den neuen Verkehrswegen der Zukunft den schweren Transitverkehr auf die Schiene bringen. Die in der EG üblichen Lastzüge mit 40, zum Teil 44 Tonnen Gesamtgewicht dürfen auf der Straße die Schweiz nicht durchfahren, weil das Höchstgewicht auf 28 Tonnen begrenzt ist. Bei Verladung auf die Bahn können jedoch auch schwere Lkw die kurzen Transitrouten durch die Schweiz benutzen. Allerdings sind heute nicht nur die Kapazitäten der vorhandenen Eisenbahnstrecken weitgehend erschöpft, Transporte von Lastwagen mit vier Meter Eckhöhe sind auch wegen zu enger Tunnel nicht möglich. Nach Verwirklichung des AlpTransit-Projekts werden keine Einschränkungen mehr bestehen und genügend Züge eingesetzt werden können, um der Nachfrage gerecht zu werden.

Den Plänen muß nun noch die kleine Kammer, der Ständerat, zustimmen, woran nicht gezweifelt wird. Dagegen sind zumindest erhebliche Verzögerungen zu erwarten, wenn es zum Referendum, das heißt zu einer Volksabstimmung, kommt. Vor allem die Grünen verlangen, daß der Lastwagenverkehr auf die Bahn verlagert werden muß; dieser Zwang ist bisher nicht vorgesehen. **R.R.**

Flop

Den erst am 3. Dezember 1990 eingerichteten Huckepack-Terminal Wörgl mußten die Österreichischen Bundesbahnen schon nach

8	13:41	Umsiedl.	Wett. mit Stuttg.
12	13:43	Essen	Schwabstraße
14	13:38	Essen	Völklingen
5	13:58	Essen	Göbblingen
9	mit Dinstag		
6	mit Freitag		
INTERREGIO			
ERÖFFNUNGSFAHRT			
STUTTGART -			
SAARBRÜCKEN - TRIER			
ABFAHRT 14.36 UHR			
GLEIS 6			
hellweit			Sp. 1000

Am 21.3.1991 wurde eine weitere InterRegio-Linie eröffnet: die Linie 26 von Stuttgart über Saarbrücken nach Trier. **Foto: E.Stezenbach**



Die 252 004 auf der Leipziger Frühjahrmesse 1991. Foto: C. Hahn

Ruhleben-Schlesisches Tordurchfahren wird, könnten unten U-Bahn und einen Außenanstrich erhalten, der dem der Bundesbahn-InterCity-Züge entspricht.

Die neu gestalteten Wagen enthalten 66 textilbezogene Einzelsitze in elf Abteilen; dabei wurden die gegenüberliegenden Sitze seitlich versetzt, so daß für jeden Fahrgast mehr Beinfreiheit entsteht. Außerdem konnte auf diese Weise in jedem Abteil eine zusätzliche Ablagefläche geschaffen werden. Eine Zusatzdruckbelüftung soll für angenehmes Raumklima sorgen, wenn auch die Klimaanlage noch fehlt.

R.R.

Mehr Komfort

Mehr als hundert Schnellzugwagen werden bis zum kommenden Sommer im Reichsbahn-Ausbesserungswerk Halberstadt neu gebaut und so komfortabel ausgestattet, daß sie vom Fahrplanwechsel am 2. Juni an in den InterCity-Zügen in die neuen Bundesländer den alten Bundesbahn-Abteilwagen 2. Klasse (Bm 235) ablösen sollen.

Zur Zeit der DDR mußte die Reichsbahn ihren Bedarf an Reisezugwagen großenteils selbst decken, weil die Waggonindustrie mit Exportaufträgen ausgelastet war. So wurde das Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt zur Fertigungsstätte neuer Wagen. Lange Zeit blieb deren Länge auf 18,7 Meter beschränkt, weil die örtlichen Gegebenheiten den Bau längerer Wagen nicht zuließen; erst in den achtziger Jahren wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, auch Wagen mit der in Westeuropa allgemein üblichen Länge von 26,4 Metern herzustellen. Von den seit 1983 gebauten langen Wagen

sollen nun im ersten Halbjahr 111 Stück zeitgemäße Inneneinrichtung und einen Außenanstrich erhalten, der dem der Bundesbahn-InterCity-Züge entspricht.

Die neu gestalteten Wagen enthalten 66 textilbezogene Einzelsitze in elf Abteilen; dabei wurden die gegenüberliegenden Sitze seitlich versetzt, so daß für jeden Fahrgast mehr Beinfreiheit entsteht. Außerdem konnte auf diese Weise in jedem Abteil eine zusätzliche Ablagefläche geschaffen werden. Eine Zusatzdruckbelüftung soll für angenehmes Raumklima sorgen, wenn auch die Klimaanlage noch fehlt.

Die Wagen erhalten neue Drehgestelle der Bauart Görlitz GP 200 S mit Magnetschienenbremse; damit sind sie lauf- und bremstechnisch für 200 km/h geeignet. Zur Ausrüstung gehört ferner elektronischer Gleitschutz. Die Einstiege erhalten eine zusätzliche klappbare Trittstufe, die Stirntüren an den Wagenübergängen Öffnungs- und Schließhilfe. Getönte Scheiben sollen die Wärmeeinstrahlung begrenzen. Als WC wird eine vollständige Naßzelle eingesetzt, die aus einem Stück besteht. Am Entwurf für die Innengestaltung der Abteile und Seitengänge war auch das Designcenter der Bundesbahn in München beteiligt.

R.R.

Lieferung fürs Abstellgleis

In den letzten Monaten stellte die LEW Hennigsdorf GmbH vier Baumuster der neuen DR-Reihe 252 fertig. 252 001 wurde im März, 252 002 im April ausgeliefert. Die Lokomotiven 252 003 und 004 fol-

gen im Juni, nachdem letztere Maschine bereits Mitte März in Leipzig auf der Frühjahrmesse zu sehen war. Allerdings war schon vor dieser Premiere die Entscheidung gefallen, diese Neuentwicklung nicht mehr in Serie gehen zu lassen.

Die neue Reihe sechssachsiger Elektrolokomotiven wird knapp als Synthese aus dem mechanischen Teil der Reihe 250 und dem elektrischen Teil der 243 charakterisiert. Richtig treffend ist diese Beschreibung indes nicht, denn selbstverständlich wurden nahezu alle Baugruppen weiter- oder neuentwickelt.

Die sechssachsige 252 ist mit ihrer Stundenleistung von 5880 kW, der Dienstmasse von 120 t und der Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h für den schweren Güterzugdienst gedacht, besitzt selbstverständlich auch alle Einrichtungen für den Reisezugdienst. Die Höchstgeschwindigkeit entspricht den gegenwärtigen Möglichkeiten bei der Deutschen Reichsbahn. Antrieb und Laufwerk lassen aber nach Änderung der Getriebeuntersetzung 160 km/h zu.

Hauptrahmen, Lokomotivkasten und Drehgestellrahmen sind hochfeste Stahlleichtbau-Konstruktionen, der Lokomotivkasten stützt sich über Flexicoilfederungen auf den beiden Drehgestellen ab. Wie bei den Reihen 250 und 243 wurde der LEW-Kegelringfederantrieb verwendet. Von der 243 wurde die Hochspannungssteuerung (Thyristorsteller und Stufenwähler zur quasi stufenlosen Stellung der Fahrmotorenspannung) übernommen und weiterentwickelt. Diese Leistungselektronik bietet die Voraussetzung für die automatische

Geschwindigkeits- und Zugkraftregelung der Lokomotive mit optimaler Haftwertausnutzung. Gegenüber der 243 ist die Parallelschaltung der Fahrmotor-Hauptfelder neu, die im Verein mit der haftwertorientierten Regelung der Fahrmotorspannung die Schleuderneigung unterdrückt.

Der Lokomotivführer gibt in der Regel nur einen Geschwindigkeits-Sollwert vor. Dementsprechend stellt die Hauptsteuerung selbsttätig die Zugkraft bzw. die elektrische Bremskraft ein und schaltet die pneumatische Ergänzungsbremse zu, wenn die Leistungsgrenze der elektrischen Bremse erreicht ist. Daneben stehen Sonderprogramme und eine Hilfssteuerung zur Verfügung, mit der der Lokomotivführer die Zugkraft direkt einstellen kann.

Die vier Baumusterlokomotiven weisen untereinander einige Unterschiede auf. 252 001 erhielt die der BR 243 gleiche Steuerelektronik auf der Basis hochintegrierter Schaltkreise und einen rotierenden Umformer für das Drehstrombordnetz (380 V, 50 Hz), aus dem die Hilfsbetriebe gespeist werden. 212 002 verfügt über die gleiche Steuerung, hat aber einen statischen Umrichter für das Drehstrombordnetz. In 252 003 und 004 schließlich wurde das mikroprozessorgesteuerte Rechnersystem "Sibas 16", ein Siemens-Produkt, installiert; beide Maschinen bekamen ebenfalls statische Umrichter.

Die Deutsche Reichsbahn hatte beim Lokomotivbau Hennigsdorf bereits 75 Lokomotiven einer ersten Serie in Auftrag gegeben. Im Dezember 1990 wurden jedoch 71 davon wieder abbestellt, da der Bedarf wegen des dramatischen Rückgangs des Güterverkehrs stark gesunken war. Die Baureihe 252 sollte vorwiegend im schweren Güterverkehr eingesetzt werden und in erster Linie Züge bespannen, die bisher mit zwei vierachsigen Lokomotiven in Doppeltraktion gefahren werden mußten.

Nun haben Bundesbahn und Reichsbahn gemeinsam eine Neuentwicklung ins Auge gefaßt, die eine Lokomotivgeneration überspringt. Dabei werden die weitgehend wartungsfreien, leistungsfähigeren und trotzdem deutlich kleineren Drehstromasynchronmotoren eingesetzt, die sich bei der Bundesbahn bereits seit Jahren in der Baureihe 120 bewährt haben. Die Folgereihe 121, die nun gemeinsam beschafft werden soll, wird sämtliche seither erzielten Fortschritte vor allem in der Stromrichtertechnik berücksichtigen. -hn

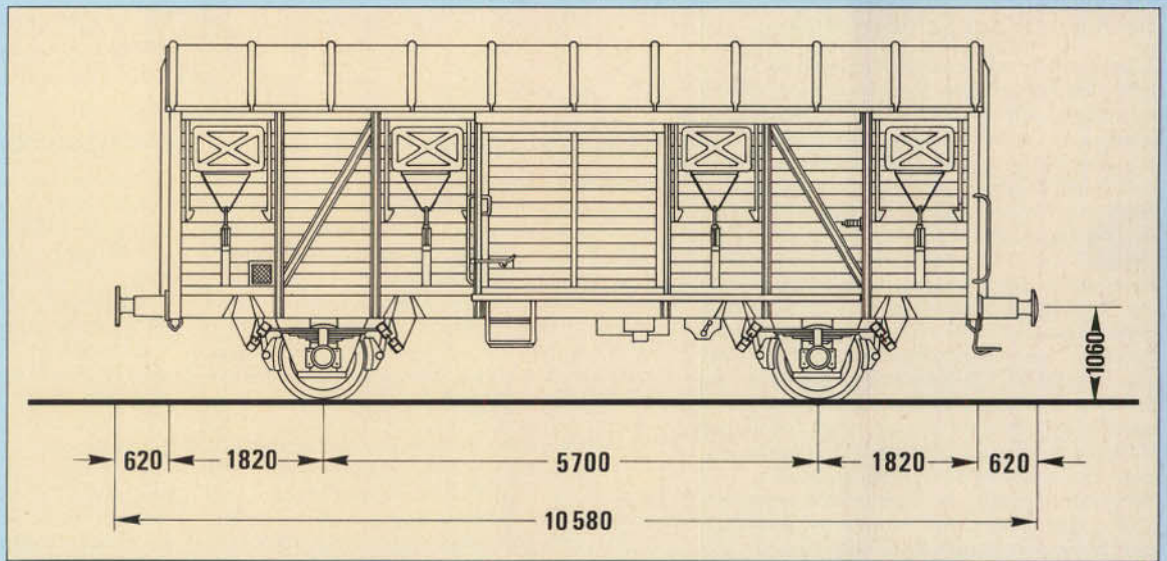


Bild 1: Typenskizze des Gmhs 53 im Maßstab 1:87.

* Unser Wagenporträt *

Gedeckter Güterwagen Gs 204

Der Zweite Weltkrieg mit alle seinen Begleitscheinungen unterband nicht nur weitgehend die Entwicklung neuer Schienenfahrzeuge, sondern dezimierte auch die Bestände an Lokomotiven und Wagen. Besonders große Einbußen erlitt der Güterwagenpark, der von knapp einer Million Fahrzeuge auf etwas mehr als 127 000 Stück schrumpfte. Zu den vorzüglichsten Maßnahmen der jungen Deutschen Bundesbahn zählte deshalb zu Beginn der fünfziger Jahre, die Beschaffung von Güterwagen in ein großangelegtes Neubauprogramm aufzunehmen. Darin enthalten war auch die Bauart eines zweiachsigen gedeckten Güterwagens, der als zukünftiges UIC-Standardfahrzeug dienen sollte.

Nach dem Bau von drei Versuchswagons der Bauart Gmmhs 45 im Jahre 1951 folgte ab 1953 die Serienfertigung in einer modifizierten Bauausführung als Gmhs 53. Das Untergestell dieser Wagen wurde ohne Sprengwerk ausgeführt, aus Walzprofilen gefertigt und diagonal versteift. Als Langträger waren U-Profile 240 gewählt worden. Der Wagenboden entstand aus Kiefernbohlen mit den Abmessungen 45 mm x 200 mm, die mit Nut und Feder verlegt wurden. Beim Kastengerippe entschied man sich für U-Profile 80.

Die Wagen aus den Bauserien der Jahre 1953 und 1954 hatten noch Seiten- und Stirnwände

aus Kiefern- und Fichtenbrettern erhalten. Bei den letzten Lieferungen des Jahres 1954 und allen ab 1955 fertiggestellten Fahrzeugen wurden für den Aufbau unverdichtete Kunstharzholzplatten verwendet.

Die Seitenwände und Türbekleidungen waren 15 mm dick, die Stirnwände sogar 25 mm. Das Dachgerippe entstand aus dem Dachrahmen mit elf Spriegeln, auf denen eine Holzverschalung verlegt wurde, welche eine Dachhaut aus 1,3 mm starkem Leichtmetallblech erhielt. Aus Leichtmetall wurden auch die vier Lüftungsschieber in jeder Seitenwand gefertigt, die sich von innen zollsicher verriegeln ließen. Um die Wagen in Reisezüge einstellen zu können, wurden sie mit einer Dampfheizleitung ausgestattet.

Die Fahrzeuge, später als Grs 204 bzw. Gs 204 bezeichnet, verfügten über Rollenschlager, Räder mit einem Durchmesser von 1000 mm und Federgehänge mit Doppelschaken. Als Höchstgeschwindigkeit waren 100 km/h zugelassen, als größtes Ladegewicht 20 t.

Von den gedeckten Güterwagen der Bauart Gmhs 53 waren in mehreren Bauserien 3526 Fahrzeuge in Dienst gestellt worden. Zu Beginn der achtziger Jahre setzte in größerem Umfang die Ausmusterung der Wagen ein, die inzwischen abgeschlossen ist. Ende 1984 befanden sich nur noch 391 Exemplare im Bestand, von denen einige noch als Dienstfahrzeuge weiterverwendet wurden.

Der Gmhs 53 als Modell von Fleischmann

Modelle gedeckter Güterwagen der Bauart Gmhs 53 haben in der Vergangenheit schon verschiedene Modellbahnhersteller angeboten. Diese Fahrzeuge waren zwar recht gut gemacht, entsprechen heute jedoch nicht mehr den gewachsenen Ansprüchen. Aus diesem Grund entschloß sich Fleischmann im vergangenen Jahr, ein neues Modell zu fertigen.

Dieser Wagen mit Bretteraufbau ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten, erstklassig detailliert und mit den Anschriften der Epoche III versehen. Das Modell verfügt über dünne, leichtlaufende Schiebetüren und aus Kisten bestehendes Ladegut. Die acht Lüftungsschieber sind von innen eingesetzt; die Bremsbacken befinden sich im Bereich der Radlauffläche. Zur Serienausstattung zählen eine Kurzkupplungskinematik, Normschächte und Profi-Kurzkupplungen.

In einer Variante wird dasselbe Modell auch mit einer elektronischen Zugschlußbeleuchtung angeboten. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß das Sortiment von Fleischmann piccolo einen Gs 204 mit Plattenaufbau in der Ausführung der Epoche IV enthält. **HO**

Bild 2: Gedeckter Güterwagen Gs 204 mit Plattenaufbau, aufgenommen im Jahre 1980.



Bild 3: Das exzellente Modell des Gmhs 53 von Fleischmann im Maßstab 1:87. Alle Abbildungen: H. Obermayer





100 Jahre Brig-Visp-Zermatt-Bahn

Bild 1 (oben): Ein unvergeßliches Erlebnis: per Dampflokomotive nach Zermatt. Deutlich ist die Zahnstange System Abt zwischen den Schienen zu erkennen.

Bild 2: Meter um Meter mußte der Mensch der Natur den Raum für die Bahntrasse abringen. Zur Sicherung wurden Betonmauern errichtet.



Folgendes Telefax der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) erreichte uns kurz vor Drucklegung:

Jubiläumsfeier der Brig-Visp-Zermatt-Bahn verschoben!

Am 18. April ereignete sich bekanntlich ein Bergsturz bei Randa, der auch die Linie der Brig-Visp-Zermatt-Bahn in Mitleidenschaft gezogen hat. Dieses Naturereignis und die noch ungewisse geologische Situation im Bergsturzgebiet veranlassen die BVZ, das Bahntrasse an der betroffenen Stelle auf einer Länge von rund 1 km zu verlegen. Die Planung wird unverzüglich aufgenommen, und die Arbeiten werden voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen.

Der fahrplanmäßige Bahnbetrieb Brig-Zermatt bleibt, mit Umsteigen auf Bus zwischen Herbrigen und Randa, aufrechterhalten. Dieses unvorhersehbare Naturereignis zwingt



uns leider, die für den 14. Juni 1991 vorgesehene offizielle Jubiläumsfeier sowie die für das Wochenende vom 14. bis 17. Juni vorgesehene Publikumsanstöße auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Die ordentliche Generalversammlung findet jedoch, wie vorgesehen, am 17. Juni in Zermatt statt.

Das Datum der Jubiläumsfeierlichkeiten wird neu auf den Zeitpunkt nach Abschluß der erforderlichen Gleisverlegungsarbeiten angesetzt werden.

Die Brig-Visp-Zermatt-Bahn bedauert diese Verschiebung der Jubiläumsanstöße und die mit dem Umsteigen auf den Busbetrieb verbundenen Umtriebe und dankt den Gästen und der Bevölkerung für ihr Verständnis.

Brig-Visp-Zermatt-Bahn
Der Direktor: R. Perren

Eigentlich wollten wir an dieser Stelle keine Katastrophen-Meldung bringen, sondern die zum 100jährigen Bestehen der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) geplanten Jubiläumsfeierlichkeiten vom 14. bis 17. Juni ankündigen, aus denen nun nichts wird. Dies ist äußerst bedauerlich, kommen doch auf die BVZ wegen der erforderlichen

Bild 3: Der Glacier-Express bei Stalden auf der Fahrt nach Zermatt. Blühende Obstbäume bilden einen herrlichen Kontrast zu den schneebedeckten Berggipfeln. Foto: Th. Küstner

Bild 4: Durch romantische kleine Dörfer schlängeln sich die Gleise der BVZ, wie hier bei St. Niklaus.





Bild 5: Jede Kurve vermittelt andere, unvergeßliche Eindrücke. Ein Zug nach Zermatt ist soeben in die Station Kalpetran eingefahren.
Fotos 4, 5 und Poster: K. Fader

Bild 6 (unten): So romantisch wie die Landschaft so interessant sind die Fahrzeuge der BVZ.

Bild 7 (rechte Seite oben): Schon von weitem zeigt sich dem Bahnreisenden die unverwechselbare Gestalt des Matterhorns.
Foto: O. Wildemann

Bild 8 (rechte Seite unten): Viel Ruhe und Beschaulichkeit findet man rechts und links der Bahnstrecke, wie hier bei St. Niklaus. **Fotos 1, 2, 6, 8:** M. Lasek

Neutrassierung gewaltige Kosten zu – und der erwartete Gästeansturm zum Jubiläum dürfte nun auch weitgehend ausbleiben. Trotzdem wollen wir nicht versäumen, dieser kleinen, regional aber so wichtigen Schweizer Eisenbahn zum "Geburtstag" am 6. Juli (Einweihung des Abschnitts von Visp nach Stalden-Saas) zu gratulieren.

Als Freunde landschaftlich schön gelegener Bahnlinien tun wir dies besonders gerne, handelt es sich doch auch bei der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ) wieder um eine Strecke, die mitten ins Hochgebirge hineinführt.

Schon vor zwei Jahren haben wir drei herrliche Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals einer bezaubernden Schweizer Bahn gewidmet: der RhB. Diese größte Schmalspurbahn Europas hat mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn eines

gemeinsam: Beide wurden fast gleichzeitig geplant, und auch mit den ersten Bauabschnitten hatte man zeitlich beinahe parallel begonnen. Darüber hinaus sind die beiden Streckennetze seit 1930 durch die Furka-Oberalp-Bahn (FO) miteinander verbunden.

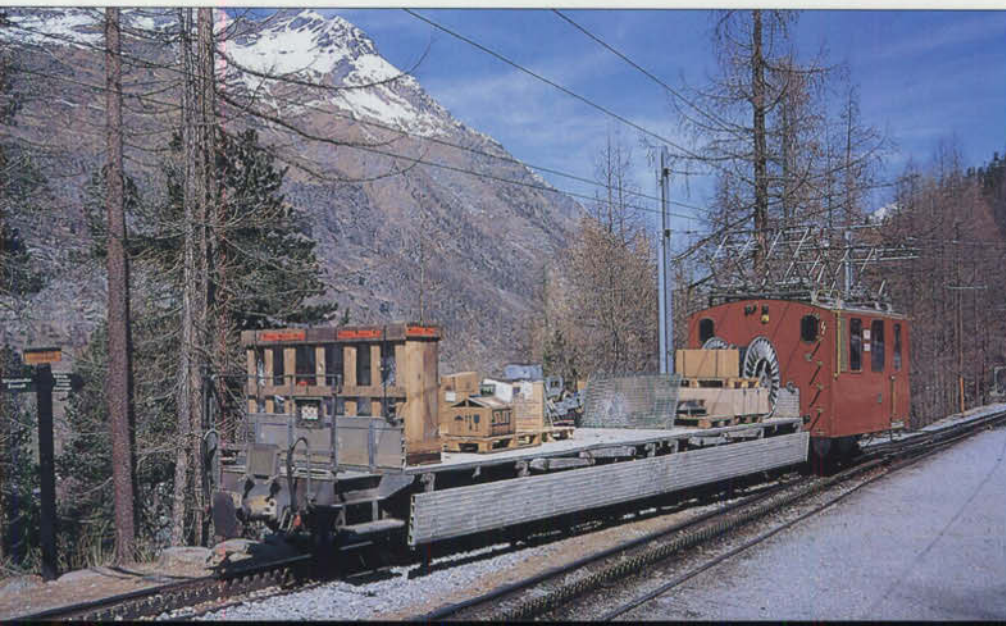
Wer hat nicht schon von dem berühmten, man möchte fast sagen "legendären" Glacier-Express gehört! Mit ihm kann man, bereits seit Jahrzehnten, von Zermatt bis Brig mit der BVZ, dann weiter auf den Gleisen der FO aus dem Wallis nach Disentis ins Bündnerische und schließlich mit der RhB, ohne umzusteigen durch eine stets traumhaft schöne Gebirgslandschaft, bis nach St. Moritz fahren.

Anders als so mancher heute berühmte Schweizer Ort war Zermatt bereits vor der Eröffnung der Bahnlinie ein sehr bekanntes Gebirgs- und

speziell Bergsteigerdorf. Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts gaben sich dort die Alpinisten, die sich vorgenommen hatten, das an der schweizerisch-italienischen Grenze gelegene Matterhorn zu bezwingen, ein Stelldichein. Aber erst die Eisenbahn ermöglichte den Tourismus in einem Umfang, der der einstmals ärmlichen Gegend großen wirtschaftlichen Aufschwung brachte. Im ersten Jahr ihres Bestehens beförderte die Bahn (damals hieß sie noch St.-Niklaus-Bahn nach dem Ort gleichen Namens) 33 695 Personen. 1989 waren es 2 797 793 Fahrgäste. Das Frachtaufkommen – Güter, Gepäck und Post – erhöhte sich von 2062 t (1891) auf 51 173 t (1989).

Das Wallis, insbesondere die Gebirgsregion um das Matterhorn, weist ein gesundheitlich sehr zuträgliches Klima auf. Relativ milde Temperaturen, trockene Luft und wesentlich weniger Niederschläge als in den umliegenden Alpenregionen tragen dazu bei. Das Tal der Rhone, in dem Brig und Visp liegen, gilt als Obstgarten der Schweiz, und sogar im Nikolaital, aus dem Rhonetal in Richtung Zermatt abzweigend, gedeihen bis in höhere Regionen noch hervorragende Weine.

Die ersten Jahrzehnte hindurch zogen kleine Dampflokomotiven unermüdlich ihre Züge "auf den Berg" nach Zermatt. Von Visp, 650 m hoch gelegen, müssen bis zum Endbahnhof (1605 m) fast 1000 Höhenmeter bewältigt werden (maximale Steigung 125‰). Dies war und ist auch heute noch nur mit Hilfe einiger Zahnstangenabschnitte (insgesamt 7,7 km lang, System Abt) möglich. Heutzutage stehen fünf moderne Elloks HGe 4/4 II mit 1932 kW Leistung und sechs Elektrolokomotiven älterer Bauart (736 kW) zur Verfügung. Letztere werden aufgrund ihrer geringeren Leistung fast nur noch im Rangier- und Güterzugdienst einge-





setzt. Im Personenzugdienst werden sie lediglich noch in Ausnahmefällen herangezogen. Glücklicherweise ist eine der kleinen Dampflokomotiven aus der Anfangszeit ständig gepflegt worden, so daß sie bis heute für Sonder- und Museumsfahrten eingesetzt werden kann. Eine weitere Dampflok für Sonderfahrten unterhält übrigens der Verein Furka-Bergstrecke, über dessen Aktivitäten wir bereits im Eisenbahn-Journal berichtet haben.

Ferner werden bei der BVZ fünf Personen-triebwagen (833 bzw. 1178 kW), vier Gepäck-triebwagen (1095 kW), zwei dieselelektrische Rangierlokomotiven, fünf Dieseltraktoren, vier Schneepflüge und eine Schneeschleuder vorgehalten. An weiterem Rollmaterial besitzt die Bahn neun Steuerwagen für Pendelzüge, 50 Personenwagen (inklusive drei Kofferkuliwagen), vier Gepäck- und Postwagen, 80 Güterwaggons (einschließlich fünf Privatwagen) und neun Dienstwagen. Die Fahrdrabtspannung der BVZ beträgt wie bei der FO und RhB 11 kV Einphasen-Wechselstrom, 16 2/3 Hz.

Der Bahnbau war stellenweise sehr schwierig gewesen. Die zur Zeit der Schneeschmelze besonders wilde Vispe, aber auch Lawinenabgänge und Muren unterbrachen die Trasse immer wieder und machten aufwendige Neuanlegungen und Verbauungen erforderlich. Die Strecke weist heute sechs Stahlbrücken, 29 Eisenbetonbrücken inklusive Durchlässen und sieben Spannbetonbrücken auf. Die Sellibrücke ist mit 73 m die längste, die Mühlebachbrücke mit 45 m die höchste. Des weiteren mußten acht Tunnels und ebenso viele Lawingalerien errichtet werden.

Wir haben uns durch den Bergsturz zwischen Randa und Herbriggen aber nicht davon abhalten lassen, unser Special 2/91, das dem 100jährigen Bestehen der Brig-Visp-Zermatt-Bahn gewidmet ist, pünktlich zum "Geburtstag" vorzulegen. Wann genau im Herbst die Festveranstaltungen nachgeholt werden, teilen wir Ihnen, liebe Leser, rechtzeitig im Eisenbahn-Journal mit.

Die Gornergratbahn

Wer der Ansicht ist, in Zermatt seien die Eisenbahn und die Welt zu Ende, der irrt sich gewaltig! Im Jahre 1898 wurde durch die Gornergratbahn (GGB) von Zermatt aus eine Fahrmöglichkeit auf den Gornergrat geschaffen. Diese von jeher elektrisch (750 V Drehstrom, 50 Hz) be-

triebene, 9 km lange und bis zu 200‰ steile Zahnradstrecke (System Abt) führt bis auf 3089 m hinauf in die Gletscherwelt. Von der Endstation aus hat man einen einmaligen Blick auf das Matterhorn.

Die Gornergratbahn gehört heute ebenso wie die Luftseilbahn Gornergrat-Stockhorn einem durchaus gesunden Unternehmen. Man setzt auf modernste Technik bis hin zur Elektronik. Beispielsweise wird die gesamte 44 km lange Strecke von Brig nach Zermatt mit ihren Unterwegsbahnhöfen von einem zentralen Stellwerk aus gesteuert.

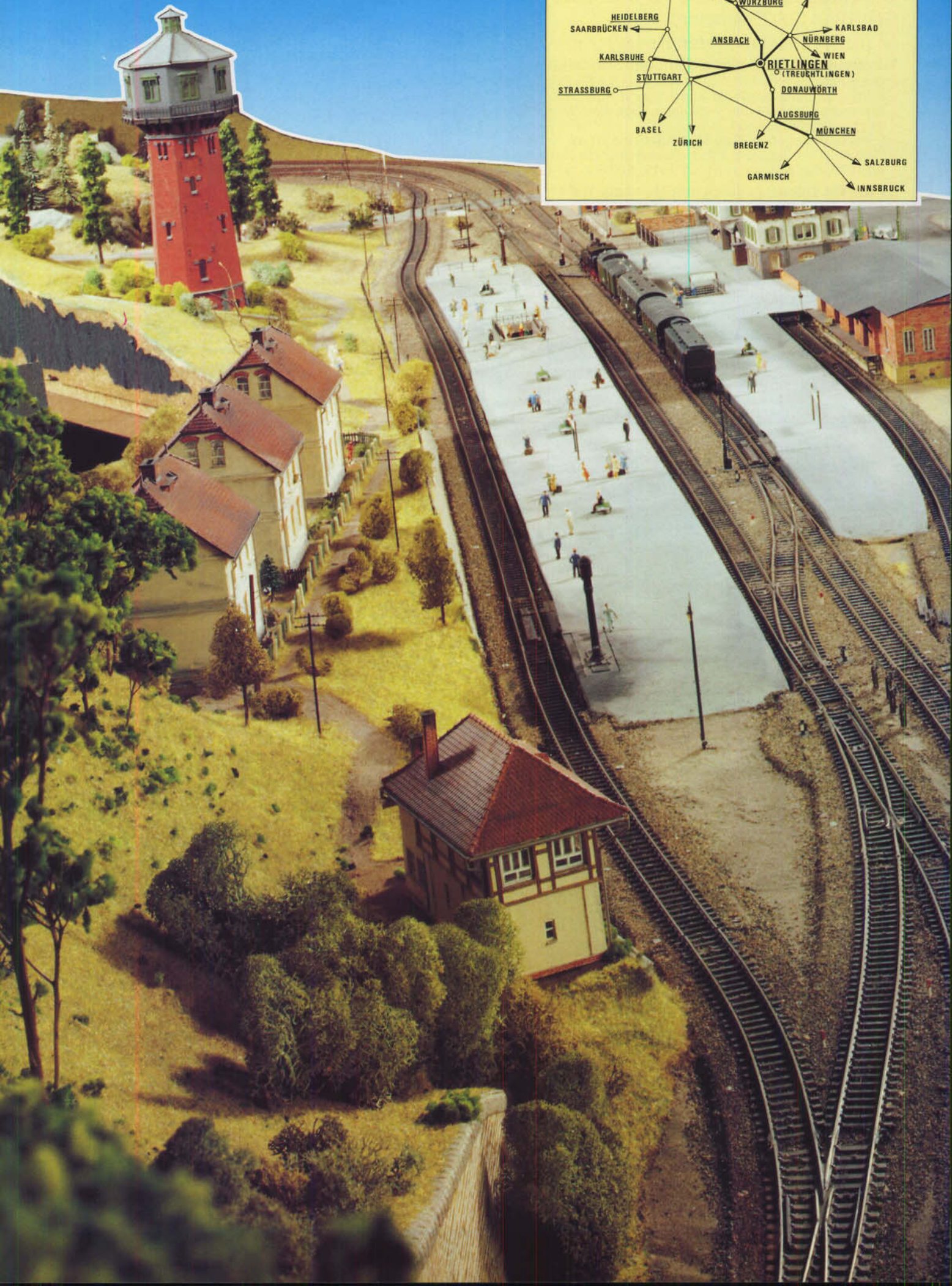
Wir möchten der "Jubilarin" BVZ für die nächsten Jahrzehnte allzeit gute Fahrt und viele Fahrgäste wünschen. Möge sie vor katastrophalen Ereignissen wie dem Felssturz vom April möglichst verschont bleiben! **HM**



Poster (nächste Seite): Die Gornergratbahn mit dem imposanten Matterhorn im Hintergrund.







»Rietlingen«, eine Station im Bayerischen



Nach einem Umzug im Jahre 1979, dem meine erste, nicht mehr fertig gewordene Anlage zum Opfer fiel, hatte ich für einen Anlagenneubau einen Kellerraum von 5,60 m x 5,10 m Größe zur Verfügung. In diesem entstand meine Modellbahnanlage »Rietlingen II«, die hier beschrieben werden soll. Nach acht Jahren wurde auch sie wegen eines erneuten Umzugs abgebrochen. Somit ist dieser Beitrag eine Reminiszenz an Zurückliegendes.

Vorbildwahl für meine zweite Anlage

Meine Vorliebe in puncto Eisenbahn gilt der Reichsbahnzeit, und zwar vor allem dem Dampflokbetrieb in Süddeutschland – ganz genau gesagt: der Reichsbahn im Bereich der ehemaligen bayerischen Länderbahn. So wählte ich für meine Anlage als Zeitpunkt das Jahr 1938 und als »Ort der Handlung« Süddeutschland; mein »Rietlingen« liegt zwischen Würzburg und Augsburg, zwischen Nürnberg und Stuttgart, etwa da, wo man in Wirklichkeit den Eisenbahnknoten Treuchtlingen auf der Landkarte findet.

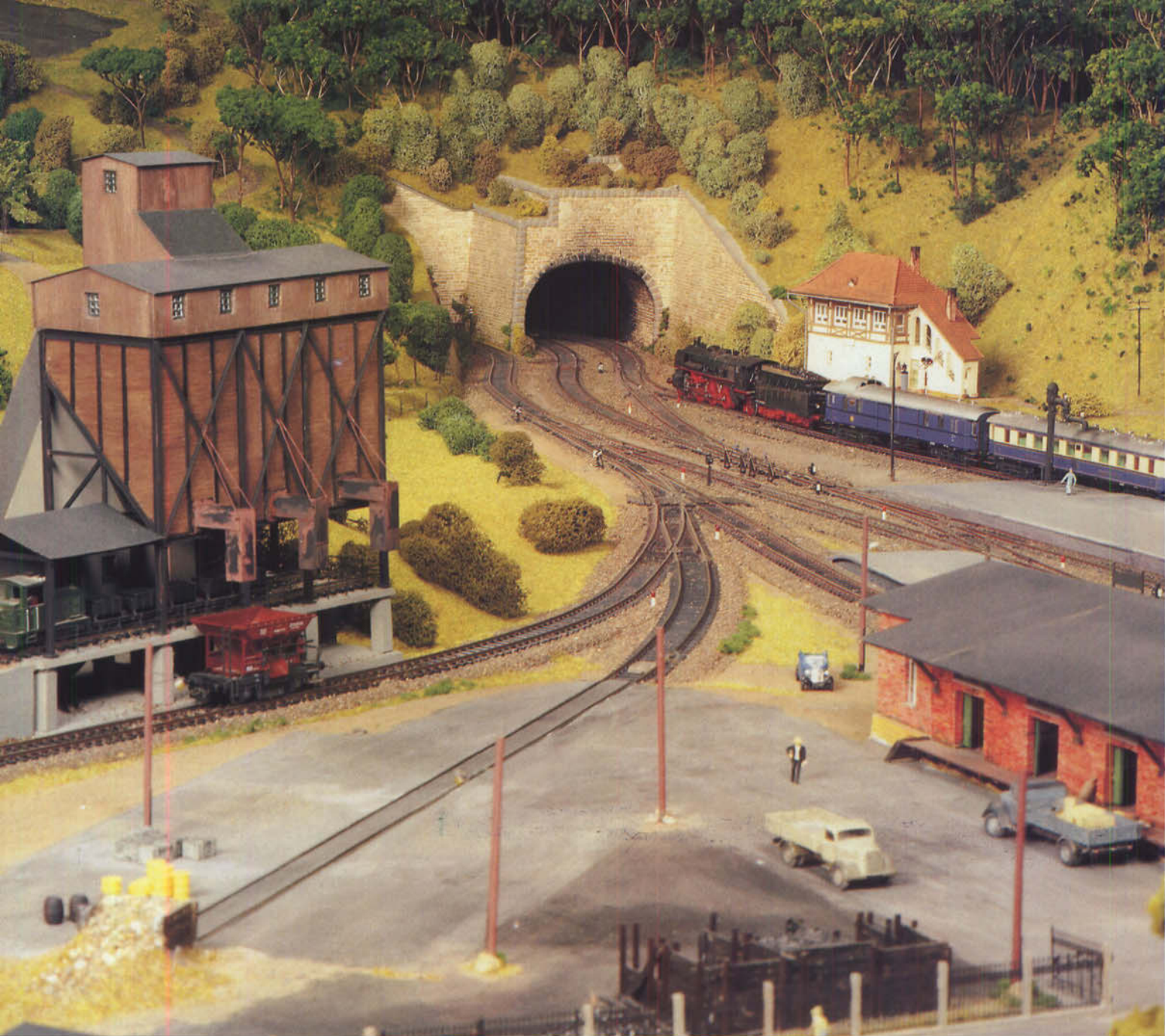
Auf der Übersichtskarte wurde die Lage der Städte so verschoben, daß sich bei »Rietlingen« angenommenermaßen zwei wichtige Strecken kreuzen: zum einen die Kursbuchstrecke 420 Nürnberg – Crailsheim – Stuttgart und zum anderen die Kursbuchstrecke 415 Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen. Beide Bahnlinien führen auf meiner Anlage zwischen »Neustadt« und »St. Moritz« auf einigen Kilometern über die nachgebildete gemeinsame zweigleisige Strecke und berühren dabei »Rietlingen«. Der

Bild 1: Der romantische Rastplatz oberhalb des Schwarzbachtunnels bietet eine ausgezeichnete Übersicht über den Bahnhof Rietlingen. Die bayerische Gemütlichkeit wird durch einen haltenden Personenzug besonders unterstrichen.

Bild 2: Die Streckenkarte zeigt die Lage des angenommenen Bahnhofs Rietlingen.

Bild 3: So ändern sich die Zeiten. »Lebhafter Kraftfahrzeugverkehr« am Ortsausgang von Rietlingen.





Grund für die gewählte Streckenführung ist ein Höhenzug, der in engen Kurven und durch Tunneln auf der "Rietlinger Steige" überwunden wird. Durch das Zusammenlegen der beiden Streck-

ken läßt sich eine dichte Zugfolge glaubwürdig erklären. Die politische Situation im Deutschen Reich von 1938 habe ich einfach "neutralisiert". Diese Abwandlung von Ort und Zeit gegenüber der Wirklichkeit erlaubte es mir, mich beim

Bild 4: Die Reichsbahn hatte hin und wieder auch eine Überraschung parat, wie hier den wahrscheinlich umgeleiteten "Rheingold" fern von seiner Hausstrecke.

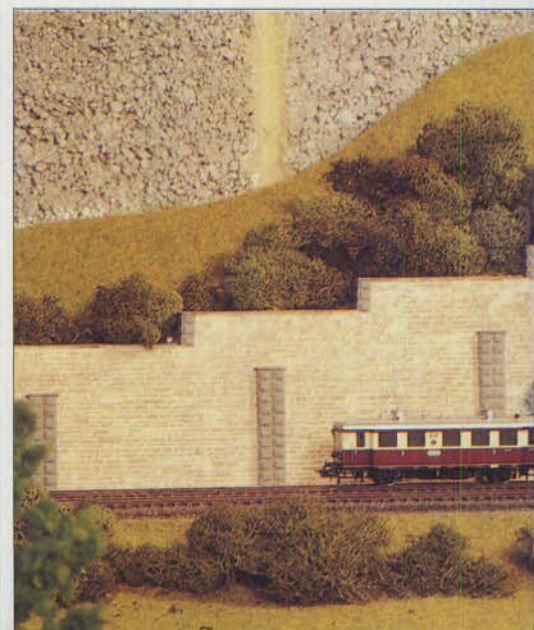


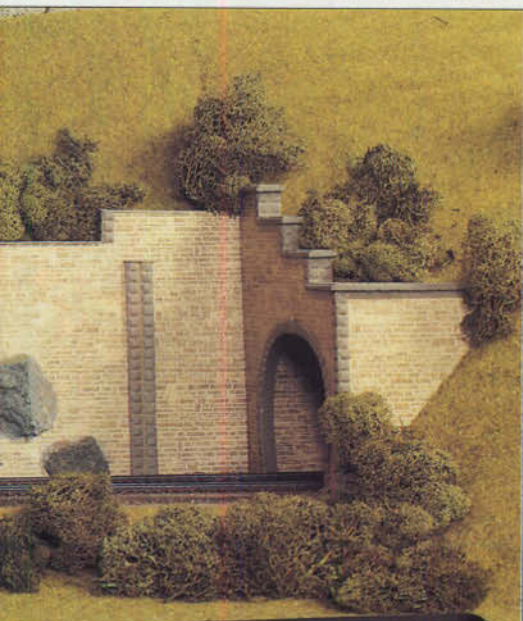


Bild 6: Ein Blick über die Beamtenwohnhäuser und das Stellwerk zum Portal des Schwarzbachtunnels, den der FD 79 mit einer "hochhaxigen" S 3/6, der 18 447, als Zuglok soeben passiert hat.

Bild 5 (linke Seite unten): Der P 1261 Donauwörth – Ansbach mit der 73 079, einer früheren bayerischen D XII, als Zuglok wartet auf Gleis 3 die Überholung durch den FD 79 ab.

Bild 7 (unten): Der Triebwagen CvT 135 055 verkehrt in den Abendstunden als Personenzug von St. Moritz über Rietlingen nach Neustadt.

Bild 8: Ein Güterzug mit seiner für die Reichsbahnzeit typischen bunten Mischung aus Güterwagen verschiedener Bauarten hat den Bahnhof Rietlingen verlassen und verschwindet allmählich im Tunnel.



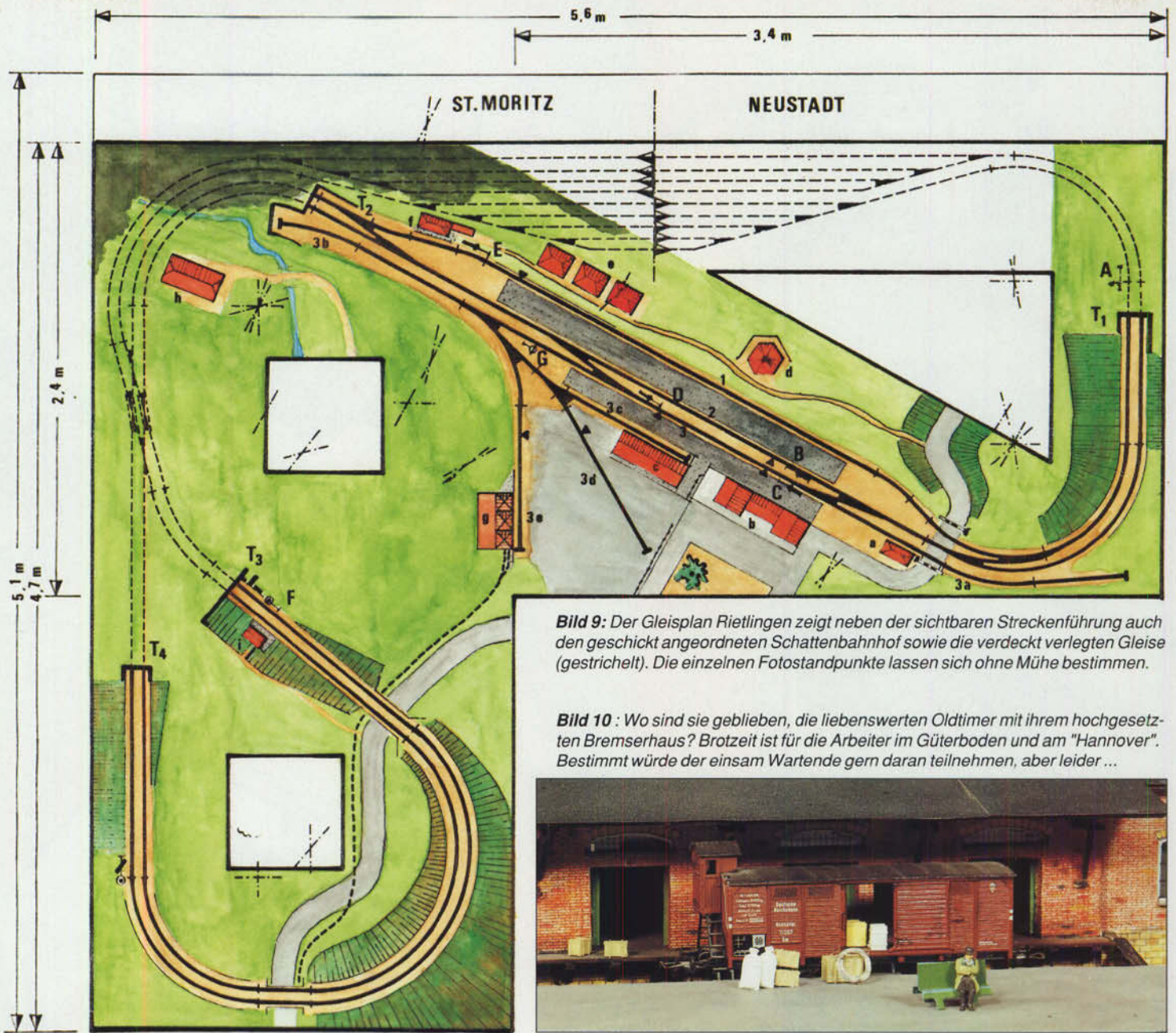


Bild 9: Der Gleisplan Rietlingen zeigt neben der sichtbaren Streckenführung auch den geschickt angeordneten Schattenbahnhof sowie die verdeckt verlegten Gleise (gestrichelt). Die einzelnen Fotostandpunkte lassen sich ohne Mühe bestimmen.

Bild 10: Wo sind sie geblieben, die liebenswerten Oldtimer mit ihrem hochgesetzten Bremserhaus? Brotzeit ist für die Arbeiter im Güterboden und am "Hannover". Bestimmt würde der einsam Wartende gern daran teilnehmen, aber leider ...



Bild 12: Die westliche Weichenstraße bietet viele Details, so das hohe bayerische Gleisperrsignal, bayerische Weichensignale, Grenzzeichen und Wasserkran.

Bild 11: Hier hatte der Fotograf Glück: drei Traktionsarten mit einem "Schuß". Während der verstärkte Personenzug am Block "Waldschneise" vorbeifährt, absolviert die Feldbahn ihr tägliches Pensum. Unberührt von all der Technik rollt das Pferdegespann geruhsam seinem Heimathof entgegen.

Nachbau nicht streng an eine exakt dem Vorbild entsprechende Situation halten zu müssen. Anachronismen konnten vermieden werden. Es entstand meiner Meinung nach eine Anlage, die die Entwicklung der DRG bis ungefähr 1940 gut wiedergibt.

Anlagenbeschreibung

Die Anlage entstand in L-Form in der Plattenbauweise. 12 mm dicke Spanplatten ruhten auf Stahlstützen. Was auffiel, waren die drei Öff-

nungen, die ich von Anfang an eingeplant hatte. Diese sowie ein schmaler, 40 cm langer Durchlaß an der Rückseite der Anlage erwiesen sich als äußerst nützlich beim Bau und bei der späteren Störungssuche, vor allem aber für das Fotografieren.

Die Linienführung entsprach im Grunde genommen einer zweigleisigen Ringstrecke. Der Bahnhof "Rietlingen" lag diagonal auf dem rechten Anlagenschengel, wodurch sich die langen Bahnsteiggleise ergaben. Rechts befand sich in einem Einschnitt die Ausfahrt nach "Neustadt" durch den "Ebsteintunnel" (T1), links die Ausfahrt nach "St. Moritz" durch den "Schwarzbachtunnel" (T2). Auf dem linken Anlagenschengel war die "Rietlinger Steige", von Tunnel T3 zu Tunnel T4 ansteigend, angeordnet.

Der unsichtbare Abstellbahnhof im hinteren Teil der Anlage fungierte gleichzeitig als Nachbarbahnhof "St. Moritz" wie "Neustadt". Das hatte den fahrtechnischen Nachteil, daß Züge, die in Richtung "Rietlingen" – "St. Moritz" fuhren, nicht als Gegenzüge aus dieser Richtung zurückkamen, sondern erneut von "Neustadt" nach "Rietlingen" unterwegs waren. Umgekehrt konnten Züge, die von "Rietlingen"

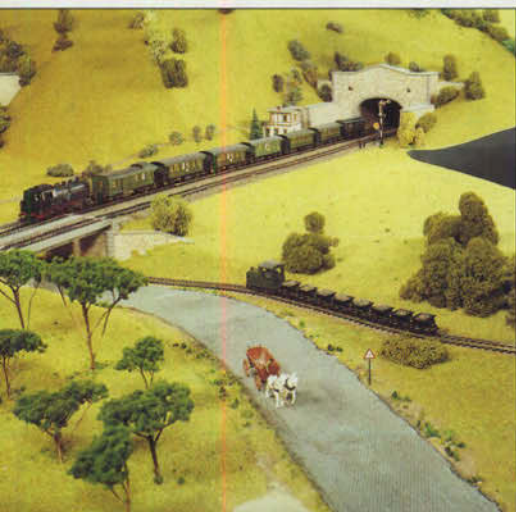




Bild 13: Einen schon recht betagten Eindruck macht der Kesselwagen am Freiladegleis, dessen Ladung in bereitstehende Fässer umgepumpt werden soll. Auch die Kisten warten auf ihre Verladung.



Bild 14: Eine Lokomotive der Baureihe 50 rangiert die Waggons ihres Nahgüterzugs an die einzelnen Standorte. Soeben wurde ein O-Wagen mit einer Kohleladung bereitgestellt.

nach "Neustadt" verkehrten, durch einen allerdings nicht gerade vorbildgerechten Trick über die "Rietlinger Steige" gewendet werden und von "Neustadt" als Gegenzug nach "Rietlingen" und weiter nach "St. Moritz" zurückfahren.

Das Ganze funktioniert wie folgt: Verdreht man eine zweigleisige Ringstrecke zu einer Acht und führt die entsprechende Gleiskreuzung durch zwei Doppelte Kreuzungsweichen und zwei Kreuzungen aus, ergeben sich ohne schaltungstechnische Schwierigkeiten die folgenden acht Fahrmöglichkeiten:

- Ausfahrt von "Rietlingen" in Richtung "St. Moritz". Der Zug verschwindet im Tunnel T2 und fährt über die "Rietlinger Steige" bergwärts von T3 nach T4, um den unterirdischen Abstellbahnhof "St. Moritz" zu erreichen.
- Ebenfalls von "Rietlingen" nach "St. Moritz", jetzt aber von T4 nach T3 über die Steige talwärts.
- Als Kehrschleifenfahrt von "Rietlingen" T2 über die "Rietlinger Steige" bergwärts von T3 nach T4 zurück nach "Rietlingen".
- Abermals von "Rietlingen" nach "Rietlingen", aber diesmal talwärts von T4 nach T3.
- Umgekehrt bestehen vier Alternativen für die Ausfahrt aus dem unterirdischen Abstellbahnhof.

Auch der Gleisplan des Bahnhofs "Rietlingen" wurde bewußt sehr einfach gehalten. Außer den beiden Durchgangsgleisen gab es noch das Überholgleis 3 mit den beiden Ausziehgleisen 3a und 3b sowie drei Abstellgleise. Trotzdem konnte ein interessanter Rangierbetrieb verwirklicht werden. Der Bahnhof war mit bayerischen Länderbahnsignalen, ergänzt durch Einheitssignale der Reichsbahnzeit, ausgerüstet. Die Ruhe-Haltsignale und das Vorsignal für drei Fahrbefehle waren aus Weinert-Bau-

sätzen entstanden. Das Einfahrtsignal F und das zugehörige Ausfahrt-Vorsignal stammten von Märklin. Bei dem Gleissperrsignal handelte es sich um einen vollständigen Eigenbau. Die im Vorbild mechanische Fahrstraßenverriegelung wurde elektrisch nachgebildet und entsprach weitgehend den Originalfunktionen.

Beim Gleismaterial hatte ich auf Roco-Produkte zurückgegriffen. Zwei Weichen waren von Peco. Gefahren wurde im Zweischiene-Gleichstromsystem mit dem Roco-Fahrpult ASC 1000.

Beim Landschaftsbau war ich folgendermaßen vorgegangen: Entsprechend dem Landschaftsverlauf wurden Spanten ausgesägt und auf die Grundplatte geleimt. In diese Spanten schlug ich kleine Nägel halb ein. Anschließend wurden Baumwollfäden kreuz und quer von Nagel zu Nagel gespannt und die Nägel völlig in das Holz getrieben. Über dieses Fadengeflecht klebte ich mehrlagig Zeitungspapierstücke und überzog die Papierhaut nach dem Trocknen mit Gips.

Bis auf das Empfangsgebäude entstanden alle anderen Gebäude im Selbstbau aus Sperrholz.

Hierbei erhielt ich vor allem Unterstützung durch meinen Sohn. Viele Anlagendetails, aber auch ganze Bauwerke, wie die Schotterverladung, sind sein Werk.

Die neuen Pläne

Wie eingangs erwähnt, besteht die beschriebene Anlage "Rietlingen II" nicht mehr. Aber inzwischen reifen Pläne für eine neue. Auch "Rietlingen III" wird wieder die Reichsbahnzeit von 1938 in Süddeutschland zum Vorbild haben. Diesmal soll "Rietlingen" ein großer Bahnhof à la Treuchtlingen werden. Als Lokwechselbahnhof will ich im sichtbaren Teil ein großes Dampflok-Bw nachbilden; der eigentliche Bahnhof wird als Schattenbahnhof gebaut. Ein Teilstück der Strecke – auch diesmal will ich wieder die Kursbuchstrecken 420 und 415 auf einigen Kilometern zusammenfallen lassen – wird als "An-der-Wand-Modulanlage" entstehen. Am ersten Modul, einer Blockstelle, wird gearbeitet. Über die neue Anlage soll zu einem späteren Zeitpunkt berichtet werden.

R. K. Casanova

Bild 15: Zugkreuzung auf der Rietlinger Steige. Die bayerische D XII begegnet mit ihrem talwärts rollenden Personenzug dem P 212 mit einer bayerischen P 3/5 H, der späteren Baureihe 38'.
Fotos: R. K. Casanova





Bild 1: Ein Blick über den Bach auf die kleine Brücke. Das Licht der schon tiefstehenden Sonne ermöglicht diese stimmungsvolle Aufnahme.

Diorama "Modern Times"

Teil 2

Teil 1 der "Trilogie" über das Diorama "Modern Times" endete mit dem Hinweis, daß vor der Begrünung erst noch der Bach gestaltet werden muß. Zunächst gilt es, die Enden des Bachlaufs gut zu verschließen. Um ein Durchtropfen des Gießharzes durch den Gips bzw. die Harz gegenüber sehr empfindlichen Styroporplatten zu verhindern, wird das Bachbett satt mit Weißleim eingestrichen. Nachdem dieser gut durchgetrocknet ist, nimmt man eine Grundfärbung mit dunkelgrüner Abtönfarbe ("Basalt") vor. Schließlich muß der Bachgrund mit verschiedenen Flocken, Steinen, Ästen usw. gestaltet werden. Damit es beim Eingießen keine losen Teile wegschwimmt, sollte das Bachbett nach die-

sem Arbeitsgang unbedingt noch einmal mit verdünntem Weißleim beträufelt werden. Sobald alle Teile festgeklebt sind, darf das Gießharz eingegossen werden. Aber Vorsicht! Diese Maßnahme muß im Freien oder zumindest in gut belüfteten Räumen vor sich gehen. Es kommt zu recht unangenehmem Geruch, der unter Umständen sogar gesundheitsschädlich ist. Kurz vor dem Austrocknen des Gießharzes werden mit einem Holzstäbchen Wellen modelliert. Diesen Zeitpunkt exakt zu bestimmen, ist recht schwierig; er hängt von der Härter-Beigabe und der sonstigen Zusammensetzung des verwendeten Produkts ab. Ich habe gut eine

Stunde abgewartet. Die ersten Versuche "verliefen sich". Schließlich hat es dann aber doch noch funktioniert. Geduld ist hier wohl erstes Gebot.

Gießharz hat eine merkwürdige Eigenschaft: Es "kriecht" am Bachrand hoch. Nach dem Austrocknen zieht es sich am Bachrand etwas zusammen, und es können Spalten entstehen. Aus diesem Grunde habe ich auch – und das sollte man generell – den Bach vor dem Einstreuen des modellierten Geländes gestaltet. Mit Hilfe von Streumaterial lassen sich diese Bachränder kaschieren.

Eine andere Methode ist in diesem Zusammenhang noch zu erwähnen: Über die erste Gieß-

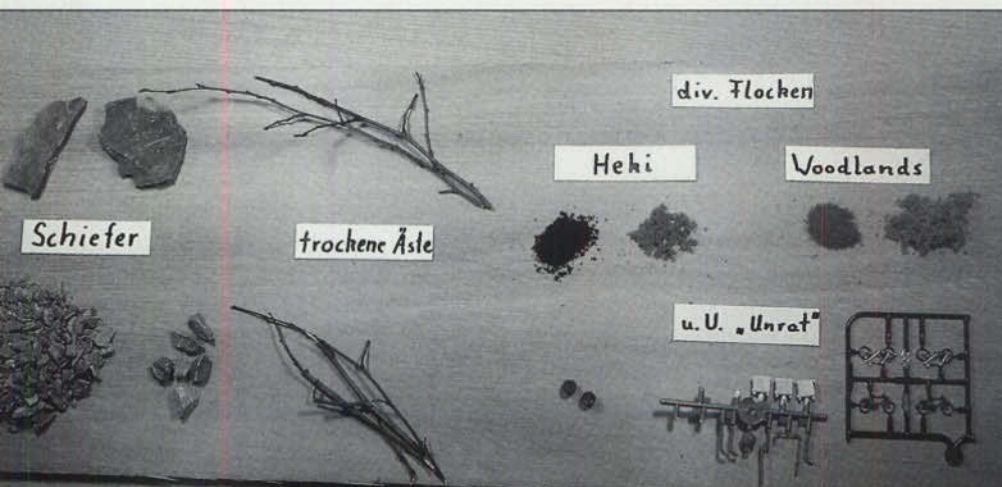


Bild 2: Mit den hier gezeigten Materialien wird das Bachbett nach dem Trocknen der Farbe gestaltet.

Bild 3 (rechte Seite): Natur und Technik auf engem Raum. Die Bahnstrecke führt stellenweise dicht am Bachbett entlang.

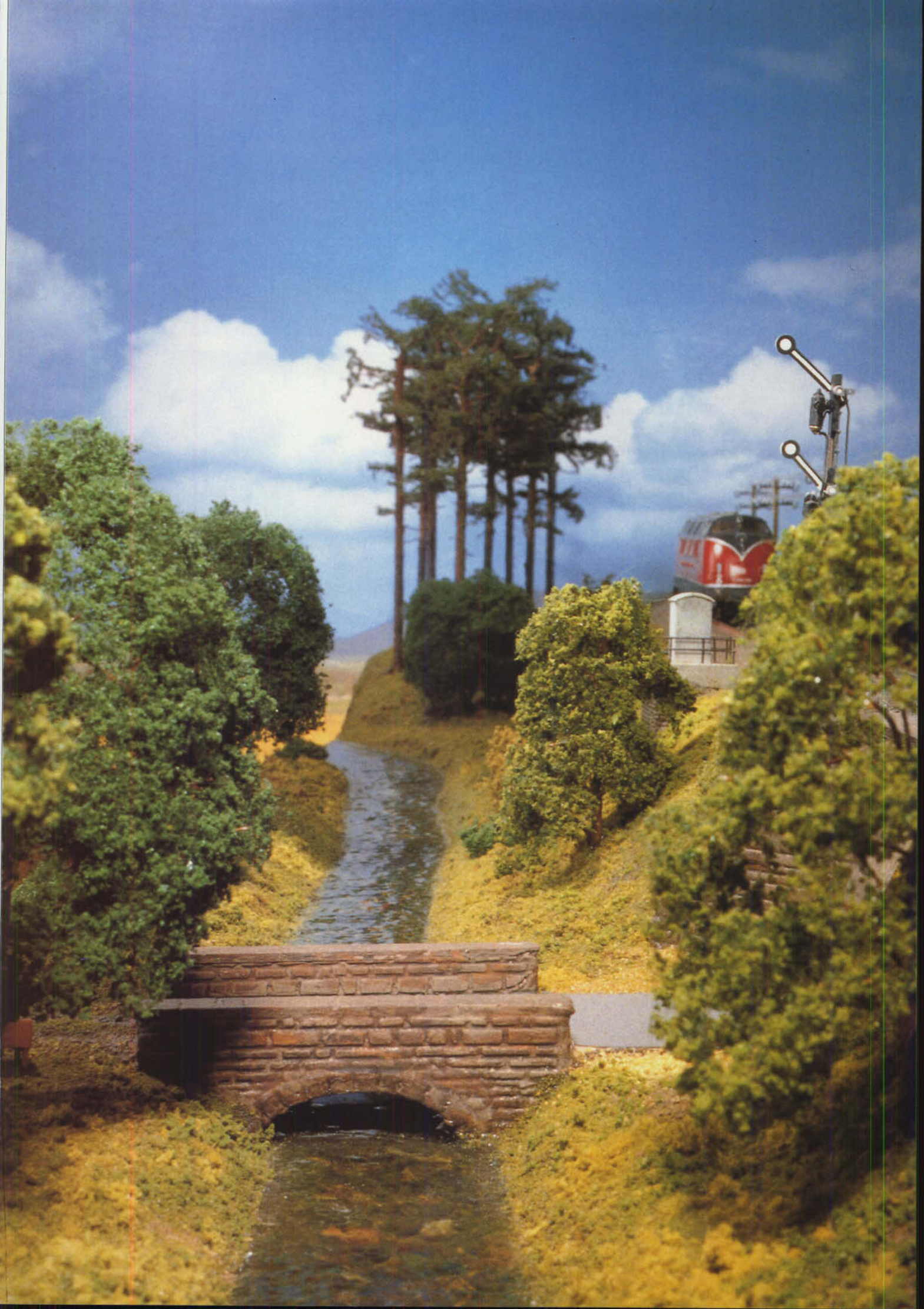




Bild 4: Vor dem Einfüllen des Gießharzes müssen die Enden des Bachbettes gut verschlossen werden.



Bild 5: Nach dem Einstreichen des Bachbettes mit Holzleim und dessen völligem Austrocknen wird es mit dunkelgrüner Farbe getönt.



Bild 6: Das bestreute Bachbett wird zur Fixierung des losen Materials mit verdünntem Weißleim beträufelt.



Bild 7: Nachdem alle Teile im Bachbett festgeklebt und gut ausgetrocknet sind, kann man das Gießharz mit sehr dünnem Strahl einfließen lassen.

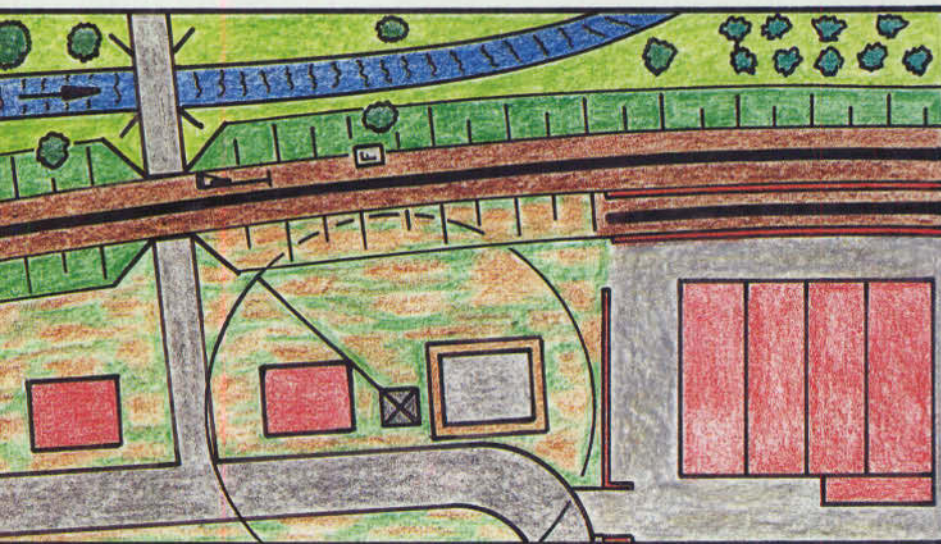


Bild 8: Der Gesamtplan des Dioramas mit Bachbett, Bahnlinie, Straße und Fabrikgelände. So vielseitig kann eine Fläche von 1,30 m x 0,70 m in H0 gestaltet werden.

harzlage wird eine dünne zweite gegossen. Das Modellieren von Wellen in die erste Gießharzschicht erübrigt sich diesmal; die zweite Lage würde diese wieder überdecken.

Damit ist das Schwierigste geschafft. Jetzt können die Bäume aufgeklebt werden. Diese sind im Eigenbau aus dünnem Draht entstanden. Die Laubbäume wurden mit Heki-flor, die Nadelbäume mit Silflor (Art.-Nr. 970-22-Kiefer)

Bild 9 (links unten): Das Abbinden des Gießharzes ist sorgfältig zu beobachten, denn...

Bild 10: ...kurz vor dem Aushärten werden mit einem Holzstäbchen kleine Wellen modelliert.

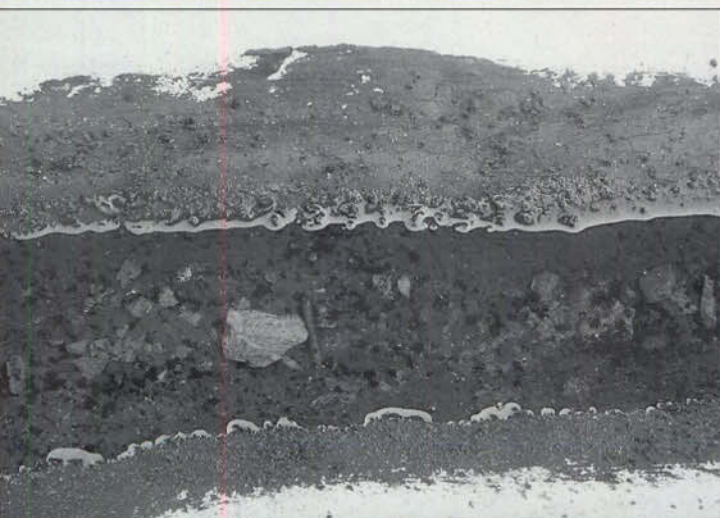




Bild 11: Bei der Gestaltung eines Gebirgsbachs sind vor allem die Felsen im Bachbett charakteristisch.



Bild 12: Die Felsen werden mit Weißleim in ihrer festgelegten Lage fixiert; anschließend wird eine zweite "Wassermethode" angewendet.



Bild 13: Das Ausgießen des Bachbettes erfolgt hier anschließend mit Klarlack statt Gießharz.

Bild 14: Bevor das "Wasser" eingelassen wird, erhält das Ganze die entsprechende Einfärbung.

der Firma Silhouette/Albert Rademacher begrünt (siehe Journal 5/91, 1. Teil).

Als nächstes können nun die Gebäude aufgestellt werden. Ich verwendete auf meinem Diorama zwei Bausätze von Falter und erstellte mir eine Fabrik aus Teilen in der Restekiste. Doch darauf soll eigens in Folge 3 eingegangen werden. Wenn zumindest die Grundfläche für die Häuser vorbereitet ist, kann damit weitergemacht werden, daß man die Straße mit Schleifpapier mittlerer Körnung gestaltet. Kantensteine aus feinen Holz- oder Kunststoffprofilen trennen den Gehweg von der Straße. Mit Heki-Farbe streicht man den Straßenbelag grau. Jetzt kann es an die Begrünung des Geländes gehen. Verschiedene Flocken und Streumaterialien von Heki, Woodlands und anderen Herstellern sorgen für reichhaltige Auswahl – ganz nach Geschmack. Selbstverständlich dürfen hier gesiebte Erde und auch Sand als "Zutaten" nicht unerwähnt bleiben.

Der Untergrund wird mit braun eingefärbtem Weißleim dick eingestrichen und dann mit den ausgesuchten Streumaterialien begrünt. Verdünnter Weißleim sorgt für grifffeste Fixierung des Geländes. Man kann den Leim, mit einigen Tropfen Spülmittel versehen, per Pipette oder, bei größeren Flächen, per Sprühflasche auftragen. Das Gießharz sollte davor verschont bleiben – es bilden sich sonst matte Stellen auf der Oberfläche. In das noch nasse Streumaterial können je nach Lust und Laune z.B. Reifenspuuren eingedrückt werden.

Thomas Mauer

Bild 15 (rechts): Die wandernden Touristen überschreiten auf einem kleinen Steg den heute friedlich dahinfließenden Gebirgsbach.

Bild 16 (unten): Die Forstarbeiter zersägen den letzten Baumstamm, der den Sturm der letzten Woche nicht überstanden hat.

Fotos: Th. Mauer





Bild 1: Überblick über den Bahnhof und die linke Bahnhofseinfahrt. Vorn liegen die Gleise der normalspurigen Hauptstrecke (Nenngröße N); rechts sind die Gleisanlagen der meterspurigen Bahnlinie (Nenngröße Nm) sichtbar.

18 3. großer internationaler Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals

Meine Gebirgsanlage in N und Nm

Ein nicht alltäglicher Wettbewerbs-Beitrag aus der Schweiz



Mit einer ganz kurzen Unterbrechung bin ich der Spur N seit ihrem Erscheinen vor ungefähr 30 Jahren treu geblieben. Von Beginn an überzeugten mich die platzmäßigen Vorteile dieses Maßstabs. Gewiß habe ich, vor allem in den ersten Jahren, noch oft einen neidischen Blick auf die – damals unbestritten viel schöneren – H0-Modelle geworfen. Auch das Erscheinen der herrlichen Bemo-H0m-Modelle ließ mich noch einmal unsicher werden. Der Bau einer neuen Anlage war damals ohnehin angesagt. So manchen Abend studierte ich daher Kataloge, verglich die Möglichkeiten, maß und plante Anlagen.

Am Ende mußte ich mir immer die gleiche Frage stellen: Was soll schlußendlich über

Bild 2: Noch einmal die linke Bahnhofseinfahrt. Im Hintergrund das Schmalspurbahn-Depot und der Überladekran, der sowohl die normalspurigen als auch die schmalspurigen Waggons "bedienen" kann.



Bild 3: An der rechten Bahnhofseinfahrt liegt das Normalspurbahn-Depot. Die Oberleitung wurde lediglich mit Tragmasten angedeutet. Auch beim Vorbild ist der Fahrdrabt aus größerer Entfernung nur zu erahnen.

Bild 4: Schmalspur-Romantik in Nm. Die HGe 4/4 I der Furka-Oberalp-Bahn (FO) hilft auch einmal auf den Gleisen der Rhätischen Bahn (RhB) im Albulatal aus. In diesem Teilstück der Anlage befindet sich der Viadukt IV.





Bild 5: Über dem romantischen Bergsee thront die Pola-Burg. Die Reisenden können auf dem Abschnitt zwischen den beiden Tunnelportalen nur einen kurzen Blick auf die landschaftlichen Schönheiten werfen. Auf dem See tummeln sich Wassersportler. Auch an einen Zeltplatz am Seeufer hat der Erbauer der Anlage gedacht.

meine Anlage fahren – ECs und ICs oder eben die RhB? Die Antwort war auch immer dieselbe. Beide Zugarten lassen mein Herz gleichermaßen höherschlagen. Was mich letzten Endes zum Bau der heutigen Anlage bewog, war einerseits der Umstand, daß die N-Fahrzeuge einen optisch und – bei sorgfältiger Auswahl – auch technisch hohen Standard aufweisen, und andererseits die Ankündigung einer neuen Spur, nämlich Nm. Das war die Lösung; damit konnte ich mir beide Wunschnziele erfüllen!

Das Ziel war von Anfang an klar. Ich wollte kein Diorama, sondern Fahrbetrieb. Daher erstaunt das Resultat sicher nicht: zweigleisige Hauptbahn mit Nebenbahn, diese allerdings in Nm. Beide Strecken treffen sich in einem Gemeinschaftsbahnhof und verfügen jeweils über ein Depot. Gemeinsam ist auch ein kurzes Gütergleis mit Überladekran.

Die Anlage besteht eigentlich aus vier Teilen. In der Mitte liegt der Durchgangsbahnhof auf einer Grundplatte von 2,00 m x 0,50 m. Gleich dahinter schließt sich ein Teil mit den Maßen 2,00 m x 0,40 m an, das die Zufahrtsrampen enthält, über die beide Bahnen ihre eigenen Anlageschenkel erreichen. Links liegt derjenige der Hauptbahn mit den Abmessungen 1,20 m x 1,20 m. Die Landschaft ist frei erfunden. Blickpunkte sind vor allem die neue Burganlage von Pola und ein kleiner See mit Zeltplatz. Der rechte Schenkel – 0,90 m x 1,20 m –

ist der Schmalspur vorbehalten und in seiner Linienführung in etwa der Albulastrecke zwischen den Viadukten III und IV nachempfunden. Die als Hintergrundkulisse dienende Fotovergrößerung stammt vom "Originalschauplatz".

Gedanken zum Anlagenaufbau

Grundsätzlich habe ich mir vorgenommen, die heutigen Möglichkeiten, die auch im Maßstab 1:160 angeboten werden, auszuschöpfen. So habe ich die Produkte der verschiedenen Zubehörlieferanten – Felsen, Mauern, Tunnelportale, Bäume, Streumaterial – genau studiert und meine Auswahl bewußt getroffen. Auch die wenigen Gebäude auf der Anlage sind mit ein paar Ausnahmen Holzmodelle. Gewiß wird dadurch das Budget im Moment etwas überzogen; doch glaube ich, daß das Resultat dies wert ist.

Wie gesagt ist die Anlage vierteilig. Jeder der vier Teile ist für sich selbst in der offenen Rahmenbauweise auf einem eigenen Rahmen aufgebaut. Die Module lassen sich bei Bedarf mit wenigen Handgriffen voneinander trennen. Anlaß dazu ist weniger ein allfälliger Wohnungswechsel, sondern vielmehr die Möglichkeit, bei Bedarf oder Lust einen Agententeil neu zu bauen, ohne gleich die gesamte Anlage abbrechen zu müssen. Als weitere Besonderheit wurde der oberste Teil des Rampenstücks als kleines Diorama ausgeführt, das ganz ein-

fach aus der Anlage herausgehoben werden kann. So kann ich beispielsweise im Club oder bei Ausstellungen die Nm-Fahrzeuge in einer angemessenen Umgebung präsentieren.

»Amerikanische Bauweise«

Beim eigentlichen Landschaftsbau habe ich die oft angewendeten herkömmlichen Wege verlassen und mich für einen meiner Ansicht nach sehr sauberen Weg entschieden. In die Rahmen sind jeweils ungefähr alle 20 cm hochgestellte Sperrholzbretchen von 100 mm Höhe und abwechslungsweise 10 mm bzw. 20 mm Dicke eingeklebt. In irgendeiner Bauanleitung wurde diese Methode einmal als "Amerikanische Bauweise" bezeichnet. Zudem ist jeder Rahmen seitlich mit Abschlußbretchen in der Form der geplanten Landschaft versehen.

An diesen Querbretchen werden nun die Stützen – hier Vierkanthölzchen 10 mm x 10 mm – für die Trassenbretchen sowie einige Grundbretchen für Landschaftselemente montiert. Beide bestehen aus 5-mm-Sperrholzbretchen und sind in der Größe so gewählt, daß genügend Platz bleibt, um das Drahtpapier für die Landschaftsform aufzuleimen. Grundbretchen für Landschaftselemente sind in meinem Fall:

- im Normalspurteil je eines für den See mit Zeltplatz, für die Burg Feuerstein sowie für zwei Alphütten oberhalb der Tunnelportale der Bahnhofsausfahrt;



Bild 6: "Mini-Albula in Nm". Hier hat die Landschaft etwas Ähnlichkeit mit einem "Schweizer Käse". Eine Anhäufung von Tunnellein- und -ausfahrten ist aber in der Schweiz auch beim Vorbild keine Seltenheit.

Bild 7: Das herausnehmbare Diorama-Teilstück. Der Unterbau besteht lediglich aus drei Abschlußbrettchen und der Grundplatte der Trasse, die mit Drahtpapier und Geländematten überspannt wurden.

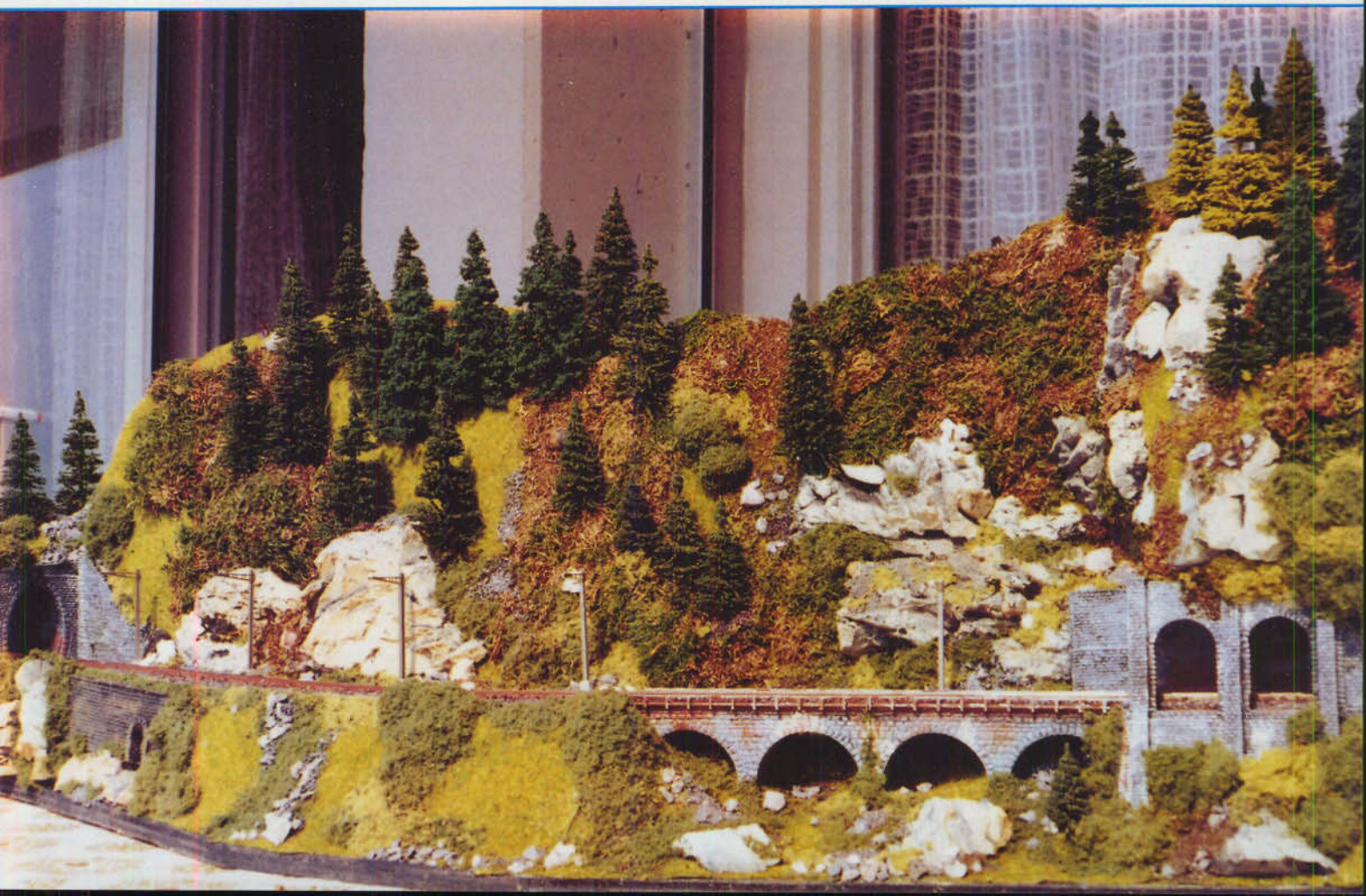




Bild 8: Monumentale Felsmauern und Arkaden sichern den Gleiskörper am Seeufer.



Bild 9: Der Glacier-Express hat den höchsten Punkt der Anlage erklimmt und schlängelt sich nun an einem Felshang entlang.

- im Rampenteil eines für die Siedlung oberhalb des Depots, dann die etwas dickere Trägerplatte für das Diorama sowie ein schmales Brettchen entlang des ganzen vorderen Randes, das nebst dem Drahtpapier auch die Felsen hinter dem Bahnhof trägt (überall dort, wo Felsen mit einem Grundbrettchen in Berührung kommen, habe ich diese zusammen mit dem Drahtpapier auf der Grundlage verleimt; das ergibt zusätzlichen Halt);
- im "Albula-Teil" neben den Trassenbrettchen auf drei verschiedenen Ebenen lediglich noch zwei schmale Sperrholzstreifen für den Bach und die Straße.

Diese Holzkonstruktion bildet den eigentlichen Untergrund, auf dem jetzt die Landschaft aufgebaut wird. Dies geschieht, indem man – je nach Vorgabe – die einzelnen Brettchen, Trassen- oder Landschaftselemente bzw. Abschlußwände mit dem Drahtpapier verbindet.

Das Drahtpapier wird in die gewünschte Form gebogen und dann an die Trassenbrettchen oder die Unterlagebrettchen für Burg und Häuser oder an das Abschlußbrett geleimt und genagelt. Darauf zu liegen kommt eine mit viel Weißleim getränkte Grasmatte. Nach dem Austrocknen ist bereits erstaunliche Festigkeit gegeben. Wo vorgesehen, werden nun Fertigfelsen aus dem Noch-Programm auf diese Matte geklebt. Auch Bäume werden auf diese Matte gepflanzt. Schließlich wird die ganze Landschaft mit echten Steinen und diversem Streu-

material von Woodland und Heki definitiv gestaltet.

Im Rampenteil ergeben sich Ausdehnungen des Drahtpapiers bis 1,6 m. Da die Tiefe zwischen den einzelnen Tragelementen aber relativ gering ist, ist die Stabilität ausgezeichnet. Im "Albula-Teil" ist eine Fläche von ca. 90 cm x 80 cm freitragend. Doch dank der Leimschicht – einerseits zwischen Drahtpapier und Grasmatte, andererseits zwischen Streumaterial und Grasmatte – reicht die Stabilität auch hier völlig aus. In der Regel sind bei gleichmäßiger Verteilung der verschiedenen Tragelemente die Abstände nirgends derart groß, daß "Erdeinbrüche" zu befürchten wären.

Der Fahrbetrieb

Die Weichen stammen großenteils von Peco, einige wenige von Shinohara. Die Gleise in den Tunnels wurden von früheren Anlagen übernommen; sie sind von Minitrix. Im sichtbaren Bereich wurden, von wenigen Ausnahmen abgesehen, neue Shinohara-Gleise verlegt. Sämtliche Gleise liegen auf einem Korkbett; sie wurden eingeschottert und farblich behandelt. Der Fahrbetrieb ist, normale Pflege vorausgesetzt, problemlos.

Die Schmalspurbahn verkehrt im Moment auf dem Märklin-Z-Gleis. Falls einmal ein echtes Schmalspurgleis mit passenden Weichen auf den Markt kommen sollte, würde zumindest der

Bahnhofsbereich umgerüstet. Auch die Oberleitung ist für diesen Modellbauwettbewerb eher provisorisch mit Vollbahnmasten ausgeführt worden. In beiden Spurweiten unterlasse ich indessen bewußt den Einbau der Fahrleitung, da sonst der Zugriff auf die Schienen, vor allem bei Handreinigung, zu umständlich wird.

Bis heute habe ich absichtlich auf digitale Schaltungen verzichtet. Ich möchte Züge fahren sehen, die denjenigen im Großbetrieb nachempfunden sind, welche mich besonders faszinieren. Sie sollen mit möglichst vorbildgerechter Geschwindigkeit verkehren. Dies erreiche ich mit elektronischen Fahrpulten. Alle eingesetzten Fahrzeuge, auch die in Nm, verfügen damit über hervorragende Laufeigenschaften.

Der Fahrbetrieb ist ausschließlich auf den modernen Großbetrieb, also die Epoche V, ausgerichtet. So sind die meisten Züge entsprechend dem Anlagencharakter vorbildgerecht mit einer Re 6/6 – auch beim Vorbild eine meiner Lieblingslokomotiven – bespannt. Analog zur SBB ist auch mein Lokpark im Moment am "Erröten". Der Wagenpark wird ebenfalls laufend dem aktuellen Stand angepaßt; neueste Beispiele: EC nach DB- und ÖBB-Vorbildern. Auf der Schmalspurstrecke verkehrt im Moment ein F0-Zug von Thonfeld. Weitere Fahrzeuge sind bestellt.

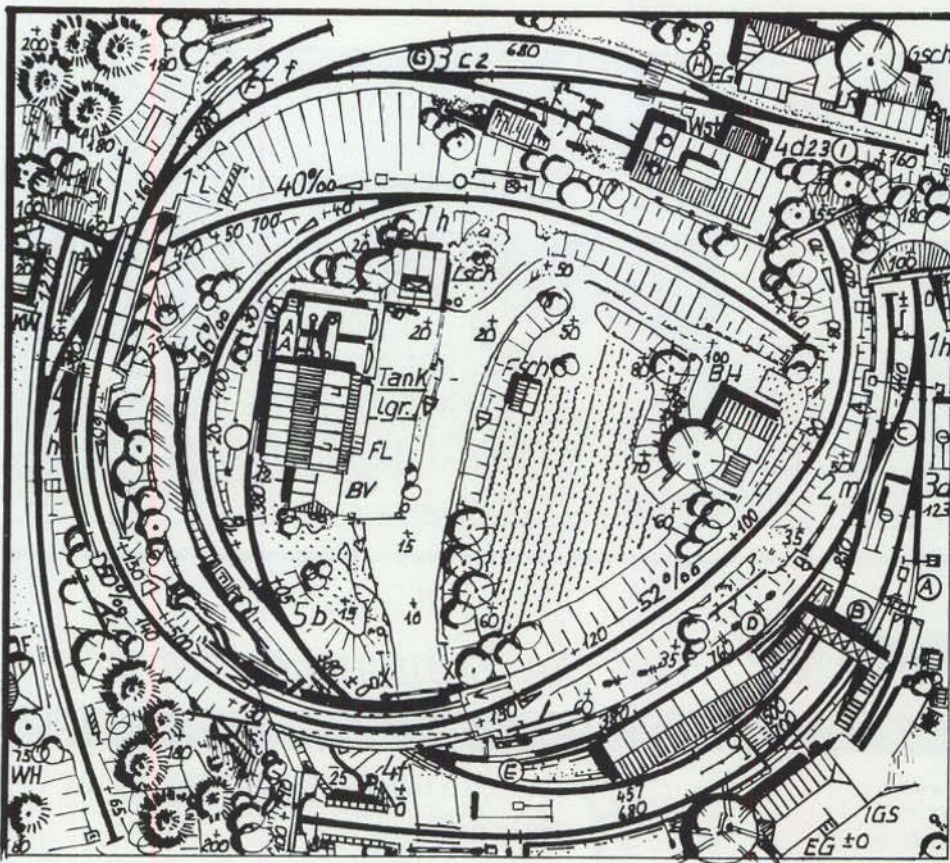
Ausblick

Die Anlage bestätigt mir, "auf dem rechten Gleis zu fahren". Im Hinblick auf diesen Wettbewerb wurden gewisse Teile in der Fertigstellung forciert. In anderen Ecken bleibt noch viel zu tun. Anschließend will ich die letzten beiden Kunststoffbauten auf der Anlage – mit Ausnahme der sehr schönen Burg – ersetzen. Hier möchte ich mich im Selbstbau versuchen. Auch Verwitterungsspuren an den Fahrzeugen sind geplant. Und dann beansprucht allein die Pflege von Anlage und Fahrzeugen eine bestimmte Zeit. Falls trotzdem einmal der Zeitpunkt kommen sollte, an dem ich nichts mehr zu tun weiß, könnte ich ja mit dem Neuaufbau eines Anlagenteils beginnen...

Erich Diener



Bild 10: Bei diesem Teil handelt es sich um das herausnehmbare Diorama (siehe auch Bild 7). Der Glacier-Express verschwindet in einer kurzen Galerie.



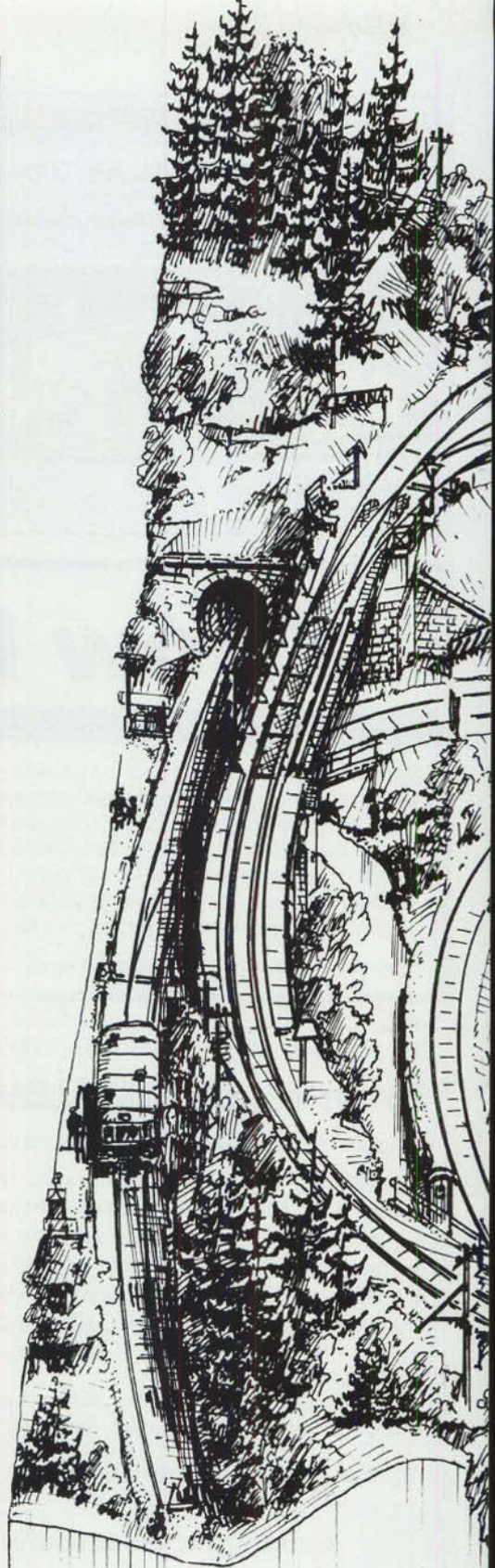
Ein Wort zuvor

An dieser Stelle möchten wir Ihnen, liebe Leser, heute ein neues Zeichnertalent vorstellen. Das Zusammentreffen mit Herrn Harald Winter-Minkoley gehört für uns zu den glücklichen Zufällen, die sich oft gerade dann einstellen, wenn man ihrer auch am dringendsten bedarf. Schon so mancher unserer Leser hat in den Eisenbahn-Journalen der letzten Zeit die interessanten Barkhoff-, Bochmann- und Leithold-Anlagenvorschläge vermisst. Warum zur Zeit von den drei Herren im EJ kaum Arbeiten erscheinen, liegt nicht etwa daran, daß sie nicht mehr für uns tätig sind, sondern daß sie, ganz im Gegenteil, im Moment mit Arbeit für uns derart überbeansprucht sind, daß sie kaum noch zusätzliche Kapazität frei haben!

Wie wohl alle Journal-Leser inzwischen wissen, befindet sich zu unserer Broschüre "Anlagenplanung für Einsteiger 0.1" ein Nachfolge-Werk 0.2 unseres Einmaleins der Anlagenplanung in Vorbereitung. Auch diese neue Publikation ist, wie schon unsere Ausgabe 0.1, nicht für absolute Anfänger im Hobby Modelleisenbahn gedacht, sondern enthält vertiefende Gesichtspunkte für die Vorbereitungsphase des "gehobenen" Modellbahnbaus und hebt sich dadurch von Themen und Plänen für die reine Spieleisenbahn deutlich ab.

Da diese zusätzliche Ausgabe von Grund auf mit neuen Zeichnungen und Anlagenplänen ausgestattet wird, ist für Reinhold Barkhoff und Dieter Leithold verständlicherweise über ein Jahr Vorbereitungszeit notwendig. Soviel können wir heute schon versprechen: Es wird wieder eine Menge interessanter Anregungen zur Gestaltung kleinerer und größerer Anlagen in den Nenngrößen H0, TT, N und Z geben. Elektrifizierte Haupt- und Nebenbahnlinien, aber auch Schmalspurbahnen wie die Rhätische Bahn und die Mariazellerbahn finden Berücksichtigung.

Klaus Bochmann hingegen arbeitet mit Hochdruck an Band 3 der "Vorbildgerechten Anlagenplanung". Leider wird sich das Erscheinen dieses Bandes bis September 1991 verzögern. Nun aber wieder zurück zu Herrn Winter-Minkoley. Er ist ein ausgesprochener Zeichenbrett-Modellbahner. Mit bewundernswerter Akribie entwickelt, ja konstruiert er Anlagen in mehreren Etagen mit den mannigfaltigsten Fahrmöglichkeiten, und zwar in sämtlichen Nenngrößen. Die Höhenangaben, Steigungs- und Gefällestrrecken sowie Gleisradien sind ohne Abstriche umsetzbar. Alles wurde von dem Konstrukteur sorgfältig überprüft. Seine Art zu zeichnen unterscheidet sich nicht wesentlich von der Reinhold Barkhoffs. Auch Harald Winter-Minkoley legt besonderen Wert auf einen dreidimensionalen Eindruck. Seine vielen guten, ausgereiften Ideen sind wie die Barkhoffschen durchaus modellbahnerisch umsetzbar. Die folgende erste "Kostprobe" trägt der Forderung "Klein anfangen" Rechnung. Die Anlagenabmessungen sind mit 1,60 m x 1,45 m in H0 ausgesprochen wohnungsfreundlich, gestatten auf den zur Verfügung stehenden knapp 2,3 m² aber die Nachahmung der wichtigsten modellbahnerischen Wunschträume, die wir aus dem Kreis der Journal-Leser oft vernehmen. Eine eingleisige elektrifizierte Hauptbahn mit abzweigender Nebenlinie lokalen Charakters ist das Thema. Spitzkehren auf der Sekundärlinie erfordern Sägefahrten. Das Konzept ist eine Herausforderung für alle Anlagenprofis. Sicher wird es so manchen "gestandenen" Modellbahner ebenfalls zum Nachbau reizen – vielleicht sogar als Erweiterung, wenn schon eine fertige Anlage vorhanden ist. Mit breitgefächertem Rollmaterial läßt sich ein interessanter, ja verblüffender Fahrbetrieb durchführen, und das, ohne mit der Landschaftsgestaltung auf das sattsam bekannte Niveau eines "Maul-



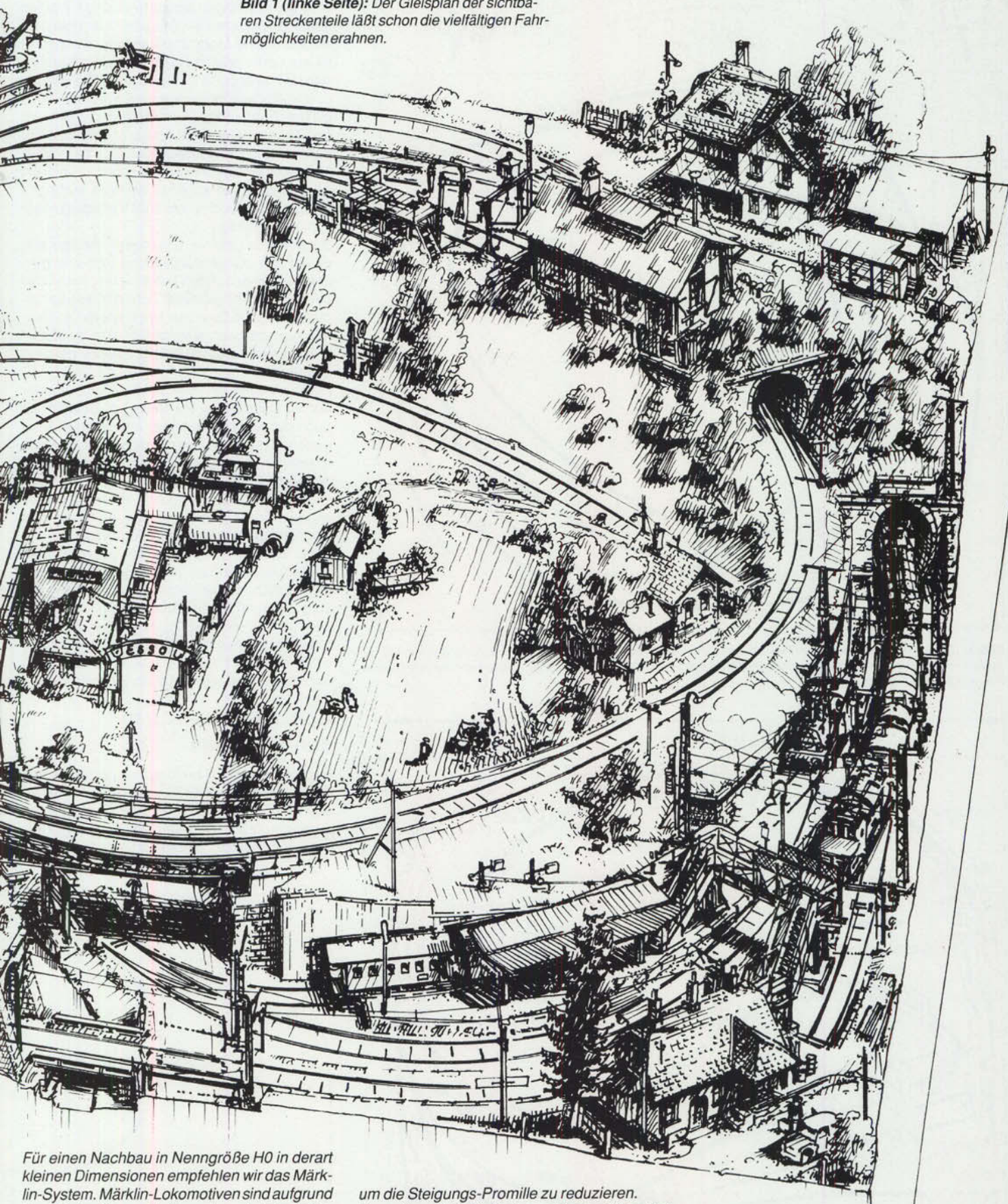
wurfhügels" (auch als "Schweizer-Käse-Anlage" bekannt) zu gelangen.

Für Einsteiger, die ihre ersten "Schritte" zu einer eigenen Anlage hin absolvieren möchten, läßt sich das Thema im verdeckten Bereich ohne weiteres vereinfachen und später durch Ansatzteile im Landschaftsbereich erweitern. Das Hauptgleis des Haltepunkts "Wald" bietet sich für eine Gleisfortsetzung genauso an wie das Gleisende im Bahnhof "Larna". Die elektrifizierte Hauptbahn, die nur im Bereich des Bahnhofs "Kesselsprung" einsehbar ist, kann als einfaches Kreisoval im Untergrund ausgeführt werden. Allerdings muß dieses Vorhaben mit eingeschränkten Fahrzeug-Einsatzmöglichkeiten erkaufte werden.

Rundum auf 2,3 m²

Bild 2: Ein Gestaltungsvorschlag für die kleine, aber sehr interessante H0-Anlage.

Bild 1 (linke Seite): Der Gleisplan der sichtbaren Streckenteile läßt schon die vielfältigen Fahrmöglichkeiten erahnen.



Für einen Nachbau in Nenngröße H0 in derart kleinen Dimensionen empfehlen wir das Märklin-System. Märklin-Lokomotiven sind aufgrund ihrer Haftreifen auch als zwei- und dreiachsige Modellfahrzeuge durchaus in der Lage, die bis zu 52‰ Steigung mit der angehängten Wagenlast zu meistern. Bei Verwendung von internationalem Gleis- und Rollmaterial ist es vorteilhaft, die Anlage etwas zu vergrößern,

um die Steigungs-Promille zu reduzieren. Dasselbe gilt für die kleineren Nenngrößen. Bei einer Umsetzung des Themas in N ergibt sich rein rechnerisch eine Anlagengröße von 0,90 m x 0,80 m. Eine Vergrößerung auf etwa 1,30 m x 1,10 m würden die N-Triebfahrzeuge mit Dankbarkeit registrieren und mit ganz deutlich ver-

besserer Leistungsfähigkeit auf den Rampen honorieren. Nun aber genug der Vorrede! Lassen wir den Zeichner seine Anlage und die Modellbahnfahrt darauf selbst beschreiben. **-red.-**

Von »Kesselsprung« hinauf nach »Larna«

Dem hier vorgestellten Entwurf liegt das Bestreben zugrunde, auf kleinstmöglicher Fläche eine glaubwürdige Gleisentwicklung für einen vorbildorientierten Betrieb unterzubringen. Es entstand eine Modellbahnanlage, die sich in einem Koffer oder in einem Schrank unterbringen läßt, aber auch im Maßstab 1:43,5 noch in einem Wohnraum nachgebaut werden kann. Soll der Fahrbetrieb im Vordergrund stehen, ist das Thema bei 2,28 m² (in der Nenngröße H0) eigentlich schon vorgegeben: gemächlicher Nebenbahnbetrieb. Eventuell kommen noch ein Abzweigbahnhof an einer weniger wichtigen Hauptstrecke und ein bis zwei Verladegleisanschlüsse in Frage.

Spiralförmig geht es auf meiner Anlage aus einem von Landwirtschaft und Industrie gleichermaßen genutzten Talkessel mit Bach über ein »Brückenkonglomerat« auf ein Mittelgebirgsplateau hinauf. Es wurde keine spezielle Situation nachgebildet, wengleich sich die Bahnhofsgleisentwicklung freilich an zwei Vorbildern orientiert.

Für mich steht bei meiner Modellbahn immer die Wirklichkeit im Vordergrund. Deshalb ist auch der Abzweigbahnhof am unteren Anlagenende der Station Hirschsprung an der Höllentalbahn im Schwarzwald nachempfunden. In den Modellbahnhof »Kesselsprung (Schnarch)« – »Schnarch« heißt der schon erwähnte Bach – wurden der stützmauergesicherte Hang, das Empfangsgebäude und die eingleisige elektrifizierte Eilzugstrecke mit ihrem bescheidenen Verkehrsaufkommen »hinübergerettet«. Erweitert habe ich den Bahnhof um einen Fußgängersteg zu dem Sekundärbahnsteig; vor allem aber wurde er eben zum Abzweigbahnhof »erhoben«. (Angenommenermaßen wurde zwischen 1890 und 1920, zur Hauptzeit derartigen Bahnbaus, eine Nebenbahn angeschlossen.)

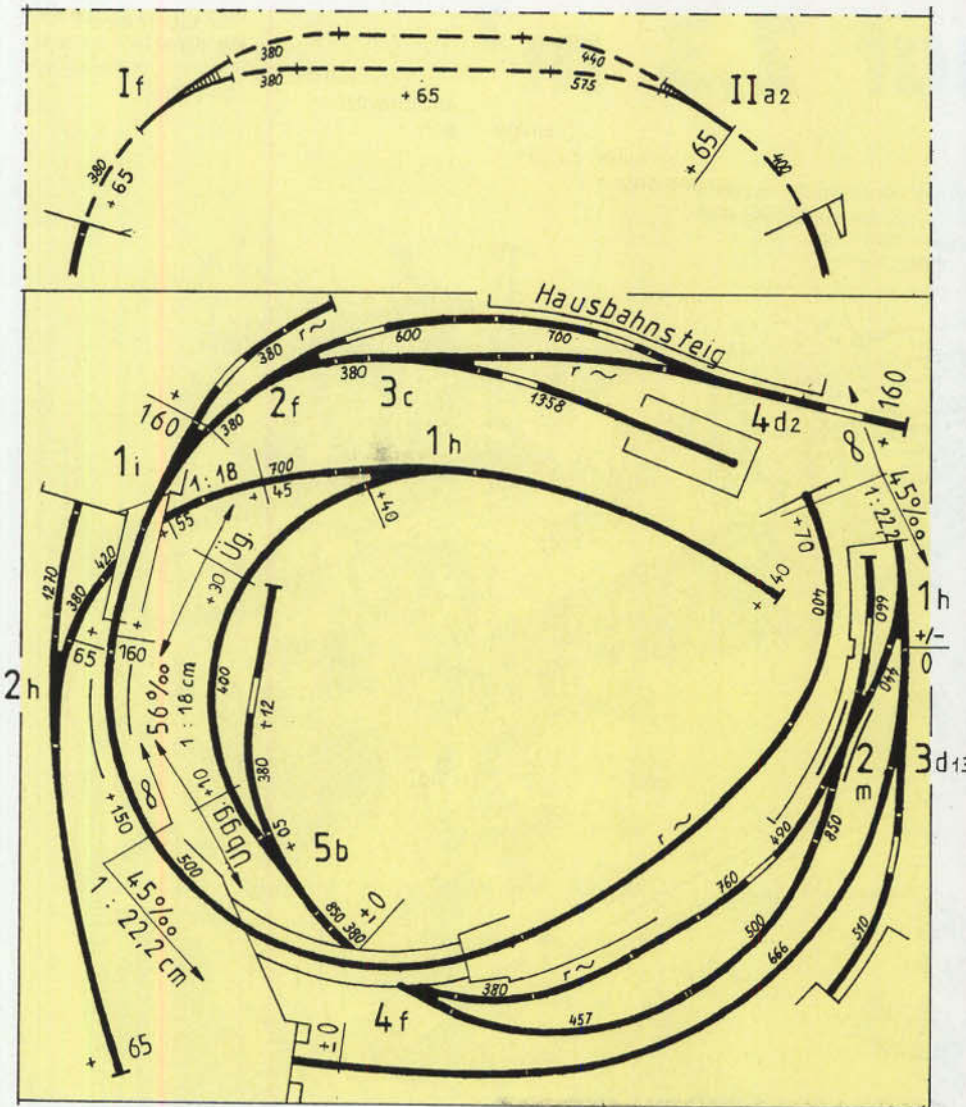
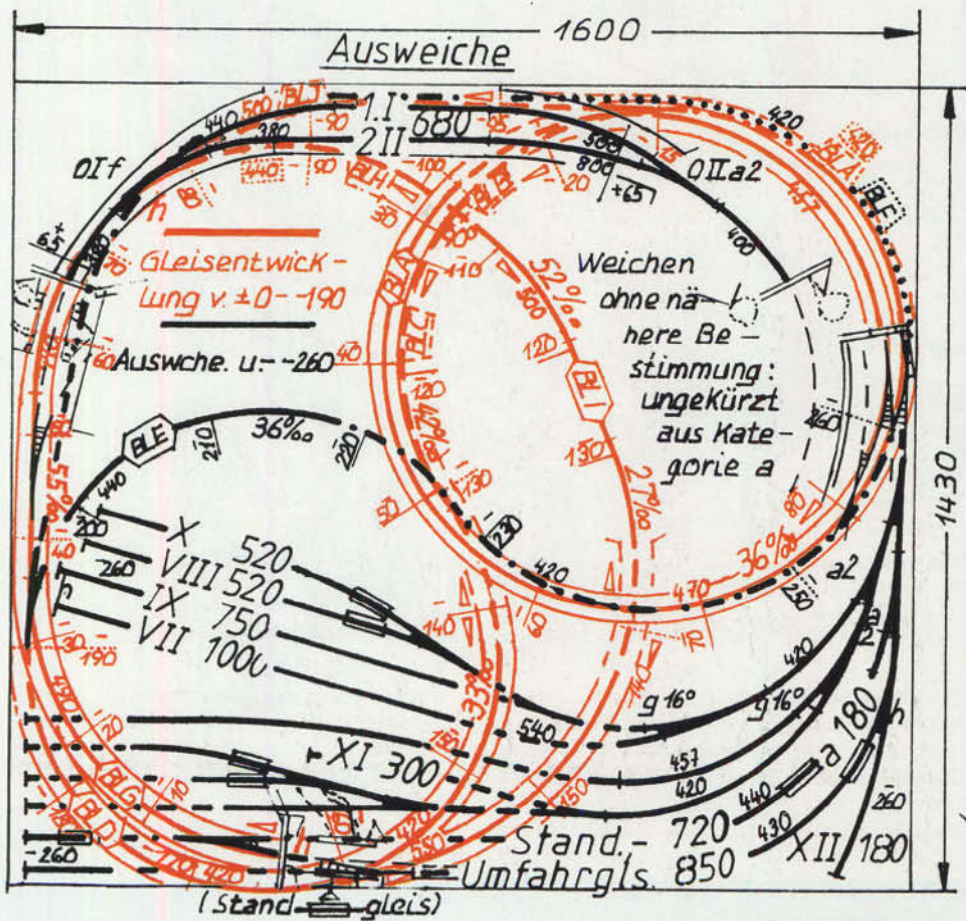
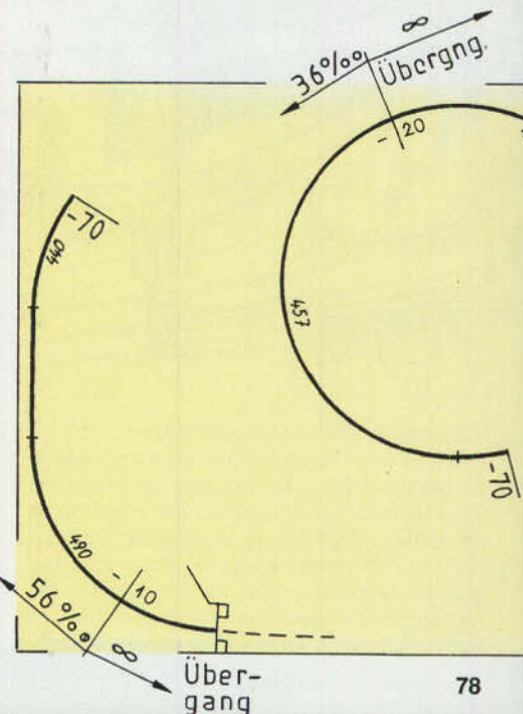


Bild 3: Die obere Skizze zeigt die Gleisführung ohne Landschaftsgestaltung. Die untere stellt den Verlauf der verdeckten Strecken dar. Die folgenden drei Skizzen zeigen in der Reihenfolge die erste, zweite und dritte unterirdische Ebene in Einzeldarstellungen.



Spitzkehren – wie in den »Rockies«

Hart am Bachlauf entlang, vorbei an einem Tanklager mit tristem Fässerschuppen an einem kurzen Gleisanschlußstummel, gelangt man zu den auffälligsten Teilen der Nebenstrecke: den Spitzkehren. Insbesondere das untere



Stumpfgleis wie auch dessen Pendant beim Haltepunkt "Wald" im linken unteren Anlagenbereich begrenzen die Zuglänge auf maximal 610 mm (einschließlich Lokomotive, die wegen der kurzen Ziehgleise höchstens 200 mm lang sein darf).

Das hölzerne Wartehäuschen mit Dachpappengedecktem Walmdach und der freistehende Fernsprecher wurden dem Haltepunkt Tresdorf der Regentalbahn (Abschnitt Gotteszell – Viechtach) "abgeschaut". Vom Baustil her sind auch andere "Beiwerke" denkbar, sofern sie die einsame Lage der Spitzkehrenstation nicht beeinträchtigen. Eigens erwähnt sei der Bahnsteig; er erfordert sogenannte Fixierfahrten, weil er sich nicht exakt an der Stelle befindet, an der lokbespannte Züge maximaler Länge ohnehin halten müssen, wenn sie aus dem Spitzkehren- gleis ausfahren wollen. Der Bahnsteig dürfte dort, wo er errichtet wurde, aber weniger störend wirken, als wenn er dicht vor dem verwachsenen Wallprellbock in der linken Anlageecke "kleben" würde!

Die Fahrt geht weiter über eine kleine Betonträgerbrücke. Trotz der inzwischen erreichten 65 mm Trassenhöhe wird die "Schnarch" in relativ geringem Abstand zur Wasseroberfläche überquert. Im Bereich dieses Brückchens mußte der Wasserspiegel angehoben werden, um für den östlichen Teil der Eilzugstrecke eine ausreichende Durchfahrhöhe zu erhalten. Ein Stückchen weiter befindet sich ein Wasserfall, wodurch der Bachlauf wieder auf sein "natürliches" Niveau gelangt.

Kreuzungen im Tunnel

In dem einzigen Streckentunnel sind Zugkreuzungen möglich; die Gleislängen der Ausweiche sind auf die Zuglängen abgestimmt, d.h. die Weichen wurden so weit wie möglich von den Tunnelmündungen entfernt plaziert, um den Eindruck der angedeuteten Tunnelröhre nicht zu zerstören. Dies gilt insbesondere für den freien Blick auf das Portal in der Nähe des ziegelsteinernen Bahnwärterhäuschens, das einem kleinen Gebäude dieser Art an der Kursbuchstrecke 785 Nürnberg – Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart nachempfunden ist.

Mit der Berechtigung von Bahnwärterhäuschen an Nebenstrecken ist das immer so eine Sache... Meines erhielt seinen Platz jedenfalls mit Bedacht in der Anlagenmitte. Das sich durch das angrenzende Stumpfgleis, die Hochlage

und die Feldwegzufahrt ergebende Motiv sollte als Thema für sich angesehen (und gestaltet) werden.

In Richtung Endbahnhof geht's auf einem breiten Bahndamm, an dessen Böschung einige Telegrafmasten stehen, weiter zu einer Bogenbrücke. Die Bogenanordnung ergibt sich aus dem Gleiskörper und dem Aufbau (Träger gerade!). Nach einem kurzen Abschnitt mit einer Kombination aus gemauertem Viadukt und Unterzugbrücke mündet die Strecke in den Sackbahnhof "Larna" ein.

Diese Station mit Namensanklang an Eslarn im Oberpfälzer Wald wurde in etwa dem Endpunkt der von Neustadt (Waldnaab) ausgehenden Kursbuchstrecke 858 nachgestaltet. In seiner Ausstattung hebt er sich kaum von der Minimalversion derartiger Bahnhöfe ab. Ich habe mich deshalb für einen einstöckigen Landbahnhof in bestem "Schachteldach-Baustil" entschieden. Ein alter Ahornbaum trennt ihn von einem sehr bescheidenen Güterschuppen. Ansonsten Tristesse. Die Station soll den Eindruck vermitteln, als stehe sie auf einem Plateau, weitab von dem Ort, für dessen Bewohner sie der (Bahn-)Anschluß an die große weite Welt ist. Als "feudalste" Einrichtung der hier vorhandenen Kleinst-Lokstation muß man die Besandungsanlage vor den Brettortoren des barackenartigen Lokschuppens bezeichnen. Ihm sollten Zerfallspuren durchaus anzusehen sein. Versorgt und gewartet wird hier die Stammlokomotive der Nebenstrecke. Sand beispielsweise benötigt sie aufgrund der "promilleträchtigen" Trassenführung en masse. Gelegentlich wird in einem O-Wagen auch Kohle angefahren, und das Speisewasser fließt aus einem Wasserkran in Einfach-Ausführung (gebogenes Rohr mit Trichter). Mit der Gleiswaage und einem kleinen Drehkran am Freilade-Stummelgleis wird das örtliche Güteraufkommen bewältigt. Die Werkstatt schließlich erlaubt kleinere Reparaturen an Lokomotive und Wagen. Durchaus vorstellbar, daß an den Spurkränzen des öfteren Vornahmen erfolgen müssen – kein Wunder bei den äußerst engen Kurvenradien.

Fahrzeugeinsatz

Der Triebfahrzeugeinsatz auf der Hauptbahn wird im wesentlichen bestimmt durch die Elektrifizierung: Vorkriegs-E-Loks der Baureihen E 32 und E 18 vor Nahverkehrs- und Eilzügen. Die Reihen E 73 und E 75 befördern

Güterzüge, und bisweilen taucht eine E 63 mit einem Übergabezug auf. Nicht verzichtet werden sollte auf die E 44. Wegen ihrer universellen Einsetzbarkeit ist sie vor Personenzügen aus maximal drei "Silberlingen" (mehr Wagen wirken bei dem vorhandenen Bahnsteig ungläubwürdig), aus Mitteleinstiegs-Eilzugwagen der Reihe Byg 503/516 bzw. BDyg 531 sowie vor gemischten Nahverkehrsgüterzügen zu finden. Ab und zu wird bei letzteren auch ein Wagen aus- oder eingestellt.

Über die Spitzkehren mühen sich Tenderlokomotiven – höchstens 64er, meistens 70er, 72er, 75er, 80er und 89er. Doch auch das Auftauchen der Baureihen 69 und 90 ist denkbar, wenn man die Anlage in ein Mittelgebirge im alten Preußen

Skizze linke Seite oben:

Alle Betriebsstellen einschließlich des Überholgleises weisen eine Mindestnutzlänge von 610 mm auf. Im Endbahnhof muß der Zug, um den Miniaturreisenden eine bequeme Ausstiegsmöglichkeit zu bieten, bis zum Prellbock vorgezogen werden. Dann drückt die Lok die Wagen bis zum Grenzzeichen zurück, kuppelt ab, fährt über die Weiche und auf dem zweiten Gleis an das andere Zugende – ein Vorgang, der auch beim großen Vorbild hin und wieder zu beobachten ist.

Skizze linke Seite unten rechts:

Um den linken Strang zur Gleisentwicklung gemäß Abb. b zu führen, muß der Bachlauf im Bereich Gabelung des Spitzkehren-Haltepunkts entsprechend angehoben werden.

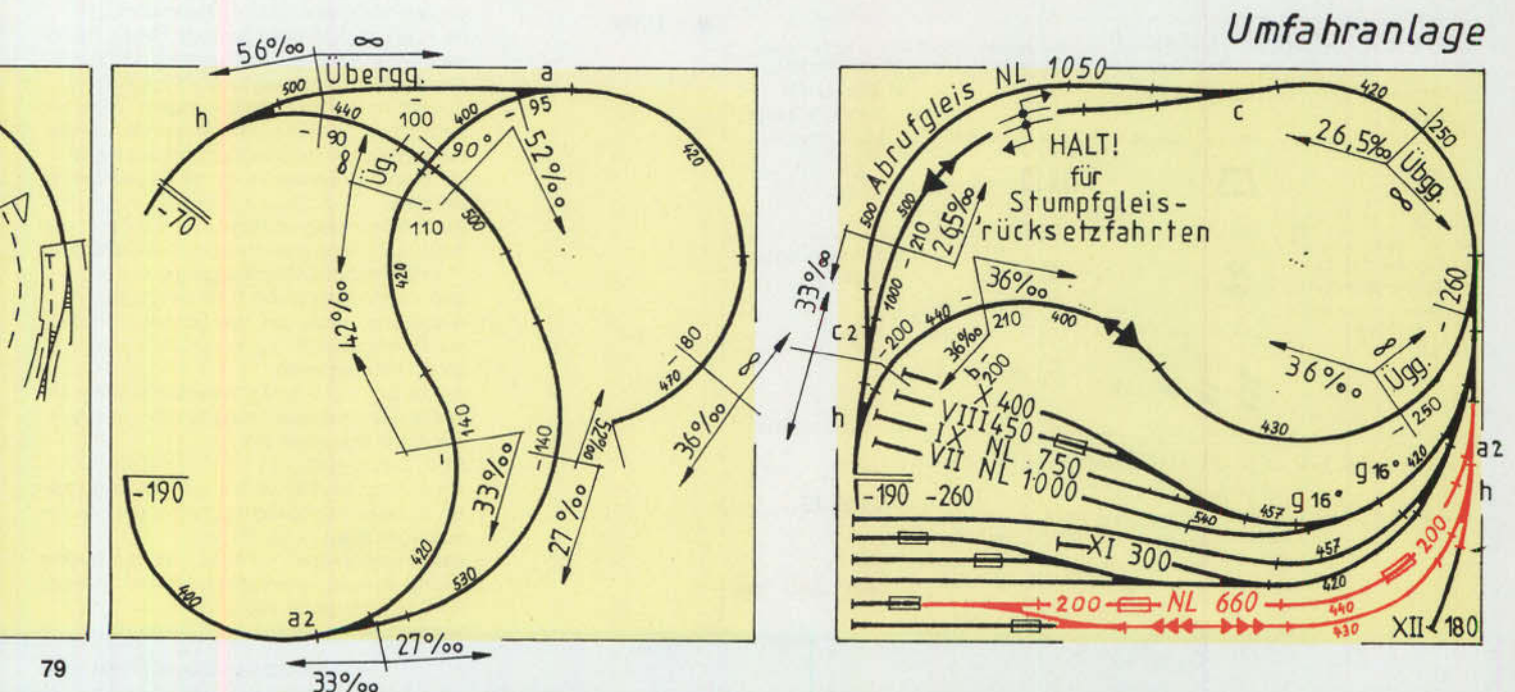
Skizze unten links:

Das unmittelbar an der vorderen Anlagenkante verlaufende Gleis läßt sich durch eine Ausrundung entsprechend dem Kurbelkasten an Güterwagen-Bremserhäusern wegtarnen.

Skizze unten rechts:

Züge, die im Schattenbahnhof auf ihren nächsten Abrufen warten sollen, müssen in die Stumpfgleise gedrückt werden. Legende für die Gleisbezeichnungen im Schattenbahnhof:

III, V, VII, IX	vollständige Zuggarnituren
I	Triebwagen-Gleis
IV, VI, VIII, X	Wagengruppen-Gleise
XI, XII	Lok-Wartegleise

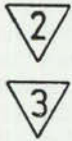


UNTERGEORDNETE SIGNALE

(Auszug aus dem SIGNALBUCH [SB] der Deutschen Bundesbahn mit Gültigkeit vom 15. Dez. 1959 an, Ausgabe 1981, Texte nur sofern modellbahnrelevant)

1. Langsamfahr-signale

a) Lf 4 – Geschwindigkeits-tafel



2. Signale für den Rangierdienst

a) Ra 10 – Rangierhalt-tafel



3. Nebensignale

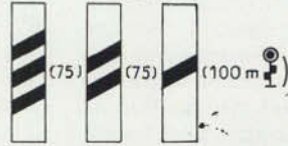
a) Ne 1 – Trapeztafel



b) Ne 2 – Vorsignal-tafel



c) Ne 3 – Vorsignal-baken



d) Ne 5 – Haltetafel



e) Ne 6 – Haltepunkt-tafel



f) Ne 7 – Schneepflug-tafel



4. Signale für Bahnübergänge

a) Bü 4 – Pfeiftafel



5. Fahrleitungs-signale

a) El 6



6. Schutzsignale

a) Sh 0



b) Sh 2



KENNZEICHEN FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH/SCHILDER

Neigungs-anzeiger



Bahnhofs-schilder

Kesselsprung (Schn)

Kesselsprung (Schn)

Wald

Larna

M = 1:87

Legende für die Signale

auf der Grundlage des Signalbuches (SB) vom 15.12.1959, Ausgabe 1981

Lf 4: Die Geschwindigkeit darf das Zehnfache der angegebenen Ziffer nicht überschreiten.
Aufstellung: mit Ne 1 an einem Träger; vor Vr 0/1.

Ra 10: Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.

Aufstellung: in der Regel links vom Gleis.

Ne 1: Halt für Züge mit entsprechendem Fahrauftrag.

Aufstellung: vor Nebenbahn-Bahnhofseinfahrten (ersetzt Einfahrtsignal).

Ne 2: Weist auf den Standort eines Vorsignals hin.

Aufstellung: auf kurzem Träger vor einem Form-Vorsignal.

Ne 5: In Höhe des Signals muß die Spitze eines Personenzuges zum Stehen kommen.

Aufstellung: rechts vom Gleis am Bahnsteig.

Ne 6: Hinweis auf einen schwer erkennbaren Haltepunkt.

Aufstellung: schräg rechts zum Gleis, etwa 150 m vor einem unübersichtlichen Haltepunkt.

Ne 7: Spitze nach oben bedeutet Heben, Spitze nach unten Senken der Pflugschar. Gilt nur für Schneepflüge mit beweglicher Pflugschar.

Aufstellung: auf kurzem oder langem Träger am Anfang bzw. Ende des behindernden Abschnitts. Bei eingleisigen Strecken kann sich das Signal 7b am Mast des Signals 7a für die Gegenrichtung befinden.

Bü 4: Achtungssignal geben.

Aufstellung: vor entsprechenden Gefahrenstellen (Tunnelleinfahrten, Wegübergängen usw.).

El 6: Halt für elektrische Triebfahrzeuge.

Aufstellung: rechts von oder über dem stromlosen Gleisabschnitt.

Sh 0: Halt. Fahrverbot

Aufstellung: rechts am Ende von Gleisen bzw. am Prellbock als Kennzeichnung des Gleisabschlusses. Kann beleuchtet sein.

Sh 2: Schutz-Halt.

Aufstellung: an allen Stellen, wo Fahrzeuge halten müssen (geschlossene Lokschuppentore, vor Bauzügen usw.).

Neigungsanzeiger: Kennzeichnet den Beginn und das Ende eines betrieberschwerend geneigten Streckenabschnittes.

Standort: rechts vom Gleis.

UNTERGEORDNETE SIGNALE

(Auszug aus dem SIGNALBUCH [SB] der Deutschen Bundesbahn mit Gültigkeit vom 15. Dez. 1959 an, Ausgabe 1981, Texte nur sofern modellbahnrelevant)

1. Langsamfahr-signale

a) Lf 4 – Geschwindigkeits-tafel



2. Signale für den Rangierdienst

a) Ra 10 – Rangierhalt-tafel



3. Nebensignale

a) Ne 1 – Trapeztafel



b) Ne 2 – Vorsignal-tafel



c) Ne 3 – Vorsignal-baken



d) Ne 5 – Haltetafel



e) Ne 6 – Haltepunkt-tafel



f) Ne 7 – Schneepflug-tafel



4. Signale für Bahnübergänge

a) Bü 4 – Pfeiftafel



5. Fahrleitungs-signale

a) El 6

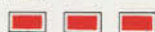


6. Schutzsignale

a) Sh 0



b) Sh 2



KENNZEICHEN FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH/SCHILDER

Neigungs-anzeiger



Bahnhofs-schilder

Kesselsprung (Schn)

Kesselsprung (Schn)

Wald

Larna

M = 1:160

Unmaßstäbl. Situationsskizze des Bahnhofes HIRSCHSPRUNG an der KB-Str. 727

(Westliche Einfahrt - ca bis zum Hausbahnstg.-frei nachempfunden; weiteren Teile Zustand 1979)

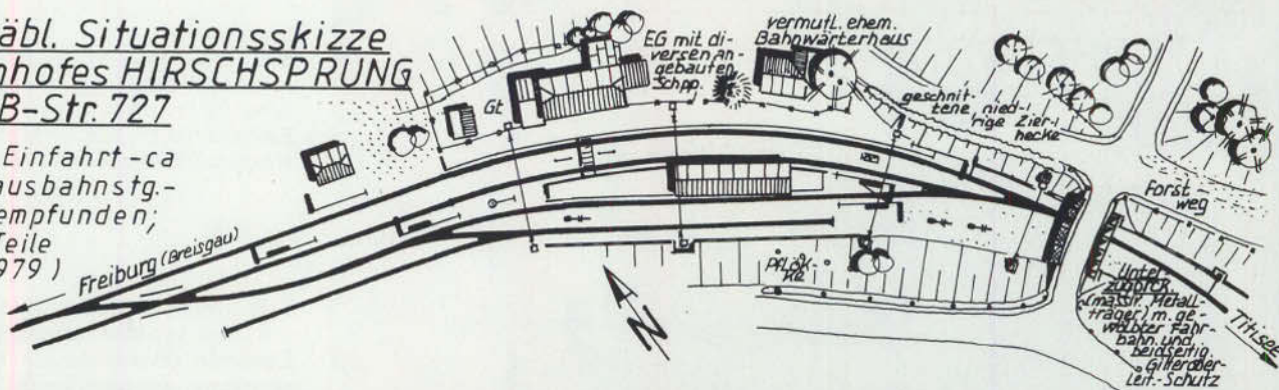


Bild 4: Die Vorbildsituation wurde geschickt den Belangen einer H0-Anlage angepaßt. Durch die Verlegung des Bahnhofs in die Krümmung konnte wesentlich mehr Gleisnutzlänge erzielt werden.

a	b	c	d	i	g	h	f	m
r 457, 15°	r 600, 14°	r 700, 12°	9°, r 1010	BW 1200, 8° 600, 20°	BW 635, 22° 457, 30°	BW 900, 11° 440, 25°	BW 600, 16° 380, 28°	DKW

Bei den in der Gleisplanzeichnung gekennzeichneten und hier gezeigten Weichen handelt es sich um Grobmuster, die im Zuge der Gleisverlegung Hilfe zur Findung von Industriemodellen oder zum Selbstbau sind.

Erklärung eines Weichensymbols

2 d 13
 Nummer } Verstückelungen (geschwärtzte Enden einiger Weichen der Liste 1, 2, 3)

Bild 5: Die hier gezeigten Weichensymbole finden sich in den einzelnen Gleisplanskizzen (Seite 78 und 79) wieder und stellen eine sehr große Hilfe bei der Planung dar.

verlegt. Bestens eignen sich ferner die ELNA-Reihen 91 und 92 oder die einst in mannigfaltigen Unterbaureihen vorhandene BR 98. Die sels Einfluß läßt sich gut am Einsatz von VT 86, VT 70 und VT 98 (letzterer auch als Schlepptriebswagen vor einzelnen Güterwagen) demonstrieren.

An Zugarten kommen in Frage: Personenzüge aus "Donnerbüchsen" oder B3yg-Umbauwagen (auf alle Fälle keine Vierachser) hinter Lokomotiven der aufgezählten Baureihen, GmP mit "maroden" G 10/20, mit Rungenwagen oder auch mal mit einem Muldenkipptwagen der Reihe F-z 120 (Omni 31) sowie kurze Güterzüge aus ähnlichen Waggons. Das Tanklager rechtfertigt das Auftauchen von Kesselwagen; es sind durchaus auch Großraum-Vierachser einsetzbar. Im übrigen ist das Rollmaterial auf die gewählte Epoche 3a sowie die Zuordnung zu einem Direktionsbereich abzustimmen. Der Anlagenbahnhof "Kesselsprung (Schnarch)" ist mit Formsignalen ausgestattet: zwei Ausfahrtsignalen an der elektrifizierten Eilzuglinie und einem Gruppen-Hp 0/2 zum Schutz gegen

Flankenfahrten für den Nebenbahnteil. Gleisperrsignale regeln den Verschub - ein niedriges sichert Gleis 1 des Bahnhofs. Bemerkenswert ist das Einfahrtsignal der Nebenstrecke, genauer: dessen Vorschalt in einer eigens errichteten Nische unterhalb des Lokschuppens von "Larna". Man beachte dessen Anordnung im besonderen bzw. die Nebensignale in dessen Umfeld (speziell auch das seltene Ne 6, das auf den unübersichtlichen Halte-

punkt aufmerksam macht). Die Aufstellung aller gebotenen Nebensignale versteht sich von selbst, bereichern sie doch die Eisenbahnszenarie sehr.

So manches wäre noch erwähnenswert, nicht zuletzt die ständig geschlossenen Schranken im vorderen Anlagenbereich. Wägen Sie, lieber Leser, selbst ab, ob mein Versuch einer glaubwürdigen Kleinanlage gelungen ist oder nicht!

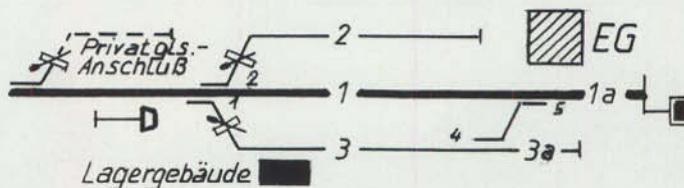
Harald Winter-Minkoley/gr

Bild 6: Der Spurplan des Vorbildbahnhofs Eslern, der in der Anlage als Endbahnhof "Larna" seine modellbahnerische Umsetzung findet.

Zeichnungen: H. Winter-Minkoley

Bahnhof ESLARN (Schematischer Gleisplan d. Bnd.-Bhn.-Direktn. N'-berg/Regionalabtl. Hof)

Zustand 1985



Gleis Nr.	Umfahranlage/Funktion	NL/mm
V	lokbespannter Zug	1500
VI	Wagen oder Wagengruppe	150
IV	Wagen oder Wagengruppe	350
III	lokbespannter Zug	600
Ziehgleis		120/160
I	Triebwagen	480

Für alle übrigen Abstellgleise sind die Gleisbezeichnungen und Nutzlängen (NL) im Plan "Umfahranlage" (Skizze auf Seite 79) ebenfalls in mm angegeben.

Gleise Bahnhof KESSELSPRUNG (Sch.)			
Nr. zwisch.	Funktion	NL/mm	Tfz. Wag ges
1	Lade- u. Kpf.-Rmp.-Gleis	250	250
2	Bahnsteiggleis (kurze)	1000	250
3	fig zum Verschub durchm	250	250
4	Nahverk.-Gze belegbar	850	250
5	Umfahr- und (Triebwag.) Bahnsteiggleis	750	250
a	Zieh- u. Lokbehandl.-Gls	200	200
4	Bahnsteiggleis	700	200
2		200	200
2		200	200
2		200	200
2		200	200
5	Gleisanschluß	530	200

Haltepunkt WALD	
Bahnhof LARNA	
1	Bahnsteiggleis 680
2	Bahnsteiggleis 680
3	Bahnsteiggleis 680
4	Bahnsteiggleis 680
1	Standgleis 530
2	Umfahrgleis 350
3	Triebwagen-Bstg.-Gleis 350
a	Ziehgleis 200
4	Ladegleis 120
3	Freiladegleis 200
4	Schpp Lokbehandlungs-gleis 250
5	im Schpp. Lokstand 200



Bild 1: Noch heute auf verschiedenen Verschiebebahnhöfen und Ortsgüteranlagen der Deutschen Reichsbahn anzutreffen: Dieselloks der Baureihe 100. Ein Teltower Modellbahnclub fertigte das H0-Modell in kleiner Serie.

Teile wurden zuerst aus dünnem Blech gefertigt und später von innen aufgespeckt. Die fertigen Elemente wurden danach in Silikongummi abgeformt, und dann konnte das Gießen der Teile beginnen.

Der ursprünglich vorgesehene Einachs Antrieb hatte sich nicht bewährt. So entwickelten wir einen neuen Zweiachs Antrieb mit kombiniertem Schnecken-/Zahnradgetriebe. Das Getriebe wurde so abgestuft, daß die Lok mit Modellgeschwindigkeit fährt.

Wegen dieses Antriebs und der Masse von 170 g übersteigt die Zugkraft dieser Kö's bei

DIE KÖTER AUF DEM BAHNHOF

In der ehemaligen DDR begegnete man auf Anlagen von Clubs bzw. einzelnen Modellbahnern selten Loks von Roco, Fleischmann oder Trix. Zur Anschaffung der begehrten Modelle fehlte das nötige "Kleingeld". So waren auch auf Rangierbahnhöfen kaum Brau- oder Günther-Kleinloks zu sehen. Doch auf den Modellbahnhöfen wurden dringend einige "Rangieresel" benötigt. So blieb nur der Weg über den Eigenbau in kleiner Serie.

Da es in unserem Modellbahnclub schon Erfahrungen mit der Zinngießerei gab, war es naheliegend, diese Technologie für die Anfertigung zu wählen. Auch ist dabei das hohe Gewicht des Weißmetalls ein großer Vorteil für solche kleinen "Kö-ter". Der erste Schritt war die Anfertigung des Urmodells. Für die Teile ist eine große Wanddicke notwendig. Naheliegender war, die Teile aus dem Vollen herauszuarbeiten. Doch wir wählten einen anderen Weg: Alle

weitem die des Vorbilds. So ist es möglich, daß in der Ebene 15 zweiachsige Wagen sicher bewegt werden.

Es entstanden in den vergangenen Jahren verschiedene Varianten der Kleinloks der Leistungsgruppe II, so die DRG-Kö mit offenen Seiten oder die mit geschlossenen Seitenwänden in der Variante der DR (Ost).

Zuletzt entstand das Modell der Kleinlokomotive der Leistungsgruppe I. Es wird in der gleichen Technologie gefertigt. Die Masse der Kö I beträgt 140 g. Das Modell kann in der Ebene zehn zweiachsige Wagen sicher bewegen. Als Antrieb haben wir den Piko-N-Motor eingebaut. Der Faulhaber-Motor 1016 paßt aber auch und bringt selbstredend höhere Laufruhe und weicheren Auslauf.

Da mit den verwendeten Silikongummiformen mehrere Abgüsse möglich sind und unser Bedarf inzwischen gedeckt ist, könnten wir an interessierte Modellbahnfreunde noch vormontierte Modelle der Kö I als Bausatz zum günstigen Selbstkostenpreis von DM 80,- abgeben.

Gegenwärtig wird an Urmodellen für weitere Varianten gearbeitet, so daß sich die "Kö-ter"-Familie in Zukunft vergrößern wird. In diesem Zusammenhang sind wir an einem Erfahrungsaustausch mit anderen Modellbauern interessiert, die sich mit ähnlichen Projekten befassen. Über unser Clubmitglied K. Ebert, Bodestr. 6 E, O-1530 Teltow, können Sie sich mit uns in Verbindung setzen. **Werner Hammer**

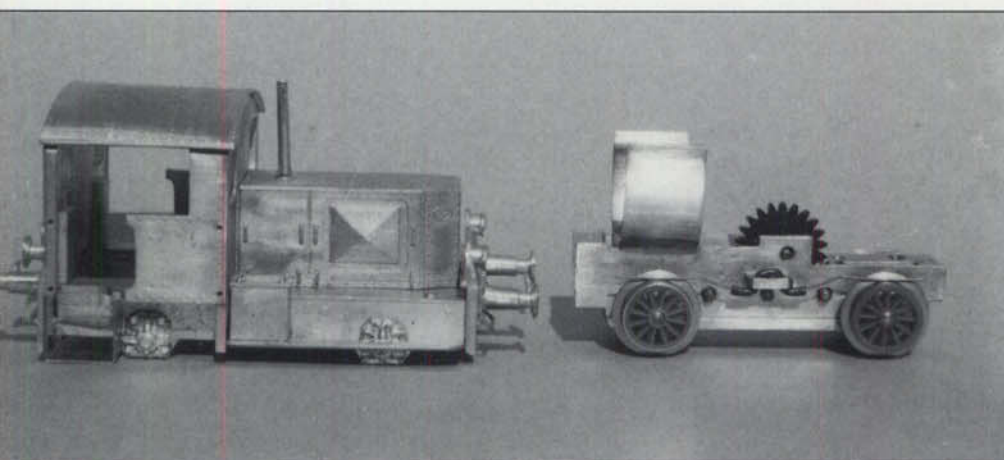
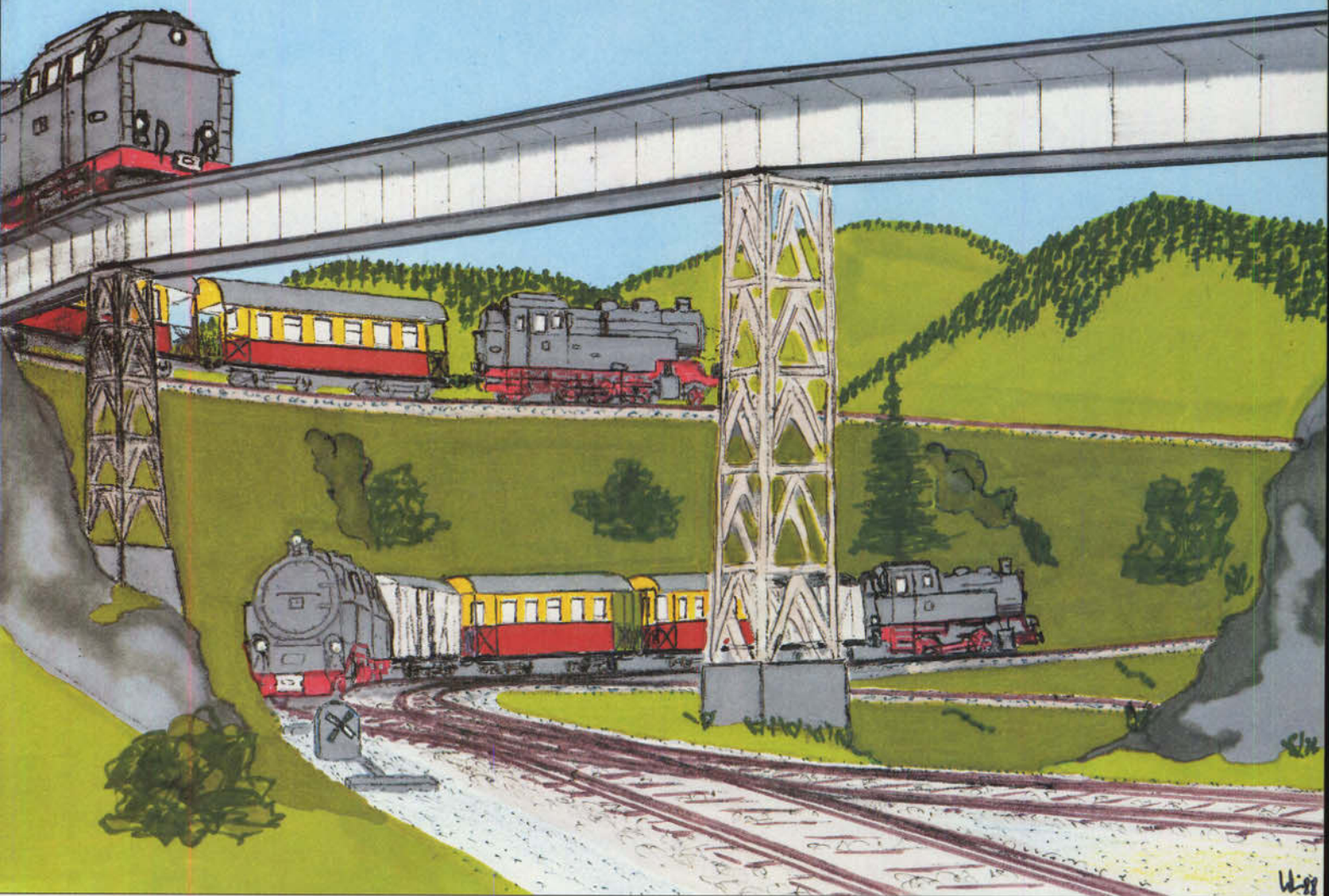


Bild 2 (Mitte): Das Kö-Modell der Leistungsgruppe I kommt ebenfalls aus der Werkstatt der Teltower Modellbahner. Es ist lieferbar als Bausatz oder montiertes und dekoriertes Schienenfahrzeug in der Nenngröße H0.



Bild 3 (links): Zwei Kleinloks, sogenannte Rangieresel, aus der frühen Reichsbahnzeit. Das rechts abgebildete Modell der Kö I können Sie bestellen. **Fotos: W. Hammer**



In Ilm durch den »Harz«

Ein Planspiel – und was daraus wurde

Als "eingefleischter" H0-Modellbahner wollte ich eigentlich nur einmal auf dem Papier ausprobieren, was in der Nenngröße Ilm, vielfach auch als "G" bezeichnet, im Rahmen einer Zimmeranlage noch möglich ist. Dabei kam mir sehr schnell die Erkenntnis, daß ein vorbildentsprechender Anlagenplan und Nachbau einer Normalspurbahn alle gegebenen Maße weit überschreiten würde. Doch die Faszination der "Eisenbahn zum Anfassen" hatte mich überwältigt, und der Wunsch nach einem größeren Baumaßstab als 1:87 ließ sich einfach nicht verdrängen.

Also überlegte ich hin und her; die vielfältigsten Vorbildsituationen zogen an meinem geistigen Auge vorüber. Unter anderem ließ ich auch Eindrücke von Reisen in den Harz Revue passieren, und da kam mir der entscheidende Gedanke: Warum nicht eine Schmalspurbahn in der Nenngröße Ilm? Schmalspurbahnen haben enge Radien, und die Züge sind relativ kurz – Fakten, die sich auf mein Projekt günstig auswirken würden. So begann ich guten Mutes mit dem Zeichnen eines Gleisplans.

Das Anlagenkonzept

Für das Projekt stand mir ein Zimmer mit den Maßen 6,0 m x 4,0 m zur Verfügung. Im Fensterbereich mußte die Anlage so niedrig gehalten

Bild 1 (oben): Mit dem Zeichenstift hat unser Leser Herr Windberg eine Szene von seiner Anlage "Harzquerbahn" festgehalten.

Bild 2: Die 99 6001 dröhnt mit ihrem Zug über eine weitgeschwungene Stahlträgerbrücke im Maßstab 1:22,5.





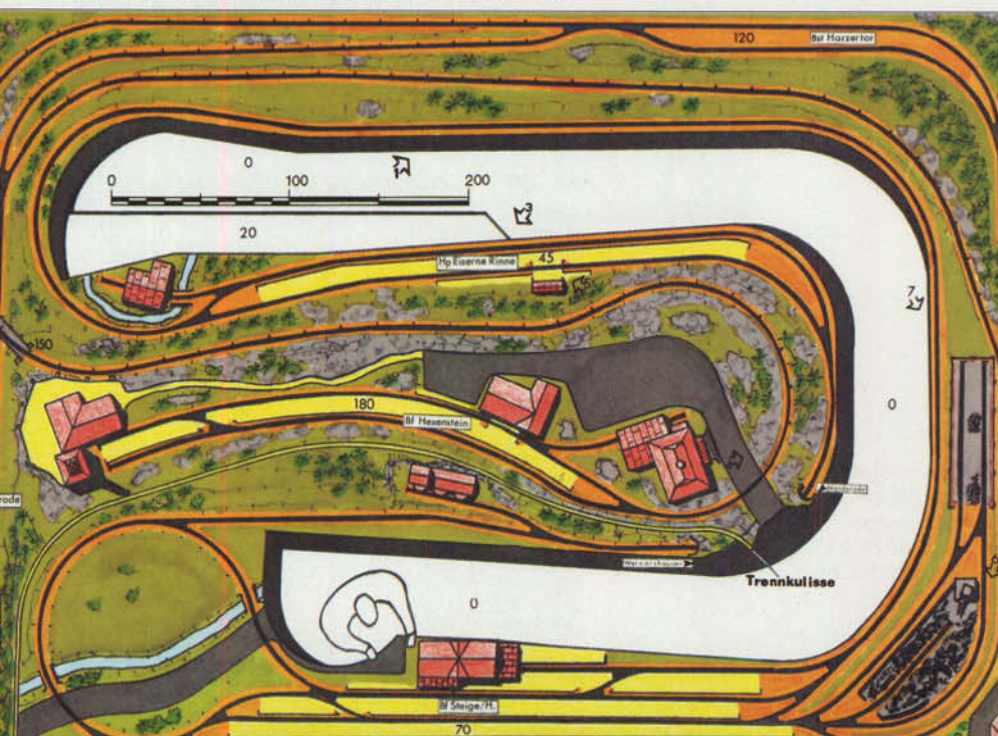
Bild 3: Zwei Nenngrößen friedlich vereint: Nach amerikanischem Muster wurden eine H0- und eine LGB-Anlage mit völlig verschiedenen Motiven übereinander angeordnet.

ten werden, daß sich – nach Abbau einiger Hochbauten – das Fenster noch öffnen ließe. Der Bahnhof Hexenstein liegt beachtliche 1,80 m über dem Fußbodenniveau. Der Einbau eines 20 cm hohen Podests erlaubt den Überblick über das Gleisfeld des Bahnhofs. Eine Gefälle-

strecke mit einer Neigung von 1:30 führt zur Einfahrt in den Schattenbahnhof (0,40 m über dem Fußboden).

Die Höhenmarke von 0,70 m weist der Bahnhof Steige auf. Um den Fahrbetrieb so "hautnah" wie möglich erleben zu können, wurde ein Walk-

Bild 4: Der Gleisplan der "Harzquerbahn" zeigt, daß auch eine LGB-Anlage in entsprechenden Räumlichkeiten "machbar" ist. Insgesamt 1,40 m beträgt der Höhenunterschied zwischen dem Bahnhof Hexenstein und der Tunneleinfahrt zum Schattenbahnhof.



around-Betrieb vorgesehen und die Streckengestaltung entsprechend geplant. Auf der Anlage sollten Elemente der Harzquer- und der Seltetalbahn dominieren, aber auch Motive der (normalspurigen) Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) eingearbeitet werden. Wer allerdings mehr Gefallen an schweizerischen oder amerikanischen Strecken hat, kann den Gleisplan ohne Schwierigkeiten diesen speziellen Gegebenheiten anpassen.

Ich stellte mir, um einem allzu exakten Nachbau auszuweichen, eine fiktive Bahngesellschaft Anfang der dreißiger Jahre vor, deren Namensähnlichkeit mit tatsächlichen Vorbildern natürlich beabsichtigt war.

Von dem, was heute noch Alltag ist, muß wohl in der nächsten Zeit Abschied genommen werden, und niemand kann genau sagen, ob die schnaufenden Dampflokomotiven in der herrlichen Mittelgebirgslandschaft nicht schon recht bald Vergangenheit sein werden. Somit kann ich vielleicht der alten Dampflokherrlichkeit im Harz ein bescheidenes "Denkmal" setzen.

Streckenbeschreibung

Am Rande des Nordharzes, zwischen den bekannten Touristen- und Industrieorten Wernershausen und Norderode, liegt das Netz meiner Nordharz-Eisenbahn (NHE). Das Herzstück der Strecke befindet sich im Bereich des Kurorts Steige/Harz, der allen Eisenbahnfreunden nicht nur aufgrund der einmaligen Kehrschleife ein

Bild 5: Ein aufziehendes Gewitter wirft seine Schatten voraus. Der Fahrer des Kleintransporters möchte die Abfahrt des Zuges "hautnah" erleben.



Begriff ist, sondern auch wegen der abzweigenden Stichbahn auf den Hexenstein, wo bekanntlich die Brocken-Hexen der Sage nach den Winter verbringen.

Diese Stichbahn dient als Ausflugs- und Zubringerbahn für die neben dem Hotel erbaute Sendeanlage des Rundfunks. Sie weist zwei interessante Spitzkehren auf: den als Ausgangspunkt für viele Wanderungen bekannten Haltepunkt Michelrode sowie die Betriebsstelle Harzer Tor. Hier findet allerdings nur ein Betriebs halt der Züge zwecks Fahrtrichtungswechsel statt.

Die Stammlinie, die in Steige Anschluß an die normalspurige Hauptbahn hat und hier neben den Übergabestellen in Norderode und Wernershausen eine weitere Rollwagenanlage besitzt, folgt im Hexenstein tal eine Zeitlang der ständig ansteigenden Trasse der Bergstrecke. Der Haltepunkt Eiserne Rinne am Ende des Tales ermöglicht Kreuzungen mit Zügen in Richtung Norderode. Hier befand sich früher anstelle des Überholgleises ein sogenanntes Rückdrückgleis, in das die bergwärts Richtung Steige fahrenden Züge rückwärts hineingeschoben wurden, um den in Richtung Norderode kreuzenden Zug vorbeizulassen. Anfahren in der Steigung erübrigte sich, da das Rückdrückgleis in der Waagerechten lag.

Der Triebfahrzeugeinsatz ist natürlich bescheidener als auf einer H0-Anlage. Die 1'C1'-Lokomotive 99 6001 von LGB bietet sich ebenso an wie die C'C'-Mallet-Maschine. Als Personenwagen stehen die rot-gelben Harzquerbahn-Wagen zur Verfügung; doch auch die RhB-Wagen könnten, mit offenen Bühnen ausgerüstet, motivgerecht eingesetzt werden. Es kann auf dieser Anlage sowohl von einem als auch mehreren "Bahnbediensteten" ein sehr interessanter und abwechslungsreicher Fahrbetrieb durchgeführt werden. Sind dann die Triebfahrzeuge noch mit Geräuschelektronik ausgestattet, ist die Illusion perfekt! **H.-J. Windberg/ds**

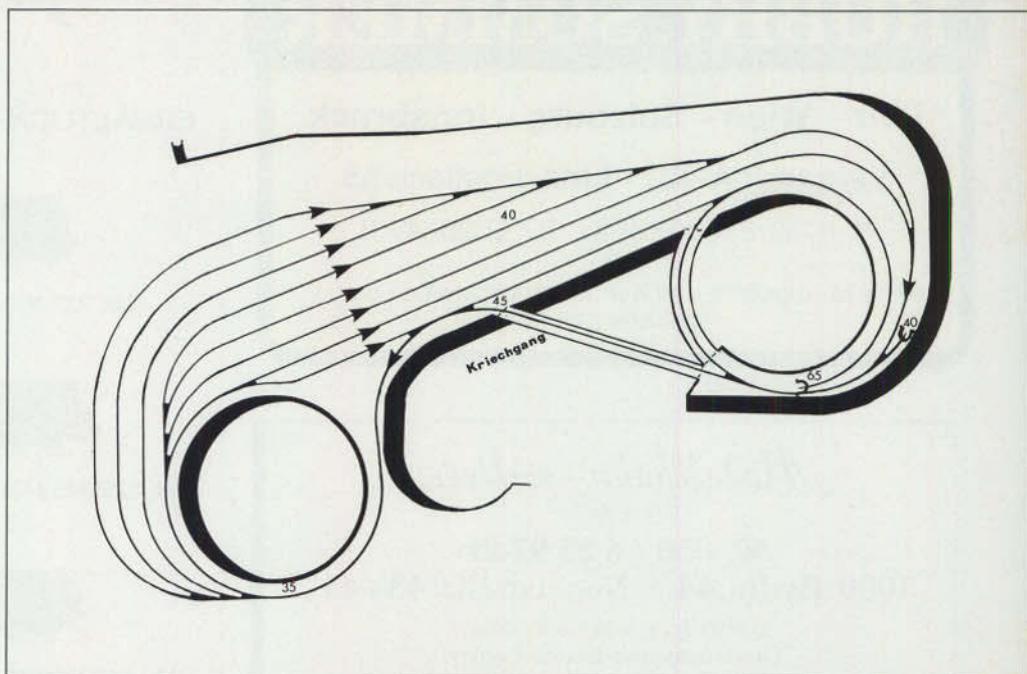


Bild 6: Der in einer Richtung zu befahrende Schattenbahnhof kann sieben Zuggarnituren aufnehmen. Die Bezeichnung "Kriechgang" bezieht sich nicht auf die Lokgeschwindigkeit, sondern auf den Bediener der Anlage.

Bild 7: Die 99 2015 kommt frisch aus dem Ausbesserungswerk. Auch die Wagen haben augenscheinlich eine Revision mit neuer Lackierung hinter sich. **Fotos: H.-J. Windberg**





Reichsbahnwagen-selbstgebaut

Gedekte Güterwagen der Länderbahnen

Über unmittelbare Vorgängertypen der Verbandsgüterwagen G-München/Kassel/Karlsruhe in Form von Länderbahnwagen der damaligen bayerischen, preußischen und sächsischen Staatsbahnen war kürzlich in der Ausgabe 1/1991 des Eisenbahn-Journals zu le-

sen. Dieser Artikel wird hiermit fortgesetzt. Unsere Objekte sind heute gedeckte Güterwagen der K. Württ. Sts. EB und der Großherzogtl. Bad. Sts. B. Beide Wagengattungen überlebten die gesamte Reichsbahn-Ära und waren nach dem Zweiten Weltkrieg noch bei der DB und teilweise auch bei anderen Verwaltungen anzutreffen.

Der Badener, Gruppe 31 a von 1911, zeigt bereits unverkennbar Merkmale der Verbandsbauart; der Württemberger, Gattung H von 1906, weicht jedoch davon noch merklich ab. Ihn nehmen wir uns als ersten vor. Wie das Foto zeigt, wurde er im Laufe der Zeit etwas modifiziert: Die Fachwerk-Achshalter mußten der Norm der Verbandsgüterwagen entsprechend solchen

Bild 1: Der "Badener" zwischen badischer Vlc (Liliput) und badischem D-Zug-Packwagen, Gruppe 133d (ebenfalls Liliput).



Bild 2: Der württembergische Güterwagen in standesgemäßer schwäbischer Umgebung auf der Anlage des Verfassers.

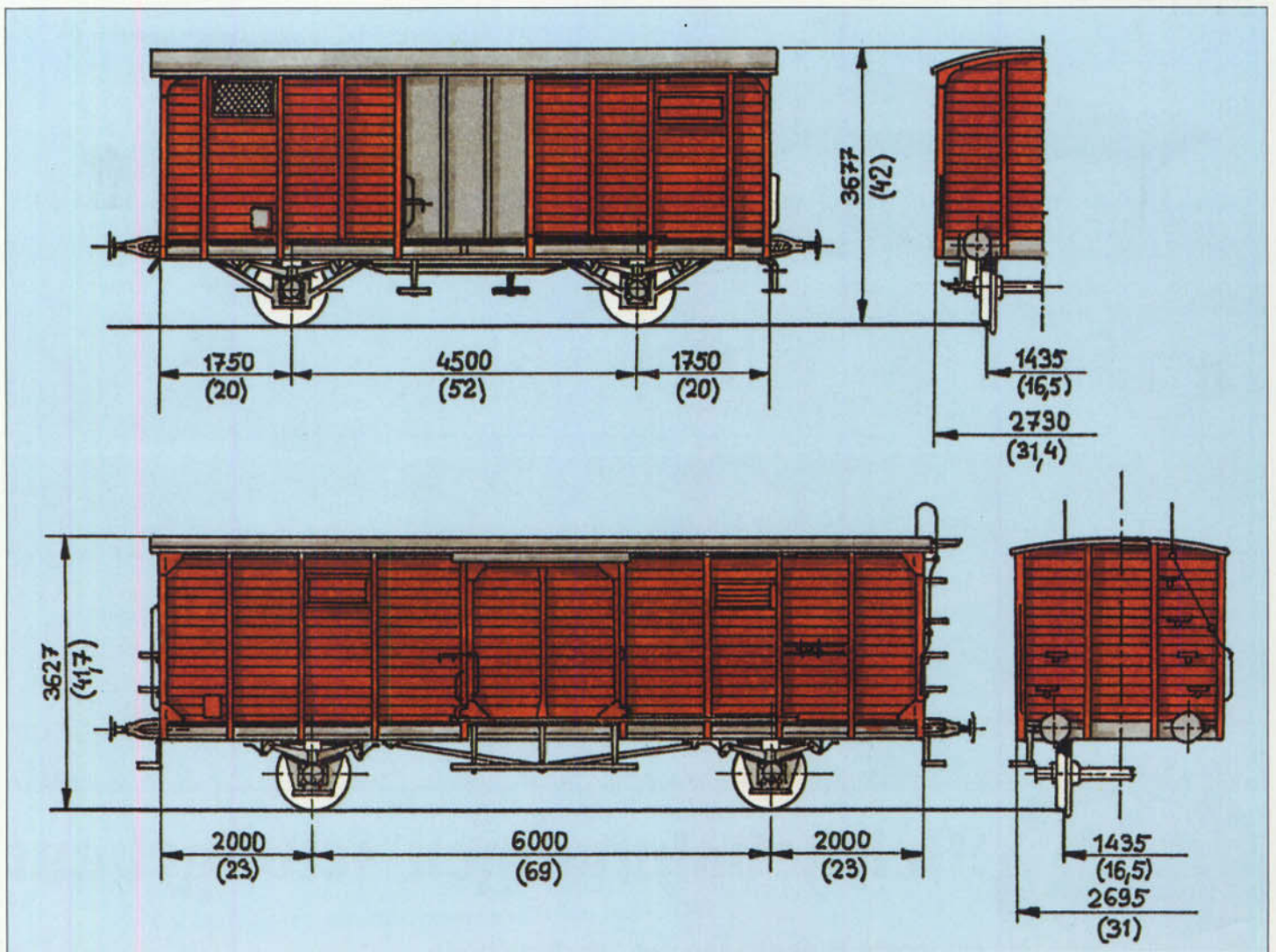


Bild 3: 1:87-Skizzen des württembergischen (oben) und badischen Länderbahn-Güterwagens. Zeichnung: Dr. S. Hufnagel

aus Preßblech weichen, und auch Lüftungsgitter und -klappen hat man angepaßt. Der Materialbedarf für sein H0-Modell ist gering. Wir brauchen nur einen Roco-Wagen Nr. 46001, etwas Kleinmaterial (Ms-Profile) und – sofern erwünscht – einen Satz Kurzkupplungen. Besonders bietet sich natürlich die Kurzkupplung Nr. 40341 von Roco zum Nachrüsten an. Folgende Arbeitsschritte sind auszuführen:

- Roco-Wagen zerlegen.
- Am Wagenkasten die Türen vorsichtig heraussägen; deren Pfosten mit Klinke, Griffe, Rollen und Laufschiene müssen unversehrt bleiben. Alle seitlichen Streben, Lüftungsgitter, -klappen und Rangierergriffe wegfeilen, Bretterfugen durchritzen (Skizze 1). Die angedeuteten Griffe an den Stirnwänden abschaben; nur an einer Stirnwand Laternenhalter und Tritte belassen, neue Türen (Blechtüren imitieren) aus glattem Kunststoffmaterial einpassen, neue Vertikalstreben (Säulen) des Kastengerippes (Ms-Profile) und Lüftungsgitter/-klappen ankleben. Als Gitter kommen Kunststoffplättchen mit

eingefeilten Längsnuten (Skizze 2) in Frage. An der Stirnwand mit den Tritten vier Griffstangen aus 0,6-mm-Draht anbringen. Wersich die Mühe machen will, kann in die oberen Seiten- und Stirnwanddecken vorbildgerecht gerundete Winkel einkleben, die man aus 0,2 mm starkem Material ausschneidet.

- Das Originaldach ist für unseren Württemberger etwas zu flach. Man kann aber den Steckrahmen seiner Unterseite abtrennen, das Dach stärker wölben und dann wieder aufkleben. Die richtige Wölbung erhält und behält es, wenn man die oben gerade geschnittenen Stirnwände um je einen Segmentstreifen (Skizze 3) aufstockt und innen, neben den Türöffnungen, je eine Zwischenwand einklebt. Die beiden Stirnwandsäulen müssen dabei bis zur Dachunterkante verändert werden. Unten an jede Stirnwand klebt man einen Kunststoffstreifen, damit der Wagen eine Höhe bekommt, die es erlaubt, ihn mit Fleischmann-Wagen zu kuppeln, ohne daß der an sich bestehende ursprüngliche Höhenunterschied dann noch störend auffällt.

• Bei Verwendung einer Symoba-Kurzkupplung muß man aus dem Wagenboden Öffnungen für deren Gehäuse herausfeilen (Skizze 4).

- Vom Original-Roco-Fahrwerk (Skizze 4) das Sprengwerk und die Bremsbacken abschneiden, Verstärkungsprofile unter die Längsträger zwischen den Achshaltern kleben, Liliput-Hülsenpuffer anstecken und an einem Fahrwerke beidseitig Rangierertritte (Weinert) anbringen.

• Symoba- oder Roco-Kurzkupplungsträger montieren.

- Nun werden bei Verwendung der Symoba-Kupplung der Wagenkasten mit einer Blechschraube auf dem Fahrwerk befestigt und die Ballastplatte auf die Symoba-Gehäusedeckel geklebt. Bei Verwendung der Roco-Kupplungen entfällt letzteres. Um ein Verbiegen des Fahrwerks zu vermeiden, sollte man zwischen Wagenboden und Rahmen einen Abstandshalter (Skizze 4) in Form von Beilegscheiben einfügen.

• Nun den Wagen rotbraun lackieren und die Gaßner-Beschriftungen (G-Hannover) anbringen. Damit ist der Schwabe fertig. Als zweiter wird nun der Badener gebaut:

- Zwei Roco-Güterwagen (Nr. 46016 und Nr. 46001) zerlegen.
- Vom Kasten I (46016) Stirnwände absägen, Schrägstreben neben den Schiebetüren, Zettelhalter und äußere Knotenbleche wegschneiden, Bretterfugen durchritzen (Skizze 1).
- Vom Kasten II Endpartien abtrennen; diese an den Kasten I kleben. Soll eine Symoba-Kurzkupplung verwendet werden, die dafür nötigen

Materialbedarf für den Umbau

Fahrzeug	Anzahl	Artikelnummer	Hersteller
G-Hannover (württ. Bauart) Güterwagen mit Flachdach der DB	1	46001	Roco
G1-Stettin (bad. Bauart) Güterwagen mit Flachdach der DB	1	46001	Roco
Güterwagen mit Tonnendach	1	46016	Roco



Bild 4: Gedeckter Güterwagen der Gattung H von 1906 der K. Württ. Sts. EB, hier mit den Eigentumsmerkmalen der ÖBB, aufgenommen 1956 im Verschiebahnhof Straßhof.



Bild 5: H0-Modell des Württembergers, hier auf dem Vorführgleis.

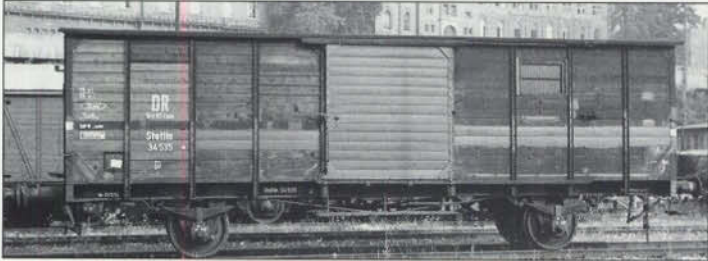


Bild 6: Gedeckter Güterwagen der Gruppe 31a der Großherzoglich Badischen Staatsbahn, als GI-Stettin der Deutschen Reichsbahn der Brit-US-Zone 1952. Foto: F. Willke, Sammlung Heidt

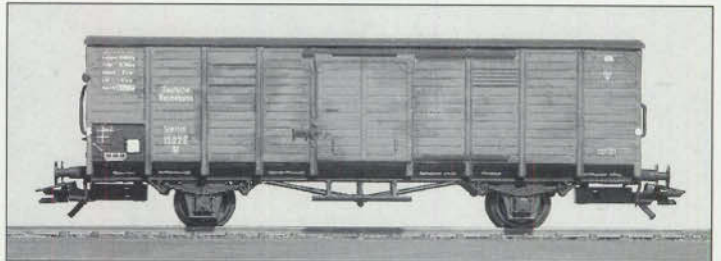


Bild 7: 1:87-Modell des badischen GI-Stettin. Fotos 1, 2, 4, 5, 7, 9: Dr. S. Hufnagel

Öffnungen in die Böden der Wagenkastenteile feilen (Skizze 2).

- Die beiden Fahrgestelle der Roco-Wagen trennen (Skizze 3) und aus vier Teilen das neue Fahrgestell zusammenfügen. Vorher Sprengwerke, Bremsluftzylinder und -behälter abschneiden und - im Falle des Falles - Durchbrüche für die Vierkantzapfen der Symoba-Kuppung ausstechen (gestrichelt in Skizze 3, oben), so daß diese nachher mindestens 8 mm im Durchmesser freigeben.

- Ballastblech auf 29 mm x 108 mm zuschneiden (Skizze 4), 8-mm-Löcher für die Kurzkuppung bohren, Blech auf das neue Fahrgestell und Symoba-Gehäuse auf das Blech kleben. So dann Radsätze und Liliput-Hülsenpuffer einsetzen

zen und Kupplungen in die NEM-Aufnahmeschächte stecken.

- Neue Sprengwerke unter den Rahmenlängsträgern (Skizze 5) sowie Trittbretter unter den Türen und an den Wagenenden anbringen, dazu auch Haltegriffe an den Ecksäulen. Diese Accessoires bastelt man sich aus 0,6-mm-Draht und Kunststoffstückchen.

- Das Dach des Roco-46001 trennt man an beliebiger Stelle quer und stückelt eine 25 mm lange, aus 1 mm starkem Kunststoffmaterial zusammengeklebte Partie ein. Die imitierten Blechdachstöße feilt man ab (Skizze 6).

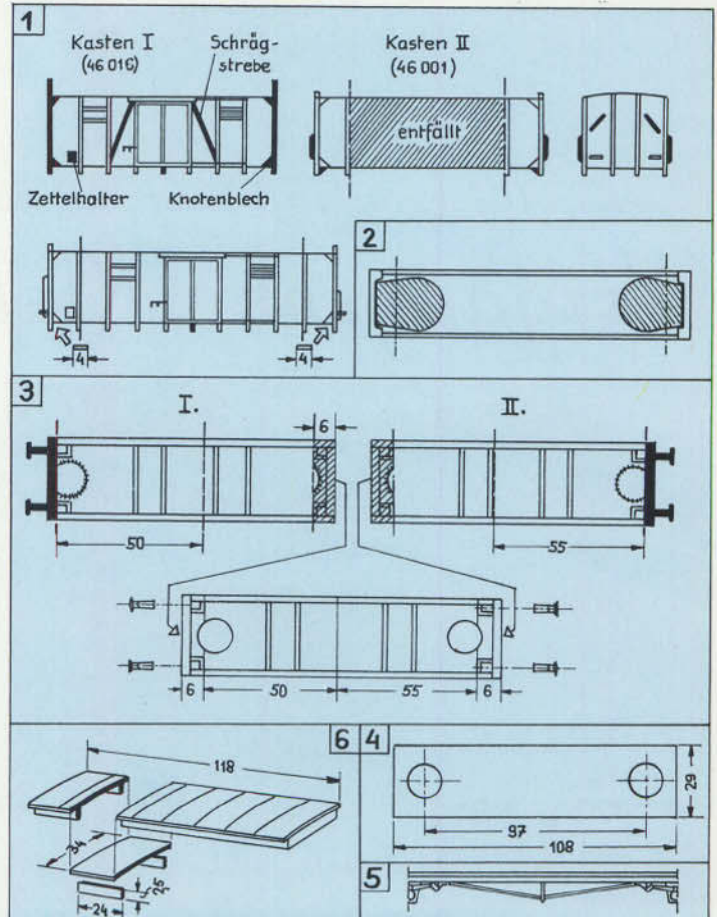
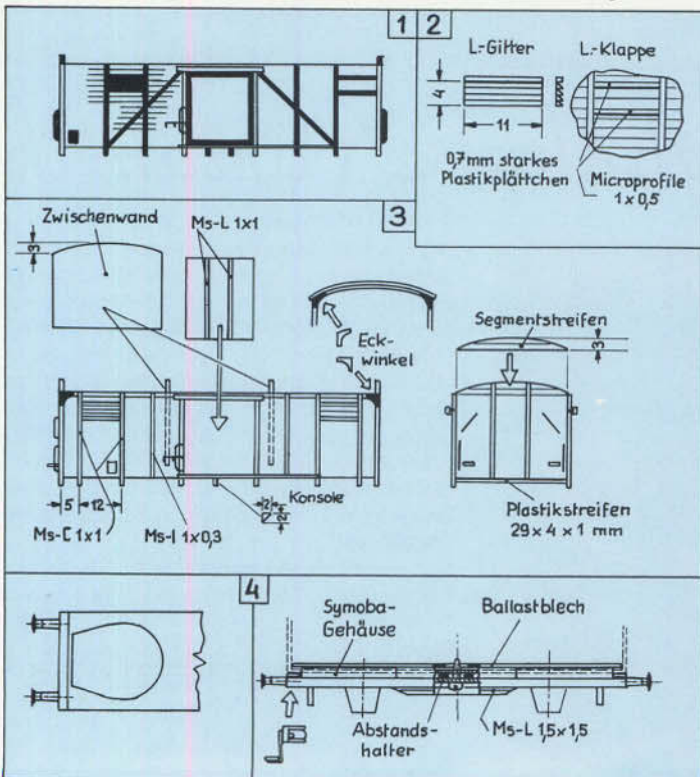
- Unter die Kastenstirnwände je ein Plättchen 29 mm x 4 mm x 1 mm kleben, wodurch der Wagen die gewünschte Höhe erhält.

- Das Dach auf den Kasten und diesen aufs Fahrgestell kleben, nach Reichsbahnart lackieren und beschriften (GI-Stettin; aus Gaßner-Beschriftungssätzen zusammenstellen).

Auch der Badener ist somit fertiggestellt. Die beiden beschriebenen Güterwagen sind gewiß keine spektakulären Fahrzeug-Bauvorschläge; dennoch kann man sie als "Delikatessen" bezeichnen, die von der H0-Industrie kaum zu erwarten sein dürften. Dr. Sigurd Hufnagel

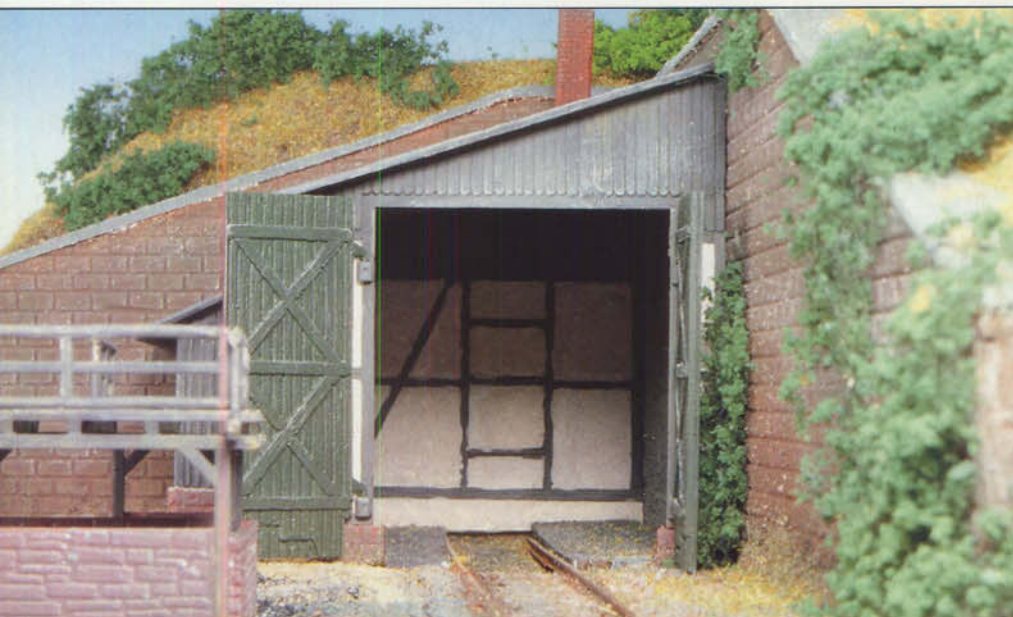
Bild 8: Bauanleitung für den württembergischen Güterwagen. Zeichnungen: Dr. S. Hufnagel

Bild 9 (rechts): Skizze zur Bauanleitung des badischen Güterwagens.





Vergangene Kleinbahn-Romantik



Während der Vorbereitungsarbeiten zu Band IV der Modellbahn-Bibliothek "Bahnbetriebswerke im Modell" kam uns der Gedanke, nach einer der darin enthaltenen Barkhoff-Zeichnungen ein Diorama zu gestalten. Doch bevor sich diese Idee in die Tat umsetzen ließ, überraschte uns unser Leser Burkhard Riesche mit einem im Eigenbau gebastelten Lokschuppen (siehe EJ 11/1990), der nach der im EJ 4/1981 und in "Bahnbetriebswerke im Modell" vorgestellten Zeichnung eines Schmalspur-Lokschuppens entstanden war.

Nun ist ein völliger Eigenbau nicht jedermanns Sache; deshalb entschlossen wir uns, unser

Bild 2: Ein Blick in das Innere des Lokschuppens zeigt deutlich die eingesetzte Rückwand mit dem aufgeklebten Fachwerk.



Bild 1: Lokalbahn-Romantik in Reinkultur – und dies auf einer Fläche von nur 50 cm x 22 cm. Vor dem Lokschuppen träumt das kleine bayerische "Schnauerl" still vor sich hin ...

Vorhaben auf der Basis eines Kibri-Bausatzes (Art.-Nr. B-9438) als Kit-bashing für einen Normalspur-Lokschuppen auszuführen. So kann ein fast gleiches Motiv, ausgeführt in zwei völlig unterschiedlichen Bauweisen, zum Vergleich vorgestellt werden. Die Zeichnung, die als Anregung diente, hat jedoch eine Vorgeschichte, und diese möchten wir Ihnen, liebe Leser, nicht vorenthalten.

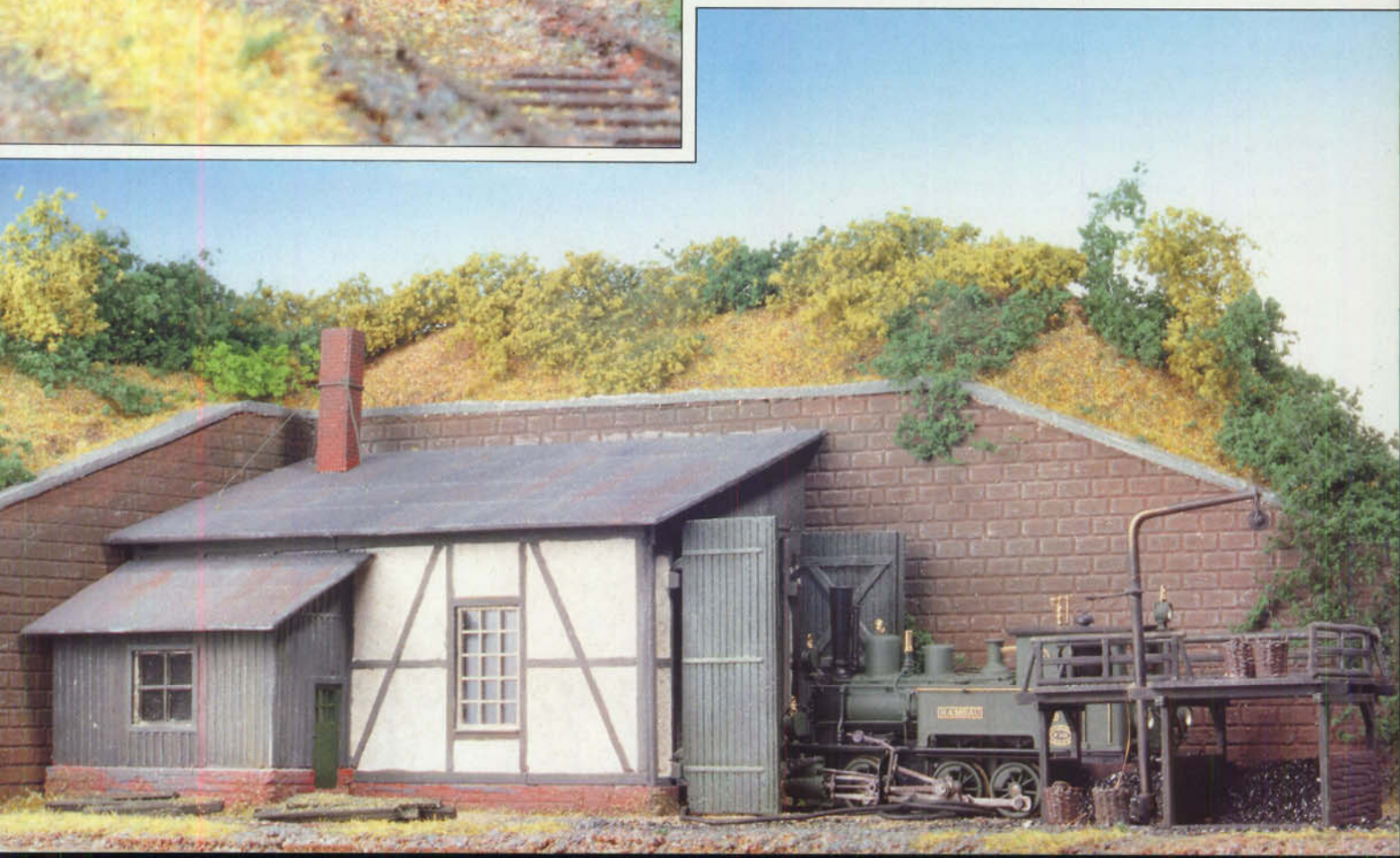
Auf Lokschuppen-Suche

Die neuzeitlichen Dienstgebäude für die moderne Eisenbahn spiegeln durchweg nüchterne Zweckgebundenheit wider. Dabei ist man versucht, einzelne dieser häßlichen Formen fast schon wieder als schön zu empfinden. Ganz anders war das früher, als sich nach der Jahrhundertwende durch den Bau zahlreicher Lokalbahnen das Streckennetz mehr und mehr verdichtete. Heimische Baumaterialien prägten den Stil der Eisenbahnbauten, verbanden Landschaftscharakter und Lebensart zu teilweise vollkommener Harmonie. So dominierte in Südniedersachsen beispielsweise das Fachwerk. Vielfach erhielten die Gebäude auch eine gefällige Holz- oder Schieferverkleidung, die wirkungsvoll vor der Winterkälte schützte.

In dieser Art muß auch der kleine K.O.K.-Lokomotivschuppen in Kreiensen gebaut gewesen sein, dessen Überreste aufzufinden ich mich Ende der siebziger Jahre aufmachte. Seit langem schon hatte ich mir vorgenommen, Bahnhöfe und Dienstgebäude dieser liebenswerten 750-mm-Bahn näher in Augenschein zu nehmen. Als es endlich dazu kam, war es zu spät!

Die Anlagen der Kreisbahn in Kreiensen befanden sich unmittelbar neben dem Gleisfeld der Staatsbahn und neben einem Steilhang mit hochliegender Straße. Größere Ausdehnung zur Seite hin war also nicht möglich. Reisende, die zu den Zügen der Kreisbahn umstiegen,

Bild 3 (unten): Lok "Ramsau", eine bayer. D VII (das Modell gab es von Fuchs in Kleinserie), hat ihren Plandienst beendet und steht zur Ergänzung der Kohle- und Wasservorräte vor ihrer Remise.



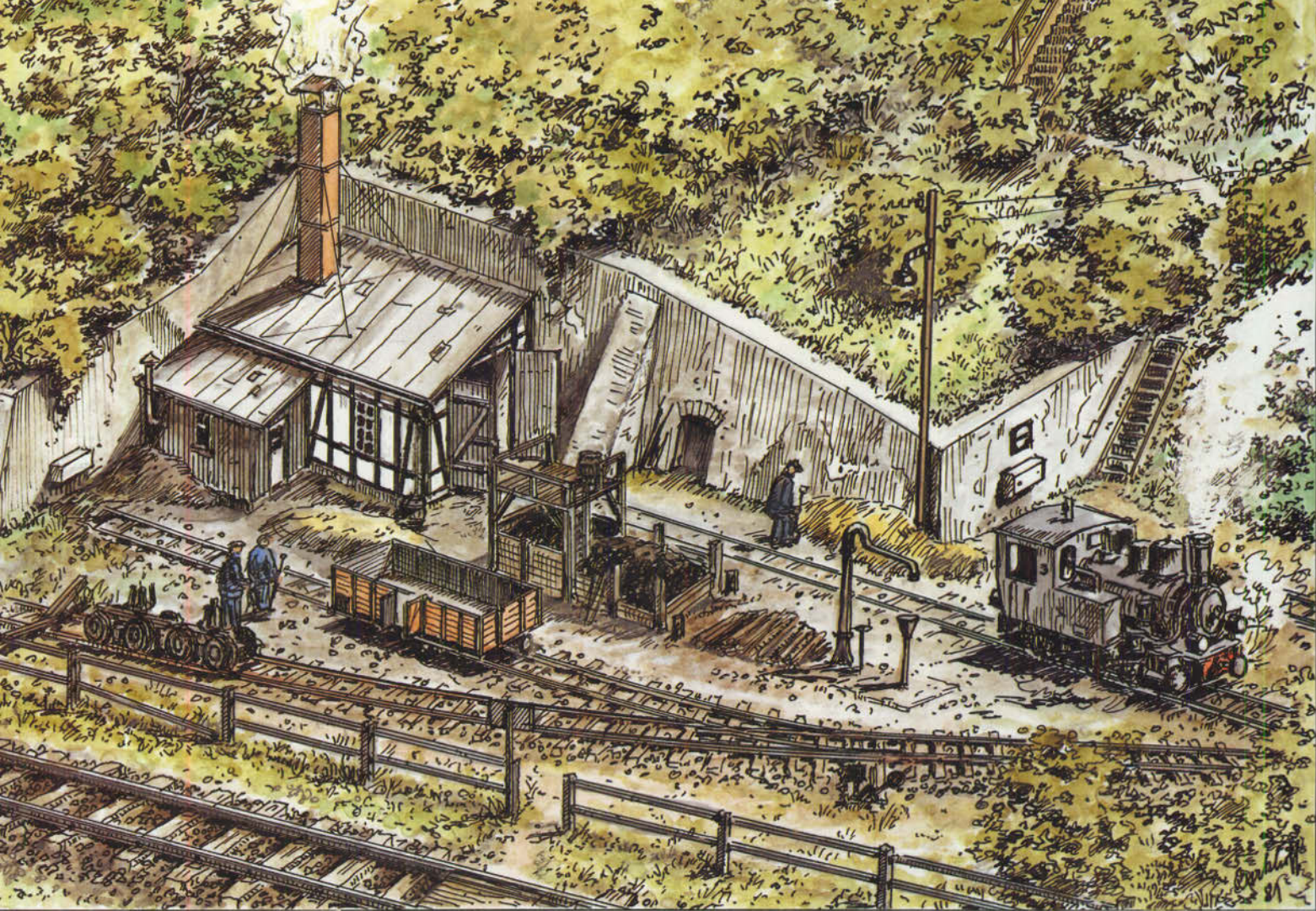


Bild 4: Für diejenigen Leser, die nicht im Besitz des EJ 4/1981 bzw. der Broschüre "Bahnbetriebswerke im Modell" sind, zeigen wir noch einmal die Zeichnung, die den Anstoß zu dem Dioramenbau gab. **Zeichnung: R. Barkhoff**

erreichten diese über einen Fußgängersteg, der die Gleise der Bundesbahn überspannte. Meiner Meinung nach mußte sich der Lokomotivschuppen am äußersten Kopfende des Schmalspurbereichs befinden haben. Nirgends fanden sich jedoch Anhaltspunkte für meine Vermutung. Selbstverständlich waren die Gleise inzwischen längst abgebaut, das verbliebene Schotterbett von Gras überwuchert, der ehemalige Gleisverlauf nicht mehr nachvollziehbar.

Aus dieser Situation heraus begann ein Motiv mehr und mehr Gestalt anzunehmen: Stand der Lokschuppen aufgrund der mehr als knappen Platzverhältnisse vielleicht unmittelbar neben dem Steilhang, etwa gar an einer Stützmauer? Eventuell diente das straßenseitige Endauflager des Überwegs einst sogar als stirnseitiger Gebäudeabschluß! Rasch nahm das Ganze auf dem Zeichenpapier Gestalt an: Massiv mußte sie sein, die Stützmauer. Eine nachträglich gemauerte Verstärkung hilft mit, dem Druck des Erdreichs standzuhalten. Ein bescheidener Gebäudeanbau, Kleinbekohlungsanlage, Was-

serkran und Außenbeleuchtung ergänzen das Motiv. Die Treppe führt hinauf zum Ortseingang.

Viel später erst gelang es mir, einen Gleisplan der K.O.K. in Kreiensen einzusehen. Meine Vermutungen waren grundfalsch!

Es wäre wünschenswert, die Gesamtansicht des Endbahnhofs Kreiensen der K.O.K. anhand von ergänzendem Fotomaterial noch einmal originalgetreu auf dem Zeichenpapier zu rekonstruieren. Wer besitzt also alte Ansichten, Postkarten und Fotos?

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse hätte es sich aber doch so, wie auf unserer Zeichnung dargestellt, verhalten können, oder wie sehen Sie das?

Reinhold Barkhoff/red.

Der Lokschuppen Kreiensen im Modell

Für den Bau dieses kleinen "halben" Lokomotivschuppens eignet sich der Kibri-Bausatz B-9438 hervorragend. Zuerst ist die linke

Schuppenwand durch Sägeschnitte in einzelne Segmente aufzutrennen. Die Gefache zwischen Fenster- und Endteil entfallen; die verbleibenden Teile werden miteinander stumpf verklebt. Die Rückwand muß man genau mittig auseinanderschneiden. Die rechte Hälfte wird winklig mit der Seitenwand durch Kleber verbunden. Die verbleibende linke Hälfte muß in der Breite um die Dicke der Seitenwand verschmälert und von innen (mit der Schauseite nach außen) gegen die Rückwand geklebt werden. Mit einem Reststück der Seitenwand kann die Fensteröffnung ausgefüllt werden.

Etwas aufwendiger ist die Herstellung der Stirnwand. Da die Funktionstüchtigkeit der Torflügel erhalten bleiben soll, muß man vor dem mittigen Trennen der Stirnwand den mittleren Stützpfiler entfernen. An seiner Stelle wird der zweite Pfeiler mit den Torangeln eingesetzt und verklebt. Nun zeigt der Schuppen schon seine endgültige Gestalt. Die rechte Seitenwand aus dem Bausatz wird analog der Rückwand von innen eingebaßt und, ebenfalls mit der Schauseite nach innen, verklebt.

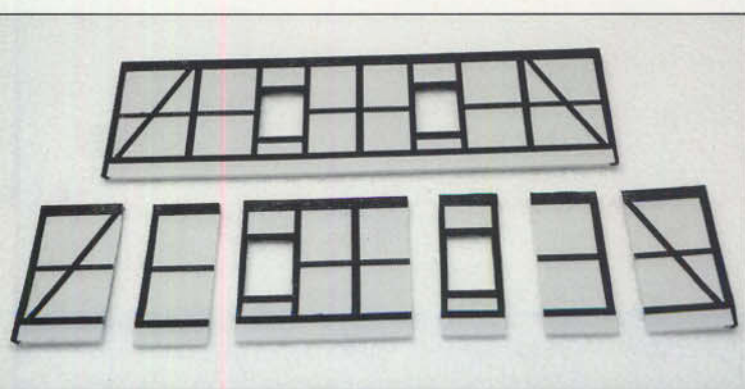


Bild 5 (links): Die Seitenwand des Kibri-Bausatzes wird genau winklig in sechs Teile zerlegt...

Bild 6: ...von denen vier zur neuen, verkürzten Seitenwand zusammengesetzt werden.

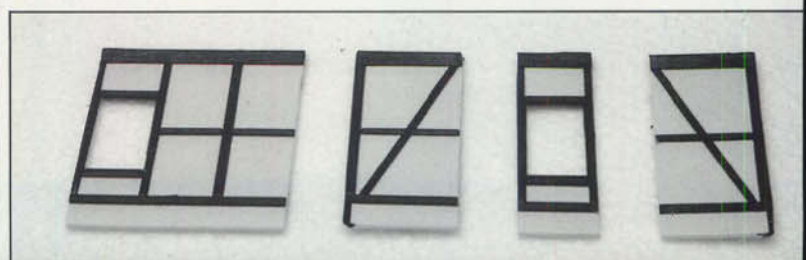




Bild 7: Nach der Zeichnung auf der linken Seite entstand dieses Motiv des Lokbahn-Lokschuppens in H0, also nicht in Schmalspur.

Vor dem Zusammenbau sind die Wandteile noch mit "echtem" Putz versehen worden. Die Innenwände wurden anschließend dunkel eingefärbt. Die Außenseite erhielt eine weiß-graue Farbgebung. Wie das im einzelnen geschieht, soll aus Platzgründen in einem gesonderten Beitrag im Eisenbahn-Journal 8/1991 beschrieben werden.

Den seitlichen Anbau fertigt man sich aus den Teilen des Kibri-Werkstättenbaus an. Die Dachteile für Lokschuppen und Anbau entstehen aus Kibri-Platten Nr. 4143 "Welleternit". Aus dem Rest einer Vollmer-Mauersteinplatte Nr. 6028 werden die vier Teile des Schornsteins zugeschnitten und miteinander verklebt. Mit dünnem Draht imitiert man die Abspannung.

Als Unterbau für das Diorama dient ein 9 mm starkes Sperrholzstück. Die Stützmauer entstand aus Merkur-Natursteinplatten. Für die Rohform des Geländes wurden Styroporstücke aufeinandergesetzt und mit Weißbleim verbunden. Nach dem völligen Trocknen werden mit einem Bastelmesser die Konturen herausgearbeitet. Grünbrauner Anstrich mit Plakafarbe verhilft zu einem ersten Eindruck von dem Gelände.

Jetzt wird die Mauerkrone aus einzelnen Kartonstücken auf die Stützmauer aufgelegt; anschließend erhält sie einen dünnen "Zementbelag" aus einem Spachtel-Sand-Gemisch. Für

Bild 8: Der Lokomotivschuppen im Rohbau. Deutlich zu erkennen sind die eingesetzte Rückwand sowie der im Vordergrund angesetzte Torpfeiler.

die "Begrünung" werden Heki-flor und Streumaterial von Woodland Scenics in verschiedenen Farbtönen verwendet. Die Stützmauer verlor ihr "neues" Aussehen durch einen leichten grauen Farbauftrag.

Nach Abschluß dieser Arbeiten und nachdem auch die nötigen Alterungsspuren aufgebracht worden sind, kann der Lokschuppen seinen endgültigen Standort in der Stützmauer-Ecke erhalten. Um die Remise für H0 und N verwenden zu können, wurden auswechselbare Gleisstücke für Normal- und Schmalspur vorbereitet.

Leider erwies sich das für die Gleisbettungen verwendete Material jedoch als nicht resistent gegenüber der Feuchtigkeit des Weißbleims für die Schotterung. Daher mußte aus Zeitgründen auf den Einbau der Schmalspurgleise vorerst verzichtet werden.

Die Spalten zwischen den Gleisstücken und dem Gelände wurden mit Woodland-Streumaterial kaschiert. Nun fehlten lediglich noch die diversen Ausstattungsteile. Eine Kleinbockholung erhielt ihren Platz zwischen Schuppen- und Schlackegleis; eine Bogenlampe





Bild 9: Gut sichtbar ist hier der Verputz der Innenwand, der dunkelgrau eingefärbt wurde.

Fotos 1 bis 3, 7 bis 10: K. Heidbreder; Fotos 5 und 6: D. Schubert

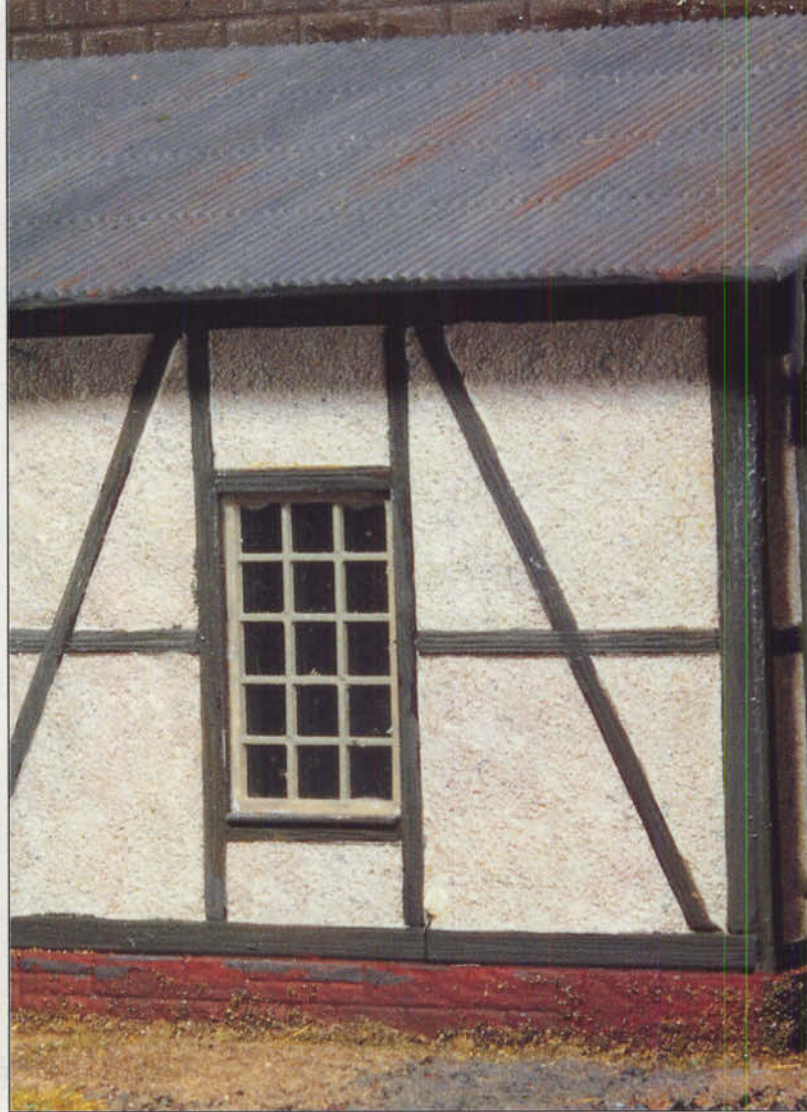


Bild 10: Die alte Maurer-Regel "Ein Stein, ein Kalk, ein Bier" ließ sich beim Verputzen der Außenwand aus Zeitgünden leider nicht einhalten. Trotzdem – oder gerade deshalb – wirkt der Putz wie echt.

spendet bei Dunkelheit die notwendige Beleuchtung. Die Wasserversorgung der Lokomotiven erfolgt in einfachster Weise per Schlauchanschluß. An den Gleisenden dienen

Holzbohlen als Prellbockersatz. Über diesen könnten noch Gleissperrsignale angebracht werden. Das Diorama kann infolge seiner geringen

Abmessungen von 50 cm x 22 cm überall Platz finden und läßt die kleinen Lokalbahnlokomotiven in ihrer "heimatlichen" Umgebung zu einem ganz besonderen Blickfang werden. ds

**-- Telefax - Service -- Telefax - Service --
- Telefax - Service -- Telefax - Service -- Telefax -**

Wählen Sie für Ihre Aufträge, Wünsche und Anfragen den kürzesten Weg. Rund um die Uhr. Unser Telefax-Gerät steht selbstverständlich auch an den Wochenenden und Feiertagen auf Empfang. Und wir bearbeiten die Eingänge zum nächstmöglichen Zeitpunkt.

Unsere Telefax-Nummer lautet:

Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5

0 81 41/4 46 89

Postfach 1453
D-8080 Fürstenfeldbruck



Bild 1: In angeregtem Gespräch stehen zwei Bewohner vor dem Bürgerhaus.



Bild 2: Durch den Wegfall der von Pola vorgesehenen Arkaden an der Giebelseite hat das Haus im Aussehen noch gewonnen.

Die neue Dimension von Pola

Mit der Bezeichnung "Tabakwaren G. Hennig" stellt Pola in der Reihe "Meistermodell" ein neues Eckhaus für die Nenngröße H0 vor. Was für Möglichkeiten sich mit diesem Bausatz ergeben! Erstmals wurde ein Gebäude in 45°-Abschrägung gewählt. Zwei dieser Bausätze führen dann zu der gewohnten Eckform von 90°. Der Grundriß des neuen Gebäudes erlaubt eine völlig andere Konzeption in der Straßenföhrung und läßt im wahrsten Sinne des Wortes neue Perspektiven auf den Modellbahnanlagen und Dioramen entstehen. Der Modellbauer kann sich von der starren, rechtwinkligen Gestaltung der Straßenzüge lösen und mit "weichen" Einmündungen im stumpfen Winkel weitaus "lebendigere" Straßenzüge gestalten.

Das Stadthaus ist ganz im Rokokostil gehalten. An der Seitenwand kann ein zweistöckiger Erker angesetzt werden. Die Dächer der beiden Giebelseiten münden in eine gemeinsame Rückseite. Weitere Stadthäuser lassen sich rechts und links anbauen. Die Aneinanderreihung mehrerer dieser Bausätze ergibt eine kreisförmige Stadthausreihe mit

einem doch ziemlich geräumigen Innenhof. Wie leicht sich der Bausatz abwandeln läßt, haben wir beim Zusammenbau ausprobiert.



Entgegen der Bauanleitung für die Variante wurden die Verzierungen über den Türen beibehalten, die vorgesehenen Arkaden dagegen weggelassen. Dadurch wird die Wirkung der bereits gealterten Giebelseiten mit ihren maßstäblich ausgeführten Türen und den vielen kleinen Ausschmückungsteilen ganz besonders gesteigert. Einige Preiser-Figuren beweisen die konsequente Einhaltung des Maßstabs 1:87 überzeugend. Die Paßgenauigkeit der einzelnen Teile ist wieder hervorragend; selbst bei der komplizierten Dachkonstruktion gab es keinerlei Probleme. Lediglich die Kanten der zwei Schornsteine müssen mit etwas Farbe nachbehandelt werden. Bei der Ausführung des Eckhauses ohne Arkaden sollten die acht kleinen Bohrungen im Straßenpflaster verspachtelt und entsprechend bemalt werden. Wir haben diesen Arbeitsschritt nur angedeutet. – Der neue Bausatz dürfte sich die Herzen vieler Modell-Architekten im Sturm erobern.

ds

Bild 3: Die Rückansicht ist auch recht ansehnlich. Fotos: K. Heidebreder

Fine Scale
Code 75

1,9 mm 1,34 mm

Der Geheimtip!

Das neue **PECO** H0 Fine Scale-Gleis mit 1,9 mm niedriger Profilhöhe (Code 75) und 0,8 mm Profilbreite. Hier läuft nichts auf und fällt nichts rein. Und für N-Bahner **PECO** N Fine Scale-Gleis mit 1,4 mm Profilhöhe (Code 55). Den englischen **PECO**-Katalog erhalten Sie gegen DM 8,50, das Fine Scale Info gegen DM 1,50, in Briefmarken oder gegen Überweisung auf das Postgirokonto Nr. 4249 18-209 beim Postgiroamt Hamburg.

Best.-Nr. EJ 91 P.

PECO



WEINERT MODELLBAU
Mittelwending 7, 2803 Weyhe/Dreye

PECO

Fine Scale
Code 55

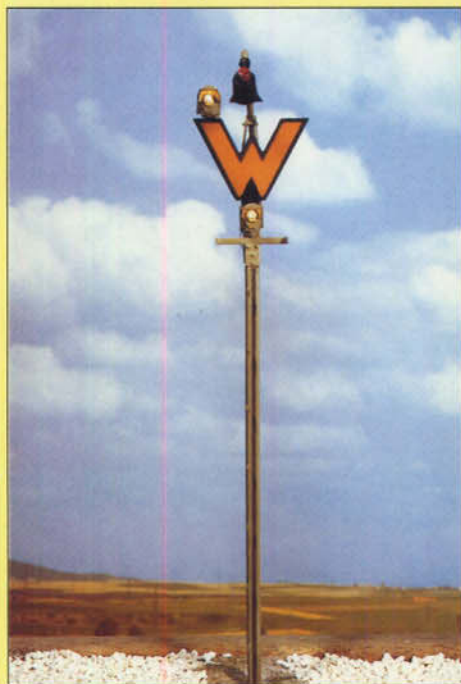
1,4 mm 1,06 mm



Bild 1: Die FS-Elokok der Serie E 428 als H0-Modell von Lemaco.

★ Schaufenster der Neuheiten ★

Bild 2: Das Wartezeichen Ra 11 mit der zusätzlichen Sh-1-Funktion von Besig Präzisionsmodellbau.



Besig Präzisionsmodellbau

Neu auf dem Markt sind jetzt die Wartezeichen (Signal Ra 11). Die aus Messing gefertigten Rangiersignale gibt es in den Ausführungen für die Nenngrößen I, II und III. Neben der Reichsbahn-Version (orangefarbenes W mit schwarzem Mast) existieren die drei DB-Ausführungen (unbeleuchtet, beleuchtet und beleuchtet mit zusätzlicher Sh-1-Funktion = Fahrverbot aufgehoben). Weiterhin werden die rot-weißen Grenzzeichen (Signal Ra 12) in einem Fünfer-Set angeboten.

Lemaco

Nun gibt es auch das H0-Modell einer FS-Lokomotive der Serie E 428. Das Vorbild wurde aus der Serie E 326 abgeleitet; es stand von 1934 bis 1988 im Einsatz. Das ganz aus Messing gefertigte Modell weist wiederum die von Lemaco gewohnte Präzision auf und ist mit zahlreichen Extras ausgestattet. Ein Modell, das seinen Preis wert ist!

Lima

Während man in Deutschland offensichtlich noch mit einigen Schwierigkeiten beim Vertrieb von Lima-Erzeugnissen zu kämpfen hat, erhielten wir Post aus Luxemburg. Ein Päckchen, das wieder einmal "hoch vom gelben Wagen" gefallen war, enthielt ein Set mit drei Nahverkehrswagen der CFL. Diese Fahrzeuge entsprechen in der Bauausführung den "Silberlingen"

der DB, sind jedoch mehrfarbig lackiert und wurden von Lima exklusiv für die Firma Fiba-Shop in Bridel/Luxemburg gefertigt. Die Modelle der Nenngröße H0 sind recht gut ausgeführt und tadellos lackiert. Die Wagen sind baugleich, unterscheiden sich aber in den Anschriften und in der Farbe der Innenausstattung. Der Packung, die umgerechnet rund 150 Mark kosten soll, liegen diverse Trittbretter zum Ankleben und Zurüstteile zum Einstecken bei.

Pola

Eine Erweiterung der begonnenen Serie "Pola-Arbeiterhäuser" für die Nenngröße N sind die beiden Wohnhäuser mit der Art.-Nr. N 256 in der für die damaligen Arbeitersiedlungen typischen Backsteinbauweise. Alle zwei Modelle sind handbemalt und bereits gealtert. Mit der Nachbildung eines Bauernhauses eröffnet Pola die Vorstellung seines Bauernhof-Programms im Maßstab 1:22,5, das insgesamt zehn Artikel umfassen wird. Bewegliche Fenster gehören ebenso zur Ausstattung wie die Bewohner des Taubenschlags; selbst das "stille Örtchen" wurde nicht vergessen. Mit diesem Bauernhof läßt sich nun das Ambiente für den von Pola herausgebrachten Lanz-Traktor schaffen.

Reitz

Die Modellbahnschmiede aus Berlin stellt ihr neuestes Zurüstbauteil vor, die geteilte Rauchkammertür

Bild 3: Ein unbedingt notwendiges Ausstattungselement sind diese Grenzzeichen für die Markierung des einzuhaltenden Profils.

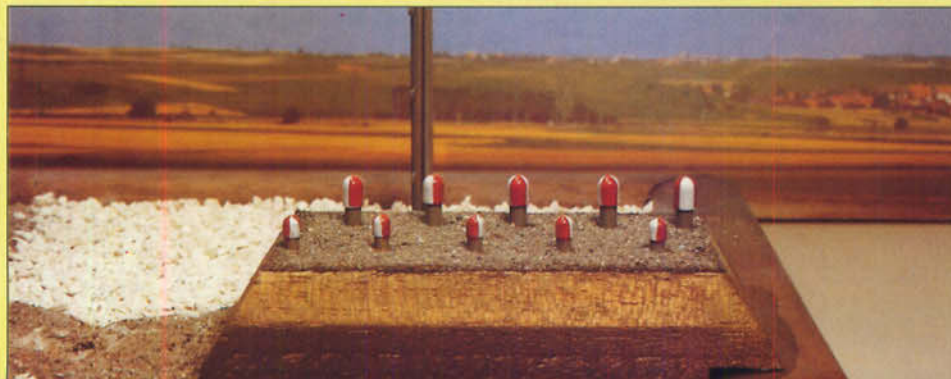


Bild 4: Ein interessantes Zurüstteil von Reitz: die geteilte Rauchkammertür für die Baureihe 98 von Trix.

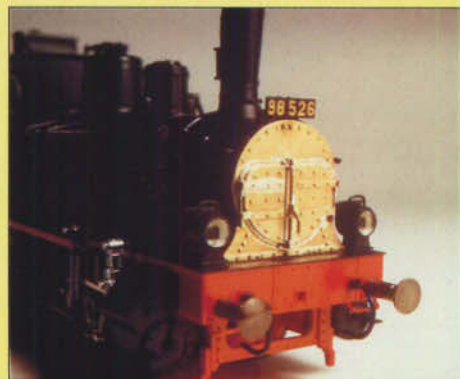




Bild 5: Dieser Kds 56 von Roco wird als Einzelfahrzeug angeboten.



Bild 6: Ganz in Hellgrau gehalten ist dieser Ucs 909 aus dem Set von Roco.



Bild 7: Für den Transport von Kalksteinmehl ist der mittelgraue Ucs 909 bestimmt.



Bild 8: Dritter im Bunde ist der Ucs 909 mit dunkelgrauen Behältern, in denen beim Vorbild das Ladegut Quarzsand befördert wird.

für die Baureihe 98 von Trix. In exzellenter Weise erfolgte die filigrane Nachbildung der Nieten und Türteile. Dieses Zurüstteil dürfte eine willkommene Ergänzung für die Liebhaber derartiger Lokomotivtypen sein.

Roco

Zu den ersten Neuheiten des Modelljahres 1991, die im April zur Auslieferung gelangten, zählen die Silowagen der Bauart Kds 56 bzw. Ucs 909 der Deutschen Bundesbahn. Von den im vergangenen Jahr

erschiedenen Kds 54 unterscheiden sich die neuen Modelle durch die größeren Behälter, die beim Vorbild einen Rauminhalt von je 17 m³ haben. Angeboten werden die einzelnen Wagen mit den Anschriften gemäß Epoche III und ein Set mit drei Wagen aus der Epoche IV. Die Fahrzeuge tragen unterschiedliche Anschriften und Wagennummern. Die im Set enthaltenen Wagen sind in drei verschiedenen Grautönen lackiert. Alle den Packungen beiliegenden Zurüstteile passen genau und sind in ausreichender Stückzahl vorhanden. Die Fahrzeuge wurden mit größter Sorgfalt exakt im Maßstab 1:87 gefertigt und zählen zum

Besten im derzeitigen Angebot der Hersteller von Modelleisenbahnen der Nenngröße H0. In einem speziellen Beitrag im Eisenbahn-Journal soll demnächst über die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Wagen berichtet werden.

Sachsenmodelle

Als Gemeinschaftsarbeit von Sachsenmodelle und Roco liegt jetzt der Katalog für das aktuelle Programm 1991/92 vor. Ganz bewußt wurde ein Schwerpunkt im Katalog auf Hintergrund-Informationen ge-

Bild 9: Der neue Katalog von Sachsenmodelle bringt viele interessante Hintergrund-Informationen für den Modellbahner.

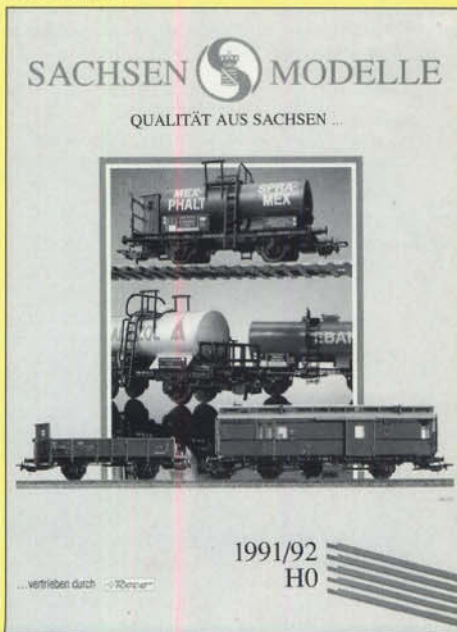


Bild 11: Aus dem dreiteiligen Set, das Lima für Fiba-Shop gefertigt hat, stammt der CFL-Nahverkehrswagen 1./2. Klasse. **Fotos 5 bis 8, 11: H. Obermayer**

Bild 10: Der Stuttgarter Stadtbahn-Triebwagen S-DT 8 in H0 von Swedtram.





Bild 12: Ein kompletter Zirkuszug, gebildet aus Rungenwagen von Sauter mit und ohne Rungen.

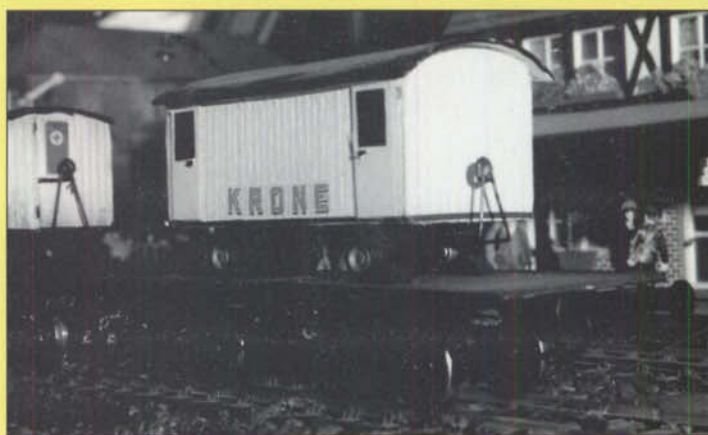


Bild 13: Auf einen O-Rungenwagen von Sauter wurde ein Zirkuswagen verladen.



legt. Das war auch schon im Gemeinschaftskatalog 1990 mit der Firma Gützold der Fall. Diese Art Katalog hebt sich wohltuend von der reinen Produktaufstellung früherer Jahre ab. Den weltweiten Vertrieb der Sachsenmodelle-Erzeugnisse hat am 1. Februar 1991 die Firma Roco übernommen.

Sauer

Ein sehr gut detaillierter Rungenwagen in der Nenngröße 0 wird als Neuheit 1991 angeboten. Der Wagen ist mit oder ohne Runghalterungen und Rungen

erhältlich und damit recht vielseitig einsetzbar. Als spezielles Ladegut gibt es eine ganze Palette von Zirkuswagen (Schul-, Kranken-, Käfigwagen usw.). Neu ist auch ein Bauwagen für dieselbe Nenngröße in verschiedenen Ausführungen.

Swedtram

Für Leben auf den Tranbahngleisen sorgt der schwedische Hersteller Swedtram. Für die Nenngrößen 0 und H0 werden der Kölner Stadtbahnwagen B 100 im Dekor der Kölner Messe, ein Bremer Straßenbahn-



Bild 15: Für Bauvorhaben in Nenngröße 0 bestens geeignet: der neue Bauwagen von Sauter.

Bild 14: Der Bauernhof "Weismüller" im Maßstab 1:22,5 wird ebenfalls von Pola angeboten.

wagen aus dem Jahre 1926, die Nürnberger Großraumwagen sowie die Stadtbahnwagen der Rheinbahn – Düsseldorf, Köln und Bonn – angeboten. Nur im Maßstab 1:87 sind der Stuttgarter Stadtbahnwagen S-DT 8 und ein Motorwagen der Wiener Straßenbahn von 1901 erhältlich. Modelle in 0 und H0 der Osloer und Malmöer Tram runden das Programm ab.

WMK

Unter dem Motto "Frühling-Sommer-Fahrradzeit" stellte WMK ein Schienenfahrrad nach einem historischen Vorbild auf die Gleise der Nenngröße 0. Das Modell besteht aus wenigen Einzelteilen, die sowohl zu einem dekorativen Standmodell als auch (mit einigem Bastelgeschick und zusätzlichen Bauteilen) zu einem voll funktionsfähigen, motorisierten Anlagenmodell montiert werden können.

Bild 16: Zwei Siedlungshäuser von Pola für die Nenngröße N.



Bild 17: Das neue Eckhaus von Pola. Fotos 1 bis 4, 9, 10, 12 bis 17: Werkfotos

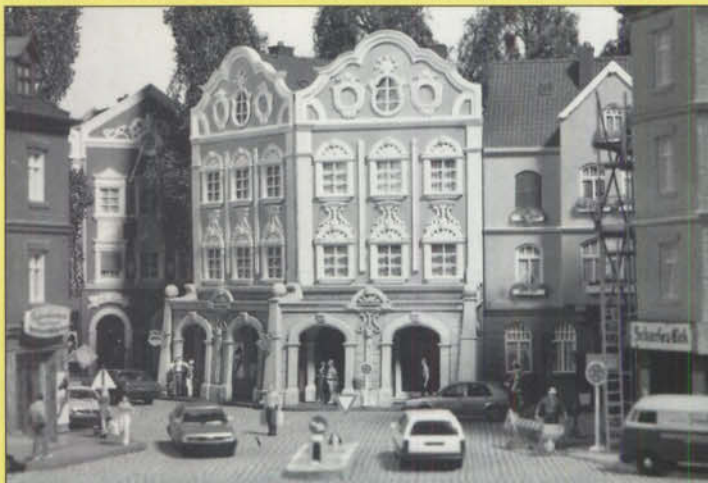




Bild 3: Der BMW M 3 (Nr. 3530) ist der erste in der neuen 91er-Herpa-Motorsport-Serie im Maßstab 1:87. Es handelt sich bei dem Modell um den von Herpa gesponserten Rennwagen, wie er 1991 im Kampf um die Deutsche Tourenwagen-Trophäe startet. Das Fahrzeug ist aufwendig mit den Original-Sponsor-Motiven bedruckt; es besitzt einen einzeln eingesetzten Rennsitz sowie einen Überrollkäfig.



AUTO -BAHN



Bilder 1 und 2: Frohe Kunde für alle Freunde der Spurweite N: Ab sofort bietet Herpa eine neue Modellreihe im Maßstab 1:160 an. Die Zweier-Sets enthalten jeweils einen US-Truck in "Conventional"-Bauart (Habuber) und einen "Freightliner" in "COE"-Bauart (Frontlenker) mit verschiedenen Aufliegern. Verglaste Fahrerkabinen und bewegliche Räder gehören ebenso zum Standard wie verchromte Tanks, "Sidepipes" und (zurüstbare) Rückspiegel. Unsere Bilder zeigen das Set mit Tankauflieger "Shell"/Rippcontainer "Sealand" (Nr. 6202) sowie Kofferauflieger "Roadway"/Tankauflieger "Mobil" (Nr. 6501).

Bild 4: Mit dem Modell des Ferrari 348 ts (Nr. 1020) in der Reihe "Collection 1:43" stellt Herpa eine interessante Variante des bereits erschienenen 348 tb vor. Besonders erwähnenswert ist die abnehmbare Dachschele, die sich hinter den Sitzen ablegen läßt. Weitere Merkmale sind die halb herabgelassenen Seitenscheiben (was die offene Spider-Version besonders betont) und die vorbildgerecht ausgeführten unterschiedlichen Felgen mit den "Luftschaufeln". Die Radnabenabdeckungen zeigen, wie auch die Lenkradnabe, das Ferrari-Wappen (schwarzer Hengst auf gelbem Untergrund).

Bild 5: In der Reihe "Herpa-US-Fahrzeuge" erscheint jetzt das attraktive Modell eines amerikanischen Schulbusses (Nr. 876000). Neben den zahlreichen typischen Begrenzungs-, Blink- und Warnleuchten besitzt das Modell an der Fahrerseite ein ausklappbares Stoppschild, das dem nachfolgenden Verkehr beim Stehenbleiben "Halt" vorschreibt.



Bild 6: Neu bei Wiking ist der Sprengwagen mit Kehrwalze als Replica-Modell, das es als Sonderpackung in zwei Farbausführungen geben wird (Art.-Nr. 649). Das Vorbild, entstanden aus einem Kriegs-Lkw, war der erste "mittlere" Lkw (5 t) der Deutschen Bundesbahn. Weiterhin werden ein Porsche-Carrera-4-Cabriolet (Art.-Nr. 16514), ein Huckepack-Sattelzug (Art.-Nr. 54827), ein VW Caravelle als Fahrzeug der Feuerwehr (Art.-Nr. 60118) und ein Audi-Front (Art.-Nr. 82614) die Modellstraßen als Neuheit beleben.



Bild 7: Vielfältig einsetzbar ist der MB-Niederflurhubwagen mit Planencontainer (Nr. 4134). Der Container kann wie das Original abgesenkt und abgenommen werden. **Werkfotos**