



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

8/1991  
August

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,-



# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

<b>Steiler Aufstieg – stilles Ende</b>	4
AW Trier (1911 – 1986)	
<b>13 Jahre für 13 Kilometer</b>	10
Die Strecke von Velbert über Heiligenhaus nach Kettwig	
<b>Schneller von Hannover nach Berlin</b>	17
<b>ÖBB: Neue Farben für die Neue Bahn</b>	18
<b>AVG-Tram im Auftrag der DB</b>	21
Karlsruhe – Pforzheim (KBS 770)	
<b>Wending und kein Ende</b>	22
<b>Die "Plettenberg" kommt wieder unter Dampf</b>	27
<b>Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II – Teil 2</b>	28
<b>Eine Münchnerin für Spanien</b>	38
Die Krauss-Maffei-Lok mit der Fabrik-Nummer 20 000 geht an die RENFE	
<b>Deutscher Staatsbahnwagenverband – Teil 9</b>	44
Zweiachsiger großräumiger bedeckter Güterwagen von 15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 9	
<b>Nicht mehr Endstation</b>	48
Lückenschluß bei Bayerisch Eisenstein	

## Modellbahn-Journal

22	Der Landwasserviadukt der RhB	60
23	Das Ergebnis meiner Arbeit: Alles klappt	65
24	Anno 1910	70
<b>In Wertingen ist Endstation</b>		76
<b>Diorama "Modern Times" – Teil 4</b>		82
Die Neubausiedlung		
<b>Reichsbahn-Sachsen – selbstgebaut</b>		87
Der sächsische Groß-Güterwagen GI-Dresden		
<b>Bahnhof Sachsen liegt nicht in Sachsen</b>		90

## Journal-Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	34
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	49
<b>Typenblatt: preuß. P 6</b>	51
<b>Typenblatt: preuß. T 9<sup>3</sup></b>	53
<b>Mini-Markt</b>	56
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	95
<b>Fachhändler-Adressen</b>	99
<b>Impressum</b>	101

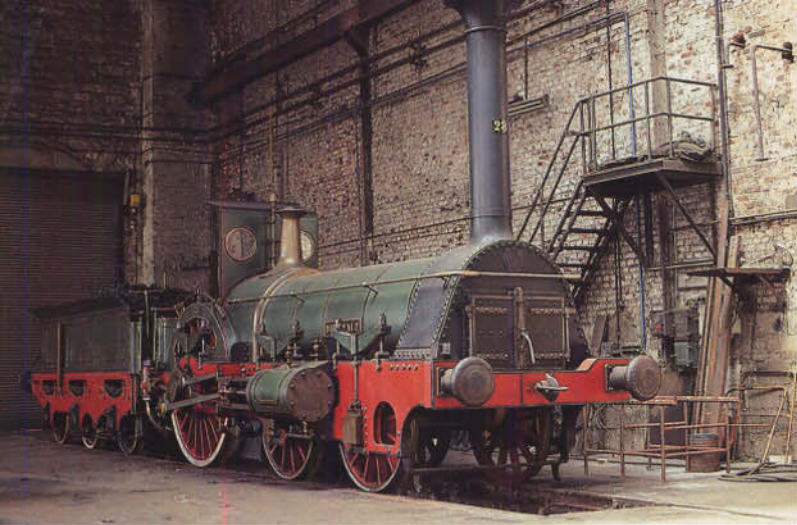
**Zu unserem Titelbild:** Zu Beginn der achtziger Jahre war Nossen noch ein Dorado für Dampflokkfans. Im Mai 1980 beförderte die 50 3581 einen Güterzug von dort nach Freiberg/Sachsen (hier bei Großschirma). **Foto: U. Geum**



**Steiler Aufstieg – stilles Ende (Seite 4):** Das AW Trier hätte am 1. Juli sein 80jähriges Bestehen feiern können – wenn es nicht vor fünf Jahren, weitgehend unbeachtet, geschlossen worden wäre. **Foto: Th. Horn**



**ÖBB – Neue Farben für die Neue Bahn (Seite 18):** Einige Triebfahrzeuge der ÖBB haben bereits eine Lackierung nach dem neuen ÖBB-Farbschema erhalten. Unser Foto zeigt die 1044 092. **Foto: A. Heidinger**



# Steiler Aufstieg - stilles Ende

## AW Trier (1911-1986)

Der Strukturwandel bei den Triebfahrzeugen und die Zentralisierung im Werkstättenwesen ließen in den vergangenen Jahren manches Ausbesserungswerk der Deutschen Bundesbahn überflüssig werden. Dazu gehörte auch das AW Trier West. Vor jetzt 80 Jahren war es gegründet worden; doch ohne großes Aufheben hatte es 1986, nach einem Dreivierteljahrhundert, seine Pforten geschlossen – Grund genug, noch einmal auf die wichtigsten Daten in der Geschichte des AW Trier West einzugehen.

Am 1. Juli 1911 nahm die ehemalige Hauptwerkstätte der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen in Trier mit einer 400köpfigen Belegschaft die Dampflok ausbesserung auf. Die Gründe für die Errichtung einer Hauptwerkstätte in Trier waren strukturelle Veränderungen im Werkstättenwesen und die Platznot in der Hauptwerkstätte Konz. Zunächst wurde die Lokomotivabteilung von Konz nach Trier verlegt. In Konz waren bis 30. Juni 1911 die beiden selbständigen Werkstättenämter zur Aufarbeitung von Dampflokomotiven bzw. Personen- und Güterwagen unter einem Dach vereint gewesen.

Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen in der Saar-Mosel-Region – vorwiegend bestimmt durch Massengüter wie Erz, Kohle, Koks und Stahl der im "Montan-Dreieck" Saar/Lothringen/Luxemburg ansässigen Schwerindustrie – macht es erforderlich, viel Rollmaterial – Wagen wie Lokomotiven – vorzuhalten. Entsprechend zu tun gab es für das Werkstättenwesen. Die Vergrößerung der anfangs eher bescheiden dimensionierten Anlagen der Hauptwerkstätte in Trier ließ aufgrund der zahlreichen auszubessernden Fahrzeuge nicht lange auf sich warten. Der Betrieb war kaum angelaufen, da mußte schon über erste Werkserweiterungen nachgedacht werden. 1914 entstanden eine Werkzeugmacherei sowie die Abteilungen für die Armaturen- und Triebwerk aufarbeitung. Um die komplette Dampflok ausbesserung in

**Bild 1 (oben):** Anlässlich der 150-Jahr-Feder der ersten Eisenbahn in Deutschland, 1985, wurde der aus den Jahren 1924/25 stammende Nachbau der Crampton-Lokomotive "Die Pfalz" (Baujahr 1853) im AW Trier betriebsfähig aufgearbeitet.  
**Foto: H. P. Schmitz**

**Bild 2:** Zu Beginn der siebziger Jahre wurden im AW Trier noch zahlreiche Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn hauptuntersucht. Das Foto vom 29. März 1971 zeigt die 050 735.  
**Foto: B. von Mitzlaff**

Trier durchführen zu können, wurden 1916 eine Kesselschmiede und eine Sandstrahlreinigungsanlage in Betrieb genommen; die entsprechenden Arbeiten waren bis zu diesem Zeitpunkt noch in Konz erledigt worden.

## Kriegsbedingter Niedergang

Ab 1917 mußte in der Trierer Werkstätte mit ihren umfangreichen Werkzeugmaschinenkriegsnotwendiges Material hergestellt werden. Daß die Wartungsarbeiten an den Dampflokomotiven in diesen Zeiten auf das Allernötigste beschränkt werden mußten, nimmt da nicht wunder. Außerdem war die Fahrzeugpflege in den Bahnbetriebswerken zwischen den Einsätzen mangelhaft. Die Folge war nach Ende des Ersten Weltkriegs unter anderem ein überhöhter Schadbestand bei den Fahrzeugen.

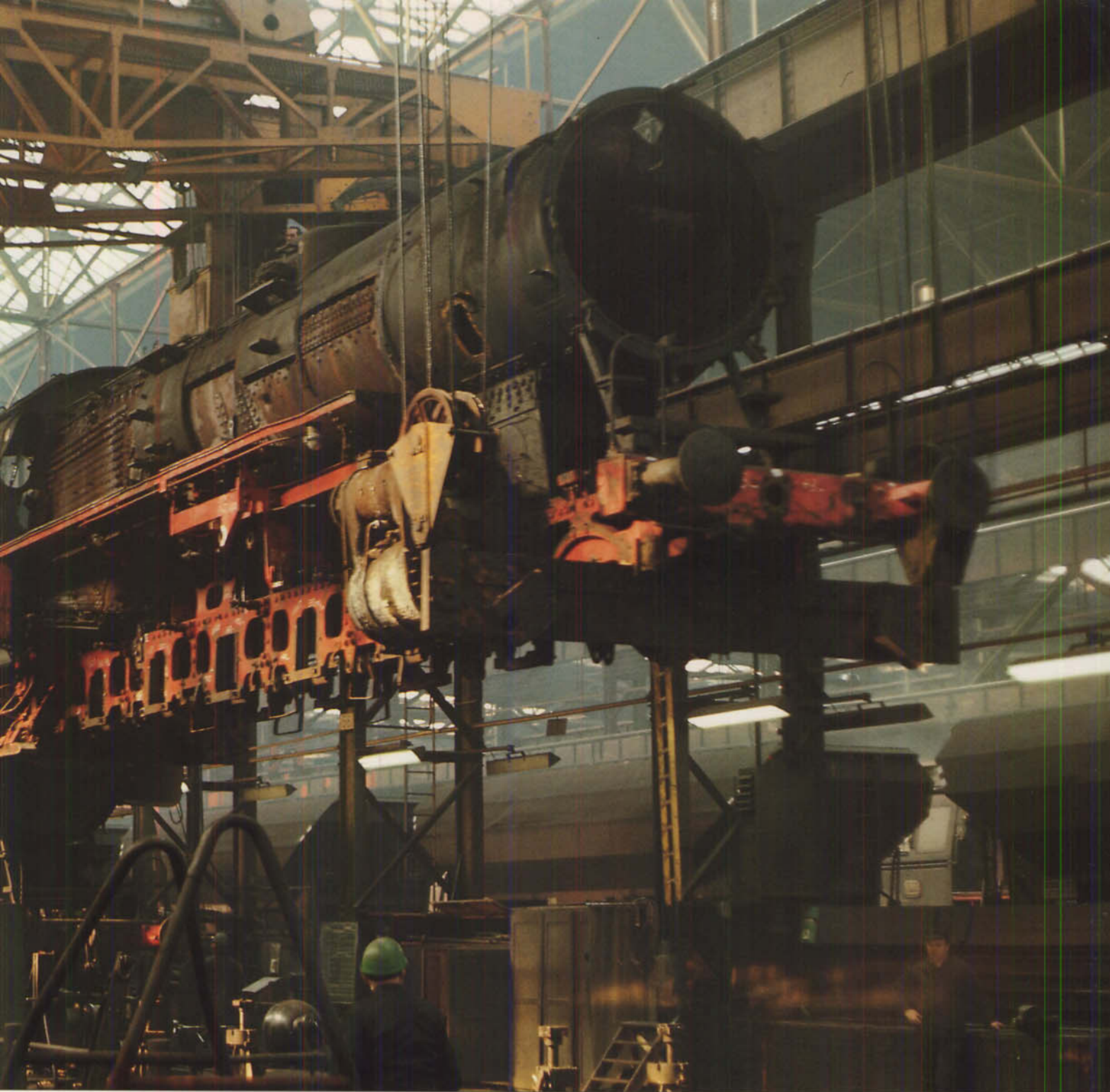
Die Belegschaft stieg aufgrund des nun hohen Arbeitsanfalls bis 1919 auf 1000 Beschäftigte an. Die nächsten Jahre waren von Inflation und Besatzungszeit geprägt. Man mußte sich stark darum bemühen, wieder ordentlich arbeiten zu können.

1924 kam es zu ersten Rationalisierungsmaßnahmen: Man spezialisierte sich in Trier West auf nur noch drei Lokomotivbaureihen. Neu kam in jenem Jahre die Schwellenaufarbeitung hinzu.

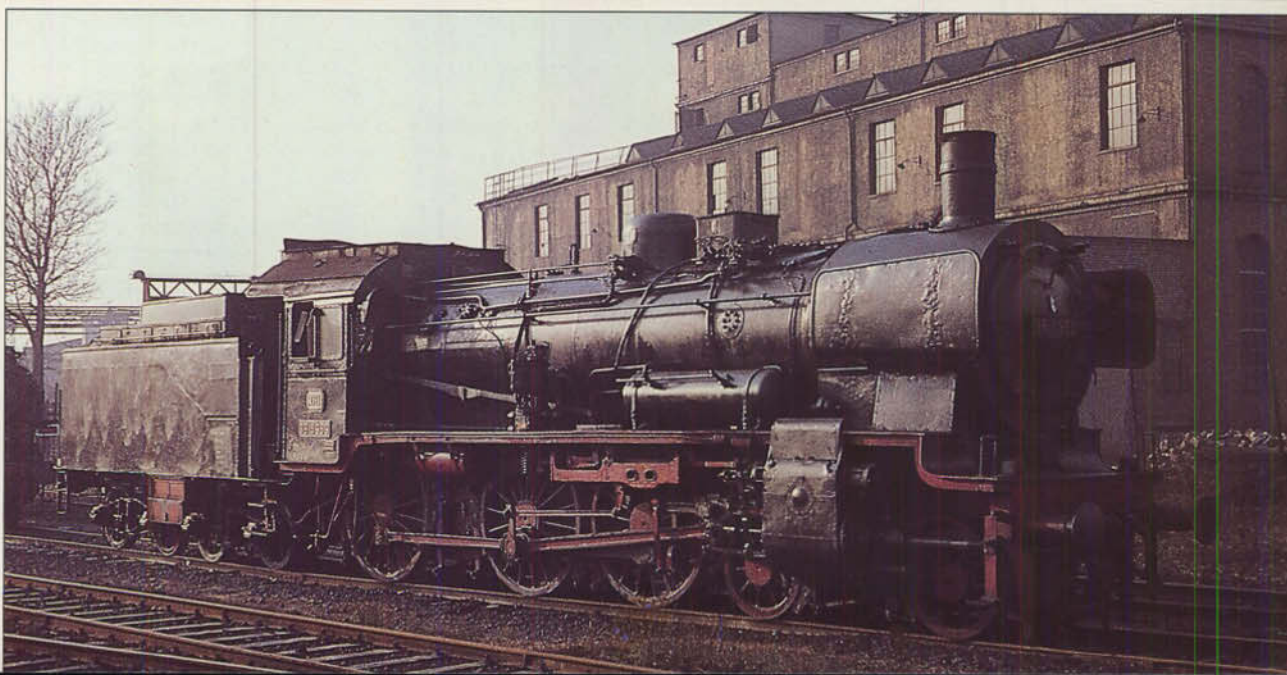
## Konz wird Trier angegliedert

Bereits 1911 war die Verwaltung der Hauptwerkstätte Konz zusammen mit der Lokomotivabteilung nach Trier West umgezogen. Das Jahr 1924 brachte dem RAW Konz nun den





**Bild 3:** In den sechziger Jahren war das AW Trier u.a. für die Unterhaltung der preußischen P 8 der Deutschen Bundesbahn zuständig. Hier die 38 3959 im AW Trier West (1965).  
Foto: W. Sieberg





**Bild 4:** Lokparade vor der Abnahmehalle des AW Trier am 29. März 1971 (von links nach rechts): 044 552, 086 478, 052 736 sowie 050 647. Foto: Th. Horn

Verlust der Selbständigkeit; es wurde fortan als Werkabteilung des RAW Trier West geführt. Die Zuständigkeit beider Werke war jedoch weiterhin getrennt: in Trier Lokomotiv-, in Konz Personen- und Güterwagenausbesserung. 1939 wurden 602 Dampflokomotiven ausgebessert. Aufgrund umfangreicher Ausbaumaßnahmen ab 1940 konnte man die Kapazität des Werkes beträchtlich steigern, so daß 1943 mit 885 aufgearbeiteten Lokomotiven das beste jemals erzielte Ergebnis brachte. 1944 wurde das Werk fast vollständig zerstört. Mit nur 100 Mann Belegschaft machte man sich an die Aufräumarbeiten. Ab Oktober 1945 waren wieder erste Instandsetzungsarbeiten an Fahrzeugen möglich.

Die nun folgenden Jahre standen ganz im Zeichen des Wiederaufbaus. Improvisation gehörte zum "täglichen Brot" der Eisenbahner. Die schier unüberschaubare Menge schadhafter Lokomotiven und Wagen machte ständige Personalaufstockungen erforderlich. Im Dezember 1946 waren 1242 Leute im Ausbesserungswerk beschäftigt. Im September 1947 verließ mit der 03 186 die 100. betriebsfähig aufgearbeitete Dampflokomotive seit Kriegsende die Montagehallen. 1948 konnten 207 Lokomotiven ausgebessert werden. Im Folgejahr waren es bereits 343. Bald besann man sich der Vorzüge, die vor dem Krieg die Spezialisierung auf wenige Baureihen gebracht hatte. Ab 1953 zählten daher nur noch

die Baureihen 23, 38<sup>10</sup>, 57<sup>10</sup> und 86 zum Trierer Unterhaltungsbestand. 1954 erreichte man die respektable Zahl von 622 aufgearbeiteten Lokomotiven. Mit der Schließung des AW Konz am 1. Juli 1956 wurden die letzten dort verbliebenen Arbeitsbereiche der Wagenausbesserung mit samt dem überwiegenden Teil der Belegschaft vom AW Trier West übernommen.

### Der Strukturwandel und seine Folgen

Der allmählich einsetzende Strukturwandel auf dem Triebfahrzeugsektor blieb auch für das AW Trier West nicht ohne Folgen. Immer mehr

**Bild 6:** Die Arbeiten an der 086 478 sind am 29. März 1971 weitgehend abgeschlossen; sie wird in Kürze vom AW Trier in ihr Heimat-Bw Nürnberg Rbf zurückkehren können. Foto: B. von Mitzlaff



**Bild 7:** Bis zum 31. August 1974 wurden die DB-Neubaudampflokomotiven der Baureihe 023 im AW Trier unterhalten. Das Foto vom 29. März





**Bild 5:** Das Fahrwerk der 050 647 (links) ist gerade frisch lackiert worden; der 051 414 (rechts) hingegen würde ein wenig neue Farbe gut tun (AW Trier, 29. März 1971). Foto: B. von Mitzlaff

Dampflokomotiven schieden aus, so daß sich die Dampflok ausbesserung ab Mitte der sechziger Jahre rückläufig entwickelte. Die Arbeiter wurden zum Teil damit betraut, die Fahrzeuge, die sie all die Jahre zuvor instandgehalten hatten, zu zerlegen.

Zusammen mit den Ausbesserungswerken Lingen und Braunschweig erhielt das AW Trier West in den siebziger Jahren die Aufgabe, sich der infolge eines Konjunkturschubs notwendigen Aufarbeitung zahlreicher Dampflokomotiven anzunehmen. Um dem unerwarteten Verkehrsanstieg auf der Schiene Herr zu werden, mußte nochmals die Dampflokomotive erhalten. Man sah sich im AW Trier West sogar veranlaßt, neue Mitarbeiter einzustellen. Die

Beschäftigtenzahl erhöhte sich 1970 wieder auf 950 Personen. Zu diesem Zeitpunkt gehörten die Baureihen 001, 003, 011, 012, 023, 038, 041, 042, 043, 044, 050 bis 053, 055, 064, 065, 078, 082, 086 und 094 zum Unterhaltsbestand der drei letzten Ausbesserungswerke für Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn – wie schon erwähnt Lingen, Braunschweig und Trier.

Das von der DB gesteckte Ziel, sich bis 1974 "das Rauchen abzugewöhnen", konnte nicht erreicht werden. Damit war es erst im Oktober 1977 soweit. In Lingen stellte man die Dampflokunterhaltung 1971 ein. Die Renaissance der Dampfrosen und damit des AW Trier West war jedoch nur von kurzer Dauer. Es handelte sich

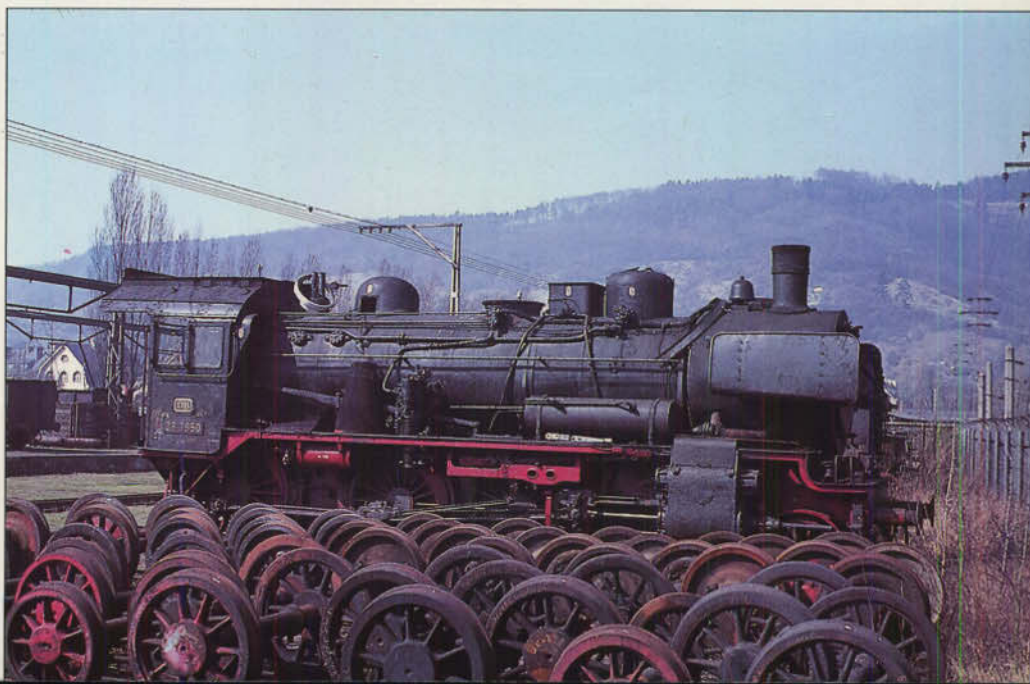
sozusagen um ein letztes Aufbäumen vor dem Aus.

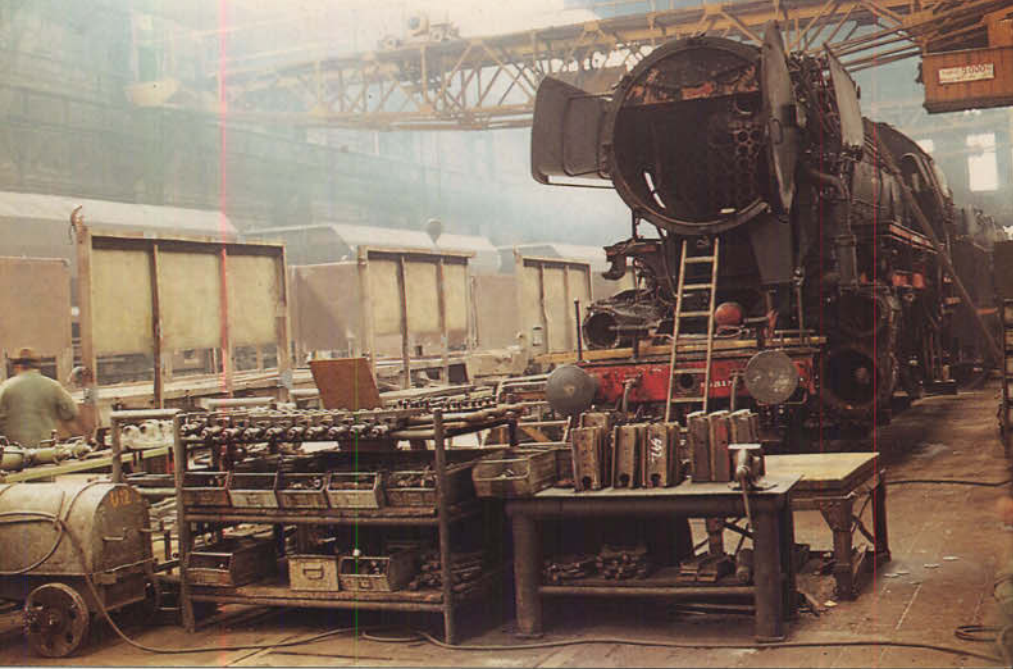
Weitere Zugänge fabrikneuer Diesellokomotiven verdrängten zusehends auch die letzten schwarzen Kolosse. Zum 1. September 1974 ging der Unterhalt der Baureihe 023 auf das AW Braunschweig über, und am 22. Oktober 1974 verließ als letzte der Trierer Dampflok die 051 448 die Hallen des AW in der Moselstadt. Im nunmehr letzten DB-Ausbesserungswerk für Dampflok, Braunschweig, wurden noch bis September 1976 Ausbesserungsarbeiten vorgenommen.

1971 zeigt die 023 009 und die 023 010 (beide vom Bw Kaiserslautern) nach erfolgter Ausbesserung. Foto: B. von Mitzlaff



**Bild 8:** Die 38 3650 ist im AW Trier West im Freien abgestellt und wartet auf ihre Ausbesserung. Foto: M. van Kampen





## Saarbrücker »Filiale«

Am 1. April 1980 verlor das Werk seine Selbständigkeit; es wurde dem AW Saarbrücken-Burbach angegliedert. Trotz des immer größeren Personalabbaus vermochte die verbliebene AW-Mannschaft anlässlich des 150jährigen Eisenbahnjubiläums 1985 mit der Instandsetzung einiger DB-Museumslokomotiven nochmals ihr handwerkliches Geschick zu beweisen. Einige Dampfloks versetzte man in neuen Glanz. Wohl dem, der sich durch diese Tätigkeit der "demütigenden" Schneidbrennarbeit entziehen konnte!

Gemeinsam mit den Ausbesserungswerken Kaiserlautern (23 105) und Offenburg (01 1100, 50 622) gehörte Trier zu jenen Werkstätten, die für die betriebsfähige Aufarbeitung von Museumsfahrzeugen verantwortlich zeichneten. In Trier wurde kurzerhand die seit August 1974 auf dem Werksgelände aufgestellte 86 457 vom Sockel geholt und betriebsfähig aufgearbeitet. Am 12. Januar 1985 unternahm die 86 457 erste "Gehversuche" nach Kyllburg in der Eifel. Die Abnahmefahrt erfolgte am 12. Februar 1985 im Rahmen eines Betriebsausflugs der verbliebenen AW-Belegschaft durch das verschneite Kylltal nach Gerolstein. Wenige Tage später, am 24. des Monats, ging es gleich noch einmal vor einem Sonderzug für die Allgemeinheit nach Gerolstein. Innerhalb nur weniger Tage war die extrem kurzfristig anberaumte Sonderfahrt bis auf den letzten Platz ausgebucht.

Auch der aus den Jahren 1924/25 stammende Nachbau der Crampton-Lokomotive "Die Pfalz" (Original 1853 von Maffei für die Pfälzische Ludwigsbahn gebaut) wurde betriebsfähig aufgearbeitet. Bei den rollfähigen Exponaten leistete das AW Überdurchschnittliches, was die preußische G 3 Saarbrücken 31 43, die preußische P 10 39 230 und die Einheitslokomotive 45 010 belegen. Die Arbeiten wurden so gut ausgeführt, daß sich die Maschinen äußerlich im Neuzustand präsentierten. Man munkelte, die 39 230 sei so hervorragend aufgearbeitet worden, daß es nur noch neuer Treibstangen bedurft hätte, um der alten Preußin "zu neuem Leben zu verhelfen".

## Etwas Eigenwerbung

Wenn Sie durch unsere Ausführungen neugierig geworden sein sollten und mehr über Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen entlang der Mosel wissen möchten, dann sollte keinesfalls die kürzlich erschienene Sonderausgabe II/91 des Eisenbahn-Journals "Eisenbahnen im Moseltal" in Ihrer Sammlung fehlen! Von den beeindruckenden Fotodokumenten aus der Zeit um 1878/79 spannt sich hier der Bilder-Bogen über die "Blütezeit" der Eisenbahn bis hin zur gegenwärtigen Betriebssituation.

In dieser Sonderausgabe wird die moderne Traktion "nur" entlang der oberen Mosel, im Großraum Trier – mit den Fahrzeugen der benachbarten Bahnverwaltungen CFL und SNCF – und auf den Nebenbahnen nach Wittlich, Berncastel-Kues und Traben-Trarbach vorgestellt. Der Schwerpunkt bei der Dampftraktion liegt entlang der gesamten Hauptbahn von Perl über Karthaus, Trier, Ehrang bis nach Koblenz. Die Beförderung der zahlreichen schweren Güterzüge im Moseltal oblag übrigens noch Anfang der siebziger Jahre der Baureihe 044; viele Eisenbahnfreunde kamen deshalb aus nah und

## Exkurs nach Görlitz und Meiningen

An dieser Stelle ein kurzer Einschub: Das Raw Görlitz und das Raw Meiningen bessern bis auf den heutigen Tag Dampflokomotiven aus. Während Görlitz für die Instandhaltung der Schmalspurdampfloks der DR verantwortlich ist, werden in Meiningen gegenwärtig noch Hauptausbesserungen regelspuriger Lokomotiven im Auftrag (überwiegend Museumsloks aus den alten Bundesländern bzw. aus dem Ausland) durchgeführt.

Doch zurück zum AW Trier! Ab Mitte der sieb-

ziger Jahre war man ganz mit der Güterwagenausbesserung beschäftigt. Überwiegend durchliefen Güterwagen der Gattungen Ed 090, Tdgs 930, E 040, Fad 167 und Rs 680 die einzelnen Abteilungen. In den letzten Jahren des AW Trier gehörte auch verstärkt die Zerlegung von Güterwagen, Dampflokomotiven, Dieselloks (V 200) und diversen Altbau-Elektrolokomotiven zum Alltag, bis schließlich auch diese Arbeiten ein Ende nahmen.

**Bild 9 (oben):** Gegen Ende der Dampflokzeit bei der Deutschen Bundesbahn war das Werk mit der Dampflokausbesserung allein nicht mehr ausgelastet; man nahm sich in Trier deshalb nun auch der Güterwagenausbesserung an. Dieses Foto vom 13. April 1973 dokumentiert sehr schön den Übergang von der Dampflokunterhaltung (rechts; 023 039) zur Güterwagenunterhaltung (links).

**Foto: Th. Horn**



**Bild 10:** Die 050 735 weilte am 29. März 1971 im AW Trier zur Ausbesserung.

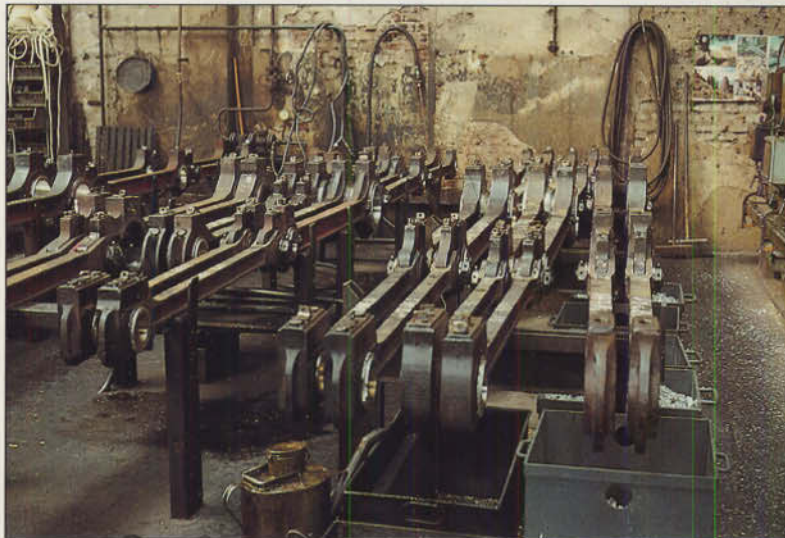
**Foto: Th. Horn**



**Bild 11:** Im März 1971 waren die Halblengleise im AW Trier offensichtlich alle belegt, so daß an der 044 657 unter freiem Himmel gearbeitet werden mußte.  
Foto: Th. Horn

fern an die Mosel, um den abwechslungsreichen Dampfbetrieb zwischen Koblenz und Trier noch einmal "hautnah" mitzerleben. Für die Modellbahner unter den Lesern dürften die in unserer Broschüre abgedruckten Gleispläne von besonderem Interesse sein. Selbst eine Skizze des heute längst in Vergessenheit geratenen Bw Karthaus fehlt nicht. Sollte die Lektüre der Sonderausgabe Ihr Interesse dann erst so richtig geweckt haben, sei an dieser Stelle der Hinweis erlaubt, daß schon bald eines unserer Specials dieses Thema fortführen wird. Die Beiträge über das unvergessene "Saufbähnchen", den Kaiser-Wilhelm-Tunnel, die Bahnbetriebswerke Ehrang und Cochem – um nur einige Kapitel zu nennen – werden wieder reich illustriert sein. Die vielen Fotos vom heutigen Betrieb zwischen Trier und Koblenz mögen verdeutlichen, daß auch hier Eisenbahn und Landschaft zu einer Symbiose gefunden haben.

**Udo Kandler**



**Bild 12:** Treib- und Kuppelstangen verweilen bis zu ihrem Wiedereinbau paarweise geordnet im Zwischenlager (29. März 1971). Foto: Th. Horn

**Bild 13:** Vier Elektrolokomotiven der Baureihe 117 (117 106, 122, 114 und 112) warten am 28. Juli 1981 als "Arbeitsvorrat" im AW Trier auf ihre Verschrottung. Foto: M. Werth





## 13 Jahre für 13 Kilometer

### Die Strecke von Velbert über Heiligenhaus nach Kettwig

Viele Leser werden mit der Landschaftsbezeichnung Niederbergisches Land nichts anzufangen wissen. Wo liegt es also? Im Westen reicht die mitunter sehr idyllische Gegend bis

vor die Tore der nordrheinisch-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf. Im Norden bildet die Ruhr eine natürliche Grenze. Im Süden trennt die Wupper das Niederbergische vom

Bergischen Land. Das Deilbachtal, in dem zum Teil die Kursbuchstrecke 381 (Wuppertal-Vohwinkel – Essen) verläuft, begrenzt das Niederbergische Land im Osten. Dieses Tal bildet gleichzeitig die Trennlinie zwischen dem Rheinland und Westfalen.

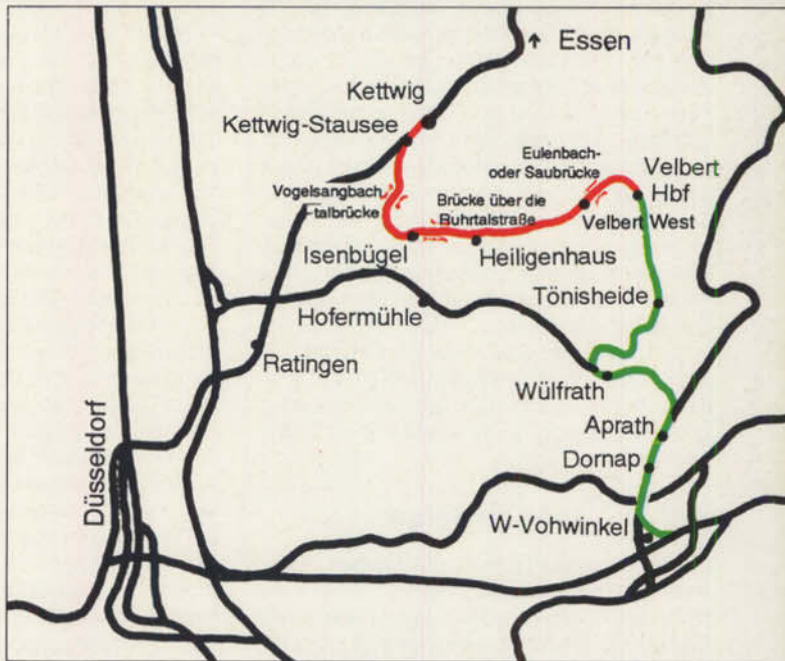




**Bild 3:** Die preußische Gattung T 16<sup>1</sup> war bis in die sechziger Jahre hinein auf dieser Strecke zu Hause: Sonderzug mit 094 730 zwischen Heiligenhaus und Velbert (August 1972).

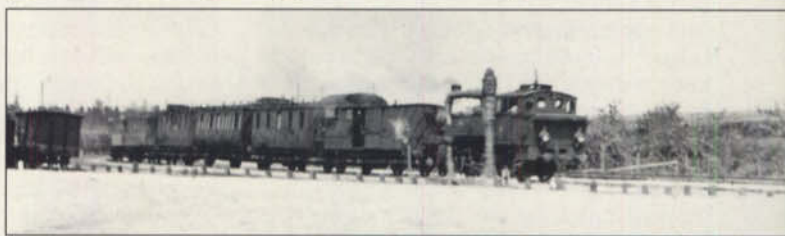
**Foto: P. Schnitzler**

**Bild 4:** Zwischen Vohwinkel und Velbert (grün markiert) wurde der Betrieb 1888 aufgenommen, zwischen Velbert und Kettwig (rot markiert) erst 1926. **Zeichnung: J. Mair**



**Bild 5:** Die 1901 an die KED Elberfeld gelieferten T 9<sup>a</sup> kamen offensichtlich schon sehr früh im Personenzugdienst zwischen Vohwinkel und Velbert zum Einsatz, wie dieses Foto – entstanden im Bahnhof Wülfrath – belegt.

**Foto: Sammlung Feldmann**

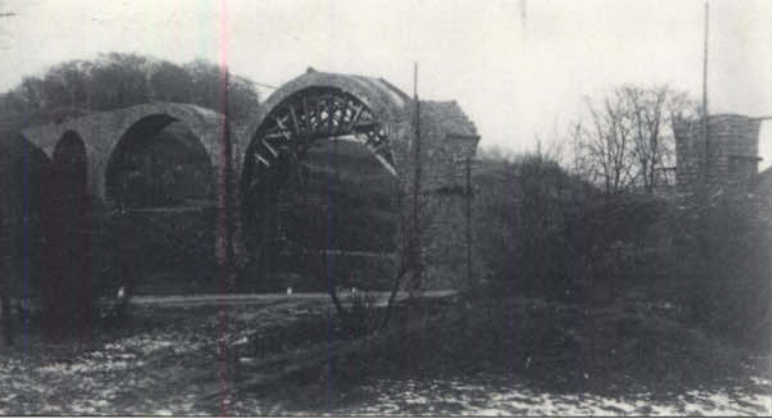


Bevor wir uns dem Thema dieses Journalbeitrags, der Geschichte der Nebenbahn Velbert–Kettwig, zuwenden, sei kurz auf die allgemeine Verkehrsentwicklung dieses Raumes eingegangen: Die im Norden gelegene Ruhr-Metropole Essen war, ebenso wie die angrenzenden Städte Oberhausen und Gelsenkirchen, bereits um 1800 vom Steinkohlebergbau geprägt. Von Essen über Werden–Velbert–Wülfrath nach Solingen, etwa dem Verlauf der heutigen B 224 folgend, verlief die "Kohlenstraße".

**Bild 1 (oben):** Die zwischen Velbert Hbf und Velbert West gelegene 153 m lange Eulenbachbrücke ist nicht nur das imposanteste der drei großen, vollkommen gemauerten Brückenbauwerke der ehemaligen Strecke Velbert–Kettwig, sondern mit einer Höhe von 41,3 m noch heute die höchste gemauerte Brücke im ganzen Ruhrgebiet. Das Foto vom 12. März 1991 zeigt die 332 011 mit einem Güterzug nach Heiligenhaus. **Foto: Th. Feldmann**

**Bild 2:** Diese Aufnahme entstand am 6. Februar 1990 nördlich des Hauptbahnhofs Velbert. Die 332 181 ist mit zwei Güterwagen nach Heiligenhaus unterwegs. **Foto: Th. Feldmann**

**Bild 6:** Erinnerungsfoto für das Bahnpersonal in Velbert aus dem Jahre 1907. Drei Lokomotiven der preußischen Gattung T 9 Bauart Elberfeld "umrahmen" das Gruppenbild. Damals hieß der Bahnhof übrigens "Station Velbert", wie auf dem Schild am Empfangsgebäude zu lesen ist. **Foto: Sammlung Feldmann**



**Bild 7:** Dieses Foto dokumentiert den Stand der Bauarbeiten an der Brücke über die Ruhrtalstraße zwischen Heiligenhaus und Isenbügel ungefähr zu Beginn des Jahres 1922. Foto: Vogler, Sammlung Feldmann



**Bild 8:** Zum gleichen Zeitpunkt ebenfalls noch nicht fertiggestellt war die zwischen Isenbügel und Kettwig gelegene Brücke über das Vogelsangbachtal. Foto: Vogler, Sammlung Feldmann

Diese unbefestigte Route war lange Zeit der günstigste Transportweg von den Zechen im Norden der Region zu den Produktionsstätten im Süden, im Niederbergischen Land.

Teilweise im Deilbachtal verlief die mit Pferden betriebene Schienenbahn von (Essen-)Steele nach Vohwinkel. Auf dieser Linie wurden bereits vor 1835, dem Eröffnungsjahr der ersten Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth, neben Kohle auch Personen befördert! 1831 (oder 1832) besuchte Kronprinz Wilhelm, der spätere preußische König Wilhelm I., diese Pferdebahn und schlug nach seiner Rückkehr nach Berlin der Regierung vor, die Pferdebahn nach englischem Vorbild zu einer mit Dampflokomotiven betriebenen Eisenbahnlinie auszubauen. In England hatten sich aber damals bereits einige schwere Unfälle mit Dampfmaschinen ereignet, so daß der Vorschlag abgelehnt wurde. Wäre er angenommen worden – die erste Eisenbahn in Deutschland dürfte bereits 1833 zwischen Steele und Vohwinkel gefahren sein!

## Kohle – tonnenweise

Die Industrieansiedlungen im Niederbergischen Raum dehnten sich im Laufe der Zeit mehr und mehr aus. Aufgrund neuer Metallgußverfahren, die höhere Temperaturen verlangten, benötigten die Firmen bald nicht mehr zentner-, sondern tonnenweise Kohle. Dieser immense Bedarf ließ sich auf die Dauer nicht mit Pferdefuhrwerken bewältigen. Der Ruf nach einer Eisenbahn wurde immer lauter, blieb aber zunächst ohne Echo. Nachdem das Deutsche Reich 1871 den Krieg gegen Frankreich gewonnen hatte, füllten die französischen Reparationsleistungen jedoch die deutschen Kassen. Bei den inzwischen wesentlich leistungsfähigeren Lokomotiven war es nun möglich, eine Bahnlinie durch die bergige Landschaft in die Industriestadt Velbert

anzulegen. Die Ingenieure wählten den leichteren Aufstieg von Süden her, erreichten also von Vohwinkel über Wülfrath das Velberter Hochplateau.

Anfang 1885 begann man mit dem Bau des ersten, 4,89 km langen Teilstücks vom Bahnhof Aprath (an der Strecke Vohwinkel – Essen) nach Wülfrath. Der Abschnitt konnte am 1. Februar 1886 dem Personen- und Güterverkehr übergeben werden. Nach weiteren zwei Jahren Bauzeit (für die 8,55 km lange Fortsetzung bis Velbert) erreichte am 1. November 1888 der erste Güterzug den 263,5 m hoch gelegenen Bahnhof Velbert (km 18,8). Ab 1. Februar 1889 verkehrten dann auch Personenzüge von Vohwinkel bis Velbert. Wie ein Bild aus dem Jahre 1907 belegt, wurden damals Lokomotiven der preußischen Gattung T9 Bauart Elberfeld auf dieser Strecke eingesetzt; sie waren vermutlich im Bw Vohwinkel beheimatet. Nach Fertigstellung der Strecke (Vohwinkel –) Aprath – Velbert hoffte man vor allem in Heiligenhaus auf eine Fortführung der Trasse von Velbert über Heiligenhaus, Isenbügel nach Kettwig, um dort Anschluß an die bereits bestehende zweigleisige Hauptbahn Essen – Düsseldorf zu finden. Heiligenhaus war zu jener Zeit zwar durch eine Schmalspurbahn mit Velbert verbunden; diese war aber für den Transport von Gütern nicht besonders geeignet. Außerdem war die Weiterführung der Strecke Richtung Essen für Heiligenhaus wichtig, um eine direkte Schienenverbindung mit den Produktionsstätten von Kohle und Stahl an Rhein und Ruhr zu erhalten.

Man diskutierte eine Reihe von Vorschlägen zum Verlauf der Strecke Velbert – Kettwig. Doch wurden sie angesichts der ungünstigen topographischen Verhältnisse – ein Höhenunterschied von 215,5 m auf rund 10 km Luftlinie zwischen Velbert (263,5 m über N.N.) und der Hauptstrecke Düsseldorf – Essen bei Kettwig

(47,0 m über N.N.) – alle verworfen. Trotzdem gab die Stadt Heiligenhaus nicht auf. Die Verhandlungen mit den zuständigen Stellen wurden am 6. Juli 1889 aufgenommen. Unter anderem wegen der ablehnenden Haltung Velberts wurden erst 20 Jahre später, am 13. Juni 1910, die Vermessungsarbeiten genehmigt und bis Ende 1911 dann auch abgeschlossen.

## 1913: Es geht weiter

Nachdem ein Streckenplan erstellt worden war und sich die betroffenen Gemeinden zur kostenlosen Abtretung der benötigten Grundstücke verpflichteten hatten, legte die Stadt Heiligenhaus am 22. März 1912 der preußischen Regierung die Pläne vor.

Am 12. Mai 1912 wurde der Bau der Strecke Velbert – Heiligenhaus – Isenbügel – Kettwig (Pusch) genehmigt. Für das Vorhaben stellte der preußische Staat 7,75 Millionen Mark bereit; weitere 1,5 Millionen brachte die Stadt Heiligenhaus auf. Den Bahnhof Velbert mußte man übrigens um rund 1 km nach Norden verlegen. Der Zugverkehr sollte spätestens 1915 aufgenommen werden.

Der erste Spatenstich erfolgte am 23. Juli 1913. Die in drei Baulose aufgeteilten Arbeiten übernahm die Firma Polenski & Zöllner, zu dieser Zeit eines der leistungsfähigsten Bauunternehmen im ganzen Reich. Auf dem Gebiet der Stadt Velbert errichtete die Baufirma die Eulenbachbrücke. Sie ist, wie zwei weitere große Brücken der Strecke Velbert – Kettwig auch, vollkommen gemauert. Sie besteht aus acht Bögen und ist 153 m lang. Mit ihren 41,3 m Höhe ist sie noch heute die höchste gemauerte Brücke im Ruhrgebiet. Die Errichtung einer Drahtseilbahn zum Bau der Brücke verschlang 30 000 Mark. Im Sommer 1914 erreichte die Bautätigkeit ihren Höhepunkt. Täglich kamen mehr als hundert mit Baumaterial beladene Güterwagen im Bahn-

**Bild 9:** Beim Abzweig Pusch entstand um 1925 diese Aufnahme, die einen der beim Streckenbau verwendeten Feldbahnzüge zeigt. Im Vordergrund die beiden Gleise der Hauptlinie Düsseldorf – Essen. Foto: Vogler, Sammlung Feldmann



**Bild 10:** Am 24. Juli 1926 – 13 Jahre nach dem ersten Spatenstich – konnte der mit je einer Zug- und einer Schublokomotive bespannte Eröffnungszug von Vohwinkel über Velbert nach Kettwig fahren (Aufnahme in Isenbügel). Foto: Sammlung Feldmann



**Bild 11:** Bis zum Zweiten Weltkrieg wurden fast alle Züge auf der Strecke Vohwinkel – Kettwig mit Tenderlokomotiven der preußischen Gattungen T 14' und T 16' gefahren. Das vermutlich aus den dreißiger Jahren stammende Foto zeigt die 93 894 mit einem Personenzug nach Vohwinkel in Wülfrath. **Foto: Sammlung Feldmann**



hof Velbert an. Dieses Material transportierten die Arbeiter dann mit Fuhrwerken zu den Baustellen. Die rund 560 Bauarbeiter bewegten damals 10 050 000 m<sup>3</sup> Geröll und Erdmassen, errichteten drei Talbrücken, drei kleinere Viadukte und mehrere Unterführungen sowie Entwässerungskanäle, Bahnübergänge und Stützmauern.

Im August 1914 brach der Erste Weltkrieg aus; die Arbeiten kamen alsbald zum Erliegen. Sieben Monate später nahm die Firma Polenski & Zöllner mit Kriegsgefangenen die Arbeiten teilweise wieder auf; diese mußten 1916 aber endgültig eingestellt werden.

## Die arme Reichsbahn

Am 31. März 1920 ging das gesamte Schienennetz der Preußischen Staatseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn über und damit auch die halbfertige Strecke Velbert – Kettwig. Die Reichsbahn hatte kein Geld, um die Bahnlinie fertigzustellen. Sie war froh, wenn die knappen Finanzmittel für die Sanierung und Instandhaltung des bestehenden Netzes ausreichten.

Die Tatsache, daß abgesehen von einer Talbrücke und nicht allzu umfangreichen Erdarbeiten die Trasse von Velbert bis Isenbügel weitgehend fertiggestellt war, veranlaßte die Deutsche Reichsbahn schließlich aber doch wenigstens zur Fertigstellung des 6,39 km langen Abschnitts Velbert – Bahnhof Heiligenhaus. Für das Teilstück von Heiligenhaus über Isenbügel nach Kettwig strich die Reichsbahn allerdings alle Mittel: Die Reichsbahndirektion Elberfeld durfte für die Vollendung dieser Verbindung kein Geld mehr ausgeben. Es blieben fertige kurze Teilstücke, leere Bahnhofsgelände, halbfertige Einschnitte, Dämme und Brückenpfeiler zurück.

Am 31. März 1921 übernahm in Heiligenhaus der neue Bürgermeister Scheiper sein Amt. Er war fest entschlossen, für die Fertigstellung der Strecke nach Kettwig zu kämpfen. Am 17. Juli 1921 beauftragte der Provinziallandtag den Provinzialausschuß, im Reichsverkehrsministerium vorzusprechen und sich für die Fertigstellung der Strecke Heiligenhaus – Kettwig einzusetzen. Nach weiterem Hin und Her wurden zunächst Mittel bereitgestellt, um den durch den Bahnbau in Finanzschwierigkeiten geratenen Gemeinden zu helfen. Bürgermeister Scheiper bemühte sich weiter. Endlich entschied sich die Deutsche Reichsbahn doch noch für die Wiederaufnahme der Bauarbeiten auf der gesamten Strecke zwischen Velbert und Kettwig. Bevor es soweit war, wurde das Ruhrgebiet jedoch im Januar 1923 von Frankreich besetzt. Das Schienennetz ging in französische Verwaltung über. Viele befürchteten damals das wirtschaftliche Aus für das Niederbergische Land. Im Herbst 1923 gestattete die französische Besatzungsmacht aber immerhin die Aufnahme des Güterverkehrs auf dem Teilstück Velbert – Heiligenhaus. Gleichzeitig überprüfte man noch einmal die Rentabilität des Streckenabschnitts Heiligenhaus – Kettwig (Länge Heiligenhaus – Abzweig Pusch: 6,22 km).

**Bild 12:** Die Straßenseite des Empfangsgebäudes in Heiligenhaus, aufgenommen im Februar 1990. **Foto: Th. Feldmann**



**Bild 13:** Ein Jahr nach der Eröffnung der Bahnlinie von Velbert nach Kettwig (im Juli 1927) soll diese Aufnahme entstanden sein. Eine T 14' überquert auf Bergfahrt von Kettwig nach Velbert mit einem Personenzug zwischen Isenbügel und Heiligenhaus die Brücke über die Ruhrtalstraße. **Foto: Sammlung Feldmann**



**Bild 14 (unten):** Solche langen Personenzüge verkehrten in den dreißiger Jahren zwischen Velbert und Kettwig. Der Zug wurde auf der Eulenschbachbrücke im Bild festgehalten. **Foto: Sammlung Feldmann**





**Bild 16:** Im August 1981 wurde der Bahnhof Heiligenhaus noch mit Lokomotiven der Baureihe 216 bedient; heute kommt nur noch gelegentlich eine Köf III dorthin. **Foto: P. Schnitzler**

**Bild 15 (links oben):** Anlässlich der DGEG-Tagung in Düsseldorf wurde mit dem zweiteiligen Dieseltriebzug der NIAG am 1. April 1989 eine Sonderfahrt nach Heiligenhaus veranstaltet. Das Foto entstand zwischen Heiligenhaus und Velbert im Heiligenhauser Ortsteil Hetterscheid. **Foto: Th. Feldmann**

Aufgrund der neuerlichen Berechnungen entschied sich die Deutsche Reichsbahn am 1. November 1923 noch einmal für die Fertigstellung der Strecke. Die Kosten für die noch ausstehenden Bauarbeiten veranschlagte die Firma Polenski & Zöllner auf 1,8 Millionen Reichsmark. 66% davon übernahm die Deutsche Reichsbahn. Die restlichen 34% mußte die Stadt Heiligenhaus aufbringen. Da auf Velberter Gebiet die Strecke nach Kettwig schon fertiggestellt war, wollte Velbert nichts mehr von einer Beteiligung an den Kosten für die Fertigstellung des Abschnitts Heiligenhaus–Kettwig wissen. Velbert wäre bereit gewesen, der Stadt Heiligenhaus finanziell unter die Arme zu greifen, wenn Heiligenhauser Gebiet an Velbert überschrieben worden wäre. Darauf ging Heiligenhaus aber nicht ein und nahm 650 000 Mark Kredit auf.

## 1926: Lückenschluß

Am 21. März 1925 begannen die Arbeiten zur Fertigstellung der Verbindung Heiligenhaus–Kettwig. Ohne weitere Unterbrechungen konnten die beiden großen Brückenbauwerke "Ruhrtalstraße" und "Vogelsangbachtal" vollendet werden. Am 16. Juli 1926 wurde die Strecke beim Abzweig Pusch an die zweigleisige Hauptlinie Essen–Düsseldorf angebunden. Die letzten Arbeiten schloß man am 20. Juli 1926 ab, so daß am 24. Juli 1926 der Eröffnungszug von Vohwinkel über Wülfrath–Velbert–Heiligenhaus–Isenbügel nach Kettwig fahren konnte. Nach einer Bauzeit von genau

13 Jahren für die knapp 13 km lange Nebenbahn schlug der Heiligenhauser Bürgermeister an diesem Tag den "goldenen Nagel" ein. Die neue Eisenbahnverbindung brachte für die Industrie im Niederbergischen Land die erhofften Impulse.

Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verlief der Zugbetrieb ohne besondere Vorkommnisse. Lokomotiven der Baureihe 94<sup>5</sup> vom Bw Vohwinkel zogen die Güterzüge. Die Bespannung der Personenzüge teilten sich das Bw Vohwinkel (Baureihe 94<sup>5</sup>) und das Bw Kettwig (Baureihe 93<sup>5</sup>). Dem Personenverkehr dienten elf Zugpaare; weitere fünf waren dem Güterverkehr vorbehalten. (Zwei Güterzugpaare liefen von Vohwinkel bis Essen durch, zwei Zugpaare verkehrten nur zwischen Vohwinkel und Heiligenhaus, und ein Zugpaar fuhr von Vohwinkel nach Kettwig und zurück.) Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs nahm der Verkehr auf der Strecke zu. In Velbert gab es viele Rüstungsbetriebe. Deren Produktion lief auf Hochtouren. Für die zahlreichen Rangierfahrten der mit schwerem Kriegsmaterial beladenen Wagen verfügte der Hauptbahnhof Velbert zu jener Zeit über drei Lokomotiven der Baureihe 93<sup>5</sup> (Heimat-Bw: Kettwig). Abgefahren wurden die Militärgüter meist mit Einheitslokomotiven der Baureihe 50 oder mit preußischen G 8 (Schleppenderlokomotiven, die ab 1939 im Güterzugdienst auf der Strecke zum Einsatz kamen). Die Städte Mülheim, Duisburg und Düsseldorf wurden im Zweiten Weltkrieg von den Alliierten mehrmals so schwer bombardiert, daß man D-Züge einige Male von

Essen über Kettwig–Heiligenhaus–Velbert nach Vohwinkel und von dort weiter nach Köln bzw. umgekehrt umleiten mußte.

## Kettwiger Ruhrbrücke kaputt

Kurz vor Kriegsende zerstörten Tiefflieger die Stahlbrücke über die Ruhr in Kettwig; die Bahnverbindung von Velbert und Heiligenhaus nach Essen war unterbrochen. Als Ersatz für den aus südlicher Richtung nicht mehr zu erreichenden Bahnhof Kettwig legte die Deutsche Reichsbahn in Kettwig am Abzweig Pusch (Abzweigung der Strecke nach Velbert von der Hauptbahn Essen–Düsseldorf) nahe der zerstörten Brücke den Haltepunkt Kettwig vor der Brücke an (heute: Kettwig-Stausee). Die Ruhrbrücke konnte erst 1950 wieder für den Eisenbahnverkehr freigegeben werden.

Im Güter- wie im Personenzugverkehr dominierten nach dem Krieg wieder Tenderloks (Lokomotiven der Baureihen 93<sup>5</sup> und 94<sup>5</sup> des Bw Vohwinkel); zwei der neun Personenzugpaare wurden nun jedoch von Essener 78ern gefahren und später von Einheitslokomotiven der Baureihe 86. Ab Sommerfahrplan 1953 waren dann auch Schleppenderlokomotiven der preußischen Gattung G 10 im Personenzugverkehr zu sehen: Eine Hagener Lokomotive der Baureihe 57<sup>10</sup> bespannte den Morgenzug von Vohwinkel nach Heiligenhaus. Zum Sommerfahrplan 1955 reduzierte die BD Wuppertal das Angebot im Reisezugverkehr auf fünf Zugpaare und setzte gleichzeitig erst-



**Bild 17:** Nicht nur in Heiligenhaus ist das Güteraufkommen stark zurückgegangen; auch in Velbert fallen an manchen Tagen nur noch einige wenige Wagenladungen an, wie am 14. März 1991. Die 332 011 rollt mit dem aus nur zwei Güterwagen bestehenden Nachmittags-Übergabezug südlich von Velbert Hbf nach Wülfrath hinab. Foto: Th. Feldmann

mals die damals hochmodernen Schienenbusse der einmotorigen Baureihe VT 95 zwischen Vohwinkel und Kettwig ein. Wegen der starken Steigungen auf das Velberter Hochplateau hinauf bewährten sich die einmotorigen Schienenbusse auf dieser Bahnlinie nicht – sie waren auf den Steigungsabschnitten stets bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gefordert. Im Laufe des darauffolgenden Winterfahrplans lösten deshalb Diesellokomotiven der Baureihe V 36 mit Reisewagen die Schienenbusse ab. Im Sommerfahrplan 1957 wurden nur noch zwei Reisezugpaare angeboten, der übrige Reiseverkehr mit Bahnbussen auf der Straße abgewickelt.

## Erster Rückbau

Weiter sinkende Fahrgastzahlen veranlaßten die DB 1960 zur Einstellung des nicht mehr umfangreichen Reisezugverkehrs zwischen (Vohwinkel –) Aprath und Kettwig und damit auch auf dem einst so hart erkämpften Streckenabschnitt Velbert – Kettwig. Im gleichen Jahr gab man ferner den durchgehenden Güterverkehr Vohwinkel – Kettwig auf. Fortan lief der Güterverkehr von und nach Heiligenhaus ausschließlich über Velbert – Wülfrath. Zwischen Kettwig und Heiligenhaus fand somit kein Schienenverkehr mehr statt. Bereits im darauffolgenden Jahr, 1961, baute die Deutsche Bundesbahn die Gleise zwischen Heiligenhaus und dem Abzweig Pusch bei Kettwig ab; der ehemalige Bahnkörper wurde als Wanderweg hergerichtet.

Dem Güterverkehr zwischen Heiligenhaus und

Vohwinkel dienten zwei Zugpaare, bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 94<sup>5</sup>, sowie ein Zugpaar mit einer Lok der Baureihe 50. 1966 gingen diese Einsätze auf 44er über. Diese Baureihe erwies sich jedoch als zu schwer für die Strecke. So übernahmen bald wieder Loks der Reihe 50 den Güterzugdienst. Infolge des kontinuierlich zurückgehenden Güteraufkommens und der fortschreitenden Traktionsumstellung setzte die BD Wuppertal ab dem Winterfahrplan 1970/71 Dieselloks der Baureihe 212 ein, deren Leistung voll und ganz für die immer kürzer werdenden Güterzüge nach Heiligenhaus ausreichte. Immerhin verkehrten auch zu diesem Zeitpunkt noch jeden Tag drei Zugpaare bis Heiligenhaus. Ab 1975 endete dann der Mittagszug bereits in Velbert.

Als 1976 die Bundesbahndirektion Wuppertal aufgelöst wurde, veränderte sich einiges für die

Strecke nach Heiligenhaus: Sie ging in die Verwaltung der BD Essen über; die benötigten Lokomotiven stellte nun das Bw Duisburg-Wedau (Baureihe 50), und der Güterzugverkehr lief nun nicht mehr von/nach Wuppertal-Vohwinkel, sondern von Heiligenhaus über Velbert – Wülfrath und Ratingen West nach Duisburg-Wedau. So kamen bis zum Ende der Dampflokzeit bei der BD Essen nun wieder planmäßig "Dampfrösser" nach Heiligenhaus. Letzte Dampflok in Velbert war übrigens die 050 904 – die am 18. Juni 1977 mit einem Bauzug unterwegs war. Den Dampflokomotiven folgten Dieselloks der Baureihe 216 des Bw Gelsenkirchen-Bismarck, die vom Bw Duisburg-Wedau aus eingesetzt wurden.

1981 erhielt der Bahnhof Velbert einen zweiten überdachten Güterbahnsteig. Der Güterverkehr entwickelte sich so erfreulich, daß die DB einen

**Bild 18:** Im Jahre 1976 kamen nochmals planmäßig Dampflokomotiven vor den Güterzügen nach Velbert und Heiligenhaus zum Einsatz. Das Foto vom August 1976 zeigt die damals beim Bw Duisburg-Wedau beheimatete 052 408 beim Rangieren in Velbert Hbf. Foto: Th. Feldmann





**Bild 19:** 1981 wurde in Velbert Hbf ein zweiter überdachter Güterbahnsteig errichtet. Die 221 134 steht sechs Jahre später – am Abend des 17. Juli 1987 – mit dem Nahgüterzug nach Duisburg Hbf zur Abfahrt bereit.  
Foto: Th. Feldmann

Güterzugfahrplan (gültig ab Sommerfahrplan 1980)

Ng 63001 von DU-Wedau 5.52 6.32*) 6.54*)	Ng 63007 von DU-Wedau 17.00		Ng 63002 nach DU-Wedau 8.42 8.24*) 8.05*)	Ng 63008 nach DU-Wedau 17.33
	an	Velbert Hbf	ab	
	ab	Velbert Hbf	an	
	an	Heiligenhaus	ab	

Alle Züge waren mit Lokomotiven der Baureihe 216 bespannt. Das mit \*) gekennzeichnete Zugpaar Üg 66551/66550 nach/von Heiligenhaus verkehrt nur bei Bedarf.

neuen Güterzug von Velbert nach Duisburg einlegen mußte. Der Ng 65558 verließ Velbert um 18.43 Uhr und wurde mit einer Lok der Baureihe 221 (Bw Oberhausen) gefahren. Ab Sommerfahrplan 1983 ging die Bespannung dieses Zuges dann auf Krefelder 215er über.

### Velbert – abseits der S-Bahn

In den achtziger Jahren kam die Stadt Velbert darauf, daß sie mit ihren rund 90 000 Einwohnern die einzige Stadt dieser Größenordnung in der Bundesrepublik Deutschland ist, die ohne Personenverkehr auf der Schiene auskommen muß. Die Kommunalpolitiker forderten daher, Velbert über Heiligenhaus – Kettwig an das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr anzuschließen. Gegen den Wiederaufbau des Abschnitts Heiligenhaus – Kettwig sprechen allerdings gewichtige Argumente:

- Für einen neuen Oberbau, eine neue Stadt-



**Bild 20:** Der ausschließlich aus gedeckten Güterwagen gebildete abendliche Nahgüterzug von Velbert Hbf nach Duisburg Hbf mit der Zuglok 221 114 wird in Kürze in Wülfrath eintreffen, dort kopfmachen und anschließend seine Fahrt durch das Angertal Richtung Duisburg fortsetzen (8. April 1984).  
Foto: Th. Feldmann

brücke in Heiligenhaus und die Grundüberholung der drei großen gemauerten Viadukte zwischen Velbert und Kettwig fallen hohe Kosten an.

- Von Velbert aus besteht zwischen 4 Uhr früh und 0.30 Uhr in der Nacht ein sehr guter Busverkehr nach Essen (10- bis 30-Minuten-Takt – je nach Tageszeit).
- Die Bahnstrecke wäre bis Essen rund 13 km länger als die Straßenverbindung, die Fahrzeit auf der Schiene im Vergleich zum Bus nicht nur um 9 min länger (Gesamtfahrzeit mit der Bahn: 44 min), sondern nach den gegenwärtigen Tarifbestimmungen auch um rund 30% teurer.

Die Chancen, daß Velbert eines Tages per Schiene an das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr angeschlossen wird, sind also gering.

Da das Güteraufkommen zwischen Velbert und Heiligenhaus Mitte der achtziger Jahre kaum noch der Rede wert war, sollte dieses noch in Betrieb befindliche Teilstück der ehemaligen Strecke Velbert – Kettwig zum Fahrplanwechsel im Sommer 1986 eigentlich stillgelegt werden. Es kam jedoch anders: Die Bahnhöfe Velbert West und Heiligenhaus wurden zwar offiziell geschlossen, die Strecke jedoch gleichzeitig in ein Anschlußgleis des Bahnhofs Velbert umgewandelt, so daß weiterhin Güterwagen nach Heiligenhaus zugestellt werden bzw. von dort aus ihre Reise antreten können. Was die Zukunft für das Streckenstück Velbert – Heiligenhaus noch bringen wird, bleibt abzuwarten. Sollten größere Investitionen in diesem Abschnitt nötig werden, wird die Bundesbahn beim gegenwärtigen Güteraufkommen ihre Stilllegungsabsichten wohl in die Tat umsetzen.

Nach der Fertigstellung der Autobahn zwischen Velbert und Wuppertal kursieren inzwischen Gerüchte, daß auch in Velbert bald der letzte Güterzug abgefahren sein wird. Es ist im Gespräch, den Bahnhof Velbert Hbf von Wuppertal-Vohwinkel aus mit Lastkraftwagen zu bedienen. Wer sich den Eisenbahnverkehr um Velbert einmal selbst ansehen möchte, sollte sich also beeilen. Das zum Sommerfahrplan 1990 reduzierte Zugangebot sieht wie folgt aus:

- Ng 65581 mit Baureihe 216 von Duisburg-Wedau: Ankunft Velbert Hbf 6.10 Uhr. Die Zuglok fährt nach Erledigung eventuell erforderlicher Rangierarbeiten ab Lz zurück nach Duisburg-Wedau.
- Gegen 15.30 Uhr fährt die in Velbert stationierte Kleinlok der Baureihe 332 mit einem Übergabezug nach Wülfrath. Dort werden die Güterwagen aus Velbert an den Üg 67748 nach Duisburg-Wedau angehängt. (Zuglok ist eine 216.) Die Köf III fährt anschließend wieder nach Velbert zurück.
- Der Ng 65558 nach Duisburg Hbf verläßt Velbert Hbf planmäßig um 18.45 Uhr. Die Zuglok – eine Lokomotive der Baureihe 215 oder 216 – erreicht Velbert Hbf als Leerfahrt von Roddenhaus.

Thomas Feldmann



# Schneller von Hannover nach Berlin

## Streckenabschnitt Marienborn – Magdeburg wird für 650 Mio DM saniert und elektrifiziert

**Bild 1:** Die lange vernachlässigte Hauptstrecke von Magdeburg nach Marienborn (– Helmstedt – Braunschweig – Hannover) wird endlich "auf Vordermann gebracht" und gleichzeitig elektrifiziert. In knapp zwei Jahren wird hier voraussichtlich die Elektrotraktion Einzug halten. (Diesellok der Baureihe 118 mit Nahverkehrszug nach Helmstedt bei Wellen; 14. Juni 1991.)

**Bild 2:** Mit etwas Glück kann man hier bereits ICE-Mittelwagen mit der Kamera im Bild festhalten – allerdings nur auf Überführungsfahrt vom Hersteller in Berlin nach Hannover.



Für die Sanierung und Elektrifizierung des 47,5 km langen Streckenabschnitts zwischen Marienborn (Helmstedt) und Magdeburg vergab die Deutsche Reichsbahn den bislang größten Einzelauftrag in ihrer Geschichte. Für 650 Mio DM wird ein Konsortium unter Federführung des Bereichs Verkehrstechnik der Siemens AG mit Beteiligung der Firmen Dyckerhoff & Widmann AG und Knappe Gleissanierungs-GmbH den Aus- und Neubau von Brücken und Unterführungen sowie die komplette Instandsetzung des Oberbaus mit Schienen, Schwellen und Weichen vornehmen. Die elektrotechnischen Lieferungen – Kostenumfang 170 Mio DM – umfassen die gesamte Sicherungs- und Signaltechnik, die Fahrleitungen, die Bahnstromversorgung und die Telekommunikation. So wird die gesamte Strecke künftig nur noch von einem elektronischen Stellwerk (EStW) in Eilsleben aus ferngesteuert. Dieses erste EStW im Bereich der DR löst 17 bestehende, meist mechanische Stellwerke ab. Gleichzeitig werden alle noch vorhandenen handbedienten Schranken an dieser Strecke durch Brücken oder automatische Halbschranken ersetzt. Die Arbeiten haben bereits begonnen; sie erfolgen voll unter laufendem Betrieb und sollen bis zum Fahrplanwechsel im Mai 1993 abgeschlossen sein. Da durch diese Sanierung die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben wird, ist diese Maßnahme zugleich ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des Berlin-Verkehrs und zum Zusammenwachsen der Bahnnetze in den alten und neuen Bundesländern.

v. Ha.

**Bild 3:** Wesentlich verbessert wurde zum Sommerfahrplan 1991 das Angebot an hochwertigen Reisezügen von Berlin über Magdeburg und Marienborn in die alten Bundesländer. Statt bisher täglich drei InterRegio-Zugpaaren verkehrt jetzt jede Stunde ein InterCity-Zug ab Berlin über Magdeburg nach Braunschweig (aufgenommen am 14. Juni 1991 bei Wellen). Bei den nicht gerade attraktiven Fahrzeiten blieb jedoch zunächst alles beim alten – sie werden erst nach Sanierung und Elektrifizierung der Bahnlinie deutlich reduziert werden können. **Foto: F. Weidelich**





# ÖBB: Neue Farben für die Neue Bahn

Ende der sechziger Jahre gingen die Österreichischen Bundesbahnen von der bis dahin gebräuchlichen grünen Lackierung für ihre Lokomotiven ab, und fortan prägten "blutorange" gespritzte Loks den Betriebsalltag. Doch 1987, die österreichischen Eisenbahnen wurden gerade 150 Jahre alt, begann – dem Trend der Zeit entsprechend – die Suche nach einem neuen Farbschema. Die ersten Vorboten der neuen Linie sind inzwischen im Einsatz zu beobachten. Hier ein kurzer Überblick:

## Elektro- und Dieselloks

Für die Reihen 1043, 1044, 1046 mit Neubaukasten und 1146, 2043, 2143 sowie 2050 wurde zunächst folgende Norm ausgetüfelt: Der Kasten blieb blutorange, erhielt jedoch an seiner Unter-

kante einen breiten, um die Lok umlaufenden Streifen in Elfenbein ("Bauchbinde"). Drehgestelle, Rahmen und Dach sind ebenso wie der Bereich der Stirnfenster ("Brille") umbragrau lackiert. Auch die Schmalspurdieselloks der Reihen 2091 und 2095 erhielten eine Lackie-

rung in diesen Farben, doch entfällt bei ihnen die "Brille".

Die Maschinen der sonstigen Reihen wurden weiterhin blutorange gespritzt, lediglich die dünnen Zierstreifen an der oberen und unteren Kante des Kastens entfielen. Drehgestelle, Rahmen und Dach sind auch bei diesen Loks in Umbragrau gehalten.

1989 ging man schließlich von Blutorange auf den etwas dunkleren Farbton Verkehrsrot über, und etwas später löste die Farbe Achatgrau das altbekannte Elfenbein für die Bauchbinde ab. Ebenfalls seit 1989 gilt auch für die Verschiebeloks der Reihen 1063, 1064 sowie 2067 und 2068 ein neues Farbschema. Führerhaus und Vorbauten werden verkehrsrot, Rahmen, Drehgestelle und Dach umbragrau lackiert. Die Stirnseiten der Vorbauten ziert ein achatgraues, an das DB-"Lätzchen" erinnerndes Rechteck. Mit Ausnahme der Reihe 2067 erhalten die Maschi-



**Bild 2:** Auf der Mühlkreisbahn war am 7. Juli 1989 die blutorange/elfenbein lackierte 2043 061 vor dem R 3860 eingesetzt. Die Aufnahme entstand bei Schlägl.



nen am Rahmen einen um die Lok umlaufenden achatgrauen Streifen. Die Auspuffverkleidung der Dieselloks wird umbragrau lackiert.

Mit einigen Sonderlingen kann die Reihe 1044 aufwarten. Der Kasten der Schnellfahrlök 1044 501 ist blutorange, die Bauchbinde elfenbeinfarben. Sie liegt auch höher und ist schmaler als bei den anderen Loks. Überdies sind die Seitenwände im Bereich der Führerstände ebenfalls elfenbeinfarben lackiert. Die nach schweren Unfallschäden wieder aufgebauten 1044 092 und 117 sowie die 1044 201 - 203 sind an den Stirnseiten sozusagen spiegelverkehrt lackiert, denn die Bauchbinde ist in diesem Bereich in Blutorange und der Kasten in Elfenbein gehalten. Bei den 1044 092 und 117 wurde auch die Ausführung der Lüftergitter an jene der Unterbaureihe 1044.2 angeglichen.

Die aus der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre stammenden Maschinen der Reihen 1010, 1110, 1110.5 sowie 1141 und 1046 werden anlässlich fälliger Hauptausbesserungen modernisiert. Zur Vermeidung von Zugluft auf den Führerständen erhalten die 1010, 1110 und 1110.5 neue, etwas breitere Türen mit besser schließenden Fenstern. Im Bereich der Stirnseiten wird die Verblechung dahingehend geändert, daß nun die Trennlinie zwischen Kasten und Rahmen in einer Ebene liegt, die auch die Farbtrennkante zwischen Umbragrau und Blutorange bezie-

**Bild 4:** Zu den abweichend lackierten 1044 gehört auch die 1044 092. Am 17. September 1989 entstand diese Aufnahme mit Ex 167 "Montfort" bei Pöndorf.



**Bild 3:** Im engen Fritztal ist die 1046 019 mit dem Regionalzug 3555 unterwegs (bei Pöham, 14. September 1990). Anfang 1990 hatte diese Maschine einen neuen Kasten erhalten.

**Bild 1 (links):** Am 26. Januar 1991 konnte der grauweiß/ultramarinblau lackierte 4030 308 bei Gerling im Pinzgau als Regionalzug 5045 fotografiert werden. Das Gebirgsmassiv im Hintergrund ist das bekannte Steinerne Meer.

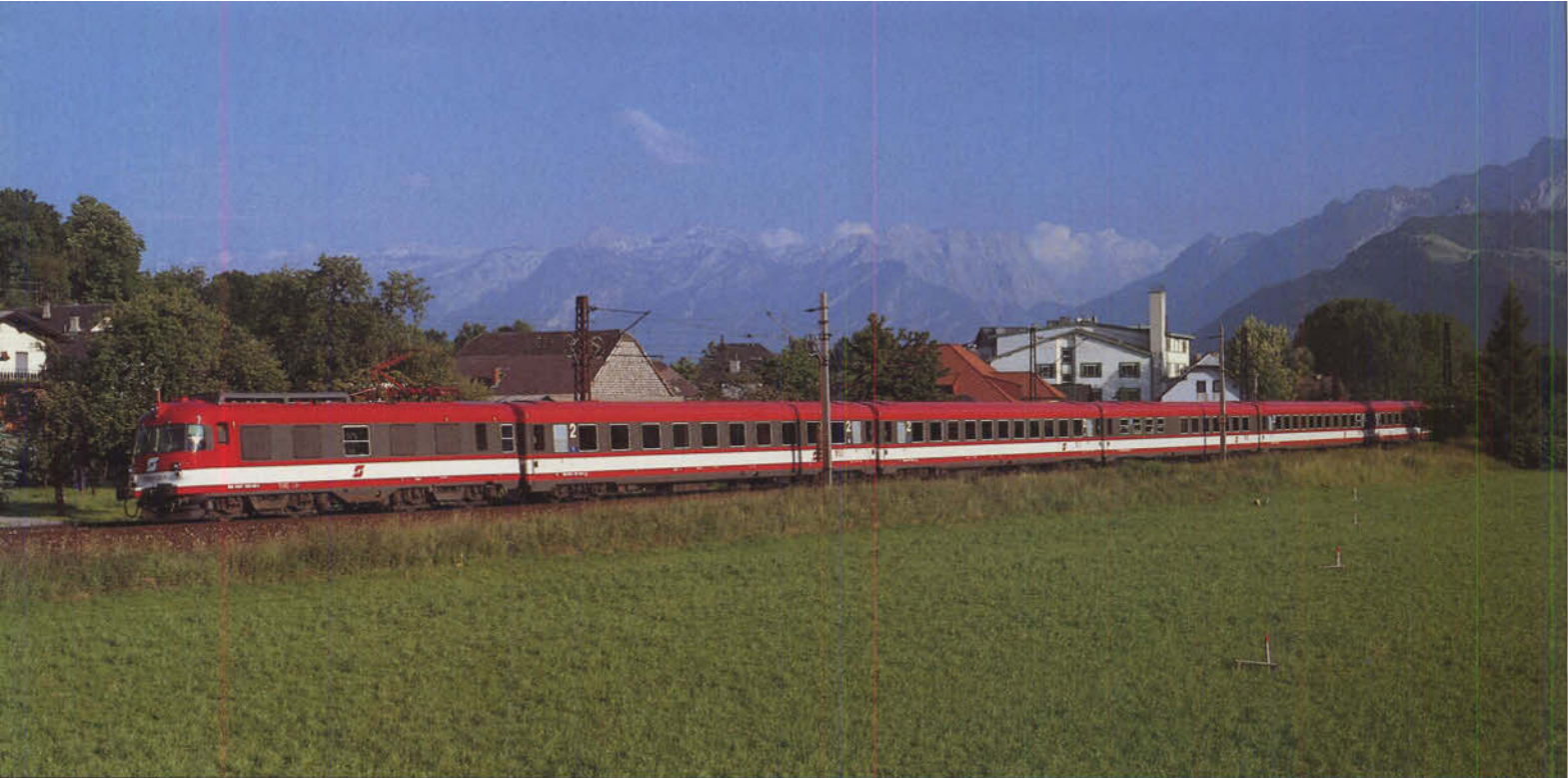
hungsweise Verkehrsrot bildet.

Einige 1141 erhielten neue Türen der oben beschriebenen Art. Seit 1991 werden aber bei den Loks der Baureihe 1141 die Türen in den Maschinenraum verlegt, wobei nur noch ein Einstieg pro Seite vorhanden ist. Die Maschinen der Reihe 1046 erhalten hingegen Neubaukästen mit vergrößerten Führerständen und Düsenlüftergitter, wie sie von der Reihe 1042 bekannt sind. Das charakteristische Gepäckabteil entfällt, da dieses in der Praxis ohnehin kaum genutzt wurde. Der Einstieg in die Lok erfolgt ebenfalls über den Maschinenraum. Natürlich werden an den genannten Maschinen auch technische Veränderungen wie etwa der Einbau neuartiger elektropneumatischer Zusatz-

bremsventile vorgenommen, die hier aber nicht alle angeführt werden können.

Aus Gründen der Ersatzteilhaltung werden bei der Reihe 1042, mit 253 Exemplaren die häufigste Ellok der ÖBB, bei Hauptausbesserungen die Eckfenster verschlossen und neue, kleinere Scheinwerfer eingebaut. Gleichzeitig erhalten die Maschinen eine dem neuen Design entsprechende Lackierung in den Farben Verkehrsrot, Achatgrau und Umbragrau. Im Zuge von Teilausbesserungen wurden bei einigen 1042 ebenfalls die Eckfenster verschlossen, doch diese Loks behielten ihre herkömmliche Lackierung ohne Bauchbinde und Brille. An den 1042ern erfolgen auch keine technischen Änderungen.





## Triebwagen

Umfangreiche Umbauten werden auch an den Triebwagengarnituren der Reihe 4010 vorgenommen. Diese erhalten automatische Schiebetüren, und die für den EC-Einsatz vorgesehenen 4010 021 - 025 werden klimatisiert. Die Führerstandstüren werden ebenso wie die Eckfenster verschlossen, lediglich der 4010 022 behält die seinen. Kasten und Dach sind nunmehr in Verkehrsrot gehalten; Drehge-

stelle, Schürzen sowie Fensterband und Brille sind umbragrau, die Bauchbinde grauweiß. Weniger umfangreich sind hingegen die Veränderungen an den Nahverkehrstriebwagen der Reihe 4030. Der Wagenkasten und das Dach sind nun grauweiß (statt elfenbeinfarben) mit ultramarinblauem Fensterband und ebensolchem Streifen im unteren Bereich des Kastens lackiert.

Auch für Dieseltriebwagen finden die neuen Farbtöne Verkehrsrot, Achatgrau und Grau-

weiß neben dem schon lange gebräuchlichen Ultramarinblau Verwendung. Allerdings wird jede Baureihe etwas anders lackiert.

## Reisezugwagen

Nach längeren "Farbspieleereien" wurde auch ein neues Farbschema für ÖBB-Inlandsreisezugwagen festgelegt, das nun endgültig sein soll. Der Wagenkasten ist nunmehr in "Grauweiß" gehalten, das Fensterband und ein breiter Streifen an der Unterkante des Wagenkastens in Verkehrspurpur. Drehgestelle, Wagenboden und Wagendach werden wie bisher umbragrau gespritzt. Sämtliche Anschriften befinden sich im verkehrspurpurnen Streifen an der Unterkante des Wagenkastens. Im Inneren des Wagens fallen neue, violette Sitzbezüge auf.

Bislang wies aber nur das "Farbversuchskaninchen" Bmpz 50 81 20-75 527 des Bahnhofs Wien West die neue Lackierungsart auf. Anlässlich von Wagenrevisionen mit Neulack wird weiterhin das alte Farbschema (elfenbein/verkehrsrot) angewendet. Ab wann in den neuen Farben lackiert wird, steht noch nicht fest.

**Albert Heidinger**

(Die Bezeichnung der Farbtöne wurde entsprechend RAL angegeben.)



**Bild 5 (oben):** Der mit Klimaanlage nachgerüstete 4010 022 behält als einziger umgebaute 4010 seine Eckfenster. Am 19. Juni 1990 war er als EC 17 "Robert Stolz" eingesetzt, als er bei Puch-Oberalm vor der Kulisse des Tennengebirges im Bild festgehalten wurde.

**Bild 6:** "Farbversuchskaninchen" Bmpz 50 81 20-75 527 des Bf Wien West. Dieser Wagen weist bislang als einziger die Lackierung des neu festgelegten Inlandsreisezugwagens-Farbschemas auf.

**Bild 7:** Seit 1989 gilt für die Verschublokomotiven der ÖBB ein neues Farbschema. Die Stirnseiten der Vorbauten ziert ein achatgraues Rechteck mit abgerundeten Ecken. Das Foto vom 18. Dezember 1990 zeigt die 1063 040 kurz vor Ihrer Ablieferung an die ÖBB im Herstellerwerk SGP in Graz. **Alle Fotos: A. Heidinger**





**Bild 1:** Trambahntreffen in Biflingen (KBS 770 Karlsruhe – Pforzheim) am 22. Juni 1991: links Nahverkehrszug nach Pforzheim Hbf, rechts Nahverkehrszug nach Karlsruhe Hbf. "Im Auftrag der DB" heißt es auf den Schildern hinter der Front- bzw. Heckscheibe der Stadtbahntriebwagen.

## Karlsruhe – Pforzheim (KBS 770) AVG – Tram im Auftrag der DB

Die angespannte Personallage und der Fahrzeugmangel bei der Deutschen Bundesbahn ließen aus der Not heraus im Südwesten der Bundesrepublik Deutschland eine vollkommen neue Idee entstehen: Ein nichtbundeseigener Bahnbetrieb springt für die Staatsbahn in die Bresche und wird von der DB mit der Durchführung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs beauftragt.

Die unwirtschaftlichen lokbespannten DB-Wagengarnituren mit je nach Verkehrslage ein bis drei Wagen erfordern an den Endpunkten Karlsruhe und Pforzheim des gleichnamigen Verdichtungsraumes ein zeitraubendes und personalintensives Umsetzmaniöver. So entschloß man sich zum probeweisen Einsatz moderner Mehrsystem-Stadtbahntriebwagen der Altbahn AVG, die im Rahmen eines Pilotprojekts ab Sommerfahrplan 1991 gut die Hälfte des Nahverkehrs auf der zweigleisigen Hauptstrecke Pforzheim – Karlsruhe übernehmen. Durch das 1989 ins Leben gerufene Nahverkehrsprojekt Stadtbahn Karlsruhe mit den Linien Karlsruhe – Bretten und Karlsruhe – Wörth

stehen seit Ende Mai die ersten fünf von insgesamt zehn bestellten AVG-Stadtbahntriebwagen des Typs GT 8-100 C/2 S zur Verfügung. Da die Umbauarbeiten (einschließlich Elektrifizierung) der beiden Stadtbahnlagen von Karlsruhe nach Wörth bzw. Bretten frühestens im nächsten Jahr abgeschlossen werden können, kam es kurzfristig zu einer Vereinbarung zwischen der AVG und der Deutschen Bundesbahn, daß die bereits abgelieferten Stadtbahntriebwagen elfeinhalb Zugpaare zwischen Karlsruhe und Pforzheim im Auftrag der DB fahren. Dabei können die modernen Triebwagen ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen und gleichzeitig eine sinnvolle Alternative zu den teuren lokbespannten DB-Zügen aufzeigen. Die 37 m langen Stadtbahntriebwagen mit den Betriebsnummern 801 bis 810 sind mit allen notwendigen DB-Sicherheitseinrichtungen wie Indusi, Sifa und Zugbahnfunk (Zbf) ausgestattet und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h. Die beiden Triebwagen 809 und 810 werden abweichend von den anderen acht Wagen mit einer Toilette ausgestattet, damit sie

auch bei längeren Sonderfahrten eingesetzt werden können. Diese soll jedoch im Planeinsatz auf den relativ kurzen Strecken nicht benutzbar sein. Die Fahrzeuge verfügen ausschließlich über Nichtraucher-Großraumabteile 2. Klasse und weisen kein Gepäck- bzw. Mehrzweckabteil auf, so daß die Mitnahme von Fahrrädern ausgeschlossen werden mußte. In der Anfangsphase des Pilotprojekts wird der zweitägige Umlauf vorsichtshalber mit jeweils zwei Einheiten pro Plantag gefahren. Ein Triebwagen steht als Reservefahrzeug zur Verfügung. Sobald die neuen Triebwagen ihre Bewährungsprobe erfolgreich bestanden haben (und eventuell auftretende "Kinderkrankheiten" erkannt und beseitigt worden sind), wird entschieden, welche Züge aufgrund der Fahrgastzahlen mit nur einem Triebwagen gefahren werden können. Für jene, die die modernen Stadtbahntriebwagen selbst einmal "probefahren" möchten, folgender Hinweis: Die entsprechenden Züge sind im DB-Kursbuch mit der Negativzahl "60" gekennzeichnet.

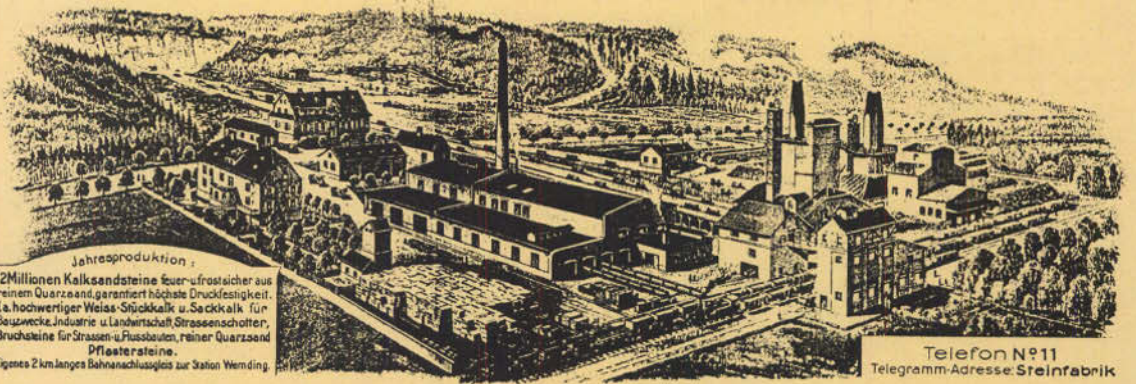
**Thomas Küstner**

**Bild 3:** Die AVG-Triebwagen 801 und 802 als Nahverkehrszug von Pforzheim nach Karlsruhe bei Ersingen (22. Juni 1991). **Fotos: Th. Küstner**

**Bild 2:** Da die Deutsche Bundesbahn über keine Elektrotriebwagen mit einer Sitzplatzkapazität für rund 100 Fahrgäste verfügt, behilft sie sich auf Relationen mit geringeren Fahrgastzahlen mit unwirtschaftlichen lokbespannten Kurzzügen: 3700 kW (Stundenleistung Baureihe 140) ziehen 35 t (Gewicht eines besetzten "Silberlings")! Moderne Stadtbahntriebwagen wären da sicherlich eine interessante Alternative!







Jahresproduktion:  
 12 Millionen Kalksandsteine feuer- u. frostsicher aus  
 reinem Quarzsand, garantiert höchste Druckfestigkeit.  
 1a. hochwertiger Weiss-Strüßkalk u. Sockkalk für  
 Betzwecke, Industrie u. Landwirtschaft, Strassenschotter,  
 Bruchsteine für Strassen- u. Flussbauten, reiner Quarzsand  
 Pflastersteine.  
 Eigenes 2 km langes Bahnanchlussgleis zur Station Wemding.

Telefon N° 11  
 Telegramm-Adresse: Steinfabrik

Großvertrieb sämtlicher Baumaterialien

## KALKWERK und HARTSTEINFABRIK WEMDING G. m. b. H.

**Bild 2:** Dieser Briefkopf der Kalkwerke und Hartsteinfabrik Wemding GmbH stammt aus den fünfziger Jahren. Er vermittelt einen Überblick über die verschiedenen Gebäude sowie über die damalige Produktion (im Kasten links) – die von Kalksandsteinen über Strassenschotter bis hin zu Pflastersteinen reichte. Das fast 2 km lange Anschlußgleis zum Bahnhof Wemding wird extra erwähnt.

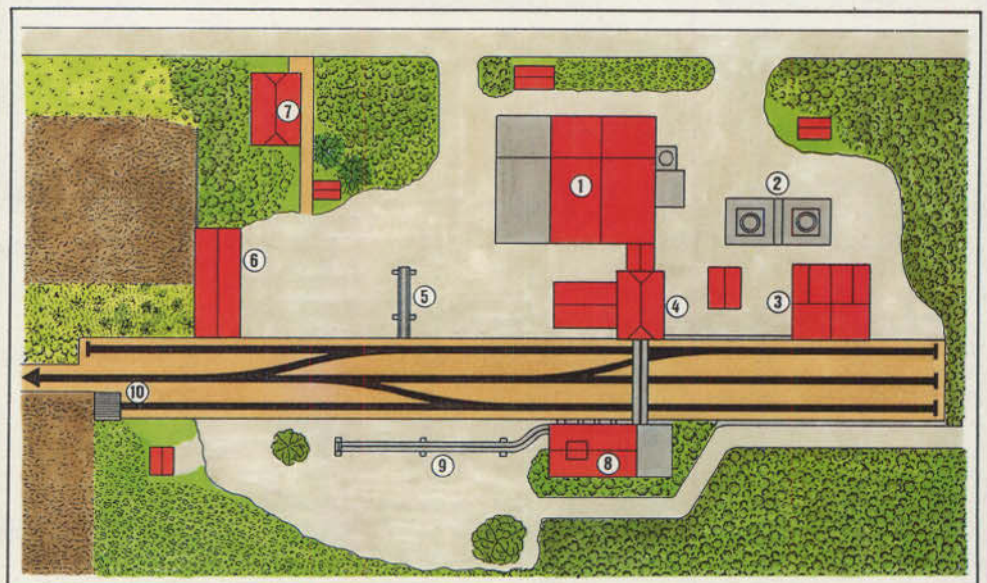
# Wemding und kein Ende

Als wir in der Ausgabe 1/1990 des Eisenbahn-Journals in unserer Serie "Nur eine Nebenbahn" über die Strecke Nördlingen – Wemding berichteten, hatten wir beim Spurplan des Bahnhofs Wemding ein wenig manipuliert. An das Ende von Gleis 2 haben wir in Höhe des Lagerhauses einen Prellbock gesetzt, obwohl wir wußten, daß hier noch nicht das Ende des Schienenstrangs war. Dieses Gleis führte einst noch fast 2 km weiter in die Kalkwerke und Hartsteinfabrik Wemding GmbH. Verwertbare Unterlagen über diesen Privatgleisanschluß

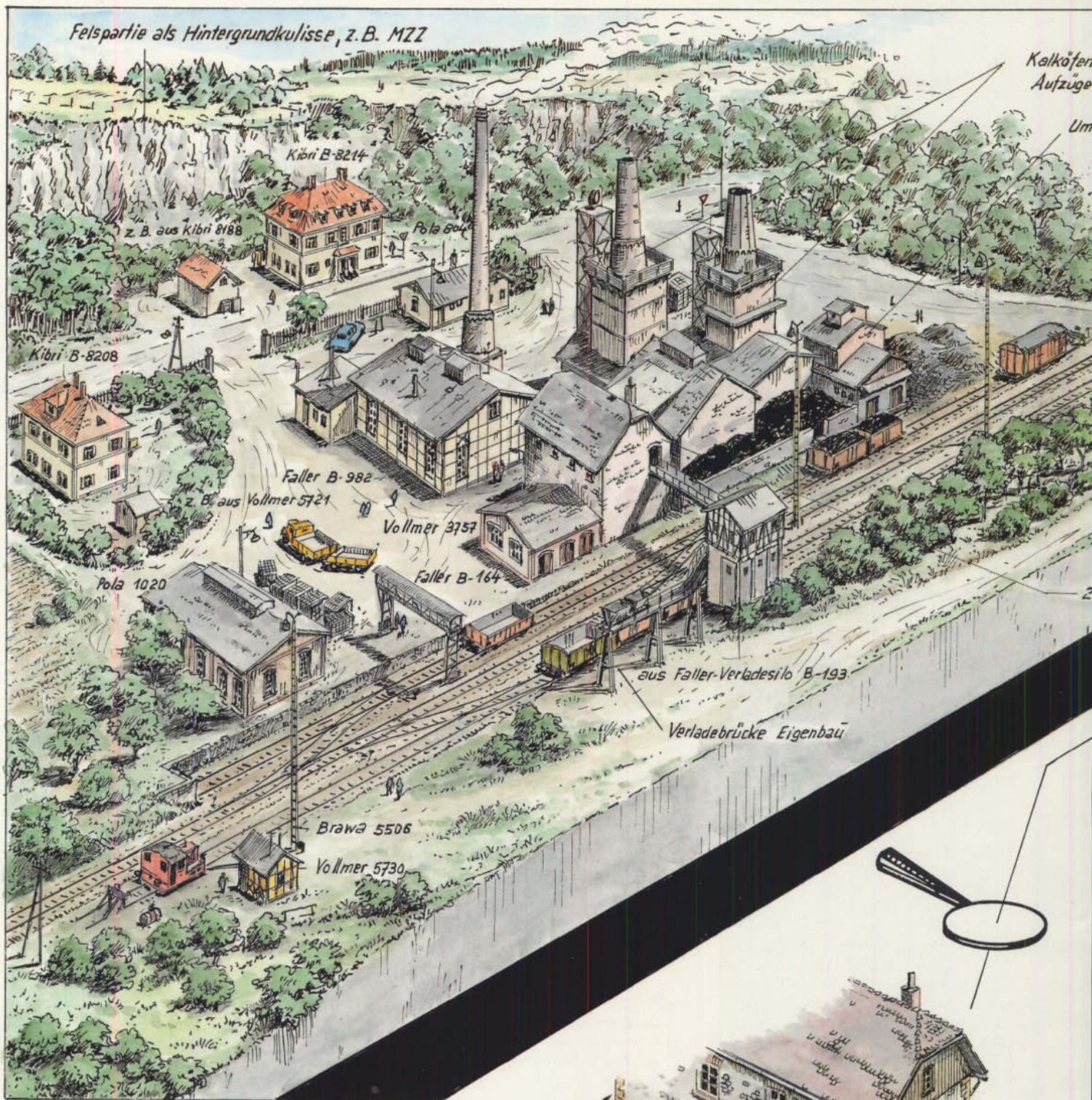
standen uns aber damals nicht zur Verfügung. Inzwischen trafen in der Redaktion verschiedene Dokumente (Bilder und Pläne) ein, die Walter Schier aus Nördlingen zur Verfügung stellte. Daraus geht hervor, daß der Gleisanschluß schon bald nach Fertigstellung der Nebenbahn entstand, ausgeführt vom Baugeschäft Schneid in Wemding. Für die Berechnung der Anschlußgebühr wurde von einer Streckenlänge von 1,82 km ausgegangen. Die gesamte Gleislänge einschließlich der Werksgleise und der sechs Weichen wird mit 2054,55 m angegeben. Da-

**Bild 3:** Lageplan der Betriebsanlagen der Kalkwerke und Hartsteinfabrik Wemding GmbH mit Spurplan der Werksgleise (Gleis 1 oben, Gleis 2 Mitte und Gleis 3 unten). **Zeichnung: H. Obermayer**

- |                         |                   |                                |
|-------------------------|-------------------|--------------------------------|
| 1 großes Fabrikgebäude  | 5 Kranbahn        | 9 Verladebrücke                |
| 2 Kalköfen              | 6 Betriebsgebäude | 10 Schuppen für Verschiebebock |
| 3 Lagerhallen           | 7 Wohngebäude     |                                |
| 4 Quetsch- und Mahlwerk | 8 Verladesilo     |                                |



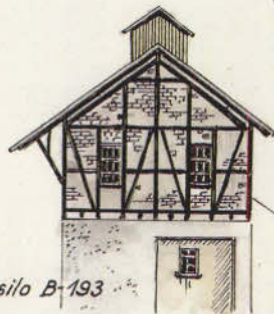
**Bild 1:** Luftaufnahme des Kalksteinwerks Wemding aus dem Jahre 1956. Auf diesem Foto gut zu erkennen sind nicht nur die normalspurigen Gleisanlagen des Kalkwerks, sondern auch die zweigleisige Feldbahn zum Steinbruch, der links oben zu sehen ist (Freigabe: Regierung v. Obb. G 4/182).  
**Foto: Bertram-Luftbild, München-Riem**



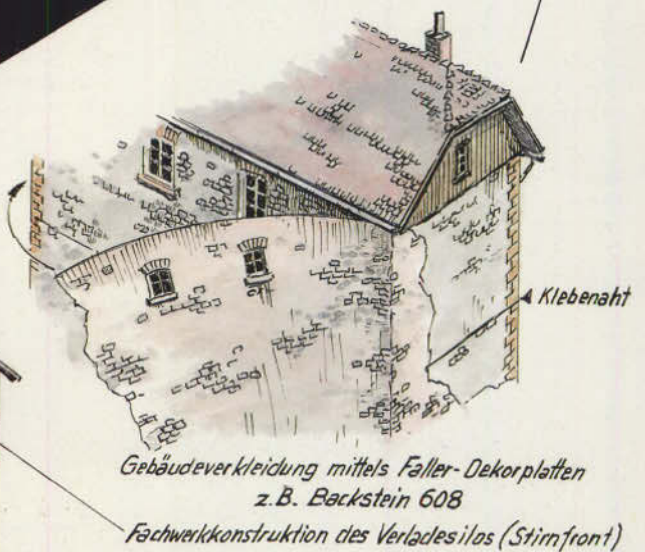
von befanden sich 1404,30 m im Eigentum der DB. Die größte Steigung im Anschlussgleis lag bei 25 ‰, der kleinste Bogenhalbmesser maß 400 m. Zum Werkseigentum zählten eine 30-t-Gleiswaage und ein Motor-Verschiebebock. Als größte Achslast waren bis 1956 nur 16 t, später dann 18 t zugelassen.

Im Verlauf des Gleisanschlusses waren acht ungesicherte Bahnübergänge mit je vier Warnkreuzen und Warntafeln vorhanden, außerdem sieben Pfeif- und Läutetafeln. Bei km 1,374 führte eine Brücke über einen Feldweg. Im Mai 1964 erließ die DB eine neue Bedienungsanweisung für den Privatgleisanschluß. Nach der Feststellung einiger Mängel war der Anschluß im Oktober 1977 vorübergehend gesperrt. Mit einem Schreiben vom 7. Juni 1985 unterrichteten die Kalkwerke Wemding die BD München vom Verkauf des Geländes mit dem

Faller-Verladesilo B-193



Gleisanschluß an die Stadt Wemding. Am 6. Februar 1986 verkaufte die DB dann ihren Gleisanteil an eine Nördlinger bzw. Craisheimer Schrottfirma. Bereits 1964 war das Gleis 1 (in der Zeichnung oben) zugeschüttet und nicht mehr befahrbar. Vom einst so regen Ladebe-

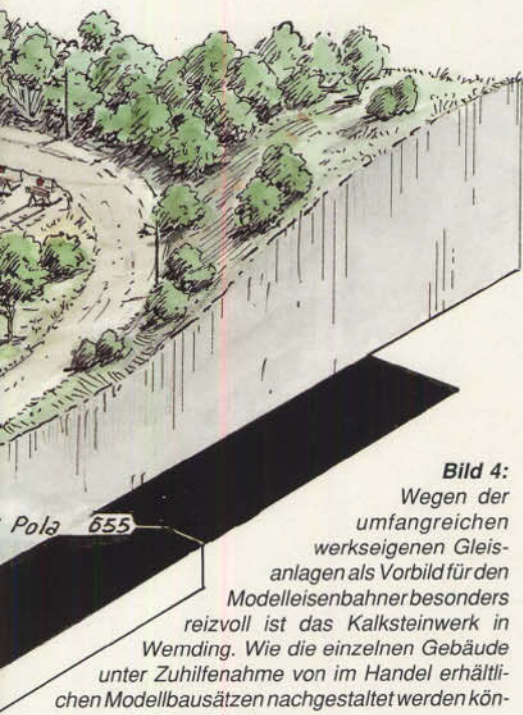


trieb war nicht mehr viel übriggeblieben. Anhand der vorliegenden Unterlagen haben wir einen Spurplan der Werksgleise und einen Lageplan der Betriebsanlagen angefertigt. HO

auf Basis von zwei Pola-Bausätzen 844/843  
Eigenbau (grauer Zeichenkarton)

aus Kibri B-9460

## Kalkwerk „Wemding“ (Gesamtansicht)



**Bild 4:** Wegen der umfangreichen werkseigenen Gleisanlagen als Vorbild für den Modelleisenbahner besonders reizvoll ist das Kalksteinwerk in Wemding. Wie die einzelnen Gebäude unter Zuhilfenahme von im Handel erhältlichen Modellbausätzen nachgestaltet werden können, zeigt diese Zeichnung.  
Zeichnung: R. Barkhoff



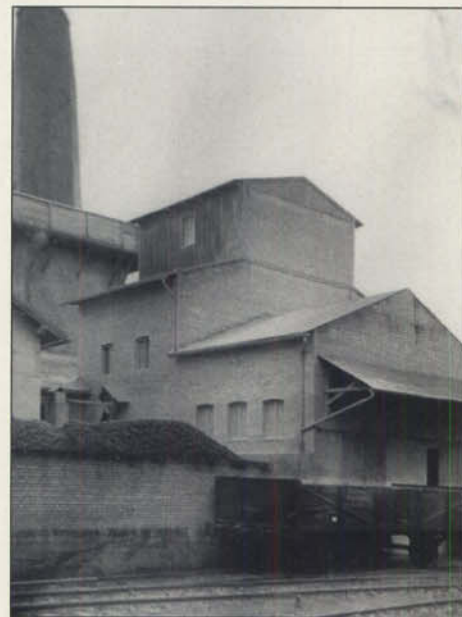
**Bild 5:** Gesamtansicht des Kalksteinwerks in Wemding, vermutlich aus den zwanziger Jahren. Zahlreiche Güterwagen unterschiedlicher Bauarten, darunter viele offene, sind zu erkennen.

**Bild 6:** Ein offener Güterwagen am Lagergebäude, aufgenommen vermutlich in den zwanziger Jahren.

Sofern sie in ihren Grundstrukturen den einzelnen Fabrikgebäuden in etwa vergleichbar sind, soll beim Nachbau weitgehend auf im Handel erhältliche Modellbausätze zurückgegriffen werden. Dabei gilt es, die optisch typischen Schwerpunkte der Anlage zu erkennen und zu übernehmen; es geht nicht darum, irgendein Phantasieprodukt zu realisieren. Daher muß zwangsläufig bei manchem baulichem Detail selbst Hand angelegt werden.

Der Hintergrund, den ich mir unmittelbar hinter der Straße beginnend vorstelle, dürfte sich aus passend zusammengestellten Passagen des MZZ-Programms gestalten lassen. Noch günstiger wäre es, die Kalkbrüche als Halbr relief zu erstellen. Hierzu stehen dem Modellbauer vorgefertigte Plastiken aus Hartschaum zur Verfügung.

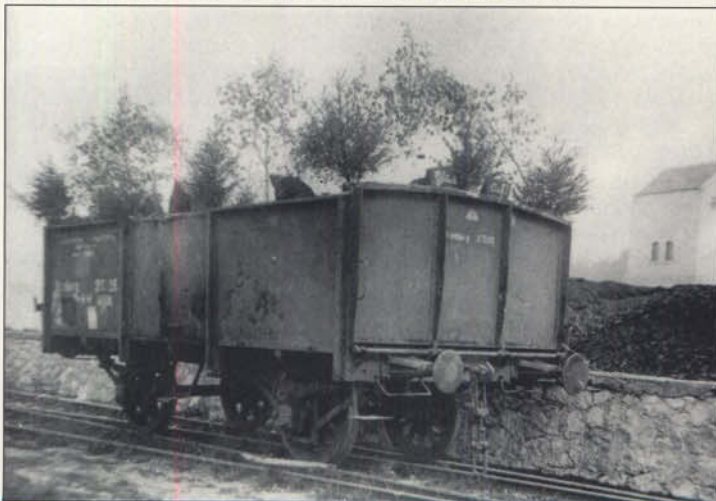
Aus zwei Kibri-Bausätzen entstehen ein Wohngebäude und die Werksverwaltung; der Pola-Bahnhof Zweinitz wird zur Kantine umfunktio niert. An diesen Modellen bedarf es keinerlei Veränderungen; sie wirken gut in der Szene. Zur Nachgestaltung der größeren Fabrikhalle inmitten des Werksgeländes eignet sich das Heizhaus aus der Produktion der Firma Fall er besonders gut; lediglich der Schlot sollte zur Seite hin verlegt werden.



## Der Bau einer Fabrikanlage

Die einzelnen Fertigungsstätten des Kalkwerks Wemding erfuhren in den vergangenen Jahr zehnten mancherlei bauliche Veränderungen; verschiedene Aufnahmen belegen das. Welcher Zeit man einzelne Bilder auch zuordnen mag, die Anlage präsentiert sich in irgendwie eigenwilliger, ansprechender Form. Wegen der umfangreichen werkseigenen Gleisanlage ist sie als Vorbild für den Modelleisenbahner von besonderem Reiz und wert, entsprechend auf gearbeitet zu werden.

**Bild 7:** Dieser preußische Güterwagen (Bromberg 21526) brachte um 1920 Braunkohle von der Grube bei Deiningen (an der Nebenbahn von Nördlingen nach Wemding, rund 10 km von Wemding entfernt) nach Wemding. Er ist mit „Glück auf!“ beschriftet. Die Deiningener Kohleförderung hat sich übrigens nicht rentiert und wurde schon bald wieder eingestellt.



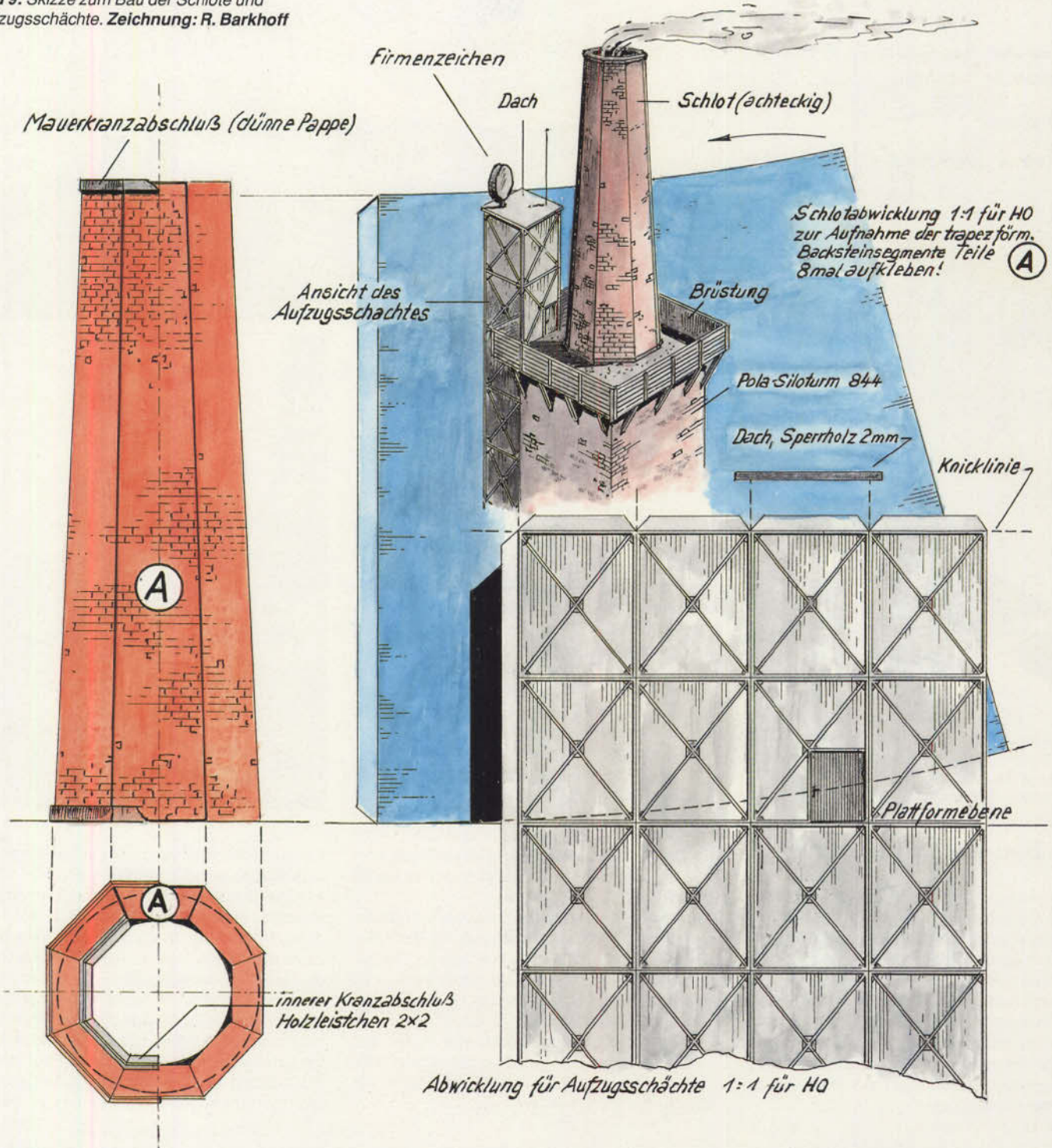
Den optischen Schwerpunkt der gesamten Anlage bilden zweifelsohne die beiden Brennöfen. Als Basis für deren Nachgestaltung dienen zwei Bausätze des Siloturms 844 von Pola in Verbindung mit dem Lagerhaus 843. Nach Verkürzen eines der beiden Türme um eine Etage werden die oberen Öffnungen plan verschlossen, beide Dächer also entfernt. Aus dünnem Sperrholz entstehen zwei überkragende Plattformen mit geschlossenen Brüstungen. Der Versuch, die verkürzten Schlotte in Form einer konischen Abwicklung aus Dekorplatten zu fertigen, ist wenig empfehlenswert, da dieses Vorgehen

**Bild 8:** Der Verla desilo: Sechs bewegliche Schütten leiten das Ladegut in die bereitgestellten Wagen (Foto um 1927).

**Bilder 2 und 5 bis 8: Sammlung Schier**



Bild 9: Skizze zum Bau der Schlotte und Aufzugsschächte. Zeichnung: R. Barkhoff



zwangsläufig zu Verzerrungen des Stein-Fugen-Bildes führt. Wohl aber kann ein solches "Korsett" als feste Basis für den weiteren Aufbau der eckigen Schlotausführung dienen (siehe Skizze). Die unmittelbar an die Öfen grenzenden Auszugsschächte erstellt man am besten aus grauem Zeichenkarton. Vorher sind die metallenen Konturen der Kanten und Kreuzverbände mit schwarzer Tusche aufzutragen. Um eine geringe Tiefe der Gesamtanlage zu erreichen, werden die mit Dekorplatten (Backstein) zu verkleidenden Gebäude etwas verkürzt. Die Stirnfronten der Bauten schließen gleisseitig mit einer halbhohen Mauer ab. Der dahinterliegende Bunkerraum dient zur Aufnahme des Heizmaterials, das selbstverständlich auf dem Schienenwege dorthin gelangt. Ganz ohne Zweifel erfolgte über die Gebäude im Vordergrund (Quetschwerk und Silo) das Beladen der offenen Güterwagen. Zahlreiche bewegliche Schütten leiteten das Ladegut in die bereitgestellten Waggons. Die Beschickung des

Silos besorgte eine eigene Lorenbahn vom gegenüberliegenden Quetschwerk aus. Hierbei queren die kleinen Wägelchen über eine Brücke die drei vollspurigen Gleise des Betriebsbahnhofes. Das Lieferprogramm der Kalkwerke und Hartsteinfabrik Wemding war übrigens recht breit; es umfaßte Kalksteine, Weiß-Stückkalk, Sackkalk, Straßenschotter und Pflastersteine. Als funktionstüchtige Verladeeinrichtung könnte das Faller-Modell 193 dienen. Zuvor jedoch erhält es im oberen Bereich ebenfalls eine Mauersteinverkleidung und eine Fachwerkimitation aus schmalen dünen Furnierstreifen. Die Verladebrücke könnte aus dünnen Holzleisten oder Plastik-Restbeständen aus der Bastelkiste entstehen, kann aber in ihrer Verlängerung auch gänzlich weggelassen werden. Rampe und Überladekran vervollständigen die Szene und bieten weitere interessante Spielmomente. Wenngleich im Originalbetrieb auch nur mit einem Verschiebebock rangiert wurde, so ist bei unserem Modell ohne weiteres der

Einsatz einer eigenen Werkslokomotive gerechtfertigt. Drei Weichenverbindungen zwischen den Betriebsgleisen garantieren vielseitige Rangiermanöver, denn ankommende Güterzüge sind zu entladen, Waggons für den Abtransport der eigenen Produkte bereitzustellen, und schwere Maschinenteile erreichen über den Schienenweg das Werksgelände. Der im Laufe von Jahren über das ganze Werksgelände verstreute weißgraue Kalkstaub darf bei der farblichen Nachbehandlung der Gebäude keinesfalls vergessen werden; er ist typisch für Anlagen dieser Art. Wenngleich Anordnung und Zweck der einzelnen Fertigungsstätten aus dem mir zur Verfügung stehenden Bildmaterial nicht immer klar erkennbar waren, so orientiert sich das aus Bausätzen zusammengefügte Gesamtmodell doch weitgehend am Original. Viel Spaß beim Nachbau!

Reinhold Barkhoff



**Bild 1:** Das zu Recht stolze Werkstatt-Team des DEV im September 1990 vor "seiner Lok".



**Bild 2:** Mit dem ersten Dampf des fertigen Kessels wird am 3.9.1988 der Lokrahmen gereinigt.

## "Plettenberg" kommt wieder unter Dampf

Rechtzeitig zum 25jährigen Bestehen seiner ersten Museumseisenbahn Deutschlands in Bruchhausen-Vilsen hat der Deutsche Eisenbahn-Verein (DEV) jetzt die von ihm restaurierte Heißdampf-Straßenbahnlokomotive "Plettenberg" fertigstellen können. Die Maschine war 1927 unter der Fabriknummer 20822 von Henschel geliefert und am 7. Juli gleichen Jahres in Dienst gestellt worden.

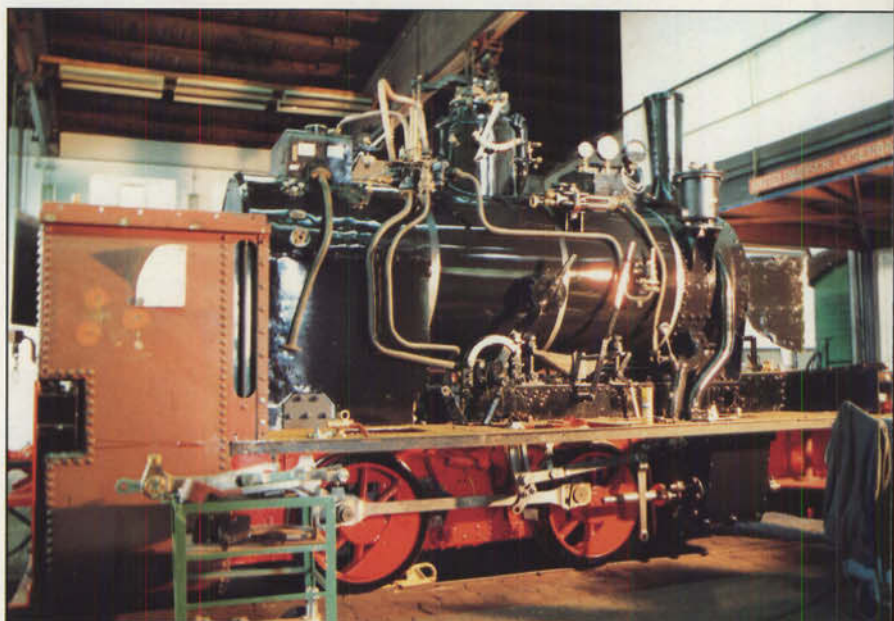
Von den zwischen 1895 und 1927 beschafften 13 Dampflokomotiven der Plettenberger Kleinbahn AG ist sie als einzige erhalten geblieben. 1968 war sie von DEV-Mitgliedern erworben worden und anschließend längere Zeit betriebsunfähig abgestellt, weil jegliche finanziellen Mittel für die umfangreiche Instandsetzung fehlten. Das Vorhaben wurde jedoch nie aufgegeben, und endlich, 1983, konnten die Arbeiten an dieser technikgeschichtlich so interessanten Lokomotive beginnen. In der DEV-eigenen Betriebswerkstatt wurde in den Folgejahren in zahllosen freiwilligen Arbeitsstunden der aktiven Vereinsmitglieder Teil für Teil mühevoll aufgearbeitet. Das betraf nicht nur das Fahrwerk, das Lokgehäuse und sämtliche Armaturen, sondern vor allem auch den Kessel. Er wurde komplett neu gebaut, was von der inzwischen erlangten hohen Qualifikation der Museums-Eisenbahner zeugt.

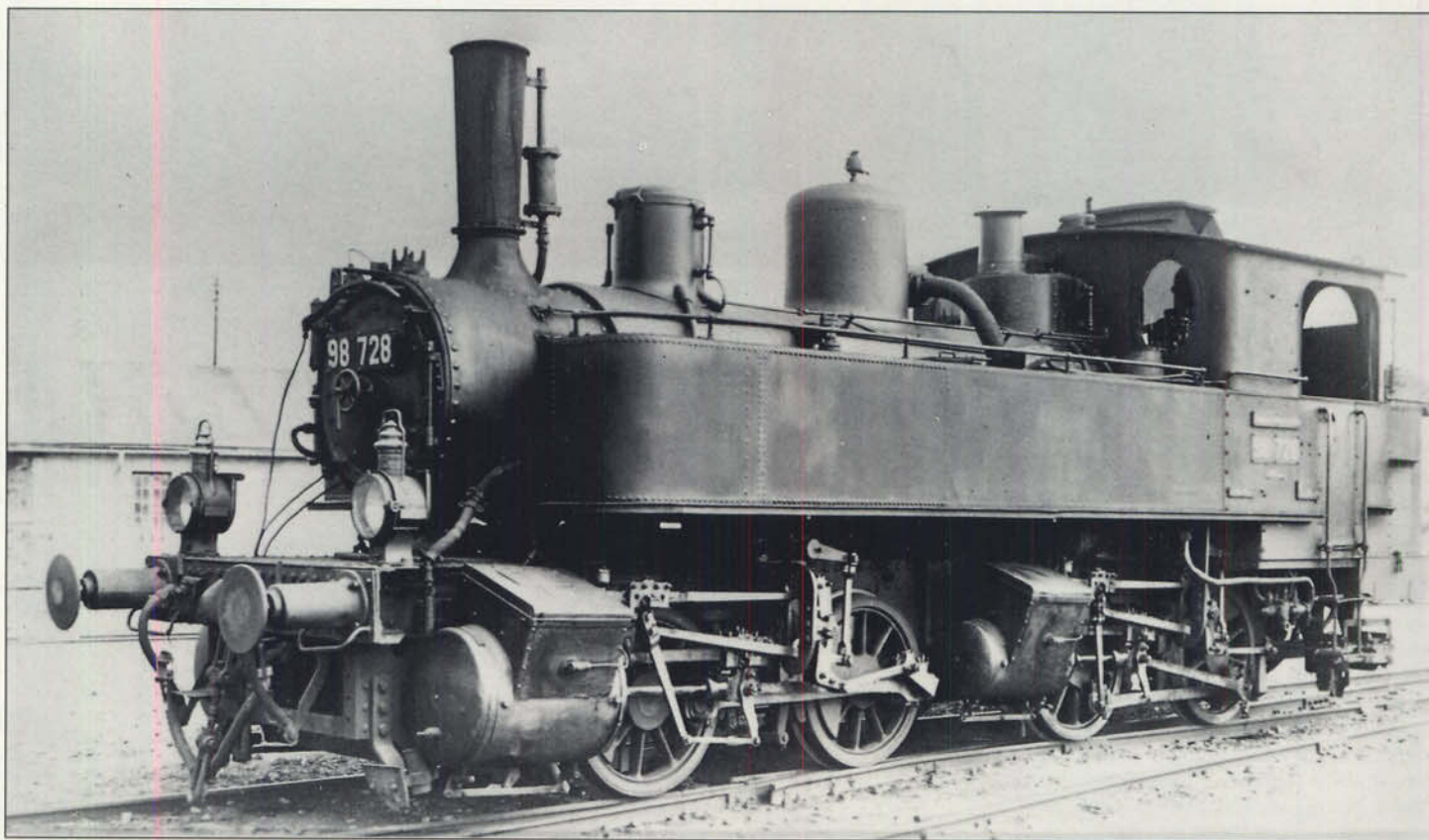
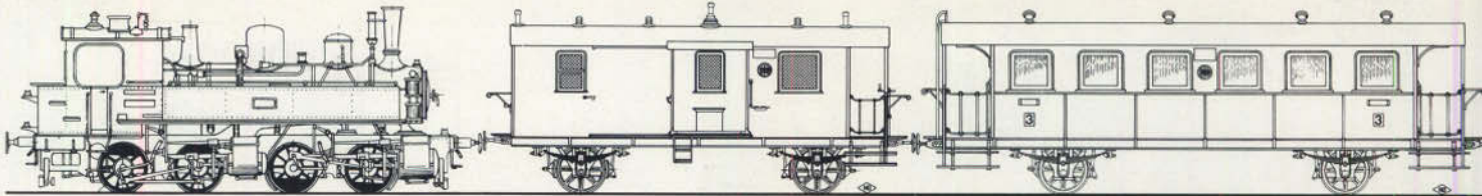
Die offizielle Einweihung der in neuem Glanz wiedererstandenen Lokomotive erfolgte am 2. Juli 1991 in Bruchhausen-Vilsen, und von dort aus wird sie künftig vor Museumszügen nach Asendorf dampfen. Dafür sind insbesondere die "Kleinbahntage" am 18.8. sowie 15.9.1991 vorgesehen. Doch auch an den übrigen, bis 3. Oktober an jedem Wochenende gemäß Kursbuch-Fahrplantabelle 114 stattfindenden Betriebstagen ist mit ihrem Einsatz zu rechnen.

-cb-

**Bild 4:** Historisches 1991: Die "Plettenberg" strahlt, als sei sie eben in Dienst gestellt worden. Genauso könnte ein Foto aus ihrem "Geburtsjahr" 1927 ausgesehen haben. Am 2. Juli begann ganz offiziell ihr "zweites Leben".  
**Fotos: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V.**

**Bild 3:** Qualitätsarbeit bis ins allerletzte Detail. Der auf das Fahrwerk montierte Kessel am 16.8.1989 in der DEV-Betriebswerkstatt Bruchhausen-Vilsen.





**Bild 1:** Die 98 728 wurde 1903 gebaut und war bis 1932 im Einsatz, zuletzt beim Bw Würzburg. Noch am Tag ihres letzten Einsatzes, am 17. September 1932, wurde sie von der Ausbesserung zurückgestellt und schon tags darauf ausgemustert. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

## Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II Teil 2

Von allen deutschen Länderbahnverwaltungen schufen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen absolut die meisten regelspurigen Vizinal- und Lokalbahnstrecken. Untrennbar damit verbunden war natürlich auch der Bau dafür geeigneter Tenderlokomotiven, der im Jahre 1871 mit der Gattung D I aufgenommen wurde. Mit dem stetigen Anwachsen des Verkehrsaufkommens und mit der Eröffnung neuer Strecken stieg auch rasch der Bedarf an weiteren Lokalbahnlokomotiven.

Zunächst kam die Bahn noch mit den kleinen zweifach gekuppelten Maschinen aus. Bereits 1880 schuf Georg Krauss die Gattung D VII mit drei gekuppelten Radsätzen, von der bis 1895 insgesamt 81 Fahrzeuge von Krauss und von Maffei geliefert wurden. Die ersten Fahrzeuge mit vier angetriebenen Achsen erschienen dann 1899 mit der neuen Gattung BB II. In Anbetracht der engen Bogenhalbmesser vieler Lokalbahnstrecken hatte die Urheberfirma Maffei die Bauart Mallet gewählt. Maschinen derselben Triebwerksanordnung, von Jung in Jungenthal entwickelt, liefen schon seit 1897 mit gutem Erfolg bei der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn im Harz.

Weniger zufrieden war man indessen mit den

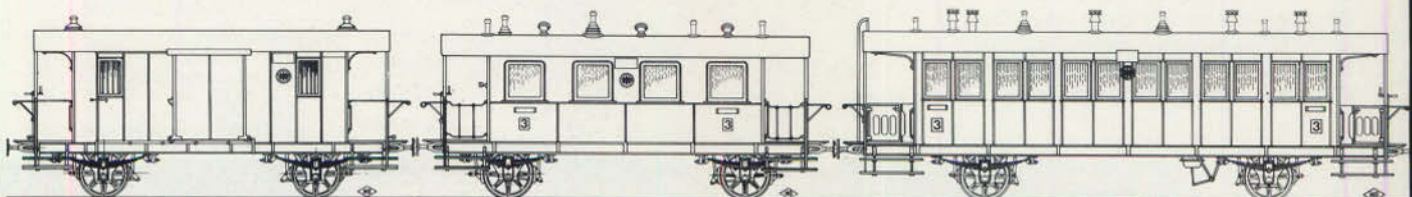
bayerischen Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II. Infolge der kurzen Achsstände von nur 1600 mm, bei einer Spurweite von 1435 mm, entsprach die Laufgüte der Maschinen nicht den Erwartungen. Das vordere Triebgestell mit den großen Niederdruckzylindern neigte zum Schlingern. Beim hinteren Triebwerk mit den Hochdruckzylindern wurde dagegen häufiges Schleudern kritisiert. Dem Vorteil des geringen Wasser- und Kohleverbrauchs bei einwandfrei arbeitenden Triebwerken stand deren hoher Wartungsaufwand entgegen, zu dem auch noch die Probleme mit undichten Dampfleitungen kamen. Die Höchstgeschwindigkeit der BB II mußte auf 40 km/h begrenzt werden. Damit und mit einer indizierten Leistung von 380 PSi waren die Maschinen den stärkeren und etwas schnelleren Lokomotiven der Gattung D VIII des Baujahrs 1888 unterlegen, die mit drei gekuppelten Radsätzen und einer höheren Achslast aber nicht überall eingesetzt werden konnten.

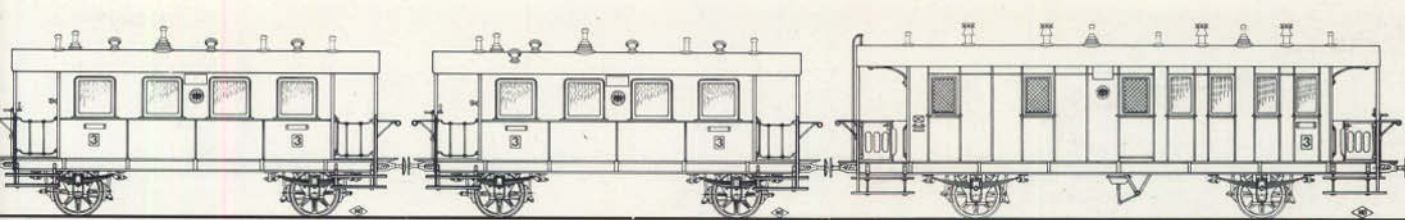
Mit 50 000 Mark für jede der bis 1903 gelieferten 29 Maschinen lagen die Beschaffungskosten über dem bis dahin üblichen Niveau. Die beiden letzten Exemplare von 1908 waren mit je 56 500 Mark sogar fast so teuer wie eine Schleppen-

derlokomotive vergleichbarer Leistung. All diese Gegebenheiten führten wohl dazu, daß Bayern auf eine weitere Beschaffung der BB II verzichtete. An der aufwendigen Bauart Mallet allein kann es wohl nicht gelegen haben; diese konnte sich in Sachsen auf Schmalspurbahnen bis in die heutige Zeit behaupten.

### Die Einsätze der BB II

Bei der Indienstellung der letzten BB II im Jahre 1908 wiesen die bayerischen Lokalbahnen eine Streckenlänge von 1570 km auf; dies waren rund 28% des gesamten Streckennetzes. Weitere Nebenbahnen waren noch im Bau und die Beschaffung leistungsfähiger Lokomotiven unumgänglich. Mit der GtL 4/4 standen dann ab 1911 neue Vierkuppler zur Verfügung, die der BB II in allen Belangen überlegen waren und einen wesentlich geringeren Wartungsaufwand erforderten. Aber auch nach dem Erscheinen der GtL 4/4 blieben die Mallet-Maschinen weiterhin im Einsatz. Eine Aufstellung aus dem Jahre 1914 zeigt die Stationierung der Lokomotiven kurz vor Beginn des Ersten Weltkriegs.





**Bild 2:** Eine BB II zieht – vermutlich zur Reichsbahnzeit – einen Lokalbahnzug über die Volkacher Mainbrücke. Die Wagengarnitur besteht aus einem GwL, zwei kurzen Lokbahnwagen, einem dreiachsigen Hauptbahnwagen mit Tonnendach sowie einem kombinierten Lokbahn-Post- und -Packwagen.

Kempten	7 Stück	Schweinfurt	3 Stück
Hof	7 Stück	Weiden	3 Stück
Passau	5 Stück	Regensburg	2 Stück
Bamberg	4 Stück		

Trotz aller Mängel und der dadurch bedingten häufigen Ausfälle gelangten noch alle 31 Maschinen in den Bestand der Deutschen Reichsbahn. Die Fahrzeuge trugen nun die Betriebsnummern 98 701 bis 731 und wurden weiterhin in allen bayerischen Direktionsbezirken eingesetzt. Eine Übersicht – von Wolfgang Bleiweis zusammengestellt – nennt die Strecken, auf denen der Einsatz der BB II nachgewiesen werden konnte.

### Einsatzstrecken der bayer. BB II (Baureihe 98<sup>7</sup>)

#### Direktion Augsburg

Bw Kempten Kempten – Pfronten – Steinach  
Landsberg – Schongau

#### Direktion München

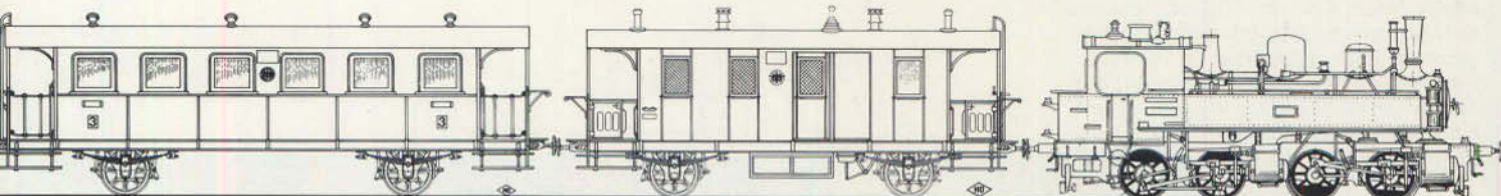
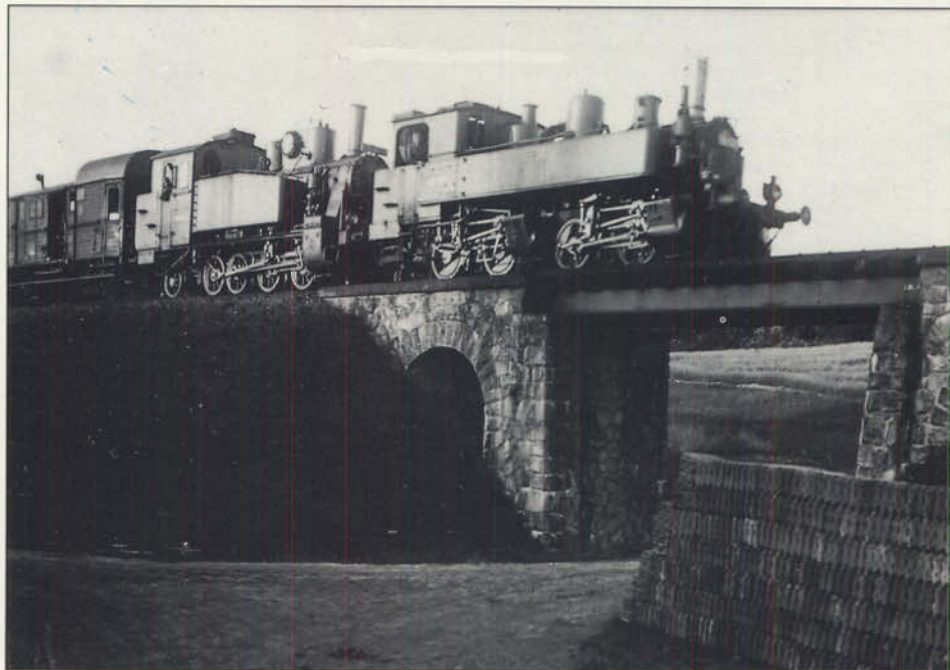
Bw München I (Hier waren die fabrikneuen Maschinen nach der Anlieferung nur vorübergehend zur Durchführung der Probefahrten stationiert.)

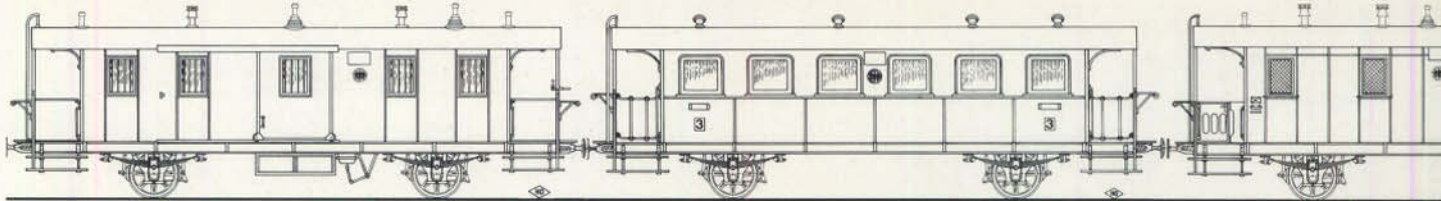
Bw München O.B. Thann-Matzbach – Haag

Bw Salzburg Traunstein – Trostberg  
Laufen – Tittmoning

**Foto:** Sammlung Foto-Konrad, Volkach

**Bild 3:** Die 98 729 leistet hier der 98 1015 Vorspanndienst. Gleich hinter den beiden Lokomotiven läuft ein Reichsbahn-Gepäckwagen. Schade, daß der Fotograf damals den Zug nicht in seiner ganzen Länge im Bild festgehalten hat – so bleibt es eine Vermutung, daß es sich um einen entsprechend langen Güterzug gehandelt haben dürfte. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber





## Einsatzstrecken der bayer. BB II (Baureihe 98<sup>7</sup>)

Fortsetzung

### Direktion Nürnberg

Bw Bamberg	Breitengüßbach–Maroldsweisach Strullendorf–Schlüsselfeld (Darüber hinaus sind Sondereinsätze auf den Strecken Bamberg–Scheßlitz und Ebermannstadt–Muggendorf bekannt.)
Bw Lichtenfels	Kronach–Nordhalben
Bw Nürnberg Hbf	Siegeldorf–Markt Erlbach Neumarkt–Dietfurt Roth–Greding Ranna–Auerbach Nürnberg Nordost–Gräfenberg Beilngries–Kipfenberg
Bw Rothenkirchen	Rothenkirchen–Tettau

### Direktion Regensburg

Bw Hof	Hof–Bad Steben Naila–Schwarzenbach
Bw Landshut	Landshut–Rottenburg
Bw Passau	Passau–Pocking Passau–Waldkirchen–Haidmühle Passau–Erlau–Hauzenberg
Bw Plattling	Aufhausen–Kröchstorf
Bw Regensburg	Regensburg–Eslarn
Bw Weiden	Nabburg–Schönsee

### Direktion Würzburg

Bw Schweinfurt	Mellrichstadt–Fladungen
Bw Würzburg	Kitzingen–Schweinfurt Dettelbach Bf–Dettelbach St. Ochsenfurt–Röttingen Seligenstadt–Volkach sowie planmäßig auch auf der Hauptstrecke Würzburg–Ansbach im Abschnitt Ochsenfurt–Marktbreit; vermutlich zur Bedienung der Mainländebahn in Marktbreit.

### Direktion Ludwigshafen

Bw Neustadt (Haardt)	Lambrecht–Elmstein (nur probeweiser Einsatz)
----------------------	-------------------------------------------------



**Bild 4:** Eine BB II steht um 1925 im Endbahnhof Schwarzenbach am Wald zur Rückfahrt nach Naila bereit. Bei dem ersten Wagen des Personenzugs handelt es sich um einen der bekannten Lokalbahnwagen mit sechs Doppelfenstern.  
**Foto: Sammlung Winkler**

### Ausmusterungsliste Baureihe 98<sup>7</sup>

98 701	+	1932	
98 702	+	1932	
98 703	w 20.01.1934	+ 28.03.1934	Bw Würzburg
98 704	w 31.07.1937	+ 09.1937	Bw Würzburg
98 705	+	1933	Bw Hof
98 706	+	1940	Bw Passau
98 707	+	1933	Rbd Regensburg (Bw Plattling?)
98 708	+	1932	Bw Hof
98 709	+	1932	
98 710	z 03.03.1934	+ 01.08.1934	Bw Würzburg
98 711	+	1932	
98 712	z 14.07.1934	+ 05.09.1934	Bw Würzburg
98 713	+	1943	Bw Passau
98 714	+	1933	Rbd Regensburg
98 715	+	1941	Bw Passau
98 716	+	1933	Rbd Regensburg
98 717	+	1932	Bw Hof (?)
98 718	+	1943	Bw Passau/ Raw Weiden
98 719	z 08.01.1934	+ 28.03.1934	Bw Würzburg
98 720	z 27.01.1937	+ 19.05.1937	Bw Würzburg
98 721	z 22.09.1935	+ 22.11.1935	Bw Würzburg
98 722	+	1935	Rbd Regensburg (Bw Passau?)
98 723	+	1932	Bw Nürnberg Hbf (?)
98 724	+	1942	Bw Passau <sup>1)</sup>
98 725	z 14.12.1937	+ 14.02.1938	Bw Würzburg
98 726	+	1934	Rbd Regensburg
98 727	+	1942	Bw Landshut
98 728	z 17.09.1932	+ 18.09.1932	Bw Würzburg <sup>2)</sup>
98 729	+	1932	Bw Passau (?)
98 730	+	1934	Bw Passau
98 731	+	1936	Bw Passau

Anmerkungen:

<sup>1)</sup> im März 1942 noch in Betrieb

<sup>2)</sup> letzter Einsatz am 17.09.1932!

In den zwanziger Jahren war das Bw Würzburg allmählich zu einer Hochburg der Baureihe 98<sup>7</sup> geworden. Als Ende des Jahres 1929 die Rbd Würzburg aufgelöst wurde, gelangten die dort beheimateten 389 Lokomotiven in den Bestand der Rbd Nürnberg, darunter auch elf Maschinen der Gattung BB II. Gleichzeitig gingen 135 Nürnberger Maschinen an die Rbd Regensburg, der zu diesem Zeitpunkt das Bw Hof zugeschlagen wurde. Wenig später begann sich dann aber das Ende der Planeinsätze der BB II abzuzeichnen. Die ersten Ausmusterungen erfolgten 1932, und bereits im Sommer 1934 war der Bestand schon auf die Hälfte geschrumpft. Von den elf Lokomotiven 98 703, 704, 706, 710, 712, 718 bis 721, 725 und 726, die am 1. Januar 1934 im Bw Würzburg beheimatet waren, mußten wenig später vier Exemplare den Dienst quittieren. Im Sommer 1935 befanden sich dann nur noch insgesamt elf Maschinen im Einsatzbestand von drei Bahnbetriebswerken:

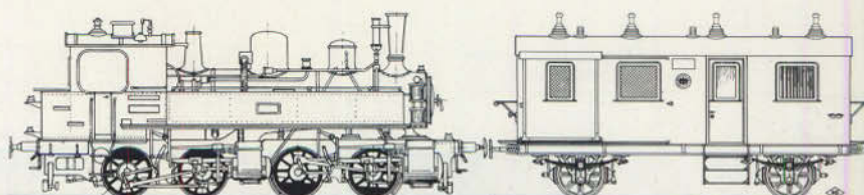
Bw Würzburg	98 704, 706, 718, 720, 721, 724, 725
Bw Passau	98 713, 715, 731
Bw Landshut	98 727

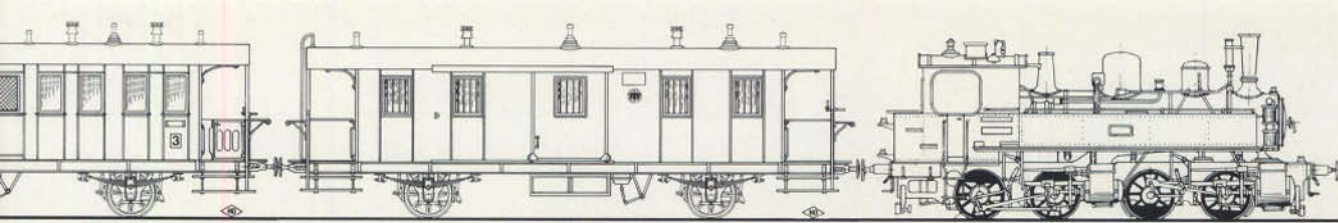
Das Ende der Baureihe 98<sup>7</sup> vollzog sich schließlich in der Zeit von 1940 bis 1943 in Niederbayern. Eine von Wolfgang Bleiweis zusammengestellte Liste gibt Aufschluß über den Ablauf der Ausmusterung, läßt aber immer noch einige Fragen offen.

Ungeklärt war bislang der Verbleib der 98 713. Nach ihrer Ausmusterung im Jahre 1943 soll die Lok nach Albanien gelangt sein. Vier weitere Maschinen fanden in verschiedenen Industrieunternehmen ein neues Arbeitsgebiet. Bereits 1940 erwarben die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke in Linz die 98 706 als Werklok Nr. 24. Ein Jahr später ging die 98 715 an die Illwerke Bregenz in Vorarlberg und fuhr dort als Werklok Nr. 7. Die 98 718, bis 1943 Werklok im AW Weiden, kam zur Buchtal-Gesellschaft und war dort bis Mitte der sechziger Jahre auf der Anschlußbahn von Schwarzenfeld nach Buchtal in der Oberpfalz eingesetzt. Mit der 98 727 ist nur ein einziges Exemplar der Gattung BB II der Nachwelt erhalten geblieben.



**Bild 5:** Die BB II, die um 1935 auf der Mainbrücke in Kitzingen fotografiert wurde, hatte zwei gedeckte Güterwagen, einen GwL sowie drei der um 1890 gebauten zwölffensterigen Lokalbahnwagen mit Flachdach (CiL) am Haken.  
**Foto: Stadtarchiv Kitzingen**  
**(Repro: G. Bauer)**





**Bild 6:** Diese Aufnahme entstand vermutlich noch zur Länderbahnzeit im Bahnhof Laufen (Strecke Freilassing – Tittmoning). Der mit einer BB II bespannte Lokalbahnzug besteht aus zwei GwL und drei Lokalbahn-Personenwagen. **Foto:** Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg, Sammlung Bleiweis

Diese Maschine war am 25. Februar 1943 an die Südzucker AG in Regensburg verkauft worden und fuhr dort als Werklok Nr. 4 noch viele Jahre. Seit 1972 ist die Maschine im Besitz der Deutschen Museums-Eisenbahn in Darmstadt-Kranichstein. Immer noch betriebsfähig, allerdings nicht mehr im Ursprungszustand, wird die Lok noch bei Sonderfahrten eingesetzt.

## Mit der BB II bespannte Lokalbahnzüge

Die Mallet-Lokomotiven der Gattung BB II verkehrten meist im Personenzugdienst und bei diesen Einsätzen mit nahezu allen verfügbaren Bauarten bayerischer Lokal- und Nebenbahnwagen. Betrachtet man die wenigen Bilddokumente aus den zwanziger und dreißiger Jahren, so erkennt man in den Zuggarnituren kurze Lokalbahnwagen mit Achsständen von 4500 und 5000 mm, aber dazwischen auch die langen Fahrzeuge, die einen Achsstand von 6000 und 6600 mm aufwiesen. Gelegentlich lief in den Zügen auch mal einer der verschiedenen Nebenbahnwagen mit Tonnendach mit. Am Anfang oder am Ende der Züge waren nicht

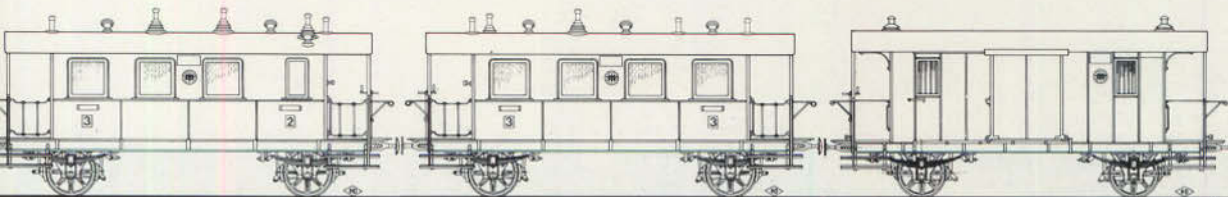
selten auch einige Güterwagen eingestellt. Das reichhaltige Angebot einiger Hersteller ermöglicht es inzwischen, solche Zuggarnituren auch auf den Modellbahnanlagen einzusetzen. Erstklassig ausgeführte Modelle der BB II bieten Trix in der Baugröße N und Roco in der Nenngröße H0 an. Recht beachtlich ist das große Angebot von Lokalbahnwagen im H0-Maßstab von 1:87. Allein im Sortiment von Roco sind drei kurze und vier lange Wagentypen enthalten. Dies sind die Wagen:  
 CL Bay 06                      CL Bay 06b  
 CL Bay 11a                    PwPostL Bay 06  
 PwL Bay 02                   GwL Bay 96  
 BPostL Bay 01

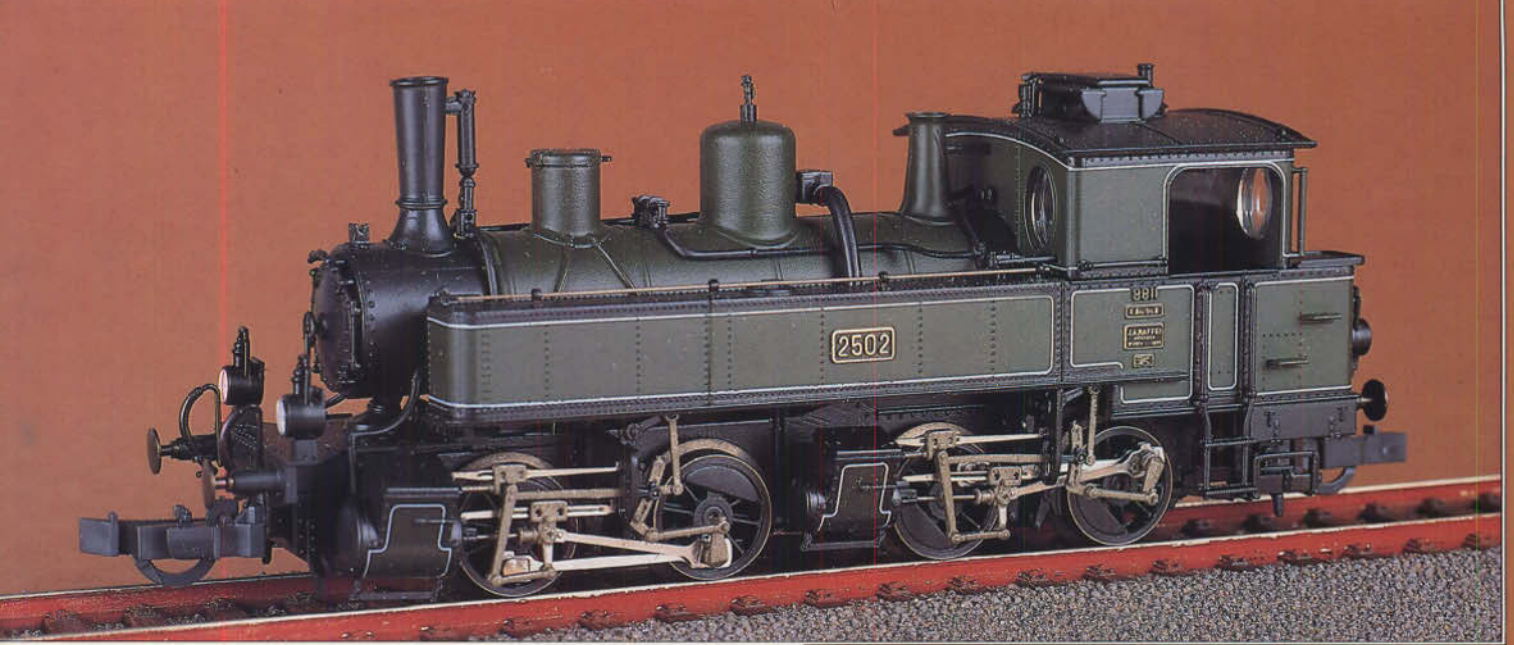
Etwas bescheidener, aber nicht weniger gut ist das Angebot von Trix, das einen kurzen und zwei lange Wagen enthält. Hierbei handelt es sich um folgende Fahrzeuge:

BCL Bay 09      PwPostL Bay 00  
 CL Bay 11

Darüber hinaus stehen von Trix noch eine größere Anzahl bayerischer Güterwagen in den Ausführungen der Epochen I und II zur Verfügung. Für Freunde des Lokalbahnbetriebs lohnt sich ein Blick in die Kataloge oder ein Besuch beim Fachhändler.

**Bild 7:** 98 707 am 17.04.1929 bei Hof-Neuhof. Hinter der Lok ein Ci, wahrscheinlich aus der zwischen 1910 und 1912 gebauten Serie von Hauptbahnwagen mit 6,5 m Achsstand. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber





## Modell der BB II in H0

Eigentlich hatte man sie noch im letzten Jahr erhofft, die BB II im Maßstab 1:87, die bei Roco in Salzburg entstand. Sehr rasch war bei der Entwicklung erkannt worden, daß die Fahrzeuge verschiedener Epochen auch unterschiedliche Bauteile und Baugruppen verlangen. Diese Mehrarbeit und eine sehr sorgfältig vorgenommene Optimierung des Antriebs erforderten mehr Zeit, als ursprünglich vorgesehen war. Ein Exemplar des Modells, das uns gerade noch rechtzeitig vor Redaktionsschluß für diese Ausgabe zuging, zeigt unübersehbar, daß sich der Mehraufwand und das Warten gelohnt haben.

Neben der exzellenten Ausführung nach den Gegebenheiten der Epoche I überraschen vor allem die Laufgüte und die enorme Zugkraft der kleinen Lok. Ohne zu schlingern oder zu schleudern schleppt das Modell jeden Lokalbahnzug auch noch über recht respektable Steigungsabschnitte. Hier übertrifft die Maschine im exakten Maßstab von 1:87 nicht nur ihr großes Vorbild, sondern bei weitem auch alle anderen Lokalbahnlokomotiven, die von den verschiedenen Herstellern in der Nenngröße H0 angeboten werden.

Damit wird auch wieder einmal bewiesen, daß man bei einer durchdachten Antriebskonzeption mit günstiger Massenverteilung auch ohne Haftreifen auskommt. Eine Stromabnahme von allen acht Rädern und die etwas federnde

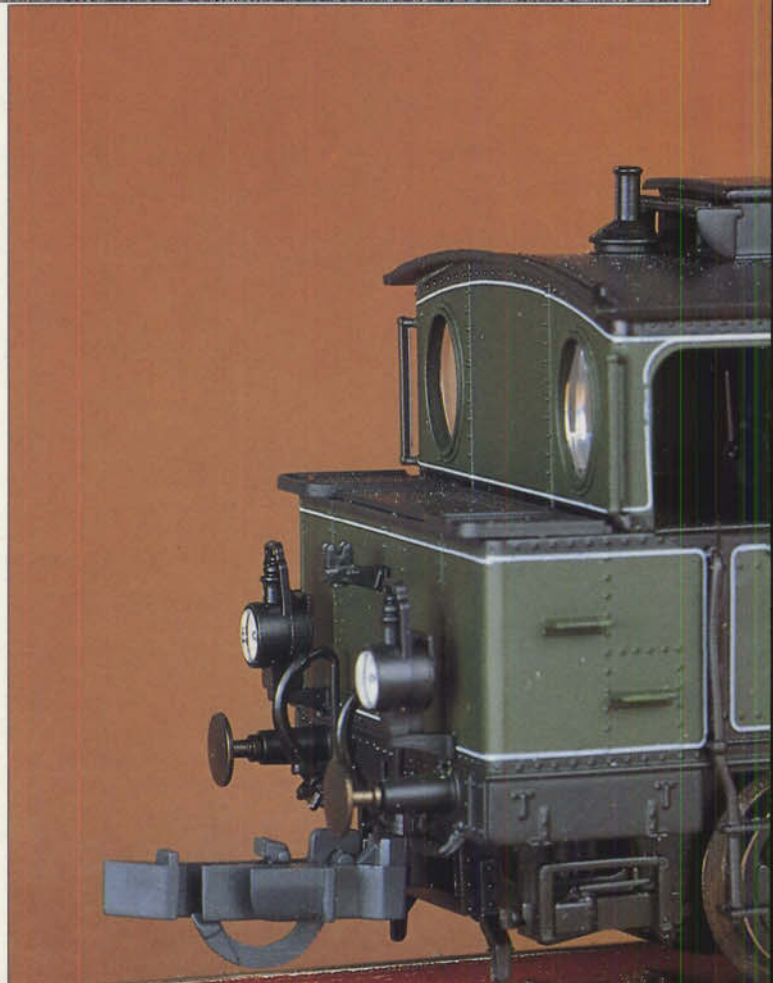
**Bild 9:** Die neue Mallet-Lokomotive BB II in der Ausführung als bayerische Länderbahnmaschine in der grün-schwarzen Lackierung mit Zierlinien.

**Bild 8 (rechts, großes Foto):** Das lange Warten der Modellbahnfreunde auf die Lokalbahnlokomotive BB II wurde von Roco mit einem wunderschönen Modell belohnt.

**Bild 11 (rechte Seite oben):** In allen Details weitestgehend stimmig ist auch das Führerhaus mit dem Kohlevorratsbehälter ausgeführt.

**Bild 12 (rechte Seite unten):** Auch die Detaillierung des Kessels läßt keine Wünsche mehr offen.  
**Fotos 8 bis 12: H. Obermayer**

**Bild 10:** Das ein-drucksvolle Triebwerk einer Mallet-Lokomotive wurde von Roco in ausgezeichneter Weise nachgebildet.



Lagerung der beiden mittleren Radsätze gewährleisten störungsfreien Betrieb, zu dem auch noch eine Schwungmasse auf der Motorachse beiträgt. Über eine Kardanwelle sowie zwei Schnecken- und Stirnradgetriebe werden die beiden festgelagerten Endradsätze direkt angetrieben. Die Kraftübertragung auf die beiden anderen Achsen erfolgt über Kuppelstangen. Als wahre Augenweide erweist sich das überaus filigran ausgeführte Treib- und Steuerungsgestänge. Das Modell verfügt über viele feine Einzelheiten, von denen die meisten bereits werkseitig montiert werden. Die wenigen Steckteile, die vom Erwerber noch anzubringen sind, passen genau und sitzen fest. Bestnoten verdienen auch die Länderbahnlackierung mit den



außerordentlich feinen weißen Zierlinien und die Beschilderung der Lokomotive mit erhabenen Tafeln.

Aufgrund des tief liegend angeordneten Motors blieb ein freier Durchblick durch das Führerhaus, in dem man den Reglerhebel am Stehkessel erkennen kann. Zu den weiteren Besonderheiten des Modells zählen die Kupplungsschächte nach NEM, die zugleich noch mit den Bahnen einer wirksamen Kurzkupplungs-Kinematik versehen sind. Sehr dekorativ wirken die großen Laternen bayerischer Bauart, die aber ohne Beleuchtung blieben.

H0



## 150 Jahre Südbahn

Eine der bedeutendsten Bahnlinien Österreichs, die Südbahnstrecke Wien–Graz (–Triest), feiert heuer ihr 150jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß führten die Österreichischen Bundesbahnen am 11. Mai 1991 einen Sonderzug mit der Schnellzugdampflokomotive 310.23 (Achsfolge 1'C2' h4v, Baujahr 1911) von Wien Südbahnhof nach Wiener Neustadt, der in den Unterwegsbahnhöfen festlich empfangen wurde. Allerdings war das Wetter nicht in Festtagslaune, weshalb der geplante Bildbericht buchstäblich ins Wasser fiel.

Bereits in den Geburtsstunden der Eisenbahn in Österreich beabsichtigte man eine zweigleisige Bahnlinie von der Reichshauptstadt Wien nach dem wichtigen Adriaafen Triest, der damals noch zu Österreich gehörte, zu errichten. Das erste Teilstück von Wien nach der 50 Kilometer südlich gelegenen Bezirkshauptstadt Wiener Neustadt konnte bereits zwischen dem 16. Mai und dem 20. Juni 1841, also weniger als vier Jahre nach der ersten Fahrt eines Dampfzuges in Österreich, etappenweise in Betrieb genommen werden. Am 24. Oktober 1841 wurde das Teilstück von Wiener Neustadt nach Neunkirchen eröffnet, und am 5. Mai 1842 war der vorläufige Endpunkt Gloggnitz am Fuß des Semmerings, 78 Kilometer von Wien entfernt, erreicht.

Da der Semmering damals als ein für eine Adhäsionsbahn unüberwindbares Hindernis galt, wurde auch eine weiträumige Umfahrung der Alpenausläufer über ungarisches Staatsgebiet erwogen. Doch nach der Revolution von 1848 erfolgte von 1850 bis 1854 als Beschäftigungsprogramm der Bau des Teilstücks von Gloggnitz über den Semmering nach Müritzschlag, wo bereits Anschluß an die Strecke über Graz Richtung Adria bestand. 1857 war schließlich die gesamte Südbahn von Wien bis Triest fertiggestellt.

Auch nach der Neuordnung Europas infolge des Ersten Weltkriegs blieb Triest der wichtigste Hafen für Österreich, und die Südbahn behielt ihre große Bedeutung (auch für den Transitverkehr nach Polen und der Tschechoslowakei) bei, wenngleich die Strecke südlich von Spielfeld an die Nachfolgestaaten der Donaumonarchie fiel.

Nicht nur im Fernverkehr, sondern auch im Nahverkehr kommt der Südbahn große Bedeutung zu, da täglich Zehntausende von Menschen aus dem südlichen Niederösterreich zur Arbeit in der Bundeshauptstadt Wien pendeln. Wegen der dichten Streckenbelegung verkehren heute die Güterzüge zwischen Wien und Wiener Neustadt

fast ausschließlich über die etwas weiter östlich parallel zur Südbahn verlaufende sogenannte Pottendorfer Linie. **A. H.**

*Lokwechsel: Ein Jahr lang beförderte die 111 049 die "Airport-Express"-Züge der Lufthansa zwischen Stuttgart Hbf und Frankfurt (Main) Flughafen (siehe auch EJ 8/1990). Mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart–Mannheim konnte die Fahrzeit der Züge deutlich von bisher 120 Minuten auf nun 90 Minuten gesenkt werden. Die 160 km/h schnelle 111 049 mußte deshalb einer 200 km/h schnellen Zuglok weichen; die eigens in den Lufthansa-Farben lackierte 103 101 übernahm ihre Aufgaben.*

**Foto: D. Scholl**

*Auf dieser Strecke wird so schnell kein ICE mehr zu sehen sein: Eröffnungszug 16971 "Bonn" auf dem Weg von Bonn nach Kassel-Wilhelmshöhe beim Überqueren des Viadukts bei Altenbeken. Er war einer der fünf ICE-Züge, die am 29. Mai 1991 die Teilnehmer der offiziellen Eröffnungsfeier des ICE-Zeitalters in einer Sternfahrt zum modernsten Bahnhof der DB, nach Kassel-Wilhelmshöhe, brachten. Publikumswirksam gleichzeitig einfahren konnten jedoch aufgrund signaltechnischer Bedingungen nur drei Züge; die beiden anderen folgten im Abstand von einigen Minuten. Im Rahmen des anschließenden Festaktes wurde von Bundespräsident Richard v. Weizsäcker das Startsignal für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (mit dem symbolischen Stellen des Signals auf "Grün" und der Schlüsselübergabe an den Lokführer des ersten Fahrplan-ICE "Münchner Kindl") gegeben. Der fahrplanmäßige Einsatz begann, wie schon des öfteren gemeldet, am 2. Juni 1991.*

**Foto: M. Hüser**



## TGV bald doppelstöckig

Die Französischen Eisenbahnen (SNCF) haben weitere einhundert TGV-Hochgeschwindigkeitszüge in Auftrag gegeben, die jedoch einer neuen Fahrzeuggeneration angehören werden: Sie bestehen aus zwei Triebköpfen und acht Doppelstockwagen; damit bieten sie insgesamt 512 Fahrgästen einen Sitzplatz. Die Kapazität wird damit um 35% über dem Platzangebot vergleichbarer Züge herkömmlicher Bauart liegen. Die Doppelstockversion soll in den besonders stark frequentierten Verbindungen auf der Südoststrecke Paris–Lyon eingesetzt werden. Der Milliardenauftrag ging an ein Firmenkonsortium unter Führung von GEC-Alsthom. Wie die SNCF in Paris verlaublich, beträgt der Auftragswert über zehn Milliarden französische Francs, umgerechnet rund drei Milliarden Mark. Zunächst sind 45 Züge fest bestellt; für die übrigen besteht eine Option. **R. R.**



## 628.2/928.2 auf DR-Strecken

In der zweiten Aprilhälfte 1991 wurde auf verschiedenen DR-Strecken in den Reichsbahndirektionsbezirken Magdeburg, Berlin, Halle, Dresden und Erfurt der Nahverkehrstriebwagen 628.2/928.2 der Deutschen Bundesbahn Kommunalpolitikern und der Bevölkerung vorgestellt. Mit den bei der DB seit 1987 im Einsatz befindlichen Fahrzeugen will die Deutsche Reichsbahn die roten LVT-Triebwagen (auch als "Ferkeltaxen" bezeichnet) ablösen, die seit mehr als 20 Jahren im Dienst stehen. Mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit, Klimaanlage, Toilette, Mehrzweckabteil, Luftfederung, extra breiten Türen und Tiefeinstieg für Rollstuhlfahrer soll "relativ komfortabel" und im Stundentakt der gesamte Verkehrsraum um Berlin mit den neuen Nahverkehrstriebwagen erschlossen werden. Zunächst sind in der Reichsbahndirektion Berlin die

Strecken zwischen Berlin und Falkenhagen, Basdorf und Beelitz für den Einsatz vorgesehen.

Auf einer Präsentationsfahrt in Berlin und Umgebung fuhr der Triebwagen von der Berliner Stadtbahn über den nördlichen Abschnitt des Berliner Außenrings (am Vormittag) und nachmittags über den südlichen Abschnitt des Außenrings zurück zur Stadtbahn. Die Deutsche Reichsbahn hofft, etwa 50 dieser Fahrzeuge frühestens 1992, spätestens 1993 im Berliner Nahverkehr einsetzen zu können. **H.-J. Kirsche**

## Harzquerbahn

Ungeachtet der immer noch ausstehenden endgültigen Entscheidung zu Eigentumsverhältnissen und Betriebsabwicklung investiert die Harzquerbahn in ihre Zukunft. Momentan entsteht im Bw Wernigerode ein neuer Lokscheune, dessen Einfahrt-Drehscheibe mit Mehrspurgleisen ausgestattet ist.

Vom RAW Görlitz wieder aufgearbeitet, präsentiert sich jetzt die 99 6001 als Nr. 21 der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) in neuem Glanz.

Natürlich sind auch Sonderzüge als (Einnahmen bringende) Gäste im Harz willkommen. Kürzlich handelte es sich dabei um einen von zwei 99.72ern gezogenen Zug der Celler Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner (CEM), die sich von Selketal- und Harzquerbahnstrecke begeistern ließen.

Nach neuesten Meldungen ist der Plan, auf den Harzer Schmalspurbahnen hauptsächlich Dieseltriebwagen einzusetzen, doch noch nicht vom Tisch der derzeitigen Eigentümergesellschaft (unter Geschäftsführung des Landkreises Wernigerode). Die IG Harzer Schmalspur- und Brockenbahn e.V. führt deshalb jetzt eine Umfrageaktion unter den Benutzern der Bahn durch, die den



Die Sanierungsarbeiten auf der Brockenstrecke sind in vollem Gange. Das Foto zeigt den Ausästelungszug, der am 25. Mai 1991 mit der 99 7232 zum Gipfel unterwegs war – die erste Dampflokfahrt seit über fünf Jahren auf dieser Strecke. Foto: D.-U. Günther

Wunsch jener nach Beibehaltung des Dampfbetriebs deutlich und quantifizierbar machen soll. Wem die Harzer Schmalspurbahnen am Herzen liegen, der kann sich auch ohne den entsprechenden Fragebogen mit schriftlichen Stellungnahmen oder Wünschen an die IG (Dirk-Uwe Günther, Veckenstedter Weg 35, O-3700 Wenigerode) wenden.

drei Jahren mit einem Kostenaufwand von ca. 15 Mio DM entwickelte Verfahren dient der Disposition von Leerwagen mit Hilfe eines mathematischen Optimierungsmodells. Die dadurch erreichbaren Vorteile versprechen einen wirtschaftlichen Erfolg von voraussichtlich 10 Mio DM jährlicher Betriebskosteneinsparung. **v. Ha.**

## Neu in der Schweiz

Eine dritte Serie mit weiteren 45 elektrischen Lokomotiven werden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die S-Bahn Zürich beschaffen. Der Verwaltungsrat genehmigte dafür Kredite für 259 Millionen Schweizer Franken. Nach Ablieferung dieser Lokomotiven und der bereits bestellten Doppelstockwagen werden die SBB in Zürich über 95 vollständige S-Bahnzüge verfügen.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gotthardstrecke erhalten die Bahnhöfe Möhlin und Hendschiken neue Sicherungsanlagen und gleisfrei zugängliche Bahnsteigunterführungen auf Normhöhe; ferner wird bei Dottikon eine Anlage zum Ein- und Aussetzen von Zusatzlokomotiven gebaut. Ab 1994 soll die Gotthardbahn neue Aufgaben im Huckepackverkehr durch die Alpen übernehmen.

Zweigleisig ausgebaut wird der Abschnitt Bad Ragaz – Landquart. Einschließlich einer neuen doppelspurigen Brücke über den Rhein wird dieses Vorhaben, das den gegenwärtig empfindlichsten Engpaß zwischen Zürich und Chur beseitigen soll, rund 60 Millionen Franken erfordern. Etwa die gleiche Summe muß für die Sanierung des 1466 m langen Rosenbergtunnels zwischen St. Gallen und St. Gallen-St. Fiden aufgebracht werden. **R. R.**

## Rechnergesteuerte Leerwagenverteilung

Am 18. Februar 1991 begann die Bundesbahn mit einem neuen Pilotprojekt – der rechnergesteuerten Leerwagenverteilung (LWV). Das in internationaler Zusammenarbeit – u.a. mit den Schweizerischen Bundesbahnen – sowie in Kooperation mit namhaften europäischen Software-Häusern innerhalb von etwa

## ICE-Aufträge

Die Bundesbahn hat ihre Option auf 19 weitere ICE-Züge in Lieferaufträge für die jeweiligen Konsortien der Eisenbahnindustrie umgewandelt. Die Auslieferung soll bis Ende 1992 erfolgen.

## BVZ: Trassenverlegung

Voraussichtlich Ende August wird eine temporäre, 2,5 km lange Umgehungstrasse des Bergsturzgebiets zwischen Herbruggen und Randa fertiggestellt sein, die dann wieder einen durchgehenden Bahnbetrieb ermöglicht. Derzeit verkehren die Züge jeweils zwischen Brig und Herbruggen sowie Randa und Zermatt im Pendelverkehr; der dazwischenliegende Abschnitt wird per Bus überbrückt. Für die Zukunft ist ein Bahn- und Straßentunnel in dem gefährdeten Gebiet geplant, der die Verbindung an den Fuß des Matterhorns sicherer machen soll.

## Vereina-Tunnel der RhB

Nach zwei Jahrzehnten Planung und dreijähriger Verzögerung durch Gerichtsverfahren hat in der Schweiz am 18. April mit dem symbolischen ersten Spatenstich der Bau des Vereina-Tunnels begonnen, der zur Jahrtausendwende Klosters im Prätigau mit Lavin-Susch im Engadin verbinden soll. Mit 19,1 km wird er der zweitlängste Schweizer Eisenbahntunnel nach dem unter dem Simplon, der 19,8 km lang ist. Bauherr ist die Rhätische Bahn (RhB), deren Strecke nach Scuol (Scuol) durch den neuen Tunnel deutlich aufgewertet wird. So erhalten Randgebiete Graubündens wie das Unterengadin (und das Münsterthal) nun eine wintersichere Verbindung zur Kantonshauptstadt Chur.

Die Entfernung vermindert sich um 55 km; die stark befahrene Albulalinie wird entlastet.

Um die nötige Leistungsfähigkeit zu erreichen, werden auf der eingleisigen Tunnelstrecke zwei Kreuzungstationen, Novai und Piz Fless, eingerichtet.

Durch den Vereina-Tunnel werden auch Autozüge pendeln, mit denen sich die knapp 20 km lange Strecke zwischen Klosters und Lavin-Susch in einer Viertelstunde zurücklegen läßt. Der Scheitelpunkt des Tunnels wird auf 1465 m über Normalnull liegen, während bisher über den Flüelapass 2383 m Höhe zu erklimmen sind. Außerdem ist die Paßstraße im Winter häufig unpassierbar.

Die Baukosten für den Tunnel und die zugehörigen Anlagen werden mittlerweile auf über 500 Mio Schweizer Franken geschätzt. **R. R.**

## Flughafen-S-Bahn pünktlich

Wenn der neue Franz-Josef-Strauß-Flughafen im Nordosten Münchens am 17. Mai 1992 in Betrieb geht, wird er nicht – wie böse Zungen behaupten – nur aus der Luft erreichbar sein. Die Neubaustrecke der S-Bahn, die bis unter das neue Flughafen-Terminal führt, soll sogar schon geraume Zeit vorher fertig werden.

Auf der rund 20 Kilometer langen zweigleisigen Strecke, die im Anschluß an die bestehende Linie nach Ismaning gebaut wird, liegen bereits zu 80% die Gleise; auch die Oberleitung ist zum Teil schon gespannt; Signale sind aufgestellt. Einige Straßüberführungen werden zur Zeit noch gebaut; sie stehen indessen ebenfalls schon – teilweise noch ohne Auffahrten – weithin sichtbar im Erdinger Moos. Im Bereich dieser Straßbaustellen folgt der Gleisbau im Zeitplan etwas später; doch wo bereits Gleise liegen, rollen sogar schon die ersten Eisenbahnwagen. Sie wurden auf der Straße herangebracht und dienen nun zum Schottertransport an die Gleisbaustellen. Bis Ende dieses Jahres sollen alle Bauarbeiten beendet sein. Dann folgen die Abnahmeprüfungen und der Probebetrieb.

Die S-Bahn wird im 20-Minuten-Takt von München-Pasing im Westen durch den Innentunnel zum Ostbahnhof und von dort über Ismaning und die neuen Stationen Hallbergmoos und Besucherpark zur – vorläufigen – Endstation Flughafen-Terminal fahren. Die Fahrzeit von

der Stadtmitte beträgt 30 bis 40 Minuten; damit ist der neue Flughafen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel jedenfalls schneller zu erreichen als auf der Straße, wo ein Dauerstau als unvermeidlich prophezeit wird. **R. R.**

## FO 4 fährt wieder

Eine aus dem Jahre 1914 stammende und von 1972 an in einem Lokschuppen in Münster VS (FO-Strecke Brig – Oberwald) vor sich hinrostende 1'C h4v-Lokomotive ist zwischen 1983 und 1991 in 5000 Stunden freiwilliger "Fronarbeit" restauriert und wieder fahrtüchtig gemacht worden. Die Maschine befindet sich weiterhin im Eigentum der Furka-Oberalp-Bahn und steht ab sofort für Sonderfahrten im Goms zur Verfügung. Unterhaltung und Pflege der auf Reibungsabschnitten als Zwillingsmaschine (max. 45 km/h) und auf Zahnstangenabschnitten als Vierzylinder-Verbundmaschine (max. 20 km/h) betriebenen Lok liegen weiterhin in den Händen der "Dampflokgruppe 4".



Zum Sommerfahrplan startete die Linie S 2 des VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr), die von Duisburg über Gelsenkirchen nach Dortmund fährt. Die offizielle Eröffnungsfahrt wurde bereits am 25. Mai 1991 durchgeführt. Am Bahnsteig in Duisburg Hbf fanden sich um 9.30 Uhr der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, Prof. Dr. Hermann Zemlin (links), sowie der Präsident der Bundesbahndirektion Essen, Rüdiger Schwarz (zweiter von rechts), zum Fototermin ein. Foto: M. Lasek

## Fit mit 90

Die älteste Bergschwebebahn der Welt verbindet die Dresdner Stadtteile Loschwitz und Oberloschwitz. Gebaut nach einem Patent des Kölner Ingenieurs Eugen Langen, überwindet sie auf 273,8 Metern einen Höhenunterschied von 84,2 Metern.

Ihr 90jähriges Jubiläum am 6. Mai dieses Jahres beging sie jedoch in aller Stille, denn die seit 1984 andauernde "Verjüngungskur" war noch nicht abgeschlossen. Bei der Rekonstruktion handelte es sich quasi um einen Neubau nach historischem Vorbild. Bis auf die baulichen Hüllen der beiden Stationen mußte die gesamte Anlage demontiert werden. Von den Fundamenten über die Stahlgerüste bis hin zu den Wagenkästen war eine (aus denkmalpflegerischen Gründen am Original orientierte) Erneuerung bei verschiedenen Unternehmen in Auftrag gegeben worden.

Am 31. Mai 1991 war es geschafft: Zahlreiche in- und ausländische Gäste, unter ihnen der Oberbürgermeister der Stadt Dresden, Dr. Herbert Wagner, wohnten der feierlichen Wiederinbetriebnahme der Bergschwebbahn bei. Nach Ansprache und Freigabe der Bahn hatten ab 12 Uhr Einwohner und Besucher der Stadt die Möglichkeit zu kostenlosen Fahrten. Der gewaltige Ansturm bestätigte eindrucksvoll die Liebe der Dresdner zu ihrer ehrwürdigen "alten Dame".

## Gemeinsames Führungsgremium

Die Vorstandsvorsitzer von DB und DR unterzeichneten in Berlin eine Vereinbarung zur Intensivierung ihrer Zusammenarbeit. Danach soll ein Führungsgremium Deutsche Eisenbahnen gebildet werden, dem alle Vorstandsmitglieder von DB und DR angehören.

Das Gremium wird unter Vorsitz von DB-Vorstandsvorsitzer Heinz Dürr wechselseitig in Berlin und Frankfurt (Main) tagen. Aufgabe wird die Beratung aller Vorstandsangelegenheiten beider Bahnen sowie die Erarbeitung gemeinsamer Konzepte für die künftige Struktur einer deutschen Eisenbahn sein.

## 042 271 kommt – 86 457 geht

Mit der 042 271 setzt die Deutsche Bundesbahn seit kurzem eine weitere Dampflok auf ihren Gleisen ein. Die ölgefeuerte Maschine, die auch weiterhin im Besitz der Rendsburger Eisenbahnfreunde bleibt, dürfte wohl auf längere Sicht unter DB-Regie dampfen, so sieht es der Überlassungsvertrag zwischen dem Eigentümer und dem Verkehrsmuseum Nürnberg vor. Das bedeutet, daß die frühere 41 271 nicht nur als kurzfristiger Ersatz für die 41 360 vorgesehen ist, die derzeit aufgearbeitet werden muß. Während die 41 360 in Gelsenkirchen-Bismarck stationiert bleibt, wird ihre "Schwester", die sich nach

einer Instandsetzung im RAW Meiningen im Neuzustand präsentiert, im Raum Hamburg/Schleswig-Holstein eingesetzt.

Erste Bewährungsproben hat die 042 271 am 15. und 16. Juni abgelegt, als sie zwischen Meiningen und Arnstadt Planzüge bespannte. Andererseits wird sich die Bundesbahn von ihrer einzigen betriebsfähigen Tenderlok trennen. Die zur Hauptuntersuchung anstehende 86 457 geht als Leihgabe an das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein. Allerdings ist durchaus denkbar, daß die DB auf eine der betriebsfähigen 86er aus den neuen Bundesländern zurückgreift. **mäu**



Die 042 271 wird ab sofort von der DB eingesetzt. Das Foto entstand im Juni 1991 anlässlich einer Probefahrt in der Nähe von Meiningen. Getrennt hat sich die DB dagegen von der 86 457 (links). **Fotos: Th. Mäuser**

## Neues Signal

Mit einem neuen Signal, das in nächster Zeit eingeführt werden soll, will die Bundesbahn an geeigneten Stellen für flottere Fahrt der Züge sorgen und damit Zeit gewinnen. Nach den Bestimmungen des Signalbuchs ist die vom Signal Hp 2 oder vom Signal Hp 1 mit Zusatzanzeiger Zs 3 vorgeschriebene Geschwindigkeit im "anschließenden Weichenbereich" einzuhalten. In vielen Fällen ist diese Langsamfahrt jedoch nur zu Beginn des Weichenbereichs erforderlich, während die folgenden Weichen uneingeschränkt befahrbar wären. Damit der Lokführer in diesen Fällen so gleich beschleunigen kann, soll das



Als Lichtsignal oder rückstrahlende Tafel (weiß auf schwarzem Grund) wird das neue Signal Zs 10 ausgeführt, das in nächster Zeit eingeführt werden soll. **Foto: R. R. Rossberg**



neue Geschwindigkeits-Endesignal eingeführt werden. Es signalisiert das Ende der vom Hauptsignal Hp 2 oder vom Geschwindigkeitsanzeiger Zs 3 vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzung. Anschließend darf der Lokführer mit der in Spalte 2 des Buchfahrplans vorgesehenen Geschwindigkeit weiterfahren.

Das neue Signal erhält im Signalbuch die Bezeichnung Zs 10. Es wird als Lichtsignal ausgeführt und zeigt dann ein leuchtendes Pfeilsymbol mit der Spitze nach oben, wenn die Signalisierung von der Stellung der folgenden Weichen abhängt. Wo grundsätzlich keine Einschränkung der Geschwindigkeit mehr erforderlich ist, kann das Signal auch als rückstrahlende Tafel ausgeführt werden; sie zeigt ein weißes Pfeilsymbol auf schwarzem Grund. Da die Eisenbahn-Signalordnung seit dem 3. Oktober 1990 für ganz Deutschland gilt, ist das neue Signal bei Bundesbahn und Reichsbahn gleichermaßen verwendbar. **R. R.**

## Krupp und Siemens kooperieren

Der Bereich Verkehrstechnik der Siemens AG, derzeit schon ein weltweit agierender Unternehmensbereich mit etwa 12 000 Mitarbeitern, die 1990/91 für etwa 2,1 Milliarden DM Umsatz sorgen werden, dehnt seine Aktivitäten weiter aus. Nach einer Minderbeteiligung an den Lok-

baukapazitäten der Krauss-Maffei AG und einer Mehrheitsbeteiligung an der DUEWAG AG wird nun der Elektrokonzern mit 25% auch noch Anteilseigner an einem neuen Tochterunternehmen der Krupp MaK Maschinenbau GmbH. In dieses Unternehmen mit etwa 250 Mio DM Umsatz und 850 Mitarbeitern wird die Friedrich Krupp GmbH ihre gesamten Eisenbahnaktivitäten wie den Bau von Elektro- und Diesellokomotiven, ICE-Triebköpfen sowie Elektroausrüstungen für Reisezugwagen und Nahverkehrsfahrzeuge einbringen, die heute noch bei der Krupp Maschinentechnik GmbH, Essen, und der Krupp MaK Maschinenbau GmbH, Kiel, liegen. Mit dieser Beteiligung trägt die Siemens AG dem internationalen Trend Rechnung, nach welchem Bahnsysteme in zunehmendem Maß von Generalunternehmen komplett angeboten werden. **v. Ha.**

## »Logistikbox«

Mit einer neu konzipierten "Logistikbox" geht die Bundesbahn auf den Markt des kombinierten Schiene-Straße-Verkehrs. Sie trägt damit den gewandelten Bedürfnissen Rechnung und sucht auch Anschluß bis in die innerbetrieblichen Transportketten.

Zahlreiche Unternehmen beziehen nur noch kleinere Partien, diese dafür häufiger. Das Schlagwort heißt "Just in time": keine firmeneigenen Zwischenlager mehr; nur so viel wird angeliefert, wie für die Fertigung gerade gebraucht wird. Die Funktion des Lagers muß das Transportmittel übernehmen. So gewinnt der Transport von Teilladungen, die keinen ganzen Waggon füllen, aber auch von Kleingut immer mehr an Bedeutung.

Die Antwort der Bundesbahn heißt "Logistikbox". Sie schließt nicht nur die Lücke zwischen der kleinen Palette und dem großen Container oder Wechselbehälter, sondern eignet



**ICE-Treffen in Kassel-Wilhelmshöhe.** Zum Festakt am 29. Mai 1991 haben die Züge aus München, Hamburg, Bonn, Stuttgart und Wiesbaden zahlreiche Vertreter aus Politik und Wirtschaft nach Kassel gebracht.  
**Foto: Th. Mäuser**

Sache unterstützen will, kann seine Geldspende auf das Konto Nr. 50023316 bei der Sparkasse Lüneburg unter dem Stichwort "Historische Heidebahn" überweisen. Für jede Spende ab DM 50,00 gibt es eine Urkunde mit Originalfoto des Triebwagens aus dem Jahre 1966 als Dankeschön.  
**Verkehrsfreunde Lüneburg e.V.**

sich durch ihre günstigen Abmessungen, einen quadratischen Grundriß und Zusatzeinrichtungen auch für die innerbetriebliche Transportkette.

Zunächst wurden für geplante Pilotverkehre Prototypen von drei Ausführungen hergestellt. Für den Ferntransport stehen Tragrahmen zur Verfügung, deren technische Gestaltung einem Wechselbehälter entspricht, also kompatibel ist zur Umschlag- und Fahrzeugtechnik des kombinierten Verkehrs. Auf einem solchen Tragrahmen haben drei Logistikboxen Platz. Sie ermöglichen auch die Bündelung von Kleinsendungen zu einer durchgehenden Transporteinheit. Dadurch entfallen unterwegs Sortier- und Umladevorgänge. Auch Sammlung und Verteilung, entweder bei mehreren Kunden, aber auch an verschiedenen

Stellen eines Betriebs, sind damit möglich.

Dabei stellt die Logistikbox nur den ersten Schritt zu einem ganzen zukunftsorientierten Transportkonzept dar, das unter dem Begriff "Cargo 2000" konzipiert wird. Damit sollen die teilladungsgerechten Logistikboxen in einem besonderen Netz von Linienzügen befördert werden. In diesem Netz können die Boxen auf den Umschlagstationen von einem Zug in einen anderen "umsteigen" oder auf ein Straßenfahrzeug umgesetzt werden.

**R. R.**

## Historischer Triebwagen

In seine alte Heimat zurückgeholt hat die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V. (AVL) den ehemaligen DT 504 der OHE. Das

1933 von der Waggonfabrik Gotha gebaute Fahrzeug übernahm die OHE aus dem Bestand der Kleinbahn Wittingen-Oebisfelde.

1973 kaufte die Niederländische Museumseisenbahn Haaksbergen (MBS) das Fahrzeug. Die lange Fahrt legte der Triebwagen auf eigenen Achsen zurück. Allerdings erlitt er dabei einen Unfall und wurde stark beschädigt. So stellte der Verein die Aufarbeitung erst einmal zugunsten einheimischer Fahrzeuge zurück. An dem nun abgestellten Fahrzeug zerstörten Vandalen die Inneneinrichtung. Weitere Schäden erlitt der Triebwagen durch Witterungseinflüsse, so daß er sich in einem relativ schlechten Zustand befindet. Geplant ist die umgehende Aufarbeitung, wobei allerdings keine Angaben über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme gemacht werden können. Diese ist auch von den finanziellen Mitteln abhängig, die dafür zur Verfügung stehen. Wer also eine gute



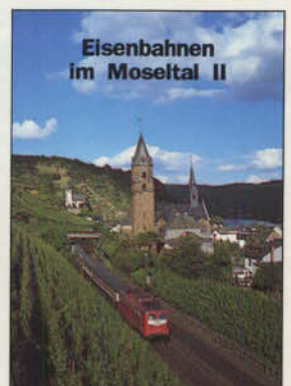
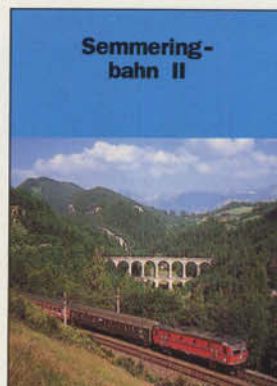
Auf der Drehscheibe und den anschließenden Gleisen der Eisenbahnabteilung im Berliner Museum für Verkehr und Technik wird gegenwärtig die Quadrige vom Brandenburger Tor restauriert. Ende Juli soll sie auf ihren angestammten Platz zurückkehren. An seinem 200. Geburtstag am 6. August wird dann das ganze Tor in frischem Glanz erstrahlen.  
**Foto: R. R. Rossberg**

## AUSSER

... den regelmäßig einmal pro Quartal erscheinenden Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals und den Folge-Bänden zu unseren Reihen »Anlagenplanung« und »Preußen-Report« bieten wir Ihnen weitere Themen als »Specials« an.

**Es sind bereits erschienen und noch vorrätig bzw. werden dieses Jahr noch erscheinen:**

- 1/90: 84 Seiten, DM 19,80
- 1/91: 72 Seiten, DM 13,80
- 2/91: 60 Seiten, DM 12,80
- 3/91: 84 Seiten, DM 19,80
- 4/91: in Vorbereitung
- 5/91: in Vorbereitung
- 6/91: in Vorbereitung
- 7/91: in Vorbereitung



H. Merker Verlag GmbH • Rudolf-Diesel-Ring 5 • 8080 Fürstfeldbruck • Tel.: 0 81 41/50 48 • Fax: 0 81 41/ 4 46 89

# Eine Münchnerin für

# Spanien

Die Krauss-Maffei-Lok mit der Fabriknummer 20 000 geht an die RENFE

Vorgau 150 Jahren wurde die erste Maffei-Lokomotive, mit dem stolzen Namen "Der Münchner" versehen, in den Allacher Werkhallen fertiggestellt. Am 18. Juni 1991 verließ – medienwirksam beim heute sogenannten Roll-out – wieder ein(e) besondere(r) Münchner(in) die Fabrik, diesmal jedoch nur mit einer nüchternen Nummer: 252-002.

In dieser Nummer allerdings ist die ganze Entwicklungsgeschichte des Lokomotivbaus enthalten – samt der Erfolgsstory des weltweit ältesten Lokomotivherstellers, der noch immer produziert. Gleichzeitig mit der Präsentation der 252-002 feierte die traditionsreiche Münchner Firma das Jubiläum "20 000 Lokomotiven aus dem Hause Krauss-Maffei". Die 252-002 verbindet also Kontinuität mit modernster Technik und großen Renommee. Sie ist die zweite von 75 Lokomotiven einer Baureihe, die ihre Aufgabe im Universaldienst bei der spanischen Staatsbahn RENFE finden wird. (Die 252-001 ist währenddessen bereits zu Testfahrten unter 25 kV/50 Hz Wechselstrom und 3 kV Gleichstrom in Luxemburg unterwegs.) 15 davon werden in München gebaut, die übrigen 60 bei den beiden spanischen Lokomotivherstellern MEINFESA (Valencia) und CAF (Beasain) in Lizenz. Gemäß Bedarfsplan der RENFE sind 20 Maschinen für den Betrieb im – gerade im Bau befindlichen und auf Hochgeschwindigkeit ausgelegten – Normalspurnetz und 55 für das Breitspurnetz vorgesehen. Eine spätere Umrüstung auf Normalspur ist unproblematisch, da die Lokomotiven so konzipiert sind, daß in diesem Falle ohne viel Aufwand einfach die Drehgestelle ausgetauscht werden können. Ein großer Vorteil dieser Konzeption ist die System-Identität der Breitspur- und Normalspur-Fahrzeuge, die sich positiv auf Wartungsaufwand, Ersatzteilhaltung sowie Ausbildung des Werkstatt- und Fahrpersonals auswirken wird.

## Merkmale und technische Daten

Die Lokomotive S 252 dokumentiert die Überlegenheit der inzwischen in vielen Einsatzfällen

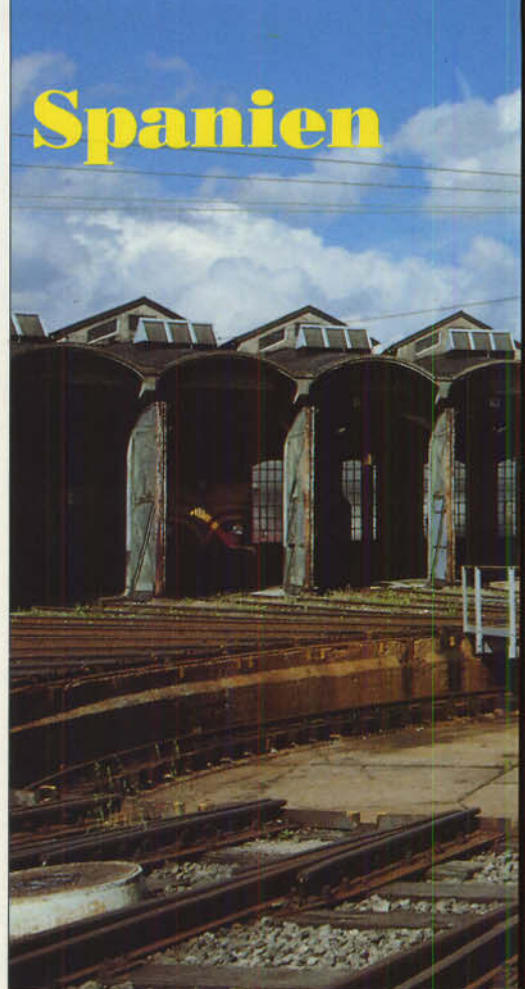


bewährten Antriebstechnik mit Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren. In sie sind die langjährigen Erfahrungen mit der Baureihe 120 sowie einer Vielzahl anderer zwischenzeitlich in Betrieb befindlicher Triebfahrzeuge mit der genannten Antriebstechnik, nicht zuletzt auch mit dem ICE, aufgenommen. Die hohe Dauerleistung von 5600 kW steht der S 252 sowohl bei Speisung aus dem 25 kV/50 Hz-Netz als auch aus dem 3-kV-Gleichspannungsnetz über den großen Geschwindigkeitsbereich von 70 km/h bis 220 km/h zur Verfügung. Ihre universelle Einsetzbarkeit entsprechend dem spezifischen Betriebsprogramm der RENFE (Güterzüge bis 800 t auf Steigungen bis zu 20‰ genauso wie schnelle Personenzüge mit 500 t Anhängelast und  $V_{max}$  bis 220 km/h) ist damit grundsätzlich gewährleistet. Die besondere Qualität dieser Maschine manifestiert sich aber ebenso in folgenden hervorzuhebenden Merkmalen:

- elektrische Bremse mit Netzurückspeisung, ergänzt durch eine Widerstands- und eine pneumatische Bremse, die auch bei Ausfall der elektrischen Bremse ausreicht;
- Leistungselektronik mit modernster Siemens-GTO-Technik in Modulbauweise, wie sie auch in einem Teil der ICE-Triebköpfe installiert ist, sowie digitale Steuerung und Regelung in Mikrocomputertechnik;
- moderne, gleisfreundliche Laufwerke, die auch schnelles Befahren von kurvenreichen Strecken erlauben;
- Einzelachsantrieb, der eine optimale Haftwertausnutzung sicherstellt und große Toleranzen beim Raddurchmesser zuläßt.

Am bemerkenswertesten ist aber wohl, daß die S 252 als erste Serienlokomotive mit der neuen

**Bild 2:** Die 252-002 der RENFE/AVE ist für den Einsatz auf der Neubaustrecke Madrid – Sevilla in den Farben Weiß und Schwarz lackiert worden. Sie ist die zweite von 15 Lokomotiven der Baureihe S 252, die Krauss-Maffei mit den Fabriknummern 20 000 bis 20 014 nach Spanien liefert. Weitere 60 Exemplare werden in Spanien in Lizenz gefertigt. **Foto: A. Ritz**



Technik der Einzelachsregelung ausgeliefert wird. Die Fortschritte in der Leistungselektronik lassen diese Entwicklung heute zu. Davon profitieren wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch die von der DB als Nachfolgerin der Baureihe 120 geplante 121.

Schon bei der Baureihe 120 läßt sich die Leistung mit Hilfe der Elektronik so regeln, daß möglichst hohe Zugkraft erzielt wird, die Räder jedoch auf den blanken Schienen gerade noch nicht ins Schleudern kommen. Bei der bisherigen Technik wurde aber zur Gewichtersparnis jeweils ein solcher Regelkreis für beide Radsätze eines Drehgestells verwendet. Damit kann zwar die Leistung für beide Drehgestelle getrennt ausgeregelt und der besonders beim Anfahren auftretenden unterschiedlichen Belastung Rechnung getragen werden; doch tritt ungleiche Belastung auch innerhalb der Drehgestelle auf. Bei gemeinsamer Ansteuerung begrenzt also der entlastete Radsatz die auf die Schiene übertragbare Leistung. Eben dieses Problem wird durch die Einzelachsregelung jetzt gemeistert.

Die Konzeption der Drehgestelle als solche stützt sich auf das Prinzip der Drehgestelle der Baureihe 120 mit ihren bekannten ausgezeichneten fahrdynamischen Eigenschaften, die weitgehend verschleißfreie Komponenten aufweisen und das Gleis nur wenig beanspruchen. Im Gegensatz zur Ursprungsversion Baureihe 120 sind bei der S 252 allerdings die Fahrmotoren pendelnd im Drehgestell gelagert. Die Drehgestelle wiederum sind gleich und untereinander austauschbar – ein weiteres Plus für Wartung und Ersatzteilhaltung.

Die Achsen selbst weisen eine durchgehende Bohrung auf und ermöglichen somit Ultraschall-Rißprüfungen, ohne daß es hierfür umfangreicher Ausbauarbeiten bedarf, wie das bei Vollachsen der Fall ist. Der Achsabstand beträgt 3000 mm.



**Bild 1:** Die fabrikneue 252-001 der RENFE/AVE (gebaut von Krauss-Maffei, Fabrik-Nr. 20 000) ist am 8. Juni 1991 von München kommend in Luxemburg eingetroffen, wo sie umfangreichen Tests unterzogen wird. Sie ist in den aktuellen Farben der RENFE lackiert, trägt aber nicht den RENFE-Schriftzug, sondern das Signet der AVE (Alta Velocidad España; ursprünglich als Tochtergesellschaft der RENFE für den Betrieb der in Bau befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Sevilla geplant, nun aber als Direktion innerhalb der RENFE für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Spanien zuständig). **Foto: M. Barthel**

Im Rahmen dieses Textes ist es natürlich nicht möglich – und wahrscheinlich auch gar nicht im Sinne der überwiegenden Mehrheit unserer Leser –, auf alle technischen Einzelheiten der neuen Lokomotive einzugehen. Wir haben deshalb versucht, diejenigen Merkmale herauszugreifen, die die Baureihe 252 hauptsächlich charakterisieren und deren Vergleich mit den Baureihen 120 und 121 (in Planung) ermöglichen bzw. sinnvoll machen.

Ein ganz wesentlicher Teil der Lokomotive 252 soll aber zum Schluß noch Erwähnung finden, nämlich die eigentliche "Mensch-Maschine-Schnittstelle", das Führerpult. Seine Konfiguration entspricht im wesentlichen der ICE-Triebkopfsreihe. Auch die in Höhe und Neigung verstellbaren Sitze sind in gleicher Art in den ICE-Triebköpfen zu finden.

Bei der Gestaltung des gesamten Führerraums standen die Forderungen nach Sicherheit und Komfort sowie die Erfordernisse des Fahrbetriebs im Vordergrund. Die Erkenntnisse aus den funktionellen und ergonomischen Untersuchungen, die schon für die Baureihe 120 und den ICE vorgenommen wurden, dienten als Grundlage, ergänzt um die für die RENFE notwendigen Elemente. Die Führerstände sind sehr geräumig, druckgeschützt, wirksam gegen Geräusch und Wärme isoliert und besitzen eine Klimaanlage sowie einen zusätzlichen Heizstrahler im Bereich der Beine des Lokführers. Auch für die Sicherheit des Lokführers wurde mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen gesorgt. So befindet sich z. B. zwischen Führerpult und Vorbau eine Struktur, die bei Zusammenstößen Aufprallenergie abfängt. Eine ähnliche Aufgabe erfüllen die klimatisierten Frontscheiben von 25,1 mm Stärke.

**Bild 3:** Im Schlepp der 181 212 der DB überquert die 252-001 am 8. Juni 1991 die Sauerbrücke bei Wasserbillig Richtung Luxemburg. **Foto: E. Elzer**



**Bild 4:** Ein seltener Gast in Luxemburg: die spanische 252-001, umrahmt von Diesellokomotiven der CFL. **Foto: M. Barthel**





**Bild 5:** Am 18. Juni 1991 wurde die 252-002 der RENFE/AVE im Rahmen einer Feierstunde bei Krauss-Maffei in München-Allach offiziell an den Auftraggeber ausgeliefert.

**Foto: BZA München (F. Schneider)**



**Bild 6:** Ein Foto vom Rollout der 252-002 am 18. Juni 1991 bei Krauss-Maffei darf nicht fehlen.

**Foto: BZA München (F. Schneider)**

**Bild 7:** Eine Woche nach ihrem Rollout wurde auch die zweite Lokomotive der Baureihe S 252 der RENFE, die 252-002, nach Luxemburg gebracht. Am Nachmittag des 24. Juni 1991 wurde sie in einen Güterzug von München-Allach zum (alten) Rangierbahnhof München Ost eingestellt, der – gezogen von der 212 208 – hier den noch nicht ganz fertiggestellten neuen Rangierbahnhof München Nord passiert. **Foto: A. Ritz**



Generell wurde die Lokomotive S 252 mit Blick auf ihre angestrebte Funktion als Rückgrat der spanischen Staatsbahn europäisiert. Die allgemein sich ankündigende europäische Renaissance der Eisenbahn hat eine weitere hervorragende Zuglok bekommen, an der auch andere europäische Bahnverwaltungen bereits ihr Interesse bekundet haben. Eine Bestellung der Portugiesischen Staatsbahn CP über 30 Loks dieser Bauart – Baureihenbezeichnung LE 5600 – mit Lizenzbau in Portugal und Zulieferungen aus Deutschland liegt schon vor; für weitere 13 Maschinen besteht eine Option. **-cb-**

#### Technische Daten der Lokomotive S 252

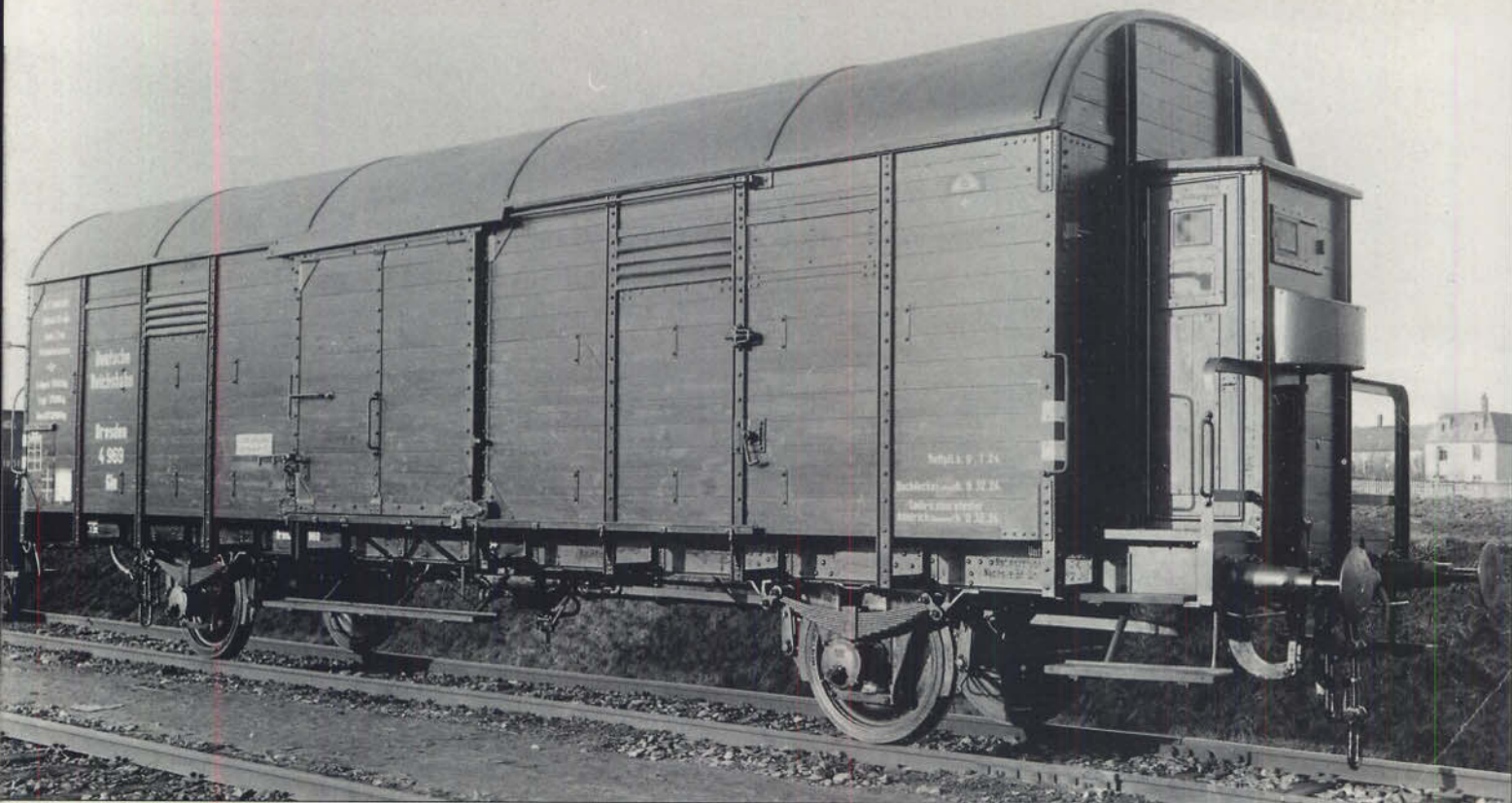
Achsanordnung	Bo'Bo'
Spurweite	1435 mm bzw. 1668 mm
Länge über Puffer	20380 mm
Drehzapfenabstand	10500 mm
Breite	3000 mm
Raddurchmesser	1250 mm
Radabstand	3000 mm
Gewicht	88 t + 2%
Stromsysteme	25 kV/50 Hz und 3 kV
Dauerleistung	5600 kW
Leistungsfaktor	nahe 1, geregelt
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
max. Anfahrzugkraft	300 kN
Dauerzugkraft	290 kN bei 70 km/h
elektrische Bremse	5600 kW (Netzbremse) 3300 kW (Widerstand)

#### Technische Daten der Baureihe 120

Achsanordnung	Bo'Bo'
Spurweite	1435 mm
Länge über Puffer	19200 mm
Drehzapfenabstand	10200 mm
Raddurchmesser	1250 mm
Radabstand	2800 mm
Gewicht	84 t
Stromsystem	15 kV/162/3 Hz
Nennleistung (nach UIC)	5600 kW
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
max. Anfahrzugkraft	340 kN
elektrische Bremse	3300 kW (Netzbremse)

#### Voraussichtliche Kenndaten der BR 121

Achsanordnung	Bo'Bo'
Spurweite	1435 mm
Gewicht	84 t
Stromsystem	15 kV/162/3 Hz
Dauerleistung	6000 kW
Leistungsfaktor	nahe 1, geregelt
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
max. Anfahrzugkraft	300 kN
Dauerzugkraft	220 kN bis 95 km/h
elektrische Bremse	Netzbremse



**Bild 1:** Vermutlich im Jahre 1923 wurde der Gln Dresden 4969 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert. Das Foto läßt deutlich die gegenüber der ursprünglichen Musterzeichnung A 9 spiegelbildliche Anordnung des Bremserhauses erkennen. Der Wagen ist bereits mit Luftdruckbremse ausgerüstet, wie die Anschrift auf dem weißen Feld links neben der Schiebetür sowie die "Bremsecken" erkennen lassen. Foto: Sammlung Diener

# Deutscher Staatsbahnwagenverband

## Zweiachsiger großräumiger bedeckter Güterwagen von 15 000 kg Ladegewicht nach Musterzeichnung A 9

Teil 9

Neben den gewöhnlichen bedeckten Güterwagen nach Musterzeichnung A 2 des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes benötigten die Eisenbahnen großräumige bedeckte Güterwagen. Sie dienten in erster Linie dazu, Ladegut zu versenden, das auf Grund seiner Beschaffenheit oder Verpackung bei vergleichsweise geringem Gewicht viel Raum einnahm. Ein typisches Ladegut sind Flaschen und Glasballons, weshalb diese Wagen intern auch als Hohlglaswagen bezeichnet wurden. Durch die größere Ladelänge war es bei diesen Güterwagen möglich, das seinerzeit bei einem zweiachsigen Güterwagen übliche maximale Ladegewicht von 15 000 kg auch mit voluminösem Ladegut auszunutzen.

Kennzeichnend für die allgemeine Bauart der großräumigen bedeckten Güterwagen ist die große Länge des Wagenkastens und des Untergestells. Außerdem besaßen diese Wagen schon sehr frühzeitig ein hochgewölbtes Tonnendach anstelle des sonst üblichen Flachdaches, um einen möglichst großen Laderaum zur Verfügung stellen zu können.

In Musterzeichnung A 9 des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes ist die vereinheitlichte Konstruktion von großräumigen bedeckten Güterwagen mit 15 000 kg Ladegewicht festgelegt. Damit bestand für alle Verbandsverwaltungen die Möglichkeit, eine einheitliche Bauart dieser Wagen zu beschaffen. Die erste Ausgabe der Zeichnung wurde im November 1914 erstellt. Sie ist hier in etwas verkleinerter Größe abgedruckt.

### Allgemeine Bauart und Hauptabmessungen

Die großräumigen bedeckten Güterwagen nach Musterzeichnung A 9 besitzen eiserne Untergestelle, Kastengerippe aus Formeisen und hölzerne Wagenkästen. Die mit Handbremse ausgerüsteten Wagen weisen außerdem ein geschlossenes Bremserhaus auf, das auf einer Plattform am Wagenende angeordnet ist.

Die Wagen nach Musterzeichnung A 9 besitzen wie alle anderen Verbandsgüterwagen mit längerem Achsstand Vereinslenkachsen.

Das Untergestell besteht nach Blatt B 81 aus eisernen Profilen, auf denen ein hölzerner Bodenbelag liegt. Der Wagenkasten ist nach Blatt B 81 bis B 84 aus einem eisernen Kastengerippe mit einer hölzernen Verschalung hergestellt.

Der großräumige bedeckte Güterwagen wurde sowohl mit als auch ohne Handbremse gebaut. Bei den gebremsten Wagen befindet sich an einem Wagenende das Bremserhaus nach Blatt B 82. Das Bremserhaus besitzt Eingänge von beiden Seiten. Die Wagen haben ein Ladegewicht von 15 000 kg.

### Konstruktion

Grundlage für dieses Fahrzeug war der zweiachsige großräumige bedeckte Güterwagen nach der preußischen Zeichnung Ce 5, 2. Auflage. Dieser ab 1895 in verschiedenen Varianten

Hauptabmessungen der Fahrzeuge ohne Handbremse (abweichende Werte der Wagen mit Handbremse in Klammern):

Länge über Puffer	mm	12 100	(12 800)
Achsstand	mm	7 000	
Länge des Untergestells	mm	10 800	(11 500)
Länge des Wagenkastens	mm	10 800	
Länge der Ladefläche	mm	10 720	
Breite des Wagenkastens	mm	2 750	
Breite der Ladefläche	mm	2 690	
Fußbodenhöhe über SOK	mm	1 232	
Größte Höhe über SOK	mm	4 145	
Ladegewicht	kg	15 000	
Tragfähigkeit	kg	15 750	
Eigengewicht (durchschn.)	kg	12 500	(13 300)

ten beschaffte Waggon unterscheidet sich in vielen Bauart Einzelheiten kaum von der Verbandsbauart.

Ein auffallender Unterschied zu den früheren Bauarten ist das nun bei allen Verbandsverwaltungen einheitliche Bremserhaus (hier mit Pultdach), zwei Seitentüren und innenliegender Bremskurbel. Die preußischen großräumigen Wagen mit Handbremse besaßen vielfach noch das asymmetrisch angeordnete, einseitig offene Bremserhaus.

### Untergestell

Das Untergestell des Wagens ist aus Profilträgern zusammengesetzt. Die äußeren Langträger bestehen aus 300 mm hohen U-Eisen, deren Flansche nach außen zeigen. Zwischen



**Bild 2:** Als 5000. Wagen nach Kriegsende hatte MAN im Jahre 1948 den GI Dresden 7214 aufgearbeitet. Aus diesem Anlaß ist das Foto entstanden. Der Wagen besitzt Hülsenpuffer anstelle der ursprünglichen Korbpuffer; außerdem ist eine Druckluftbremse vorhanden. Die Kastenversteifung ist hier jedoch eigenartigerweise noch nicht durchgeführt. **Werkfoto MAN, Sammlung Diener**

**Bild 3 (unten):** Für den ab 1929 durchgeführten Stückgut-Schnellverkehr verwendete die Deutsche Reichsbahn kurzgekuppelte Einheiten, die aus Wagen des Gattungsbezirks Dresden (hier: Gelh Dresden 6344) und einem Güterzuggepäckwagen (hier ein Wagen der Bauart Pwg Pr 14) gebildet wurden. Auf diese Weise konnte dem Ladeschaffner im Gepäckwagen ein Arbeits- und Aufenthaltsraum zur Verfügung gestellt werden. Die Kopfwände an den Kurzgekuppelenden waren entfernt worden; der Übergang wurde durch einen Faltenbalg geschützt. Aufnahme vom 30. Dezember 1929. **Foto: Sammlung Heidt (Repro: F. Willke)**

den äußeren Langträgern befinden sich zwei Langstreben aus U-Eisen mit 145 mm Höhe. Vier zusätzliche Kreuzstreben aus 145 mm hohen U-Profilen verstärken das Untergestell von den Langstreben schräg zu den Kopfschwellen hin.

Die Kopfschwellen bestehen aus 370 mm hohen U-Profilen. Zwischen den Langträgern befinden sich sechs Querträger aus 120 mm hohen U-Eisen. An den Langträgern sind je Wagenseite acht Kastenstützen aus Preßblech angenietet. Außerdem sind unter der Türöffnung zwei Bodenträger aus Flacheisen von 13 mm Stärke angebracht, die zugleich die Türlaufschiene tragen.

Die an den Langträgern angenieteten Achshalter für steife Achsen nach Musterzeichnung C 8 sind aus Flußeisenblech gepreßt; ihre unteren Enden sind durch einen Achshaltersteg miteinander verbunden.

## Laufwerk

Für das Laufwerk werden Gleitachslager der Verbandsbauart nach Musterzeichnung C 2 für Vereinslenkachsen verwendet. Die Wagen laufen auf Radsätzen mit einem Laufkreisdurchmesser von 1000 mm nach Musterzeichnung C 1 (Scheibenräder) oder C 9 (Speichenräder). Die Federung erfolgt mit Blattfedern von 90 mm x 13 mm Querschnitt mit elf Lagen. Die Tragfedern besitzen zwischen den Mitten der Federaugen eine gestreckte Länge von 1100 mm. Sie sind mit Federlaschen an einteiligen dreieckigen Gehängestützen (Federböcken) an den Langträgern aufgehängt.

## Zug- und Stoßvorrichtungen

Die großräumigen bedeckten Wagen besitzen Stangenpuffer mit zweifach geschlitzten Pufferhaltern und Zughaken mit durchgehender,

an einer mittleren Querstrebe abgefedert aufgehängter Zugstange, Schraubenkupplung und Notkupplung. Die Zug- und Stoßvorrichtungen sind nach den Musterzeichnungen C 3, C 4 und C 5 hergestellt.

## Wagenkasten

Das Kastengerippe des großräumigen Wagens besteht aus zwei Bodenlangrahmen, einem Bodenstirnwandrahmen (nur beim gebremsten Wagen), vier Eckkrungen jeweils aus L-Eisen und zwölf Seitenkrungen aus U-Eisen, zwei Türkrungen aus T-Eisen sowie zwei weiteren Türkrungen aus L-Eisen. Die Stirnwände sind durch je zwei Stirnwandkrungen aus U-Eisen versteift. Der Verbindung mit dem Dach dienen je zwei Seiten- und Kopfwanddachrahmen sowie zwei Dachspriegel aus U-Eisen. Außerdem sind 19 hölzerne Dachspriegel vorhanden. Die Eck- und Türkrungen sind durch Eckbleche,





**Bild 4:** Mit umgebauten Lüftungs- und Ladeklappen sehen wir hier einen GI 11 der Deutschen Bundesbahn (Wagennummer 190 535). Die Endfelder weisen die Elemente der Kastenversteifung auf (Januar 1965).

Foto: F. Burkhardt, Sammlung Diener

die anderen Rungen unmittelbar mit den eisernen Boden- und Dachrahmen verbunden. Die Kopfwand- und Eckrungen sind ferner mit der Kopfschwelle oder den Kastenstützen, die übrigen Rungen mit den Kastenstützen vernietet. Die Seitenwanddachrahmen sind mit den Dachspriegeln durch Nieten und Schrauben verbunden. Zur Versteifung der Türungen dienen Knotenbleche, die mit den eisernen Dachspriegeln vernietet sind.

Auf jeder Seite des Wagenkastens sind symmetrisch zur Wagenmitte zwei Ladeklappen und zwei Lüftungsklappen eingebaut. Diese Klappen können von innen verschlossen und verriegelt werden.

Der Fußboden besteht aus 55 mm starken und 200 mm breiten Kiefernholzbohlen und liegt auf den oberen Flanschen der Langträger, Langstreben, Kreuzstreben und in den Bodenlangrahmen.

Innerhalb der Türöffnungen sind die Bohlen durch ein in den Boden eingelassenes, mit der Oberkante des Fußbodens bündig liegendes Flacheisen von 65 mm x 7 mm Querschnitt abgedeckt, um Beschädigungen durch Lademittel im Türbereich zu vermeiden.

Die Kastenwände sind aus waagrecht angeordneten, 40 mm (in der oberen Hälfte 25 mm) starken Brettern hergestellt. An den Innenseiten der Kastenwände befinden sich Leisten, auf die Sitzbretter bzw. in die einfache Rückenlehnen gelegt werden können. Dadurch war es möglich, die Wagen für Militärtransporte herzurichten. Bei Nichtbenutzung konnten die Sitzbretter und Rückenlehnen an den Innenseiten der Stirnwände hinter besonderen Stapelleisten abgelegt werden.

Die Dachverschalung besteht aus 23 mm star-

ken, 120 mm breiten gewölbten Brettern, die mit Holzschrauben auf den Spriegeln befestigt sind. Die äußeren Bretter der Dachverschalung sind 170 mm breit und nehmen nach außen auf 30 mm Stärke zu.

In der Mitte jeder Seitenwand ist eine breite Schiebetür angebracht, die eine lichte Öffnung von 2000 mm freigibt. Sie besteht aus einem aus Winkelbleisen zusammengesetzten und durch Eckbleche versteiften Rahmen und einer 25 mm starken Holzverschalung. Die Türen laufen auf je zwei eisernen Tragrollen und werden oben durch zwei am Türrahmen angenietete Kloben geführt. Die Halter der Türlaufschienen sind mit den Türungen und den Kastenstützen vernietet. Zur Führung dienen oben 20 mm starke Rundeisenstangen.

### Handbremse

Die Handbremsspindel ist im hölzernen Bremserhaus untergebracht, das an einer Stirnseite auf einer eigenen Plattform stehend angebaut ist. Das Bremserhaus ist gegenüber der Wagenmitte um 120 mm nach rechts versetzt. Die Bremskurbelwelle ist rechts von der Zughakenführung an der Stirnwand des Bremserhauses hochgeführt.

Das Bremserhaus entspricht der Verbandsbauart, und zwar der Musterzeichnung B 82. Das Kastengerippe und die Wände bestehen vollständig aus Holz; außerdem sind zwei Stirnwandungen aus U-Eisen vorhanden. Das Gerippe ist an den Seiten mit den Kopfwandungen des Wagenkastens verschraubt. Die Kopfwand des Wagenkastens bildet zugleich die Rückwand des Bremserhauses. Der Fußboden besteht aus 40 mm starken Brettern. Für die Wände und

das Dach werden 30 mm bzw. 20 mm starke Bretter verwendet.

In den beiden nach außen öffnenden Türen sind feststehende oder herablabbare Fenster eingebaut. Die Stirnwand des Bremserhauses besitzt ein zweiteiliges Schiebefenster. Die Bremse ist nach den Musterzeichnungen C 6 und C 7 ausgeführt.

### Signalstützen, Fußritte, Geländer, Handgriffe und Seilösen

An jeder Stirnwand sind zwei Signalstützen angebracht.

Unter den Türöffnungen befinden sich auf beiden Langseiten 2400 mm lange Trittbretter aus Eichenholz.

Die Wagen ohne Handbremse sind an beiden Stirnseiten, jene mit Bremse auf der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite mit je zwei Tritten aus Riffelblech versehen. Zusätzlich sind an den Kopfschwellen je zwei Trittstufen aus Eichenholz angebracht. Die Wagen mit Handbremse besitzen anstelle dieser Trittstufen zu beiden Seiten des Bremserhauses hölzerne Doppeltritte.

Die Bremserhausplattform ist durch ein Geländer aus Winkelprofilen gesichert. An jeder Kopfschwelle sind unter den Puffern zwei Handgriffe für Wagenkuppler befestigt. Weitere Handgriffe befinden sich an den Bremserhausaufstiegen, an den Schiebetüren, an den linken Türungen und an den Stirnwänden, die Fußritte zur Bedienung der Signale besitzen.

Je zwei Seilösen befinden sich bei den Wagen ohne Bremse an beiden Stirnseiten, bei den Wagen mit Handbremse nur an der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite. Sie sind an den äußeren Enden der Kopfschwellen angebracht.

### Anstrich und Anschriften

Anstrich und Anschriften sind nach den Vorschriften des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes für den Anstrich und die Bezeichnung der Güterwagen ausgeführt. Der Wagenkasten und das Bremserhaus sind außen rotbraun; das Untergestell ist tiefschwarz lackiert. Beschlagteile wie Handgriffe, Türverschlüsse, Geländer sind ebenfalls tiefschwarz angestrichen. Der Innenanstrich des Wagenkastens ist perlgrau. Die Fußbodenbretter erhalten keinen Farbanstrich; sie sind vor dem Einbau in heißen Leinölfirnis zu tauchen.

Die Anschriften sind am Wagenkasten und an den Langträgern überwiegend in grauweißer Farbe aufgebracht. Das Ladegewichtszeichen und die Anschrift "Spezialwagen" haben schwarze Schrift auf weißem Grund.

Die Eigentumsbezeichnungen können je nach Bahnverwaltung in abweichenden Farbtönen oder mehrfarbig ausgeführt sein.

### Bauartänderungen

In der 1920 erstellten 2. Ausgabe der Musterzeichnung A 9 ist das Bremserhaus um 120 mm von der Wagenmitte nach links versetzt. Diese Bauartänderung wurde im Zuge der Vorbereitung der Güterwagen für den Einbau der Druckluftbremse erforderlich.

Der Einbau von Hülsenpuffern wurde bei den

**Bild 5:** Dieser GI 11 (Wagennummer 191 737) weist ebenfalls geänderte Lüftungs- und Ladeklappen sowie die Kastenversteifung auf. Die Schiebetür ist zusätzlich durch ein waagrecht angeordnetes Stahlprofil verstärkt. Eine Bremsanlage ist nicht vorhanden, wodurch der Wagen unten sehr luftig wirkt. Die Aufnahme stammt vom Februar 1965. Die Bezeichnung Hbk-11 war übrigens nur für kurze Zeit an Wagen dieser Bauart angeschrieben; ab 1966 lautete sie Gbkl 268.

Foto: F. Burkhardt, Sammlung Diener



**Bild 6:** Mit einer interessanten Werbeaufschrift wurde der Gl 11 mit der Nummer 191 808 der Deutschen Bundesbahn im März 1965 aufgenommen. Dieser Wagen weist eine Besonderheit auf: die Anschrift "Heimatwagen Bf. Springe". Der Güterwagen war also nicht freizügig verwendbar, sondern mußte nach seiner Entladung im Bestimmungsbahnhof umgehend wieder zum Bahnhof Springe zurückgeschickt werden, um möglichst rasch für eine erneute Beladung in Springe zur Verfügung zu sein.

**Foto: F. Burkhardt, Sammlung Diener**



großräumigen bedeckten Güterwagen der Verbandsbauart wie bei allen anderen Verbands-güterwagen ab 1925 zügig durchgeführt, so daß zu Beginn der dreißiger Jahre kaum noch Fahrzeuge mit den weniger robusten Stangenpuffern im Einsatz gewesen sein dürften.

Bis 1927 waren außerdem alle Wagen mit Druckluftbremse der Bauart Kunze-Knorr [G] oder mit Druckluftleitung ausgerüstet worden. In den dreißiger Jahren begann die Reichsbahn mit der Versteifung der Wagenkästen durch horizontal und diagonal angeschweißte U-Eisen in den Endfeldern der Seitenwände. Dabei wurde das in den unteren Ecken sitzende Knotenblech zwischen den Eckrungen und dem Bodenlangrahmen ausgebaut und ein neues Knotenblech eingeschweißt, das nun die Kastenstützen mit dem Bodenlangrahmen verbindet. Außerdem wurden die Kopfwandungen um 90° gedreht, um auch die Stirnwände zu verstärken. Die Deutsche Bundesbahn entfernte bei vielen Handbremswagen die Bremserhäuser und Handbremseinrichtung ganz. Außerdem wurden vielfach die Lüftungs- und Ladeklappen verschlossen oder verlegt oder durch eine andere Bauart ersetzt.

## Beschaffungen und Bestände

Großräumige Wagen nach Musterzeichnung A 9 wurden von vielen dem Deutschen Staatsbahnwagenverband angehörenden Verwaltungen ab 1914 beschafft und mit dem Gattungszeichen G1m in den Wagenpark der einzelnen Mitgliedsverwaltungen eingestellt.

Die Gattungsbuchstaben haben dabei folgende Bedeutung:

- G bedeckter Güterwagen,
- l Ladefläche größer als 24 m<sup>2</sup>,
- m mindestens 15 t Ladegewicht.

Leider liegen nur lückenhafte Angaben über die jeweiligen Wagenbestände bei den Länderbahnverwaltungen vor. Bei den Badischen Staatseisenbahnen lassen sich am 1. Januar 1919 insgesamt 255 Gml der Verbandsbauart mit den Wagennummern 35050 bis 35304 und bei den Preußischen Staatseisenbahnen bei der KED Halle am 30. Juni 1916 130 Gml mit den Nummern 5458 bis 5587 nachweisen. Für die übrigen Länderbahnen bzw. preußischen Eisenbahndirektionen sind leider keine Angaben verfügbar.

Beim Übergang der Länderbahnen auf die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1920 verfügte die DR über 3774 großräumige bedeckte Güterwagen der Länder- und Verbandsbauarten. Der Anteil der Verbandswagen kann leider nicht

genau angegeben werden; es dürften etwa 1500 Stück gewesen sein.

Die Deutsche Reichsbahn bezeichnete die Bauart ab 1921 allgemein als G1 (großräumiger bedeckter Güterwagen mit einem Ladegewicht von mindestens 15 000 kg) und gab ihr den Gattungsbezirk "Dresden"; die Wagennummern belegten die Reihe 101 bis 3874.

Wagen nach Blatt A 9 wurden noch bis 1928 weiterbeschafft. Am 1. Mai 1934 waren 5624 Waggons nach Musterzeichnung A 9 im Bestand der Deutschen Reichsbahn vorhanden. Die Deutsche Bundesbahn besaß 1952 noch etwa 1370 Wagen nach Musterzeichnung A 9, bezeichnete sie als G1 11 (zweiachsiger gedeckter Güterwagen der Verbandsbauart mit einem Ladegewicht von 15 t und einer Ladefläche über 26 m<sup>2</sup>) und gab ihnen zusammen mit den übrigen großräumigen Güterwagen der Länder- und einiger Austauschbauarten die Nummernreihe 190 000 bis 194 999.

Im Jahre 1962 waren immerhin noch 1054 Wagen der Bauart G1 11 bei der Deutschen Bundesbahn vorhanden. Die letzten drei Fahrzeuge wurden 1970 aus dem öffentlichen Verkehr genommen. Seit 1969 trugen sie die international einheitliche Kennzeichnung Gbkl (gedeckter großräumiger Güterwagen in Regelbauart, Lastgrenze unter 20 t, weniger als acht Lüftungsöffnungen) und die DB-interne Bauartnummer 236.

## Zusammenfassung

Die zweiachsigen großräumigen bedeckten Güterwagen nach Musterzeichnung A 9 des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes sind in ihrer Bauart mit hochgewölbtem Dach und tief-sitzendem Bremserhaus besonders auffallend. Sie waren mit rund 5600 beschafften Exempla-

ren im Güterwagenpark der Deutschen Reichsbahn recht zahlreich vertreten. Dennoch waren sie bei weitem nicht so zahlreich wie andere Verbandsgüterwagen. In den moderneren Güterwagen der Bauarten Gbrs-v 245 von 1953 und Gbs 254 von 1961 hat die Verbandsbauart einen heute immer noch zahlreich vertretenen Nachfolger gefunden.

**Wolfgang Diener**

### Literatur:

Wagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen ..., aufgestellt 1895 (mit Nachträgen)

Wagenverzeichnis der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, aufgestellt nach dem Stande vom 31. März 1913

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis der Güterwagen, Nr. 4 (Pfalz), Nr. 8 (Elsaß-Lothringen) Nachträge 2 und 3, Nr. 35b (Danzig), Nr. 38a (Halle), Nr. 41a (Königsberg), Nr. 42 (Magdeburg), Nr. 42b (Posen), verschiedene Ausgaben von 1915 bis 1917

Eisenbahndirektion des Saargebietes: Verzeichnis des Güterwagenparkes der ED des Saargebietes zu Saarbrücken, im Oktober 1922

Behnke: Eisenbahnwagenbau, Berlin 1922

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen: Verzeichnis des Güterwagenparkes der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1932

Wolfgang Diener: Städtenamen an Güterwagen, in: "Eisenbahn-Magazin" 20 (1982) 8, Seite 19

Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, Wagen (Regelspur), Ausgabe 1952

Güterwagenbestände der DB von 1962 bis 1970, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgaben 12 bis 14 (1988 und 1989)

Stückzahlen deutscher Regelgüterwagen, in: "Kupplung - Rundschreiben für Wagenfreunde", Ausgabe 19 (1990)

Wolfgang Diener: Anstrich und Bezeichnung von Güterwagen, unveröffentlichtes Manuskript

Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener: Güterwagen, Bestände bei der Deutschen Bundesbahn 1952 bis 1970, Monographien für Wagenfreunde, Reinheim 1991

**Bild 7:** Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verblieben Güterwagen der Verbandsbauarten auch in Österreich. Der Gl 211 705 der Österreichischen Bundesbahnen trug früher die Bezeichnung Dresden 1208. Außer den an den Wagenenden eingeschweißten Verstärkungsprofilen, die vermutlich bereits zur Zeit der Deutschen Reichsbahn angebracht wurden, hat der Wagen auch neben den Türen Diagonalstreben erhalten. Der Wagen ist nicht gebremst, besitzt aber eine Druckluftleitung (aufgenommen im Juli 1960).

**Foto: H. Heless, Sammlung Diener**





**Bild 1:** Strahlender Sonnenschein und sommerliche Temperaturen verliehen dem Bahnhofsfest in Bayerisch Eisenstein den idealen Rahmen.

**Bild 2:** Die Anwesenheit von Bundeskanzler Helmut Kohl unterstrich die politische Bedeutung des Lückenschlusses.

# Nicht mehr Endstation

## Lückenschluß bei Bayerisch Eisenstein

In Bayerisch Eisenstein durchschritt der "Eiserne Vorhang" 40 Jahre lang nicht nur die Bahnlinie von Plattling nach Klatovy (Klattau) – übrigens Teilstück der kilometermäßig kürzesten Eisenbahnverbindung von München nach Prag –, sondern sogar das Bahnhofsgelände. Mitten hindurch verlief die Grenze und trennte das Empfangsgebäude in eine bayerische und eine tschechische Hälfte. Unter einem Dach gelegen und doch un erreichbar von der jeweils anderen Seite – eine einmalige Situation!

Der Bau einer Eisenbahnlinie in die damals "unwegsamen und unwirthlichen Wildniß (Berliner "Illustrirte Zeitung", 1879) des Bayerischen Waldes/Böhmerwaldes hatte relativ spät begonnen, dann jedoch wesentlich zu einem raschen Aufschwung der Region beigetragen. Die 71,6 km lange "Waldbahn" von Plattling über Deggendorf – Gotteszell – Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein wurde 1877 in zwei Abschnitten eröffnet. Von ihrem tiefsten Punkt im Donautal (317,8 m ü. NN) bis zum höchsten am Grenzbahnhof Eisenstein (723,9 m ü. NN) mußten 406 m Steigung überwunden werden. Zudem war es notwendig, zwei Tunnel aus dem Bayerwaldfels zu brechen, tiefe Einschnitte sowie hohe Dämme und Brücken zu bauen. Die Ohebrücke bei Regen, inzwischen 115 Jahre alt, ist immerhin die zweithöchste Eisenbahnbrücke in Bayern.

Das größte Bauvorhaben an der ganzen "Waldbahn" war jedoch der Bahnhof Eisenstein – der übrigens erst seit 1939 Bayerisch Eisenstein heißt. (Er wurde damals wegen der ständigen

Verwechslungen mit dem gut 4 km nordöstlich gelegenen Bahnhof Markt Eisenstein umbenannt.) Bayern und Österreich-Ungarn errichteten ihn gemeinsam entsprechend einer Staatsvereinbarung vom 30. März 1873. Darin war auch die Lage (genau auf der Grenze) bestimmt worden.

Von Osten her war der Vertragspartner "Pilsener Eisenbahn-Gesellschaft" inzwischen dabei, die Verbindung zwischen Klattau und Eisenstein zu bauen.

Unterbrochen wurde die Verkehrsader zwischen Böhmen und Bayern durch die historischen Ereignisse bereits im Jahr 1938. Zwar wurde der ebenfalls beeinträchtigte Zugverkehr zwischen Bayerisch Eisenstein und Deggendorf 1945 wieder aufgenommen, aber die Verbindung nach Osten war abgerissen.

Bürger und kommunale Organe fanden sich jedoch nie mit der Situation ab. Gegen anderslautende Absichten der Bundesbahn setzten sie sich unermüdlich für den Erhalt der Strecke als Voraussetzung für eine eines Tages mögliche Wiedereröffnung der Verbindung zur Tschechoslowakei ein.

Die historischen Ereignisse gaben ihnen Recht. Bereits 1988 äußerte sich Bundeskanzler Kohl ausdrücklich im Sinne einer Erhaltung, und nachdem sich schließlich auch der Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dr. Weigelt, der Sache angeeignet hatte, ging alles viel schneller als geahnt. Die von tschechischer Seite ursprünglich für 1995 ins Auge gefaßte Wiedereröffnung der Streckenverbindung gelang dank politischer Bereitschaft und großen Einsatzes beider Bahnverwaltungen bei den notwendigen Wiederherstellungsarbeiten schon in diesem Jahr.

Am Tag der Grenzöffnung, dem 2. Juni 1991, drängten sich rund 20 000 Menschen auf dem Bahnhofsvorplatz von Bayerisch Eisenstein. Daß es sich hier nicht nur um ein lokales Ereignis, sondern um eines von allgemeiner politischer Bedeutung handelte, unterstrich die Anwesenheit von Bundeskanzler Kohl. Er nahm sich einen halben Tag Zeit, um selbst dabeizusein, als aus der damaligen Trennlinie wieder eine Brücke zwischen Ost- und Westeuropa wurde.

Vorläufig war allerdings der für diesen Tag organisierte Sonderzug, mit dem tausend Deggendorfer nach Prag fahren, der einzige durchgehende Zug. Normalerweise müssen die Fahrgäste die Grenze noch zu Fuß passieren und am anderen Ende des Bahnsteigs in den Zug

der Nachbarverwaltung einsteigen. Bei großer Nachfrage der Reisenden könnte aber auch das bald der Vergangenheit angehören. **-cb-**

### Verkehr DB/CSD – aktueller Überblick

"Durchstarten" können dagegen seit Beginn des Jahresfahrplans 1991/92 erstmals Reisende von Bayern nach Nordböhmen mit dem neuen mit Zugrestaurant ausgestatteten Tageszugpaar Nürnberg – Schirnding – Cheb/Eger – Karlovy Vary/Karlsbad – Ústí n. L./Aussig – Liberec/Reichenberg. Vorher mußte immer in Eger umgestiegen werden, auch in der Vorkriegszeit, denn nur der Luxuszug "Karlsbad-Expreß" fuhr vor 1945 über Eger hinaus bis Karlsbad.

Neu im Verkehr zwischen DB und CSD ist ferner eine Nachtverbindung mit Schlaf- und Liegewagen zwischen Frankfurt/M. und Prag, an die auch erstmals München mit Kurswagen über Nürnberg – Eger angebunden wurde. Über Furth im Wald kam eine neue saisonierte Verbindung Nürnberg – Prag hinzu. Weiterhin im Fahrplan zu finden (bei jetzt auch in Schirnding verkürztem Grenzaufenthalt) sind die Tagesverbindung (Kurswagen) Prag – Frankfurt – Paris und die Nachtverbindung Prag – Stuttgart über Schirnding sowie das Tageszugpaar Prag – München – Zürich über Furth im Wald.

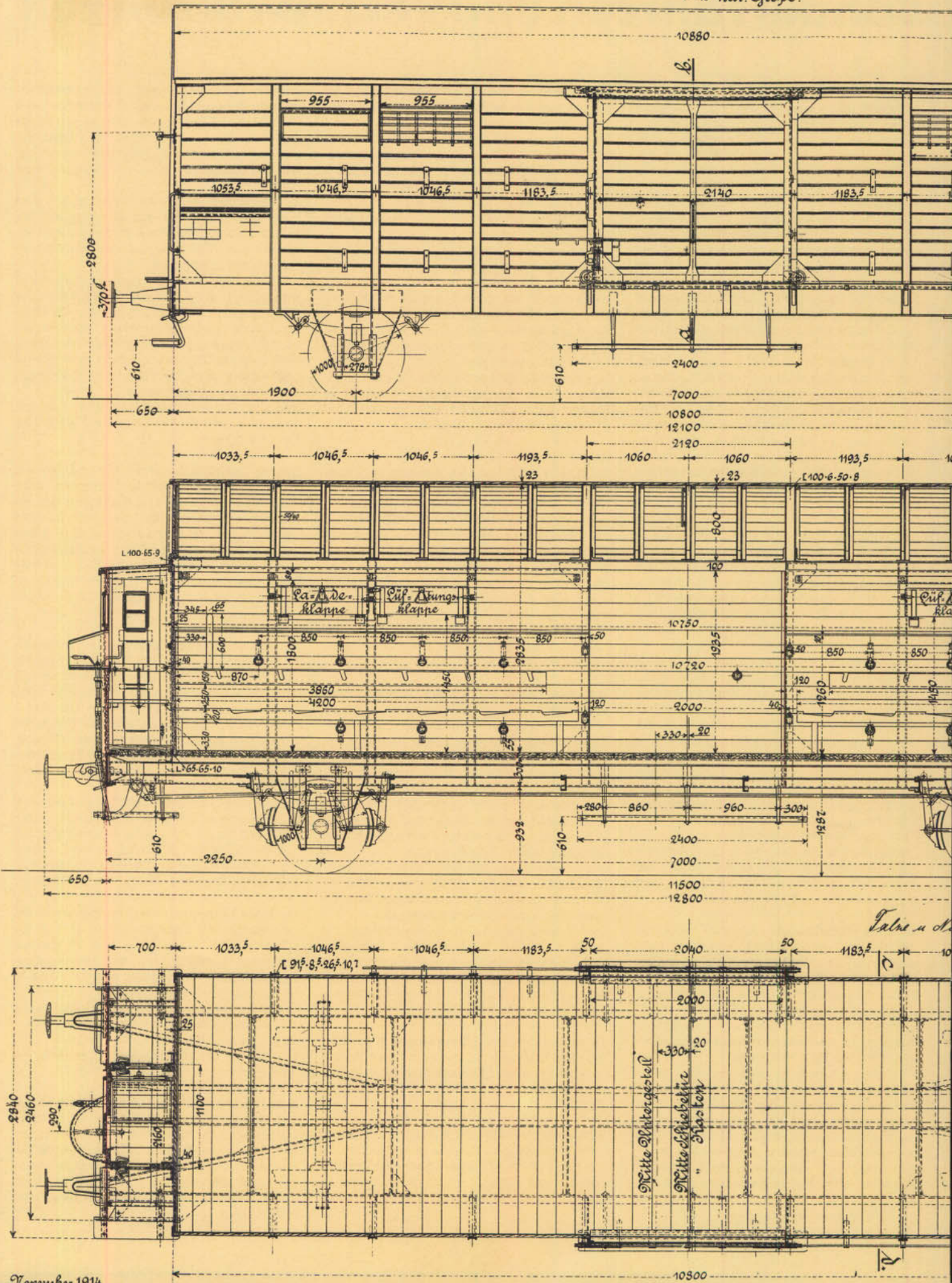
Verbessert wurden aber auch die 1991 eingerichteten Nahverbindungen. Zwischen Domazlice/Taus und Furth im Wald laufen jetzt drei CSD-Triebwagenpaare für den lokalen Bereich. Zwischen den Bahnknoten Eger und Marktredwitz wurde die Zeitlage der jetzt verkehrenden zwei Regionalzüge verbessert. Seit 1. Juli gibt die DB außerdem preisgünstige Sonderrückfahrkarten aus, und zwar ins westböhmisches Bäderdreieck über Schirnding, ins Chodenland/Taus über Furth im Wald und in den Böhmerwald nach Klatovy/Klattau (über Bayerisch Eisenstein).

Der Güterverkehr, der besonders seit Sommer 1990 unter der Lkw-Konkurrenz leidet, rollt über Schirnding und Furth im Wald, in sehr geringem Umfang auch über Selb-Plößberg auf der Strecke Eger – Hof. Keine Chancen für Güterverkehr hat derzeit die "Waldbahn", deren Schienenstrang samt Tunneln im Abschnitt Eisenstein – Nörsko/Neuern von der CSD übrigens gerade erneuert wird. "Auf der Strecke" geblieben sind seit 1945 die frühere Verbindung Wiesau – Eger und der ehemalige Eisenbahngrenzübergang Haidmühle in Niederbayern. Trotz der sich abzeichnenden Renaissance des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in die Tschechoslowakei werden diese beiden Schienelücken zwischen DB und CSD in absehbarer Zukunft wohl nicht geschlossen werden.

**Hans Kundmann**

**Bild 3:** Das historische Signal zeigt symbolisch "freie Fahrt". Schnaubend und pfeifend fährt der Eröffnungszug von tschechischer Seite ein. **Fotos: R. Mattioni**









# Der Landwasserviadukt der RhB

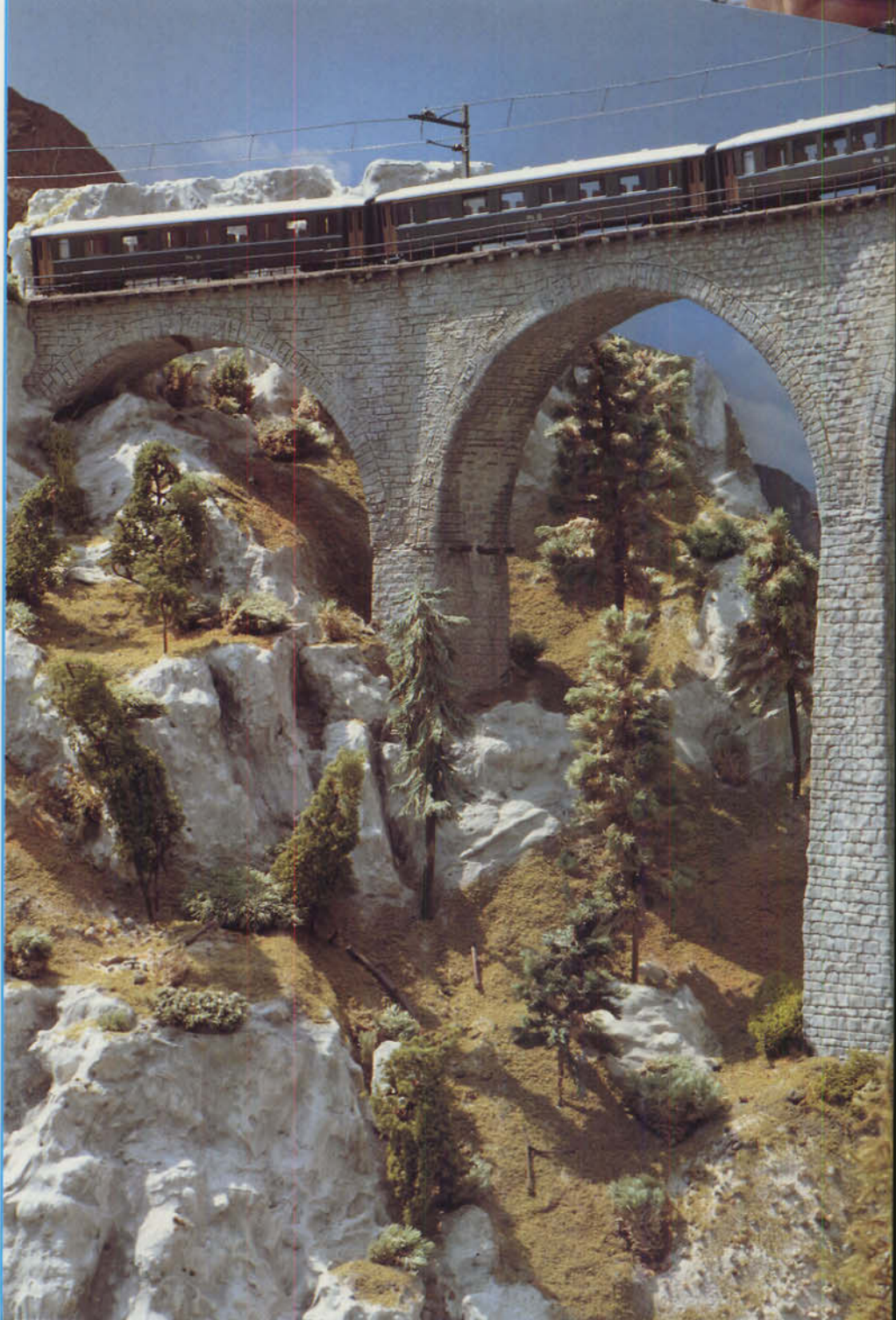
Eisenbahn und Landschaft – diese Einheit findet nach meiner Meinung in Graubünden ihren absoluten Höhepunkt. Ausführlich beschrieben in den Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals, zieht diese Landschaft so manchen Modelleisenbahner in ihren Bann. Auch ich war von den Bildern so fasziniert, daß ich spontan beschloß, ein Diorama mit diesem Thema in der Nenngröße H0m zu gestalten. Ich wählte als

Thema den Landwasserviadukt. Das Diorama entstand nur nach einigen Bildern; in natura habe ich den Viadukt bisher noch nicht gesehen. Dafür ist der nächste Urlaub schon fest verplant, zum Jubel meines kleinen Sohnes und zum Leidwesen meiner Frau. Aus der Schrift "Technische Bauten schmalspuriger Gebirgsbahnen" von Bemo konnte ich die genauen Abmessungen des Viaduktes entnehmen, so

z.B. die Verjüngung der Brückenpfeiler. Da bei Baubeginn schon ein Umzug abzusehen war, mußte das Diorama transportabel und trotz der Abmessungen des Viaduktes durch jede Haus- und Kellertür passen. Um dies zu erreichen, habe ich den oberen Teil der senkrechten Felswand mitsamt der Tunnelleinfahrt als abnehmbares Teil gebaut. Als Unterkonstruktion wählte ich zur Verankerung der Pfeiler



**Bild 1 (linke Seite außen):** Unmittelbar an die Tunnelöffnung schließt sich der Viadukt an, auf dem soeben eine Ellok der RhB von Berno den Tunnel verläßt. Alle Aufnahmestandpunkte sind hervorragend ausgewählt.

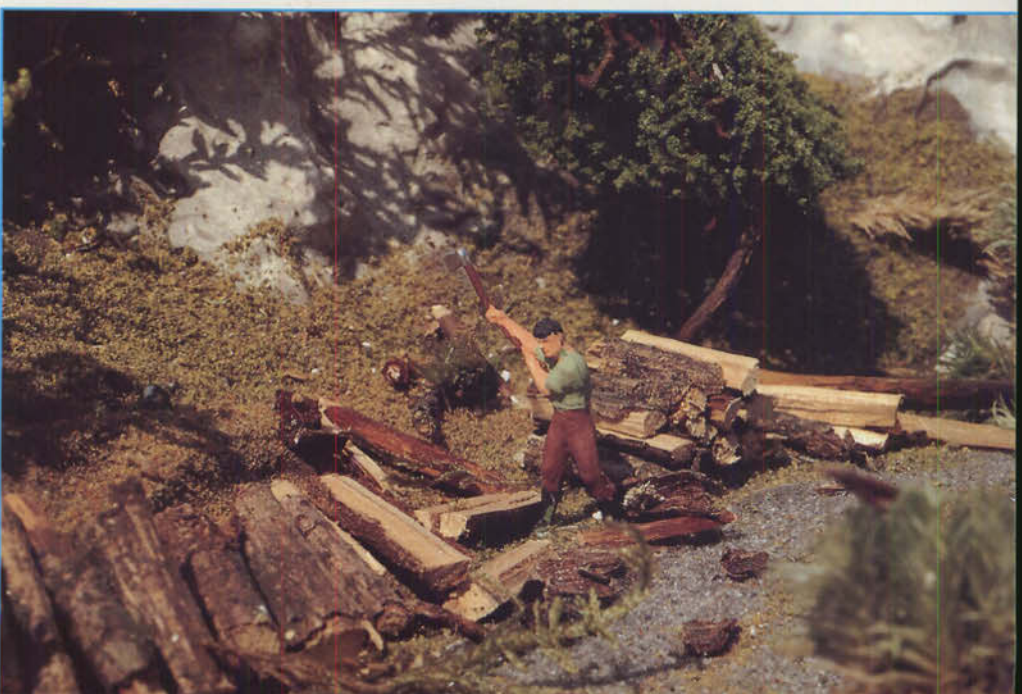


**Bild 2 (Mitte):** Eine Ge 4/4 vor einem Schnellzug befährt den Landwasserviadukt in Gegenrichtung.

**Bild 3: (oben):** In mühevoller Kleinarbeit hat der Erbauer des Dioramas die bizarre Landschaft am Landwasserviadukt im Modell nachgestaltet.

**Bild 4:** Beseitigung von Windbruchschäden. Die zersägten Stämme werden für den Transport weiter zerkleinert.

**Bild 5 (nächste Seite):** Ein Blick hinauf zur Viaduktkrone. Durch den geschickt gewählten Fotostandort wird die Höhe des Modellbauwerks eindrucksvoll demonstriert.



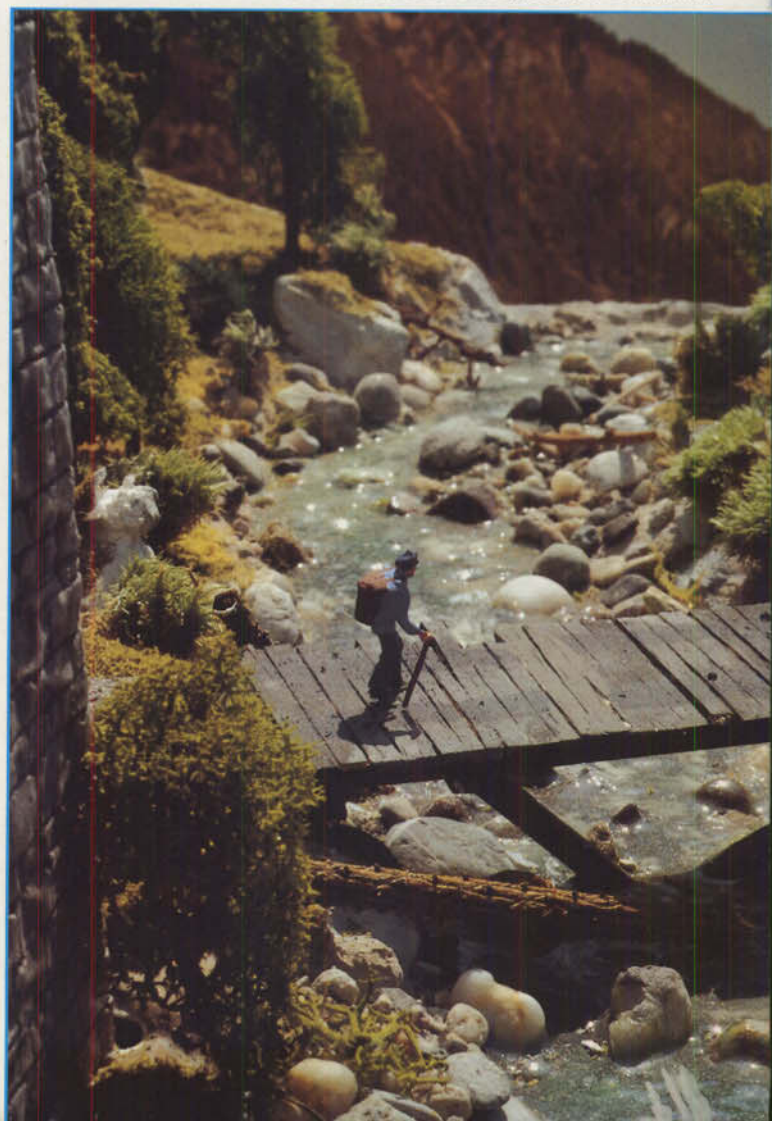




**Bild 6:** Das Landwasserviadukt-Diorama ist trotz seiner Abmessungen transportabel. Die Abbildung läßt einiges von der Modellbauweise erkennen.

**Bild 7:** Mit lediglich "1 PS" werden Stämme abtransportiert.

**Bild 8:** Eine Holzbrücke führt über das aus Gießharz gestaltete Gewässer.





**Bild 9:** Ein Güterzug bei der Fahrt über den Viadukt. Der Eigenbau der verschiedenen Baumarten aus Ästchen, Moos und Foliage wird im Bericht näher erläutert.



**Bild 10:** Direkter Blick zum Tunnelportal mit einer ausfahrenden Bemo-Ellok. Sehr wirklichkeitstreu wurden die Rost- und Schmutzspuren an dem aus Gips bestehenden Mauerwerk des Viadukts nachgestaltet.

**Bild 11 (unten):** Aus Sperrholz, Gips und ausgewählten Naturmaterialien entstand die Landschaft. Fotos: Stefan Grieb

eine Sperrholzplatte, die auf einem Rahmen angebracht ist. Das Ganze wurde so stabil, daß es den Umzug und den Transport ins Freie zum Fototermin auch hochkant unbeschadet überstanden hat.



Die Gleisverlegung ist denkbar einfach: eine Kurve im Radius von 115 cm mit einer Länge von 170 cm in einer Steigung von 20‰, 74 cm über dem Landwasser verschwinden die Gleise in der bekannten senkrechten Felswand. Die Grundfläche des Dioramas beträgt 178 cm x 62 cm bei einer Gesamthöhe von 135 cm. Der eigentliche Bau war dann doch nicht so einfach, wie ich gedacht hatte. Zuerst mußte ich mich für eine bestimmte Bauweise entscheiden. Da sich mit Gips die Struktur von Steinen sehr natürlich nachbilden läßt, war es für mich klar, daß das Mauerwerk aus diesem Stoff sein würde. Die Brückenform entstand aus 4 mm starken Sperrholzteilen, die an einer tragenden Holzkonstruktion angebracht wurden. Zuerst entstand die Trasse mit den sechs Bogen als ein Teil, dann die fünf Brückenpfeiler. Nach dem Auftragen des Gipses wurden alle Teile zusammengefügt und an den Fugen nochmals verspachtelt und nachgearbeitet. Die Gestaltung des Mauerwerks stellte nicht nur meine Geduld auf die Probe. Immer, wenn ich ein Teil neu mit Gips bestrichen hatte, mußten auch kurz nach dem Abbinden möglichst schnell alle Fugen zwischen den Steinen eingeritzt werden. Zwar saß ich dann bei dieser Arbeit gemeinsam mit der Familie am Wohnzimmer Tisch, aber zu anderen Beschäftigungen war ich natürlich nicht zu gebrauchen. So mußte die ganze Familie wenigstens ebensoviel Geduld mit mir haben wie

ich mit meinem Mauerwerk. Das Anfertigen der Nadelbäume war dann wieder familienfreundlicher. Da wir alle gern im Wald spazieren gehen, war es uns ein Vergnügen, nach geradegewachsenen Ästchen zu suchen, die sich dann beim Trocknen leider allzuoft wieder verzogen. Dennoch blieb genug Brauchbares übrig, um den Bäumen einen Stamm zu geben. Auch Stengel von abgestorbenen Stauden lassen sich verwenden. Diese bleiben zwar gerade, sind aber im Gegensatz zu den Ästen nicht so stabil. Weiterhin habe ich verschiedene Moosarten verwendet, die von den Kindern gesammelt wurden. So entstanden am Wohnzimmer Tisch die nötigen Lärchen, Fichten und Tannen, und diesmal ganz ohne Streß. Laubbäume wurden aus Traubenstielen gebastelt, die mit Foliage überzogen einen recht echten Eindruck hervorrufen. Nach Fertigstellung des Dioramas Landwasserviadukt war ich auf den Geschmack gekommen und suchte nach weiteren Motiven. Die RhB bietet ja noch viele weitere Viadukte und Brücken, die herrliche Vorbilder für ein Diorama bilden. Inzwischen habe ich schon einige im Rohbau fertiggestellt, die in neue Dioramen bzw. in eine größere Anlage eingebaut werden sollen, denn das Endziel ist ja, daß die Züge auch über den Landwasserviadukt rollen.

**Stefan Grieb**



23

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

## Das Ergebnis meiner Arbeit: Alles klappt!

Den ersten Kontakt zur Modelleisenbahn hatte ich im Alter von ungefähr sechs Jahren. Mein Vater hatte mir eine knapp 3 m<sup>2</sup> große H0-Anlage gebaut, die für die damaligen Verhältnisse Mitte der sechziger Jahre gut durchgestaltet war.

Mit 15 Jahren habe ich diese Anlage sehr zum Leidwesen meines Vaters abgebaut und eine neue 5 m<sup>2</sup> große in einem mir zur Verfügung

stehendem Raum errichtet. Auf dieser Anlage konnte ich acht Züge vollautomatisch verkehren lassen. Aufgrund der Perfektion dieser Automatik wurde das Ganze jedoch langweilig. Die Anlage wurde später abgebaut und verpackt. Das Modellbahn hobby geriet allmählich in Vergessenheit. Nach Eintritt ins Berufsleben und Bezug einer eigenen Wohnung ging es aber wieder "aufwärts"; ich plante und baute die im

folgenden vorgestellte Modellbahnanlage. Da ich nur über einen winzigen Abstellraum im Keller verfüge, sollte die Anlage ihren Platz im Kinderzimmer finden. Um dieses später eventuell bestimmungsgemäß verwenden zu können, habe ich die 5-m<sup>2</sup>-Anlage klappbar ausgeführt.

Die beiden nahezu rechteckigen Anlagenteile sind in der gewichtsparenden und stabilen

**Bild 1 (oben):** Rechts vor dem Fabrikgelände mit dem Schmalspuranschluß beginnt das Gelände des Bahnbetriebswerks. Als Hintergrund wurde eine im Fachhandel erhältliche bedruckte Landschaftstapete verwendet.

**Bild 2:** Die Oldtimer-Ellok der Baureihe E 71 von Roco passiert in der oberen Schleife eben den Abzweig zum Bahnhof "Niedlingen".



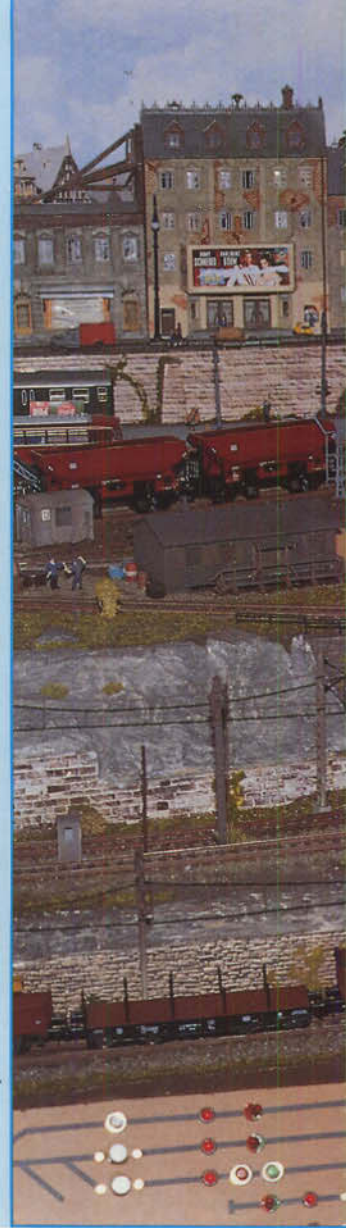
**Bild 3:** Durch eine Bildmontage wurde die rechte Anlagenhälfte für den Betrachter in etwa auf einem Bild erkennbar wiedergegeben. Der schwere Güterzug wird von einer Fleischmann-50er gezogen. Sie verläßt gerade den Schattenbahnhof. Durch die Fotomontage ist nur der Kabinentender sichtbar. Die 98 811 hingegen fährt aus der oberen Kehrschleife zum Bahnhof "Niedlingen".



**Bild 4 (unten):** Die Fußgängerbrücke führt von der Straße direkt auf den Bahnsteig; auf der Brücke befindet sich eine Bahnsteigsperrle, wie sie zumindest am Anfang der gewählten Epoche noch üblich war.

**Bild 5 (rechts):** Mittlerweile ist der Güterzug weitergefahren und bezwingt die Steigung von der dritten zur zweiten Ebene. Der Personenzug darüber wird gleich in den Bahnhof "Niedlingen" einfahren. Vorn im Bild das Gleisbildstellpult.

**Bild 6 (rechts unten):** Der Bekohlungskran basiert auf einem Märklin-Modell. Die Klappen im Dach wurden geöffnet. Der Ausleger erhielt einige zusätzliche Verstrebungen und wurde mit einem Greifer von Weinert ausgestattet.



Rahmenbauweise entstanden und hochklappbar. Zum Betreiben der Modellbahn werden die zwei Teile heruntergeklappt, ein Verbindungsstück eingehängt und die elektrischen Verbindungen hergestellt. Dafür benötige ich ungefähr drei Minuten. Da die Anlagenteile dicht an die Wand geklappt werden, haben hohe Gebäude, Schornsteine u. ä. keinen Platz. Sie werden erst nach dem Herunterklappen plaziert.

Der rechte Teil der Anlage ist an der linken Ecke abgeschrägt, damit nach dem Herausnehmen des mittleren Verbindungsteils die Zimmertür weit geöffnet werden kann. Der rechte Anlagenteil kann bei Betriebsunterbrechungen schon mal ein paar Tage stehen bleiben, und so braucht das Rollmaterial nicht entfernt zu werden. Die Stadthäuserzeile von Pola hinter dem Bahnhof "Niedlingen" wurde zwecks Platzersparnis hal-

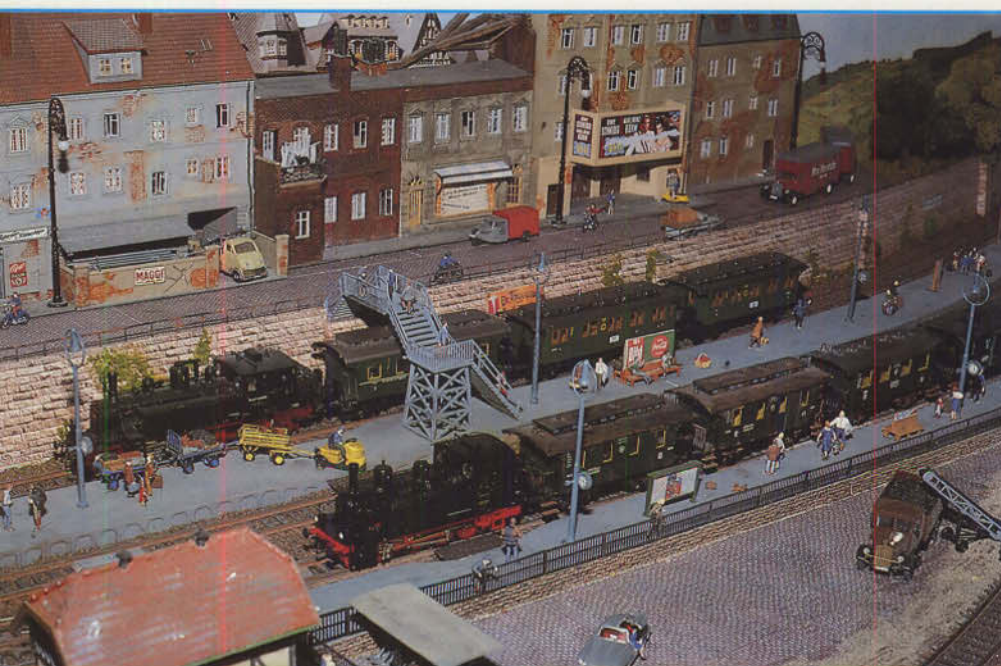
biert und als Halbr relief starr an der Wand befestigt.

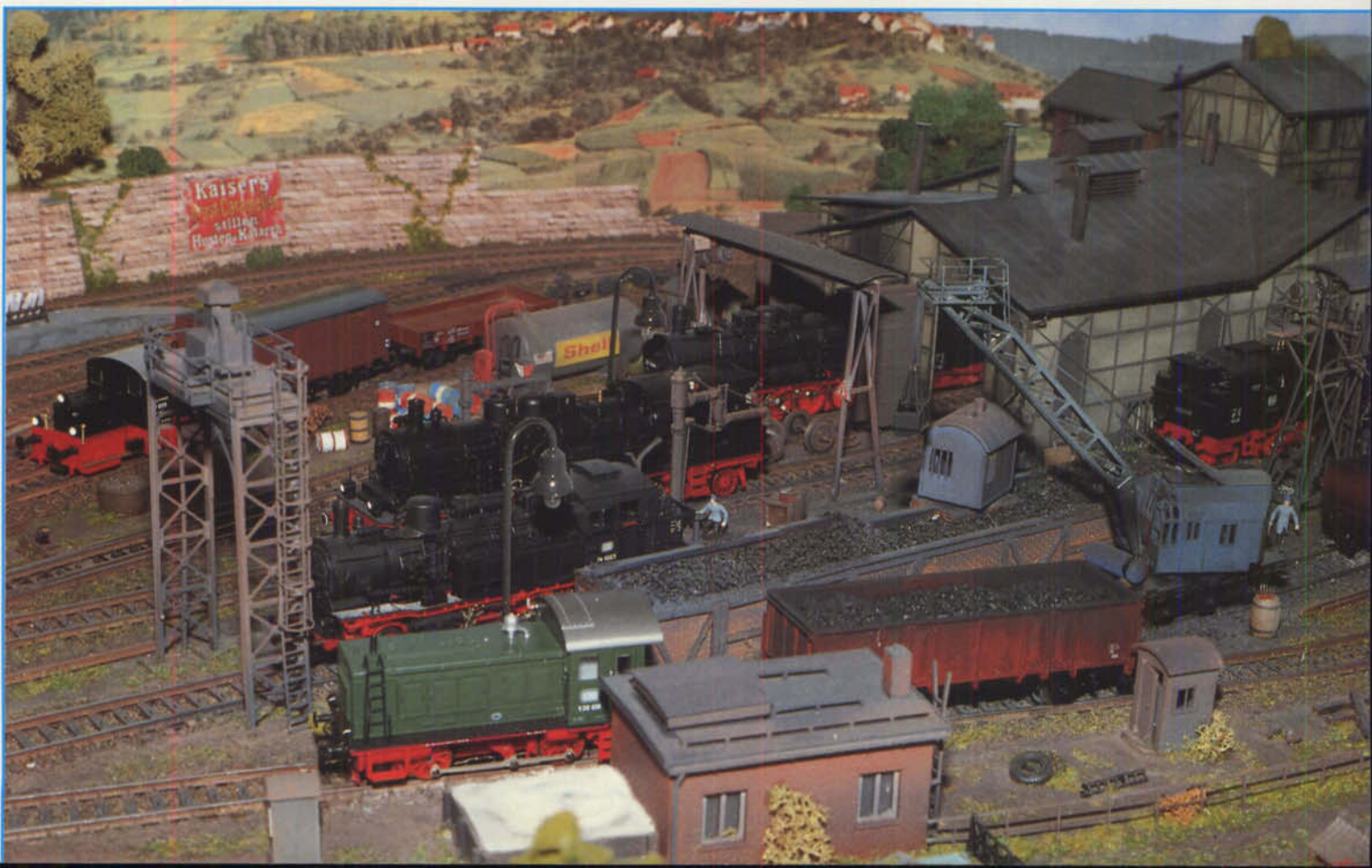
## Meine Wahl: Epoche 3

Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse und engen Radien kam als Regelspur-Thema nur eine eingleisige Nebenbahn in Frage. Diesmal jedoch wurde auf eine umfangreiche Automatik verzichtet und der Schwerpunkt auf umfangreiche Rangierbewegung gelegt. Die Vergangenheit hatte mir ja gezeigt, daß stupider Automatikbetrieb auf Dauer nicht befriedigt und den Spaß an der Modellbahn erlahmen läßt. Bei der Anlagengestaltung habe ich mich auf die Epoche 3 festgelegt, während ich es bei der Wahl des Rollmaterials mit dem Zeitraum nicht so eng sehe. Es kommen gelegentlich auch ältere Fahrzeuge "zum Zug".

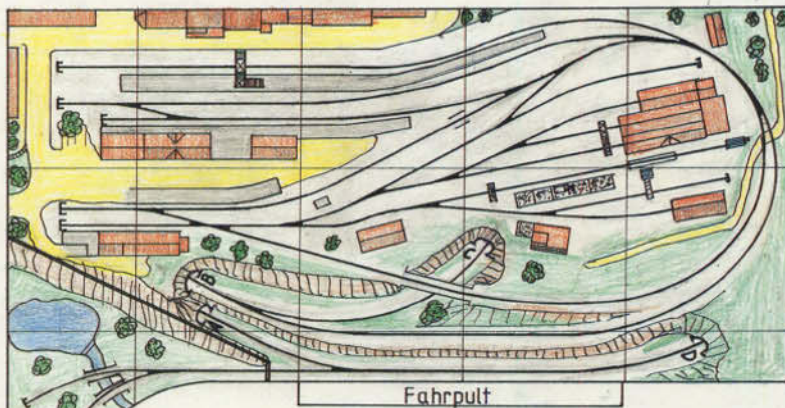
## Streckenführung und Gestaltung

Im wesentlichen besteht die Streckenführung aus zwei gegeneinander gerichteten Kehrschleifen zwischen den Ebenen 2 und 3. Auf Ebene 1 des rechten Anlagenteils liegt der Abzweig zum Endbahnhof "Niedlingen". Hier befindet sich ein recht umfangreiches Bw, das zahlreiche Ran-

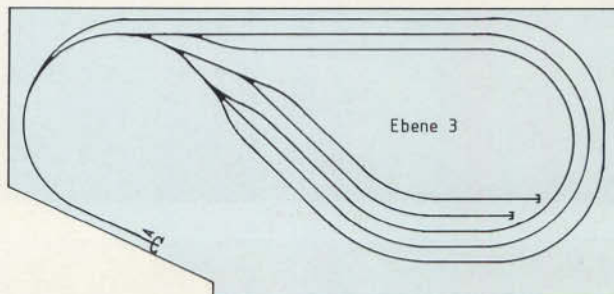
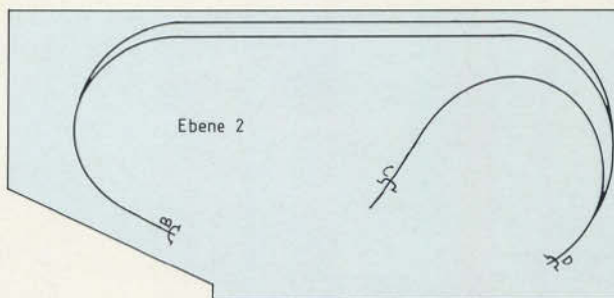
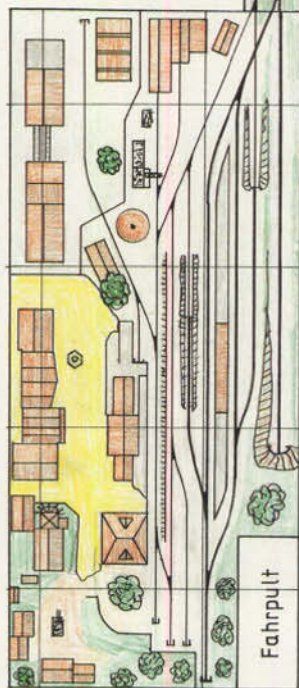




**Bild 7:** Der in L-Form angelegte Gleisplan zeigt die Trassen der sichtbaren Streckenabschnitte auf Ebene 1. "A" kennzeichnet die Zufahrt zur Ebene 3 mit dem Schattenbahnhof; "B", "C" und "D" bezeichnen die einzelnen Zufahrten zur Ebene 2.



Ebene 1



**Bild 8 (Mitte oben):** In der Ebene 2 befinden sich die Kehrtschleife zum Umfahren des Bahnhofs "Niedlingen" und eine Ausweichstelle zwischen "Niedlingen" und "Steinheim" bzw. dem Schattenbahnhof auf Ebene 2.

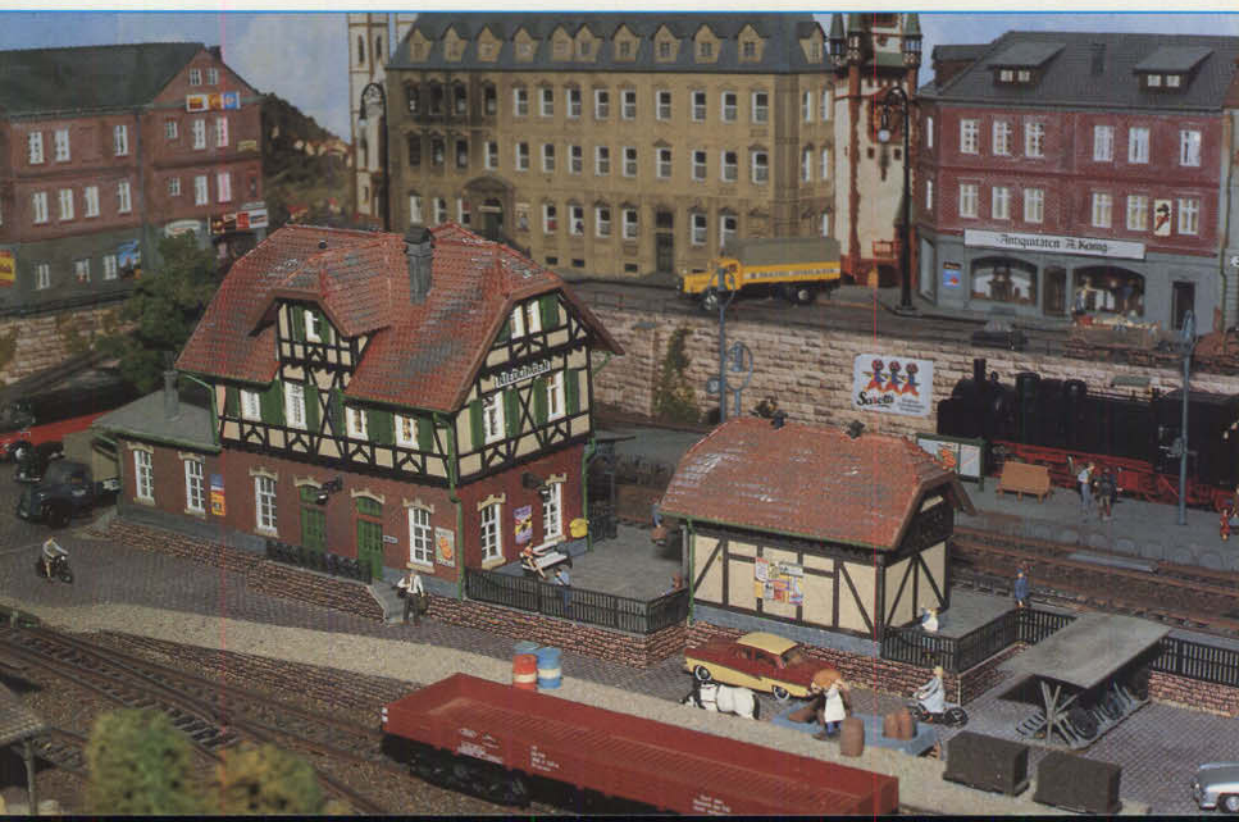
**Bild 9 (Mitte unten):** Der in eine Kehrtschleife gelegte Schattenbahnhof befindet sich auf Ebene 3.

gierfahrten und Lokbewegungen zuläßt. Zwischen den Kehrtschleifen in den Ebenen 2 und 3 zweigt eine Strecke über das Mittelteil zum Endbahnhof "Steinheim" ab. Unter ihm befindet sich eine Kehrtschleife zum Umfahren von Steinheim. In diesem Bahnhof, dessen Empfangsgebäude demjenigen meiner Heimatstadt Steinheim/Murr entspricht, endet auch eine Schmalspurbahn mit Bw und Umsetzanlage für Rollbockbetrieb.

Die Gleise der Regelspur- wie auch der Schmalspurbahn liegen in einem echten Steinschotterbett. Wege, Plätze, Grünflächen u.ä. habe ich hauptsächlich mit Streumaterial von Heki und Woodland Scenics gestaltet. Die Laubbäume entstanden überwiegend im Selbstbau aus gedrehtem Kupferdraht, Islandmoos und Woodland Turf. Die Gebäude stammen fast ausschließlich von Pola, Kibri und Faller. Sie sind farblich nachbehandelt und teilweise gealtert bzw. mit Schmutzspuren versehen worden. Einige der Gebäude wurden abgeändert.

## Fahrzeugeinsatz

Das Schmalspur-Rollmaterial – vorwiegend von Bemo – orientiert sich hauptsächlich an dem Fahrzeugpark der früheren Bottwartalbahn, die durch Steinheim an der Murr führte. Auf der Regelspur werden hauptsächlich Dampflokomotiven mit zwei- oder dreiachsigen Wagen



**Bild 10:** Die beiden Eckhäuser im Hintergrund entstanden aus mehreren abgeänderten Pola-Bausätzen.

**Bild 12 (rechte Seite Mitte):** Die 99 651 von Bemo (ex Bottwartalbahn, heute als Denkmal in Steinheim) stellt gerade einen Güterzug mit aufgebockten Regelspurwagen zusammen.

**Bild 13 (rechte Seite unten):** Natürlich brauchen meine Schmalspurloks ein eigenes Bw. An den Behandlungsanlagen werden Restaurierungsarbeiten vorbereitet. **Fotos und Zeichnungen: E. Rühle**



**Bild 11:** Der linke Anlagenrand mit dem Bahnhof "Steinheim/Murr". Soeben gab es hier eine Paralleleinfahrt: links im Regelspurbereich eine 94er mit dreiachsigen Abteilwagen, rechts ein GmP mit V 51, wie er früher auf der Bottwartalbahn im Einsatz stand.

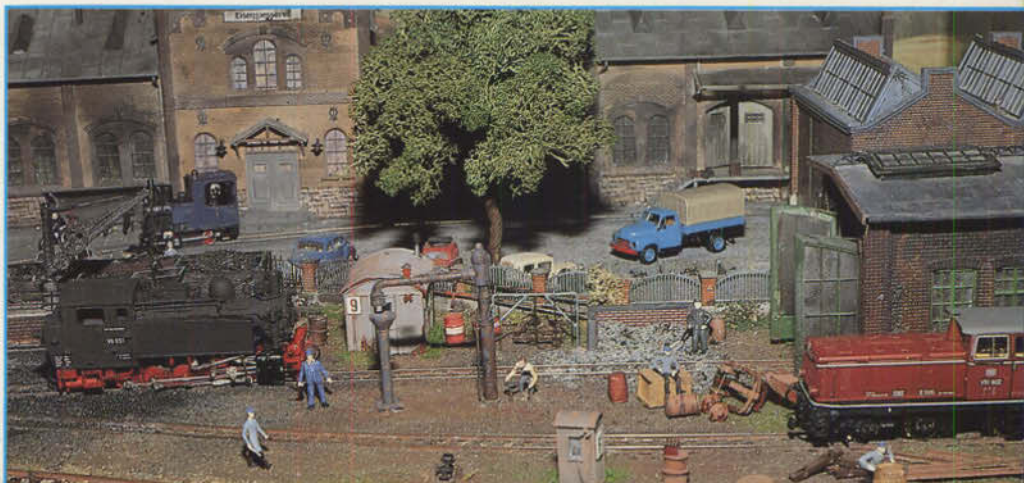
verwendet. Um auch alte Stangen-Elloks einsetzen zu können, sind die Kehrschleifen in der Ebene 2 und 3, der Schattenbahnhof und die Verbindungsstrecken elektrifiziert. Im nicht einsehbaren Bereich fanden halbierte Roco-Flexgleise als Tunneloberleitung Verwendung. Die Fahrleitung der Firma Sommerfeldt wurde im sichtbaren Bereich installiert.

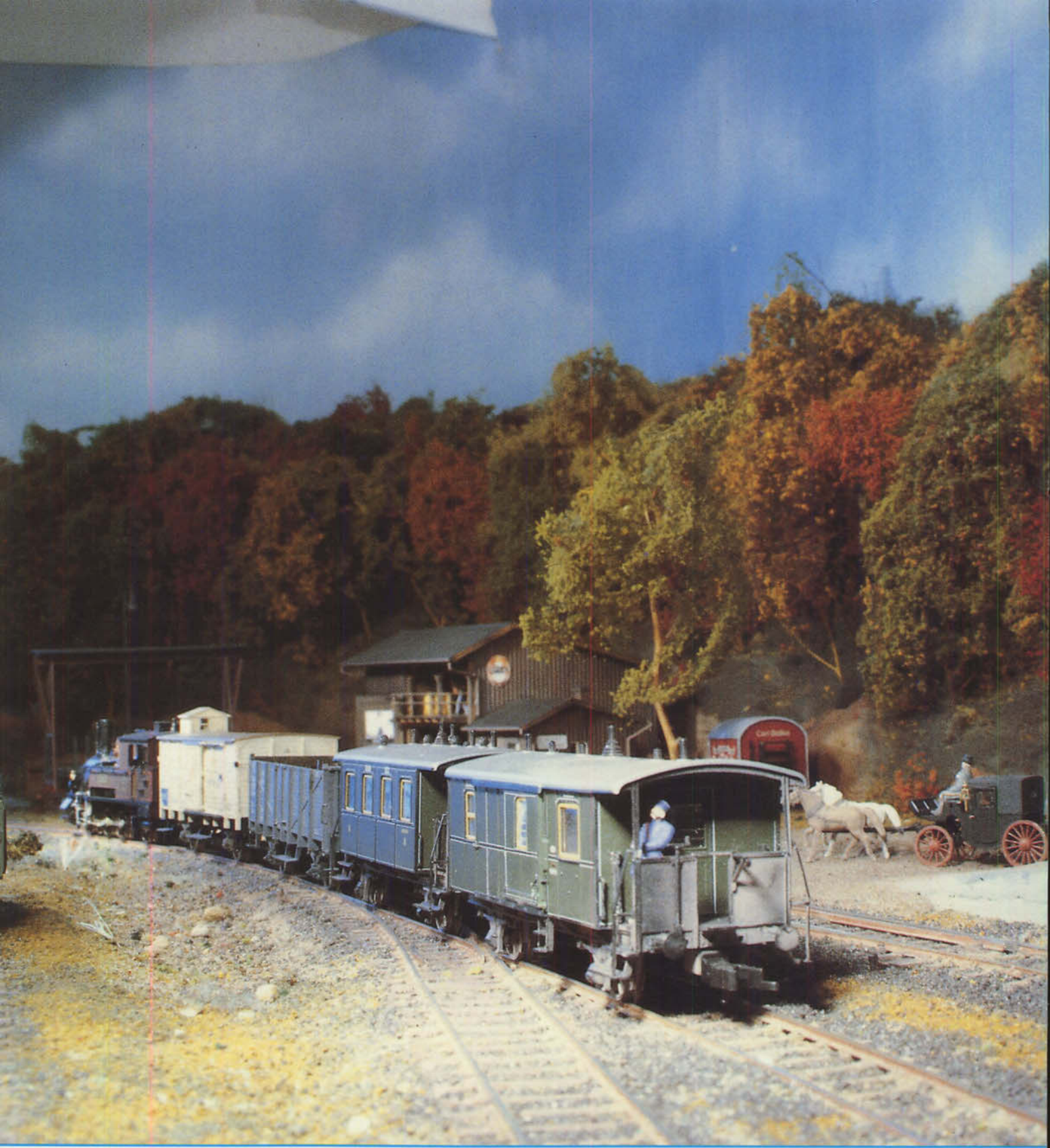
Da ich seit meiner Kindheit auf Märklin-Mittelgleisen fahre und dabei gute Erfahrung gesammelt habe, betreibe ich auch die jetzige Anlage mit diesem System. Allerdings habe ich K-Gleise verlegt und fahre mit Gleichstrom.

Rund drei Viertel meiner Lokomotiven sind für das Zweileiter-Gleichstromsystem ausgelegt. Sie bekamen von mir Skischleifer "spendiert". Die Fahrtrichtungsänderung geschieht durch Umpolen der Gleichspannung. Die Märklin-Loks mit ihren Allstrommotoren reagieren nicht auf dieses Umpolen. Sie ändern nach wie vor durch einen 24-V-Wechselstromimpuls ihre Fahrtrichtung. Dadurch ist es möglich, im gleichen Stromkreis mit den entsprechenden Maschinen aufeinander zuzufahren, um z.B. Vorspanntraktionen zusammenzustellen. Dank dieser Technik kann ich bei den Zweileiter-Gleichstromloks auf das Einbauen von Umschaltrelais verzichten und spare bei 50 Lokomotiven eine Menge Geld.

Für die Zukunft plane ich, nur die Schmalspurbahn noch zu erweitern. Dabei werde ich auf die Modultechnik umsteigen und die Schmalspurbahnmodule mit meiner bestehenden Anlage kombinieren.

**Eckhard Rühle**







**Bild 1 (oben):** Ein GmP, bestehend aus vier Waggonen, verläßt den Bahnhof "Niederauen-Thal". Eine mit zwei Pferden bespannte Kutsche ist zur Lagerhalle unterwegs.

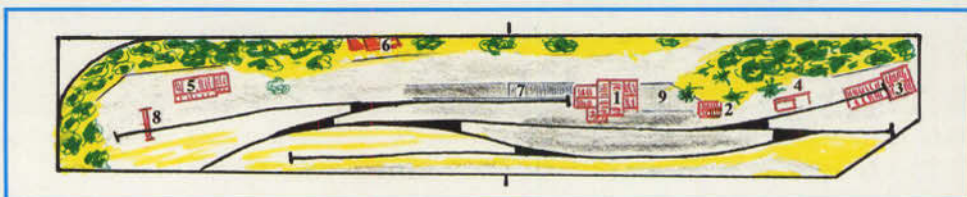
**Bild 2 (links außen):** Wiedersehens-Szene auf dem Bahnsteig. Im Hintergrund steht das imposante Bahnhofsgebäude, gebaut aus dem Kibri-Bausatz "Bahnhof Kottenforst".

**Bild 3 (links innen):** Eine pfälzische T 4 von Trix setzt über ein Nachbargleis um.



**Bild 4:** Am Bahnsteig steht ein GmP (Güterzug mit Personenbeförderung), der mit einem Glaskasten von Roco bespannt ist, bereit.

**Bild 5:** Der Gleisplan wurde nach einem Nebenbahnmotiv gestaltet. Die Zahlen bedeuten: 1 = EG mit Güterschuppen; 2 = WC; 3 = Lokschuppen; 4 = Bekohlung; 5 = Lagerhaus; 6 = Haus in Halbr reliefbauweise; 7 = Laderampen; 8 = Überladekran; 9 = Biergarten der Bahnhofsrestauration



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

# Anno 1910

Das hier vorgestellte Diorama "Niederauen-Thal" ist mein Erstlingswerk in Sachen Modellbahn. Dank intensiver Lektüre insbesondere des Eisenbahn-Journals sind mir manche Fehler bei der Planung und Gestaltung erspart geblieben, die mir sonst vielleicht die Freude am Hobby verdorben hätten.

Im Vordergrund steht bei mir der Spaß am Basteln und weniger der eigentliche Fahrtrieb, denn meine derzeitigen beengten Platzverhältnisse lassen den Bau einer Anlage gar nicht zu.

Das Diorama besteht aus zwei Teilen mit den Maßen 160 cm x 50 cm und 145 cm x 50 cm. Der Unterbau entstand aus Preßspanplatten mit einer zusätzlichen Versteifung aus Kanthölzern, die ihrerseits auf Regalträgern gelagert sind. So kann das Diorama in ein Bücherregal im Arbeitszimmer integriert werden. Die vordere Sichtblende besteht ebenso wie die Kulissenrückwand aus 10 mm dickem Sperrholz. Die Verbindung der beiden Dioramateile erfolgt mit Schloßschrauben. Der Gleisbereich wurde mit zugeschnittenen Korkplatten ausgelegt. Das Grundgerüst für das nach hinten ansteigende Gelände bilden Verpackungsreste aus Styropor, die mit gipsgetränkten Haushaltstüchern überzogen wurden.

Thema des Dioramas ist eine Lokalbahn-End-

station in der Epoche I. Regional wollte ich mich nicht so exakt festlegen, um mehr Flexibilität beim Einsatz der Fahrzeuge zu bewahren. Zur Zeit teilen sich der Glaskasten von Roco und die pfälzische T 4 von Trix die anstehenden Aufgaben. Der Wagenpark setzt sich aus bayerischen Lokalbahnwagen von Roco und aus Güterwagen der verschiedenen Bahnverwaltungen zusammen. Dazu wurden von mir Märklin-Wagen aus der Sonderserie "80 Jahre Deutscher Güterwagenverband" entsprechend umgebaut.

Für mich ist nicht der pedantische Nachbau einer Vorbildsituation entscheidend, sondern etwas, das ich als Atmosphäre bezeichnen möchte. Das betrifft sowohl die Feindetaillierung, die von mir mit Zubehöerteilen von Brawa, MO-Miniatur und Weinert vorgenommen wurde, als auch die farbliche Gesamtgestaltung. Es darf, ja soll durchaus bunt zugehen; aber es müssen gedeckte Töne sein. Herbstliches Flair schaffen die entsprechenden Foliagen von Woodland und Heki. Insbesondere die letzteren werden von mir mittlerweile favorisiert.

Verlegt wurden Peco-"Streamline"-Gleise und -Weichen, auf denen trotz der geringen Spurhöhe von 1,9 mm (Code 75) alle nach Norm hergestellten Radsätze anstandslos laufen. Auf einen elektrischen Antrieb der Weichen habe ich



**Bild 6:** Der Drehschemelwagen kommt gerade aus dem Ausbesserungswerk; er wird beim nächsten Holztransport mit einem zweiten derartigen Waggon zusammengekuppelt. Die pfälzische Tenderlok drückt die Waggon in das Ladegleis.

verzichtet; eine Polarisierung der Herzstücke ist bereits vom Hersteller vorgenommen worden. Außer einigen Abstellgleisen, die durch die

Stellung der Weichenzungen stromlos geschaltet werden, sind noch einige Gleisabschnitte als Abschaltgleise vorhanden. Und damit erschöpft

sich auch schon der gesamte elektrische Aufwand. Gefahren wird mit einem Langsam-Fahrerregler der Firma sb-Modellbau in der Ausführ-

**Bild 7:** Neben dem Lokschuppen liegen allerlei Schrott, Reifen und anderes Gerümpel. Der Roco-„Glaskasten“ steht nach einem Einsatz vor der Lokomotivremise. Auf der Grundlage eines Pola-Bausatzes entstand nach einer Bauanleitung aus dem Eisenbahn-Journal 2/1990 dieser Lokschuppen.





**Bild 8:** Während die Reisenden einsteigen, werden die Vorräte der Trix-T 4 ergänzt. Die Struktur des Fachwerks und der verputzten Flächen am Lokschuppen ist auf diesem Bild gut zu erkennen.

rung als Walk-around, der von einem Wechselstrom-Trafo (Völkner-Electronic) gespeist wird. Diese Kombination ist relativ billig, aber vom

Feinsten: Damit sind "Schleichfahrten" sowohl mit konventionellen als auch mit Glockenanker-Motoren möglich.

Der Lokschuppen entstand nach einer Bauanleitung aus dem Eisenbahn-Journal auf der Grundlage eines Pola-Bausatzes. Die übrige-

**Bild 9:** Nach dem Bekohlen fährt die Pfälzerin über das Umfahrgleis vor ihren Zug. Die zwei Arbeiter werden noch ein paar Körbe nachfüllen und so die nächste Bekohlung, die kurz vor Feierabend stattfindet, vorbereiten. Durch die weitgeöffneten Tore des Lokschuppens ist ein Teil der Inneneinrichtung gut zu erkennen.





**Bild 10:** Der Motorradfahrer sucht anscheinend Hilfe. Vielleicht ist seiner Maschine das Benzin ausgegangen. Zur damaligen Zeit waren Tankstellen recht rar.

**Bild 12:** Die pfälzische Tenderlok von Trix steht vor der Bekohlungsanlage; sie läßt die Größe der Tanne im Hintergrund erahnen. Dieser Baum entstand aus einem entsprechenden Bausatz der amerikanischen Firma Evergreen.



bliebenen Teile verwendete ich mit für den Bau des Halbrelieffhauses, das auf einigen Fotos sichtbar ist. Das Empfangsgebäude und das Lagerhaus sind Bausätze von Kibri. Alle Modelle erfahren grundsätzlich vor bzw. nach dem Zusammenbau eine farbliche Nachbehandlung; sie sind teilweise auch mit einer Inneneinrichtung ausgestattet worden. Fast sämtliche Figuren sind handbemalt; auch die verschiedenen Straßenfahrzeuge erhielten vor dem Einsatz noch eine Umlackierung. Die beiden Waldstücke entstanden in Anlehnung an eine im EJ vorgestellte Methode: Schwarzer Zeichenkarton wurde auf die Hintergrundkulisse geklebt, Bäume von MZZ und selbstgesuchtes Astwerk davor plziert und das Ganze dann mit den schon genannten Folien überzogen. Die Wirkung ist frappierend. Die hohen Tannen sind Bausätze von Evergreen; die Mauern entstanden aus lufttrocknender Modelliermasse; als Streumaterial wurden gesiebter Sand und Erde verwendet. Leider konnten die letzten Feinarbeiten, z.B. die Telegrafmasten, nicht mehr fertiggestellt werden, denn wegen eines anstehenden Umzugs mußte das Diorama demontiert werden. Leider lassen sich die beiden Module nicht mehr weiterverwenden, was aber nicht schlimm ist, denn so kann ich mich wieder auf einen langfristigen neuen Bastelspaß freuen, und die neue Anlage wird ganz bestimmt noch schöner!

**Michael Keller**

**Bild 13 (rechts oben):** Im Bereich der Lagerhalle wird fleißig gearbeitet. Ein Pferdefuhrwerk mit Getreidesäcken muß auch noch umgeladen werden. Der dichte Wald im Hintergrund wurde in Anlehnung an eine Methode aus dem Eisenbahn-Journal 10/1989 hergestellt.

**Bild 14 (rechts):** Viel Betrieb herrscht im Bahnbetriebswerk des kleinen Endbahnhofs. Die PtL 2/2 ("Glaskasten") wartet auf dem Umsetzgleis den nächsten Einsatz ab. Hier läßt sich die Wirkung der großen, einzeln stehende Tanne auf die Umgebung erkennen. **Fotos: M. Keller**



**Bild 11:** Das Gebäude steht als Halbreliief vor der Hintergrundkulisse. An der Wand des Gebäudes hängen griffbereit diverse Gartengeräte. Unter der Überdachung wartet eine Kutsche auf ihre nächste Fahrt.





**Bild 1:** Das aus einem Kibri-Bausatz entstandene Modell des Lokschuppens Wertingen in einer relativ einfachen Abwandlung des Zustands von 1941.

# In Wertingen ist Endstation

## Die Vorbildsituation

Die Lokalbahn nach Wertingen zweigt in Wertingen von der Hauptstrecke Augsburg – Donauwörth ab. Ein ausführlicher Bericht von dieser Nebenbahn sowie der Bahnhofsplan von Wertingen wurden bereits im Eisenbahn-Journal 11/1990 veröffentlicht. Der Endbahnhof Wertingen hatte einen zwei-

ständigen Lokomotivschuppen. Der Wohnanbau war für die Übernachtung von Lokpersonal bestimmt und dementsprechend eingerichtet.

## Der Fahrzeugeinsatz

Zur Erinnerung führen wir nochmals die dort beheimateten Loktypen auf. Dieser Lokschuppen war zeitweilige Heimat für die bayerischen Lo-

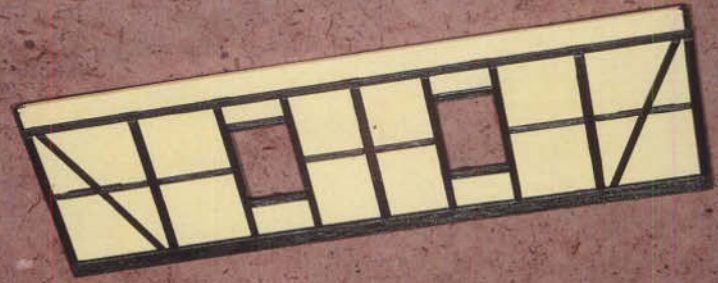
kalbahn-Lokomotiven D VII, D XI, Pt 2/3 (Baureihe 70.0) und ab Mitte der fünfziger Jahre auch für Loks der Baureihe 64. Ab 1954 dominierten VT 95.9 mit VB 142. Auch der Akkutriebwagen ETA 179 105 gab ein kurzes Gastspiel. Dann kamen auch die VT 98.9 mit entsprechenden Beiwagen und Dieselloks der Baureihe V 100.20 (ab 1968 auch die Baureihe 212) zum Einsatz. Akkutriebwagen 515 mit Steuer-

**Bild 2:** Die Toransicht des inzwischen als Omnibusgarage verwendeten Lokschuppens. Die Zufahrtsgleise sind entfernt worden, und so wirkt das Vorbildgebäude für unseren Umbauvorschlag recht deplaziert. Die Aufnahme entstand im Februar 1990.

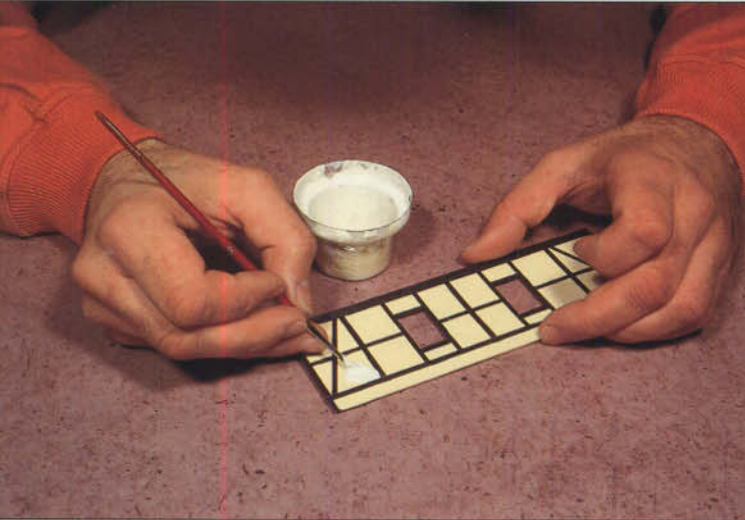




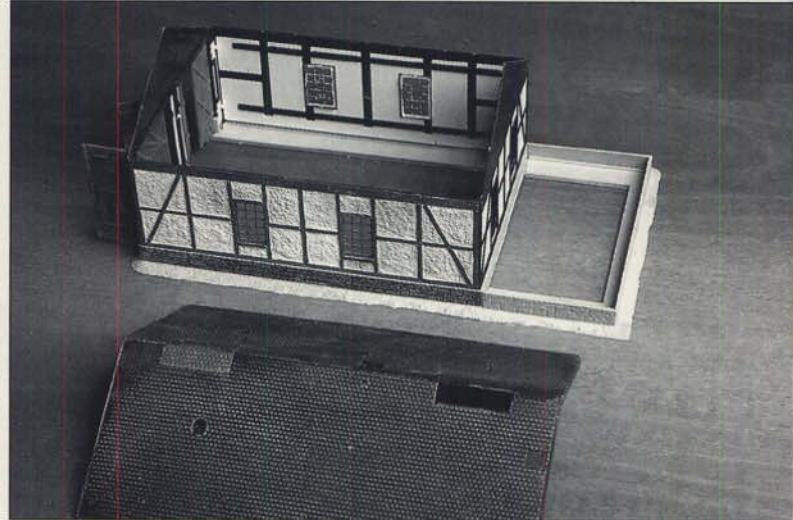
**Bild 3:** Das Material für den Mauerputz auf einen Blick: Blitzzement Dufix von Henkel, feingesiebter Sand und Gips werden miteinander vermischt.



**Bild 4:** Die Fachwerkwände des Lokschuppens werden vor dem Zusammenbau nach unserer Methode noch verputzt.



**Bild 5:** Mit einem mittelfeinen Pinsel wird das vorbereitete Gemisch gleichmäßig auf die Flächen zwischen dem Fachwerk aufgetragen.



**Bild 6:** Der ursprüngliche Anbau des Kibri-Lokschuppens wurde nicht verwendet, da er dem Vorbild Wertingen nicht entspricht. Diese Teile wandern zur späteren Verwendung in die Bastelkiste.

wagen 815 und Schienenbusgarnituren 798/998 waren ab 1972 zu finden. Die heute noch anstehenden geringen Leistungen werden von Kleinlokomotiven der Baureihe 333 (Leistungsgruppe III) erbracht.

### Nachbau im Maßstab 1:87

Durch diesen interessanten Fahrzeugeinsatz

angeregt, betrachteten wir einmal den Lokomotivschuppen mit "Modellbahneraugen" und stellen dabei fest, daß ein Nachbau sich geradezu anbietet, denn der Lokschuppen-Bausatz B-9438 von Kibri kann dazu mit relativ geringfügigen Abänderungen übernommen werden. Das Kibri-Modell ist, gemessen am Vorbild, 18 mm länger und 5 mm breiter – eine Maßdifferenz, die völlig unerheblich ist. Für den Bau sollten

gleich zwei Bausätze beschafft werden, warum – darauf gehen wir noch ein.

Der Aufbau erfolgt nach Bauanleitung. Einen optisch noch besseren Eindruck kann man durch "Verputzen" der Fachwerkwände erreichen. Diese Arbeit muß vor dem Zusammenbau ausgeführt werden. Grundlage des "Mörtels" ist Dufix-Blitzzement von Henkel, dem feiner Sand und etwas Gips beigemischt wird. Mit dem Pinsel wird die-

**Bild 7:** Das Verwittern der Wandflächen: Geringste Mengen schwarzer Pulverfarbe werden mit einem dicken Pinsel von einer Pappfläche aufgenommen und hauchdünn auf den abgetrockneten Putz aufgetragen.



**Bild 8:** Je nach der Menge des zugemischten Sandes erhält man einen mehr oder minder groben Putz. Verschmutzungen an der Fachwerkimitation sind mit einem Bastelmesser vorsichtig abzuschaben.





**Bild 9:** Der Wohnanbau besteht aus zugeschnittenen Mauerwerkplatten, die vor dem Zusammenbau ebenfalls einen Putzauftrag erhielten. Spalten an den Ecken lassen sich mit dem Putz mühelos verspachteln.



**Bild 10:** Der seitliche Anbau wurde in gleicher Weise wie der Wohnanbau gefertigt. Zur Versteifung ist eine zurechtgeschnittene Kunststoffplatte als Decke eingeklebt worden.



**Bild 11:** Die verputzten Seitenwände erhielten mit schwarzer Trockenfarbe einen Schmutzbelag. Über der Trennstelle der Dachteile liegt der Laufsteg für den Kaminkehrer.



**Bild 12:** Der Wertinger Lokschuppen von der Wohnhausseite her gesehen im Modell. Die beiden Anbauten sind im Eigenbau entstanden; sie geben den Bauzustand von 1941 wieder.

**Bild 13:** Für den Lokschuppen werden in der Hauptsache die Originalteile eines Kibri-Bausatzes verwendet.



ses Gemisch in den einzelnen Gefachen zwischen den Fachwerkbalken sorgfältig aufgetragen und verteilt. Putzspuren auf den Fachwerkbalken lassen sich mit einem Bastelmesser leicht entfernen. Nach dem Trocknen des Putzes kann der "Alterungsprozeß" beginnen. Mit einem breiten Pinsel wird vorsichtig etwas schwarzes Farbpulver aufgenommen und auf die Putzflächen aufgetupft. Es empfiehlt sich, erst auf einem Probestück Versuche anzustellen, ehe die Wandteile bearbeitet werden. Ein Zuviel an Farbe, d.h. eine zu dunkle Einfärbung, läßt sich in gleicher Weise mit weißem Farbpulver aufhellen. Anschließend erfolgt der Zusammenbau der einzelnen Wandteile. Noch vorhandene Spalten werden mit dem Putzgemisch verspachtelt.

Die Dachausführung kann alternativ vorgenommen werden: Nach Bauanleitung mit den sogenannten Laternenlüftern auf dem Dach ist die Arbeit einfach; das Endergebnis entspricht dann aber nicht dem Original. Man kann aber auch die Dachausbrüche mit eingepaßten Stücken aus den übrigbleibenden Dachteilen ausfüllen. Der Wohnanbau mit 6,9 cm Länge und 12,7 cm Breite ist im Eigenbau aus Mauerplatten (z. B.

Vollmer-Ziegelsteinplatte Nr. 6028) herzustellen. Tür und Fenster spendet die Bastelkiste. Den Untergrund bildet ein passend zugeschnittenes Stück der zweiten Bodenplatte. Das Dach für den Wohnanbau wird aus Teilen des zweiten Bausatzes zugeschnitten. Der entstehende Spalt zwischen den Dachhälften wird durch das Laufbrett für den Kaminkehrer kaschiert. In dieser Form aufgebaut, erhält man die Ursprungsausführung des Wertinger Lokschuppens von 1905.

## Die spätere Erweiterung

Fotografien vom April 1941 zeigen, daß der Lokschuppen sowie das Übernachtungsgebäude zwischendurch erweitert wurden. Für die Teile dieses Anbaus kommen wieder Mauerplatten zur Anwendung. Das Dach wird ebenfalls aus Teilen des zweiten Kibri-Bausatzes zugeschnitten. Auch hier sollte die schon erwähnte "Putzmethode" Anwendung finden. Für die Nachbildung des Fachwerks können Reste aus der Bastelkiste oder dünne Holz-Profilleisten (Northeastern) Verwendung finden. Die Anordnung der Schornsteine richtete sich nach einem Vorbildfoto. Sie werden aus den vorhan-

**Bild 14:** Längst ist die Dampflokzeit vorbei; die anfallenden Arbeiten werden von einer Köf erledigt. Unscheinbar wirkt der Lokschuppen im Vergleich zu dem Bezirkslagerhaus Wertingen.





**Bild 15:** Die Torseite des Modells. Der Spalt zwischen seitlichem Anbau und Lokschuppen muß noch mit einer Northeastern-Profilleiste abgedeckt werden.

denen Schlotteilen der beiden Bausätze zusammengeklebt. Die Fensterläden wurden aus Northeastern-Holz (Best.-Nr. 0464) zugeschnitten und mit einer entsprechenden Farbgebung versehen.

Der fertige Anbau wird nur an den Lokschuppen angesetzt, aber nicht mit ihm verklebt. Mit diesem "Trick" ist es möglich, entsprechend der nachgestellten Epoche zwei unterschiedliche Themen auf der Modellbahnanlage (oder dem Diorama) zu gestalten. Für die Freunde spezieller Epoche-Darstellungen dürfte dieser Vorschlag besonders interessant sein.

Der hier vorgestellte Nachbau kann durchaus als "Einsteigerarbeit" empfohlen werden, da keine besonderen bastlerischen Fertigkeiten erforderlich sind. Nach der Stilllegung der Bahnstrecke wurde das Bauwerk als Omnibusgarage genutzt. Die Innenkonstruktion sowie Teile der Einrichtung blieben erhalten, wie z. B. der Rauchabzug und der auf Trägern im Dachgebälk aufgesetzte Wasserbehälter mit einem Teil der Leitungen. Die Wartungsgrube für die Dampflokomotiven wurde aufgefüllt und ein neuer Estrich gelegt. Auch das Thema Omnibusdepot (oder auch "gemischt") könnte als Diorama gestaltet werden.

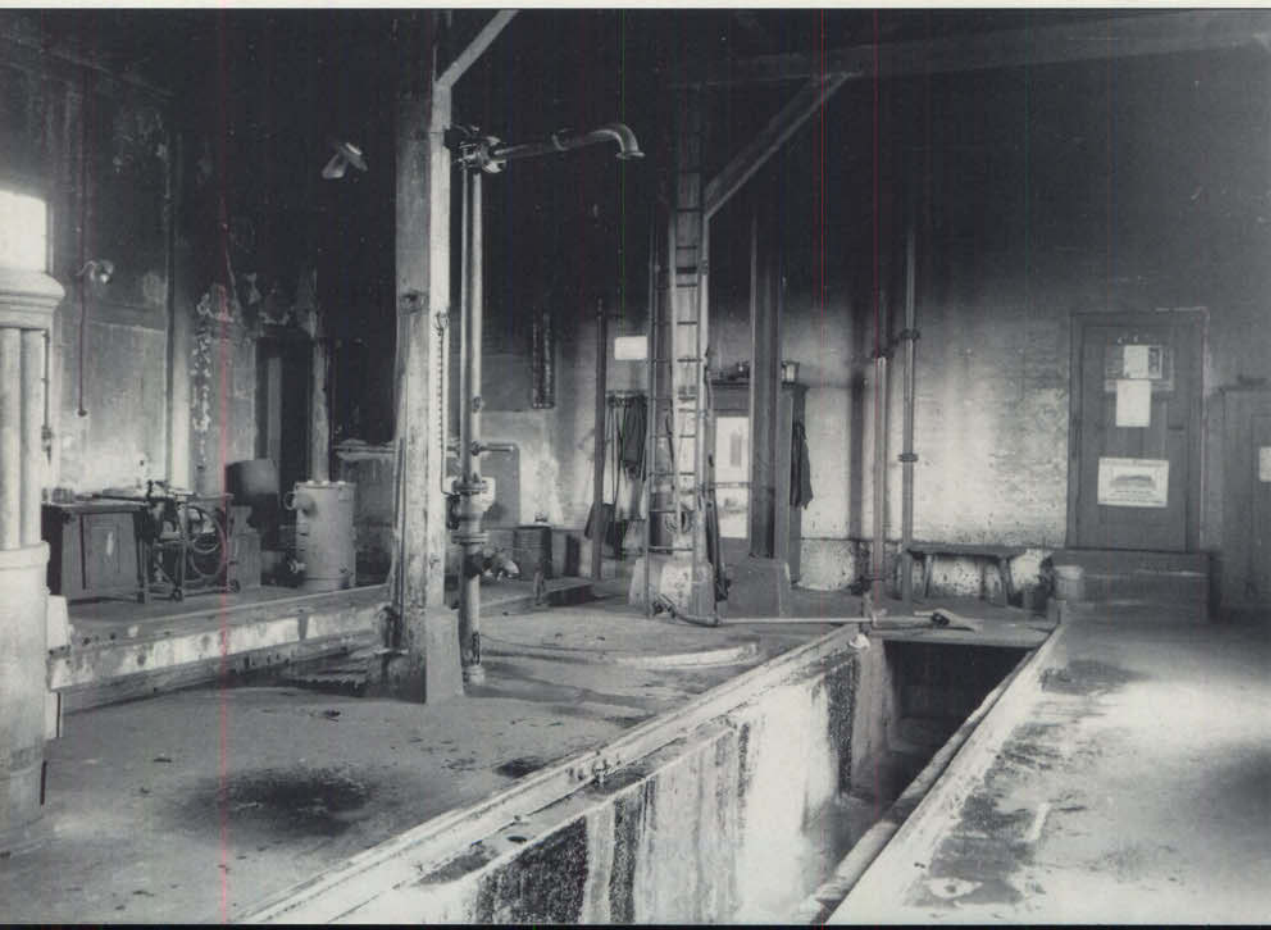
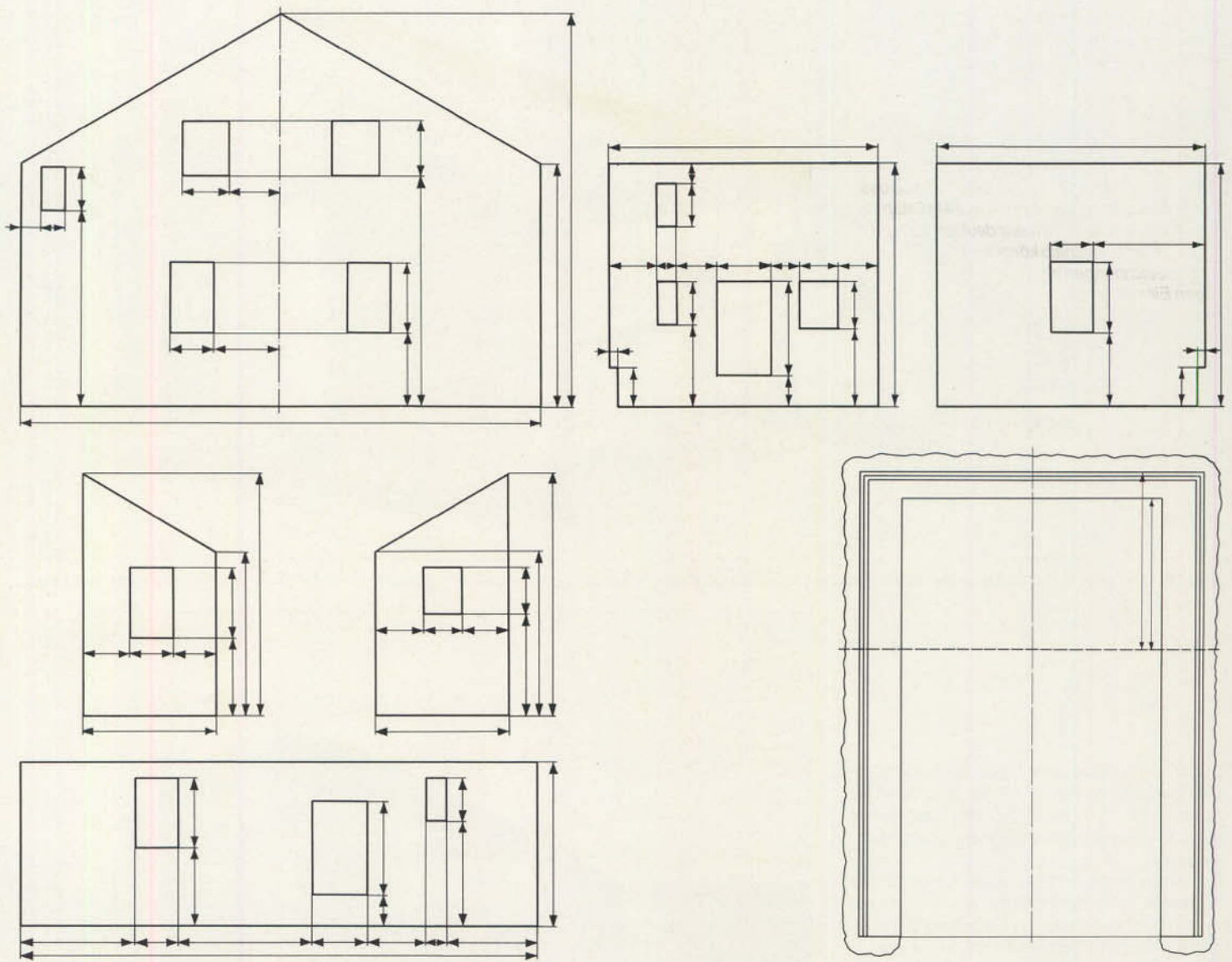
ds



**Bild 16 (Mitte):** Leider fand zum Zeitpunkt der Aufnahme (4.4.1941) am Lokschuppen Wertingen kein Fahrbetrieb statt.

**Bild 17:** Das Original des Wertinger Lokschuppens auf einem Foto vom 4.4.1941. Der seitliche Anbau war an der Bauausführung von 1905 noch nicht vorhanden; er wurde erst später angefügt.





**Bild 22:** Der Blick in das Innere des Lokschuppens von Wertingen im Zustand um 1941 gibt dem Modellbauer vielfältige Anregungen für die Nachbildung der zahlreichen interessanten Einzelheiten der Inneneinrichtung.

**Fotos 1, 3 bis 12 und 15:**  
**K. Heidbreder;**  
**2 und 14: A. Ritz;**  
**13: Werkfoto;**  
**16, 17 und 22:**  
**Lichtbildstelle der**  
**BD München;**  
**23 und 24:**  
**M. Baumgärtner;**  
**Zeichnungen**  
**18 bis 21:**  
**I. Neidhardt**

**Bilder 18 und 20 (linke Seite oben):** Unmaßstäbliche Zeichnungen der Vorder- und Seitenwände des Wohnanbaus.

**Bild 19 (linke Seite Mitte links):** Die Modellbauzeichnungen der Vorder- und Seitenwände des seitlichen Anbaus. Der abgebildete Maßstab würde Maßzahlen nicht mehr deutlich genug erkennen lassen; deshalb können Interessenten die Bauzeichnungen als Fotokopien vom Verlag gegen Einsendung von DM 3,50 direkt anfordern.

**Bild 21 (linke Seite Mitte rechts):** Die Zeichnung des Zuschnittplans für die zweite Grundplatte des Wohnanbaus.

**Bild 23 (rechts):** Letzte Zeugen ehemaliger Dampfherrlichkeit sind der mit Spannseilen abgefangene Rauchabzug und der links davon auf einer Trägerkonstruktion aufgesetzte Wasserbehälter.

**Bild 24 (unten):** Ein Blick in das Innere des Lokschuppens als Garage und Werkstatt für Omnibusse. Die alte Einrichtung ist noch teilweise erhalten, z.B. die Wasserleitungen an der Rückwand neben dem Tor.





**Bild 1:** Ein Schienenbus passiert das Einfahrsignal. Links wird das Gleis zur ehemaligen Fabrik zurückgebaut.

# Diorama "Modern Times"

Teil 4

Zum Abschluß meines vierteiligen Bauberichtes über das Diorama "Modern Times" möchte ich Sie, liebe Leser, noch ein wenig auf meinem Diorama herumführen und Ihnen einen Eindruck der betriebsamen Hektik in der neu entstehenden Wohnsiedlung geben.

Nachdem in den vergangenen Teilen der Bau des Dioramas, die Gestaltung eines Baches und die Entstehung einer alten Fabrikhalle in der "Kit-bashing-Technik" ausführlich darge-

stellt worden sind, ist das Schaustück nun fast fertig. Zwei Faller-Häuser im Baustadium werden anschließend noch auf ihren vorbereiteten Platz geklebt. Das umliegende Gelände kann nun fertig eingestreut werden. Preiser-Bauarbeiter, Baustellenfahrzeuge und eine Vielzahl von Kleinteilen, die auf eine Baustelle gehören, erwecken die ganze Szene zum Leben.

Wie schon im Journal 5/91 betont wurde, sind ja die modernen Zeiten angebrochen. Eine Neu-

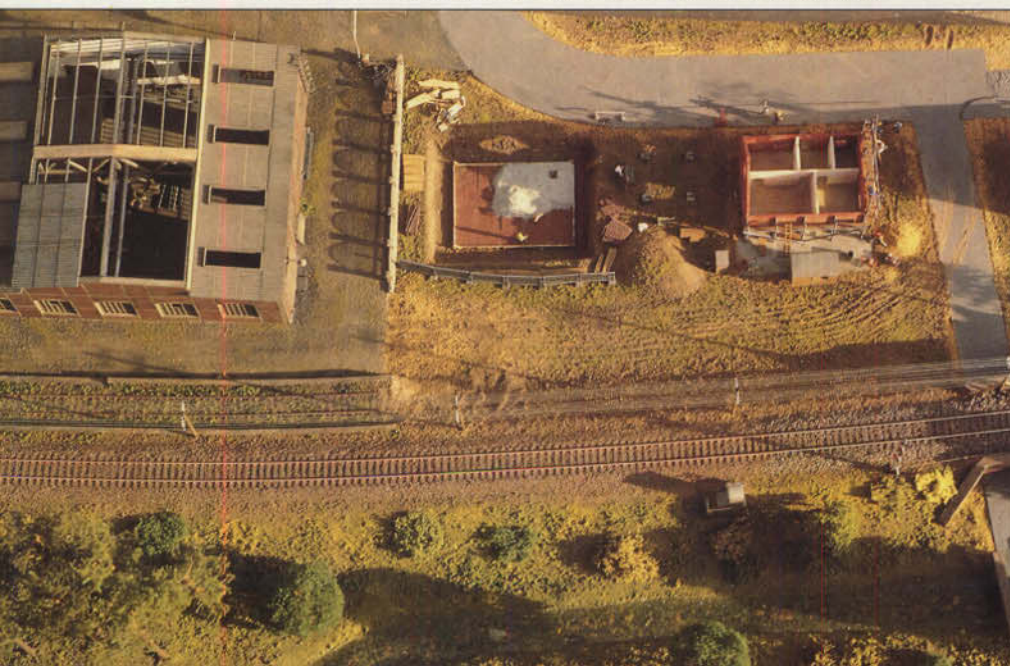
bausiedlung entsteht. Ein Gebäude ist bereits im Rohbau erstellt. Während zwei Zimmerleute noch die letzten Dachlatten für den Dachstuhl auswählen, ist schon ein buntgeschmückter Richtkranz am Firstbalken befestigt worden. Die beiden Figuren mit der schwarzen Zimmermannstracht werden Sie im Preiser-Katalog vergebens suchen. Zwei handbemalte Preiserlein wurden zweckentfremdet und in die schwarze Kluft gesteckt.

Hinter dem Haus haben sich einige Festgäste versammelt und lassen mit erhobenen Gläsern die Hausherren hochleben. Der Architekt hat die bei solchen Anlässen übliche kurze Ansprache gehalten und wünscht dem Eigentümer-Ehepaar viel Glück. Ein "dienstbarer Geist" bringt gerade Gerstensaft zur Stärkung der Anwesenden.

Gleich nebenan kümmert man sich wenig um diese Festlichkeit. Hier herrscht reges Treiben auf der Baustelle, denn bis zum Wochenende muß der Rohbau "stehen". In einer Betonmischmaschine muß neuer Mörtel hergestellt werden. Noch ein paar Schaufeln Sand – und das Mischungsverhältnis stimmt. Vom Baugerüst hört man die Maurer schon nach "Nachschub" rufen.

Auf der dritten Baustelle wird die Kellerbodenplatte aus Beton gegossen. Eine Betonpumpe von Kibri befördert den Beton in die Grube. Zuvor sind hier Stahlmatten ausgelegt worden. Schalbretter begrenzen die zu gießende Fläche. Pfosten aus 2 mm x 2 mm starken Northeastern-Holzprofilen verhindern ein Wegrut-

**Bild 2:** Aus der "Vogelperspektive" läßt sich die Szenerie des Dioramas gut überblicken.





**Bild 3:** Ein großer Teil des alten Anschlußgleises mit dem Bahndamm zum Hauptgleis ist der Baggerschaufel schon "zum Opfer gefallen".

schen der Bretter. Die fast senkrechten Wände der Baugrube wurden mit gesiebter echter Erde imitiert.

Die Vorbereitungen für die weiteren Bauabschnitte laufen auf vollen Touren. Ein Arbeiter schneidet auf einer Kreissäge Bretter für die Kellerdeckenverschalung zurecht. Stützen und Eisenträger liegen ordentlich sortiert bereit. Unter dem Baustellenzubehör von Kibri (Art.-Nr. 8226) finden sich sehr viele Kleinteile zur Nachbildung dieser Szene

Das alte Fabrikgebäude steht kurz vor dem Abriß. Der Mobilkran von Kibri verlädt gerade die schweren Eisenträger der Dachkonstruktion. Ein Schrotthändler hat sicher noch Verwendung für diese Teile. Wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, steht dem Abriß des Gebäudes nichts mehr im Weg. Wo einst jeden Morgen viele Menschen zur Arbeit eilten, sind weitere Wohnhäuser geplant.

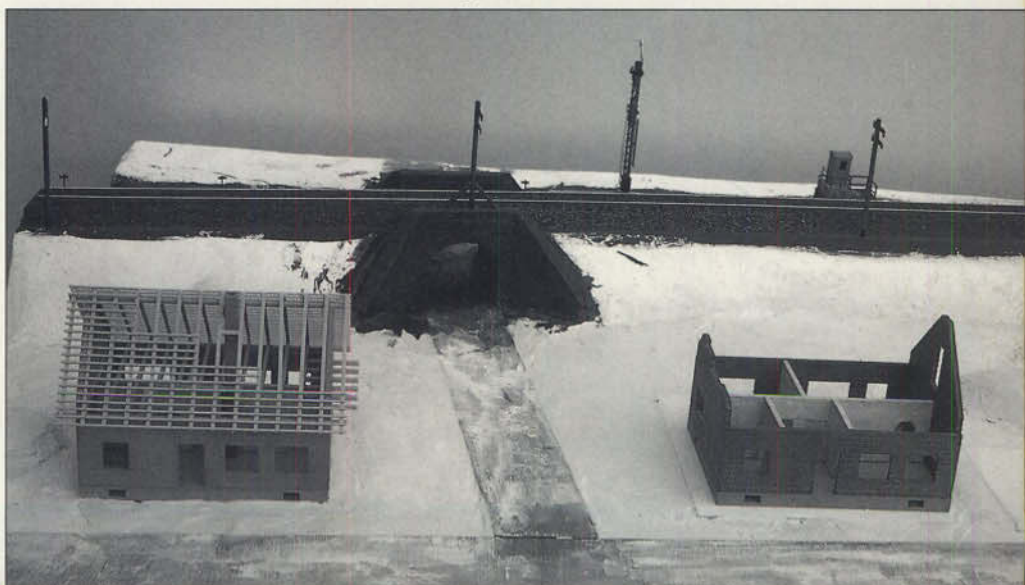
Aufgrund der Erschließung des Areals als Wohngebiet müssen natürlich neue Straßen angelegt werden. Die meisten Vorarbeiten, wie das Verlegen von Kanalrohren und anderen Versorgungsleitungen, sind bereits beendet. Die Teerdecke ist größtenteils fertiggestellt. Ein Straßendeckenfertiger von Kibri steht bereit, um die restlichen Arbeiten zu erledigen. Die nächste Teerlieferung wird mit einem Sattelzug gebracht. An den Teergeruch haben sich die Arbeiter der Straßenbaufirma schon längst gewöhnt. Sie unterhalten sich noch ein wenig, bevor die Arbeit weitergeht.

Als Folge der Schließung der Fabrik wurde der Gleisanschluß überflüssig. Vor einiger Zeit ist die Weiche zum Anschlußgleis ausgebaut worden. Lediglich die Farbe des neuen Gleisstücks und des Schotters läßt erkennen, daß hier einmal die Weiche zum Anschlußgleis war. Zwei



**Bild 4:** Zwei Bausätze liegen für den Zusammenbau bereit.

**Bild 5:** Die ersten "Rohbauten" haben ihren Platz gefunden.





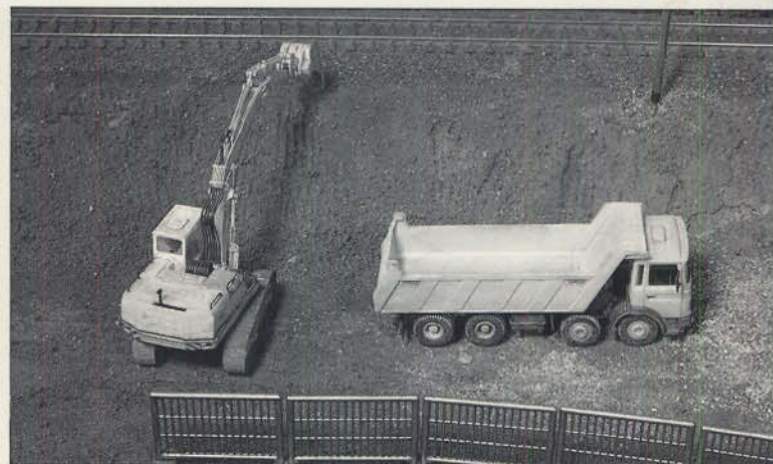
**Bild 6:** Das Material zur Gestaltung des Geländes liegt bereit.



**Bild 7:** Das Gelände ist zum Bestreuen vorbereitet.



**Bild 8:** Die Baustellenfahrzeuge haben tiefe Spuren hinterlassen.



**Bild 9:** Ein Kibri-Bagger begrädt die Dammböschung.



**Bild 10:** Während der Laster die Baustelle mit Sand beliefert, kreuzt eine Köf mit ihrem Güterwagen die Unterführung.

### Berichtigung

Leider ist uns im Teil 2 von "Modern Times" (Eisenbahn-Journal 6/1991) in der Legende zu Bild 13 ein sachlicher Fehler unterlaufen. Das Bachbett wurde nicht, wie irrtümlich angegeben, mit Klarlack, sondern in der üblichen Weise mit Gießharz ausgegossen. Dabei wurde der Versuch unternommen, mit Hilfe von Wattebäuschen das Wegfließen des Gießharzes zu verhindern. Klarlack wurde lediglich zur Kaschierung der Bachränder verwendet. Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen.

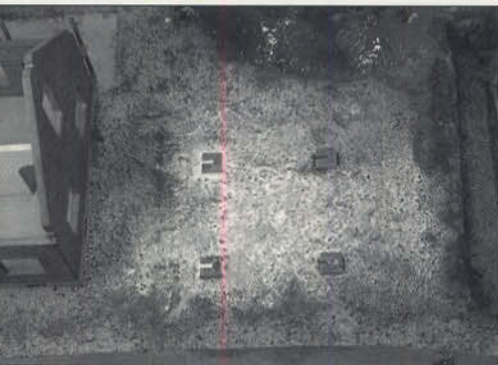
**Die Redaktion**

**Bild 11:** Reges Treiben herrscht an der Baustelle, denn der Rohbau muß bald fertig sein.





**Bild 12:** Betonmischer stehen bereit, um ihre Ladung in das Fundament zu befördern. Einer der wenigen Nahverkehrszüge passiert die Neubausiedlung.



**Bild 13:** Die vier Betonsockel zeugen vom Standort des Baukrans.



**Bild 14:** Der Mann an der Säge müht sich mit Brettern für die Verschalung der Kellerdecke ab.

**Bild 15:** Ein schwerer Mercedes-Lastzug bringt Baustoffe zur Baustelle.



**Bild 16:** Eine Schwing-Betonpumpe wird zum Einsatz vorbereitet; sie soll Beton in die Baugrube befördern.





**Bild 17:** Eine kleine Pause, bevor es mit der Teerdecke für die neue Straße weitergeht.



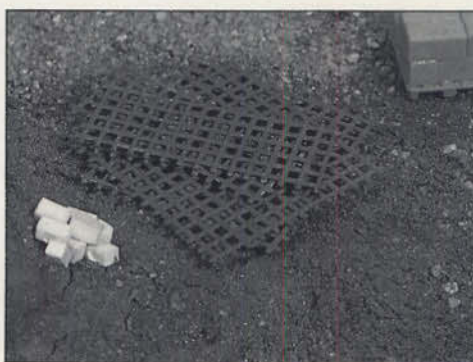
**Bild 18:** In geselliger Runde wird das Richtfest gefeiert.



**Bild 19:** Die Zimmerleute beratschlagen ihr weiteres Vorgehen beim Errichten des Dachstuhls.



**Bild 20:** Der Richtbaum ist gesetzt. Das Wetter ist schön; das Richtfest wird wohl nicht verregnen.



**Bild 21:** Für die nächste Betondecke liegen schon einige Stahlmatten bereit.



Bagger bewegen eine Menge Erde, die mit schweren vierachsigen Meiller-Sattelkippern abtransportiert wird. Bald ist von dem zweiten Bahndamm nichts mehr zu sehen, zumal die Vegetation schnell alle Spuren überwuchern wird.

Während vor dem Bahndamm reges Treiben herrscht, nimmt sich das Geschehen auf der Nebenbahnstrecke eher beschaulich aus. Nur noch wenige Zuggarnituren befahren täglich diese Strecke. Eine 213er von Fleischmann mit Silberlingen von Roco erbringt im Wendezugbetrieb die meisten Leistungen. Eine Köf oder eine 361er – beide von Roco – verleihen mit einer Wagenübergabe diesem tristen Bild ein wenig "Farbe".

Sicher wird es meiner Strecke nicht so gehen wie mancher beim Vorbild. Bei meiner Bevölkerung hat schon ein Umdenken in Richtung auf den umweltfreundlichen Nahverkehr eingesetzt! Die Bahnverwaltung ist gerade dabei – wie beim Vorbild ja auch –, auf ein attraktiveres Wagenangebot und günstigere Fahrzeiten umzustellen.

Die Deutsche Bundesbahn muß Millionen für die Modernisierung investieren, um für den Fahrgast attraktiver zu werden. Der Modellbahner kann vergangene Tage wieder aufleben lassen und den Reiz einer beschaulichen Eisenbahn nachbilden. Aber es wird immer schwerer, die Beschaulichkeit vergangener Tage beim Vorbild zu finden, um diese im Modell nachzuempfinden.

Ich wünsche Ihnen noch viel Spaß beim Studium der Bilder. Vielleicht greift der eine oder andere von Ihnen das Thema "Modern Times" beim Bau eines eigenen Dioramas einmal auf.

**Thomas Mauer**

**Bild 22:** Ein großer Teleskopkran erleichtert die Arbeit zur Demontage des Daches.

**Fotos: Th. Mauer**



**Bild 1:** Das H0-Modell des sächsischen GI-Dresden von 1906 des Verfassers im Aussehen der Reichsbahnzeit.



# Reichsbahnachsen- selbstgebaut

## Der sächsische Groß-Güterwagen GI-Dresden

Sächsische Länderbahnmodelle waren in der alten Bundesrepublik bisher nicht "in". Von Piko kam in dieser Richtung fast gar nichts und von unseren Großherstellern überhaupt nichts, abgesehen von dem Stempelaufdruck "K. Sächs. Sts. EB." auf einem O-Schwerin von Fleischmann und einem H-Regensburg von Märklin. Aber nun ist Sachsen wieder ein Teil unserer

Bundesrepublik Deutschland, und wer DRG-Betrieb "macht", sollte unbedingt auch Sachsen laufen haben – sowohl in D-Zügen als auch in Güterzügen. Personenzugwaggons mögen (zunächst) zurückgestellt bleiben. Im Eisenbahn-Journal 1/1990 und 1/1991 wurde bereits über den Selbst-(Um-)Bau eines G-Stettin und eines dreiachsigen Eilgutwagens

und in der Ausgabe 8/1989 über eine Variation der XII H2 berichtet. In EJ 3/1991 bzw. 7/1991 wurde schließlich der Bau der XII H bzw. XIII H beschrieben, und heute gesellt sich ein Bericht über einen original sächsischen GI-Dresden von 1905 hinzu – einen großräumigen, gedeckten Tonnendach-Güterwagen also, zu dem man (die Bauart war übrigens auch bei der KPEV

**Bild 2:** Der sächsische GI-Dresden von 1906, um 1941 aufgenommen. Er wurde zum Küchenwagen umfunktioniert, läßt aber seine Länderbahn-Charakteristika noch gut erkennen





**Bild 3:** Die Ansicht des Modells des GI-Dresden, jedoch von der anderen Seite. **Fotos 1 und 3: Dr. S. Hufnagel**

eingeführt) seinerzeit "Elefantenwagen" sagte, weil nicht selten auch Zirkus-Elefanten in ihm verreisten.

Die Wagen wiesen eine Belastbarkeit von 15 t, gleich den damaligen Allerwelts-Güterwagen G-München/Kassel, auf, boten aber 76 m<sup>3</sup> Laderaum entgegen nur 46 m<sup>3</sup> bei letzteren. Die GI-Dresden eigneten sich daher besonders für leichte und platzraubende, auch sperrige Güter. Sie waren ursprünglich für den Transport von Glas und Glaswaren konzipiert. Die Christ-

baumkugeln kamen damals mit solchen "Riesenwagen" zu den Großhändlern.

Wer nun meint, das Modell sei schnell "gezaubert", indem man einfach einen Glt von Roco etc. hernimmt, der irrt. Unser sächsischer GI-Dresden erfordert zwar kein großes handwerkliches Können, aber doch einige Basteltätigkeit, wie ein genauer Blick auf die Maße der 1:87-Skizze erkennen läßt.

Die benötigten Baumaterialien sind in der Tabelle aufgelistet. Der Aufwand ist gar nicht so

unbedeutend, lohnt sich aber umso eher, als man unbenötigte Teile an anderer Stelle verwenden kann. Bildmaterial ist ganz rar. Die hier gezeigten Fotos geben den Wagen sehr gut wieder, auch wenn dieses Exemplar im letzten Kriege, wie man sieht, zum Küchenwagen umfunktioniert wurde.

## Fahrgestell

- Ein Fahrgestell des Fleischmann-Personenwagens 5002 (oder auch 5003) in die Teile A, B und C zersägen (Skizze 1, oben) und auf 30 mm verschmälern. Soweit vom selben Wagentyp Bastelreste vorhanden sind, von diesen, ansonsten von einem zweiten Fahrgestell zwei kurze Stücke (5 und 6 mm lang) heraussägen und zwischen A und B bzw. B und C kleben. UHU-Plast genügt hier.
- Von den Längsträgern seitlich die Konsolen abschneiden, ebenso die Achskisten der Radlager. Außerdem die Blattfedern durch Ausstechen der Enden samt Schaken auf 15 mm kürzen. Die Schaken wieder ankleben. Als Achskisten sollte man solche der Verbands-güterwagen anbringen (mit UHU-Greenit), die z. B. vom Fahrgestell des relativ billigen Roco-Flachdachwagens Nr. 46001 abgeschnitten werden.
- Unter die beiden Längsträger zwischen den Achslagern je ein Verstärkungsprofil (Ms-U-2x2) kleben (Greenit).
- Bei Wunsch nach Kurzkupplung zwei Symoba-KK-Gehäuse nach dortiger Angabe montieren. Es empfiehlt sich, zuerst die Ballastplatte auf den Rahmen und auf ihre Enden die Gehäuse zu kleben. Dabei klebt man an deren Vorderkanten einen Plastikstreifen so unter, daß die Gehäuse waagrecht sitzen (Skizze 2).

## Materialbedarf

Gegenstand	Anzahl	Artikelnummer	Hersteller
Personenwagen	2	5052	Fleischmann
Bremserhaus (Ersatzteil des offenen Güterwagens)	1	5212	Fleischmann
Bretterplatte	1	2800	Brawa
Dachplatte Eternit	1	6027	Vollmer

Ferner benötigt man:  
 Beschriftungssatz G 221 von H. Gaßner, Jägerstr. 24, 8028 Taufkirchen  
 Messing-Kleinstprofile von Johann Schultern, Gablonzer Str. 7, 8228 Freilassing

**Bild 4:** Die Auflistung des Materialbedarfs zeigt, daß mit wenig Mitteln der Bau eines "echten" sächsischen GI-Dresden möglich ist. An Werkzeug wird die für solche Vorhaben übliche Ausstattung benötigt.

**Bild 5:** Das Original des sächsischen GI-Dresden aus einer anderen Perspektive. Auch diese Variante läßt sich im Modell anhand des Umbauvorschlags nachbauen.

**Fotos 2 und 4: DB-Archiv, Sammlung Dr. Hufnagel**

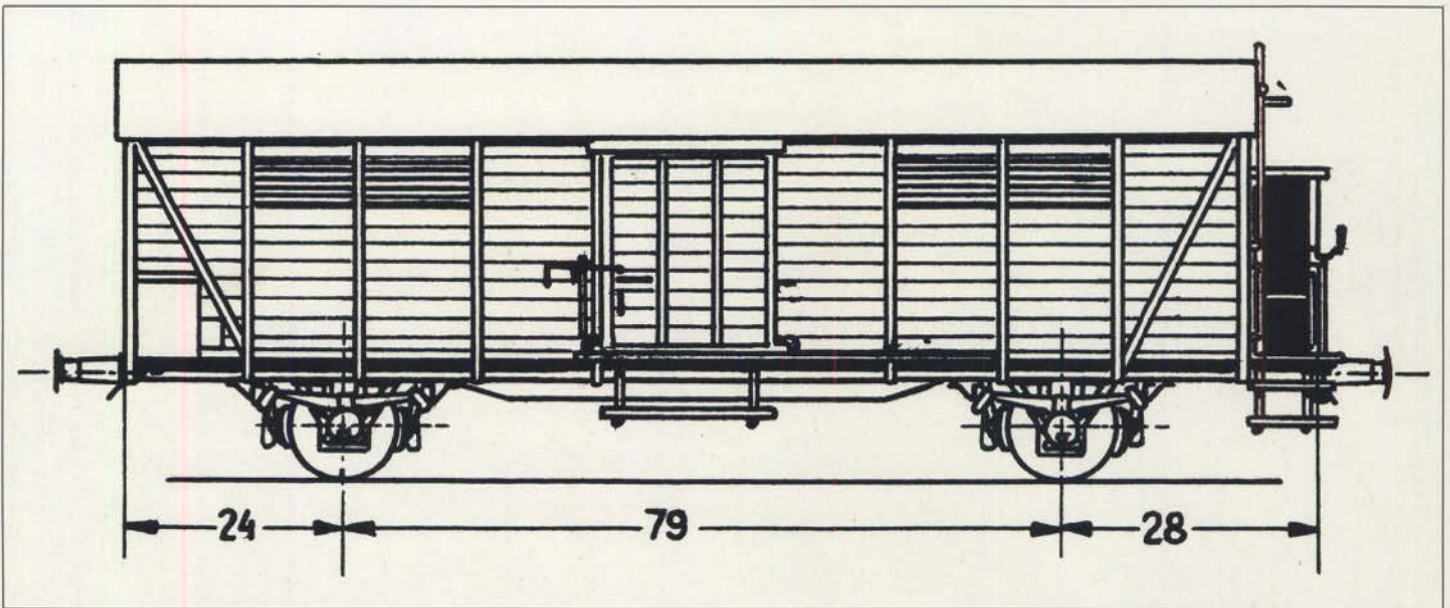
**Bild 6 (rechts oben):** Skizze des sächsischen GI-Dresden im Maßstab 1:87.

**Bild 7 (rechts):** Skizze der einzelnen Baustufen.



## Wagenkasten

Den Kasten baut man zweckmäßigerweise aus Teilen zusammen, die man aus einer Brawa-Bretterplatte Nr. 2800 ausschneidet (Skizze 3) und deren Oberfläche man leicht schabt. Die Holzmaserung bleibt noch erkennbar, wird aber



damit für das Bemalen und Aufkleben der Gaßner-Beschriftung präpariert. Zwischen die Seitenwände klebt man zwei Abstandshalter. Für die Schiebetüren verwendet man ca. 1 mm starkes Kunststoffmaterial, in das man Rahmen und Bretterfugen einritzt.

- Dach aus den beiden Fleischmann-5002er-Dächern stückeln (Skizze 4). Dabei aber vorher die Original-Dachenden etwas zurückschneiden. Dach auf den Wagenkasten kleben. Dem Dachprofil unseres Vorbilds (Skizze 4, unten) lag kein Kreisabschnitt zugrunde, wie das bei vielen anderen Güterwagendächern (z.B. Gl-Dresden Nr. 46103 von Roco) der Fall ist, sondern das Profil wies unterschiedliche Krümmung auf. Dem kommt das Fleischmann-Personenwagendach recht nahe.

- In Vorder- und Seitenwand der Bremserhauspartie Bretterfugen einritzen (Skizze 5); aus der Vorderwand ein Fenster feilen und daran oben und unten eine Führungsleiste anbringen (Plastikstreifen 0,5 x 0,5).

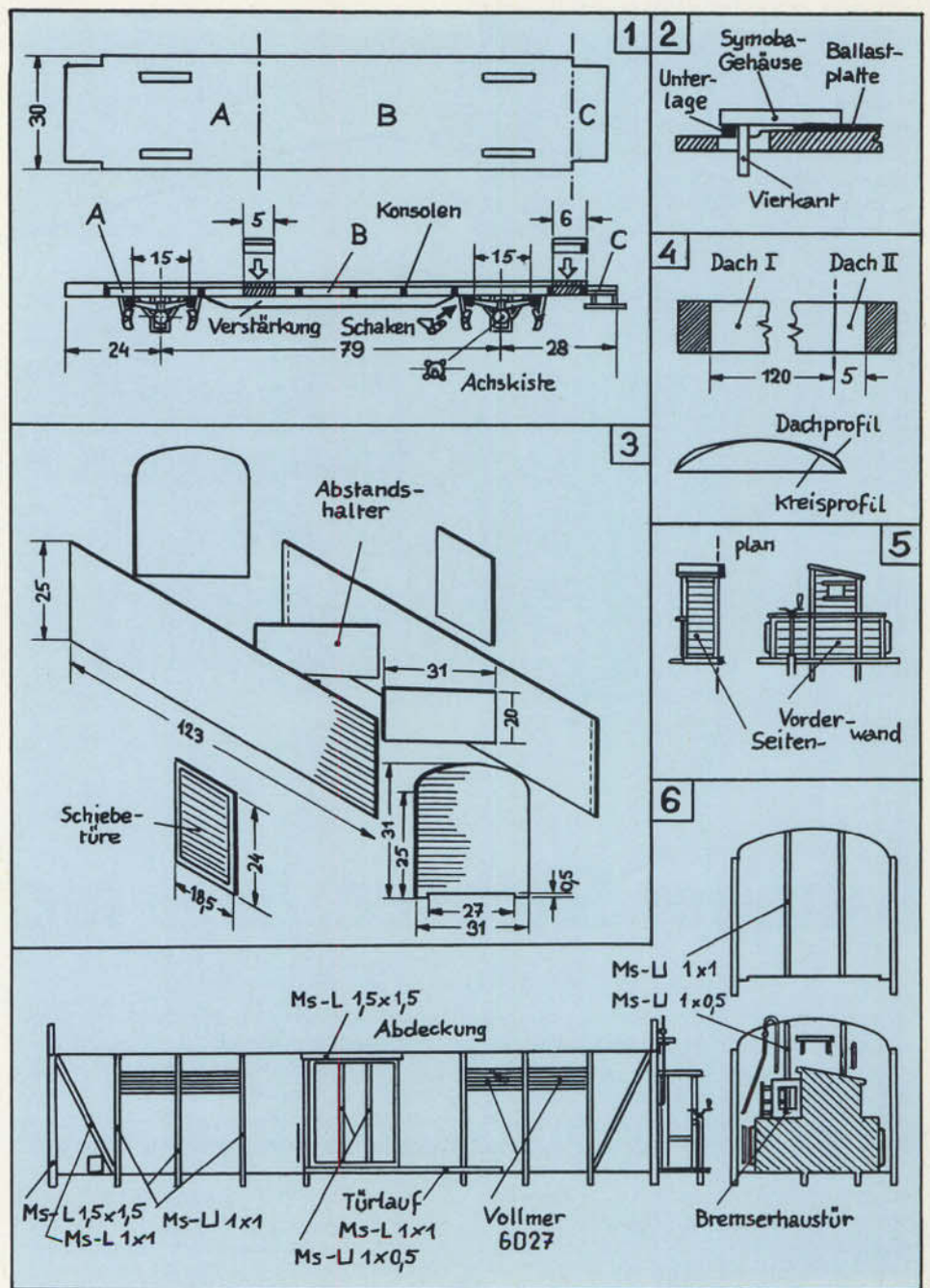
- Bremserhauspartie an Wagenkasten-Stirnwand kleben; dazu vorher ihre Rückseite planschneiden (Dach und Boden). Aus Resten eine Bremserhaustür basteln und (geöffnet) an die Wagenstirnwand kleben.

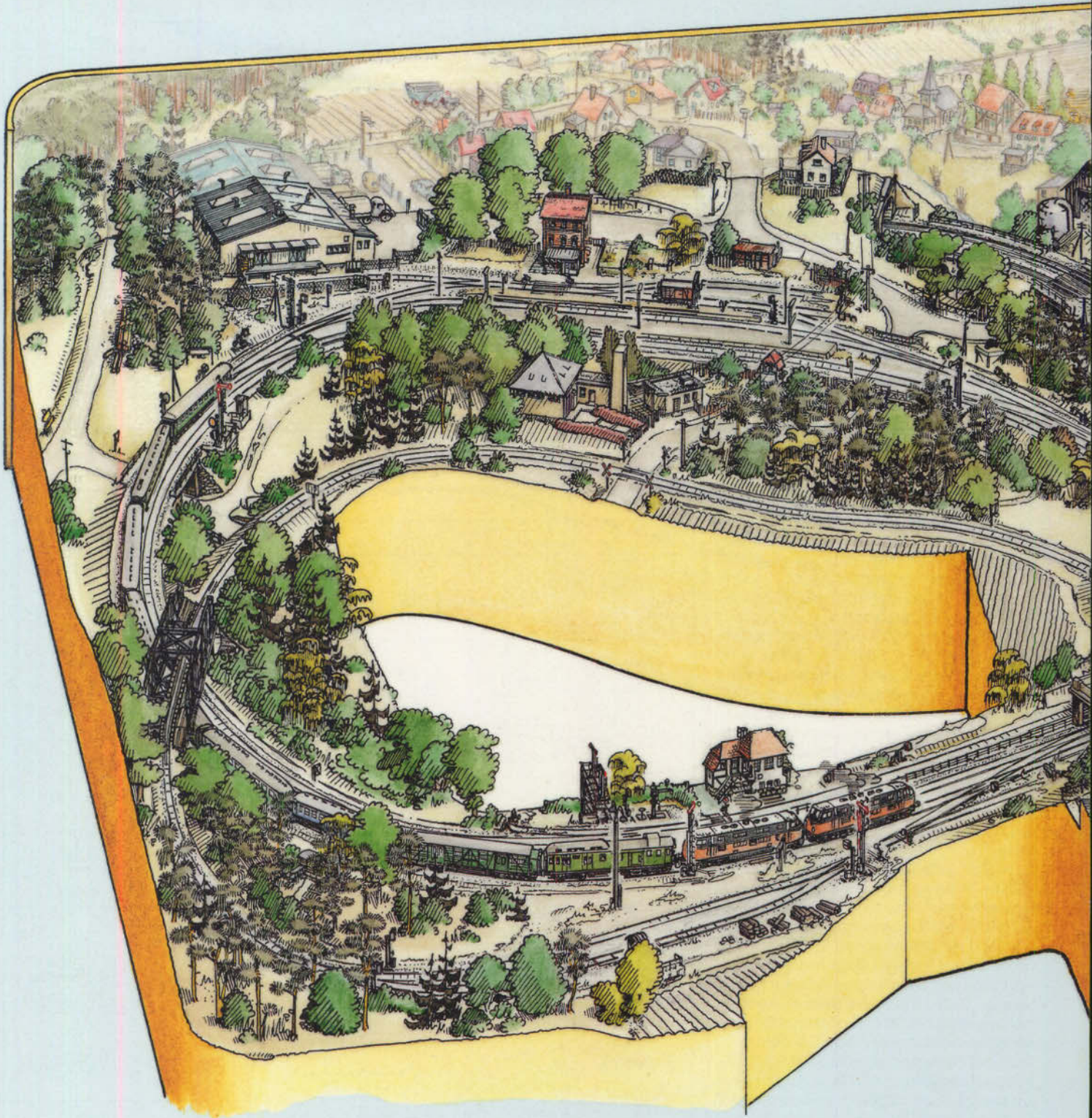
- Säulen, Eckpfosten, Streben, Türlaufschienen und -abdeckung aus Ms-Kleinprofilen zuschneiden und mit Sekundenkleber an das Gehäuse kleben (Skizze 6). Für die Lüftungsgitter verwendet man hinreichend dünn gefeilte kleine Rechtecke aus einer Vollmer-Dachplatte Nr. 6027 (Eternitdach).

- Tür- und Stirnwand-Griffstangen biegt man aus 0,6 m starkem Draht und steckt sie an. Hier wird oft Kritik laut, diese Drahtstärke sei zu dick; die Stangen entsprächen beim Vorbild dicken Eisenstangen. Das weiß ich auch; aber die Wagenmodelle gehen bei vielen Betrachtern von Hand zu Hand, und die Stangen müssen dies "überleben". Nun Trittbrett bzw. Leiter oberhalb bzw. seitlich des Bremserhauses anbringen.

Jetzt werden der Wagenkasten mit Plaka Nr. 52 (rotbraun) sowie Dach, Bremserhaus-Inneres und Lüftungsgitter schwarzbraun bemalt und lackiert. Die Beschriftung erfolgt mit Gaßner-Sätzen. – Und das war's auch schon!

Dr. Sigurd Hufnagel



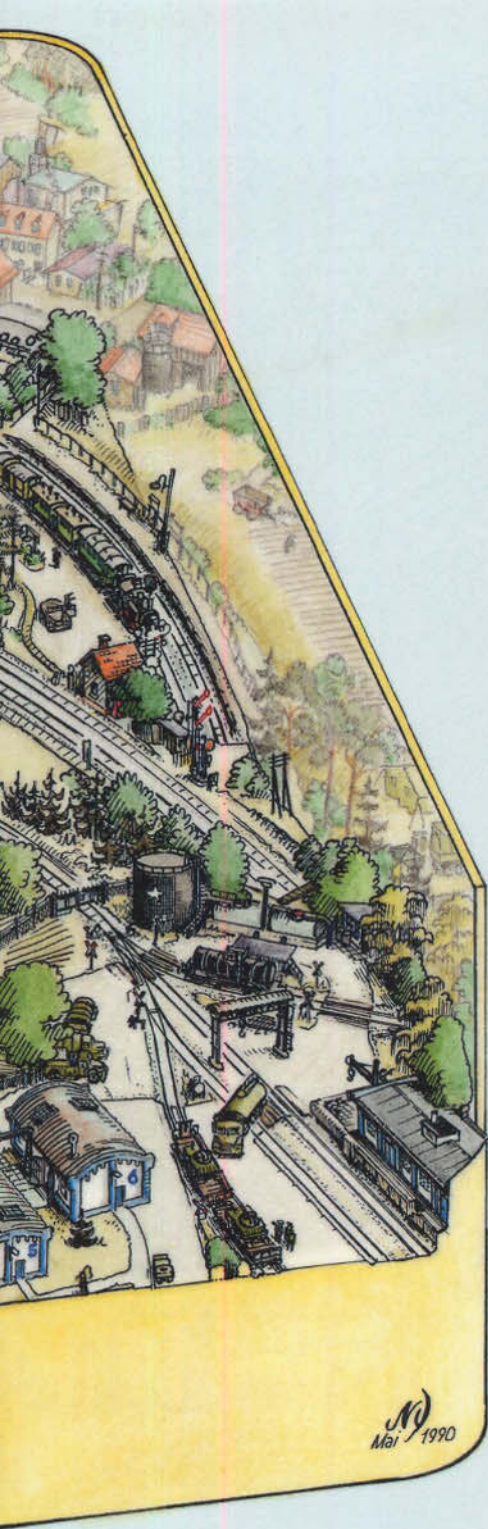


## Bahnhof Sachsen liegt nicht in Sachsen

Die fortschreitende Modernisierung sowie der Um- und Rückbau von Bahnanlagen und -einrichtungen lassen den Reiz vieler Bahnhöfe und Strecken immer mehr verblassen. Doch was bei der DB unwiederbringlich Vergangenheit ist, läßt sich auf Modellbahnanlagen stimmungsvoll nachahmen und erhalten. Deshalb wurde versucht, in dem Gleisplänenentwurf nach einer konkreten Vorbildsituation die Eisenbahnromantik vergangener Epochen einmal nicht in zusammengedrängten technischen Anlagen, sondern in der Nachgestaltung der vielen Details an und neben den Gleisen "zu Wort kommen zu lassen".

Stellen wir uns einmal vor: Sommer 1967. Ein Personenzug, bestehend aus einer 50er und drei Mitteleinstiegswagen, hat uns zu unserem Ziel gebracht – einem kleinen Landbahnhof an einer Schnellzugmagistrale. Hell klingt der Abfahrtspfiff durch die nur von Vogelgezwitscher und dem Rauschen der Bäume unterbrochene Stille. Langsamem Schrittes wendet sich der behäbige Fahrdienstleiter wieder seinem von einem mächtigen Ahornbaum überschatteten Dienstgebäude zu, dessen weiß verputzte Ziegelsteinwände auf den Reisenden einen recht anheimelnden Eindruck machen. Wir verlassen den Bahnsteig durch die Absperrung mit ihrer Schaff-

nerwanne, vorbei an einem Brunnen mit dem Hinweis: "Kein Trinkwasser", und finden vor uns eine kopfsteingepflasterte Straße, an der ein Gasthof im ländlichen Stil mit einem großen, schattigen Garten zum Verweilen einlädt. In dieser kurzen gedanklichen Reise sind sie verborgen, all diese unscheinbaren, allgegenwärtigen Dinge, die so schnell übersehen werden und die doch das Erlebnis Eisenbahn erst ausmachen.



**Bild 2:** Das Zufahrtsgleis zur EDEKA-Lagerhalle wird durch ein Gittertor abgeteilt – ein Motiv, das sich gut auf jeder Modellanlage nachbilden läßt. In gleicher Weise ist das Gelände straßenseitig abgesperrt. Beachtens- und nachahmenswert sind die verschiedenen Zeichen und Markierungen an diesem Tor. Auch der Schriftzug an der Hallenwand dürfte für Modellbahner kein Problem sein.



**Bild 3:** Im Bahnhof Wicklesgreuth herrschte auch im Mai 1991 noch geringer Verkehr, wie der auf Gleis 5 auf seine Ausfahrt wartende Zug beweist.

**Bild 1:** Das Schaubild der Anlage läßt eine Unzahl von Details erkennen. Im Hintergrund auf der oberen Ebene befindet sich der Bahnhof Sachsen b. Ansbach, rechts daneben eine Ebene tiefer der Hp. Schalkhausen. Hinter dem Haltepunkt verschwindet die zweigleisige Strecke in einem Tunnel und führt über eine mehrfache Gleiswendel zum Schattenbahnhof. Vorn rechts beginnt das Areal des US-Army-Depots, in der Mitte, wiederum eine Ebene tiefer, der angedeutete Bahnhof Wicklesgreuth mit dem Gleisanschluß.

## Vorschläge zum Fahrzeugeinsatz

Unser Modellvorschlag führt uns an die Kursbuchstrecke 785, eine der letzten Magistralen, die 1970 noch nicht elektrifiziert waren. Daher wurden selbst hochwertige Reisezüge zwischen Nürnberg und Stuttgart noch bis 1967 mit Dampflokomotiven bespannt. Bevor die Diesellok der Baureihe V 200 ihre Nachfolge antrat, war eine der letzten Leistungen für die Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 vom Bw Hof der D 148. Wegen der nur in Abschnitten

voranschreitenden Elektrifizierung waren, vor allem im Güterverkehr, noch bis 1974 die Baureihen 23, 44 und 50 zu beobachten, bis dann die ersten E 94 die Pläne der Baureihe 44 übernahmen. Bis 1966 war Nürnberg – Ansbach auch die letzte Einsatzstrecke für die bayerische G 3/4 H (BR 54. 15). Auch die Baureihen 70.0 und 86 befanden sich bis Mitte der sechziger Jahre in dieser Gegend noch im Einsatz.

## Der Anlagenvorschlag

Der Gleisplan wurde weitestgehend nach der Vorbildsituation für eine kleinere Zimmeranlage

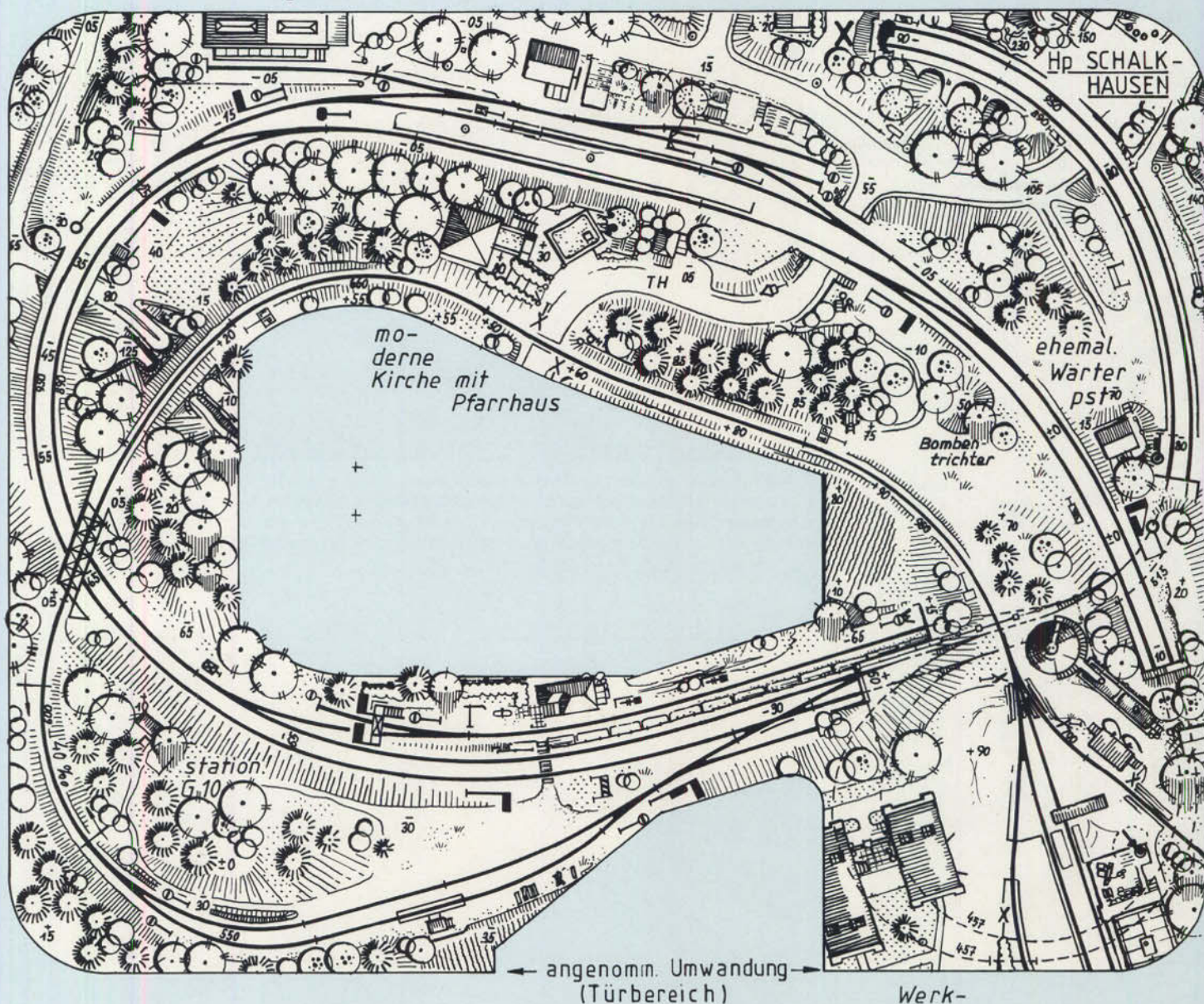
mit den Abmessungen 360 cm x 290 cm entwickelt. Betrieblicher Mittelpunkt ist der an einer zweigleisigen Strecke gelegene Bahnhof "Sachsen b. Ansbach". Als reiner Durchgangs- und Kreuzungsbahnhof besitzt er kein Bahnbetriebswerk; auch die auf Modellbahnanlagen so beliebte abzweigende Nebenbahn fehlt diesmal. Dafür sind drei weitere Betriebsstellen für einen interessanten und abwechslungsreichen Fahr- und Rangierbetrieb vorhanden. Im vorderen Teil der Anlage liegt der Bahnhof Wicklesgreuth mit dem Block Wgr Lverschst. Hier zweigt das Anschlußgleis zu einem US-Depot ab. (Wer es nicht so genau nimmt, kann an dieser Stelle

# Bahnhof Sachsen b Ansbach

EDEKA-Lagerhalle

Wohnhaus

Bauernhof



## Wicklesgreuth Lagerverschubst

Block Wgr Lverschst

Militär-Gleisanschluß  
US Army

### ORTUNGSHILFE



### Ziffern

- 1)8) → Würzburg
- 2) → Crailsheim
- 3)4) → Treuchtlingen
- 5) → Regensburg
- 6) → Schirnding
- 7) → Bamberg
- 9) → Furth i Wald

**Bild 4:** Der Plan der sichtbaren Gleisführung zeigt die großzügige Streckenanlage und läßt die vielfältigen Fahr- und Rangiermöglichkeiten erahnen. Bei der Umsetzung des Gleisplans in eine kleinere Nenngroße kann die mittige Anlagenöffnung entfallen und dem Vorbild entsprechend gestaltet werden. Die linke Zeichnung gibt einen Überblick über die Streckenführung der KBS 785, die als Grundlage für diesen Anlagen-vorschlag diente.







**Bild 1:** Ein Juwel von Lemaco ist die H0-Dampflok der Baureihe 96.



**Bild 2:** Drei Varianten der DB-Ellok Baureihe 151 für die Nenngröße 0.

# ★ Schaufenster der Neuheiten ★

## Fleischmann

Als Ende letzten Jahres das Modell der Lokalbahn-tenderlok 98 811 von Fleischmann in der Nenngröße N erschien, war die Freude an dem fein detaillierten Maschinchen leider nicht grenzenlos. Bei einem Teil der ausgelieferten Fahrzeuge zeigten sich schon nach kurzer Einlaufzeit mehr oder weniger ausgeprägte Laufprobleme. Inzwischen ist man in Nürnberg den Ursachen auf die Spur gekommen, und die jetzt in den Fachhandel gelangte zweite Bauserie läuft einwandfrei, ohne zu taumeln. Daran hat sich auch nach einem längeren Einsatz auf der Anlage nichts geändert. Im Juni 1991 erschien nun auch die GtL 4/4 der Nenngröße H0 in DB-Ausführung. Hierbei handelt es sich nicht nur um eine Variante mit geänderter Beschriftung; das neue Modell verfügt über den für die 98 812 charakteristischen Kohlenkastenaufsatz, über einen zusätzlichen Werkzeugkasten und über ein Läutewerk hinter dem Schornstein. Alle Anschriften sind korrekt und sauber gedruckt. Zu dem guten optischen Eindruck kommt noch die sehr positiv zu bewertende Laufkultur. In allen Geschwindigkeitsbereichen läuft das Modell weich und leise. Mehr über die wohlgelungenen Lokomotivmodelle und die vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten ist einem Beitrag in der nächsten Ausgabe des Eisenbahn-Journals zu entnehmen. **HO**

## Faller

Im Frühjahr endlich wurde die H0-Kunsteisbahn (Art.-Nr. 382) an den Handel ausgeliefert. Aus 70 Kunststoff- und 16 Funktionselementen sowie einer Antriebseinheit entsteht eine Spritzeisbahn, deren Blickpunkt die sich bewegenden Figuren bilden. Das Häuserprogramm für H0 wurde durch das Haus "Excellent" (Art.-Nr. 336), gestaltet nach einem existierenden Vorbild, erweitert. Ebenfalls für die Nenngröße H0 wurde das Set "Lokführer/Wartehaus/Streckenposten" (Art.-Nr. 133) ausgeliefert. Ein Wartehäuschen und zwei Streckenposten-Unterstände lassen sich in vielfältiger Weise auf den Anlagen einplanen. Bereits jetzt wurde der neue Fallers-Katalog 1991/92 ausgeliefert. Mit über 650 Artikeln auf 270 Seiten sowie drei Ausklappern zu speziellen Themen ist dieser Katalog eine unentbehrliche Informations- und Planungshilfe für jeden Modelleisenbahner und Dioramenbauer.



**Bild 3:** Die GtL 4/4 in H0 als 98 812 in der DB-Ausführung von Fleischmann.



**Bild 4:** Aus dem gleichen Haus kommt die N-Ausführung als 98 811. Fotos 3 u. 4: H. Obermayer

## Lemaco

Für die Nenngröße H0 stellt Lemaco die bullige Dampflokomotive der Baureihe 96 (Gt 2 x 4/4) vor. Das Modell ist in der Ausführung als Maschine der K. Bay. Sts. B. in schwarz-grüner Lackierung und als DRG-Lokomotive in schwarz-roter Farbgebung erhältlich. Beide Lokomotiven sind limitierte Messing-Handarbeitsmodelle in der gewohnten Präzisionsausführung. Eine Ellok der Baureihe 151 der DB mit der Achsfolge Co'Co' ist die neue Kreation in der Nenngröße 0. Diese Lokomotive gibt es als 151 043 in grüner, als 151 021 in roter und als 151 077 in blau-cremefarbener Lackierung. Das aus über 1300 Einzelteilen bestehende Handarbeitsmodell ist ebenfalls vollständig aus Messing gefertigt.

## Märklin

Exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative produziert Märklin die heiß ersehnte dieselhydraulische Lokomotive der Baureihe 221 der Deutschen Bundesbahn in der rot-grauen Ursprungslackierung für die Epoche IV. Das Modell wird auch mit Digitalausrüstung (Art.-Nr. 3682 Digital) sowie für Zweileiter-Gleichstrom (Art.-Nr. 3882 Hamo Digital) ausgeliefert. Mit dem neuen Märklin-Metall-Großbaukasten läßt sich das Modell des legendären Großflugzeuges der dreißiger Jahre – die Do-X – im Maßstab 1:40 zusammenbauen. Kurz vor Redaktionsschluß erreichte uns noch folgende Pressemitteilung: Das Göppinger Traditionsunternehmen Gebr. Märklin & Cie. GmbH

**Bild 5:** Der Glastransportwagen und der Expreßgutwagen sowie ...

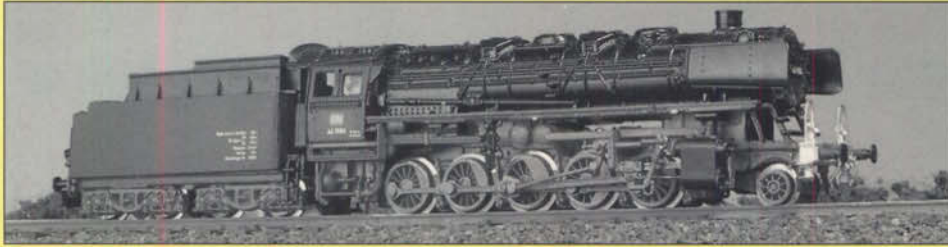


**Bild 6:** ... zwei O-Wagen von Modell + Dioramenbau (Text siehe EJ 7/1991).





**Bild 7:** Ein "Schmankerl" für die N-Freunde ist die Altbau-01, die auf der Basis eines Fleischmann-Fahrwerks von WKF-Modellbau herausgebracht wurde.



**Bild 8:** Die Roco-Maschine der Baureihe 44 im "WKF-Design" mit neugestalteter Schürze in zwei Ausführungen und mit neuen Zurüstteilen.



**Bild 9:** Märklin's Neueste: die Diesellok der Baureihe 221 in rot-grauer Ursprungslackierung.

**Bild 10:** Im Faller-Katalog 1991/92 werden über 650 Artikel vorgestellt.



beabsichtigt, ein Zweigwerk im thüringischen Sonneberg zu errichten. Die Gesellschafter haben der Geschäftsführung jetzt grünes Licht für die Durchführung entsprechender Pläne gegeben. Im künftigen Zweigwerk Sonneberg soll die gesamte Fertigung der Modellwaggons der Nenngröße H0 erfolgen, wofür etwa 300 Mitarbeiter tätig sein werden. Verbunden mit dieser Entscheidung ist die Aufgabe der nicht mehr zeitgemäßen Fertigung in Schwäbisch Gmünd, wo eine mittel- und langfristige Erweiterung der Produktion nicht mehr möglich ist.

## Pola

Als sinnvolle Ergänzung des BayWa-Lagerhauses und des Siloturmes erscheint nun für die Nenngröße H0 die BayWa-Baustoffhandlung (Art.-Nr. 845). Vielfältige Baumaterialien wie Ziegel- und Gasbetonsteine, Rohre, Dachpfannen und vieles andere liegen dem Bausatz bei.

Sommerzeit – LGB-Zeit. Drei weitere Bausätze vervollständigen "Frank's Erlebnispark". So gibt es eine Wurfhalle (Art.-Nr. 997), einen Verkaufswagen für Popcorn (Art.-Nr. 1874) und ein Kassenhäuschen (Art.-Nr. 1873).

Ein neues Pola-Modell in der Baugröße G stellt ein amerikanisches Farmerhaus aus der Gründerzeit dar (Art.-Nr. 1811). Daisy's Farm House ist ein kleines Wohnhaus in der typischen Holzbauweise mit dem sogenannten Termitenaufbau. Das Dach wurde mit Holzschindeln gedeckt; Türen und Fenster lassen sich öffnen. Eine Ergänzung zu diesem Farmhaus bildet die Scheune (Art.-Nr. 1812), die mit ihren weißbedruckten Toren und dem hohen Dach ebenfalls nach einem amerikanischen Vorbild gestaltet wurde.

Das zweite Fahrzeug in der neuen Produktreihe im Maßstab 1:22,5 von Pola, ein Eilbulldog (Art.-Nr. 1850), stellt eine Variante des bereits erhältlichen Lanz-Traktors dar. Äußerlich unterscheidet er sich vom Lanz-Traktor durch die zusätzlichen Kotflügel und das Verdeck. Die fein nachgebildete Lenkung kann unter Verwendung der beigelegten Metallteile funktionsfähig gemacht werden.

Für die Bearbeitung der LGB-Felder ist der Bausatz "Pflug und Egge" (Art.-Nr. 1853) gedacht. Mit diesen beiden wetterfesten Modellen ergänzt Pola seine Landmaschinenserie. Schließlich enthält das Neuheitenpaket noch den Bausatz eines voll funktionsfähigen zweiteiligen Langholzwagens (Art.-Nr. 1854), der je nach Größe der zu transportierenden Baumstäme in der Länge verändert werden kann.

## Vollmer

Die Kleinstadt wächst. Für die Nenngröße H0 gibt es die Landmaschinen-Reparaturwerkstatt (Art.-Nr. 3682), die mit vielen Details und Ausschmückungsteilen ausgestattet ist. In der gleichen Nenngröße hat Luigi's Pizzeria (Art.-Nr. 3681) täglich für die Preiser-Besucher geöffnet. Eine Inneneinrichtung und Beleuchtung lassen beim Bau dieses



**Bild 11:** Eine Kunsteisbahn ist eine der H0-Faller-Neuheiten.

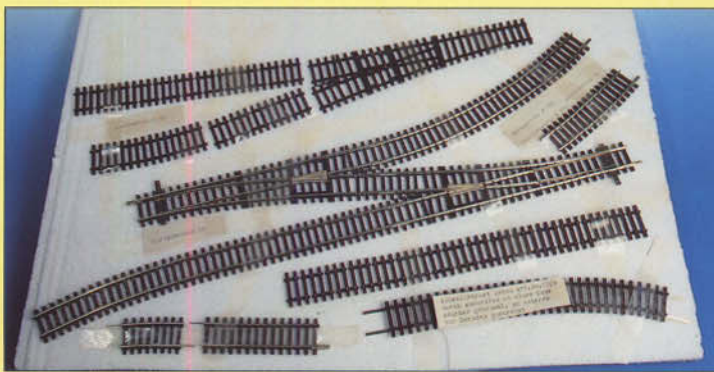
**Bild 13:** Die reichausgestattete H0-Reparaturwerkstatt kommt von Vollmer.



**Bild 12:** Das neue Faller-Modell Haus "Exzellent" für H0

**Bild 14:** Ebenfalls von Vollmer ist die Pizzeria in Nenngröße H0.





**Bild 15:** Das TT-Gleissortiment von Krüger-TT-Modellbahnen auf der Grundlage von Bemo-Material wird weiter ausgebaut.



**Bild 16:** Drei exquisite neue Straßenfahrzeuge von Weinert. Fotos 5 bis 8, 15 und 16: K. Heidbreder; alle übrigen: Werkfotos

Modells kaum noch Wünsche offen. Als dritter Bausatz erweitert eine Konditorei (Art.-Nr. 3683), ebenfalls mit kompletter Inneneinrichtung und Beleuchtung, das Fachwerkhäuser-Angebot.

### WKF-Modellbau

Nach anderen namhaften Kleinserienherstellern hat sich nun auch WKF-Modellbau (Hersteller der von MZZ vertriebenen Modellautos im Maßstab 1:160) entschlossen, Lokomotivmodelle im gleichen Maßstab zu verfeinern oder völlig neu zu gestalten. Das Dampflokmodell der Baureihe 44 von Roco erhielt eine neue Schürze, wobei sowohl die offene als auch die geschlossene Variante be-

rücksichtigt wurde. Die Pufferbohlen sind mit Bremsschläuchen und Hakenkupplung aus Ms-Feingußteilen der Firma Reitz bestückt. Eine weitere 44er mit Henschel-Mischvorwärmer und Turbo-Speisepumpe ist in Vorbereitung.

Ein "Wunschmodell" der N-Bahner ist mit der Baureihe 01 mit Altbaukessel verwirklicht worden. Der Kessel mit allen Dornen, Schornstein, Generator, Dampfpeife, Armaturen sowie die Frontpartie sind komplett neu erstellt worden. Freistehende Griffstangen und Leitungen erhöhen die bestechende Wirkung des Modells. Das Fahrgestell stammt von Fleischmann (BR 011), Führerhaus und Umlaufblech von Minitrix. Als Tender wird der 2'2'T-Nietentender von Minitrix verwendet. Auch der ge-

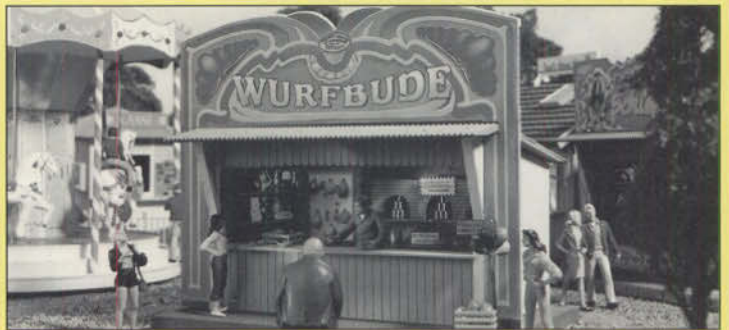
schweißte Tender 2'2'T 34 wird angeboten. Die in reiner Handarbeit hergestellten Modelle werden nur als Fertigmodell, komplett beschriftet, von WKF-Modellbau angeboten.

### Krüger-TT-Modellbahnen

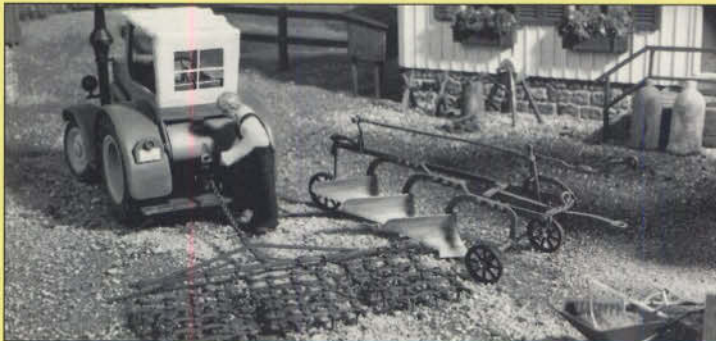
Für die Nenngröße TT stellt die Firma Krüger ein ausbaufähiges Gleissystem her. Die Schienen bestehen aus Vollprofil und haben eine Profilhöhe von 1,8 mm. Ein Übergangsgleis von Zeuke/BTTB-Hohlprofilgleisen zum Krüger-Vollprofil erlaubt die Verwendung beider Gleissysteme. Im Herbst 1991 werden eine 12°-Kreuzung, eine EKW und eine DKW das Sortiment erweitern. ds



**Bild 17:** Der Verkaufswagen für Popcorn in der Nenngröße G und ...



**Bild 18:** ... die Wurfhalle für "Frank's Erlebnispark" von Pola.



**Bild 19:** Pflug und Egge als Zurüstteile für den LGB-Traktor von Pola.



**Bild 20:** Von Pola für das BayWa-Sortiment in H0: die Baustoffhandlung.

**Bild 21:** Für LGB-Liebhaber hat Pola ein stilrechtes US-Farmhaus...

**Bild 22:** ... sowie die dazu passende Scheune in den Fachhandel gebracht.

