

Alt und Neu nebeneinander

Die 50er-Jahre

– ein faszinierendes Jahrzehnt

- Typisch 50er: Behelfsstellwerke
- Neubauloks in Vorbild und Modell
- Power im Pott: Güterverkehr



Reko-Loks der Reichsbahn



Dampf-, Diesel- und Elektro-Traktion
Neue Loks bei DB und DR

Modellbahn-Anlagenvorschlag
St. Andreasberg in H0

50er-Varianten in den 50ern
So bauen Sie authentisch

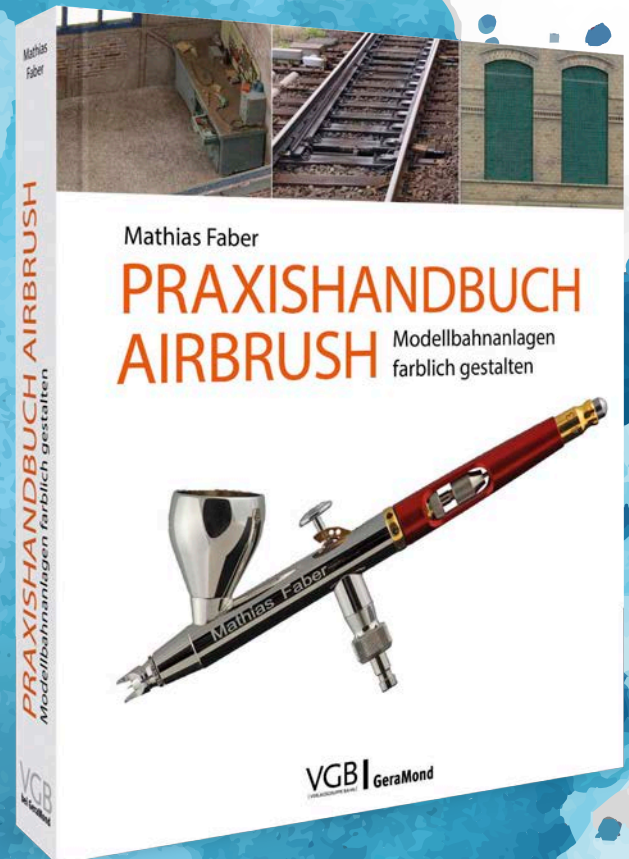


ALLES ÜBER AIRBRUSH UND MODELLBAHN

NEU

Beim Farbauftrag auf der Modellbahnanlage spielt der Airbrush eine zentrale Rolle. Was geht dort mit dem Airbrush, wie geht es, wo wird es spannend und wo heißt es vorsichtig zu sein? Das neue Buch von Mathias Faber bietet detaillierte Arbeitsabläufe und führt durch das Anwendungsspektrum vom Gleisbau und der Architektur bis hin zur Gestaltung der Umgebung. Jede Menge Fotos perfektionieren eigene Anwendungen und beflügeln die Kreativität beim Bau einer Modellbahnanlage.

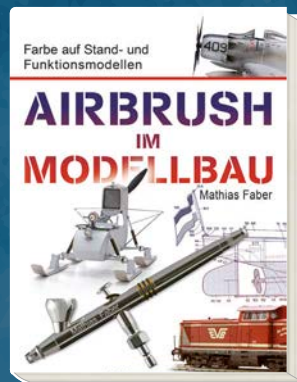
168 Seiten · ca. 330 Abb.
Best.-Nr. 53603
€ (D) 29,99



Best.-Nr. 53070



Best.-Nr. 45027



Best.-Nr. 53065



Best.-Nr. 45517



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eigentlich war Rolf Schuld. Und Michael. Rolf war ein Mitschüler von mir, der mich nicht nur mit dem allgemeinen Eisenbahnvirus ansteckte, sondern auch besonders für Dampfloks begeisterte. Die DB schickte gerade die letzten Dampfloks auf das Abstellgleis, und wir begannen, uns für die 01er mit Wagner-Blechen zu begeistern ...

Das Ergebnis war zunächst der Kauf einer Modellbahn. 01 war taschengeldtechnisch nicht drin, für den Anfang musste die 24 reichen. Später folgte der regelmäßige Kauf der MIBA. Und nun kommt Michael ins Spiel: Der Kenner ahnt natürlich bereits, dass es sich bei diesem um den

oft signifikant von dem Vorherigen. Neue Technologien und Materialien hielten Einzug. Otto Normalbürger konnte sich langsam Geräte leisten, von denen er vorher allenfalls gehört hatte: Waschmaschinen, Radios, aber auch Autos – erst Klein(st)wagen, dann Käfer und für Betuchtere ein Mercedes.

Neuer Stil auch bei den Bahnbauten: Die machtdominierte Schwere der Nazi-bauten wich leichten und luftigen Idealen, wie man an den Rasterfassaden erkennen konnte.

Logischerweise änderte sich auch bei den Eisenbahnfahrzeugen vieles: Zunächst waren Diesellokomotiven die auf-

Die 50er – Mythos oder Märchen?

unvergessenen Michael Meinhold handelt. Michael verstand es wie kein Zweiter, Szenarien zu entwickeln, in denen die 50er-Jahre wieder Gestalt annahmen.

Die 50er – das war und ist sozusagen ein Mythos. Keine rationale Überlegung, sondern Überlagerungen von Impressionen, Träumen und Projektionen. Was fasziniert nun an den Fünfzigern?

Am Wichtigsten: Es gab neue Politiksysteme. Demokratien hatte die Diktatur ersetzt, wenngleich auch in unterschiedlicher Ausprägung in Ost und West.

Da ist zum einen die spezielle Ära des Wiederaufbaus. Weite Teile Deutschlands und Europas waren ja nach dem Zweiten Weltkrieg zerstört, Altes war zu Schutt und Asche gebombt, aber auf dem Alten entstand Neues, und dieses unterschied sich

strebenden Stars, später Elektrofahrzeuge. Mit den Neubaufahrzeugen gelangte eine ganz neue Generation von Fahrzeugen auf die Schiene, die vom legendären Schienenbus bis zur nicht weniger legendären V 200 reichte.

Und Europa wuchs zusammen: Was auf politischer Ebene die Europäische Gemeinschaft darstellte, war auf der eisenbahnerischen das gemeinsame TEE-Netz und der EUROP-Zusammenschluss.

Kurzum: Es gab eine faszinierende Symbiose aus Vor- und Nachkriegstechnologien und -stilen, die in dieser Form sicherlich einmalig war. Ein Märchen ist allerdings, dass die „gute alte Zeit“ besser war als heute. Sie war bestenfalls anders. Viel Spaß bei der Lektüre wünscht

Stephan Rieche



Gegensatz alt und neu: An einem frühen Morgen des Jahres 1954 hat der VT 10 501 das Herstellerwerk der Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter verlassen und rollt auf dem vom Krieg noch gezeichneten Eisenbahnumfeld dem planmäßigen Einsatz bei der Bundesbahn entgegen. Das Modell gab es von 2008 bis 2012 bei Märklin/Trix. Foto: SR

Zur Bildleiste: Sebastian Koch stellt die neuen wie auch die typischen Fahrzeuge der DR vor. Auch die DB brauchte Neubaufahrzeuge; Martin Knaden gibt einen Überblick über Neubaudampfer, V 200 und Co. St. Andreasberg im Harz war immer ein beschaulicher Bahnhof – im Modell wird er bei Stephan Rieche wieder aufleben. 50er in den 50er (Jahren) – wir stellen die „uneinheitliche Einheitslok“ vor. Fotos: SK, Slg. SR, Eberhard Landes, Slg. Eisenbahnfreunde Hannover



Am 1. Januar 1950 war die Deutsche Bundesbahn gerade vier Monate alt. Die für Modellbahner wichtigsten Ereignisse und Geschehnisse des folgenden Jahrzehnts stellt Stephan Rieche Jahr für Jahr vor – ab Seite 12. Foto: Sammlung SR



Die Bundesbahn musste in ihrem ersten Jahrzehnt zahlreiche Triebfahrzeuge entwickeln, um die kriegsbedingten Verluste auszugleichen, außerdem waren die meisten alten Baureihen noch lange im Einsatz. Gerade die Typenvielfalt macht diese Zeit so interessant – dieser Meinung ist Martin Knaden ab Seite 22. Foto: Martin Knaden



Auch bei der DR wurde in den 1950er-Jahren bei der DR ein Neubauprogramm für Dampfloks aufgelegt. Außerdem wurden zahlreiche Altbau-Elloks wieder aufgearbeitet und die Fahrzeuge ehemaliger Privatbahnen integriert – wie diese Vielfalt im Modell aussehen kann, zeigt Sebastian Koch ab Seite 28. Foto: Sebastian Koch

Rechts: Fränkische Nebenbahnen bieten viele Inspirationen für die Gestaltung einer Modellbahnanlage. Beim Bau seines kleinen Bahnhofs „Ottenhofen“ konnte Michael Ruf auch auf persönliche Erinnerungen zurückgreifen – ab Seite 68. Foto: Stephan Rieche



Links: Die Anlage „Steburg“ von Stephan und Burkhard Rieche wurde bereits in MIBA-Praxis „Modellbahn-Landschaft 1995 zum ersten Mal vorgestellt. Nun wurde sie erneut erweitert – mehr dazu und zum Betrieb auf der Anlage ab Seite 40. Foto: Stephan Rieche



MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 142

INHALT

ZUR SACHE

Die 50er – Mythos oder Märchen?	3
---------------------------------	---

VORBILD

Faszination Fünfzigerjahre	6
Von Wiederaufbau, Eierköpfen und Strukturwandel	12
Neues für die Nierentischzeit	22
Männer & Maschinen	36
Hochbetrieb auf Hauptstrecken	48
Power im Pott	74

VORBILD + MODELL

Neubau, Reko und Wiederaufbau	28
Behelfsstellwerke	64
Rote Brummer	80
Eine uneinheitliche Einheitslok	84
Güterwagen – vorbildgerecht ausgewählt	90

MODELLBAHN-ANLAGE

Weiter mit Steburg	40
Halt in Ottenhofen	68

ANLAGEN-PLANUNG

St. Andreasberg West	54
----------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Ein kleiner Behelfshaltepunkt	60
-------------------------------	----

SONSTIGES

Ein kleiner Behelfshaltepunkt	60
-------------------------------	----

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	98
--------------------	----



Der kompakte kleine Endbahnhof St. Andreasberg West im Oberharz ist eine geradezu ideale Vorbild, lässt er sich doch mit Rolf Weinerts Gleis nahezu vorbildgetreu im Maßstab 1:87 nachbilden – Stephan Rieche stellt ihn ab Seite 54 vor. Foto: Eberhard Landes, Slg. EH Hannover

Die BR 50 war gewissermaßen die Universallok bei der DB, konnte sie doch vor nahezu allen Zugarten eingesetzt werden. Obwohl als Einheitslok konzipiert, wies diese Baureihe wohl die meisten Varianten auf. Andreas Boecker hat eine Reihe von Modellen nach realen Vorbildern aus den 1950er-Jahren gebaut – ab Seite 84. Foto: Stephan Rieche





High noon in Mittelfranken an einem Sommertag 1956: Die Sonne steht hoch und brennt bei Hohenstein auf das Land. Nur das Surren der Bienen liegt in der Luft. Das Flirren der Luft in der Wärme gibt der Szene eine leichte Unschärfe. Plötzlich erklingt ein Zirpen; es senken sich die Schranken. Dann scheint es noch stiller als vorher. Doch langsam legt sich ein Brummen, ein Stampfen darüber; das kann keine noch so dicke Hummel sein. Das Stampfen wird lauter und lauter und langsam kommt eine Dampflok, die 50 720, um die Kurve. Mit infernalischem Getöse zieht sie eine nicht enden wollende Reihe Güterwagen an dem Fotografen vorbei, bis sie wieder hinter der nächsten Kurve verschwindet. Langsam verebbt auch das Stampfen und Brummen. Was bleibt ist das Surren der Bienen ...

Foto: R. Schmidt, Sammlung SR

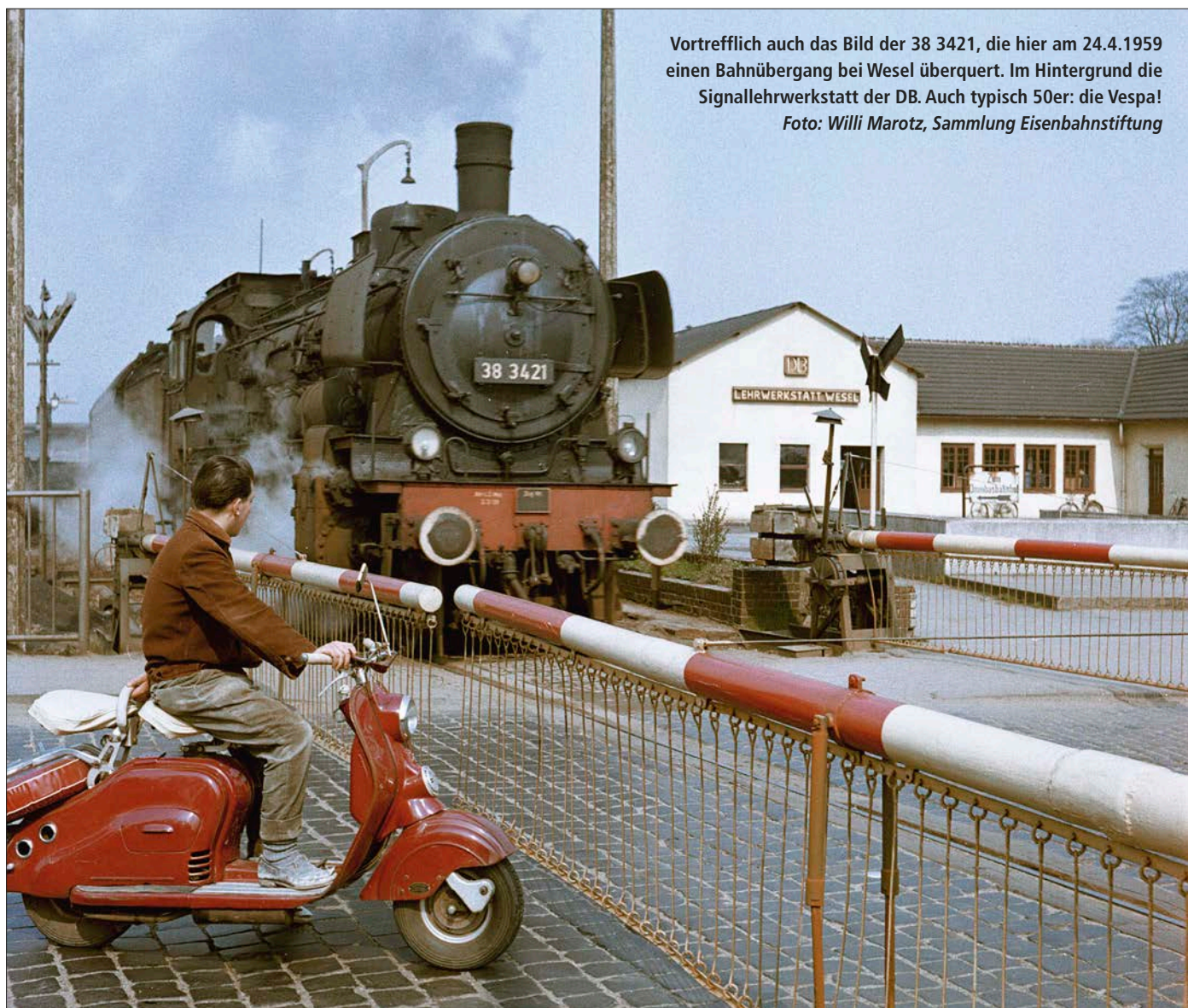
Impressionen eines bedeutenden Jahrzehnts

Faszination Fünfzigerjahre

Unser Bild der 50er-Jahre ist geprägt von Bildern. Nicht selten sind diese Fotos von professionellen Eisenbahnfotografen sorgsam in Szene gesetzt, sodass die damalige Welt der Nachkriegsjahre heute ein klein wenig schöner aussieht als sie eigentlich war. Manche Bilder sind aber auch Schnappschüsse von Hobbyfotografen, die die offiziellen Pressefotos bestens ergänzen. Schwelgen wir also zum Einstieg in diese Spezialausgabe zunächst mal in den herrlichen Aufnahmen damaliger Lichtbildkünstler.

Diese vier Bilder unten sind Ansichtskarten, die von der DB herausgegeben wurden: Links rattert ein Güterzug an der pittoresken Blockstelle Kaub am Rhein entlang. Dieser Fotostandpunkt war für Generationen von Eisenbahnfotografen sozusagen eine Pflichtübung. Die Strecke ist hier schon elektrifiziert, also wird das Foto Ende der 50er-Jahre entstanden sein. Rechts unten bleiben wir am Rhein, nur wechseln wir nach Assmannshausen, wohin ein Sonntagsausflugszug gerade seine Reisenden gebracht hat. Fotos: DB, Sammlung SR





Vortrefflich auch das Bild der 38 3421, die hier am 24.4.1959 einen Bahnübergang bei Wesel überquert. Im Hintergrund die Signallehrwerkstatt der DB. Auch typisch 50er: die Vespa!
Foto: Willi Marotz, Sammlung Eisenbahnstiftung

Unten links lichtete Reinhold Palm, Fotograf der BD Frankfurt, die Verladung zweier '58er-Opel Kapitän in einen doppelstöckigen Autotransportwagen DPw4ümg-56 ab, der – ausgerüstet mit interner schwenkbarer Hubbühne – acht Pkws befördern konnte und von dem vier Stück gebaut wurden. Entsprechend der zahlungskräftigen Klientel, die sich diesen aufwendigen Betrieb leisten konnte, verkehrten die Wagen von und nach Westerland/Sylt – Lindner würde DPw4ümg fahren ... Rechts ein Wintersportzug im Mittelgebirge. Fotos: DB, Sammlung SR





Diese Doppelseite ist vier Fotografen gewidmet, denen wir viele Fotos aus den 50er-Jahren verdanken:

Das Bild oben stammt von Ludwig Rotthowe und zeigt 50 1479 und 78 362 (aufgenommen im März 1956) im Überholungsbahnhof Ems an der Rollbahn. Rotthowe war gelernter Fotograf und verband das fotografische Handwerk aufs Trefflichste mit dem Interesse an der Bahn; seine Bilder sind sehr ausdrucksstark und von atmosphärischer Dichte.

Foto: Slg. Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum

Das Bild links stammt von Carl Bellingrodt und zeigt 23 015 am 2.5.1951 bei Altenhundem. Fotografischer Autodidakt, gehörte er bereits in den 30er-Jahren zu den Fotografen des Deutschen Lokomotivbildarchivs und ist neben den von ihm mitentwickelten ...

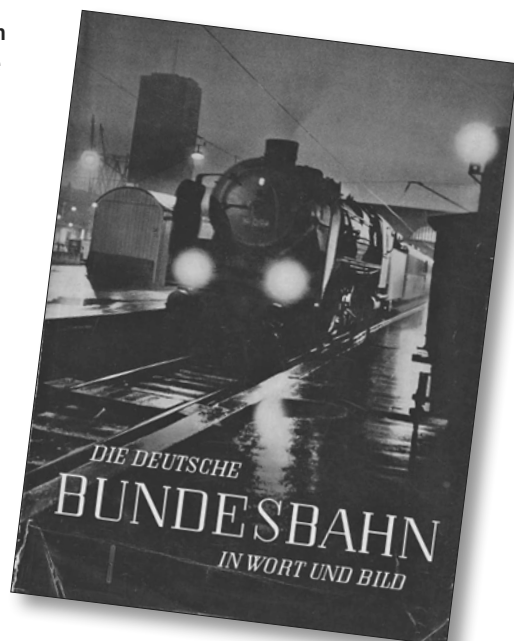


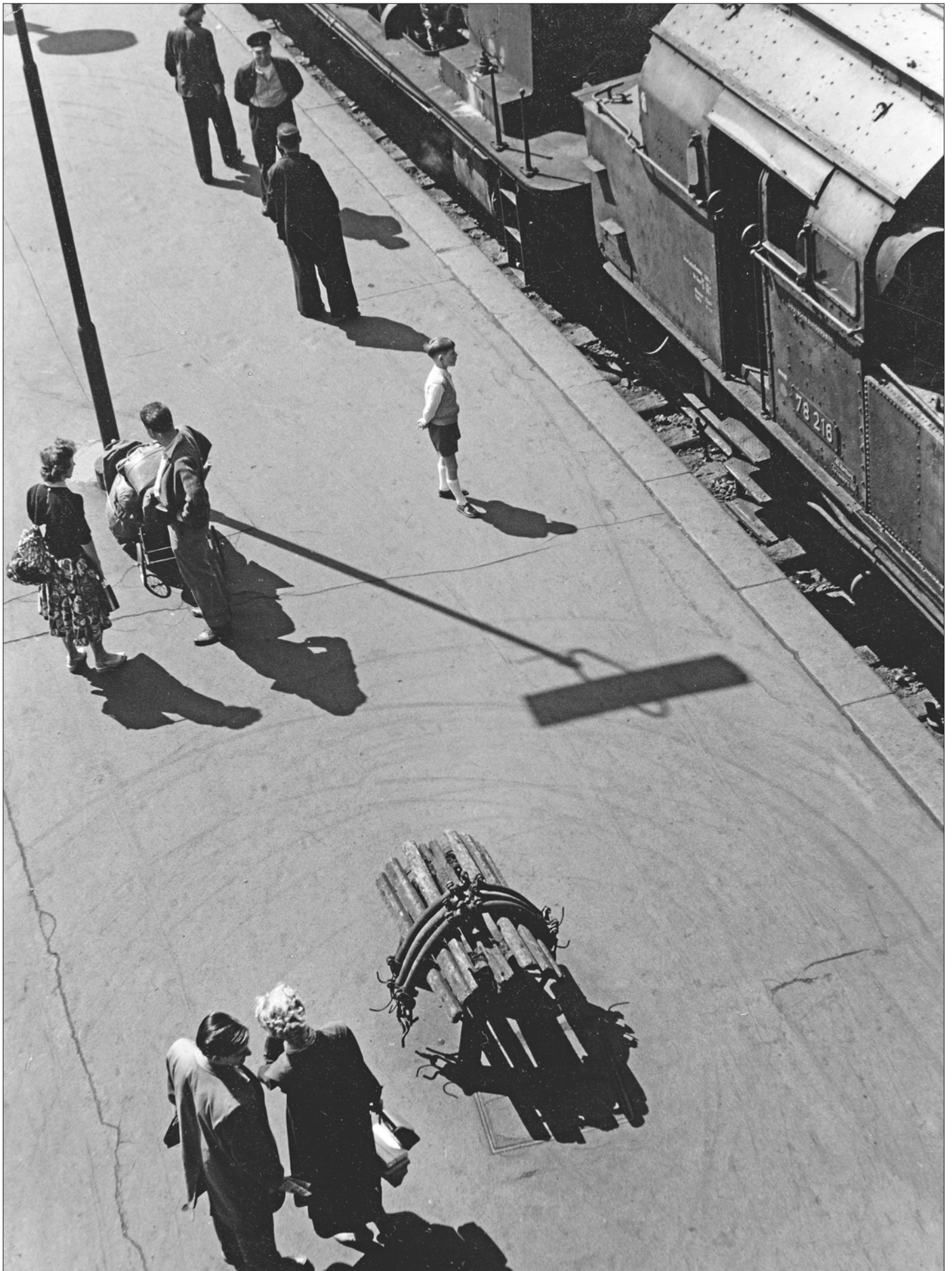
... Lokomotiv-Typen-Bildern bekannt durch außerordentlich schöne Aufnahmen von Eisenbahnen in der Landschaft, was auch dieses Bild vermittelt. Interessant ist die Zugzusammenstellung: Die Lokomotive ist vom Neuesten, aber die Wagen dahinter sind aus Reichs- beziehungsweise sogar Länderbahnzeiten, dabei auch ein Wagen für „Reisende mit Traglasten“, also schwerem Gepäck. Damit solche Reisenden „ihren“ Wagen schnell fanden, waren diese Wagen mit einem weißen Streifen gekennzeichnet. Foto: Sammlung SR

Das Bild rechts oben stammt von Reinhard Todt, den der Verfasser dieser Ausgabe noch persönlich kennenlernen durfte. Er hatte ein Auge für Details und Stimmungen und war ein Fan von Klein- und Nebenbahnen. Dass er aber auch die „große Bahn“ mochte, zeigt das Bild oben rechts: Im riesigen Bw Kassel hatte man die zerstörten Lokschuppen um die Drehscheibe nicht wieder aufgebaut, denn man hatte ja noch einen opulenten Rechteckschuppen links neben dem Ausschnitt. So mahnten die Ruinen des Schuppens noch lange an Krieg und Zerstörung.

Foto: Eisenbahnstiftung

Das Bild rechts unten stammt von Detlev Luckmann, der sich neben Eisenbahnen auch für andere technische Maschinen wie Dampfschiffe interessierte. Insbesondere Privat- und Werksbahnen waren sein Metier. Auch ihn konnte der Verfasser noch kennenlernen und teilt mit ihm das Interesse an den Bahnen im Harz wie der Südhartzbahn, hier 1959 in Braunlage. Foto: Sammlung SR
Rechts: Auch die DB erkannte den Wert von Bildern: 1953 erschien zum ersten Mal „Die Deutsche Bundesbahn in Wort und Bild“, eine Jahrbuchserie mit vielen Bildern, und zwar nicht nur vom Neuesten auf Schienen, sondern auch vom alltäglichen Betrieb. Foto: DB, Sammlung SR

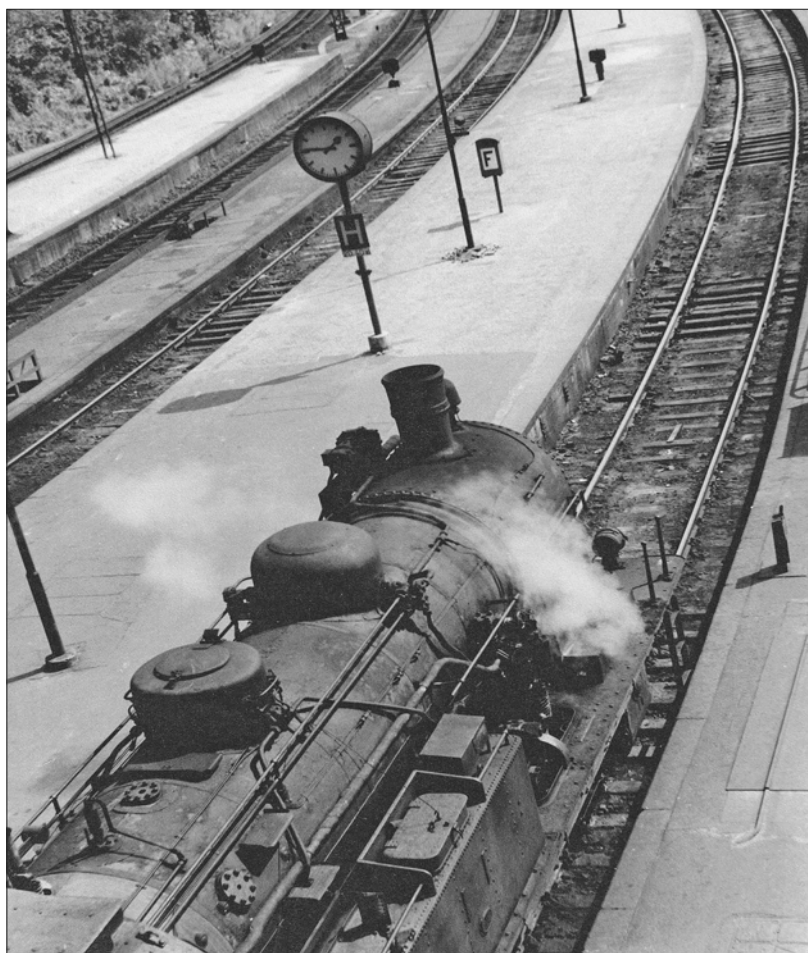






Doch es waren nicht nur die Voll- oder Semi-Profis, die die Bahn damals schon als Fotomotiv entdeckten. Die großen Aufnahmen auf dieser Doppelseite stammen von einem W. Brauns aus Goslar, der dort anscheinend als Fotograf arbeitete und der die Bahn als grafisches Objekt sah. Deshalb sind diese Fotos anders komponiert als die meisten in dieser Broschüre. Fakt ist, dass die Aufnahmen am Hamburger Hauptbahnhof entstanden. Über den Fotografen ist leider trotz Recherche nichts weiter bekannt.

Das Bild unten ist wohl ein ganz normaler Familienschnappschuss eines unbekannten Fotografen, daher möge man den Pfeiler vor dem Schienenbus entschuldigen. Die beiden Jungs jedenfalls scheint's nicht zu stören – Eisenbahn fasziniert halt.





Zwölf Jahre Nationalsozialismus hatten in Europa millionenfachen Tod und Verwüstung hinterlassen. So hieß die Devise der jungen Bundesbahn: bauen, bauen und noch mal bauen. Foto: DB, Slg. SR

Die Deutsche Bundesbahn in den 50ern

Von Wiederaufbau, Eierköpfen und Strukturwandel

Am 1. Januar 1950 war die Deutsche Bundesbahn gerade mal vier Monate alt. Stichtag war der 7. September 1949, ab diesem Datum wurde die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ per Fernschreiben umbenannt in „Deutsche Bundesbahn“. Natürlich ist es im Rahmen dieser Broschüre beziehungsweise dieses Artikels nicht möglich, alle Ereignisse und Geschehnisse eines Jahrzehnts aufzuführen, deshalb konzentriert sich Stephan Rieche auf die wesentlichen geschichtlichen Ereignisse und die für Modellbahner wichtigen Aspekte.

Vorausgegangen war die Gründung der Bundesrepublik Deutschland am 24. Mai 1949. Das „Vereinigte Wirtschaftsgebiet“ – auch unter dem Namen „Bizone“ bekannt – hatte die britische und amerikanische Besatzungszone umfasst. Die französische Zone war zwar bei der Gründung der Bundesrepublik dabei, nicht aber bei der Gründung der DB – ihre Bahnen kamen erst 1952 zur DB und davon die Bahnen des Saarlandes erst zum 1. Januar 1957. Die Eisenbahnen der sowjetisch besetzten Zone kamen nie zur DB, sondern blieben in der DDR separat als Deutsche Reichsbahn (DR) bestehen. Sie wurde erst mit der Gründung der „Deutschen Bahn AG“ am 1. Januar 1994 mit der DB vereinigt. Also alles in allem eine nicht ganz einfache Geburt.

1950

Im Februar 1950 wird die **Deutsche Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft** (DSG) gegründet und am 1. März führt die DB einen besonderen **Interzonen-Tarif** ein.

Am 14. Mai wird zum Beginn des Sommerfahrplans ein kleines Jubiläum gefeiert: nämlich **100 Jahre Kursbuch** in Deutschland. Außerdem wird mit dem **Expressgutzug** eine neue Zugartung eingeführt, um den Transport spezieller Güter zu forcieren. Er liegt in der Rangordnung mit den Schnellzügen gleich.

Ebenfalls zum Sommerfahrplan werden mit den VT 95.9 die **ersten Schienenbus-Prototypen** in den Direktionen Hamburg und Augsburg eingesetzt (siehe auch Bericht ab Seite 80).

Im Juli wird in Anlehnung an ein niederländisches Vorbild das neue **pa-Behältersystem** vorgestellt und im August beginnt der Probebetrieb. „pa“ steht dabei für „porteur aménagé“, zu deutsch in etwa „zweckmäßiger Träger“ im Sinne von universell, also für verschiedene Aufgaben geeigneter Träger. Weiteres Merkmal ist die von vornherein eingeplante Umsetzung der Behälter auf Lkws. 1951 fand das System dann auch außerhalb Deutschlands Eingang in den UIC-Standard 590.

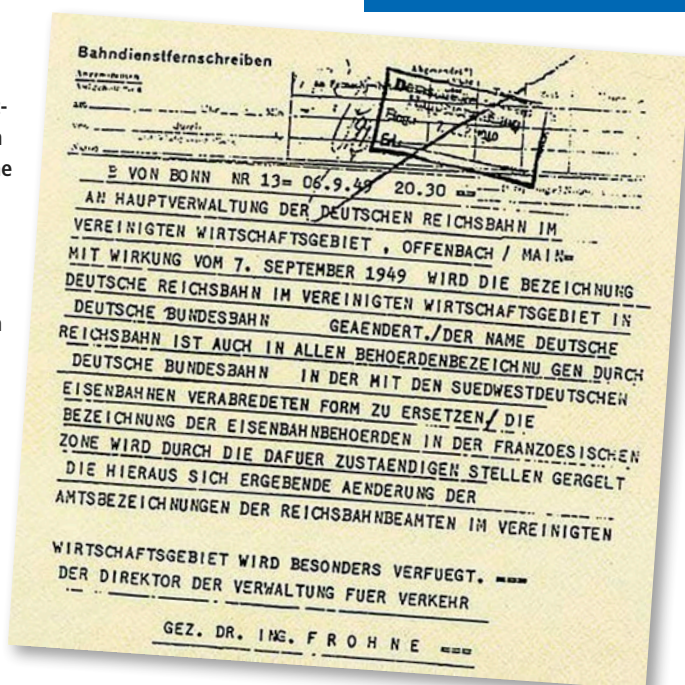
Ebenfalls im August werden die ersten **Doppelstockwagen für den Fernverkehr** vorgestellt. Beschafft werden sieben Wagen, die ersten drei mit einer Länge von 22,4 m, auf die 1951 noch einmal vier mit der mittlerweile definierten Standardlänge von 26,4 Metern



Mit dem rechts abgebildeten Fernschreiben wurde die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ in „Deutsche Bundesbahn“ umbenannt.

Abb.: Slg. MK

Ein großer Erfolg wird das pa-Behälter-System zwischen Bahn und Lkw. Foto: DB, Slg. SR



folgen. Bei der DB können sich die „Doppeldecker“ aber im Gegensatz zur DR nicht durchsetzen, und es bleibt bei den sieben Prototypen.

Am 13. September liefert Henschel die **erste Nachkriegsneubaulok 82 023**. Die fünfachsigen Tenderloks der **Baureihe 82** sollten die vielen Länderbahn-rangier- und Güterzugloks wie die preußische T 16 (BR 94⁵⁻¹⁷) ersetzen; siehe Foto S. 23.

Im Oktober beginnt der Bundestag die ersten Lesungen zu den Entwürfen eines Gesetzes für die Deutsche Bundesbahn, auch Bundesbahngesetz genannt. In Kraft gesetzt wird das Gesetz allerdings erst im Dezember 1951.

Im November wird die zweite Neubaudampflokbaureihe der DB übergeben: Wieder ist es Henschel, die mit der **23 001** die erste Lok dieser Baureihe liefert. Sie soll Länderbahnloks wie die preußische P 8 (BR 38¹⁰⁻⁴⁰) im Personenverkehr ablösen. Das gute Stück kostete übrigens DM 277 900,-, was nach heutiger Kaufkraft etwa 1,3 Millionen Euro entspricht. Zum Vergleich: ein reiner Diesel-Vectron kostet derzeit ab etwa 3 Millionen Euro.

1950 werden neue **Strecken elektrifiziert** und in Betrieb genommen. Den Auftakt macht Nürnberg–Regensburg im Mai, gefolgt von Stuttgart–Zuffenhausen im Juli und im Oktober Stuttgart–Bietigheim und Coburg–Lichtenfels.

Zwischen Ludwigstadt und Probstzella stellt die DB auch das Material für die Re-Elektrifizierung von 1,5 km des auf DR-Gebiet liegenden Teils der Frankenbahn, die die sowjetische Besatzungsmacht 1946 als Reparationsleistung hatte demonstrieren lassen. So konnte die Frankenbahn mit ihren starken Steigungen wieder von Nürnberg bis zum Grenzbahnhof Probstzella durchgehend elektrisch befahren werden.

Neben den bereits erwähnten Neubaufahrzeugen beschafft die DB noch einige **Vorkriegstriebfahrzeuge**, nämlich zwei Elloks der Baureihe E 44 und

eine E 94. Sie stammen aus angefangener Produktion und werden fertiggestellt. Hinzu kommen 18 Dieselloks der Reihe V 36.4 und 17 Kleinloks.

1951

Am 18. April 1951 wird der Vertrag zur **Montanunion** unterzeichnet, korrekt bezeichnet als Vertrag zur „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“. Dieser ist der erste der Europäischen Verträge, die später zur Europäischen Union führen. Die Länder der Montanunion vereinbaren den zollfreien Austausch von Kohle und Stahl, was den zwischenstaatlichen Handel mit diesen Produkten erleichtert und der DB mehr Transportleistung beschert.

Am 28. Februar 1951 ist es wieder soweit: Mit der **Baureihe 65** wird eine weitere neuentwickelte Dampflokomotivbaureihe geliefert. Dieses Mal ist es Krauss-Maffei, die den Nachfolger der preußischen T 14 und anderer überwie-

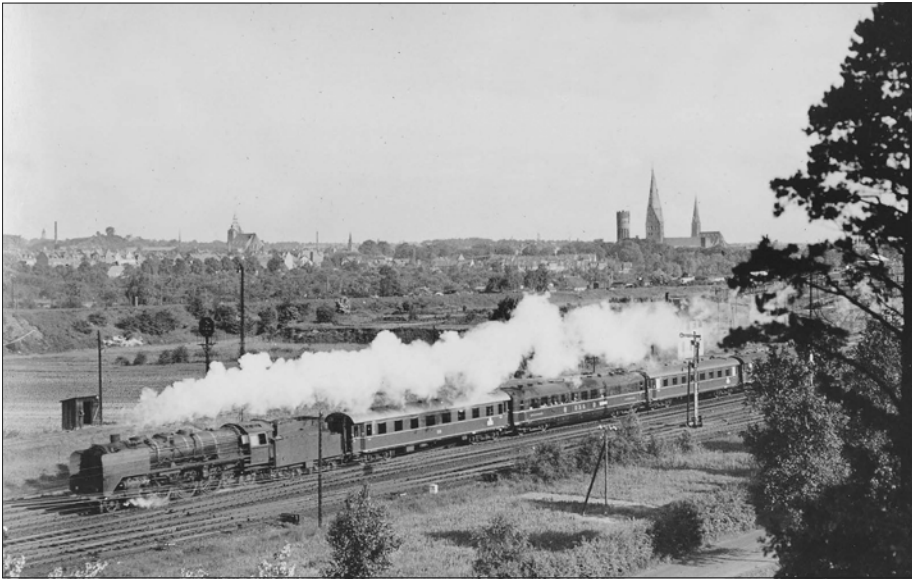
gend im Personenverkehr eingesetzter Tenderloks präsentiert; Foto im folgenden Kapitel S. 23.

Im März beginnt die DB mit der Erprobung **dampflokbespannter Wendezüge** zwischen Frankfurt und Fulda. Zum Einsatz kommt die Baureihe 78.

Am 20. Mai führt die DB das Netz der **„leichten Fernschnellzüge“** (F-Züge) ein, das die großen Städte Westdeutschlands miteinander verbindet. Wegen der blauen Wagenfarbe werden die Züge auch „das blaue Netz“ genannt. Auch der Rheingold-Express verkehrt wieder zwischen den Niederlanden und Basel in der Schweiz mit modernisierten Wagen, ebenfalls in blauer Farbgebung.



Zwar ist im Haupttext viel von neuen Lokomotiven und anderen Fahrzeugen die Rede, das mehrheitliche Bild der DB Anfang der 1950er-Jahre prägten jedoch Länder- und Reichsbahnloks wie die abgebildete 93 1124, die in Bingerbrück auf ihre Abfahrt wartet. Foto: Slg. SR



Ebenfalls im Mai tritt der **EUROP-Vertrag** zwischen der DB und der französischen SNCF in Kraft: Zwischen beiden Staatsbahnen können entsprechende Standardgüterwagen freizügig eingesetzt werden, müssen nicht sofort wieder in ihr Heimatland zurückkehren, wie es ansonsten in Europa (noch) der Fall ist. Das reduziert die Leerfahrten von Wagen zwischen beiden Ländern erheblich. 100 000 Wagen werden mit dem „EUROP-Kasten“ gekennzeichnet. Der Erfolg überzeugt auch andere Europäer und führt 1953 zum RIV-EUROP-Abkommen mit sieben weiteren westeuropäischen Bahnverwaltungen. Die EUROP-Beschriftungen sind auch im Modell sehr deutlich sichtbar.

Am 16. Oktober wird der **VT 92 501** der DB übergeben. Der Einzelgänger ist ein Erprobungsfahrzeug für Motoren und Getriebe und weist als erstes DB-Fahrzeug die runde „Eierkopf“-Front

auf, mit der aerodynamische Versuche gefahren werden. Nach Abschluss der Testfahrten bleibt er als Schlepptriebwagen des Bw Nürnberg erhalten und wird später Museumsfahrzeug.

Weitere Einzelgänger sind zwei Loks der Baureihe 78¹⁰, auch „Tender-P 8“ genannt. Für Wendezüge, die in beiden Richtungen gleich schnell fahren sollten, werden zwei 38er mit Kurztendern ausgestattet. Da man den gleichen Effekt aber mit frei gewordenen Wannentendern von ausgemusterten Kriegsloks der BR 52 erreichen kann, zieht man diese Lösung wegen der größeren Reichweiten den 78¹⁰ern vor.

Und da sind auch noch die beiden Exemplare der **Baureihe 42⁹⁰** zu nennen, die mit auffälligen, sogenannten Franco-Crosti-Kesseln ausgerüstet werden. Sie entstehen aus zwei 52ern, die nach dem Umbau wegen ihrer erhöhten Achslast als 42er eingereiht werden. Sie bewäh-



Die Wagen des EUROP-Pools waren auffällig beschriftet. Foto: SR

Am 8.6.1952 dampft 03 200 vom Bw Hamburg-Altona vor der Kulisse der hübschen Hansestadt Lüneburg mit dem F 56 „Blauer Enzian“ vorbei. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR

ren sich eigentlich nicht, die mit ihnen gewonnenen Erkenntnisse fließen aber in die mit Kesseln gleicher Bauart ausgerüstete DB-Baureihe 50⁴⁰ ein, von der ab 1958 immerhin 30 Serienmaschinen umgebaut werden.

Um die Kapazität von hochbelasteten zweigleisigen Hauptbahnen zu erhöhen, richtet die DB im Oktober einen **Versuchsbetrieb für Gleiswechsel** ein. Auf der stark frequentierten Nord-Süd-Strecke zwischen Bebra und Cornberg können nun schnelle Züge langsamere auf dem in Fahrtrichtung linken Gleis überholen. Das System bewährt sich und wird auf weiteren Strecken eingeführt.

Außerdem wird 1951 die **Touropa** gegründet. Gründungsväter sind das Deutsche Reisebüro, das Hapag-Lloyd-Reisebüro und das Amtliche Bayerische Reisebüro, die schon seit 1948 eine entsprechende Zusammenarbeit vereinbart hatten. Ziel des Unternehmens ist es, bezahlbare Ferienreisen anzubieten, bestehend aus einer Art Baukasten-System von Bahnfahrt, Hotelaufenthalt und später auch Kreuzfahrten oder Flüge – eine frühe Art der heutigen Pauschalreisen. In Zusammenarbeit mit der DB rollen ab 1954 die ersten Liegewagen über die Gleise.

1951 erscheinen die **ersten 26,4-Meter-Wagen** von Wegmann aus Kassel

Na, wenn das kein Bilderbuchsommertag in herrlichster Landschaft ist! Aber es ist auch ein Beispiel für einen Zug, der am 12.8.1952 bei Neidingen/Donau noch komplett aus Länderbahnfahrzeugen zusammengestellt war – angefangen von 18 113 bis hin zu den Wagen. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR



Alt und Neu in Frankfurt friedlich nebeneinander: Prototypen-E-10 001 und Altbau-E-18 029 am 8.7.1961 vor der Halle des Hauptbahnhofs;
Foto: Slg. SR

1952

Am 26. Mai 1952 geht die Besetzung Westdeutschlands formal weitgehend zu Ende, denn zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den drei westlichen Besatzungsmächten Frankreich, Großbritannien und USA wird der „Deutschlandvertrag“ geschlossen, in dem die Bundesrepublik bis auf einige Einschränkungen souverän wird, also über ihre Belange entscheiden kann, ohne die Besatzungsmächte um Zustimmung zu fragen.

Am 10. Februar erhält die DB mit der **V 80** ihre **erste größere Diesellok**. Gedacht für die Verdieselung von Nebenbahnen werden die ersten Exemplare in Frankfurt-Grißheim stationiert. Eine große Stückzahl ist der Baureihe aber nicht vergönnt und es bleibt bei zehn Exemplaren. Die Loks liefern aber wertvolle Erkenntnisse für die folgenden Großdiesellokbaureihen wie V 100 und V 200; Fotos im folgenden Kapitel S. 26.

Nachdem sich die 1950 gelieferten VT-95-Prototypen gut bewährt haben, erfolgt am 29. Februar die Übergabe des ersten **Serien-VT 95** an die DB. Gegenüber den Prototypen gibt es einige Modifikationen; Fotos auf Seite 27.

Ab April 1952 erscheinen vermehrt „**Eierköpfe**“ auf deutschen Schienen. Den Anfang machen ab 9. April die Akku-Triebwagen **ETA 176**, die nach ihrem Einsatzort auch „Limburger Zigarren“ genannt werden.

Für den hochwertigen Fernverkehr hingegen sind die Dieseltriebwagen **VT 08.5** vorgesehen, die im F-Dienst eingesetzt werden, ab 1957 sogar im TEE-Dienst – allerdings nur, bis ausreichend VT 11.5 verfügbar sind.

Ab dem 8. Mai erfreut der elektrische **ET 56** die schwäbische Bevölkerung, denn er wird von Stuttgart aus im Nah- und Eilzugverkehr eingesetzt.

Alt und Neu auch in Hannover: VT 08 509 und VT 11 5011 als Fz Helvetia Hamburg–Zürich am 3.5.1958 neben 50 574, die einen Personenzug nach Hildesheim bringen wird.
Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR



Am 1. Oktober geht das **erste Drucktasten-Linienstellwerk** der DB für die Strecke Nürnberg–Regensburg in Betrieb. Es ist in Relaischnik ausgeführt und steuert die Signale und Weichen auf der etwa 100 km langen Strecke. Erst 2005, also nach 53 Jahren, wird es stillgelegt.

Am 1. November beginnt auch bei den Elloks das Neubauzeitalter: Die **Vorserien-E-10** werden in den kommenden Wochen von Krupp, Krauss-Maffei und Henschel an die DB ausgeliefert und in den folgenden vier (!) Jahren ausgiebig getestet, bis 1956 die Serienfertigung anläuft. Die Erkenntnisse gehen dabei nicht nur in die Serien-E-10 und -E-40 ein, sondern auch in die technisch ähnliche E 41.

Die **Serienfertigung von 26,4 Meter-Wagen** läuft an: erst Eilzugwagen mit Mitteleinstieg, 1953 dann Schnellzugwagen.

1953

Politisch herausragendstes Ereignis ist wohl die Bundestagswahl: Am 6.9.1953

dürfen die (West-)Deutschen zum zweiten Mal nach 1949 wieder an die Urnen; es gewinnt wieder die CDU mit 45 % der Stimmen vor der SPD mit knapp 29 % und der FDP mit 9,5 %. Obwohl Kanzler Adenauer von der CDU rechnerisch auch allein mit der FDP oder mit der DP (Deutsche Partei) hätte weiter regieren können, erweitert er seine Koalition sogar noch um den BHE (Bund der Heimatvertriebenen und Entrechteten) und hat damit eine Zweidrittelmehrheit.

Die finanziellen Probleme der Bahn verschärfen sich in der Zwischenzeit, und so erfolgt im Februar sogar ein weitgehender Einstellungsstopp.

Am 15.3. wächst der EUROP-Verband um sieben Mitglieder: Dänemark, Niederlande, Belgien, Luxemburg, Österreich, Schweiz und Italien. Dementsprechend sind auch mehr ausländische Wagen auf deutschen Schienen zu sehen.

Zum Fahrplanwechsel am 17. Mai werden sogenannte **LeichtSchnell-Züge (LS-Züge)** eingeführt. Sie bestehen nach Möglichkeit aus den neuen 26,4-Meter-





Die 1957 von MaK gebaute V 200 012 vor einem Schnellzug, der gleich auf die Nord-Süd-Strecke übergehen wird, im Hauptbahnhof von Hannover. Zwar ist sie am 19.9.1960 bereits drei Jahre im Dienst, glänzt aber immer noch blitzblank wie am ersten Tag, da die Loks gepflegt wurden. Foto: Slg. SR

Wagen und bilden ein aus 43 Zugpaaren bestehendes Netz. Durch die leichteren Wagen und den Verzicht auf Kurswagen-übergänge kommt man mit ihnen flott zum Ziel.

Am 20. Mai verlässt das Paradedpferd der neuen Bundesbahn die Werkshallen von Krauss-Maffei: Die 2000 PS starke **Diesellokbaureihe V 200** erblickt das Licht der Welt in Form von fünf Vorserienloks. Sie werden drei Jahre ausgiebig getestet, bis 1956 dann die Serienfertigung aufgenommen wird.

Eine bessere Verzahnung von Schiene und Straße sollen die **Schi-Stra-Busse** bringen, deren erstes Exemplar am 12.6. im Bayerischen Wald vorgestellt wird. Diesen Zweivegefahrzeugen ist allerdings nur ein vierjähriger Einsatz vergönnt, bis dieser eingestellt wird.

Am 20. Juni beginnt die fünf Monate dauernde **Deutsche Verkehrsausstellung** (DVA) in München. Hier wird auf dem Ausstellungspark auf der Theresienhöhe alles gezeigt, was auf Schienen Rang und Namen hat.

Dabei ist auch der experimentelle **Gliederzug VT 10 501 „Senator“**, der in diesem Jahr zusammen mit seinem Schwesterzug **VT 10 551 „Komet“** erprobt wird. Beide Züge überzeugen die DB letztlich nicht und werden bereits 1959 und 1960 ausgemustert.

Ende dieses Jahres beginnt die DB mit der Herausgabe des **Jahrbuchs „DB in Wort und Bild“**, das mit vielen Fotos der Presse spannend wiedergibt, wie die DB sich am liebsten sieht. Dazu gibt es nicht nur „Neuheitenfotos“, sondern auch stimmungsvolle Bilder und Motive aus dem DB-Alltag.

1954

Für die Sportinteressierten: Die deutsche Nationalelf gewinnt in Bern die Fußballweltmeisterschaft, und die Heimreise mit dem VT 08 502 wird zum Triumphzug.

Kein Aprilscherz: Am 1.4. beginnt die Auslieferung der ersten **Umbauwagen 3yg** zur kostengünstigen Modernisierung des Personennahverkehrs. Hier werden auf die zahlreich vorhandenen Wagenuntergestelle aus Länder- und Reichsbahnzeiten moderne, vereinheitlichte Stahlwagenkästen gesetzt, was wesentlich billiger ist als komplette Neubauten. Das Programm beginnt mit dreiachsigen Fahrgestellen, die dabei auch gleichzeitig noch vereinheitlicht werden. Das Umbauprogramm wird 1956 auf vierachsige Wagen ausgeweitet. So entstehen bis 1959 insgesamt 6 540 moder-

nisierte Dreiachser, die zur Erreichung besserer Laufeigenschaften immer zu zweiteiligen Pärchen fest miteinander gekuppelt werden.

Im April geht die **erste automatisch zugbediente Halbschrankenanlage** der DB in Betrieb, und zwar auf der Strecke Darmstadt-Göddelau – damit beginnt das langsame Aussterben des Berufsbildes „Schrankenwärter“.

Ein Leisetreter betritt die Bahnszene am 6. Juli: Der Akku-Triebwagen der **Baureihe ETA 150**. Von vorne den dieselgetriebenen Schienenbussen recht ähnlich, verfügt er allerdings über Drehgestelle und bietet auch durch den leisen Antrieb deutlich mehr Reisekomfort. Auch sonst überzeugt das schließlich in 232 Exemplaren gebaute Fahrzeug. Der letzte „Akkustromer“ seiner Gattung wird erst 1995 ausgemustert; s.S. 25.

Am 27. November wird die **erste DB-Neubaustrecke** eingeweiht: Sie verbindet Salzgitter-Drütte mit Salzgitter-Lichtenberg und sorgt für eine bessere Anbindung des stürmisch wachsenden Stadtteils Salzgitter-Lebenstedt, der zum Hauptwohnort der Beschäftigten im Stahlwerk Salzgitter wird und ebenfalls von der neuen Strecke bedient wird. 1956 folgt die zweite „NBS“ der DB ebenfalls von Salzgitter-Drütte, aber nach Salzgitter-Bad.



74 936 rangiert im Hamburger Hafengebiet (1956). Foto: DB, Slg. SR

1955

In diesem Jahr zieht die Konjunktur in Deutschland an und entsprechend die Nachfrage nach Mobilität. Daher wird der Einstellungsstopp bei der DB im März aufgehoben.

Kanzler Adenauer reist im Oktober mit der Bahn nach Moskau und vereinbart mit Chruschtschow diplomatische Beziehungen. Im Gegenzug lässt Moskau die letzten Kriegsgefangenen frei.

Am 3. Januar wird das neue DB-Emblem, der sogenannte „DB-Keks“ der Öffentlichkeit präsentiert und prangt in den folgenden Jahrzehnten auf allen Fahrzeugen, Gebäuden, Publikationen und Formularen der DB. Erst mit der Bahnreform 1994 ersetzt ein vereinfachtes Emblem den „Keks“.

Am 5. Mai wird der neue **Bahnhof Heidelberg** eröffnet. Zum ersten Mal wird ein Bahnhof komplett verlegt und nach neuesten betrieblichen und ästhetischen Gesichtspunkten gestaltet. Weitere Bahnhöfe wie beispielsweise Braunschweig und Kempten folgen.

Am 10.6. erhält die DB die erste Rangierlok der **Baureihe V 60**. Man bleibt erst noch mal beim guten alten Stangenantrieb. Schlecht war die Wahl wohl nicht, denn bis 1963 werden 942 Stück gebaut und eine ganze Reihe sind heute (70 Jahre nach der Erstausslieferung!) noch bei der DB AG sowie bei Privat- und Museumsbahnen im Einsatz.

Ebenfalls in diesem Jahr stellt das AW Hannover-Leinhausen den ersten Prototypen der **vierachsigen Umbauwagen** vor. Die Serienfertigung folgt 1957 durch die AWs Leinhausen, Karlsruhe und Neuaußing. 1.821 Wagen werden gebaut und bleiben bis Anfang der 90er-Jahre in Betrieb, als ihnen der Zwang zur automatischen Türblockierung den Garaus macht – nach immerhin fast 40 Jahren Betriebseinsatz.

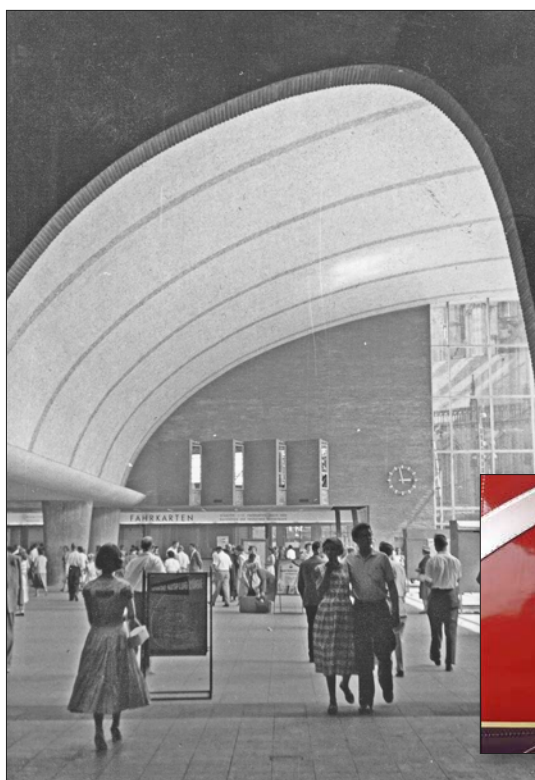
Ebenfalls 1955 übergibt Henschel der DB die erste Lok der **Baureihe 66** als vorletzte Neubaudampflokbauereihe. Sie soll im Personen- und Nebenbahngüterverkehr alte Länderbahnloks ablösen. 1956 folgt ein zweites Exemplar, dabei

Bei den Vorserienloks der V 60 kann man die Grundform der späteren Serienloks schon gut erkennen, die Details sind aber noch rundlicher als die in der Serie und der Umlauf ist noch nicht so hoch. Die Aufnahme entstand bei der Erprobung im BZA Minden.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR



Noch relativ eckig fällt das neue Empfangsgebäude von Heidelberg aus, das am 5.5.1955 eröffnet worden war. Aufnahme ein Jahr später am 16.7.1956



In Köln geht es dann schon deutlich „rundlicher“ zu, wo die neue Empfangshalle im September 1957 eröffnet wurde. Die gleiche Formsprache findet sich am VT 11.5 wieder. Fotos: Slg. SR





1956

Sukzessive – beginnend bei Nebenbahnen – wird das **Dreilichtspitzensignal** bei Triebfahrzeugen eingeführt, um die Bahnen bei Dunkelheit besser von Kraftfahrzeugen zu unterscheiden.

Zwischen dem 28.4. und dem 3.7. liefert MaK 15 Stangendiesel der **Baureihe V 65**. Wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und des Stangenantriebs entspricht sie nicht den Vorstellungen einer modernen Diesellok, und bleibt eine Splittergattung.

Am 3. Juni ist man einen Schritt weiter in Richtung klassenloser Gesellschaft: Die Wagenklassenreform schafft die 1. Klasse ab, die ehemals 2. wird zur neuen 1., und die ehemalige 3. Klasse wird zur neuen 2. Hintergrund ist die schlechte Auslastung der alten 1. Klasse – ein Effekt, der übrigens in ganz Europa zu beobachten ist, weshalb viele Bahngesellschaften 1956 einen ähnlichen Schritt machen. Alle Personen- und Triebwagen müssen dementsprechend umgeschildert werden, wobei das auch in der Regel der Abschied von den Emaille-Klassenschildern bedeutet, denn die neuen Beschriftungen werden so gut wie immer auflackiert. Die Aktion wird übrigens in wenigen Wochen komplett durchgezogen, sodass das bei manchen Modellbahnern gerne benutzte Nebeneinander beider Beschriftungen nur für einen sehr kurzen Zeitraum gilt.

Am 27. Juni wird als **erste elektrische Serienneubaulok** die Mehrzwecklok der **Baureihe E 41** an das Bw München Hbf ausgeliefert. Sie ist mit 16 t Achslast auch geeignet für Nebenstrecken, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h jedoch (damals) auch schnellzugtauglich. Deshalb und wegen ihres modernen Aussehens wird sie zunächst bis zur E 41 071 blau lackiert und im Schnellzugdienst eingesetzt. Alle folgenden Maschinen werden wie alle Loks bis 120 km/h chromoxydgrün lackiert und bewähren sich im Personen- und Eilzugdienst. Bis 1971 werden insgesamt 451 Loks gebaut.

Im Oktober beginnen im Rangierbahnhof München-Ost erste Versuche zur **Funkfernsteuerung von Lokomotiven**. Erstes Versuchsobjekt ist die Stangenlokok E 91 99.

Im Dezember beginnt die Auslieferung der **Serien-E-10**, von der in verschiedenen Ausführungen 410 Exemplare gebaut werden.

Oben: Glück hatte der Modellfotograf, dass er gerade einen Zug mit Wagen alter und neuer Klassenbeschriftung erwischte. **Links:** Firmen- oder Schülersonderzüge waren in den 50ern gang und gäbe. Hier gönnt die Firma Uhde aus Dortmund ihren Mitarbeitern einen Ausflug mit 50 1744. **Foto:** Slg. SR



bleibt es aber in Folge des Strukturwandels hin zu Diesel- und Elloks. 1967/1968 werden beide Loks als Splittergattung ausgemustert, obwohl sie sich im Betrieb recht gut bewährt hatten; s.S. 23.

1955 folgt dem einmotorigen VT 95 der **zweimotorige VT 98**, der mit Puffer und Standardkupplungen ausgerüstet

ist. Die stärkere Motorisierung erweitert den Einsatzbereich gerade im bergigen Terrain oder bei der Mitbenutzung von Hauptbahnen. Der „98er“ bekommt außer Beiwagen auch Steuerwagen, was den Betrieb weiter rationalisiert. Dank der Zug- und Stoßeinrichtung kann er auch Güterwagen befördern.



Die 10 001 erweist Hannover am 14.9.1960 die Ehre eines Besuchs. Drei Jahre ist sie bereits im Dienst und es werden nur noch acht weitere werden. **Foto:** Slg. SR

1957

Politisch tut sich einiges in diesem Jahr: Am 1. Januar tritt das Saarland nach einer Volksabstimmung der Bundesrepublik bei. Am 25. März gründet die Bundesrepublik zusammen mit Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg und den Niederlanden die **Europäische Wirtschaftsgemeinschaft EWG** mit dem Ziel einer gemeinsamen Wirtschaftspolitik. Die EWG ist Vorläuferin der heutigen Europäischen Union (EU). Zum dritten Mal in diesem Jahrzehnt dürfen die Bundesbürger am 15. September an die Wahlurnen der Bundestagswahl. Das CDU-Motto „Keine Experimente, (deshalb) Konrad Adenauer!“ ist in seiner Schlichtheit wohl für die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger überzeugend, und so siegt die CDU mit 50,2 % der Stimmen vor der SPD mit 31,8 % und der FDP mit 7,7 %. Da die Deutsche Partei trotz Verfehlung der 5%-Hürde 17 Direktmandate erreicht, bildet Adenauer keine Alleinregierung, sondern setzt die Koalition mit der DP fort. Die FDP hingegen findet sich auf der Oppositionsbank wieder.

Am 21.3. wird die **erste E 40** für den Güterzugdienst geliefert. Technisch entspricht sie der E 10, allerdings ohne elektrische Bremse und mit geänderter Getriebeübersetzung für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h; von der E 40 werden 879 Exemplare gebaut.

Am 28.3. findet die Auslieferung des „Schwarzen Schwans“ statt: Das erste Exemplar der **letzten Neubaulokbaureihe 10** wird der DB von Krupp übergeben, erst ein Jahr später folgt eine zweite, allerdings mit Ölhauptfeuerung. Die formschöne Reihe soll als Ersatz für die Lokomotiven der Baureihen 01, 03, 18.5 und 39 dienen. Da die Achslast aber mit 22 t recht hoch im Vergleich zur Belastbarkeit der Strecken ausfällt, sind die Einsatzmöglichkeiten begrenzt. Dazu kommt wie bei der 66 der anstehende Traktionswechsel, sodass es auch hier bei zwei Loks bleibt. Beide Schnellzugloks sind im Schnitt nur zehn Jahre im Einsatz.

Am 4. April erhält die DB das erste Exemplar der **Güterzug-Ellok E 50**, der stärksten Neubaulok. 194 Stück werden über einen Zeitraum von 18 (!) Jahren gebaut.

Am 30. Mai eröffnet die DB mit dem **Empfangsgebäude in Bochum** ein weiteres Großstadt-EG, das durch seine

Am 11. August 1957 wird in Frankfurt/Main das bis dato größte und modernste Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen. Es ersetzt 16 Vorgängerstellwerke und erlaubt die Lenkung von 1 250 Zügen pro Tag.
Foto: Slg. SR



zeitgemäße Architektur Maßstäbe setzt. Elemente davon finden sich auch am 31. August eröffneten Empfangsgebäude in Wolfsburg wieder.

Am 2. Juni starten die DB, die niederländische NS, die belgische SNCB, die französische SNCF, die luxemburgische CFL, die Schweizer SBB und die italienische FS das **Trans-Europ-Express-Netz (TEE)**, die neue Spitzenklasse des schnellen und komfortablen Reisens. Alle Bahngesellschaften außer der SNCF beschaffen dazu neue Fahrzeuge, für die DB ist das der markante Diesellokomotivzug der Baureihe VT 11.5. Leider ist der Zug zum TEE-Beginn aber noch in der Auslieferung. Daher greift die DB auf den VT 08.5 zurück und startet mit ihm das TEE-Zeitalter.

Am 29. Juni wird ein **elektrischer Inselverkehr im Ruhrgebiet** in Betrieb genommen. Der Anschluss an das restliche Netz erfolgt zwei Jahre später. Die flotten ET 30 bilden die Erstausrüstung des elektrifizierten Personenverkehrs.

Am 1. September wird das **Dreilicht-Spitzensignal** für alle Züge verbindlich eingeführt.

Ferner beginnt in diesem Jahr der Umbau von 34 Kohleloks der **Baureihe 01.10 auf Ölhauptfeuerung**. Das führt nicht nur zu einer Leistungssteigerung, was die Leistung fast an die der BR 10 bringt, sondern erleichtert auch dem Heizer die Arbeit signifikant.

1958

Ab Februar erleichtert der **gelbe 1.-Klasse-Streifen** den Reisenden das Auffinden ihrer Wagen bzw. Abteile.

Ab Juli werden sukzessive **neue Andreaskreuze** eingeführt. Während die alten quasi im Querformat den Zügen Vorrang geben, prangen die neuen im Hochformat. Und sie hängen tiefer, damit sie nachts auch besser von den Kfz-Scheinwerfern erfasst werden.

Im September werden sechs Vorausloks der **Baureihe V 100** der DB übergeben. Sie wurden vom Bundesbahn-Zentralamt München zusammen mit der MaK in Kiel entwickelt und sollen im leichten Reise- und Güterzugdienst auf Nebenstrecken eingesetzt werden. Auch diese Lok wird ein Erfolg: 745 Stück werden gebaut, davon 364 mit 1 100 PS Leistung und 381 mit 1 350 PS als V100.20.

Um Güterzugbegleitwagen einzusparen, versieht die DB ab Dezember Loks der BR 50 mit **Kabinentendern**. Bei diesen Tendern wird hinter dem Kohlenkasten eine Kabine für den Zugführer eingebaut. Es gibt sogar ein Waschbecken ... Obwohl die Tenderkabinen beim Personal nicht besonders beliebt sind, werden im AW Lingen bis 1962 735 Exemplare gebaut, die bis zum Ende des Dampfbetriebs bei der DB anzutreffen sind.



Mithilfe des „Elektro-Lückenschlusses“ zwischen dem süddeutschen Oberleitungsnetz und dem Inselbetrieb im Ruhrgebiet können nun auch Züge durchgehend elektrisch befördert werden. Gleichwohl verkehren auch hier noch Dieseltriebwagen wie der abgebildete VT 06, der am 8.6.1959 in Köln aufgenommen wurde. Foto: Slg. SR

Nach den 26,4 m langen Eil- und Schnellzugwagen erscheinen nun auch Nahverkehrswagen in dieser Länge: die sogenannten **Silberlinge**, offizielle Bezeichnung „n-Wagen“. Sie erhielten die Bezeichnung aufgrund ihrer aus rostfreiem, unlackiertem Stahl bestehenden Seitenwände. Entwickelt und geliefert wurden sie von der Arbeitsgemeinschaft WMD in Donauwörth, Wegmann & Co. in Kassel, LHB in Salzgitter und MaK in Kiel. Die ersten Silberlinge sind zum Teil gar nicht silbern, sondern grün lackiert. Mit Beginn des Serienbaus werden ausschließlich Nirosta-Wagen produziert. Über 3 200 werden gebaut und einige sind davon nach mehrfachen Modernisierungen noch heute im Einsatz. Allerdings nicht mehr in Silber.

1959

Zum 31.5. erreicht erstmals ein DB-Zug eine **planmäßige Reisegeschwindigkeit von 100 km/h** (also unter Berücksichtigung aller Halte); es ist der TEE 78 Helvetia von Hamburg nach Basel.

Ebenfalls im Mai wird der elektrische Betrieb zwischen Düsseldorf, Köln und Remagen aufgenommen. Das klingt unspektakulär, ist aber der **elektrische Brückenschluss** zwischen dem Inselbetrieb im Ruhrgebiet und dem elektrifizierten Netz in Süddeutschland, was vollkommen neue Lokläufe erlaubt.

Im August wird die Farbgebung der Lokomotiven neu geregelt: Blau für El-loks über 120 km/h, Grün für langsamere, Rot für alle elektrischen Triebwagen und Rangierloks sowie dieselgetriebene Loks, Triebwagen, Schienenbusse. Eine

Ausnahme sind die ehemaligen Wehrmachtsdiesel wie V 20 oder V 36 – sie bleiben schwarz wie Dampflok.

Am 2. Dezember wird die 23 105 als **letzte DB-Dampflok** von Jung an das Bw Minden ausgeliefert.

1960

Streng genommen gehört das Jahr 1960 nicht mehr zu den 50ern, aber es zeigt an verschiedenen Beispielen, dass die 1950er tatsächlich zu Ende sind, und wohin sich die 60er entwickeln werden:

An neuen Fahrzeugen werden die **Prototypen der V-160-Familie** vorgestellt. Ihr Design weicht signifikant von den runden Formen der V 200 und der „Eierköpfe“ ab: Es ist kantiger und wirkt

technischer. Gleiches gilt für die Serienmodelle des **Dieseltriebzugs VT 23/24**, auch er ist eckiger als Schienenbus & Co. Letzterer wird konzeptionell gar nicht mehr weiterentwickelt; man baut lieber „richtige“ Triebwagen als busähnliche Gefährte.

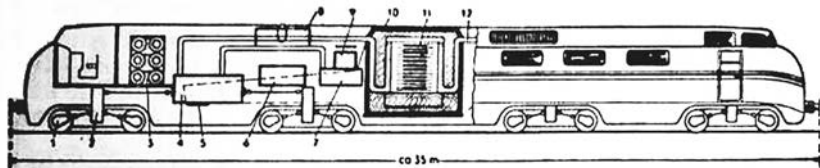
Die neue Zweisystem-Ellok E 320 deutet auf die weiter zunehmende Zusammenarbeit zwischen Frankreich und der Bundesrepublik hin. Gleiches gilt für das geplante **TEEM-Netz** (Trans-Europ-Express-Marchandises), das den Güterverkehr innerhalb Europas weiter verbessern soll – hier nun sogar inklusive einiger Länder des damals sogenannten Ostblocks.

Knapp 1 000 neue Dieseltriebfahrzeuge, über 1 000 neue elektrisch angetriebene Fahrzeuge und keine Dampflokzeugen von der Entschlossenheit, den **Traktionswandel** durchzuführen.

Die neuen Empfangsgebäude in Braunschweig und München haben kaum noch Ähnlichkeit mit denen der 50er-Jahre, sondern folgen eher dem Motto „**quadratisch, praktisch, gut**“, Rechtecke und Kanten werden dominierende Stilelemente. SR

Was uns erspart blieb:

Bundesbahn plant Atomloks



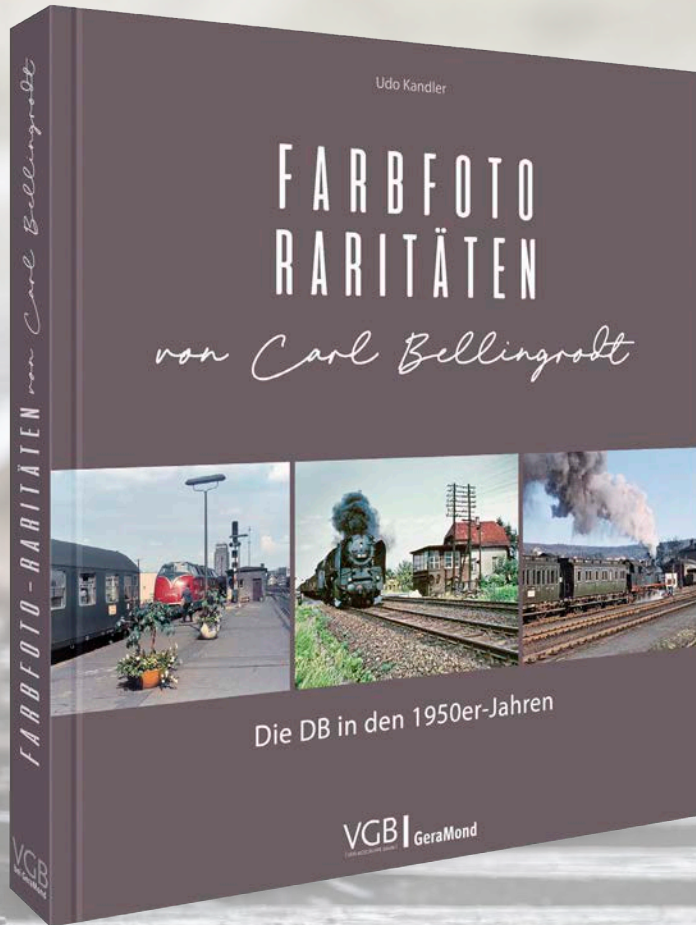
Die Geschichte der Bahnentwicklungen in den 1950ern ist eine von vielen Erfolgen, aber auch von vielen Sackgassen. Eine davon wurde schon recht früh gestoppt: die Atomlok. In den USA werkelt man in der ersten Hälfte der 50er am Projekt „X12“ herum – einer nuklear angetriebenen Lok mit 4,5 m Spurweite. 1955 berichtete „Die

Bundesbahn“ von ähnlichen Überlegungen bei Krauss-Maffei, die eine normalspurige Lok mit 35 m LüP planten, von der Formensprache her in etwa wie eine V 200 als Doppellok. Aber sowohl dies- wie auch jenseits des Atlantiks stellte man die Pläne bald ein. Das war wohl besser so ...

Abb.: Slg. SR

KOSTBARE FARBFOTOS AUS DEN 1950ERN

© bortselenky-stock.adobe.com GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Jetzt vorbestellen

200 Farbbilder aus dem Archiv des bekannten Fotografen Carl Bellingrodt zeigen den abwechslungsreichen Bahnbetrieb bei der DB in den 1950er-Jahren.

- Fotoraritäten in Farbe aus den 1950er-Jahren
- Interessante und abwechslungsreiche Motive vom Bahnbetrieb bei der DB
- Wenig bekannte Aufnahmen des Altmeisters Carl Bellingrodt

192 Seiten · ca. 200 Abb.
Best.-Nr. 53643
€ (D) 49,99



Best.-Nr. 13083



Best.-Nr. 53287



Best.-Nr. 68104



Best.-Nr. 16281



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | **GeraMond**
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Schon im November 1950 hatte 23 001 ihre offizielle Abnahme und wurde dem Betriebsdienst übergeben. Zwar entsprach die Lok den neu entwickelten Baugrundsätzen, aber ihre Messingschilder sollten ebenso wie bei der 05, der 65 und der 82 an die „gute alte Zeit“ anknüpfen, als Buntmetall noch nicht für Kriegszwecke konfisziert wurde.
Foto: Klaus Koch, Archiv
Michael Meinhold

Die Neubaufahrzeuge der Deutschen Bundesbahn

Neues für die Nierentischzeit

Das erste Jahrzehnt der „jungen“ Bundesbahn war geprägt von großen Lasten aus der nur wenige Jahre zurückliegenden Kriegszeit. Neben Schäden bei der Infrastruktur – Strecken, Brücken und Bauten – mussten insbesondere die Verluste bei den Triebfahrzeugen ausgeglichen werden. Zahlreiche Vorkriegskonstruktionen waren aber auch noch im Einsatz, was zu einer enormen Typenvielfalt führte. Dieses Nebeneinander von alt und neu macht die 50er so interessant, meint Martin Knaden.

Glaubt man den einschlägigen Dokumentationen im Fernsehen, lag ganz Deutschland im Mai 1945 in Schutt und Asche. Sicher, für die meisten Großstädte traf dies tatsächlich zu, aber viele andere Bereiche waren weniger stark zerstört oder konnten recht schnell wieder funktionsfähig hergerichtet werden. Die Basis für einen Wiederaufbau war also gegeben – anders wäre der sich mit jedem Jahr verstärkende Wirtschaftsboom auch nicht zu erklären.

Hinzu kamen noch Unterstützungen der Besatzungsmächte. Im Unterschied

zur sowjetisch besetzten Zone wurde in der Bi-Zone und in der französischen Zone nämlich keine Infrastruktur abgebaut und weggeschafft. Zwar waren die Hilfen durch den Marshall-Plan längst nicht so groß, wie die Propaganda glauben ließ, doch da Wirtschaft zur Hälfte auf Psychologie basiert, ging das Konzept voll auf.

Hinzu kam ab 1953 eine erhöhte Auslandsnachfrage, denn die amerikanische Wirtschaft konnte in der Zeit des Korea-Krieges nicht alle Güter selbst liefern. Dies kurbelte auch die deutsche Wirt-

schaft nachhaltig an, sodass parallel die Transportleistungen auf der Schiene ebenfalls wuchsen.

Augenfällig wurde die neue Zeit durch eine ganz eigene Formensprache. Die kurz vor dem Krieg entwickelte Schweißtechnik hatte inzwischen das Verbinden mit Nietreihen vollständig abgelöst (Brücken mal ausgenommen). Das machte die Oberflächen glatter. Rundungen bestimmten nicht nur den Bauch von Otto Normalverbraucher, sondern auch die technische Gestaltung von Autos und Eisenbahnfahrzeugen, denn die für das aufwendige Kumpeln der Blechteile notwendige Arbeitskraft war noch billig.

Erst gegen Ende des Jahrzehnts wechselte das Ideal wieder zu einem eckigeren Design, wie man insbesondere an den Dieselfahrzeugen ablesen kann.

Unser Bilderbogen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Insbesondere Nachbauserien von Vorkriegskonstruktionen – wie die E 94 178-196 und 262-285 oder die V 36.4 von MaK – mussten außen vor bleiben. Auch Versuchsfahrzeuge wie der VT 92.5, Splittergattungen wie die V 29 oder die durch den Beitritt des Saarlandes zur DB gekommenen V 45 seien hier nur textlich erwähnt. Stellvertretend für Exoten mag der VT 10 501 „Senator“ oder die CC 3000 ML, die spätere V 300, stehen. Diese Ikonen mussten einfach dabei sein. **MK**

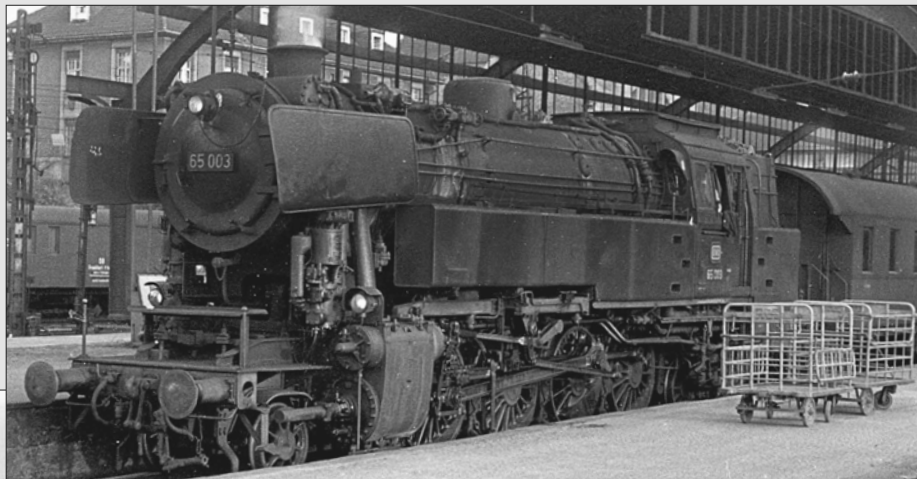


Die ersten Rangierloks der Baureihe 82 waren sogar noch zwei Monate vor der 23 fertig. Am 13. September 1950 hatte 82 023 Abnahme. Sie wurde gleich nach der Abnahme im BZA Minden untersucht. Die ersten Maschinen waren technisch noch sehr einfach gehalten und kamen ohne Vorwärmanlage aus.

Foto: Archiv
Michael Meinhold

Von der Baureihe 65 wurden die ersten beiden Vorauslokomotiven im Jahr 1951 fertiggestellt. Elf weitere Exemplare folgten noch im selben Jahr als „Ersatz-93“. Die für den Vorortverkehr von großen Städten konzipierten Loks waren zunächst mit einem Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr ausgestattet. Hier ist 65 003 am 11.5.1958 bei der Ausfahrt aus Darmstadt Hbf zu sehen. 1955 und 1956 folgten fünf weitere 65er, die nun aber schon über eine Mischvorwärmanlage verfügten.

Foto: H. Oesterling/Archiv Michael Meinhold



Als Ersatz für die BR 64 sollte die 66 erhalten. Ihre größeren Vorräte wurden im Vergleich zur 64 mit einer zusätzlichen Laufachse abgestützt, sodass sich die Achsfolge 1'C2' ergab. Die recht hohe Kessellage führte zu einer gewissen Neigung zu Wankbewegungen. Technisch war die 66 wohl die modernste Tenderdampflok deutscher Herkunft. So hatte sie zum Beispiel gleich ab der ersten Maschine den inzwischen fertigentwickelten Mischvorwärmer mit Turbospeisepumpe. Allerdings kam die Lok erst 1955 in Dienst, als sich der Traktionswandel bereits deutlich abzeichnete. Daher blieb es bei zwei Maschinen dieser Art.

Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold



Als „Über-01“ wurde die Baureihe 10 nicht selten bezeichnet – oder sollte man lieber sagen: verspottet? Der Hersteller Krupp hatte jedenfalls immer wieder zusätzliche Verbesserungen in die Konstruktion einfließen lassen, sodass sich die Fertigstellung mehrfach verzögerte. Die 10er sollten die Baureihen 01 und 01.10 ablösen und im schweren Schnellzugdienst auf Hauptstrecken eingesetzt werden. 10 001 erhielt zunächst eine Ölzusatzfeuerung und 10 002 sofort eine Ölhauptfeuerung. Der Traktionswandel machte auch diese Maschinen mit nur zwei Exemplaren zur Splittergattung. Immerhin warb die DB auf dem hauseigenen Kalenderblatt von September 1958 mit der formschön teilverkleideten 10 001.

Foto: Archiv Michael Meinhold





Gleich nach ihrer „Gründung“ begann die Deutsche Bundesbahn neben dem Dampflokprogramm auch die Elektrotraktion aufzubauen. Die ursprünglichen Pläne, die Baureihe E 44 weiterzuentwickeln, änderte man zugunsten völlig neuer Maschinen. 1952 fertigten Krauss-Maffei (mechanischer Teil) und AEG (elektrischer Teil) die erste Maschine mit Hohlwellenantrieb und Gelenkkupplung: E 10 001. Ihr folgten noch im selben Jahr E 10 002 mit BBC-Scheibenantrieb und E 10 003 mit SSW-Gummiringantrieb. 1953 folgten E 10 004 und 005 mit Secheron-Antrieb. Die Serienfertigung der E 10 und ihrer Güterzugschwester E 40 begann dann 1956 bzw. 1957 (unten).

Fotos: Helmut Oesterling (2),
Archiv Michael Meinhold



Die eigentlichen Nachfolgerinnen der E 44 waren die Maschinen der Baureihe E 41. Sie wurden als Mehrzwecklokomotiven für den leichten Schnellzugverkehr, aber auch für Eil- und Personenzüge auf Haupt- und Nebenbahnen von Henschel (mechanischer Teil) und BBC (elektrischer Teil) entwickelt. Der Antrieb erfolgte über den SSW-Gummiringfederantrieb. Da beim Wechseln der Fahrstufen die Kontakte der Schütze laute Geräusche machten, wurden die Maschinen „Knallfrosch“ genannt. Alle Exemplare waren mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet. Foto: MK

Für den schweren Güterzugdienst war im Ellok-Beschaffungsprogramm von 1956 die E 50 vorgesehen. Die Entwicklung erfolgte durch Krupp und die AEG, wobei auch Henschel, Krauss-Maffei, BBC und SSW beteiligt waren. Der auf sechs Achsen verteilte Antrieb der ersten 25 Loks (aus dem Jahr 1957) besaß Tatzlagermotoren, spätere Maschinen (ab 1958) erhielten den Gummiringfederantrieb. Bis 1973 wurden 194 Loks beschafft. Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold





Zur Elektrotraktion gehören auch Akkufahrzeuge. 1952 stellte die DB acht Triebwagen der Baureihe ETA 176 in Dienst. Der Wagenkasten war als selbsttragende Röhre ausgebildet. Zwei ETA wurden als Vorausfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gebaut, die anderen sechs hatten eine für den schnellen Fahrgastwechsel günstigere Innenaufteilung. Zudem durften sie 100 km/h schnell sein. Den Triebwagen wurden acht Steuerwagen ESA beige gestellt.

Der erste Triebwagen der Baureihe ET 56 hatte im Mai 1952 Abnahme. Um die Fahrzeuge möglichst schnell zum Einsatz zu bringen, kombinierte man den modernen, in einer Spanten- und Schalenbauweise erstellten Wagenkasten mit elektrischen Bauteilen der Vorkriegstriebwagen ET 24, ET 55 und ET 31. Die sieben ET wurden überwiegend im Raum Heidelberg eingesetzt. Foto: Eisenbahnstiftung



Der ETA 150 wurde 1953 erbaut. Sein Wagenkasten bestand aus einer selbsttragenden Leichtbau-Schweißkonstruktion. 1957 folgte eine weitere Bauserie mit anderer Innenaufteilung. Fotos: Archiv Michael Meinhold



Die ET 30 kamen ab 1956 auf die Gleise. Für den Nahverkehr im Ruhrgebiet beschaffte die DB 24 Garnituren, die wie der ET 56 aus drei Wagenkästen bestanden. Auch die ET 30 hatten eine selbsttragende Röhre in leichter Schalen- und Spantenbauweise, besaßen aber eine neu entwickelte Antriebstechnik. Da der Fahrdrat im Ruhrgebiet erst ab 1957 hing, erfolgten die ersten Einsätze im Nahverkehr von München bzw. Freilassing. Sechs ET 30 waren in Nürnberg beheimatet und wechselten erst 1972 zum Bw Hamm. Die Aufnahme zeigt ET 30 016 am 10. 8. 1956 im AW Stuttgart. Foto: H. Oesterling/Archiv Michael Meinhold



Stellvertretend für die zahlreichen Dienstfahrzeuge steht hier der Tunneluntersuchungswagen Kar 6209. Wegmann in Kassel baute ihn 1958. Sein Pantograph diente ausschließlich Erdungs- und Messzwecken, denn der Antrieb erfolgte über Akkumulatoren. Damit konnte das Fahrzeug abgasfrei in Tunneln eingesetzt werden, ohne das Personal gesundheitlich zu beeinträchtigen. Eine schwenkbare Bühne und eine ausklappbare Profillehre bestimmten das Aussehen des später als 711 001 bezeichneten Triebwagens. Foto: MIBA-Archiv





Aus der Familie der „Eierköpfe“: der Fernverkehrstriebwagen VT 08.5 von 1952. Sein dreiteiliger Wagenkasten umfasste einen Motorwagen mit Küche und Speiseteil, einen Zwischenwagen und einen Steuerwagen. Im Jahr darauf folgte das Nahverkehrs-Pendant VT 12.5 mit Mitteleinstiegstüren (darunter).

Fotos: Archiv Michael Meinhold



Wie vom anderen Stern muss den Einwohnern von „Trizonesien“ der silbern-rote VT 10 501 von 1953 erschienen sein. Die Leichtbauweise charakterisierte den Wagenkasten. Unter den Köpfen waren Drehgestelle, die zugleich die Motoren trugen. Zwischen den Wagenkästen waren lediglich Einachselaufwerke angeordnet.
Foto: Säuberlich/Archiv Michael Meinhold



Links: Die erste V 80 kam 1952 in Dienst. Ihr Lokkasten hatte eine moderne Schweißkonstruktion und die Maschinenanlage mit hydraulischem Getriebe übertrug die Kraft ...

... mithilfe von modernen Gelenkwellen auf die Radsätze. Insgesamt wurden lediglich zehn Maschinen gebaut, die im leichten Reise- und Güterzugverkehr eingesetzt wurden.

Foto: Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold

Rechts: Gleich mit zwei 1100-PS-Motoranlagen war die ikonisch gestaltete V 200 ausgestattet. Die Entwicklung stammte von Krauss-Maffei in Zusammenarbeit mit dem BZA München. Einer Vorserie von fünf Maschinen aus dem Jahr 1953 folgte ab 1956 der Serienbau von 81 weiteren Loks. Die Fronten unterschieden sich leicht voneinander. Die V 200 war die Zuglok schlechthin für schwere F- und D-Züge. Berühmte Einsätze sind der Henschel-Wegmann-Zug oder die D-Züge auf der Schwarzwaldbahn. Foto: Archiv Michael Meinhold





Schienenbusse waren bekannt als „Retter der Nebenbahn“. Nach den ersten Vorserien-VT 95 von 1950 folgten hunderte von VT 95 mit Beiwagen (links). 1953 kamen dann die zweimotorigen VT 98.9 (oben) auf die Schienen, die zusammen mit Mittelwagen und Steuerwagen eingesetzt werden konnten. Fotos: Archiv Michael Meinhold

Als sechssachsige Variante der V 200 baute Krauss-Maffei 1957 nach drei Loks für Jugoslawien eine vierte Maschine, die von der DB angemietet und zu Probefahrten verwendet wurde. Die CC 2000 ML erhielt 1959 Motoren von 1500 PS und wurde anschließend ...

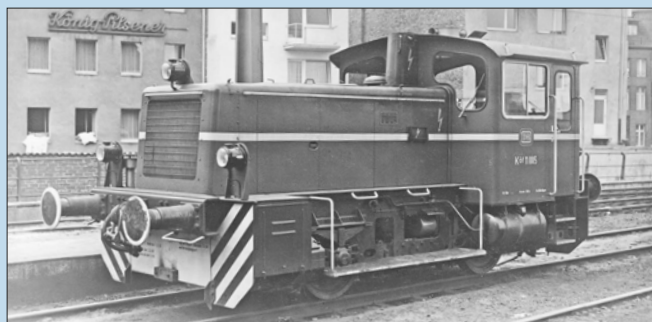


... als CC 3000 ML bezeichnet. Das Einzelstück kam später als V 300 001 zur DB.

Links: Der nicht weniger ikonisch gestaltete VT 11.5, der 1957 für das grenzüberschreitende Netz „Trans Europ Express“ konstruiert wurde. Auch er verfügte über zwei Motoranlagen. Fotos: Archiv Michael Meinhold



Vorboten der 60er: Weniger die Baujahre (V 100.10: 1958; V 65: 1956; V 60: 1956 und Köf III: 1959) machten diese Maschinen so untypisch für die 50er als vielmehr das kantige Design, das die 60er-Jahre bestimmen sollte. Fotos: Archiv Michael Meinhold



Nach den Nachkriegsjahren waren die 1950er-Jahre bei der DR von gestiegenen Transportleistungen geprägt. Zu deren Bewältigung mussten zerstörte und nach dem Krieg demontierte Infrastrukturen wieder aufgebaut und Fahrzeuge rekonstruiert werden. Neben den vielen Baureihen, die man von Privatbahnen erbte und sie auf Nebenbahnen einsetzte, legte die DR in den 1950ern ein Neubauprogramm für Dampfloks auf und baute Elloks wieder auf. Sebastian Koch porträtiert diese Zeit der DR im Modell.



Die 1950er bei der DR

Neubau, Reko und Wiederaufbau

Die 1950er-Jahre bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren nicht weniger spannend, als die im Westen der Republik. Die Ausgangsbedingungen, mit denen die ostdeutschen Eisenbahner zu leben hatten, waren aber um einiges anspruchsvoller.

Nach dem Zweiten Weltkrieg haben die Siegermächte untereinander abgemacht, dass die Sowjetunion Reparationsleistungen nur in ihrer Zone be-

schlagnahmen durfte. Und das tat sie dann auch. Das, was durch die letzten Kriegsmonate nicht zerstört war, wurde vielerorts abgebaut und in die Sowjetunion transportiert. Das Eisenbahnsystem der 1949 gegründeten DDR litt darunter besonders.

Mit dem Beginn des neuen Jahrzehnts war diese Zäsur nahezu beendet und die junge Republik machte sich an den Wiederaufbau und die Wiederherstellung

der Wirtschaftskraft. Auch die Sowjets erkannten, dass diese Amputation ihrer Zone für Unmut sorgte und die Gefahr bestand, dass die DDR auf Dauer am Tropf der Sowjetunion hängen bleiben würde. Daher gelangten viele Industrie- und beschlagnahmte Eisenbahnanlagen und -fahrzeuge in den 1950er-Jahren wieder zurück in die DDR.

Zu Anfang der 1950er-Jahre zeigte sich der Betrieb auf den Gleisen der DR

Oben: Das Bild der DR in den 1950er-Jahren prägten auch die Neubau-Dampfloks, die in unterschiedlichen Ausführungen gebaut wurden. Im Bild sind die beiden eher glücklosen Baureihen 50.40 (Tillig) für den Güterverkehr und 83.10 (Piko) für den leichten Nebenbahndienst zu sehen. Die Auslegung der Blechrahmen erwies sich für die Anforderungen, die man den Loks im Betrieb aufbürdete, als zu schwach.

Unten: Viele Privatbahnen kamen durch die Verstaatlichung 1949 zur Deutschen Reichsbahn und wurden hier aufgrund des oftmals kleinteiligen Fahrzeugparks mit viel Aufwand betrieben. Die Nebennetze wie das der Altmark wurden in den Jahren nach dem Krieg noch benötigt, um die landwirtschaftlich geprägten Regionen versorgen zu können. Im Bild ein Vorkriegstriebwagen (H0-Modell von pmt), der die Kreuzung eines Personenzuges mit V 15 und ehemaligen VT-Beiwagen abwartet. Die erste V 15 baute die DR 1959 und testete sie ausgiebig in verschiedenen Einsatzgebieten.

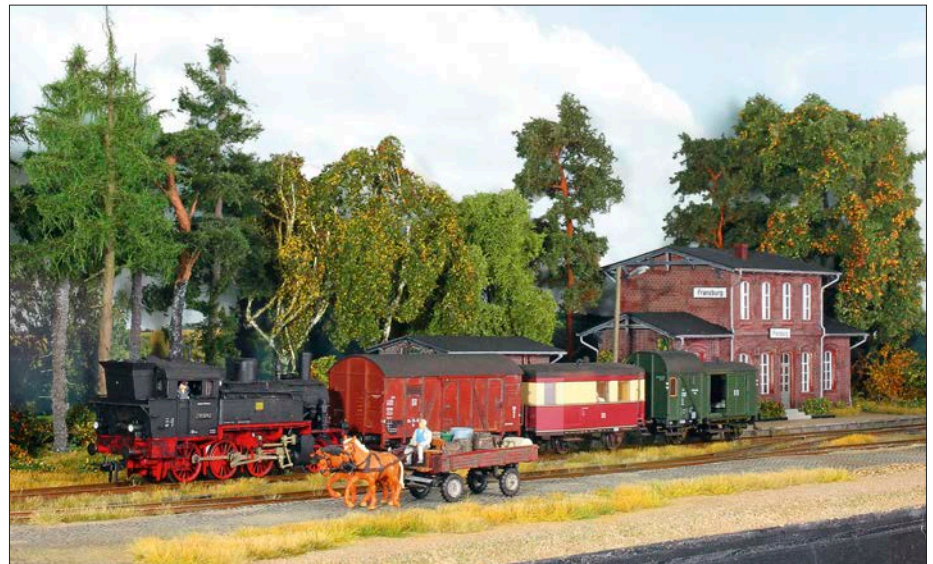


sehr aufwendig. Auf den Nebenstrecken und vielerorts auch auf den Hauptstrecken mussten die Eisenbahner mit unzähligen Baureihen – teils geerbt von den 1949 verstaatlichten Kleinbahnen – klar kommen. Die Demontage von fast allen zweiten Gleisen und ganzen Bahnhofsteilen schränkte den Betrieb und die Leistungsfähigkeit der Strecken zusätzlich ein. Beim Fahrzeugpark setzte die DR ab Anfang der 1950er-Jahre auf eine Mischung aus Neubauprogramm, Generalreparaturen und Rekonstruktionen.

Neubau und Rekonstruktion

In der sowjetischen Besatzungszone befanden sich drei größere Lokomotivfabriken. Die ehemalige BMAG in Wildau wurde als Reparation demontiert und Schwartzkopf in Babelsberg war zu fast drei Viertel zerstört. Das alte AEG-Werk in Hennigsdorf hatte den Krieg nahezu unbeschadet überstanden, aber auch hier wurden viele wichtige Maschinen demontiert. Das Werk fertigte seit dem Krieg Loks, die als Reparationsleistungen ebenfalls abtransportiert wurden.

Die Voraussetzungen für eine Erneuerung des Dampflokparks waren also alles andere als optimal. Dennoch plante



In den 50ern setzte man noch viele Kleinbahndampfloks – teils von ehemaligen Privatbahnen – ein. Dieselloks und ein Streckensterben in den folgenden Jahren führten ab Ende der 1950er-Jahre zur Abstellung dieser älteren Baureihen.



Viele Ellok-Baureihen, die auf dem Gebiet der späteren DDR standen, wurden ab März 1946 als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert. Ab 1952 kehrten etliche dieser Loks zur DR zurück, um mit ihnen die Wieder-Elektrifizierung im mitteldeutschen Netz voranzutreiben. Die Elloks waren in einem erbärmlichen Zustand und mussten mit viel Aufwand im Raw Dessau hergerichtet werden. E 77 25 wurde 1925 für die DRG gebaut und im bayerischen Netz eingesetzt. Sie war eine von zehn Lokomotiven dieser Baureihe, die ab 1955 von der DR aufgearbeitet wurde. Dabei verlor sie ihre Türen in den Stirnseiten und erhielt eckige Führerstandsfenster. Das TT-Modell stammt von Tillig.



Die Eisenbahner bei der Deutschen Reichsbahn mussten in den 1950ern mit vielen Lokomotiven ehemaliger Privatbahnen auskommen. So existierte nach dem Zweiten Weltkrieg ein sehr abwechslungsreicher Fahrzeugpark. Um die Loks auch weiterhin einsetzen zu können, konnte man aufgrund der vielen Baureihen der Kleinbahnloks keine großen Rekonstruktionsprogramme auflegen. Viele kleine Verbesserungen sorgten aber für einen stabilen Betrieb. Um Maschinen wie die T 3 mit optimal behandeltem Wasser aus den Bahnbetriebswerken auf längeren Strecken einsetzen zu können, entwickelte man die Idee, die kleinen Tenderloks mit Schlepptendern auszurüsten. Ab 1960 kamen die so umgebauten Loks zum Einsatz (TT-Modell der 89 6009 von Tillig). Aus Güterwagen umgebaute Behelfspersonenwagen waren in den 1950ern ebenfalls noch normal auf ostdeutschen Nebenbahnen.

die DR ab 1949 ein Neubaulokprogramm für Dampfloks. Dass die Sowjets nichts dagegen hatten, lag wohl auch an den erwarteten Neuerungen. Da wichtige Maschinen nicht mehr vorhanden waren, mussten die Rahmen geschweißt werden. Das Neubauprogramm wurde vom „Lokomotivbau Karl Marx“ (LKM) in Babelsberg übernommen. Die ersten Entwürfe sahen eine 1'D-Allzweck-Lokomotive vor. Am Ende entstanden aber in Serie mit 83.10 und 65.10 zwei Ten-

derlokomotiven und mit 23.10 und 50.40 zwei Schlepptenderloks. Die Konstruktionen lehnten sich an die Einheitsloks der Vorkriegsjahre an, wurden aber mit geschweißten Blechrahmen und den in der DDR entwickelten Kesseln ausgerüstet. Da die Not auf den Schmalspurbahnen der DR wohl am größten war, begann man mit je einer Neubauloktype für die 750-mm- und der 1000-mm-Spur. Mit 50 4088 wurde 1961 die letzte Neubaulok abgeliefert.

Den Reparationsleistungen für die Sowjetunion ab 1946 fielen viele zweite Gleise von Hauptstrecken zum Opfer. Bis zum Wiederaufbau, der mancherorts bis in die 1970er-Jahre dauerte, waren eingleisige Hauptstrecken die Regel. Auf dem Modul von Sven Maiwald sind die Reste des zweiten Gleises neben der 52 mit Steifrahmentender von Gützold noch zu erkennen. Die Leistungsfähigkeit, die die ostdeutschen Eisenbahner in den 1950ern auf diesem „amputierten“ Netz erbrachten, ist bis heute beispiellos.

Da die Fertigung der Neubauloks nicht dem Bedarf entsprach, entschloss sich die DR ab Mitte der 50er-Jahre zu einer sogenannten Rekonstruktion. Hier plante man, bestehende Dampflokbaureihen zu modernisieren und für mindestens drei weitere Revisionsperioden nutzbar zu machen. Bei der Rekonstruktion ersetzte man verschlissene Kessel aus minderwertigem Stahl durch Neubaukessel aus alterungsbeständigem Stahl. Kessel und Brennkammer waren zudem auf die heimische Braunkohle abgestimmt. Man verbesserte die Fahrwerke und verwendete teils auch neu gebaute Zylinder. Auch Tender wurden ersetzt. Bei einigen Baureihen, so der 58.30 blieb eigentlich nur der Rahmen erhalten.



Einer Rekonstruktion unterzog man den Baureihen 01, 03.10, 39, 41, 44, 50, 52 und 58. Dies erfolgte in unterschiedlichen Ausbesserungswerken der Reichsbahn und schonte so die Neubaukapazitäten der Industrie. Insgesamt wurden 687 Loks rekonstruiert, zusammen mit den Neubauloks übertraf man damit leicht die Forderung, 1000 neue regelspurige Loks dem Betriebspark der DR zuzuführen. Auch einige Schmalspurloks wurden erneuert und mit geschweißten Kesseln versehen. Optisch setzten sich durch die Reko- und Neubauprogramme geschlossene Frontschürzen und die typischen Mischvorwärmer der Bauart IfS durch, die den DR-Dampfloks ihr markantes Aussehen verliehen.

Im Modell sind alle Neubauloks erhältlich. Die 83.10 bietet Piko in TT und H0 an. Die 65.10 gibt es von Gützold (TT/H0) und Brawa (H0). Die Schleptenderloks haben Tillig in TT und Roco in H0 im Sortiment. Auch die Rekoloks erhält man größtenteils im Modell, sodass hiermit der Betriebsdienst der frühen Epoche III nachgebildet werden kann.

Als man zu Ende der 1950er-Jahre mit der Dampflokfertigung und -rekonstruktion durch war, musste man sich dem überalterten Personenwagenbestand widmen. Ende des Jahrzehnts entstanden die ersten Überlegungen zum Rekoprogramm bei Personenwagen und die ersten Prototypen. Diese Umbauten sollten dann das folgende Jahrzehnt bestimmen.

Wiederaufbau der Infrastruktur

Neben den Aktivitäten im Fahrzeugsektor musste die DR die angespannte Situation bei der Infrastruktur in den Nachkriegsjahren bewältigen. War zu Beginn des Jahrzehnts das Vorhandene wieder nutzbar, sowie Werkstätten und Bahnbetriebswerke wieder hergestellt, machte man sich an den Wiederaufbau.

Beim Wiederaufbau von zerstörten oder demontierten Haupt- und Nebenstrecken errichtete die DR funktionale Empfangsgebäude, die einen Warteraum, ein Dienstabteil mit Stellwerksraum und vielerorts auch eine Güterabfertigung beinhalteten. Markant waren die Gebäude an der Strecke Berlin - Rostock oder im Oderbruch an den wiederaufgebauten Bahnhöfen der Oderbruchbahn. Im Bild hält ein Nebenbahntriebwagen aus Vorkriegsproduktion an der Nebenbahnstation „Herwigsdorf“ in TT von Thomas Groß.



Viele im Krieg zerstörte Empfangsgebäude baute man mit vereinfachten architektonischen Merkmalen und einer Putzfassade wieder auf. Vielerorts vergrößerte man die Gebäude auch, um Wohnraum für die Eisenbahner zu schaffen. Gestalterisch waren die Gebäude an die Bahnbauten der Vorkriegsjahre angelehnt. Torsten Geissler baute aus einem Kibri-Wohnhaus ein entsprechend gestaltetes Empfangsgebäude.

Hier ist vor allem der Wiederaufbau der zweiten Gleise auf Hauptstrecken zu nennen, was aber einige Jahre dauern sollte. Um die verringerte Leistungsfähigkeit der Hauptstrecken mit dem einsetzenden Wirtschaftswachstum auffangen zu können, wertete die DR das Nebennetz auf. Strecken im Neben-

netz und ehemalige Strecken zwischen den Hauptstrecken modernisierte man und steigerte so ihre Leistungsfähigkeit. Mit diesen Maßnahmen konnten die Strecken schnell leistungsfähiger und die Hauptstrecken spürbar entlastet werden. So erhielten auch kleinere Strecken und Bahnhöfe im Nebennetz

Das Modell dieses DR-Typenbaus eines Empfangsgebäudes aus der Nachkriegszeit baute Thomas Groß für seine TT-Nebenbahnanlage.





Um die Nutzungszeit von Dampfloks zu verlängern, unterzog die DR ab Ende der 1950er-Jahre viele Dampfloksbaureihen einer sogenannten Rekonstruktion. Die Fahrwerke wurden überarbeitet und neue Kessel mit Mischvorwärmer verbaut. Diese Kessel waren abgestimmt auf Braunkohlenfeuerung. Im Vordergrund eine 22 (Fleischmann), die aus der Baureihe 39 entstand, im Hintergrund eine Reko-52 (Güztold).



Politische Parolen und Weisungen fand man auch im Bereich der Eisenbahn. Die Windleitbleche der 03 zielt „Parteiaktiv Otto Grotewohl“. Die Inbetriebsetzung von Neubau- und Rekoloks fand bei der DR auch in kleinen Dienststellen statt, um auch dort die Parteiarbeit zu unterstützen. Hier versammelt sich ein Teil der Belegschaft vor der Lok, um den Ausführungen der Parteisekretäre des Bahnbetriebswerkes zu lauschen.

einen hauptbahnähnlichen Ausbau. Personenzüge führte man bei der DR bis zuletzt auch über diese Nebenstrecken, um die Hauptstrecken für den Güterverkehr frei zu halten. Für den Modellbahner ergibt sich hier die willkommene Situation, dass hochwertige Züge auch über eingleisige Strecken und durch kleine Bahnhöfe geführt werden können.

Die vielen zerstörten Empfangs- und Nebengebäude in den Bahnhöfen baute

man wieder auf. Typisch für die Zeit und aus Kostengründen setzte man hier auf einfache und standardisierte Entwürfe. Vereinfachte Bauten mit schnörkellosen Putzfassaden und eine zweckmäßige Bauweise waren die Folge. Auch Brücken und andere Kunstbauten wurden eher funktional wieder errichtet. Insbesondere in Regionen mit starken Zerstörungen wie dem Oderbruch zogen sich die Arbeiten an der Wiederherstellung des Betriebes länger hin.

Elektrifizierungsprogramm

Die Fahrleitungsanlagen und die Einrichtungen der Stromerzeugung in Mitteldeutschland wurden nach dem Krieg abgebaut und mit den elektrischen Lokomotiven in die Sowjetunion transportiert. Dieser Schritt war für die Eisenbahner besonders schmerzlich, da nach dem Krieg viele Anlagen der elektrischen Zugförderung wiederhergestellt waren und so den Betriebsdienst der DR erleichterten. Ab 19. März 1946 erfolgte auf sowjetischen Befehl die Demontage der 15-kV-Anlagen in Mitteldeutschland. Fahrleitungsanlagen wurden abgebaut, Kraft- und Unterwerke demontiert.

Von den Fahrzeugen, die nach Kriegsende noch vorhanden waren, wurden von den in der sowjetischen Zone (und West-Berlin) vorhandenen 213 Elloks von März 1946 bis Oktober 1946 163 Loks in die Sowjetunion überführt.

Die Bestrebungen, dort elektrischen Betrieb aufzubauen, waren nur mäßig erfolgreich, sodass viele Fahrzeuge und viel Material ungenutzt abgestellt war. Die DDR kaufte 1952 einen Großteil der beschlagnahmten Ausrüstung und Fahrzeuge (oder das, was davon noch übrig war) zurück und transportierte es ab 1955 Richtung Westen ab.

Weil die Schwermaschinenindustrie und der Anlagenbau der DDR in den 1950er-Jahren noch nicht leistungsfähig genug waren, musste für die Wieder-

elektrifizierung auf das zurückgeholte Material zurückgegriffen werden. Damit war der ehrgeizig aufgestellte Plan nicht zu erreichen. Anfangs konzentrierte man sich auf die elektrische Wiederinbetriebnahme der für den Güterverkehr wichtigen Strecken Leipzig–Halle–Magdeburg und Leipzig–Zwickau–Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), was sich aber bis in die 1960er-Jahre hinzog. Dafür kamen in den 1950er-Jahren andere industriell geprägte Orte wie Bitterfeld oder Dessau mit ans Netz.

Der Lokomotivbau in der DDR war zu der Zeit ebenfalls mit der Fertigung von Reparationsleistungen und Exportaufträgen ausgelastet. Aus diesem Grund ertüchtigten die Verantwortlichen das Raw Dessau und setzten dort zuerst die Vorkriegskonstruktionen instand. In Teilen kamen die Arbeiten Neubauten gleich. Aus Gründen der späteren Instandhaltung konzentrierte man sich anfangs auf die Baureihen mit Einzelachsantrieb (E 04, E 44, E 94). Aber auch Splittergattungen wie die E 17, E 95 und zehn E 77 baute man wieder auf.

Bereits 1956 erhielt LEW in Hennigsdorf von der DR das Pflichtenheft für die neu zu bauende E 11 und die daraus abzuleitende E 42 für den Güterverkehr. Die beiden Prototypen lieferte man 1961 an die DR. Mit der Entscheidung der DDR 1965, auf sowjetisches Öl und die Dieseltraktion zu setzen, bremste man die Elektrifizierungsbemühungen um Jahrzehnte aus, was nach 1946 dem zweiten Einschnitt gleichkam.

Die typischen Vorkriegs-Elloks in den Ausführungen der 1950er-Jahre sind

1959 entstanden bei der DR die Prototypen von Fahrzeugen, die danach über Jahrzehnte den Betrieb prägen sollten.

Die Diesellokbaureihen V 15 und V 60 sind Konstruktionen der 1950er-Jahre und leiteten großflächig die Verdieselung auch bei der DR ein. Auch die auf alten Fahrgestellen erbauten Rekowagen entwickelte man Ende der 1950er-Jahre. 1959 entstand ein erster Prototyp eines dreiachsigen Wagens. Später baute man auch vierachsige Wagen um. Rekowagen mit einer V 15 ohne Heizung kamen bei der DR im Sommer unter anderem auf Nebenbahnen zum Einsatz. Aber auch die umfangreiche Verdieselung konnte vielen Nebenstrecken nicht das Überleben sichern; in den 1950ern verabschiedete sich die DR von etlichen Strecken im Nebennetz. Im Bild ist das TT-Modell von Piko vor einem Wagen (Serienausführung) von Kühn zu sehen.



Die DR musste größtenteils mit heimischer Braunkohle auskommen, da Steinkohle in der DDR nicht vorkam. Zum einen animierte man die Eisenbahner zum Kohlesparen, andererseits setzte man auf neue Feuerungsarten. Die Braunkohlenstaubeuerung, die man beispielsweise in die Baureihen 03.10, 44 oder 52 einbaute, reduzierten den Energieverbrauch merklich. Die 44 1232 (Umbau aus Roco-Lok) wird hier auf der Drehscheibe des Wende-Bahnbetriebswerkes gedreht und für die Rückfahrt vorbereitet.

auch den gängigen Nenngrößen im Modell erhältlich.

Problem der Energie

Im Nachkriegsjahrzehnt setzte die DR hauptsächlich auf den Dampfbetrieb. Weil in der DDR aber keine größeren Steinkohlevorkommen lagen und der Import aus Devisengründen nicht möglich war, musste auf die heimische Braunkohle zurückgegriffen werden. Den Personalen auf den Führerständen verlangte man hier teilweise enorm viel

ab. Erst die Neubaukessel änderten dies in Größenordnungen, da sie an die Braunkohle angepasst waren. Dennoch hatte die Energiewirtschaft der DDR große Anstrengungen zu erbringen, den Energiehunger der jungen Republik mit Kohle zu befriedigen. Bei der DR animierte man die Kollegen zum Kohlesparen, was mit Bannern und Schildern auch in den Bws verdeutlicht wurde.

Konstruktionen wie die Kohlenstaubeuerung mit dem neu entwickelten System Wendler verringerten den Verbrauch und ließen Abfälle aus der Koh-





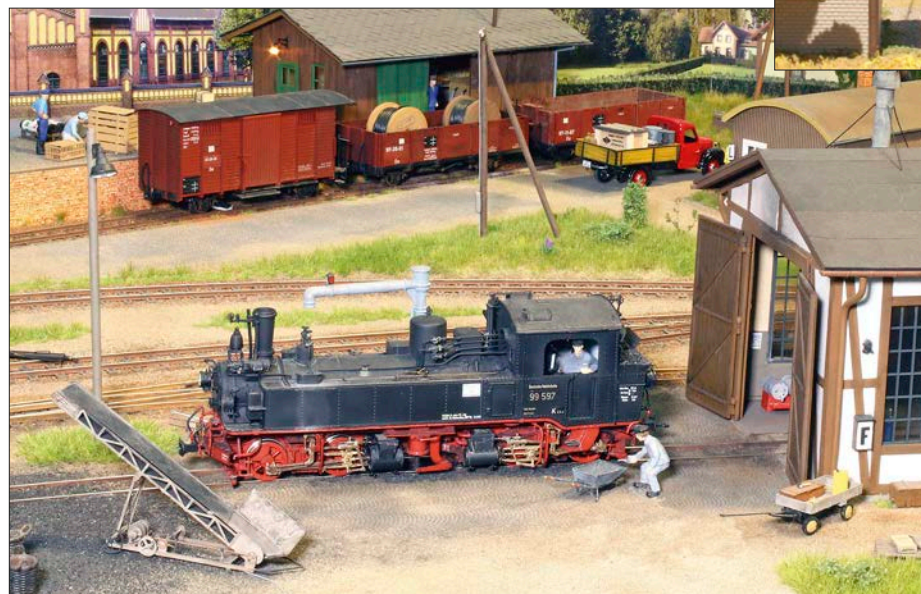
legewinnung nutzbar werden. Die DR baute einige Baureihen wie die 03.10, 44 und 52 mit der neuen Feuerungsart. Ende der 1950er-Jahre wurden zudem die ersten Versuche mit der Ölhauptfeuerung unternommen. Energieknappheit

führte in der DDR außerdem zu der Entscheidung, die Eisenbahn als bevorzugtes Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr anzusehen. Fahrtstrecken für Lkws wurden daher begrenzt und in den Bahnhöfen hielt man

umfangreiche Lager- und Umschlagsmöglichkeiten vor.

Prototypen von Dieselfahrzeugen, die in den kommenden Jahrzehnten das Bild der DR prägen sollten, stellte man ab 1959 vor. Hierzu zählten die V 15 und

Oben: Die Selketalbahn auf dem Abschnitt Gernrode–Stiege wurde 1946 demontiert und mit den meisten Fahrzeugen als Reparationsleistung in die Sowjetunion gebracht. Zur Abfuhr von Rohstoffen baute man den Abschnitt Gernrode–Lindenberg (ab 1952 Straßberg) wieder auf und betrieb ihn als Inselstrecke. Von Gernrode aus kamen die Mallet-Loks der Harzquerbahn zum Einsatz. Im Bild ist Weinerts 99 5906 mit einem H0m-Zug von Tillig abgebildet. Ab 1983 war die Gesamtstrecke der Selketalbahn wieder befahrbar. Rechts: Auch die DR-Schmalspurbahnen wurden in den 50ern teils mit Triebwagen aus den 1930er-Jahren betrieben. In der Prignitz fuhren zwei Schienenbusse vom Typ Wismar, die neue Motoren erhalten hatten.



Links: In den 1950ern waren die Schmalspurbahnen in Sachsen für die Ver- und Entsorgung der Täler und der Industrie sehr wichtig. Man betrieb teils große Netze. Die sächsische IV K stand als eine der gelungensten schmalspurigen Baureihen vielerorts im Einsatz. Später trennte sich die DR von einigen dieser Schmalspurbahnen und baute die Netze ab. Die IV K kamen dann auch auf anderen Netzen der DR zum Einsatz. In der Prignitz und auf Rügen wurden die Loks ab den 1950ern heimisch. Für den Einsatz auf Rügen erhielten sie eine Druckluftbremse, was mit zusätzlichen Luftbehältern auch sichtbar war. Auf vielen Schmalspurstrecken stellte die DR in den 1950ern den Betrieb von Rollböcken auf Rollwagen.

V 60, sowie die Leicht-Verbrennungstriebwagen. All diese Fahrzeuge sind auch als Modell erhältlich.

Schmalspur- und Nebenbahnen

Mit dem sogenannten Befehl Nr. 124 der Sowjets kamen 1949 alle Privatbahnen zur DR. Damit erbte die DR einen kleinteiligen und teilweise sehr veralteten Fahrzeugpark, den man aber für den Betrieb auf den Strecken benötigte. Der Einsatz der Fahrzeuge und Personale erfolgte dann meist von den größeren Dienststellen der DR aus. Einige größere Betriebswerke ehemaliger Privatbahnen blieben aber bestehen.

Auf den Schmalspurbahnen brachten die Neubauloks in den 1950er-Jahren Entspannung. Beim Wiederaufbau abgebauter Strecken errichtete die DR ehemalige Regelspurstrecken in schmaler Spur. Die Prignitz war hier ein prominentes Beispiel.

Das Jahrzehnt der 50er war aber auch mit Streckenstilllegungen bei den Schmal- und Nebenbahnen verbunden. Stark unrentable Strecken(abschnitte) wurden nicht mehr ertüchtigt und stillgelegt, weil der DR die Mittel fehlten, die

In den 1950er begann man bei der Spreewaldbahn mit der Stilllegung erster Streckenabschnitte. Die letzten Züge fuhren bis 1970. Die Spreewaldbahn wurde bis zuletzt mit den Loks aus den Anfangsjahren der Bahn betrieben. Reisezugwagen kamen in den 1950er-Jahren auch aus Sachsen und dem Harz. In den 1950ern waren solche Szenen mit dreifach gekuppelten Loks und kurzen Personenzügen die Regel – so wie hier im H0-Endbahnhof Goyatz (Gebäude Auhagen) und mit Fahrzeugen von Tillig.



In den Jahren 1954 bis 1956 beschaffte die DR 17 Neubau-Dampfloks für die meterspurige Harzquerbahn und die Strecke Eisfeld – Schönbrunn in Thüringen. Den Verkehr auf der thüringischen Strecke stellte man 1973 ein. Heute werden die Neubauloks noch immer im Harz eingesetzt. Im Bild oben ist das H0m-Modell von Tillig im Auslieferungszustand der 1950er-Jahre zu sehen. Auch die Schmalspurbahnen mit 750 mm Spurweite in Sachsen und auf Rügen erhielten von 1952 bis 1956 insgesamt 26 Neudampfloks, die man ebenfalls mit der Achsordnung 1'E'1 versah. Den Neubaudampfloks standen Einheitsloks der 1920er-Jahre Pate.

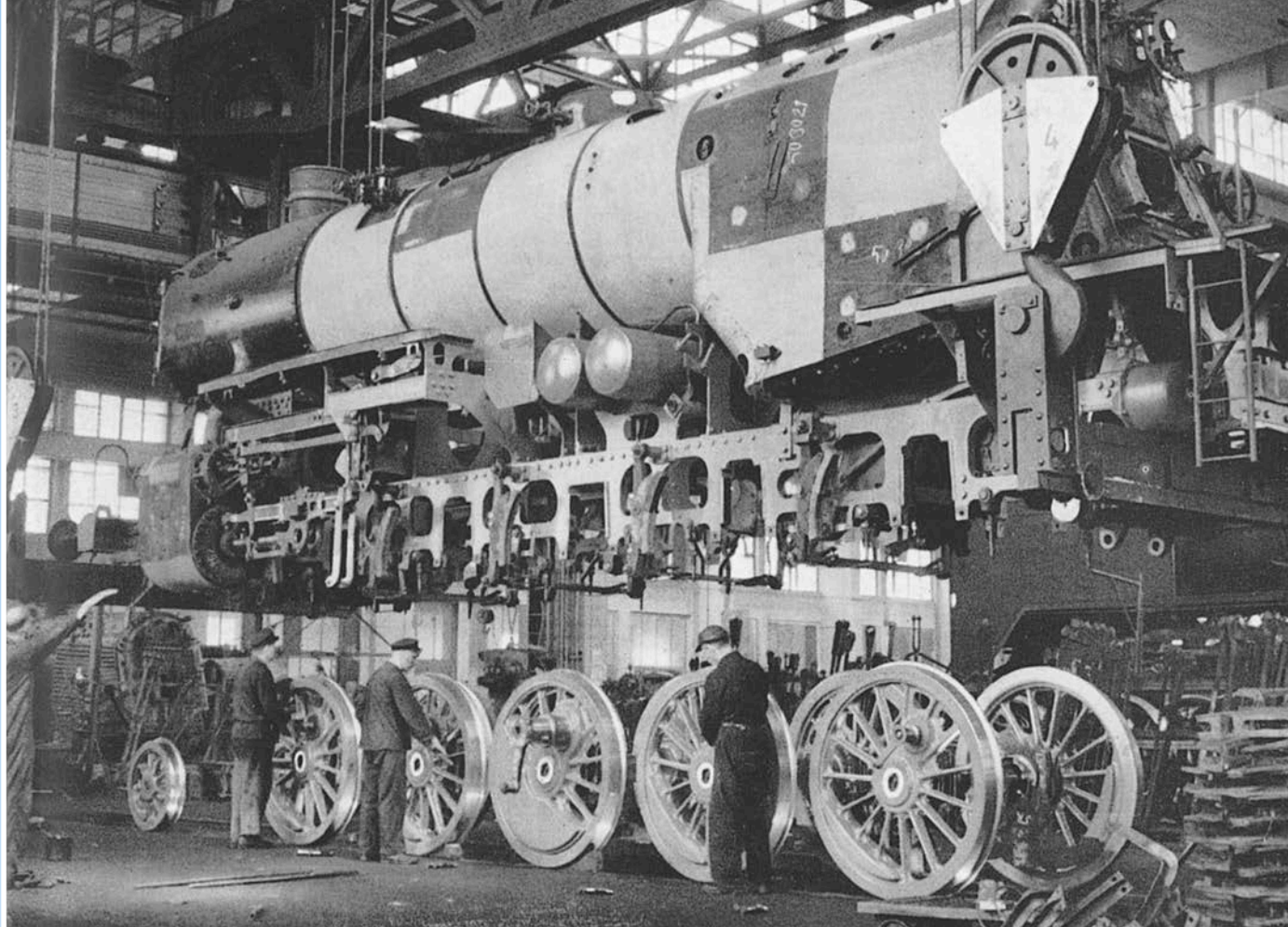
man lieber in die Ertüchtigung des Hauptnetzes investierte.

Eingerichtete Kraftomnibuslinien und eine individuelle Motorisierung der Bevölkerung taten das Ihre dazu bei. Hier steht dem Wiederaufbau und der Moder-

nisierung bei der DR dann auch ein erstes Schrumpfen gegenüber.

Es dominierte noch der Dampfbetrieb, bei dem den vielen Neubau- und Rekoloks auch unzählige ältere Baureihen gegenüberstanden und so für die bei Modellbahnern gewünschte Abwechslung sorgten. sk





Details der Dampflokomotive – einmal anders

Männer & Maschinen

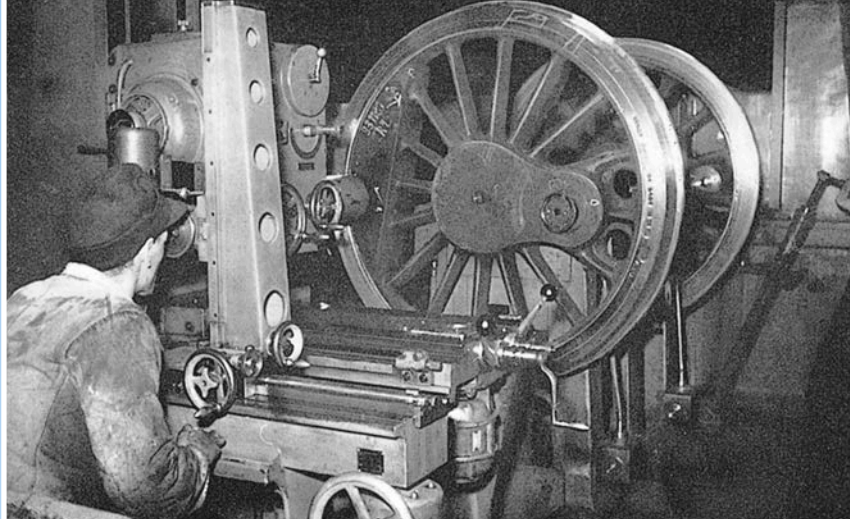
In einem Land vor unserer Zeit, so will es scheinen, zeigte eine Staatsbahn auf anspruchsvollen Fotografien die Arbeitswelt ihrer Eisenbahner: ein Rückblick aus dem Archiv Michael Meinhold.



Details der Dampflokomotive sind es allemal, die wir auf den Aufnahmen dieses Bilderbogens sehen. Allerdings wurden sie nicht zur Illustration eines Fachbuches – wie etwa des legendären „Leitfadens für den Dampflokomotivdienst“ von Leopold Niederstraßer oder der kaum minder bekannten Eisenbahn-Lehrbücherei – angefertigt. Sie stammen aus einer Zeit, in der die Deutsche Bundesbahn, darin einer Tradition der Reichsbahn folgend, in ihrer Selbstdarstellung das praktizierte, was ein halbes Jahrhundert später „corporate identity“ heißen sollte:

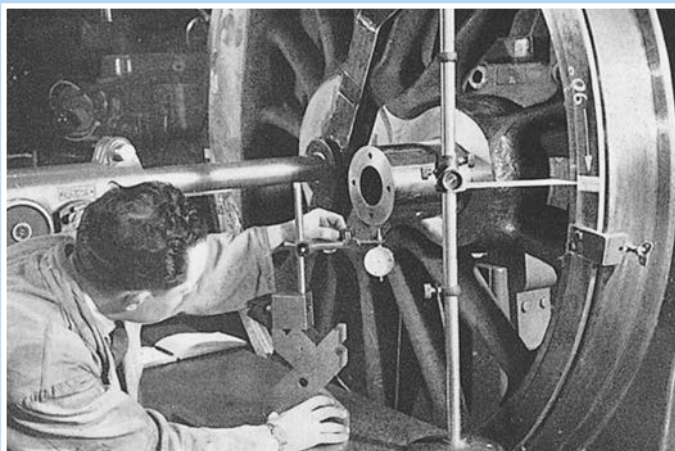
In allen Direktionen hielten Bundesbahn-Fotografen (Below in Frankfurt/M, Först in Kassel, Hollnagel in Hamburg oder Bustorff in Minden seien hier stellvertretend für viele weitere genannt) nicht nur moderne Triebfahrzeuge, wieder aufgebaute Brücken oder neue Empfangsgebäude im Bild fest, sondern auch und gerade die Eisenbahner in ihrer Arbeitswelt.

„Die Deutsche Bundesbahn, mit über einer halben Million Beschäftigten das größte technische und wirtschaftliche Unternehmen der Bundesrepublik, gleicht einem gigantischen Körper. Die Züge, Blutstropfen gleich, pulsieren un-



„Abdrehen eines Kuppelradsatzes einer Dampflokomotive in einem Ausbesserungswerk“ lautet der DB-Text zu dieser Aufnahme, den wir wie auch bei den anderen Fotografien im zeitgenössischen Wortlaut wiedergeben.

Unten links: „Die Messungsergebnisse der verschiedenen Punkte am Rad werden genau registriert; sie müssen mit den errechneten Werten übereinstimmen. Die modernsten Methoden werden angewendet.“

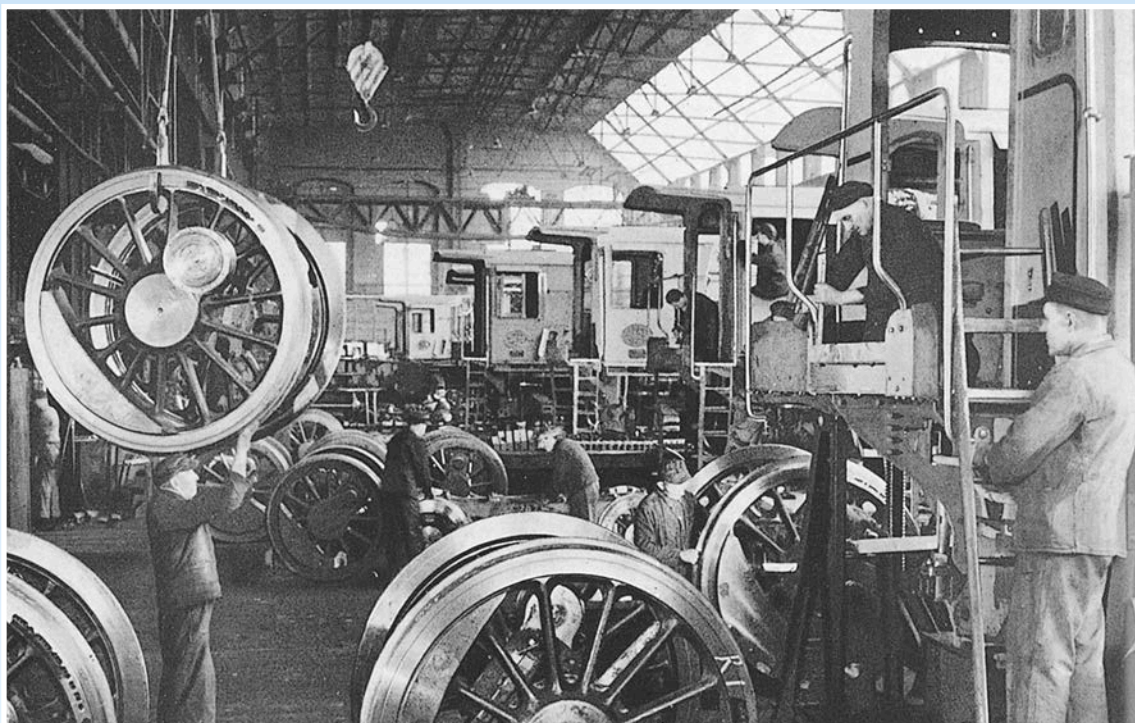


Links oben: „In der hohen Werkhalle schwebt der Kessel mit Rahmen und Dampfzylindern einer schweren Güterzuglokomotive über den Radsätzen. Beim ‚Einachsen‘ kommt es auf den Millimeter an, weil von der Genauigkeit, mit der dabei verfahren wird, in hohem Maße die Laufgüte der Lokomotive abhängt.“

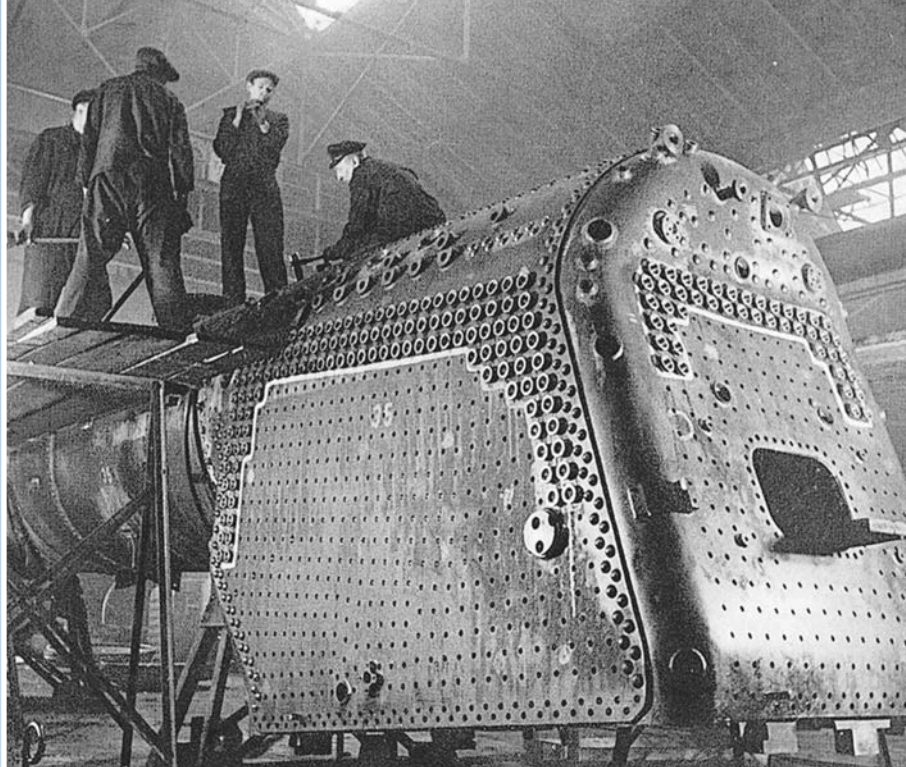
Links unten: „Kesselbären‘ bei Arbeiten in einer Feuerbüchse“



Oben: „Einwalzen eines Sprengrings in das Kuppelrad einer Dampflokomotive“

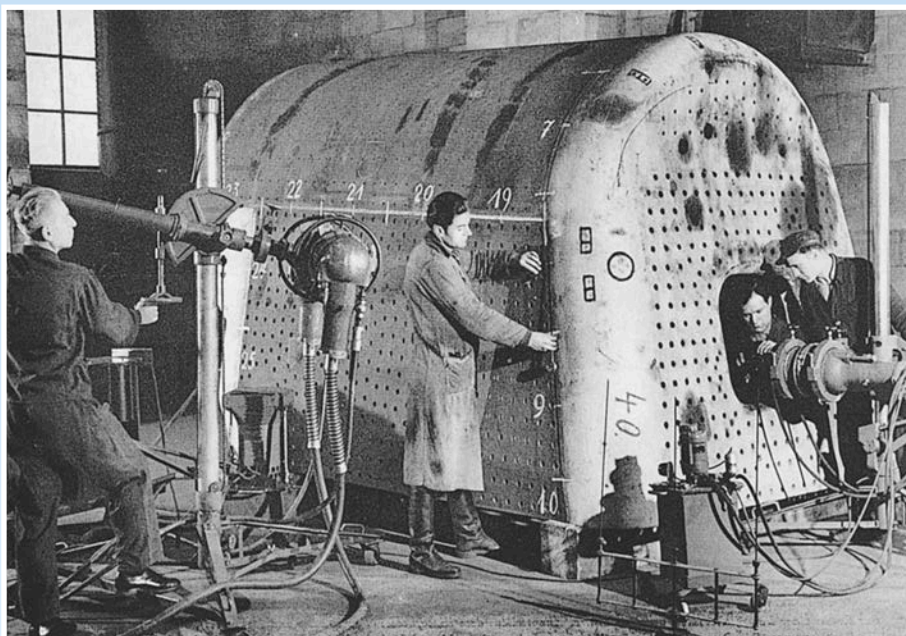


„Die Radsätze werden entsprechend ihrer vorgeschriebenen Reihenfolge zusammengestellt und zum Einbau vorbereitet.“



„Der Kessel einer Dampflokomotive besteht aus drei Hauptteilen: dem Hinterkessel (Feuerbüchse und Stehkessel), dem Langkessel und der Rauchkammer. Der Dampfdruck beträgt bei neuen Lokomotiven 14 und 16 kg/cm. Die Langkesselbleche der Lokomotiven der Baureihe 01 sind 20 mm dick.“

„Die Durchleuchtung des Stehkessels mit Röntgenstrahlen an den am stärksten beanspruchten Stellen und insbesondere an den Schweißnähten deckt auch Fehler im Material auf, die mit bloßem Auge nicht wahrnehmbar sind. Auch diese Maßnahme dient der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes.“



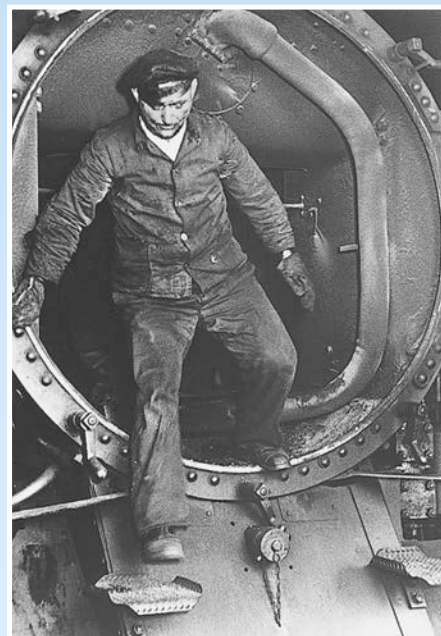
ermüdet durch das weitverzweigte Adernetz der Schienenwege. Wie an keiner anderen Stelle ist auch hier der Vergleich mit einem komplizierten Mechanismus angebracht, in dem ungezählte Rädchen ineinandergreifen. Diese Rädchen sind die Eisenbahner, jeder für sich verantwortungsbewußt auf seinem Pos-

ten, alle zusammen eine unentbehrliche Hilfstruppe für die Wirtschaft des Landes. Im Zeitalter der Technik, der Mechanisierung, der denkenden Automaten werden immer mehr Menschenhände durch exakt arbeitende Maschinen ersetzt – wie aber soll man auf die Eisenbahner verzichten können?“



„Die Wände des Stehkessels einer Lokomotive sind durch über tausend Stehbolzen mit der innenliegenden Feuerbüchse verbunden. Die Stehbolzen werden eingeschweißt.“

„Schmutzig ist die Arbeit in den Rauchkammern der Lokomotiven. Heiz- und Siederohre müssen von Flugasche befreit werden. Aber auch diese Arbeit ist notwendig.“

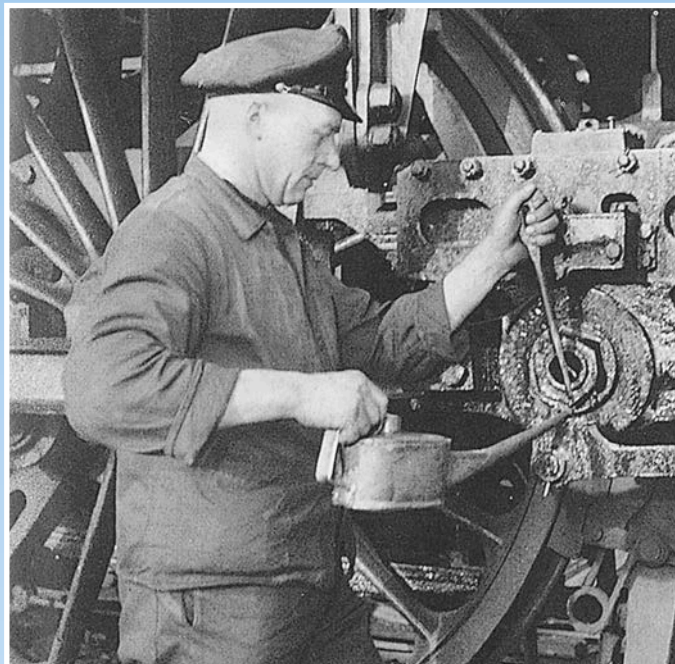


Diese Sätze aus der Einleitung zum Bildband „Männer am Schienenstrang“ von 1955 vermögen uns trotz des heute eher anrührend anmutenden pathetischen Untertons etwas zu sagen, das kein dem Flugzeug entstiegener Bahn-Manager auf dem Weg zur Börse jemals wieder vermitteln können.



„Während einer kurzen Fahrtpause beseitigt der Heizer sorgfältig eine kleine Undichtigkeit am Dampfzylinder seiner Lok. Liebe zum Dienst, Pflichtbewußtsein und handwerkliches Können sind die Voraussetzungen für Eisenbahner, denen eine so große Verantwortung für Menschen und Gut übertragen wird.“

„Beim Reinigen einer Dampflokomotive der Baureihe 01“, hier der 01 096 – 1931 fabrikneu an das Bw Frankfurt/M 1 geliefert und bis 1954 (also auch zum Zeitpunkt der Aufnahme) hier beheimatet.



„Auch das Abölen des Triebwerks einer Dampflokomotive gehört zu den Obliegenheiten des Heizers.“ Uns ermöglicht diese Aufnahme einen genauen Blick auf Kreuzkopf und Kreuzkopfbolzen. Unterhalb des Kreuzkopfbolzens sehen wir den Lenkeransatz, an dem der Bolzen mit Zapfen für die Lenkerstange sitzt.

„Heizer mit Durst“. 78 276 ist ab 1948 beim Bw Hamburg-Altona und am 31.12.1957 beim Bw Hamburg Hbf stationiert. Am 1.6.1966 wird sie dem Bw Hamburg-Altona zugeteilt und kurz darauf ausgemustert.





„Steburg“ ist eine Landschaftsanlage und entsprechend dominiert „Grün“ in Form von Wiesen und Wäldern.
Fotos: SR

Eine Nebenbahn in den 1950er-Jahren

Weiter mit Steburg

Langjährigen Lesern ist die hier gezeigte Anlage „Steburg“ von Stephan und Burkhard Rieche keine Unbekannte. Bereits in MIBA-Praxis „Modellbahn-Landschaft“ wurde sie 1995 zum ersten Mal vorgestellt. In MIBA-Spezial 82 „Plan die Bahn“ wurde die schrittweise Planung der Anlage vorgestellt. Über eine Erweiterung nach einem Umzug berichtete MIBA 5/2012. Die nächste Ausbaustufe und den Betrieb stellen Stephan und Burkhard Rieche hier vor.

Die H0-Anlage von Burkhard und mir spielt im leicht hügeligen Südosten von Niedersachsen, der vom Harz, dem Harzvorland und anderen, kleineren Mittelgebirgszügen geprägt wird. Hier gibt es kaum größere Städte, eher Dörfer und Kleinstädte. Entsprechend beschaulich geht es zu.

Auch Schwerindustrie sucht man mit Ausnahme der Gebiete um Salzgitter und Goslar/Oker vergeblich; es dominiert Klein- und Mittelindustrie sowie Land- und Forstwirtschaft. Eine erhebliche Rolle – auch aus verkehrstechnischer Sicht – spielt hingegen der Tourismus.

Damals war an eine Flugreise nach „Malle“ (weder Mallorca noch Malediven) nicht zu denken. Geldbeutel und technische Möglichkeiten beschränkten den Urlaub in der Regel auf einen Bereich von ein paar Hundert Kilometern um den Wohnort herum. Gerade für Stadtbewohner galt die Devise „Hauptsache ins Grüne“; ein Bedürfnis, dem die noch junge DB in zunehmendem Maße mit Touristen- und Sonderzügen entgegenkam.

Am Anfang der 50er-Jahre dominierten betriebstechnisch noch Dampfloks die Gleise, sogar in hoher Typenvielfalt nicht nur aus Reichsbahnzeiten. Auch Länderbahnloks tummelten sich bis gegen Ende der 50er – in der Vielfalt reduziert und peu à peu durch Dieselfahrzeuge ersetzt – auf den Gleisen. Insbesondere sind in diesem Zusammenhang natürlich die Schienenbusse der Baureihen VT 95 und 98 zu nennen. Aber auch der eine oder andere Vorkriegstriebwagen ist noch auf den Gleisen zu sehen.



Ein Personenzug, geführt von 86 199, fährt von Lindthal her in Steburg ein. Das Empfangsgebäude ist übrigens ein Umbau aus dem Kibri-Bahnhof Eschbronn.

Im Gegensatz zu heute gibt es neben den (Nahverkehrs-) Personenzügen auch viele Eilzüge, die längere Distanzen durchlaufen, oft auch mit interessanten Kurswagenverbindungen, die umsteigefreies Reisen ermöglichen – es gab ja noch keine Rollkoffer und man musste seine Koffer und Taschen noch tragen. Wir „spielen“ übrigens das Jahr 1956, weil in diesem Jahr die dritte Wagenklasse entfiel, aber in dem Übergangsjahr alte und neue Beschriftungen parallel anzutreffen waren.

Wesentlich ist es für den Modellbetrieb auch noch, ob es sich um eine Durchgangs- oder Stichstrecke handelt. Prinzipiell bietet eine Durchgangsstrecke mehr Potential für Abwechslungen, weil mit der richtigen betrieblichen Begründung alles Mögliche durchfahren werden kann. Selbst mit Baureihe 03 bespannte und umgeleitete Schnellzüge führt es durchaus auf Nebenbahnen. Aber da wir ohnehin nur fünf Gleise im Schattenbahnhof unter Steburg zur Verfügung hatten, entschieden wir uns gegen solche Extravaganzen und für einen Stichstreckenbetrieb.

Nach einem Ausbau des Dachbodens hatten wir das bisherige „Eisenbahnzimmer“ geräumt und sind mit der Anlage unter das Dach umgezogen. Am neuen Aufstellort standen nun 7 m Länge zur Verfügung, optisch geteilt durch

einen unverrückbaren Dachpfosten in zwei Sektionen von jeweils 3,5 m. Da hätte man natürlich einen größeren, vor allem längeren Bahnhof unterbringen können, denn die nutzbare Gleislänge von 1,2 m in Steburg limitiert den Betrieb doch auf sehr nebenbahnorientierten Verkehr. Nach einiger Überlegung entschieden wir uns allerdings, den

Bahnhof so zu belassen und der Verlängerung der Strecke den Vorzug zu geben.

Der zur Verfügung stehende Platz ermöglicht nun eine Erweiterung der Anlage in U-Form. 3,5 m geht es zunächst einmal geradeaus, gefolgt von einem 180°-Bogen. Die Erweiterung nehmen wir nun Stück für Stück vor; pardon, es muss natürlich Modul für Modul heißen.



In verkehrsschwachen Zeiten reicht im Personenverkehr auch schon mal ein VT 70.



Außerplanmäßige Begegnung zweier Güterzüge in Steburg

Um immer einen betrieblichen Endpunkt zu haben, bauten wir einen alten H0m- zu einem H0-Schattenbahnhof um. Zwischen diesem und Steburg reißen sich nun die Module ein. Momentan arbeiten wir an einem aus zwei Teilen bestehenden Modul. Auf dem linken, bereits fertigen Teil befindet sich eine Holzrampe, das rechte Modulteil ist

noch im Rohbau und soll einen Bahnübergang aufnehmen. Warum diese Modultrennung? Modulkästen sollten unserer Auffassung nach nicht länger als 1-1,2 m lang sein, damit man sie noch bequem transportieren kann. Wenn man für jede Trennung ein Modulprofil vorsieht, entsteht recht schnell ein sehr uniformer Gesamteindruck. Durch das Zu-

sammenfassen von mehreren Teilstücken zu einem „Großmodul“ wird dieser Eindruck vermieden und das Ganze wirkt schlussendlich aufgelockerter. Ebenfalls der optischen Abwechslung wegen dient die Fortführung der Anlage in Form leichter Bogenmodule, anstatt von schnurgeraden Modulen.

Auf der bereits erstellten Modulhälfte wurden zur Schaffung von zusätzlichem Rangierbetrieb zwei Gleisanschlüsse vorgesehen: Nach hinten in Form einer Freiladerampe, die in erster Linie der Holzabfuhr dient, liegt sie doch geradezu idyllisch fernab von jedem Ort tief im dunklen Forst. Nach vorn erfolgt ein Anschluss, der vor das eigentliche Modul gesetzt wird. Derzeit ist hier noch nichts angeschlossen, aber es wird wahrscheinlich auf eine Fabrik (ja, die Ferdi Frickelmann'sche Fahrradfabrik aus MIBA-Spezial 18) oder eine Schüttgutverladung wie einen Steinbruch oder ein Schotterwerk hinauslaufen.

Auch im Güterverkehr tauchen zwar schon erste Neubauwagen wie der Gmhs 53 auf, es dominieren aber ganz klar Vorkriegswagen wie der hier abgebildete Om 21.





Die 93 720 wird überwiegend im Güterverkehr eingesetzt und passiert hier die rechts abgebildete Holzverladerampe.

Unten: An gleicher Stelle brummt zu verkehrsschwacher Stunde der VT 70 vorbei.

Das eigentliche „U“, das nun folgt, ist kein Modul im engeren Sinne. Der Kern dieses Abschnitts ist ein herausnehmbares Brückenstück, weil sich hier ein Fenster befindet, das nach wie vor gut zugänglich sein sollte. Die als Bögen aus-



geführten Auflagen dieser Brücke sind quasi fest in ihr Umfeld eingebaut, haben aber an ihren Außenseiten modulkompatible Anschlüsse. Die „Brücke“ entstand in sehr leichter Ausführung aus drei dünnen, verleimten Holzbrettern.

Der Anschluss an den nun folgenden Schattenbahnhof ist momentan noch recht provisorisch, weil er „später“ einem durchgestalteten Endbahnhof weichen soll. Der Schattenbahnhof entstand, wie schon gesagt, aus einem alten H0m-Schattenbahnhof, auf dem neue Normalspurgleise verlegt wurden. Darüber hinaus wurde am Ende des ursprünglichen Segments ein weiteres kurzes Segment für die Roco-Drehscheibe angeflanscht. So eine Drehscheibe als Weichenersatz ist zwar keine billige Lösung, aber sie erspart doch einiges an Länge. Und wer weiß, vielleicht wird's ja doch mal irgendwann was mit dem Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen et cetera ... Allerdings wohl nicht im Zusammenhang mit Steburg!

Unter dem Bahnhof Steburg befindet sich wie auch bei dem ursprünglichen Aufbau ein fünfgleisiger Schattenbahnhof in Form einer Kehrschleife. Hier werden die Züge für eine Fahrplansitzung aufbewahrt, womit sie auch staubgeschützt abgestellt sind.

Der ursprüngliche Teil der Anlage mit dem Bahnhof „Steurg-West“ und dem Tunnel zur unter dem Bahnhof liegenden Kehrschleife

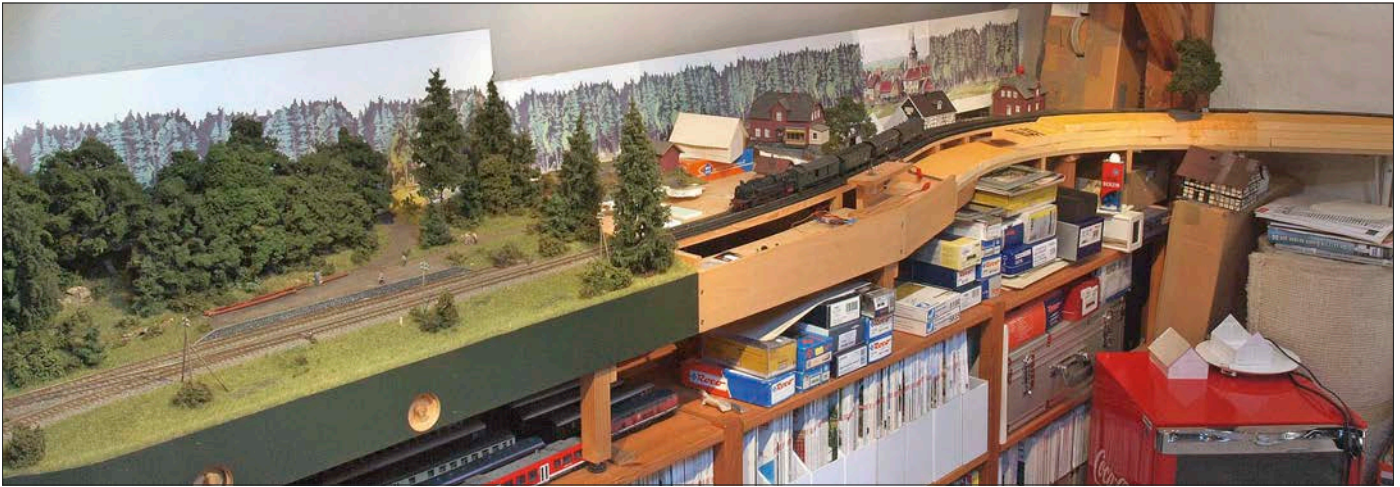


In Szenen gruppiert bringen Preiser-Figuren „Leben“ auf die Anlage.



Das Milchvieh zeigt sich äußerst störrisch beim Verladen – liegt es an der Ladebrücke?





Blick über den rechten Teil der Anlage: Ganz links die bereits durchgestaltete Hälfte des Rampen-/Streckenmoduls, dahinter (bis zum Ende der vorderen Blende) die noch nicht durchgestaltete Hälfte, gefolgt von dem „fest“ eingebauten Bogen zur Brücke.

Der Betrieb

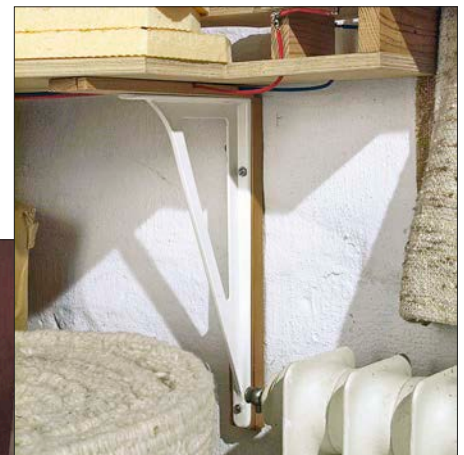
Der Fahrplanbetrieb sollte einen ganz normalen Nebenbahnbetrieb der 1950er-Jahre nachbilden. Doch was bedeutet ein ganz normaler 50er-Jahre-Nebenbahnbetrieb? Das ist nicht einfach zu beantworten, insbesondere wenn man diese Zeit gar nicht selbst erlebt hat. Schließlich wurde damals nicht jede Bewegung der Lok xyz in Internetforen oder Fachzeitschriften dokumentiert und so für alle Ewigkeiten festgehalten.

Wir mussten uns also ein Bild machen, das aus vielen verschiedenen Puzzleteilen zusammengesetzt entstand. Da sind zum einen zeitgenössische Fotos, die insbesondere in den letzten Jahren in vielen Bildbänden von Fotografen wie Bellingrodt, Hollnagel, Rotthowe und anderen veröffentlicht wurden. Zum anderen gibt es Fahrpläne und Kursbücher, die zumindest einiges über den Personenverkehr erzählen. Auch zeitgenössische Publikationen wie die DB-Zeitschriften taten das ihre, dieses Puzzle zusammenzusetzen. Mit etwas gutem Willen und Ausdauer bekommt man jedoch mit der Zeit sein „Bild“, das man in Form eines Fahrplans umsetzen kann. Dabei können regionale und modellbetriebliche Aspekte Berücksichtigung finden.

Der Fahrplan

Also führt unsere Strecke angenommenmaßen in einen kleinen Ort im Harz oder im Solling. Hier im Mittelgebirge gibt es noch wenig Industrie und auch wenig Landwirtschaft, dafür aber viel Forstwirtschaft und Tourismus. Neben

Rechts: Der Bogen zur Brücke steht zum einen auf dem Unterbauregal und stützt sich direkt vor der Brücke auf einem Metallwinkel mit Holzbrettchen zum Einstellen der waagerechten und senkrechten Ausrichtung ab. Das Einstellen erfolgt mit Unterlegscheiben.



Die Lagefixierung der Brücke erfolgt durch 4-mm-Stecker und -Buchsen, die auch gleichzeitig die Spannungsversorgung übernehmen. Es sieht „primitiv“ aus, funktioniert aber.



Der Schattenbahnhof sowie ein einfaches Streckenmodul liegen auf zwei Holzträgern, die Zugang zum Regal dahinter gewährleisten.



Der Star der Steburger Züge ist der mittägliche Eiltriebwagen aus der fernen Großstadt. Ähnliche Triebwagen führen beispielsweise von Bielefeld in den Harz. Meist fährt er zweiteilig, hier aber nur einteilig als Solo-VT 60.

dem fahrplanmäßigen Grundgerüst aus dem obligatorischen Pendlerverkehr in die nahegelegene Kreisstadt und ein, zwei Nahgüterzügen gibt es daher also als Besonderheiten einen Holzzug zur Abfuhr von Langholz und einen Eilzug aus dem Norden des Landes, den die Hamburger, Bremer oder auch Hannoveraner bevorzugt für die angesprochene Fahrt „ins Grüne“ benutzen. Im Harz gab es solche Sonderzüge beispielsweise auf der Innerstetalbahn nach Altenau. Ein anderes Beispiel sind die bis in die 80er-Jahre verkehrenden Eilzuglangläu-

fe von Oberhausen oder Bielefeld in den Südharz nach Walkenried und Odertal.

Nach einigem Hin und Her ergab sich der im Folgenden beschriebene Betriebsablauf. Er basiert darauf, dass die fünf Gleise im Schattenbahnhof folgendermaßen belegt sind:

- Gleis 1: VT 70
- Gleis 2: 86 mit Personenzug
- Gleis 3: VT 60 als Eiltriebwagen
- Gleis 4: 93 mit Güterzug
- Gleis 5: 50 oder 56 mit „Holzzug“

Werfen wir nun einen Blick auf den Bildfahrplan und gehen den Betriebsablauf

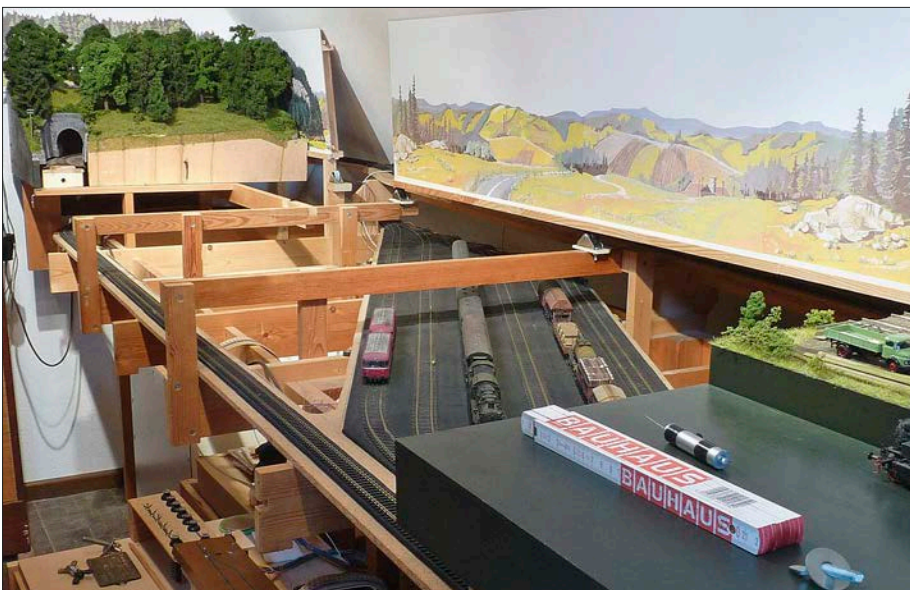
einmal durch. Der Betrieb beginnt mit einem „einfachen“ Personentriebwagen, der angenommenermaßen im fiktiven Endbahnhof „Lindthal“ übernachtet hat und um kurz nach 5 Uhr die ersten Pendler in die Kreisstadt bringt. Der nächste Pendlerzug, der kurz vor 7 Uhr aus Lindthal startet, muss erst einmal kurz nach 6 Uhr aus der Kreisstadt über Steburg nach Lindthal fahren und dort Kopf machen.

Interessant ist ein Personenzugpärchen gegen 7 Uhr, das nur zwischen Lindthal und Steburg verkehrt. Dieser Zug verdankt sein Dasein der Tatsache, dass ich eine Weinert-93 mit einem gewissen Aufwand in die 93 526 – die letzte ihrer Gattung und 1968 in Hannover ausgemustert – umgewandelt hatte. Diese Lok über die alten Fleischmann-Weichen rattern zu lassen, war mir etwas suspekt; das Risiko eines GAUs in Form einer Entgleisung mit anschließendem Absturz aus 1,1 m Höhe schien mir doch etwas zu hoch.

Zwar ist in den letzten 20 Jahren noch nie eine Lok abgestürzt und auch die Weinert-86 läuft wie eine Eins über alle noch so schlecht verlegten Gleise. Um Murphy auch nicht den Hauch einer Chance zu geben, musste nun eine Begründung für einen nur im sichtbaren Bereich verkehrenden Zug her. Diese liefert nun das ländliche Erziehungsweisen, in dem sich angenommenermaßen in Lindthal einige Schulen befinden, zu denen die Schüler kurz vor acht gebracht werden können.

Mittags gibt es dazu ein Pendant, um die Schüler wieder zurückzubringen. Dafür wird also in Lindthal besagte 93 526 neben einigen betagten Personenzügen wie Langenschwalbachern vorgehalten und schultags auf die Strecke geschickt. Ob man tatsächlich für solche Zwecke in Endbahnhöfen in den 50er-Jahren noch Dampfloks stationiert hat, entzieht sich meiner Kenntnis, aber zumindest bei Privatbahnen gab es den Fall, dass der eine oder andere alte Triebwagen mit Schülerfahrten sein Gnadensbrot verdiente.

Nun folgt ein Nahgüterzug, der Wagen aus der „großen weiten Welt“ bringt. Er hat in Steburg einige Zeit Aufenthalt, um Güterwagen an die verschiedenen Ladestellen zu verteilen. Im Endbahnhof wird er von einem Triebwagen aus der Kreisstadt eingeholt. Da der Güterzug vor dem Triebwagen die Rückreise antritt, obwohl er langsamer ist, wird er auf der



Als Zugspeicher im eigentlichen Sinne dient dieser unterirdische Schattenbahnhof, der in einer Kehrschleife unterhalb von Steburg liegt. Da er aus einer anderen Anlage übernommen wurde, sind nur fünf Gleise angeschlossen, das sechste liegt dort funktionslos. Aber für einen eher bescheidenen Betriebsablauf wie beschrieben reichen auch fünf Gleise. Im Hintergrund die seitenschiebbliche Hintergrundkonstruktion

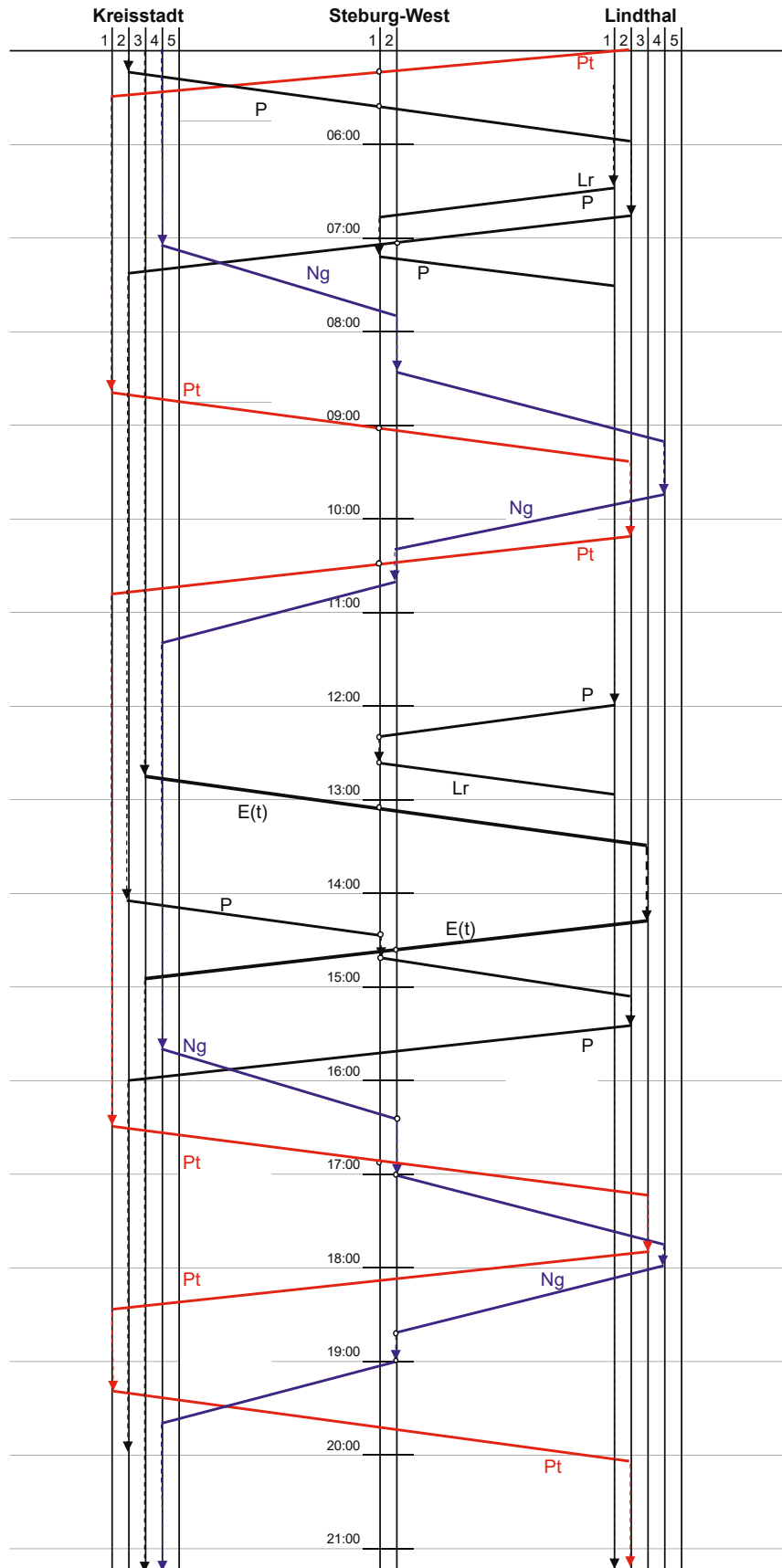
Rückfahrt in Steburg von dem Triebwagen wieder überholt.

Nach der Mittagsleistung des Schülerzugs folgt Steburgs „Vorzeigezug“, der schon eingangs erwähnte Eilzug aus der fernen Großstadt, wie es solche Eilzüge im Harz beispielsweise aus Hannover, Bielefeld oder sogar dem Ruhrgebiet gab. Während man ihn auf der Hinfahrt „pur“ genießen kann, erfolgt auf der Rückfahrt eine Kreuzung mit einem Personenzug. Dabei kommt der Personenzug als Erster an, damit der Eilzug (zumindest planmäßig) nicht auf ihn warten muss, sondern nur einen kurzen Aufenthalt hat. Der Personenzug fährt auf Gleis 1 ein und hält dort, um die Zugkreuzung abzuwarten. Um nach Gleis 2 zu kommen, dürfen auf Gleis 1 keine Zugbewegungen stattfinden, während der Eilzug in Gleis 2 hält. Es versteht sich von selbst, dass der Personenzug bei diesem Manöver die Bohlenübergänge von Gleis 1 freihalten muss; das Manöver funktioniert also nur mit einem relativ kurzen Personenzug oder einem Triebwagen.

Für den Rest des Tages geht es in ähnlicher Form wie am Vormittag weiter. Es wechseln sich wieder einzelne Züge und Zugkreuzungen ab. Auch nachmittags verkehrt noch ein Nahgüterzug, um Wagen für die „große weite Welt“ abzuholen. Für jeden Güterzug hat man übrigens die Wahl zwischen den beiden in Gleis 4 und 5 stehenden Zügen. Kurz nach acht Uhr abends verlässt dann der letzte Personenzug Steburg und die Bürgersteige (pardon: Bahnsteige) können bis zum nächsten Morgen hochgeklappt werden.

So weit zu unserem Betriebstag in Steburg, wie er aus verschiedenen Vorbildsituationen zusammengebastelt wurde. Wie im richtigen Leben sind auch die Steburger mit dem Fahrplanangebot nicht ganz einverstanden. Allgemein wird über zu wenig Züge geklagt und insbesondere über große Lücken am Vormittag. Mal sehen, was davon zum nächsten Fahrplanwechsel berücksichtigt wird ...

Im Modell fahren wir übrigens nicht nach Uhr, sondern von einem konkreten Zeittakt losgelöst lediglich in der Reihenfolge des Fahrplans. Mag sein, dass bei diesem Modellfahrplan die eine oder andere historische oder betriebliche Unstimmigkeit hineingeraten ist, aber uns macht dieser Ablauf auf jeden Fall eine ganze Menge Spaß. *SR/BR*



Der Tagesablauf eines Betriebstages in Steburg: Links die Gleise des verdeckten Schattenbahnhofs „Kreisstadt“, in der Mitte Steburg-West mit seinen beiden Gleisen, rechts der sichtbare Schattenbahnhof „Lindthal“. Die Zeitachse führt von oben nach unten und diagonal die im Laufe des Tages verkehrenden Züge. Im Haupttext wird der Ablauf im Detail erklärt.

Am 23. August 1958 steht 10 002 mit ihrem D-Zug in Marburg an der Lahn. Die praktisch noch neue Lok scheint eine kleine Undichtigkeit an der Speisepumpe zu haben.



Ein Streifzug durch die 50er mit Helmut Oesterling

Hochbetrieb auf Hauptstrecken

Den Betrieb auf Nebenstrecken haben wir im vorherigen Kapitel anhand von Modellbahnszenen gezeigt. Es liegt wohl in der Natur der Sache, dass Hauptbahnen besser mit Vorbildfotos gezeigt werden. Martin Knaden hat einen Bilderbogen mit Fotos von Helmut Oesterling zusammengestellt.

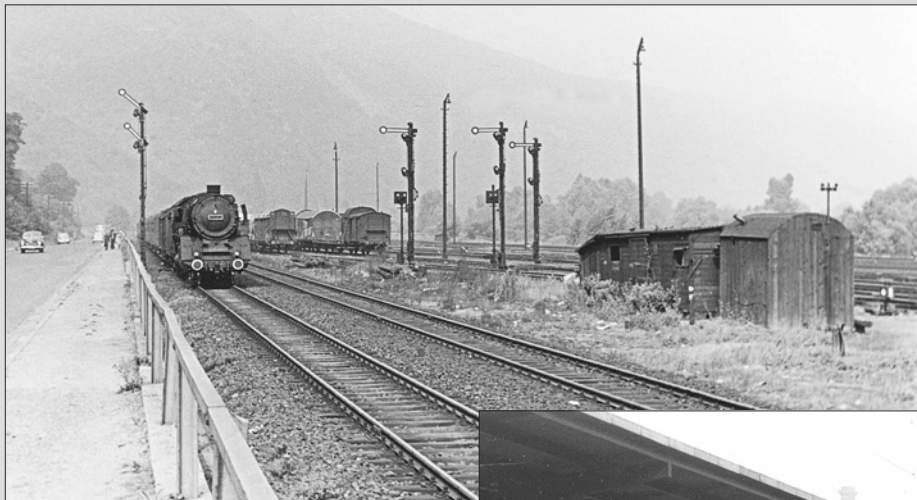
Helmut Oesterling mag unter den Eisenbahnfotografen vielleicht weniger bekannt sein. Dennoch ist sein über Jahrzehnte geschaffenes Werk, das posthum Bestandteil des Archivs Michael Meinhold wurde, durchaus beachtenswert. Die folgenden Seiten bilden freilich nur einen kleinen Ausschnitt aus der Fülle gelungener Aufnahmen ab.

Dabei haben wir den Schwerpunkt auf bislang unveröffentlichte Bilder gelegt. Alle sind in den 50er-Jahren entstanden, die meisten zeigen – dem Bestand der Triebfahrzeuge entsprechend – Dampfloks. Aber auch die anderen Traktionsarten kommen nicht zu kurz.

Sein Wohnsitz in Frankfurt/Main führte dazu, dass in der hessischen Metropole besonders viele Bilder geschossen wurden. Ein dankbares Terrain, waren doch gerade hier interessante Fahrzeuge beheimatet. Die Kamera war aber auch auf unzähligen Reisen stets griffbereit dabei. Als Technischer Betriebsleiter der Stadtwerke war Helmut Oesterling ja gewissermaßen „vom Fach“, kannte also sein Metier ganz genau. *MK*

Wir wissen nicht genau, wer dieser Steppke am Frankfurter Hauptbahnhof war. Der Verdacht liegt aber nahe, dass es Klaus Oesterling war, der Sohn des Fotografen. Solchermaßen vom Vater geprägt, war Klaus Oesterling lange Jahre Verkehrsdezernent der Stadt Frankfurt. Der Apfel fällt halt nicht weit vom Stamm ...





Mit einem langen Zug von hochvollen Selbstentladewagen donnert 44 388 vom Bw Treuchtlingen am 16. Mai 1959 durch den Hauptbahnhof Würzburg. Donnert? Wirklich? Wir hoffen mal, dass der Lokführer das Tempo angemessen reduziert hat – auch wenn seinerzeit noch nicht so viel Wert auf Sicherheit gelegt wurde.



Mit einer Garnitur von Umbaudreischern hat 38 2263 am 4. Oktober 1959 soeben die Halle von Köln Hauptbahnhof verlassen und die enge Kurve am Dom passiert. In wenigen Augenblicken wird sie die Hohenzollernbrücke überqueren. Links im Hintergrund wartet ...



... ein 01-bespannter Schnellzug auf die Ausfahrt in Richtung Trier. Auch die übrigen Gleise in der Halle sind gut belegt.



Rechts: Ungewohnt erscheint das Bild der 23 061, die mit ihrem DB-Schild an der Rauchkammer eine große Ausnahme bildet. Sie gehört zu einem kleinen Baulos der Maschinen 23 053 bis 064 (alle Krupp 1955), die diesen Zusatzschmuck vorweisen konnten. Am 17. Juni 1957 – einem Feiertag! – steht 23 061 vom Bw Mainz abfahrbereit mit ihrem Nahverkehrszug N 1218 (wie man am Zugnummernschild auf dem Pufferträger ablesen kann) in Mainz Hauptbahnhof.

Kaum noch ein Gleis ist frei, als 44 1133 am 27. August 1958 mit ihrem Güterzug Ausfahrt aus Bebra hat. Neben dem Stellwerk wartet 55 3282 auf das Öffnen der Gleissperre.



Eine bunt gemischte Reihe von Nahverkehrswagen hat 74 402 vom Bw Friedberg am Haken, als sie am 18. August 1857 den Bahnhof von Nidda Richtung Gelnhausen verlässt. In der Gegenrichtung rollt ein anderer Personenzug an den Bahnsteig.

Auf dem Nachbargleis wartet 56 707 vom Bw Gießen auf die Rückkehr ihres Personals. Im Hintergrund sind die Drehscheibe und das aufgeständerte Bekohlungspodest von Nidda zu erkennen.

Die berühmte Blockstelle Eisenwerk bei km 76,68 an der Strecke Laufach–Heigenbrücken kennt man von der anderen Seite und mit E 94-bespanntem Güterzug. Hier kommt aber auch mal das herrliche Fachwerkhaus neben der Strecke bestens zur Geltung, als 38 1603 mit einem Personenzug den Fotostrandpunkt passiert. Das Bild entstand am 6. April 1957.



57 2919 passiert am 10. November 1956 mit einem Nahgüterzug den vollen Bahnhof Frankfurt Ost. Auf dem Nebengleis wartet eine 94 mit preußischen Dreiaxlern. Offensichtlich ist es recht kalt, denn an den Dampfkupplungen zwischen den Fahrzeugen steigt hier und da ein Wölkchen auf.



Die fünfte Vorserienlok der E 10 ist hier am 21. August 1958 mit dem Eilzug E 677 bei Steinbach/Main in der Nähe von Lohr unterwegs. Die Lok ist beim Bw Nürnberg Hbf beheimatet. Besonders auffällig sind die modernen Betonmasten der Fahrleitung. Das dritte Spitzenlicht wurde offenbar erst vor Kurzem nachgerüstet.

Am selben Tag und an der selben Stelle rauscht E 10 160 in der Gegenrichtung am Fotografen vorbei. Die im Bw Frankfurt/Main 1 stationierte Lok hat den D 258 von Wiesbaden nach München am Haken, der aus Vorkriegs- und Neubauwagen gebildet ist. Die Position des Packwagens an vierter Stelle deutet darauf hin, dass die ersten drei Wagen hinter der Lok zur Verstärkung beigestellt sind. Schließlich ist Hochsommer und somit Reisezeit!



Noch mal die Steilstrecke Laufach–Heigenbrücken. Am 5. Oktober 1957 hat sich die Schiebelok Nr. 3, also E 50 017 vom Bw Würzburg, hinter den Güterzug gesetzt. Durch Pfeiffe verständigt sich der Lokführer mit dem Kollegen auf der Zuglok. In wenigen Augenblicken geht es los, um mit vereinten Kräften den Steilstreckenabschnitt nach Heigenbrücken zu bewältigen.

ET 30 001 gehörte zur Familie der „Eierköpfe“, wie man an der Frontgestaltung unschwer nachvollziehen kann. Ursprünglich waren die Nahverkehrstriebwagen für den Nah- und Bezirksverkehr im Ruhrgebiet vorgesehen. Da sich die Installation des Fahrdrahtes dort jedoch ein wenig verzögerte, wurden die ET 30 zunächst in Süddeutschland eingesetzt. Hier wartet ET 30 001 am 27. Mai 1959 am Bahnsteig 3 in Nürnberg auf die Weiterfahrt.





Noch sind ein paar Minuten Zeit, bis der D 184 seine Reise beginnt. Diese Zeit nutzt der Zugführer, um die notwendigen Papiere zu bearbeiten. Am 21. November 1956 steht die immer noch hochglänzende V 200 004 bereit zur Ausfahrt. Die Lok ist zu diesem Zeitpunkt erst drei Jahre alt und offensichtlich bestens gepflegt. Schließlich ist die neue Baureihe das Aushängeschild der noch jungen Bundesbahn, die die neue Formensprache in allen Werbemaßnahmen unter Volk bringt. Ähnlich intensiv wird nur die E 03 zehn Jahre später vermarktet.

Zum Vergleich der Vorserien-V 200 mit den Serienloks möge hier ein Bellingrodt-Foto dienen. 1958 hat der Altmeister V 200 034 am berühmten geknickten Fahrleitungsmast bei Andernach abgelichtet. Die Lok hat den hochwertigen F 3 „Merkur“ am Haken, der nur aus wenigen Neubauwagen der 1. Klasse plus einem Vorkriegs-Speisewagen gebildet ist. Ein einsamer Ford Taunus 17m in der Bauform P2 repräsentiert auf der Bundesstraße den Individualverkehr ...



Auch die neuen Dieseltriebwagen hatten Fronten im Eierkopf-Design. VT 08 504 steht hier am 5. Juli 1955 abfahrtsbereit im Hauptbahnhof von Frankfurt/Main. Wie man an der ...



... Abgasfahne sieht, läuft der Motor bereits warm. Die Front ist geschmückt mit einem stilisierten Flügelrad und den Buchstaben DB für den Eigentümer Deutsche Bundesbahn. Während hier das Flügelrad noch eine recht geschwungene Linienführung aufweist, ist ein anderer VT 08.5 (rechts im Jahr 1958) versuchsweise mit einem sehr viel eckigeren Logo ausgestattet. Das Rad ist als solches nicht mehr erkennbar und auch die Federn der Flügel wirken eher wie im Bauhaus gestaltet. Kein Wunder, dass sich diese Art nicht durchgesetzt hat. Leider ist nicht bekannt, welcher VT 08.5 hier abgebildet ist.

„Ein großer Schritt für einen Lokführer, ein kleiner für die Menschheit“ könnte man kalauern, denn V 80 008 musste mit ihrer Donnerbüchsen-Wendezuggarnitur wegen einer Gleisbaustelle an der Emser Brücke im Bahnhof Frankfurt West umsetzen und der Lokführer folglich auf die andere Seite wechseln. Der Schnappschuss gelang am 24. Juli (!) 1955, womit auch klar ist, warum an der Lok beide Motorraumklappen weit aufgestellt sind.



Am 27. Mai 1955 war Helmut Oesterling in Braunschweig, wo er natürlich die Gelegenheit nutzte, den betagten, aber bestens gepflegten VT 62 905 abzulichten. Der Lokführer scheint sich zu vergewissern, ob der Triebwagen auch wirklich die extragroßen Pufferteller hat. Als Beiwagen fungiert ein in Triebwagenfarben lackierter Bi.



Abschließend noch eine Aufnahme, die nicht von Helmut Oesterling, sondern von Carl Bellingrodt stammt. Dabei geht es hier weniger um den nagelneuen VT 11 5001, der im September 1957 zu Probefahrten in Wuppertal unterwegs ist. Viel interessanter ist die Rückseite dieser Postkarte, nicht nur weil „Bello“ ...

... offensichtlich die vierstelligen Ordnungsnummern beim VT 11.5 noch nicht kannte. Vielmehr waren sich die Eisenbahnfotografen untereinander auch persönlich eng verbunden, wie die Glückwünsche zeigen. Apropos vierstellig: Bis zur Einführung der vierstelligen Postleitzahlen (6000 Frankfurt/Main) sollte es noch bis November 1961 dauern. Wie man sieht, ist die Karte aber auch ohne diesen neomodischen Kram angekommen ...

Fotos: Helmut Osterling/ Archiv Michael Meinhold (19), Bellingrodt/Archiv Michael Meinhold (3)





Ein Bahnhof für „dem Rolf sein Gleis“

St. Andreasberg West

Der Bahnhof St. Andreasberg West war die Endstation der Staatsbahnstrecke von Scharzfeld nach St. Andreasberg im Oberharz. Da der Bahnhof aber weit unterhalb der Stadt im Sperrluttertal liegt, gab es einen weiteren Andreasberger Bahnhof, nämlich den Bahnhof St. Andreasberg Stadt, der zwischen 1913 und 1959 mithilfe einer Zahnradbahn erreicht werden konnte.

Die Staatsbahnstrecke wurde am 10. Juli 1884 bis Bad Lauterberg eröffnet und am 1. November 1884 bis zum damaligen Endpunkt St. Andreasberg verlängert. Um den Endbahnhof besser mit dem Ortszentrum zu verbinden, gab es von 1913-1959 die St. Andreasberger Kleinbahn, eine Zahnradbahn von St. Andreasberg West hinauf nach St. Andreasberg Stadt. Es gab auch Pläne, die Eisenbahnstrecke über den Harz hinweg bis nach Bad Harzburg zu verlängern. Dieses Projekt wurde jedoch nicht mehr ausgeführt.

Die Zahnradbahn soll in diesem Artikel nur am Rande erwähnt werden. Das Hauptaugenmerk ist nämlich für die geplante Umsetzung auf den Bahnhof Andreasberg West, örtlich auch als Bahn-

hof Silberhütte bekannt, und seine Umsetzung ins Modell gerichtet.

Andreasberg West besaß ein bildhübsches Empfangsgebäude in Fachwerkbauweise, dem man seinen Ursprung als Resteverwertung gar nicht ansieht: Es entstand nämlich aus Teilen des ersten Northeimer Bahnhofs, der 1883 einem Steingebäude weichen musste. Sparsam, wie die Preußen nun mal waren, nutzten sie den Umstand, dass sich Fachwerkbauten recht gut abbauen und anderswo wieder aufbauen lassen; so kamen die Northeimer Balken in Andreasberg zu neuen Ehren. Der Güterschuppen mit seinem Pultdach entstand ebenfalls in Fachwerkbauweise, wurde aber nicht verputzt. Relativ dünn dokumentiert ist der zweistöckige Loksuppen, der

Über zwanzig Jahre – von 1952 bis 1975 – waren Schienenbusse die Standardfahrzeuge auf der Strecke von Scharzfeld nach St. Andreasberg, hier als dreiteilige VT-98-Garnitur.

Foto: Eberhard Landes, Slg. EH Hannover

auch in Fachwerkmanier errichtet wurde und weitgehende Ähnlichkeiten mit dem aus dem Faller-Programm bekannten Duderstädter Schuppen aufgewiesen haben dürfte.

Der Bahnhof wurde unter räumlich sehr beengten Platzverhältnissen in der Nähe der ehemaligen St. Andreasberger Silberhütte angelegt, die zu dem Zeitpunkt aber schon lange stillgelegt war. Die Gleislängen sind sehr kurz ausgefallen, Teile des Bahnhofs liegen bereits im Gefälle und die Gleisanlagen sind für einen dreigleisigen Bahnhof recht verschachtelt. Letzteres beginnt damit, dass die Einfahrt in den Bahnhof zwar über den geraden Strang der ersten DKW erfolgt, dann aber gleich über den abzweigenden Strang einer Weiche zur Holzverladerampe in das Bahnsteiggelände 1 führt. An diesem befindet sich der einzige Bahnsteig der Staatsbahn. Gleis 2 ist ein reines Rangiergleis und Gleis 3 ist schon Teil der Ladestraße. Das heißt, eigentlich gibt es so gut wie kein Gleis 3, denn beide Weichen im Ladestraßenbereich liegen fast mit den Zungen aneinander. Gleis 2 weist daher nur die stolze Nutzlänge von 46 Metern auf – in H0 nur



Der Bahnhof lag recht idyllisch im Tal des Sperrlutter-Baches. Holzverladung und -abfuhr waren ein Hauptgeschäft. Hier eine T 3 mit einem gemischten Zug vor der Aufnahme des Zahnradbahnbetriebes. Das EG besitzt auf dieser Ansichtskarte noch einen hölzernen Anbau und ein separates Abortgebäude.

Rechts zeigt sich das EG zu Reichsbahnzeiten (als der Bahnhof auch „St. Andreasberg Reichsbahn“ hieß) festlich geschmückt. Angesichts der unseligen Symbole muss die Aufnahme nach 1933 entstanden sein.

Darunter eine sehr seltene Aufnahme aus ähnlicher Zeit über die gesamte Bahnhofsanlage, die trotz der unbefriedigenden Qualität in dieser Größe gezeigt sein soll. Rechts der Bahnsteig der Zahnradbahn. Links steht ein Runnenwagen an der Seitenrampe. Im Hintergrund schemenhaft erkennbar der Lokschuppen; *Fotos: Slg. SR*



53 cm. Der Bahnsteig bietet eine Länge von 115 m, was in H0 immerhin 132 cm entspricht. Das reicht für einen Eilzug aus vier 25 cm langen Altbauwagen und eine 26 cm lange Schlepptenderlokomotive; das ist recht kompakt und modellbahnfreundlich.

Trotzdem bietet der Bahnhof beim Vorbild eine Kopf- sowie eine Seitenrampe auf der rechten Bahnhofseite. Dort ist auch die Übergabe zur Zahnradbahn. Auf der linken Bahnhofseite gibt es eine Ladestraße, einen Gleisanschluss und oberhalb der Strecke zwei Abstellgleise, einen zweiständigen Lokschuppen sowie eine weitere Seitenrampe;





Willkommen in den 50ern: Oben eine der beiden baugleichen Lokomotiven der Zahnradbahn beim Wassernehmen am Bahnsteig der Kleinbahn am 11.3.1954; im Hintergrund auf dem Gleis der Kopf-/Seitenrampe der Goslarer VT 70. Foto: Peter Böhm, Sammlung SR

also recht viele Ladestellen für den Güterverkehr. Alles in allem ein kleiner, netter, kompakter Bahnhof; im Grunde eine Art Bilderbuchbahnhof, auch ohne die Zahnradbahn.

Betrieb und Fahrzeuge

Der Betrieb fand in den ersten Jahren mit den fast überall in Preußen anzutreffenden dreiachsigen T 3 statt, das Bild



Im Bild unten eine passende Bahnsteigszene eines anderen Wintersportsonderzuges als der links gezeigte; Foto: Brinkmann, Slg. SR

Hier brummt der Bär im Harz: Sonderzug mit zehn (!) Wagen und je einer 50er an den Zugenden – an ein Umsetzen war ja nicht zu denken. Foto: Detlev Luckmann, Slg. SR





Opa Rettstadt, Großvater des Autors, war Zugführer bei der DB und überwacht hier das Ankuppeln eines VT 95 nach dem rechts zu sehenden Umsetzen um den Beiwagen.

Fotos: D. Luckmann, Slg. SR



Im Sommerfahrplan von 1959 dominieren Schienenbusse mit der einzigen Ausnahme des Sonntagsausflugszugs, der Andreasberg übrigens um 20:07 wieder verließ. DB, Slg. SR

200 g Scharzfeld – St Andreasberg Stadt										Alle Züge 2. Klasse	
Northeim 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Herzberg 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zug Nr.											
0,0	BD Hannover	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Scharzfeld 200 (255 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Zoll (262 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Bad Lauterberg (Herz) (285 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Bad Lauterberg Kurpark (296 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Odertal (318 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Sperflutertal (386 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg West (434 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Nieders Landesverwaltungsamt Hannover	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg West (434 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg Stadt	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zug Nr.											
1,1	Northeim 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Herzberg 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
(Fortsetzung)											
1,1	Scharzfeld 200 (255 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Zoll (262 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Bad Lauterberg Kurpark (296 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Odertal (318 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Sperflutertal (386 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg West (434 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg Stadt	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zug Nr.											
1,1	Northeim 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Herzberg 200	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
(Fortsetzung)											
1,1	Scharzfeld 200 (255 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Zoll (262 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Bad Lauterberg Kurpark (296 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Odertal (318 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	Sperflutertal (386 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg West (434 m)	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1,1	St Andreasberg Stadt	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...

auf Seite 55 oben belegt es. Um 1900 wurden die T 3 zuerst durch die T 9.1, spätere Baureihe 91.1, und etwas später durch T 9.3 ersetzt.

Zu Reichsbahnzeiten kamen ab 1932 Northeimer 86er dazu, 1938 gefolgt von Northeimer 64ern, was auch das Ende der Preußendampfer bedeutete. Für die direkte Nachkriegszeit ließen sich die Lokeinsätze nicht genau recherchieren. So ist im Buchfahrplan von 1946 sogar von einer Baureihe 57 die Rede. 50er sind hingegen auch bildlich belegt, beispielsweise vor Wochenendausflugszügen aus Göttingen und Hannover. 1951 erschienen die ersten Triebwagen, und zwar zunächst in Form von VT 70 aus Goslar. Nachdem diese wohl betrieblich überzeugt hatten, war der Weg gebahnt für die Schienenbusse VT 95, die

ab 1952 zum Einsatz kamen. Zwei Jahre später wurden sie um VT 98 ergänzt, wodurch das auf den Bildern zu sehende Umsetzen des Motorwagens entfiel. Beide Triebwagenbaureihen wurden längere Zeit parallel eingesetzt.

Die Schienenbusse prägten das Bild der Bahn für die kommenden zwanzig

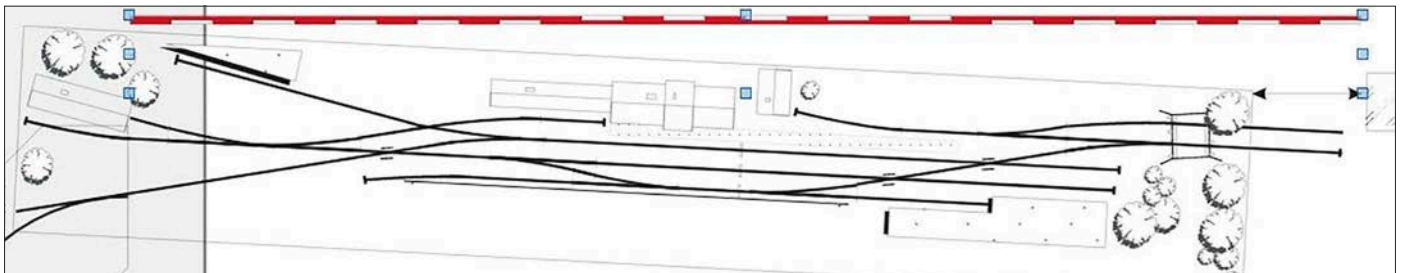
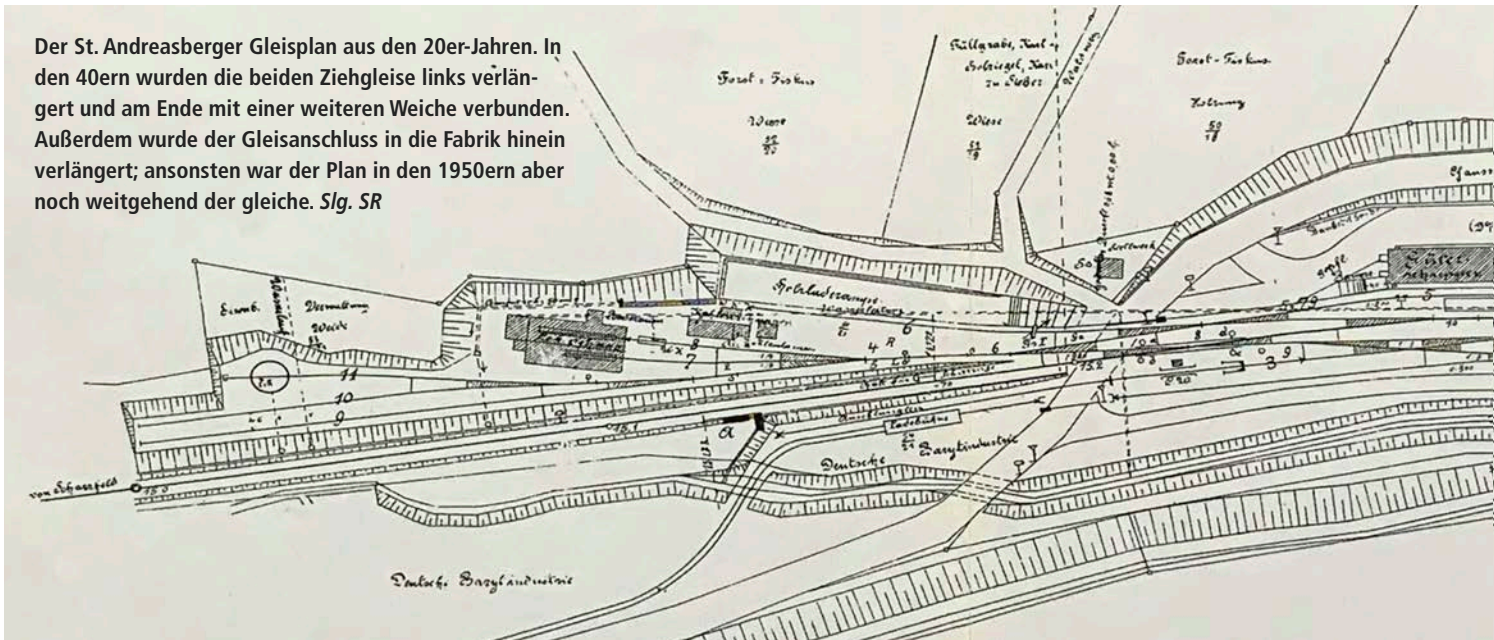
Jahre. Sie waren auch die letzten Fahrzeuge, die nach St. Andreasberg kamen, denn am 27. September 1975 wurde die Strecke Odertal (Anschlussbahnhof für die Batteriefabrik DETA) bis Andreasberg stillgelegt und 1976 rückgebaut. Seit 2007 ist sie von Scharzfeld aus komplett abgebaut.

Die Ansichtskarte zeigt die Rückseite von EG und Güterschuppen. Die Straße zur Stadt hin beginnt bereits vor dem Bahnhofplatz und umfährt ihn, um Höhe zu gewinnen. Der Bahnübergang hat noch eine Schrankenanlage. Am linken Rand ist ein Tender zu sehen, die Lok dazu leider nicht. Foto: Slg. SR



Bundesbahnhof St. Andreasberg/Oberhase

Der St. Andreasberger Gleisplan aus den 20er-Jahren. In den 40ern wurden die beiden Ziehgleise links verlängert und am Ende mit einer weiteren Weiche verbunden. Außerdem wurde der Gleisanschluss in die Fabrik hinein verlängert; ansonsten war der Plan in den 1950ern aber noch weitgehend der gleiche. *Slg. SR*



Die obige Skizze zeigt die beabsichtigte Modellumsetzung auf etwas über drei Metern Länge. Gegenüber dem Vorbildplan ist die linke Bahnhofseite ein wenig vereinfacht: Lokschuppen nur einständig, Wegfall von Fabrik und Abstellgleisen. *Skizze: SR*

St. Andreasberg West auf dem Weg ins Modell

Für die Modellnachbildung ist der Bahnhof nicht nur durch seine „Nettigkeit“ geeignet, sondern auch durch seine Kompaktheit. O.k., für den Chronisten kommt noch der Nebenaspekt hinzu,

dass sein Großvater mütterlicherseits hier Zugführer war, aber das ist natürlich ein subjektiver Punkt. Nichtsdestoweniger sei „Opa Rettstadt“ auf der vorherigen Seite oben ein kleines fotografisches Denkmal gesetzt.

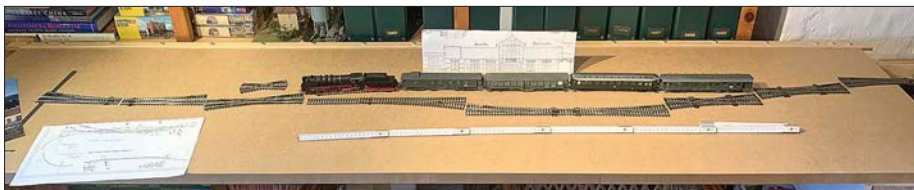
Es mag erstaunen, aber ich mache mir für den Bau eines solch kleinen Bahn-

hofs eigentlich keinen detaillierten Plan, sondern nur eine aus dem Vorbildgleisplan abgeleitete Skizze. Bei dieser ließ ich beispielsweise den Gleisanschluss zu der metallverarbeitenden Fabrik Eckold weg, weil für die Fabrik sowieso keine Fläche auf dem zur Verfügung stehenden Platz vorhanden war. Auch die langen Stumpfgleise auf der linken Seite, die zum Abstellen von Sonderzügen gedient hatten, fielen dem Rotstift für die Modellplanung zum Opfer.

Planung in „Modell-1:1“

Über die Jahre des Sammelns von Fotos und Unterlagen hatten sich auch ausreichend (lange) Peco-Weichen angehäuft, sodass ich eines Tages den Gleisplan in 1:1 fürs Modell auslegen konnte. Wenn man den Gleisplan anschaut, reiht sich ja von der Einfahr-DKW links über die Weichen der Ladestraße bis zu den DKWs auf der rechten Seite im Grunde eine Weiche an die andere. Daher legte ich die Weichen folgerichtig entsprechend aus. Das Ergebnis war schön kompakt – aber zu kurz!

Denn das Schöne bei der 1:1-Planung ist, dass man auch Züge auf die probe-



Oben der Auslegeversuch mit Peco-Weichen. Der Vierwagen-Eilzug mit einer Schleppenderlok passt nicht grenzzeichenfrei an den (gedachten) Bahnsteig. Unten der gleiche Versuch mit Weiners „mein Gleis“. Hier steht die Lok zwar bereits auf der Weiche zur Holzrampe, aber immerhin grenzzeichenfrei. *Fotos: SR*



In einem Gleisplan wie Andreasberg liegen die Dinge aber anders. Hier sind maßstäbliche Weichen ein Mittel, um ausreichend lange Gleisnutzlängen zu erreichen. Etwas Durchatmen musste ich allerdings bei der Preiskalkulation. Die einfachen Weichen sind nicht so viel teurer als andere hochwertige Weichen, aber eine DKW schlägt mit € 300,- zu Buche. Und Andreasberg hat derer drei – blöde Sache. Aber nach dreimal drüber Schlafen hatte ich mich an den Ge-

Bei den Gebäuden wird weitgehend Selbstbau angesagt sein. Das gilt zumindest für das Empfangsgebäude, den Güterschuppen und das graue Nebengebäude zur ehemaligen Kleinbahn hin. Das klingt dramatischer als es ist, denn die Gebäude bestehen aus relativ einfachen Grundformen: keine Erker, keine Gauben. Alles ist sehr nachbaufreundlich, zumal ich die Bauzeichnungen überwiegend in staatlichen Archiven auftreiben konnte.

Falls jemand aus der Leserschaft noch über weitere Fotos, Zeichnungen oder Unterlagen über die Bahnhöfe von St. Andreasberg verfügt und mir diese zur Verfügung stellen möchte, würde ich mich über eine Kontaktaufnahme via steburg@web.de freuen. *SR*



MIBA-Spezial 142



Ein Behelf, der alle Funktionen eines Haltepunkts beherbergt: Ein Schuppen für den Gepäckkarren, ein ausgemusterter Güterwagen als Güterschuppen, eine Kauenkombination für Stationsaufsicht und Fahrkartenverkauf sowie eine Bahnsteigsperrre mit Kontrollhäuschen.

Von „Wasentegernbach“ nach „Barnstorff“

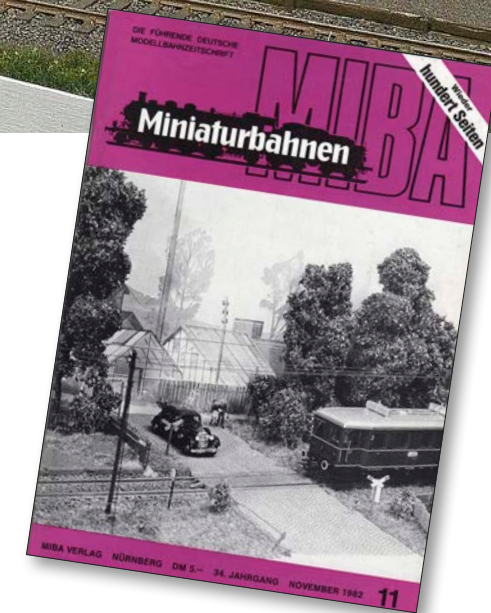
Ein kleiner Behelfshaltepunkt

Ein Minidiorama begleitet mich seit über 40 Jahren, nämlich ein kleiner Haltepunkt namens „Barnstorff“. Was es damit auf sich hat, und was die Firma Piko damit zu tun hat, und was das Ganze mit Wasentegernbach zu tun hat, erzählt Stephan Rieche.

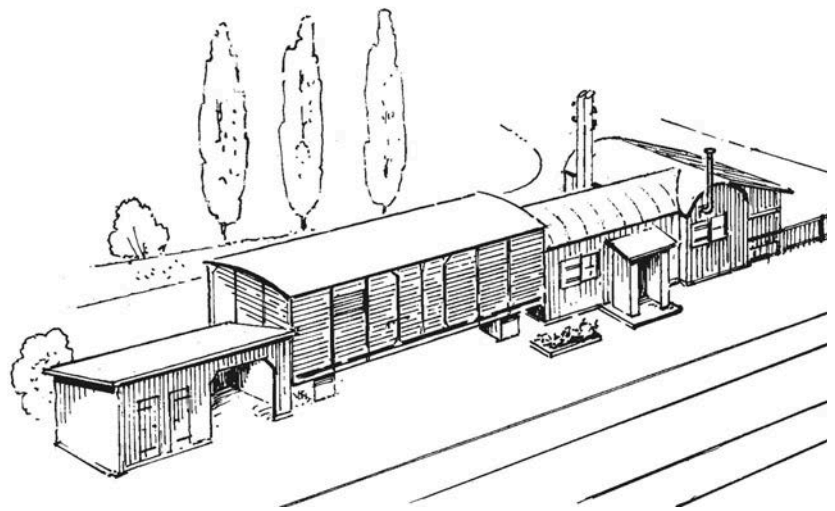
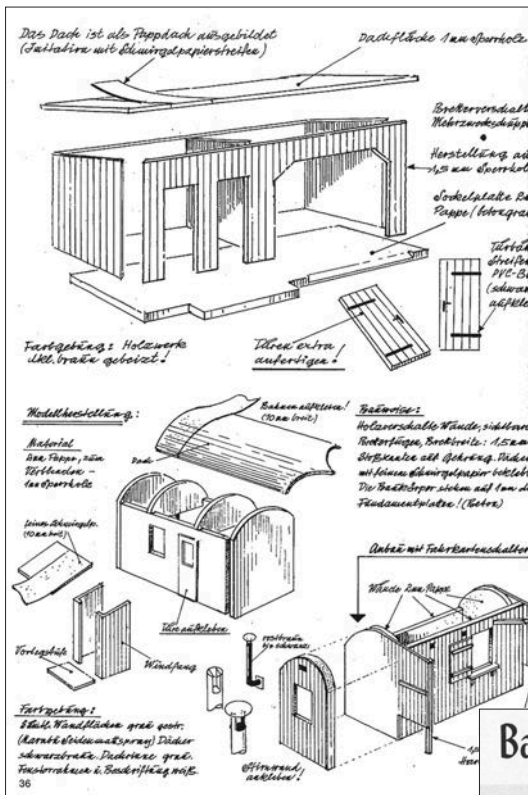
In den 80er-Jahren war ein Zeichner in den Modellbahnkreisen um die MIBA sehr populär, nämlich der berühmte Pit-Peg alias Norbert Sepp Pitrof. Er zeichnete wie kein anderer Modellbahnszenen, die typisch für die 1930er- bis 1960er-Jahre waren. Seine Tuschezeichnungen gaben zwar eine Richtung vor, ließen aber gedanklich Raum für die individuelle Umsetzung.

1981 erschien der MIBA-Report 12 „Pit-Pegs Bauprojekte“, in dem konkrete Bastelprojekte, meist zu Gebäuden, abgebildet waren. Eins davon war das oben rechts gezeigte Ensemble aus Behelfsbauten, wie sie nach dem Krieg oft als Ersatz für kriegszerstörte Gebäude und Anlagen anzutreffen waren: Zwei im Winkel angeordnete Kauen, eine da-

von mit Dachüberstand, bildeten Dienstgebäude und Fahrkartenausgabe. Ein Zaun grenzte den Bahnsteig ab, der an einem kleinen Einmannhäuschen zur Fahrkartenkontrolle durchquert werden konnte. Ein auf Fundamente gesetzter Güterwagen bildete einen provisorischen Güterschuppen. Links davon ergänzte ein kleiner Schuppen, unter anderem für den Bahnsteigkarren, das Ensemble. Offensichtlich war es für einen eher kleinen Haltepunkt gedacht, an dem eine begrenzte Menge an Fahrkarten verkauft wurde und davon auch noch viele Arbeiter- oder Schülerwochen- oder -monatskarten, die nur von dem Bahnsteigwärter in dem Bahnsteigsperrrenhäuschen kontrolliert werden mussten.



Dieses Ensemble hatte mich schnell angesprochen, weil es mir in dieser Form und Ausführung typisch für die Nachkriegszeit und die „frühen 50er“ erschien. Also flugs die „Häuser“ aus Polystyrolplatten von Brawa gebaut, einen Roco-Gm 39 der weiteren Verwendung als Güterschuppen zugeführt und das Ganze auf ein Diorama gesetzt, das passgenau in mein damaliges Kinderzimmer-Regal passte. Sogar Telegrafendrähte hatte ich zwischen den Masten gespannt – einmal und dann nie wieder ... Ein Hintergrund (mit gerundeten Ecken, das hatte Pit-Peg mir bereits vermittelt) war auch recht passend aus den damaligen MZZ-Hintergrundkulissen und Karton gebaut und in besagtes Regal eingepasst. Dann brauchte das Kind

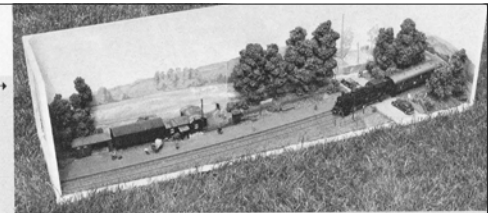


Links und oben: Bauskizzen aus „Pit-Pegs Bauprojekte“ – so baute man in den 1980ern.

Die Schwarz-Weiß-Bilder unten zeigen, wie die erste 1982 entstandene Version von Barnstorff aussah, die im kompletten Selbstbau entstand.

Barnstorff um 1950

HQ-Diorama von Stefan Rieche Garbsen



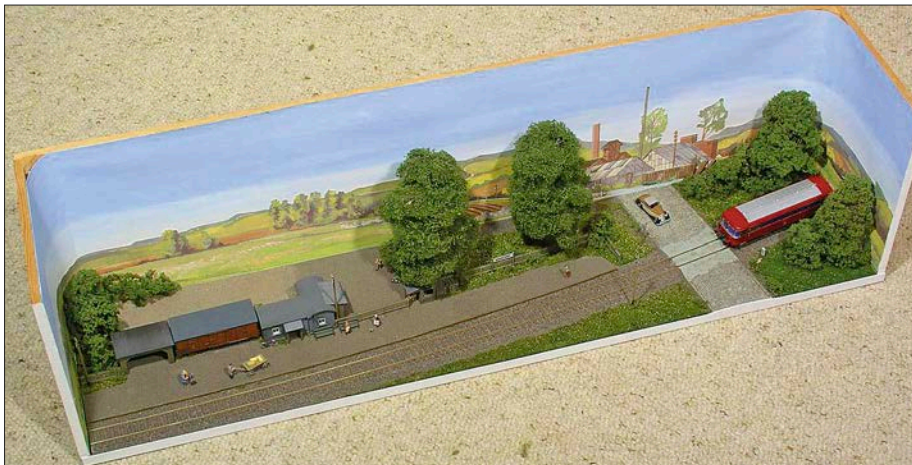
noch einen Namen. Der sollte klar norddeutsch sein. Nach einem Blick in Vaters Autoatlas fanden mein Bruder Burkhard und ich den Namen „Barnstorff“ ausreichend norddeutsch. Wir setzten noch ein „f“ hinten dran, um es unserer Vorstellung nach noch norddeutscher zu machen; seitdem heißt das Ganze „Haltepunkt Barnstorff“.

Mit dem Ergebnis war ich eigentlich recht zufrieden und beschloss, mal zu versuchen, ob sich die von mir damals bevorzugte Modellbahnzeitschrift MIBA dafür interessierte. Ich schätzte die Veröffentlichungschancen relativ gering ein und war daher umso mehr begeistert, als ein von mir gemachtes Foto den Titel der November-Ausgabe von 1982 schmückte! Dem unvergessenen Michael Meinhold, der damals die Bahnen der MIBA lenkte, hatten das Gebaute und Fotografierte offensichtlich gut gefallen und so begann eine mittlerweile 41 Jahre lange Liaison mit der MIBA, die nicht ganz frei von Seitensprüngen war, aber bis heute gehalten hat.

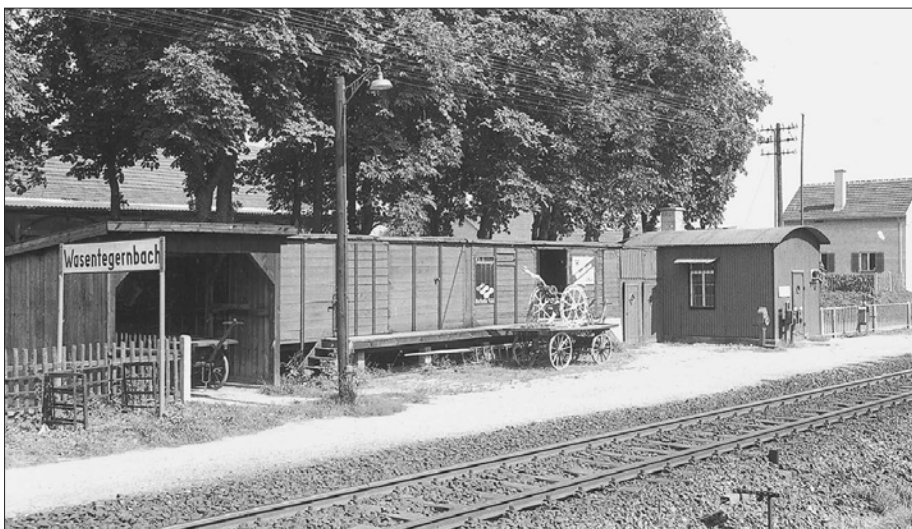
Bei der Ausgestaltung war mir allerdings ein kleiner Fauxpas unterlaufen: Einer jungen Dame, die den Bahnübergang überquerte, hatte ich einen Mini-rock verpasst, der aber erst in den 1960er-Jahren in Mode kam (und gesellschaftlich akzeptiert wurde). Fertig war der Skandal in 1:87!



Der brandneue Schienenbus VT 98 brummt über den Barnstorffer Bahnübergang. Man beachte die Trennung des Bahnsteiges durch die Bahnsteigsperrle links und den Zaun zur Straße hin.



Die Vogelperspektive zeigt das 80 cm breite und 20 cm tiefe Diorama. Die MZZ-Kulisse fängt das Ensemble mit ausgerundeten Ecken ein. *Modellfotos: SR*



Der Haltepunkt Wasentegernbach an der Strecke München–Mühldorf weist eine frappierende Ähnlichkeiten zu unseren Modellen auf. *Foto: Archiv Geranova*



Des Aktes zweiter Teil

Angenehm überrascht war ich, als gut 20 Jahre später, Anfang der 2000er-Jahre, von Piko ein sehr ähnliches Ensemble als Bausatz erschien. Nur die Toiletten am Schuppen hatten sie in Sonneberg weggelassen. Allerdings war ihr G 10 als Güterschuppen überzeugender als mein Gm 39.

Nachdem sich meine bastlerischen Fähigkeiten ja auch etwas weiterentwickelt hatten, mein Interesse an den 1950ern aber nach wie vor da war, beschloss ich eine Wiederauflage des Dioramas – ich zitierte mich also quasi selbst. So waren die Bäume kein Selbstbau aus Islandmoos (kennt das heute noch wer?) und Preiser-Laub (ja, das hatte es in den 1980ern auch gegeben!), sondern mittlerweile aus Heki-Baumbausätzen mit Heki-flor. Die Straße war kein bedruckter Schaumstoff mehr, sondern mithilfe von Spörle-Formen aus Porcelain gegossen, und die Wiesen bestanden aus miniNatur-Matten von Silhouette.

Das Gebäude selbst wurde ohne nennenswerte Abweichungen von der Anleitung zusammengebaut. Die farbliche Gestaltung fand allerdings nicht mehr mit Plaka-Farben wie in Barnstorff I statt, sondern mit Humbrol- und Revell-Farben.

Den vorerst letzten Akt dieses Stücks erlebte ich nun bei der Vorbereitung dieses Spezial: Bei den Recherchen dazu fand ich in der trefflichen Buch-Serie „Das war die DB“ aus dem Geranova-Verlag in der Ausgabe über die Jahre 1957/58 ein Foto des Bahnhofs „Wasentegernbach“. Der Ort heißt wirklich so und liegt in Bayern zwischen München und Mühldorf. Das Bild war zwar nur recht klein wiedergegeben, aber die Ähnlichkeiten zur Pit-Peg-Zeichnung sind frappierend. Nur der Güterschuppen ist beim Original länger.

So schließt sich ein Kreis: Zeichnung, Selbstbau, Industriemodell und Entdeckung des Vorbildes. *SR*

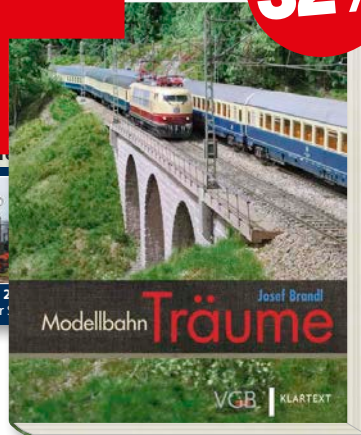
Mehr Wissen – mehr Spaß



Jetzt **MIBA** mit Neuheiten
Report 2024 lesen, aktuellen
Buch-Bestseller wählen und
zusammen richtig sparen!

Sie sparen fast
32%

Sie sparen fast
30%



Weitere Gründe, warum Sie **MIBA** lesen sollten

- ✓ Ausführliche und akribische Testberichte mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Relevante Vorbildinformationen zu den jeweiligen Testmodellen
- ✓ Umfangreiche Vorstellungen der weiteren Neuheiten
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen
- ✓ Praxistipps von Modellbahnprofis für kleine und große Basteleien
- ✓ Porträts ausgesucht schöner Modellbahnanlagen in allen Baugrößen

Modellbahn Träume € 39,95
12 Ausgaben MIBA +
Neuheiten Report 2023* € 107,70*

Regulärer Preis ~~€ 147,65~~
Ihre Ersparnis € 47,75
Gesamtpaket nur € 99,90

Modellbahn-Anlagen mit Pfiff € 34,99
12 Ausgaben MIBA +
Neuheiten Report 2023* € 107,70*

Regulärer Preis ~~€ 142,69~~
Ihre Ersparnis € 42,79
Gesamtpaket nur € 99,90



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/abo**

Die Mannschaft des hochmodernen Schienenbus-Prototyps macht Mittagspause vor einem Behelfsstellwerk, das auf Basis einer ausgemusterten „Donnerbüchse“ entstand. Foto: SR



Zeugen des Krieges

Behelfsstellwerke

Ähnlich dem im vorangegangenen Artikel gezeigten Bahnhofsbau gab es auch bei Stellwerken Behelfslösungen, von denen Stephan Rieche hier einige Vorbilder und eine Umsetzung ins Modell zeigen.

Was ist denn ein Behelfsstellwerk? Lassen wir dazu einen Zeitzeugen zu Wort kommen, nämlich Hans Sasse, der dieses in der Buchreihe „Das neue Universum“ auf einer Eisenbahnreise zwei im gleichen Abteil mitreisenden Kindern erklärt. Er benutzt dabei den Ausdruck „fahrbare Stellwerke“, was besser klingt als Behelfsstellwerk: „Die fahrbaren Stellwerke wurden geboren, als die Bomben auf unsere Städte heruntersausten und ihnen manches Stellwerk zum Opfer fiel. Der Neubau eines Stellwerks wäre viel zu zeitraubend gewesen und so kam man auf die Idee, vorsorglich Stellwerksapparate in Eisenbahnwagen zu montieren, um sie im Bedarfsfall schnellstens an Ort und Stelle zu bringen und einsetzen zu können.

Während noch die Bombenkrater zugeschüttet und die zerstörten Gleis- und Weichenanlagen geflickt wurden, ging man schon daran, das Kabelnetz oder die Drahtzugleitungen wieder herzustellen, um Weiche für Weiche und Signal für Signal an das inzwischen aufgestellte Wagenstellwerk anzuschließen. So waren die betriebshemmenden Schäden der Luftangriffe oft nach kürzester Zeit erneut behoben.

Die fahrbaren Stellwerke waren nach dem Krieg mehr und mehr durch die größtenteils wieder neu errichteten Stellwerksgebäude verdrängt, doch hat man sie auch für friedliche Zwecke noch schätzen gelernt. Bei größeren Bahnhofsumbauten mussten häufig auch die Stellwerke erneuert werden, weil die al-

ten Gebäude im Weg standen, der Stellwerksapparat zu klein geworden war oder modernisiert werden sollte. Dann musste ein neues Stellwerksgebäude mit allem Drum und Dran gebaut werden.

Die Überleitung vom alten in das neue Betriebssystem ist aber ein schwieriges Kapitel. Früher behalf man sich mit mehr oder weniger komplizierten Interimszuständen. Jetzt überbrückt man die Zeit der Bauarbeiten mit fahrbaren Stellwerken, die damit zu unentbehrlichen Hilfsmitteln bei größeren Bahnhofsumbauten geworden sind – ein schönes Beispiel dafür, wie aus einer kriegsbedingten Erfindung eine segensreiche Friedenseinrichtung werden kann.“

So weit der Originaltext aus dem 1949 erschienenen 66. Band der Buchreihe. Man mag aus heutiger Sicht streiten, ob diese Stellwerke „segensreich“ gewesen sind, aber damals sah man das wohl so. Auf jeden Fall errichtete man so (oft sehr langlebige) Provisorien aus ausrangierten Fahrzeugen, die auf einen Unterbau aus Schwellen, Stahl oder Steinen gesetzt wurden. Bei den Fahrzeugen fanden überwiegend alte Personenwagen Verwendung, wie beispielsweise Donnerbüchsen, alte Länderbahnwagen oder auch die noch aus der traurigen

Hinterlassenschaft des Krieges stammenden Behelfspersonenwagen. Natürlich waren diese Bauten eher für die frühe Nachkriegszeit typisch, doch so manches Exemplar hielt sich bis in unsere heutige Zeit, wie zum Beispiel das Stellwerk Kxx an der Einfahrt in den Kasseler Hauptbahnhof, das mittlerweile eine moderne Fassade erhalten hat, sodass man ihm seinen Ursprung gar nicht mehr ansieht.

Verwirklichung im Modell

Ausgangspunkt für unsere kleine Bastelei war eine 1.-Klasse-Donnerbüchse, welche man beispielsweise bei Roco unter der Art.-Nr. 44121 bekommen kann bzw. konnte. Doch selbstverständlich kann man auch andere Modelle verwenden, insbesondere sollte man erst einmal seinen „Altwagenbestand“ durchforsten, ob sich hier nicht noch ein Wagen findet, den man ohnehin nicht mehr einsetzt. Die Bilder rechts sollen dazu weitere Anregungen geben.

Bei diesem Modell wird zunächst erst einmal das Dach vorsichtig abgenommen und die Inneneinrichtung entfernt. Dann werden die Fenstereinsätze an den Stellen herausgebrochen, die geschlossen werden sollten. Das Verschließen geschieht durch Einkleben von passenden 1-mm-Polystyrolzuschnitten. Auf ein nahtloses Verspachteln der Einsätze wurde bewusst verzichtet, da möglicherweise die Nietenreihen neben den Fenstern bei dem sich an das Verspachteln zwangsläufig anschließenden Nachschleifen in Mitleidenschaft gezogen werden könnten.

Hat man nun vielleicht noch die einen oder anderen Puffer oder Türschlösser entfernt, kann die Farbgebung erfolgen. Dazu werden erst einmal die Fenstereinsätze grün gestrichen, wobei man die werksseitig bereits grünen Flächen des Gehäuses auch gleich noch ein wenig „ausflicken“ kann – schließlich ist der Wagen ja nicht ohne Grund ausgemustert worden. Dann sollte die Beschriftung aufgebracht werden, die im vorliegenden Fall aus dem Beschriftungssatz Bz 9 der Firma Spieth stammte. Da es

Auch im Vorfeld des alten Kasseler Hauptbahnhofs gibt es ein auf einer Donnerbüchse basierendes Stellwerk. Am 13.8.2006 war das Konstruktionsprinzip noch gut erkennbar. Heute ist das Gebäude „schick“ verblendet und die Herkunft nur zu erraten. Foto: SR



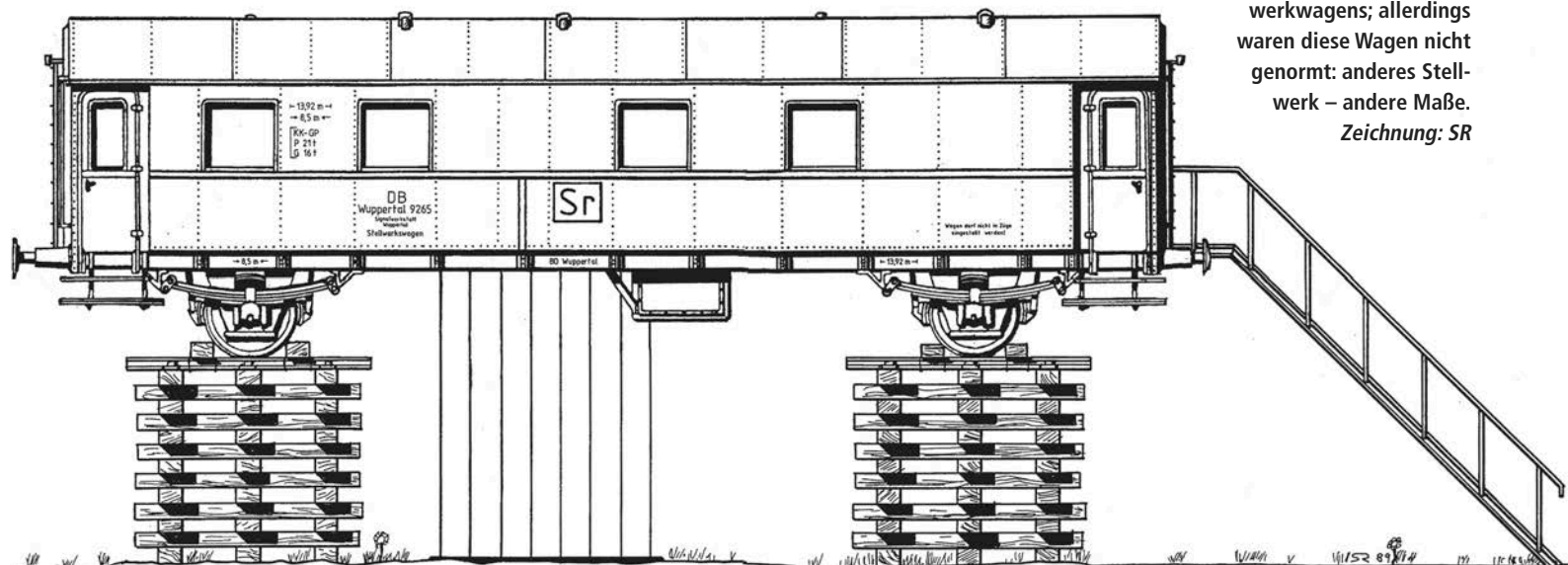
Einen noch filigraneren Unterbau als unser Modell hat das Darmstädter Behelfsstellwerk „Du“ neben der TVT-Halle im nördlichen Gleisvorfeld des Hbf. Es handelt sich um eine Donnerbüchse mit zum Teil verschlossenen Fenstern. Fotos oben und Mitte: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung



Massiver ist der Unterbau des Hanauer Stellwerks „Hnf“ ausgeführt. Der Wagenkasten stammt von einem MCI, mithin ein Wandel vom Behelfspersonenwagen zum Behelfsstellwerk.



1:87-Zeichnung des Stellwerkswagens; allerdings waren diese Wagen nicht genormt: anderes Stellwerk – andere Maße.
Zeichnung: SR



sich hierbei um Nassschiebebilder handelt, die auf dem ansonsten matten Modell einen störenden Glanz aufweisen, muss der Wagen zum Schluss noch einmal mit mattem Klarlack überzogen werden. Vorher sollte er aber noch mit einigen braunen Rostspuren etwas gealtert werden. Doch Vorsicht – weniger ist hier oft mehr! Zu betonte Alterungen wirken schnell überzogen, weshalb man hier im wahrsten Sinne des Wortes nicht zu dick auftragen sollte.

Aufgebockt mit Schwellenstapel

Schon während der Farbgestaltung kann man die Schwellenstapel auf die Grundplatte kleben. Für die Schwellen finden 2 x 3 mm-Leisten Verwendung, die auf ca. 30 mm Länge zugeschnitten werden. Die als „Hemmschuhe“ fungierenden Schwellen können dabei mit Nähgarn auf den Profilen „festgezurt“ werden. Als Alternative kann man aber beispielsweise auch „festgeschweißte“

(Modell-)Hemmschuhe benutzen, um den Wagen gegen Abrollen zu sichern.

Durch Löcher im Wagenboden sowie in der Grundplatte kann nun Nähgarn zur Imitation der Stelldrähte gezogen werden. Die Fäden sollten stramm gezogen werden, denn erstens hängen Stelldrähte in der Regel nicht durch, und zweitens muss der Wagen dann nicht auf die Gleise geklebt zu werden, da er durch die gespannten Drähte und die Schwellen ausreichend festgehalten



Die Wagenenden mit verschlossenem Perron:

Links die Seite mit der Zugangstreppe, die aus Metallprofilen gelötet bzw. zusammengeklebt wurde, unten die andere Seite, an der abgesehen vom Abtrennen der Puffer keine Änderungen am Wagen vorgenommen wurden. Wenn der Wagen hier nur kurzfristig zum Einsatz kommen soll, kann man die Puffer auch am Wagen lassen.





wird. Steht der Wagen nun fest an seinem Platz, kann man das Dach wieder aufsetzen. Vorher sollte man aber, wenn man schon keine Inneneinrichtung vorzieht, noch einige Figuren im Wagen – pardon – im Gebäude fixieren.

Die Aufstiegsleiter

Bleibt als krönender Abschluss noch die Herstellung der Treppe. Falls man in der Restekiste keine geeignete findet, muss man zur Selbsthilfe greifen und eine solche bauen. Bei dem abgebildeten Modell wurde diese aus Neusilber- und Messingprofilen bzw. -Draht und einer Lötlehre gebastelt.

Fügt man der Dioramengrundplatte nun noch einige bahntypische Accessoires hinzu und hat der Sache den letzten Schliff gegeben, ist man fertig. Da das Stellwerksmodell einen filigranen Eindruck hinterlässt, legte ich bei der Ausgestaltung des Dioramas Wert auf feindetaillierte und zierliche Ausgestaltungsteile. So kamen zum Beispiel die feine Gittermastlampe, die filigranen Telegrafmasten sowie der aus Messing geätzte Lattenzaun von Weinert ins Spiel. Auch ist dieses Diorama mein einziges, auf dem das Seemoos zur Darstellung von Büschen nicht „belaubt“ ist, sondern ohne weiteres Grünzeug verwendet wurde. Die Preiser-Figuren malte ich extra in gedeckten, sozusagen „farbarmen“ Farbtönen an, wie es auf Vorbildfarbaufnahmen der Zeit zu sehen ist. Dieses Diorama soll damit die triste, entbehrungsarme Seite der 50er-Jahre zeigen. *SR*

Oben und Mitte: Vorder- und Rückseite des Stellwerkes, das übrigens auf einem kleinen Diorama von 30 x 50 Zentimetern platziert ist.



Etwas diesig ist der Frühlingstag, an dem die 93 720 vor dem Behelfsstellwerk auf den nächsten Einsatz wartet.

Modellfotos: SR





Sommer in Franken – ein Bahnhof auf Modulen

Halt in Ottenhofen

Sommer, Sonne, Sonnenschein – so schön kann es nur in Franken sein. Die Mischung aus pittoresken Fachwerkdörfern und verträumten Nebenstrecken hat ja schon manchen Modellbahner inspiriert. Michael Ruf ist dort sogar aufgewachsen und konnte für den Bau seiner gelungenen Haltestelle „Ottenhofen“ auch auf persönliche Erinnerungen zurückgreifen.

Der reale mittelfränkische Haltepunkt Ottenhofen-Bergel, wie er genau heißt, liegt an der Kursbuchstrecke 806 (Neustadt (Aisch)–Steinach, früher 415a); heute fahren hier die Regionalbahnen der DB Regio. Jedoch hat sich dort seit den 1950er-Jahren einiges ver-

ändert. Als Schüler fuhr ich in den 1970er- bis Mitte der 1980er-Jahren täglich dort vorbei und konnte die Umwandlung von der Haltestelle – also dem Haltepunkt mit beidseitig angeschlossenen Ladegleis – zum reinen Personen-Haltepunkt miterleben. Die Situation mit

dem direkt neben dem Bahnhofsgebäude die Gleise kreuzenden Weg, die gebogene Laderampe mit Mauerwerk aus alten Schwellensteinen sowie das kleine aber mit allem ausgestattete Lagerhaus hatten es mir angetan. Als bekennender Fremo-Modulbahner wollte ich etwas Kleines (mit drei bis vier ortsgestellten geschlüsselten Weichen), aber Vorbildnahes in möglichst fränkischer Landschaft mit den typischen Streuobstwiesen bauen.

Somit war das Vorbild mit seinen bestimmenden Elementen wie der Bauform des Empfangsgebäudes, einer Bahnhofswirtschaft, dem Lagerhaus, der Seitenrampe und dem Wegübergang in Ortsrandlage gefunden. Diese Szenen wollte ich „einfangen“, aber nicht sklavisch exakt nachbauen. Daher ist auch das Tanklager aus Burgbernheim in Ansätzen wiederzufinden, denn ein wenig Verkehr soll bei Fremo-Treffen schon generiert werden können – und das kann der kleine Bahnhof jetzt. Beim Vorbild herrschte zudem in der Erntezeit am Lagerhaus Hochbetrieb, im Herbst mit Kunstdünger an der Rampe sowie während der Zuckerrübenkampagne an der Ladestraße.



Oben: Ein von der Nürnberger 98 812 geführter Personenzug fährt in Ottenhofen ein.
Links: In verkehrsschwachen Zeiten reichen Triebwagen wie der VT 70 für den Betrieb.
Alle Fotos: SR

Konzept

Der beschränkte Platz erforderte eine „selected compression“, um markante Gestaltungspunkte am originalen Gleisplan, der mit dem Weinert-Gleis auch 1:1 umsetzbar war, auf die Modulbeine zu stellen. Der Bahnhof fand auf zwei 93 cm langen Modulen, einem kurzen 50 cm langen Mittelteil sowie 50 cm tiefen Endsegmenten mit wechselnden Bergprofilen Platz. Die Segmente entstanden aus Tischlerplatten; die Kopf Bretter weisen eine Stärke von 16 mm auf, bei den Seitenteilen sind es nur 8 mm. In einer umlaufenden, 20 mm unter der Oberkante liegenden Nut ist eine 6 mm starke Sperrholzgrundplatte eingeleimt. Darauf wurden 20 mm Styrodurplatten geklebt, sodass die Modulübergänge und die Oberfläche eine Ebene bilden. An den Übergängen werden die Schienenprofile mit Weinert-Schienenverbindern fixiert, die auf in die Stirnbretter eingeschraubten und abgèsägten Messingschrauben gelötet sind.

Philosophie und Absicht

Man kann sich nun fragen, warum so viel Aufwand für so wenig Bahnhof? Nun ja, ich wollte etwas mehr „in die Tiefe“ gehen und mich an den Kleinigkeiten austoben. So sah das Konzept noch eine mögliche Erweiterung in der Länge vor, was ich dann aber später verwarf. Auch die Anordnung der Gleise und Häuser hat zunächst etwa 25 Metamorphosen in „Anyrail“ und Stellproben mit Gebäudedummies hinter sich gebracht, bis ich mich in dem Aufgebauten „daheim“ gefühlt habe.

Dazu kam die Idee mit dem Schlüsselkasten und geschlüsselten Weichen, die inklusive Laternen und Handhebeln beweglich sein sollten. Das von Hand Stein für Stein geritzte Pflaster, das mir dann vor der Landmaschinenwerkstatt doch zu eintönig wurde, brachte nach einem Internetbild und meiner Liebe zu alten Baumaschinen auch noch den Anstoß zur Kanalbaustelle. Ach ja, waren das noch Zeiten, als man sich als Schüler so sein Moped verdiente – hat ja nicht ganz geschadet ...

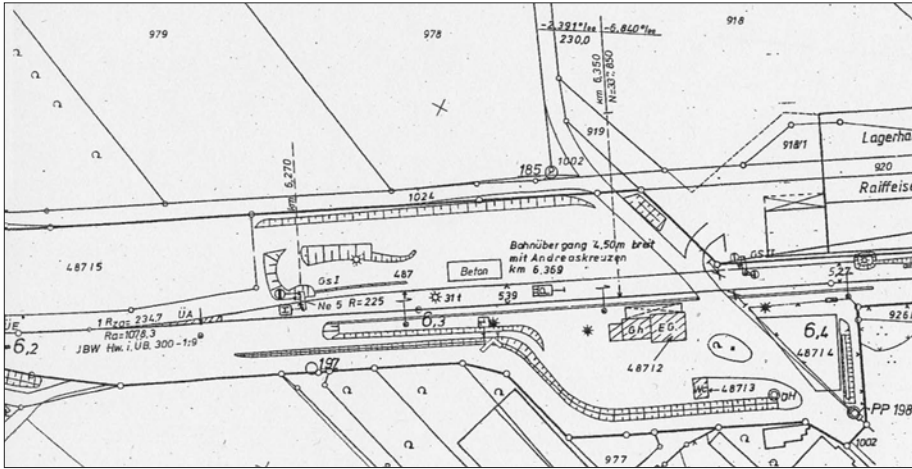
Das Bw Ansbach beheimatete bis 1962 auch 86er, von denen die 86 170 hier gerade mit einem Personenzug das Ottenhofener Baywa-Lagerhaus passiert. Der Bausatz stammt von Müllers Bruchbuden.



Oben: Trecker trifft Transporter – in den späten 1950er-Jahren durchaus noch eher selten auf den schmalen Ortsverbindungsstraßen.

Links: Fast wie ein kleines Schlösschen wirkt das Empfangsgebäude, das aus dem Bausatz „Bahnhof Erbach“ von Noch entstand. Kleine „Bayerische Würfel“ in ähnlicher Form gibt es an mehreren fränkischen Nebenstrecken.





Der Gleisplan aus den 70ern. Bei einem Blick auf die Kilometrierung sieht man, dass die Haltestelle beim Vorbild tatsächlich nur um die 200 Meter lang war. Das macht im Maßstab 1:87 etwas über zwei Meter – was auch ein ausschlaggebender Grund für den Nachbau war. Im Modell wurde das Raiffeisen-Lagerhaus als Baywa-Lager auf die andere Seite gespiegelt, um eine Anhäufung von Gebäuden auf einer Seite zu vermeiden. Außerdem war das Ladegleis in den 1950er-Jahren noch beidseitig an das Hauptgleis angeschlossen, bis Anfang der 1970er-Jahre die Weichen und die Gleiswaage entfernt wurden.

Zeichnung: DB, Sammlung Michael Ruf

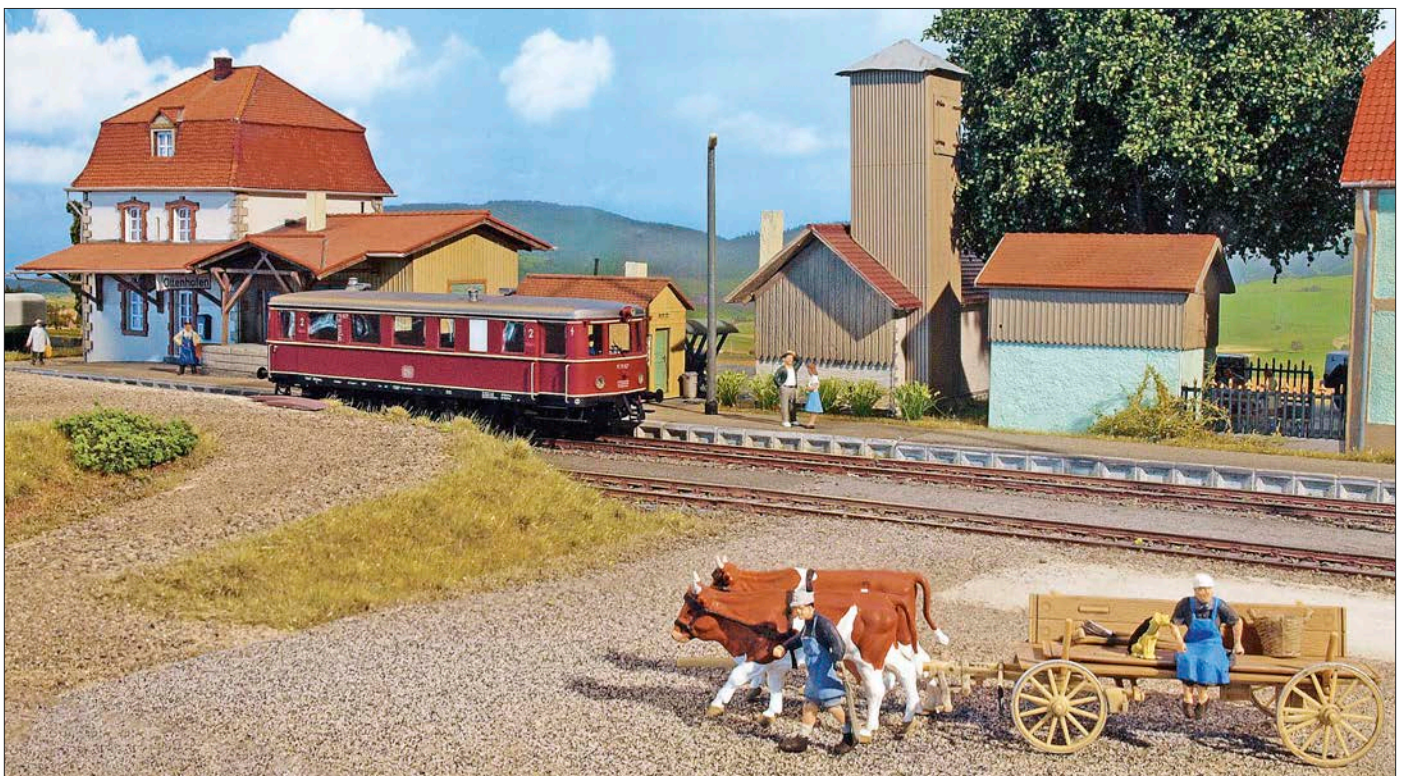


Links: Das Tanklager an der Ladestraße. Direkt am Gleis befindet sich unter dem Deckel ein Rohranschluss, der mit dem eigentlichen Lager im Vordergrund über Rohrleitungen und die Förderpumpe verbunden ist. So „blockiert“ das Tanklager nicht die Ladestraße. Unten: Ein weiterer Blick über die Ladestraße auf die Haltestelle; im Hintergrund das Feuerwehrgerätehaus von Pola.

Auch bei den Gebäuden von MBZ, Noch und natürlich Müllers Bruchbuden sollten die Details stimmen. So wurde der Bahnhof weiter detailliert, die Wirtschaft mit Kaugummi- und Zigarettenautomaten sowie der Bierkellerluke aufgelockert, auch die Dachlandschaften wurden verbessert. So wurden aus mit Bleistift eingefärbten Durchschlagspapier die Verbleiungen hergestellt. Klasse statt Masse!

Fahrzeugeinsatz und Betrieb

Jedoch bin ich bei den Fahrzeugen und auch beim Betrieb so nahe wie möglich am Vorbild unterwegs, also quasi nach Michael Meinholds Manier mit Kursbuch und anderen Unterlagen. Die meis-





ten der vom mir eingesetzten Fahrzeuge waren im Bw Ansbach wie die Loks der Baureihe 86, die VT 95 und 98 sowie später die V 100 beheimatet, außerdem in den Bws Nürnberg Hbf bzw. Rbf. Aber auch die Köf II aus Bad Windsheim darf da nicht fehlen, ebenso sind die G 3/4 H, die BR 54.15-17, sowie die BR 70 verbrieft. Somit ergibt sich – besonders zum Ende der 1950er-Jahre bis zum Winterfahrplan 1962, als die Strecke verdieselt wurde – ein abwechslungsreicher Triebfahrzeugverkehr. Dazu kommen noch Militärzüge der US-Garnison in Illesheim mit der BR 50.

An Wagen kam von bayerischen Lokbahnwagen über preußische Abteilwagen bis hin zu Donnerbüchsen und Umbauwagen alles vor. Vor Weihnachten waren bis in die 70er-Jahren gelegentlich auch MDi-Behelfspackwagen und alte Eilzugwagen in den Zügen zu sehen. Im Güterverkehr herrschten O-Wagen

Erst in den 1950er-Jahren erhielten viele Dörfer eine Kanalisation – mit dem Krupp-Dolberg-Tiefloßbagger konnte dies auf der Straßenseite dargestellt werden.



„Do glabbert wos am Schneidwerch ...“ – stolz parkt Bauer Hans seinen nagelneuen MF-Mäh-drescher vorm Eggerds Gerch seiner Werkstatt.

Unten: Kursbuchtabelle aus dem Sommerfahrplan 1959 mit allen Personenzügen.

415 a Neustadt (Aisch)–Windsheim–Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber) u. zurück														
Nürnberg Hbf		416	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Würzburg Hbf		416	ab	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
km BD Nürnberg		Zug Nr	Klasse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Neustadt (Aisch) Bf 416		2271	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4,0 Dietersheim		2273	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5,8 Dottenheim		2275	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9,5 Ipsheim		9521	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10,8 Oberndorf (b. Ipsheim)		2279	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15,3 Windsheim		2281	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,2 Illesheim		2289	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22,3 Ottenhofen-Bergel		2293	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25,3 Burgbernhelm Markt		2295	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29,0 Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber)		2297	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ansbach		415	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Würzburg Hbf		415	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
km BD Nürnberg		Zug Nr	Klasse	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber)		2270	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3,7 Burgbernhelm Markt		2272	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6,4 Ottenhofen-Bergel		2274	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9,8 Illesheim		2276	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13,7 Windsheim		2280	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18,2 Oberndorf (b. Ipsheim)		2284	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19,5 Ipsheim		2286	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23,2 Dottenheim		2288	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25,7 Dietersheim		2290	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29,0 Neustadt (Aisch) Bf 416		2292	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Würzburg Hbf		416	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Nürnberg Hbf		416	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



Oben: Ein reizvoller ruhiger Durchblick zwischen den Häusern am Bahnhofsrand. Im Bild rechts sonnt sich der 11er-Deutz-Schlepper von Bauer Maier im Hof des heimischen Anwesens, das aus den liebenswerten Bausätzen von Müllers Bruchbuden entstand. Unten: Beim Verlassen des Bahnhofs in Richtung Illesheim überquert der VT 70 die schmale Landstraße.



Damals gab es in fast jedem Dorf auch noch eine Postdienststelle – und nicht nur einen Briefkasten. Das Modellgebäude kommt von Noch und wurde mit zahlreichen Details zur Post ergänzt.

für Grubenholz und Rüben vor, vor dem Lagerhaus standen oft G- und Ktmw-Wagen, an der Rampe Rungewagen – mehr dazu im Bahnhoftsdatenblatt auf der nächsten Seite unten.

Technisches

Eins war mir bei allen Details immer wichtig: Alles sollte sicher und reibungslos funktionieren – von der Digitalelektrik bis hin zu den Weichenantrieben. So hat die bildschöne Gleiswaage von Udo Böhnlein „leider nur“ das Kunststoffmitte-teil der Auhagen Gleiswaage erhalten, damit bei auflaufenden NEM-Radsätzen nicht die Funken fliegen. Ebenso wurden die Weichenantriebe von Weinert ihrer Umschalter beraubt.

Auch die schlüsselgesicherte handbediente Stellmechanik dorthin wurde zweimal gebaut. Das auf dem Vermehrungsprinzip beruhende Schlüsselbrett (ein Schlüssel rein, viele raus ...) kann über den Zugführerschlüssel bedient werden, sodass am Ende des Rangiergeschäfts wieder alles in der Grundstellung stehen muss.

Landschaftsbau

Die Landschaft entstand aus Styrodurblöcken, die mit einer dünnen Schicht aus flexiblem Fliesenkleber überzogen wurde. Der Charakter des Übergangs zum freien Feld sollte möglichst typisch erfolgen. So wurde die Scheune von Müllers Bruchbuden in den Hang mit der Streuobstwiese eingelassen, in einer leichten Kurve führt die Ortsverbindungsstraße vorbei. Der Vorplatz ist mit Dachziegelbruch aus echten Ziegelsteinen „ausgebessert“ worden. Am anderen Ende hinter dem kleinen Bauernhof

Eine Gesamtübersicht über das nur 2,36 m lange (und trotzdem vorbildgerechte!) Bahn-
hofsmodul bei einem Fremo-Treffen.
Unten das beim Fremo verwendete Bahn-
hofsdatenblatt, das alle möglichen Informationen
zu den Gleisen und vor allem zu den Ladestel-
len und deren Frachtaufkommen enthält.



schließt sich ein fast reifer Kartoffel-
acker sowie ein erntereifes Getreidefeld
an. Ob da der Hans bald mit dem Mäh-
drescher anrücken wird? Wichtig war
mir, auch die typischen Streuobstwiesen
anzudeuten, um das fränkisch-ländliche
Flair zu untermauern.

Gebäudebau und Ausgestaltung

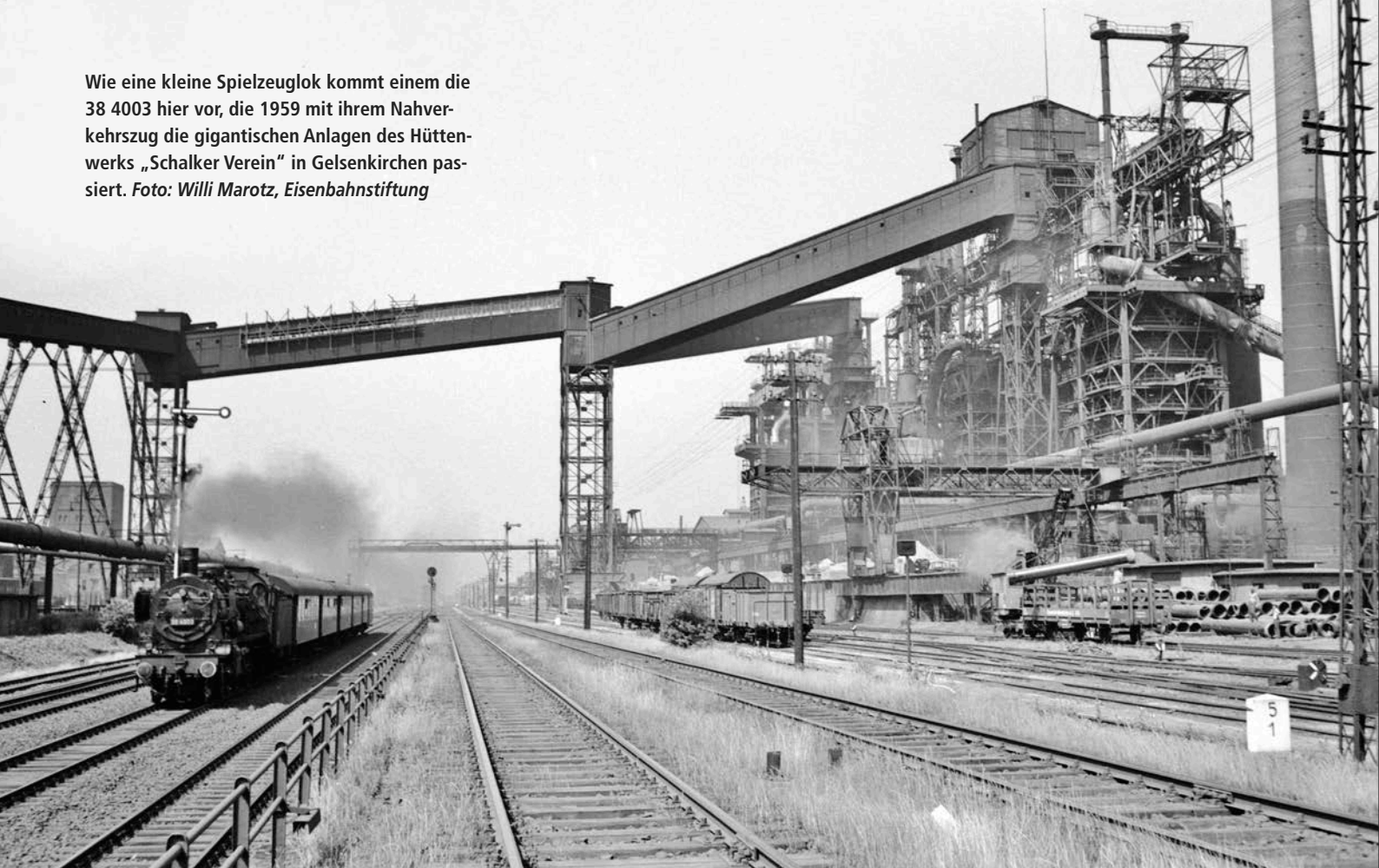
Bei den Gebäuden handelt es sich aus-
nahmslos um „Schachtelware“, die durch
farbliche Behandlung, dezente Alterung

und Ergänzungen aufgepeppt wurde. Bis
auf das Toiletten- und das Feuerwehr-
haus sind sie alle abnehmbar. Dazu habe
ich in den Ecken kleine Neodymmagne-
ten eingeklebt, die auf Schrauben im Sty-
rodur ruhen. So wird der sichere Trans-
port zu den Fremo-Treffen ermöglicht.

Die Bahnsteigleuchten stammen aus dem
eigenen 3D-Drucker; alle Schilder sind
Farbdrucke auf 80-Gramm-Papier. Die
Figuren stammen von Preiser, wobei ich
an die Diakonisse mit dem kleinen Jun-
gen auch gute persönliche Erinnerungen
habe ...
Michael Ruf

Bahnhofsdatenblatt für die Betriebsstelle:			Eigentümer	Stand:	Marz 2017			
Ottenhofen Hst			Michael Ruf (MRU)	Ohn				
Ottenhofen Ladestellenübersicht Bedienseite			Fränkische Agentur Hst mit überwiegend Pendler und Schülerverkehr und mäßigem Güterverkehr. Zeitraum etwa 1962. Beidseitig angeschlossenes Ladegleis mit Seitenrampe, 40t Spurkranzgleiswaage und Kesselwagen Bodenentladung. Privat Anschluss Baywa mit Lagerhaus mit Rampe und Schüttgutverladerohr. Schlüsselwerk mit Schlüsselvermehrung für GS I und W2 durch ZF Schlüssel. Abhängige Schlüssel GSI mit W1 und W2 mit W3 (kann auch offen betrieben werden) Einseitige Bedienung nur von Ladestraßenseite aus.0					
Personenverkehr								
Gleis	Nutzlänge in mm (Modell)	entspricht in m (Vorbild)	Bahnsteiglänge (cm)					
		91	105	Fränkische Agentur Hst mit überwiegend Pendler und Schülerverkehr.				
Güterverkehr								
Gleis	Nutzlänge in mm (Modell)	entspricht in m (Vorbild)	übliche Verwendung					
Haupt		10	Stückgut	Stückgut Umschlag nur an GS-Rampe am Zug in Sk. oder Packwagen kein Stückgut Ortswagen Güterverkehr an 6 Werktagen Mo- Sa Ladezeit 07:00 bis 18:00, Stellzeit möglichst bis 08:00 bei 1x Bedienung.				
LS		15	Seitenrampe					
		45	Ladestraße					
			Heizöl Bodenentleerung					
PA		25	PA Baywa					
Frachtaufkommen								
Gleis	Ladestelle/ Empfänger	Ladegut im Empfang	Wagengattungen	Wagen/ Woche	Ladegut im Versand	Wagengattungen	Wagen/ Woche	täglich
Haupt	GS	Stückgut für ortsansässige Betriebe (Ausladen)	G, Pw	1x tägl	Stückgut (Beiladen) bis zu 2 Ladezettel	G (Sk), Pw		1x tägl
		Leere Milchkannen (Ausladen)	G, Pw	1x tägl	Milch in Kannen (Beiladen)	Milch Kurswagen		1x tägl
	Seitenrampe	Landmaschinen, Kraftfahrzeuge	R, SS, X	0,25	Vieh	G, V	1	Mi
		Ziegelsteine palettiert	R, O	0,25	Schwarzenbunde	R	0,5	
					Grubenholz	O	2	
	Ladestraße	Rohholz /Zimmerei Saufenlein	R, SS, H	1	Schneitholz	R	0,5	
		Düngemittel gesackt/ lose	G, Kt	1	Kartoffeln	O, Bt (offene PA)	0,5	
		Futtermittel gesackt/ lose	G, Kt	1	Zuckerrüben	O	10	(saisonal)
		Zement gesackt	G	0,5	Korbwaren	G	0,5	
		Schmiedekohle in offenen PA Behältern	Bt	0,25	Möbel	G, Bt (geschl. PA)	1	
		Sand	Ommi	1	Schilfrohmatten	G	1	
		Baustahl	R, SS	0,25				
		Kalk (gebrannt) gesackt	G	0,5				
	LS/ Brennstoffe	Kohle, Eierkohlen	O, Ommi	2				
		Heizöl	Z	1				
		Briketts (lose/ palettiert)	R, O	0,25				
	PA Baywa	Kunstdünger (gesackt)	G,	2	Getreide	G,Kt	2	
		Spritzmittel, Pestizide (in Gebinden)	G	0,25	Braugerste lose	Kt, BT	1	
		Saatgut gesackt	G	1	Saatgut gesackt	G	1	
		Kunstdünger (lose)	Ktmm	1				
wöchentliches Aufkommen				13,5	11			
tägliches Aufkommen				2,25	1,833			
					4,083			

Wie eine kleine Spielzeuglok kommt einem die 38 4003 hier vor, die 1959 mit ihrem Nahverkehrszug die gigantischen Anlagen des Hüttenwerks „Schalker Verein“ in Gelsenkirchen passiert. Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung



DB-Güterverkehr der BD Essen in den 50ern

Power im Pott

Das Ruhrgebiet spielte im „Wirtschaftswunder“ der 50er- und 60er-Jahre eine bedeutende Rolle – und in diesem Kapitel beschreibt Andreas Boecker den Beitrag der Eisenbahn dazu am Beispiel des Güterverkehrs in der Bundesbahndirektion Essen.

Das Ruhrgebiet bildete den industriellen Schwerpunkt der Bundesrepublik Deutschland, es deckt sich weitgehend mit dem Bereich der Direktion Essen. Die tragenden Elemente dieses Wirtschaftsraumes waren in den 1950er-Jahren die Steinkohlenzechen, Großkokereien, Hütten- und Stahlwerke. Als weitere Großindustrie gesellte sich die Chemie dazu mit der Kohlenchemie, der Mineralölverarbeitung und der daraus resultierenden Petrochemie.

Bedingt durch die wirtschaftlichen Interessen der im 19. Jahrhundert aufkommenden und konkurrierenden Privatbahnen wuchs im Ruhrgebiet ein relativ unharmonisch gebildetes, dichtes Netzwerk von Gleisanlagen, das hauptsächlich

Großindustrien anzuschließen versuchte. So entstanden zwischen Duisburg und Hamm die folgenden drei Hauptmagistralen von West nach Ost:

- Die Bergisch-Märkische Strecke verbindet Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund miteinander. Diese südliche Magistrale diente in den 1950er-Jahren wie heute auch überwiegend dem Fern- und Berufsverkehr.
- Die Köln-Mindener Strecke verbindet von Köln kommend die Städte Duisburg, Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel und Herne mit Dortmund. Hier wurde, neben einem starken Reiseverkehr, vor allem der Verkehr der Eilgüterzüge, im östlichen Abschnitt Wanne-Eickel-Herne-Dortmund auch ein sehr starker

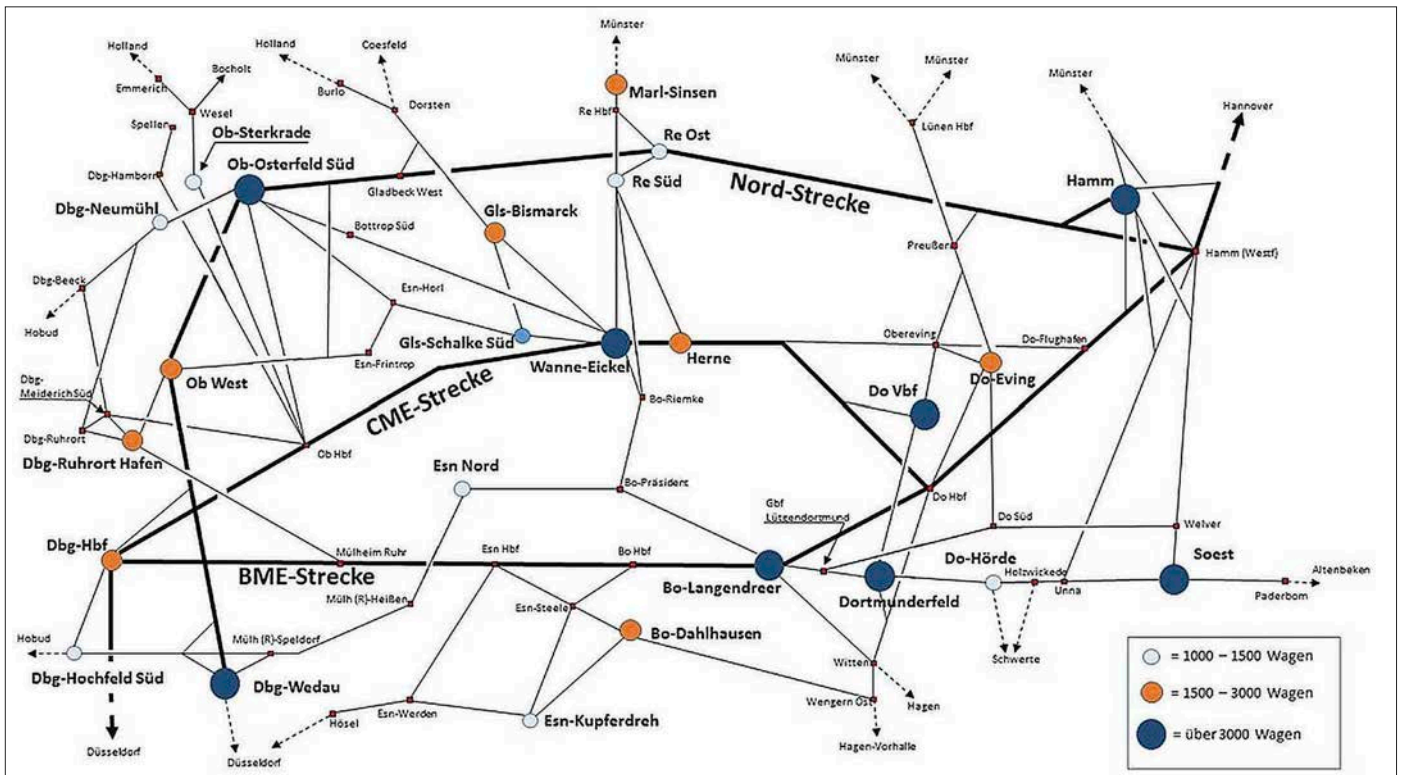
allgemeiner Güterzugverkehr abgewickelt.

- Als dritte, nördlichste, Hauptlinie verbindet die Nordstrecke Duisburg-Wedau über Oberhausen West - Oberhausen-Osterfeld Süd (also westlich am Hauptbahnhof vorbei) und Recklinghausen Ost mit Hamm. Diese Linienführung verbindet wichtige westliche Verschiebebahnhöfe im schweren Güterzugverkehr mit dem östlichen Verschiebebahnhof Hamm. Manche Abschnitte werden nur im Güterverkehr befahren, erscheinen also auf der Kursbuchkarte nicht.

Einen Überblick über die Belegung verschiedener Streckenabschnitte der gerade angeführten Hauptlinien im Jahr 1952 gibt die rechts unten stehende Tabelle. Dazu noch einige Anmerkungen bzw. Erklärungen:

Der Streckenabschnitt Abzweig Sigle – Abzweig Ruhrtal liegt zwischen Duisburg-Wedau und den Verschiebebahnhöfen Oberhausen West und Oberhausen-Osterfeld Süd und ist eine reine Güterzugstrecke.

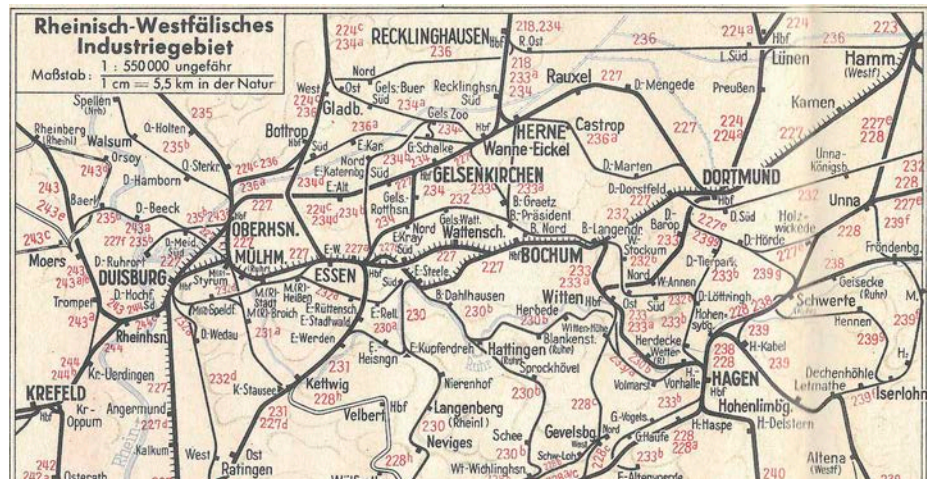
Am Abzweig Sigle laufen die Strecken von/nach Abzweig Lotharstraße/Duisburg-Wedau und Duisburg-Hbf zusammen.



Oben: Schematischer Verlauf der für den Güterverkehr verwendeten Strecken im Ruhrgebiet. Hervorgehoben sind die drei Ost-West-Strecken, auf die im Text genauer eingegangen wird. Grafik: Andreas Boecker

Rechts: Interessant ist der Vergleich mit der Übersichtskarte des Ruhrgebietes aus dem Winter-Kursbuch 1960/61: Manche Strecken dienen nur dem Güterverkehr, manche nur dem Personenverkehr, manche beiden.

Abb: DB, Slg. Boecker



Am Abzweig Ruhrtal laufen die Strecken von/nach Oberhausen West und von/nach Abzweig Mathilde/Abzweig Walzwerk/Oberhausen-Osterfeld Süd zusammen.

Betriebsführung

Die Betriebsführung im Ruhrgebiet erschwerte nicht nur wie anderswo auch die noch nicht vollständig behobenen Zerstörungen im Verlaufe des Zweiten Weltkriegs, auch die durch den intensiven Bergbau auftretenden Bergsenkungen hatten Beeinträchtigungen im Betriebsablauf zur Folge. So führten z.B. Hebungen im Verschiebebahnhof Wanne-Eickel (am Ostberg) mit gleichzeitiger Umgestaltung der Ablauffanlage zu einer 14-tägigen Sperrung. Um die ausfallenden Kapazitäten zu ersetzen, mussten zehn benachbarte Verschiebebahnhöfe

Strecke	Abschnitt	Richtung			Gegenrichtung		
	Zahl der:	Reise- züge	Fern- züge	Güter- züge	Reise- züge	Fern- züge	Güter- züge
Bergisch-Märkische	Duisburg Hbf – Mülheim (Ruhr)-Styrum	39	37	11	39	38	10
	BO-Langendreer – Dortmund Hbf	44	33	8	46	33	9
Köln-Mindener	Gelsenkirchen – Wanne-Eickel	74	28	55	78	27	43
	Rauxel – Mengede	37	16	57	35	16	53
Nordstrecke	*Abzweig Sigle – Abzweig Ruhrtal	0	0	119	0	0	137
	Recklinghausen Ost – Lünen Süd	17	0	45	17	0	41

Streckenbelegungen der drei Ost-West-Strecken durch das Ruhrgebiet

Quelle: Gesamtverkehrsplanung für den Ruhrkohlenbezirk II 1952, Sammlung Andreas Boecker

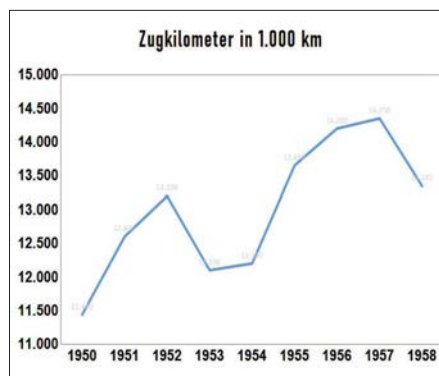
Das Ruhrgebiet besteht nicht nur aus Zechen – ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist auch der Duisburger Hafen, der der größte Binnenhafen Europas ist. Hier ein mit 55 3736 bespannter Güterzug 1959 in Duisburg-Hochfeld Süd, hinter der Lok der Kultushafen. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Burkhard Rieche



Art des Anschlusses	im Bundesbahn-bereich %	bei der BD Essen %
Güterschuppen, Umladehallen	18,7	7,0
Ladestraßen und Rampen	13,6	3,0
Übergabegleise für nicht-bundeseigene Eisenbahnen	3,9	1,4
Gleise für die Post	1,4	0,4
Privatgleisanschlüsse	44,4	77,6
dienstliche Anschlüsse mit Ladetätigkeit	6,9	6,2
ohne Ladetätigkeit	8,0	4,3
Gleise für Zoll- und Grenzdienst	3,1	0,1
	100,0 %	100,0 %

Vergleich der Anschlussartenzusammensetzung zwischen der BD Essen und der allgemeinen DB. Deutlich wird bei der BD Essen der erheblich höhere Anteil der Privatgleisanschlüsse als im Bundesbahnbereich.

Abb.: „Die Bundesbahn“, 6/1958, Slg. Boecker



Entwicklung der Zugkilometer in den 50er-Jahren. Deutlich sichtbar sind konjunkturelle Höhen und Tiefen, die erst in der zweiten Hälfte der 50er-Jahre den Begriff „Wirtschaftswunder“ rechtfertigten.

Abb.: Slg. Andreas Boecker

eingespannt werden. Andere Baumaßnahmen dauerten Jahre, so z.B. die Hebung des Bahnhofes Herne, der um bis zu vier Meter angehoben werden musste. Einschränkungen betrafen auch die Betriebsführungen in anderen Bahnhöfen, genannt seien hier Bochum-Langendreer und Oberhausen-Osterfeld Süd.

Ständige Sorgen bereiteten auch die Gleisanlagen. Nicht nur die hohen Belastungen der Bahnhof- und Streckengleise, auch der Einfluss industrieller Abgase – hier vor allem durch Korrosion hervorgerufene Schäden – führten zu häufigeren Betriebsstörungen durch kurzfristige Sperrungen.



Auch zecheneigene Lokomotiven führten beladene Güterwagen den großen Verschiebebahnhöfen im Ruhrgebiet zu – wie hier ein D-Kuppler der Zeche Oberaden am 21.3.1969.

Foto: Carl Bellingrodt, Slg. Burkhard Rieche

Stärker als im Personenverkehr ist im Güterverkehr die konjunkturelle Lage abzulesen. Die Schwankungen in Produktion und Nachfrage hatten einen „natürlichen“ Effekt auf die geleisteten Zugkilometer, die umgesetzte Tonnage und den arbeitstäglichen Durchschnitt an beladenen Güterwagen. Als Beispiel zeigt das Diagramm die Schwankungen der Zugkilometer zwischen 1950 und 1958. Deutlich erkennbar sind konjunkturelle Einbrüche in den Jahren 1953/54 sowie im Jahr 1958.

Im „Pott“ ist die Industriedichte deutlich höher als anderswo in der Bundesrepublik. Diese hohe Anzahl an Industrieanlagen auf engstem Raum hatte zur Folge, dass die nur im Bezirk Essen den Anschlüssen zugeführten Wagen über Jahre hinweg rund 20 % aller bei der Bundesbahn zugeführten Wagen ausmachten. Ebenfalls zur Rest-DB stark abweichend waren die Anschlussarten in der Direktion Essen, bei denen die Privatan schlüsse einen noch höheren Anteil hatten als anderswo (Tabelle links).

Verschiebebahnhöfe (Vbf)

Charakteristisch für die Direktion Essen war die hohe Anzahl an Verschiebebahnhöfen – so der damalige offizielle Terminus für Rangierbahnhöfe. Noch 1958 umfasste die Direktion nicht weniger als 25 Verschiebebahnhöfe, die eine Leistungsfähigkeit von mehr als 1.000 Wagen am Tag im Ausgang hatten.

- Die größten mit mehr als 3.000 Wagen waren Bochum-Langendreer, Dortmundfeld, Dortmund Vbf, Duisburg-Wedau, Hamm, Oberhausen-Osterfeld Süd, Soest und Wanne-Eickel.

- Mittlere Verschiebebahnhöfe befanden sich in Bochum-Dahlhausen, Dortmund-Eving, Duisburg Hbf, Duisburg-Ruhrort, Gelsenkirchen-Bismarck, Herne, Oberhausen West und Marl-Sinsen. Sie hatten eine Kapazität zwischen 1.500 und 2.700 Wagen im Ausgang.

- Die kleineren Verschiebebahnhöfe in Dortmund-Hörde, Duisburg-Hochfeld Süd, Duisburg-Neumühl, Essen-Kupferdreh, Essen Nord, Gelsenkirchen-Schalke, Oberhausen-Sterkrade, Recklinghausen Süd und Recklinghausen Ost hatten eine Kapazität von 1.000 bis 1.300 Wagen pro Tag im Ausgang.

Die Aufgaben dieser Bahnhöfe waren sehr unterschiedlich. So dienten



Oben: Duisburg-Wedau war ein Gigant unter den Verschiebebahnhöfen. Nachdem er zwischenzeitlich weitgehend stillgelegt und fast abgebaut worden war, wurde er vor einigen Jahren in kleinerem Umfang wieder neu gebaut und in Betrieb genommen.

Foto: Willi Marotz, Eisenbahnstiftung

Aber auch das ist Duisburg-Wedau: 89 7377 – eine waschechte preußische T 3 nach Musterblatt M III-4e – verdient sich im Bahnbetriebswerk ihr Gnadensbrot. Sie war 1959 die letzte T 3 der DB, abgesehen von zwei Werksloks des AW Schwerte. Foto: Slg. SR



Dortmund Vbf, Duisburg-Hochfeld Süd und Oberhausen West fast ausschließlich der Anschlussbedienung der angeschlossenen Zechen und Hütten. Daraus folgte ein schwankendes Aufkommen der Zugbildungen, die der jeweiligen Konjunkturlage folgte. Duisburg-Ruhrort Hafen bediente den Duisburger Binnenhafen, der als größter europäischer Binnenhafen gilt. Die Fern-Güterzugbildungen erfolgten größtenteils in den Randverschiebebahnhöfen des Ruhrgebiets. Aber auch weiter „innen“ liegende Bahnhöfe waren an dieser Güterzugbildung beteiligt:

- Der für die Ruhr-Sieg-Strecke zuständige Verschiebebahnhof war Hagen-Vorhalle im Bezirk Wuppertal. Hagen-Vorhalle erhielt Zulauf von Hamm, Dortmunderfeld, Dortmund Vbf, Wanne-Eickel und Bochum-Langendreer.

- Duisburg-Wedau bildete in Zusammenarbeit mit dem auf Kölner Gebiet liegenden Verschiebebahnhof Gremberg den Raum Südwestdeutschland (Kornwestheim, Mannheim über die rechte Rheinstrecke), das Saarland (damals noch eigenständig), Frankreich, Italien, Luxemburg und die Schweiz (Basel).

- Nordwestdeutschland (Bremen Vbf samt Raum Münster) und teilweise die Niederlande wurden über den Verschiebebahnhof Wanne-Eickel erreicht. Wanne-Eickel war auch zentraler Stückgutumschlagbahnhof und nördlicher Eilgutbahnhof.

- Gelsenkirchen-Bismarck bildete Züge in die Niederlande nach Winterswijk über Dorsten-Borken-Burlo und Züge Richtung Coesfeld.

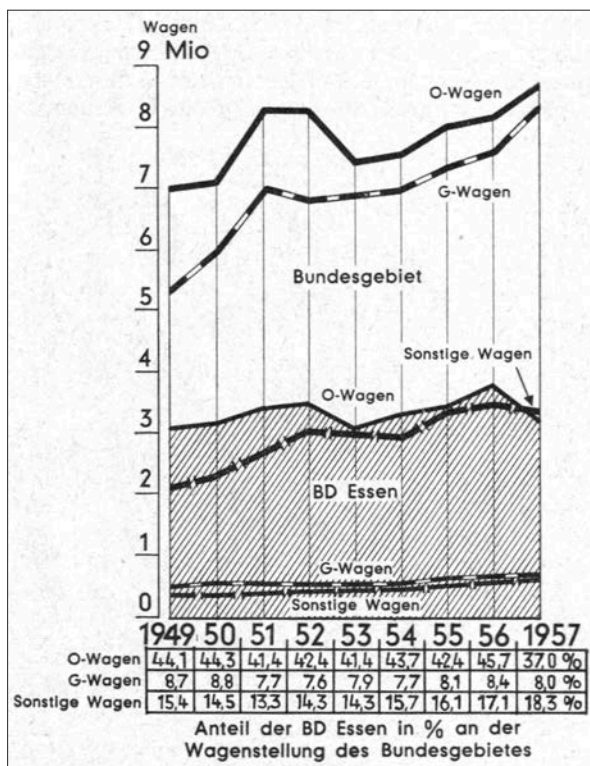
- Hamm wiederum war hauptsächlich für die Durchgangsgüterzugbildung

nach den deutschen Überseehäfen, Berlin (West), Raum Hamburg, Raum Hannover (Seelze, Braunschweig), Schleswig-Holstein und Skandinavien zuständig. Alle Wagen mit Ziel Hamburg-Eidelstedt, Hamburg-Wilhelmsburg oder Lübeck aus den Direktionen Essen, Köln und Wuppertal wurden auf diesen Vbf zugefahren.

- Der Verschiebebahnhof Soest hatte Zugbildungsaufgaben für Durchgangsgüterzüge (Dg) in Richtung Osten und den Raum Kassel. Er versendete Brennstoffe und andere Frachten in Richtung Südostdeutschland, Österreich, Jugoslawien und in die Tschechoslowakei, jedoch mit Laufweg über Kassel.

- Oberhausen-Osterfeld Süd stellte Züge für den linken und den rechten Niederrhein zusammen.

- Eilgüterzüge aus Süd und West wurden in Duisburg Hbf gebildet und aufgelöst.



Diese Grafik aus der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ vom Juni 1958 vergleicht die Wagenstellung in der BD Essen – die weitgehend mit „dem Ruhrgebiet“ gleichgesetzt werden kann – mit der Wagenstellung in der DB allgemein.

Die beiden oberen Linien zeigen dabei O- und G-Wagen der DB in Millionen, die vierte Linie die „sonstigen Wagen“ der DB: O- und G-Wagen dominieren also deutlich.

Die dritte und die beiden unteren Linien zeigen die Essener Wagen. Hier dominieren nur die O-Wagen, und das noch deutlicher als auf DB-Ebene.

In der Tabelle unten dann die Anteile der BD Essen an der Wagenstellung der gesamten DB: Fast die Hälfte aller O-Wagen kommt aus dem „Pott“.

Abb.: DB, Slg. Andreas Boecker

Wagenstellung

Die Wagenstellung, also die Bereitstellung von Güterwagen für die Be- oder Entladung, ist im Regelfall nur abhängig von der Gesamtzahl der zur Verfügung stehenden betriebsfähigen Wagen und von ihrer Umlaufgeschwindigkeit. Letztere bezieht sich auf den gesamten Transportweg eines Wagens, also vom Versender zum Empfänger und gegebenenfalls zurück zum Versender.

Die Wagenstellung wurde nach offenen, geschlossenen und sonstigen Güterwagen differenziert. Bis 1956 stieg

der Wagenbedarf der Industrie in der BD Essen stetig bis auf rund 16.000 Wagen arbeitstäglich an. Mit der ersten Kohlenkrise 1957 sank der Bedarf auf rund 15.000 Wagen ab.

Nicht immer war die BD Essen in der Lage, den täglichen Wagenbedarf in vollem Umfang zu gewährleisten. Besonders bei den Güterwagen, die für einen Transport von Walzwerkerzeugnissen genutzt wurden, musste mit einem Wagenausfall gerechnet werden, der je nach Frachtaufkommen zwischen 10 und 50 Wagen arbeitstäglich schwankte. In Spitzenzeiten verbuchte die BD Essen

aber auch schon mal an die 400 arbeitstäglich nicht gestellte Wagen.

Im Allgemeinen war die Wagenstellung im Güterverkehr, wie bereits erwähnt, stark von der konjunkturellen Lage abhängig. Dies machte sich besonders in der von Massenguttransporten abhängigen Direktion Essen bemerkbar. Aufgeteilt in O-Wagen, G-Wagen und sonstige Wagen ergab sich in etwa das Bild links; Beeindruckend ist die Dominanz der O-Wagen, also „normaler“ offener Wagen und Selbstentladewagen.

1957 belief sich die arbeitstäglich gestellte von O-Wagen auf etwa 10.900 Wagen. Im Jahr 1958 sank sie auf 9.280 Wagen, was einem Minus von etwa 15 % entsprach.

Die Stellung von gedeckten Wagen erreichte 1957 im Schnitt 2.400 Wagen arbeitstäglich, die der sonstigen Güterwagen 1.810 Wagen. 1958 wurden durchschnittlich 2.500 G-Wagen und 1.770 sonstige Güterwagen arbeitstäglich bereitgestellt.

Wöchentlich (man arbeitete in den 50ern an sechs Werktagen, denn die Fünf-Tage-Woche wurde erst 1965 eingeführt) wurden 1957 somit etwa 87.000 Wagen zugestellt; 138.850 Wagen wurden in Versand und Empfang durchschnittlich je Woche abgefertigt. Jeder dieser Wagen wurde in etwa fünf Mal am Tag rangiertechnisch bedient.

Leerwagenverkehr

Einen besonderen Platz in der Wagenstellung nehmen die O-Wagen ein: Von den zur Kohlen- und Koksabfuhr benötigten O-Wagen liefen der Direktion Essen im Jahr 1957 ca. 50 % der Wagen über insgesamt 44 täglich verkehrende Regel-Lgo (= Leerzug aus offenen Güterwagen) zu. Etwa 10 % der O-Wagen wurden mit Sonder-Lgo zugeführt und die restlichen 40 % liefen in gemischten Zügen zu.

Kein Zug im Ruhrgebiet, aber zum Ruhrgebiet: Im Vorharzbahnhof Kreienssen stehen zwei 44er vor einem Erz-Zug aus der Grube Echte, um ihn nun die Greener Rampe hoch in Richtung Hamm zu bringen – wie Martin Jenne in <https://db58.de/2011/03/31/br-56-bw-kreien-sen-erz-grube-echte/> beschreibt, wohl bis Naensen unterstützt von einer nachschiebenden 56.20. Drei Loks für 2.000 Tonnen Planlast!

Foto: Karl-Friederich Heck, Sammlung SR



Von den Regel-Lgo kamen wiederum 40 % aus Süddeutschland über den Rangierbahnhof Bochum-Langendreer ins Ruhrgebiet, 25 % über Duisburg-Wedau, aus dem Norden 15 % über Hamm und der Rest kam über Duisburg-Hochfeld Süd, Marl-Sinsen, Soest und Oberhausen-Sterkrade.

Die folgenden Zahlen beziehen sich auf die Anzahl der damals täglich zulaufenden Regel-Lgo. Zwei Beispiele (Bochum-Langendreer und Duisburg-Wedau) seien herausgegriffen, um die Vielfältigkeit der Zuläufe aufzuzeigen:

Der Vbf Bochum-Langendreer erhielt insgesamt 23 Lgo aus

- Hagen-Hengstey (4), dem Sammelbahnhof für Einzelwagen, und
- Hagen-Vorhalle (1), dem Sammelbahnhof für Wagengruppen, u.a. aus Dillenburg. Dort wurden sie planmäßig als Verstärkungsgruppe nicht ausgelasteten Frachtzügen nach Hagen-Vorhalle beigestellt.
- Weitere Regel-Lgo waren die Leerrückläufe aus Augsburg (1), Dillenburg (2), Kornwestheim (4), Mühlendorf (1), München-Laim (2), Nürnberg (5) und Regensburg (3).

Duisburg-Wedau erreichten 16 Lgo: Aus Kornwestheim liefen sechs Züge zu, aus Ehrang fünf, aus Basel drei, aus Wiesbaden Ost Augsburg je einer.

Wagenumlauf

Betrieblich interessant ist auch der durchschnittliche Wagenumlauf: Er betrug Mitte der 1950er-Jahre recht konstante 4,3 bis 4,5 Tage. Aufschlussreich sind die Unterschiede zwischen den Wagentypen:

Normale offene O-Wagen hatten noch 1955 eine Umlaufzeit von 4,65 Tagen, sie hielten sich auf diesem Niveau auch in den Folgejahren.

Anders war es bei den Selbstentladewagen: OOt-Wagen hatten eine deutlich geringere Umlaufzeit, sie lag Anfang der 1950er Jahre bei rund 2,5 Tagen. Erst der ab 1956 durchgeführte verstärkte Einsatz dieser Wagen hatte eine verringerte Umlaufzeit von 1,9 Tagen zur Folge. Dies wurde durch effizientere Entladung (Schlagentladung) und eine schnellere Rückleistung der Wagen erreicht.

Ganz anders sah es bei den Tiefladewagen (SSt) aus: Hier lag 1956 die Umlaufzeit bei 13 Tagen, was durch lange Stillstände in den Walzwerken der Kunden verursacht wurde.



Die 50 2857 zieht einen Güterzug durch eine ländliche Partie des Potts. Foto: SR

Laderückstände, Schadwagenbestände

Der Laderückstand, also die Zahl nicht rechtzeitig be- oder entladener Güterwagen, belief sich 1957 auf durchschnittlich etwa 1.000 Wagen; er ging 1958 geringfügig auf etwa 950 Wagen arbeitstäglich zurück. Auf Schrott befördernde Wagen entfielen die höchsten Laderückstände. Sie betrugen – ausgelöst durch stoßweisen Zulauf – zum Beispiel im November 1957 1.400 O-Wagen, die auf ihre Entladung warteten.

Der Güterwagen-Schadbestand lag ab ca. 1951/1952 bei etwas über 5 %, ab 1955 pendelte er sich bei um die 4 % ein. Dieser Wert wurde allerdings auch erreicht, weil ab 1949 eine erhebliche An-

zahl neuer Güterwagen in Dienst gestellt wurde, wenn auch über einige Jahre verteilt. Diese waren nicht abgenutzt und hatten eine höhere Lastgrenze als die Altwagen und verbesserten den Betrieb daher entsprechend. Hierzu zählten die Neubauprogramme mit z.B. Omm 39 (ab 1949), Omm 52 (ab 1952) und Omm 55 (ab 1955).

Fazit: Die 50er-Jahre bildeten die letzte Dekade, in der das Wirtschaftsleben und der Bahnbetrieb in der beschriebenen Art liefen. Die folgenden Jahrzehnte waren vom sogenannten Strukturwandel geprägt. Dahinter verbirgt sich die völlige Einstellung des Kohlebergbaus und die deutliche Reduktion der Stahlindustrie. Aber das ist ein anderes Kapitel.

Andreas Boecker

Als Eisenbahnfreund mag man sich auch an Industrielandschaften erfreuen. Aber ob die Reisenden des F 14, der hier im Jahr 1956 von 01 063 gezogen vor dem auf „Halt“ stehenden Signal wartet, das auch so sehen? Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR





Zwei VT 95-Prototypen – oben der VT 95 903 aus der Serie mit nur einer Tür auf jeder Seite, links das Brekina-Modell des VT 95 011, der schon zwei Türen auf jeder Seite aufweist. Das Modell ist bei Brekina seit längerem nicht mehr erhältlich, wird aber mittlerweile wieder von Modellbahn Union angeboten.

Fotos: SR/Sammlung SR

Schienenbusse in den 1950er-Jahren

Rote Brummer

Bereits bei den Länderbahnen und später der Reichsbahn gab es Konstruktionen, die zwar originäre Schienenfahrzeuge waren, deren wesentliche Baugrundsätze jedoch aus dem Bau von Lkws und Straßenbussen abgeleitet waren – außer dem Wismarer Schienenbus blieben es aber Nischenmodelle. Ihr Durchbruch begann sowohl bei der DB als auch bei der DR erst in den 1950er-Jahren.

Bereits 1948 erstellte die Deutsche Reichsbahn in der „Bizonie“, also die Vorgängerin der Bundesbahn, ein Lastenheft für einen neuartigen Triebwagen auf, der insbesondere auf Nebenstrecken zum Einsatz kommen sollte. Das Lastenheft sah ein zweiachsiges Fahrzeug vor, das nicht mit herkömmlichen Eisenbahnfahrzeugen gekuppelt werden sollte. Anstelle regulärer Zug- und Stoßvorrichtungen waren einfache Stoßfederbügel als Aufprallschutz vorgesehen.

Der Triebwagen sollte mindestens 40 Sitzplätze und eine Toilette aufweisen. Motor, Getriebe und weitere Bauteile sollten der Produktion von Straßenbussen entnommen werden, um den Anschaffungspreis niedrig zu halten.

Mitte 1950 lieferte die Waggonfabrik Uerdingen zehn Vorserientriebwagen (VT 95 901 bis 910) sowie sechs Beiwagen. Der Achsstand betrug zunächst 4,5 m, was das zulässige Maximum für nicht radial einstellbare Radsätze dar-

stellte. Um trotz der kurzen Länge viele Fahrgäste unterbringen zu können, besaßen die ersten Prototypen nur eine Tür auf jeder Wagenseite, der VT 95 911 war der erste Viertürer. Der VT 95 912 erhielt mit einer Ausnahmegenehmigung den 6,0 m messenden Achsstand der späteren Serienfahrzeuge und besaß ebenfalls vier Türen.

VT 95 als Serienfahrzeug

Die Serienfahrzeuge wurden als VT 95.9 bezeichnet und ab 1952 von Uerdingen sowie ab 1954 auch von MAN gebaut. Geliefert wurden 557 einmotorige Triebwagen sowie 564 Beiwagen mit der Bezeichnung VB 142. Bei den Beiwagen beließ man es übrigens beim Achsstand von 4,5 m, sie waren also deutlich kürzer als die Serientriebwagen. Einen Steuerwagen gab es bei den Beiwagen nicht, bei Fahrtrichtungswechsel musste der VT 95.9 also relativ unpraktisch umsetzen. Immerhin erlaubten die kurzen Achsstände das Drehen eines aus einem Trieb- und einem Beiwagen bestehenden Zugs auf einer Einheitsdrehscheibe.

Später konnten auch zwei Motorwagen zusammen von einem Führerstand gesteuert werden, was wendzugfähige Zuggarnituren aus zwei Motorwagen an den Enden und zwei Beiwagen in der Mitte erlaubte. VT 95 waren auch bei Privatbahnen und ausländischen Staatsbahnen anzutreffen. Bei der DB dauerte der Einsatz bis 1980, danach gab es nur noch den VT 98.

Modelle gibt es von mehreren Herstellern in diversen Ausführungen, daher wollen wir in diesem Rahmen nicht weiter auf einzelne Modelle eingehen.



Die aus den 30er-Jahren stammenden Wismarer Schienenbusse waren in den 50ern insbesondere bei norddeutschen Privatbahnen weit verbreitet. Um Einnahmen zu erzielen, vermieteten die oft finanziell klammen Bahnen die Seitenwände bereits als Werbeflächen. H0m-Modell von Bemo.



Zweimotorig – der VT 98

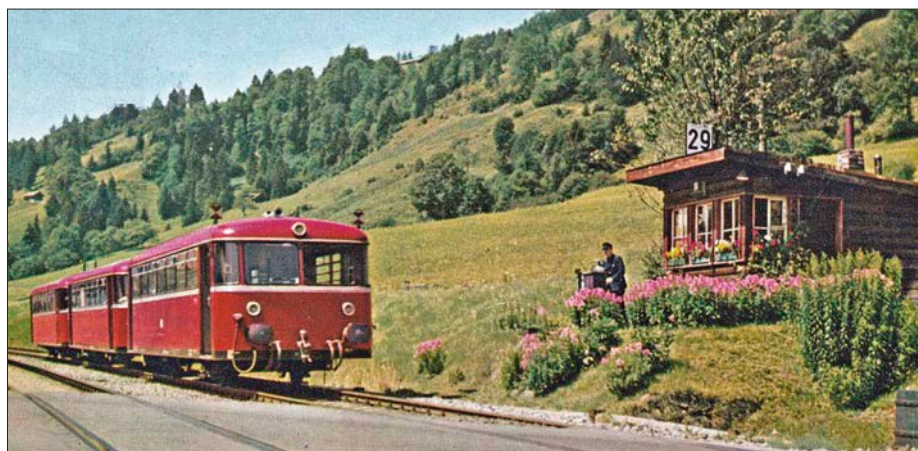
Schnell kam der Wunsch nach mehr Zugkraft auf; zudem sollte der Triebwagen nicht nur einzelne Güterwagen mitnehmen, sondern auch an andere Züge gekuppelt werden können. Dies führte Mitte der 50er-Jahre zur Entwicklung des VT 98. Dieser besaß bei weitgehend ähnlichem Aussehen nun zwei Motoren sowie normale Kupplungen und Puffer. Außerdem gab es jetzt auch Steuerwagen, alle drei Wagenarten waren mit 13,9 m gleich lang. Vom VT 98 wurden 329 Triebwagen gebaut, dazu 320 Beiwagen VB 98 sowie 310 Steuerwagen VS 98 hergestellt. Ihr Einsatz bei der DB erstreckte sich bis in das Jahr 2000. Im Modell gibt es den VT 98 mittlerweile ebenfalls von mehreren Herstellern.

Die Schienenbusse waren echte Sympathieträger für die Bahn, denn sie waren moderner, komfortabler und schneller als die alten Personenzüge. Auch retteten sie durch ihren rationelleren Betrieb viele Nebenbahnen noch einige Jahre vor dem Aus. Kein Wunder also, dass den Schienenbussen auch Gedichte gewidmet wurden wie dieses von Franz Baumeister, das leicht gekürzt der DB-Kinderzeitung 5/1956 entnommen ist:

*Ich fahr so gern im Schienenbus,
das ist für mich ein Hochgenuß.
Wohin ich schau, ist's blitzblank,
da gibt es keine harte Bank.
Auf weichen Polstern schaukle ich,
spür keinen Stoß, kann ruhen mich.
Der Schaffner grüßt gern jedes Kind
und sagt uns immer, wo wir sind. ...
Dum, wenn ich schnell verreisen muß,
fahr ich im roten Schienenbus!
Hat etwas von Heinz Erhard, oder?*

Oben links: Weil die Schienenbuszüge oft kürzer als lokbespannte Züge waren, entstanden spezielle Haltetafeln für Pto-Züge (Pto steht für Personentriebwagen-Omnibus).

Oben rechts der VT 95 von Fleischmann bei der Durchfahrt durch Steburg-West. Weil er so schön neu ist, besitzt er noch seine Panoramascheiben über den Führerständen, die später verschlossen bzw. übermalt wurden.



Die Uerdinger Schienenbusse waren auch ein beliebter Werbeträger für die DB – hier eine DB-Postkarte des DB-Fotografen Reinhold Palm. Foto: DB BD K, Sammlung SR

Die Vorstellung deutscher Staatsbahn-Schienenbusse wäre ohne den VT 2.09 der DR unvollständig. In die 1950er-Jahre fallen allerdings nur erste Prototypen, der Serieneinsatz begann erst ab 1962. So waren in den 1950ern bei der DR eher Vorkriegswagen betriebstypisch. Foto: SK





Die ersten Modelle des MAN-Triebwagens wurden von Brekina angeboten. Dabei gab es auch diese „neutrale“ Variante, die keiner Bahngesellschaft zugeordnet war. Mittlerweile hat Modellbahn Union angekündigt, dass das Modell noch einmal aufgelegt werden soll.



Ein weiterer alter Bekannter von Brekina ist der VT „Kampen“ der meterspurigen Sylter Verkehrsgesellschaft. Das Modell gab es allerdings nicht in einer Schmalspur-Ausführung, sondern nur für die Normalspur. Daher musste man das Modell eigentlich für eine Spurweite von 12 mm abändern. Allerdings könnte man argumentieren, dass das Fahrzeug auf Regelspur umgebaut wurde und nun Probefahrten auf einer Festland-Kleinbahn unternimmt ...

Unten: Ebenfalls von Brekina stammt das H0-Modell des Schienen-Straßen-Busses – mit einem überarbeiteten Antrieb ist es jetzt von Modell Union wieder lieferbar. Man erkennt schön die rundlichen Formen, die das typische Design der 1950er-Jahre prägten. Fotos: SR



Fahrzeuge von MAN

Aber es gab nicht nur den Uerdinger Schienenbus: 1955, also im Grunde zeitlich parallel zum VT 98, stellte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg einen eigenen Triebwagen vor. Sein Konzept mit zwei Motoren und dem Steuerwagen ist dem VT 98 relativ ähnlich. Der MAN-Schienenbus setzte sich bei der DB aber nicht durch, dafür kam er bei einer Reihe von Privatbahnen zum Einsatz.

Schienenbusse waren übrigens kein deutsches Phänomen. Auch in einigen anderen europäischen Ländern entstanden in den 1950er-Jahren ähnliche Triebwagen, beispielsweise in Dänemark, Frankreich und Italien. Ende der 1950er-Jahre zog auch die DR der DDR mit dem „Leichttriebwagen VT 2.09“ nach. In Serie ging die „Ferkeltaxe“ aber erst 1962 – wir heben ihn uns daher für ein mögliches MIBA-Spezial „1960er-Impressionen“ auf ...

„Uneigentliche Schienenbusse“

Werfen wir nun noch einen Blick auf zwei ganz spezielle Fälle, bei denen es sich nicht direkt um Schienenbusse, sondern um im weiteren Sinne verwandte Konstruktionen handelt. Dazu gehören beispielsweise die Sylter Leichttriebwagen. Die Wagenkästen wurden als Sattelaufleger in der Werkstatt der SVG auf für den Schienenbetrieb umgerüstete Borgward-Sattelzugmaschinen gesetzt – und fertig war der Triebwagen, von dem zwischen 1952 und 1954 fünf Exemplare gebaut wurden.

Auch bei den sogenannten „Schienen-Straßen-Bussen“ handelt es sich nicht primär um Eisenbahnfahrzeuge – es waren spezielle Straßenbusse, die mit Zusatzdrehgestellen auch auf Schienen verkehren konnten. Die „Nordwestdeutschen Fahrzeugwerke“ in Wilhelmshaven boten 1951 der Bundesbahn dieses Konzept an, nach dem schließlich 15 Stück beschafft wurden. Sie sollten auf Routen eingesetzt werden, die auf der Schiene begannen, ein Stück auf der Straße weiterführten und gegebenenfalls auch die letzten Kilometer wieder auf der Schiene zurücklegten. Einsätze erfolgten im Bayerischen Wald, bei Augsburg und Koblenz. Das Konzept fand aber bei der DB keinen großen Anklang, daher wurden die Strecken zwischen 1957 und 1967 eingestellt und die Busse nur noch auf Straßen eingesetzt. SR

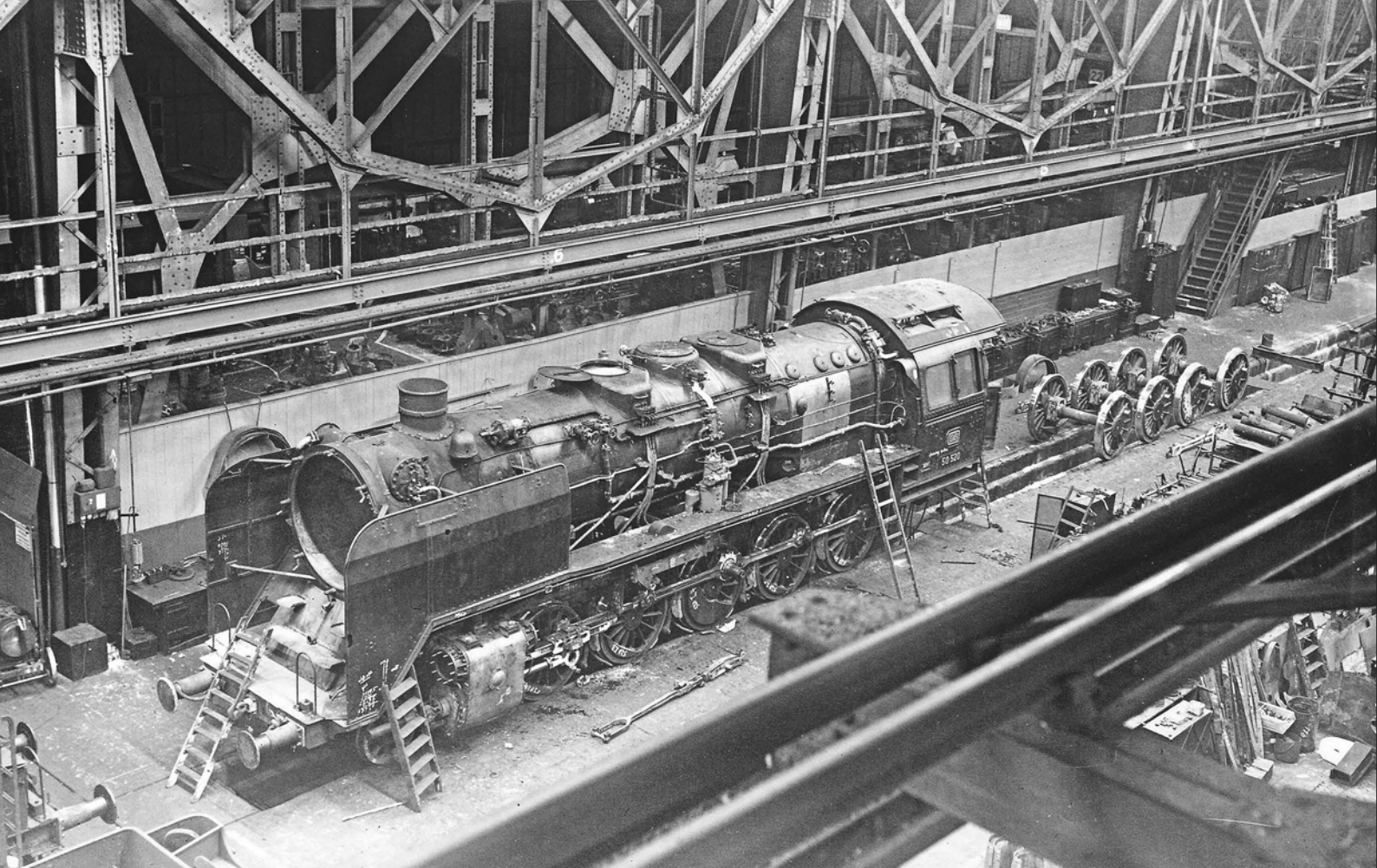
Mit **N** immer auf der richtigen Spur



Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich das N-Bahn Magazin ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 6,60 pro Heft zweimonatlich frei Haus.

Jetzt online bestellen unter

www.nbahnmagazin.de/abo



Die Baureihe 50 in den 50ern

Eine uneinheitliche Einheitslok

Die Baureihe 50 war eine der Universallokomotiven in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen: Sie konnte von Eilzügen bis zu Nahgüterzügen fast alle Zugarten sinnvoll und wirtschaftlich befördern – sowohl auf Haupt- als auch auf Nebenstrecken. Zum einen durch die schiere Anzahl gebauter Loks, zum anderen durch die Kompatibilität vieler Teile und Baugruppen mit denen der Kriegslokomotive der Baureihe 52 entstand eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Varianten. Andreas Boecker hat eine Reihe von Modellen nach realen Vorbildern aus den 50er-Jahren gebaut.

Die „Fuffziger“ war eine relativ spät entwickelte Einheitslok der Deutschen Reichsbahn; erst 1937 begann die Entwicklungsarbeit. Dadurch floss viel aus den anderen Baureihen Gelerntes in die Entwicklung ein – und es entstand eine sehr gelungene Konstruktion. Im April 1939 lieferte Henschel in Kassel die ersten zwölf Loks aus. Gedacht war

sie ursprünglich für die Ablösung der vielen veralteten Länderbahn-Güterzugloks auf Nebenbahnen. Dazu musste sie nicht schnell sein und sollte eher leicht ausfallen.

Da die Lok relativ lang war, gab es auf Nebenstrecken in der Regel jedoch kaum ausreichend lange Drehscheiben zum Wenden. So wurden die Loks für eine

Geschwindigkeit von 80 km/h in beiden Richtungen ausgelegt, was im Betrieb zudem den Zeitaufwand für das Wenden einsparte. Auffälliges Merkmal an dem zugehörigen 2'2' T 26-Tender ist deshalb eine Schutzwand mit Fenstern an der Vorderseite des Tenders. Obwohl die BR 50 mit einer Achslast von 15 Tonnen recht leicht war, konnten die Maschinen bis zu 2.200 Tonnen schwere Erzzüge schleppen. Parallel zu unserer 50 wurde übrigens die Baureihe 23 entwickelt, die zur Ablösung von Länderbahn-Personenzugloks wie der P 8 gedacht war. Viele Bauteile waren zwischen 23 und 50 gleich, zum Beispiel der Kessel. Bei der 23 blieb es allerdings bei nur zwei Lokomotiven, während die Produktion der 50er sofort im großen Stil begann, Ende des Jahres 1939 waren bereits 228 Loks geliefert worden.

Mittlerweile hatte am 1. September 1939 nämlich der Zweite Weltkrieg begonnen. Lokomotiven waren ab sofort wichtig für die Kriegsführung – Automobile waren noch nicht weit verbreitet und das Straßennetz nur wenig leistungsfähig. Solange der Krieg für das Deutsche Reich erfolgreich verlief, änderte man nur wenig an der Lokomotive und ihrer Produktion, aber Ende 1941

Linke Seite: In der Bastelstube der Bundesbahn – 50 520 vom Bw Gremberg bei der Ausbesserung. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung SR
 Rechts: Die 50 061 zeigt sich in Altenbeken mit großen Windleitblechen, Schürze, vierdomigem Kessel und Originaltender – nur das Dreilichtspitzensignal, die neue Rauchkammertür und der „Keks“ verweisen auf die DB.
 Foto: W. Fricke, Sammlung SR

überdachte man die Lokomotivproduktion grundlegend.

Die 50 wird zur 50 ÜK

In Friedenszeiten muss eine Lokomotive primär wirtschaftlich in Beschaffung und Betrieb sein und zuverlässig funktionieren, wobei man sich auf eine relativ stabile Infrastruktur verlassen kann. Die Ökonomie eines Krieges findet unter anderen Rahmenbedingungen statt: Materialknappheit, einfachste Wartung unter schwierigen Bedingungen, Unempfindlichkeit gegenüber extremen Witterungsbedingungen sowie schnelle und kostengünstige Produktion in großen Stückzahlen sind hier die Taktgeber. Außerdem mussten die Loks auf einfachen, wenig belastbaren oder sogar nur provisorischen Strecken eingesetzt werden können. Hier war die erwähnte geringe Achslast der BR 50 sehr von Vorteil. Um den Forderungen gerecht zu werden, werden in der Regel wirtschaftliche Nachteile wie ein relativ hoher Brennstoffverbrauch und eine begrenzte Lebensdauer in Kauf genommen.

So „entfeinerte“ man ab 1942 die Lokomotiven – auch die BR 50: Diese wurde zur sogenannten „Übergangs-Kriegslokomotive“, abgekürzt ÜK-Lok. Ziele waren Materialeinsparungen oder Produktionsvereinfachungen – man strich Windleitbleche, Frontschürze und das zweite Führerhausseitenfenster, teilweise begann die Einführung von Scheibenrädern an der Vorlaufachse anstelle der bisherigen Speichenräder. Die Loks der letzten Bauserie – von 50 3045 bis 50 3164 – waren fast schon 52er, sie werden daher als Ersatzbau-Serie bezeichnet.

Die Kriegslok 52

Parallel begann man mit der Entwicklung der Baureihe 52, bei der die Anpassungen an die kriegsbedingten Rahmenbedingungen noch konsequenter gehandhabt wurden. So erhielten die Loks



Die 50 2914 ÜK ist eine Vertreterin der bereits „entfeinerten“ Übergangskriegslok im Auslieferungszustand. Sie hat keine Windleitbleche, keine Schürze und einen zweidomigen Kessel.

Foto: Werkfoto, Sammlung SR

Die 52 1602 der DR zeigt die typischen Merkmale der Kriegslok mit Wannentender, eckigen Fenstern und einem zweidomigen Kessel. Sie erhielt auch wieder Windleitbleche, jedoch in einer etwas kleineren Ausführung gegenüber „normalen“ 50ern. Foto: Sammlung SR



Bei den Grünen würde man sie den „Normalos“ zurechnen – unsere normalste 50er, in dem Sinne, dass sie noch weitgehend der Ursprungsausführung entspricht. Die 50 720 (Bw Gelsenkirchen-Bismarck, Zustand Juni 1954) hat noch den originären 2'2'T26-Tender, das ursprüngliche Führerhaus mit zwei Seitenfenstern, den vierdomigen Kessel, Schürzen und die großen Reichsbahn-Windleitbleche. Eine spätere Zutat sind nur die Aufsatzbretter auf dem Kohlenkasten. *Modellfotos: SR*



Die 50 1247 (Bw Wanne-Eickel, Zustand 23.4.1956) ist unsere zweite im Bunde. Sie hat ebenfalls noch ihren geschlossenen Umlauf, die Wagner-Windleitbleche, das Standardführerhaus und den Standardtender. Die mit einem St-47-K-Kessel gelieferte Lok erhielt am 29.9.1955 im AW Schwerte den zweidomigen St-34-Kessel der 52 1855 – und bei der Vorlaufachse hat sich anstatt der originären Speichenräder ein Scheibenradsatz eingeschli-

ch. So bekamen die meisten 52er dann die sogenannten Witte-Bleche, die immerhin deutlich kleiner als die bisher verwendeten „großen Ohren“ waren, die

im Volksmund „Wagner-Windleitbleche“ genannt wurden.

Der massive Einsatz der Schweißtechnik spiegelte sich auch in der Optik wi-

anstelle des vorher verwendeten gewalzten Barrenrahmens einen neuen Rahmen, der aus zusammengeschweißten Blechen bestand. Die Kesselbaugruppe wurde durch den Wegfall des die Wirtschaftlichkeit verbessernden Vorwärmers und des Speisedoms weiter vereinfacht, wies nur noch zwei Dome auf: den Dampfdom und den Sanddom. Eine Stahlfeuerbüchse sparte Kupfer.

Die Windleitbleche, dank denen die Lokpersonale nicht durch den Rauch behindert wurden und eine bessere Sicht hatten, konnten nicht so einfach entfernt werden. Man hatte sogar mit solchen aus Holz experimentiert, um Stahl zu sparen – aber das war wohl nicht erfolg-



reich. So bekamen die meisten 52er dann die sogenannten Witte-Bleche, die immerhin deutlich kleiner als die bisher verwendeten „großen Ohren“ waren, die im Volksmund „Wagner-Windleitbleche“ genannt wurden. Der massive Einsatz der Schweißtechnik spiegelte sich auch in der Optik wi-



Die 50 204 (Bw Duisburg-Wedau, Zustand ungefähr April 1950) zeigt sich schon deutlich verändert. An dieser Lok waren in der Ausbesserung viele kleine Veränderungen durchgeführt worden – so verlor sie den geschlossenen Umlauf und die großen Windleitbleche und bekam statt der Kolbenspeisepumpe eine Turbopumpe der Firma Henschel angebaut. Das Führerhaus wurde gegen ein solches der ÜK-Lok mit nur einem Seitenfenster und Lüftungsaufsatz getauscht. Andererseits hat sie noch den Speichenvorlaufadsatz.



Unter dem Umlauf auf der Heizerseite ist die Henschel-Turbospeisepumpe zu sehen. Die 50 204 besaß auch noch ihren originalen Tender der Bauart 2'2'T26, der jedoch zahlreiche Splitterschäden aufwies, die mit diversen Flickchen abgedichtet worden waren (ein Vorbildfoto zum Vergleich ist im EK-Buch zur Baureihe 50, Band 2, auf Seite 50 zu finden).

der: Da gerade Linien einfacher hergestellt werden können, wichen viele runde und teilweise gegossene Baugruppen solchen, die aus Stahlplatten zusammengeschweißt waren. Das ist an den Zylinderblöcken, aber auch an den eckigen Frontfenstern der Führerhäuser zu sehen. Auch das Führerhaus wurde in Anbetracht der neuen Einsätze in Norwegen und Russland geändert und wurde erstmals vollständig geschlossen. Neu war auch der überwiegend verwendete Wannentender des Typs 2'2'T30. Er war nach dem Vorbild von Kesselwagen als selbsttragende rahmenlose Konstruktion ausgeführt, was wieder Material und Herstellungszeit sparte. So lag die Summe aller Bauteile bei der BR 52 nur bei rund 5.000, während sie bei der BR

50 bei 6.000 gelegen hatte. Auch die Baukosten sanken von 179.000 Reichsmark für die BR 50 auf 90.000 Reichsmark für eine 52er.

Nach dem Krieg wurden angefangene Loks erst einmal so weit möglich fertiggestellt. Meist waren es 52er, aber auch 50er: So ließ die rumänische Staatsbahn CFR zwischen 1946 und 1960 286 Lokomotiven als Baureihe 150 nachbauen; 40 von diesen Loks wurden später sogar weiter nach China exportiert. Insgesamt wurden von der BR 50 knapp 3.500 Stück, von der BR 52 über 6.000 Stück gebaut, womit sie zu den Baureihen mit der höchsten Stückzahl gehört. Ausgelegt waren die 52er nur für eine Be-

triebszeit von fünf bis zehn Jahren; viele Maschinen blieben jedoch über 50 Jahre im Einsatz. Bei zwei bosnischen Kohlebergwerken in Dubrave und Sikulje sind heute – also rund 80 Jahre nach Baubeginn – noch einige Maschinen im Rangierbetrieb zu finden!

Vielfalt in den 50ern

Nach dem Krieg wurden verschiedene Vereinfachungen wieder zugunsten eines kostengünstigen Betriebes zurückgenommen; so wurden beispielsweise die Vorwärmer wieder eingebaut. Der große Schadlokbestand nach dem Zweiten Weltkrieg ging auch an der Baureihe

50 3150 (Bw Hamm, Zustand 1952) zeigt sich noch weiter verändert, sie stammt aus der Serie der „Ersatzbauten“ (50 3045 bis 50 3164). Wir sehen eine deutlich vereinfachte Lok, die wie die BR 52 mit einem Wannentender und einem vereinfachten Führerhaus gebaut wurde. Der zweidomige Kessel hat keinen Vorwärmer; die Zylinderblöcke mit angeschraubten Ausströmkästen und die Steuerung entsprachen aber noch der Baureihe 50. Druckausgleich-Kolbenschieber und die ungewöhnliche Rauchkammertür mit Zentralverschluss sind wiederum Nachkriegszutaten.



Treffen sich zwei Fuffziger – nein, wir wollen hier keine Kalauer über Lokbaureihen beginnen. Die direkte Gegenüberstellung dieser beiden Loks vom 19.8.1951 – die 50 1583 mit den kleinen „Witte-Blechen“ links und die 50 1503 mit großen „Wagner-Blechen“ rechts – ist interessant genug ...
Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung SR



50 bei der DB nicht spurlos vorüber. Mit rund 2.500 Lokomotiven war sie aber die am häufigsten vertretene Baureihe und damit für den Wiederaufbau in Deutschland unverzichtbar. Daher wurde die Baureihe in das bereits 1945 startende Wiederaufbauprogramm einbezogen. So begann ein großer Teiletausch zwischen den 50ern und den 52ern, da viele Teile und Baugruppen zwischen beiden Baureihen austauschbar waren, was dann bei der DB (und natürlich auch bei der DR) für eine große Variantenvielfalt sorgte.

Neben den Ausbesserungswerken der Staatsbahn wurden auch zahlreiche Lokomotivfabriken im In- und Ausland in die Lokausbesserung einbezogen. Nicht immer stand alles benötigte Material zur Verfügung, vielfach wurden die ausgebesserten Maschinen in vereinfachter oder „rückgebaute“ Version an die

Staatsbahn abgeliefert. Ein großer Schwachpunkt der Loks war die in den Baulosen bis 1941 andauernde Verwendung des hochfesten St-47-K-Kesselbaustoffs, der nach Schweißreparaturen zur

Härterissbildung neigte. Bereits frühzeitig begann man in den Westzonen damit, diese Kessel gegen solche der Baureihe 52 aus dem normalen Kesselbaustahl St 34 zu tauschen.



50 2759 (Bw Emden, Zustand Mai 1959) wirkt vertraut und doch ganz anders – sie erhielt am 16.3.1955 einen Henschel-Mischvorwärmer mit Rauchkammeraufbau. Im Modell entstand er aus einem an den kleineren Kessel der 50er angepassten Weinert-Mischvorwärmer für die Baureihen 01 und 44. Die Lok erhielt einen dreidomigen Kessel mit kleinen Windleitblechen. Kabinentender, Dreilicht-Spitzenignal und DB-Keks sind weitere Zutaten, die das Vorbild erst bei der DB bekommen hat.

Weitere Veränderungen des Aussehens ergaben sich aus diversen Versuchen der Deutschen Bundesbahn. Zu nennen wären hier 50 1503 des Bw Hamm, die von Juli 1955 bis 1958 einen Giesl-Ejektor trug. Am auffälligsten dürfte der Umbau zur Franco-Crosti-Lok (Baureihe 50.40) mit ihrem neuen Verbrennungskammerkessel gewesen sein (im Modell gab es sie von Märklin/Trix).

Um bei Güterzügen den durch Überalterung des Wagenparks fehlenden Gepäckwagen einsparen zu können (er musste in allen dampflokomotivgeführten Güterzügen mitgeführt werden), verfolgte die DB zwei Wege. Zum einen ließ sie aus einem Seriengüterwagen den Pwghs 54 entwickeln, zum anderen wurde der Kabinentender entwickelt und ab 1958 in Serie beschafft. All diese Maßnahmen führten zu einem sehr uneinheitlichen Aussehen der Baureihe 50.

Die 50er im Modell

An Modellen der BR 50 in der Baugröße H0 besteht kein Mangel – allein Roco hatte, seitdem das Modell 1992 auf den Markt kam, laut der Webseite „modellbau-wiki.de“ 28 deutsche Varianten im Angebot, dazu noch neun verschiedene 52er. Aber trotzdem sind natürlich nicht alle möglichen Kombinationen aus Kessel, Rahmen, Tender und Windleitblechen abgedeckt. So bieten sich dem Modellbahner viele Möglichkeiten, sich eine ganz private 50 zusammenzukomponieren. Mancher lässt da seiner Kreativität freien Lauf – es gibt praktisch nichts, was es nicht auch irgendwo beim Vorbild gegeben hätte. Andreas Boecker hat



Die im Bw Goslar beheimatete 50 2487 kombiniert typische DRG-Elemente wie die großen Windleitbleche mit einem Kriegslok-Kessel und dem neuen Kabinentender der DB.

Foto: Rolf Fricke, Sammlung SR

Überblick über optische Unterschiede zwischen den Baureihenvarianten

Lokbaureihe	BR 50	BR 50 ÜK (ab 1941)	BR 52 (Kriegslok)	DB „normal“
Windleitbleche	groß (Wagner)	meist keine	klein oder keine	meist klein (Witte)
Kessel	vierdomig	vier-, drei-, zweidomig	zweidomig	alle
Vorwärmer	Knorr	keiner	keiner	Knorr
Schürze	ja	keine	keine	meist keine
Vorlaufräder	Speichen	Speichen o. Scheiben	Scheiben	meist Speichen
Führerhaus	zwei Fenster	ein Fenster	ein Fenster	meist zwei Fenster
Tender	2'2'T26	2'2'T26	2'2'T30 Wannent.	beide, Kabinentender

sich dagegen bei „seinen“ Kompositionen an Vorbildfotos aus den Baureihenbüchern des EK-Verlages sowie Veröffentlichungen der DGEG orientiert. Die hier gezeigten Loks entstanden alle auf

der Basis geeigneter Roco-Modelle und entsprechen genau dem Betriebszustand der Vorbilder zu einem bestimmten Zeitpunkt.

Andreas Boecker, Stephan Rieche

Eine Roco-Lok „aus der Schachtel“ – nur patiniert, aber nicht umgebaut. Die 50 1478 zeigt weitgehend den Lieferzustand, aber mit Kabinentender und mit kleinen Windleitblechen. Foto: SR





44 245 hat gerade die Spessarttrampe bezwungen und rollt nun bei Heigenbrücken entspannt in Richtung Gemünden. Der Zug am Haken besteht überwiegend aus Om-Wagen, „aufgelockert“ durch drei Kesselwagen. Man beachte auch das „strahlende“ Neubauviertel rechts im Bild. Neubausiedlungen gab es in den 1950er-Jahren fast in jedem Ort. Foto: Carl Bellingrodt, Slg. SR

Mit Excel gegen die Exoten

Güterwagen – vorbildgerecht ausgewählt

Schön bunt sollen sie sein, unsere Modellgüterzüge – und daher möglichst aus vielen unterschiedlichen Wagen bestehen. Doch wenn man sich einmal Vorbildfotos von Güterzügen aus den 50er- und 60er-Jahren anschaut, bestehen doch viele Güterzüge aus relativ wenigen Wagentypen. Da reiht sich ein G 10 an den nächsten, ein Om 21 folgt dem anderen – keine Spur von Wagentvielfalt. Wie man sich einen Überblick über einen realistischen Güterwagenbedarf verschafft, zeigt Stephan Rieche.

Vielleicht braucht man keine Bedarfsliste, wenn es einen nicht stört, dass die Modellgüterzüge viel bunter sind als die seinerzeitigen Vorbildzüge. Dann kann man weiterhin jeden Wagen einmal kaufen und auf die Anlage stellen.

Für diejenigen aber, die ihre Zugzusammenstellungen mehr an das Vorbild anpassen wollen, sei im Folgenden eine Vorgehensweise vorgestellt, die den Modellgüterwagenbestand vom Vorbild ableitet. In ihren Grundgedanken geht sie übrigens (Ehre, wem Ehre gebührt) auf Ideen zurück, die von Kurt Habicht vor einigen Jahren schon mal in der Hp1-Zeitschrift des Fremo (Freundeskreis Europäischer Modellbahner) skizziert wurden.

Die Grundidee besteht aus zwei Schritten: Im ersten plant man den eigenen

Güterwagenbestand in seiner Zusammensetzung anhand einer Struktur des DB-Vorbildbestandes zu einem bestimmten Zeitpunkt. Im zweiten Schritt wird diese Struktur noch etwas an eventuelle spezielle Gegebenheiten der eigenen Anlage angepasst.

Im Folgenden möchte ich beschreiben, wie wir unsere Epoche-III-Güterwagen für die auf Seite 40 vorgestellte Anlage „Steburg“ ermittelt haben. Die Anlage hat einen fünfgleisigen Schattenbahnhof, in dem neben drei Personenzügen auch zwei Güterzüge Platz hätten. Einer der Güterzüge sollte ein reiner Holzzug aus verschiedenen Flachwagen sein, der andere sollte ein gemischter Güterzug sein, der maximal acht Wagen lang sein kann. Drei weitere Wagen wären auf der Anlage an diversen Ladestel-

len anzutreffen. Damit würden schon mal elf Wagen für den gemischten Güterverkehr benötigt. Drei weitere Wagen sollten als „Austauschwagen“ zur Verfügung stehen, damit man nicht immer mit genau den gleichen Wagen herumfährt. Somit brauchen wir vierzehn Wagen, die für das Jahr 1958 repräsentativ zusammenzustellen waren.

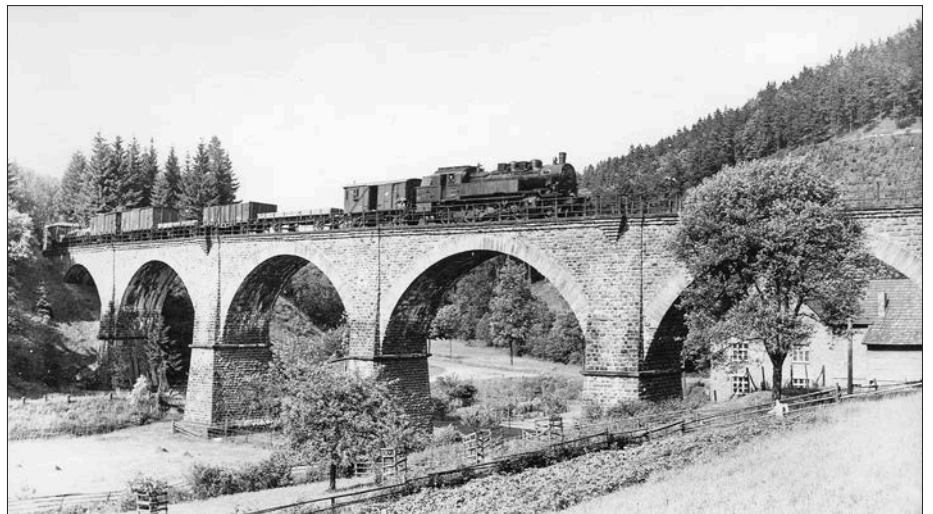
Beginnen wir also mit Schritt 1, der Ermittlung der Struktur des Vorbildbestandes zu einem definierten Zeitpunkt. Dazu ist eine entsprechende DB-Statistik notwendig. „Otto Normalmodellbahner“ hat diese in der Regel nicht direkt parat, aber da hilft der Güterwagenband 6 von Stefan Carstens. Hier findet man auf den Seiten 49 und folgende brauchbare Listen, wie der DB-Fahrzeugbestand zu bestimmten Zeitpunkten ausgesehen hat.



Auf der obigen Aufnahme rangiert 94 753 eine lange Reihe von Wagen durch den Passauer Güterbahnhof. Der Wagenfreund findet hier sicher so einige interessante Anregungen auch in den Nachbargleisen.

Rechts hat 93 692 bei Bromkirchen im Sauerland einen abwechslungsreichen, aber trotzdem aus Standardwagen bestehenden Zug am Haken. Auch auf Nebenstrecken ist der Güterzugbegleitwagen (hier mit Erkerfenster) immer dabei.

Fotos: Carl Bellingrodt, Slg. SR



Unten zieht 50 2602 einen komplett aus gedeckten Güterwagen bestehenden Zug durch den Bahnhof von Boppard am Rhein. Flach- und Tonnendächer lockern den Zug etwas auf. Modellbahnanregungen gibt auch die Holzverladung am rechten Bildrand.





Mit Elan verlässt 42 692 den Bahnhof Würzburg Ende der 1950er-Jahre. Sowohl im Zug selbst als auch in den angrenzenden Gleisen dominieren Standardgüterwagen, meist noch aus der Vorkriegszeit.



Nebenbahnbetrieb: Bei Erlau im Bayerischen Wald lässt 97 101 ihren Güterzug zu Tal rollen. Auf den Güterzugbegleitwagen und dem G-Wagen folgen zwei Rungenwagen mit Holz – ein typischer Anblick im waldreichen Mittelgebirge.



Diese Lok hätte der Verfasser gerne einmal in der Realität erlebt: 45 019 zieht am 5.6.1951 eine lange Reihe von Om- und O-Wagen bei Retzbach den Main entlang. Fotos: Carl Bellingrodt, Slg. SR.

Für das folgende Beispiel haben wir die Liste von 1958 auf den Seiten 60-67 verwendet.

Aus den dort nach Gattungen aufgeführten Beständen (G 02 > 1100 Wagen; G 10 > 22800 Wagen; etc.) habe ich als Erstes alle die herausgefiltert, die keinen Bestand von 2500 erreichten. Die verbleibenden Gattungen wurden in der Tabelle auf der gegenüberliegenden Seite in den Spalten A bis C eingetragen. Immerhin bilden wir auch nach dem Ausfiltern der Exoten noch über 193000 der insgesamt ca. 271000 DB-Güterwagen ab.

Ich habe die dort aufgeführten Wagengattungen als Nächstes in Spalte D in etwas übergeordnete Gruppen zusammengefasst, um von einzelnen Wagengattungen unabhängiger zu sein. Echte Wagenkenner müssen bei den gewählten, zugegebenermaßen etwas subjektiven Definitionen vielleicht etwas tapfer sein, aber mit diesen Wagengruppen lassen sich später besser Modellwagen zuordnen, als wenn man bei den Einzelwagenbezeichnungen bleibt. Auch heute gibt es längst nicht alle Güterwagen im Modell, und wenn man mit derartigen Gruppen arbeitet, erwischt man immerhin ein halbwegs ähnliches Modell.

Aus den absoluten Bestandszahlen werden die prozentualen Anteile der Wagengruppen abgeleitet und in Spalte H eingetragen. Als Nächstes wird die-

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
1	Epoche III Güterwagenermittlung - 1958							Ziel:	14 Modell-Wagen						
2															
3		Gattung	Anzahl	Gruppe		Gruppe	Anzahl	%	Modellbedarf	Ist:	Zu viel	Fehlen:			
4															
5	1	Omm 37	23.950	Kriegs-Om		Kriegs-Om	29.065	15%	2,1	2	1		1	Roco Om 37 ?	
6	2	G 10	22.800	Länderbahn-G		DB-G	26.255	14%	1,9	2	1		1	Brawa Gms 54	
7	3	Omm 52	14.273	Omm 52, "Beule"		Omm 53-55	22.808	12%	1,7	2	3	1			
8	4	Glmhs 50	11.794	DB-G		Länderbahn-G	22.800	12%	1,7	2	3	1			
9	5	Omm 55	12.219	Omm 53-55		frühe DRG-Om	15.987	8%	1,2	1			1	Brawa Om 21	
10	6	Gms 54	10.935	DB-G		Omm 52, "Beule"	14.273	7%	1,0	1			1	Brawa Omm 52	
11	7	Omm 53, 54	10.589	Omm 53-55		Länderbahn-R	9.140	5%	0,7	1	1				
12	8	Omm 33	10.500	frühe DRG-Om		DRG-R	9.100	5%	0,7	1	1				
13	9	Gmhs 35	8.800	Kriegs-G		Kriegs-G	8.800	5%	0,6	0					
14	10	Gms 30	8.450	frühe DRG-G		frühe DRG-G	8.450	4%	0,6	0					
15	11	Om 12	7.650	Länderbahn-Om		Länderbahn-Om	7.650	4%	0,6	1	1				
16	12	X 05	6.560	Länderbahn-X		Länderbahn-X	6.560	3%	0,5	0					
17	13	Omm 32	6.000	frühe DRG-Om, flach		frühe DRG-Om, flach	6.000	3%	0,4	0					
18	14	R 10	6.040	Länderbahn-R		4-achs. Flachwagen	3.300	2%	0,2	0					
19	15	Rms 31	6.000	DRG-R		DB-Umbau-X	2.861	1%	0,2	0					
20	16	Omm 34	5.487	frühe DRG-Om		Tankwagen				1	1				
21	17	Gmhs 53	3.526	DB-G			193.049	100%	14	14	12	2	4		
22	18	SSy 49	3.300	4-achs. Flachwagen											
23	19	R 02	3.100	Länderbahn-R											
24	20	Rmms 33	3.100	DRG-R											
25	21	Xlm 57	2.861	DB-Umbau-X											
26	22	Omm 44	2.561	Kriegs-Om											
27	23	Omm 43	2.554	Kriegs-Om											
28			193.049												

Die Matrix zur Berechnung der Wagen: Links die Aufteilung der Vorbildwagen von 1958 und die Zuordnung zu selbst definierten Gruppen, um unabhängiger von Einzelwagen zu werden. In der Mitte das Herunterbrechen auf die in Feld I1 aufgeführte Anzahl von 14 Modellwagen – mathematisch stumpfer Dreisatz. In Spalte J dann die manuell definierte Anzahl von Wagen und rechts davon der Vergleich mit dem Modellbestand.

se Zusammensetzung nach Dreisatz in Spalte I auf die angepeilte Gesamtanzahl von Modellgüterwagen übertragen – in unserem Fall 14 Wagen. Nun ergeben 1,7 Wagen einer Art keinen Sinn; hier muss man entsprechend auf ganze Zahlen auf- oder abrunden und kann dann in Spalte J die konkret vorgesehenen Wagenzahlen eintragen. Wir haben das manuell gemacht, anstatt die Rundungsfunktion von Excel zu verwenden, denn das gibt schlussendlich die Möglichkeit, von der einen oder andern Gruppe doch noch einen Wagen mehr oder weniger vorzusehen, ohne dass sich das Gesamtbild allzu sehr verschiebt.

Etwas Aufmerksamkeit sollte man dem Ende der Tabelle schenken: Ab den Länderbahnwagen in Zeile 11 abwärts hat man es rein rechnerisch nur noch mit Bruchstücken von Wagen zu tun. Alle diese Wagen aufzurunden und für den Betrieb auszuwählen hieße, diese Wagen überzupräsentieren; dies kann daher nicht im Sinne dieser Methode angesehen werden. Hier sollte man daher „manuell“ überlegen, welche Wagen man auf seiner Anlage will und welche nicht, und daher manche Wagen verwenden, andere nicht.

Sonderverkehre?

Im erwähnten zweiten Schritt kann man jetzt noch mal überlegen, ob es auf der Anlage bestimmte Verkehre gibt, die be-

sonders berücksichtigt werden sollen. Im Fall von „Steburg“ spielt der Holzverkehr einen Schwerpunkt und soll mit dem bereits beschriebenen Holzabfuhrzug berücksichtigt werden.

Man kann den Holzverkehr einfach dazutun oder zu Beginn von der Gesamtmenge der Wagen abziehen – beides ist möglich. Ferner habe ich beispielsweise von vornherein einen Kesselwagen vorgesehen, obwohl dieser in der Vorbildliste gar nicht auftritt, da sie keine privat eingestellten Wagen enthält.

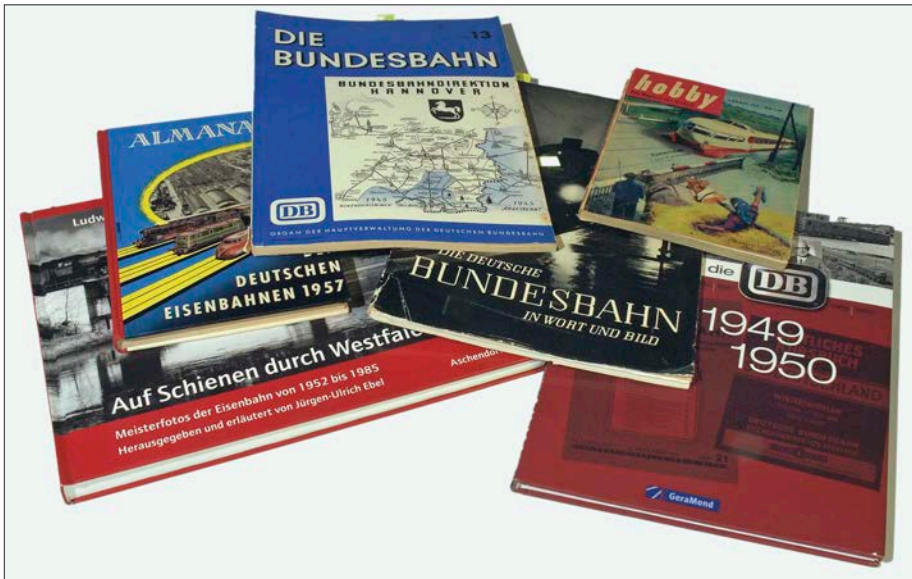
Ist nun der Bedarf an Güterwagen erstellt, vergleicht man ihn mit dem eigenen Bestand und sieht, wo Überbestand oder Mangel herrscht. Meist findet man am Ende der gezeigten Übung doch ei-

nen gewissen Überhang an Exoten und einen Mangel an 08/15-Wagen wie die eingangs genannten G 10 und Om 21. Die fehlenden Wagen muss man logischerweise beschaffen und die überschüssigen entweder abstoßen oder zumindest von der Anlage entfernen.

Überhaupt ist die ganze Vorgehensweise keine haargenaue Wissenschaft, sondern eine eher spielerische Auseinandersetzung mit den Zahlen, die allerdings ein gewisses Verständnis für die Zusammenhänge schafft. Auf jeden Fall hat man einen Wagenpark zusammengestellt, über den man sich ein paar Gedanken gemacht hat und ist dem Vorbild wieder ein kleines Stückchen näher gekommen. *SR*



Auch in diesem Modellzug dominieren gemäß der geschilderten Logik Standardwagen. Foto: SR



Im Zusammenhang mit der Eisenbahn in den 50er-Jahren ist schon so manches Buch erschienen. Wir stellen einige Ergänzungen zu diesem MIBA-Spezial vor. Fotos: SR

Wenn Sie mehr lesen wollen ...

Literatur

Ein Bonmont sagt, dass über die 50er-Jahre schon alles geschrieben wurde, nur noch nicht von jedem ... Korrekt daran ist, dass es tatsächlich eine Menge Literatur über diese Dekade gibt, auch bezüglich Eisenbahn. Einiges Empfehlenswerte soll im Folgenden dazu aufgezeigt werden. Manche Bücher sind dabei verlagsneu erhältlich, andere nur noch gebraucht in Antiquariaten oder Internet-Plattformen wie bahnbuch.de, buchfreund.de, booklooker.de oder eben – nun ja – bei Ebay.

Beginnen wir mit relativ leicht zu beschaffender Sekundärliteratur, also Büchern, die keine originalen Datenquellen sind, sondern bereits zusammengefasste Darstellungen.

Bilder sagen mehr als Worte – Bahnbildbände

Der Foto-Chronist der 50er-Jahre ist sicherlich **Carl Bellingrodt**. Empfehlenswerte Bildbände mit seinen Fotos:

- Bundesbahn-Dampflokomotiven – Klassiker aus dem Eisenbahn-Kurier-Verlag mit Schwarz-Weiß-Fotos der DB
- Eisenbahnromantik am Rhein – Eisenbahn in Landschaft; viele DB-Fotos, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg
- Eisenbahnreise mit Carl Bellingrodt – Farbaufnahmen aus den 50er- und 60er-Jahren, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg
- Carl Bellingrodt – Das fotografische Werk, DGE-Medien, Hövelhof. Bislang

sechsbändige Reihe über das Schaffen des Fotografen; wird fortgesetzt.

- Meisterfotos aus der großen Eisenbahnzeit – das Lebenswerk von Carl Bellingrodt, dem Altmeister der Eisenbahn-Fotografie. GeraMond, München
- Farbfoto-Raritäten von Carl Bellingrodt. 196 Seiten, 200 Farbfotos aus den 50er-Jahren, GeraMond, München. **Erscheint demnächst!** (s. Seite 21)

Von **Ludwig Rotthowe** sind folgende Bücher empfehlenswert:

- Auf Schienen durch Westfalen – Meisterfotos der Eisenbahn von 1952 bis 1985, Aschendorff-Verlag, Münster
- Ludwig Rotthowe. Der bekannte Fotograf aus Westfalen (= Alte Meister der Eisenbahn-Photographie). Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg

Zu **Reinhardt Todt** und **Detlev Luckmann** erschienen folgende Bücher:

- Auch über Detlev Luckmann gibt es eine Ausgabe der Alten Meister der Eisenbahn-Fotografie: Detlev Luck-

mann, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg

- Über Reinhardt Todt hat Ludger Kenning zwei lesenswerte Bücher verfasst, die sich insbesondere mit den Privat- und Straßenbahnen Norddeutschlands befassen: „Von Nordfriesland bis in die Lüneburger Heide“, erschien im VGB/Klartext-Verlag, Fürstenfeldbruck; „Von Ostfriesland bis nach Hannover“, erschien im Verlag Kenning, Nordhorn

• Kurt Kaiß – Beruf: Eisenbahnfotograf. Den Jahren des Wiederaufbaus und Wirtschaftswunders sind große Kapitel gewidmet. Verlag A. Kaiß, Leichlingen 1999

Wort und Bild – Sachbücher über die Bahn der 50er

- Sehr empfehlenswert in dieser Kategorie sind die Bände 1950/51 bis 1959/60 der Reihe „Über die DB“ aus dem GeraMond-Verlag, München. In jedem Band werden die Hauptthemen von zwei Jahren dargestellt. Leider nur noch antiquarisch erhältlich.

• „Auf Schienen durchs Wirtschaftswunderland“ ist ein gelungenes Portrait der DB in den 50er-Jahren, das insbesondere durch viele großformatige Fotos überzeugt; VGB-Verlag, Fürstenfeldbruck

• „Faszinierende frühe Bundesbahn“ hat ebenfalls viele 50er-Jahre-Fotos. Alle aus dem Fotoarchiv von Reinhold Palm (einst hauptberuflich DB-Fotograf der BD Frankfurt), geht aber weiter bis in die 70er-Jahre. VGB-Verlag, Fürstenfeldbruck

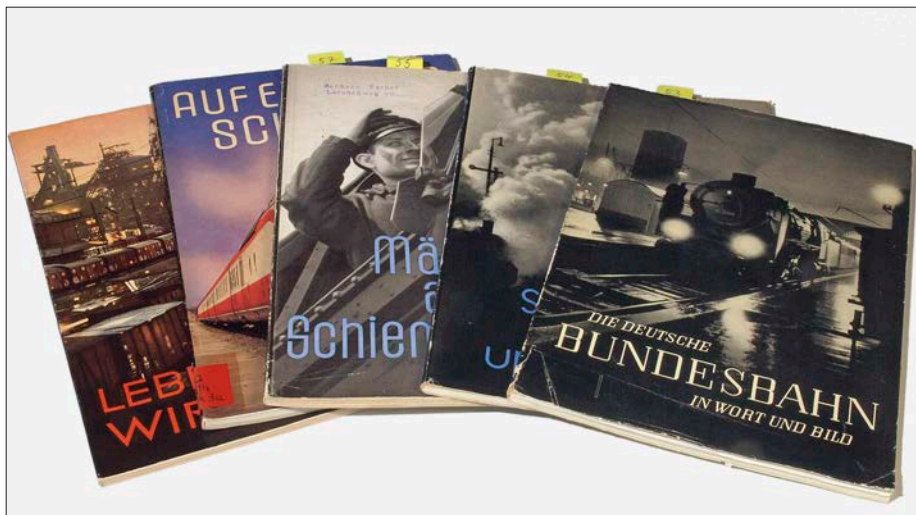
Ausgewählte Bücher der auf den Seiten 8 und 9 vorgestellten Fotografen Bellingrodt, Rotthowe, Luckmann und Todt





Das Wirtschaftswunder-Buch von Darchinger gibt es in zwei Versionen. Mehr hat man von der Querformat-Ausführung (mit dem Reichstags-Titel), die es allerdings nur noch antiquarisch gibt.

Rechts meine Literatur-Favoriten: Die DB-Bildjahrbücher, eine Auswahl aus den 50ern.



• Darüber hinaus gibt es von den bekannten Modellbahnzeitschriften viele Sonderhefte über die frühen Jahre der DB und der DR

Allgemein – Sachbücher über die 50er-Jahre

Hier gibt es außerordentlich viel Literatur, wir können nur Highlights nennen:

- „**Wirtschaftswunder**“ von Josef Heinrich Darchinger ist so eins: Große Fotos, teilweise in Farbe geben hervorragende Anregungen für den stimmungsvollen Modellbau. Verlag Taschen, Köln
- Empfehlenswert aus der Sicht historischer und politischer Zusammenhänge sind die Spiegel-Themenhefte wie „**Die Deutschen nach der Stunde Null**“ oder schlicht „**Die 50er Jahre**“.

Primäres aus erster Hand

Neben der in der Regel recht lesefreundlichen Sekundärliteratur gibt es noch die Primärliteratur, also originale Unterlagen aus den 50er-Jahren. Fangen wir mit bahnbezogenen Veröffentlichungen an:

„**Die Bundesbahn**“ und der „**Almanach der Deutschen Eisenbahnen**“ sind gute Informationsquellen aus erster Hand.



• Bereits öfter erwähnt: Die DB-Zeitschrift „**Die Bundesbahn**“ erschien von 1949 bis 1992, in der Regel monatlich, als offizielles Sprachrohr der Unternehmensführung der DB.

• Jährlich erschien von 1957 bis 1971 der „**Almanach der deutschen Eisenbahn**“, eine Sammlung von Aufsätzen über das Geschehen bei den Bahnen der beiden deutschen Staaten.

• Das „**Bildjahrbuch der Deutschen Bundesbahn**“, erschien ab 1953 ebenfalls jährlich, legte den Schwerpunkt aber weniger auf Texte, sondern auf Bilder. Es ging weniger um das Geschehen eines Jahres, sondern um spezielle Themen (1953: Die Deutsche Bundesbahn in Wort und Bild, 1954: Schienen, Räder und Signale, 1955: Männer am Schienenstrang – Frauen werden auch erwähnt, aber eher am Rande –, 1956: Vom Adler zum Komet, 1957: Auf Europas Schienen, 1958: Die Eisenbahn in der Kunst, 1959: Lebensadern der Wirtschaft).

• Und natürlich gibt es eine Fülle interessanter spezieller Veröffentlichungen wie „**Die Deutsche Bundesbahn und ihre Industrie**“ und andere, auf die wir hier aber nicht eingehen können.

• Die Zeitschrift „**Die Lokomotivtechnik**“ wurde 1951 bis 1972 circa alle zwei Monate von der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivbeamter herausgegeben und informiert über Lok- und andere Bahntechnik.

• Das „**Jahrbuch des Eisenbahnwesens**“ erschien von 1949 bis 1995 und enthält interessante Berichte über Themen aus den entsprechenden Jahren.

• Der Merian-Verlag widmete im November 1951 unter dem Titel „**Verzaubertes Kursbuch**“ sein Monatsheft dem Reisen mit der Bahn.

• Ebenfalls interessant ist die Jugendbuchreihe „**Das neue Universum**“. Sie berichtete von 1880 (!) bis 2020 ein Mal im Jahr über meist technische, aber auch andere unterhaltende Themen für Jugendliche. Bis in die 60er-Jahre gab es in der Regel auch einen Bericht über Bahnthemen.

• Und last, but not least das Revolverblatt der Technikkultur: Die Zeitschrift „**Hobby. Das Magazin der Technik**“ erschien erst monatlich, dann 14-tägig von Mai 1953 bis September 1991. Wem die anderen Quellen zu langatmig herkommen, kommt hier auf seine Kosten, denn Hobby berichtet eher mitreißend bis reißerisch über alle Bereiche der Technik. Hier wusste man schon gestern, was morgen passieren würde. Vielleicht nicht alles hundertprozentig authentisch, aber auf jeden Fall unterhaltsam.

In dieser Übersicht konnten wir die Vielfalt der 50er-Jahre-Literatur ja nur anreißen, aber es gibt mehr als genug Bücher zur Vertiefung. Und dann wird man sehen, dass diese Zeit nicht besser war als heute – sie war nur anders. SR

Aus heutiger Zeit sind gerade die Rückblicke auf die seinerzeitigen Zukunftsvisionen der Zeitschrift „**Hobby**“ recht unterhaltsam.



Ihr digitaler Einstieg



Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich Digitale Modellbahn ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Ihr Abo-Service: Der DiMo-Jahrgang 2022 steht für Abonnenten als eBook/eMag-Download bereit (aktionen.verlagshaus.de/Jahresarchiv).

Testen Sie 2x Digitale Modellbahn

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.



fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com

Über 45 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche & Profile und vieles mehr ...

Erich-Oppenheimer-Straße 6F • 02827 Görlitz • Fon + 49 (0) 3581 429628 • Fax 429629



MODELLBAHNSERVICE

Dirk Röhrich
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie

Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger“

www.modellbahnservice-dr.de



MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298/91 65 21
haar.lilienthal@vedes.de

Öffnungszeiten: Mo.–Fr, 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

Spielwarenfachgeschäft WERST
www.werst.de • e-mail: werst@werst.de
Schillerstr. 3 • 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Tel.: 0621 / 68 24 74 • Fax: 0621 / 68 46 15

Ihr Eisenbahn- und Modellauto Profi
Auf über 600 qm präsentieren wir Ihnen eine riesige Auswahl von Modellbahnen, Modellautos, Plastikmodellbau und Autorennbahnen zu günstigen Preisen.
Digitalservice und Reparaturen
Weltweiter Versand

Breyer Modellbahn GmbH
Kaiserdamm 99 • 14057 Berlin
Tel.: 030/3 01 67 84
www.breyer-modellbahn.de
info@breyer-modellbahn.de

Ihr Fachgeschäft für Modellbahnen mit eigener Werkstatt.

über 25 Jahre
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10–18.30 Uhr Sa. 10–13.30 Uhr

HOBBY SOMMER

www.hobbysommer.com

Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos

Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schranngasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)

Aktuelle Angebote und Kundenrundschriften gratis • Postkarte genügt!

Böttcher Modellbahntechnik

Modelleisenbahnen und Zubehör
Landschaftsgestaltung
Gleisbettungen • Ladegutprofile

Am Hechtenfeld 9 • 86558 Hohenwart-Weichenried • Telefon: 08443-2899960
www.boettcher-modellbahntechnik.de

Dampföl & Reinigungsöl

für Dampflok Modellgebäude & Modellschiffe
für Lokomotoren Lokgetriebe & Schienen Anwendung im Ultraschallbad

• wirkt sofort schmutzlösend
• greift keinen Kunststoff an
• geeignet für Schienenreinigungswagen

Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter / Artikelnummer: BM 7503 / 8,50 € inkl. MwSt. zzgl. Versand

DIE ELLOK-BR E 01 UND E 71'

100 Jahre elektrische Serienlokomotiven der Königlich-Preussischen Staatsbahn. Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preussische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preussischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 ...

192 Seiten • Best.-Nr. 68109 • € (D) 19,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER WWW.VGBAHN.SHOP
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB | GeraMond
VERLAGSGRUPPE BAHN



Was wäre eine Modellbahn ohne Gebäude? Genau, unvollständig! In der kommenden Ausgabe von MIBA-Spezial stellt Horst Meier zahlreiche Methoden vor, wie man heutzutage Modellgebäude nicht nur errichtet, sondern ihnen auch zu einem realistischen Aussehen verhilft. Foto: Horst Meier

Gebäudemodellbau

Im Gebäudebau-Spezial 143 geht es um alle Aspekte des Gebäudebaus im Kleinen. Dabei werden handelsübliche Werkstoffe wie Kunststoff, Lasercut, Resin und Gießmassen näher betrachtet und auf ihre Vorzüge und Nachteile hin untersucht. Zusätzlich wird es um die Verbesserung von Hausbausätzen gehen und wie man diese durch Umbaumaßnahmen verändern oder bei besonderen Vorgaben auch komplett errichten kann. Neue Klebmethoden werden ebenso vorgestellt wie besondere Werkzeuge. Moderne 3D-Konstruktionen – entworfen in CAD und dann gedruckt – runden das vielfältige Thema ab.

MIBA-Spezial 143
erscheint am 15. September 2023

Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code ①, um die nächsten beiden Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 14,90 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen 42 Prozent gegenüber dem Einzelverkaufspreis! Wenn Sie eine einzelne Ausgabe zugeschickt bekommen möchten, wählen Sie den QR-Code ②. Unter dem QR-Code ③ finden Sie rasch und unkompliziert Verkaufsstellen in Ihrer Nähe, an denen MIBA-Spezial erhältlich ist.



42 % sparen:
Zwei Hefte
für 14,90 Euro!
www.miba.de/spezial

MIBA

SPEZIAL

DIE EISENBAHN IM MODELL

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA-Spezial 142
ISBN: 978-3-98702-028-5, Best.-Nr. 02028
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Gerhard Peter, Lutz Kuhl
Autor dieser Ausgabe: Stephan Rieche (fr)
Redaktionssekretariat: Angelika Gäck
Layout: Snezana Singer
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer



Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.vgbahn.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Gesamtleitung Media: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigen disposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Leitung Abomarketing: Dr. Markus Killius
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Poland

© 2023 VGB VerlagsGruppeBahn GmbH, ISSN 0938-1775
Gerichtsstand ist München

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

✉ MIBA Abo-Service,
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
☎ Tel.: 0 89/46 22 001
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-18:00 Uhr telefonisch erreichbar.
✉ E-Mail: leserservice@miba.de
🌐 www.miba.de/abo

Preise: Einzelheft 12,90 € (D), 14,20 € (A), 23,80 sFr (CH), 14,80 € (B/Lux), 15,90 € (NL), 17,40 € (P), 139,00 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten); Jahresabopreis (6 Ausgaben) 69,90 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Abo bestellen unter: www.miba.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressticket eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: MIBA-Spezial erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

✉ MIBA-Spezial, Infanteriestraße 11a, 80797 München
☎ +49 (0) 89 / 13 06 99 872
✉ redaktion@miba.de
🌐 www.miba.de

Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

✉ anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: www.media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2023



© Otto Humbach

Werden Sie zum **SPEZIAL**isten



2 für
nur
€ 14,90
(statt € 25,80
bei Einzelkauf)

- ✓ Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen
- ✓ Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!
- ✓ Die **MIBA Spezial**-Hefte kommen bequem frei Haus*

Gute Gründe, warum Sie **MIBA Spezial** lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht's
direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

NEUHEIT

VORANKÜNDIGUNG*

3.QUARTAL 2023

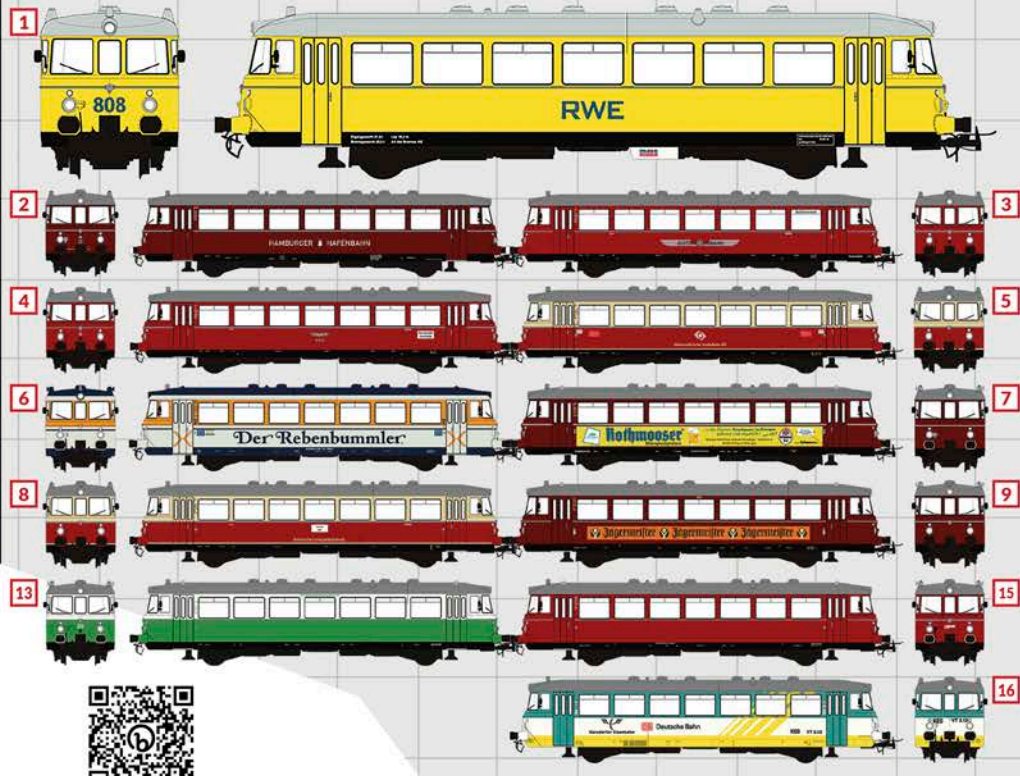
Vorbestell-Preis
ab **119,99 €****

Spur H0 Gleichstrom MAN Schienenbus

Ausgestattet mit

- Motor
- Schwungmasse
- 18-poliger Digitalschnittstelle
- Lichtwechsel
- Führerstandsbeleuchtung
- Innenbeleuchtung
- Inneneinrichtung
- Lautsprecher
- NEM-Kupplungsaufnahmen
- Bügelkupplungen

- | | | | | | |
|--|---|---|--|---|---|
| 1 RWE
Art.-Nr.: T27001
Betriebs.-Nr.: 808 | 3 Alsternordbahn
Art.-Nr.: T27003
Betriebs.-Nr.: VT2 | 5 Hohenzollern
Art.-Nr.: T27005
Betriebs.-Nr.: VT6 | 7 Chiemgauer Lokalbahn
Art.-Nr.: T27007
Betriebs.-Nr.: VT26 | 9 SWEG Jägermeister
Art.-Nr.: T27009
Betriebs.-Nr.: VT23 | 15 RSE
Art.-Nr.: T27015
Betriebs.-Nr.: VT25 |
| 2 Hamburger Hafenbahn
Art.-Nr.: T27002
Betriebs.-Nr.: 95800301442-9 | 4 AKN
Art.-Nr.: T27004
Betriebs.-Nr.: VT11 | 6 SWEG Rebenbummler
Art.-Nr.: T27006
Betriebs.-Nr.: VT28 | 8 Hohenzollern
Art.-Nr.: T27008
Betriebs.-Nr.: VT7 | 13 RSE
Art.-Nr.: T27013
Betriebs.-Nr.: VT23 | 16 Karsdorfer Eisenbahn
Art.-Nr.: T27016
Betriebs.-Nr.: VT2.13 |



NEUHEIT

VORANKÜNDIGUNG*

3.QUARTAL 2023

Vorbestell-Preis
44,99 €**

Spur H0 Güterwagen Pwghs



- | | | |
|--|--|---|
| 1 DB Pwghs 54 E Epoche III
Art.-Nr.: G55001
Betriebs.-Nr.: 125423 | 6 Gerätewagen 631 Epoche IV
Art.-Nr.: G55006
Betriebs.-Nr.: 9555107-5 | 10 DB Pwghs 54 Epoche III
Art.-Nr.: G55010
Betriebs.-Nr.: 126001 |
| 2 DB Pwghs 54 Epoche III
Art.-Nr.: G55002
Betriebs.-Nr.: 125918 | 7 Gerätewagen 631 Epoche IV
Art.-Nr.: G55007
Betriebs.-Nr.: 9550104-2 | 13 DB Pwghs 54 Epoche IV
Art.-Nr.: G55013
Betriebs.-Nr.: 9505465-5 |
| 3 DB Pwghs 54 Epoche IV
Art.-Nr.: G55003
Betriebs.-Nr.: 9505711-2 | 9 DB Pwghs 54 E Epoche III
Art.-Nr.: G55009
Betriebs.-Nr.: 125145 | 16 DB Pwghs 54 Epoche IV
Art.-Nr.: G55016
Betriebs.-Nr.: 9505647-2 |
| | | 17 DB Pwghs 54 Epoche IV
Art.-Nr.: G55017
Betriebs.-Nr.: 9506081-9 |



UNION

Modellbahn

Gutenbergstraße 3a, 59174 Kamen
www.modellbahnunion.com
info@modellbahnunion.com
 ☎ 02307-240938

