

ISSN 0720-051X



# Eisenbahn 4/1982 JOURNAL

August

|      |        |
|------|--------|
| DM   | 7,80   |
| sfr  | 7,80   |
| öS   | 59,—   |
| hfl  | 9,50   |
| bfr  | 130,—  |
| Lire | 4500,— |

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ







Unser nächstes Sonderjournal:

# Gotthardbahn — einst und jetzt

von C. Asmus

Die Telegraphen hämmerten in die Welt hinaus: »Der Durchbruch des längsten Tunnels ist geschafft. Am Samstag, den 28.2.1880, durchbrachen um 18.45 Uhr die stählernen Bohrer der Bohrmaschinen im Richtstollen-Süd das letzte steinerne Hindernis.« Dieses Ereignis wurde damals in der ganzen Welt bejubelt!

Wir hatten für dieses Jahr vor, zum 100-jährigen Jubiläum der Eröffnung der Bahn über den Gotthard im Eisenbahn-Journal einen ausführlichen Bericht über die Gotthardbahn und die Pioniertat des Gotthard-Tunnelbaues zu bringen.

So baten wir alle uns bekannten Bildautoren und Sachverständigen um Bildmaterial und Daten zu diesem Thema. Die Reaktion darauf war enorm. Uns bot sich eine ungeahnte Fülle von Material, das den Rahmen eines Artikels im Eisenbahn-Journal gesprengt hätte. 200 Farb- und über 300 Schwarz/weiß-Aufnahmen, darunter eine Vielzahl von sehr seltenen, dokumentarisch wertvollen Fotos und bis dato unveröffentlichte und fast unbekannte Bilder. Das Material hätte ausgereicht, einen umfassenden Bild- und Geschichtsband herauszugeben. Aus diversen Ankündigungen anderer Verlage war uns jedoch bekannt, daß diesbezüglich schon einige Bücher in Vorbereitung waren. Was lag also näher, als das komplette Material auf die

interessantesten Bilder und Daten zu komprimieren und als preiswerte Sonderjournal-Ausgabe zu bringen. Ein Sonder-Journal, das den gesamten Themenkomplex der Gotthardbahn umfassen wird, ausgestattet mit hervorragendem Bildmaterial. Zum Zwecke einer umfassenden Bebilderung werden sogar einige zeitgenössische Stiche enthalten sein, die der über hundert Jahre alten »Illustrierten« entnommen wurden. Der Themenbogen spannt sich — einer Buchausführung entsprechend — von der Vorgeschichte über den Bau der Gotthardbahn und des Tunnels bis hin zu den Tunnel- und Streckeneröffnungs-Feierlichkeiten. Sehr große Aufmerksamkeit, besonders auch bei der Bildauswahl, wurde dem gesamten Betrieb auf der Gotthardbahn, von der Zeit der Jahrhundertwende bis heute, gewidmet. Ein eigenes Kapitel befaßt sich, in Wort und Bild, mit der Geschichte sämtlicher Dampf- und Elektrolokomotiven, die dort beheimatet waren. Durch ein preiswertes Sonder-Journal möchten wir einem möglichst großen Interessentenkreis wohl einmalig wertvolle Bilder und Fakten zugänglich machen. Wir knüpfen damit an eine alte Tradition an: Gerade »Journale« waren es, die seit 100 Jahren und mehr, für die breite Überlieferung von wichtigen Ereignissen sorgten — wesentlich breiter, als dies Büchern

möglich ist, die meistens eine verhältnismäßig geringe Auflage aufweisen. Unseres Wissens nach sind in letzter Zeit 4 Bücher und ein recht ansprechender Kalender zu diesem Thema erschienen. Zwei weitere Bücher erschienen vor einigen Jahren. Die größtenteils recht ansprechend aufgemachten und informativen Druckwerke stellen einen Gesamtwert von rund DM 350,— dar. Nicht jeder wird sich, so meinen wir, eine Summe dieser Größenordnung leisten wollen und können, um sich über ein interessantes Thema zu informieren, dagegen wird der Betrag von DM 10,80 den meisten Interessierten eine ausführlich dokumentierte und gründlich bebilderte Geschichtsschreibung über die Gotthardbahn wert sein. Auf genau 100 Seiten bietet Ihnen der H. Merker Verlag rund 130 Schwarz/weiß- und ca. 40 herrliche Farbaufnahmen aus allen Zeitepochen. Die Ausgabe erscheint Mitte August und wird ab Ende August auch wieder beim Buch- und Fachhandel erhältlich sein. Allen Abonnenten, die auch die bisherigen Sonder-Journale bezogen haben, wird die Ausgabe automatisch zugestellt. Viel Freude an dieser Sonderjournal-Ausgabe wünschend verbleiben wir als

Ihr H. Merker Verlag





Neue Auflagenhöhe 28.000

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

# Aus dem Inhalt . . . . .

|  | Seite |
|--|-------|
| Wiesau – Marktredwitz  | 4     |
| Flachwagen für Schwertransporte                                      | 15    |
| Transsibirischer Express auf DB-Strecken                             | 16    |
| Endstation AW Trier für V 200  | 17    |
| Drei verschiedene Veranstaltungen                                    | 18    |
| Deutsche Diesellokomotiven (V 188)                                   | 20    |
| Bücherecke   | 26    |
| Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt<br>(Hauptstrecke München—Ingolstadt) | 29    |
| Güterzuglokomotive 043 315 (Vorbild und Modell)                      | 35    |
| Bahnhofsimpressionen (Der Bahnhof Benediktbeuern)                    | 40    |
| Die alten preußischen „Dreikuppler“                                  | 46    |
| Sträucher und Büsche   | 54    |
| Der alte Turm  | 56    |
| Die Baureihe 91 <sup>3</sup> —18 (Vorbild und Modell)                | 58    |
| Neuheiten-Journal  | 60    |
| Große Spurweiten   | 64    |
| Bayern-Journal   | 67    |
| Mini-Markt   | 73    |

## Zu unserem Titelbild:

Im September 1974 standen die ölgefeuerten 043er des Bw Rheine auf der Emslandstrecke Rheine—Emden noch voll im Einsatz. 5 Jahre nach der Ausmusterung der letzten 043 kommt nun von ROCO ein sehr ansprechendes Modell dieser Baureihe im Maßstab HO auf den Markt. Auf unserem Bild schleppt 043 167 einen Güterzug, bestehend aus leeren Erzwagen, bei Salzbergen Richtung Emden.

**Foto: L. Nawrocki**

## Zu unserem Poster:

Gleich zwei der starken Güterzuglokomotiven der Baureihe 043 waren erforderlich, um die 4.000 t-Erzzüge von Emden durch das Emsland nach Rheine zu befördern. In Rheine übernahmen dann Elektrolokomotiven die Züge, um sie zu den Stahlhütten an Ruhr und Saar zu bringen. Diese schweren Erzzüge verkehrten bis Herbst 1977 mit Dampflok. Die Aufnahme entstand am 10.10.1975 im Einschnitt bei Lathen. Bei den Lokomotiven handelt es sich um die 043 364 und die 043 315.

**Foto: Obermayer**



Bild 1: Vor 80 Jahren anno 1902: Bahnhof Wiesau mit einer Lok der bayerischen Gattung D IV.

Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

# Wiesau – Marktredwitz

## ... und vor 100 Jahren

Wir sitzen im bequemen Speisewagen des »Ostsee-Express«, der einzigen ganzjährig verkehrenden täglichen Verbindung von München nach Berlin über Hof, zugleich auch das einzige »rollende Hotel«, das neben dem CSD-restauracni vuz bzw. dem DSG-Büffetwagen München—Prag von der bayer. Landeshauptstadt (auf 518 m Meereshöhe) über den »Weißwurst-Äquator« durch die Oberpfalz nordwärts rollt. Landshut (392 m), Regensburg (339 m), Schwandorf (365 m) und Weiden (396 m, wo eine neue Streckenkilometerierung bei km 0 beginnt), liegen bereits hinter uns. Kurz nach dem Bahnhof Windischeschenbach verlassen wird bei km 18 das romantische Tal der Waldnaab, die wir mehrmals überquerten; sie entspringt unmittelbar an der deutsch-tschechischen Grenze bei der Silberhütte im Oberpfälzer Wald. Der doppelgleisige Schienenstrang schwenkt

jetzt ein in das breitere Tal der mit Erlen gesäumten Fichtelnaab, die vom Ochsenkopf im Fichtelgebirge herunterkommt. Hier donnert an uns der Gegenzug mit den Kurswagen aus Kopenhagen und Malmö vorüber, der nördlich von Hof Bayern und damit — um eine Streckenbeschreibung aus der Zeit der Jahrhundertwende zu zitieren — »das gelobte Land des Bieres« erreichte.

Bei km 21 biegt die Fichtelnaab nach links ab, gleich dahinter kommt die Stichbahn von Erbendorf heran und schon durchfahren wir die Station Reuth (463 km) mit der Burg gegenüber dem kleinen Bahnhofsgebäude. Die Trasse steigt weiter; bei km 29 erreichen wir die weitflächige Teichplatte des Stiftlandes. Links wird der breitgeschwungene Höhenzug des bis zu 946 m hohen Steinwaldes und Fuchsmühl mit seiner Wallfahrtskirche sichtbar. Vom rechten Wagenfenster aus erkennen wir an klaren Tagen den bereits auf tschechischem Gebiet gelegenen sagenum-

wobenen 939 m hohen Tillenberg, nördlichster Punkt des Böhmerwaldes. Wenig später kommt unser Zug im Bahnhof Wiesau (506 m) bei km 33 zum Stehen.

## Der Bahnhof Wiesau

Nicht nur durch den Strukturwandel, sondern auch durch den Wegfall des durchgehenden Verkehrs bis Eger nach 1945, hat sich die Funktion dieses Bahnknotens geändert, der weithin auf Kaolinboden angelegt ist, was den Bau einer Bahnsteigunterführung erschwerte. Seit Juni 1974 ist hier bereits das neue Drucktastenstellwerk in Betrieb, das links neben den Gleisanlagen am nördlichen Bahnhofsende nahe dem großen Schotterwerk erbaut wurde. Die beiden alten, um 1900 erstellten, mechanischen Stellwerke sind abgebrochen; der Rundschuppen an der Südeinfahrt rechts steht ebenfalls nicht mehr; Gleis 1 wurde zu Stümpfen links und rechts

Bild 2: Am Pfingstsonntag 1969 entstand diese Aufnahme der 001 202 bei der Ausfahrt aus Wiesau. Damals stand auch noch das mechanische Stellwerk.

Foto: G. Thurnwald



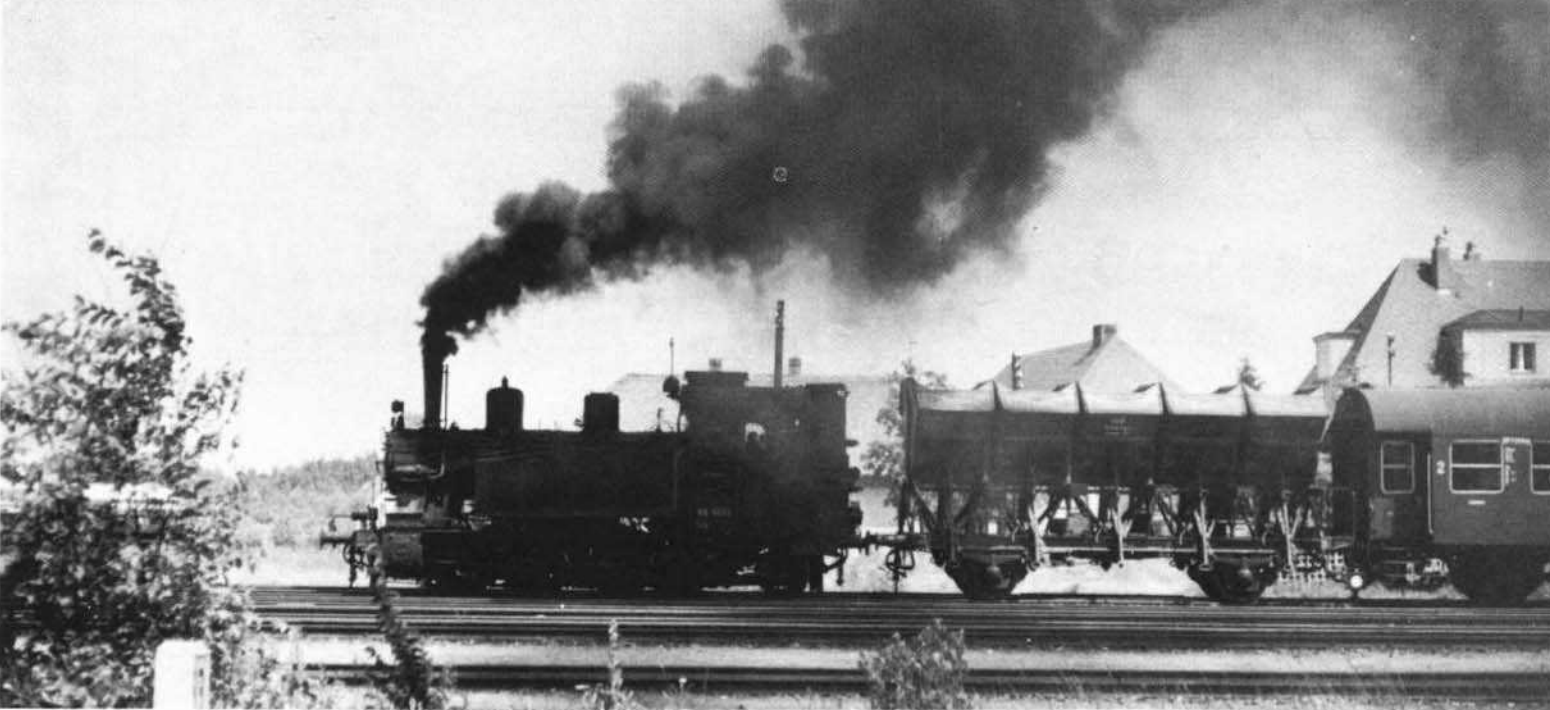


Bild 3: Rangierdienst im Bahnhof Wiesau vor 20 Jahren. 98 1032 (eine bay. GtL 4/5), die nach dem Krieg auch auf der Strecke nach Waldsassen eingesetzt war, im Juni 1961.

Foto: G. Thurnwald

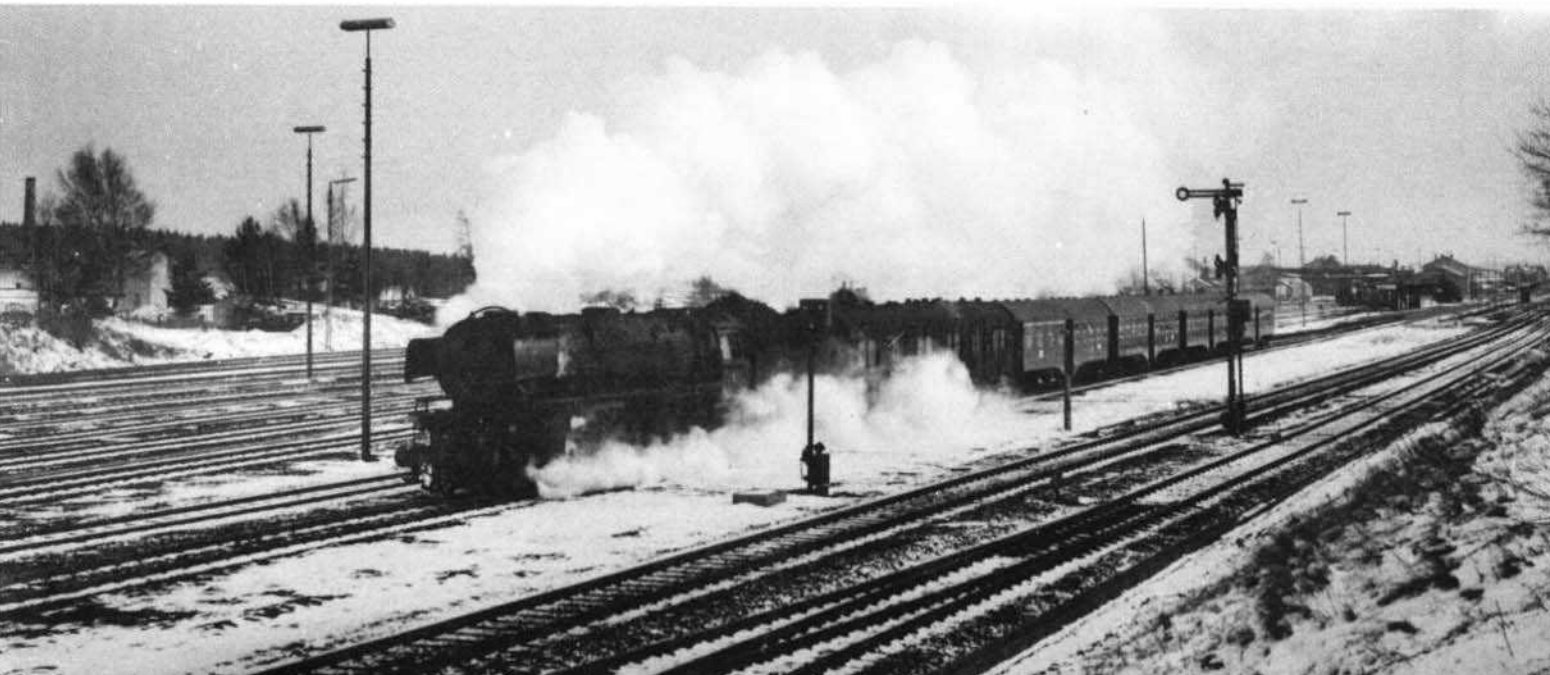


Bild 4: Im Jahre 1972 begegnet uns am Ende der Stiftland-Teichplatte 044 412 mit einem Güterzug bei der — 1957 aufgelösten — Blockstelle Oberteich.

Foto: G. Thurnwald

Bild 5: Mit viel Qualm dampft eine Hofer 01 mit Neubaukessel aus dem Bahnhof Wiesau im März 1971.

Foto: G. Thurnwald





# **Einfach umwerfend. Wir haben uns auf den Kopf gestellt.**



Es stimmt, wir haben uns in den letzten Monaten für alle Modellbahn-Freunde buchstäblich auf den Kopf gestellt, um Unmögliches möglich zu machen, um das WeBö-Modellbahn-Center in Dortmund für alle Modellbahner noch attraktiver zu machen. Prüfen Sie selbst, ob uns das gelungen ist.

## **Am 4. September ist es soweit!**

Wir ziehen um. In ein neues, großes Ladengeschäft mit großer Schaufensterfront und 311 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Und da gibt's nur Modellbahnen. WeBö gehört damit zu den flächenmäßig größten Modellbahn-Fachgeschäften in Deutschland. Und wir sind jetzt für Jeden besser und schneller zu erreichen: direkt gegenüber dem Hauptbahnhof in Dortmund. Und besonders am Eröffnungstag, am 4. September, ist „was los“ bei WeBö! Denn wir sind bekanntlich immer für Überraschungen gut. Damit Sie mehr von der Modellbahn haben.

## **Eröffnungs-Party für alle**

Für alle, die gleich am ersten Tag sehen und „erfahren“ wollen, was WeBö ab sofort dem Modellbahner zu bieten hat. Auf „satten 311 m<sup>2</sup>“ gibt es fast alles, und noch ein bißchen mehr. Zum Beispiel sind alle Modelle von Baugröße Z bis hin zur großen LGB ausgestellt. Natürlich gibt's bei uns auch Schau-Anlagen jeder Baugröße und Spurweite, auf denen Sie Fahrzeuge Probe fahren lassen können. Damit Sie wissen, was Sie kaufen. Auch elektronische Fahrgeräte aller Art können Sie auf unseren Anlagen ausgiebig testen. Versteht sich von selbst. Eine große Ausstellung mit 1:87-Automodellen (mit vielen Spezialitäten) gibt's auch im neuen WeBö-Modellbahn-Center. Und natürlich halten wir für Sie, wie immer, eine große Anzahl Sonderangebote bereit.

## **Da müssen Sie hin!**

Am Neu-Eröffnungstag halten wir besondere Überraschungen bereit: Wir sorgen auch für die richtige Stimmung. Von morgens bis abends wird kräftig gejaxzt mit dem bekannten Düsseldorfer John-Dubbeljuh-Rindfleisch-Orchester (bringen Sie deshalb auch Ihren „Anhang“ mit — es darf getanzt werden!) Freibier und Cola gibt's natürlich auch. Wer fachsimpeln will, kann das zum Beispiel mit dem Erbauer der Märklin-Z-Dioramen „Loreley“ und „Geislinger Steige“; er gibt praktische Tips für den Anlagenbau. Es gibt auch eine gemütliche Lese-Ecke bei uns.

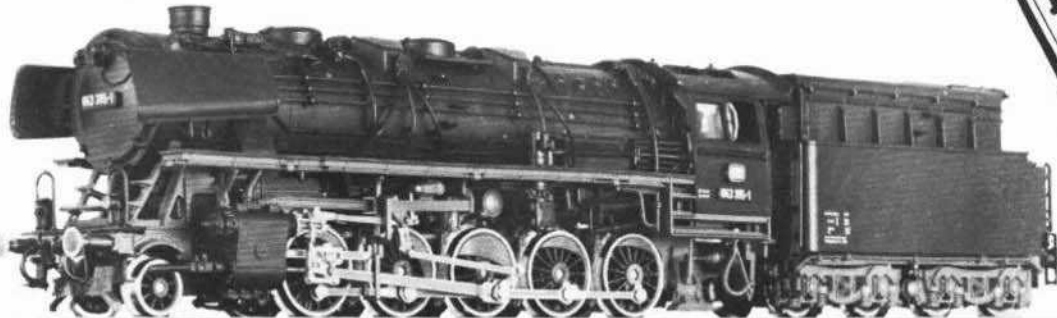
## **Denn bei uns ist vieles möglich.**

Unser Umzug in neue große Räume bringt uns und die Modellbahner schneller zusammen. Nicht nur, weil wir jetzt „so bequem am Bahnhof“ liegen. Denken Sie dran, wenn Sie zur Bahn gehen. Lösen Sie eine Fahrkarte: „Einmal Dortmund Hauptbahnhof zum WeBöModellbahn-Center“. Diese Fahrt lohnt sich für Sie. Nicht nur am 4. September. Wir freuen uns immer über Ihren Besuch.

**WeBö-Modellbahn-Center GmbH  
4600 Dortmund · Königswall 36  
direkt gegenüber dem Hauptbahnhof**

**Viel Liebe zum Detail, Präzision und hervorragende Qualität zeichnen ROCO-Modell-eisenbahnen aus.**

Ab August im Fachhandel erhältlich



**Roco**  
Neuheit '82  
BR 43  
Art. Nr. 04126 A

Bitte informieren Sie sich über die weiteren lieferbaren Neuheiten in H0 + N bei Ihrem Fachhändler.

**ROCO-Gleise sind so preiswert, daß trotzdem Geld für schöne Dinge übrig bleibt - zum Beispiel für ROCO-Lokomotiven.**

**H0 und N ROCO-Schienen und Weichen.**  
Feinste Detaillierung der Schwellen- und Schienen-  
gefrästes Schienenprofil



gefräste Weichenzunge

verschraubungen prägt das Bild des ROCO-Gleises. Die Schienenprofile bestehen aus gewalztem Neusilber und zeichnen sich durch hohe elektrische Leitfähigkeit aus. Mit dem ROCO-Weichenprogramm können vorbildlich genaue Gleisanlagen und Weichenstraßen aufgebaut werden. ROCO bietet Weichen mit verschiedenen Weichenwinkeln und Kreuzungen. Die elektromagnetisch betriebenen Weichen werden durch endabgeschaltete Antriebe be-

tätigt. Ein Durchbrennen der Spulen ist damit ausgeschlossen.



ROCO-MODELLSPIELWAREN GmbH & Co.  
Handels-KG, 8228 FREILASSING, Postfach 166

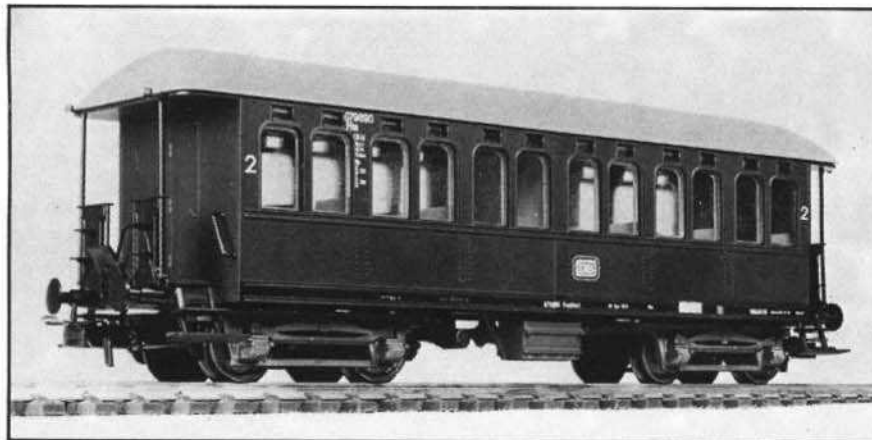


**1870:** Schwierigkeiten beim Bahnbau. „Es is frieher ohne Bahn gange, da mögs aach weiter ohne Bahn gieh. Die Bahn könne se hiebaue, wohie si wolle, mir brauche se nit!“

**1889:** Eröffnung der Eisenbahnstrecke Langenschwalbach. Fürsten und Königinnen fuhren ins Bäderdreieck. Ein eigener Waggon-Typ wurde entwickelt.

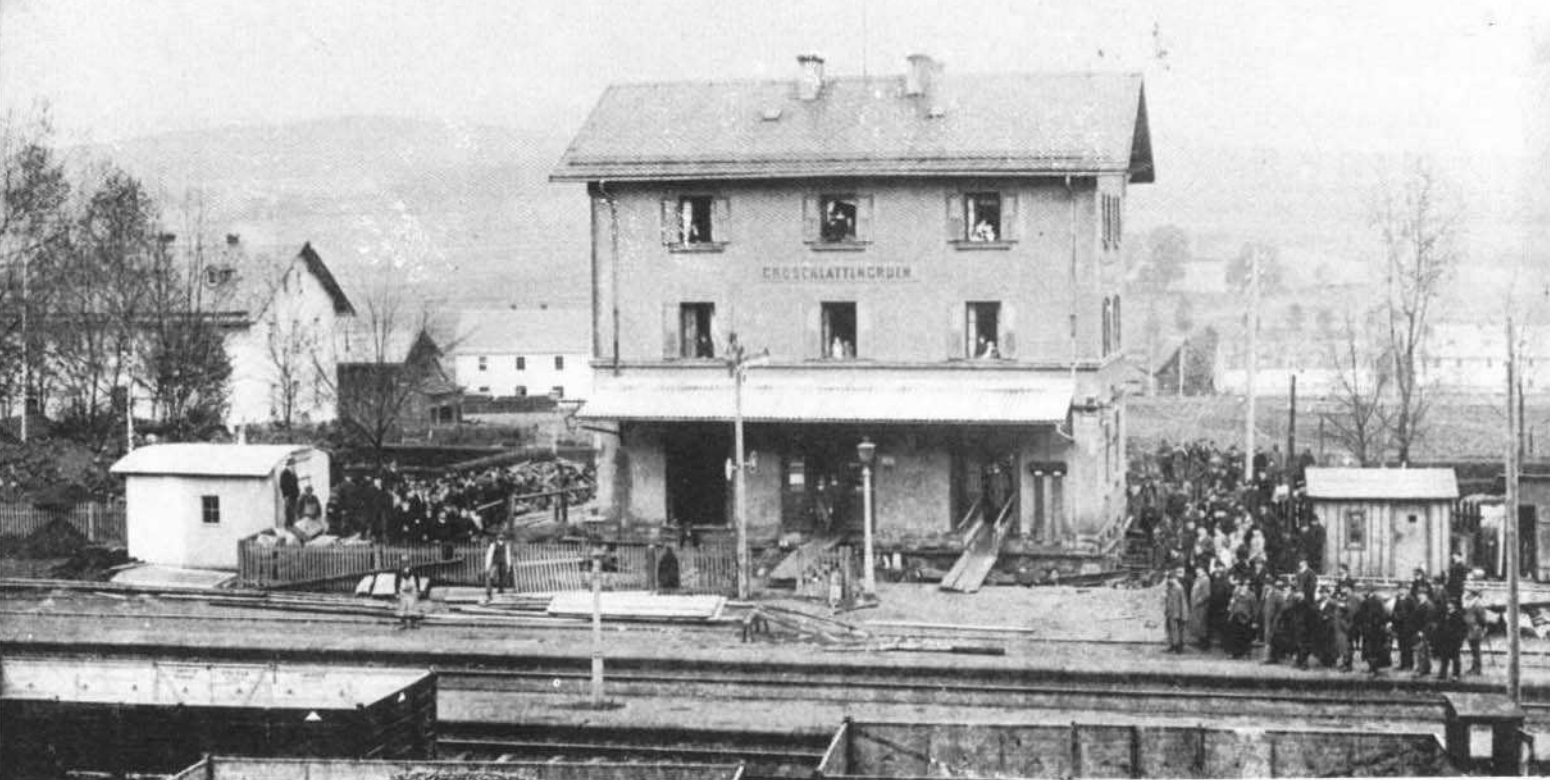
**1927:** Langenschwalbach heißt auf Grund einer amtlichen Verfügung nunmehr Bad Schwalbach.

**1982:** LILIPUT baut und liefert diesen besonderen Waggon-Typ zur Freude der Modellbahnfreunde aus. Das beim Fachhandel erhältliche Neuheitenblatt zeigt diese Waggon. Zu diesen Waggonen gehört die LILIPUT-H0-Lok BR 91. Ein wunderbarer Oldtimer-Zug!



**Liliput**

Modellbahnfabrik  
Walter BÜCHERL  
Gesellschaft mbH  
Postfach 8  
A-1172 WIEN



**Bilder 6, 7 und 8:** Viele Schaulustige waren mit dabei, als am 30.10.1900 das Bahnhofsgebäude von Groschlattengrün um 10 m verschoben wurde, — nicht nur für damalige Verhältnisse eine technische Meisterleistung!

Fotos: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg



des Empfangsgebäudes reduziert — dafür wurden die übrigen Reisezuggleise zweckmäßiger gestaltet. Gleis 2 und 3 steht den Hauptbahnzügen zur Verfügung; Gleis 4 ist Abfahrtsgleis für die Züge (nordwärts) nach Waldsassen und (südwärts) nach Tirschenreuth. Seit dem 23. Mai 1982 ist jedoch das Zugangebot beider Stichbahnen gekappt, nachdem nur noch eine Schienenbuseinheit den Verkehr auf beiden Stichbahnen bedienen muß. Im Güterverkehr, für den heute noch 10 dem neuen Spurplan angepaßte Gleise vorhanden sind, ist Wiesau Knotenbahnhof auf der Hauptstrecke bis Windischeschenbach; bedient werden ferner die Stationen bis Waldsassen, Tirschenreuth—Bärnau sowie die Stichbahn Reuth—Erbendorf.

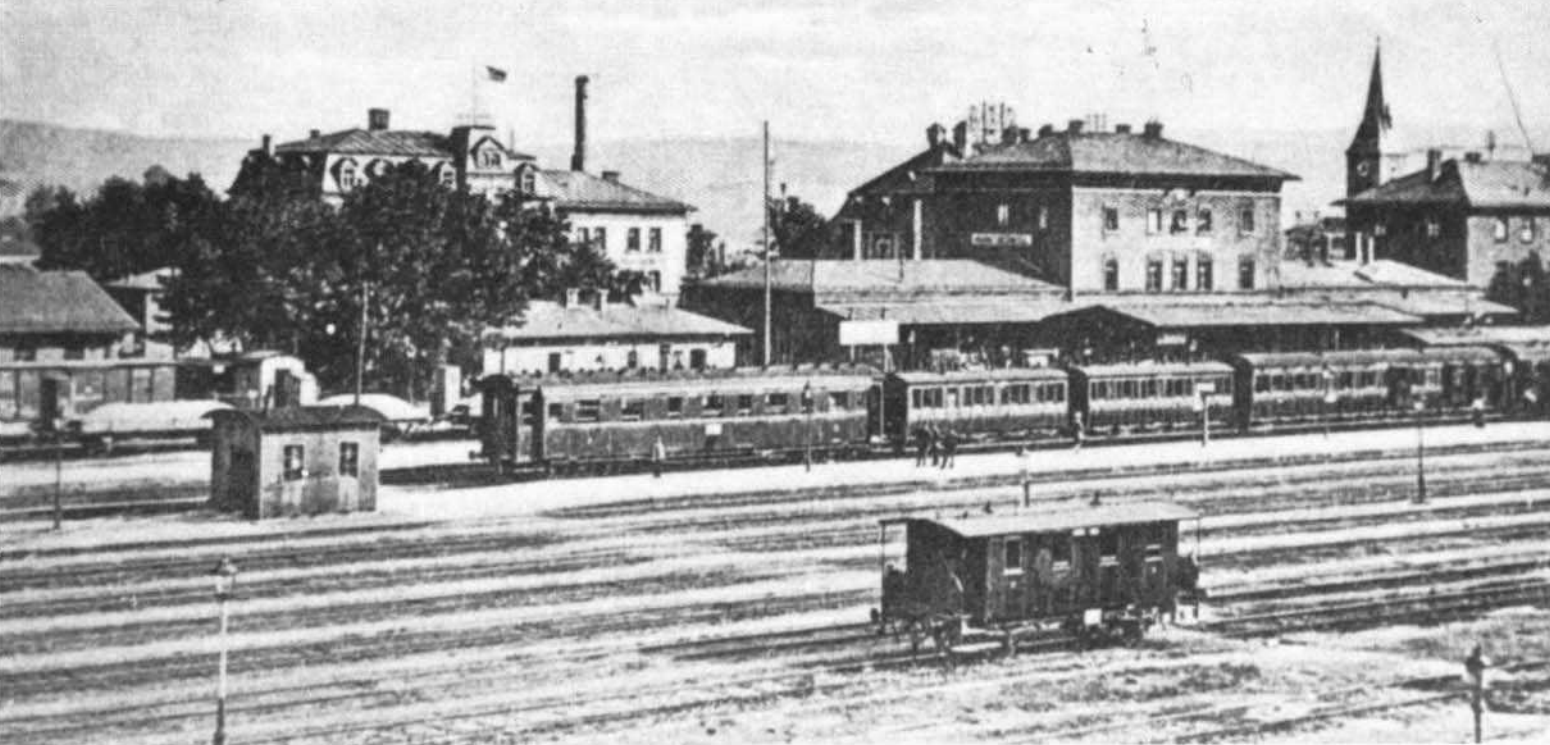
## Die Strecke vor 100 Jahren

Immerhin feiert die Strecke Wiesau—Marktredwitz inzwischen ihren 100. Geburtstag, weshalb wir uns bei unserer Reise im komfortablen »Ostsee-Expreß« gerne an die geschichtliche Entwicklung dieses Schienenstranges erinnern, den nicht der Staat, sondern die private Bayerische Ostbahn im Anschluß an die 1858/59 eröffnete Linie München—Geiselhöring—Regensburg—Amberg—Nürnberg von Schwandorf aus der

**Bild 9:** Seit 1900 steht der Bahnhof Groschlattengrün nun an der neuen Stelle, nur der Name hat sich inzwischen geändert: Seit 1962 heißt er Pechbrunn. Foto: M. Ernstberger







**Bild 10:** In den ersten Betriebsjahren des Bahnhofs Marktredwitz entstand diese Postkarte. Damals schrieb man Markt-Redwitz noch ganz offiziell mit Bindestrich.

Foto: Sammlung Kundmann

Naab entlang 1863 bis Weiden, 1864 bis Wiesau und weiter nordostwärts abknickend bis Waldsassen und 1865 bis Eger im damaligen Österreich-Ungarn weitergeführt hatte. Von Eger aus wurden damals — im Herbst 1865 — zwei weitere grenzüberschreitende Schienenstränge dem Verkehr übergeben, und zwar die Linie über Bad Brambach—Adorf nach Herlasgrün nahe Plauen durch die Kgl. Sächsische Staatsbahn, und die Strecke über Asch—Selb—Plößberg nach Oberkotzau (-Hof), die von der Stadt Hof auf eigene Kosten erbaut und von der Bayerischen Staatsbahn pachtweise betrieben wurde. Von Wiesau klappte zu jener Zeit aber immer noch eine Lücke auf bayerischem Gebiet nordwärts zur »Ludwig-Süd-Nord-Bahn« bzw. deren An-

schluß nach Sachsen; sie bestand zunächst auch noch, als der Staat in den Jahren 1877/78 die »Fichtelgebirgsbahn« von Nürnberg über Marktredwitz nach Hof bzw. von Marktredwitz ostwärts nach Eger baute. Wäre nicht die Reichsgründung gekommen und hätten nicht strategische Gründe den Umweg über das im Ausland liegende Eger gefährlich erscheinen lassen, wer weiß, ob der Bayerische Landtag so schnell geneigt gewesen wäre, diese Lücke zwischen der Oberpfalz und Oberfranken als Hauptbahn zu schließen.

Vor 100 Jahren — am 1. Juni 1882 — dampfte der erste offizielle Zug auf dem knapp 18 km kurzen Abschnitt Wiesau—Marktredwitz, über den wir jetzt im »Ostsee-Express« rol-

len. Rechts von uns liegt der weitgehend zweigleisig trassierte, aber nur eingleisig verlegte Schienenstrang nach Waldsassen, der 1979 zur Nebenbahn degradiert wurde, und auf dem seither samstags und sonntags der Schienenverkehr ebenso ruht wie auf der 1872 als Vizinalbahn erbauten Strecke nach Tirschenreuth (die 1903 bis Bärnau im Oberpfälzer Wald verlängert wurde, aber seit Jahren nur noch dem Güterverkehr dient). Wir schauen rechts hinüber zu den auf tschechischem Gebiet liegenden Höhenzügen, dann wendet sich bei km 34,7 nahe dem kleinen Ort Schönfeld das Waldsassener Gleis Richtung Nordosten ab. Bald darauf bietet sich ebenfalls nach rechts ein Blick auf Mitterteich; links sehen wir immer noch Fuchsmühl und den Steinwald. Bevor wir die Stiftland-

**Bild 11:** Östlich von Marktredwitz in voller Fahrt Richtung Pechbrunn ist die 38 2616 mit einem Personenzug im März 1967 unterwegs.

Foto: G. Thurnwald



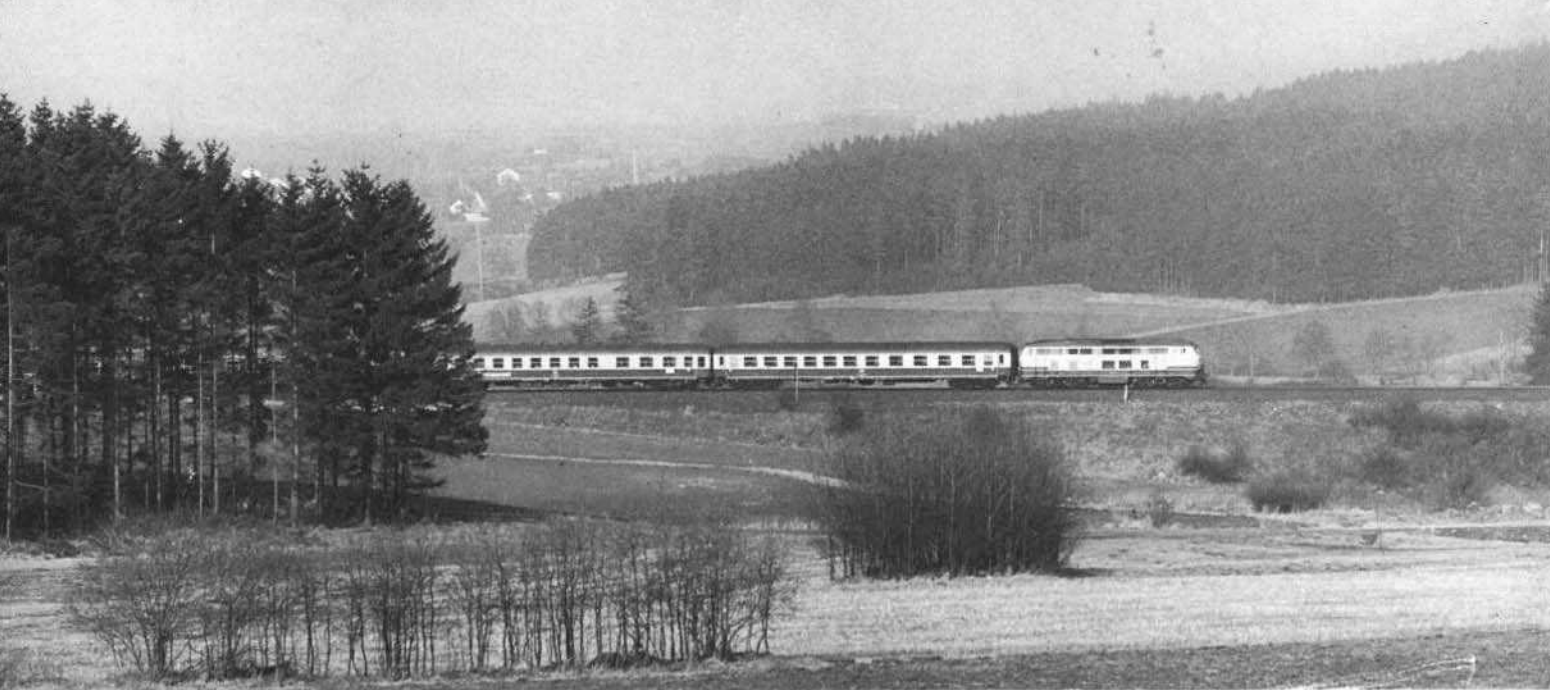


Bild 12: Eine Regensburger 218 mit dem D 309 »Ostsee-Express« zwischen Marktredwitz und Pechbrunn am 24.3.1982.

Foto: A. Ritz

Teichplatte verlassen, passieren wir bei km 37,3 die 1957 aufgelassene Blockstelle Oberreich, in deren Bereich wir bei guter Sicht einen Blick zum Kaiserwald haben, der sich von Marienbad Richtung Karlsbad erstreckt. Nunmehr nähern wir uns der Station Pechbrunn (555 m), die schon frühzeitig ein kleines Drucktastenstellwerk erhielt. Erwähnenswert ist, daß zwischen Wiesau und Pechbrunn, wie übrigens auch zwischen Wiesau und Reuth, ein signalisierter Falschfahrbetrieb möglich ist. Diese Bahnhöfe sind signaltechnisch so eingebunden, daß bei voller Fahrstraßensicherung das falsche Gleis

auch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung befahren werden kann.

Erst seit 20 Jahren trägt der Bahnhof Pechbrunn diesen Namen; bis 1962 hieß die kleine Station Groschlattengrün, wieweil sie anno 1882 in Pechhofenbrunn (heutiges Pechbrunn) 1 km vom eigentlichen Ort errichtet worden war. 1961 stellte der Gemeinderat von Pechbrunn den Antrag auf Umbenennung, was — wie in solchen Fällen üblich — erregte Diskussionen nach sich zog, weil die Groschlattengrüner auf ihren Bahnhoftamen nicht verzichten wollten.

Furore hatte diese kleine Station schon zur

Jahrhundertwende gemacht: als damals das zweite Streckengleis verlegt werden sollte, traten erhebliche Schwierigkeiten in Groschlattengrün auf, denn auf der einen Seite (links in Fahrtrichtung Marktredwitz) hatte sich ein großes Basaltwerk angesiedelt, auf der anderen Seite stand das Bahnhofsgebäude. Für das zweite durchgehende Gleis bzw. verbesserte Rangiermöglichkeiten mußte eines der Bauwerke weichen. So entschloß sich im Jahre 1900 die Bayerische Staatsbahn zu einer bedeutsamen Ingenieurleistung: man verschob das Stationsgebäude. Nach vierwöchigen Vorarbeiten rückte man

**VOLLMER** — Professional Line®

**NEUHEITEN - N -** jetzt im Fachhandel

**VOLLMER** - WOLFRAM VOLLMER · PORSCHESTRASSE 25 · 7000 STUTTGART 40



## Dampf mit 41 018

am 19. Sept. 1982 von Stuttgart ins Innviertel

**Fahrtroute:** Stuttgart — Aalen — Nürnberg —  
Passau — Neumarkt-Kallham — Ried —  
Attnang-Puchheim und zurück

**Bespannung:** Stuttgart—Passau E 18, Aalen—Ansbach  
mit Diesellok BR 215 als Vorspann,  
auf den österreichischen Strecken wird  
der Sonderzug von den **Dampf**lokomoti-  
ven 41 018 und 93 1455 übernommen.

**Zusteige-  
möglichkeiten:** Stuttgart, Schwäb. Gmünd, Aalen,  
Ellwangen, Crailsheim, Ansbach, Nürn-  
berg, Regensburg, Passau

**Fahrpreise:** ab Stuttgart DM 129,— Kinder bis  
Nürnberg DM 109,— 12 Jahren  
Regensburg DM 99,— zum  
Passau DM 55,— 1/2 Preis

**Programm:** Viele Fotohalte, Verlosungen von Führer-  
standsmitfahrten  
Vorstellung der Neuerscheinung der IG-  
Broschüre „41018 von München nach Linz,“

Bei Anreise per DB werden Anschlußermäßigungen von  
50 % gewährt.

Ab München Anschluß zum Sonderzug in Regensburg,  
Fahrpreis DM 24,—.

Ausführlicher Prospekt und nähere Angaben bei

**Rudolf Neher, Erhardstraße 7, 7070 Schwäb. Gmünd, Tel.: 071 71/2276 + 434 12**