

JUNI 1992 DM 3,00

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

6/92

DM 3,00

ZA 11059 E

hft 4,00 · BS 25 · 8Fr 300

Von Magdeburg bis Marienborn

Bahnbau in der Börde

Urlaubstips

Schwarzwaldbahn

In der guten Stube

Spielen mit Spur 0



Eisenbahn in Rußland

Breitspurdampf

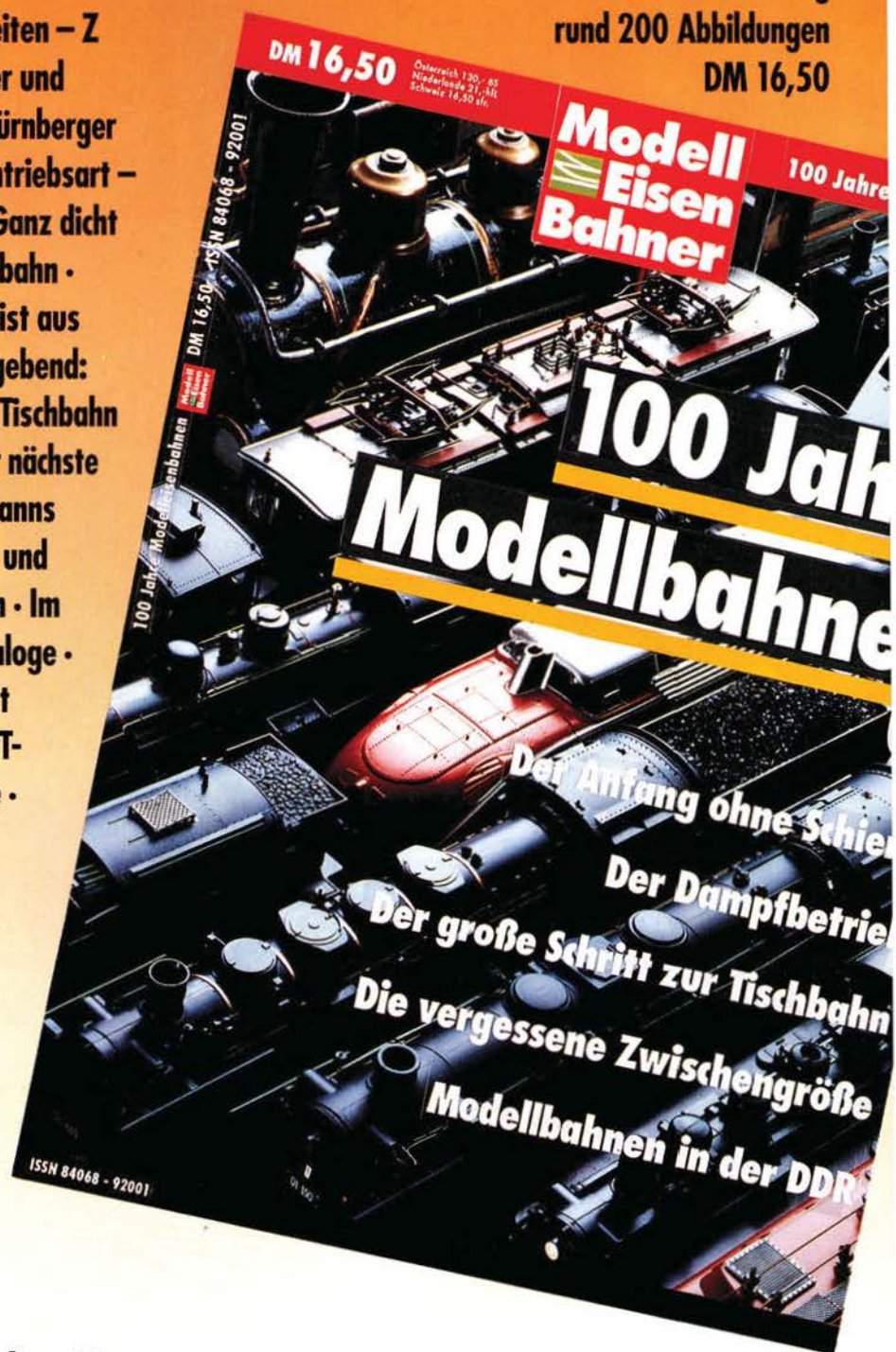
Aufruf Internationaler Wettbewerb Seite 5

Jetzt neu im Handel

Das erste Sonderheft

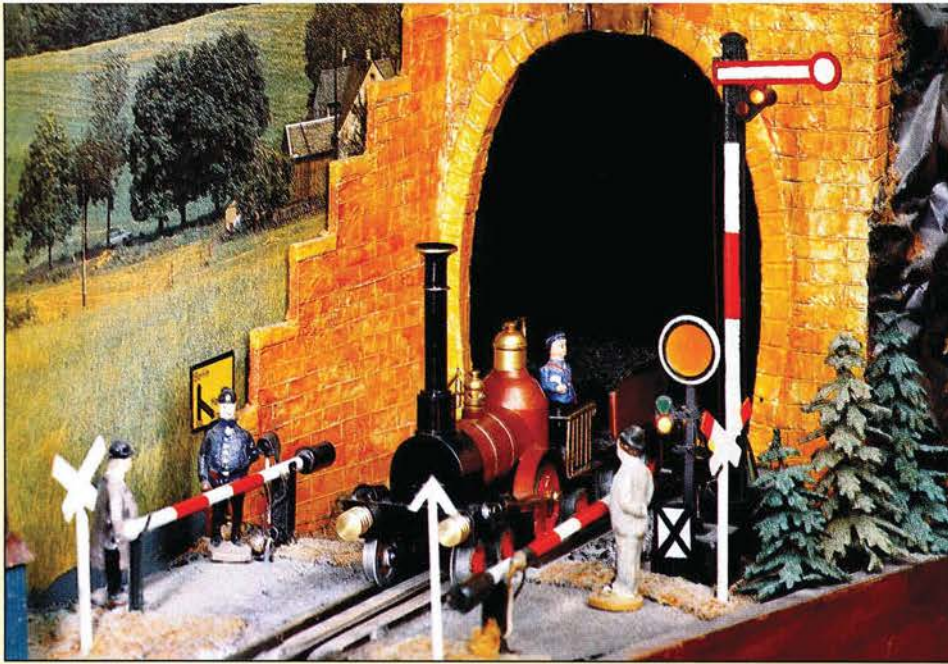
Der Anfang der Systembahnen – Gleise müssen genormt sein · Von Baugrößen und Spurweiten – Z über 0 bis IV · Entwicklung: Württemberger und Nürnberger Stil – Tinplate/Kupplungen/Nürnberger Veteranen · Der Streit um die »richtige« Antriebsart – oder wenn das Uhrwerk dampfen muß · »Ganz dicht am Vorbild« Kuriositäten rund um die Spielbahn · Gebrüder Märklin & Cie GmbH – Pioniergeist aus Göppingen · Zubehör schafft Flair – Tonangebend: Kibri aus Böblingen · Der große Schritt zur Tischbahn – die Entwicklung von 1923 bis 1950 · Der nächste Nürnberger betritt die H0-Bühne – Fleischmanns Einstieg erfolgt 1952 · Meinungsumfragen und Marketing – die N-Bahnwelt ohne Märklin · Im Wandel der Zeit – Firmensignets und Kataloge · Kleine Marken: FEMO und HAMO; Egger ist »lecker« · Neue Wege zum Hobby: Rokal TT-Story – Märklins H0-Uhrwerkslokomotive · Alte Marken – junge Bahnen: Arnold und Lehmann · Wiking – die kleinen Autos aus Berlin · Die Minex-Bahnen von Märklin – O-Bahnen auf H0-Gleisen · Modellbahn-Jahrestafeln – Nürnberger Messe-neuheiten von 1948 bis 1991 · Das Museum – natürlich in Göppingen

116 Seiten · vierfarbig
rund 200 Abbildungen
DM 16,50



100 Jahre Modelleisenbahnen erhalten Sie

im Modellbahnfachhandel, bei Ihrem Zeitschriftenhändler, in Zeitschriftenverkaufsstellen auf Bahnhöfen, in Buchhandlungen und natürlich auch direkt vom Verlag: T & M Verlagsgesellschaft mbH · Borkumstraße 2 · Frau Hartmann · Postfach 11001 · O-1100 Berlin oder W-1000 Berlin · Postfach 151327.



Einfahrt in die Spielanlage: Eine der schönsten Spur-0-Anlagen wird vorgestellt.

Seite 24



400 km von Moskau entfernt findet man immer noch breitspurige Dampflokomotiven.

Seite 14

VORBILD

Bahnbau in der Börde

Eisenbahngroßbaustelle zwischen Magdeburg und Marienborn. 6

Memories

Architektur auf dem Bahnhof York 9

Eisenbahn im Schwarzwald

Auf der Spur eisenbahntechnischer Sehenswürdigkeiten 10

Weltmeister des Nahverkehrs

Frankreichs neuer TER 200 12

Strom, Diesel, Dampf

Die Breitspurbahnen im Permer Gebiet 14

»Atomexpress« Stechlinsee

Die Geschichte einer 35jährigen Anschlußbahn 16

Die Baureihe 229

Einige der ehemaligen Lokomotiven der Baureihe 119 werden modernisiert . . 18

Waldeisenbahn Muskau

Ostdeutschlands erste Museumsbahn dampft und dieselt 49

MODELLBAHN

Anlage des Monats

Eine Spielanlage in Spur 0 24

Die unendliche Geschichte (2)

Mit Modulen Made in Switzerland geht unsere Geschichte weiter 36

Werkstatt

Hruska-91 beim Friseur 42

Tips und Tricks 45

Baureihe 99 auf dem Umbaustand 46

Museum

Autos und Modelleisenbahner in Sipplingen 47

RUBRIKEN

Editorial

Piko lebt! 5

Fahrplan

Veranstaltungskalender / Aufruf zum Internationalen Modellbahnwettbewerb. . . 5

Drehscheibe

Rund um den Schienenverkehr 19

Güterschuppen

Kleinanzeigen 30

Modelldrehscheibe

Modell-Bahn-Neuheiten 38

Modell-Auto-Neuheiten 41

Bahnpost

Leserbriefe 48

Auskunft

Neue Bücher und Videos 51

Unser Titelbild:

Bahnbau ist klassisch mit der Vorstellung von Schaufel und Stopfhacke verbunden. In der Magdeburger Börde dominiert die Technik: Seite 6.

Foto: KLAWIAN



Auf einer Spurweite von 600 mm verkehrt die bekannte Waldeisenbahn Muskau als Touristenattraktion.

Seite 49

6.6. Ausflugsfahrt

von Stuttgart nach Rothenburg o.d.T. mit ET 25 des Verkehrsmuseums Nürnberg. Hinfahrt über Würzburg, Rückfahrt über Ansbach. 5 Std. Aufenthalt. Info: Post-SG Stuttgart e.V., Wolfgang Kurz, Kernerstr. 29, W-7000 Stuttgart 1, Tel.: 0711/2261958.

7./8.6. Dampfloifest

im Bw Staßfurt mit BR 01, 41, 44, 50, 52, 65, 95, VT 186 u.a.; Führerstandsmitfahrten, Modellbahnausstellung, Öffnungszeiten: 9-18 Uhr, für Foto- und Videofreunde von 7 bis 9 Uhr.

4./5.7. Lokomotivausstellung mit BR wie zum Dampfloifest, ebenso gleiche Öffnungszeiten. Info: Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.E., Güstener Weg, O-3250 Staßfurt.

Historische Dampfsonderzüge

auf der Achertalbahn am 7. und 21. 6.; 5. und 19. 7.; 16. und 30. 8.; 13. und 27. 9.; 11. und 25. 10. 92. Abfahrt ab Achern: 10.36, 14.50 und 17.50 Uhr, eingesetzte Triebfahrzeuge: SWEG-Lok 28, »Badenia«, Cn2t, Borsig 1900/4788. Info.: Josef Burgert, Am Eichberg 15, W-7590 Achern 15.

20.6. FD 1066 »Alberg-Expresß«

mit 01 1066 und hist. Wagengarnitur von Stuttgart nach Lindau. Weiterfahrt mit ÖBB-Museumsloks 1670 104 und 1020.47 nach Bregenz und Langen am Arlberg. Rückfahrt über Friedrichshafen, Aulendorf, Ulm nach Stuttgart. Anmeldung und Info: Eisenbahnclub Adler e.V., Tannenbergr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel. und Fax: 0711/548277.

20./21.6. Tage der offenen Tür

der MEF Bernburg e.V. von 10 bis 17 Uhr im Haus der Vereine, Käthe-Kollwitz-Str. 5, O-4350 Bernburg. Gezeigt wird die Nordmodulanlage mit Verkaufsbasar.

21. 6. Kleinbahntag

in Bruchhausen-Vilsen mit Triebwagenverkehr nach Eyrstrup und Sonderfahrplan der Museums-Eisenbahn. Info: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., Postfach 1106, W-2814 Bruchhausen-Vilsen.

21.6. Dampffahrt

von Riegel nach Breisnach und zurück mit Dampfloks 384 und dem Rebenbummler. Info: Eisenbahnfreunde Breisgau, Annaplatz 4a, W-7800 Freiburg, Tel.: 0761/77281.

Sonderfahrten

mit hist. Triebwagen VT 137 099 und VB 147 052 am 27. 6. von Stralsund Rostock - Gedser - Nyköbing - Maribo und zurück. Fahrt mit Museumsbahn Maribo - Bandholm. 12. 7. Stralsund - Rostock - Bad Doberan - Hornstorf - Dabel und zurück. Dorffest in Dabel, Treffen mit Sonderzug aus Schwerin mit 91 134. Info: Mecklenburgischer Eisenbahn-Verein e.V., Postfach 40, O-2510 Rostock 5.

28. 6. Sonderfahrt

auf der österreichischen Strecke Liesing - Waldmühle (Pendelverkehr) mit 5081.001 bzw. 5081.015. Abfahrt in Liesing 10.35, 13.45, 15.35 Uhr, Abfahrt in Waldmühle 11.56, 14.56, 16.56 Uhr, Fahrpreise für Hin- und Rückfahrt 75 ÖS Vollpreis, weitere Vergünstigungen. Einzahlungen bis 18. 6. 92 auf das PSK-Konto 71 073 365.

Info: Österreichische Regionalbahn-Initiative (ÖRBI), Herr Novotny, Währingerstr. 59, A-1090 Wien, Tel.: 0222/4026955.

EFZ-Dampffahrt

4./5. 7. mit 64 289 von Eyach nach Hechingen. 11./12. 7. mit Gastlok 50 3576 zwischen Bad Friedrichshall/Jagstfeld und Ohrnberg. 19. 7. mit neuer EFZ-Lok 50 245 von Gammertingen nach Münsingen, mit Sonderbus zur Bärenhöhle und Schloß Lichtenstein. Züge sind bewirtschaftet, Fahrkarten im Zug.

Auskünfte und Gruppenreservierung unter Tel: 07476/7949 oder Fax 07476/2864. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.

12. 7. Sonderfahrt

mit dem »Mühlen-Kurier« von Schwerin nach Dabel mit der 91 134 zum 100jährigen Mühlenjubiläum. Info: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde e.V., im Bw Schwerin. Zum Bahnhof 13, O-2758 Schwerin mit Rückumschlag.

10.10. Open Workshop

von 9 bis 16 Uhr in der Oberschule, Alte Saltzstraße 8, O-7054 Leipzig. Alle jungen Freunde bis 16 Jahre aus Deutschland können einzeln oder in Gruppen teilnehmen. Der Workshop wird in vier Abteilungen - Eisenbahnwesen - Modelleisenbahn - Basteln eines kleinen Modells - Freies Exponat durchgeführt.

Alle Teilnehmer absolvieren diese Abteilungen, die von Begutachtern bewertet werden. Die besten Teilnehmer werden gewürdigt. Es wird ein Startgeld von 15,- DM erhoben, welches bis 12. 09. 92 per Eurocheck an Herrn W. Bahnert zu entrichten ist. Veranstalter: Modelleisenbahner, Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde Mitteldeutschlands e.V., Sächsische Modellbahnvereinigung e.V. Info: Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann, Str. 262, O-7022 Leipzig, Tel: 58 39 24, Wolfgang Bahnert, Berkaer Weg 3, O-7030 Leipzig, Tel: 4 21 01 04, Jürgen Berghäuser, B.-Uthmann-Ring 167, O-9300 Annaberg-Buchholz, Tel: 7590.

Modelleisenbahn-Wettbewerb des MESM

Die Modelleisenbahner, Eisenbahn- und Straßenbahnfreunde Mitteldeutschland e.V. rufen alle Modellbahnbastler zu o.g. Wettbewerb auf. Die Bewertung der Modelle erfolgt in verschiedenen Kategorien durch eine Jury des MESM. Die Modelle sind bis 15. 11. 92 mit Name, Vorname, Anschrift, Alter und Beruf an folgende Anschrift zu senden: MESM, Rolf Lenz, Postfach 332, Nulandplatz 5, O-4200 Merseburg 1. Weitere Informationen bitte bei Herrn Lenz erfragen.

Internationaler Modellbahnwettbewerb

Der ungarische Modelleisenbahn-Verband MAVOE organisiert in diesem Jahr einen Internationalen Modellbahn-Wettbewerb mit anschließender Modellbahn-Ausstellung in Budapest (Ungarn). Modelle der Kategorien A - F der geltenden Wettbewerbsrichtlinien können eingesandt werden. Die Wertung erfolgt gemäß den NEM-Normen (MOROP). Die Teilnehmerverbände werden gebeten, für die Juryarbeit fachlich erfahrene Juroren zu benennen. Die Jurytätigkeit erfolgt vom 23. bis 25. 9. 92. Die Ausstellung im Verkehrsmuseum Budapest findet vom 26. 9. bis 11. 10. 92 statt. Interessenten wenden sich an Herrn Zoltan Razgha, Nefpüörd u. 43, H - 1136 Budapest.

Piko lebt!

Vor wenigen Tagen drang die Nachricht über den Rennsteig: Piko ist verkauft und wird weiterbestehen. Mit Wirkung vom 1. Mai 1992 ging die von der Treuhandanstalt verwaltete Firma in Privatbesitz über. Allen Meldungen, Gerüchten und Ungereimtheiten zum Trotz erhält nun der Sonneberger Spielzeug- und Modellbahnhersteller (ehemaliger Leitbetrieb des VEB Kombinat Spielwaren) eine Überlebenschance.

Künftig hat die Firma Piko Spielwaren GmbH ihren Sitz im unterfränkischen Fuchstadt,



zwischen Sonneberg und Schweinfurt gelegen. Die Geschäftsführung übernahm Dr. René F. Wilfer, Kennern durch seine Tätigkeit beim Modellbahn-Zubehörhersteller Pola bekannt. Er managte in den letzten Jahren erfolgreich das Rothauser Unternehmen, das

mit Innovation und Engagement, Qualität und Lieferfähigkeit auf dem in- und ausländischen Markt renommieret.

Man darf gespannt sein, wie sich diese Erfahrungen bei der Gestaltung von Piko wieder spiegeln werden und welche Marktposition erkämpft wird. Die 100 verbliebenen Mitarbeiter bestimmen den Erfolg des Unternehmens entscheidend mit: Sie besitzen Einsatzbereitschaft, Motivation, Fachwissen und Erfahrung.

Einer ersten Pressemitteilung zufolge will Dr. Wilfer seine Anstrengungen zunächst auf die Verbesserung der Produktqualität, die Senkung der Produktionskosten und die effizientere Gestaltung der organisatorischen Abläufe konzentrieren. In den nächsten Jahren sollen mehrere Millionen Mark für die Modernisierung der Fertigungstechnik, für neue Technologien in Produktion und Entwicklung sowie für die Produktentwicklung ausgegeben werden. Allerdings ist zu betonen, daß Piko nicht allein Modellbahnen, sondern auch technisches Kinderspielzeug wie funktionsfähige Waschmaschinen, Herde und Nähmaschinen sowie Plastikfahrzeuge für Kleinkinder produzieren wird.

Auch andernorts fehlt es nicht an Engagement für das bisherige Sonneberger Unternehmen. Die Gründung des ersten Piko-Fanclubs wurde von Manfred Becher aus W-4799 Borchon, Meisenweg 1, angekündigt. Ziel des Clubs wird es sein, die Modellbahntradition und -produkte Ostdeutschlands zu bewahren. Dabei soll die Verwendung des Firmennamen Piko im Sinne der ehemaligen Kombinatiensbezeichnung verstanden werden; unter diesem Zeichen waren alle Hersteller wie Gützold, Hruska, Prefo, Dietzel usw. verstaatlicht worden. Möge den Vorhaben Glück beschieden sein.

Georg Kerber

Bahnbau in der Börde

Bereich Verkehrstechnik der Siemens AG, die Federführung für das Gesamtobjekt Sudenburg – Harbke zu übernehmen.

Im Zusammenwirken mit der Firma Dyckerhoff & Widmann für den Erdbau und die Kunstbauten sowie der Firma Knappe GSG für den Ober- und Gleisbau entstand ein leistungsstarkes Konsortium, das die Arbeiten ohne Vertrag am 12. September 1990 aufnahm. Der Vertrag DR-Konsortium folgte erst im März 1991. Ohne die Risikobereitschaft und das Engagement des Konsortiums wäre der Termin Mai 1993 nicht realisierbar gewesen.

Umbau ist kein Neubau

Unsere hier beschriebene Strecke war seinerzeit im Zuge des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 in drei Jahren gebaut worden – eine starke Leistung. Ein Neubau birgt jedoch in keiner Weise die Schwierigkeiten in sich wie ein Umbau. Der Umbau vollzieht sich – wegen fehlender Umleitungsmöglichkeiten – bei fünf bis sechs Zugfahrten pro Stunde über die Baustelle. Sperrpausen sind in der Nacht mit nur zwei mal

Du bist von Köln bis Braunschweig gefahren, im IC. Bei acht Zwischenhalten hat es der Zug auf 110 km/h Reisegeschwindigkeit gebracht. In Braunschweig ist Lokomotivwechsel. Dann beginnt das Drama: Der 12-Wagen-Zug wird von der 232 nur mühsam über Elm und Lappwald gezogen, Fahrzeit für die 48 Kilometer von Helmstedt bis Magdeburg: 58 Minuten. Der Trost: Es wird gebaut.

Die bisherige Nichtelektrifizierung der Strecke Berlin – Marienborn durch die DDR ist kein Zufall: Man wollte durch den Verfall die Fahrzeiten soweit absinken lassen, bis die Bundesregierung sich zur Bezahlung der Sanierungskosten bereiterklärt hätte. Nun muß sie auch bezahlen, aber unter welchen anderen Voraussetzungen!

In die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurde die 163 km lange Strecke Berlin – Helmstedt als Objekt Nummer 5 aufgenommen. Sie soll bis 1997 elektrifiziert und auf 160 km/h ausgebaut sein. Ein erster Abschnitt ist das Teilstück Magdeburg-Sudenburg – Abzweigstelle Harbke (mit Anschluß der DB bis Helmstedt), ein zweites Teil wird die Durchfahrt Magdeburg von Sudenburg bis Biederitz, und das letzte Stück erstreckt sich von Biederitz bis Potsdam.



Durchgehendes Hauptgleis Bf Dreileben und Grenze DR/DB am Kilometer 14,85.

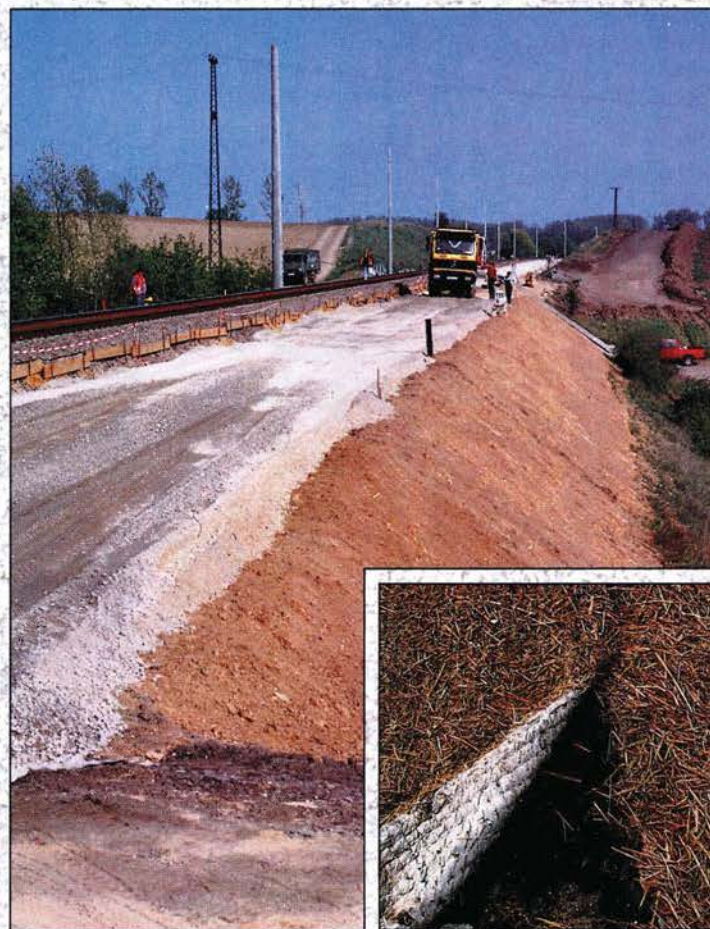
Untypisch Typisches

Der Umbau des Abschnittes zwischen Sudenburg und Harbke ist in allen Belangen untypisch für die Norm, doch typisch für die Zeit. Die Modrow-Regierung hatte der DR noch den Sanierungsauftrag erteilt. Ziel sollte es sein, unter geringstem Kosten- und Materialaufwand durchgehend 120 km/h zu erreichen. Dann kam die Einheit, für die DR zeichnete sich eine neue Entwicklung – hin zur DB – ab. Berlin war schleunigst an das Alt-Bundesgebiet anzubinden. 200 km/h waren dafür erstrebenswert, aber die Topographie des Elm – einem letzten Ausläufer des Harzes – läßt ohne umfangreichen Streckenneubau nur einen Ausbau auf 160 km/h zu.

Die rasche wirtschaftliche Einbindung der neuen Bundesländer und internationale Fahrplanverbindlichkeiten setzten schließlich den Ecktermin: Ab 29. Mai 1993 muß die Geschwindigkeit dauernd gefahren werden.

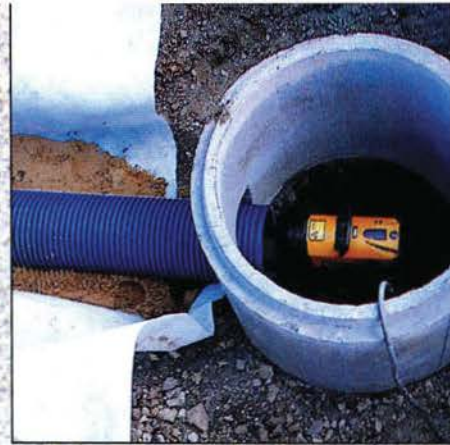
Das Konsortium

Binnen knapper drei Jahre waren auf 43 Streckenkilometer neben



Alle Dämme und Einschnitte müssen verbreitert werden. Zum raschen Befestigen der Böschungen dienen mit Grassamen und Startdünger präparierte Strohmatte.

90 Minuten möglich: sie werden zum Schotter- und Schienenabladen, zum Schienenverziehen, zur Fahrleitungsmontage nötig. Großgeräte sind nicht durchgängig einsetzbar, weil permanent im Nachbargleis der Zugverkehr läuft, auch wenn fast alle Güterzüge aus dem Plan genommen wurden. Durch den Zwang zum fließenden Zugbetrieb sind auch nur maximal drei Bauspitzen einrichtbar – die Strecke muß insgesamt durchgängig bleiben.



Das Planum (Mutterboden, Kies, Frostschutzmischung) wird so stark verdichtet, daß selbst schwere Lkw keine Spuren hinterlassen. Von der Frostschuttschicht wird das Niederschlagswasser in die seitliche Drainage abgeleitet.

Pfuschereien

Während aus Gründen der Zeiterparnis Planung und Projektierung zum Teil parallel anliegen, traf das auf die Projektierung und die Realisierung ebenfalls zu – nur hier mit mehr Überraschungen – unangenehmen zumeist. So fehlen bislang noch auf schon sanierten Abschnitten die Fahrleitungsmaste – die Unterlagen waren bei Baubeginn nicht fertig. Das ist reparabel. Böser sieht es aus, wenn beim Anschneiden im Jahre 1870 geschütteter Dämme sich das Erdreich plötzlich in Bewegung setzt, weil der lehmige Bördeboden seinerzeit unsachgemäß eingebaut worden ist. Ein Wunder, daß er bis heute standgehalten hat. Unangenehm ist es auch zuzusehen, wenn von einer in Ordnung scheinenden Brückenfahrbahn der Schotter abgeräumt wird, man feststellt, daß die Filtersteine beschädigt sind und bei weiterem Nachfassen als Widerlagerverfüllung Bauschutt, Schienen- und Holzreste zutage treten, die bei der Brückensanierung 1972 hier verbuddelt und eingestampft worden sind. Das mag für 100 km/h eine Materialersparnisprämie eingebracht haben, für 200 km/h ist so etwas nicht gefragt.

Dennoch: Das Zusammenwirken zwischen den Firmen des Konsortiums und den Ingenieuren der DR entwickelt sich trotz solcher Peinlichkeiten positiv. Dazu trägt bei, daß die DR-Ingenieure in 40 Jahren Mangelwirtschaft Improvisieren gelernt haben, ein Fähigkeit, die auf jeder Baustelle vor Ort immer wieder gefragt ist. Desweiteren haben die DR-Ingenieure die Chance, hier zum ersten Mal nach DB-Vorschriften zu arbeiten – für künftiges Bauen die Norm.

Auch die Subunternehmer aus den neuen Bundesländern können zeigen, was sie zu leisten imstande sind. Zwei Drittel aller Aufträge sind an sie vergeben worden. Inzwischen haben einige die Waffen gestreckt. Ihnen war offensichtlich nicht klar, daß als Gegenleistung für das Geldverdienen Qualität und Termintreue stehen.

Streckenbegehung

Die über 40 Kilometer lange Baustelle zwischen Helmstedt und Magdeburg ist für den am Bahnbau interessierten Besucher auf dreierlei Art erschließbar: Er durchfährt sie mit dem Zug und beobachtet das Geschehen aus dem Rückfenster des letzten Wagens. Oder er fährt mit dem Auto. Nahezu alle Stellen mit Aktivitäten sind direkt über die Straße oder nach kurzen Fußwegen zugänglich. Eine dritte Möglichkeit, die gesamte Strecke z.B. an einem Wochenende abzulaufen, ist nicht empfehlenswert. Einmal sind die Gefahren wegen des Zugverkehrs sehr groß, zum an-

Bahnbau in der Börde

Streckenbau	1870 bis 1873
Streckenlänge	43,5 km
Einschnitte	46 Prozent
Dämme	26 Prozent
Mindestausbaugeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl durchgehende Hauptgleise	2
Mindestabstand Gleisachsen	4 000 mm
Zulässige Achslasten	
• Lokomotiven (200 km/h)	22,5 t
• Triebwenzüge (300 km/h)	17,0 t
• Reisezugwagen	16,0 t
• Güterwagen (ab 140 km/h)	20,0 t (18,0 t)
Mindestlängen	
• Bahnsteige	400 m
• Überholungsgleise	750 m
Oberbauerneuerung	120 km
Elektrifizierung	145 km
Fahrleitungsbauart	
• Hauptgleise	Re 200
• Nebengleise	Re 100
Bahnstromversorgung	Erweiterung Ufw Magdeburg
Sicherungstechnik	• Zentralstellwerk Eilsleben • Automatikblock • Signalsystem KS
Auftraggeber	Deutsche Reichsbahn
Auftragnehmer	Konsortium unter Siemens Verkehrstechnik
Baubeginn	12. September 1990
Übergabe an Auftraggeber	Mai 1993
Kosten	620 Millionen DM



Das Vorausfahrzeug des Gleisbauzuges UP 4 formt den Schotterdamm und nimmt die Fahrschienen auf. Gelenkt wird der tonnenschwere Koloß automatisch und zentimetergenau von dem zuvor sorgsam eingemessenen Steuerseil.





Die Verlegemaschine bringt Schwellen für Schwellen auf den Schotter, richtet sie seitlich und im Abstand aus und fädelt schließlich die Fahrschiene auf die Befestigungsplatte. Die Federklammern werden erst später festgeschraubt.



schnitt Helmstedt – Magdeburg gesteuert werden wird. Damit fallen dann auch die übrigen 16 Stellwerke und alle Schrankenposten. 120 Weichen, 223 Signale, 263 Gleisfreimeldeabschnitte und 13 Schranken werden zentral angeschlossen. Entsprechend verringert sich die Anzahl der Arbeitsplätze.

Wer Glück hat, findet auch den Gleisbauzug UP 4 im Einsatz. In einem Arbeitsgang pflügt er das verdichtete Schotterbett auf das exakte Profil, nimmt die 60 Meter

deren bieten die längeren, bereits fertiggestellten Abschnitte nicht die rechte Kurzweil. Allerdings sei eingeflochten, daß die vielen technischen Einzelheiten, wie Ausläufe von Drainageleitungen, Mastgründungen, Einschnitt- und Böschungsübergänge, Kabelkanäle und dergleichen mehr für ein vorbildgerechtes Nachbilden ideal zu fotografieren sind.

Der Autor hat das kombinierte Auto-Tippelverfahren am Kilometer 14,85 begonnen, unweit der Blockstelle mit Abzweigstelle Harbke, wo die beiden Bahnverwaltungen DR und DB zwischen zwei Schwellen bislang aufeinanderstießen und künftig miteinander verbunden sein werden. Vom Stellwerk Harbke lohnt ein Gang in den Anschluß: Das Kraftwerk Harbke ist stillgelegt, die 1 000-mm-Tagebaubahn bietet Entdeckern manche Überraschung.

Die Bahnhöfe

Marienborn hat als Bahnhof seine Bedeutung (und seinen Schrecken) verloren, die Gleisanlagen werden, wie vielerorts, reduziert: In Ochtmersleben ist der Bahnhof ganz verschwunden, ein Haltepunkt nur noch für den örtlichen Reiseverkehr.

Eine Riesenbaustelle ist Eisleben. Die ursprünglich ins Auge gefaßte Ortsumgehung ist aus Kostengründen aufgegeben worden. Durch Abflachen der Ein- und Ausfuhrkurven an beiden Bahnhofsköpfen wird die Durchfahrgeschwindigkeit erhöht – aber mehr als 120 km/h sind nicht erzielbar. Hier findet man bis Ende Juni noch zwei Pilzstellwerke. Sie werden abgerissen, weil ihre Stiele just in der Achse des neuen durchgehenden Hauptgleises stehen. Ihre Stellereien, elektromechanische Anlagen der Bauart Siemens aus dem Jahre 1912, funktionieren noch immer zuver-



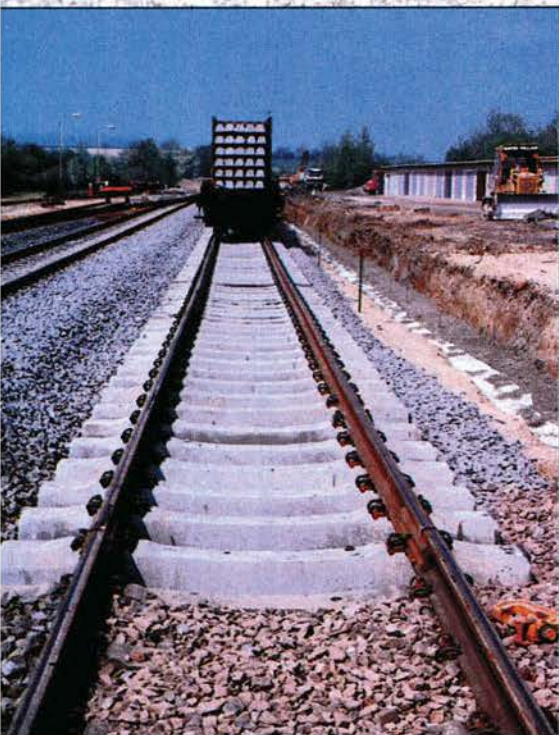
Ein fahrbarer Kran eilt zwischen Verlegeinheit und Schwellentransportwagen hin und her, um das Magazin nachzufüllen. Die Pufferlücken sind durch Klappschiene überbrückt.

lässig. Vorläufig tritt an ihre Stelle für die örtliche Betriebsarbeit ein Containerbehelfsstellwerk. Daneben erhebt sich indes bereits der Bau des künftigen elektronischen Zentralstellwerks von Siemens, von dem aus der gesamte Ab-

langen UIC-60-Schienen auf, verlegt die B-70-Betonschwellen (aus dem Schwellenwerk Retzsch im Vorpommerschen) und fädelt die Schienen auf die Klemmplattenlager. Es ist ein schon betagtes Ungeheuer, lärm- und staubintensiv, das von der Bundesbahn auf die Firma Knappe übergegangen ist und von einer Magdeburger Besatzung bedient wird.

Freunde der Meßtechnik kommen ebenfalls auf ihre Kosten. Fluchtstangen sucht man allerdings vergeblich. Statt dessen sind viele Lasergeneratoren im Einsatz, die mit ihrem gebündelten Lichtstrahl Drainagegefälle genauso exakt vorgeben wie den Weg von Erdhobeln und Schotterverteilern.

Eine Riesenbuddelerei findet auch in Sudenburg statt. Vom Tunnelbau bis zur Handmontage von Weichen ist alles zu beobachten. Brückenbauten in allen Stadien gibt es längs der Strecke en gros. Nach einem freundlichen Gruß fanden wir alle Bauarbeiter auskunftsbereit – das hat wohl etwas mit dem Firmenimage zu tun und fällt dem gelernten DDR-Bürger eingedenk einschlägiger Negativverfahren in der Vergangenheit immer noch als wohltuende Alternative auf.



Das frisch verlegte Gleis muß nun mit Schotter verfüllt und gestopft werden. Dann sind die Stöße zu schweißen.



Wo am 7. Mai 1992 noch der Stil des Pilzstellwerkes in Eisleben stand, verläuft acht Wochen später das neue Hauptgleis.



Am 29. April 1942 fielen deutsche Bomben auf York, auch auf den Bahnhof. Die Reparaturarbeiten am schwer beschädigten Glasdach begannen erst zu Beginn der 50er Jahre.

Die Wappen an den Säulen wurden 1971 restauriert: Das Heraldik-Hobby des zuständigen British Rail-Ingenieurs F. Barbey sorgte für eine historisch korrekte Bemalung der Wappen früherer »ein und ausgefahrener« Bahngesellschaften.

Die Fotos vom Herbst 1988 sind so nicht wiederholbar: Wenig später hatte die ECML-Elektrifizierung auch York erreicht. Mit den Drähten kam eine Straffung der Gleisanlagen. Auch von vielen abenteuerlich anmutenden *Diamond Crossings* sind nurmehr Erinnerungen geblieben – *memoires*. kdb

Nostalgie: Schlußlicht »in Öl« und High Speed Train am südwärts führenden Kopfbahnsteig.

York Station – ein architektonisches Kleinod

Memories

York. Der heutige Bahnhof ersetzte 1877 einen innerhalb der Stadtmauern gelegenen *NER-Kopfbahnhof* (*NER = North Eastern Railway*). Die Entscheidung für den neuen Bahnhof fiel 1871. Er sollte sowohl für die heute so genannte *East Coast Main Line* (*ECML: London King's Cross – Doncaster – York – Newcastle – Edinburgh*) als auch für die in West-Ost-Richtung verlaufende *NER-Strecke Leeds – Harrogate – York – Scarborough* Durchgangsbahnhof sein, mußte u.a. deshalb im Bogen angelegt werden.

Vier *NER*-Architekten waren nacheinander an der Erstellung

beteiligt: Thomas Posser zeichnete die ersten Pläne, ging aber 1874 in den Ruhestand, gefolgt von Benjamin Burleigh, der schon 1876 starb. Dessen Nachfolger William Peachey blieb bis zur Eröffnung 1877 im Amt. Danach wurde William Bell *NER*-Hauptarchitekt, blieb es bis 1914. Seit 1857 bei der *NER*, hatte er unter allen dreien seiner Vorgänger maßgeblichen Anteil an der Gestaltung des Bahnhofs.

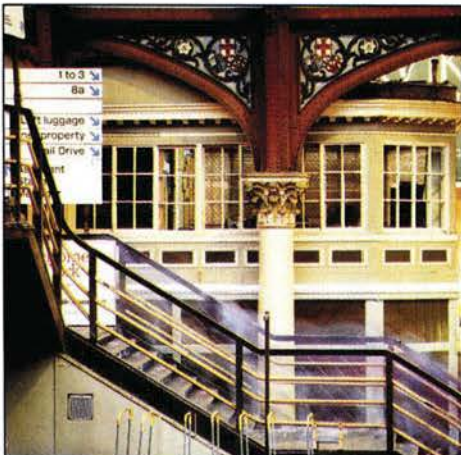
1874 gingen die Bauarbeiten zunächst an ein Yorker Unternehmen, das aber nicht vorankam und 1875 vom *NER*-Direktorat den Auftrag entzogen bekam.

Eine Londoner Firma vollendete 1877 den Bahnhof dann »schlüsselfertig« für exakt 187 469 Pfund Sterling.

Das *Mittelschiff* der verglasten Bahnsteighalle überspannt 81 Fuß (25 m) breit auf 800 Fuß (244 m) Länge die vier mittleren Gleise mit einer Scheitelhöhe von 48 Fuß (14,6 m) über den Schienen. Die *Seitenschiffe* sind 55 Fuß (16,75 m) breit und 40 Fuß (12,2 m) hoch. Die Hallen nördlich und südlich des Empfangsgebäudes messen 43 Fuß (13,1 m) in der Breite und 36 Fuß (11 m) in der Höhe. Gewölberippen aus Schmiedeeisen ruhen auf gußeisernen Säulen.

Wie kommt man hin?

York ist Ziel – bzw. Durchgangsbahnhof zweier British Rail InterCity-Linien. Wer sich Yorkshire bzw. Nord- oder Mittelengland als Autoreiseziel ausgesucht hat, fährt am besten mit North Sea Ferries von Rotterdam (Holland) oder Zeebrügge (Belgien) nach Hull. Die Riesenkreuzfahrt-Fähren legen um 18.00 ab und kommen am nächsten Morgen im jeweiligen Zielhafen an. An Bord ist das schmackhafte Abendessen ebenso im Preis inbegriffen wie das reichhaltige Frühstück. Essentiell für eine *NSF*-Überfahrt, die im Schlaf quasi einen Urlaubstag spart (der ansonsten für die viel weitere Fahrt nach Calais und die strapaziöse Fahrt von Dover nach Nordengland draufginge), ist rechtzeitige Buchung einer der komfortablen Kabinen mit Dusche.



Gußeisen, das Lieblingsmaterial des 19. Jahrhunderts, erfüllt tragende und dekorative Funktionen.



Eine »Kathedrale« der Technik. – Rechts wartet der Treibwagen nach Harrogate auf die Ausfahrt.



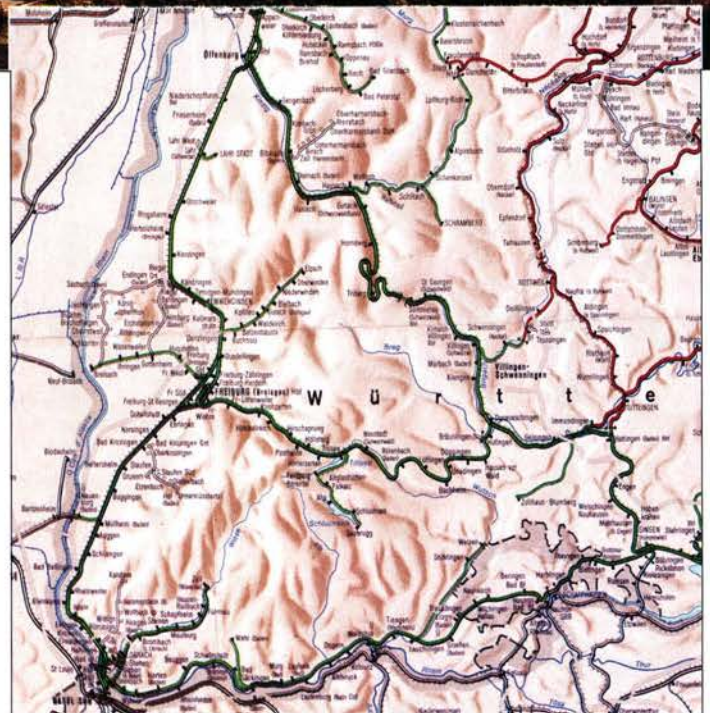
Wem die Stunde schlägt – die Uhr am Treppenaufgang zur Bahnsteigbrücke.



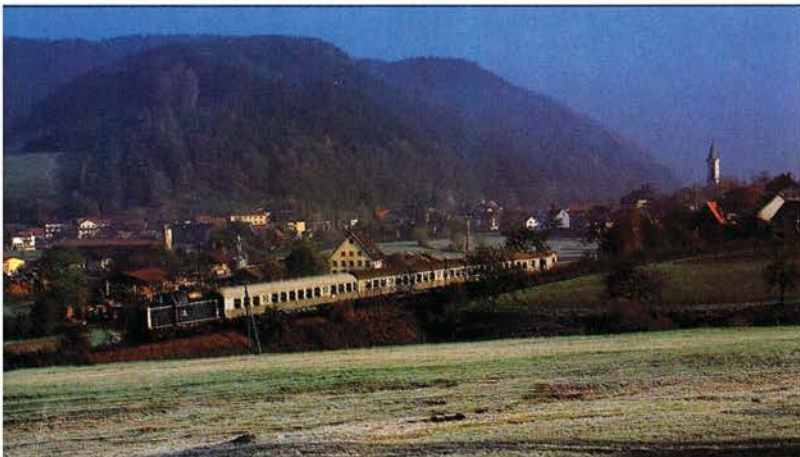
Schwarzwald pur: Das berühmte Ravenna-Viadukt an der Höllentalbahn (bei Posthalde).

Bahn-Urlaub im Schwarzwald

Ganz im Südwesten Deutschlands erstreckt sich zwischen Karlsruhe und Basel das größte deutsche Mittelgebirge: der Schwarzwald. Seinen Namen verdankt er den dunklen Tannenwäldern, die im Sommer dem Wanderer Schatten spenden, während sie im Winter zu herrlichen Schneespaziergängen und Skitouren animieren. Doch auch eisenbahntechnische Sehenswürdigkeiten laden zu einem Besuch in dieser Gegend ein.



Übersicht über die Strecken im Schwarzwald: die „Schwarzwaldbahn“ (KBS 720) von Offenburg nach Singen/Konstanz, die „Höllentalbahn“ (KBS 727) von Freiburg nach Neustadt sowie mehrere Nebenbahnen, darunter die Strecke Freiburg – Elzach (Bild links, KBS 718, Aufnahme bei Almendingen im November 1987).



Die 139 hat ganz schön zu kämpfen, um mit ihrem Eilzug die 1:50-Steigung vor dem Bahnhof Hornberg zu meistern: Der Streckenabschnitt zwischen Hornberg und Sommerau ist nicht nur einer der steilsten, sondern auch der beeindruckendste Teil der **Schwarzwaldbahn**. In zwei Doppelschleifen windet sich die Bahn

durch 39 Tunneln, um auf 26 Kilometern 447 Meter an Höhe zu gewinnen. Dabei legt sie aber nur 11 Kilometer Luftlinie zurück!

Die Schwarzwaldbahn ist aber nur eine von drei Strecken, die das größte deutsche Mittelgebirge überqueren: Von Freiburg (BrsG.) aus führt die **Höllental-**