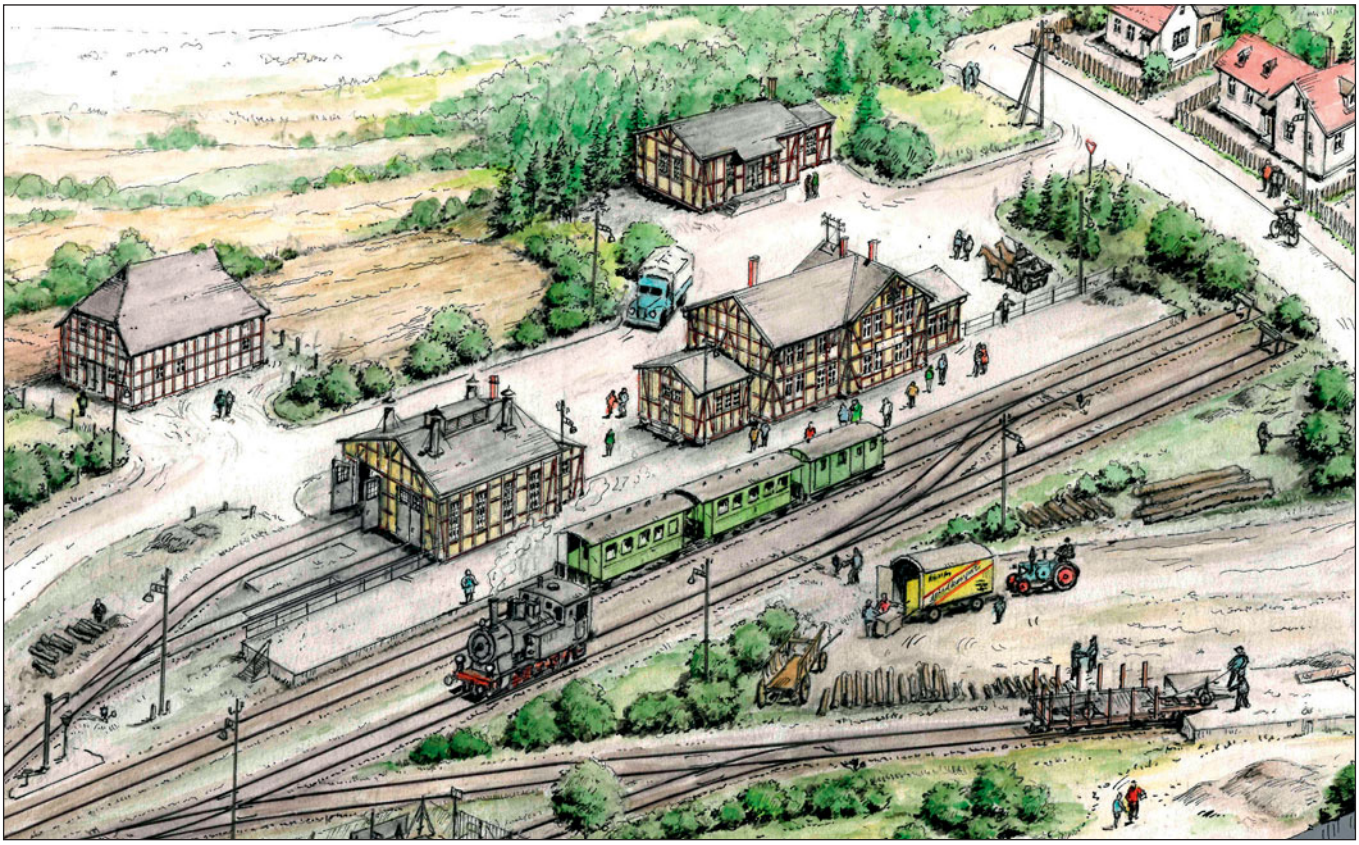
Franz Rittig

KLEINE BAHN NACH PLAN

Vorbilder, Projekte und Anlagen mit Kleinbahnmotiven

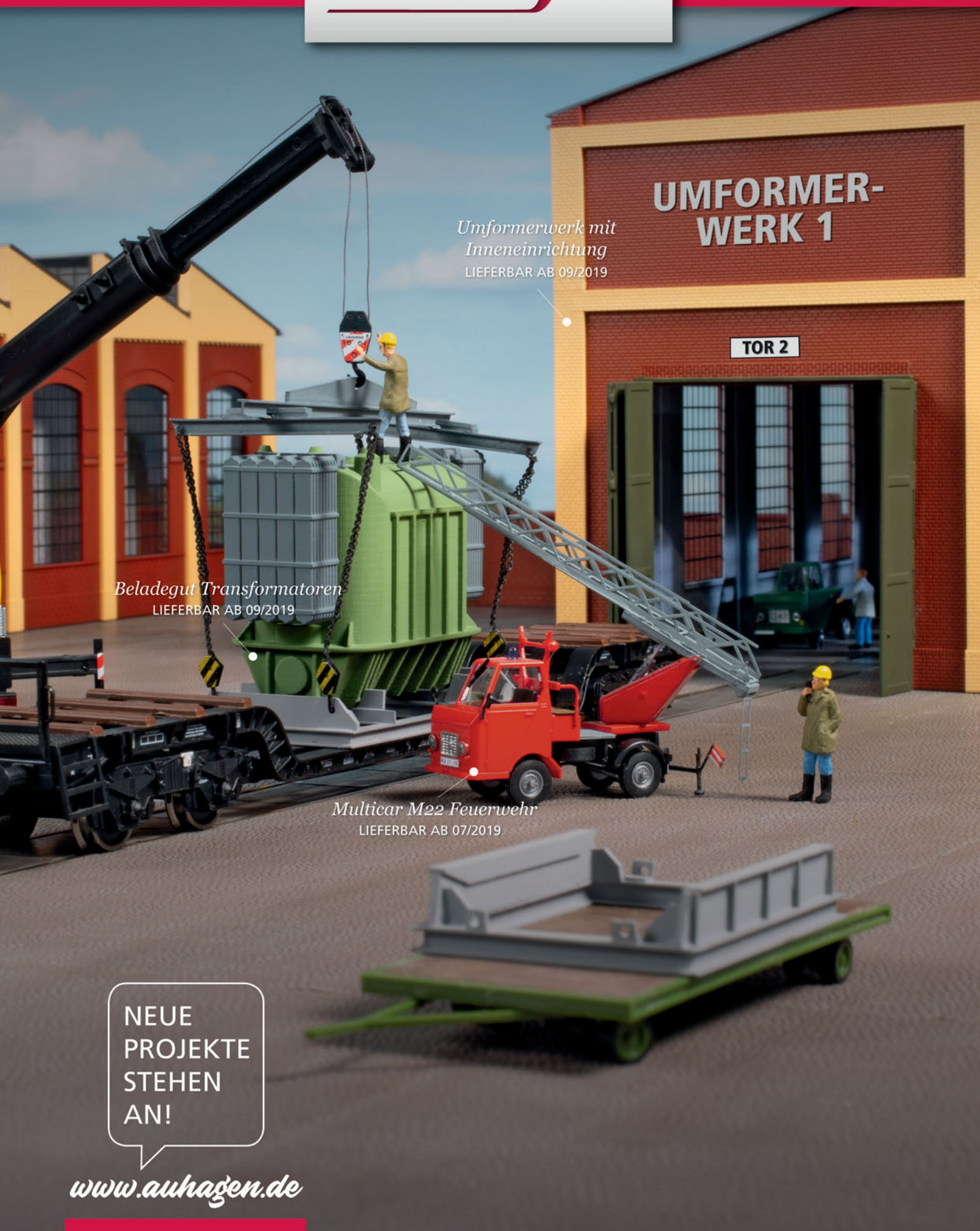


MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,–
Österreich € 16,50 · Schweiz sFr. 22,80 ·
BeNeLux € 17,50
ISBN 978-3-89610-727-5 · Best.-Nr. 15087616

MODELLBAHNZUBEHÖR

Auhagen



Umformerwerk mit Inneneinrichtung
LIEFERBAR AB 09/2019

Beladegut Transformatoren
LIEFERBAR AB 09/2019

Multicar M22 Feuerwehr
LIEFERBAR AB 07/2019

NEUE PROJEKTE STEHEN AN!

www.auhagen.de

Warum nicht eine Kleinbahn?

Klein- und Privatbahnen, nicht selten schmalspurig, eignen sich besonders gut zur Nachbildung im Modell, da sie zumeist eher bescheiden gehaltene Gleisanlagen aufwiesen und über nur wenige Lokomotiven, Trieb-, Reisezug- und Güterwagen verfügten. Ihr Betrieb lief oft verblüffend einfach ab, kannte aber auch zahlreiche Besonderheiten und manch interessante Eigentümlichkeit. Selbst ihre Gebäude hielten sich nach Zahl, Größe, Architektur und Bauaufwand (von einigen Ausnahmen abgesehen) in Grenzen. Mithin dürfte die Modelldarstellung von Kleinbahnen mit überschaubarem Raum-, Flächen- und selbst Zeitaufwand verbunden sein. Das individuell wählbare Bauvorhaben hält sich in Grenzen und bietet so die Chance, mit einem Projekt auch „fertig" zu werden. Dem kommt der geringere materielle und finanzielle Aufwand entgegen – die Anlagen können klein, kompakt und transportabel ausfallen. Dass man mit hohem Detaillierungsgrad und viel Liebe zur Sache bauen kann (und sollte), sei nicht verschwiegen.

Die große Zeit der Kleinbahnen ist lange passé. Ihre Modellnachbildung vermittelt die Chance, sich spezieller Eisenbahngeschichte en miniature zu widmen und so dem Hobby eine bemerkenswerte Seite mit kultur- und technikgeschichtlichem Wert und (nicht zuletzt) viel Eisenbahnromantik abzugewinnen.

Diese MIBA-Planungsausgabe enthält sowohl Vorbild- als auch Modellbeiträge. Alle ordnen sich dem Ziel unter, Anlagenplanung mit Kleinbahnmotiven zu betreiben. Es erschien sinnvoll, das vorhandene Fakten-, Foto- und Planungsmaterial in vier Schwerpunkte zu gliedern.

Der erste Schwerpunkt „Vorbild & Modell" enthält Berichte über Planung (und Bau) von drei Modellbahnanlagen, die bis in kleinste Details exakt nach Vorbild entstanden. Ihnen folgt das Thema „Motiv & Plan", das in fünf Beiträgen detailliert über interessante, für den Nachbau geeignete Vorbilder informiert.

Mit der Thematik „Phantasie & Plan" kommt die Stunde der Romantiker. Hier wird dargestellt, dass selbst der Phantasie entsprungene Kleinbahnmotive zu durchaus beachtlichen Anlagen führen können, wenn sie sich an grundlegenden Elementen der historischen Realität orientieren.

Der vierte Schwerpunkt wendet sich dem Spannungsfeld „Vorbild und Phantasie" zu. Er bietet Anregungen für alle, die zwar nach Vorbildmotiven planen, bauen und Betrieb gestalten wollen, aber kein ganz konkretes Vorbild ins Auge fassen.

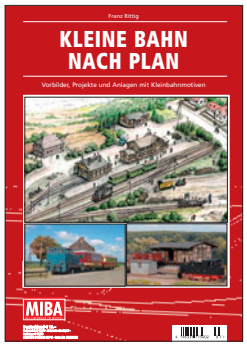
Diese Ausgabe ließ sich nur durch die engagierte Mitarbeit und Hilfe von Freunden und Fachkollegen verwirklichen. Mein Dank gilt Uwe Volkholz, dem so exakten wie nimmermüden Gleisplankonstrukteur, dem phantasievollen Zeichner Reinhold Barkhoff für seine ganz wunderbaren Schaubilder und dem hochprofilierten Kleinbahn- und Altmark-Historiker Wolfgang List.

Doch auch ohne Detlef Hommel, Gerard Tombroek, Peter Sommerfeld, Steffen Volkholz, Tino Herrmann, Frank Barby, Gerhard Peter und Andreas Schuster wäre diese Publikation ganz sicher nur eine Idee geblieben. Ihnen allen gebührt daher mein Dank und meine bleibend hohe Anerkennung.

Franz Rittig

Das Titelbild zeigt das Spektrum dessen, was in diesem Heft unter Kleinbahnen in Vorbild und Modell zu verstehen ist. Von Reinhold Barkhoff stammt die wunderbar anregende Zeichnung des Endbahnhofs Ingersleben für eine Fläche von nur 2,60 x 0,50 m.

Das Foto links unten zeigt einen „Kleinbahnzug" der Deutschen Reichsbahn, wie er noch in den 1970er-Jahren des vorigen Jahrhunderts in der Altmark (hier im Bahnhof Badel) anzutreffen war, während das Foto rechts an die „Trusebahn", eine 750-mm-Kleinbahn im Thüringer Wald erinnert.



Dr. Franz Rittig, Jahrgang 1954, seit 25 Jahren in der Modellbahnbranche, war Redakteur bei den Zeitschriften „Modelleisenbahner" und „Eisenbahnjournal", Produktmanager in der Modellbahnindustrie und ist seit 2003 als Redakteur der MIBA tätig.
MIBA- und EJ-Leser kennen den Technikhistoriker und zehnfachen Sachbuchautor als Verfasser zahlloser Beiträge über Vorbild und Modell. Zu seinen Spezialthemen gehören Geschichte und Technik der Dampflok sowie historische Aspekte der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Seine Veröffentlichungen über Bahnbetriebswerke und Lokstationen, Konstruktion und Einsatz von Akku-Triebwagen und zur Baureihenfamilie V 300 zählen zu den erfolgreichsten Publikationen der Verlagsgruppe Bahn.
Besuchern von Modellbahnmessen ist Dr. Rittig seit vielen Jahren als Moderator bekannt. Das besondere Interesse des aktiven Modellbahners gehört den Kleinbahnen. Mit seinen gefragten H0-Dioramen nahm er u.a. an OntraxS! in Utrecht, an der Modell-Hobby-Spiel in Leipzig und zahlreichen polnischen Modellbahnausstellungen teil. Dr. Franz Rittig ist Ehrenmitglied des polnischen Clubs der Modulbahner PMM H0 und lehrte als Hochschuldozent wiederholt zu Themen der Technikgeschichte in Polen und Deutschland.

Bibliografische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter http://dnb.dbb.de abrufbar.
ISBN 978-3-89610-727-5

©2019 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

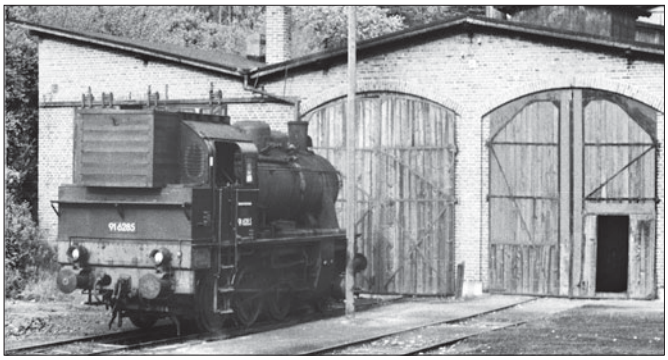
Layout und Satz: Dr. Franz Rittig

Redaktion: Dr. Franz Rittig

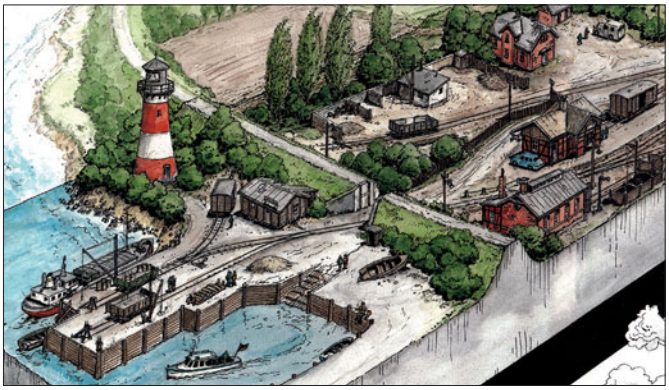
Repro: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Creo Druck- und Medienservice GmbH, Bamberg

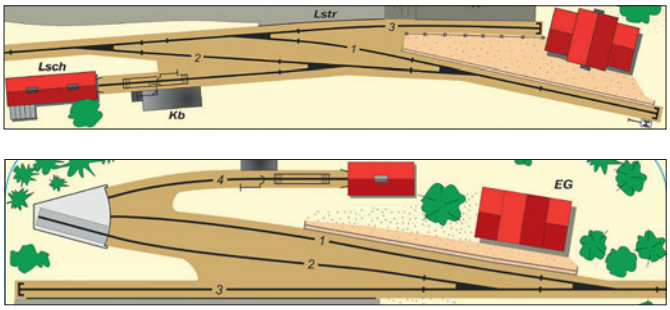
6 Wiedergeburt in Thüringen: Die verschwundene Trusebahn ist zurück – in H0e! Ein Vorbild-, Planungs- und Baubericht.



46 Kurze Loks und eigentümliche Züge: Schlotheim war einst der Betriebsmittelpunkt einer Kleinbahn mit ELNA-Lokomotiven.



82 Mit Reinhold Barkhoff an die See: Wie aus einer Urlaubsidee eine romantische Modell-Kleinbahn mit viel Betrieb wird.



88 Idee mit Folgen: Ein Gleisplanvorschlag der MIBA veranlasste zwei Modellbahner zu Planung und Bau alternativer Anlagen.

Zur Sache
Warum nicht eine Kleinbahn? 3

VORBILD & MODELL

Von der 750-mm-Kleinbahn zur Modulanlage
Die Kleinbahnzeit im Trusetal 6

Kleinbahn-Endstation mit nur drei Weichen
Das schmale Karow 26

Straßenbahn, Güterverkehr und Kleinbahnflair
Kohle mit der Überlandbahn 36

MOTIV & PLAN

Erinnerungen an Klein- und Privatbahnen
Das ELNA-Refugium Thüringens 46

Von Vorbildmotiven zum Phantasiediorama
Zeitreise nach Ingersleben 52

Wolfgang List über Vorbilder und Modellpläne
Altmärkische Kleinbahnmotive 58

Peter Sommerfeld über ein Motiv in zwei Varianten
Putlitz groß und Putlitz klein 68

Die Meterspurbahn von Eisfeld nach Schönbrunn
Die Dampfbahn am Waldrand 74

PHANTASIE & PLAN

Alter Entwurf mit neuer Idee
Kleinbahn zur See in H0e 82

Ein MIBA-Entwurf – zwei H0-Anlagen
Vorschlag mit Folgen 88

VORBILD & PHANTASIE

Zwei Diorama-Anlagen mit Kleinbahnbetrieb
Alt Warnow und die Heidebahn 96

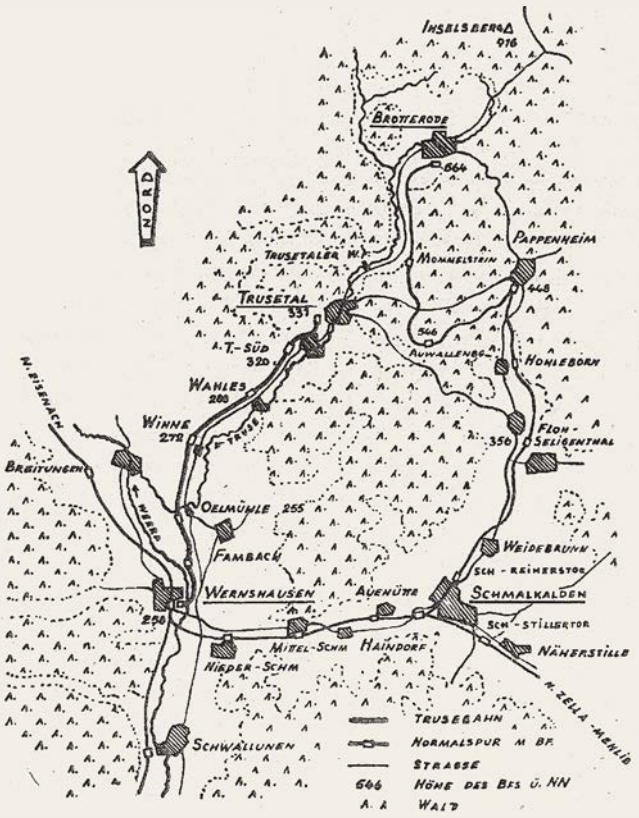
Zugbildung nach Vorbild und auf der H0-Kleinbahn
Vielfalt und Improvisation 108

108 Bunte Zugbildung: Auf der H0-Kleinbahnanlage „Altdampfleben" verkehrt eine Vielfalt ungewöhnlicher Zuggarnituren.

Von der 750-mm-Kleinbahn zur Modulanlage in H0e

Die Kleinbahnzeit im Trusetal

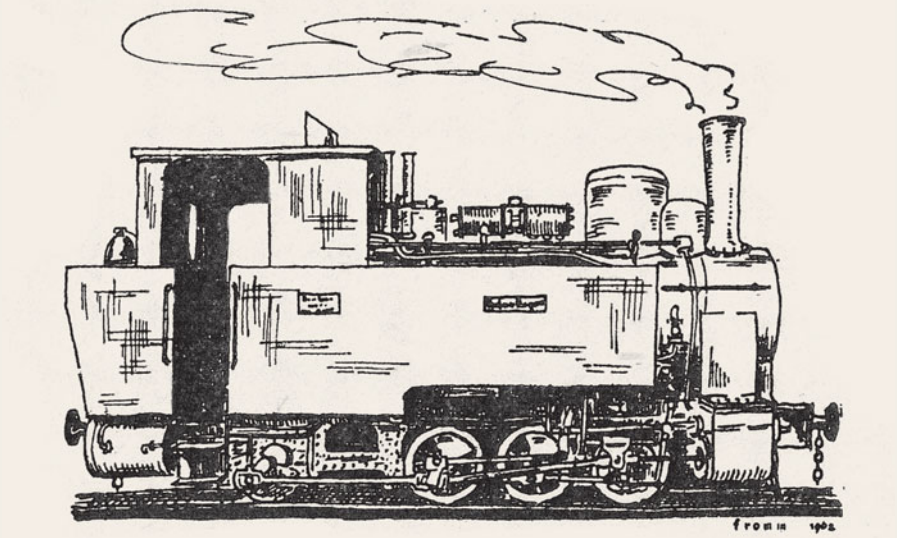
Die einzige 750-mm-Bahn im Thüringer Wald führte von Wernshausen an der Werratalbahn Eisenach–Lichtenfels nach Herges-Vogtei, das später Trusetal hieß. Die Kleinbahn entstand 1899, erlebte ihre Blütezeit nach 1950 und wurde Ende der 1960er-Jahre stillgelegt. Mit ihrem lange Zeit eher eigentümlichen Fahrzeugpark stand sie nur selten Pate für Nachgestaltungen im Modell. Unweit der heute fast vergessenen Strecke zu Hause, musste Steffen Volkholz viel recherchieren und detailliert planen, um die Kleinbahnzeit im Trusetal wieder aufleben zu lassen, wenn auch „nur“ in H0e!

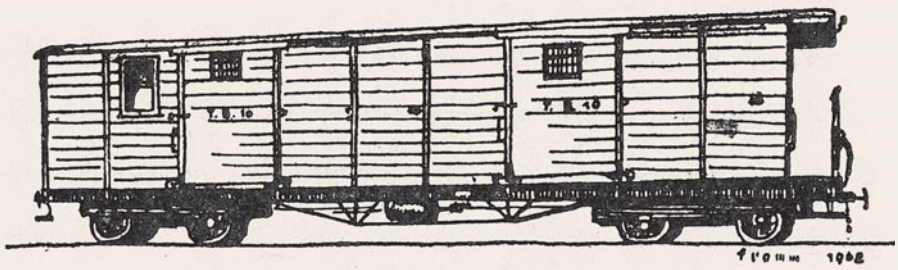


Das Foto oben entstand am Eröffnungstag der Kleinbahn im Juli 1899. Der kleine B-Kuppler gehörte zur Erstausstattung. Das prachtvolle Fachwerk des Empfangsgebäudes entsprach den hennebergisch-fränkischen Bautraditionen in Südthüringen. *Foto: Carl Simon, Slg. Tino Herrmann*

Diese Handzeichnung von Günter Fromm spiegelt die Bahnlandschaft Südthüringens Mitte des 20. Jahrhunderts wider. Noch waren alle Strecken in Betrieb. *Zeichnung: Slg. Franz Rittig*

Auch in der Endzeit der Kleinbahn als Nebenstrecke der Deutschen Reichsbahn vermittelte der Bahnhof Trusetal (hier im Frühjahr 1967) immer noch all das, was Kenner solcher Szenerien schlechthin als „Kleinbahnatmosphäre" umschrieben. *Foto: Slg. Tino Herrmann*





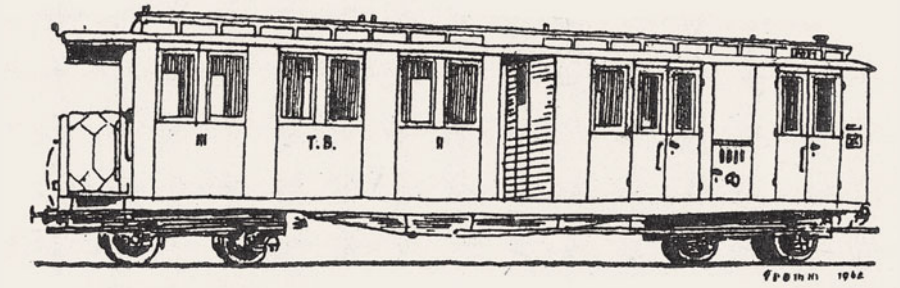
Die Trusebahn (T.B.) besaß lange Zeit einen eher seltenen Fahrzeugpark, den es anderswo so nicht gab. Mangels Fotos hielt Günter Fromm einige der Fahrzeuge 1962 in Federzeichnungen fest. Oben die 1901 von Hagans gelieferte Lok „Henneberg", unten der T.B. 10. Ursprünglich zum Transport von Spat in Säcken gedacht, wurde er später auch als Packwagen verwendet.

Nachdem im Winter 1895/96 das Bergdorf Brotterode am Inselsberg durch ein verheerendes Flächenfeuer niedergebrannt war, verlegte eine Pionierbrigade des preußischen Militärs eine 600-mm-Feldbahn (als zweifellos wertvolle Manövermaßnahme) zum Wiederaufbau der Ortschaft. Die Strecke durchzog das Trusetal und berührte die Gemeinde Herges-Vogtei. Dort wünschte man sich aber mehr als nur eine Feldbahn; man wollte eine „richtige" Eisenbahn mit Güter- und Reisezügen. Die Übernahme der Brigadebahn kam schon deshalb nicht infrage, weil man sie mit Rüstungstechnik aus Heeresbeständen errichtet hatte. Zudem wurde die obere Teilstrecke hinter Herges-Vogtei hinauf nach Brotterode nicht mehr benötigt, denn das neu erbaute Bergdorf bekam Anschluss durch eine regelspurige Strecke, die in Kleinschmalkalden begann. Damit konnte die fürs Trusetal erhoffte Kleinbahn in Herges-Vogtei enden, was die Kosten ihres Baues natürlich spürbar dämpfte.

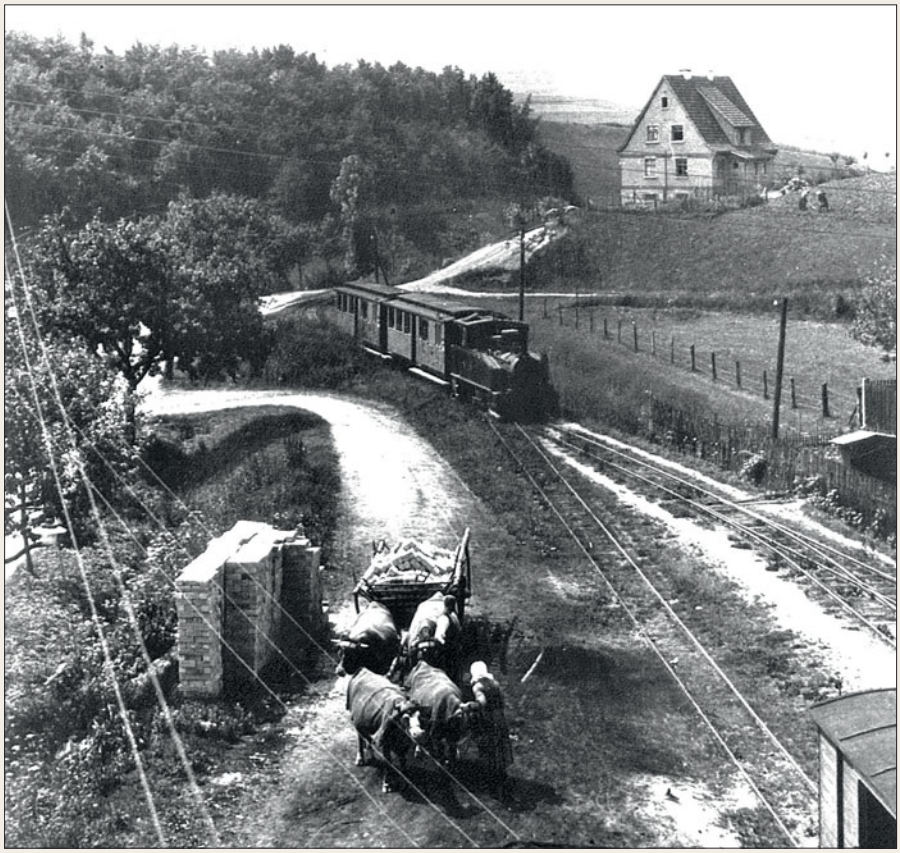
Sparsamkeit und Heimatsinn

Bereits 1899 rollten die ersten Züge auf der neuen 750-mm-Kleinbahn von Wernshausen nach Herges-Vogtei. Bei ihrem Bau hatte man gespart, wo im-

Das Foto in Bildmitte (Juni 1932) erzählt nicht nur vom schütteren Oberbau der Kleinbahn, sondern auch vom Thüringer Waldgebirge mit seinen steilen Wegen: Den Einachskarren müssen vier Ochsen schleppen! Der Zug in der Einfahrt Herges-Vogtei hat die Personen-, Gepäck- und Postwagen T.B. 1 und T.B. 2 am Haken. Rechts Federzeichnung des T.B. 2, der zu DR-Zeiten als KBpw Post 4 Nr. 974-401 lief. *Foto: Slg. W. Klemm*



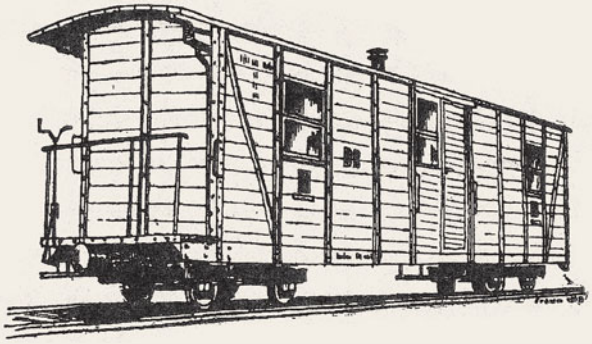
mer es ging, vor allem beim Oberbau. Eine beachtliche Ausnahme bildete allerdings das Empfangsgebäude in Herges-Vogtei: Das bis in kleinste Details mit überraschender architektonischer Sorgfalt geplante und errichtete Gebäudeensemble spiegelte mit seinem romantisierenden Fachwerk althergebrachte Bautraditionen wider und erzählte mit dem hohen Krüppelwalmdach und dem großzügigen Balkenbogen in der oberen Giebelverkleidung vom Heimatsinn des Baumeisters, der sich wohl ganz dem hennebergisch-fränkischen Baustil Südthüringens verpflichtet fühlte. Dass von all dieser Pracht in späteren Jahren einiges unter Schieferflächen und Putz verschwand, nahm dem kleinen Endbahnhof viel von seiner historisierenden Atmosphäre.



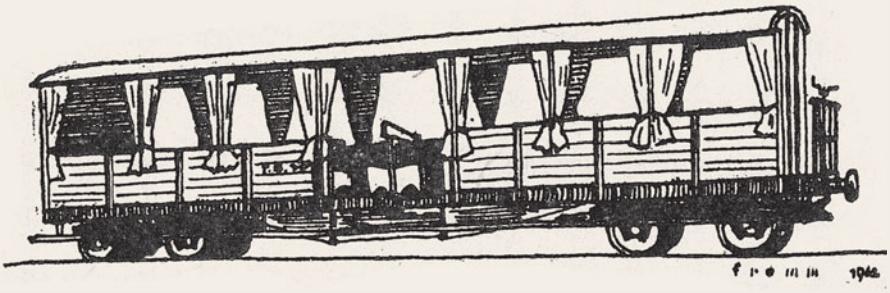
Bescheidene Gleisanlagen

Ausgedehnte Gleisanlagen, wie sie von den staatlichen sächsischen 750-mm-Bahnen her bekannt waren, kamen im Trusetal sowohl aus Kostengründen als auch im Hinblick auf den absehbaren Verkehr nicht infrage. Gleise und Weichen beschränkten sich auf das Notwendigste, was freilich niemanden überraschte, zumal sich die neue Strecke zunächst „nicht rechnen“ wollte.

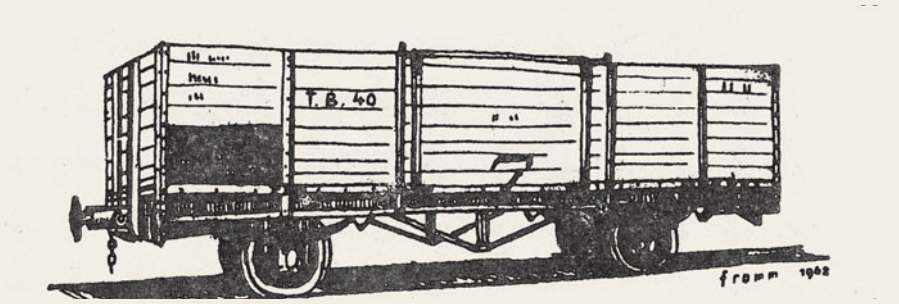
Erst als 1904 der Bergbaubetrieb der Eisensteingrube „Mommel“ den verlangten Gleisanschluss erhielt, begann die Kleinbahn auch lukrativ zu fungieren. Nach Steffen Dietsch, dem kenntnisreichsten Chronisten und Autor in Sachen Trusebahn, erreichte der Güterverkehr erst am Ende des Ersten Weltkriegs einen gewissen Höhepunkt mit täglich bis zu 14 regelspurigen Wa-



Nach den Aufzeichnungen von Günter Fromm zählte dieser Personenwagen (!) als späterer KC 4 zur Erstausstattung der Trusebahn.

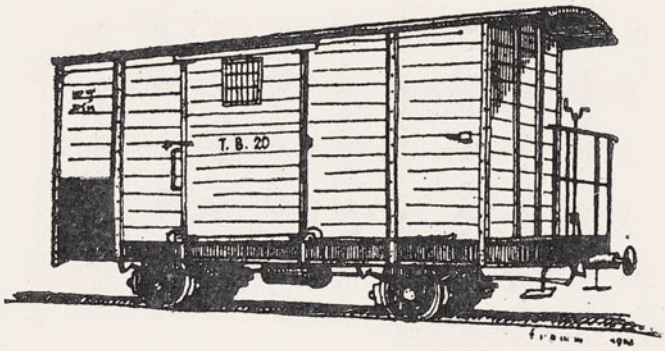


Eher seltene „Gefährte“ waren zwei Fakultativwagen für Reisezüge, die als Sommerwagen aus vierachsigen OO-Güterwagen umgerüstet werden konnten. Sie erhielten dazu Sitzbänke, ein festes Dach und Segeltuchvorhänge. Nach Günter Fromm, der 1962 nur von einem Wagen wusste, trug dieser die Gattungsbezeichnung KB 4 tro.

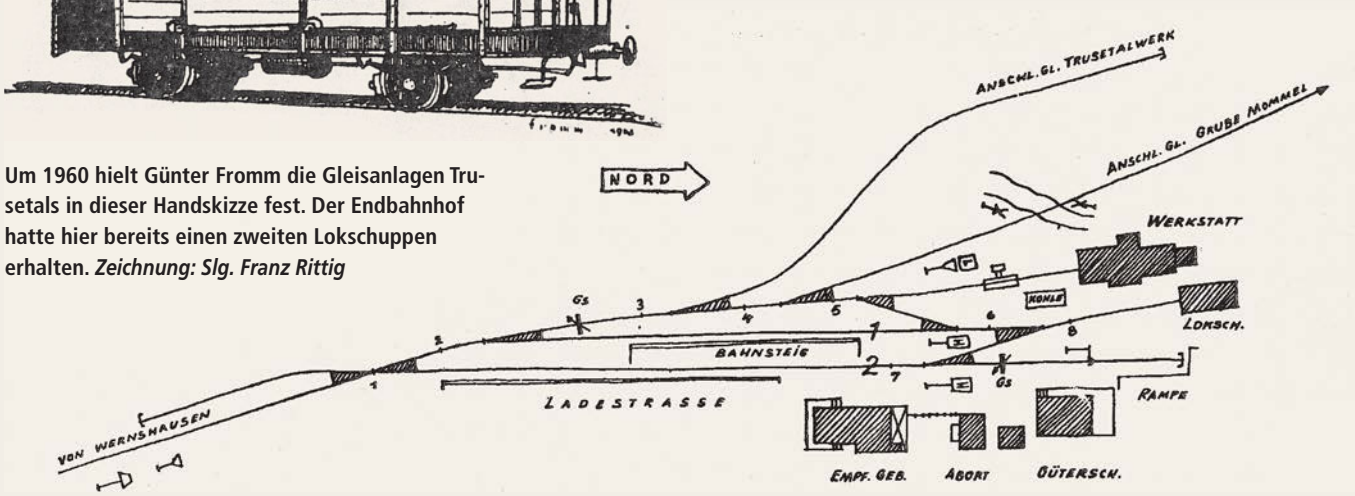


Dass die Zweiachser T.B. 40 (links) und 41 nach 1950 kaum eingesetzt und 1959 ausgemustert wurden, war logische Konsequenz der Massentransporte von Eisenstein und Manganschlacken in regelspurigen Güterwagen auf Rollwagen.

Endzeitstimmung 1968 in Trusetal: Auf Gleis 1 wartet ein Rollwagenzug. *Foto: Dieter Wünschmann, Slg. Tino Herrmann*



Auch dieser Zweiachser (links) diente dem Transport von in Säcken versandtem Spat. Als Günter Fromm ihn 1962 als T.B. 20 zeichnete, war er noch als Gw mit der Nr. 97-38-21 vorhanden, aber nicht mehr im Einsatz. *Federzeichnungen: Günter Fromm, Slg. Franz Rittig*



Um 1960 hielt Günter Fromm die Gleisanlagen Trusetals in dieser Handskizze fest. Der Endbahnhof hatte hier bereits einen zweiten Lokschuppen erhalten. *Zeichnung: Slg. Franz Rittig*

Während man bei den Gleisanlagen sparte, wurden das Empfangs- und einige der Nebengebäude im handwerklich recht aufwendigen, hennebergisch-fränkischen Fachwerkstil errichtet.

Anhand alter Bauzeichnungen rekonstruierte Uwe Volkholz die historischen Originalansichten. Das Gebäude hat in H0 eine (am Sockel gemessene) Gesamtlänge von über 30 cm. Der Umrechnungsfaktor von den Zeichnungen auf H0 beträgt 1,75.

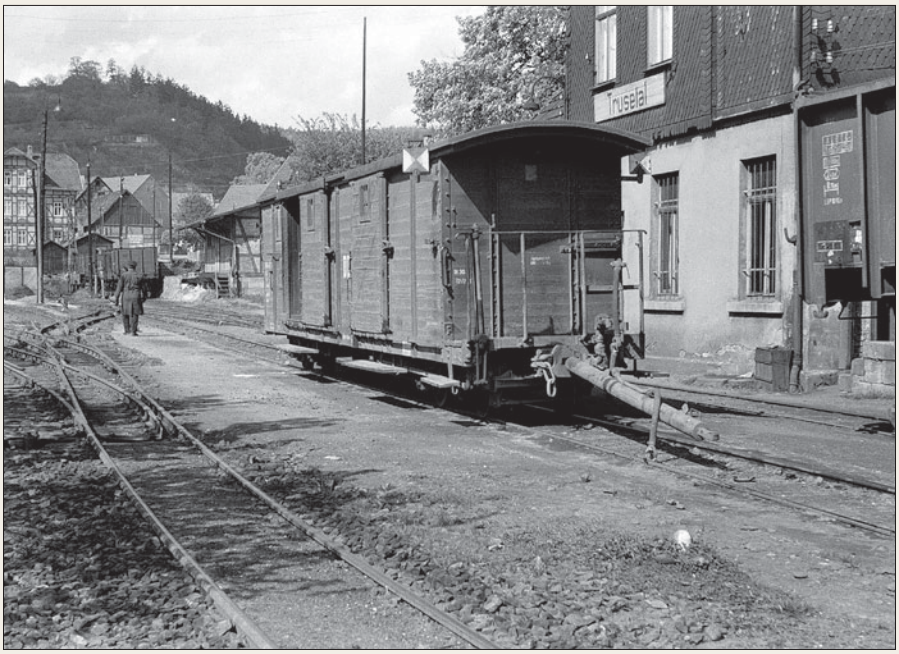
Links: Ansicht des Empfangsgebäudes Trusetal von der Südseite, wo der angebaute Fachwerkgüterschuppen stand. Am Giebel ist noch 1967 der einstige Ortsname „Herges-Vogtei" erkennbar. Auf Gleis 1 wartet 99 772 mit einem der letzten Züge auf die Abfahrt nach Wernshausen. ***Foto: Slg. Tino Herrmann***

gen, die (mit Eisenstein oder Manganschlacken beladen) auf Rollböcken nach Wernshausen zu bringen waren.

Durch die Unsicherheiten von Nachkrieg, Inflation und Weltwirtschaftskrise schlingernd, vermochte die Kleinbahn nur durch strikte Sparsamkeit zu überleben. Wegen der Erztransporte zu Beginn des Zweiten Weltkriegs noch als „kriegswichtig" eingestuft, konnte die Bahn zumindest den abgängigen Oberbau sanieren. Als vor Kriegsende die Werrabrücke gesprengt wurde, lief fast nichts mehr. Erst ab Oktober 1945 normalisierte sich der Betrieb wieder.

Blütezeit in den 1950er-Jahren

1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Trusebahn. Die Stichstrecke mit ihren Erz-, Fluss- und Schwerspatzügen musste in der rohstoffarmen DDR unbedingt weiterleben. Man erneuerte die Gleise und beschaffte Rollwagen. Mit 99 772, 99 786 und 99 794



Vor dem Empfangsgebäude des Endbahnhofs steht der uralte T.B. 10 der Trusebahn. Einst als Güterwagen im Einsatz, diente er (wie man unschwer an der Kuppelstange erkennt) bis in die letzten Tage der Reichsbahnstrecke als Güterzugbegleit- bzw. Packwagen für die Rollwagenzüge. ***Foto (1968): Detlef Hommel***