

DM 12,50

100,- öS, 12,50 sfr
15,50 hfl, 305,- bfr
305,- lfr, 60,- dkr
280,- kc

Modell Eisen Bahner

SPEZIAL

Nr.4
Herbst 1998

E80267

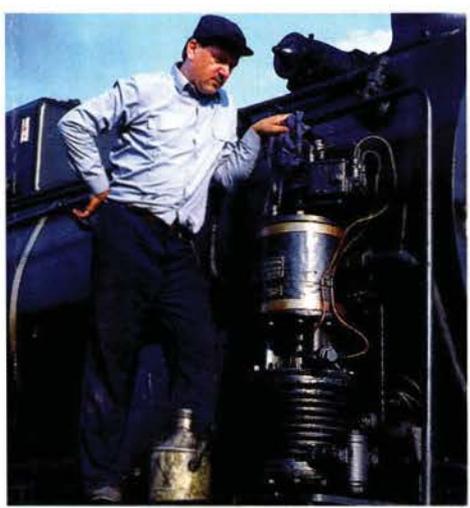


Freie Fahrt auf
Markersbacher
Viadukt



Die faszinierendsten Bahnlandschaften Vom Vogtland bis ins Erzgebirge

- Dampfwolken über Glauchau
- Achterbahn in Plauen
- Die letzte Zuflucht der G 12



38205: Abschied vom letzten Rollwagen

- Wie Sachsens echte 94 im Modell entsteht
- Länderbahnträume in H0

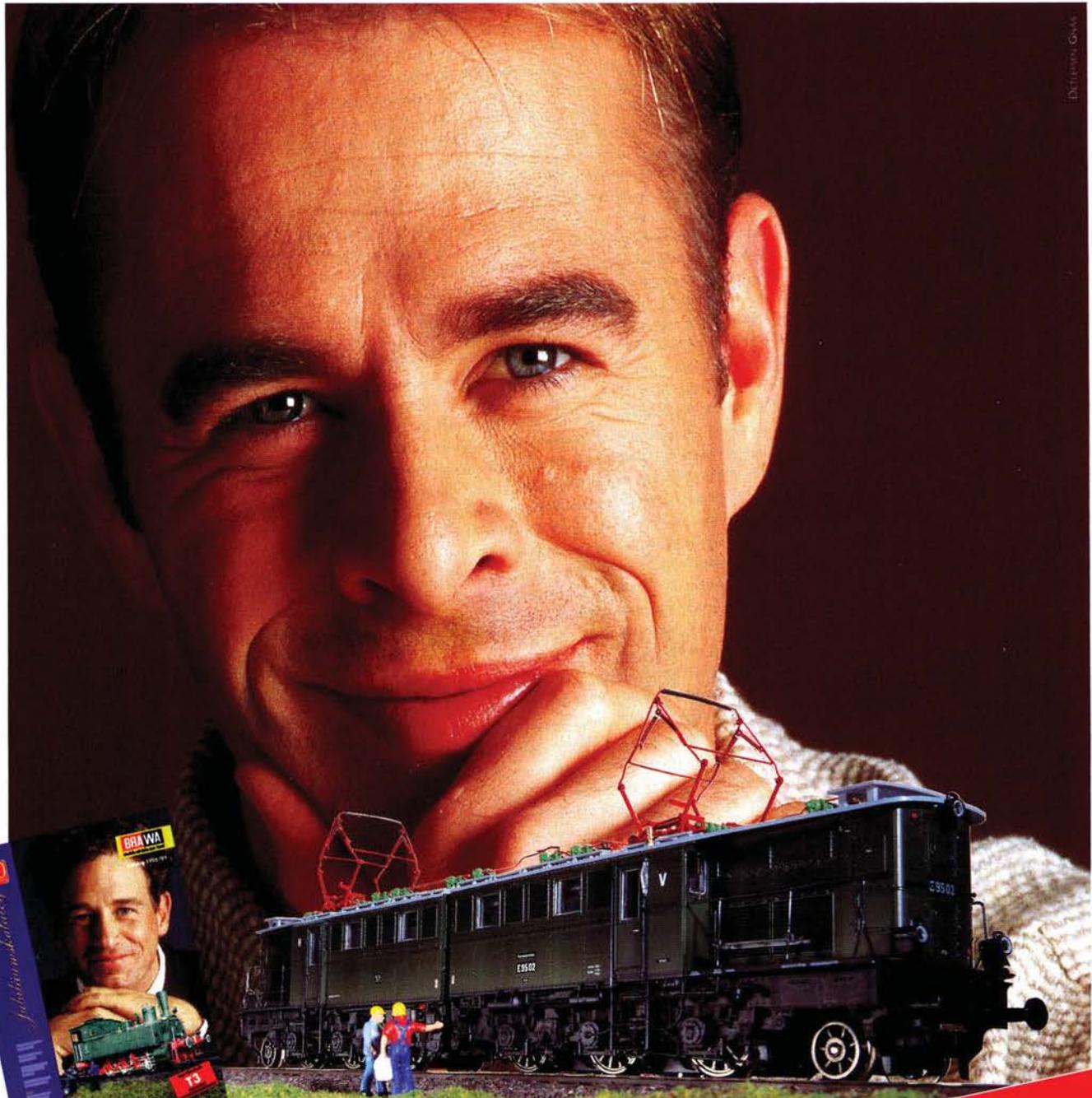
Marktübersicht
Alle Gebäude, Loks und Wagen der Region



Im Preßnitztal dampft's wieder

Aufschwung Ost auf schmaler Spur

Die E 95 02 des Verkehrsmuseums Dresden – jetzt als HO- und N-Modell !



Die E95
Jetzt auch für Spur N

Ja,

- Senden Sie mir bitte kostenlos den
 - Brawa-Neuheitenprospekt 1998
 - Life-Like US-Lokomotiven-Prospekt
- Senden Sie mir den Brawa-Hauptkatalog 1998/99 incl. Neuheiten (148 Seiten). Ich habe DM 10,- (bar/Euroscheck) beigelegt.

Name _____

Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

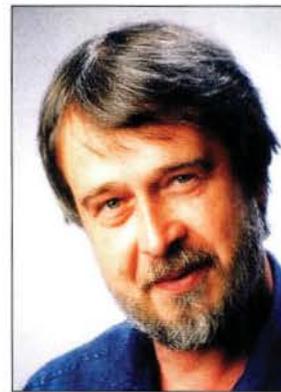
Coupon ausfüllen und absenden an: BRAWA, Postfach 1260, 73625 Remshalden, Fax 0 71 51 - 7 46 62. Telef. Neuheitenprospekt-Bestellung 0 71 51 - 9 79 35 51

MEER 11-98



Spur H0-Neuheiten '98: Titlis-Seilbahn, Tenderlok T3, BR 216, limitierte Auflage Köf „Haifischmaul“, US-Loks ALCO, GP 9, GP 20 Schienentraktor Te III, Flach- und Kohlewagen, Bausätze US-Freight Cars
Varianten: BR 102, BR 312, BR 110, E 42, DB-Diesellok 219
Spur N-Neuheiten '98: E 95, DB-Diesellok 219, BR 110, BR 234 Dreier-Set US-Loks ALCO, SW 9, Varianten: E 42, VT 772 Schienenbus-Set
Wir stellen aus: Oktober „Modell und Hobby“, Leipzig.
November „Modellbahn“, Köln.
<http://www.brawa.de>

Sachsens Schätze heben



Dr. Karlheinz Haucke

Die Höhen und ausgedehnten Hochflächen des Vogtlandes und Erzgebirges sind steinig. Fruchtbar ist dagegen die Erfindungsgabe der Menschen in dieser Region. Räuchermännchen, Nußknacker und Plauener Spitze genießen Weltruf. Die sächsischen Eisenbahnen haben als Transportmittel seit 1837 ihr Teil dazu beigetragen.

Innovationen begleiten Sachsens eisernen Weg, auf schmaler wie auf Regelspur. Deutschlands erste Eisenbahnbrücke entstand auf sächsischem Boden. Der erste Bahntunnel wurde hier gebohrt. Gehen Sie mit auf Entdeckungs- und Zeitreise durchs Land der Flügelradpioniere.

Sie sind dabei, wenn in Glauchau der Dreischlag wummert, wenn die Wismut-G 12 stöhnend ihre strahlenden Frachten schleppt. Staunen Sie mit, wenn sich im Preßnitztal der Phönix aus dem Aschekasten erhebt.

Das Feuer im letzten Rollwagen ist zwar erloschen; aber wenn Sie Rainer Albrecht folgen, gehört die originalgetreu nachgebaute 38 205 schon bald zu den Prunkstücken auf Ihrer H0-Anlage.

Auch der Markersbacher Viadukt kommt für Sie zu neuen Ehren. Das Abenteuer Steilrampe Eibenstock erfährt eine Wiederbelebung. Und die Achterbahnfahrt mit der Tram bleibt gewiß unvergessen.

Tricks und Tips, Marktübersicht, Anlagenträume, einmalige Bilder, spannende Berichte bedeuten puren Lesespaß. Mit diesem neuen Sonderheft holen auch Sie sich ein Stück Sachsen-Stolz nach Hause. Bei der Schatzsuche auf den nächsten 98 Seiten wünsche ich Ihnen viel Spaß.



Ihre "SPEZIAL"-
Eintrittskarte
ins Land der
Sachsen und
Flügelradpioniere

IMPRESSUM

Modelleisenbahner
Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 75
Telefax (07 11) 2 10 80 74

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (v.i.S.d.P.)

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

MITARBEITER DIESES HEFTES
Rainer Albrecht, Helmut Bach, Dirk Endisch,
Thomas Hanna-Daoud, Wolfgang Herdam,
Jürgen Hörstel, Udo Kandler, Michael Klaus,
Jürgen Krantz, Michael Kratzsch-
Leichsenring, Rolf Kuchenbrandt, Hartmut
Lange, Uwe Lechner, Manfred Lohkamp, Jürgen
Rech, Klaus Richter, Andreas Stirl, Dominik
Stroner Georg Wagner, Burkhard Wollny

ANZEIGEN
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Barbara Dürnberger

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-1742
Telefax (07 11) 1 82-1705

Preis des Einzelhefts: DM 12,50

Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

Der MODELLEISENBAHNER SPEZIAL erscheint
unregelmäßig. Höhere Gewalt entbindet den
Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden. Alle
Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte,
Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt
der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 20050) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 2, gültig ab
Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

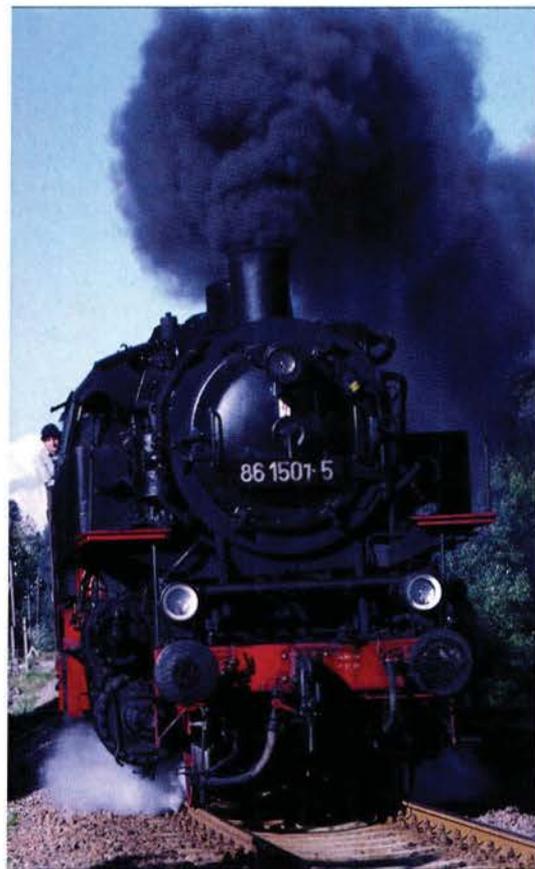
ISSN 0026-7422



INHALT

Dampflok-Reservat

In den 80er Jahren erfuhr die Baureihe 86 ein spätes Glück. Dank der Ölkrise reaktivierte das Bw Aue auf der Crottendorfer Strecke seine Tenderloks. **14**



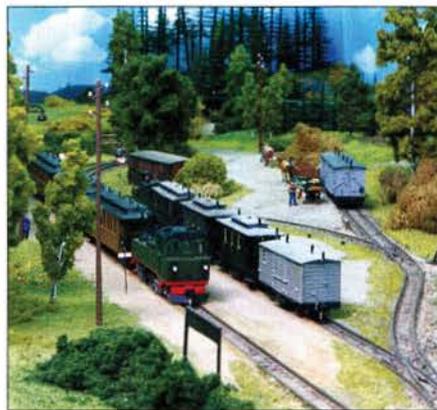
Fenster zum Oybin

Fotos und Gleispläne anno 1910 dienten als Vorlage für die Bahnhöfe Oybin und Oybin-Niederdorf. Mit der H0e-Modulanlage erfüllen sich Bertilo Nissel und Detlef Hanschke einen Wunschtraum. **20**



Abschied: Tender voran auf dem Rollwagen

Fast 20 Jahre stand die 38 205 als letzte sächsische Länderbahn-Maschine noch unter Dampf. Die Fahrwerksfrist ist inzwischen abgelaufen, eine Aufarbeitung derzeit nicht geplant. Nun träumt der auf Hochglanz polierte Rollwagen im Hilbersdorfer Lokschuppen vor sich hin. **6**



Rollen-Spiel **6**

In Sachsens letztem Rollwagen erlosch in den letzten Märztagen 1998 das Feuer. Die 38 205 darf nun von längst vergangenen Länderbahn-Zeiten träumen.

Spätes Glück **14**

Im Dampflokreservat Erzgebirge setzte die Reichsbahn fast alle ihr noch verbliebenen Lokomotiven der Baureihe 86 ein.

Ohne jede Eile **20**

Bertilo Nissel und Detlef Hanschke erfüllen sich einen lang gehegten Wunsch. In H0e wächst ihre Modulanlage nach sächsischen Schmalspur-Motiven.

Meisterschule **26**

Wenn Großvater, mal ernst, mal heiter, erzählte: Königlich sächsischer Lokführer war Richard Richter, dessen Erinnerungen sein Enkel aufgezeichnet hat.

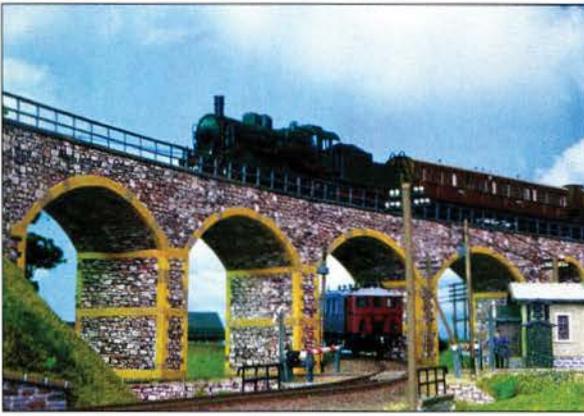
Schluß-Akkord **30**

Letzte Hochburg der Reko-58er war das Bw Glauchau. Die 58 3047 erfreut sich noch heute bester Gesundheit.

Auf der Steilrampe

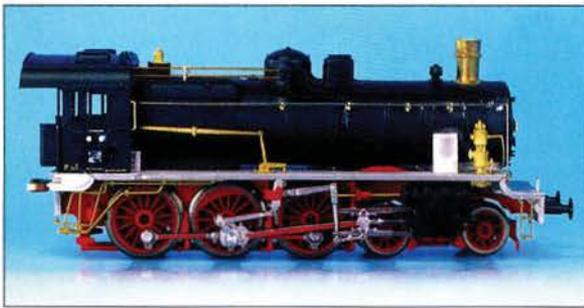
Die sächsische XI HT, bei der Reichsbahn eingereicht als 94.20, meisterte auch die Steilrampe Eibenstock. Rainer Albrecht zeigt, wie aus dem Bausatz von Model Loco die echte Kletter-Sächsin entsteht. **74**





Lausitzer Brückenschlag

Er ist der Blickfang der Epoche-I-Anlage: Den Großschönaauer Viadukt hat Thomas Becher nachgebaut. Dabei dienten dem Modellbauer und Vorbild-Fan Originalfotos als Vorlage. **82**



Museums-Lok fürs Modell-Bw

Das Piko-Modell des Rollwagens ist eine gute Basis für die Museums-Lok 38 205. Mit dem Bausatz von Günther und den Ideen Rainer Albrechts kann eigentlich gar nichts schiefgehen. **78**



Bester Gesundheit

Die rührige Glauchauer Freizeitgruppe des Bahnsozialwerks (BSW) hegt und pflegt die 58 3047. Nach einer Hauptuntersuchung 1993 im Raw Meiningen erfreut sich der Dreischläger bester Gesundheit. **30**

Der Rivale **38**

Der Kampf Davids gegen Goliath begann 1996 im Vogtland. Inzwischen ist das Verhältnis zwischen Vogtlandbahn und DB AG aber deutlich entkrampfter.

Plauens Profis **44**

Störungsfrei vom ersten Tag an: Auf den bewährten Tatra-Gelenktriebwagen des Typs KT4D-M lassen Plauens Straßenbahner seit 1976 nichts kommen.

Junior-Partner **48**

Im Preßnitztal feiert dank der Interessengemeinschaft die Schmalspurbahn eine Renaissance. Und der Nachwuchs ist mit Feuereifer als Schaffner oder Weichensteller am Werk.

Gefahr-Gut **56**

Über 25 Jahre schallten die Auspuffschläge der Wismut-G 12 durch die Täler rund um Aue. Oft hatten sie Güterzüge mit strahlender Fracht am Haken.

Breitensport **62**

Speziell für die Müglitztalbahn entwickelte die Reichsbahn Loks und Wagen. Der Aufschwung kam mit dem Wintersport.

Aufgeschoben – aufgehoben **68**

Die Steilrampe Eibenstock war ein Muß für Dampflok-Fans. Dort schoben die letzten 94.20 bis Oktober 1975 Dienst.

Angel-Sächsin **74**

Die sächsische 94 gibt es als Bausatz von Model Loco. Mit den Kniffen Rainer Albrechts ist der Erfolg gesichert.

Tiefergelegt **78**

Der niedrige Umlauf ist ihr Markenzeichen: Die 38 205 wird dank Rainer Albrecht zum Anlagen-Schmuckstück.

Zeitversetzt **82**

Thomas Becher liebt das Besondere. Seine sächsische Nebenbahn in H0 setzt die Zeit zwischen 1918 und 1920 in Szene.

Schaufenster **88**

Modell-Highlights: Gebäude, Lokomotiven, Waggons und Straßenfahrzeuge aus und für Sachsen gibt es in Hülle und Fülle.

Tragende Rolle **94**

Kommt zu neuen Ehren: Der Markersbacher Viadukt ist das Prunkstück der Schwarzenberger Clubanlage.



Steil, bunt, beliebt

Eine Achterbahnfahrt mit Plauens Straßenbahn ist allemal eine Reise ins Vogtland wert. Dem bewährten Tatra-Gelenktriebwagen des Typs KT4D-M verpaßten Plauens Profis Sitzkomfort. **44**



Chemnitzer Schmuckstück

Rollen-Spiel

Fast 20 Jahre dampfte die 38205 als letzte sächsische Länderbahn-Maschine durch die Lande. Im Frühjahr 1998 erlosch aber das Feuer in ihrem Kessel.

Foto: M. Kratzsch-Leichsenring

■ Goldgelb glänzen die messingfarbenen Kesselbänder. In den blank polierten Flächen der Trieb- und Kuppelstangen spiegeln sich die ersten Strahlen der Morgensonne, und die Nieten des Tenders funkeln wie kleine Diamanten. Aus der Schornsteinröhre quellen kleine Rauchschwaden. Nur das Schmatzen und Zischen der Luftpumpe stört die Stille. Lokführer und Heizer geben ihrer Dampflok, der 38205, den letzten Schliff. Sie soll glänzen, wenn sie heute, am 13. September 1997, den Sonderzug von Zwickau nach Cranzahl schleppt. Lokführer Ralf Schlentzek und sein Heizer Andreas Schindler wissen, daß diese Fahrt für sie vielleicht der letzte Dienst auf dem Rollwagen ist, denn die anderen Einsätze auf der Dampflokomotive sind bereits an Kollegen vergeben.

Doch heute muß der letzte betriebsfähige Rollwagen noch einmal zeigen, was in ihm steckt. Bevor Ralf Schlentzek das Bahnbetriebswerk mit der 205 verläßt, kontrolliert er gründlich mit Hammer und Handlampe das Lauf- und Fahrwerk des Rollwagens. Anschließend prüft er sorgfältig, ob der Kipprost auch richtig



⚡

Deutsche Reichsbahn

38 205

Rbd Dresden

Bw Chemnitz

WM80

P 35 15

Rbr [E-P] u.Z

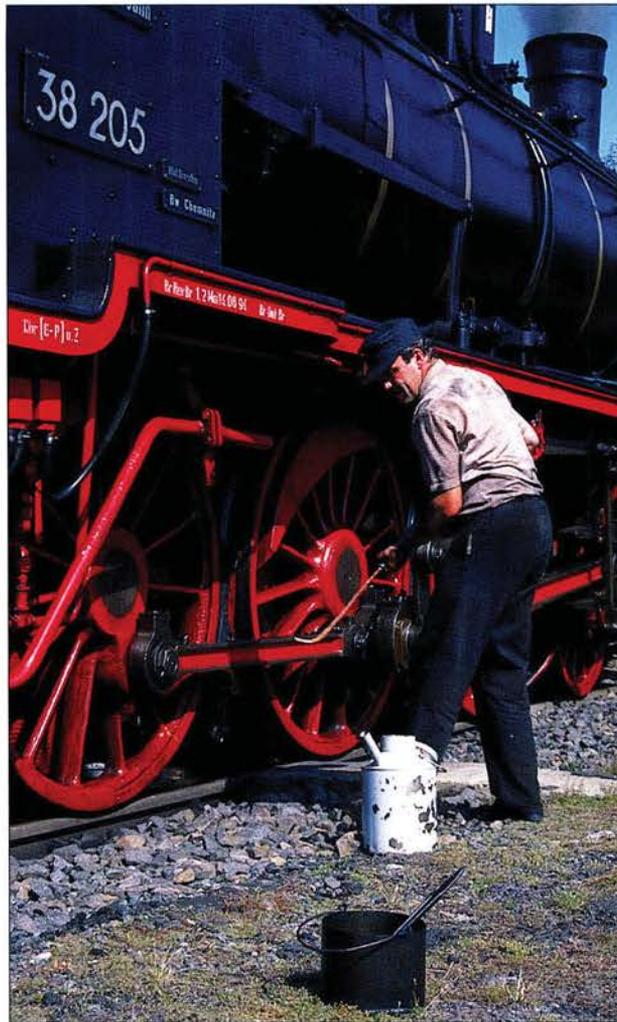
Br Rev Br 1.2 Mei 14.06.94 Br Unt Br



Auf Wanderschaft durch das Sachsenland

Bevor die 38 205 auf Fahrt geht, sorgt Ralf Schlentzek dafür, daß kein Teil klemmt oder quietscht.

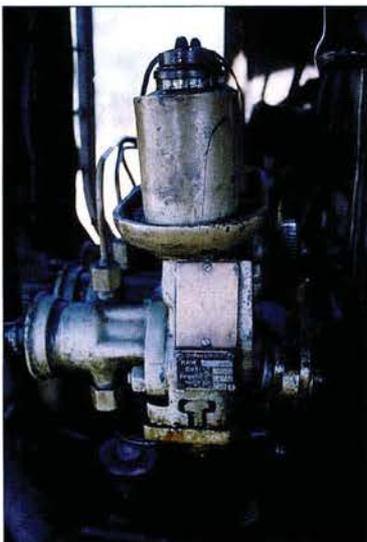
Heizer Andreas Schindler wirft einen prüfenden Blick auf den Wasserstand und den Kesseldruck.



hochgekurbelt ist. Mit der Kipprost-Spindel unterm Arm entert er das linke Umlaufblech, denn im Gegensatz zu den Einheits- und Neubauloks wird der Kipprost der 38 205 nicht vom Führerhaus, sondern vom Umlaufblech zwischen der zweiten und der dritten Kuppelachse bedient. In der Zwischenzeit hat Andreas Schindler die großen Lager der Maschine abgeölt und die rot-weiße Schlußscheibe an den Puffer gehängt, denn von Glauchau bis Zwickau fährt der Rollwagen allein.

Bevor die alte Dame allerdings auf die Drehscheibe rollt, wärmt der Lokführer die Zylinder vor. Zischend entweicht der Dampf aus den Entwässerungsventilen, bevor er die Maschine völlig einhüllt. Das muß sein, denn sonst neigt jede Dampflok zum Wasserreißen – Und das kann schwere Schäden am Triebwerk verursachen. Nach gut zehn Minuten sind die Zylinder endlich warm. Mit einem hellen Pfiff ruft der Meister den Drehscheibenwärter, der auch prompt reagiert. Nach einer Runde auf dem Lok-Karussell rollt die 38 205 langsam von der Scheibe. Mit traumwandlerischer Sicherheit dirigiert Ralf Schlentzek die Maschine in den Bahnhof Glauchau. Kaum steht die Lok, heißt es „Fahrt Frei“.

Doch Tender voran ist eine Tour auf dem Rollwagen alles andere als ein Zuckerschlecken, denn der flache Tender bietet den beiden Eisenbahnern auf dem Führerstand kaum Schutz vor Wind und Wetter. Leider setzt noch leichter Nieselregen ein, der sich bis „Zwicke“ – so nennen die Eisenbahner des Erzgebirges Zwickau – zu einem richtigen Landregen steigert. Da bleibt dem Meister und seinem Gesellen auf dem recht engen Führerstand nichts anderes übrig, als die Segeltuchvorhänge zu schließen, damit sie nicht naß werden. In Zwick-



Klein und unscheinbar, doch unverzichtbar ist die Schmierpumpe für die Kolben und Schieber.

etzt geht's los – Lokführer Ralf Schlentzek öffnet den Regler und bringt den Rollwagen in Gang.





Im September 1997 präsentierte sich in der Abendsonne der auf Hochglanz polierte Rollwagen.

ke angekommen, überprüft Ralf Schlentzek die Lager, bevor es ins Erzgebirge geht. Die Strecken rund um Zwickau kennen Schlentzek und die 38205 haargenau.

Der Rollwagen, den Hartmann 1910 mit der Fabriknummer 3387 an die Königlich Sächsische Staats-Eisenbahn lieferte, verbrachte hier viele Jahre seines bewegten Loblebens. Als Nummer 656 dampfte sie sieben Jahre durch Westsachsen, bevor sie zur 3656 umgezeichnet wurde. Als die Deutsche Reichsbahn aus der Maschine 1925 die 38205 machte, gehörte sie

zum Stamm des Bahnbetriebswerkes (Bw) Werdau. Erst am 15. März 1931 wechselte sie für einige Monate zum benachbarten Bw Reichenbach, bevor die Reichsbahn-Direktion (Rbd) Dresden sie am 12. August 1831 in die Oberlausitz nach Bautzen versetzte.

Dort blieb sie einige Jahre, bevor sie nach dem Anschluß der sudetendeutschen Gebiete am 8. Oktober 1938 in das heutige Bw Decin verlegt wurde. Nach einem fast zweijährigen Gastspiel an der Elbe rollte die 38205 weiter nach Riesa, wo sie am 1. Mai 1940 eintraf. Das Ende des Zweiten

Weltkrieges erlebte die Maschine ohne Schäden im Bw Werdau. Allerdings hatten mangelnde Wartung und Pflege in den zurückliegenden Jahren dem Rollwagen arg zugesetzt, so daß man die Maschine am 18. August 1947 erst einmal abstellte. Fast drei Jahre wartete sie auf einen Platz in einem Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw). Zwischen dem 1. Juli und dem 10. November 1950 setzte das Raw Chemnitz den Rollwagen gründlich instand. Frisch lackiert traf er am 11. November

1950 im Bw Freiberg ein.

Elf Jahre setzte die kleine Dienststelle, zwischen Dresden und Chemnitz gelegen, die 38205 ein. Meist zuckelte sie mit Personenzügen durch das Tal der Freiburger Mulde nach Holzhau oder Nossen. Dabei lernte sie schon einmal das Bw Nossen kennen, das sie später unter ganz anderen Umständen wiedersehen sollte. Doch erst nach kurzen Gastspielen in Pockau-Lengefeld und Pirna wurde der Nossener Lokschuppen ab 21. Juni 1962 die Heimat des Roll-



Ein Erlaß aus Berlin rettet den Rollwagen



Foto: Sammlung Lohkamp

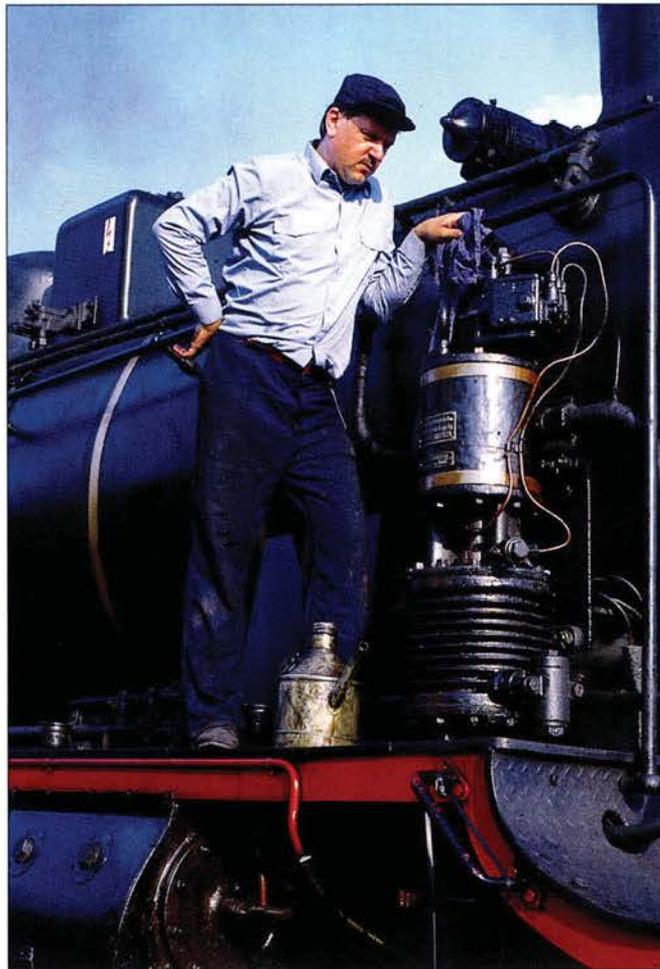
Mit einem Sonderzug legte die 38205 am 3. Oktober 1980 im Bahnhof Nossen einen Zwischenstopp ein.



Über ein Hebelsystem wird der Druckausgleich für die Zylinder bedient.

Mit Naßdampf- und Kompressoröl versorgt Andreas Schindler die zweistufige Luftpumpe der Lok.

Das Aufbrechen des Feuers mit dem Einzahn, „Durchrühren“ genannt, ist eine schweißtreibende Arbeit.



Stolze Sammlung

Das ehemalige Bw Chemnitz-Hilbersdorf, das heutige Sächsische Eisenbahnmuseum, ist seit 1979 die Heimat der 38205. Die Maschine befindet sich in bester Gesellschaft, denn zahlreiche Dampf-, Diesel- und E-Loks fanden hier nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst eine neue Bleibe. Der große Ringlokschuppen, Kernstück des zwischen 1897 und 1900 gebauten Bw, beherbergt unter anderen die sächsische 75515 und die badische 58261. Jeden ersten Samstag im Monat von 10 bis 16 Uhr kann die Chemnitzer Sammlung besichtigt werden.

wagens. Ab Mitte der 60er Jahre hatten die Lokleiter für die Sächsin keine richtige Verwendung mehr. Dennoch wechselte das Raw Leipzig-Engelsdorf am 1. Juli 1965 den Kessel der 38205 aus. Sie erhielt nun einen Hartmann-Dampferzeuger von 1925. Im neuen Kessel des Rollwagens loderte aber nur selten Feuer. Es gab einfach nichts mehr zu tun. Andere Baureihen verdrängten die Sächsin aus dem Zugdienst. Als die 38205 am 1. Juni 1968 ihre letzte Fahrt absolvierte, konnte sie auf ein stolzes Lokleben zurückblicken. Seit 1920 fuhr sie über 2,2 Millionen Kilometer. Anschließend reichte das Bw Nossen die Lokomotive in den Schadpark ein.

Normalerweise bedeutete das den sicheren Tod unterm Schneidbrenner. Nicht so bei der 38205, denn zu diesem Zeitpunkt tüftelten Verkehrsminister Erwin Kramer und der Chef der VES-M Halle, Max Baumberg, an einer Liste von Dampfloks, die als technische Denkmale erhalten bleiben sollten. Bei der Suche nach einem Rollwagen fiel die Wahl schließlich auf die 205. Für sie sprachen zwei Argumente: Sie war die älteste Lok mit dem jüngsten Kessel – ideale Voraussetzungen für die später geplante betriebsfähige Aufarbeitung.

Doch das war vorerst noch Zukunftsmusik. Zunächst fand das kalte Schaustück eine neue Unterkunft im Lokschuppen von Tharandt. Dieses Rollen-Spiel wurde nur von kurzen Auftritten bei Lokausstellungen unterbrochen. Erst 1979 schlug dann die große Stunde der 38205: Die Experten des Raw Meiningen erweckten die Maschine zwischen dem 15. Februar und dem 29. Mai 1979 zu neuem Leben. Nur wenige Tage später, am 16. Juni 1979, hatte die letzte betriebsfähige sächsische Länderbahnlok ihren ersten großen Auftritt. An-

