



Eisenbahn **Journal** **JOURNAL**

B 7539 E
ISSN 0720-051X

1/1997

DM 11,90
sfr 11,90
S 92,--
hfl 14,30
lfr 256,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Dampf im Erzgebirge	6
Aber bitte mit Schub!	
Der Schiebedienst auf den Oberhofer Rampen	8
Krauss-Maffei präsentiert die neue Güterzug-Ellok	
Rollout der Baureihe 152	14
Seltene Bahndienstfahrzeuge:	
Brückenprüfwagen	16
Die Baureihe 62	18
Eine verhältnismäßig wenig bekannte Einheitslokomotive	
Selb-Plößberg – Holenbrunn	22
Aufstieg u. Niedergang einer Fichtelgebirgsstrecke (Teil 1)	
CargoSprinter-Premiere: Der High-Tech-Gütertriebzug	
Innovationsschub für den Güterverkehr	30
Preußen-Elloks	32
Die schweren Reisezug-Elektroloks für die KPEV	
Erste Kooperation von ADtranz und General Electric	
Blue Tiger – Diesellok für den Weltmarkt	38
Schönes Wochenende!	46
Berichte über Fahrten mit dem »SWT« (Teil 2)	

Modellbahn-Journal

13	Königlicher Besuch in Feldafing	64
	Ein Diorama in H0 mit viel Atmosphäre	
14	Module – Module	68
	H0-Anlage mit beachtlichem Ausmaß	
Die Baureihe 62 von Liliput in H0		
Was lange währt ...	74	
N-Anlage auf 130 cm x 70 cm Fläche mit zwei Bahnhöfen		
Viel Betrieb auf wenig Raum	76	
Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (6)	78	
Durch Kit-bashing zu neuen Häusern		
Deutsch-Franzosen	82	
Modellbahnausstellung Köln mit »spielaktiv«	86	
Vom Packwagen zum Hühnerstall	90	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	40
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Übersicht über die Verlags-Neuheiten	52
Typenblatt: Baureihe 03	55
Typenblatt: Baureihe 86	61
Tips & Tricks: Elektronik	93
Weichen-Rückmeldungen, schnell und preiswert	
Schaufenster der Neuheiten	94
Modellbahn-Notizen	99
Auto-Neuheiten	99
Münchner Modellbahnausstellung	100
Bahn-Post	101
Mini-Markt	102
Sonderfahrten und Veranstaltungen	113

Titelbild: Märchenstunde im Dampflokbw oder einfach nur Realität? Beides mag wohl stimmen. Einige auch 1997 stattfindende Plandampfveranstaltungen, wie hier die von der IG Plandampf Leichlingen organisierte, lassen solche Romantik auferstehen. **Abb.: B. Ludwig**

Editorial

Das neue Jahr beginnt modellbahnerisch mit einem Paukenschlag: Zum 1. Januar 1997 hat Märklin Trix übernommen. Für eine ungenannte Summe wechselte die Nürnberger Firma aus dem Besitz der Familie Mangold in den der Märklin Holding GmbH. Der Trend zur Konzentration, in der europäischen Modellbahnindustrie seit dem Einstieg von Rivarossi/Lima bei Arnold und Jouef jedermann deutlich sichtbar, hat damit weiter an Dynamik gewonnen.

Märklin, mit über 263 Millionen Mark Umsatz im letzten Jahr ohnehin schon einsam an der Branchenspitze, hat sich mit Trix noch einmal 25 bis 30 Millionen Umsatz dazugekauft. Doch das ist nicht das Entscheidende. Viel wichtiger ist, daß die Firma nun auch in H0-Gleichstrom mit starker Position vertreten ist und erstmals über eine breite und eingeführte Produktpalette in der Nenngröße N verfügt.

Schließlich soll der älteste H0-Anbieter Trix ja nicht vom Markt verschwinden. Entwicklung, Fertigung und Produktion werden in Nürnberg bleiben. Verwaltung und Vertrieb erledigt in Zukunft die Zentrale in Göppingen. Etwa 230 Personen wird die neue Trix Modelleisenbahn GmbH & Co. KG noch beschäftigen, Geschäftsführer bleibt Hartmut Westphal. Der seit Herbst von Trix getrennte Modellauto-Hersteller Schuco behält seine 100 Personen, die Firma gehört weiterhin der Familie Mangold. Den schwarzen Peter zogen 108 Mitarbeiter, denen schon vor längerer Zeit zum Jahresende 1996 gekündigt worden war.


Grund für den Verkauf von Trix waren nicht allein die zuletzt wieder blasser werdenden roten Zahlen. Sie, so der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Hans-Georg Mangold, hätte man noch verkraften können. Doch das Unternehmen sei einfach nicht groß genug gewesen, die hohen Investitionen für neue Modelle weiter zu tragen. Seine Familie habe daher schon seit längerem Gespräche mit Märklin geführt, denen auch die verschiedenen Gemeinschaftsprojekte der letzten Jahre entsprungen seien. Anders sieht es der Betriebsrat: Seit zehn Jahren sei bei Trix "nicht mehr vernünftig investiert worden", klagt sein Vorsitzender Bernd Sickinger.

Was Märklin mit seinem neuen Standbein Trix vorhat, dürfte erst in einigen Jahren deutlich werden. An der 1996 ohnehin schon kräftig gestrafften Produktpalette im H0-Bereich wird sich vorerst wohl wenig ändern. Die Kosten für diese Modelle sind ja bereits entstanden, Umkonstruktionen kämen teuer. Anders bei neuen Produkten. Hier wird in Zukunft wohl der Einfluß der Muttergesellschaft deutlich zu spüren sein. Sie wird Einspareffekte, z.B. bei Ersatzteilerhaltung und Konstruktion, sicher zu nutzen wissen.

So wird die neue Konstellation für die Kunden zunächst wohl nur einige Trix-Lokmodelle in Wechselstromversion bringen bzw. mit Trix-Know-how ertüchtigte Gleichstromvarianten von Märklin-Maschinen. Anders dagegen die Situation für die übrigen Hersteller. Die ohnehin enorme Marktmacht Märklins hat sich jetzt weiter vergrößert. Man wird sehen, ob das Göppinger Management sie so einsetzt, daß kleinere Mitbewerber noch genügend Nischen finden, um sie zu besetzen, zu halten und darin zu überleben.

Das eigentliche Motiv Märklins dürfte aber nicht in einer noch stärkeren Beherrschung des inländischen Marktes liegen. Vielmehr gilt es, sich gegen Konkurrenten zu wappnen, die, hierzulande fast unbemerkt, auf internationaler Ebene kräftig Marktanteile und – für den anspruchsvollen deutschen Markt wichtig – technologisches Rüstzeug sammeln. Die Rivarossi-Gruppe, Marktführer in mehreren europäischen Ländern, ist nur eine davon. Sollte sich der weltweit tätige chinesische Spielzeuggigant Kader zwischen Nordsee und Brenner stärker engagieren, heißt es für alle, sich sehr warm anzuziehen. Er ist über seine Hongkonger Tochter Bachmann die "Großmutter" der Fürther Planungs- und Vertriebsfirma Liliput. Wer's nicht glaubt, sollte den Artikel über die neue Liliput-Baureihe 62 lesen. Sie finden ihn auf Seite 74. **Ihre EJ-Redaktion**

Dampf im Erzgebirge



Nach längerer Zeit fand am 14. und 15. Oktober 1996 wieder eine Plandampf-Aktion mit mehreren Lokomotiven statt. Trotz dieser Tatsache, die vielleicht zwei, drei Jahre zuvor noch Hunderte von Fotografen auch aus anderen Ländern angelockt hätte, blieben die Interessenten massiv aus, so daß die Aktion zu kippen drohte. Auch bei anderen Aktivitäten dieser Art bleiben die Jubiläumsveranstaltungen weitgehend überschaubar. Was ist der Grund dafür? Die Aussage der Daheimgebliebenen, bei der fortschreitenden Modernisierung der Bahnstrukturen sei ohnehin "kein Motiv mehr zu machen", soll durch die Aufnahmen auf dieser Doppelseite widerlegt werden.

Das Dampf-Erlebnis kommt bei solchen Aktionen auch heute noch "voll über". Als die 58 3047 in den kühlen, dunklen Morgenstunden gemäß den Anweisungen des Rangierleiters wie eine ganz normale Diesellok ihren planmäßigen Nahgüterzug im schummrigen Auer Güterbahnhof rangierte, blieb jeder der Dampfsüchtigen vor Begeisterung stumm. Gleichzeitig konnte man die 86 1001 beobachten, die gerade ihren Dienst begann und beim Umsetzen das Überfahren der

Weiche bei langsamer, pochender Luftpumpe wie üblich mit einem kurzen Pfiff zum Weichenwärter im karg beleuchteten Stellwerk hin quittierte. Höhepunkte waren ferner die Fahrten der Dampflokomotiven durch das herbstliche, wild romantische Schwarzwassertal, das mit seinem herrlichen bunten Gewand eine imposante passende Kulisse bot. Unterstützt wurde die Fotoausbeute schließlich durch eine nächtliche Lokparade im Betriebshof Chemnitz-Hilbersdorf, die gut or-

ganisiert und nur den Teilnehmern der Aktion zugänglich war. Es bleibt abzuwarten, ob solche Aktionen in Zukunft mangels Interessenten überhaupt noch stattfinden werden. Es lohnt sich auf jeden Fall dabeizusein! Auf diese Weise wird auch die Erhaltung weniger sonderzugfähiger Lokomotiven unterstützt. Diese Maschinen erfahren in solchen Aktionen oft erst ihre Berechtigung. Im Dezember 1996 sollte in Thüringen nahe Suhl eine weitere kleinere Plandampf-Akti-



Oben: Bereits länger unterwegs war die 58 3047 an diesem frühen Morgen, als die Maschine beim Rangieren in Schwarzenberg mit den ersten Sonnenstrahlen des Tages zusammentraf.

Links: Mit Volldampf in den neuen Tag. Sonntagmorgen eines Dampflokenthusiasten.

Rechts: Vor Sonnenaufgang hatte sich die 58 3047 auf den Weg nach Johannegeorgstadt gemacht, als ihr hier der Fotograf entgegenblitzte.

Unten: Bei Grünstädtel dampft 86 1001 mit einigen Güterwagen durchs herbstliche Schwarzwassertal.

Abb.: B. Ludwig (oben und rechts), H. Scholz (links), K. Kaiß



on mit den Lokomotiven 38 1181 und 94 1292 stattfinden, was auf eine ähnliche Bildausbeute hoffen ließ. **Björn Ludwig**

Auch 1997 haben es sich einige Privatpersonen und Vereine zur Aufgabe gemacht, die Plandampf-Idee weiter am Leben zu halten. Nutzen Sie deren Engagement und persönlichen Einsatz für diese Reisen in die Atmosphäre der Dampfeisenbahn! Alles hat jedoch seinen Preis. Aber überlegen Sie mal, wie es sein wird, bei Morgentau im Wald auf das Grummeln einer sich heranschiebenden Lok zu warten. Ist es denn das nicht wert, einfach einmal mitzukommen ... (red.)



Aber bitte mit Schub!

Der Schiebedienst auf den Oberhofer Rampen

In EJ 11/1996 starteten wir unsere neue Serie »Aber bitte mit Schub!« mit einem einführenden Beitrag über Technik und Vorschriften des Schiebedienstes sowie einem ersten Beispiel, dem Lokeinsatz im Nachschubbetrieb auf der Höllentalbahn. In der zweiten Folge beleuchtet unser Autor Manfred Weisbrod den Schiebedienst auf wohl nicht minder bekannten Strecken in Thüringen und beschreibt Lokeinsatz und Betrieb auf den Rampen zwischen Gräfenroda, Oberhof und Suhl.



Gräfenroda – Oberhof

Die Strecke Gräfenroda – Oberhof (heute KBS 570) ist ein Teilstück der Strecke Neudietendorf – Ritschenhausen. In Neudietendorf zweigt die Bahn von der Strecke Erfurt – Eisenach ab, überquert den Thüringer Wald und führt von Ritschenhausen weiter nach Schweinfurt ins Fränkische. Der Thüringer Wald wurde jedoch nicht auf der Kammlage überquert, weil man dann bis auf mindestens 850 m über NN hätte

fahren müssen, was für die vorhandenen Anfahrstrecken eine im Reibungsbetrieb nicht mehr zu bewältigende Steigung ergeben hätte. Vielmehr hat man den Thüringer Wald mit dem Brannleitetunnel in etwa 640 m über NN durchquert. Der Tunnelbau begann im Herbst 1880; der Tunnel ist am 1. August 1884 in Betrieb genommen worden. Er ist 3039,5 m lang und liegt in Ost-West-Richtung. Vom Ostportal auf der Gehlberger Seite, das 621,1 m über NN liegt, steigt die Strecke noch mit ca.

Bild 2 (oben): 44 860 schiebt zwischen Gräfenroda und Gehlberg bei der Blockstelle Kehltal einen Güterzug nach (6. Mai 1973).
Abb.: Schütze, Sammlung Heym

Bild 1 (links): Bildrarität aus dem Jahre 1901 mit einer pr. T 13 im Bahnhof Oberhof.
Abb.: Sammlung Heym

Bild 3 (rechte Seite unten): Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Gehlberg leistet 44 991 einem D-Zug nach Meiningen Nachschub (15. September 1974). **Abb.: R. Heym**

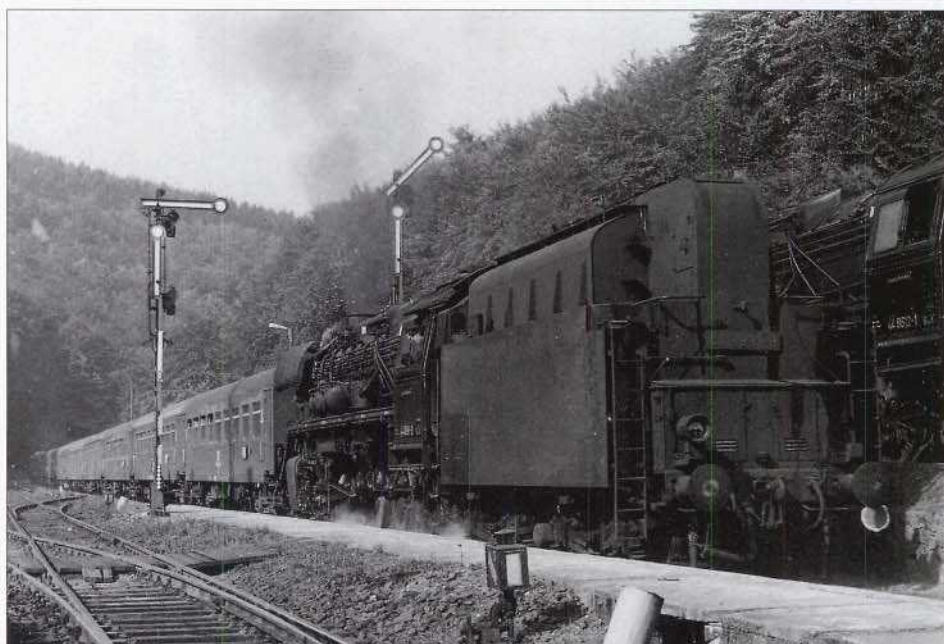
10‰ auf einer Länge von 2120 m. Der Brechpunkt liegt in einer 234 m langen Waagerechten, dann fällt die Strecke auf einer Länge von 685 m mit mäßigen 2‰ bis zum Westportal auf der Oberhofer Seite. Ein zweiter, jedoch nur 104 m langer Tunnel mit dem Namen »Am Zwang« befindet sich



oberhalb des Haltepunkts Dörrberg, bevor auf einer 8 km langen Rampe der Bahnhof Gehlberg erreicht wird. Der Abschnitt Gehlberg – Oberhof ist nach 1945 von der Demontage des zweiten Gleises verschont geblieben. Ab Gräfenroda (379 m über NN) mußten nahezu alle Züge nachgeschoben werden, um den Bahnhof Oberhof (639 m über NN) zu erreichen. Das entsprach einer durchschnittlichen Steigung von 1:50.

Die Nachschub-Varianten

Für das Nachschieben auf der zweigleisigen Hauptbahn gab es verschiedene Möglichkeiten. Bei schweren Güterzügen ist die Schublok bereits im Bahnhof Arnstadt beigestellt worden. Sie war mit dem Schluß-



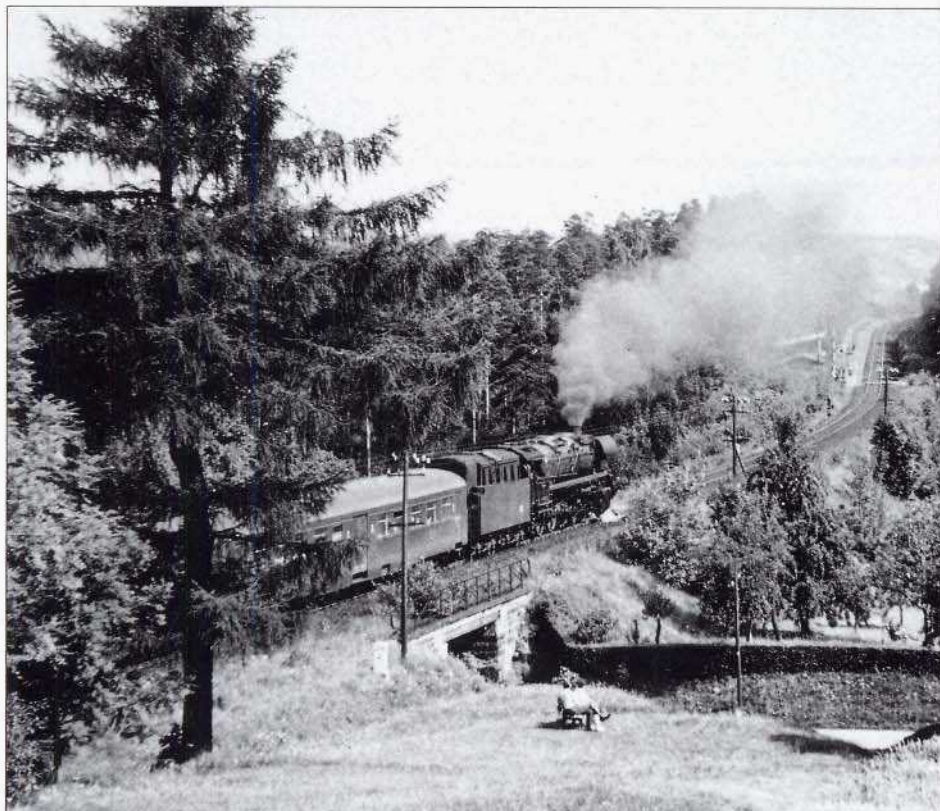


Bild 4: Blick nach hinten zur Schublok: Die 44 0570 schiebt am 28. Juli 1974 den D 2016 von Meiningen kommend bei Oberhof.

Abb.: Schütze, Sammlung Heym

Bild 5: Ein nachgeschobener Zug passiert bei der Ausfahrt aus dem Haltepunkt Dörrberg zwei rastende Wanderer (Aufnahme vom August 1970). **Abb.: R. Heym**

wagen des Zuges gekuppelt und lief bis Oberhof durch. Bei Schnellzügen gab es einen Betriebshalt in Gräfenroda, wo die Schublokomotive mit der Kellerschen Kuppung an den Schlußwagen gesetzt wurde. Gräfenroda hatte einen Lokbahnhof mit Lokbehandlungsanlagen und einem zweiständigen Lokschuppen, der über eine Drehscheibe zu erreichen war.

Vor dem Tunnel auf Gehlberger Seite stand das Signal Sp 1, wo die Kellersche Kuppung auszuklinken und das Nachschieben einzustellen war. Das erforderte ein präzises Zusammenspiel zwischen den

Gräfenroda – Oberhof: Aber bitte mit Schub!

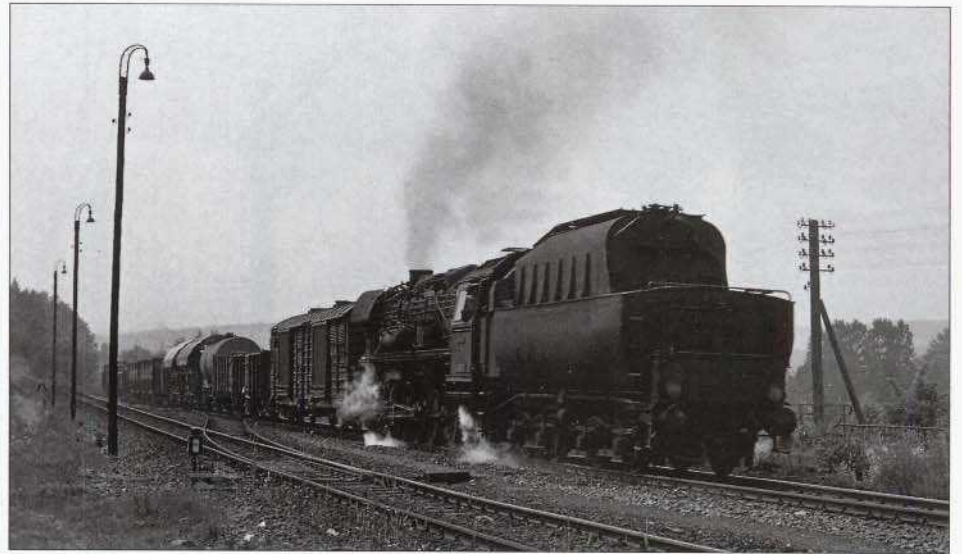


Bild 6: Einen mit der "Taigatrommel" 120 024 bespannten Dg schiebt 44 9612 am 16. Juni 1973 nach, hier ausfahrend aus Plaue in Richtung Gräfenroda. **Abb.: B. v. Mitzlaff, Sammlung Heym**
Bild 7: Nachschub und Vorspann mit Dieseltraktion: dreimal 132 mit Schienentransport am 17. Oktober 1984 bei der Blockstelle Kehltal. **Abb.: Sammlung Heym**



Lokführern von Zug- und Schublokomotive, da nach dem Signal Sp 1 der Zug immer noch in der Steigung fuhr. Der Lokführer der Zuglokomotive mußte nach dem Achtungszeichen der Schublok die Zugkraft etwas mindern, damit die Kellersche Kupplung gelöst werden konnte, aber den Zug auch wieder voll "am Haken" haben, wenn die Schublok allmählich die Druckkraft reduzierte. Die Schiebelokomotive rollte auf demselben Gleis bis Gehlberg zurück, wo sie vor der Bahnhofseinfahrt das Signal Sp 2 erwartete. Von Gehlberg bis Gräfenroda wurde wieder das rechte Gleis benutzt. Züge, die planmäßigen Halt in Gehlberg hatten, fuhren von Gräfenroda bis Gehlberg mit angekuppelter Schiebelokomotive. Diese kuppelte in Gehlberg ab und schob im Bedarfsfall ungekuppelt bis zum

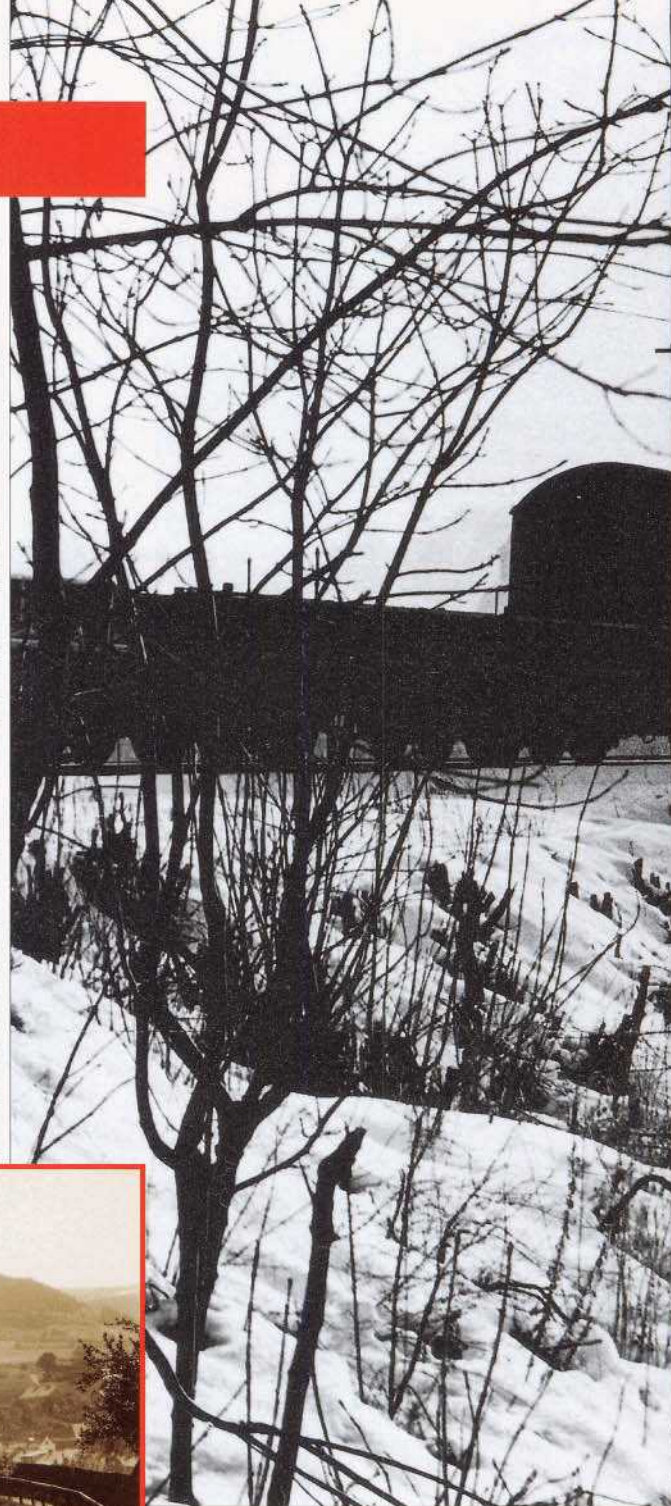
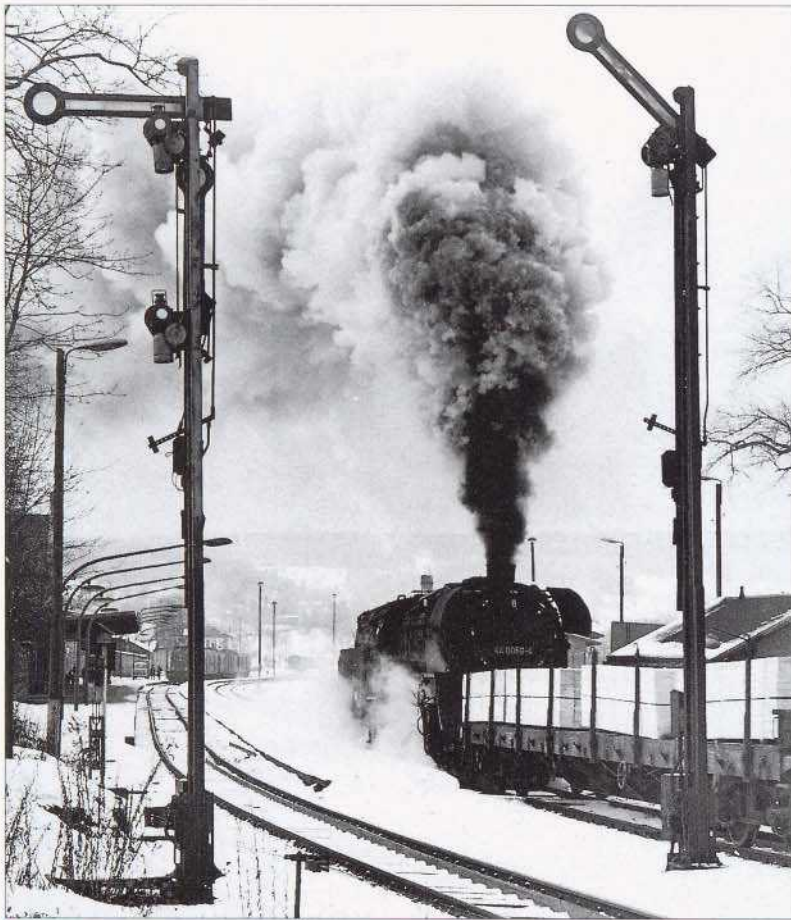
Signal Sp 1 am Brantleitunnel nach. Die Schiebelokomotiven für den Abschnitt (Arnstadt –) Gräfenroda – Gehlberg – Oberhof hatte das Bahnbetriebswerk Arnstadt zu stellen, dem auch der erwähnte Lokbahnhof in Gräfenroda unterstand.

Der Lokeinsatz

Für diese Aufgaben hatte das Bw Arnstadt ab Werk zehn Maschinen der Baureihe 95 (pr. T 20) erhalten. Ab Mitte der fünfziger Jahre übernahmen Lokomotiven der Baureihe 44 den Schiebedienst, meistens in

der Ausführung mit Kohlenstaubfeuerung. Mit der Ablösung der Dampflokomotiven insbesondere durch die Diesellokomotiven der Baureihe 132 (heute 232) war der Schiebedienst auf der Rampe über den Rennsteig keineswegs beendet. Reisezüge erklimmen seit dem Einzug der Dieseltraktion den Thüringer Wald zwar ohne Schubhilfe, erhielten mitunter aber Vorspannunterstützung. Schwere Güterzüge indes müssen auch heutzutage immer noch nachgeschoben werden, was in der Regel mit Maschinen der Baureihe 232 bereits ab Arnstadt geschieht.

Suhl – Oberhof: Aber bitte mit Schub!



Suhl – Oberhof

Der am Südhang des Thüringer Waldes liegende Abschnitt der KBS 570 führt von Suhl (426 m über NN) über Zella-Mehlis (542 m über NN) auf einer Länge von 11 km nach Oberhof (639 m über NN). Die durchschnittliche Neigung beträgt auch hier 1:50. Das Bahnbetriebswerk Suhl hatte als Erstzuteilung die Lokomotiven 95 006 bis 010 und 95 015 bis 020 erhalten. Die ersten Maschinen waren mit Sicherheit noch als Baureihe 77 bezeichnet. Sie lösten hier die

Lokomotiven der Baureihe 57¹⁰⁻⁴⁰ (pr. G 10) ab. Suhler T 20 übernahmen in Suhl die mit der G 12 von Schweinfurt ankommenden Güterzüge und förderten sie über die Südrampe nach Oberhof und weiter nach Arnstadt bzw. Erfurt.

Einfacherer Schiebedienst

Der Schiebedienst von Suhl nach Oberhof verlief etwas einfacher als auf der Nordrampe. Die Schiebelok wurde generell mit dem Schlußwagen gekuppelt, auch die

Bild 10 (oben): Diese Nachschubleistung der 44 0167 am 31. Januar 1978 in Suhl war eine Raw-Probefahrt. Regel-Schubbetrieb erfolgte damals – wenn nötig – mit der Baureihe 131.

Bild 8 (links oben): Nachschub-Volldampf mit 44 0059 – ausfahrend aus Suhl in Richtung Oberhof im Januar 1978.

Abb. 8 und 10: R. Heym

Bild 9 (links): Suhler Nachschub um 1900. Mit P 4² an der Spitze und nachschiebender G 3 fährt der Zug Richtung Oberhof.

Abb.: Simon, Sammlung Heym

Luftleitungen wurden verbunden. Dampflokomotiven hatten einen Wasserhalt in Oberhof, bei dem die Schiebelokomotive abgekuppelt wurde und auf dem rechten Gleis zurück nach Suhl fuhr.

Das Raw Meiningen nutzte gern die Strecke von Meiningen bis Oberhof für Probefahrten. Ab Suhl hat man diese Lokomoti-