

DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E

ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

August
8/2000

mit CD-Rom

Steinbach
bei Jöhstadt

99 1568-7

NL 66 344
28.9.97

**Die Bahn auf Usedom:
Brücken auf die Insel**

**Norwegens Norden:
Foto-Essay Lønsdal-Bodo**

**EJ-Marktübersicht in H0:
Güterhallen und Lagerhäuser**



4 390753 914508

08

Editorial

Sommer – Sonne – Reisezeit. Familie Krause hat ihre Koffer gepackt und wollte diesmal nicht Rügen mit dem Rasenden Roland, den Bodensee mit dem Seehas, Ostfriesland oder Hessen erleben, sondern ein anderes Fleckchen Erde per Bahn erforschen. Sehr löblich! Hat doch die Bahn nicht nur mit der Einführung des Touristikzuges verstärkt mit dem Motto Bahn und Touristik auf diesen Markt gesetzt, Kunden gewonnen und bewiesen, dass man mit der Eisenbahn (mitunter besser!) auch an sein Ziel kommen kann. Krauses wollten diesmal Richtung Erzgebirge. ‚Ha, denkste,‘ sagte die DB AG und macht ihre Strecken dort per 28. Mai dicht. Oberbauschäden, Geschwindigkeit = 0, sprich: hier geht nichts mehr! Krausens Urlaubspläne wurden ad acta gelegt und der 628er übergibt ab Wolkenstein seine wenigen Reisenden dem Busfahrer. Nicht nur Krausens Mobilitätsvorstellungen platzten wie Seifenblasen im Sommerwind – nein, gleich ein ganzer Landkreis wurde weitgehend vom Streckennetz der DB AG abgetrennt und zum Todfeind Straße verfrachtet. Peinlich in doppelter Hinsicht: Einerseits darf es doch wohl im Zeitalter des Fortschritts nicht wahr sein, dass mehrere Bahnhöfe einer Kreisstadt zu Baumschule und Löwenzahnplantage verkommen, andererseits geht auch noch der Oberbauerneuerung vom Grenzübergang Weipert/Bärenstein hinunter zur Sachsenmagistrale, deren Erblühen der sächsischen Landesregierung doch so sehr am Herzen liegt, urplötzlich mitten auf Landkreisterritorium das Geld aus.

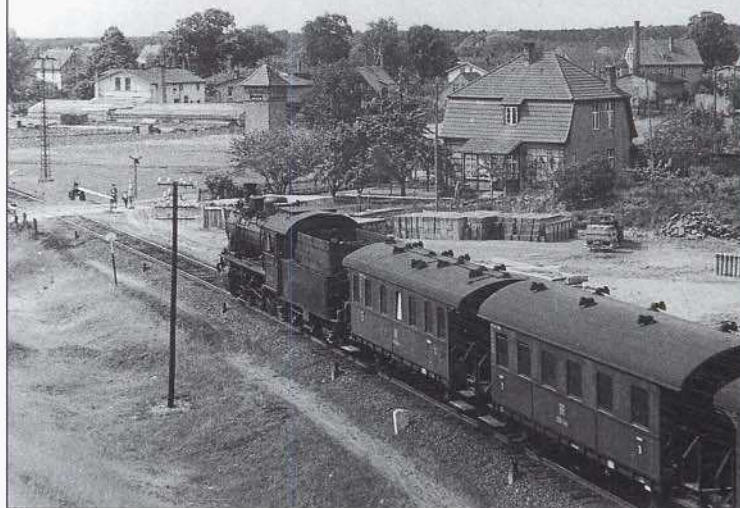
Wie es anders geht, machen die Privaten dem großen Vorbild wieder einmal eindrucksvoll vor. Gleich in der Nähe von Annaberg eröffnet die IG Pressnitzalbahn das Reststück ihrer nun fertig gestellten Schmalspurlinie nach Steinbach und feiert dies mit einer Festwoche in ungewöhnlichem Ausmaß. Neun tolle Tage an der schmalen Spur! Auch die BVO GmbH, Betreiberin der Fichtelbergbahn, macht sich um ihre Kunden Gedanken und strebt den Ausbau der Fichtelbergbahn per teilweiser Dreischienengleis-Erweiterung nach Annaberg ob. Bf (im Prinzip am Rand der B 169) an. Wer hätte das gedacht, dass die letzte Eisenbahn im Erzgebirge auf schmalen Gleisen fährt, und das auch noch per Dampfkraft – wohl nur Phantasten!

Auch in der Oberlausitz lässt sich wundervoller „K“(leinbahn)-Urlaub machen! Was dort alles los ist, welche Angebote locken und welche Kontaktadressen nützlich sind, finden Sie wieder auf unserer Sonderseite Bahn + Touristik. Viel Spaß beim Planen!

Nun ja, andernorts sieht es da auf DB AG-Gleisen rosiger aus, denn die Ostseeküste lockt die Urlauber nach wie vor. Krausens haben sich umstimmen lassen und Usedom, die einstige Badewanne Berlins, als Ziel auserkoren. Vorbei ist das lästige Kofferschleppen hinüber zum Wolgaster Inselbahnhof – dank Neubaustrecke endlich mit Anbindung der Inselbahn an das Festlandstreckennetz. Diese neue Bahnverbindung wird wohl sicher dazu beitragen, das Verkehrschaos auf der Ostseeinsel einzudämmen. Vor fast dreißig Jahren hatte man schon einmal versucht, die alte Verbindung über die Karniner Hubbrücke zu reaktivieren, aber man blieb wieder einmal – diesmal schon fünf Minuten nach (!) zwölf – an der Finanzierung hängen und stellte die Pläne ins Archiv.

Man kann es drehen und wenden, wie man will: Die Eisenbahn ist und bleibt ein wichtiger Faktor für das Touristikgeschäft und kein Konzept sollte unüberlegt und undiskutiert bleiben. Um so anerkannter sind die verschiedensten Bestrebungen, dies in die Tat umzusetzen. Keine Idee, dies geschickt zu verpacken, sollte verlacht oder negiert werden. Seien es Anstrengungen von Vereinen oder Privatbahnen, in Zusammenarbeit mit der DB AG organisierte Dampfzugfahrten im Rahmen des Nostalgieprogramms wie auf der Elstertalbahn oder ganz einfach die Kampfansage an den Straßen- und Auto-Ausflüglerverkehr mit attraktiven Tarifen. Schließlich hat die Bahn aus ihrer Geschichte heraus eine moralische Pflicht, Personen-Beförderungsleistungen anzubieten. Wie aber geht das besser als damit, Kunden zu verwöhnen und ihnen mit Nähe und Verständnis Aufmerksamkeit zu beweisen. Als Reiselektüre im Urlaubszug empfehlen wir einige Publikationen, die die Bahnen zwischen Ostseeküste und Erzgebirge beschreiben. Leseproben aus den Sonder- und Specialausgaben zum Thema DR-Ost, dem Schwerpunkt dieses Monatsheftes, finden Sie auf der diesmal wieder beiliegenden CD-Rom.

Helge Scholz



Brücken zur Ostseeinsel einst und jetzt: Die Bahn auf Usedom, von Bernd Kuhlmann, ab Seite 12

Inhalt

Vorbild

Impressionen von der Nordlandsbahn: Von Lønsdal nach Bodø	6
Brücken zur Ostseeinsel einst und jetzt: Die Bahn auf Usedom	12
Rückblick und Vorschau: Dampfzauber auf der Elstertalbahn	20
Ein Bilderbogen aus den 30er Jahren: „Elektrisiertes“ Bayern	24
„Jahrtausendfeier der Pressnitzalbahn: Steinbach 2000	28
WUMAG- und Lindner-VT in Vorbild und Modell: Klein – beige – rot	32
Mit der Bahn zur Weltausstellung: Warten auf den EXPO-Ansturm	36

Titelbild: Wer hätte das gedacht! Nach 16 Jahren Dornröschenschlaf spendiert das Steinbacher Wasserhaus einer IV K wieder Kesselspeisewasser! 99 1568-7 ergäntz hier im Juni 2000 ihre Wasserreserven, als sie als Bauzuglok für das Ausbringen des Schotterers am Streckengleis zwischen Hp Stoll und Steinbach tätig war. Am 19. August wird der Bahnhof Steinbach wiedereröffnet und dieses Motiv wird dann wohl im Mittelpunkt stehen. Abb.: Scholz

Anlagenvorstellung: Der Hafen Gützkow hat eisenbahntechnisch Einiges zu bieten, von Jürgen Wahrendorf, ab Seite 58





Dampfzauber auf der Elstertalbahn: Rückblick und Vorgeschmack von Helge Scholz, ab Seite 20



Seit 1. Juni rollt der EXPO-Verkehr: Die DB AG hofft noch auf bessere Auslastung der Züge; von Jürgen Hörstel, ab Seite 36

Modell

Rubriken

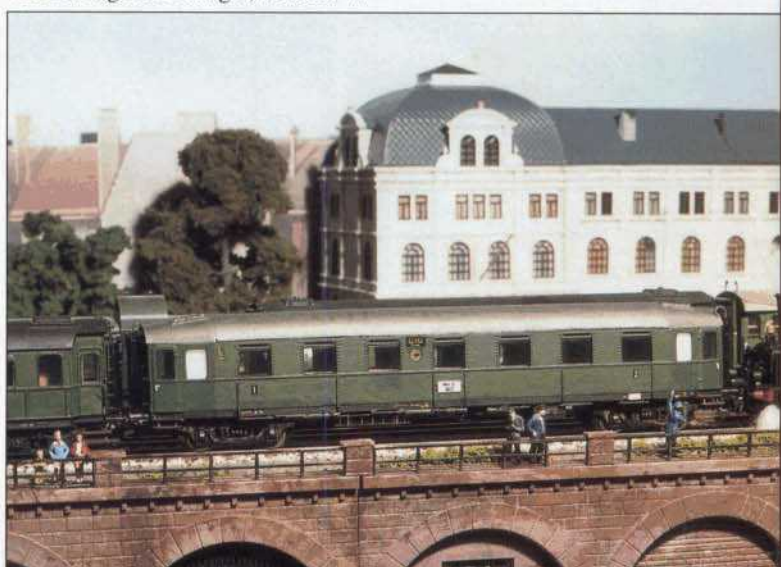
Das pmt-Modell in H0: Kleintriebwagen VT 133/135	35
Die Warendorfer Kleinbahn in den Vorpommerschen Wäldern: Gützkow Fährhafen	58
Romantik fernab der Modellgleise: Hinter den Kulissen	62
Eine H0-Bahn im Südwesten der USA: Lizziana & Southern	64
Gemütlicher Nebenbahnbetrieb in romantischer Landschaft: Zum Beispiel ... Frasdorf	70
Nach-Tarock zum Balkanzug 1. Runde: Der AB4ü (Sa16)	74
H0-Modellfabrik: A.C.M.E. Industries	76
Die Eisenbahn-Journal-Marktübersicht: Güterhallen und Lagerhäuser	80
Vom Vorbild zum Modell: Kraftwerk Kuno, 7. Teil Das Betriebswerk – klein & fein	84
Auf die Detaillierung kommt es an: Kein Murks in Murgs	88
Eigenbau in 1:87: Haus mit Spalier	92
Nachschlag zum Württemberger Zug von 1859	93

„K“-Urlaub in der Oberlausitz:	
Bahn + Touristik	40
Bahn-Notizen	42
Neuheiten	52
Mini-Markt	96
Kurzanleitung zur Heft-CD	103
Fachhändler-Adressen	114
Impressum	116
Neue Bücher	118
Sonderfahrten und Veranstaltungen	120
Typenblatt:	
BR 44, Güterzuglokomotive, Deutsche Reichsbahn	121

Abbildungen dieser Doppelseite: Sammlung Kuhlmann, Thomas Feldmann, Helge Scholz (2), Werkfoto Vollmer, Dr. Sigurd Hufnagel

EJ-Marktübersicht in H0: Güterhallen und Lagerhäuser, von Bruno Kaiser, ab Seite 80

Wagenumbau für den Balkanzug: Der AB4ü (Sa 16) von Dr. Sigurd Hufnagel, ab Seite 74





Kräftige September-Farben an und interessante Dieseltraktion auf der Nordlandsbahn in Norwegens „wildem Norden“: Zwei Di 3 bespannen bei Lønsdal einen Containerzug Richtung Trondheim (großes Bild, September 1998). Mit Zug 471 fährt Di 4 651 in den Bahnhof Lønsdal ein (oben, September 1998).





IMPRESSIONEN VON DER NORDLANDSBAHN

Von Lønsdal nach Bodø

Über zehn Stunden dauert ein Trip von Trondheim in Norwegens „wildem Norden“. Wenn dabei noch das Wetter mitspielt, winken berausende Natur- und Landschaftserlebnisse in einer Dimension, die in Europa ihresgleichen sucht. Grandiose Fjord- und Gebirgskulissen, herrliche Flusstäler, karge Hochebenen, dazwischen hunderte Brücken und Tunnel – alles in allem unzählige Fotomotive. Auf dem nördlichsten Abschnitt der Nordlandsbahn, den 126 Kilometern von Lønsdal zum Endpunkt Bodø, fotografierte

OLAF BERGMEIER





Grandiose Ansichten: Die nord-norwegischen Fjord- und Gebirgskulissen wie beim Drei-Tunnel-Blick bei Setså südlich von Fauske (großes Bild, Di 4 mit Tageszug 472 nach Trondheim, September 1999) suchen in Europa ihresgleichen. Bilder rechts oben: Di 4 653 mit Nachtzug 475 nach Bodo am Fjordufer bei Kistrand (September 1999), Di 3 643 mit dem „Polarpendel“ von Mosjøen nach Bodo kurz vor Lønsdal (September 1999) und Di 4 654 mit Nachtzug 476 und einer Di 3 im Schlepp auf einer markanten Brücke bei Fauske (Juni 1999).

Der Abschnitt Lønsdal–Bodø gehört sicher zu den besonders schönen der fast 730 km langen Nordlandsbahn. Was ihn zusätzlich hervorhebt: Nur in diesem Bereich nördlich des Polarkreises finden Bahnfahrer das ganze Jahr über eine ausreichende touristische Infrastruktur. Es gibt erschwingliche Unterkünfte in Bodø und Fauske, dazu in Bodø einen Fahrradverleih, rund um Fauske ein paar brauchbare Busverbindungen und direkt vom Bahnhof Lønsdal aus herrliche Wanderwege, einen davon sogar entlang der Bahn.

Weiter südlich sucht man nach einer solchen Mischung in der äußerst dünn besiedelten Landschaft so gut wie vergeblich, erst recht außerhalb der Sommersaison. Wer dort nicht einfach nur mit dem Zug durchrauschen möchte, braucht ein Auto – doch im Urlaub 5000 und mehr Kilometer in einem Pkw oder gar einem mobilen Wohnzimmer zurückzulegen, ist auch nicht jedermanns Sache. Außerdem wird mit dem Scanrail-Pass eine äußerst attraktive Netzkarte für die skandinavischen Eisenbahnen angeboten.

Und immerhin enthält der Abschnitt Lønsdal–Bodø vieles von dem, was den Reiz der Nordlandsbahn ausmacht: Zunächst die Rampe zwischen Lønsdal und Røklund, wo auf 30 km ein Höhenunterschied von 500 m zu bewältigen ist und die Reisenden einen grandiosen Ausblick ins Saltdal und auf den Fluss Saltelva genießen können. Dann die Fahrt entlang des Saltdalsfjordes (unter anderem mit dem abgebildeten Dreitunnelblick bei Setså). Und auch zwischen Fauske und Bodø führt die Strecke oft unmittelbar an Fjorduferrn entlang. Markantester Punkt ist dort ein Damm im Valnesfjord bei Nordvik.

Di 3, Di 4 und die gefürchtete Norwegensucht ...

Die Nordlandsbahn zählt nicht gerade zu den Oldtimern unter den Eisenbahnstrecken: Erst 1956 trafen die ersten Züge in Fauske ein, Bodø wurde sogar erst 1962 erreicht. Leider holen einen auch hier schnell die Schatten deutscher Vergangenheit ein, denn im Zweiten Weltkrieg wurden nicht nur Bodø und





Auch das ist Nordnorwegen: Deutlich naturverträglicher als die Straße ist bei Fauske die Nordlandsbahn trassiert (oben, Di 4 651 mit Zug 471, September 1999). Unten: Di 3 643 mit Personenzug auf dem Damm bei Nordvik auf halbem Weg von Bodø nach Fauske (September 1999).

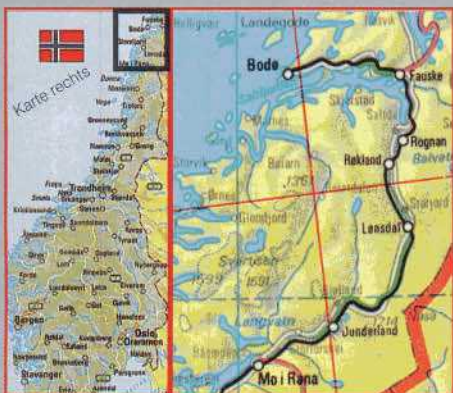


andere Städte in Mittel- und Nordnorwegen in Grund und Boden gebombt, sondern die Wehrmacht versuchte auch, mit abertausenden von Zwangsarbeitern den Bau der vermeintlich kriegswichtigen Nordlandsbahn unter widrigsten Umständen voranzutreiben. Mehr als ein Torso kam bis 1945 dennoch nicht zustande, und so sind manche der bis heute eingesetzten Di 3-Lokomotiven älter als ein Teil der Strecke selbst.

Womit wir bei dem Thema wären, das Bahnfans aus aller Welt erst auf diese Strecke aufmerksam gemacht hat: Die NoHAB-Dieselloks der Reihen Di 3a und 3b. Doch der prägnante Sound der bis zu 46 Jahre alten Loks wird hier nun wohl endgültig zur Rarität werden, denn neben den Di 8 im Güterverkehr stehen jetzt auch neue „Talent“-Triebwagen zur Ablösung im Personenverkehr bereit. Umso mehr rücken dann hoffentlich die fünf Henschel/GM-Loks der Reihe Di 4 in den Blickpunkt, die zwar auch schon 20 Jahre auf dem Buckel haben, jedoch alles andere als alt aussehen und einen mit ihrer bulligen, kraftvollen Art schon begeistern, kaum dass man sich ihnen auf dem Bahnsteig in Trondheim das erste Mal genähert hat.

Ein Besuch der Nordlandsbahn lohnt sich also ganz gewiss auch nach dem Abschied der Di 3. Vor allem im September, wie ich finde: Intensive Herbstfärbung, angenehme Temperaturen, keine Mückenplage mehr und zumindest in den Vorjahren eine erstaunliche Kette von Schönwettertagen. Einziges Problem: schon eine Woche Aufenthalt zwischen Lønsdal und Bodø kann die gefürchtete Norwegensucht und damit ein chronisches Verlangen nach Wiederholung auslösen! Schade für die vielen anderen schönen Reiseziele. Sagen Sie daher später nicht, ich hätte Sie nicht gewarnt ... □

Selbst wenn die NoHABs auf der Nordlandsbahn immer seltener werden – der Reiz der Strecke bleibt ebenso wie die nicht minder interessanten bullig-kraftvollen Loks der Reihe Di 4: Oben Di 3 623 und 3 628 am Endpunkt Bodø (September 1998), Mitte Di 4 652 mit Nachtzug 476 im schönsten Mitternachts-sonnenlicht im Bahnhof Fauske (Juni 1999), unten Personalwechsel auf Di 4 654 nach Ankunft mit Nachtzug 475 aus Trondheim in Bodø (September 1999).



Die Bahn auf Usedom

Seit dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 2000 hat die Insel Usedom nach über 55 Jahren wieder direkten und völlig neuen Schienenanschluss ans Festland. Doch es gibt noch eine weitere Brücke, die heute als Denkmal im Peenestrom steht ... Dies und mehr zur Usedomer Bahn-Geschichte

VON BERND KUHLMANN

Am 15. Mai 1876 eröffnete die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft die 37,44 km lange eingleisige Hauptbahn nach Swinemünde, die bei Ducherow von der Linie Berlin-Pasewalk-Stralsund abzweigte. Eine Fährverbindung (Trajekt), wie sie noch 1882 zwischen Stralsund und Altefähr zur Insel Rügen angelegt wurde, kam hier nicht in Frage, da in Swinemünde die kaiserliche Marine stationiert war. Bei Karnin baute man über den Peenestrom eine Drehbrücke,

die erste feste Verbindung zur Insel Usedom überhaupt. Nachdem die private Bahngesellschaft verstaatlicht worden war, konnte am 1. Juli 1894 die Strecke bis Seebad Heringsdorf verlängert werden (7,71 km), weil der immer mehr aufstrebende Badebetrieb in Heringsdorf und Ahlbeck zum wirtschaftlichen Faktor geworden war.

Da aus gleichen Gründen die Badeorte Bansin, Ückeritz, Kölpinsee, Koserow und Zinnowitz sowie Trassenheide mit der Bahn erschlossen werden sollten, ließ die KED die Strecke Berlin-Ducherow-Swinemünde-Seebad Heringsdorf 1907/10 zweigleisig ausbauen. In Karnin erbaute man eine zweite Drehbrücke; beide erhielten nun elektrischen Antrieb. Nach Querelen mit der „Aktiengesellschaft Seebad Heringsdorf“, die eine geradlinige Weiterführung der Strecke nach Bansin über das ihr gehörende Gelände verhinderte, konnte erst am 1. Juni 1911 die 34,92 km lange eingleisige Nebenbahn von Seebad Heringsdorf nach Wolgaster Fähre

eröffnet werden. Einen Anschluss an die am 1. November 1863 eröffnete Stichbahn Züssow-Wolgast Hafen hielt man dabei aber nicht für nötig.

Vom Frühjahr 1932 bis Ende 1933 wurde die Drehbrücke in Karnin für höhere Lasten und Geschwindigkeiten der Bahn und für eine größere Schiffsdurchfahrt umgebaut. Es entstand eine nach dem Fahrstuhlprinzip arbeitende Hubbrücke mit zwei Fahrbahnwannen. Ende Dezember 1933 donnerten dann Schnellzüge zur Insel Usedom statt mit 15 bzw. 45 km/h mit 100 km/h über die neue Brücke. Anfang 1936 musste die Stadt Wolgast den ihr gehörenden Peenemünder Forst auf dem Nordwestzipfel der Insel Usedom an die Wehrmacht verkaufen. Sie baute in dem dann abgeriegelten Sperrgebiet die Erprobungsstelle der Luftwaffe (Werk West), die Heeresversuchsanstalt (Werk Ost) und seit 1940 das Versuchs-Serienwerk (Werk Süd) für die Produktion des Raketen-Aggregats 4 (A 4 bekannt als Vergeltungswaffe 2 = V 2). Ab Januar 1937 entstand in Karlshagen und in Peenemünde ein 106 km langes Werkbahnnetz, das in Zinnowitz an die Gleise der Staatsbahn anschloss und das seit 15. April

**Mit der 86er unterwegs auf Usedom:
Bei Bansin hat 86 1030 im Juli 1972
einen der für die Insel damals typischen
Züge am Haken. Abb.: Detlef Winkler**

