

ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

3/1981

Juni/Juli

DM	6,90
sfr	6,90
öS	55,—
hfl	8,40
bfr	120,—
Lire	3500,—

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ





78er Impression

Eine Impression besonderer Art hat Herr Nelkenbrecher im September 1972 aufgenommen. Eine 78 mit Personenzug fährt kurz vor Rottweil, aus Villingen kommend. Sehen Sie hierzu auch unseren Artikel über die Baureihe 78 in Journal-Mitte (ab Seite 27).

3/81

 ISSN 0171-3671
 7. Jahrgang

Einzelheft	DM	6,90
	sfr	6,90
	öS	55,—
	hfl	8,40
	bfr	120,—
	Lire	3500,—

 Verlag, Herausgeber und Vertrieb:
 Redaktion: Hermann Merker, Peter Schiebel
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker
 G. Langer

 Ständige Mitarbeiter:
 Horst Obermayer
 R. Barkhoff
 C. Asmus

Layout und Grafik: G. Gerstberger

 Modellaufnahmen:
 Atelier Paur
 Ing. Horst Obermayer
 Peter Schiebel

 Satz: fotosatz geiss, Puchheim
 Druck: Printed in Italy
 by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

 Eisenbahn-Journal erscheint 1981 6x.
 Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
 buchhandel, oder direkt beim Verlag.

 Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhan-
 del siehe oben.
 Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: 41,40 DM ohne Portokosten
Einzelheft: 6,90 + 1,— DM Porto

 Postscheckkonto München Nr. 57199-802
 Volksbank Fürstentfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4 vom 1. Januar 1981.

 Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.
 Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt!



Neue Auflagenhöhe 26.500

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstentfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Gesucht wird . . .	4
Die Tegernsee-Bahn	6
Adieu, Inselbahn Spikeroog	18
Die Museumsbahn Payerbach-Hirschwang	21
Bücherecke	25
Die Baureihe 78, Vorbild und Modell	27
Leipziger Frühjahrsmesse	42
Bayern-Journal	45
BW-Skizzen	55
Neuheiten-Journal	58
Oberpfälzer Impressionen	62
Hannover-Messe 81	64
Mitteilungen	68
Mini-Markt	70

Jahres-Abonnements können auch während des Jahres bestellt werden und laufen dann, je nach Zahlungseingang, über 12 Monate bzw. 6 Journale.

Zu unserem Titelbild:

78 246 mit P 3915 hinter Rottweil Richtung Villingen am 22.05.73.

Foto: J. Nelkenbrecher

Poster

78 453 im Bw Villingen

Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 1: 44 1652 mit einem schweren Güterzug auf der Steigung zwischen Flieden und Elm 1960.

Foto: K. E. Maedel

Gesucht wird . . . ein Titel zu unserem neuen Buch über den »Distelrasen«

Bild 2: Die Belegschaft der Bahnmeisterei Elm im Jahre 1912.

Foto: Sammlung Schwarz



Wir könnten das Buch natürlich ganz einfach »Der Schlüchtener Tunnel« oder »Dampf am Distelrasen« nennen. Da jedoch beides nur wenigen Kennern ein Begriff ist, dürfte sich die Mehrzahl der Leser kaum angesprochen fühlen.

Wir wollen aber, so wie bisher, unserem gesamten Leserkreis ein wichtiges Stück Eisenbahngeschichte näherbringen. Immerhin mußten bis 1919 die meisten Züge auf dieser Verbindung vom Norden in den Südwesten, speziell in den Ballungsraum Frankfurt/Hanau ein zeitraubendes Hindernis überwinden: die Spitzkehre im Bahnhof Elm.

Der »Distelrasen«, ein Höhenzug zwischen Rhön und Vogelsberg, verhinderte lange Zeit eine direkte Streckenführung Frankfurt—Berlin über Bebra.

Erst in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg ging man daran, dieser Schwierigkeit durch den Bau des zweitlängsten Eisenbahntunnel Deutschlands, dem sog. »Schlüchtener- oder Distelrasen-Tunnel« Abhilfe zu schaffen.

In dem neuen Buch wird nicht nur ausführlich auf die gesamte Geschichte rund um den Tunnelbau, die Spitzkehre in Elm und die technische Problematik dieses Streckenabschnittes eingegangen, es wird auch der gesamte Zugbetrieb mit allen drei Traktionsarten eingehend in Wort und Bild dargestellt.

Jahrelang haben die Autoren C. Asmus und R. Jirowetz überwiegend historisches Material zusammengetragen. Bei den nahezu 260 Schwarzweiß- und 70 Farbaufnahmen des neuen Buches handelt es sich vornehmlich um Aufnahmen aus der Zeit des Dampflokbetriebes der 50er und 60er Jahre.

Es ist uns eine Verpflichtung, diese »Raritäten« auch drucktechnisch hervorragend zu gestalten.

Wenn Sie uns nun noch helfen, den angemessenen Titel für unser neues Buch zu finden, dann wäre alles komplett ...

Schreiben Sie uns Ihre Titelvorschläge, die 3 besten Vorschläge werden honoriert!

1. Preis DM 200,—
2. Preis DM 100,—
3. Preis DM 50,—

Und warten Sie damit nicht lange, denn letzter Termin ist der 15. August 1981.

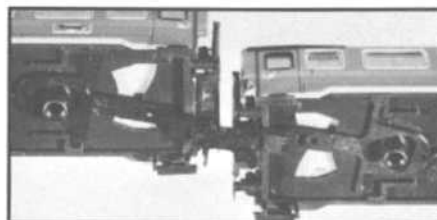
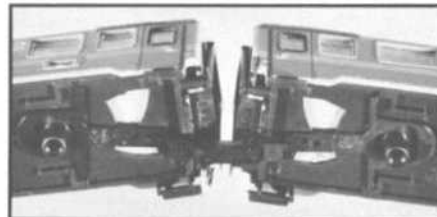
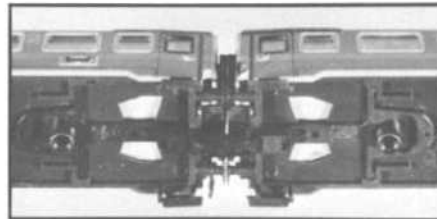
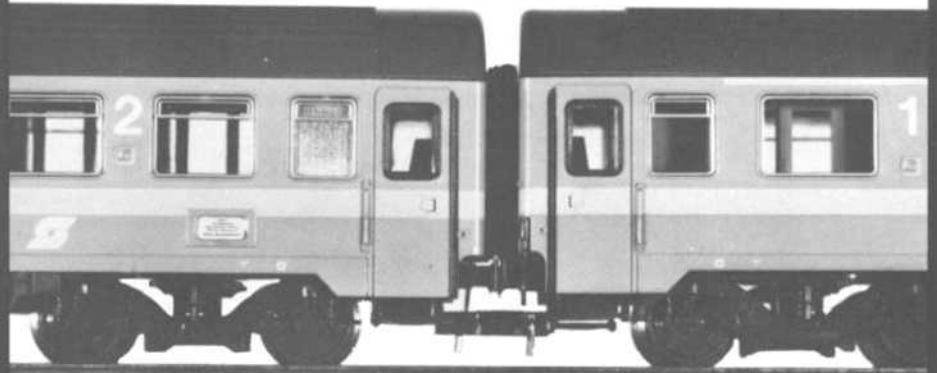
Selbstverständlich können Sie das Buch — auch ohne endgültigen Titel — bereits jetzt vorbestellen, damit Sie es sofort nach Erscheinen in Händen haben.

H. Merker Verlag

Röntgenstraße 2,
8080 Fürstenfeldbruck,
Tel. 081 41/24 37

Wie im Vorbild
»Puffer an Puffer«
fahren mit

ROCO-KURZKUPPLUNG



Die Modelleisenbahn hat heute allgemein einen hohen Standard an Modelltreue und Funktionalität erreicht. Lediglich beim Kuppeln der Fahrzeuge mußten noch immer Kompromisse hinsichtlich des Fahrzeugabstandes gemacht werden. Ein vorbildgerechtes Puffer-an-Puffer-Fahren war der Wunschtraum vieler Modellbahner. Durch die von ROCO entwickelte und patentierte Kurzkupplungsautomatik ist er in Erfüllung gegangen. Ein speziell gestalteter Lenkmechanismus sorgt dafür, daß sich die Stirnflächen der Modelle in Kurven voneinander entfernen und beim Geradeauslauf wieder vorbildgerecht verringern. Lassen Sie sich die Vorzüge der Kurzkupplung in Ihrem Fachgeschäft demonstrieren. Sie werden sicher davon überzeugt sein.

ROCO *Roco*

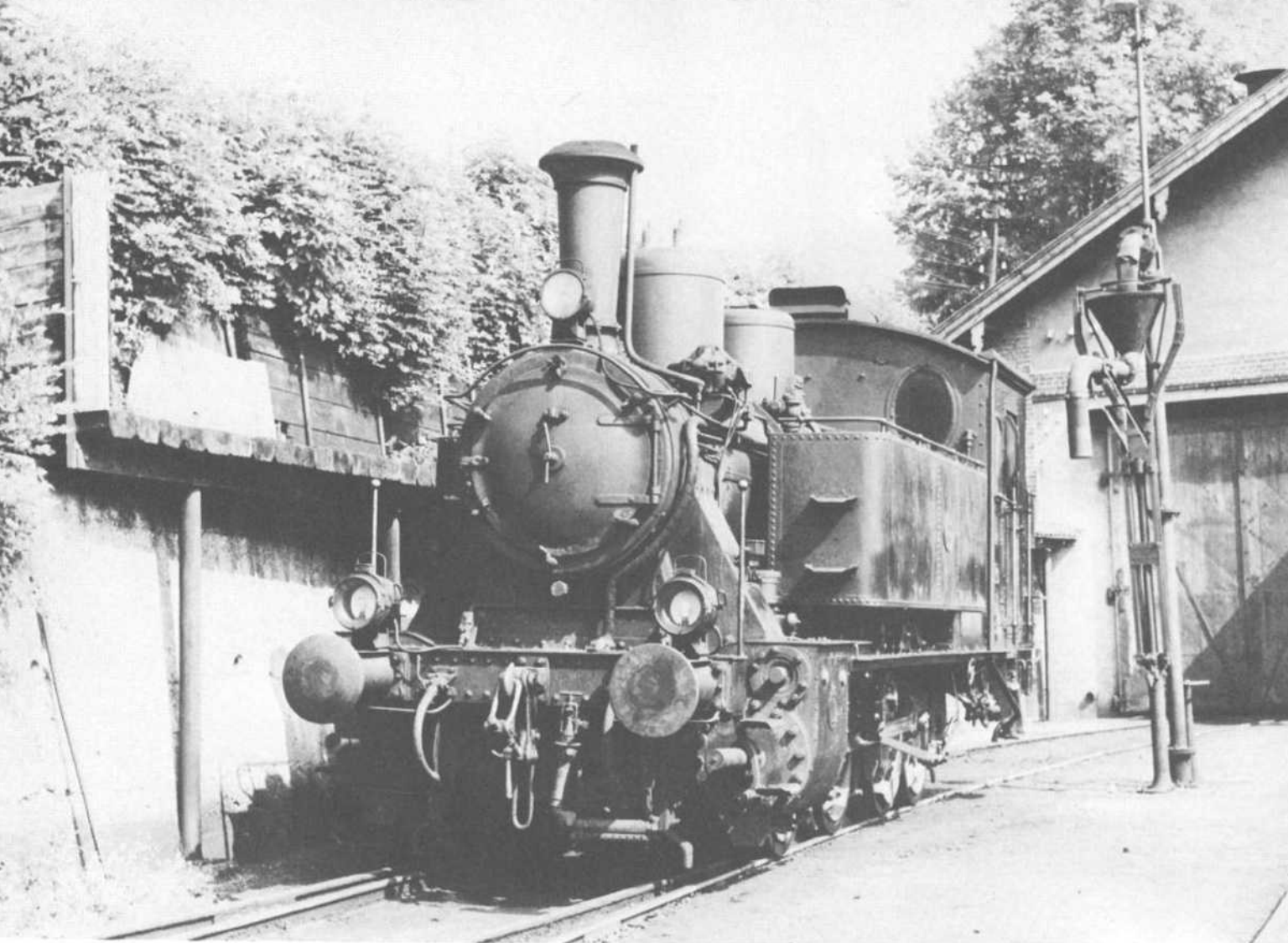


Bild 1: Die inzwischen verschrottete Lok Nr. 6, typengleich mit der bayerischen GtL 4/4, am Wasserkran des Betriebswerkes Tegernsee im Jahre 1969.

Foto: C. Asmus

Die Tegernsee-Bahn

Wohl mit in der landschaftlich schönsten Gegend Bayerns, am Tegernsee, finden wir heute noch eine der wenigen bayerischen Privatbahnen, die sog. »Tegernsee-Bahn« vor, deren Geschichte und Entstehung hier beleuchtet werden soll.

Im Jahre 1857 wurde die Königlich-Bayerische Staatsbahnstrecke München—Holzkirchen eröffnet, die dann 1861 als Pachtbahn nach Miesbach und 1874 als Vizinalbahn nach Bad

Tölz weitergeführt wurde. Nachdem nun durch die Eröffnung der Eisenbahnstrecke nach Bad Tölz die Voraussetzungen eines Eisenbahnan schlusses an den Tegernsee gegeben waren, bildete sich unter der Führung des Ingenieurs Theodor Bischoff aus München ein provisorisches Komitee, dem nach 2-jährigen vorbereitenden Bemühungen am 26. Juli 1882 die Konzession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Bahn von Schaftlach nach Gmund am Tegernsee erteilt wurde. Daraufhin

konstituierte sich am 5. August 1882 die Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach—Gmund/Tegernsee. Nach Ausarbeitung eines ausführlichen Entwurfes und dessen Genehmigung durch die Generaldirektion der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten wurde noch im Oktober des selben Jahres mit den Arbeiten begonnen, die, durch einen milden Winter begünstigt, so weit fortgeführt werden konnten, daß bereits am 1. August 1883 diese 7,71 km lange Bahn ihrem Betrieb übergeben wer-

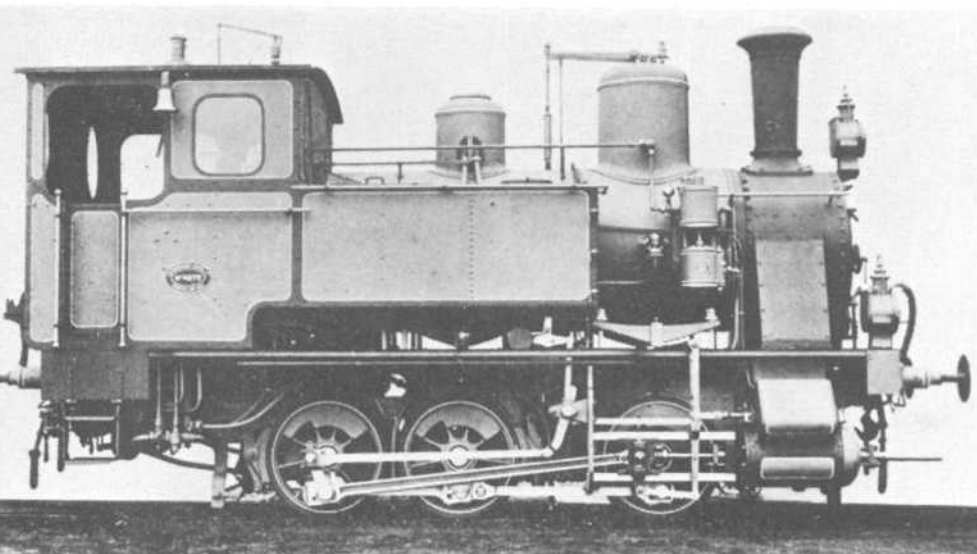


Bild 2: Die Lok Nr. 3 »Otkar« der TAG, mit Fabrik-Nr. 4872 von Krauss geliefert. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Diese Aufnahme stammt zwar nicht von der Tegernsee-Bahn, solche oder ähnliche Schilder waren aber auch hier an den Bahnübergängen aufgestellt. Foto: C. Asmus



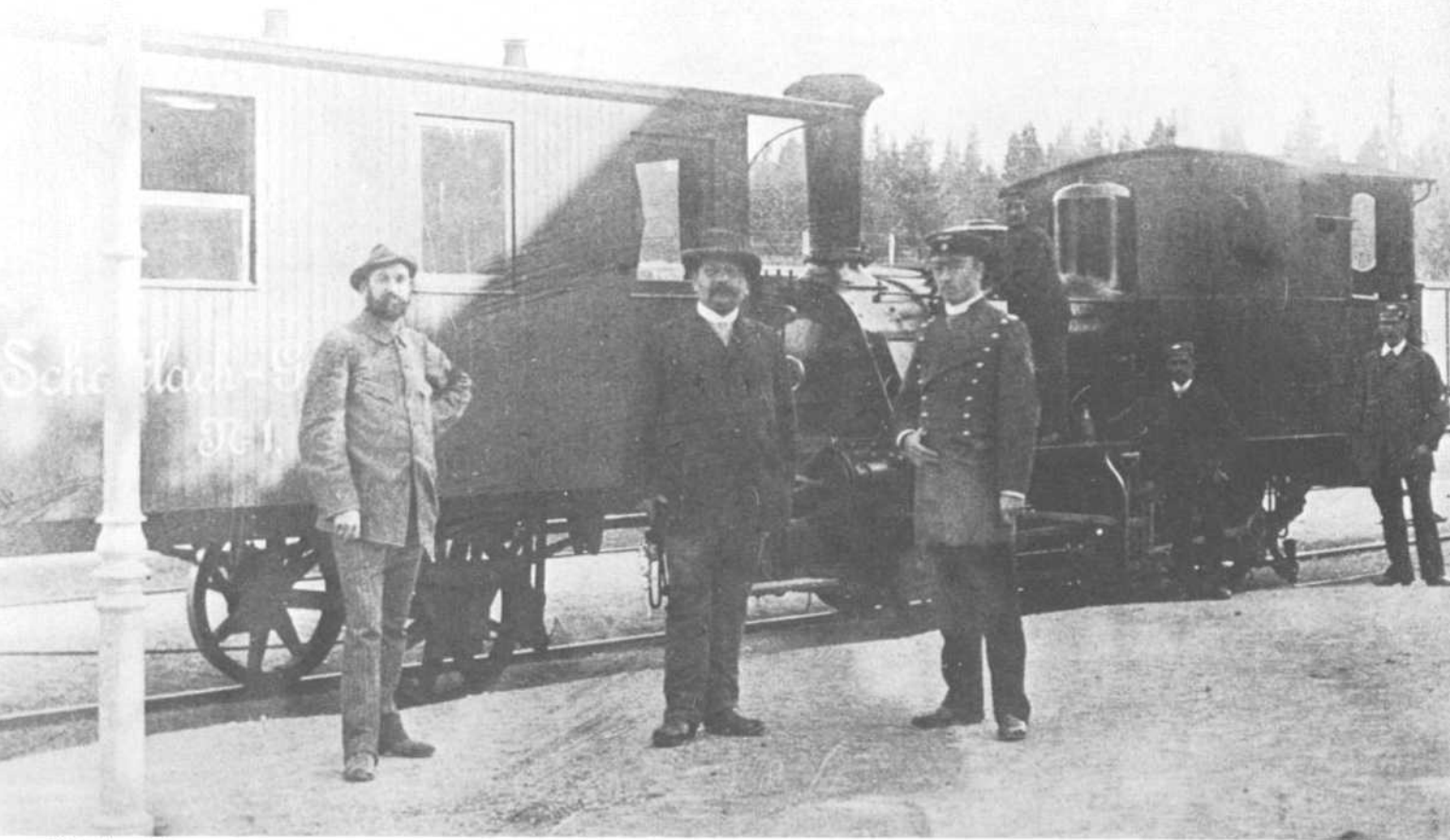


Bild 4: Historisch interessant ist diese Aufnahme der Lok Nr. 1 der Eisenbahn Schafflach—Gmund im Bahnhof Schafflach 1896. Die Lok trug den Namen »Schmidbältes«.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

den konnte. Bereits bei der Anlage des Bahnhofes Gmund war die Möglichkeit der Fortführung der Eisenbahnstrecke nach Tegernsee berücksichtigt worden.

Am 22. April 1896 hatte die Gesellschaft dann die Konzession für den Bau und Betrieb der 4,64 km langen Strecke Gmund-Tegernsee erhalten. Hierbei gestaltete sich der Erwerb von Grund und Boden für die Eisenbahnstrecke besonders schwierig, da die Bahn entlang des westlichen Seeufers führen sollte und dieses Gelände bereits damals mit einer Vielzahl von privaten Landhäusern bebaut war. Der Grundstückserwerb zog sich so lange hin, daß erst 5 Jahre nach der Konzessionerteilung, im April 1901, mit dem Bau der Fortsetzungsstrecke nach Tegernsee begonnen werden konnte. Die Eröffnung erfolgte am 1. Mai 1902.

Die normalspurige Lokalbahn zweigt in der Station Schafflach der Bayerischen Staatsbahn in der Nähe Holzkirchen/Bad Tölz unmittelbar im Bahnhofsgelände ab. In einer parkähnlichen Landschaft des Voralpenlandes führt sie vorbei an zahlreichen, malerisch gelegenen Einzelhöfen und Weilern. Inmitten dieser idyllischen Landschaft liegt die Haltestelle Moosrain, die früher mit einem Ausweichgleis versehen war. Der hier auf der Privatbahnstrecke Schafflach-Tegernsee anzutreffende kleinste Bogenhalbmesser beträgt 160 m, die stärkste Steigung 30 ‰. Diese Rampe schließt sich unmittelbar hinter dem Bahnhof Gmund, Richtung Schafflach an.

Nahezu auf der gesamten Bahnstrecke genießt man einen herrlichen Blick auf die bayerische Bergwelt des Tegernseer Tales.

Bei der Eröffnung der Bahn wurden 9 m lange Stahlschienen mit einem Gewicht von 22,8 kg/m auf hölzernen Schwellen verlegt. Der Achsdruck betrug anfänglich 5 Tonnen und

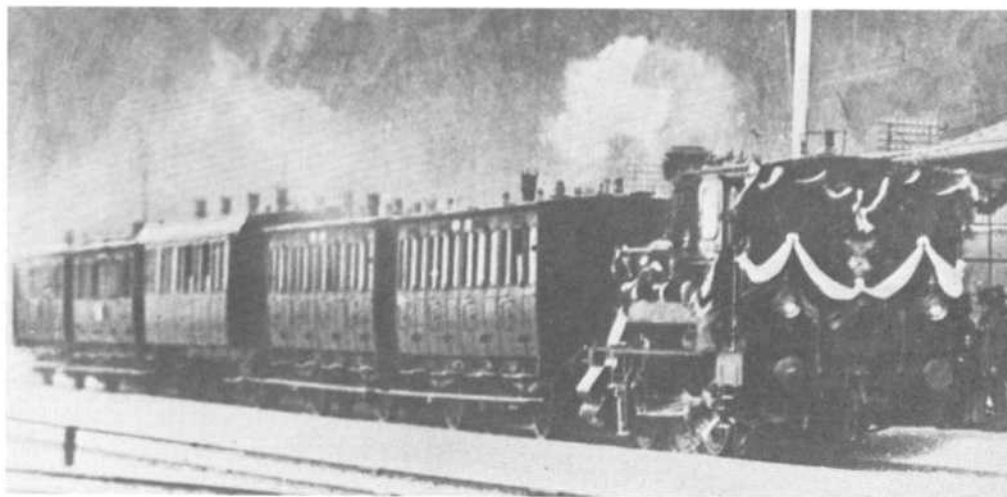
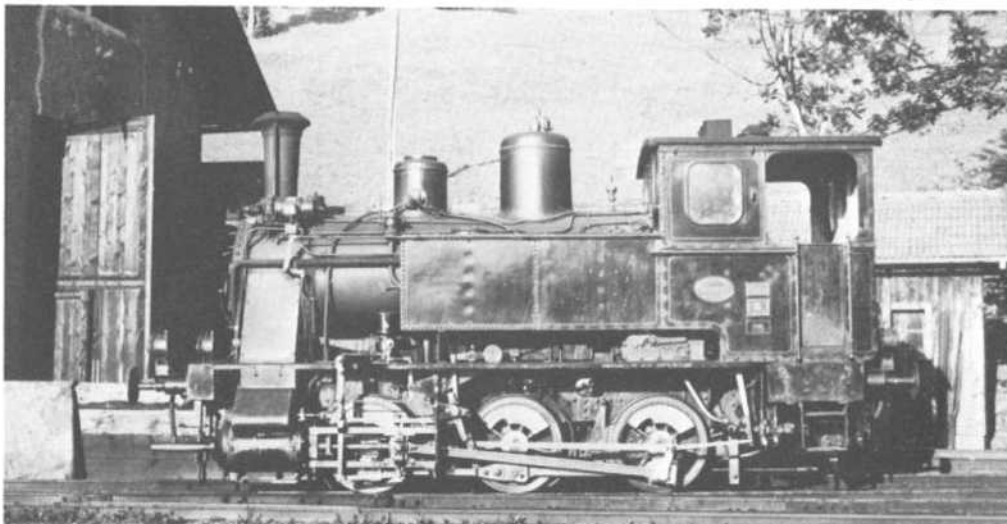


Bild 5: Die Lok Nr. 3 vor dem Eröffnungszug der Teilstrecke Gmund—Tegernsee am 01.05.1902 bei der Einfahrt in Tegernsee.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 6: Die Lok Nr. 4 »Karl Theodor« in Tegernsee am 13.10.1954. Die Maschine entsprach in der Bauart weitgehend der Lok Nr. 3.
Foto: Dr. Scheingraber



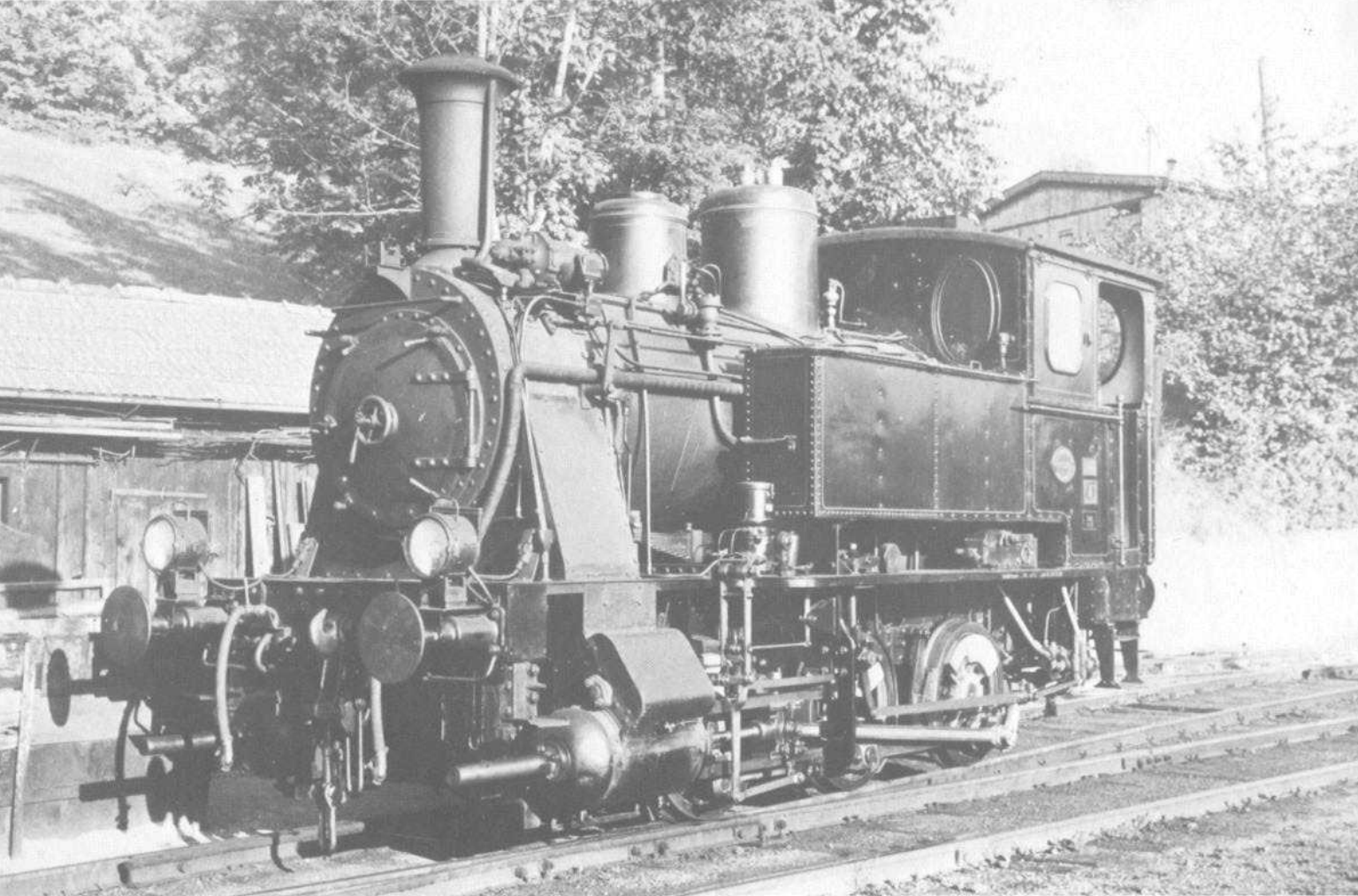


Bild 7: Nochmals die Lok Nr. 4 vor dem Schuppen von Tegernsee am 13.10.1954. **Foto: Dr. Scheingraber**

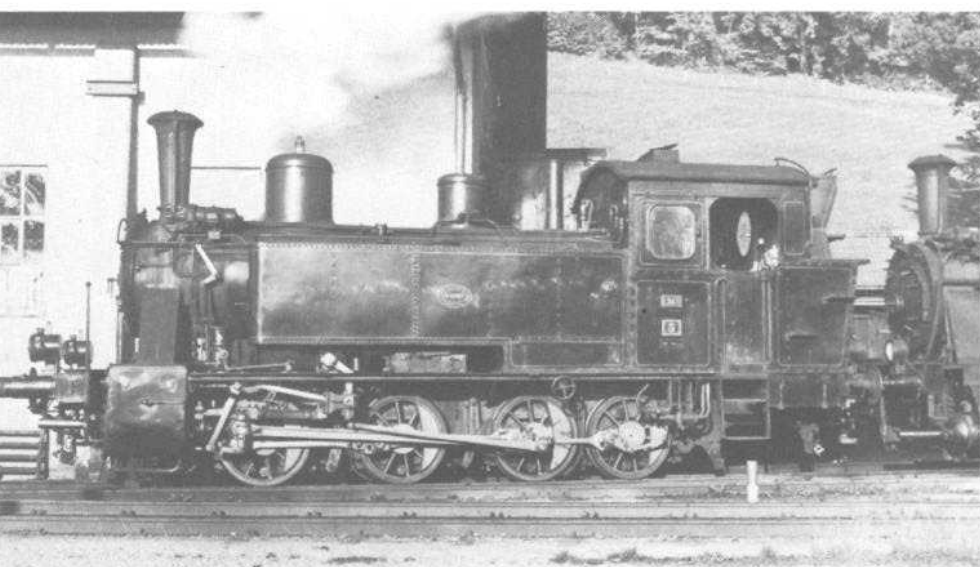
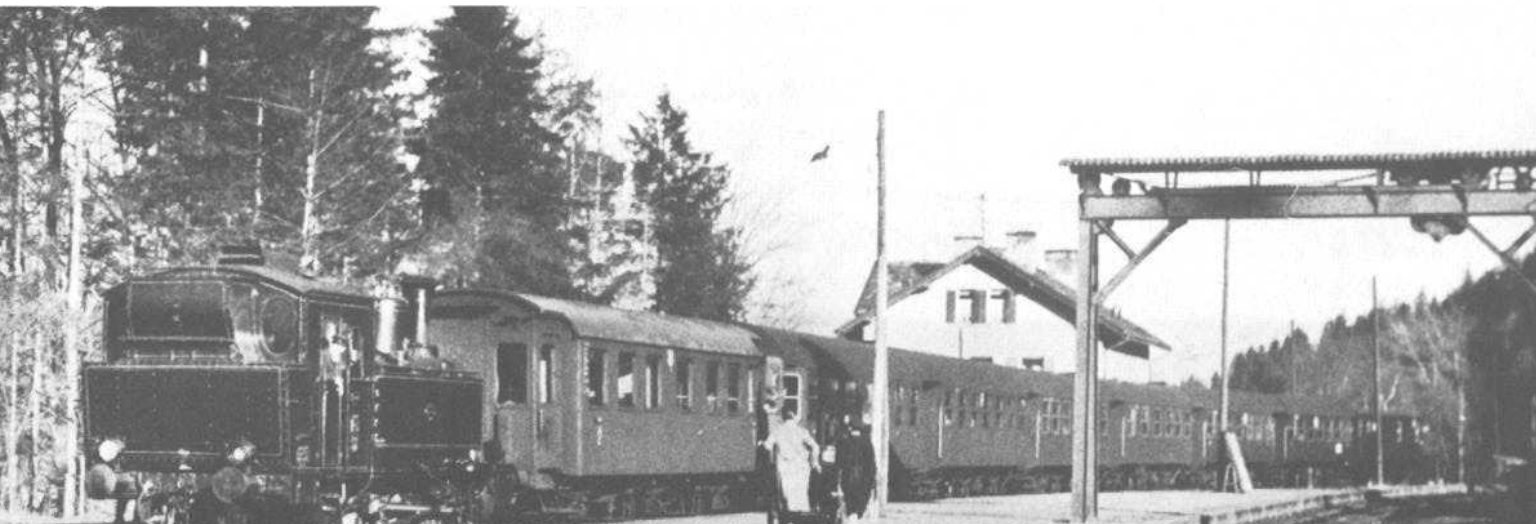


Bild 8: Die Lok Nr. 5, hier ebenfalls am 13.10.1954 in Tegernsee aufgenommen, war wie die Nr. 6 eine stieltechte G1L 4/4. **Foto: Dr. Scheingraber**

wurde später auf 6 Tonnen erhöht. Selbstverständlich ist zwischenzeitlich die Tegernsee-Bahn auf den heutigen Stand der Technik modernisiert worden, so daß zwischen Schafflach und Gmund ein Achsdruck von 20 Tonnen und zwischen Gmund und Tegernsee von 18 Tonnen zugelassen ist. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Tegernsee-Bahn für Reisezüge 60 km/h und für Güterzüge 40 km/h. Neben der vorerwähnten starken 30 ‰-Steigung hinter dem Bahnhof Gmund befindet sich eine weitere 20 ‰-Rampe zwischen der Haltestelle St. Quirin und dem Bahnhof Tegernsee.

Bild 9: Die Lok Nr. 6 im Herbst 1958 mit einem Personenzug im Bahnhof Tegernsee. **Foto: Dr. Scheingraber**



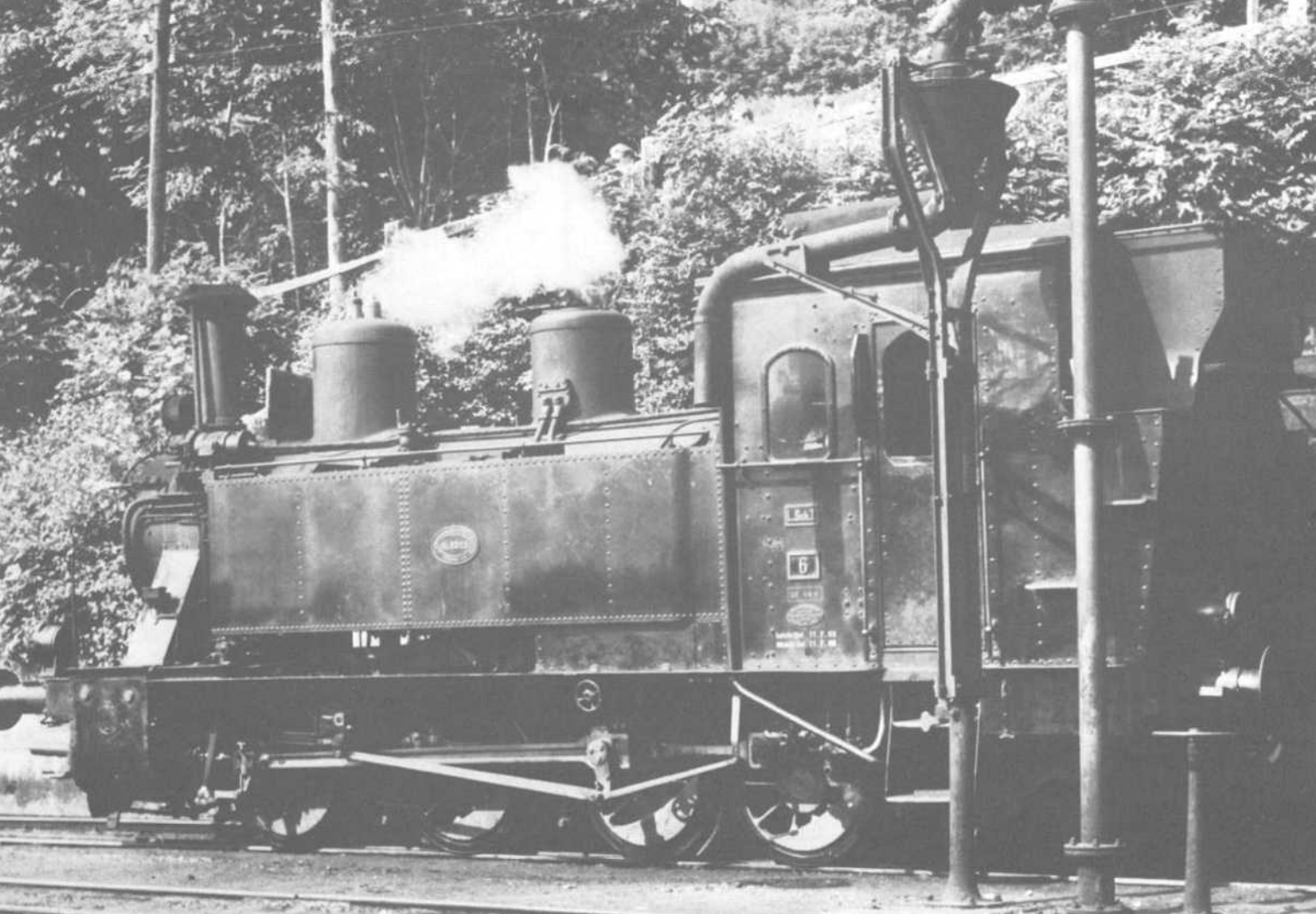


Bild 10: Diese Aufnahme zeigt noch einmal die Lok Nr. 6 im Betriebswerk Tegernsee im Jahre 1969. Interessanterweise zeigt das am Führerhaus angebrachte Eigentumsschild noch nicht die Beschriftung TAG (Tegernsee-Bahn AG), sondern noch die alte Bezeichnung L.Sch.T. (Lokalbahn Schafflach—Tegernsee). **Foto: C. Asmus**

Bild 11: Nach dem Umsetzen steht die Lok nun wieder abfahrbereit vor ihrem Personenzug. **Foto: Dr. Scheingraber**

Die ersten Lokomotiven

Der Betrieb auf dem Teilstück Schafflach-Gmund wurde im Jahr der Eröffnung mit zwei leichten 3-fach gekuppelten Zweizylinder-Naßdampf-Tenderlokomotiven aufgenommen. Sie hatten die Betriebsnummern 1 und 2 und trugen die Namen »Schmidbalthes« und »Fro-mund«. Beide Maschinen stammten von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München. Nach Eröffnung des weiterführenden Teilstückes Gmund-Tegernsee wurden von der gleichen Lokomotivfabrik weitere, ebenfalls 3-achsige, jedoch verstärkte Tenderlokomotiven mit den Betriebsnummern 3 »Otkar« und 4 »Karl Theodor« beschafft.

Durch das ständig wachsende Verkehrsaufkommen war der Erwerb einer weiteren Dampflokomotive notwendig. Da mit dem zunehmenden Verkehr auch die Züge immer schwerer wurden, entschied sich die Bahnverwaltung für den Kauf einer mehrfach gekup-

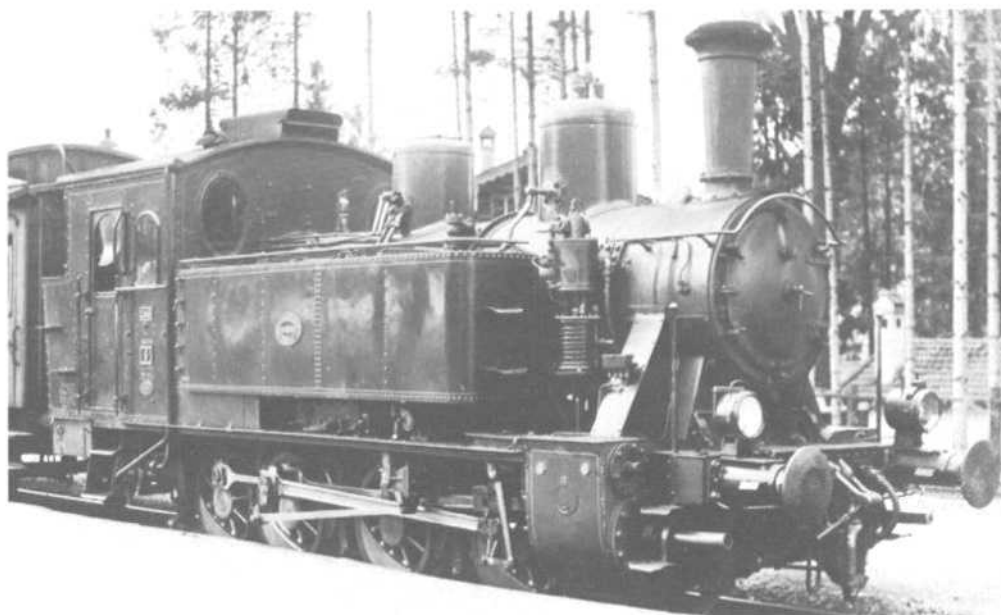


Bild 12: Einen Größenvergleich ermöglicht diese Aufnahme von der Begegnung der TAG 6 mit der 50 975 der DB im Bahnhof Schafflach im Jahr 1969. Im Hintergrund stehen noch die bayerischen Formsignale. **Foto: C. Asmus**

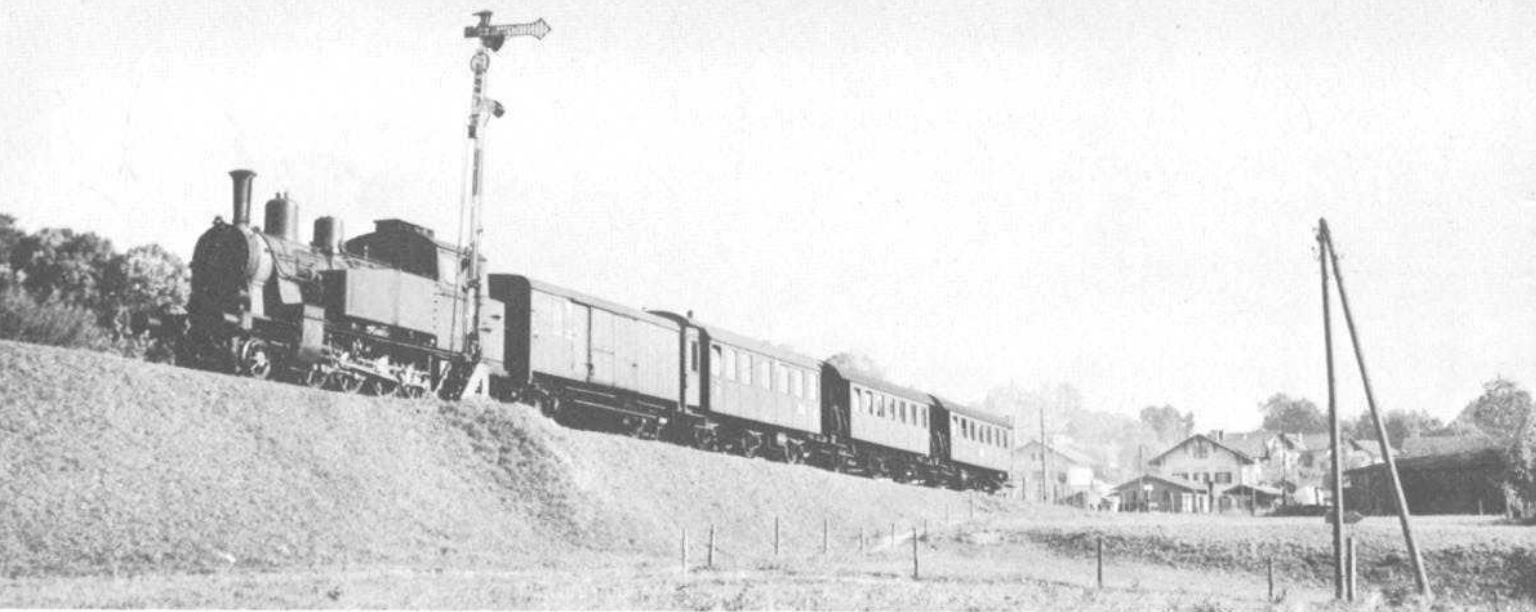


Bild 13: Die TAG 7 bei der Ausfahrt aus Gmund am 17.10.1954. **Foto: Dr. Scheingraber**



Bild 14: Dieselbe Lokomotive vor einem Zug bei Moosrain am 13.10.1954. **Foto: Dr. Scheingraber**

pelten Heißdampf-Lokomotive. Bei der als Nummer 5 bezeichneten Lok handelte es sich um eine seriengleiche Maschine der Bayerischen Staatsbahn-Reihe GtL 4/4 (spätere Reichsbahn-Baureihe 98⁸). Im Jahre 1924 wurde unter der Betriebsnummer 6 eine weitere GtL 4/4 angeschafft. Kurz darauf wurden die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 1 und 2, etwa um 1926, ausgemustert. Gerade während der Zeit des Dritten Reiches wuchs der Verkehr auf der Tegernsee-Bahn

Bild 15: Jahrelang war die TAG 8 im Bw Tegernsee abgestellt, bevor sie als Denkmalstok nach München gebracht wurde. **Foto: C. Asmus**

