



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1994
Mai

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89 --



(Füllseite)

Eisenbahn-Journal

100 Jahre Bottwartalbahn	6
Frühling an der Schiene	14
MaK DE 1024 – Baureihe 240	
Das Kraftpaket	20
Salzwedel – Wittenberge	
Eine Nebenbahn in der Altmark	26
Im rollenden Hotel nach Berlin	
InterCityNight	32
Die Triebfahrzeuge der SNCF in den Jahren 1987/88	36
SNCF: Regionaltriebswagen der Zukunft	42
Baureihe 229: Neue Aufgaben in Südbayern?	44

Modellbahn-Journal

Die DE 1024/BR 240 von Lima in H0	25
Reichsbahn-Diesel in den Dreißigern »Fliegende Züge«	66
Weilmünster – Laubuseschbach	72
Eine kleine und schon vergessene Nebenbahn im Taunus	
6 »Wandertag an Himmelfahrt«	80
Unser Zugporträt Der LEIG	84
Nur eine Nebenbahn Bayerischer Endbahnhof in N Teil 2: Verkabeln von Weichen und Gleisen	88
Neue Bausätze Die Baureihe 93 ⁵⁻¹² von Weinert in H0	92
Das Tal der Tempel Ein ungewöhnliches Thema ohne Rollmaterial	98
Von Aix-les-Bains auf den Mont Revard H0-Anlage einer längst stillgelegten Zahnradbahn	104

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Fachhändler-Adressen	52
Impressum	54
Bücher- und Video-Ecke	55
Typenblatt: 36 ⁷⁰ , preuß. P 4 ¹	59
Typenblatt: 53 ⁰ , preuß. G 4 ²	61
Schaufenster der Neuheiten	106
Mini-Markt	112
Bahn-Post	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Titelbild: Ein Frühlingstag wie aus dem Bilderbuch war der 14. Mai 1992, als diese Idylle bei Tulling (Obb.) im Bild festgehalten wurde: Schienenbus der Baureihe 798 als N 4953 auf dem Weg von Ebersberg nach Wasserburg/Inn Bahnhof.
Abb.: A. Ritz

Editorial

Sicher haben Sie, liebe Leser, es schon längst festgestellt: Das Eisenbahn-Journal ist seit der Ausgabe 1/1994 um 16 Seiten dicker geworden. Warum wir das so herausstellen? Nun, wir wurden wegen der Zunahme unserer "griffigen" - wie ein Einsender es formulierte - Eigenanzeigen angesprochen, mit anderen Worten: höflich kritisiert. Nun haben wir eben in den letzten Jahren nicht nur in unseren traditionellen Veröffentlichungen wie der Reportreihe (Preußen-, Sachsen-, Bayern- und Dampflokom-Report) viele interessante Themen erarbeitet, sondern auch in den Sonderausgaben und den Specials des Eisenbahn-Journals interessante Titel gebracht. Völlig neu ist unsere Eisenbahn-Videothek. Und wer viel anzubieten hat, der muß dies auch kundtun, denn Mitarbeiter und Verlag leben von dem Verkauf unserer Publikationen. In nüchternen Zahlen ausgedrückt sieht die Sache aber gar nicht so schlimm aus: Im Schnitt etwa acht Seiten zusätzliche Anzeigen, dafür aber auch 16 Seiten mehr Gesamtumfang, also acht Seiten mehr Information und Lesespaß! Und das Erfreulichste für Sie, liebe Leser: ohne jede Preiserhöhung, denn unsere monatliche EJ-Ausgabe kostet genauso viel wie im Vorjahr.

Aber nun "ans Eingemachte": Wenn man an den Neubaustrecken einen ICE vorbeirauschen sieht, ist man von der dahintersteckenden Ingenieurarbeit schon beeindruckt. Aber eigentlich begann das Bemühen um kürzere Fahrzeiten und mehr Bequemlichkeit, sprich Komfort, in den dreißiger Jahren. Natürlich entsprangen die damaligen Anstrengungen der Deutschen Reichsbahn nicht einer Art Gönnerlaune, sondern waren bitter nötige Antwort auf das stetige Anwachsen des Individualverkehrs durch das Automobil. Die Autos wurden immer komfortabler, schneller und vor allen Dingen zuverlässiger, so daß sie auch für Fernreisen immer beliebter wurden. Wohl oder übel mußte die Bahn viel Geld für Neuentwicklungen ausgeben. In unserem Modellbahn-Artikel "Fliegende Züge – Reichsbahn-Diesel in den Dreißigern" erfahren Sie mehr über den vor über 60 Jahren eingeführten Schnellverkehr in Deutschland.

Weit gemütlicher geht es auf der kleinen, fast schon vergessenen Taunus-Strecke Weilmünster – Laubuseschbach zu, die schwäbische Bottwartalbahn würde – wenn sie nicht schon längst stillgelegt worden wäre – ihr Hundertjähriges feiern, und in der Altmark gibt es ebenfalls eine interessante Nebenbahnlinie, der wir in dieser Ausgabe ein Porträt widmen. Apropos Nebenbahn: Über das Verkabeln von Weichen und Gleisen im Modell informiert eine weitere Folge der Reihe "Nur eine Nebenbahn".

Schon vor Beginn der diesjährigen großen Reisesaison riskieren wir einen Blick "über den Zaun" zu unseren französischen Nachbarn. Die SNCF macht mit ihren zukünftigen Regionaltriebswagen einmal mehr von sich reden, und ein französischer Modellbahner hat sich in H0 einer entzückenden kleinen Zahnradbahn angenommen.

Und schließlich wollen wir Sie mit unseren Frühlings-Impressionen von der Schiene ab Seite 14 so richtig in Mai-Stimmung versetzen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen wieder viel Lesespaß

Ihr Hermann Merker Verlag

Als die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen im Jahre 1891 von Nagold nach Altensteig ihre erste Schmalspurstrecke eröffneten, die mit 1000 mm Spurweite angelegt war, hatten schmalspurige Bahnen in Deutschland längst ihre Bewährungsprobe bestanden. In Sachsen und Preußen war diesbezüglich schon Pionierarbeit geleistet worden. Auf einem Streckennetz von 1051 km fuhr zu jener Zeit bereits 214 Lokomotiven und mehr als 5000 Personen- und Güterwagen. Die meisten dieser Schmalspurbahnen wiesen eine Spurweite von 750 mm auf, die vor allem in Sachsen bevorzugt wurde. Für dieses Spurmaß entschied sich auch Württemberg beim Bau der zweiten Schmalspurbahn, die von Marbach nach Heilbronn Süd führen sollte. Die mit 34,25 km längste württembergische Schmalspurbahn entstand in drei Etappen und konnte ab 1. Dezember 1900 durchgehend befahren werden. Das erste Teilstück von Marbach bis Beilstein, das der Bahn auch den Namen "Bottwartalbahn" gab, war am 10. Mai 1894 eröffnet worden.

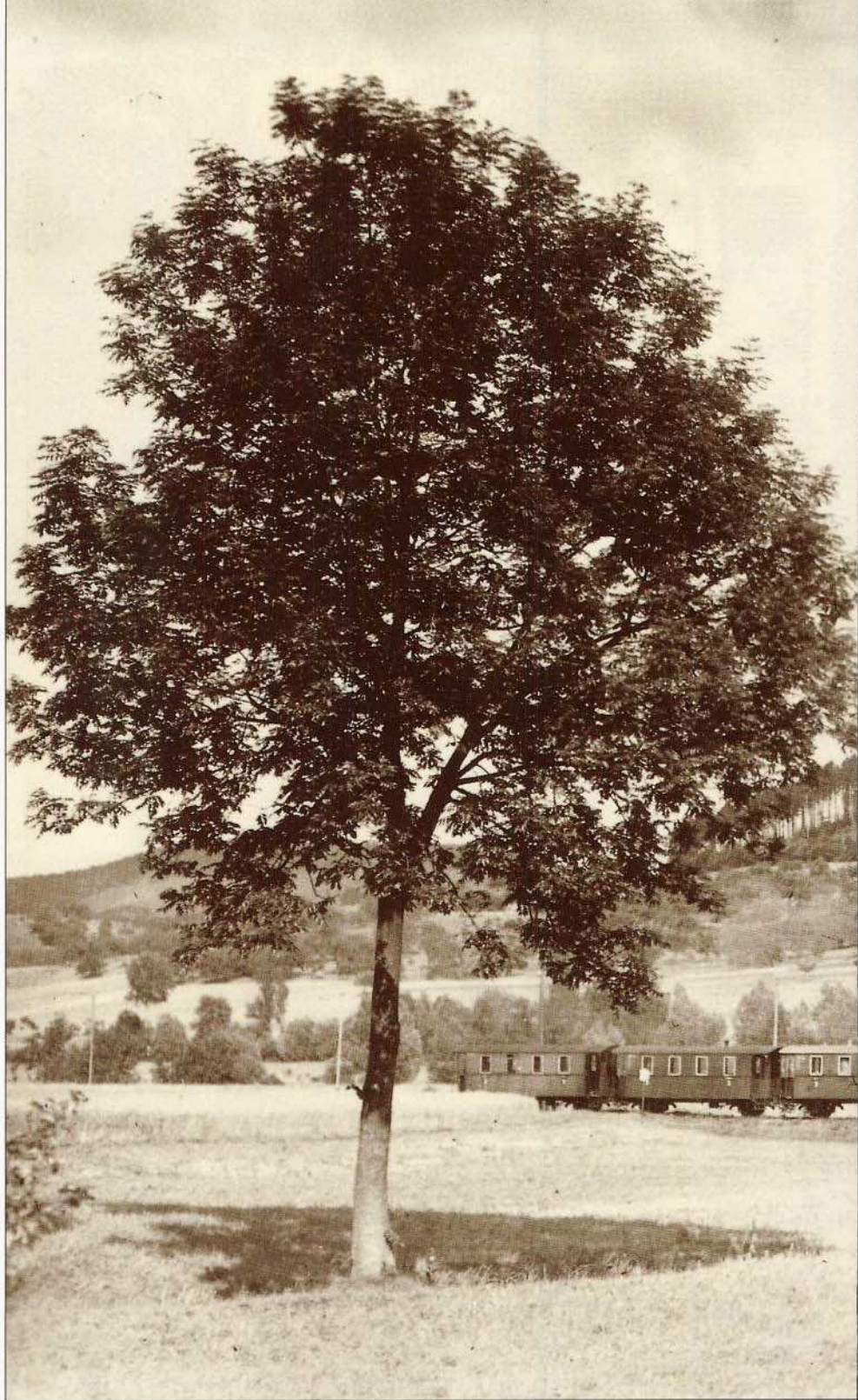


Bild 1 (oben): In gepflegtem Zustand steht 99 651 als Denkmal beim Bf Steinheim (Murr).

Bild 2 (oben rechts): 99 680 mit dem P 17 von Beilstein (Württ) nach Marbach (Neckar) im Sommer 1952 bei Oberstenfeld. Hoch über dem Bottwartal thront die Burg Lichtenberg.

Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber

Bild 3 (unten links): 99 704 beim Umsetzen in Marbach im Jahre 1966. **Abb.: Slg. Obermayer**

Bild 4 (unten Mitte): Wer würde nicht gerne noch einmal mit dem "Schmalspurzögle" durch das Bottwartal fahren wollen? Am 20. März 1966 war 99 651 mit dem P 1673 bei Kleinbottwar von Beilstein nach Marbach unterwegs.

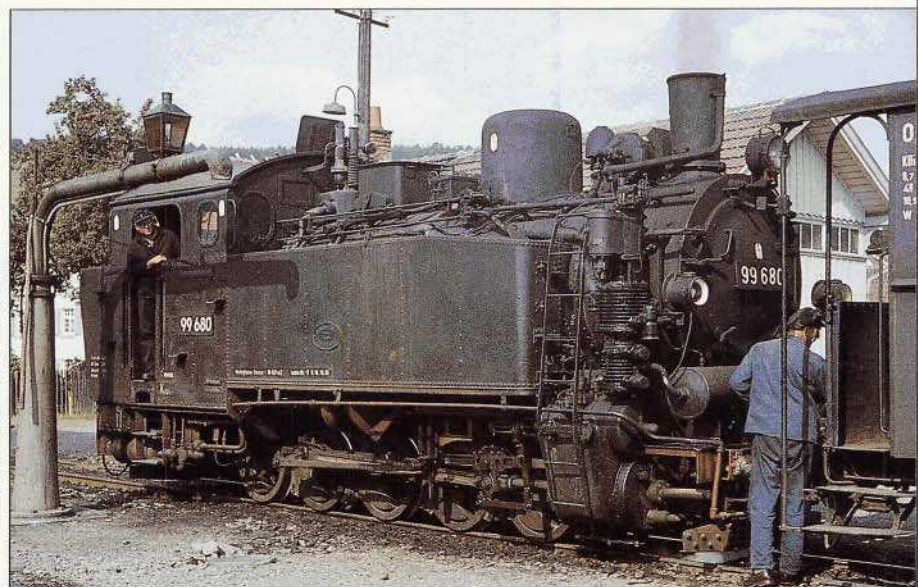
Abb.: Th. Horn

Bild 5 (unten rechts): Ankunft eines Schmalspurzuges mit der 99 680 in Beilstein (1964).

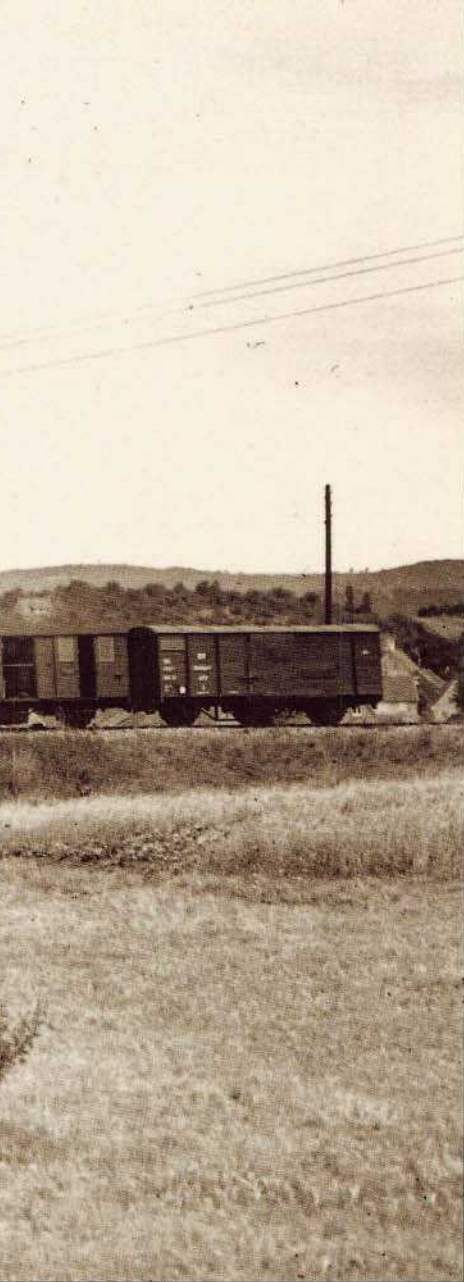
Abb. 1 und 4: H. Obermayer



100 Jahre Bottwartalbahn







Ausgangspunkt der 14,39 km langen Teilstrecke war der Bahnhof Marbach an der am 8. Dezember 1879 eröffneten Staatsbahnlinie von Backnang nach Bietigheim. Über Murr führte die Bahn nach Steinheim an der Murr, Klein- und Großbottwar, Hof und Lemberg sowie über Oberstenfeld nach Beilstein. Am vorläufigen Endpunkt entstand eine größere Bahnhofsanlage und ein zweigleisiger Lokschuppen respektabler Größe, der in Ziegelmauerwerk ausgeführt wurde. Mehr als fünf Jahre vergingen, bis die Bahn das 5,5 km entfernte Ilsfeld erreicht hatte, und ein Jahr später war die 14,36 km lange Reststrecke bis Heilbronn Süd fertiggestellt. Die Bauleitung oblag Oberingenieur Fuchs von den KWStE.

Der gewundene Streckenverlauf mit kleinsten Radien von 80 m verlangte den Einsatz von Fahrzeugen, die sich durch guten Bogenlauf auszeichneten. Mit einer besonders geeigneten Konstruktion konnte die Maschinenfabrik Esslingen aufwarten. Es waren die kleinen vierachsigen Dampflokomotiven mit den patentierten "Klose-Radialachsen".

Bild 6 (links): Mit dem P 312 aus Marbach hat 99 682 im Sommer 1852 den Bahnhof Beilstein in Richtung Heilbronn verlassen. Im Hintergrund die Ruine Hohenbeilstein – bekannt für einen hervorragenden Fernblick.

Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber

Bild 7 (unten links): Mit einem Personenzug nach Marbach steht 99 650 im Bahnhof Beilstein zur Abfahrt bereit (vermutlich um 1965).

Abb.: E. Herkner, Sammlung Schöppner

Bild 8 (unten rechts): In der unbesetzten Haltestelle Kleinbottwar ist soeben 99 701 mit einem Personenzug eingetroffen (Mai 1964).

Abb.: R. Hahmann

Adolf Klose, am 21. Mai 1844 in Bernstadt/Sachsen geboren, war von 1885 bis 1896 Obermaschinenmeister der Württembergischen Staatsbahnen. Das von ihm entwickelte Parallelogramm-Lenkensystem erlaubte eine Radialeinstellung des ersten und letzten angetriebenen Radsatzes eines Laufwerkes beim Bogenlauf. Das komplizierte Hebel- und Stangenwerk arbeitete zwar sehr zuverlässig, verlangte aber hohen Aufwand bei der Unterhaltung. Dieses System wiesen zuvor schon die sechs Stützender-Schmalspurlokomotiven der sächsischen Gattung III K der Baujahre 1889 und 1891 auf. Auch die drei 1891 in Dienst gestellten Maschinen Ts 4 für die 1000-mm-Strecke Nagold – Altensteig verfügten über ein Klose-Triebwerk.

Eine große Ähnlichkeit mit der Ts 4 hatten die Fahrzeuge Tss 4, die für die Bottwartalbahn beschafft wurden. Ihrem Einsatzbereich entsprechend trugen sie zu ihren Bahnnummern 11 bis 13 auch noch die Namensschilder GROSSBOTTWAR, OBERSTENFELD und BEILSTEIN. Die Fahrzeuge waren von der Maschinenfabrik Esslingen unter den Fabriknummern 2638 bis 2640 gefertigt worden und standen zur Eröffnung des ersten Abschnitts zur Verfügung. Ganze 36 000 Mark hat ein solches Maschinenchen mit dem ursprünglich vorhandenen Kobelschornstein gekostet. Dienstfähig ausgerüstet wog eine Lok nur 27,80 t. Als Höchstgeschwindigkeit waren 30 km/h zugelassen.

Die GROSSBOTTWAR mußte bereits im Jahre 1923 den Dienst quittieren. Die beiden anderen Maschinen fuhren mit den Betriebsnummern 99 621 und 622 noch bis 1928 durch das schöne Bottwartal.

Nachdem die Strecke von Marbach bis Heil-



Bild 9 (rechts): Der Verlauf der Bottwartalbahn zwischen Heilbronn und Marbach.

Abb.: G. Gerstberger

Bild 10 (ganz rechts): Die 99 651, gebaut im Jahre 1918 von Henschel im Auftrag der Heeresfeldbahnen, setzt sich am 20. März 1966 in Beilstein vor einen Personenzug nach Marbach.

Bild 11 (unten links): Lokführer und Heizer der 99 651 stellen sich dem Fotografen.

Abb. 10 und 11: Th. Horn

Bild 12 (unten rechts): V 51 903 vor der Abfahrt mit P 1670 nach Beilstein im Bahnhof Marbach am 23. Mai 1966.

Abb.: E. Herkner, Slg. Schöppner

bronn durchgehend zur Verfügung stand, wuchs das Verkehrsaufkommen und erforderte den Einsatz weiterer Lokomotiven. Dafür standen nun die ersten Maschinen der württembergischen Gattung Tssd zur Verfügung. Von dieser Mallet-Bauart lieferte die Maschinenfabrik Esslingen von 1900 bis 1913 insgesamt neun Lokomotiven mit den Bahnnummern 41 bis 49 zum Stückpreis vom 35 200 Mark. Nach vorliegenden Aufzeichnungen fuhren die Maschinen 43, 45 und 46 zunächst auf der Bottwartalbahn.

Erstere ist uns als Museumslok 99 633 erhalten geblieben. Die ehemalige Nr. 47 fristet als 99 637 in Bad Buchau das fragwürdige Dasein einer Denkmallokomotive. In den fünfziger Jahren waren die 99 638 und 639 vorübergehend in Beilstein beheimatet, bis sie am 26. Oktober 1954 und am 27. November 1956 ausgemustert wurden. Ein Einzelstück blieb der vierachsige Dampftriebwagen DWss 1, im Jahre 1907 von der Maschinenfabrik Esslingen als Fabriknummer 3399 gebaut. Das mit einem Kittel-Kessel ausgestattete Fahrzeug fuhr die ersten Jahre nach der Indienstellung auf der Bottwartalbahn und kam danach auf der Federseebahn von Buchau nach Schussenried zum Einsatz. Genaue Daten zur Ausmusterung des Triebwagens, die Ende der zwanziger Jahre erfolgt sein soll, liegen leider nicht vor.

Die Hauptlast des Personen- und Güterverkehrs auf der Bottwartalbahn trugen über Jahrzehnte hinweg die Dampflokomotiven der sächsischen Gattung VI K und deren Nachbauten der Deutschen Reichsbahn. Für den Einsatz auf den steigungsreichen Strecken im Erzgebirge hatte Sachsen im Jahre 1919 insgesamt 15 fünfachsige Tenderlokomotiven erworben, die Henschel ein Jahr zuvor mit den Fabriknummern 16 122 bis 16 136 im Auftrag der Heeresfeldbah-

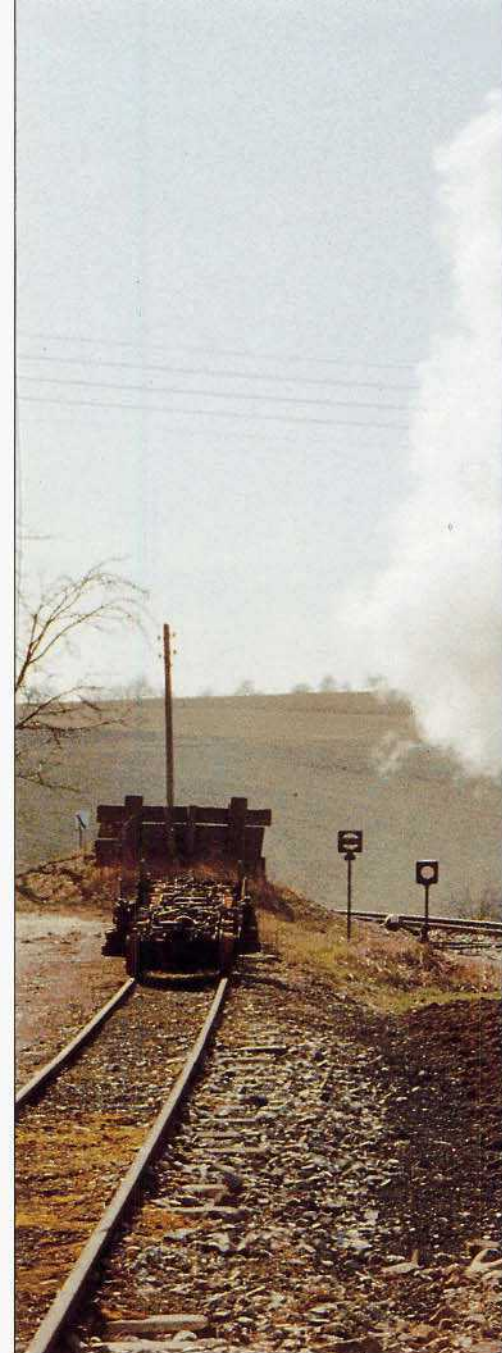


nen gebaut hatte. Nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn erhielten sie die Betriebsnummern 99 641 bis 655. Zwei dieser Exemplare gelangten bereits zu Beginn der dreißiger Jahre zur Rbd Stuttgart und auf verschiedenen württembergischen Schmalspurstrecken zum Einsatz. Ein charakteristisches Baumerkmal war der kuppelförmige Dampfdom.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen beschaffte die Reichsbahn von 1923 bis 1927 weitere 47 Maschinen derselben Bauart mit einigen kleineren Änderungen. Henschel lieferte 1923 und 1924 die Lokomotiven 99 671 bis 680 und 99 681 bis 683. Von Hartmann in Chemnitz kamen 1925/26 die 99 684 bis 695 und 1927 die 99 708 bis 717.

Eine Serie von 12 Stück, mit den Betriebsnummern 99 696 bis 707, fertigte die Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe in den Jahren 1925/26. Die Lokomotiven 99 679 bis 683 waren von Anbeginn in Württemberg eingesetzt. Im Zeitraum von 1936 bis 1938 kamen auch noch die 99 671, 672, 701, 704 und 716 ins Schwabenland.

Zu Beginn der sechziger Jahre war auf der Bottwartalbahn noch ein recht reger Verkehr zu verzeichnen. Damals beheimatete Beilstein acht Lokomotiven der Baureihen 99⁶⁴⁻⁶⁵ und 99⁶⁷⁻⁷¹. Dies waren die Fahrzeu-





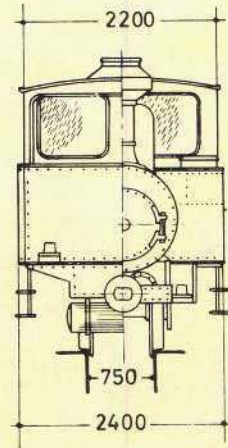
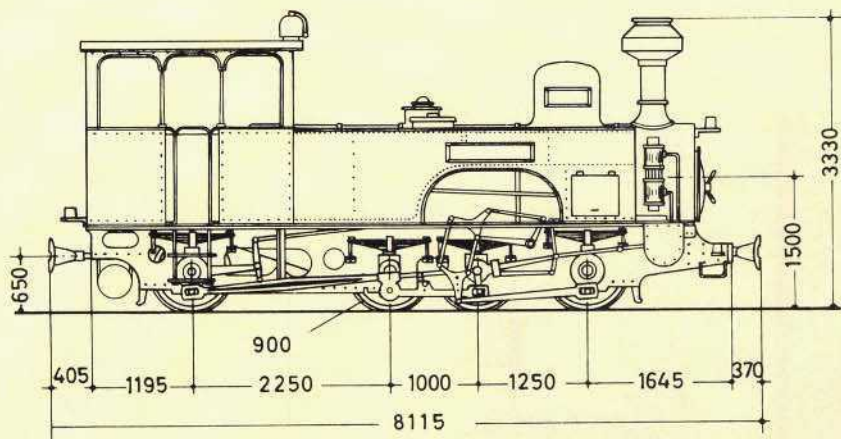
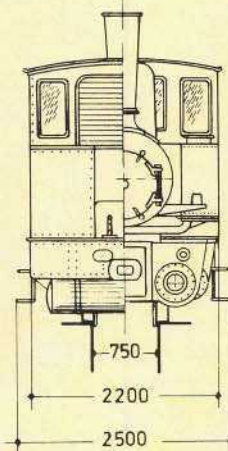
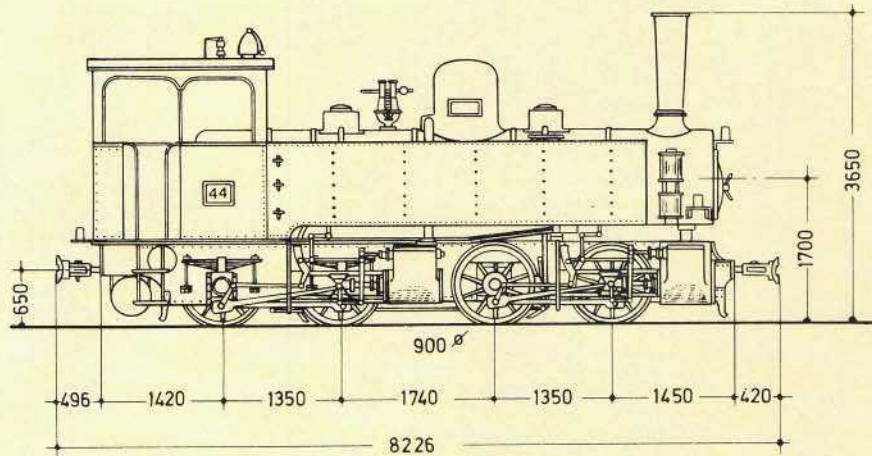


Bild 13 (links):
Typenzeichnung
der
Schmalspurlo-
komotiven
Tss 4 der
Bottwartal-
bahn.

**Bild 14 (Mitte
oben):** Typen-
zeichnung der
Mallet-Loko-
motiven Tssd,
die auch auf
der Bottwartal-
bahn ver-
kehrten.



**Bild 15 (Mitte
unten):**
Schmalspur-
triebwagen mit
Kittel-Kessel
DWss 1, der
nach seiner
Indienststellung
zunächst auf
der Bottwartal-
bahn fuhr.

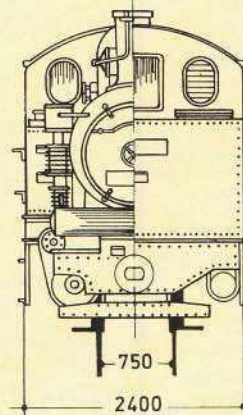
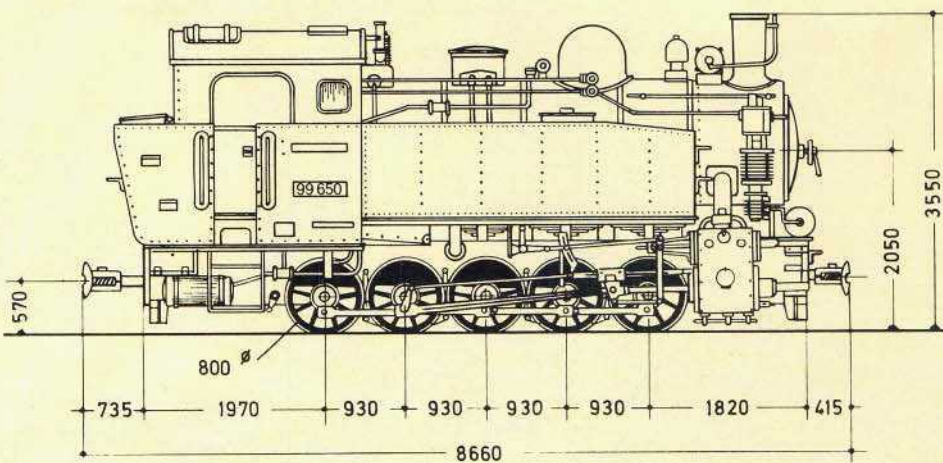
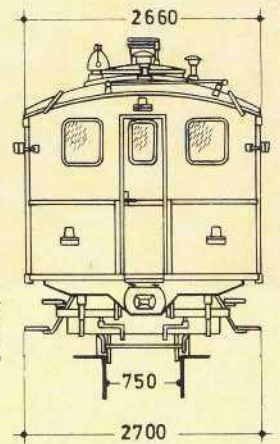
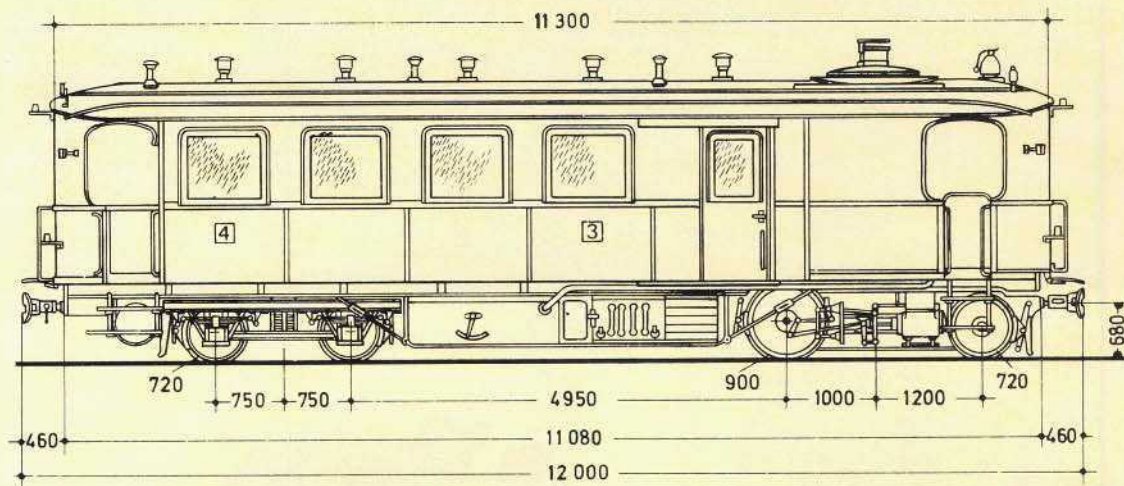


Bild 16 (links):
Typenzeichnung
der
Schmalspurlo-
komotiven, die
Henschel im
Auftrag der
Heeresfeldbah-
nen gebaut
hatte (ehemals
sächsische
Gattung VI K).
**Alle Abb. (im
Maßstab 1:87):
H. Obermayer**