

DM 9,80

9,80 sfr, 80,- öS
239,- bfr, 12,50 hfl
239,- lfr, 200,- kc
55,- dkr

Modell Eisen Bahner

1996/97

E97001

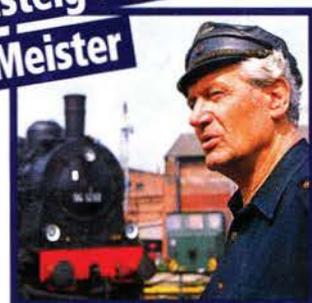


SPEZIAL

Marktübersicht

Alle Gebäude
und Fahrzeuge
aus der Region

**Rennsteig-Hirsch
mit Meister**



Die faszinierendsten Von Thüringen Bahnlandschaften in den Harz

- Bergtour mit Ludmilla
- Dampflokfahrt mit Augenzwinkern

Zwischen Brocken und Rennsteig



- Die stärksten Loks
- Die steilsten Strecken
- Die schönsten Modelle

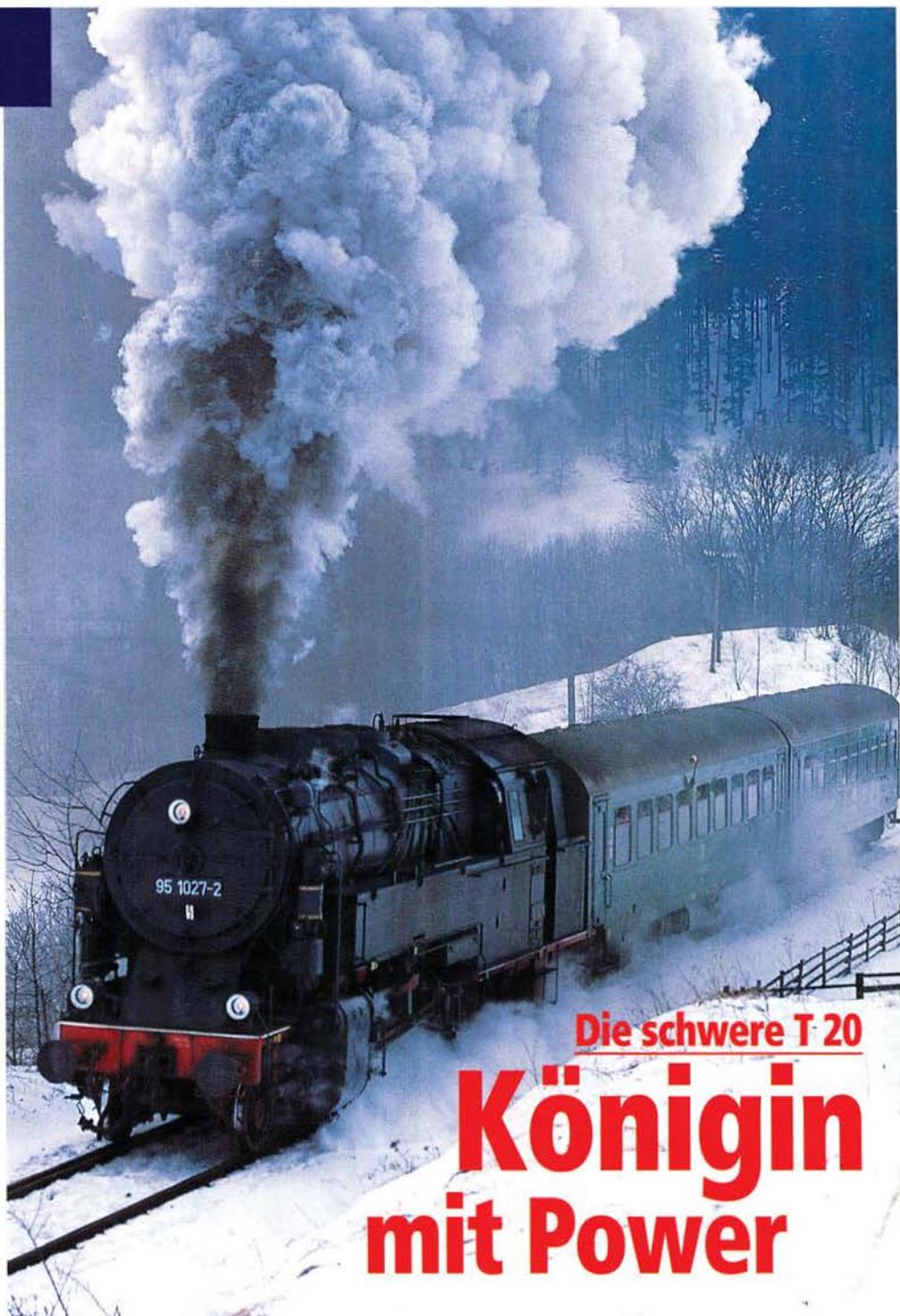
Anlagenbericht

Orlatal mit Nebenstrecke
Selketal mit Schmalspurbahn

Werkstatt



- Szenerie mit Zeitsprung
- Bulle mit Donnerbüchsen



Die schwere T 20

Königin mit Power

Der Draht zu Ihrem Hobby

Die acht begehrtesten Eisenbahner-Telefonkarten.
Speziell für die Leser des **MODELLEISENBAHNER**

Diese acht begehrten Telefonkarten zeigen die schnellsten Züge der Welt. Die Karten sind strikt auf je 2000 Stück begrenzt. Sichern Sie sich diese wertvollen Sammlerstücke zum einmaligen Preis von 25 Mark pro Exemplar. Dazu kommen 5 Mark anteilige Versand- und Portkosten



1. Deutschland ICE
2. Frankreich TGV
3. England Intercity 225
4. Japan Nozomi
5. Schweden X 2000
6. Dänemark IC 3
7. Italien ETR 500
8. Spanien AVE

So bestellen Sie Ihre Telefonkarten

1. Bestellung faxen an
(0711) 210 80-82
2. Postkarte schicken an:
MODELLEISENBAHNER
Pietsch + Scholten Verlag
Postfach 10 37 43
70032 Stuttgart

Der Versand erfolgt gegen
Nachnahme, wenn der Bestellung
kein Scheck beigelegt wird.

Wer die komplette Serie bestellt,
spart sogar 20 Mark.

Natürlich können Sie mit der Karte
Ihrer Lieblingslok auch telefonieren:
6 Mark Telefongebühren sind bei jeder
Karte inbegriffen.

Starke Loks und steile Strecken



Dr. Franz Rittig

Die Eisenbahnen im rauhen Harz und im Thüringer Wald nötigten schon immer Respekt ab: den Ingenieuren, die sie bauten, den Lokführern, die sie täglich bezwingen, den Foto-Fans, die sie bewundern, und den Modellbahnern, die sie nachbauen wollen. Das ist auch der Grund, warum sich das zweite Sonderheft des MODELLEISENBAHNER diesen faszinierenden Bahnlandschaften widmet.

Aber nicht nur oben im Gebirge gibt es reichlich Eisenbahn. Auch an der Saale, an der Orla und am Fuß des Inselsbergs finden Sie zahlreiche Punkte, die einen Besuch oder die Nachgestaltung zu Hause lohnen. Da gibt es einen Bahnhof, wo die schnellen Inter-Citys an romantischem Fachwerk vorbeirauschen. Sie erfahren von der kleinen Wiesenbimmel, die einer Hauptstrecke Konkurrenz machte, und Sie bekommen Aufklärung, was eine Straßenbahn mit Schnepfen zu schaffen hat.

Auch von einem Lokführer ist in diesem Heft die Rede, der den Rennsteighirsch hegt, und von einem zweiten, der schon als Prinz die Königin beehrte. Ein dritter Mann von der schwarzen Zunft kennt ein Viadukt mit Kuchenduft an einer friedfertigen Strecke mit furchterregendem Namen.

An alle ist gedacht: Die Schmalspurbahner werden mit Koch-Künsten verwöhnt; die Bastler erfahren, wie man einen Bullen mit Donnerbüchsen schmückt. Den Modebewußten wird erklärt, warum das Modell Lederhose schick ist. Die Neugierigen werden von geheimnisvollen Gleisen gelockt, und die Historiker erhalten zuerst ein Wechselbad, bevor sie den Spuren schmaler Spuren folgen dürfen. Und wenn Sie dies alles enträtselt haben, gibt es als Prämie zum Schluß noch eine Dampflok-tour für Spaßvögel.

Steigen Sie ein in diesen Zug, der zwischen Brocken und Rennsteig dampft. Und vergessen Sie die Reiselektüre nicht: MODELLEISENBAHNER Spezial, das Zweite.



Ihre „SPEZIAL“-
Reise durch eine
faszinierende
Bahnlandschaft

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 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Hans-Joachim Gilbert (v.i.S.d.P.)

GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR
Dr. Franz Rittig

GRAFISCHE GESTALTUNG

Anita Ament (Ltg.)
Ina Olenberg

Mitarbeiter dieses Hefts

Rainer Albrecht, Gerhard Bank,
Hans-Jürgen Barteld, Bodo Berlin,
Joachim Bügel, Peter Federmann,
Thomas Gottschall, Thomas Gretscher,
Robert Haberer, André Halusa,
Thomas Hanna-Daoud, Ulf Haußen,
Waldemar Haußen, Marcel Jahn,
Udo Kandler, Georg Kerber,
Sebastian Koch, Lutz Krause,
Hartmut Lange, Manfred Lohkamp,
Peter Riegler, Andreas Stirl, Thomas Wedel

ANZEIGEN

Leitung: Volker Steinmetz

Telefon (07 11) 2 10 80 81
Anzeigenverkauf: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Anita Berger

VERTRIEB

Motor-Press Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

Preis des Einzelhefts: DM 9,80

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 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.
Anzeigenpreisliste Nr. 14, gültig ab Heft 1/96. Gerichtsstand ist Stuttgart.

ISSN 0026-7422



INHALT



Porstendorfer Fachwerk

An der Intercity-Strecke von München über Saalfeld nach Berlin liegt die ländliche Station Porstendorf. Wie man den Bahnhof mit seinen Gleisen, seinem Empfangsgebäude und den Stellwerken ins Modell umsetzt, erläutert Georg Kerber ab Seite **34**



Vollmi und der King

Im schönen Monat Juni 1992 holten Manfred Vollmar und Helmut König die Dampflokomotive 50 3688 aus dem Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt nach Arnstadt in Thüringen. Wie es dazu kam und was sie unterwegs erlebten, erzählt Ihnen, allerdings nicht ohne Augenzwinkern, der Initiator Dr. Thomas Gretscher ab Seite **90**



Bei Wind und Wetter über den Rennsteig

Fast ein Vierteljahrhundert dröhnten ihre Motoren im Thüringer Wald. Wie die V 180 die alten Dampflokomotiven der Baureihe 94 ablöste und warum sie eine fast ideale Steilstrecken-Lok wurde, das erfahren Sie ab Seite **14**

Der Lange und die Lok

Seit zwanzig Jahren hegt und pflegt er sie wie seinen Augapfel. Doch nur wenige wissen, warum der Lokführer Eberhard Mühlán aus Hirschbach im Thüringer Wald der alten Steilstrecken-Lok 94 1292 fast seine ganze Freizeit widmet. Weshalb der Meister Sorgen hat, lesen Sie ab Seite **6**



Vorbild

Der Dom-Herr 6

Eberhard Mühlán und die 94 1292

Schwere Erben 14

Anfang der siebziger Jahre löste die 118 die 94er im Steilstrecken-Dienst ab

Hexentanz 18

Die Brockenbahn fährt mit Gewinn, die Züge im Selketal sind leer

Die Urwald-Rumpel 24

Besuch bei der Thüringerwaldbahn

Die Friedfertige 46

Die Kanonenbahn im Eichsfeld hat eine sehr wechselvolle Geschichte

Geheimnisvolle Gleise 50

Die Strecke Niederpöllnitz – Münchenbernsdorf bediente ein Bunkerobjekt

Wechselbad 62

Die heimliche Gebirgsbahn

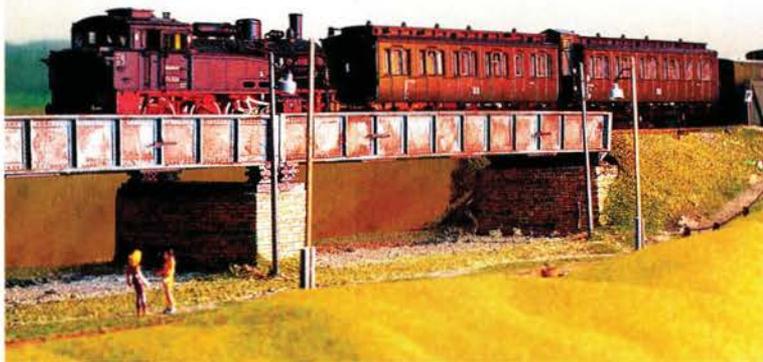


Kein Mangel an Modellen

Falls Sie Ihre Modellbahn-Ader für Thüringen oder den Harz entdeckt haben, brauchen Sie keine Kataloge wälzen. Denn was es alles gibt, stellt Ihnen dieses Heft vor. Studieren Sie Rainer Albrechts Marktübersicht ab Seite **56**

Mit der T 12 durchs Tal der Orla

Einst zog sie Stadtbahnzüge in Berlin. Dann kam die 74er nach Thüringen. Ein Pößnecker Modellbahn-Club mit Feeling für die Regionalgeschichte baute die neue Heimat der T 12 nach. Warum, wie und womit, das beantwortet Ihnen ein detaillierter Anlagenbericht ab Seite **76**



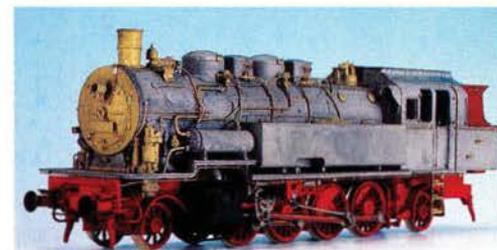
Von schweren Brocken

Die Hexen vom Brocken hat man längst im kommerziellen Griff. Nicht so die Probleme, die vor den Harzbahnen liegen. Auf dem Weg in die Zukunft sind schwere Brocken wegzuschaffen. Wo sie herkommen, ergründen Hans-Joachim Gilbert und Rainer Albrecht ab Seite **18**

Die Prinzen	66
Wolfhard Bätz erzählt, wie er Lokführer auf der T 20 wurde	
Die Wiesenbimmel	74
1989 kehrte mit der 74 1230 eine alte Bekannte auf die Orla-Bahn zurück	
Spuren schmaler Spuren	82
Was von den Meterspur-Bahnen in Thüringen noch übrig ist	
Berg-Tour	86
Vom schweren Dienst auf der Rampe von Gräfenroda nach Oberhof	
Husaren-Stück	90
Die Erfolgs-Story von einer Lok, die aus Sachsen kam und Thüringerin wurde	
Auserlesenes	98
Sechs Literatur-Tips für alle, die noch mehr wissen wollen	

Modell

Kochkünste	28
Ein Harz-Diorama	
Zeitsprung	34
Anlagenbau mit Georg Kerber	
Bulle mit Donnerbüchsen	42
Ein Personenzug aus Thüringen	
Lederhose empfohlen	52
Ein Landbahnhof in Baugröße H0	
Wahl-Qual	56
Loks, Wagen und Gebäude: Was der Modellbahn-Markt bietet	
Schlußpunkte	70
Wipperlieschen und Thyralbahn: Zwei Modellprojekte aus dem Harz	
Fach-Werk	76
Von Orlamünde nach Pößneck: Die Orla-Bahn im Modell	



Typische Thüringerin

Viele Jahre bildete die 93er das Rückgrat des Nebenbahndienstes. Seit es Weinerts Bausatz gibt, muß man nicht mehr auf das Modell verzichten. Peter Riegler und André Halsa geben einen Werkstattbericht. **42**

Meister Mühlen und
sein Rennsteig-Hirsch

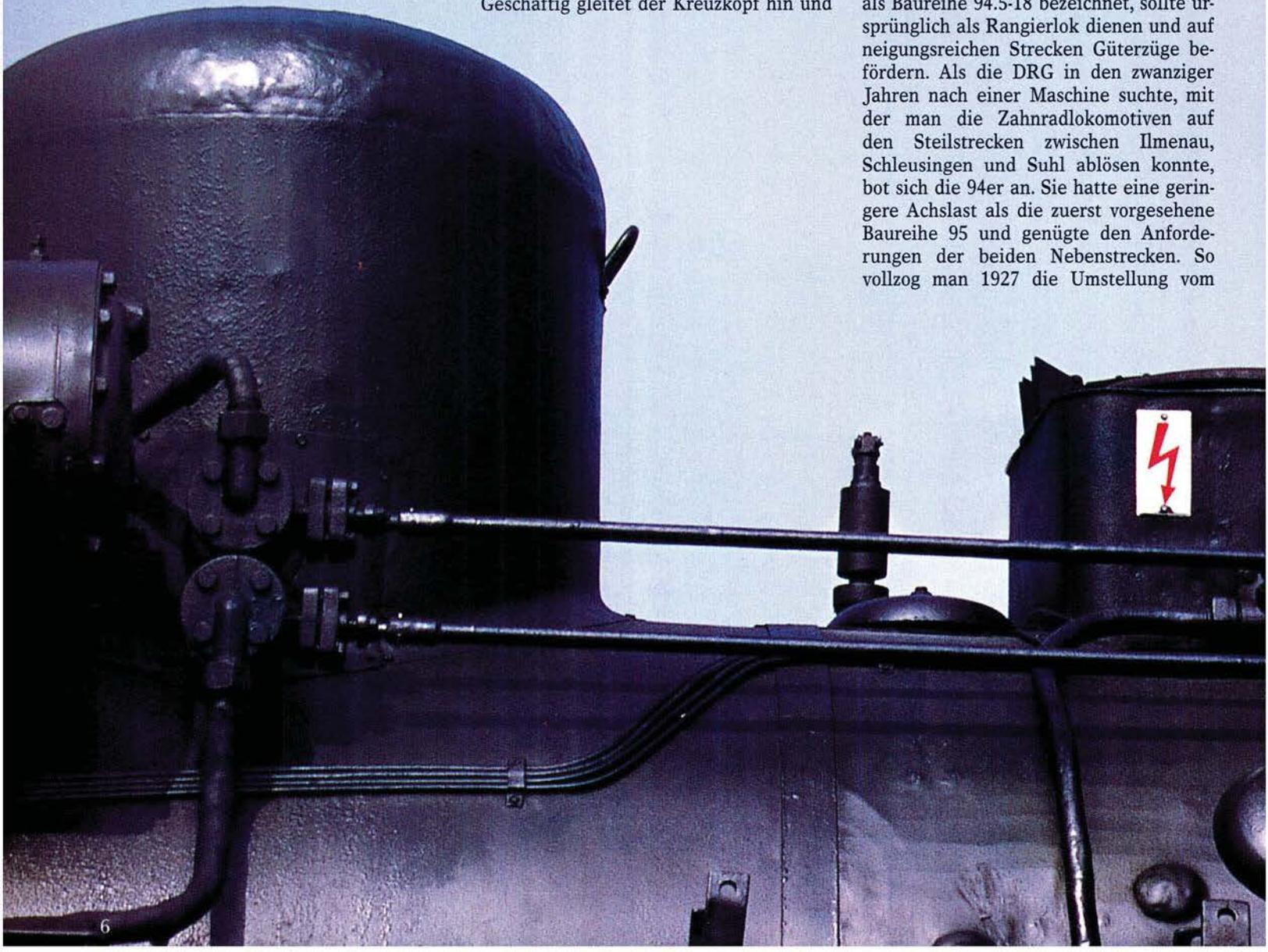
Der Domherr

■ „Ruhe jetzt!“ Der Appell des Video-Filmers wirkt energisch. Doch die Fans auf der Fotowiese unweit des Bahnhofs Rennsteig wissen auch so, daß ein spannender Augenblick bevorsteht: 94 1292, die Museumslok aus Arnstadt, stampft in wenigen Augenblicken über die Steilstrecke zum Kamm des Gebirges hinauf. Ihr Abdampfschlag, seit Minuten schon hörbar, wird plötzlich lauter: Die Maschine hat den steilsten Abschnitt erreicht. Mit einem gewaltigen Rauchpilz

erscheint die Lok in einer Linkskurve und zieht an den begeisterten Fotofans vorbei. Am Zughaken der blankgeputzten Maschine hängt die typische Garnitur, eine dunkelgrüne, zweiteilige Doppelstockeinheit. Aus dem Führerhausfenster schaut Lokführer Eberhard Mühlen in seiner unverwechselbaren Haltung: die linke Hand am Regler, den Kopf leicht nach rechts geneigt, um jedes fehlerhafte Geräusch an seiner Maschine sofort zu orten. Kein Rucken, kein Schleudern, kein Klappern stört das gleichmäßige Auf und Nieder der Kuppelstangen. Geschäftig gleitet der Kreuzkopf hin und

her. Das lebendige Zusammenspiel von Rädern und Gestänge wirkt geschmeidig, fast elegant. An die fünfzig Augenpaare verfolgen das Zusammenspiel von klassischer Technik und menschlichem Können. „Da fährt ein Meister!“ kommt es einem Fan wohl ungewollt, aber ehrlich, über die Lippen. 94 1292 arbeitet sich im regelmäßigen Takt ihrer Abdampfschläge zum Bahnhof Rennsteig hinauf, wo die Geräusche allmählich verstummen.

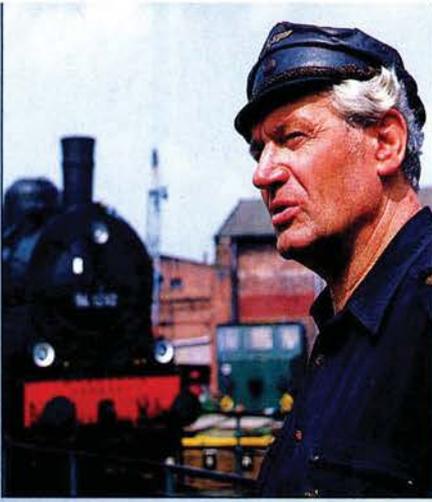
Die ehemalige preußische Gattung T 16.1, von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 94.5-18 bezeichnet, sollte ursprünglich als Rangierlok dienen und auf neigungsreichen Strecken Güterzüge befördern. Als die DRG in den zwanziger Jahren nach einer Maschine suchte, mit der man die Zahnradlokomotiven auf den Steilstrecken zwischen Ilmenau, Schleusingen und Suhl ablösen konnte, bot sich die 94er an. Sie hatte eine geringere Achslast als die zuerst vorgesehene Baureihe 95 und genügte den Anforderungen der beiden Nebenstrecken. So vollzog man 1927 die Umstellung vom



Seit fast zwei Jahrzehnten begeistert 94 1292 die Eisenbahnfreunde in Ost und West. Doch die Zukunft der Steilstreckenlokomotive aus dem Thüringer Wald ist ungewiß.



Fotos: Albrecht



Ein unzertrennliches Gespann:
Meister Eberhard Mühlán und
sein Rennsteig-Hirsch 94 1292.



Öfter mal was Neues: Je nach Auf-
traggeber und Bestellung wechselt die
Mannschaft die Schilder ihrer Lok.

Wieder mal im Westen: 94 1292 mit
Übergabe-Leistung am 5. Oktober 1994
oberhalb von Boppard.

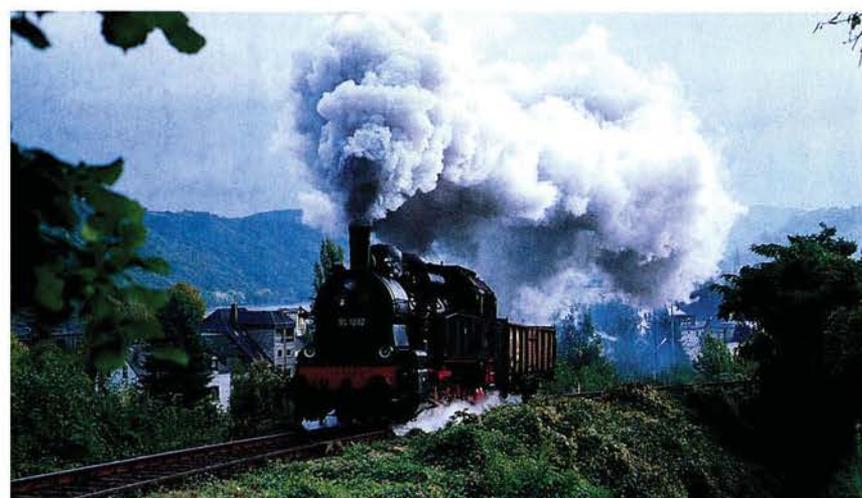


Foto: Bügel

**Die Lok läuft kraftvoll
und geschmeidig,
fast wirkt sie elegant.**



Starfoto vom Rennsteig: 94 1292 mit der klassischen Wagengarnitur am 26. Mai 1991 an der berühmten Fotowiese.

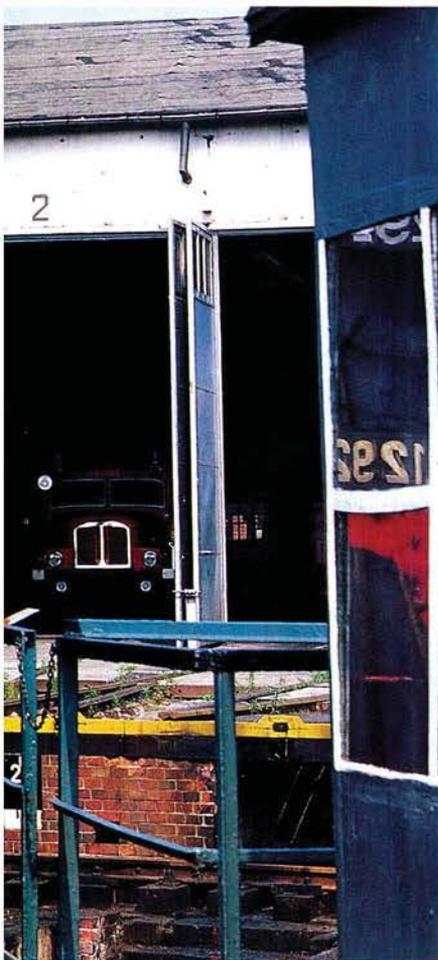
Bin der rohstoffknappen DDR runde 70 Tonnen besten Kernschrott. „Außerdem stand die 94 nicht auf der berühmten Liste erhaltungswürdiger Dampfloks. Sie war also gar nicht geschützt.“

Tatsächlich hatte man, als Mitte der sechziger Jahre diese Liste entstand, die Steilstrecken-94er aus dem Thüringer Wald glatt übersehen. „Zu Unrecht“, bemerkt Eberhard Mühlen, „denn die Maschinen fuhren auf Steilstrecken und hatten Gegendruckbremsen, waren also keine gewöhnlichen Rangierloks.“ Diese Meinung vertraten auch Wolfram Brozeit vom Raw Meiningen und Rolf Steinicke vom Verkehrsmuseum Dresden. Der erfahrene Konstrukteur Brozeit wußte um den technikgeschichtlichen Wert einer betriebsfähigen T 16.1 mit Riggenbach-Bremse. Er stellte die Weichen, über die 94 1292 bereits 1977 zu einer gründlichen Aufarbeitung in's Raw Meiningen rollte. Rolf Steinicke setzte sich inzwischen energisch dafür ein, daß 94 1292 mit amtlicher Weisung Ende 1979 in den Park betriebsfähiger Traditionslokomotiven aufgenommen werden konnte.

Zu dieser Zeit waren 94 1292 und Eberhard Mühlen bereits fest miteinander liiert. Meister Mühlen und seine Lok kann man sich seitdem nur schwer getrennt vorstellen. Der Lange kennt seine Maschine bis zur letzten Schraube; er weiß, was man ihr zumuten kann und was nicht geht. Dabei ist der Lokführer aus Hirschbach im Thüringer Wald früher nie planmäßig auf der 94er gefahren. Wegen seiner Körpergröße, so gibt er zu, zog er immer große Dampflokomotiven vor.

Das Thema Eisenbahn faszinierte den heute 58-jährigen aber schon seit seiner Kindheit. In einer Sprache, die ihn noch immer als Niederschlesier verrät, bekennt der heutige Wahl-Thüringer: „Seit frühester Jugend wollte ich Lokführer werden. Aber bei der Reichsbahn in Görlitz herrschte Lehrstellenmangel. Also lernte ich zunächst Ziegler in Kodersdorf. 1954 klappte es mit einer Stelle als Werkhelfer im Bw Görlitz. Nach einer Umschulung im Raw Cottbus hatte ich es dann geschafft und stieg als Heizer auf den Führerstand.“

In Bw Görlitz liefen damals vor allem preußische Lokomotiven der Gattungen P 8, P 10, G 12, T 9 und T 12. Auf der ehemals privaten Görlitzer Kreisbahn fuhren 92er der Bauart ELNA. Heizer Mühlen lernte sie alle kennen, weiß noch heute um ihre Vorzüge und Schwächen.



Zahnrad- auf den reinen Adhäsionsbetrieb. Erst Ende der sechziger Jahre fand die Deutsche Reichsbahn in der Diesellok-Baureihe V 180 einen brauchbaren Ersatz für die alte preußische T 16.1 auf den Steilstrecken.

Doch der Traktionswandel zog sich hin. Als letzte Lok stand 94 1292 noch 1974 betriebsbereit in Suhl. „Die Maschine hat überlebt, weil man unsicher war, ob die 118 im Winter mit dem Schneepflug klarkommen würde,“ erinnert sich Eberhard Mühlen. Allerdings ging es der Schneepflug-Reservelok sehr schlecht. Stammpersonal gab es nicht mehr; die Pflege der 1292 ließ zu wünschen übrig. Der „Lange“, wie Kollegen und Freunde Eberhard Mühlen nennen, berichtet: „Als ich sah, was mit der Maschine passierte, tat sie mir leid. Dauernd wechselten Lokführer und Heizer. Heute der und morgen der – das ging mir gegen den Strich. So eine Maschine gehört in die Hände von Leuten, die Beharrlichkeit zeigen und bei der Sache bleiben.“

Wer den Langen kennt, der weiß, daß der Lokführer nichts sagt, was er nicht beweisen könnte: Der Meister entschloß sich, die Maschine voll betriebsfähig zu erhalten. Daß dieses Vorhaben nicht leicht in die Tat umzusetzen war, wußte er. Doch es gab Freunde und Kollegen, die ihn unterstützten. Dankbar erinnert sich Eberhard Mühlen an Liesbett Bekkert aus Suhl. Weil sie eine Reglerberechtigung besaß, war sie zu DDR-Zeiten die einzige Lokleiterin der Deutschen Reichsbahn. Frau Beckert trug wesentlich dazu bei, daß 94 1292 in ihrer Heimat blieb. „Das hört sich heute leichter an, als es damals war“, gibt Meister Mühlen zu bedenken. „Die Reichsbahn hätte die Maschine ja auch verschrotten können.“ Immerhin versprach die alte Preu-

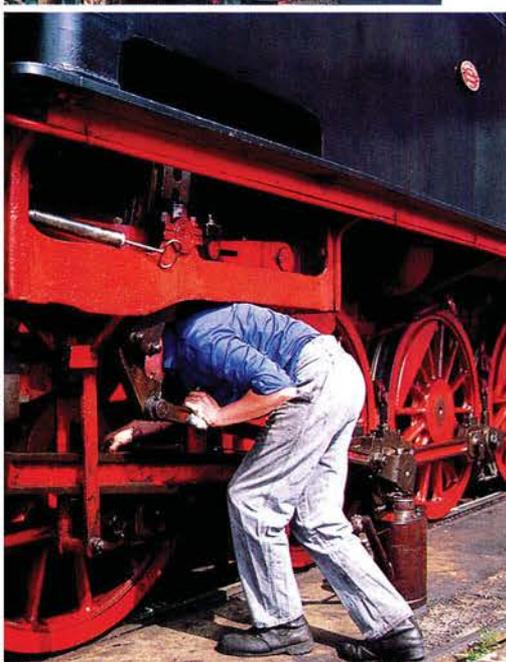


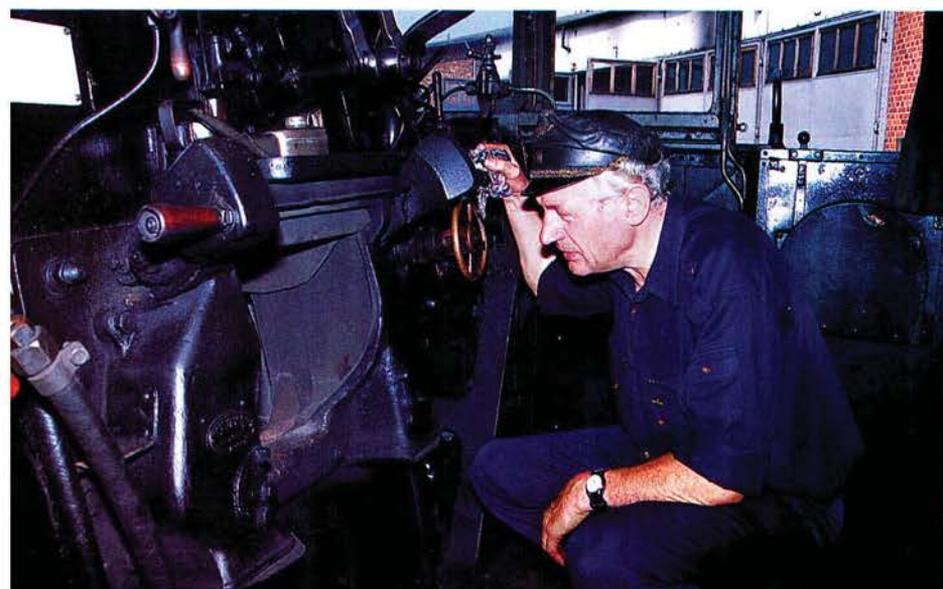
Foto: Albrecht

Lokpflege ist oft harte Arbeit: Heizer Marcel Reichardt untersucht das Triebwerk des Fünfkupplers.



Zugdienst wie in alten Zeiten: 94 1292
am 23. Mai 1991 mit dem GmP 69 410
zwischen Themar und Schleusingen.

Das Anheizen der 94 1292 verlangt viel
Erfahrung, etwas Fingerspitzengefühl
und braucht einige Stunden.



Fotos: Albrecht

**Er weiß, was man ihr
zumuten kann und
was sie nicht verträgt.**