



# Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E  
ISSN 0720-051X

10/1995

Oktober

DM 11,50  
sfr 11,50  
öS 89,--



(Füllseite)



# Inhalt

## Eisenbahn-Journal

Seit 100 Jahren in den Hintertaunus: <b>Homburg – Usingen</b>	6
InterRegio-Steuerwagen am Start: <b>»Schiebung« bis 200 km/h</b>	12
20 Jahre Baureihe 181.2: <b>Die »Unscheinbare«</b>	14
<b>150 Jahre Eisenbahn in Württemberg</b>	20
<b>Ein Kraftprotz tritt ab</b>	24
Ae 6/8 der Löttschbergbahn im Ruhestand	
<b>Reichsbahn-Impressionen</b>	30
<b>Das Bahnbetriebswerk Hagen Gbf</b>	32
Vor 25 Jahren kam die endgültige Stilllegung	
<b>Licht und Schatten</b>	38
Regionalisierungsproblematik am Beispiel von Wieslauffalbahn und »Hofheimerle«	

## Modellbahn-Journal

<b>Die BLS-Ae 6/8 im Modell</b>	29
<b>13. Eisenbahn-Modellbau-Tage in Luzern</b>	66
Weihnachtsanlage <b>Ober-Trautenau (2. Teil)</b>	70
Weinert macht's möglich: Harzer Rollbockverkehr in H0m <b>99 6102 &amp; 6101 – die Rollbockloks</b>	78
Die Modellbahn im Klappbett <b>Wie im Schlaf (5. Teil)</b>	80
<b>Kapelle in I</b>	84
Selbstbau für ein Anlagen-Ambiente	
<b>Modellbahnmodul oder Vitrinenanlage?</b>	86
Der Keilbahnhof Gasseldorf	
<b>Einmal Strolchsburg – Lumphausen und zurück (Teil 1)</b>	88
<b>22 Wieso von »Z« über »N« zu »H0«?</b>	94
Entscheidend war das Zubehör-Angebot	

## Journal-Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	42
<b>Fachhändler-Adressen</b>	48
<b>Impressum</b>	50
<b>Bücherecke</b>	51
<b>Typenblatt: 61 001 der Deutschen Reichsbahn</b>	55
<b>Typenblatt: 61 002 der Deutschen Reichsbahn</b>	61
<b>Tips &amp; Tricks</b>	97
Anlagenbau: Aus Joop Bollands Nähkästchen	
<b>Schaufenster der Neuheiten</b>	98
<b>Mini-Markt</b>	106
<b>Bahn-Post</b>	112
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	113

**Titelbild:** Hinter dieser gelungenen Kopfform verbirgt sich keine neue Lok, auch kein neuer Triebwagen, sondern der erste der 20 neuen InterRegio-Steuerwagen, die bis Ende 1995 im Werk Halberstadt aus Am-, Bm- und ABm-Wagen entstehen. Die ersten sieben Steuerköpfe kommen ab dem "kleinen Fahrplanwechsel" am 24. September 1995 auf der IR-Linie 26 Saarbrücken – Lindau zum Einsatz (siehe Seite 12). **Abb.: DB AG**

# Editorial

Gerade ist der Sommer vorbei, noch hängt Obst an den Bäumen, auch die Weintrauben haben noch etwas Gnadenfrist. Doch mit der Zeitumstellung ist bereits die Periode der langen dunklen Abende eingeläutet, die Bastel- und Modellbahnzeit. Nicht von ungefähr finden Sie daher in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals schon die zweite Folge unserer diesjährigen "Weihnachtsanlage". Schließlich sollen Sie ja – fleißiges Nachbauen vorausgesetzt – Ihre rollenden Weihnachtsgeschenke auf der komplett durchgestalteten Anlage einsetzen können.

Apropos Weihnachtsgeschenke: Manchem gelten ja Eisenbahnfans mit ihrem Faible für Dampflok, Draisinen und Donnerbüchsen als hoffnungslos versponnen und den Anforderungen der modernen Multimedia-Welt keinesfalls gewachsen. Solchen Fortschritt-Arroganzlingen können Sie jetzt ganz cool die Scheibe zeigen. Nein, nicht die altbekannte weiß-rote des "vereinfachten Schlussignals" Zg 4 der DB (bzw. Zg 5 der DR), sondern die brandneue silberschillernd-futuristisch durchgestylte CD-ROM "Vom Adler zum ICE", die Sie jetzt beim Hermann Merker Verlag kaufen können!

Sie brauchen die Scheibe nur in das CD-ROM-Laufwerk Ihres PC zu schieben, und schon können Sie mit kurzen Maus-Klicks Eisenbahn-Informationen aus dem vollen schöpfen: jede Menge Wissenswertes aus der Geschichte der Eisenbahn in Bild und Ton, Lokomotiv-Typendateien, in denen die Loks z.T. mit Farb- oder Schwarzweißfilmen vorgestellt werden, Konstrukteurs-Biographien, über 30 Minuten Kurzfilm-Porträts interessanter Fahrzeuge, Dampflok-Sound, Strecken und Bauwerke, Adressenlisten von Museumsbahnen und Vereinen und vieles andere mehr. Geballtes Eisenbahn-Wissen, für das Sie bisher eine kleine Bibliothek benötigt hätten, steht nun binnen Sekunden parat.

Das einzige, was Sie brauchen, ist ein PC mit 386er-, 486er- oder Pentium-Prozessor, einer Taktfrequenz von 33 MHz, mindestens 4, besser 8 MB Arbeitsspeicher, CD-ROM-Laufwerk und Soundkarte. Ihre Benutzeroberfläche sollte Windows 3.1 sein – mit dem neuen Windows 95 läuft die Super-Scheibe aber selbstverständlich auch. Na, hören Sie schon die Weihnachtsglöckchen klingeln?

Tja, und was gibt's dieses Jahr zur November-Ausgabe? Nach den letzten beiden Jahren können wir Sie doch dieses Jahr nicht ganz leer ausgehen lassen, oder? Lassen Sie sich überraschen, auch diesmal wartet etwas Besonderes auf unsere Leser – aber: Es ist garantiert kein Video, und es ist diesmal garantiert für alle ganz kostenlos, aber nicht wertlos! Sichern Sie sich also rechtzeitig Ihre EJ-Ausgabe 11/1995!

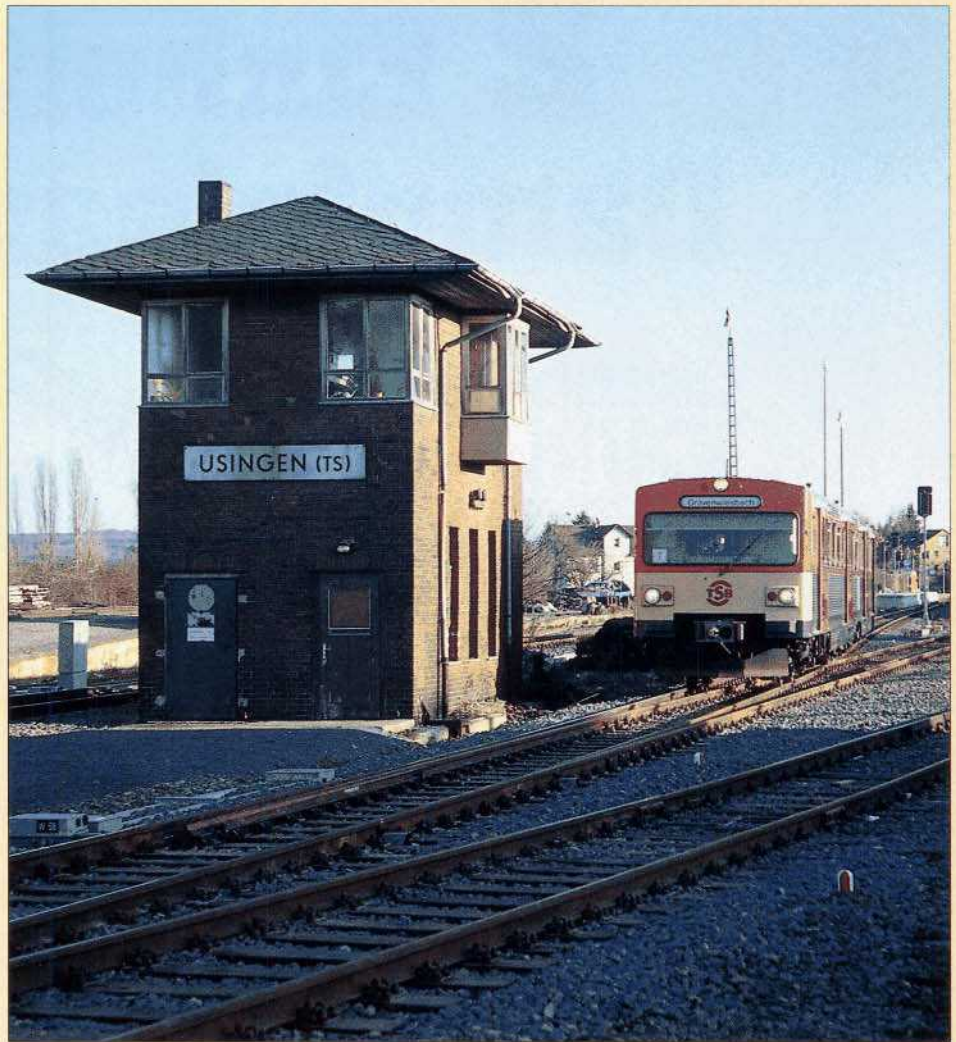
Wenn wir schon gedanklich Richtung Jahresende vorausdrehen, können wir auch gleich einen Blick in die zweite Hälfte des Jahrzehnts werfen. Und da schaut's für unsere Modellbahnfreunde höchst rosig aus: Ab 1996 bekommen Sie nämlich ein Modellbahnheft mehr und dadurch ein erhebliches Plus an einschlägigen Informationen. Statt drei Modellbahn-Ausgaben gibt es dann vier – zusätzlich zu den gewohnten neun Normal-Journalen! Denn was schon lange am Kochen war, hat durch die neue Vertriebsregelung der Post den letzten Anstoß bekommen, und so wird im März künftig eine extra Messe-Ausgabe erscheinen. Sie wird komplett in Farbe gedruckt sein, alles aus Nürnberg zeigen und sagenhafte 14,50 Mark kosten.

Für die Modellbahnfreunde bedeutet dies noch mehr über Nürnberger Messeneuheiten, noch mehr Anlagenberichte, noch mehr Tips & Tricks usw. Doch die "Vorbildler" profitieren ebenfalls gewaltig: Auch im März wird es jetzt das übliche Quantum "echte" Eisenbahn geben. Na, freuen Sie sich schon aufs neue Jahr? Wir tun es.

**Ihre EJ-Redaktion**



Mit der Einstellung des Personenverkehrs auf der Solmstalbahn Grävenwiesbach – Albshausen (– Wetzlar) am 31. Mai 1985 verschwand die letzte Möglichkeit einer Bahnfahrt zwischen Main und Lahn über den östlichen Taunus. Dadurch waren die Stilllegungsabsichten der DB für das 29 km lange Reststück der damaligen KBS 545 Friedrichsdorf – Usingen – Grävenwiesbach aber nicht beseitigt. Wäre da nicht die Idee einer Übernahme der Strecke unter kommunaler Regie gewesen, könnte man von einem heute schienenfreien Hintertaunusgebiet ausgehen. Das 100jährige Bestehen der Eisenbahn Homburg v.d. Höhe – Usingen hat uns zur Darstellung des geschichtlichen Werdegangs dieser letzten Verbindung in den Hintertaunus veranlaßt.



**Bild 1:** Der heutige Alltag im Taunus: NE-Triebwagenzug der TSB bei der Ausfahrt aus Usingen im Dezember 1993. Abb.: G. Moses

## Seit 100 Jahren in den Hintertaunus: Homburg – Usingen





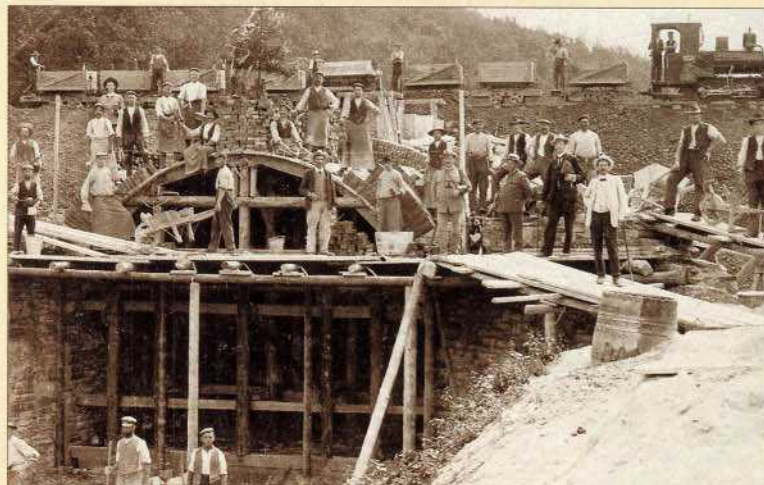
**D**urch die Strecken Frankfurt – Soden (1845), Frankfurt – Homburg (1860) und Frankfurt – Cronberg (1874) war das Gebiet des Vorder-Taunus bereits sehr gut durch die Bahn erschlossen. Die vielen Besuche des zahlungskräftigen Publikums ließen dort frühzeitig den Bahnbau zur Förderung des Fremdenverkehrs lukrativ erscheinen. Dies galt jedoch nicht für den ländlichen Hinter-Taunus. Hier stand das Argument eines sich verbessernden Handels in Richtung der Main-Metropole Frankfurt im Vordergrund.

## Planung und Bau

„... Es ist unglaublich und schauerhaft, was die armen Weber von Anspach, was die Metzger und Viehhändler bei Sturm, Schnee, Regen und Tauwetter ausstehen, wenn sie ihre Ware zu den Fabrikanten über die Homburger Höhe tragen und wenn diese ihre Ochsen, Schweine und Kälber über die Berge hetzen ...“ Nichts könnte die schwere Lage der Bevölkerung im Usinger Land besser beschreiben als diese Worte einer Petition aus dem Jahre 1871. Doch die bahntechnische Erschließung sollte noch weitere zwei Jahrzehnte auf sich warten lassen. Die Gründe hierfür waren überwiegend die politischen Ereignisse jener Zeit, das Fehlen finanzieller Mittel und zuletzt die Verzögerung durch die Frage nach dem vorrangigen Bau der Eisenbahnstrecke Homburg – Friedberg (1901). Schließlich wurde Homburg – Usingen doch bevorzugt behandelt, jedoch nur unter den Gesichtspunkten einer Sekundärbahn konzipiert (Konzessionserteilung vom 10. Mai 1890; Preußische Gesetzessammlung Jg. 1890, Nr. 19, Seite 90).

Die Trassenführung wurde so gewählt, daß sie nach Überquerung des östlichen Taunusausläufers durch das Köpperner Tal in einem weit ausholenden Bogen mit Anbin-

dung der wichtigsten Orte, Wehrheim und Anspach, das Usinger Becken durchläuft. Neben einigen Über- und Unterführungen war der Bau eines sechsbogigen Viadukts bei Anspach erforderlich. Dieses wurde, wie auch zwei kleine, dreibogige Viadukte bei Hausen, mit Steinen aus der unmittelbaren Umgebung errichtet, was der Vorgabe des kostensparenden Baus sehr zuträglich war.



**Bild 2:**  
Bahnbau bei Usingen unter Einsatz eines Feldbahnzugs (um 1908).  
**Abb.:**  
Slg. Wagner

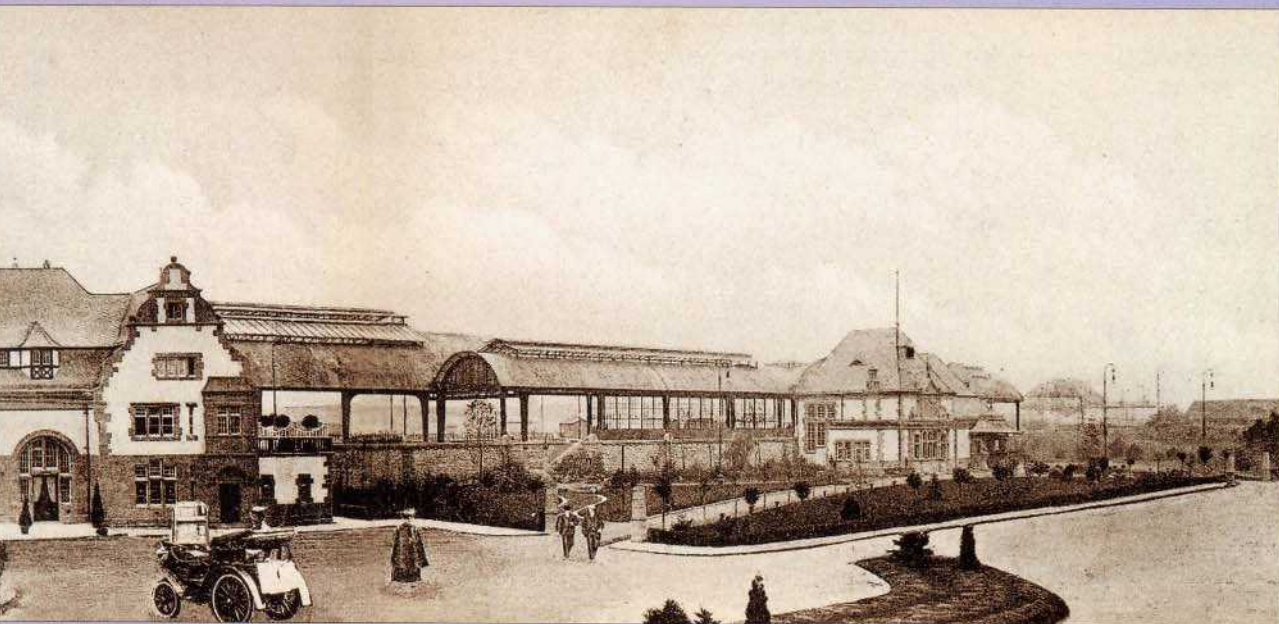
## Inbetriebnahme

Am 15. Oktober 1895 war es dann soweit. Die so lang herbeigesehnte Bahn wurde unter Einsatz eines mit Prominenz besetzten Festzugs feierlich eröffnet. Im Usinger Kreis-Blatt von jenem Dienstag heißt es: *Zum heutigen Tage!*

*Dem ersten Bahnzug!  
Hurrah, gebaut ist die Bahn,  
Die übert Taunus führet,  
Nun hat der müde Wandersmann  
Doch auch, was ihm gebühret,  
Die Bergstraß' durch den Saalburgwald  
Wird nun nicht mehr bestiegen,  
Seitdem die Bahn durchs Land hin wallt,  
Bleibt öd' sie seitwärts liegen.*

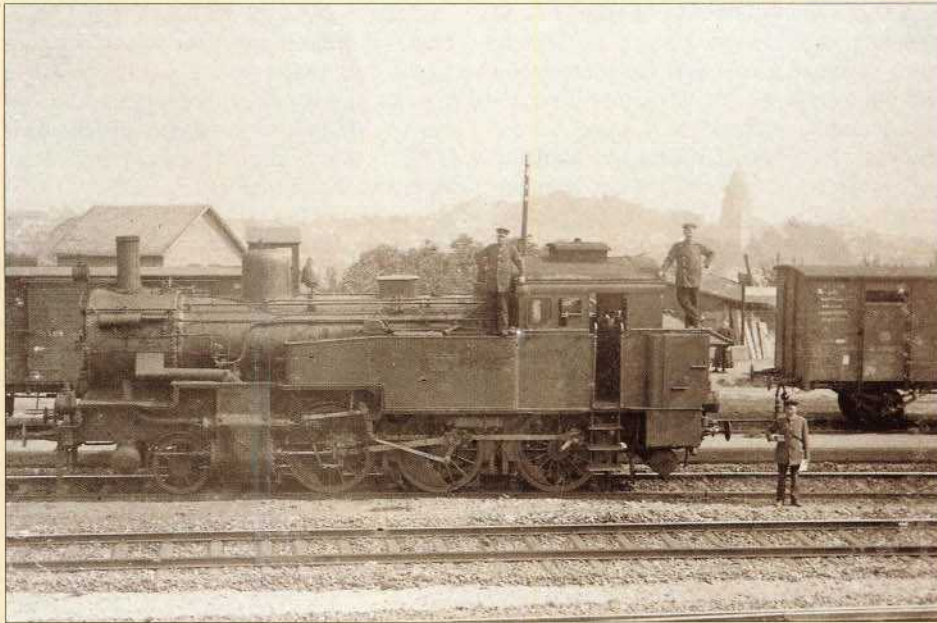
brachte eine ungemeine Erleichterung. Durchlaufende Züge nach Frankfurt gab es nicht, da der provisorisch errichtete "Usinger Bahnhof" in Homburg kein direkt durchgehendes Gleis in den alten "Frankfurter Bahnhof" besaß. Reisende mußten zum Umstieg zwischen beiden, rechtwinklig zueinander angeordneten Kopfbahnhöfen einen Fußmarsch von etwa 200 m auf sich nehmen. Man sagt, daß ein Wirtshaus, das damals genau zwischen den beiden Bahnhöfen lag, einen enormen Aufschwung erlebte.

Dieser auch in betrieblicher Hinsicht aufwendige Umstand wurde 1907 durch den Bau des neuen, südlicher gelegenen und auf Wunsch Kaiser Wilhelms II. mit pracht-



**Bild 3:**  
Panorama-Aufnahme des "neuen" Durchgangsbahnhofs von Bad Homburg kurz nach seiner Eröffnung im Oktober 1907.  
**Abb.:**  
Slg. Ochs





vollem Fürstenbau versehenen Durchgangsbahnhofs beseitigt.

## Verkehr

Das Fehlen von Bodenschätzen wie Eisen, Schiefer und Silbererze, die u.a. zum Bau der Weitalbahn Weilburg – Weilmünster (1891) – Laubuseschbach (1892) führten, ließen anfangs kein übermäßig hohes Güteraufkommen erwarten. Der zunächst mit den Personenzügen bewältigte Gütertransport wurde allerdings so gut angenommen, daß bereits 1896 ein eigener Güterzug eingerichtet werden mußte. Auch ein täglich laufendes fünftes Personenzugpaar war vonnöten.

Zu Anfang des neuen Jahrhunderts begann dann die Förderung von Quarzit in dem Bruch oberhalb des Bahnhofs Saalburg. Der qualitativ hochwertige und allseits geschätzte Taunusquarzit ließ die Abbaustätte zur größten ihrer Art in Europa heranwachsen, was der Bahn zu einer beträchtlichen Steigerung des Güterverkehrs verhalf.

In den ersten Betriebsjahren bewältigten C n2-Tenderloks der preußischen Gattung

**Bild 4:** 1C h2-Tenderlokomotive der Gattung T 12 (vermutlich 7705 Frankfurt) im Jahre 1915 in Usingen.

**Abb.:**  
**Slg. Wagner**

**Bild 5:** Das an der westlichen Usinger Bahnhofsausfahrt neu errichtete Stellwerk Mitte der 30er Jahre.

**Abb.:**  
**K. Amthor,**  
**Slg. G. Moses**



T 3 den Verkehr. Nach der Jahrhundertwende dürften diese dann mehr und mehr durch die 1C n2-Tenderloks der Gattung T 9<sup>3</sup> ersetzt worden sein. Etwa um 1910 kamen bereits die ersten 1C-Heißdampf-tenderloks (preuß. T 12), die im ganzen umliegenden Raum eine große Rolle spielten, über den Taunus. Um Doppelbespannungen über die seit 1909 weiterführende, steigungsreiche Strecke nach Grävenwiesbach – Weilmünster zu vermeiden, wurden

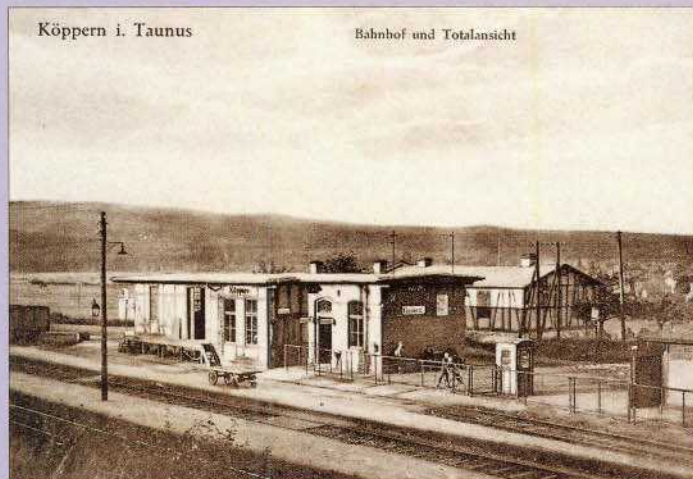
zu T 12-Zeiten die Reisezüge in Usingen gekürzt.

Nur wenige Jahre später begann auch der Einsatz der mehr Vorräte fassenden T 14 bzw. T 14<sup>1</sup> (seit 1926 BR 93<sup>5</sup>). Gemeinsam mit den T 9<sup>3</sup> (BR 91<sup>3</sup>) und den T 12 (BR 74<sup>4</sup>) prägten sie über Jahrzehnte hinweg das Bild der Zugförderung im Hintertaunus. Aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg ist bekannt, daß nachts stets drei Maschinen der BR 93<sup>5</sup> im Usinger Lokschuppen unter Dampf gehalten wurden, zwei davon auf dem etwa 33 m langen, eine auf dem kürzeren Gleis.

Eine betriebliche Besonderheit nach dem Krieg, kurz vor Gründung der Deutschen Bundesbahn, stellte der erstmals am 20. Juli 1949 verkehrende, zuschlagpflichtige Akku-Eiltriebwagen der Bauart "Wittfeld" (ETA 178) dar. Sein Umlauf brachte frühmorgens erstmals eine beschleunigte

Durchgangsverbinding zwischen Weilburg und Frankfurt über den östlichen Taunuskamm; abends folgte eine Fahrt in gegenläufiger Richtung.

Im Sommer 1953 wurde dann als Ersatz ein nachmittäglicher Eilzug mit dem kuriosen Zuglauf Frankfurt – Grävenwiesbach – Weilburg – Limburg – Altenkirchen – Au (Sieg) – Köln eingerichtet. Die beschleunigte Verbindung durch den Osttaunus am Morgen entfiel. Dieser sogenannte Hecken-



Köppern i. Taunus

Bahnhof und Totalansicht



Friedrichsdorf (Taunus)

Bahnhof.





**Bild 6:** C n2-Tenderlok mit Personenzug in Richtung Usingen auf dem Steinviadukt bei Hausen (um 1900). **Abb.:** Sammlung Wagner

eilzug E 1793 (später E 797), der bis 1965 verkehrte, wurde meist aus der interessanten Garnitur V 80 mit drei VS 145 gebildet und benötigte für seinen Laufweg fast sechseinhalb Stunden. Mit viermaligem Kopfmachen diente er der DB als werbewirksames Aushängeschild für den problemlosen Wendezugverkehr.

Das Bild des normalen Zugbetriebs in dieser Zeit war überwiegend durch die Wetzlarer Maschinen der BR 56<sup>2</sup> und 86, vor Güterzügen auch 55<sup>2-9</sup> und 57<sup>10</sup>, geprägt. Steigender Einsatz von Schienenbussen gegen Ende der fünfziger Jahre machte den Dampflok den Rang zunehmend streitig. Die ersten Dieselloks der Baureihe V 100 des Bw Frankfurt-Griesheim hielten

1962 Einzug im Osttaunus und verdrängten auch die wenigen noch vor Personenzügen im Berufsverkehr eingesetzten Einheits-Schleppender-Dampflok der BR 50. Die letzte Domäne, der Güterverkehr, wurde durch die starken Dieselloks der BR 215 und 216 übernommen.

### Rückzug aus der Fläche

Durch die Stilllegung des Personenverkehrs auf der landschaftlich sehr reizvollen Bahn Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach am 28. September 1969, was für den Schienenabschnitt Weilmünster – Grävenwiesbach gleichzeitig die Demontage bedeutete, läutete die DB den großen Rückzug aus

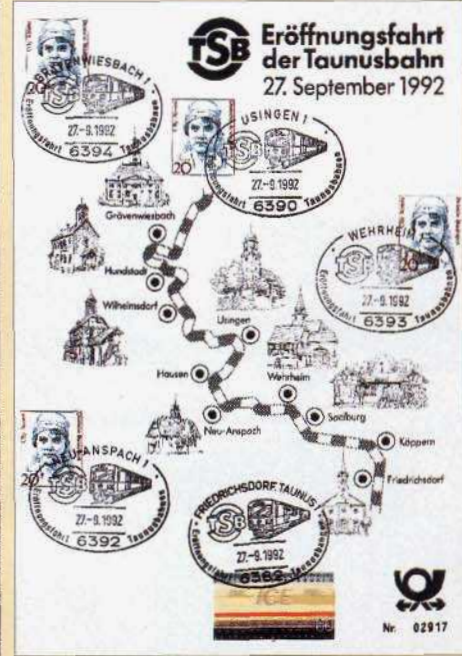
der Fläche ein. Die fortan im vereinfachten Nebenbahndienst betriebene Strecke hatte unter den Rationalisierungsmaßnahmen sehr zu leiden.

Ab 1. Juni 1975 wurde der Zugverkehr an Sonntagen eingestellt, ab Sommerfahrplan 1981 auch an Samstagen. Zum 1. August 1983 wurden die Fahrdienstleiter an der Saalburg und in Anspach eingespart. Nach der Stilllegung des Abschnitts Grävenwiesbach – Albshausen liefen auf der Reststrecke noch 9,5 (bis Usingen 11,5) Zugpaare, die meist mit dreiteiligen Schienenbussen VT 798/VB 998/VS 998 gefahren wurden und lediglich in den Hauptverkehrszeiten durch lokbespannte Züge (211, 212 und 216) ersetzt wurden.



**Bilder 7 bis 10:** Ansichten des Köpperner Bahnhofs, des Friedrichsdorfer Bahnhofsgebäudes, der Usinger Bahnhofsanlage und des Bahnhofs Saalburg. **Abb.:** Slg. Ochs (7, 8, 10), Sammlung Wagner (9)





## Privatisierung

Die Aussage im vorher erwähnten Gedicht, daß die Saalburgstraße seitlich liegen bleibe, sollte sich nicht bewahrheiten; vielmehr drohte die Bahnstrecke zu veröden. Der Gedanke einer auf die Schiene ausgerichteten Neuordnung des ÖPNV schlägt sich am 18. März 1982 in der Gründung der Verkehrsgemeinschaft Hochtaunus nieder.

Das vordringlichste Ziel der VGHT war zunächst die Verringerung der Verkehrsproblematik im Usinger Land durch eine bessere Fahrplankoordination. Mit Unterstützung des Umlandverbandes Frankfurt, des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Technik und eines positiven Gutachtens der Kommunen des Usinger Landes in zähem Ringen einen Weiterbetrieb durch die DB bis Grävenwiesbach erreichen.

Die Absicht der Privatisierung begann konkrete Formen anzunehmen. 1988 wurde eine Körperschaft des öffentlichen Rechts,

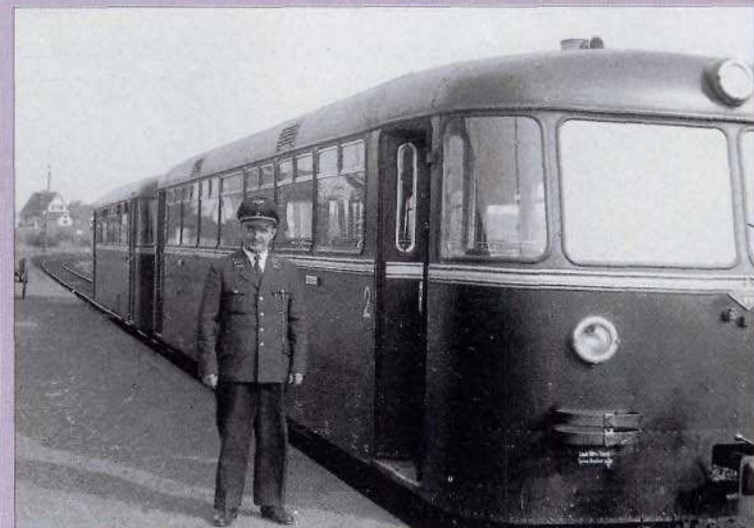


der Verkehrsverband Hochtaunus (VHT), als Träger des ÖPNV ins Leben gerufen. Am 14. Juli 1989 wurde in einem von der Kaiserslauterner 218 376 geführten Sonderzug der Vertrag zur Übernahme der DB-Strecke Friedrichsdorf – Usingen – Grä-

venwiesbach für den Betrag von 2,8 Mio DM unterzeichnet. Durch diese, in dieser Größenordnung bis dato bundesweit als einzigartig zu bezeichnende Maßnahme standen dem Projekt Taunusbahn alle Tore offen.

**Bild 12:** Sonderstempel der Bundespost zur Eröffnungsfahrt der Taunusbahn am 27.9.1992.

**Bilder 11 (oben links) und 13:** Bereits am 25.9.1992 wurden die DB-Schienenbusse gegen die VT/VS2E-Züge der TSB ausgetauscht. Oben links die letzte Zugkreuzung mit einem Schom in Usingen.  
Abb.: G. Moses, Slg. Moses





## Taunusbahn

In den nun folgenden Jahren werden Investitionen von ca. 100 Mio DM getätigt. Davon entfallen ungefähr 40% auf die Neuanschaffung von elf Dieseltriebwagen des Typs VT/VS 2E der Firma ABB. Die übrigen 60% gehen in den Streckenausbau. Hierzu gehören die Erneuerung des Streckenoberbaus, um eine Steigerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h zu erreichen, der Bau eines neuen Zentralstellwerks in Usingen, die Errichtung der notwendigen Sicherungstechnik, die Erhöhung der Bahnsteige, die Anlage von P&R-Plätzen usw.

Im Auftrag der DB wird ab 28. September 1992 der Personenverkehr bis auf ein einziges von/nach Frankfurt laufendes Zugpaar mit den neuen Triebwagen abgewickelt. Die Betriebsführung obliegt der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn (FKE), die seit vielen Jahren Triebwagen des gleichen Typs einsetzt und sich nun mit dem VHT zur Taunusbahn (TSB) zusammenschlossen hat.

Am 26. September 1993 nimmt die TSB die Arbeit in vollem Umfang auf. Die Züge verkehren nun auch wieder an Wochenenden und Feiertagen in einem an die Frankfurter S-Bahn-Linie 5 angepaßten Takt zwischen Bad Homburg und Grävenwiesbach, im Berufsverkehr bis Frankfurt. Der Güterverkehr wird fortan von der Butzbach-Liicher Eisenbahn durchgeführt.

## Die TSB heute

In der kurzen Zeit des Bestehens der TSB schnellten die Beförderungszahlen von 1500 im letzten DB-Jahr auf heute fast 7000 Personen täglich hoch. Dieser unerwartete Ansturm macht die Entleerung von Triebfahrzeugen bei der FKE notwendig. Nach der letztjährigen Anschaffung eines 628<sup>a</sup> durch die Hessische Landesbahn (HLB), der zum Fahrplanwechsel leider von der FKE abgezogen und nach Nordhessen delegiert wurde, fällt für dieses Jahr noch

die Auslieferung von zwei zweimotorigen 628.9/629.9-Einheiten an die HLB an. Bleibt zu hoffen, daß diese dann nach Königstein gelangen und dadurch Kapazitäten für die Hintertaunus-Strecke frei werden.

## Eine Fahrt mit der TSB

Die TSB macht heute eine Zugfahrt ab Bad Homburg, im Berufsverkehr an Werktagen außer samstags sogar direkt ab Frankfurt möglich. Über Seulberg geht es nach Friedrichsdorf, dem Ausgangsbahnhof zu DB-Zeiten. Bei der Ausfahrt aus Friedrichsdorf gilt es die Steigung von 1:60 zu bewältigen. Über Köppern führt die Strecke durch das bewaldete Köpperner Tal zur Station Saalburg/Ts.

Erst Anfang der siebziger Jahre erwachte das wildromantische Tal aus seinem Dornröschenschlaf, als man es mit einem Straßenneubau durchschnitt. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde die Stille lediglich einige Male am Tag durch das Rauschen eines vorüberfahrenden Zuges unterbrochen. Ihren Namen hat die Station von dem auf der Taunushöhe gelegenen Römerkastell. Hier stellte einst der Limes die nördliche Grenze des Römischen Reiches dar.

Beliebte Ausflugsziele waren auch stets die Restaurants und Sommerfrischen "Waldfriede" und "Lochmühle", direkt bei der Station gelegen. So gab es bis 1938 an Sonn- und Feiertagen eigens einen Ausflüglerzug Frankfurt (Ost) – Saalburg und zurück. Interessant ist hier auch das steil zum Steinbruch hinaufführende Anschlußgleis der Taunus-Quarzit-Werke, das noch heute mit einer eigenen Kleinlok (ex DB-Köf I) bedient wird.

Auf der nun folgenden Linienführung durch Wiesen und Felder des sogenannten Usinger Beckens geht es nach Wehrheim. Am ersten Bahnübergang läßt sich bei einem Blick in Fahrtrichtung links hinauf zur Höhe das Nadelöhr der "Bergstraß" sehr gut sehen. Nach Überwindung eines kaum spürbaren Scheitelpunktes rollt man langsam

hinab nach Anspach. In einer kurz vor dem Bahnhof gelegenen Kurve wird der große Viadukt befahren. Das Empfangsgebäude, das denen in Köppern und Wehrheim sehr ähnelte, mußte vor kurzem der Anlage eines P&R-Platzes weichen. Wenig später erreicht man die Haltestelle Hausen, wo man einst von einem kleinen Stationsgebäude empfangen wurde.

Weiter auf Talfahrt, links vorbei an Westersfeld, kommt man Usingen näher. Hinter der Straßenerunterführung öffnet sich dann schließlich der Blick in den Usinger Bahnhof. Innerhalb weniger Jahre hat sich das Bild der Anlage drastisch verändert. Noch stehen die Reste des zweistöckigen Lokschuppens und der amerikanisch anmutende Wasserturm. Auch das Empfangsgebäude, das dem Friedrichsdorfer bis auf wenige Details gleicht, ist unverändert erhalten geblieben und wird gut genutzt. Das mechanische Stellwerk an der Ausfahrt in Richtung Grävenwiesbach wurde im Frühjahr letzten Jahres im Zuge der Gleisverlegungen abgerissen. Das neue Zentralstellwerk und die allerorten sichtbaren Bautätigkeiten dominieren das etwas verworrene Bild der Symbiose zwischen alt und neu. Aber auch diese sichtbare Unordnung wird hoffentlich mit Beendigung der Bauarbeiten verschwinden.

Günther Moses

## Literaturverzeichnis

- Angelika Baeumerth: 300 Jahre Friedrichsdorf 1687 – 1987, Stadt Friedrichsdorf, 1987.  
Kurt Eckert: Klein- und Nebenbahnen im Taunus, Rösler + Zimmer Verlag, Augsburg, 1978.  
Eugen Ernst (Teillautor): Heimat Hochtaunus, Kramer Verlag, Frankfurt am Main, 1988.  
Hugo Menk: Die Eisenbahnen in Gießen und das Bahnbetriebswerk Gießen, EK-Verlag, Freiburg, 1993.  
Walter Söhnlein: Die Taunusbahnen, Verkehrsverband Hochtaunus, 1993.  
Thomas Stillbauer: Frankfurter Rundschau, Ausgabe vom 18. Januar 1995.



**Bilder 14 bis 17:** V 100 mit "Donnerbüchsen" und Zugführer Fischer vor einem VT 95 mit VB 142 in Usingen. – Blicke vom Stellwerk auf den noch heute vorhandenen Usinger Wasserturm und das Bahnhofsareal (um 1970).  
**Abb.:** Slg. Pauly, Slg. Fischer, E. Schieberling/Slg. G. Moses





Kürzere Wendezeiten, höhere Wirtschaftlichkeit und attraktiveres Reisen – dies verspricht sich und den Fahrgästen die DB AG von den neuen Steuerwagen für den InterRegio-Verkehr. Mitte August 1995 rollte im Werk Halberstadt das erste Fahrzeug aus der Halle. Nach entsprechender Änderung der EBO wird nun erstmals auch über 140 km/h mit Wendezügen gefahren – und dies bis Tempo 200. Zum Einsatz kommen die insgesamt 20 IR-Steuerwagen sukzessive ab 24. September auf den Linien 26 Saarbrücken – Lindau und 28 Karlsruhe – Salzburg.

## InterRegio-Steuerwagen am Start:

# »Schiebung« bis 200 km/h

**M**it dem Steuerwagen für den InterRegio-Verkehr ergänzt die DB AG ihren Fahrzeugpark erneut um ein innovatives Fahrzeug: Die insgesamt 20 Wagen der Gattung Bimdzf mit der Bauartnummer 269 bieten mit neuester Technik erstmals die Möglichkeit für einen Wendezugbetrieb über 140 km/h. Bislang werden Züge mit Steuerwagen nur mit dieser maximalen Höchstgeschwindigkeit im Regionalverkehr gefahren. Eine daher notwendige Änderung der Eisenbahn-Betriebsordnung EBO, nach der Wendezüge künftig auch bis 200 km/h geschoben werden dürfen, wurde bereits vorgenommen, so daß ab 24. September 1995 die ersten sieben Steuerköpfe auf der InterRegio-Linie 26 Saarbrücken – Lindau zum Einsatz kommen können. Die weiteren 13 Wagen sollen sukzessive bis Anfang 1996 in derselben Verbindung sowie auf der IR-Linie 28 Karlsruhe – Salzburg rollen.



Bilder 1, 2 (diese Seite) und 6 (rechte Seite unten): Vom Stahlgerippe zum Steuerkopf in gelungener Form: die neuen InterRegio-Steuerwagen im Werk Halberstadt.