B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1986
März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 170 Farbbilder · [illegible]bahnteil in Farbe
Aktuelle und informat[illegible]ichte

Großer Messebericht

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

2/86

ISSN 0720-051 X 12. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,–
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:
Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner
Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona – Via Morgagni, 30
1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 ×.
Abonnement (1986): DM 95,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,– Porto
1986 erscheinen die Sonder-Journale 4×.
Abonnement (1986): DM 59,– (inkl. Porto)
(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,– (Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300
(BLZ 701 633 70)
Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)

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 Anzeigenpreisliste Nr. 8
vom 1. Januar 1986.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!

Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Fulda – Hilders (Eine Nebenbahn in der hessischen Rhön)	4
Preußen-Report (Die Gattungen T 13 und T 15 Bauart Hagans, Koechy und Mallet-Rimrott)	12
Güterzüge der Deutschen Bundesbahn	19
Bayern-Journal (Die Gattung G 4/5 N)	24
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Düsseldorf-Abstellbahnhof)	28
Zu Hause beim Schneider Schorsch	37
Einzelgänger-Schicksale (Die Diesellokomotiven 2000 001 von MaK, DE 2000 von Henschel/SSW und ME 1500 von Krupp/AEG)	40
Mini-Markt	45, 48
Rätselraten um den „Gläsernen“	50
Intercity Experimental – Vorbild und Modell	52
Schaufenster der Neuheiten	58
Preußen im Modell	64
Neue Straßenfahrzeuge	68
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	71
Fachpresse zu Gast bei Märklin	74
Messeneuheiten ’86	77

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 10 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:
Am 27. September 1985 unternahm der ICE eine Probefahrt von München-Karlsfeld nach Ingolstadt und zurück. Die Aufnahme entstand auf der Rückfahrt in der Nähe von Wolnzach. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster (Seite 44/49):
Auf der Nebenbahn von Neumarkt (Oberpfalz) nach Beilngries waren im Winterfahrplan 1970/71 noch Dampflokomotiven der Baureihe 086 planmäßig im Einsatz. Das Foto der 086 095 mit dem Personenzug 2512 entstand am 27. 3. 1971 bei Sengenthal, wenige Kilometer südlich von Neumarkt (Oberpfalz). **Foto: U. Geum**

Bild 1: Ein solo fahrender 798 als N 5831 nach Fulda am 25. 12. 1983 bei Langenbieber aufgenommen. Im Hintergrund das Schloß Bieberstein. **Foto: J. Horstkamp**

Fulda – Hilders

Eine Nebenbahn in der hessischen Rhön

In einer Zeit, in der nach jedem Fahrplanwechsel das Kursbuch dünner wird, ist es erfreulich, daß es solche beschaulichen Bahnen wie die Nebenstrecke Fulda – Hilders (Kursbuchstrecke 506) bisher noch gibt, dies kann sich aber bald ändern.

Man befindet sich hier in einer reizenden Mittelgebirgslandschaft, die allerdings immer schon etwas abseits der großen Verkehrs-

Bild 2: Bei Wiesen (Kr. Fulda) ist dieser zweiteilige 798 am 25. 12. 1983 auf der Strecke Fulda – Hilders (Rhön) unterwegs. **Foto: J. Horstkamp**

Bild 3: Der N 5830 verläßt Eckweisbach in Richtung Hilders (16. 10. 1984). **Foto: J. Horstkamp**

ströme und Wirtschaftszentren liegt. Das Gebiet wurde durch den Bau verschiedener Eisenbahnen und den späteren Ausbau des Straßennetzes erschlossen; die Eigenschaft als abgelegenes Gebiet blieb jedoch erhalten und wurde durch die als Kriegsfolge entstandene Grenze zur DDR noch verstärkt.

Von der Bischofsstadt Fulda aus führen zwei Nebenbahnen in die hessische Rhön: Fulda – Gersfeld (KBS 507) und Fulda – Hilders. Von den beiden Relationen ist jene nach Hilders landschaftlich und baulich interessanter. An Kunstbauten mußten an dieser Strecke neben einigen kurzen Blechträgerbrücken auch drei Steinbogenviadukte errichtet werden. In dem abwechslungsreichsten Abschnitt zwischen Langenbieber und Milseburg führt die Strecke zunächst ziemlich geradlinig durch das Biebertal, um dann in Schleifenform in Nähe des Bahnhofs Bieberstein am Kugelberg vorbei (mit dem weithin sichtbaren)

Bild 4: Vor der Rückfahrt nach Fulda wurde dieser Schienenbus am 15. 10. 1984 in Hilders (Rhön) im Bild festgehalten. **Foto: J. Horstkamp**

Bild 5: Diese Skizze zeigt die Kursbuchstrecke 506 von Fulda nach Hilders (Rhön). **Zeichnung: J. Horstkamp/R. Sintern**

Bild 6: Die Winter in der Rhön sind oft sehr streng. Das Foto entstand im Dezember 1981 am Milseburger Tunnel.
Foto: J. Seyferth

Schloß Bieberstein) bis zum Haltepunkt Elters einen Höhenunterschied von 109 m zu überwinden.

Kurz vor dem Bahnhof Milseburg wird die Oberbernhardser Höhe (661 m) in einem 1140 m langen Tunnel durchfahren. Gebaut wurde die Strecke von 1889 bis 1891 und führte damals noch bis Tann (Streckenlänge 42,8 km). Dabei blieb es nicht: nach Norden verlängerte man den Schienenstrang 1907 bis nach Geisa (damalige KBS 192 h), und nach Süden bis nach Wüstensachsen. Somit bestand eine durchgehende Verbindung von Fulda über Hilders und Tann durch das Ulster- und Werratal bis nach Vacha.

Viele der im Raum Tann/Hilders Ansässigen nutzten die Verbindung mit dem Werratal als Berufspendler zur dortigen Kaliindustrie. Außerdem dienten die Strecken der Abfuhr von Holz und von Erzeugnissen der Steinbruchwerke. Nach Festlegung der Demarkationslinie endete dann die Strecke von Hilders in Richtung Vacha hinter Günthers bei Unterrükkersbach, wo ein provisorischer Haltepunkt eingerichtet wurde. Bis zum 1. Mai 1961 fuhren auf diesem Rest der ehemaligen Durchgangsverbindung Personenzüge von Hilders aus. Nach Wüstensachsen konnte man noch bis zum 31. 7. 65 mit dem Triebwagen reisen.

Ab Hilders in nördliche Richtung über Tann zur Grenze und auch in südliche Richtung ab

Bild 7: Am 12. 12. 1981 wurde der aus drei Wagen bestehende N 5832 von der 216 096 geführt. Das Foto zeigt den Nahverkehrszug zwischen Elters und Milseburg. **Foto: J. Seyferth**

Bild 8: Winter in der Rhön – tief verschneit präsentiert sich die Landschaft am 12. 12. 1981 bei Elters an der Strecke von Fulda nach Hilders (Rhön). **Foto: J. Seyferth**

Bild 9: Zugkreuzung im Bahnhof Bieberstein am 12. 12. 1981. Während sich der Schienenbus auf der Fahrt als N 5834 nach Hilders (Rhön) befindet, ist der Fotograf in den gutgeheizten N 5835 eingestiegen, den die Zuglokomotive 216 096 nach Fulda bringen wird. **Foto: J. Seyferth**

Seiferts nach Wüstensachsen baute man die Gleise ab. Heute verkehren auf der verbliebenen 31,5 km langen Strecke zwischen Fulda und Hilders werktags pro Richtung 8 Personenzüge und 1 Güterzug. Sonntags geht es erheblich ruhiger zu: zwei Personenzüge nach Hilders und ein Personenzug zurück nach Fulda.

Vergleicht man diese Frequenz mit der Zugdichte im Kursbuch vom Sommer 1949, werden die Unterschiede erkennbar. Es werden werktags in jeder Richtung 4 Personenzüge zwischen Fulda und Hilders und sonntags 1 Zug nach Fulda genannt. Auf dem Streckentorso Hilders – Günthers (Grenze) verkehrten werktags 7 Züge nach Günthers (sonntags 2) sowie 8 Züge nach Hilders (sonntags 1). Zwischen Hilders und Wüstensachsen schließlich

Bild 10: An der Laderampe in Eckweisbach wird am 19. 10. 1984 mit Hilfe eines eigens dafür konstruierten Spezialfahrzeuges das dort gestapelte Holz geschält, geschnitten und auf die vierachsigen, offenen Güterwagen verladen. **Foto: J. Horstkamp**

Bild 11: Vor der Wolkenwand eines abziehenden Gewitters wurde der N 5830 nach Hilders (Rhön) am 15. 10. 1984 bei Niederbieber fotografiert. **Foto: J. Horstkamp**

sind werktags 5 Züge in jede Richtung (sonntags 1 von Wüstensachsen nach Hilders) aufgeführt.
Zurück in die Gegenwart: außer Personenzügen fährt in der Regel morgens ein Leergüterzug nach Hilders, der nach Bedarf auf Unterwegsstellen rangiert und gegen 10 Uhr in Hilders ankommt. Die für die Basaltsteinwerke bestimmten Leerwagen zieht die Zuglok sofort über das Reststück der ehemaligen Wüstensachsener Stichstrecke nach Seiferts. Dort übernimmt sie die am Vortag beladenen Wagen und bringt sie nach Hilders. Im Bedarfsfall werden hier weitere Güterwagen an den Zug gekuppelt, und mit Unterstützung durch die inzwischen als Lz eingetroffene Schiebelok geht es etwa um 12.45 Uhr nach Fulda zurück.

Bild 12: Ein dreiteiliger Schienenbus der Baureihe 798 als N 5831 bei Aura (16. 10. 1984). **Foto: J. Horstkamp**

Bild 13: Der Nahverkehrszug 5835 nach Fulda hat am 16. 10. 1984 soeben den Steinbogenviadukt bei Eckweisbach überquert. **Foto: J. Horstkamp**

Als Personenzüge verkehren überwiegend Triebwagen der Baureihe 798 (Bw Gießen) mit den dazugehörigen Beiwagen der Reihe 998. Zur Zeit gibt es werktags in jede Richtung zwei lokbespannte Personenzüge (5832/35 und 5836/25), die jeweils aus einer Lok der Baureihe 211 und zwei B4yg-Wagen gebildet sind. Die Güterzüge werden mit Lokomotiven der Baureihe 216 (Bw Gießen) bespannt, als Schiebelok fungiert dabei eine 211.

Der Betrieb dieser Nebenbahn ist stark vereinfacht. Die Bahnhöfe und Haltestellen zwischen Fulda und Hilders sind unbesetzt, Hauptsignale gibt es hier nicht. Alltäglich finden Zugkreuzungen in Langenbieber statt, das etwa in der Mitte zwischen Fulda und Hilders im landschaftlich sehr schönen Biebertal liegt.

Bei den Zugkreuzungen und beim Rangieren auf Unterwegshaltestellen müssen natürlich Weichen bedient und Zugmeldungen abgegeben werden. Diese den Zugführern obliegenden Aufgaben erledigen diese von den mechanischen Stellwerken in den zu Wartehallen degradierten Empfangsgebäuden aus. Die Stellwerke befinden sich auf Bahnsteigebene, ähnlich den Befehlsstellen größerer Bahnhöfe. Jede Bestätigung über die Fahrstraßenfestlegung sowie alle Zugmeldungen an die Fahrdienstleiter in Fulda und Hilders müssen vom Zugführer im Fernsprechbuch schriftlich festgehalten werden. Fulda – Hilders ist eine idyllisch gelegene Nebenbahn,

Bild 14: Die Güterzüge auf der Strecke Fulda – Hilders (Rhön) werden mit Lokomotiven der Baureihe 216 bespannt. Am 16. 10. 1984 übernahm die 216 208 die Beförderung des planmäßigen Güterzugpaares (aufgenommen bei Steinbach). **Foto: J. Horstkamp**