

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

11/1991

November

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Das Ende der EBV-Dampflokkära steht fest	6
E 44 im Bahnhof Hirschsprung	12
Baureihe 420 – »Die Siebente«	16
Haidmühle	20
Bahngeschichte unterm Dreisesselberg	
Unser Wagenporträt	25
Einheits-Durchgangswagen für Nebenbahnen	
Dampf am Brocken	32
Zur Wiedereröffnung unseren herzlichen Glückwunsch!	
Der Propanverteilerzug Klv 96	40
Vorbild und Modell	
Felda-Bahn	46
Eine Nebenbahn in Thüringen	

Modellbahn-Journal

18 616 von Rivarossi und ihr Vorbild	34
Unsere neue Redaktionsanlage (Teil 3)	64
Digital fahren in den Nenngrößen H0 und N	
Sechseck von Arnold	68
29 Durch das herbstliche	
Vinxtbachtal anno 1929	72
Herbstzeit – Rübenzeit	76
Ein Bastelvorschlag für eine Wagenladung	
Zwischen Lyon und Marseille (Teil 5)	80
30 Modellbauer seit	
25 Jahren	84
Tips & Tricks	89
Postkutsche, Oberleitungs-Revisions-Triebwagen	
Weihnachtsüberraschung für einen Sechsjährigen	91
Wichtiger Hinweis für unsere Abonnenten	96

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	29
Bücherecke	44
Poster	54
Typenblatt: 98 ¹⁰ , bayer. GtL 4/5	55
Typenblatt: 98 ¹¹ , bayer. GtL 4/5	57
Fachhändler-Adressen	61
Impressum	63
Schaufenster der Neuheiten	92
Auto-Bahn	94
Mini-Markt	104
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111

Titelbild: Lokomotive der Baureihe 120 mit Güterzug auf der Brücke über den Stichkanal nach Linden zwischen Ahlem und Seelze (27. September 1989). **Foto: P. Raulfs**



Das Ende der EBV-Dampflokkära steht fest (Seite 6): In den Zechenbetrieben des Eschweiler Bergwerks-Vereins im Aachener Steinkohlenrevier haben sich, nach dem "Aus" der DB-Dampfloks Mitte der siebziger Jahre, die EBV-Werkslokomotiven fast 20 weitere Jahre halten können. Eisenbahnfreunde können jedoch nur noch bis 1992 dieses Schauspiel erleben; danach wird auch hier die Zeit der Dampfloks endgültig vorbei sein. **Foto: U. Geum**



18 616 von Rivarossi und ihr Vorbild (Seite 34): Mit der im August diesen Jahres in den Handel gekommenen Lokomotive knüpft die Firma an die lange Tradition in puncto Detaillierung an und hat auch hier wiederum Optimales geleistet. **Foto: Merker Verlag (D. Schubert)**

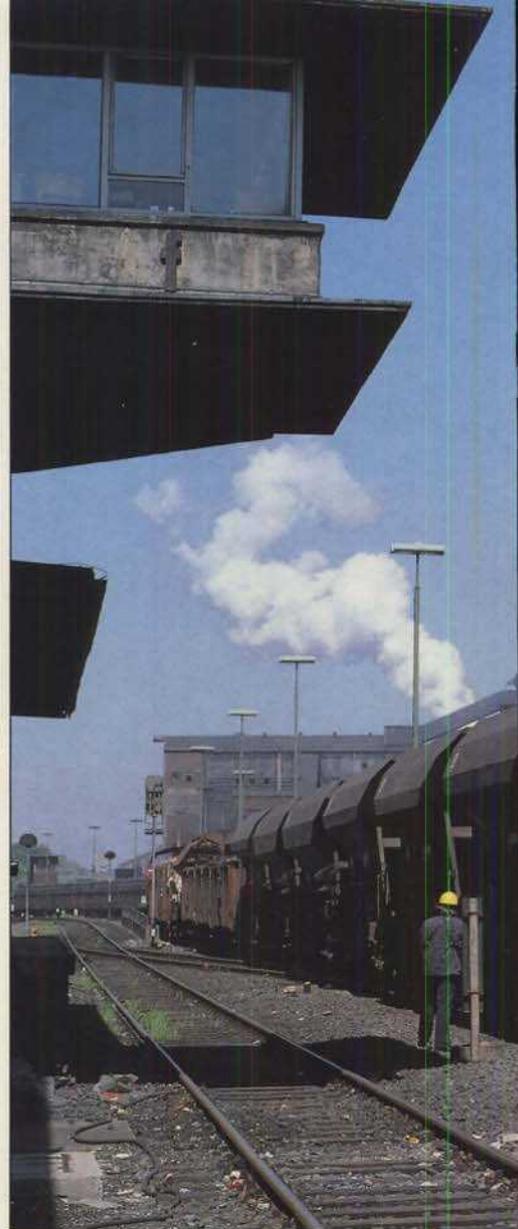


Felda-Bahn (Seite 46): Neben den bekannten Bahnlinien in Thüringen gibt es eine ganze Reihe von Strecken, die eher ein Schattendasein fristen, aber eisenbahntechnisch und landschaftlich mindestens genauso interessant sind, wie die Felda-Bahn beweist. **Foto: Slg. Knauf**



Bild 1: Bis in die heutige Zeit haben sich Dampflokomotiven im Regelbetrieb in den Werkanlagen des "Eschweiler Bergwerk-Vereins" bewährt. Auf dem Bild rangiert Lok Nr. 4 am 28. Mai 1977 mit Selbstentladewagen vor der eindrucksvollen Kulisse des "EBV".

Bild 3 (rechts): Vor der eindrucksvollen Kulisse des aufsteigenden weißen Dampfes, der beim Ablösch des noch glühenden Kokes in den Löschtürmen entsteht, präsentiert sich die Lok Anna 5 mit einem Übergabezug auf den Gleisen der DB. Nachdem sie den Zug zur Übergabe an DB-Loks bereitgestellt hat, fährt sie zurück ins Werkgelände (Aufnahme vom 3. Juni 1985).



Nur noch bis nächstes Jahr Das Ende der EBV-Dampflokära steht fest!

In den Zechenbetrieben des Eschweiler-Bergwerks-Vereins AG (EBV) im Aachener Steinkohlen-Revier haben sich nach dem "Aus" der DB-Dampfloks Mitte der siebziger Jahre die EBV-Zechenloks fast 20 weitere Jahre halten können. In einem der westlichen Zipfel Deutsch-

lands fristeten sie leider oftmals ein Schattendasein, da es sich ja nur um Werklokomotiven handelt. Der bis in die heutige Zeit reichende Betriebsalltag sollte aber vielleicht doch noch den einen oder anderen Eisenbahnfreund animieren, die letzten Tage eines echten, wenn

auch schon stark eingeschränkten Betriebsalltags, der sich vom Museumsdampfbetrieb erheblich unterscheidet, mitzuerleben.

Zwar kann man das Werkgelände der Zeche "Anna" nicht betreten, aber von der Verladerrampe des ehemaligen Bahnhofs Alsdorf ist das Geschehen vor der imposanten Betriebskulisse im Hintergrund recht gut mitzuerleben. Die Siersdorfer Loks allerdings sind leider von außerhalb nicht fotografierbar; eine Betriebsbesichtigung ist dank einiger übereifrigen Eisenbahnfreunde schon seit vielen Jahren nicht mehr möglich.

Bis zur nun endgültig 1992 erfolgenden Einstellung der Steinkohlen-Förderung in dem schon im Jahre 1837 gegründeten Konzern ist der noch verbliebene Betriebsteil (Aachener Revier plus Zeche Westfalen in Ahlen) auf Betreiben der Landesregierung organisatorisch ab Anfang 1988 an die Ruhrkohle AG übergegangen, u.a. um eine sofortige Schließung zu umgehen. Inzwischen ist auch für die dann als letztes verbliebende Betriebsstätte des EBV in Ahlen eine Schließung für 1995 vorgesehen. Nachdem in den vergangenen Jahren die Stahlkrise ein politischer und wirtschaftlicher "Dauerbrenner" war und nun der Jahrhundertvertrag zur Kohleverstromung und die damit verbundenen öffentlichen Subventionen scheinbar erneut zur Disposition stehen, ist es

Bild 2: Die Verladeeinrichtung für den Hausbrand des "EBV", fotografiert am 6. Mai 1988. Sie ist eine von vielen Anschlüssen, die täglich von den Werklokomotiven bedient werden. Sie dürften sicher, wenn auch in erheblich vereinfachter Form, für den Modellbahner interessant sein.





nicht verwunderlich, daß der EBV seit langem in die regionalen Schlagzeilen gelangt. Da die im Aachener Revier geförderte Kokskohle bzw. der daraus in der Alsdorfer Kokerei hergestellte Koks einem stagnierenden Absatzmarkt gegenüberstand, war nach mehrstufiger Stilllegung und Kapazitätsreduzierung die nun anstehende komplette Schließung die traurige Konsequenz. Ob das Kohlekraftwerk in Siersdorf nach Förderungseinstellung bei den gravierenden Standortnachteilen in der veränderten momentanen politischen Landschaft noch Bestand haben wird, darf trotz seiner Projektierung wohl bezweifelt werden.

Der Beschluß der endgültigen Schließung war nach mehrjährigem politischen Auf und Ab auch durch immer größere, massive Subventionierungen nicht mehr abzuwenden. Den (den 92er-Schließungstermin heraufbeschwörenden) Auslöser gab ein geologisches Gutachten über den Settericher Graben, eine Verwerfungszone im Nordosten von Alsdorf. Dieses Anfang 1987 veröffentlichte Gutachten besagt, daß eine Ausdehnung der Förderung nach Norden bzw. Nordosten nicht mehr wirtschaftlich sein würde. Die Verwerfungen seien zu massiv und die Flözdicke zu gering, um trotz immenser Subventionierung auch nur halbwegs konkurrenzfähig fördern zu können.

Aus diesem Grunde sind im Winter 1985 auch

große Anlagenteile vor allem der ehemaligen Kohleverladung abgerissen worden. Geblieben sind in Alsdorf die großen Kokerei-Anlagen, die der EBV ein Jahr nach ihrer Betriebsöffnung schon 1863 erworben hatte. Hier arbeitet ein großer Teil der EBV-Übertage-Belegschaft. Nach der Schließung von "Karl-Alexander" in Baesweiler und der Einstellung der Kohleförderung auf "Anna" 1983 verblieb als einziger Förderschacht die Zeche "Emil Mayrisch" in Siersdorf.

Die Zeche "Laurweg" wurde in den letzten Betriebsjahren mit der Zeche "Gouley" in Würselen zusammengelegt, die ihre Förderung im 16. Jahrhundert aufnahm, deren Schließung jedoch auch schon 1969 erfolgte. Schon aus dieser kurzen Aufstellung ist ersichtlich, daß das Aachener Revier seit Mitte der fünfziger Jahre im unaufhaltsamen Niedergang begriffen ist.

Der Fahrzeugpark des EBV

Seit der Gründung der Bergwerkanlagen bis in die heutige Zeit verrichten Dampfloks den Verschlebedienst in den Werkanlagen, früher sogar auch den Übergabedienst zwischen den Schachtanlagen, wenn man einmal von den kurzzeitigen Einsätzen der viel zu schwachen Dieselloks für die untergeordneten Aufgaben

absieht. Dies liegt, was vor allem die letzten Jahre betrifft, konsequenterweise an dem kostengünstig verfügbaren Betriebsstoff Kohle. Seit Zechengründung ergaben sich durch Ausmusterung und Neubeschaffung diverse Mehrfachbesetzungen der "Anna"-Loknummern aus Alsdorf. Dabei ist deutlich der Trend zu stärkeren Maschinen zu beobachten (D-Kuppler mit über 60 t Betriebsgewicht), um die schweren Verschubaufgaben zu bewältigen. So kamen durch Ausmusterung von fünf kleineren Dreiaxsern in den sechziger Jahren als letzte Dampflokszüge hauptsächlich die heute überwiegend noch vorhandenen starken Vierachser hinzu. 1985 erhielt die Kokerei "Anna" durch Abgang aus der geschlossenen EBV-Zeche "Erin" (Castrop-Rauxel) zum ersten Mal zwei kleine rote zweiachsige Dieselloks (D 21 und D 22) für leichteste Rangieraufgaben; die schweren Dieselloks von "Erin" gingen zur EBV-Zeche "Westfalen" (Ahlen), um dort Dampfloks abzulösen. Im Januar 1988 kamen als weitere Veränderung zwei hellgelbe Dieselloks D 23 und D 24 hinzu, die die Aufgaben der "Hannibal" und Elna-Loks übernahmen und somit die kleineren Dampfloks aus dem Betriebsdienst verdrängten. Die über die Firma On Rail geordneten Loks D 23/24, die ehemals als Lok 4 und 45 im Düsseldorf-Reisholzer Industriegebiet Dienst taten, hatten allerdings

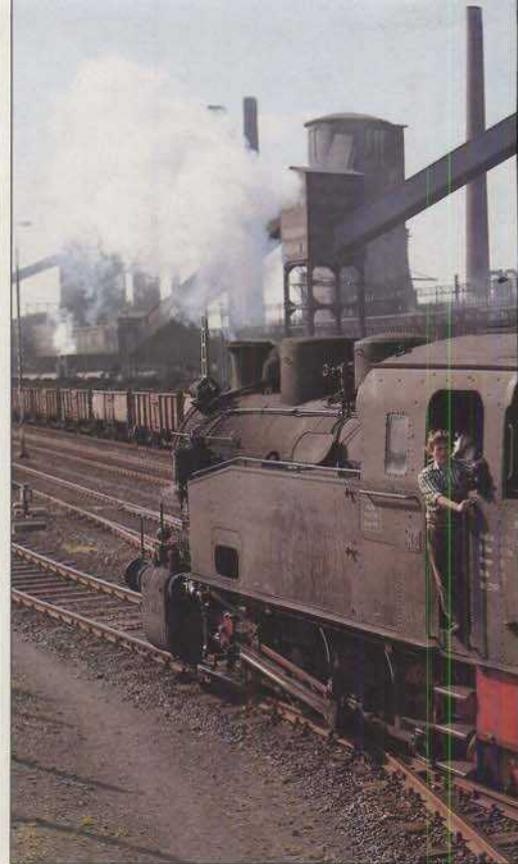


Bild 4: Während am 28. Mai 1977 die grüne Lok Nr. 4 Kohle für die Verarbeitung herbeischafft, bringt die andere Maschine fertigen Koks zur Übergabe an die DB. Neben Koks wird in den Kokereien auch Heizgas produziert, weshalb sich im Hintergrund rechts ein Gasspeicher befindet.

Bild 5 (Mitte oben): Lok 2 rangiert am 28. Mai 1977 vor den Anlagen der Kokerei. Oberhalb der Lok befinden sich die Koksofenbatterien, die aus Horizontalkammeröfen bestehen. Aus 1 t Kohle können bis zu 800 kg Koks, 110 m³ Gas und 8 kg Teer gewonnen werden.

Bild 6 (rechte Seite oben): Lok 2 und die sie umgebenden schönen Industriebauten sowie eine Doppelschranke mit Läutwerk lassen den Eisenbahnfreund noch einmal in das typische Dampfloks-zeitalter "eintauchen" (Aufnahme vom 28. Mai 1977).

Bild 7 (großes Foto): Während die Loks Nr. A 4 und A 10 auf Werkgleisen rangieren, stehen die beiden DB 215 mit einem Übergabezug bereit. Das interessante Fachwerkgebäude am linken Bildrand dürfte wiederum das Interesse der Modellbahner wecken.



bei 30 t Gesamtgewicht und 310 PS zu schnell ihre Lastgrenzen erreicht. Bei 15 leeren Wagons in der Ebene ging es schon nicht mehr ohne sichtbaren Schlupf, so daß für die Überwindung der innerbetrieblichen Steigungen mit den beladenen Kokswagons die schweren Dampfloks weiterhin unersetzlich sind.

Man wollte mit den Dieselloks den Wartungs- und damit Personalaufwand gegenüber den Dampfloks minimieren. Leider erwiesen sich die Dieselloks, die allzu häufig an ihrer Lastgrenze eingesetzt wurden, als den Aufgaben nicht gewachsen, waren demzufolge sehr oft defekt und sind nun schon seit längerer Zeit, scheinbar nicht reparabel, abgestellt.

Dieses "Diesel-Intermezzo" führte allerdings zu einer nicht erwarteten Renaissance der gerade hauptuntersuchten Elna-Lok Anna 8, die ja eigentlich von den Dieselloks abgelöst werden sollte.

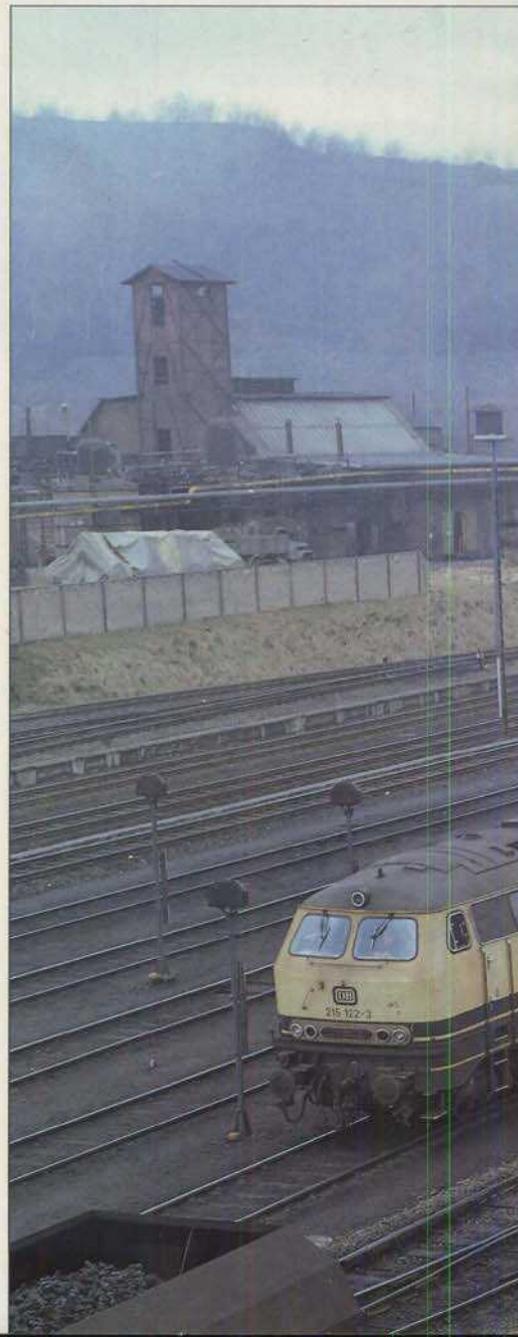
In den letzten Jahren waren in der Regel bis zu vier Maschinen gleichzeitig im Einsatz, die rund um die Uhr im Schichtdienst gefahren wurden. Eine weitere Lok wird immer vor dem Schuppen angeheizt als Reserverlok vorgehalten. Durch den oben erläuterten rückläufigen Bedarf stehen im Sommer 1991 meist nur noch zwei Loks für die Frühschicht im Einsatz. Für den weiteren Tagesverlauf wird lediglich noch eine Lok benötigt. Zum betriebsfähigen Einsatzpark gehörten im Sommer 1991 noch die

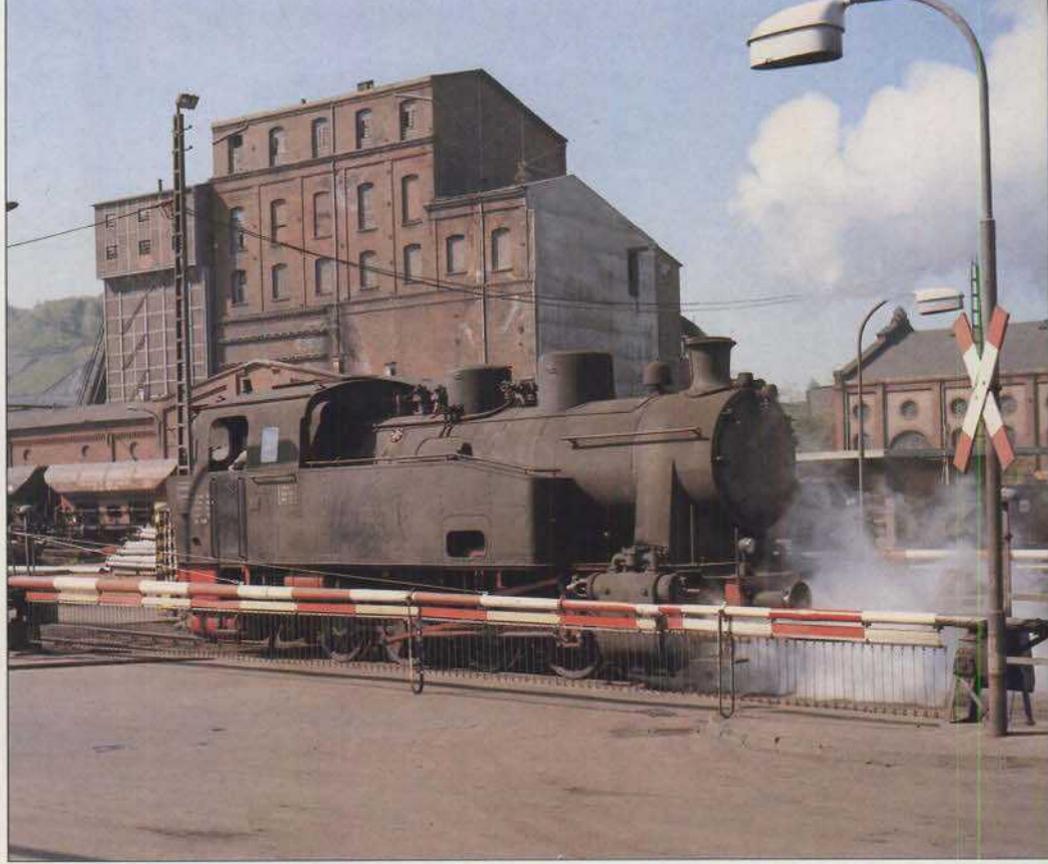
Lokomotiven Anna 1, 3, 12 und die Museumslokomotive 8.

Ganz unregelmäßig und selten kommt eine der roten Dieselloks zum Einsatz, wenn unter Zuhilfenahme der als Ersatzteillieferanten dienenden anderen, typgleichen Lok erneut die dauernd anstehenden Reparaturen erfolgreich waren.

In Siersdorf werden nach der Rückführung der Lok Anna 12 im Sommer 1991 noch vier Loks vorgehalten, von denen neben einer Reserverlok nur noch zwei von Montag bis Freitag benötigt werden.

Lok Anna 4 wurde am 27. Januar 1987 zum Verkauf ausgeschrieben und ging zur Fränkischen Museumsbahn nach Nürnberg für den geplanten Museumsbetrieb auf der Strecke Erlangen – Herzogenaurach. Am 22. Januar 1986 war die Kesselfrist dieser Lok abgelaufen. Anna 11 verließ Alsdorf bereits 1985 und ist nun bei der Jura-Museumsbahn Dollnstein – Rennertshofen zu bestaunen. Auch die Anna 5 hat vor kurzem einen Käufer gefunden und soll sogar aufgearbeitet werden. Die Elna-Lok Anna 8 wurde bereits im Frühjahr 1987 in die Hauptwerkstätte nach Mariadorf gebracht, um eine Hauptuntersuchung durchzuführen. Da diese Entscheidung gefallen war, bevor die Stilllegung für 1992 und ein Hu-Stop beschlossen wurde, dürfte diese Lok aufgrund ihrer günstigen Untersuchungsdaten (Hauptunters-







chung 1989) wohl für den Erhalt von besonderem Interesse sein. Bei der anderen Elna-Lok (Anna 10) sowie bei Anna 6 wird aus Kostengründen (je mindestens 300 000 DM) keine Untersuchung mehr durchgeführt, so daß diese Maschinen zumindest beim EBV nicht mehr in Dienst kommen werden.

Aus dem Verbleib der bisher überflüssig gewordenen Loks läßt sich erkennen, daß diese Fahrzeuge für diverse Museumseisenbahnen nicht uninteressant sind. Es bleibt zu hoffen, daß die eine oder andere jetzt noch im Betriebsdienst stehende oder mittlerweile schon abgestellte Lok noch ihre Sponsoren findet, um

der Nachwelt erhalten zu bleiben. Den Anforderungen einer Museumsbahn wären diese Maschinen, verglichen mit ihrer vieljährigen Schwerstarbeit, allemal gewachsen.

Dieter Spillner

Ein zweiter Bericht folgt im Eisenbahn-Journal 1/1992.

Bild 10: Lok Anna 5 bringt am 28. Mai 1977 einen mit Koks gefüllten Übergabezug aus Selbstentladungswagen vom Werkgelände auf die Gleise der DB, wo bereits eine 215 wartet. Schon nächstes Jahr wird auch hier die Dampflokkära zu Ende sein. **Fotos 1, 4-6, 8-10: U. Geum**





Bild 8: Die vier Bilder oben auf der Doppelseite geben einen Einblick in das Betriebsgeschehen. Während auf dem Bild links oben noch die entweichenden Gase aus den Brennöfen zu sehen sind, die beim Verarbeiten der Kohle entstehen, wird auf dem nebenstehenden Bild ...

Bild 9: ...gerade der Koksofen geöffnet und der noch glühende Koks in den Transportwagen geschüttet. Da die Verkokung bei etwa 1000° C abläuft, hat das entladene Material eine recht hohe Temperatur und gibt als rotglühende Masse ein eindrucksvolles Bild ab. Er wird...

Bild 11: ...wie auf diesem Bild sichtbar, durch Brausen gekühlt. Dadurch wird auch die Beanspruchung des Wagens aufgrund der hohen Temperaturen etwas verringert. Bei den Transportwagen handelt es sich um einen Breitspurwagen, der über einen eigenen Antrieb verfügt und jeweils zwischen den Brennöfen und den beiden Löschtürmen (je nach Windrichtung einsetzbar) hin und her pendelt. Auf seiner Fahrt...

Bild 12: ...zum Löschturm kühlt der Koks zwar leicht ab, wird aber dennoch dem Abkühlwasser mit einigen hundert Grad ausgesetzt. Ein Vorgang, der für den Betrachter immer wieder ein beachtliches Schauspiel ist, was sich in Bild 13 noch zeigen wird.

Bild 13: Gewaltige Dampfwolken steigen auf, wenn in den Löschtürmen der glühende Koks abgelöscht wird. Vor dieser eindrucksvollen Kulisse wartet die 215122 am Stellwerk der DB. Im Hintergrund erkennt man das Stellwerk für die EBV-Gleisanlagen. **Fotos 2, 3, 7, 11-13: D. Spillner**





E 44 im Bahnhof Hirschsprung

Sicher wird sich der eine oder andere Leser nach der Veröffentlichung unseres Anlagenplans "Rundum auf 2,3 m²" (im Eisenbahn-Journal 6/1991) Gedanken über das Vorbild des erwähnten Bahnhofs Hirschsprung an der Höllentalbahn gemacht haben. Die als Gebirgsbahn angelegte Strecke und der beschriebene elektrische Betrieb sind für so manchen Modelleisenbahner ein willkommenes Thema für den Nachbau im Modell.

Wir wollen Ihnen deshalb heute, verbunden mit einem kurzen geschichtlichen Abriss über die Höllentalbahn, einen weiteren Gleisplanvorschlag auf kleinstem Raum aufzeigen und auf den dortigen Einsatz der Elektrolokomotiven der Baureihe E 44 hinweisen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß Sie umfassende Informationen über diese Lokomotivtype in unserer Sonderausgabe III/91 "Die Baureihe E 44" nachlesen können, deren Erscheinen sich aber leider um einige Wochen verschiebt.

Doch nun zur Geschichte der Höllentalbahn (Freiburg – Neustadt). Obwohl noch im Jahre 1845 ein Bahnbau im Höllental für unausführbar erklärt worden war, gründeten sich dennoch in den fünfziger Jahren "Eisenbahncomités", um den Bau einer Eisenbahnlinie über den Schwarzwald zu betreiben. Nach deren Voruntersuchungen schien der Bahnbau nun möglich, jedoch nur mit einem gewaltigen Kostenaufwand, weswegen das Vorhaben bis 1874 ruhte.

Der Gedanke, die Bahn schmalspurig anzulegen, war verworfen worden, obwohl das eine Kostenersparnis von etwa einem Drittel erbracht hätte. Die badische Regierung konnte sich jedoch mit diesem Vorhaben nicht einverstanden erklären, da es eine erstmalige Abweichung von den Maßen der Regelspur bedeutet hätte. Sie legte schließlich 1882 den Gesetzentwurf zum Bau der Bahn als normalspurige, eingleisige Sekundärbahn mit Zahnstangenbetrieb im Höllental vor. Nun konnte die Feinprojektierung beginnen und der Bau selbst 1884 in Angriff genommen werden.

Der schwierigste Streckenabschnitt, an dem auch der Bahnhof Hirschsprung liegt, befand sich zwischen Himmelreich und Titisee. Hier