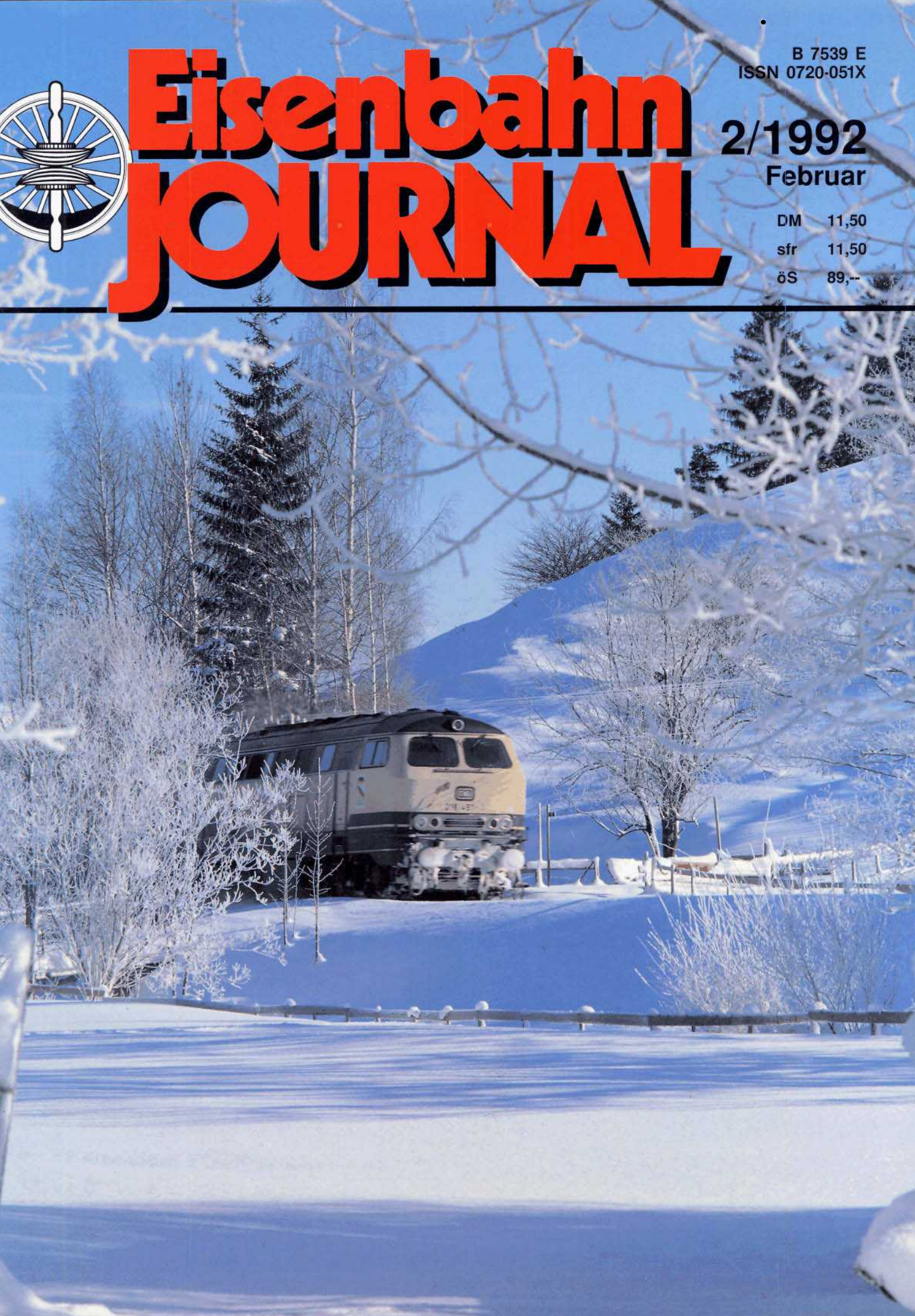
B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1992
Februar

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Nur eine Nebenbahn 4
100 Jahre Haßfurt – Hofheim

Plandampf in der Oberlausitz 12

Die Lokomotiven der Baureihe 10 14
»Schwere Geburt« und ein »kurzes Leben«

Der neue Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe 20
Letzter Bahnhof des Jahrtausends?

Die Zermatt-Bahn kooperiert mit »Fuji« 26

Die preußische T 18 28
Nicht nur in Preußen beschafft

Die Müglitztalbahn heute – Teil 2 36

Unser Wagenporträt 41
Die Leichtbauwagen für Heidenau – Altenberg

Bahnhöfe der sächsischen Landeshauptstadt 44

Modellbahn-Journal

Modelle der Baureihe 10 18

Der ICE in N 24

Die preußische T 18 unter »internationaler Flagge« im Modell 32

Die (fast) »unsterbliche« Baureihe 01 58

33 »Gotische Oberleitung« made in Holland 62

34 Mein »grünes« Diorama 66

Internationale Modelleisenbahn-Ausstellung in Berlin 72

Das Sandgleis 76

Betonbauwerke im Modell 80

Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut 84
Rivarossi macht's möglich: eine »etwas andere« S 3/6

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 34

Bücherecke 46

Typenblatt: 56^{7}, bad. VIIIe 51

Typenblatt: 88^{75}, bad. Ie 53

Fachhändler-Adressen 55

Impressum 57

Schaufenster der Neuheiten 88

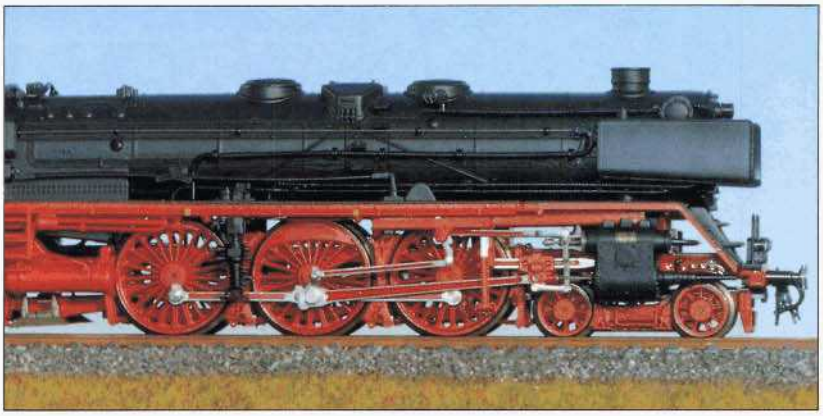
Mini-Markt 98

Sonderfahrten und Veranstaltungen 103

Bahn-Post 103

Titelbild: Lokomotive 218 451 mit E 3924 nach Füssen zwischen Seeg und Weizern-Hopferau, bei Enzenstetten (27. Januar 1986). **Foto: A. Ritz**

Nur eine Nebenbahn. 100 Jahre Haßfurt – Hofheim (Seite 4): *Sowohl die Streckenführung der Bahn als auch ihr Endbahnhof Hofheim sind für Modellbahner aufgrund der nebenbahntypischen Ausführung sicher interessant. Hoffen wir, daß uns diese Strecke noch lange erhalten bleibt!* ***Foto: N. Kempf***



Die (fast) »unsterbliche« Baureihe 01 (Seite 58): *Kürzlich erschien die bekannte Museumslokomotive 01 150 von Roco im Modell. Lesen Sie hierzu unseren Bericht, der sich auch mit dem Museumseinsatz des großen Vorbilds befaßt.*
Foto: H. Obermayer

Bild 1: Umgeben von Bahnbediensteten steht die bayerische D VII "Bruckberg" um 1900 im Bahnhof Hofheim. ***Foto: Eisenbahnmuseum Hofheim/Ufr***

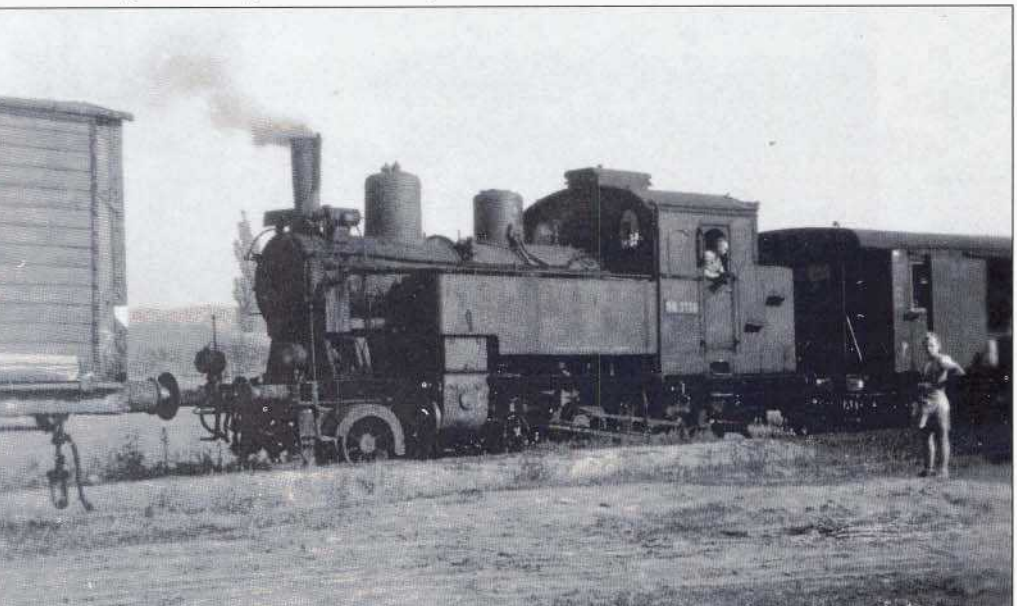
Nur eine Nebenbahn

100 Jahre Haßfurt – Hofheim

Es ist schon etwas Besonderes, wenn in der heutigen Zeit das 100jährige Bestehen einer Nebenbahn gefeiert werden kann! Erfreulicherweise trifft dies für die 15,49 km lange Lokalbahn von Haßfurt am Main nach Hofheim zu, auf der am 15. März 1892 der planmäßige Betrieb aufgenommen wurde.

Bis es soweit war, mußten einige "Hürden" überwunden werden. Die an der Strecken liegende Stadt Königsberg (heute im bayerischen Regierungsbezirk Unterfranken) zählte damals zum Staatsgebiet von Sachsen-Coburg-Gotha, war also für die Königlich Bayerische Staatseisenbahn Ausland. Erst nach Abschluß eines Staatsvertrags zwischen Bayern und Sachsen-Coburg-Gotha konnte mit der Planung und dem Bau der durch die Enklave Königsberg führenden Strecke begonnen werden.

Bild 2: Die Lokomotive 98 1118 (bayerische GtL 4/5) des Bw Bamberg rangiert im September 1949 mit einigen Güterwagen im Bahnhof Rügheim. ***Foto: Sammlung Kempf***



Die technische Abnahme fand am 7. März 1892 statt. Nur durch einen Zuschuß der Stadt Königsberg von 70 000 Mark hatte sich die Bayerische Staatsbahn dazu bewegen lassen, den Bahnhof vor den Stadtmauern von Königsberg zu errichten.

Mit ausschlaggebend für den Bau der Hofheimer Bahn waren die großen Steinbrüche bei Burgprappach in der Nähe von Königsberg. Mit dem dort gebrochenen Sandstein wurden damals zahlreiche Großbaustellen beliefert, z.B. die des Frankfurter Hauptbahnhofs.

Eine erste Eingabe der Eisenbahn-Komitees von Hofheim und Königsberg an die "Hohe Kammer der Abgeordneten des Königreiches Bayern zu München" war am 1. Januar 1886 gemacht und am 28. Juni 1889 endlich befürwortet worden.

Der Bau der Strecke und die Errichtung der Betriebsanlagen gingen schnell vonstatten. Besondere Kunstbauten wie Tunnels und größere Brücken waren nicht erforderlich. Bei Betriebseröffnung standen zwei Lokalbahnlokomotiven der Gattung D VII mit den Namen "Hofheim" und "Rügheim" zur Verfügung, die im Lokbahnhof Hofheim stationiert waren. Die "Bruckberg", ebenfalls eine D VII, kam zusätzlich zum Einsatz.

Zunächst verkehrten täglich zwei Zugpaare, die außer den heute noch vorhandenen Stationen Königsberg, Junkersdorf und Rügheim auch noch den Haltepunkt Prappach bedienten. Ältere Anwohner der Strecke wissen zu berichten, daß das Züglein damals die Steigungen oft nur im Schrittempo bewältigte. Jugendliche nahmen dies zum Anlaß für eine besondere "Mutprobe": Sie sprangen vom ersten Wagen ab und auf den letzten wieder auf. Von größeren Unfällen blieben der "Krautschneider" und seine Passagiere aber glücklicherweise verschont. Der Spitzname geht eindeutig auf die großen Mengen Kraut zurück, die in diesem Gebiet angebaut und auch per Bahn abtransportiert wurden.

Hin und wieder kam es zu Entgleisungen einzelner Fahrzeuge, verursacht durch Unterspülung der Gleise, was jedoch ohne größere Folgen blieb. Etwas spektakulärer war der Unfall vom Jahre 1910, als die Lokomotive eines Personenzugs nach Hofheim im Bahnhof Königsberg einen Prellbock überfuhr und in dem dahinter fließenden Mühlbach landete. Ursache war eine falsch gestellte Weiche gewesen.

Den Betriebsmittelpunkt der Strecke bildete stets der Endbahnhof Hofheim. Diese Station war mit einem Bahnhofsvorsteher besetzt; Königsberg und Rügheim wurden lediglich als Agenturen geführt. Der Lokbahnhof Hofheim, mit zweiständigem Lokschuppen und Behandlungsanlagen, unterstand bis 1934 dem Bw Schweinfurt, danach, bis zur Auflösung der Bw-Außenstelle Hofheim am 30. Mai 1965, dem Bw Bamberg.

Wegen des Streckenverlaufs mit zahlreichen und zum Teil recht engen Gleisbogen kamen bevorzugt Lokomotiven mit Laufachsen zum Einsatz. Bis in die Zeit um 1948 waren dies die Maschinen der Baureihe 98$^{4-5}$ (bayerische Gattung D XI und PtL 3/4); später wurden sie von der GtL 4/5, also den Baureihen 98^{10} und 98^{11} abgelöst. Nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr die 98 1033 für einige Monate als Gastlok zwischen Haßfurt und Hofheim.

Auch die Baureihe 86 kam von der Neuanlieferung beim Bw Bamberg ab Mitte der dreißiger Jahre bis zum Ende des Dampfbetriebs auf dieser Strecke vor Bau- und Güterzügen zum Einsatz.

Den Zweiten Weltkrieg überstand das Bähnchen ohne allzu große Schäden. In den letzten Kriegswochen waren die Züge allerdings immer wieder das Ziel feindlicher Tiefflieger. Bei einem Angriff auf den Nachmittagszug Hofheim – Haßfurt im April 1945, der sich gerade zwischen Rügheim und Junkersdorf befand, waren ein Toter und mehrere Verletzte zu beklagen.

Die fünfziger Jahre waren von einem starken und noch stetig wachsenden Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Vor allem im Herbst herrschte reger Betrieb, wenn große Mengen

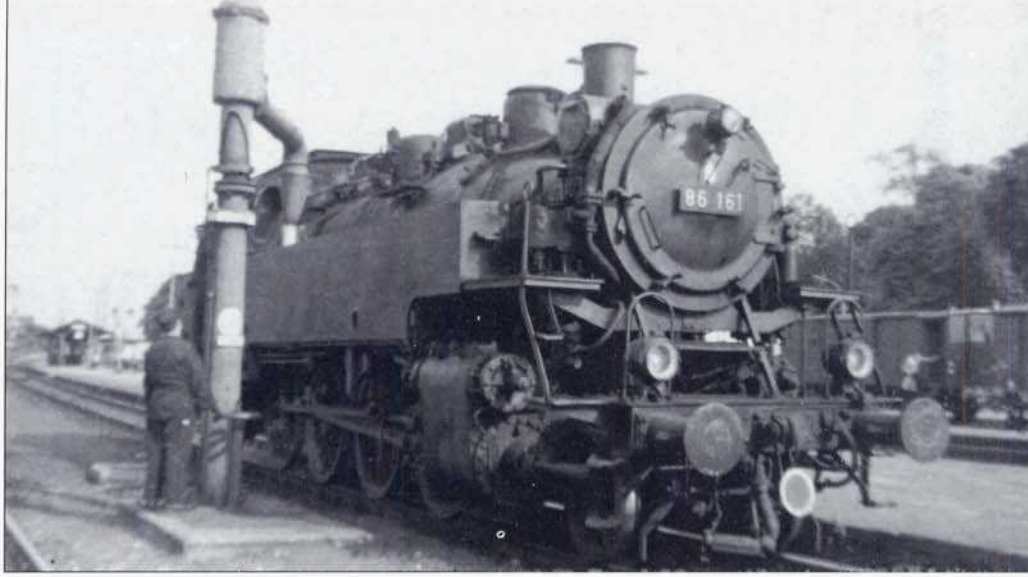


Bild 3: *Ab Mitte der dreißiger Jahre wurden Lokomotiven der Baureihe 86 eingesetzt. Sie liefen bis zum Ende des Dampfbetriebs. Hier die 86 161 beim Wasserfassen in Haßfurt.* ***Foto: P. Melcher***

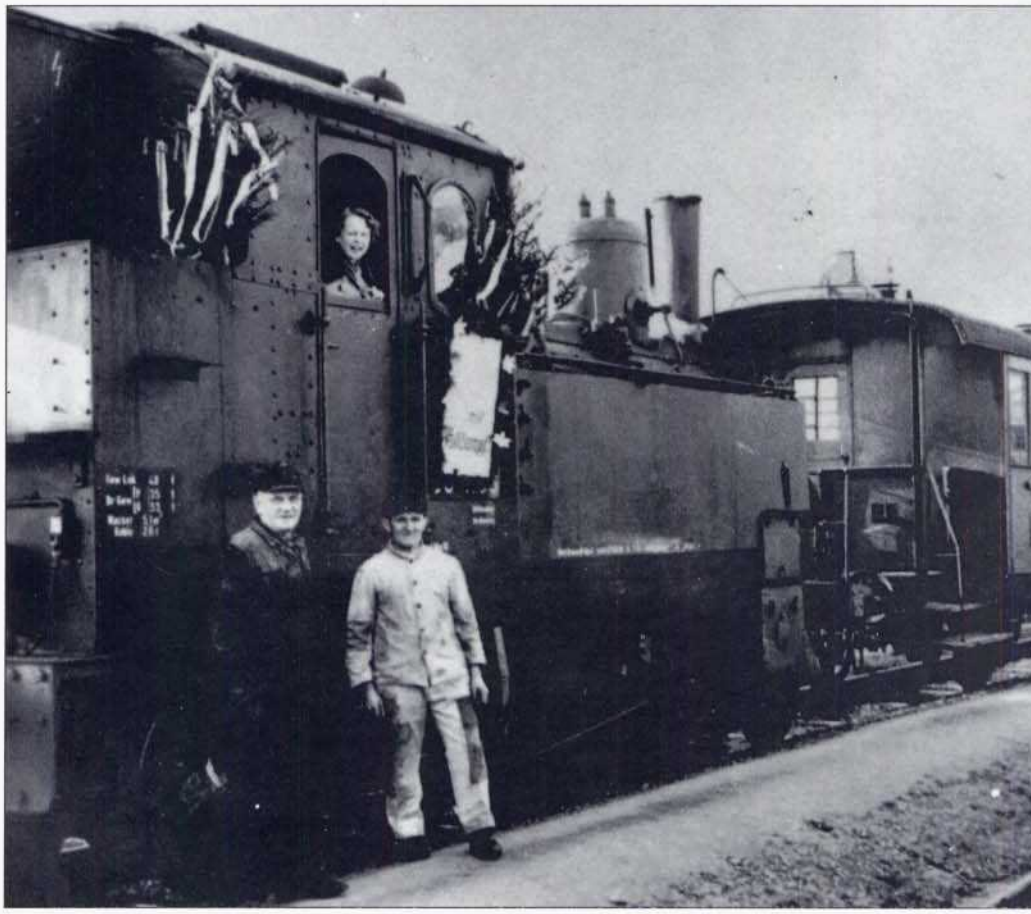


Bild 4: *Der letzte Reisezug mit Dampfbespannung fuhrt am 30. November 1959. Mit der 98 1105 steht er festlich geschmückt im Bahnhof Hofheim/Ufr.* ***Foto: Sammlung Kempf***

Bild 5: *Im Jahre 1910 überfuhr die bayerische D XI Nr. 2714 (DR 98 491) eine falsch gestellte Weiche im Bahnhof Königsberg und landete im Mühlbach.* ***Foto: Sammlung Kempf***

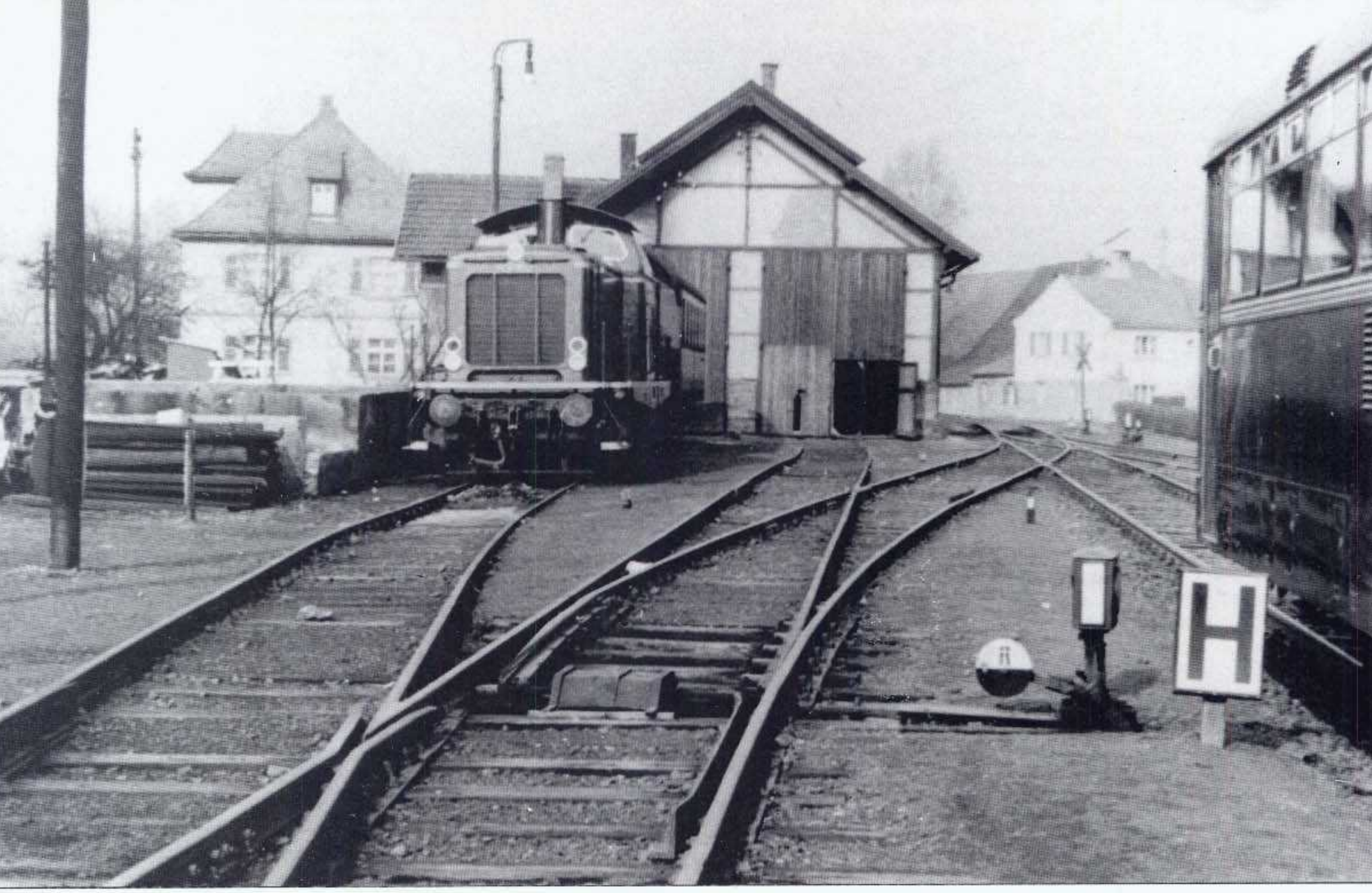


Bild 6: *Die Dieseltraktion hat bereits Einzug gehalten. V 100 und VT 98 stehen im Frühjahr 1963 im Bhf. Hofheim.* ***Foto: Eisenbahnmuseum Hofheim/Ufr***

Bild 7: *Auszug aus dem Amtlichen Kursbuch für Süddeutschland vom Sommer 1964.* ***Sammlung Kempf***

419 a Haßfurt—Hofheim (Unterfr)

Coburg—Schweinfurt—Würzburg Nr 2419/4

km											
	ab Schweinfurt Hbf 419	5.55	7.32	...	b 11.07	13.10	15.46	X 1708	17.22	a 19.03	21.57
	ab Bamberg	X 6.05	7.00	8.40	11.29	X 13.14	15 44	a 16.24	a 17.24	19.26	b 22.14
	Zug Nr BD Nürnberg	■ 3271	■ 3273	□ 3289	3275	■ 3283	■ 3285	3287	■ 3277	3279	□ 3281
	ab Haßfurt	X 6.43	X 7.59	+ 9.06	12.20	X 13.55	X 16.18	b 17.30	a 18.04	19.54	+ 22.54
7,7	Königsberg (Bayern)	6.55	8.11	9.18	12.32	14.07	16.30	17.42	18.15	20.06	23.06
10,9	Junkersdorf (b Hofheim)	7.00	X 8.16	9.24	X 12.37	X 14.12	X 16.35	X 1747	18.20	X 20.11	X 23.11
13,5	Rügheim	7.05	8.20	9.29	X 12.41	X 14.16	X 16.39	X 1752	18.25	X 20.15	X 23.15
15,5	an Hofheim	X 7.09	X 8.24	+ 9.33	12.45	X 14.20	X 16.43	b 17.57	a 18.29	20.19	+ 23 19

Schweinfurt Hbf 419 an	X 6.24	X 806 + 814	12.46	X 1425	16.24	18.34	18.54	21.22	22.52
Bamberg ..... 419 an	X 6.17	8.26	12.20	14.31	16.32	X 17.51	19.41	21.26	21.26
Zug Nr	■ 3270	3274	3276	3278	■ 3286	■ 3280	□ 3284	■ 8306	□ 3282
Haßfurt 419 .... an	X 5.36	7.37	11.37	13.48	X 16.02	X 17.24	+ 18.31	a 20.20	+ 21.01
Königsberg (Bayern)...	5.25	7.26	11.26	13.37	15.51	17.13	18.20	20.08	20.50
Junkersdorf (b Hofheim)	5.19	7.20	X 11.20	13.31	15.45	17.08	18.15	X 19.37	X 22.44
Rügheim	5.14	7.16	11.16	13.26	15.41	17.03	18.10	X 19.33	X 20.40
Hofheim (Unterfr) ab	X 5.10	7.13	11.13	13.22	X 15.38	X 16.59	+ 18.06	a 19.30	+ 20.36

a = X außer Sa   b = täglich außer Sa   ■ nicht 15. VIII.   □ auch 15. VIII.

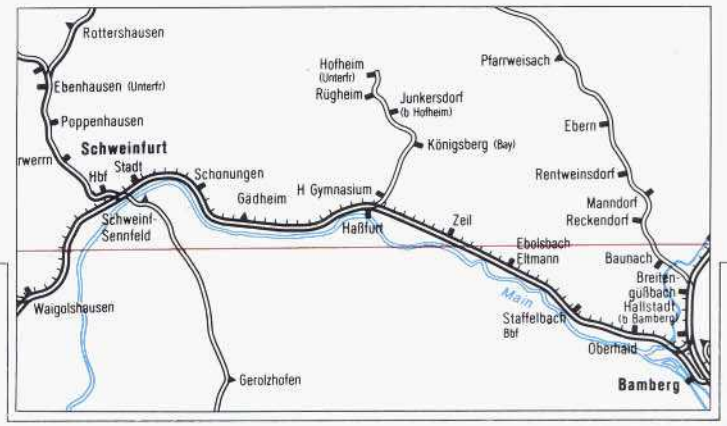


Bild 9: *Der Triebwagen 798 661 vom Bw Hof wartet am 3. Mai 1989 im Bahnhof Hofheim/Ufr auf seine Abfahrt .* ***Foto: N. Kempf***

Bild 10 (links): *An der Hauptstrecke von Schweinfurt nach Bamberg liegt der Bahnhof Haßfurt, in dem die Nebenbahn nach Hofheim/Ufr beginnt.*

Bild 8 (linke Seite unten): *Die V 80 006 verläßt Haßfurt am 19. Juni 1966 mit ihrem Nahgüterzug in Richtung Hofheim/Ufr.* ***Foto: P. Melcher***

Bild 11: *Im Frühjahr 1963 wartet die V 80 004 mit ihrem Personal auf die Ausfahrt der VT-98-Garnitur.* ***Foto: Eisenbahnmuseum Hofheim/Ufr***

Bild 12: *Eisenbahnromantik auf der Nebenbahn. VT 798 737 steht am 25. Oktober 1985 im Haltepunkt Junkersdorf.* ***Fotos 12 bis 16: N. Kempf***

Zuckerrüben abtransportiert werden mußten. Auch der Stückgutverkehr war beträchtlich; gleich zweimal mußte die Hofheimer Güterhalle erweitert werden.

Schienenbusse und Dieselloks

Einschneidende Veränderungen in der Betriebsabwicklung ergaben sich dann zu Beginn der sechziger Jahre, nachdem am 30. November 1959 der letzte planmäßig von einer Dampflok geführte Personenzug verabschiedet worden war. Von nun an wurde der Personenverkehr mit Schienenbussen abgewickelt. Den Güterverkehr übernahmen Diesellokomotiven der Baureihe V 80. Noch 1977 war von Montag bis Freitag eine V 80 in Haßfurt stationiert, um die Hofheimer Strecke und die Bahnhöfe "rund um Haßfurt" mit Übergabezügen zu bedienen. Ab 1962 kamen gelegentlich auch Maschinen der Baureihe V 100 zum Einsatz. Für den Personenverkehr standen zunächst VT 98 zur Verfügung.

Bis in die heutige Zeit sind es sieben Zugpaare, die werktags Haßfurt – den Mittelpunkt des reizvollen Haßberge-Kreises – über die Regiomontanus-Stadt Königsberg mit dem ehemaligen Kreisstädtchen Hofheim verbinden. Ein weiteres Zugpaar verkehrt zwischen Haßfurt und Königsberg. Ein Schulzentrum in Haßfurt, mit eigenem Haltepunkt, sorgte zumindest in den Morgen- und Mittagsstunden stets für volle Züge.

Auch der Güterverkehr blieb dank eines Großbetriebs in Königsberg noch beträchtlich. Das werktäglich verkehrende Güterzugpaar ist mit einer Diesellok der Reihe 211 oder 212 des Bw Würzburg bespannt, die vom Bw-Stp Schweinfurt gestellt wird.

Eine bemerkenswerte Veränderung ergab sich mit Inkrafttreten des Winterfahrplans 1990. Die bislang eingesetzten, vom Bw Hof gestellten Schienenbusse 798 wurden durch Fahrzeuge der Reihe 796 mit Türschließeinrichtung ersetzt. Dank dieser Maßnahme konnte der Zugbegleiter eingespart werden. Sämtliche Züge auf der Kursbuchstrecke 816 sind jetzt nur noch mit dem Triebfahrzeugführer besetzt, dem nun auch der Fahrkartenverkauf obliegt. In der Regel werden alle Züge zweiteilig – mit einem Triebwagen 796 und einem Steuerwagen 996 – gefahren. Während der Schulferien genügt ein einzelner Trtiebwagen der Baureihe 796.

Um bei den Zügen ohne Zugbegleiter ein gefahrloses Ein- und Aussteigen zu gewährleisten, wurden die Bahnsteige der Haltepunkte Junkersdorf und Rügheim erhöht und mit Formsteinen befestigt. Ob diese Maßnahme und die Erneuerung einer kleinen Brücke bei Junkers-

Bild 13: *Der Bahnhof Königsberg mit seinem schönen Empfangsgebäude sowie dem BayWa-Anschluß dürfte für Modellbahner sicher interessant sein.*

Bild 14: *Ein Güterzug, gezogen von der Diesellokomotive 211 267, befindet sich am 25. Oktober 1985 auf einem typischen Streckenstück bei Königsberg.*

dorf dazu beitragen, den Fortbestand des Schienenverkehrs zwischen Haßfurt und Hofheim zu sichern, darf bezweifelt werden. Zwar soll diese Strecke nach dem "DB-Programm Bayern" zumindest bis 1995 für den SPNV genutzt werden. Doch im Verlauf einer geplanten Haßfurter Straßen-Osttangente müßte die Bahnlinie untertunnelt werden. Und daß in dieser Beziehung so hinhaltend taktiert wird, kann man eigentlich nur dahingehend deuten, daß es mit dem "Hofheimerle" halt doch bald aus sein wird...

Das Hofheimer Bähnle war schon mehrmals von einschneidenden Rationalisierungsmaßnahmen betroffen. Nach der bereits erwähnten Auflösung der Bw-Außenstelle wurde der Bahnhof Hofheim zum 1. Februar 1975 zu einer Agentur zurückgestuft. Ab 30. Juni 1967 entfielen dann auch noch die Abfertigungsbefugnisse für Gepäck und für Expreßgut. Danach wurde

Bild 15: *im Haltepunkt Rügheim sind neben einem Bahnhofsschild kaum nennenswerte Bahnhofsanlagen vorhanden (Dieseltriebwagen 798 611, 3. Mai 1989).*

Bild 16: *Am 25. Oktober 1985 macht sich der 798 737 an der Bahnhofsausfahrt von Haßfurt auf den Weg nach Hofheim/Ufr, dem Endpunkt der Nebenbahn.*

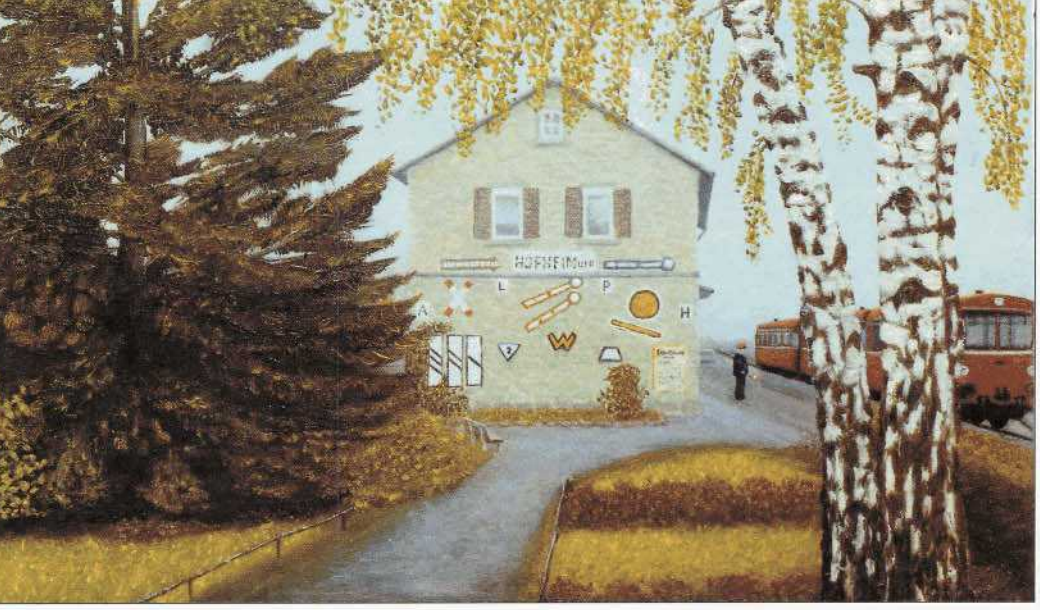


Bild 17: *Von einem Hobbymaler im Bild festgehalten: das Empfangsgebäude. In ihm befindet sich heute ein Eisenbahnmuseum, geschaffen von dem ehemaligen Dienststellenleiter Emil Lehmann.*

Hofheim zunächst noch einige Zeit als sogenannte freie Fahrkartenverkaufsstelle geführt. Der letzte Dienststellenleiter des Bahnhofs Hofheim blieb aber nicht untätig; Emil Lehmann schuf hier ein kleines Eisenbahnmuseum. Mit großem Engagement trug er Erinnerungsstücke aus allen Bereichen der Eisenbahn zusammen, um sie in den Diensträumen des Empfangsgebäudes und der Güterhalle auf einer Fläche von mehr als 200 m² den Besuchern stolz zu präsentieren. Zu den besonderen Attraktionen zählt eine Sammlung von rund 70 Eisenbahner-Dienstmützen aus vielen Ländern, die im ehemaligen Schalterraum gezeigt werden.

Zu den mehr als 1900 Exponaten in den verschiedenen Räumen kommen noch die im Freien aufgestellten Kostbarkeiten. Hierzu zählen eine Kleinlok Köf II der späteren Baureihe 323, eine Draisine sowie eine "Signalallee", die wohl einmalig ist. Nach seiner jahrzehntelangen Arbeit für die Bahn hat Emil Lehmann mit "seinem" Museum das Städtchen Hofheim weit über die Grenzen Bayerns hinaus bekannt gemacht.

Der Bahnhof Hofheim (Unterfranken)

Der Bahnhof Hofheim verfügte einst über recht ausgedehnte Gleisanlagen und einen zweiständigen Lokschuppen mit einem davor angeordneten größeren Kohlenpferch. Inzwischen hat sich das Gesicht der Station nach mehreren Phasen des Rückbaus stark verändert. Lokschuppen und Behandlungsanlagen sind verschwunden. Auch zur Kopf- und Seitenrampe neben der Güterhalle führt nun kein Gleis mehr. Geblieben sind das die Straße querende Ziehgleis und die beiden Ladegleise zu den Lagerplätzen und zum großen BayWa-Lagerhaus.

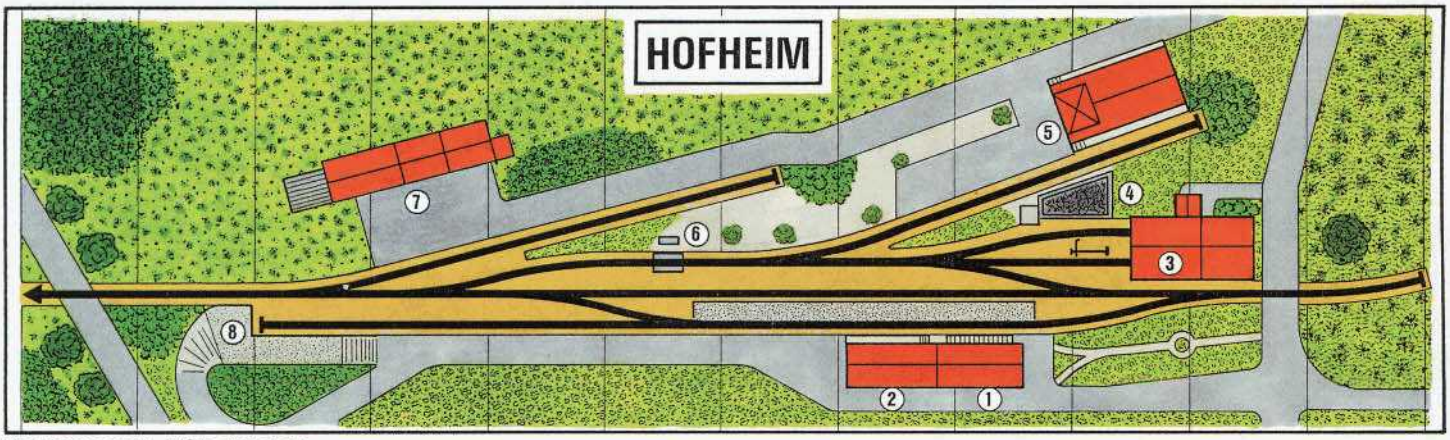
Der Vergleich eines Planfragments aus der Zeit um die Jahrhundertwende mit dem Spurplan aus dem Jahre 1955 zeigt, daß vor und neben dem Lokschuppen einige Veränderungen an den dort eingebauten Weichen vorgenommen wurden. Ein später erstellter Plan läßt die Gleisführung nach dem ersten größeren Rückbau erkennen. Danach wurden schließlich auch noch Weiche 4 geopfert und Gleis 1 gekürzt und mit einer Gleissperre gesichert, der vorliegende Plan aber nicht mehr berichtigt.

Unser Spurplan von Hofheim orientiert sich an den Gegebenheiten Mitte der fünfziger Jahre und ist auf das Angebot von Gleisen und Weichen des Systems Roco Line abgestimmt. Die eingezeichneten Rasterlinien haben einen Abstand, der einer Gleislänge von 230 mm entspricht. Wer auf die Gleiswaage in Gleis 3 verzichtet, kann auch die Gleise 2 und 1 um je eine Länge G 1 kürzen. Danach lassen sich in der Endstation Hofheim aber wirklich nur noch kurze Lokalbahnzüge abfertigen. Die Gleisanlagen von Hofheim ermöglichen die Abwicklung eines interessanten Güter- und Personenzugverkehrs mit vielen verschiedenen Bauarten von Lokalbahnlokomotiven und -wagen.

Norbert Kempf/HO

Legende zum Spurplan Hofheim:

1 Empfangsgebäude
2 Güterschuppen
3 Lokschuppen mit Wohngebäude
4 Kohlenbansen
5 BayWa-Lagerhaus
6 Gleiswaage
7 Industriebetriebe
8 Kopf- und Seitenrampe



Zeichnung: H. J. Obermayer