

Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

5/1992
Mai

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

»Molli« und der »Rasende Roland«	4
Teil 1: Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn	
Deutsche Bahnbetriebswerke	10
Das Bahnbetriebswerk Plattling	
»Hessens längstes Denkmal«	18
Zur Geschichte der Langenschwalbacher Bahn (Teil 2)	
Damals in Schildau...	24
Nebenbahn-Nostalgie nordöstlich von Leipzig	
Die ÖBB werden schneller	28
Fahrzeitverkürzung Wien – Salzburg – Innsbruck	
Die Münchner S-Bahn »ins Moos«	32
Seit 125 Jahren mit der Eisenbahn über den Brenner	34
Mit Dieseltraktion durch den Harz	36
Baureihe 299.11 und GHE-Triebwagen	
Unser Wagenporträt	39
Die Wagen der Bauart »Langenschwalbach«	

Modellbahn-Journal

Die größte Miniatureisenbahn der Welt	56
Holzverladung – im Modell nachgestellt	62
Fahrerschubwagen der ÖBB	66
40 Schmalspur-Romantik in H0e	68
Reichsbahn-Preußen – selbstgebaut	70
Güterzugpackwagen Pwg (pr 92 ^c) und Pwg (pr 00 ^b)	
Die Härtsfeldbahn	73
Die badischen Schnellzuglokomotiven der Gattung IVh	78
Landschaft im Maßstab 1:87	82
Teil 3: Ein Getreidefeld	
Die neue »Lollo« von Märklin	87

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	43
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Typenblatt: 19 ⁰ , sächs. XX HV	51
Typenblatt: 98 ⁷⁰ , sächs. VII T	53
Schaufenster der Neuheiten	84
Auto-Bahn	88
Mini-Markt	97
Sonderfahrten und Veranstaltungen	103

Titelbild: Dieses Foto der 012 092, das Anfang Mai 1972 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Lingen "geschossen" wurde, soll als Einstimmung auf unsere nächste Sonderausgabe (II/1992) dienen, die der Baureihe 01¹⁰ gewidmet ist.
Foto: D. Kempf



Die Schmalspurbahnen an der Ostsee sind auch heute noch eine ganz besondere Touristenattraktion. Im ersten Teil unseres Beitrags wird die Bahnstrecke **Bad Doberan – Kühlungsborn** vorgestellt (Seite 4), deren Züge den liebevollen Spitznamen "Molli" tragen. **Foto: J. Nelkenbrecher**



Der Weg gefällter Bäume vom Einschlag bis zur Bahnverladung wurde auf dem Diorama "Holzverladung" (Seite 62) dargestellt. Das "Wie" verrät der Beitrag unseres Lesers Burkhardt Rieche. **Foto: St. Rieche**



Bild 1: Am 15. Mai 1980 zog die 99 2322 ihren noch aus rot/beige lackierten Oberlichtwagen bestehenden Personenzug durch die Innenstadt von Bad Doberan. Abgesehen von dem historischen Wagenmaterial ist diese Idylle bis heute erhalten geblieben. **Foto: U. Geum**

Molli und der Rasende Roland

Teil 1: Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn

Die älteste lokomotivbetriebene Schmalspurbahn Deutschlands war 1860 geplant und 1862 gebaut worden. Mit ihr sollten Erz und Kalkstein aus der Umgebung von Waldbröl zum Bahnhof Hennef der Köln-Gießener Bahn transportiert werden.

Die Bahnlinie war mit einer Spurweite von 787 mm ausgeführt und zum überwiegenden Teil in der Straße oder direkt daneben angelegt worden. Bis 1872 überwog der Gütertransport; danach war aber auch ein Aufschwung im Personenverkehr zu verzeichnen.

Nach und nach entstanden anderenorts weitere Schmalspurbahnen unterschiedlicher Spurweite. In einer um 1883 erstellten Statistik waren nicht weniger als 30 Bahnen mit Spurweiten von 420 mm bis 1000 mm verzeichnet. Erst die Verabschiedung des Preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 und der große internationale Eisenbahnkongreß im August desselben Jahres in St. Petersburg führten zu einer Einschränkung bei der Festlegung der Spur-

weiten. Neu entstehende Schmalspurbahnen sollten nur noch Gleise mit den Spurweiten 600 mm, 700 mm oder 1000 mm aufweisen. Schon zuvor hatte Sachsen für seine Schmalspurbahnen eine Spurmaß von 750 mm festgelegt und 1881 die erste Teilstrecke von Wilkau in das 7,7 km entfernte Kirchberg eröffnet. Von der angestrebten Norm abweichend war noch 1886 eine von Bad Doberan ausgehende 900-mm-Schmalspurbahn gebaut worden.

Entstehung und Streckenverlauf

Die erste schmalspurige Bahn in Mecklenburg war von dem Stettiner Eisenbahnbauunternehmer Lenz geplant und errichtet worden. Nach nur dreimonatiger Bauzeit konnte die Doberan-Heiligendamm-Eisenbahn (DHE) am 9. Juli 1886 den Betrieb auf einer Streckenlänge von 6,6 km von Bad Doberan nach Heiligendamm aufnehmen.

Das erste deutsche Seebad Heiligendamm war bereits 1793 auf Veranlassung von Großherzog Friedrich Franz I. von Mecklenburg gegründet worden. Die Bahn diente ursprünglich nur dem Bäderverkehr und verkehrte während der Saison von Ende Mai bis Ende September sowie zu bestimmten Ereignissen außerhalb dieses Zeitraums. Bereits 1890 war die Bahn in den Besitz des Großherzogtums Mecklenburg überführt und der Verwaltung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (MFFE) unterstellt worden.

Rasch wuchs das Verkehrsaufkommen, und bald verlangten die Orte Arendsee und Bruns- haupten – seit 1938 zusammengeschlossen zu Kühlungsborn – den Anschluß an die Bahn. Nach einer Streckenverlängerung um 8,8 km wurde dieser am 12. Mai 1910 vollzogen. Mit dem Zusammenschluß im April 1920 ging auch die Bäderbahn auf die Deutsche Reichsbahn über.

Die Streckenführung blieb bis heute unver-

ändert. Es wurden jedoch einige Haltestellen aufgegeben und verschiedene Neben- und Kreuzungsgleise abgebaut. Ausgangspunkt ist Bad Doberan, ein Inselbahnhof an der regelspurigen Bahnlinie Wismar – Rostock. Neben immer noch recht ausgedehnten Schmalspuranlagen beginnt der "Molli", wie die Bahn liebevoll genannt wird, seine Fahrt am eigenen Bahnsteig. Wenige Meter nach der Abfahrt überquert der Zug einen ungesicherten Bahnübergang, biegt scharf nach rechts ab und kreuzt signalgesteuert die Hauptdurchgangsstraße.

Mit dem Kohlenkasten voran zuckelt der "Molli" nun mit höchstens 10 km/h durch eine belebte Geschäftsstraße, die in ihrem vorderen Teil als Einbahnstraße ausgeschildert und nur dem Anliegerverkehr vorbehalten ist. Die Gleise liegen im Straßenpflaster, und bei Durchfahrt eines Zuges bleibt kaum noch Platz für Autos.

Rund 900 m nach dem Start erreicht der Zug die Haltestelle Goethestraße. Hier ist der Bürgersteig zugleich der Bahnsteig. In der Straße geht es nun noch ein kurzes Stück leicht bergan, bis der Zug nach links neben die Allee nach Heiligendamm einbiegt. Entlang dieser Chaussee, einer alten Straße mit vielen Pflasterabschnitten und einem herrlichen Baumbestand zu beiden Seiten, fährt die Bahn fast eben bis nach Heiligendamm.

Auf diesem Streckenabschnitt zeigen die Lokomotiven, was in ihnen steckt. Nahezu mühelos wird hier die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreicht und gelegentlich sogar etwas übertroffen. Ein guter Beobachtungs-



Bild 2: Direkt an der Küste verläuft die Strecke bei Kühlungsborn Ost. Im Mai 1980 wurde die 99 2323 hier fotografiert. **Foto: U. Geum**

Bild 3: Punkt 14.30 Uhr hat sich die 99 2323 nach Ergänzen des Wasservorrats in Kühlungsborn West vor ihren Zug in Richtung Bad Doberan gesetzt (August 1991). **Foto: H. Obermayer**





Bild 4: Stadtdurchfahrt in Bad Doberan um 1960. Die 99 321 hat mit ihrem überlangen GmP Mühe, sich durch die belebten Straßen zu bewegen. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 5: Im Haltepunkt Bad Doberan Goethestraße – man beachte die gepflasterten Straßen und die Gaskandelaber – wartet Ende der sechziger Jahre die 99 333 auf ihre Weiterfahrt.

Bild 6: Zur Saison trifft man öfters recht lange Personenzüge an, wie hier im Bahnhof Kühlungsborn Ost Ende der sechziger Jahre (99 323). Fotos 5 und 6: Sammlung Dr. Scheingraber



punkt ist der Bahnübergang zur Ortschaft Vorder-Bollhagen (1,5 km), wo in der großen Gaststätte Bestes aus der mecklenburgischen Küche geboten wird.

In Heiligendamm, dem gepflegten Badeort, kreuzen sich die Züge im einzigen zweigleisigen Abschnitt der Strecke. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof quert die Bahn schrankengesichert die Straße nach Hinter-Bollhagen und Kühlungsborn. Unweit des Übergangs lädt das Lokal "Palette" zum Verweilen bei allerlei Köstlichkeiten ein.

Der Zug hat inzwischen fast die Ostsee erreicht und hält während der Badesaison in Heiligendamm Steilküste bei km 10,2. Wenig später fährt die Bahn in Kühlungsborn Ost, dem früheren Brunshaupten, ein. Das große Empfangsgebäude blieb unverändert und zeugt von besseren Zeiten, als in Kühlungsborn Ost noch verschiedene Nebengleise vorhanden waren. Nach einer scharfen Wende gen Süden folgt nach kurzer Fahrt der Haltepunkt Kühlungsborn Mitte, der seitlich der Straße nach Kröpelin liegt. Auch in diesem Bereich entdeckt der Film- und Fotofreund viele interessante Aufnahmepunkte. Nun folgen die letzten 1,9 km bis zum Endpunkt Kühlungsborn West. Hier findet der Besucher nicht nur das für eine Schmalspurbahn recht imposante Bahnhofsgebäude, sondern auch ausgedehnte Gleisanlagen, einen großen Wagenschuppen sowie das Betriebswerk mit zweistöndigem Lokschuppen und Werkstatt. Im Wagenschuppen sind die historischen Wagen des Traditionszugs untergestellt. Nach der Ankunft des Zuges in Kühlungsborn West, dem früheren Arendsee, fährt die Maschine zum Wasserfassen neben den Lokschuppen und setzt sich danach auf Gleis 1 wieder vor den Zug, nun mit der Rauchkammer voraus. Im Fahrplan 1991/92 sind 14 Zugpaare verzeichnet, die zwischen 4.46 Uhr und 22.22 Uhr verkehren, 13 davon täglich. Während des Sommers fahren die Züge mit acht bis neun vierachsigen Personenwagen und einem Gepäckwagen. Im Winter reichen fünf bis sechs Wagen aus.

Die Fahrzeuge

Im Eröffnungsjahr verfügte die Doberan-Heiligendamm-Eisenbahn über zwei zweiachsige Tramway-Lokomotiven, geliefert von Hohenzollern in Düsseldorf, über acht vierachsige Personenwagen, einen zweiachsigen Gepäckwagen und sechs zweiachsige Güterwagen. In den Jahren 1910, 1911 und 1914 kam jeweils eine dreifach gekuppelte Tenderlokomotive von Henschel zur Bäderbahn. Die Maschinen trugen ab 1925 die Betriebsnummern 99 301 bis 303. Zwei von ihnen gelangten ab 1930 zur benachbarten Rübenbahn Neubukow-Bastorf; die 99 302 wurde 1932 ausgemustert.

Das wachsende Verkehrsaufkommen machte in den zwanziger Jahren den Einsatz stärkerer Lokomotiven erforderlich. Henschel liefert 1923 und 1924 die vierfach gekuppelten Maschinen 99 311 bis 313. Die erste gelangte im Zweiten Weltkrieg nach Dänemark; die beiden anderen wurden 1961 verkauft. Bis heute stehen drei 1'D1' h2-Lokomotiven im Einsatz, die im Jahre 1932 bei Orenstein & Koppel gefertigt wurden und die Betriebsnummern 99 321 bis 323 erhalten hatten.

Die Fahrzeuge entstanden nach den Richt-



Bild 7: Im Anschlußbahnhof Bad Doberan wartet die 99 2322 am 15. Mai 1980 auf ihre Abfahrt ins Ostseebad Kühlungsborn. Noch ist Zeit für einen kleinen Schwatz mit der Lokbesatzung und eine Zigarettenpause zusammen mit der Zugbegleiterin. **Foto: U. Geum**

Bild 8: Kurz nach 9.30 Uhr wurde dieser Zug nach Bad Doberan mit der 99 2321 zwischen Kühlungsborn Mitte und Kühlungsborn Ost aufgenommen. Die Ostseebäder werden nicht nur wegen ihres verkehrshistorischen Aspekts auch diesen Sommer wieder das Reiseziel vieler Urlauber sein. **Foto: H. Obermayer**





Bild 9: Sommerliche Mittagsruhe im Bahnhof Kühlungsborn West. Nicht nur hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein.

Bild 10: Streckenskizze der 900-mm-Schmalspurbahn unweit von Rostock. Veröffentl. mit freudl. Genehmigung der DB, Karten und Luftbildstelle Mainz

Bild 11: Der Bereich hinter dem Lokschuppen in Kühlungsborn West. Fotos 9 u. 11: H. Obermayer

linien für Einheitslokomotiven. Bedingt durch die recht ungünstigen Profilverhältnisse der Bahnlinie, mußten die Führerhäuser im oberen Bereich stark angeschrägt werden. Um die Signalgebung zu verbessern, hatten die Maschinen zwei Läutewerke erhalten, von denen das hintere später wieder abgebaut wurde. Durch die Wahl von Treib- und Kuppelrädern mit dem verhältnismäßig großen Durchmesser von 120 mm und bei der guten Führung der Lokomotive im Gleis dank der beiden Bissel-Laufachsen konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt werden. Dies ist für eine Schmalspurlokomotive ein außergewöhnlich hoher Wert, der später nur noch einmal von der Lok 99 6001 der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn erreicht wurde.

Mit einer Leistung von rund 460 PS sind die Maschinen bis heute allen Anforderungen gewachsen. Die Bissel-Achsen, deren Räder einen Durchmesser von nur 550 mm aufweisen, verfügen über ein Seitenspiel von ± 20 mm. Bei der Treibachse sind die Spurkränze um 15 mm geschwächt. Die Waserkästen haben ein Fassungsvermögen von 3 m³; der Kohlenkasten kann 1,7 t Brennstoff aufnehmen. Zwei Maschinen werden benötigt, um den täglichen Betrieb anzuwickeln.

Vorhanden sind auch noch zwei Vierkuppler ohne Laufachsen. 1950 und 1951 hatte der Lokomotivbau "Karl Marx" in Babelsberg drei Naßdampfmaschinen mit einer Spurweite von 990 mm für die Werksbahn Oberschlema der Wismut AG geliefert, die dort mit den Betriebsnummern 1, 22 und 44 verkehrten. Nach dem Verkauf der Lokomotiven 99 312 und 313 kamen die drei Maschinen der Wismut AG zur Bäderbahn, bei der sie mit den Betriebs-





Bild 12: Nach der Ankunft im Endpunkt Kühlungsborn West fährt die Lokomotive zum Wasserfassen neben den Lokschuppen. Möge der frischgestrichene Wasserkran ein Symbol für das hoffentlich noch lange Bestehen der "Bäderbahn" sein! **Foto: H. Obermayer**

nummern 99 331 bis 333 führen. Zuvor waren sie im RAW Görlitz für die Verwendung in ihrem neuen Einsatzgebiet vorbereitet worden. Hierbei wurden die Führerhäuser im oberen Teil abgeschrägt, entsprechend den Lokomotiven 99 321 bis 323. Außerdem erfolgte der Anbau von Läutewerken, von größeren Generatoren und neuen Bremsen.

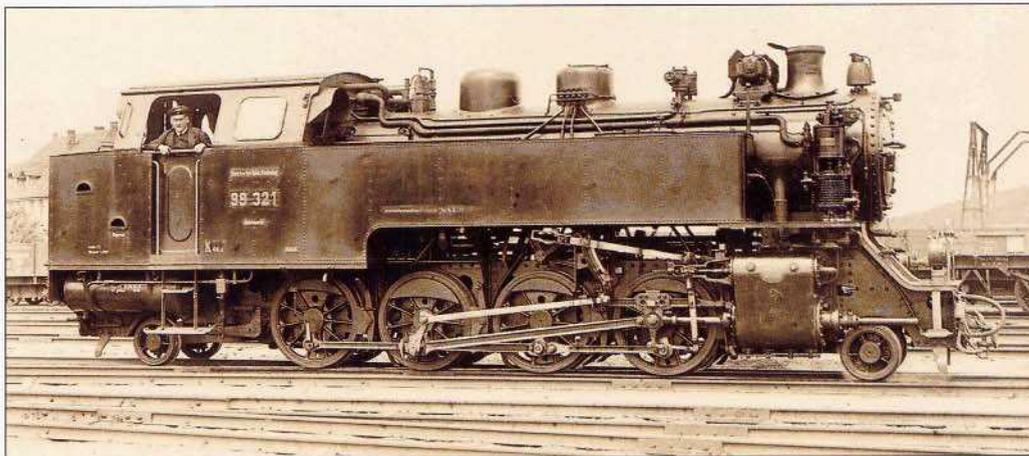
Die Maschinen 99 331 und 332 wurden für Heißdampfbetrieb umgebaut; die 99 333 blieb als Naßdampfmaschine erhalten und wurde 1969 ausgemustert. Die beiden anderen Fahrzeuge dienen als Reserve. An die 99 332 wurde ein Schneepflug angebaut. Mit einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 800 mm sind die Maschinen mit einer Leistung von 320 PS lediglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h zugelassen. Mit einem Fassungsvermögen von 3,4 m³ Wasser und 2,2 t Kohle sind die Vorratsbehälter größer bemessen.

Bereits am 31. Mai 1959 ist der Güterverkehr eingestellt worden. Die vorhandenen Güterzüge dienen lediglich noch als Dienstfahrzeuge. Obwohl die Bahn von Bad Doberan nach Kühlungsborn seit 1976 den Status eines technischen Denkmals hat, ist ihr Fortbestand nicht endgültig gesichert. Bis jetzt besteht dort immer noch die Möglichkeit, eine Ausbildung zum "Ehrenlokführer" zu absolvieren. **HO**

Bild 13 (rechts Mitte): Eigens für die "Bäderbahn" Bad Doberan – Kühlungsborn West gebaut: Einheitslokomotive 99³².

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 14: Nur als Betriebsreserve steht die 99 2332 im August 1991 am Lokschuppen in Kühlungsborn West abgestellt. **Foto: H. Obermayer**



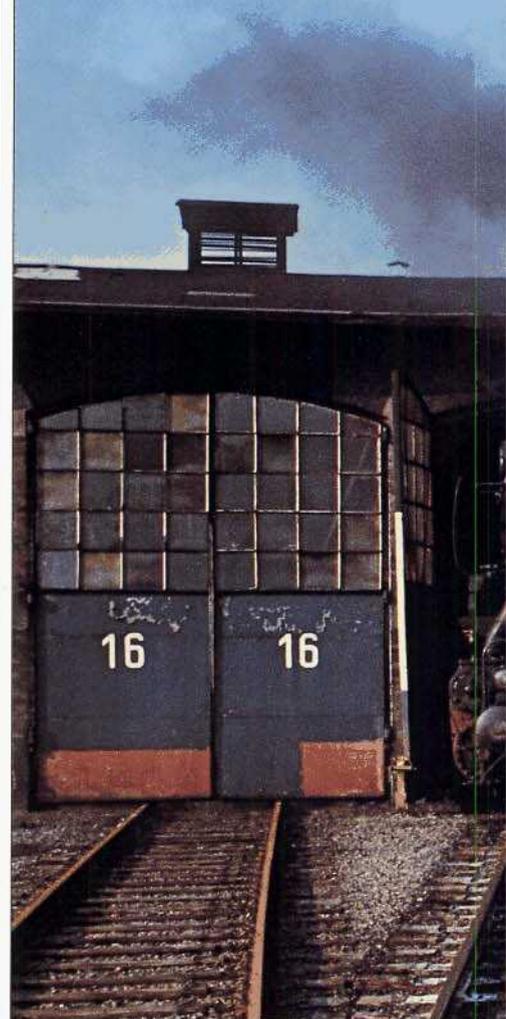


Bild 1: Auf der Drehscheibe des Bw Plattling präsentiert sich 051 251 am 4. Mai 1970. **Foto:** A. Janikowski

Deutsche Bahnbetriebswerke

Das Bahnbetriebswerk Plattling

Plattling, auf halbem Weg zwischen Regensburg und Passau gelegen, erhielt erst am 20. September 1860 mit der Eröffnung der Strecke Straubing – Passau durch die Gesellschaft der bayerischen Ostbahnen seinen ersten Bahnanschluß. Die 8,7 km lange Lokalbahn Plattling – Deggendorf brachte die Überschienung der Donau nicht. Ihre Fortsetzung fand sie mit der Eröffnung der "Waldbahn" Deggendorf – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein am 15. Novem-

ber 1877, so daß seit der zweiten Hälfte der 1870er Jahre eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Bayern und Böhmen bestand, die den Handel zwischen beiden Ländern rasch in die Höhe schnellen ließ. Am 15. Oktober 1875 war bereits die Verbindung Plattling – Landau – Mühldorf eröffnet worden. Die Eisenbahn verhalf Plattling zu starkem Wachstum. Die Bevölkerungszahl stieg gewaltig; Händler und Wirte meldeten immer höhere

Umsätze. Von den zugewanderten Eisenbahnern erhielt das Vereinsleben eine Menge neuer Impulse.

Am 28. Juli 1888 trat endlich ein langersehntes Ereignis ein: Plattling, das inzwischen fast 3000 Einwohner zählte, wurde zur Stadt erhoben. Zu dieser Zeit befanden sich hier eine kgl. Bahnverwaltung, eine kgl. Betriebswerkstätte und eine kgl. Postexpedition.

Die Entstehung des Bw

In den Jahren 1870 bis 1875 entstand – gleichzeitig mit der Verlegung des gesamten Bahnareals – das Bahnbetriebswerk Plattling. Es ist erstaunlich, wie funktional dieses Werk im vorigen Jahrhundert von Anfang an errichtet wurde. Eine dreistöckige Lokomotivremise, erweitert zur halbkreisförmigen Halle, vorgelagert

Bild 2: Gleisplan des Bahnbetriebswerks Plattling. **Zeichnung:** G. P. nach R. Mattioni

