



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1993
April

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Blankenheimer Rampe	6
Erinnerungen an den Dampfbetrieb auf der Rampe Sangerhausen – Blankenheim	
Nur eine Nebenbahn	12
Die Lokalbahn von Bad Neustadt/Saale nach Königshofen im Grabfeld	
Doppeldecker aus Görlitz	18
Steifrahmentender für die Baureihe 52	20
240-Erprobung vor Stahlgüterzügen:	
»Weißer Riese« im Ruhrgebiet	26
»Abgestürzt«	30
Das Aus für den Lufthansa Airport Express	
Erster bayerischer Vierkuppeler – die Güterzuglokomotive E I	42

Modellbahn-Journal

Die 52 006 als H0-Modell von Gützold	24
Das H0-Modell der E I von Micro-Metakit	46
44. Internationale Spielwarenmesse Nürnberg	60
Zweiter Teil der Zubehör-Neuheiten sowie Auto-Neuheiten	
50 Dioramenbau: Zum Fotografieren flexibel	72
Die Weinberge von Bayrisch Kammereck	78
Unser Zugporträt	82
Bayerische Lokalbahnzüge zur Reichsbahnzeit	
51 Die SHE im Harz – eine Privatbahn in H0	86
Made by Roco	90
Die Reichsbahn-Lokomotive 143 573-4 im Maßstab 1:87	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	37
Bahn-Post	48
Leserbriefe an das Eisenbahn-Journal	
Typenblatt: 18², bad. IVf	51
Typenblatt: 70¹, bad. Ig	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Alphabetisches Herstellerverzeichnis	70
Schaufenster der Neuheiten	92
Mini-Markt	94
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Titelbild: Mit ihrem kurz zuvor im Raw Meiningen erhaltenen Steifrahmentender (lesen Sie hierzu auch unseren Bericht auf Seite 20) hat die 52 6666 am 21. Februar 1991 vor dem P 9015 gerade den Tunnel "Am Zwang" durchfahren. Mit der Bahn durch den nordwestlichen Thüringer Wald können Sie mit Hilfe unseres Sonderjournals I/1993 fahren. **Foto: U. Kandler**

Editorial

Bahn-Post? Nein, dies ist keine Ankündigung, daß Sie, liebe Leser, in Zukunft Ihr Heft an einem Bahnhof abholen sollen. Es bleiben die bisherigen bewährten Vertriebs- und Versandwege.

Das einleitende Wort des Editorials für das Ihnen vorliegende Heft hat einige andere (Hinter-)Gründe, die wir Ihnen im folgenden erläutern wollen.

Zuerst die lapidare Mitteilung, daß das EISENBAHN-JOURNAL eine ständige Rubrik, Bahn-Post betitelt, mit dieser Ausgabe eingeführt hat. Hier werden Leserzuschriften, aber auch Erwidierungen von Herstellerfirmen als Antworten auf Anfragen aus unserem Leserkreis veröffentlicht. Auch werden wir uns bemühen, ebenfalls gleich unsere Stellungnahme abzugeben, wenn wir uns in der Kürze der Zeit selbst "schlauer" machen konnten oder etwa schon "schlau" genug sind.

Nun ist es nicht so, daß wir bisher keine Leseranfragen und andere Zuschriften erhalten haben. Selbstverständlich wurden sie, soweit möglich, beantwortet. Da aber in den letzten Jahren die Zahl unserer Leser erfreulicherweise sehr zugenommen hat (und damit die einschlägige Korrespondenz), kamen wir mit einer individuellen Bearbeitung immer mehr in Bedrängnis.

Für die Behandlung der Leserpost in der gewählten Form sprechen zudem noch weitere Gründe:

- Zu manchen Themen kommen oft fast identische Zuschriften, die dann in einem Arbeitsgang erledigt werden können.
- Unsere Leser wissen in Zukunft aus der Bahn-Post, wo andere Hobbykollegen "der Schuh drückt". Vielleicht können sie sogar für das eine oder andere Problem eine Hilfe geben oder Fakten zu einer weiteren Vertiefung des Wissensstands. Das ist von allen ausdrücklich erwünscht und stets willkommen.
- Manche kleineren Fragen und Probleme können von uns – schon aus Platzgründen – nicht in einem eigenen Artikel abgehandelt werden. Für die Bahn-Post bieten sie sich in den meisten Fällen an. Ihre Zuschrift (Frage, Hinweis, Hilfestellung usw.) hat also nun eine größere Chance als bisher, veröffentlicht zu werden.
- Die Rubrik Bahn-Post ist nach unserer Meinung besonders geeignet, Einsteigern jeder Altersstufe noch schneller und zielstrebig unser Hobby näherzubringen. Die abgehandelten Themen in ihrer Kürze und mannigfachen Fragestellung überlasten und ermüden nicht. Aus den kontroversen Standpunkten ergeben sich neue Erkenntnisse, die sonst erst in Jahren intensiven Studierens entsprechender Beiträge gewonnen werden können. Die Quintessenz, d.h. den Nutzen aus dem Gelesenen zu ziehen, fällt erfahrungsgemäß speziell "Neuankömmlingen" besonders schwer. Andererseits benötigt unser Hobby "frisches Blut", d.h. vor allem junge "Nachwuchsteile", wenn es nicht weiter überaltern und eines gar nicht so fernen Tages als ein elitärer "Sport" weniger Hochbetagter sich selbst in seiner Bedeutung schmälern soll. Schluß wäre es dann mit den bisherigen – ja auch nicht gerade niedrigen – Preisen von Rollmaterial und Zubehör. Die kleinen Stückzahlen würden für eine größere Serienfertigung, die allein eine gewisse Preisstabilität und -würdigkeit garantiert, nicht ausreichen.

Soweit unsere Gründe, soweit unsere "Hintergedanken" zu der neuen Rubrik Bahn-Post. Nutzen Sie, liebe Leser, den Freiraum, den wir hiermit eingeräumt haben. Zum Nutzen und Frommen von uns allen, die wir das Hobby Eisenbahn – gleich ob als Vorbild oder als Modell – lieben.

Ihr Hermann Merker Verlag



Blankenheimer Rampe

Erinnerungen an den Dampfbetrieb auf der Rampe Sangerhausen – Blankenheim

Blankenheim – wem fallen bei diesem Ortsnamen nicht sofort die Erinnerungen von Karl-Ernst Maedel ein? Seine Geschichte hatte aber mehr den heutigen Bahnhof Blankenheim Trennung zum Schauplatz. In diesem Artikel soll die Blankenheimer Rampe in ihrem Abschnitt von Sangerhausen bis Blankenheim (Kreis Sangerhausen) im Mittelpunkt stehen.

Werfen wir einen Blick in die Geschichte: Am 10. Juli 1866 wurde die Strecke Eisleben – Nordhausen als Teilstück der Halle-Casseler Zweigbahn der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft eröffnet und am 1. Juni 1876 vom preußischen Staat übernommen. Die Strecke Güsten – Blankenheim der Preußischen Staatseisenbahnen ging am 15. April 1879 als Teil der "Kanonenbahn" Berlin – Metz in Betrieb. Sie sollte im Kriegsfall der schnellen Verlegung von Truppen und Material an die französische Grenze dienen. Am 1. Oktober 1879 folgte die Eröffnung der Strecke Sangerhausen – Erfurt.

Die Blankenheimer Rampe von Sangerhausen nach Blankenheim überwindet auf 11 km Länge einen Höhenunterschied von 100 m. Die stärkste Neigung liegt mit 11,5‰ kurz vor dem Bahnhof Riestedt bei km 52,8.

Bild 1: Wer möchte das nicht noch einmal miterleben? Die 52 8014 schiebt am Nachmittag des 22. Februar 1982 mit kräftigen Auspuffschlägen einen schweren Ganzzug bei Riestedt die Blankenheimer Rampe hinauf. **Foto: J. Ebmeyer**

Bild 2: Züge von Kassel nach Halle müssen zwischen Sangerhausen und Blankenheim auf 11 km Länge einen Höhenunterschied von 100 m überwinden – die Blankenheimer Rampe.

Karte: Salvador/Gerstberger

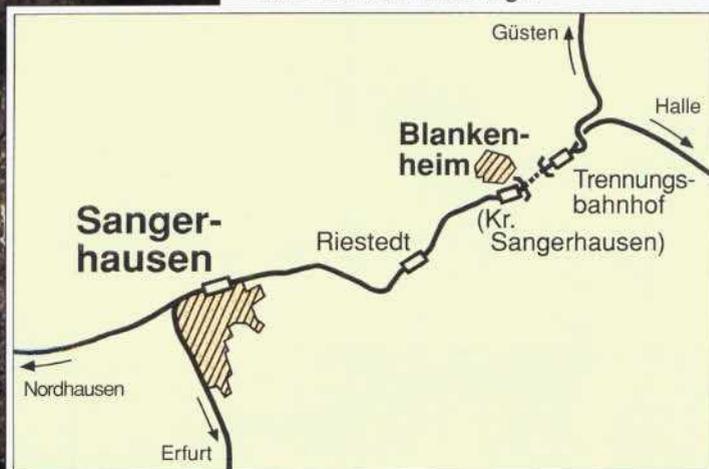




Bild 3: Am Westportal des Blankenheimer Tunnels wird das Ende des Schiebetriebes durch das Signal Sp1 (Nachschieben einstellen) angezeigt. Die 44 0101 hat mit ihrem Güterzug Richtung Sangerhausen soeben den Tunnel durchfahren und rollt jetzt die Rampe hinab. **Fotos 3 bis 6: G. Scheibe**

Die DRG baute die Strecke dreigleisig aus, damit langsame Güterzüge in der Bergfahrt überholt werden konnten. Das dritte Gleis erleichterte aber auch die Rückkehr von Schiebelokomotiven nach Sangerhausen. Im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurden zwei der drei Gleise abgebaut; die Deutsche Reichsbahn verlegte aber schon bald wieder das zweite Streckengleis zwischen Sangerhausen und Blankenheim. Immer wieder gab es Überlegungen, die Rampe mit einem dritten Streckengleis auszustatten, so auch in der heutigen Zeit.

Bedeutsam war die Blankenheimer Rampe für die betreibenden Eisenbahnverwaltungen immer; geändert haben sich im Laufe

der Zeit nur die Richtungen der Verkehrsströme. Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs ging ein Großteil des Güterverkehrs aus Richtung Kassel nach Mitteldeutschland über die Blankenheimer Rampe. In Blankenheim Trennung verzweigte sich der Güterstrom nach Güsten bzw. Halle. Auch Schnellzüge Berlin – Belzig – Güsten – Sangerhausen – Kassel waren zu sehen. Der Anteil des Verkehrs aus Richtung Erfurt hielt sich in Grenzen. Erst zu Beginn des Zweiten Weltkriegs war beabsichtigt, die Linie Sangerhausen – Erfurt als weitere Zuführungsstrecke zur Rampe zweigleisig auszubauen. Doch bei der Absicht blieb es. Die DR macht jetzt einen neuen Anfang; 1995 soll die Strecke nach Erfurt zweigleisig sein. Von 1945 bis zur Wende kam von

dieser Zuführungsstrecke ein großer Teil der Züge, welche auf die Rampe gingen. Gleichzeitig diente die Linie Erfurt – Sangerhausen – Halle als Umleitung für die Magistrale Erfurt – Weißenfels – Halle. So konnte man während der Bauarbeiten an der Magistrale auch die "Vorzeigeobjekte" der DR, die "Städte-Express-Züge", mit abgebügelter Elektrolok von einer Lokomotive der Baureihe 132 geschleppt, zwischen Sangerhausen und Blankenheim beobachten. Kalizüge aus dem Raum Sondershausen/Nordhausen, Gipszüge aus Niedersachswerfen, Zementzüge aus Deuna sowie die Erzzüge von den Schächten Niederröblingen und Sangerhausen waren regelmäßig auf der Rampe anzutreffen. Die hier abgebildeten Fotos dieser Güterzüge lassen nur erahnen, was das für Schauspielere waren. Unvergessen werden die Abfahrten im Bahnhof Sangerhausen bleiben, wenn sich das Personal von Zug- und Schiebelok untereinander verständigte, um die schweren Züge in Bewegung zu setzen.

Nach der Wende brach der Güterverkehr völlig zusammen. Wurden vorher bis zu 30 Züge am Tag nachgeschoben, waren es jetzt nur noch ein oder zwei pro Woche. Der Lückenschluß zwischen Arenshausen und Eichenberg am 26. Mai 1990 brachte im Wagenladungsverkehr noch nicht den erhofften Erfolg. Zum großen Teil bestimmen Baustoffzüge der DR und DB das Bild.

Heute fallen zwischen Sangerhausen und Blankenheim bis zu zehn Schiebeleistungen am Tag an – kein Vergleich zu früher, wo es oftmals im Blockabstand den Berg hoch dampfte und bis zu vier Loks gleichzeitig am Berg Schubunterstützung gaben. Heute verkehren in der Relation Halle – Kassel

Bild 5: Aus der Sicht des Wärters der Blockstelle Steinberg: 44 0018 und 44 0278 auf Bergfahrt mit 1300 t Last (Juni 1972).





Bild 4: Die 44 0177 hat mit dem Zementzug 56931 aus Deuna im Juli 1978 "Ausfahrt frei" aus Sangerhausen erhalten und nimmt, unterstützt von der Schiebelokomotive 44 0378 am Zugschluß, die Rampe in Angriff.

wieder Schnellzüge; die alte Verbindung Kassel – Berlin wird vielleicht nach der durchgehenden Elektrifizierung der Strecke über Güsten eingerichtet.

Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Eisleben und Oberröblingen (bei Sangerhausen) am 10. Dezember 1992 hat auf der Blankenheimer Rampe die Elektrotraktion Einzug gehalten. Die letzte planmäßige Schiebeleistung einer Dampflokomotive fand allerdings schon vor ein paar Jahren statt, am 8. Mai 1988: Die Ehre wurde der Güstener 41 1231 zuteil.

40 Jahre lang 44er

Im Bahnbetriebswerk Sangerhausen, am Fuße der Blankensteiner Rampe gelegen, waren schon immer die stärksten Lokomotiven der jeweiligen Bahnverwaltungen stationiert. Nachgewiesen ist z.B. der Einsatz der preußischen G 12¹ zur DRG-Zeit. Ab 1939 sollte für rund 40 Jahre die Baureihe 44 das Bild im Güterverkehr, zunächst zusammen mit der G 12, bestimmen. Fast jeder Güterzug bekam eine Schiebelok. Die Grenzlasten können der Tabelle entnommen werden.

Schiebelokbereitschaft bedeutete für die Heizer Schwerarbeit, insbesondere in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg, als in der DDR lange Zeit statt hochwertiger Steinkohle lediglich minderwertige Braunkohlebriketts zur Verfügung standen. Deren Brennwert betrug gerade mal zwischen 25 und 50% des Brennwertes der bisher verfeuerten Steinkohle.

War der Schiebetrieb auf der Blankenheimer Rampe auf steinkohlegefeuerten Dampflokomotiven schon Knochenarbeit,

bedeutete das Verfeuern von Braunkohlebriketts, daß die Heizer auf der 11 km langen Rampe doppelt bis viermal so große (und schwere) Mengen in den gierigen Schlund der Feuerbüchse zu schaufeln hatten. Selbst an eine kurze Verschnaufpause war damals für den Heizer auf Bergfahrt nicht zu denken. Und nach der Ankunft der Lz-Rückfahrt hieß es dann in Sangerhausen im Lautsprecher: "Die zurückkehrende Schiebelokomotive in Gleis 6 schiebt Zug ... in Gleis 8." Die Arbeit begann von vorne. Vier Züge konnte eine mit Braunkohlebriketts gefeuerte Dampflok der Baureihe 44 in einer Schicht schieben. Nach jeweils zwei Einsätzen am Berg mußte jedoch schon ausgeschlackt und Braunkohle nachgebunkert werden. Das heißt, in einer Schicht

wurden 20 t Braunkohle verfeuert. Bald nach der Einführung der Ölhauptfeuerung bei der Baureihe 44 wurden in Sangerhausen diese Maschinen eingesetzt. Die Ölkrise in der DDR bewirkte im April 1982 das Ende für die ölgefeuerten 44er.

Kurzzeitig gaben bis 1983 Rekolokomotiven der Baureihe 52⁰⁰ ein Gastspiel. Sie waren jedoch im Schiebetrieb völlig überfordert. Zu hartes Wasser tat ein übriges. Drei Lokomotiven mußten innerhalb eines Jahres ausgemustert werden; Diesellokomotiven traten an die Stelle der Dampfloks. Bis zum Ende des Dampfbetriebs im Bw Güsten hatte allerdings die in Sangerhausen wendende Maschine der Baureihe 41 stets eine Schiebeleistung am Vormittag (während der Wendepause) zu erbringen.

Bild 6: Die 44 0338 schafft 720 t Zuglast ohne Unterstützung einer zweiten Lokomotive. Rechts die 44 0600, die einen Güterzug nachgeschoben hat und nun nach Sangerhausen zurückkehrt.

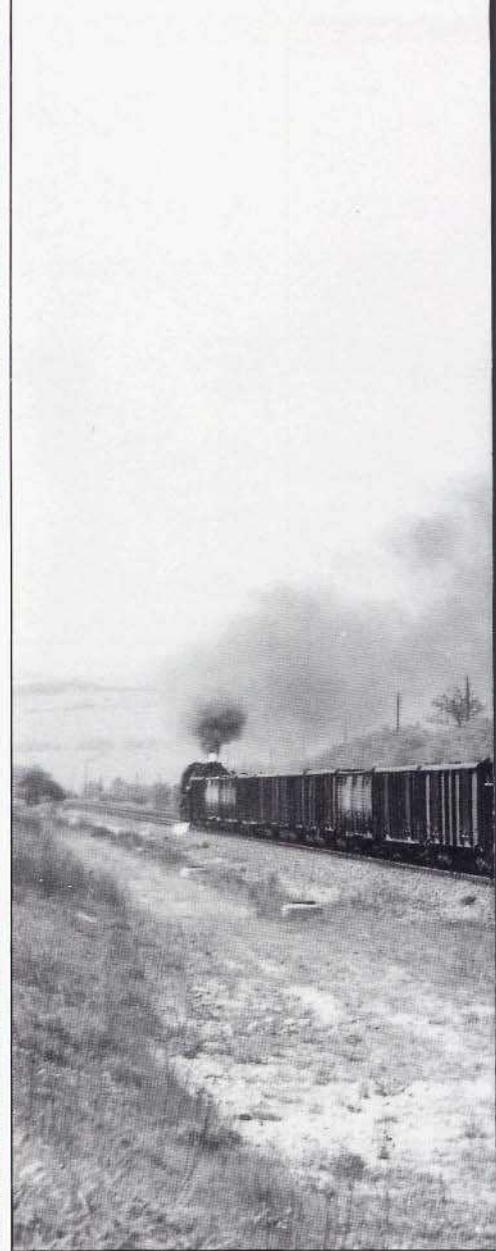




Bild 7: Die letzte planmäßige Schiebeleistung einer Dampflokomotive auf der Blankenheimer Rampe erbrachte die 41 1231 vom Bw Güsten am 8. Mai 1988. Hier steht sie an diesem denkwürdigen Tag im Bahnhof Blankenheim zur Rückfahrt als Lzv 56405 bereit. **Fotos 7 und 8: G. Gattermann**

Bild 9 (rechts): 52 8126 und Schiebelok 52 8148 auf Bergfahrt mit schwerem Erzzug von Niederröblingen nach Helbra im Juni 1982 an der Blockstelle Steinberg. **Fotos 9 und 10: G. Scheibe**

Bild 8: Eine Aufnahme von der Dieseltraktion auf der Blankenheimer Rampe darf nicht fehlen: Die 132 188 (Bw Sangerhausen) leistet der 132 179 aus Nordhausen mit einem schweren Güterzug Richtung Blankenheim am 22. April 1986 in der Nähe der Blockstelle Steinberg Vorspanndienste.



Bunte Lokvielfalt

Zur guten alten Dampflokomotivzeit konnte man fast alle Schöpfungen der Garbeschen Schule, aber auch Einheits- und Neubau-

lokomotiven beobachten. So lief die preußische P 8 vor Personenzügen nach Halle, die preußische T 18 dampfte vor Reisezügen nach Güsten, im Schnellzugdienst fuhren preußische P 10, 01 und später 01⁵.

Aus Halle kamen die Neubaulokomotiven der Reihe 23¹⁰ und die von der Versuchsanstalt Halle eingesetzten Einzelgänger, wie 18 201, 18 314, 23 001 und 22 001, nach Sangerhausen. Im Güterverkehr mühten



Bild 10: Die 44 0093 hat im Mai 1974 mit dem Ganzzug 56403 von Niedersachsen-Süd über den Bahnhof Riestedt durchfahren. Die damals ölgefeuerte 44 0093 ist später auf Rostfeuerung umgebaut worden und fährt heute als Traditionslokomotive.

Bild 11 (rechte Seite unten): Tender an Tender gekuppelt fahren die beiden "Sangerhausenerinnen" 44 0193 und 44 0504 mit ihrem Güterzug die Rampe hinab (15. Juni 1978). **Foto: J. Ebmeyer**



sich preußische G 7, G 8 und G 10 vor Nahgüterzügen die Steigung hoch. Die schwersten Güterzüge – meist Ganzzüge mit Kohle, Zement oder Kali – blieben der G 12 und der Baureihe 44 vorbehalten. Später beherrschten Diesellokomotiven das Bild; die Baureihe 132 löste die 44er ab. Die Baureihe 118 war von 1981 bis Mai 1992 am Berg zu finden. Ihr Haupteinsatzgebiet – die Erzzüge von Niederröblingen nach Helbra – entfiel mit der Einstellung der Kupferschieferförderung im September 1990. Triebfahrzeuge der Baureihe 112 wurden nur bei Bedarf im Schiebetrieb eingesetzt; seit der Wende war das äußerst selten der Fall. Seit Dezember 1992 werden Elektrolokomotiven am Berg eingesetzt. Der Schiebetrieb war bis zur Elektrifizierung der Strecke nach Halle jedoch eine Domäne der Baureihe 132 (232). Diese Lokomotiven sind für einen solchen Einsatz mit einer Entkupplungseinrichtung der Bauart "Eisenach" ausgerüstet. Zuvor gab es die Kellersche Kupplung an Dampflokomotiven; anschließend durfte bis zur Einführung der neuen Fahrdienstvorschriften am 1. September 1990 ungekuppelt geschoben werden.

Schiebelokomotiven mit Entkupplungseinrichtung Bauart "Eisenach" verbleiben bis zum Bahnhof Blankenheim am Zug; dort wird die Entkupplungseinrichtung betätigt; die Trennung vom Zug kann während der Fahrt geschehen. Die Rückfahrt nach Sangerhausen erfolgt dann über das Richtungsgleis Halle – Sangerhausen. Schiebelokomotiven ohne entsprechende Entkupplungseinrichtung verbleiben bis Blankenheim (Trennungsbahnhof) am Zug und werden

erst dort abgekuppelt, d.h. sie durchfahren zunächst noch den 875 m langen Blankenheimer Tunnel.

Wer den Schiebetrieb auf der Blankenheimer Rampe selbst einmal erleben möchte, dem sei zur Eile geraten. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs kündigen sich größere Veränderungen an; das Ende des Schiebelokomotiv-Einsatzes ist mit Inkrafttreten des Jahresfahrplans 1993/94 zu erwarten. **Dipl.-Ing. Gernot Gattermann**

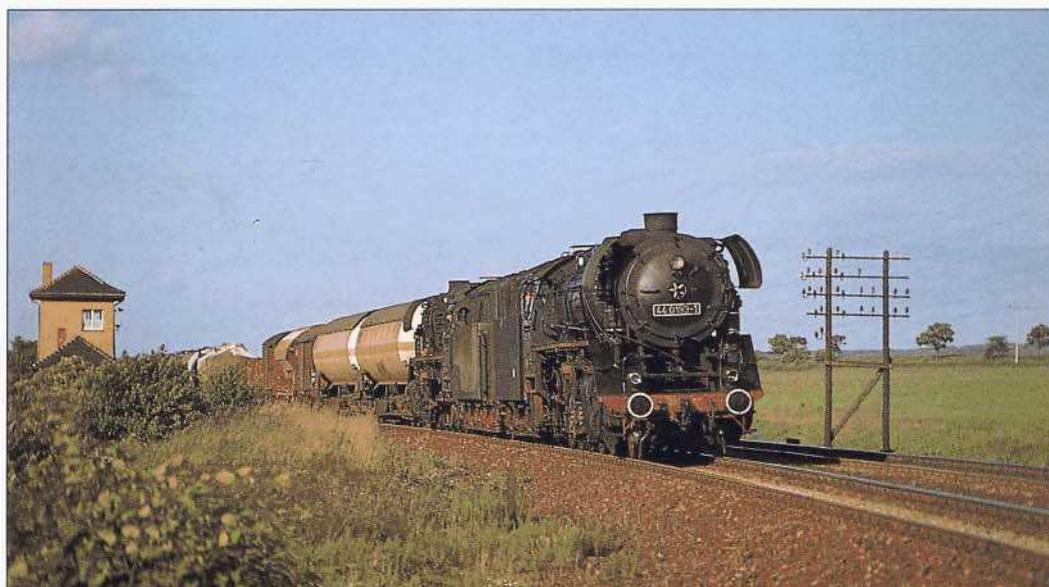




Bild 1: Seltene Farbaufnahme einer Rangierfahrt einer GtL 4/4 (98 812) am Lokschuppen in Königshofen vom 2. September 1968. Foto: Th. Mäuser

Nur eine Nebenbahn

Die Lokalbahn von Bad Neustadt/Saale nach Königshofen im Grabfeld

Einen neuen Impuls für den Bau bayerischer Nebenbahnen gab das Lokalbahngesetz vom 21. April 1884. In kurzer Folge entstanden 13 neue Linien, und von 1894 bis 1910 wurde mehr als die Hälfte aller bayerischen Lokalbahnen gebaut. Das von Prinz Luitpold von Bayern unterzeichnete Gesetz- und Verordnungsblatt vom 10. August 1904 enthielt allein schon 30 Strecken und die Auflistung der dafür bewilligten Staatsgelder. Voraussetzung für den Baubeginn war jedoch, daß Grund und Boden für die einzelnen Lokalbahnen kosten- und lastenfrei zur Verfügung standen.

Bild 2: Bei Saal an der Saale durchfährt die 98 886 am 19. August 1968 ein Waldstück mit einer interessanten Güterzug-Leistung. Foto: Kirchner, Sammlung Hombach



Bild 3: Nebenbahn zwischen Bad Neustadt, gelegen an der Verbindung Schweinfurt – Meiningen, und Königshofen im Grabfeld. Zeichnung: Salvador/Gerstberger

