



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

2/1994
Februar

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Ein Jahr Harzer Schmalspurbahnen GmbH	6
Der Tonverkehr im vorderen Westerwald: Über Engers oder Limburg?	12
Gipfel-Stürmer	16
Die neue Triebfahrzeuggeneration der Gernergratbahn	
Die Baureihe 81 der DRG	18
Allgäu-Winter	26
Die Schmalspur-Diesellokomotiven der Reihe V 36 K	32
Der Siegeszug des TGV in Korea	36
Vor dem Start des »Eurostar« nach London	38
Degradiert	40
Ausgediente Reisezug- und Triebwagen als Dienstfahrzeuge	

Modellbahn-Journal

Die Mammuts kommen!	68
Baureihe 06 – Die stärkste Lok auf Deutschlands Gleisen	
Neue Bausätze	
Die Baureihe 81 in H0 von Model Loco	76
25 Jahre Grünwalder Eisenbahn	80
Zweiteilige H0-Anlage aus den Zwanzigern	
3 »Rheine Nord« in N	84
Fleischmanns 86er verbessert	88
Unser Zugporträt	90
Preußischer Hauptbahn-Personenzug	
Die 99 5906 in H0m	94
Ein neuer Lokomotiv-Bausatz aus dem Hause Weinert	
Die alte Östliche Aisnebrücke in Guignicourt	98
Mein Wunsch wäre ..., aber ich weiß nicht wie!	102

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Fachhändler-Adressen	50
Impressum	52
Bücherecke	53
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1993	57
Typenblatt: 38 ^o , bayer. P 3/5 N	59
Typenblatt: 71 ² , bayer. Pt 2/4 H	61
Tips & Tricks	101
Lokbau: N-Umbauten	
Schaufenster der Neuheiten	104
Mini-Markt	114
Bahn-Post	117
Sonderfahrten und Veranstaltungen	119

Titelbild: Lokomotive 99 7232 fährt im Februar 1993, nunmehr unter der Regie der Harzer Schmalspurbahnen GmbH, mit dem P 8914 aus dem Bahnhof Nordhausen Nord aus. Über die Situation nach dem ersten Geschäftsjahr und die weiteren Vorhaben berichtet unser Beitrag ab Seite 6. **Abb.: G. Scheibe**

Editorial

Einige Kleinserienhersteller (mit fast ausschließlichem Direktvertrieb) und Versender machen sich in den letzten Jahren immer unbeliebter! Diese Meinung vermitteln jedenfalls die uns zugegangenen Beschwerdebriefe aus unserem Leserkreis.

Ein noch "harmloser" Fall: Nach schriftlicher Bestellung am 4. Juni 1993 passierte trotz mehrmaligen Fax-Reklamationen – Telefon nur Anrufbeantworter – bis 23. November gar nichts: keine Ware, keine Antwort. Als dann die Sendung kam, enthielt sie von fünf bestellten Artikeln nur zwei. Kein Hinweis, ob das übrige noch (und wann) geliefert wird.

Leider können wir solche Übeltäter nicht im Eisenbahn-Journal nennen – wie einige Beschwerdeführer dies verlangen. Das ist der Presse nur erlaubt, wenn eine gerichtliche Verurteilung vorliegt. Das geringste Übel wäre für uns, eine Gegendarstellung bringen zu müssen. Vor allem aber drohen Schadenersatzklagen! Denn gerade die, die mit kaufmännischen Gepflogenheiten, ja Verpflichtungen recht locker umgehen, haben die "zarteste Besaitung", wenn es um "ihr Gerechtigkeitsempfinden" geht.

Wir vom Eisenbahn-Journal haben mit Kleinserienherstellern bzw. Kleinst-Spezialbetrieben schlechte Erfahrungen wie manche unserer Leser bisher nicht gemacht! Mag sein, daß wir als Verlag eine Sonderbehandlung genießen. Auch dürfte in vielen Fällen nicht ein unlauteres "Über-den-Tisch-Ziehen", sondern einfach die überall in den letzten Jahren um sich greifende Hektik, Mangel an (geeigneten und gewissenhaften) Mitarbeitern usw. schuld sein.

Ob die vorliegenden Anmerkungen den einen oder anderen Betroffenen zum Umdenken veranlassen? Schon des eigenen Vorteils wegen, denn in wirtschaftlich schweren Zeiten überlebt nur der, der sich ständig bemüht, solide – und das heißt auch "vertragsgetreu" – seine Geschäfte abzuwickeln. Da loben wir uns z.B. einen bestimmten Versender, der es laut Inserat ablehnt, Digitalloks im Versandhandel zu verkaufen. Nur im Laden können sie im Beisein des Kunden erworben werden – also nach "Probefahrt und Einweisung". Dieser Geschäftsinhaber weiß: Die schnelle Mark bringt's auf Dauer nicht!

Geld, und zwar Ihres, ist demnächst – nach der Spielwarenmesse – gefragt, wenn all die neuen Produkte auf den Markt kommen. Von der innovativen Firma Roco sind sicherlich wieder viele Neuheiten zu erwarten. Arnold soll eine Variante der 01 in der Schublade haben, die keine Farbvariante ist; etwa 200 000 Mark Formkosten sprechen für die Richtigkeit. Neben einer Ellok sind Güterwagen im Gespräch. Fleischmann bringt ebenfalls "echte" Lokneuheiten, darunter eine Dampflok (sowohl in H0 als auch in N). Dazu kommen noch einige Waggons. Auch Trix wird neue Triebfahrzeuge und Wagen zur Messe zeigen. Demnach dürfte die Spielwarenmesse 1994 nicht zur Sparveranstaltung werden. Allenthalben überwiegt der Optimismus für ein gutes Modellbahnjahr 1994.

Optimistisch sind wir auch hinsichtlich des Umzugs in unser neues Domizil. Wenn Sie diese Ausgabe erhalten, müßte er bereits in vollem Gange sein und Ende Februar im groben abgeschlossen werden können. Müßte, sollte – auch hier wird sich die Richtigkeit von Wünschen und Planungen herausstellen. An unserem Gruppenbild anlässlich der Beendigung der Messeberichterstattung 1993 sieht man, wie "geschafft" wir im Vorjahr schon ohne Umzug waren!

Zum Schluß erlauben wir uns, Sie an unseren Aufruf zur Fragebogenaktion 3. Modellbauwettbewerb zu erinnern und gleichzeitig auf die diesem Journal beiliegende Vorbestellkarte für eine limitierte Wiederauflage unseres schon legendär zu nennenden "Dampflok-Lernbuchs", das bereits seit Jahren ausverkauft ist, hinzuweisen. – Genug der Vorrede! Viel Spaß bei der Lektüre der vorliegenden Ausgabe wünscht Ihnen
Ihr Merker Verlag

EIN JAHR HARZER SCHMALSPURBAHNEN

Am 1. Februar 1993 übernahmen die HSB den Betrieb auf dem Schmalspurnetz im Harz von der Deutschen Reichsbahn (DR). Damit konnte eine erste Etappe der Verhandlungen zwischen der DR und den HSB erfolgreich abgeschlossen werden. Diese Betriebsübernahme war die Voraussetzung, um das erklärte Ziel der HSB zu erreichen, nämlich das Schmalspurnetz im Harz in seiner Gesamtheit als Touristenattraktion, technisches Denkmal, Nahverkehrsmittel und für den Güterverkehr zu erhalten. Weiteres wissenswertes erfahren Sie in den EJ-Specials 3/91, 4/93 und im Video über Eisenbahnen in Sachsen-Anhalt. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß im Zusammenhang mit dieser Betriebsübernahme 370 Eisenbahner der DR von den HSB übernommen wurden und niemand seinen Arbeitsplatz verloren hat.



Bild 1: Bei Sonnenschein mit Volldampf in eine neue Epoche! Lokomotive 98 7246 verläßt mit ihrem Zug den Bahnhof Stiege, um die letzten 5 km bis Hasselfelde zu bewältigen. "Stolz" trägt sie erstmals am 1. Februar 1993 die am Führerhaus und an den Wagen angebrachten neuen Eigentümer-Initialen der soeben gegründeten Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). **Alle Abb.: G. Scheibe**

GMBH





Bild 3: Traditionspflege wird auch weiterhin bei den HSB großgeschrieben! Nr. 21 (ex 99 6001) und Nr. 13 (ex 99 5903) säuseln nach verrichteter Arbeit vor dem Nordhäuser Lokschuppen dem nächsten Einsatz entgegen.

Da in der Vergangenheit (Wiederaufnahme des Zugverkehrs zum Brocken, Vertragsunterzeichnung DR – HSB) bereits mehrfach Anlässe zu feiern waren, wurde auf eine Übernahmefeier verzichtet. Äußerlich erkennbar wurde die Übernahme durch die neuen Eigentümerzeichen an den Fahrzeugen. Hierbei wurde in Form und Äußerem (Gußschilder an den Dampflok) an die Tradition der DR angeknüpft. Weiterhin gab es eine Reihe von Tarifänderungen; es wurde wieder auf die alte Edmonsonsche Pappkarte für die Fahrausweise zurückgegriffen.

Die ersten Monate der HSB

Zunächst wurde der Betrieb auf den Schmalspurbahnen im Harz in ähnlicher Form wie bei der DR beibehalten. Als Voraussetzung für die Einführung des Sommerfahrplans 1993 erfolgte am 17. Mai die Wiederinbetriebnahme des vor Jahren stillgelegten



Bild 4: Der P 8922 (Nordhausen – Hasselfelde) ist eine Nordhäuser Leistung. Frühlingsstimmung mit 99 7231 bei Ilfeld im Mai 1993.

Bild 2 (links): Der Brocken ist nach wie vor ein gefragtes Ziel, das die Harzquerbahn mehrmals am Tage anfährt. Die 99 7245 befördert den P 8943 hier zwischen Goetheweg und dem Gipfel.

schon mehrere Jahre vorhandene, aber abgestellte Schneeschleuder im Februar 1993 erfolgreich wieder in Betrieb genommen. Noch Ende Oktober/Anfang November 1993 wurden auf dem Bahnhof Brocken zwei neue Weichen eingebaut, die bessere Bahnhofstechnologie für die Winterbedingungen (von Schneeverwehungen ist vor allem Gleis 1 betroffen) ermöglichen.

Ende August wurde in diesem Zusammenhang vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt ein Gutachten der Universität des Saarlandes zur Brockenbahn vorgelegt. Dieses Gutachten legte eindrucksvoll dar, daß die Brockenbahn eine umweltfreundliche Variante für Brocken-Besucher ist.

Beim Erhalt der vorhandenen Fahrzeugtechnik setzten die HSB nach der Übernahme zunächst die bisherige Arbeitsteilung zwischen eigener Werkstatt und dem RAW Wittenberge (Wagen) bzw. dem RAW Gör-

litz (Dampflokomotiven) fort. Da unter den neuen Bedingungen hier auch andere Partner in Frage kommen, wurde im Sommer probeweise je ein Reisezugwagen an die Mansfelder Lokomotiv- und Wagenwerkstatt GmbH (900-475) und an das Ausbesserungswerk Görlitz (900-411) vergeben. Auch bei den Triebfahrzeugen wird es derartige Entwicklungen geben.

Natürlich gehen auch auf dem Fahrzeugsektor Entwicklungen, die bereits bei der DR begonnen wurden, bei den HSB weiter. Das ist z.B. der Einsatz biologisch abbaubarer Öle für die Dampflokomotiven oder die weitere Umrüstung der Reisezugwagen von Gleit- auf Rollenlager. Auch wurden im September 1993 erstmals Versuche zum Einsatz von Rapsöl als Treibstoff in einer Rangierdiesellok unternommen.

Gerade im Triebfahrzeugbereich sind die HSB am Erhalt der historischen Dampflokomotiven interessiert. Deshalb wurde,

Bild 5: Der P 8921 (Brocken – Nordhausen) erreicht im Juli 1993 den Haltepunkt Netzkater.



Bahnhofs Drängetal. Erstmals kamen solarbetriebene Überwachungssignale für die eingebauten Rückfallweichen zum Einsatz. Mit diesem neuen Bahnhof ist eine günstigere Fahrplangestaltung zwischen Wernigerode und Drei Annen Hohne möglich.

Mit dem Fahrplanwechsel am 23. Mai fuhren erstmals acht Zugpaare auf dem Streckenabschnitt Schierke – Brocken. Durch die regelmäßiger Zugfolge ergab sich gleichzeitig eine gewisse Entzerrung des Besucherstroms. Unabhängig davon waren an einzelnen Tagen auch im Sommer 1993 größere Überbelegungen zu verzeichnen. Nachdem 1992/93 erstmals im Winter die Brockenstrecke befahren wurde, wird auch im Winter 1993/94 (vom 25. Oktober 1993 bis 30. April 1994) außer bei ungünstigen Witterungsbedingungen der Betrieb aufrechterhalten. Im Vergleich zu den Zeiten vor 1961 steht heute moderne Schneeräumtechnik zur Verfügung. So wurde die



nachdem die Kesselfrist der 99 5902 im Mai abgelaufen war, die 99 5901 im RAW Görlitz einer L 7 unterzogen. Hierbei erfolgte gleichzeitig der Umbau von Saug- auf Druckluftbremse, wozu die Interessengemeinschaft (IG) Harzer Schmalspurbahnen e.V. eine entsprechende Luftpumpe finanzierte und zur Verfügung stellte. Mit der Wiederinbetriebnahme dieser ältesten Dampflok der Harzer Schmalspurbahnen am 17. September stehen wieder zwei im Zugdienst einsatzbereite Mallet-Lokomotiven für Sonderfahrten zur Verfügung.

Gegenwärtig läuft auch die Hauptuntersuchung an der 99 6101, die durch die IG finanziert wird und in Zusammenarbeit mit dem RAW Meiningen und den HSB ausgeführt wird. Daneben befaßt sich die IG – wie auch der Freundeskreis Selketalbahn e.V. (FKS) – intensiv mit der Aufarbeitung historischer Fahrzeuge der HSB.

Infolge des chronischen Wagenmangels (Brockenverkehr) hatten sich die HSB entschlossen, acht weitere Reisezugwagen im RAW Wittenberge modernisieren zu lassen. Der erste Wagen (900-433) wurde im September ausgeliefert. Die Wagen besitzen zwei wichtige Neuerungen: Die Fenster sind wesentlich größer als bisher und ermöglichen damit eine bessere Sicht, und – sehr umstritten – die Waggons tragen auf den Längsseiten Bandwerbung. Ausweitung dieser Werbung auf die vorhandenen Fahrzeuge ist allerdings nicht vorgesehen.

Weitere Schwerpunkttätigkeiten der HSB liegen im Baubereich. Hier wird die Sanierung zusätzlicher Streckenabschnitte fortgesetzt (z.B. zwischen Tiefenbachmühle und Kälberbruch, im langen Tal bei Harzgerode oder in der Ortslage Niedersachswerfen). Die Umrüstung des Bahnhofes Schierke auf Rückfallweichen befindet sich

in Vorbereitung; auf dem Bahnhof Brocken wird eine zusätzliche Weichenverbindung eingebaut. Die Sicherungsanlagen für einige weitere Bahnübergänge befinden sich im Bau (Niedersachswerfen am Zoll, Ilfeld am Gänseschnabel und in Mägdesprung). Auch bei den Tarifen gab es im Laufe des Jahres einige neue Angebote, wobei hier insbesondere auf eine engere Zusammenarbeit mit den örtlichen Kraftverkehrsunternehmen Wert gelegt wird. Die Höhe der Fahrpreise lag im ersten Jahr HSB etwa in der Mitte zwischen Reichs- und Bundesbahn. Zum Brocken gilt nach wie vor ein Sondertarif, der durch seinen degressiven Charakter Anreiz für möglichst lange Fahrstrecken mit der Bahn zum Brocken geben und somit zur Entlastung des Bereichs Drei Annen Hohne – Schierke vom Individualverkehr beitragen soll. Auch der Güterverkehr soll neue Impulse



Bild 7: Mit dem P 8965 ist die 99 7235 im farbenfrohen Oktober des Jahres 1993 zwischen Mägdesprung und Drahtzug unterwegs.

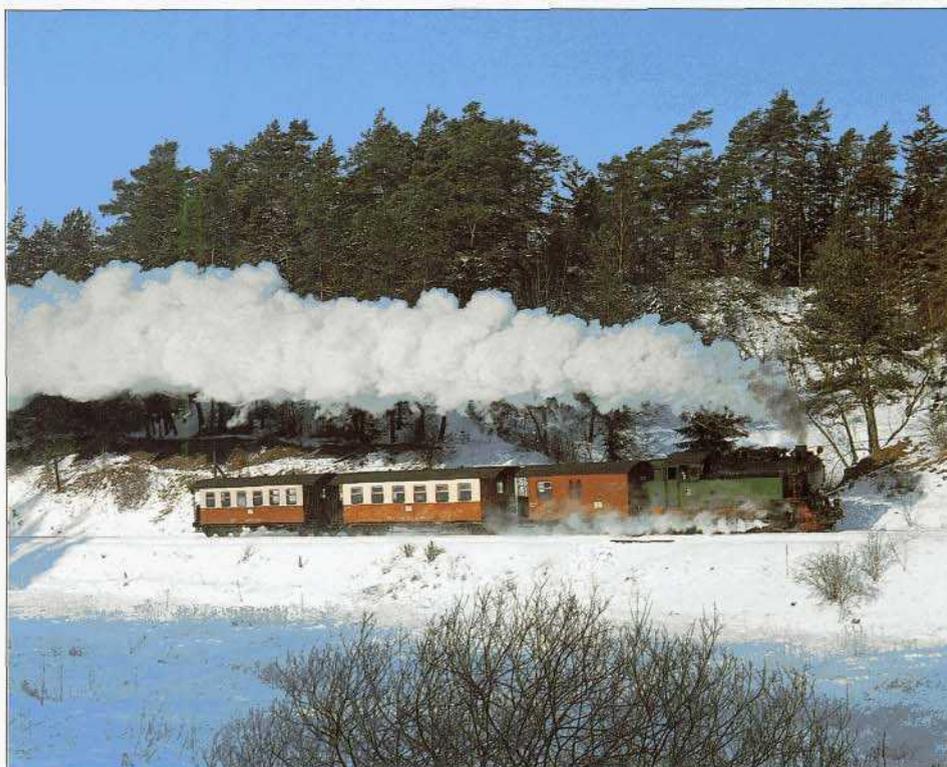
Bild 6 (linke Seite): Ein "Harzkamel", wie man diese umgespurten Loks der früheren Reihe 110 scherzhaft nennt, auf der Strecke im Selketal.

Bild 8: Winterbetrieb im Harz. NWE-Lok Nr. 21 im Plandienst auf der Selketalbahn.

erhalten. Erste Transporte erfolgten bereits für die Hartsteinwerke Unterberg. Weitere Kunden sind die Raiffeisenbank Hasselfelde (Kohletransporte – hier wird entsprechend dem Bedarf auch mit GmP gefahren) und der Brockenwirt (Getränketransporte). In allen anderen Bereichen ist der Güterverkehr faktisch zum Erliegen gekommen, so daß es an einigen Stellen auch Anpassungen der Bahnanlagen an den Bedarf gegeben hat bzw. noch geben wird.

Ausblick

In absehbarer Zukunft wird die HSB nach wie vor keine schwarzen Zahlen schreiben. Deshalb ist sie, um das eingangs genannte Ziel zu erreichen, weiterhin auf die Finanzbeiträge der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der Gesellschafter angewiesen. Unabhängig davon wird es Aufgabe der HSB sein, durch Geschäftsfelderweiterung und intensive Vermarktung die Einnahmen zu erhöhen. Diese Geschäftsfelderweiterungen werden sich in erster Linie auf das touristische Umfeld beziehen. Aber auch zu Rationalisierungsmaßnahmen



zwecks Kostenminimierung wird es in nächster Zeit mit Sicherheit kommen (weitere Rückfallweichen, Triebwagen als Ersatz für Diesellokomotiven zu touristisch nicht relevanten Zeiten u.ä.). Weiterhin wird es notwendig sein, zukünftig auch privates Kapital für den Erhalt der Schmalspurbahnen im Harz zu aktivieren.

Die Aufnahmen von Günter Scheibe sollen dokumentieren, daß sich ein Besuch der Harzer Schmalspurbahnen zu jeder Jahreszeit lohnt. Wir heißen alle unsere Gäste zu einer Fahrt – egal ob im Selketal, auf einer Reise von Wernigerode nach Nordhausen oder gar hinauf zum Brocken – herzlich willkommen!

Jörg Bauer

Der Tonverkehr im vorderen Westerwald:

Über Engers oder Limburg?

Nach jahrelangem Tauziehen zwischen den Bundesbahndirektionen Köln und Frankfurt um die Abfuhrroute der Tongüterzüge aus dem vorderen Westerwald ließen verschiedene Dienststellen Ende 1993 durchblicken, daß die bislang befahrene Verbindung zur rechten Rheinstrecke Siershahn – Engers (– Neuwied) bereits im Januar 1994 stillgelegt werden soll und der Tonverkehr künftig über Montabaur und Limburg abgewickelt werde. Mit dieser Regelung wäre dann auch die letzte Bahnstrecke vom Rhein in den Westerwald verschwunden.



Bild 2: Zuletzt verkehrten die Tonzüge nach Engers meist mit 213-Doppeltraktion. Am 6. März 1987 mühte sich die 212 132 aber noch allein vor dem schweren Ng 64166 – hier im Bahnhof Grenzau. **Abb.: U. Kandler**

Bild 1 (links Mitte): Die Lage der Strecken von Siershahn nach Engers bzw. Limburg im DB-Netz. **Abb.: Streckenkarte DB/DR**

Bild 3 (links): Bei der Tonmehlverladung in Moschheim an der Tonstrecke rangiert am 21. Juni 1993 die neurote 213 339. **Abb.: P. Jost**