



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1995
September

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Traunstein – Ruhpolding Eine Lokalbahn wird 100	6
Die zweite Generation: ICE 2 rollt an	16
Vergessene Kleinbahnen: Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn	24
CityNightLine: Traumreise oder Alptraum?	30
Allzeit bereit, doch hoffentlich nie benötigt: Die TuHi-Lok	34
125 Jahre: Cottbus-Großhainer Eisenbahn	36

Modellbahn-Journal

Ändern ist kreativ	66
Wie man sich den Bastel-Spaß erhält	
21 Ein Bahnbetriebswerk in den Niederlanden	72
H0-Crampton-Lokomotiven von Micro-Metakit Hochhaxige Pfälzerin	76
Weihnachtsanlage Ober-Trautenau	78
Leipziger Allerlei Die G.M.W.E. im Modell	82
Alles, was glänzt ...	88
Selbstbau der preußischen T 3 in Spur I	
Ein charmanter kleiner Lokschuppen	92
Bayern-Schnauferl »dampfen« auch in Frankreich	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	40
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Typenblatt: Baureihe 10 der DB	55
Typenblatt: Baureihe 66 der DB	61
Tips & Tricks	96
Autoverladung: Trab, Goggo, trab!	
Schaufenster der Neuheiten	98
Bahn-Post	104
Mini-Markt	106
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111

Titelbild: Die oberbayerische Nebenbahn von Traunstein nach Ruhpolding wurde vor wenigen Tagen, am 17. August, 100 Jahre alt. Tourismus-Sonderzüge haben auf dieser Strecke eine lange Tradition – der erste verkehrte bereits vor über 60 Jahren im Juni 1933. Die ursprünglich für den TEE-Verkehr beschafften Dieseltriebzüge VT 11.5 gelangten in den achtziger Jahren im Rahmen des Touristik-Sonderverkehrs häufig nach Ruhpolding. Am 20. Oktober 1985 hat einer dieser eleganten Dieseltriebzüge aus den fünfziger Jahren (mit den Triebköpfen 601 013 und 017) soeben den Haltepunkt Höpfling in Richtung Traunstein durchfahren. **Abb.:** Ch. Kirchner

Editorial

Alea Arnoldiensa iacta est – Die Würfel für Arnold sind gefallen. Und zwar zum Guten. Nach Monaten des Schwankens reckten sich Ende Juli die Daumen für die bankrotte fränkische Traditionsfirma endlich gen Himmel. Rivarossi heißt der Retter, der Arnold ein Weiterleben ermöglicht.

Nach dem Gang zum Vergleichsgericht im Februar hatte es ja lange zappenduster um das Familienunternehmen ausgesehen. Vor 27,3 Millionen Mark Schulden bei 26,6 Millionen Mark Umsatz (1994) waren selbst potente Größen der Branche zurückgeschreckt. Als angeblicher Interessent gehandelt wurde vor allem Roco, aber auch eine sogenannte Nürnberger Lösung mit Fleischmann und Trix geisterte durch die Gerüchteküche. Als der Konkurs eröffnet war, wollten einige gar von fernöstlichen Investoren gehört haben und von einer Verlagerung der Produktion in asiatische Billiglohnländer. Nur mit Rivarossi hatte keiner gerechnet.

Um so überraschender der Coup der Norditaliener. Zumindest auf dem deutschen Markt führte ihr N-Programm ja eher eine Nischenexistenz. Der Neuerwerb katapultiert Rivarossi mit einem Schlag in die Spitzengruppe dieses Marktsegments. Man darf also gespannt sein, was sich der größte italienische Modellbahnhersteller hier alles einfallen läßt. Die Signale sind jedenfalls klar: Die frischgebackene Arnold Modelleisenbahnen GmbH wird alleinige N-Spur-Tochter der Lombarden. Neben dem Löwenanteil des bisherigen Arnold-Programms will Rivarossi auch die eigenen N-Fahrzeuge unter dem Namen des N-Pioniers vertreiben. Besonderes Augenmerk soll der Digitaltechnik gelten. Sie wird ausgebaut und weiter verbessert.

Mit etwa 11 Millionen Mark wird die Mutter ihr marodes Kind in den nächsten drei Jahren zum High-Tech-Hersteller dopen, so Rivarossis neuer Statthalter, Geschäftsführer Dr. Ugo Giussani. Eine sehr beachtliche Geldspritze für eine Firma mit nur noch 76 Beschäftigten. Beschaffungs-Schwerpunkt werden modernste Maschinen und die entsprechende EDV sein. Da heißt es für die N-Konkurrenz, sich warm anzuziehen.

Ganz allein aufgebracht haben die Lombarden die 11 Millionen Mark allerdings nicht. Eine davon ist Zuschuß des Landes Bayern. Vom Rest hat die Landesanstalt für Wiederaufbau 4,1 Millionen durch eine Bürgschaft abgesichert. "Es ist ganz beträchtlich, wie uns die Bayerische Regierung geholfen hat", lobt Dr. Giussani.

Allerdings galt es, Abschied vom Standort Nürnberg zu nehmen. Sitz der Firma ist nun das Werk Mühlhausen (bei Neumarkt/Oberpfalz). Die traditionelle Quadriga der Modellbahnhersteller in der Frankenmetropole ist somit zur Troika geschrumpft.

Abschied nehmen mußten auch die bisherigen Eigentümer der Firma Arnold, die Familie Weigelt. Sie werden im neuen Unternehmen leider keine Rolle mehr spielen.

Freuen können sich dagegen die N-Spur-Freunde. Eines der wichtigsten Vorhaben Dr. Giussanis ist es, die Produktion bei Arnold wieder auf altes Niveau zu bringen. Das wird dem energischen Manager sicher rasch gelingen.

Wir vom Eisenbahn-Journal wünschen ihm und der "wiederauferstandenen" Firma Arnold viel Erfolg sowie uns und den N-Bahnern viele schöne neue Modelle! **Ihre EJ-Redaktion**

Traunstein – Ruhpolding:

Eine Lokalbahn wird 100

Am 17. August 1995 jährte sich zum 100. Male der Tag, an dem im südöstlichen Bayern auf der Bahnlinie von Traunstein nach Ruhpolding der Betrieb aufgenommen wurde. Grund genug, diese Strecke neben den Feierlichkeiten vor Ort im Eisenbahn-Journal zu würdigen.



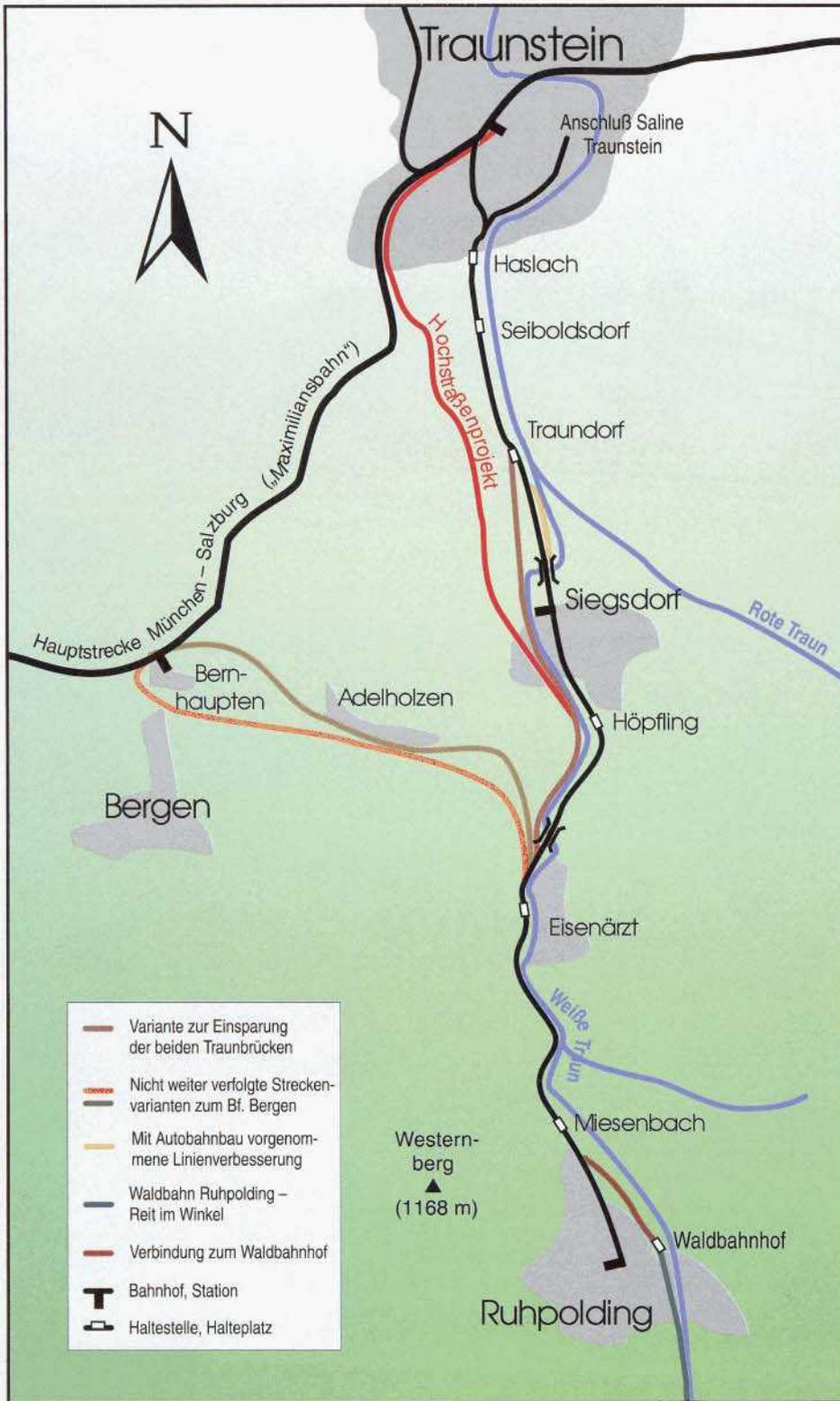
Bild 1 (große Abb.): 100 Jahre nach Eröffnung der Strecke bespannen Lokomotiven der Baureihe 141 die Planzüge zwischen Traunstein und Rühpolding. Modernisierte Silberlinge im Fervet-Design haben auch auf dieser bayerischen Nebenbahn Einzug gehalten (Aufnahme vom 23. April 1995 bei Eisenärzt).

Abb.: Ch. Kirchner

Bild 2: Zur Zeit des Dampfbetriebs war auch die Baureihe 86 planmäßig eingesetzt – hier mit einem Personenzug bei Seiboldsdorf.

Abb.: H. Massinger





Geschichte und Projektierung

Erste Gedanken und die Idee zum Bau einer Eisenbahnlinie nach Ruhpolding können bereits im Jahr 1881 nachgewiesen werden. Josef Zervas aus Köln und der Bergbauingenieur F. W. Schmidt aus Bayreuth beantragen eine Bahn von Bergen oder Traunstein aus zum Rauschberg oder nach Inzell für den Fall, daß am Rauschberg ausreichend Erz gefunden wird.

Unabhängig davon beschließen die Gemeinden Reit im Winkl, Ruhpolding, Eisenärzt, Obersiegsdorf, Untersiegsdorf, Hammer, Vogling, Inzell sowie die Marktgemeinde Traunstein am 9. Februar 1882, sich in Form einer Petition an die Abgeordnetenkammer im Landtag zu wenden, um die Genehmigung der Projektionskosten einer Bahnlinie Traunstein – Ruhpolding – Reit im Winkl bis zur Landesgrenze nach Österreich zu erwirken. Später soll eine Anbindung an die Kufsteiner Bahn erfolgen, um den umfangreichen Güterverkehr zwischen Salzburg und Tirol aufgrund der deutlich kürzeren Verbindung über diese Strecke lenken zu können.

Diese Eingabe wird jedoch abgelehnt, und der Bau der Linie scheint in weite Ferne gerückt zu sein. Auf österreichischer Seite erregt die Projektierung einer Bahnlinie von St. Johann an der Giselabahn über Waidring, Lofer, Unken und Reichenhall nach Salzburg großes Aufsehen. Eine Anbindung an die Kufsteiner Bahn ist damit nicht

Bild 3: Der Verlauf der Strecke Traunstein – Ruhpolding und die ursprünglich geplanten Trassen-Varianten.

Abb.: Werning-Grafik

Bild 4 (unten links): Grund zum Anstoßen hatten hier die Bahnarbeiter bei Traundorf: Der Oberbau ist fertiggestellt!

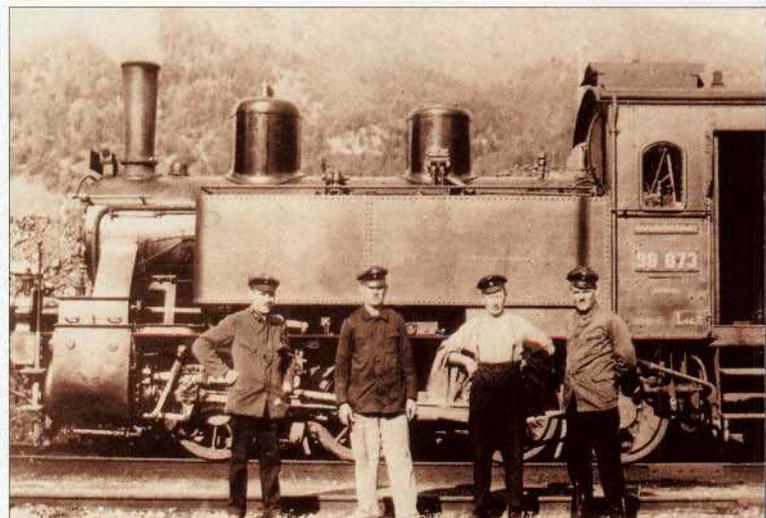
Abb.: Gemeinde Siegsdorf

Bild 6 (rechte Seite): Eine Lok der Baureihe 98¹⁰ erklimmt am 8. Januar 1941 mit einem Personenzug die Steigung am "Wochinger Spitz" und fährt in Kürze in den Bahnhof Traunstein ein.

Abb.: I. Geiss

Bild 5: An der Bekohlungsanlage im Bahnhof Ruhpolding hat das Personal vor einer bayerischen GtL 4/4 Aufstellung bezogen.

Abb.: N. Heigl, Sammlung Loferer





mehr denkbar, und nur noch die Variante Traunstein – Ruhpolding gilt als realistisch. Die Eingabe des Stadtmagistrats Traunstein um Genehmigung der Projektierungskosten für eine Lokalbahn erfolgt am 31. Oktober 1887, und nach der Gesetzesvorlage der Generaldirektion der Kgl. Bay. Staatseisenbahnen an das Staatsministerium wird die Bahnstrecke im Februar 1892 durch den Lokalbahn-Landtagsausschuß genehmigt.

Streckenvarianten und Baubeginn

In der Zuversicht, diese Genehmigung zu erhalten, zieht man schon vorher verschiedene Trassierungsmöglichkeiten in Erwägung. So diskutiert man wohl aus "Trotz gegen die Traunsteiner", denen vorgewor-

fen wird, sich nicht energisch genug für die Strecke einzusetzen, eine durchaus realisierbare Variante über Bergen und die dortige Einbindung in die Maximiliansbahn. Die Einsicht, daß viele Bürger aus Ruhpolding und Siegsdorf dann einen deutlich längeren Weg zum Amtsgericht und Wochenmarkt in Traunstein in Kauf nehmen müssen und zusätzlich in Bergen Umsteigen erforderlich ist, lassen die Argumente für diese Streckenführung recht schnell verblasen. Alle weiteren Varianten hatten eines ge-

meinsam: Sie orientieren sich am Verlauf der Traun, wobei die Einfädelung in den Bahnhof Traunstein aufgrund erheblicher

Provisorischer Fahrdienst ab August 1895							
Ruhpolding – Traunstein				Traunstein – Ruhpolding			
		Zug Nr. I	Zug-Nr. III			Zug-Nr. II	Zug-Nr. IV
Ruhpolding	ab	06:05	18:25	Traunstein	ab	13:00	20:00
Eisenärzt	ab	06:22	18:42	Haslach	ab	13:08	20:08
Siegsdorf	ab	06:36	18:56	Traundorf	ab	13:16	20:16
Traundorf	ab	06:44	19:04	Siegsdorf	ab	13:26	20:26
Haslach	ab	06:52	19:12	Eisenärzt	ab	13:40	20:40
Traunstein	an	07:00	19:20	Ruhpolding	an	13:55	20:55

Schwierigkeiten beim Grunderwerb ein Hindernis darstellt. Der Streit um den Höllbräu-Anger gipfelt letztendlich im eingeleiteten Enteignungsverfahren.



Bild 7: Farbaufnahmen vom Dampfbetrieb zwischen Traunstein und Ruhpolding gehören wegen der bereits 1955 erfolgten Elektrifizierung der Strecke zu den großen Raritäten. Vor der imposanten Kulisse des Rauschberges aufgenommen, wird die 86er den Bahnhof Ruhpolding nach wenigen Metern erreicht haben. **Abb.: Wallner, Sammlung Loferer**

Umso interessanter ist deshalb das sogenannte Hochstraßenprojekt von 1887 zu beurteilen. Hier folgt die Bahn direkt dem Verlauf der Straße Traunstein – Haslach – Siegsdorf. Wäre das Projekt zur Ausführung gekommen, hätte man gegenüber der letztendlich gebauten Strecke auf die beiden Brücken bei Siegsdorf und Eisenärzt verzichten können. Die Ortschaft Siegsdorf wäre dafür aber regelrecht umfahren worden.

Der Plan wurde verworfen. Es boten sich für den Raum Siegsdorf zwei Streckenvarianten an: die kostengünstige über Untersiegsdorf, bei der ebenfalls die beiden Traunbrücken nicht erforderlich gewesen

wären, und die teurere über Obersiegsdorf. Der für den Bau der Bahnhofsanlagen zur Verfügung stehende größere Platz, hohe Zuschüsse durch die Betriebe in Obersiegsdorf und Kunden mit zu erwartendem hohem Frachtaufkommen wie die Saline in Traunstein führen schließlich zum Zuschlag für die letztgenannte Variante. Am 6. Juli 1894 beginnt der Bahnbau.

Streckenverlauf

Die Strecke verläßt den Bahnhof Traunstein von Gleis 1 über Gleis 1a – dort befindet sich der "Ruhpoldinger Bahnsteig" – in südöstlicher Richtung, erreicht über

eine starke Neigung in einem künstlichen Einschnitt am sogenannten Wochinger Spitz die Traun und folgt im weiteren deren Verlauf.

Bald ist Seiboldsdorf erreicht. Geradlinig führt die Strecke nun nach Traundorf. Hier durchfährt die Bahn eine lange S-Kurve, um danach wieder geradlinig auf die Ortschaft Siegsdorf zuzustreben. Diese scheinbar ohne große Not gebauten Kurven haben ihren Ursprung darin, daß fast ausschließlich staatseigene Grundstücke genutzt und ein Ankauf von Terrain vermieden wurden.

Bei km 5,2 überquert die Strecke zum erstenmal die Traun. Der Bahnhof Siegsdorf ist kurze Zeit später bei km 5,56 erreicht. Hier besteht auf etwa halber Strecke Ausweich- und Kreuzungsmöglichkeit.

Nach dem Verlassen des Bahnhofs nähert sich die Bahnlinie wiederum dem Bett der Traun, um ihrem Verlauf weiter über Höpfing nach Eisenärzt zu folgen. Dabei wird der Fluß ein zweitesmal bei km 8,0 überquert.

Hinter Eisenärzt wird das Trauntal enger. Hier ist nur Platz für Fluß und Bahnlinie. Die Bundesstraße umgeht diese Engstelle, deutlich an Höhe gewinnend, über Neustadeln und Lohen. Jede der vielen und engen Kurven ist der Bahn durch den Verlauf der Traun vorgegeben, bis der Ruhpoldinger Talkessel den Blick auf die herrlichen Berge, allen voran den Rauschberg, freigibt. Nach 13,2 km Fahrt ist Ruhpolding, die Endstation, erreicht.

Ludwig Thoma und die Eisenbahn

Die Elektrifizierung der Strecke war für die Ruhpoldinger Grund genug, im Rahmen der Ludwig-Thoma-Woche auch Szenen des Dichters aufzuführen, in die auch Bahn, Bauer, Kuh und Schutzmann eingebunden sind. Eine Hauptrolle spielte – wie konnte es anders sein – der vielen aus dem Urlaub bekannte "Zeller Sepp" (im Bild links).

Bild 8: Den dekorativen Hintergrund bildet der in Länderbahn-Farben lackierte Glaskasten 98 315 (Aufnahme 3. November 1955). **Abb.: Sig. Loferer**



Betriebsdienst

Bereits am 17. August 1895 nahm die Bahn provisorisch den Personen- und Wagenladungsverkehr auf. Da einige der Hochbauten noch unvollendet sind und diese Arbeiten sowie das Verkehren der Bauzüge nicht behindert werden sollen, fahren in beiden Richtungen täglich nur zwei Züge.

Am 9. November 1895 ging die Lokalbahn offiziell in Betrieb. Zwischen den beiden Endstationen halten die Züge in Haslach, Traundorf, Siegsdorf und Eisenärzt. Zwei Jahre nach der Betriebsaufnahme kam der Halteplatz Seiboldsdorf sowie am 6. April 1901 der Halteplatz Miesenbach hinzu. Als letzter Haltepunkt wurde Höpfling kurz vor Kriegsende am 26. März 1945 in Betrieb genommen. Miesenbach und Haslach sind wieder aufgelassen worden.

Güter- und Personenverkehr entwickeln sich sehr positiv. Im vierten Jahr nach der Eröffnung, 1898, wurden z.B. transportiert: 80 740 Personen, 34 573 t Güter, 504 Tiere. Auch die am 20. November 1922 eröffnete Waldbahn von Ruhpolding nach Seegatterl (ab 19. Juli 1923 bis Reit im Winkl) leistet Zubringerdienste. Durch eine Auflage, begründet in dem verlorenen Ersten Weltkrieg, wurde die Waldbahn als Schmalspurbahn erbaut, und der Waldbahnhof in Ruhpolding mußte etwa 300 m östlich des Vollspurbahnhofs errichtet werden. Reisende in Richtung Reit im Winkl hatten diese Distanz zu Fuß zurückzulegen.

Der normalspurige Güterverkehr erreichte den Waldbahnhof über ein Anschlußgleis, das bei km 12,26, also knapp 1 km vor dem Bahnhof Ruhpolding, von der Strecke abzweigte. Nach Einstellung der Schmalspurbahn im Jahr 1931 (Personenverkehr am 31. Oktober, Güterverkehr am 17. Dezember) wurden die Regelspurgleise im Waldbahnhof noch einige Zeit für die Hinterstellung von Waggons genutzt.

Fremdenverkehr und Elektrifizierung

Einen Aufschwung ganz besonderer Art erlebten die Gemeinden im Trauntal zu Anfang der dreißiger Jahre: Der Berliner Reiseveranstalter Dr. Carl Degener gilt als der Entdecker dieses Urlaubsgebiets. Seine

Bild 9 (oben): E 44 505 und die mit einem Sonderzug eingefahrene E 18 06 am 3. November 1955, dem Tag der Aufnahme des elektrischen Betriebs, im Bahnhof Ruhpolding.

Abb.: BD München, Sammlung Loferer

Bild 10 (Mitte): Jahrelange Tradition: Der einfahrende Sonderzug wird vom Gebirgstrachten-Erhaltungsverein mit musikalischer Umrahmung durch die Kapelle begrüßt. So auch am 25. Mai 1958, als E 17 109 den Jubiläumszug bespannte.

Abb.: Wanke, Sammlung Loferer

Bild 11: Erste elektrische Loks vor Planzügen sind die E 32 des Bw Freilassing. Am 14. Mai 1957 steht E 32 16 mit einem Personenzug in Ruhpolding zur Abfahrt bereit.

Abb.: Dr. G. Scheingraber

