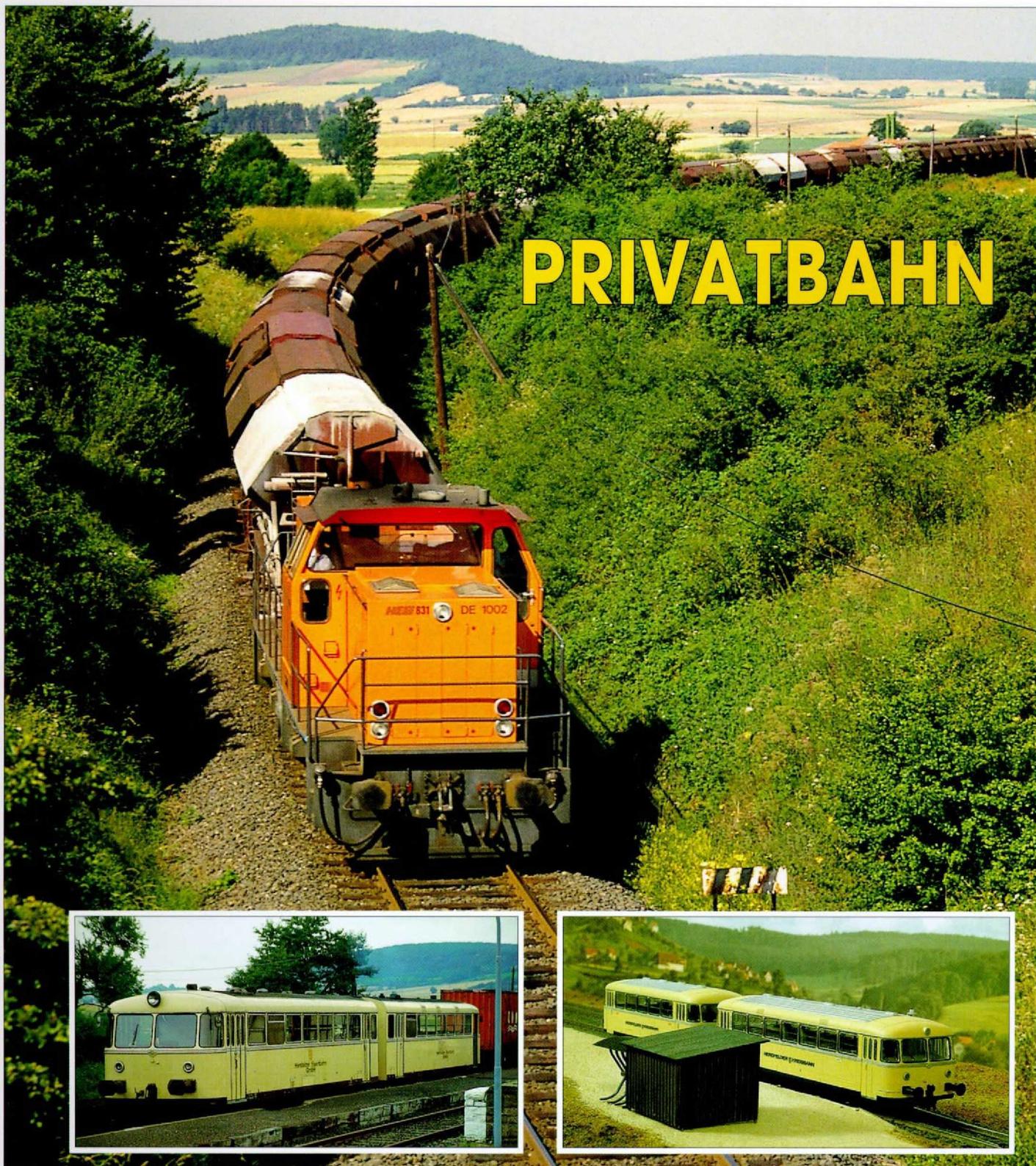


# MIBA

## SPEZIAL

### PRIVATBAHN



GRUNDLAGEN ● HERSFELD: KALI UND EXOTEN ● AUGSBURG: GÜTERRING LOCAL ● STEINE AUS WARSTEIN ● MIT LENZ DURCHS GÖTTINGER LAND

**A**ngewidlich leben wir in einer äußerst vorbildarmen Zeit. Diese Meinung kann ich nicht ganz teilen. Denn wer den allgemeinen Filz mitkneten will, wer die Aggression liebt und das Ellbogenprinzip hochhält, der hat Vorbilder die Fülle. Moralisieren bringt aber nix. Wir Modellbahner haben zudem ein a-moralisches, wenn auch nicht un-moralisches Hobby.

**U**nsere Vorbild ist die Bahn! – Na ja, was sonst. Aber trotz des Angebots der Modellbahnerhersteller und der Flut an Fachliteratur scheint mir die Rede von der Vorbildarmut dieser Zeit auch für die Modellbahnererei zu gelten. Vor 30 Jahren konnten einzelne Modellbahner noch unbestritten Vorbilder für die Modellbahnkollegen sein, man denke nur an Rolf Ertmer, der stilbildend gewirkt hat.

**D**as große Vorbild – wie es so schön heißt – ist auch nicht mehr das, was es einmal war. Glauben Sie jetzt nur nicht, daß ich mich in den Chor derjenigen einreihe, die die moderne Bahn schmähen. Die halte ich für ziemlich kurzsichtig, wenn sie auch in manchem recht haben mögen. Die Sache liegt für mich etwas anders: Wir haben – gerade durch die Arbeiten wenigstens formal immer besser gewordener Modellbahner – eine Riesenfülle an Vorbildern. Das macht die Entscheidung schwer, wenn nicht gar unmöglich. Zuviel ist eben auch nichts.

**A**m liebsten möchte ich eine Hauptstrecke mit langen Schnell- und Güterzügen!“ – Halt: in welcher Baugröße geht das überhaupt, wie steht es mit den Radien, passen 10 Länge in den Bahnhof? Also was anderes: „Epoche 3, das hat jeder, also mag ich die Länderbahnen mit ihren farbenfrohen Wagen, und auch die Dampflokomotiven sehen da nicht so düster aus!“ Halt: Was heißt hier Epoche 1? Bis wann gab es da überhaupt bunte Lokomotiven? Und wie ist es zum Beispiel mit lieferbaren Signalen, wenn man die bayerischen mal außer acht läßt?

**F**rüher war es einfacher, denn selbst die großen Modellbahner gestatteten sich mehr Freiheit. Die Bahn war ihr Vorbild. Quasiwissenschaftliche Erwägungen über das modellbahnerische „Gute“ oder „Schlechte“ gab es damals zwar auch schon, aber sie hatten nicht die Tendenz, von der praktischen Modellbahnererei eher abzuhalten.

**S**chnitt! Schön wär's, wenn wir mal alles hinter uns lassen könnten, um neu anzufangen. Womit? Zunächst vielleicht mit einer Überlegung: Welches Thema gibt uns die größte Freiheit, läßt gestalterisch und betrieblich die meisten Kombinationen zu, befriedigt unsere romantische Ader, strapaziert unseren eh schon kargen Modellbahnplatz nicht allzusehr und läßt sich vielleicht auch noch in Gemeinschaft mit Hobby-Kollegen realisieren? Mit anderen Worten: Bei welchem Thema stellt sich am ehesten

das Bild von der Eisenbahn ein, das wir Modellbahner ja dreidimensional auf die Platte bannen wollen.

**I**n der MIBA früherer Jahre kam der Begriff „private Privatbahn“ recht häufig vor. Damit

meinte Werner Walter Weinstötter phantasievolle kleine Modell-Bahnimperien, die jedoch keinesfalls jenseits von Gut und Schlecht angesiedelt sein durften. Die Bahn sollte ihr Vorbild sein, nicht irgendeine ganz bestimmte Gesellschaft und nicht unbedingt ein konkreter Bahnhof. Aber sie sollte einen bestimmten Verkehrszweck haben und echten Privatbahn-Betrieb. Die „Privatbahndirektoren“ sollten ihre Fahrzeuge ähnlich beschaffen, wie es beim Privatbahn-Vorbild üblich war: Selbstbau oder Umbau war die Devise. Ein höchst modellbahnfreundliches Konzept!

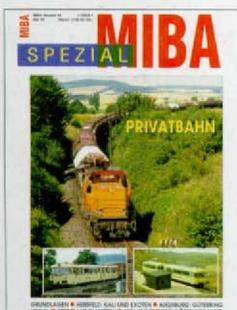
**M**it diesem Heft können wir vielleicht helfen, daß das Vorbild Privatbahn bei Modellbahnern populärer wird. Unseren Lesern werden die ungewöhnlich vielen Vorbild-Bilder auffallen: Selbstverständlich mangelt es an Modell-Privatbahnen, und Vorbildinformation ist nun mal der Anfang aller ernsthaften Modellbahnererei. Aber wir berichten auch über konkrete Anfänge und bringen Anlagen- und Modulpläne. Zwei Grundlagenartikel befassen sich mit der Geschichte des deutschen Privatbahnwesens und mit Bahnhofsspurplänen von Kleinbahnen.

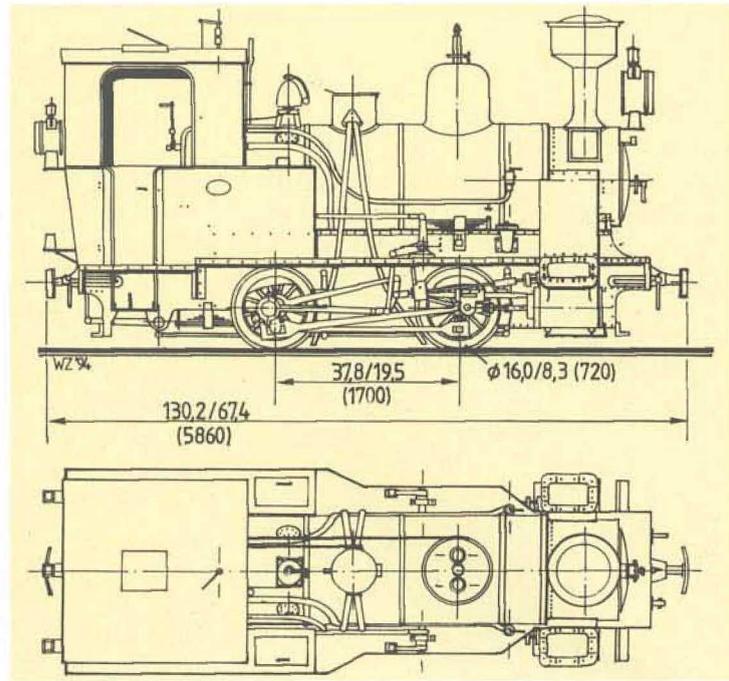
**A**ll das, so hoffen wir, wird Sie auf den Geschmack bringen und Bilder in Ihrem Kopf erzeugen, die dann hoffentlich mächtig nach Realisierung drängen. Wir interessieren uns sehr dafür, wie Sie das Thema dieses Heftes aufnehmen, also schreiben Sie uns, vielleicht auch mit Bildern Ihrer Privatbahnanlage und Ihrer Privatbahnfahrzeuge.

Bertold Langer

## BILDER UND VORBILDER

Herfelder Kreisbahn. Ludwig Fehr hat die Titelgeschichte geschrieben. Zusammen mit Peter Merte bleibt er modellbahnerisch am Ball. 1993 entstand das große Bild, auf dem eine Mak-Lok mit Leerzug am Scheitelpunkt der Strecke zu sehen ist. Die Herfelder Schienenbusse fordern zum Nachbau heraus. Peter Merte hat sich locken lassen. Fotos: Peter Merte (2), Ludwig Fehr





### Privatbahnen im Überblick.

Was verbirgt sich eigentlich hinter einer „privaten“ Eisenbahn? Dieser Frage geht Ulrich Rockelmann nach. Seite 24.

### Eine etwas andere Private.

Eine Ringbahn rund um die Augsburger Innenstadt, die ausschließlich dem Güterverkehr dient. Ein äußerst modellbahntaugliches Vorbild, so Mathias Hellmann. Seite 48.



**Am Anfang stand ein Baugeschäft.**  
Die Göttinger Kleinbahn war eine typische Privatbahn, wie sie von dem Bau- und Betriebsunternehmer Friedrich Lenz gebaut wurden. Geschichte, Betrieb und Fahrzeuge stellt Klaus Weibezahn vor und macht einen Vorschlag für die Umsetzung ins Modell. Seite 33.

# SPEZIAL

# MIBA

## DER INHALT VON HEFT 24:

### ZUR SACHE

Bilder und Vorbilder 3

### VORBILD + MODELL

Kali und Exoten 6

Am Anfang stand ein Baugeschäft 33

### BILDSEITE

Modelle für Hersfeld 22

### GRUNDLAGEN

Privatbahnen im Überblick 24

Bahnhöfe für Privatbahnen 66

### VORBILD

Die Augsburgener Localbahn:  
Eine etwas andere Private 48

Hochprozentiges aus Warstein 72

Ein Bahnhof namens Eintracht 85

### REPORTAGE

Dienst West auf der  
Augsburger Localbahn 60

### spezial MAGAZIN

Privatbahn für das  
Bücherbrett 92

### VORSCHAU IMPRESSUM 102

**Hochprozentiges aus Warstein.**  
Kalksteine für die Zementindustrie bildeten die wichtigste Transportaufgabe für die westfälische Landeseisenbahn. Christoph Riegel hat sich dort einmal näher umgesehen. Seite 72.



Ludwig Fehr

**Kali und Exoten.**  
Schwere Dieselloks und lange Kalizüge: Sie bestimmten bis vor wenigen Jahren den Betrieb auf der Hersfelder Kreisbahn. Ludwig Fehr berichtet ausführlich. Seite 6.

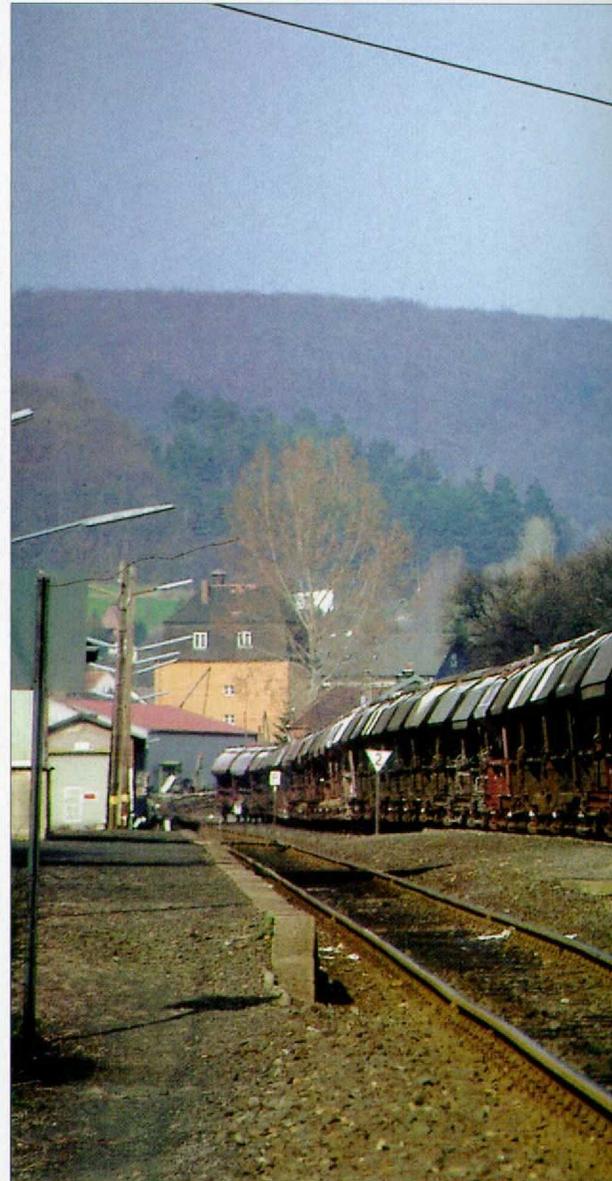




Die einzelnen Kalischächte im Osthessischen Revier haben eigene Werksdiesel, hier Lok 6 des Werkes Hattorf in Heimboldshausen. Nach der deutschen Vereinigung wurde die Hersfelder Eisenbahn zwar abgewickelt, aber die Abfuhr des Kalis erfolgt weiter auf der Schiene, nur eben über eine andere Strecke. Foto: Ludwig Fehr

Die „Lollo“, Vorserienausführung der V 160, mit einem Kali-Ganzzug. Bekannt war die Hersfelder Kreisbahn wegen der Übernahme von zwei exotischen Großdieselloks: eben der ex-DB 216004 und der sechsachsigen 232001, der wir später noch begegnen werden. Foto: Peter Merte

Ein weiterer Blickfang: Hersfelder Schienenbus mit Übergang zwischen den Wagen. Auch ziemlich exotisch für das osthessische Mittelgebirge. Brüder hatte der Zug aus VT 54, VM 56 und VS 55 sonst nur noch in Spanien. Die Wellblechhütte am Haltepunkt Wehrshausen – „Wellblechhausen“ – verdient die Aufmerksamkeit des Modellbauers. Foto: Kurt Eckert





# KALI UND EXOTEN

Vor dem zweiten Weltkrieg war sie eine ganz normale Kleinbahn. Wegen der Teilung Deutschlands bekam sie eine besondere Rolle. Aber nachdem wir prinzipiell wieder eins sind, hat diese Bahn ihre Schuldigkeit getan: Mit der Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft ist es vorbei, wenigstens was den Schienenverkehr betrifft.

**U**nsere Kali: *Brot für die Welt – Arbeit für uns!* Dieser Aufkleber schmückte noch 1993 eine der MaK-Lokomotiven der Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft, doch damit ist es seit 1994 vorbei, zumindest was die Eisenbahn in dieser Gesellschaft angeht. Mag sein, daß Sie, lieber Leser, die letzte Fuhre Kali über den Berg verpaßt haben, vielleicht haben Sie aber auch die mehrfach verlängerte Galgenfrist nutzen können, um eine nicht ganz alltägliche Eisenbahnatmosphäre zu genießen.

Was war das für eine Privatbahn, bei der sich außer dem Namen auch sonst im Laufe der Jahre so einiges geändert hat? Die *Hersfelder Kreisbahn*, wie sie bis Ende 1983 hieß, ist zwar dank dem Einsatz verschiedener Ex-DB-Loks auch eingefleischten Nur-DB-Anhängern ein Begriff geworden; die Bahn selbst, ihre Geschichte, ihr Betrieb, ihre Lage zwischen zwei Welten und das daraus resultierende Auf und Ab als politischer Spielball dürfte dennoch weniger bekannt sein.

Lok 31 – dritte Besetzung – am 24. April 1987 auf Tal-fahrt zwischen Schenk-lengsfeld und Schenk-solz.

Diese ehemalige DB-Maschine leistet 1900 PS, die sie über ein hydraulisches Getriebe auf die Schienen bringt.

Rechte Seite: Zuviel Kraft.

Ein Einzelstück blieb die DB-232 001. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und 3800 PS war sie auch für schwersten Schnellzugsdienst geeignet.

Seit 1975 fuhr sie mit der Nummer 30 in zweiter Besetzung für Hersfeld. Aufgenommen wurde dieses Foto am 23. April 1987 zwischen Ransbach und Wehrshausen. Fotos: Ludwig Fehr

Eine lange Dienstzeit in Hersfeld war den beiden dieselelektrische MaK-Loks nicht beschieden.

Foto: Peter Merte



### Ein bißchen Heimatkunde

Nachdem am 22. 11. 1910 die Betriebsgenehmigung für die Kleinbahn Hersfeld-Heimboldshausen erteilt worden war, stand relativ kurze Zeit später in der Hersfelder Zeitung: *Bekanntmachung! Mit Wirkung vom 27. September 1912, dem Tage der Betriebseröffnung, übernimmt die Kreisbahn Hersfeld-Heimboldshausen die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern...*

Hersfeld, oder heute Bad Hersfeld, liegt an der Nord-Süd-Strecke südlich von Bebra im Fuldatal. Heimboldshausen indes liegt an der Werra, welche hier in weiten Bereichen von der Staatsbahnlinie Gerstungen—Bad Salzungen begleitet wird. Zwischen Werra und Fulda befindet sich die herrliche Gebirgslandschaft Nordosthessens. Dem entspricht die Streckenführung. Auf 26 km hat die Bahn zweimal die Höhendifferenz von gut 160 m zu überwinden, die Strecke weist daher auch lange Abschnitte mit Neigungen bis 1:50 (=2%) auf, die zudem fast alle in einem oder mehreren der 67 engen Bögen bis herunter zu 200 m Radius liegen.

### Streckenwanderung

Der Hersfelder Kleinbahnhof liegt gegenüber dem der Staatsbahn und ist über die gemeinsame Bahnsteigunterführung zu erreichen. Die Anlagen fallen im Vergleich zu de-





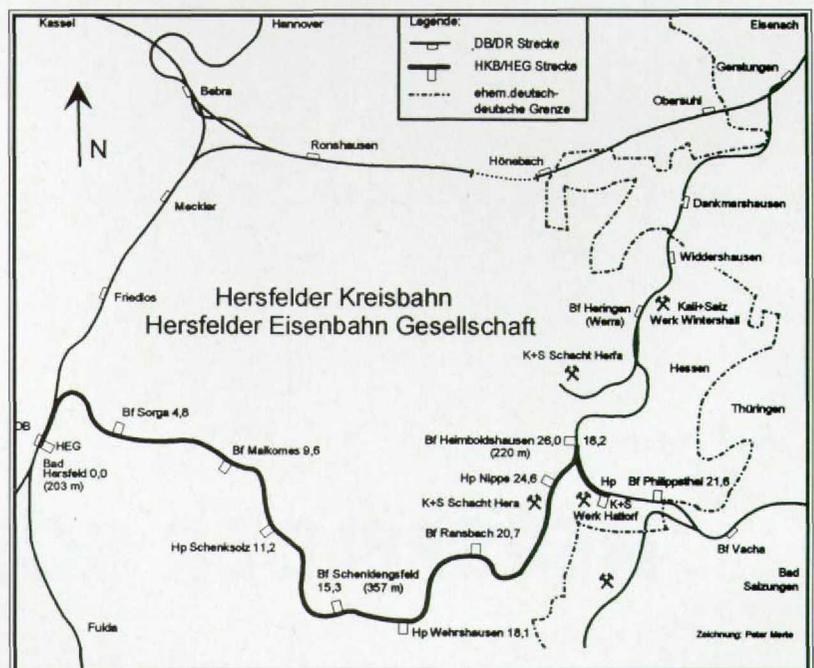
nen der DB zwar recht bescheiden aus, für eine Kleinbahn sind sie aber ganz ordentlich. Zunächst sind oder waren da das große Empfangsgebäude mit eigenem Hausbahnsteig, die Übergabegleise zur DB, einige Abstellgleise und jede Menge Gleisanschlüsse: Tuchfabrik, Jutespinnerei, Teppichwerk, Kalkwerk, Eisengießerei, Dachpappenfabrik, Kunststoffwerk mit Waggondrehscheibe, Landhandel und Kohlenhandlung, außerdem Tankanlage und Wasserkran.

Nach knapp 2 km Parallellage zur DB biegt die Kreisbahnstrecke nördlich von Hersfeld in Richtung Osten ab, überquert die Fulda, um fortan in ständiger Steigung im Solztal das Landecker Amt zu erklimmen. Bei km 4,8 liegt in einem der vielen engen Bögen der Bf Sorga; hier gab es mal ein Ausweichgleis und eine Genossenschaft als Anschließerb.

Hinter Sorga wird das Tal deutlich schmaler, und bewaldete Berghänge rücken dicht an die Bahn heran. Bei km 9,7 wird der Hp Malkomes passiert, zu dem das überdimensionierte EG so gar nicht passen will. Den Hp Schenkholz in km 11,3 sieht man hingegen vor lauter Bäumen nicht. Direkt daneben stehen stolze Fachwerkhöfe, und unmittelbar vor dem Haltepunkt kreuzt eine kleine Landstraße, nur durch Andreaskreuze gesichert, die Bahn. Stünde da statt des Blockhüttenwartehäuschens noch die alte Wellblechhütte, so stünde hier die Zeit still.

Bevor in km 15,3 der Betriebsmittelpunkt Schenkklengsfeld erreicht wird, fährt die Bahn in großem Bogen um den halben Ort herum. Hier gibt es jetzt endlich einen richtigen Bahnhof, diesmal weniger was das EG angeht: Vielmehr kommt es hier auf Gleisanlagen, Nebengebäude und Betrieb an. Außer der Betriebswerkstätte mit Lokschuppen, Triebwagenhalle, Tankstelle und

Erst durch die Teilung Deutschlands erhielt die Hersfelder Kreisbahn ihre einmalige Rolle. Nach der Vereinigung hat sie sie ausgespielt, denn das Kali findet seinen Weg viel weniger kompliziert über Gerstungen.



Wasserkran sind mehrere Gleisanschließer zu nennen: die in Hessen allgegenwärtige Raiffeisen-Genossenschaft und der Landhandel Brenzel. Und bis 1973 sorgte die Ziegelei Hemroth für einiges Frachtaufkommen. Neben einem langen Überholungsgleis mit kurzer Bahnsteigkante, gibt es verschiedene Abstell- und Umfahrgleise, eine lange Ladestraße nebst Kopf- und Seitenrampe und einige Stumpfgleise – auch solche zum Abstellen zeitweilig nicht benötigter Fahrzeuge.

## Jenseits der Wasserscheide: Kali

Doch es geht weiter bergan und bei km 18,1 am einsam zwischen Kornfeldern und Viehweiden liegenden Haltepunkt Wehrshausen vorbei. Wenige Meter hinter „Wellblechhausen“ (O-Ton Hersfelder Eisenbahner) ist endlich der Scheitelpunkt der Strecke erreicht, gleichzeitig Wasserscheide zwischen Fulda und Werra. Nun geht es in weitem Bogen gut zwei Kilometer hinab nach Ransbach mit seinem sehr gut erhaltenen Empfangsgebäude; Überhol- und Ladegleise sind zwar noch erkennbar, aber schon lange nicht mehr benutzt. Hinter Ransbach quert die Bahn das Tal der Nippe, um anschließend,

*weiter Seite 15*

## TRIEBFahrZEUGE DER HERSFELDER KREISBAHN (bis 1993)

### Dampflokomotiven

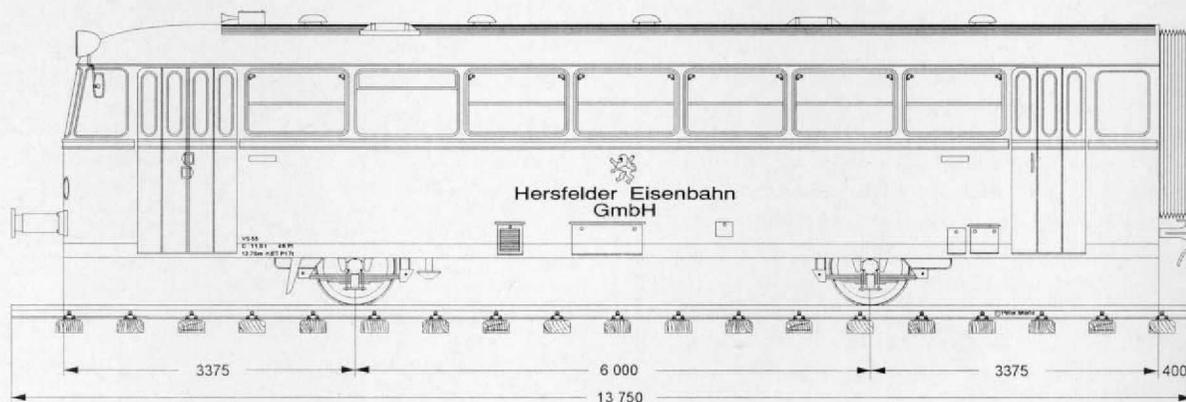
1	1'C-n2t	1912	Henschel	HERSFELD, preuß. T 9.3, 1949 an WZTE
2	1'C-n2t	1912	Henschel	LANDECKER, preuß. T 9.3, 1930 nach Estland
3	C-n2t	1912	Henschel	FULDA, preuß. T 3, 1917 an Kaliwerk Philippsthal
4	C-n2t	1912	Henschel	WERRA, preuß. T 3, 1930 an DHE
2''	D-h2t	1930	BMAG	ELNA 6, 1961 an EBV (ANNA 10)
4''	D-h2t	1938	Henschel	ELNA 6, 1960 an EBV (ANNA 8)
3''	D-n2t	1912	Borsig	1947 von WHV, 1949 an WZTE
5''	D-h2t	1947	Henschel	KDL 4 (Kriegsdampflok) an EBV
4'''	D-h2t	1916	Esslingen	92 001 (ex-wü.T6), 1949 von DR, 1952 an Südzucker
3'''	D-h2t	1949	Henschel	Nachbau KDL 4, Zugang 1951, 1962 Schrotthandel
1''	1'D1'-h2t	1960	Henschel	1962 nach Südafrika

### Diesellokomotiven

30	DH 850 D	1959	Henschel	1975 nach Italien
31	DH 850 D	1962	Henschel	1977 nach Italien
32	G 1300 BB	1965	MaK	Privatbahn-V 100 (V 100 Pa)
30''	C C-dh	1962	Henschel	ex-232 001, 1975 von Henschel, 1989 an TWE
31''	B B-dh	1952	MaK	ex-280 010, 1977 von DB, 1981 nach Italien
31'''	B B-dh	1960	Krupp	ex-216 004 („Lollo“), 1981 von DB, 1989 an TWE
831	DE 1002	1988	MaK	
832	DE 1002	1988	MaK	

### Triebwagen und Beiwagen

Vt 1	1A-A1	1928	DWK	Benzoltriebwagen, 1955 an BHE
Vt 50	A1	1954	Uerdingen	Einmotoriger Vt 98
Vt 51	A1	1955	Uerdingen	wie Vt 50, 1978 abgestellt
Vt 52	A1	1959	Uerdingen	wie Vt 50, 1985 abgestellt
Vt 54	A-A	1966	Uerdingen	1 Führerstand und 1 Faltenbalg, mit Vs 55, Vm 56 als Gliederzug
Vs 55	B	1966	Uerdingen	Vs zu Vt 54 und Vm 56
Vm 56	B	1966	Uerdingen	Vm zu Vt 54 und Vs 55
Vb 60	B	1955	Orion	4,5 m Achsstand, 1972 abgestellt
Vb 61	B	1957	Credé	1987 verkauft



**Vs 55**  
(Hersteller Uerdingen; Steuerwagen mit Faltenbalgübergang)

# HERSFELDER SCHIENENBUSSE