

MIBA
REPORT

THOMAS KÜSTNER

SCHMALSPUR BAHNEN

Vom Vorbild zum Modell

3



MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

PREIS DM/sFr 29,80 / ÖS 265,-
ISBN 3-86046-015-3



4 394038 629804 >

Schwerpunktthema:
**Damals in
Württemberg**

Ende der sechziger Jahre kam – trotz zuvor neu entwickelter Fahrzeuge – das Aus für die meisten württembergischen Schmalspurbahnen. Der gewaltig aufkommende Individualverkehr machte der „guten alten Eisenbahn“ das Leben schwer. Die gemächlich dahinzuckelnden Schmalspurbahnen kamen zunächst aufs Abstellgleis, dann unter den Schneidbrenner. Hoch lebte hingegen der Trans-Europ-Express – Sinnbild für Schnelligkeit auf Schienen, und das um jeden Preis. Indes verlangten immer mehr Autos immer mehr Straßen, oftmals auf Kosten der straßennah oder gar im Planum verlegten Schmalsspurgleisanlagen. Weg mit den unzeitgemäßen Bimmelbähnchen – die Beispiele „Altensteigerle“

Zeit Wandel

und Bottwartalbahn zeigen die Prioritäten einstiger Verkehrspolitik überdeutlich auf.

und Bottwartalbahn zeigen die Prioritäten einstiger Verkehrspolitik überdeutlich auf.

Dank des gut ausgelasteten Güterverkehrs mit Rollböcken überlebte gerade einmal das „Öchsle“, während die Zukunft der Zabergäu-Bahn Lauffen—Leonbronn in einer Umspurung auf Normalspur lag – damals! Zwei weitere Streckenabschnitte wurden ebenfalls auf 1435 mm umgespurt, um wenigstens den Güterverkehr bedienen zu können, damals!

Über 25 Jahre später: Die Eisenbahn lebt auf! Die Erschließung der Fläche findet unter dem Schlagwort „Regionalisierung“ wieder Anhänger, erstaunlich viele auch in politischen Kreisen. Setzt sich da doch die Erkenntnis durch, daß eine ungebremste Entwicklung des „Individualverkehrs“ letztlich nur im alltäglichen Verkehrschaos endet? Was einst mit der Übernahme der Strecke Meckesheim—Aglasterhausen durch die privat betriebene SWEG begann, ist erst recht nach der Privatisierung der Deutschen Bahn AG allgegenwärtig. Die Bahn, das „Unternehmen Zukunft“ (so der Slogan der Eigenwerbung), trennt sich nur allzugern von unrentablen Nebenbahnen, die, von Privaten

übernommen, scheinbar über Nacht dann doch wirtschaftlich betrieben werden können. Und, die Trennung findet spurübergreifend statt, vom Rügen'schen „Rasenden Roland“ über die „Molli“ bis zu den Harzbahnen, und auch von den sächsischen Schmalspurbahnen möchte sich die DBAG lieber heute als morgen trennen.

Daß jedoch auch Schmalspurbahnen funktionieren können – siehe Schweiz und Österreich –, hat hierzulande noch nicht zu neuen Erkenntnissen geführt: Denn oftmals bleibt den genannten Schmalspurbahnen nur das Dasein als Museums- oder Touristikbahn. Zweifelsohnen ist die Dampfromantik auch für unsere Kinder, Enkel und Urenkel erhaltenswert, die RhB aber z.B. beweist tagtäglich nicht nur ihre Daseinsberechtigung im Schüler- und Berufspendelverkehr, sondern als äußerst leistungsfähiges Transportsystem.

Ende der Neunziger, kurz vor der Schwelle ins nächste Jahrtausend, präsentiert sich die Bahnwelt in Bewegung. Daß gerade Schmalspurbahnen Überlebenschancen erhalten, dazu tragen auch wir Modellbahner bei. Um Stützmauern bauen zu können, wie wir es im vorliegenden Heft unter anderem beschreiben, muß man eigentlich erst das Vorbild studieren. Und um dahin zu gelangen, nutzen Modelleisenbahner selbstverständlich das Transportsystem Bahn.

Thomas Küstner

Mit dem Schwerpunktthema Württemberg beschäftigt sich unsere heutige Ausgabe. Neben diesen *Erinnerungen* widmen wir uns ausführlich den Modellbahnthemen: Außergewöhnliches Ladegut bei der RhB, einen im kompletten Selbstbau gefertigten FO-Triebwagen und einen sächsischen Fremdgänger auf württembergischen Gleisen. Für die Aufnahmen unseres Titelbildsamplers zeichnen W. Wellnitz-Flemming, Ulrich Dreizler, Jürgen Krantz und Georg Bachmeier verantwortlich.



ERINNERUNG

Schmalspurbahnen in Württemberg	6
Das „Altensteigerle“	8
Entlang der Zaber und durch das Zabergäu	11
Die Bottwartalbahn	12
Die Federseebahn	24
Das „Öchsle“	26
Eine Reise mit der Museumsbahn anno 1990.....	28

MODELLBAHN

Der Bahnhof Beilstein	16
Talheim – in Vorbild und Modell	22
„Aepfingen“ in H0e	29
Marktübersicht: Das Öchsle im Modell	31
Tunnelportale, selbstgebaut	54

FAHRZEUGBAU

Eine sächsische IVK in Württemberg	32
Museums-Tssd	36
Der Kittel-Dampftriebwagen DWss 1	38

PERSONENWAGEN

Die Personenwagen der staatlichen württembergischen Schmalspurbahnen	40
---	----

MODELLBAHNANLAGE

Ein guter Schluß zielt alles	46
------------------------------------	----

WEICHEN

Fertigweichen für H0e.....	48
H0e-Weichen aus eigener Fertigung.....	51

LADEGÜTER

Alters-Ruhesitz	60
-----------------------	----

VORBILD & MODELL

Erste RhB-Werbelok.....	66
-------------------------	----

FURKABAHN

Selber beschriften	68
Güterwagen-Allerlei	69
Gbv+Gbv=Gakv	70
Fahrzeugpluralismus – selfmade	74

VEREINE

Modulbau Freunde-Basel	82
------------------------------	----

BRUCKEN

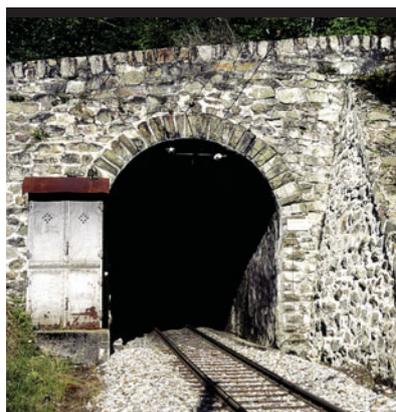
Die Steffenbachbrücke in Nm	84
Die Wilerbrücke in H0m	91

DIORAMA

Idylle in 0e/Of	94
Vorschau, Impressum	98



*Hans-Peter Schramm holte sich die Bottwartalbahn ins Modellbahnzimmer und gestaltete deren Betriebsmittelpunkt, den Bahnhof Beilstein in der Baugröße H0e minutiös nach.
Foto: Hans-Peter Schramm*



*Das Südportal des Albulatunnels gilt vom Röhrenquerschnitt her nicht als typisch schweizerisches Schmalspurportal; eine Modellnachbildung wäre daher auch für jede andere Schmalspuranlage einsetzbar.
Thomas Wendland und Hubert Diebold befassen sich in ihrem Beitrag mit*

den gestalterischen Möglichkeiten, Portale, Stützmauern und ähnliches nach eigenen Entwürfen oder auch strikt nach Vorbildgegebenheiten zu bauen.



Fast zehn Jahre nach der Betriebseinstellung auf der Furka Bergstrecke setzt der Verein Dampfbahn Furka-Bergstrecke zwischen Realp und Furka wieder Dampflok ein. Demzufolge ist auch das Interesse an Modellen groß. Im Bild die von Lok 14 in Nm angebotene HG 2/3 Nr 6 „Weißhorn“.

Foto: Bertrand Botzenhardt



VERGANGEN

Vor 150 Jahren, genau 1845, wurde zwischen Cannstatt und Untertürkheim die erste Eisenbahn in Württemberg feierlich eröffnet. Die Erschließung durch das neue Transportmittel „Eisenbahn“ hatte begonnen. Zur Bedienung der Fläche durchschnitten schon bald Schmalspurstrecken Württemberg; folgen Sie Thomas Küstner und seiner Aufzählung längst vergessener Schienenstränge.



Ausgehend von der Landeshauptstadt Stuttgart entwickelte sich bis in die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts ein dichtes Staatsbahnstreckennetz zwischen Schwarzwald, dem Bodensee und dem Odenwald. Zunächst wurden, meist in den Flußtälern, die Hauptverkehrsstrecken vorangetrieben, um die, ab den neunziger Jahren, ein immer dichter werdendes Streckennetz – auch in der Fläche – entstand.

Vor fast 30 Jahren spiegelte sich der Schmalspurzug malerisch im Wasser der Murr. Abschied von der Bottwartalbahn trotz Umspurgung. Der Pflanzenwuchs läßt 1990, beim letzten Normalspursonderzug, keine Spiegelung mehr zu. Schon bald kann die Natur die Bahntrasse zurückerobern.

Schmalspurbahnen in Württemberg EN, aber nicht vergessen

Kostenvorteil

Die Erschließung weniger dichtbesiedelter Landesteile erfolgte durch Nebenbahnen, die teilweise als Schmalspurbahnen ausgeführt wurden. Deren Vorteile lagen auf der Hand: Kostenersparnis durch einfach ausgeführte Sicherungsanlagen, günstigere Baukosten, geringerer Flächenbedarf und Materialaufwand aufgrund der schmäleren Trassen. Vereinfacht aufgebaute Bahnstationen sowie nicht zuletzt Einsparungen beim Personalbedarf oder der Fahrzeugbeschaffung galten als weitere Vorteile. Als nachteilig erwies sich jedoch bald das umständliche Handling beim Güterverkehr: arbeitsintensives Umladen der Güter von Regel- auf Schmalspurfahrzeuge oder die Notwendigkeit, Normalspurwagen auf Rollböcke oder Rollwagen aufschemeln zu müssen. Letztendlich trug dies auch dazu bei, daß fast alle württembergischen Schmalspurstrecken bis Ende der sechziger Jahre stillgelegt wurden.

Erste Impulse zum Bau von Schmalspurbahnen waren bereits aus den Nachbarländern gekommen, als 1876 eine meterspurige Zahnrad-Anschlußbahn des Hüttenwerks Wasseralfingen für den Abtransport des abgebauten Erzes und der Schlacke in Betrieb genommen wurde. Ihr Erbauer war kein Geringerer als Niklaus Riggenbach, der sich bereits mit dem Bau der Rigibahnen als Pionier von Zahnradbahnen einen weltweit anerkannten Namen gemacht hatte.

Erfahrungen aus dem Ausland

Die mit einem in Aarau gebauten B-Kuppler betriebene Bahn wurde erst 1924 mit der Stilllegung des Hochofens eingestellt. Die ausschließlich für den Güterverkehr gebaute Grubenbahn mit einer Gesamtlänge von fast 3,8 km und einer Maximalsteigung von 78% konnte für sich in Anspruch nehmen, die erste Zahnradbahn auf deutschem Boden zu sein.

Eng verbunden mit der württembergischen Eisenbahngeschichte ist

Einst und jetzt: Die letzte Fahrt der Federseebahn im Mai 1969 vor der Umspurung. Heute ist die Stichstrecke zum Torfwerk kaum befahren. 1987 verirrte sich ein Sonderzug vor das Schussenrieder Kloster.
Fotos: Jürgen Krantz (2) und Thomas Küstner (2)



andererseits Emil Kessler, der Generaldirektor der Maschinenfabrik Esslingen. Nachdem 1880 der Bau von Hauptlinien ins Stocken gekommen war – wie andere Lokomotivfabriken benötigte die Maschinenfabrik dringend neue Absatzmärkte –, ersuchte er die Konzessionierung einer dampfbetriebenen, schmalspurigen Straßenbahn von Schussenried nach Buchau. Zunächst scheiterte dieses Projekt an seiner Forderung nach einer unentgeltlichen Abtretung des für die Trasse notwendigen Grundbesitzes und der Streckenführung innerhalb von Krafftstraßen. An anderer Stelle gelang es jedoch einer privaten Initiative, Weingarten durch eine schmalspurige Lokalbahn an die Südbahn Ulm–Bodensee anzubinden. Betreiber war die Localbahn-Aktiengesellschaft in München (LAG), an der mit Georg Krauss ebenfalls eine Maschinenfabrik beteiligt war. Mit derartigen Initiativen konnten sich die Eisenbahn-Hersteller selbst Aufträge sichern, da mit Ausnahme der Wasseralfinger Zahnradbahn in der Folgezeit nahezu immer einheimische Hersteller zum Zug kommen sollten.

Vereinheitlichungen

Bei den Planungen und Realisierungen von Schmalspurbahnen strebten die Königlich Württembergischen Staats Eisenbahnen (K.W.St.E) eine Vereinheitlichung der Bahnen an, wie es zum damaligen Zeitpunkt auch schon in Sachsen erfolgreich praktiziert wurde. Im Gegensatz beispielsweise zu Preußen oder der Schweiz unterband man weitgehend private Bahnbaubestrebungen; die Folge war eine Beschränkung auf die beiden Spurweiten 750 mm und 1000 mm.

Im Mittelpunkt der Überlegungen der K.W.St.E. standen zusammenhängende Schmalspurnetze, die gegenüber einzelnen Stichstrecken betriebliche Vorteile mit sich brachten. Am Widerstand vieler Anliegergemeinden scheiterte dieses vielversprechende Projekt jedoch, da Schmalspurbahnen oft als „minderwertige“ Eisenbahnen eingestuft worden waren.

So entstanden in der Folgezeit bis zum Ende der Länderbahnzeit 1920 nur wenige eigenständige

Stichbahnen. Weitere, bereits begonnene Projekte wurden nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der wachsenden Motorisierung der Bevölkerung mit Individualfahrzeugen nicht weiterverfolgt.

Allmähliches Ende

Die in den Vorkriegsjahren des Ersten Weltkrieges stark gestiegenen Rüstungsausgaben trugen letztendlich dazu bei, daß die K.W.St.E. nicht weit mehr Schmalspurbahnen realisieren konnten. In der Folgezeit, vor allem aber ab 1933, wurde die Gewichtung in noch größerem Maße auf den Straßenverkehr verlagert, so daß das Fahrzeugmaterial jahrzehntelang kaum Veränderungen, sprich Modernisierungen erfuhr.

Bezeichnend war beispielsweise der Umstand, daß mehrere Schmalspurgüterwagen von württembergischen Bahnen nach Zell am See umgesetzt werden sollten, wo diese offensichtlich unbrauchbar waren und ohnehin für die Heeresfeldbahnen benötigt wurden.

Die fünf württembergischen Schmalspurbahnen erlitten im Zweiten Weltkrieg nur geringe Schäden, so daß sie bereits im Sommer 1945 wieder betrieben werden konnten. Zwar wurden die Bahnen, sowie die in den dreißiger Jahren verstaatlichten Strecken Mosbach–Mudau und Ravensburg–Baienfurt, aufgrund der Besatzungszonen zwischenzeitlich unter den Direktionen Karlsruhe und Stuttgart neu aufgeteilt. Mit der Gründung des Bundeslandes Baden-Württemberg wurde diese Einteilung seitens der DB-Bahndirektionen Stuttgart und Karlsruhe jedoch wieder in alte Bahnen gelenkt.

Rationalisierungspläne und eine Überbewertung von Straßenbauprojekten zuungunsten der Eisenbahn läuteten bereits Ende der fünfziger Jahre den Niedergang vieler Nebenbahnen ein. Selbst neu beschaffte Fahrzeuge konnten den Abstieg nicht aufhalten.

Quellen:

K. Seidel: „Schmalspur in Baden-Württemberg“, Einhorn-Verlag
T. Scherer/W. Schumacher/I. Stubenrauch: „Das Öchsle“, EK Verlag



Auf Meterspur durch den Nordschwarzwald

Das „Altensteigerle“



Die letzten Meter hinauf zum Bahnhof in Nagold verlangen der Ts5 einiges ab. Vorsicht war beim Verlassen des Gasthofs Adler in Rohrdorf geboten! Zum Glück war nachts kein Zugverkehr ... Typisch für das Altensteigerle war die straßennahe Trassierung, weshalb die Loks einen Warnanstrich bekamen. Die farbigen Zeitzeugen der Seiten 6-11 verdanken wir Jürgen Krantz.

1891 wurde als erste württembergische Schmalspurbahn die Strecke von Nagold nach Altensteig eröffnet, die Bahn erhielt schnell die fast liebevolle Bezeichnung Altensteigerle.

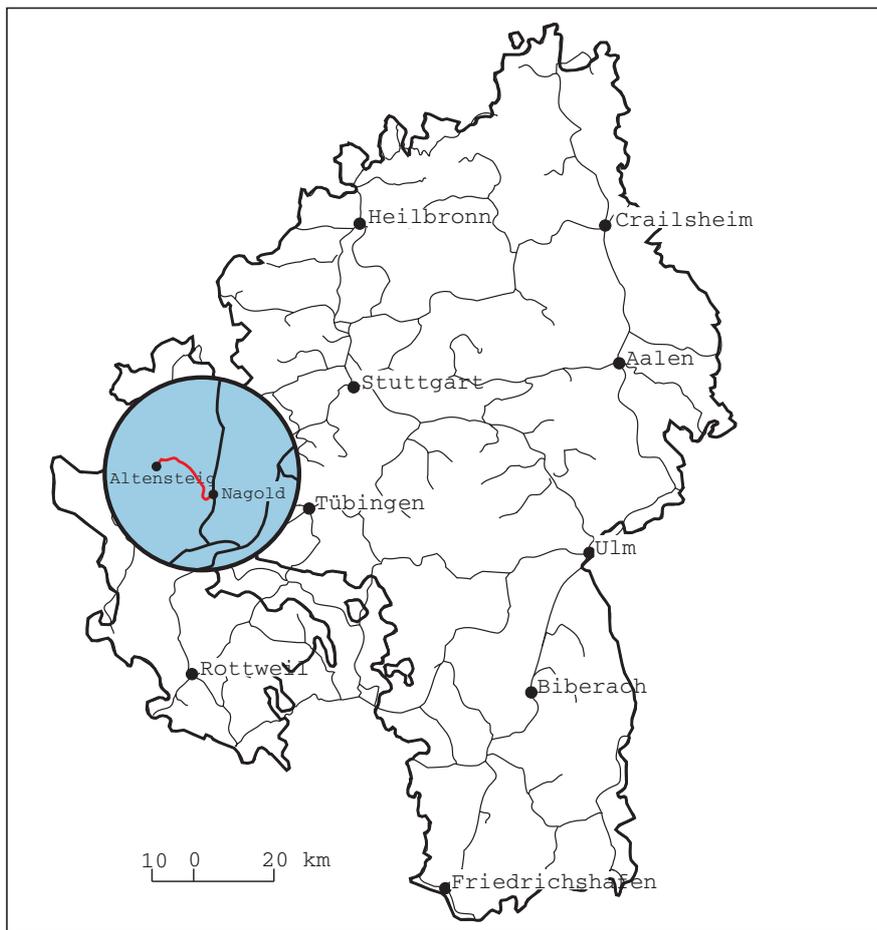
Erste württembergische und zugleich landschaftlich attraktivste Schmalspurbahn war die 1891 eröffnete Meterspurbahn Nagold—Altensteig im Nord-schwarzwald. Der zu erwartende Schüler- und Ausflugsverkehr sowie Holztransporte ließen ein positives Betriebsergebnis erwarten.

eigerle“

Bedingt durch das enge Nagoldtal wurde eine straßennahe Trassierung im Planum der gut 7 m breiten B28, unmittelbar neben der Bundesstraße gewählt; daher erhielten die Loks den für diese Bahn so charakteristischen Warnanstrich. Durch diese geographischen Vorgaben bot sich eine Meterspurbahn an. Letztlich erfolgte die Betriebseinstellung aber gerade wegen der gefährlichen, straßennahen Streckenführung: Die Eisenbahn behinderte mal wieder einen dringend erforderlichen Straßenausbau – also wurde der Betrieb kurzerhand eingestellt.

Bereits 1962 endete der Schienenpersonennahverkehr, nachdem zuvor eine parallele Bahnbuslinie für Konkurrenz gesorgt hatte. Die Meterspurpersonenwagen wurden zur badischen Meterspurbahn Mosbach—Mudau umgesetzt. Der Güterverkehr wurde im Mai 1967 aufgegeben, obwohl noch zahlreiche Bahnkunden vorhanden waren und die Strecke bei der Industrie als Versuchsstrecke für Exportfahrzeuge gefragt war.

Als 1959 die 99 192 verschrottet wurde, blieb als einzige betriebsfähige Ts5 die 99 193 im Nagoldtal. Sie dampft heute über die Gleise der Westschweizer Museumsbahn Blonay—Chamby.



Streckenführung

Im Endbahnhof Altensteig mit seinem interessanten Gleisplan waren Laderrampen, zwei einständige Lokschuppen und ein großer Güterschuppen, unmittelbar neben dem Empfangsgebäude, errichtet worden. Speziell für die Verladung von Holz waren eine Rollbockgrube und zwei normalspurige

Ladegleise sowie ein privates Anschlußgleis des Sägewerks Theurer vorhanden. Den Verschub der Normalspurwagen besorgte man mit Seilen, die an der Schmalspurlok befestigt wurden. Mehrmals mußte das Bahnhofsgelände erweitert werden, was auch für die Haltestelle Berneck zutraf. Weitere Gleisanschlüsse bestanden bei Nagold zu einem Säge-





werk mit eigener Lokomotive und bei Rohrdorf zum Anschluß der Oelfabrik. Weitaus schwieriger war die Streckenführung in Nagold, da der Regelspurbahnhof in Hanglage und nicht unmittelbar im Nagoldtal angelegt worden war. Mit einer maximalen Steigung von 40% und Gleisradien bis 110m gegenüber mindestens 80m im weiteren Streckenverlauf, bei einer Streckenlänge von 15,1km, gelang eine Zusammenführung der beiden Bahnen. Schwere Züge mußten hier allerdings geteilt und in mehreren Fuhren bergwärts gezogen werden.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge der Meterspurbahn Nagold–Altensteig waren in Altensteig beheimatet: Zur Erstausrüstung gehörten 1891 die beiden Tenderlokomotiven Ts4 mit den Betriebsnum-

Verstärkung erhielt die 99 193 durch die Jung-Drehgestell-Diesellok V29 952 des Baujahres 1952, die aus der Pfalz nach Altensteig kam und ebenfalls bis 1967 im Schwarzwald blieb.

Eine verkürzte Darstellung des Bahnhofes Altensteig zeigt der Gleisplan (PC-Rail, Bemo-Standardgleis H0m, 3,70 x 1,00 m) von Harald Ehret. Für die Gestaltung der fünf Streckenkarten zeichnet Anja Beck verantwortlich.

mern 1 „Altensteig“ und 2 „Berneck“. Mit der Lok 3 „Ebhausen“ folgte 1899 eine weitere D-gekuppelte Klose-Lok. Weiterer Lokzuwachs kam 1900 mit dem C-Kuppler Ts3. Bei den beiden baulich verschiedenen Fahrzeugen handelte es sich zum einen um eine ursprünglich als Bauzuglok eingesetzte Krauss-Maschine des Baujahres 1891 mit der Betriebsnummer 10, die bereits 1913 abgestellt wurde, sowie um eine Borsig-Maschine des Baujah-

res 1902, die auf der Strecke Amstetten—Laichingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) doch nicht benötigt wurde. Die letztgenannte Lok wurde als Ts3 Nr.9 geführt und erhielt bei der DRG die Betriebsnummer 99 121. Ein weiteres Gastspiel gaben die 99 044, eine preußische T33 und die 99 102, eine Pfalzbahnlokomotive. Erst 1927 wurden bei der Maschinenfabrik Esslingen mit der Ts5 vier leistungsfähige E-Kuppler beschafft. Die bei der DRG als 99 191-194 geführten Loks können eine gewisse Ähnlichkeit zu den 750-mm-Heeresfeldbahnloks (sächsische VI K) nicht verleugnen; diese ersetzen zunächst die Klose-Loks 99 171-173, die einstigen Ts4 Nr.1-3 und später auch die 99 121. 1944 kam die 99 191 zur Thüringischen Nebenbahn Eisfeld—Unterneubrunn, während die 99 194, ebenfalls 1945, nach Slawonien kam.

