

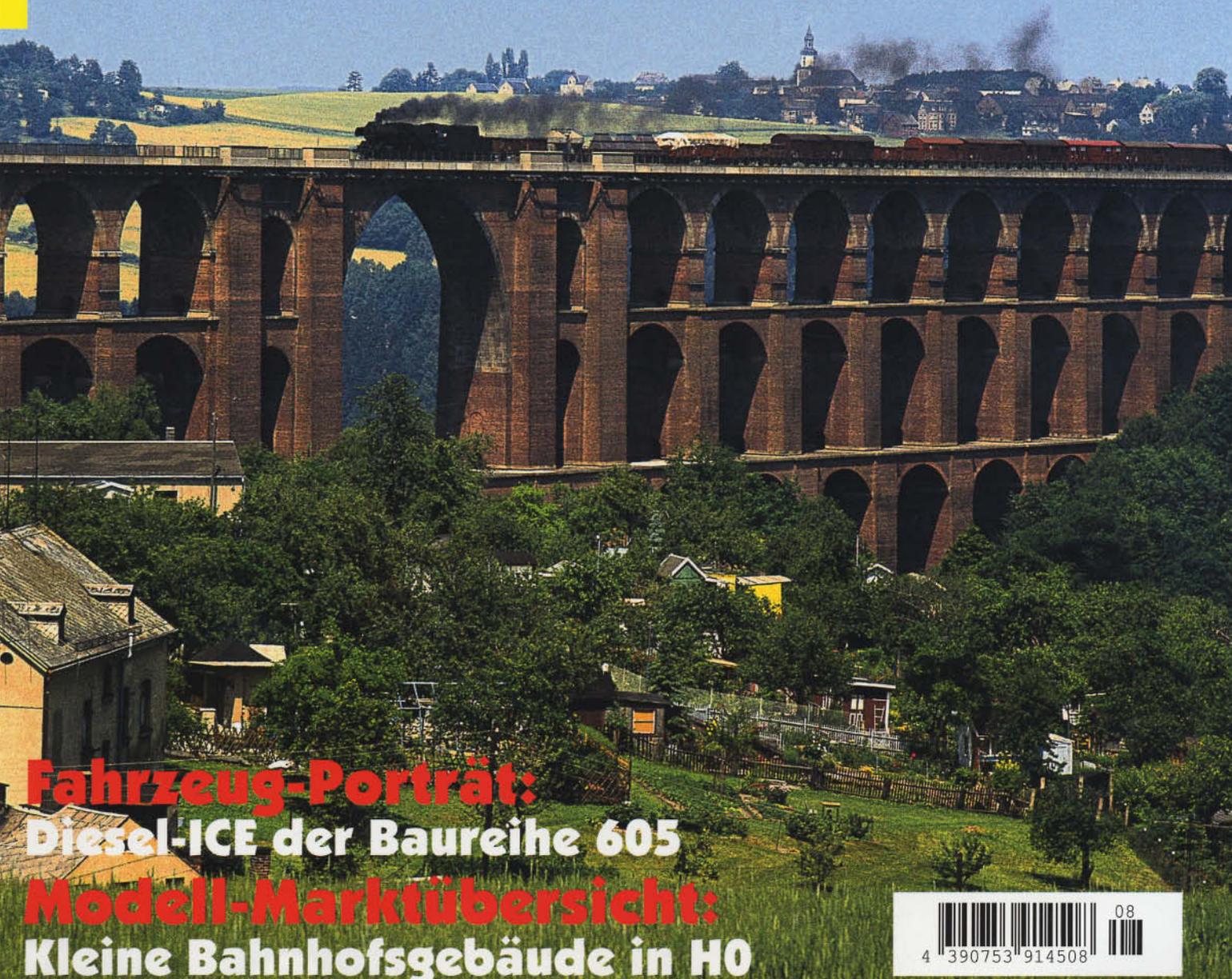
DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

August
8/2001

150 Jahre Sachsen-Bayern



Fahrzeug-Porträt:
Diesel-ICE der Baureihe 605
Modell-Marktübersicht:
Kleine Bahnhofsgebäude in H0



Editorial

Geologisch gehört Italien zu den unruhigen Gebieten Europas. Immer wieder speien Vesuv, Ätna & Co. Feuer, dann und wann bebzt auch die Erde. Hierzulande ist davon normalerweise nichts zu spüren. Selbst als vor 25 Jahren ein Erdbeben die Provinz Friaul in Trümmer legte, wackelten beispielsweise im fränkischen Mühlhausen an der Sulz nur ein paar Lampen.

Diesmal jedoch kam alles anders. Zwar lag das Epizentrum des Bebens etwas südlicher als 1976, in Brescia, aber die Schockwellen trafen nur Franken und Frankreich: Bei Arnold in Mühlhausen und Jouef in Champagnole gingen die Lichter aus – für immer (s. S. 54). Seitdem klappern bei N-Bahnern und französischen Eisenbahnfreunden die Zähne, stehen die Haare senkrecht.

Ganz überraschend kam der Doppelschlag freilich nicht: Bereits im Frühjahr hatte dem Rivarossi-Werk in Como das letzte Arbeits-Stündlein geschlagen. Ein Vorbeben, das keiner als solches erkennen wollte. Offensichtlich hat das neue Management der Mutterfirma Lima die Notbremse gezogen und versucht, die knallrot wirtschaftenden Töchter zu sanieren. Ob dies durch eine Zusammenlegung der Produktion geschieht, mit Hilfe einer Verlagerung in Billiglohnländer, oder vielleicht auch durch beides gleichzeitig, darüber schweigt man sich aus.

Ob die Marke Arnold diesen zweiten Niederschlag nach dem Konkurs von 1995 überstehen kann, steht in den Sternen. Zwar will Lima die Produktion nur verlagern, nicht einstellen. Doch findet die Firma nicht rasch einen neuen Standort mit kompetenten Arbeitskräften und schafft sie es nicht, das Qualitätsniveau der Arnold-Produkte einigermaßen zu halten, so könnte der Knockout unvermeidlich sein. Bei der Konkurrenz würde man den Schlussgang sicher mit dem Ploppen von Sektkorken begleiten.

Die N-Spur insgesamt jedoch gewänne durch das langsame Siechtum oder gar den Wegfall eines ihrer wichtigsten Anbieter nicht gerade an Attraktivität. Ohnehin steht die Neunmillimeter-Bahn trotz fleißigen Getummels ihrer Anhänger seit Jahren gegenüber H0 mit dem Rücken zum Abgrund.

Noch entscheidender für die Zukunft von Arnold, vor allem aber für den Rest der Lima-Gruppe, ist es jedoch, Vertrieb und Service drastisch zu verbessern – und zwar schnell und dauerhaft. Für das frühere Rivarossi-Management spielten beide Bereiche seit jeher keine Rolle. Diese Arroganz gegenüber Handel und Kunden hat erheblich dazu beigetragen, die Marken Rivarossi und Lima aus den Geschäften zu fegen. Den Rest besorgten qualitativ zum Teil mangelhafte Produkte, Lieferprobleme und fehlende Neuheiten. So rangiert auch das 1997 vorgestellte, bei Arnold mit großem Aufwand entwickelte und durchaus leistungsfähige Digitalsystem heute nur noch unter „ferner laufen“.

Nicht von ungefähr hat die in den Läden ausgezeichnet positionierte Firma Noch 1998 den Deutschland-Vertrieb von Rivarossi nach neun Jahren entervt aufgegeben. Arnold, zum Vertreter der Gruppenschwestern erkoren, hatte unter der Fuchtel von Como keine Chance. So wundert es kaum, dass die Firmen der (jetzigen) Lima-Gruppe bei den Händler-Umfragen des Branchendienstes „Markt Intern“ im vergangenen Jahr stets die hintersten Plätze belegten. Schlechter rangierte nur die Firma Sachsenmodelle, die damals aber noch unter Konkursrecht wirtschaften musste.

Möglicherweise hat Limas neuer Geschäftsführer Dr. Paolo Brandi die Zeichen der Zeit erkannt. Eine Pressemitteilung spricht jedenfalls von einem „Relaunch“, auf Deutsch: „Neustart“. Man wolle eine „starke Handelspolitik“ für die lokalen Märkte betreiben sowie Augenmerk auf den Ersatzteil-Service und die Produktqualität legen. Auch neue Modelle soll es geben, die „höchst wettbewerbsfähig“ sein sollen. Klingt gut, nicht war? Doch warten wir's ab: Verbal war Rivarossi ja schon immer erstklassig – vielleicht folgen den Worten diesmal auch die Taten.

Christoph Kutter



Fahrzeugporträt: Diesel-ICE zwischen Nürnberg und Dresden im Einsatz, von Manfred Weisbrod, ab Seite 22

Inhalt

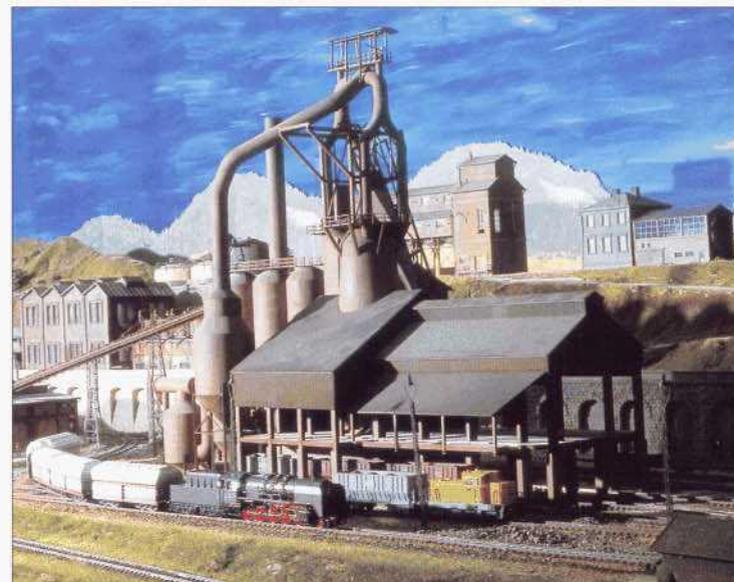
Vorbild

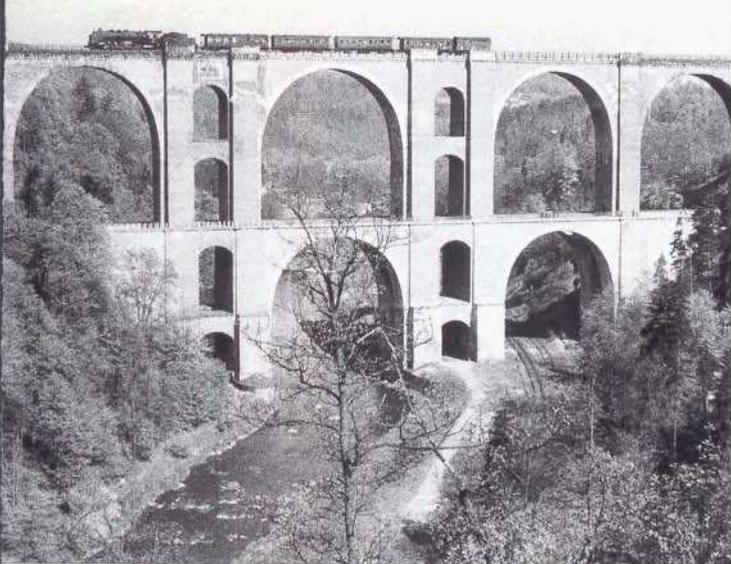
*68er-Impressionen:	
Brennpunkt Hamburg Hbf	6
Strecken-Jubiläum: 150 Jahre Leipzig–Hof	
Sachsen-Bayern-Schiene	10
Ellok-Klassik: Im E 94-Führerstand nach Ulm	
Flirt mit einer Prinzessin	18
Fahrzeug-Porträt: Der VT 605	
Diesel-ICE	22
DampfloK-Episoden:	
Damals in Helmstedt	28
Gotthard-Strecke sorgt für Güter-Boom:	
SBB-Cargo	30
Neue Doppel-Ellok IORE für skandinavische Erzbahn:	
Die pure Power	34

Titelbild: Im Juli finden die Feierlichkeiten zum Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnjubiläum statt. Dann kann man auch wieder Dampffahrten über die Göltzschtalbrücke beobachten, wie auf unserem Titelbild zu Zeiten, als Umleiter-Güterzüge der achtziger Jahre hier herüber kamen (siehe auch Beitrag ab Seite 10).

Abb.: Günter Feureißten

Super-Anlage: 150 m² in H0 für Gernot Tratniks Modellbahn Merklingen, von Cristoph Kirchner, ab Seite 58





Bahnjubiläum: 150 Jahre Eisenbahn zwischen Sachsen und Bayern – Feierlichkeiten im Vogtland, von Manfred Weisbrod, ab Seite 10



Vorbild, Modell und Roco-Club-Reise: Erzbahn Luleå–Kiruna–Narvik und IORE-Doppelock, von Jürgen Hörstel, ab Seite 34

Modell

H0-Modell der IORE-Doppelock von Roco: Blaues Doppel	56
Eine Modellbahnanlage der Superlative	58
Richthalle II	62
Unser Zugporträt: Bahnreise in den 50ern (Teil 2) Im Eilzug von Amsterdam nach Venedig	68
Die EJ-Marktübersicht: Bahnhofsgebäude 3: Die Kleinen	74
Vom Vorbild zum Modell – Teil 3: Der Rahmenbau Schmiedeberg 1924	78
Wagen-Selbstbau & -umbau: Sächsische Spezialitäten in H0e	82
Fahrzeugbau: Model Locos 13.17 und 34.82 in H0 Schöne Württemberger	86
Elektronik: Schalten mit Optokopplern	89
Das EJ-Firmenporträt: Tillig	90
Bastelpraxis	92
N-Ladegut aus Blei • So bleibt Gips länger weich • H0-Lkw betriebsverschmutzt • Württembergischer Wasserkran in 1:32	

Super-Diorama: Richthalle in Spur II zum Träumen, von Christian Höhne, ab Seite 62



Rubriken

Bahn-Notizen	39
Jurybogen für den 6. Modellbau-Wettbewerb	49
Neuheiten	50
Mini-Markt	94
Auktionen • Börsen • Märkte	100
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Neue Bücher	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: BR 57⁵, Güterzuglokomotive, bayer. G 5/5 H	111
Cover und Kurzanleitung zur Heft-CD	113

*Abbildungen dieser Doppelseite:
DB AG/Kirsche, Sammlung Feuereifen, Karl-Heinz Buchholz,
Christoph Kirchner, Blacky, Martin Brendel*

Anlagenbau: Schmiedeberg 1924, Teil 3: Rahmenbau für ein geteiltes Diorama, von Martin Brendel, ab Seite 78





Brennpunkt. '68ER-IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTHOWE

Hamburg Hbf

An die „wilde Zeit“ rund um die 68er wird heute aus verschiedensten Gründen gerne erinnert. Aber nicht nur auf der Straße war viel los – auf den deutschen Schienensträngen war dies gleichzeitig die Epoche der großen technischen Umbrüche. Im Sommer 1968 tut sich also einiges auf den Gleisen der beiden deutschen Bahnen.

In Verkehrsmetropolen wie Hamburg Hbf weht nicht nur der Duft der großen weiten Welt als aktuelle Zigarettenreklame, hier treffen sich auch alle Traktionsarten mit Zügen aus halb Europa. Auf der Nord-Süd- und gleichzeitig Super-Magistrale nach Hannover und weiter nach Süddeutschland regiert längst der elektrische Betrieb. Diesellokomotiven haben auf der Strecke nach Lübeck und weiter auf der Vogelfluglinie Richtung Puttgarden das Sagen.

Dampflok der Reihe 01.10 sind besonders für Eisenbahnfreunde die ungekrönten Könige vor den nationalen und internationalen Schnellzügen auf der so genannten Rollbahn nach Bremen und Osnabrück. Hier, auf einer der letzten ganz großen Magistralen, können sie bis zum kommenden Herbst ihre Super-Power vor schweren und schwersten D-Zügen unter Beweis stellen. Unterdessen wird an der Fahrleitung zwischen Hamburg und Osnabrück mit Hochdruck gearbeitet; bis zum Fahrplanwechsel muss alles fertig sein. Auch die Deutsche Reichsbahn kommt mit König Dampf nach Hamburg. Die vorbildlich rekonstruierten Lokomotiven der Reihe 01.5 haben nicht nur „was drauf“, sie bestechen auch durch ihr gepflegtes Erscheinungsbild. Tiefschwarzer Kessel, knallrote Räder – besonders Eisenbahnfotografen haben eine Schwäche für so ein fotogenes Aussehen.



Hamburg Hbf 1968 ist auch die Zeit des technischen Umbruchs: Nach Hannover geht's elektrisch – oben 110 464 mit E 562 –, nach Bremen mit Dampf – unten 03 114 mit E 754.



Unter der gewaltigen Bahnsteighalle sieht man Wagen der verschiedensten europäischen Eisenbahnen. Allein der Skandinavien-Holland-Express kommt außer mit seinen DB-Waggons noch mit Fahrzeugen der NS und DSB; gleichzeitig ist er der letzte dampfgeführte Fernschnellzug der DB. Über die Nord-Süd-Strecke schicken die Italiener und Schweizer ihre Kurswagen in die Elbmetropole. Belgier, Franzosen, die Südoststaaten wollen natürlich auch dabei sein; ihre Zuglaufschilder erinnern an Karl Mays „In den Schluchten des Balkan“. Der wohl vornehmste Zug des Tages fährt in eine andere Richtung; sein Ziel heißt Paris. Er ist der Star-Express der Achtundsechziger und das Flaggschiff der Bundesbahn. Dieser zeitlos elegante Diesellokomotivwagen der Reihe VT 11.5 (601) in den angenehmen Farben Beige und Weinrot fährt unter dem erstklassigen Markenzeichen TEE und führt den anspruchsvollen Namen „Parsifal“. „Parsifal“ ist nicht nur schön, sondern auch schnell. Selbst Großstädte wie Osnabrück werden stolz durchfahren und Westfalens Hauptstadt Münster hat um den Halt regelrecht kämpfen müssen. Schade, dass diese stolzen und schönen Züge im Plandienst den Schienenstrang verlassen haben. Die Doppelstockwagen der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) bilden in Hamburg eine Besonderheit. Erst die gesamtdeutsche Bahn AG wird die Vorteile dieser Fahrzeuge und ihrer gelungenen Schwestern bei der DR richtig einschätzen und zum gewohnten Bild auf Deutschlands Schienensträngen werden lassen. Schade, in diesem herrlich wilden Gemisch von Menschen, Lokomotiven und Wagen drehen die Zeiger der Bahnhofsuhren viel zu schnell ihre Runden. Fünf Stunden sind wie im Flug vergangen. Die Zeit des Abschieds ist gekommen. Lok 01 1052 rollt mit dem D 598 Westerland-Köln an den Bahnsteig. Diese Maschine wird die Wagen bis nach Osnabrück bringen und hier den Schnellzug an eine Lok der Reihe E 10 (110) übergeben. Ein letzter Blick zurück aus dem offenen Fenster auf die eindrucksvolle Bahnsteighalle, ein Blick nach vorn: Die Ausfahrt „steht“. Fahrplanmäßig exakt um 17.35 Uhr knallen die Auspuffstöße in den blauen hanseatischen Himmel.

Tschüs, Hamburg – wir kommen wieder! □

Natürlich war er der vornehmste Zug des Tages: der VT 11.5, Flaggschiff der 68er-Bundesbahn-Zeit, hier als TEE 44 „Parsifal“ mit Ziel Paris.





Auf der 68er-Schiene in Hamburg Hbf fasziniert „König Dampf“ in Gestalt der DB-01.10 und der Reko-01.5 der DR: Mit dem D 165 nach Berlin Friedrichstraße rollt 01 508 des Bw Wittenberge ein, während 01 1071 den E 521 aus Wuppertal an die Elbe gebracht hat.



Alle Traktionsarten mit Zügen aus halb Europa sind vertreten: Auf Gleis 9 bringt mit 220 024 eine Maschine der wohl markantesten deutschen Diesellokbaureihe den D 940 aus Aalborg mit Ziel Köln zum Stehen. – Nicht minder markant am Bahnsteig der weibliche Look der 60er Jahre.

...nimm doch PHILIPS

LEDER-KLEIDUNG J. Jager-Schuckardt MÜNCHENBERGSTRASSE



Menschen, Loks, Wagen: Motive in Hülle und Fülle, und wenn es „nur“ der Personenzug nach Ahrensburg mit 216 031 ist. – Viel zu schnell vergehen für den Fotografen an einem Augusttag 1968 in Hamburg Hbf die Stunden ...

Sachsen-



Die Messestädte Nürnberg und Leipzig waren seit Jahrhunderten durch eine Handelsstraße verbunden. Was lag im beginnenden Eisenbahn-Zeitalter näher, als sie mit einem Schienenweg zu verbinden? Vor genau 150 Jahren, am 15. Juli 1851, fuhr die Eisenbahn von Leipzig erstmals nach Hof. Zum Jubiläum ein Porträt der Verbindung

VON MANFRED WEISBROD

Die Devise der Sächsischen Staatsregierung war, keine Eisenbahn selbst zu bauen, aber das Bemühen privater Gesellschaften wohlwollend zu unterstützen und erst dann in geeigneter Weise einzugreifen, wenn die Vollendung der Strecke, an der das Königreich interessiert war, gefährdet schien. Eine Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Nürnberg lag schon im Interesse des sächsischen Staates und so erhielt die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie 1835 auch die beantragte Konzession für eine Strecke Leipzig-Hof. Sie verzichtete aber 1836 zugunsten von Komitees, die sich in Leipzig und Altenburg gegründet hatten. Das Königreich Preußen wurde ebenfalls aktiv und verfolgte eine Verlängerung der Strecke Magdeburg-Halle zur bayerischen Grenze. Auch aus Nürnberg waren Aktivitäten zu registrieren, die die kürzere Verbindung nach Koburg bevorzugten. Es bestand die Gefahr, dass eine Eisenbahn nach Bayern an Sachsen vorbeifahren könne. Bayern hatte zwar seine Bereitschaft erklärt, die Strecke über Hof zu führen, aber inzwischen auch eine Konzession für eine Strecke Bamberg-Koburg erteilt. Erst eine Reise des Leipziger Kreisdirectors Dr. v. Falkenstein, des altenburgischen Vizepräsidenten Freiherr von Seckendorf und des LDE-Baumeisters Karl Theodor Kunz im Sommer 1840 nach München führte zu einem Machtwort des bayerischen Königs Ludwig I., der erteilte Konzessionen annullierte und den Bau der Bahn über Hof als Teil der Ludwig-Süd-Nord-Bahn auf Staatskosten anwies. Nach Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen den Königreichen Sachsen und Bay-



Bayern-Schiene



ern am 14. Januar 1841 war der Verlauf der Strecke über Hof nach Leipzig fixiert und die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie konnte mit der Zeichnung des Aktienkapitals beginnen. Die Staatsregierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg übernahmen ein Viertel der auf 6 Millionen Taler geschätzten Baukosten.

Am 1. Juli 1841 begannen in Leipzig und in Altenburg die Bauarbeiten. Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte in folgenden Abschnitten:

- 19.09.1842 Leipzig Bayer Bf-Connewitz-Gaschwitz-Böhlen b. Leipzig-Kieritzsch-Altenburg (38,52km)
- 15.03.1844 Altenburg-Gößnitz-Crimmitschau (24,33 km)
- 06.09.1845 Crimmitschau-Werdau (10,84km)
- 31.05.1846 Werdau-Neumark (Sachs)-Reichenbach (Vogtl) ob Bf (17,13 km)

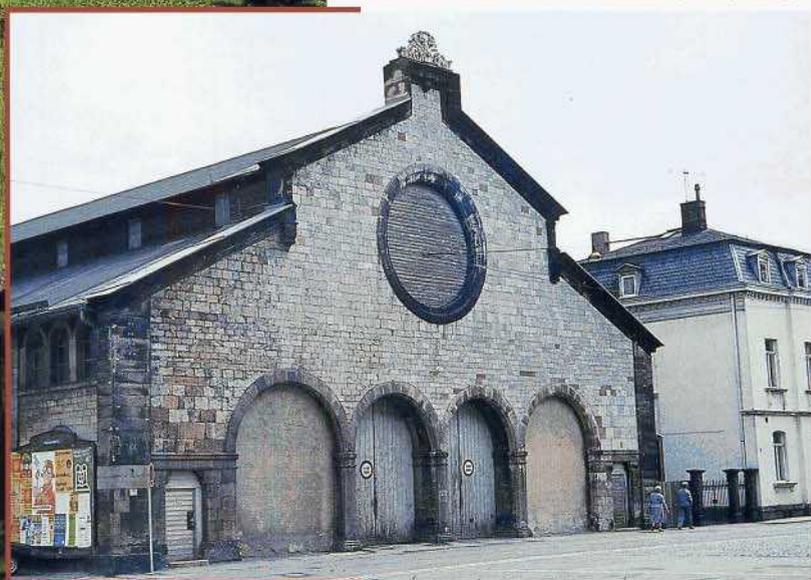
Zeitgleich wurde die Verbindungsbahn Werdau-Zwickau zum Anschluss an die Steinkohlezechen in Betrieb genommen.

- 20.11.1848 Plauen (Vogtl) ob Bf-Mehltheuer-Schönberg (Vogtl)-sächs.-bayer. Landesgrenze
- 20.11.1848 sächs.-bayer. Landesgrenze-Hof (Bezirksgrenze) (13,04 km)
- 15.07.1851 Reichenbach (Vogtl) ob Bf-Herlasgrün-Plauen (Vogtl) ob Bf (25,15 km)
- 01.01.1856 Gleisdreieck Werdau (0,390 km) als Verbindung zwischen den Strecken Leipzig-Hof und Dresden-Werdau.

Die Bahnverwaltung hatte vorgegeben, dass auf 100 sächsischen Ellen die Steigung nur 1 Elle betragen durfte und ein Mindestradius von 1000 Ellen einzuhalten war. Eine sächsische Elle betrug 0,5664 m, womit die maximale Steigung 10%, der Minimalradius 566,4 m betrug. Von Leipzig bis Werdau waren die topografischen Bedingungen für den Bahnbau unproblematisch.

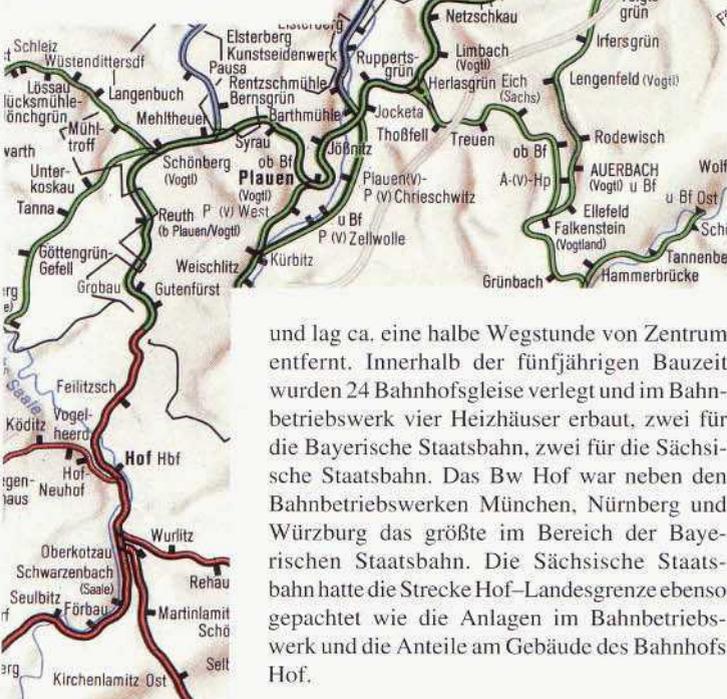
Noch heute, nach 150 Jahren, sind die beiden Portale der Endbahnhöfe in Leipzig (links) und Hof zu bewundern. Das markanteste und berühmteste Bauwerk der Strecke ist aber die Göltzschtalbrücke, die nun den neuen Diesel-ICEs den Weg ebnet.

Abb.: Bodo Schulz, Carl Asmus, Slg. Prof. Berger



Die Vorgaben der Bahnverwaltung verhinderten, dass aus dem weiteren Streckenverlauf eine der Strecke Tharandt-Flöha ähnliche Berg- und Tal-Bahn wurde, man musste aber, um Maximalsteigung und Minimalradius einzuhalten, teilweise erhebliche Streckenverlängerungen in Kauf nehmen. Schaut man auf die Streckenkarte, sieht man, welche Bögen die Bahn ausfahren musste, um von Werdau nach Plauen zu kommen. Deshalb konnte man auch in Plauen (Vogtl) ob Bf nicht nach Süden in Richtung Hof ausfahren, wo man eigentlich hin wollte, sondern musste wieder nach Norden über Syrau und Mehltheuer trassieren und den so genannten Plauer Sack ausfahren. Zwischen Plauen und Hof sind es in der Luftlinie ca. 26 km, die Eisenbahnstrecke ist 48 km lang. So kamen Eisenbahnplaner in der Nachwendzeit auf die kühne Idee, zwischen Weischlitz (Strecke Plauen-Oelsnitz-Adorf) und Feilitzsch eine neue Trasse zu bauen. Geschätzte Kosten: 500 Mio. Mark, Fahrzeiterparnis ca. 10 bis 12 min. Über das Projekt redet heute niemand mehr.

Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn-Compagnie war nach Fertigstellung der Strecke bis Reichenbach (Vogtl) ob Bf bankrott. Die außerordentliche Generalversammlung vom 3.12.1846 beschloss, dem sächsischen Staat das unvollendete Unternehmen zum Kauf anzubieten. Dieser übernahm zum 1. April 1847 das Objekt, gründete die „Königliche Direktion der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn“ mit Sitz in Leipzig und betrieb ab diesem Tag, was er eigentlich nie gewollt hatte, seine erste Staatseisenbahn. Der erste Bahnhof von Hof lag in Stadtmitte am Hallplatz und war ein Kopfbahnhof, der zwar bereits betrieblich und maschinendienstlich getrennte Bereiche für beide Staatsbahnen besaß, jedoch bald nicht mehr den Anforderungen genügen konnte. Der heutige Bahnhof Hof ist am 1. April 1880 als Durchgangsbahnhof eröffnet worden



und lag ca. eine halbe Wegstunde von Zentrum entfernt. Innerhalb der fünfjährigen Bauzeit wurden 24 Bahnhofsgleise verlegt und im Bahnbetriebswerk vier Heizhäuser erbaut, zwei für die Bayerische Staatsbahn, zwei für die Sächsische Staatsbahn. Das Bw Hof war neben den Bahnbetriebswerken München, Nürnberg und Würzburg das größte im Bereich der Bayerischen Staatsbahn. Die Sächsische Staatsbahn hatte die Strecke Hof-Landesgrenze ebenso gepachtet wie die Anlagen im Bahnbetriebswerk und die Anteile am Gebäude des Bahnhofs Hof.

Streckenkarte der LH-Linie. Unterhalb des Leipziger Hbf erkennt man den Stumpf des Bayerischen Bahnhofs. Südlich geht es durch die Leipziger Tieflandbucht mit dem Tagebau- und Kraftwerksgebiet. Ab Werdau beginnt die schwierige Trassierung, Abb.: DB AG



Zwischen Leipzig und Werdau geht es flach übers Land. Oben donnert 03 2204 durch Neukieritzsch, 52 1538 erinnert an die Dampfzeit des Bw Altenburg und unten passiert ein D-Zug Leipzig-Nürnberg das Werdauer Bogen-dreieck nach Süden.

