

Eisenbahn JOURNAL

Dezember
12/2003



Fernverkehr:

Die Geschichte der Züge München–Schweiz

Vorbild & Modell:

Sächsische Abteilwagen von Piko



Editorial

Zehneinhalb Jahre ist es nun schon her, dass sich die damalige Bundesbahn entschieden hat, die Eurocity-Züge zwischen München, Lindau und Zielen in der Schweiz nicht mehr über Kempten, sondern via Memmingen zu führen – ausgenommen ein Zugpaar in mittäglicher Lage. Der Fahrzeitgewinn war und ist bis zum heutigen Tag marginal, das Reisevergnügen aber deutlich geringer.

Man muss diese nicht unbedeutende Fernverkehrsverbindung in der Tat unter einem bestimmten Aspekt betrachten: Wenn es der Fahrgast schon in Kauf nimmt, zwar in einem hochwertigen Eurocity zu reisen, zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und Zürich aber immerhin gemächliche viereinviertel Stunden unterwegs zu sein, dann sollte zumindest während der Fahrt etwas geboten sein: Zum Beispiel der Genuss der vorüberziehenden Landschaft – was auf der alten EuroCity-Route, der klassischen zweigleisigen Allgäu-Magistrale via Kempten und Immenstadt, ohne jeden Zweifel der Fall war (und bei dem erwähnten einen Zugpaar auch noch so ist). Ganz gewiss aber lässt sich dies leider von der heute befahrenen Strecke über Mindelheim und Memmingen nicht so ohne weiteres behaupten. Wo gibt es hier die immer hügeliger werdenden weiten Wiesen wie südlich von Kaufbeuren, wo den herrlichen Blick auf die Allgäuer Alpen wie bei Aitrang und auf der kurvenreichen Günzacher Steige? Wo kann man auf der vergleichsweise schnurgeraden (und doch kaum schnelleren) Strecke über Memmingen solch herrliche Ausblicke genießen wie bei Martinszell entlang des Niedersonthofener Weihers oder zwischen Immenstadt und Oberstaufen über den Großen Alpsee hinweg? Und wo sind die Hügel, Einschnitte und verstreuten kleinen Weiler wie bei Harbatshofen und Röthenbach?

Ja, eine Fahrt im Eurocity auf der Allgäubahn hatte schon etwas für sich – dafür war dann auch das keineswegs an Fernverkehr erinnernde Tempo der in der Regel von zwei Dieselloks der Baureihe 218 bespannten Züge durchaus akzeptabel, sofern man es nicht ganz eilig hatte. Und wenn es heute schon über Memmingen sein muss, dann könnte es mangels landschaftlicher Reize hier auch deutlich schneller gehen, wenn – ja, wenn über eine Elektrifizierung nicht nur immer wieder diskutiert worden wäre, sondern man diese auch irgendwann einmal realisiert hätte. Den auf knappe Reisezeit bedachten Fahrgast hätte es längst gefreut, denn ab Lindau geht es ohnehin mit elektrischer Traktion deutlich flotter weiter Richtung Zürich. Aber genug der Rede: Alles Weitere über die Geschichte des München-Schweiz-Verkehrs findet sich ab Seite 10. Dazu passend ab Seite 18 die Vorstellung der privaten Interregio-Nachfolger zwischen München und Oberstdorf: Allgäu-Express – kurz „alex“ – nennt sich das neue Angebot.

Wem der Sinn dann nach noch mehr Dieseltraktion steht, dem sei in dieser Ausgabe noch die Seite 24 zum 50. Geburtstag der NOHAB-Klassiker empfohlen sowie darüber hinaus natürlich die am 3. November erschienene NOHAB-Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals, die alles Weitere zu den Kult-Nasen bietet!

GERHARD ZIMMERMANN



Von München in die Schweiz: Die Schnell-, TEE- und Eurocity-Züge, die Loks und die Probleme im Allgäu. Beat Moser berichtet ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Impressionen:	
(K)ein böhmisches Eisenbahn-Märchen	6
Fernverkehr München-Schweiz:	
Eile mit Weile	10
Allgäu-Connection:	
Jetzt kommt „alex“!	18
Dampf am Rennsteig:	
Wie einst im Reichsbahn-Winter	20
50 Jahre NOHABs:	
Die Legende lebt!	24
Rübelandbahn:	
Ellok-Kräftemessen	26
Sächsische Abteilwagen in Vorbild und Modell:	
Durchfluss war alles	28
Bauzug-Schmuckstücke:	
Genossen, bitte zur Arbeit!	32
Südafrika:	
Mit Dampf ums Kap	34

Titel: Zur Reichsbahnzeit wurden die sächsischen Abteilwagen C (sa11) und B (sa13) teilweise von moderneren Typen auf Nebenstrecken verdrängt. Dort liefen sie auch hinter Loks der Reihe 89.2. Mehr über Vorbild und Modell der neuen Piko-Wagenserie ab Seite 24. Abb.: Helge Scholz

Harzbahn im Winter: G-Spur-Bahn mit vielen Eigenbaufahrzeugen und -gebäuden – Dr. Hans-Jörg Windbergs „Zweitenanlage“ ab Seite 58





Dampf wie einst bei der DR: Rückblick auf den Rennsteig-Plandampf vom vergangenen Winter – von Wolfgang und Martin Fritz, ab Seite 18

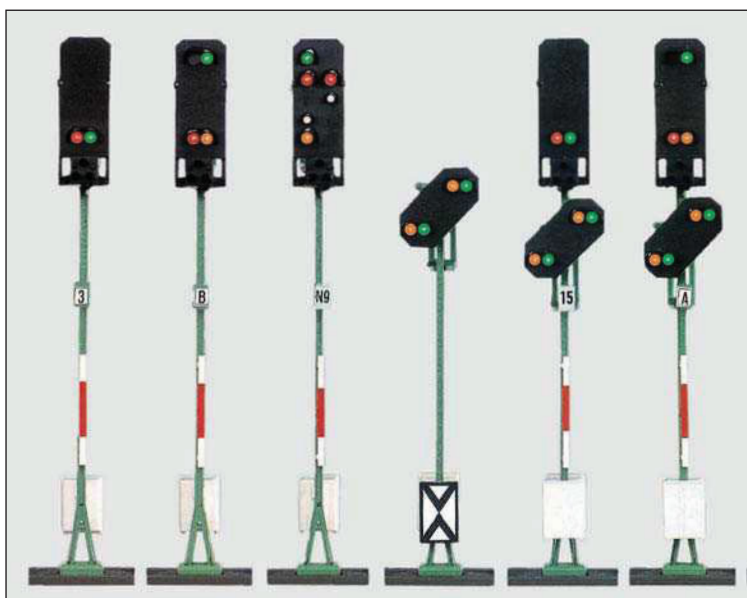


Moderne DB-Loks auf der Rübelandbahn: Die Baureihen 185 und 189 beim Kräfitemessen – Bericht von Jürgen Hörstel ab Seite 26

Modell

Sächsische Abteilwagen in Vorbild und Modell: Die Modelle des CSa 11 und des BSa 13 von Piko	31
LGB-Winteranlage als Zweitanlage: Durch Eis und Schnee zum Hexenstein	58
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Paradestrecke am Hang	66
Modellbauverein Graz: Von Oberschützen zum Weingrabenviadukt	70
Märklins neue Lichtsignale: Positions-Lampen	76
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 32: Tarnung ist alles!	78
Faszination Gotthardbahn: Auf und ab durch Schweizer Berge	82
H0-Umbau: Ein zweiachsiger SNCF-Getreidewagen auf Jouef-Basis Aus vier mach' zwei	86
Resin-Bausatzserie von Heico: Ein Würfel für die Bayern	88
H0-Entwurf nach Vorbild des Lehen-Viadukts der RhB: Kleines Diorama fürs Bücherregal	90
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Folge 6: Rin in die Kartoffeln!	92

Märklins neue Lichtsignale: Was können die kleinen Technik-Wunder? Vorstellung ab Seite 76



Rubriken

Bahn-Notizen	38
Modell-Neuheiten	50
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	104
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Bahn-Post	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

Abbildungen dieser Doppelseite:
papyrus & ink, Wolfgang Fritz, Jürgen Hörstel,
Helge Scholz, Werkfoto Märklin, Karl-Heinz Haug

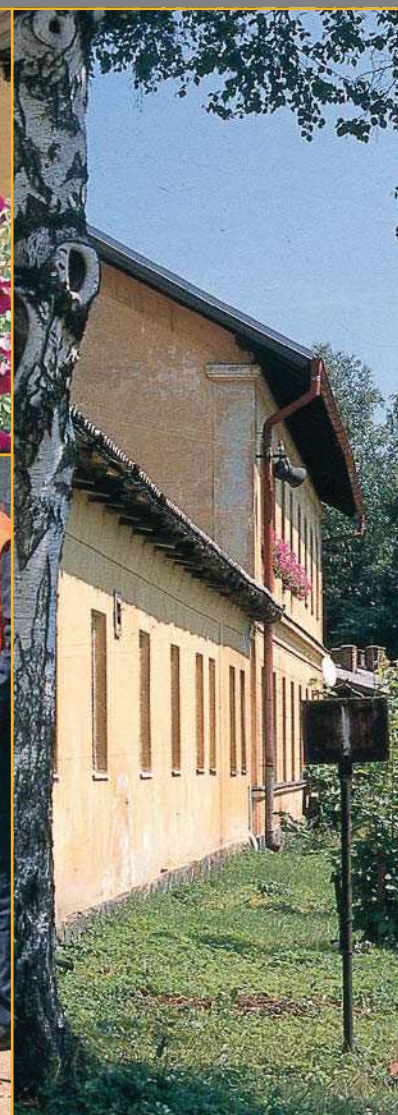
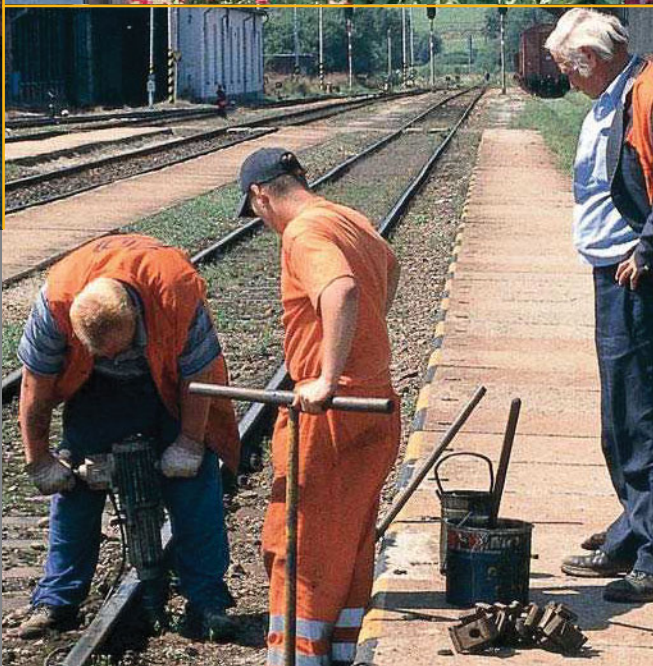
Durch Acker und Flur: Wie entsteht ein Kartoffelacker, wie ein Rapsfeld? Wie werden Wege angelegt? Wolfgang Langmesser zeigt's ab Seite 92





(K)EIN BÖHMISCHES EISENBAHN- MÄRCHEN

■ TEXT UND BILDER VON HELGE SCHOLZ



Gemütlichkeit und Improvisation, Pflichtbewusstsein und Sentimentalität – die Ursprünge der hier existierenden Eisenbahnwelt. Ein „Museum ohne Eintritt“, Fingerzeig auf einen anderen Weg, wer weiß? Nur sicher etwas, was man schätzen und respektieren sollte – eine Oase in der Schnelllebigkeit!

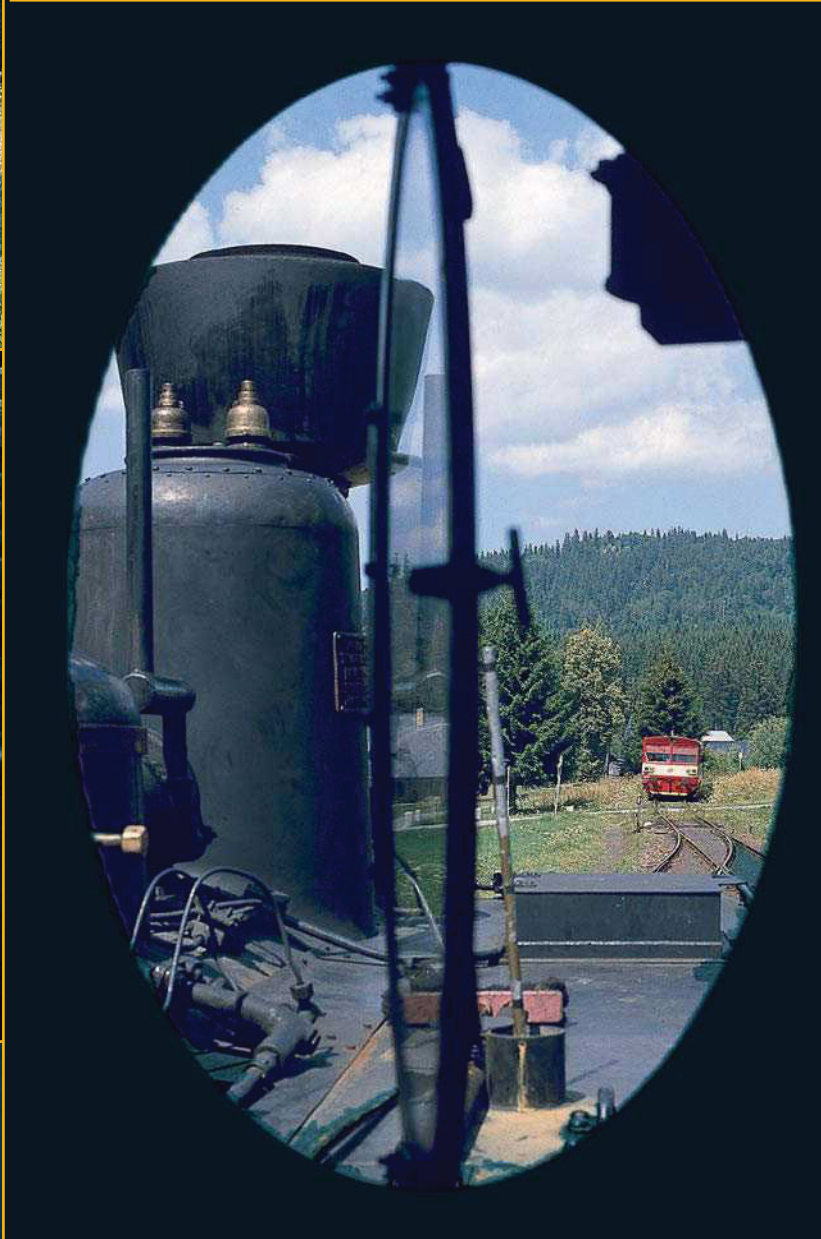
ES WAR EINMAL ... So beginnt jedes Märchen, nur – diese Geschichte trägt sich heute zu, im wahrsten Sinne des Wortes vor unserer Haustür. Wer sie selbst erleben möchte, der braucht nur hinzufahren, sich einfach zu entspannen und empfinden zu wollen.

Volary im Sommer 2003: Die Kleinstadt im Süden des Böhmerwaldes lebt geradezu fern der Welt vor sich hin. Kopfsteinpflaster, das von der wechselvollen Geschichte des einst deutschen Wallern erzählen könnte, begleitet einen am alten Bahnhofshotel mit Erker und Türmchen vorbei zum Bahnhofsvorplatz. Noch bilden die Kronen rauschender Kastanien den Vorhang zu einem lebenswerten Eisenbahnparadies. Doch der Blick wird frei.

Hier rollt er noch, der Zug der Gemütlichkeit. Und es lohnt sich nicht, über den Fahrpreis mit dem Kunden zu feilschen. Der kommt von selbst und von ihm ist nichts zu holen – so bleibt der Service aus. Knapp 20 Kronen bis zum Kamm des Waldes, zum letzten Zipfel eines gigantischen Naturparks an der Wasserscheide zwischen Elbe und Donau. Dessen Motto könnte wohl lauten: „Natur Natur sein lassen“. Doch schon steht man vor dem Tor nach Europa – entlassen aus einer Welt zwischen Romantik und Vergessenheit.

Nur noch ein Weilchen den Sommerwind im Bahnhofsvorbau genießen. Pelargonien schaukeln im Wind, in der Mittagshitze döst man im Schatten. Andere machen sich an einer Schwelle zu schaffen, der Zaungast mag noch lang sinnieren: Warum wohl grad' an dieser? Die Zeit ist reif, über Länderbahn-Stellstangen bugsiiert man einen Zug heran. Tamm-tamm, tamm-tamm – und los geht die Fahrt durch gesunden Wald. Auf







halbem Weg ein Sprung ins Zeitalter der Monarchie: Im Dickicht eine Lok aus alten Tagen. Ab nach oder ohne Vorschrift hier zur Pause gestellt? Warum sich darum sorgen?

Mal links, mal rechts herum geht's durch Bergwiesen im Tal der Kalten Moldau stetig hinauf. Gelangweilt lässt sich Nachbars Mischling Waldi unbekümmert auf meinen Beinen nieder. Ein Duft von „Mensch“ und Pflaumenschnaps schweißte die Reisenden im warmen Waggon zusammen. Schnell wird man eins mit Gegenüber und Natur – erst am Endpunkt die jähe Entlassung aus der Kulturenbegegnung.

Böhmische Platten, an bayerische Schwellen gereiht, beschreiben den Halt. Noch 30, 40 Meter und ein Paradies ist zu Ende. Im Hin und Her der Wohlstandsgermanen im Schlabberlook spült es mich mit, vorbei am „Dutyfree (!)“ auf alter überteerter Trasse, inmitten der Schnäppchenjäger, hinüber in eine andere Welt. Sehnsüchtig schaue ich zurück. Ich habe erlebt, was ich erhoffte, hab' es genossen und in mir bewahrt – wie hat der Tag die anderen entlarvt, welche Schönheit hat er mir doch gezeigt.

Und wenn sie nicht ... Europa erreicht ..., dann leben sie noch morgen so. 



Stozec (Tusset), die kleine Unterwegsstation im Flair der Monarchie. Eine Museumslok döst hier zwischen den Wochenenden dahin und wartet auf ihren Auftritt. Auf weiten Wiesen und in gesundem Wald durchzieht die Strecke den Böhmerwald. Von hier sind es noch drei Kilometer hinauf nach Nove Udoli (Neutal) wo der böhmische Teil der einst bis Passau führenden Strecke im Wiesenkraut vorm Schlagbaum endet.





Eile mit Weile

Seit 130 Jahren ist die Bahnverbindung München–Lindau–Zürich durchgehend befahrbar. Aufgewertet wurde die Route als TEE-Relation. Heute verkehren Eurocity-Züge, die im nicht elektrifizierten Allgäu-Abschnitt aber recht langsam unterwegs sind. Ob die Reisezeiten hier verkürzt werden können, bleibt abzuwarten.

■ TEXT VON BEAT MOSER

Herausforderung:
Seit vielen Jahren quälen
sich die Loks der Baureihe
218 mit den schweren
Eurocity-Zügen zwischen
München und der Schweiz
durchs Allgäu – vor allem
im Winter hart an der
Leistungsgrenze, wie hier
im Februar 1999 bei
Harbatshofen im Abschnitt
Immenstadt–Lindau.



Der Eisenbahnbau in der Ostschweiz und im süddeutschen Raum verlief Mitte des 19. Jahrhunderts zeitgleich. Wie Württemberg strebte auch Bayern in forschem Tempo dem Bodensee entgegen. So erreichte die Allgäu-Bahn bereits 1854 die Hafenstadt Lindau aus Richtung Nürnberg und Augsburg. Wenig später erschlossen die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) den Uferort Rorschach, als sie 1858 ihre Trasse Winterthur–Wil–St. Gallen–St. Margrethen–Sargans–Chur durchgehend befahren konnten. Außerdem verband seit 1855 die Nordostbahn (NOB) den Bodensee-Hafen Romanshorn mit Zürich und Winterthur. Die Eisenbahn-Erschließung brachte Lindau einen wirtschaftlichen Aufschwung. Bereits ab 1824 verkehrten erste Dampfschiffe auf dem Bodensee. Ab 1869 wurden zwischen Lindau und Romanshorn auch Eisenbahn-Güterwagen auf Trajektschiffen befördert. Diese Transporte wurden jedoch im Jahr 1939 – nach Anschluss Österreichs ans Dritte Reich – wieder aufgegeben.

Vorher war Lindau der Endpunkt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die bei Hof begann und als rund 550 km lange, bayrische Transitstrecke Sachsen mit der Schweiz verbinden sollte. Ursprünglich war eine direktere Linienführung via Memmingen geprüft worden, die aber im südlichsten Bereich über württembergisches Gebiet geführt hätte. Dies kam für Bayern nicht in Frage, weshalb die zweigleisige Trasse über das topografisch anspruchsvollere Oberallgäu verwirklicht wurde. So kamen Kaufbeuren, Kempten und Immenstadt zu ihren gewünschten Zugverbindungen. Das enttäuschte Memmingen indes erzwang die Realisierung einer Strecke nach Buchloe, die 1874 eröffnet wurde. Zudem wirkte man bis 1890 auch eine Verbindung via Leutkirch nach Hergatz, wo die Allgäubahn und die eingleisige Mittelschwanenachse zusammen treffen.

Eine direkte Schienenverbindung mit der Schweiz erhielt Lindau in den Jahren 1872/73, als Österreich die Strecke

Ursprünglich
endeten
die Züge in
Lindau, wo die
Fahrgäste mit
dem Schiff
nach Rorschach
übersetzen
mussten. Von
hier ging es
weiter nach
Zürich oder
Chur.

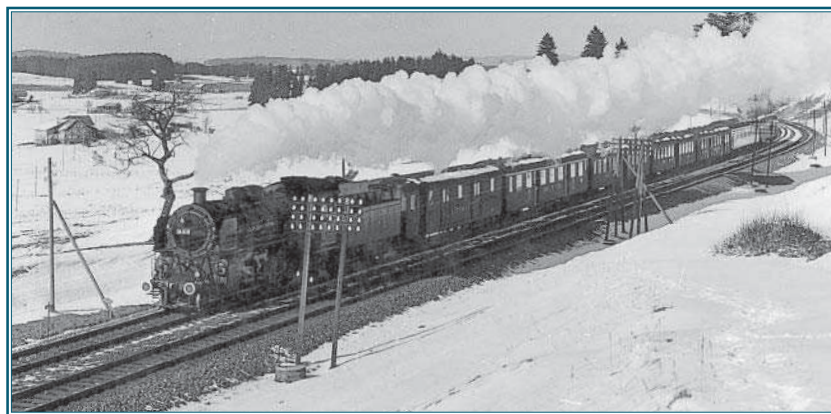


Schweizer Ziele: Münchner Schnellzüge gab es jahrelang nicht nur nach Zürich und Bern, sondern unter anderem auch nach Genf. Aufnahme in München Hbf, 1962.

via Bregenz nach St. Margrethen fertig stellte. Ursprünglich verkehrten die Züge aus Augsburg und München meist nur bis Lindau, wo die Fahrgäste mit dem Schiff nach Rorschach übersetzen mussten. Von dort konnten sie dann per Bahn nach Zürich, Chur oder an andere Schweizer Ziele weiterreisen. Vor dem Ersten Weltkrieg umfasste der Fahrplan drei durchlaufende Zugpaare mit Kurswagen Breslau–Genf, München–Zürich–Gotthard–Mailand und Genua, Berlin–Luzern und Chur, München–Genf–Ventimiglia sowie Schlafwagen München–Zürich. In den 1920er-Jahren kamen noch direkte Wagenläufe München–Genf–Lyon hinzu, die später nach Marseille, Warschau, Dresden und Leipzig verlängert wurden. Während des Zweiten Weltkriegs gab es kaum noch durchgehende Reisezüge zwischen Deutschland und der Schweiz, hingegen nahm der Güterverkehr nach Einstellung des Trajektverkehrs Lindau–Romanshorn beachtlich zu. Ab 1949 normalisierte sich der internationale Zugverkehr so weit, dass wieder Kurswagen Prag–München–Zürich und Schlafwagen Warschau–Zürich angeboten werden konnten. Zwei Jahre später beendete die Schaffung des Eisernen Vorhangs die Direktverbindungen mit den Ostblockstaaten, womit man sich vorerst auf die Relationen München–Zürich bzw. Bern beschränken musste. Ab 1926 ließ die Reichsbahn alle Schnellzüge über eine Umfahrestrecke am Kopfbahnhof Kempten vorbei fahren. Beschleunigte Fahrpläne ermöglichten zudem die nunmehr eingesetzten leistungsfähigen Vierzylinder-Verbundloks der Baureihe 18.4-5 (S 3/6), welche die Strecke München–Lindau mit nur einmaligem Wasserfassen bewältigen konnten.

In der Schweiz und in Österreich war die Dampflokszeit früher zu Ende: Die Zufahrtslinien von Zürich und Chur wurden bereits zwischen 1925 und 1934 elektrifiziert, der Vorarlberger Streckenabschnitt erhielt die Fahrleitung zwischen 1949 und 1954.

Für eine Aufwertung der Allgäuer Verbindung sorgten neue D-Züge Mitte der 1950er-Jahre, die zwischen Zürich und München als D 92/93 „Bavaria“ und als D 96/97 „Isar-Rhône/Rhône-Isar“ verkehrten. Sie bestanden aus Schweizer Leichtstahlwagen, die für den Auslandseinsatz zusätzlich mit Dampfheizung ausgerüstet waren und größtenteils zwischen München und Genf durchliefen. Auf deutschem Gebiet sorgten Dampfloks der Baureihe 18.6 (S 3/6 mit Ersatzkessel) für die Zugförderung. Ab 1960 übernahmen die SBB die Traktion der München–Zürich-Züge auch zwischen St. Margrethen und Lindau. Hierfür erhielten mehrere Elloks der Typen Ae 4/7 (Baujahr 1931) und Re 4/4 I (1950) spezielle Stromabnehmer mit größeren ÖBB-/DB-Wippen.



Unterschiedliche Streckenabschnitte: Die steigungsreiche Allgäubahn meisterten die S 3/6 (oben, um 1960), zwischen Lindau und Bregenz genügten ÖBB-77er (unten, 1954).

