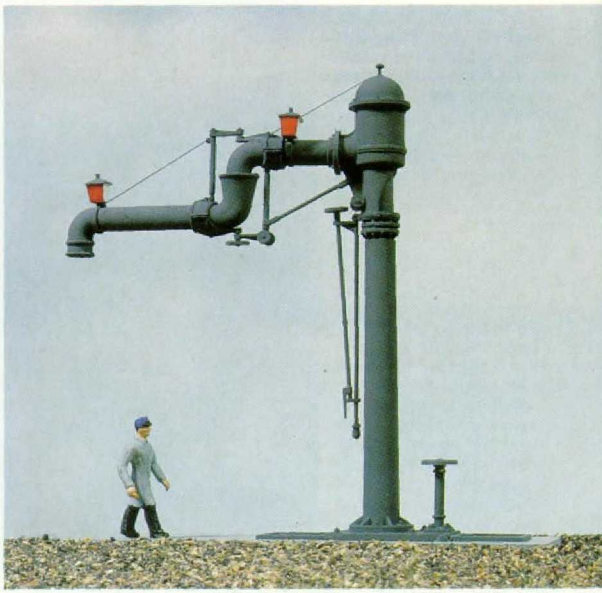
10/84 Oktober • ISSN 0723-3841
36. Jahrgang • DM/sFr 6,00
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

# MIBA

## Miniaturbahnen

*Wasser spielte zu Dampflokzeiten, wie man sich noch erinnern wird, eine ganz wesentliche Rolle: ohne Wasser lief bzw. läuft bei einer Dampflokomotive absolut nichts. Zu den markantesten Zeugen der Dampflokepoche zählten und zählen Wassertürme und Wasserkräne. Letztere allerdings sind größtenteils dem fortschreitenden Strukturwandel zum Opfer gefallen; Wassertürme indes sind noch häufiger anzutreffen. Zwei nicht minder markante Vertreter en miniature gibt's jetzt in hervorragend detaillierter H0-Ausführung: Zum einen ist dies das Modell des Einheits-Gelenkwasserkrans NW 300, der von der Firma Bochmann & Kochendörfer (s. S. 1032) in Bausatzform geliefert wird. Detailgenauigkeit und Bauanleitung können getrost als hervorragend bezeichnet werden und vermögen auch dem weiteren Bw-Programm (mehr darüber demnächst) dieses „Newcomers" gute Chancen zu verleihen. Kein „Newcomer" ist Super-Modellbauer W. Kramer, dessen „bildschöner", typischer Länderbahn-Wasserturm zum guten Glück doch noch in (Klein-)Serie gegangen ist und nunmehr, gleichfalls in Bausatz-Form, ausgeliefert wird. Auch dieser Wasserturm ist (bei entsprechender Resonanz) als Beginn einer Serie gedacht; der von Vorbildwahl und Modellausführung her bestens geratene Erstling dürfte engagierte Modellbahner die Folgemodelle mit Spannung erwarten lassen.*



# „Wasser fassen" – mit neuen Super-Bausätzen

Abb. 15. Eine dreiteilige Schienenbus-Garnitur fährt aus Gasseldorf in Richtung Heiligenstadt – eine Situation, wie sie auf unserem Modell-Vorschlag (Heft 9/84, S. 883) genauestens „nachgestellt" werden kann, denn der Bahnübergang samt Ortseingang von Gasseldorf findet sich dort auch. (Foto: Hans Fischer)

Stefan Carstens + Michael Meinhold

# Von Gasseldorf nach Heiligenstadt (2)

## Nebenbahnbetrieb in der Fränkischen Schweiz um 1960

### *Gebäude*

*Die relativ kleine Rundum-Anlage ist bewußt spärlich mit Gebäuden versehen, um sie nicht zu überladen. Das in Insellage zwischen den Strecken nach Heiligenstadt und „Behringersmühle" angeordnete Stationsgebäude von Gasseldorf („Empfangsgebäude" klingt in diesem Fall wirklich zu bombastisch) ist ein einfacher, ebenerdiger Holzbau mit einer angebauten Stückgutrampe; ein ähnliches Gebäude stellte Pit-Peg im „Skizzenbuch" (MIBA REPORT 8) auf S. 80 vor. Die Ortschaft Gasseldorf ist nur durch einige wenige und z. T. noch angeschnittene Häuser angedeutet; hier empfehlen sich entsprechende Einfamilienhäuser und Fachwerk-Bauten der einschlägigen Zubehör-Hersteller. Dabei sollte es sich allerdings um relativ einfache Häuser ländlichen Stils und nicht um die für diesen Zweck zu „pompösen" Rathäuser o. ä. handeln. Wir nennen hier zur groben Orientierung einige Beispiele: Faller B-276, Kibri B-8062, B-8436; Pola 577-579, 151, 643; Vollmer 3734, 3750, 3730, 3731.*

*In Heiligenstadt finden wir ganze drei Gebäude: einen Lokschuppen mit Übernachtungsanbau, das ebenerdige Stationsgebäude und das bei diesem Thema fast obligatorische BayWa-Lagerhaus. Keines dieser Gebäude findet sich in dieser oder ähnlicher Form als serienmäßiges Zubehör-Modell; wer es ganz genau nimmt, ist also auf den Selbstbau ange-*

*wiesen. Dabei wird man um einen „Lokal-Termin" nicht herumkommen, zumal alle erwähnten Bauten noch stehen – wenn sie auch z. T. verändert bzw., wie der Heiligenstädter Lokschuppen, ziemlich verfallen sind. „Lokal-Termin" ist übrigens durchaus doppeldeutig gemeint und zu verstehen, denn in Gasseldorf und Heiligenstadt hat's, wie überhaupt in der „Fränkischen", prachtvolle Bauernwirtschaften! Doch zurück zur Bahn: Unsere Abbildungen zeigen einige Ansichten der betreffenden Gebäude; weitere Informationen vermittelt das Buch „Lokalbahn Forchheim – Fränkische Schweiz" aus dem Bufe-Fachbuch-Verlag in München. Wer sich partout nicht an einen Selbstbau machen kann oder will, kann u. U. auch auf „Stuttgart-Rohr" (B-9494 von Kibri) als Stationsgebäude für Gasseldorf und „Zweinitz" (Pola 804) oder „Uderns" (Pola 803) für Heiligenstadt zurückgreifen; als Lokschuppen für Heiligenstadt käme evtl. auch Pola 601 und als Lagerhaus zur Not Pola 557 in Frage. Insgesamt sei jedoch nochmals betont, daß alle Gebäude in Anbetracht der Anlagengröße und des Themas im Zweifelsfall lieber „eine Nummer kleiner" (vom Vorbild her, keineswegs von der Maßstäblichkeit) gewählt werden sollten.*

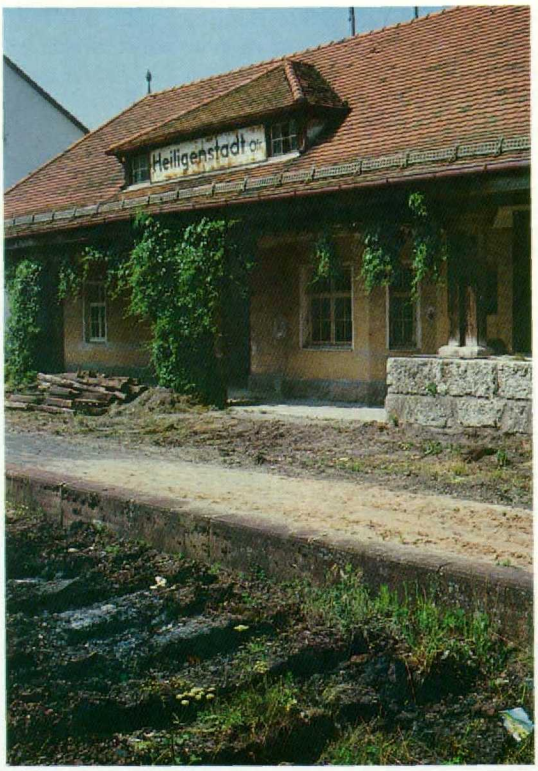
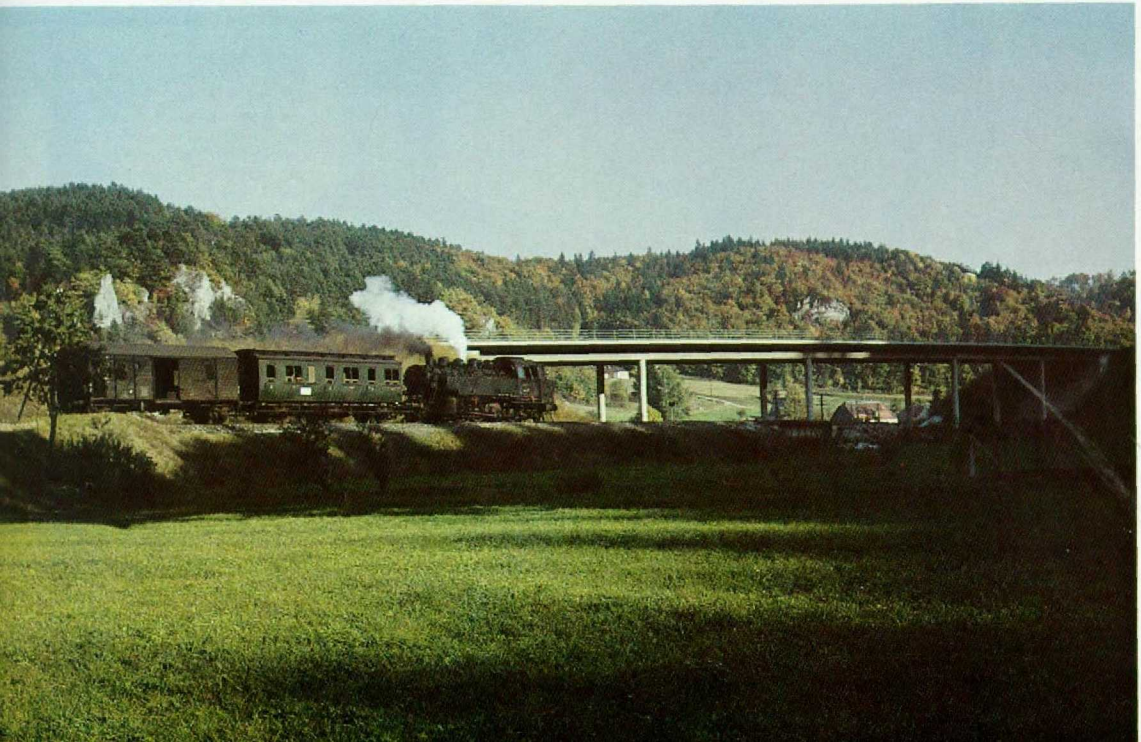



Abb. 16. Das Ende: Hans Fischer hielt auch den endgültigen Abbruch der Strecke bildlich fest; hier das Stationsgebäude von Heiligenstadt.

Abb. 17. Nur wenig mehr als 10 Jahre früher, 1957, waren noch solche Garnituren auf der Strecke zu sehen: als Triebwagen-Ersatz verkehrt eine 86 mit einem preußischen Abteilwagen (ex Traglasten-Wagen) und Güterzug-Gepäckwagen der Kriegsbauart; Hans Fischer fotografierte bei Veilbronn.



***„Dampfbahn Fränkische Schweiz"***

*Während im Leinleitertal die ehemalige Bahnstrekke von Gasseldorf nach Heiligenstadt heute nur noch zu erahnen ist, fahren auf dem Abschnitt Ebermannstadt–Gasseldorf–Behringersmühle wieder Züge – und das, nachdem die Bundesbahn den Betrieb hier schon am 29. Mai 1976 eingestellt hatte! Schon zwei Jahre zuvor hatte sich in Ebermannstadt der Verein „Dampfbahn Fränkische Schweiz" konstituiert; in zäher, mühseliger Kleinstarbeit beschafften die Dampfbahner Weichen- und Rollmaterial – und sogar das letzte bayerische Schmetterlingsvorsignal, das aus CSSR-Gebiet „re-importiert" wurde. Trasse und Fahrzeuge wurden aufgearbeitet, – das Ergebnis ist heute die vereinseigene, 16 km lange Strecke Ebermannstadt–Behringersmühle, die eine Fläche von 28 ha umfaßt und 11 Brücken, 35 Bahnübergänge, 100 Durchlässe und 7 Weichen aufweist. Einen Teil des umfangreichen Fahrzeugparks zeigt Abb. 22. Wer den reizvollen Eisenbahn-Betrieb in der Fränkischen*

Abb. 18. Nochmals das Stationsgebäude von Heiligenstadt; das Foto von Lutz Reincke gibt auch Aufschluß über Ausführung und Beleuchtung des Bahnsteigs. Schon lange liegen hier keine Gleise mehr – weswegen die Datumsangabe zu Abb. 2 im 1. Teil natürlich auch „26. 6. 1960" lauten muß; die falsche Jahreszahl schlich sich bei der Korrektur eines anderen Setzfehlers ein und konnte von uns nicht mehr bemerkt bzw. korrigiert werden.

Abb. 19. Die Straßenseite des Stationsgebäudes; neben der Eingangstür das Haltestellen-Schild für die „Gummi-Eisenbahn", den Bahnbus.
(Foto: Lutz Reincke)

Abb. 20. Im Jahre 1962 kam für Filmaufnahmen sogar der „Adler" auf unsere Strecke; Hans Fischer fotografierte die Garnitur in Unterleinleiter. Auch diese Szene läßt sich im Kleinen nachbilden, sogar die Kraftfahrzeuge – Mercedes 0 321, Henschel HS 100, Borgward Isabella – gibt's bzw. gab's als H0-Modelle . . .

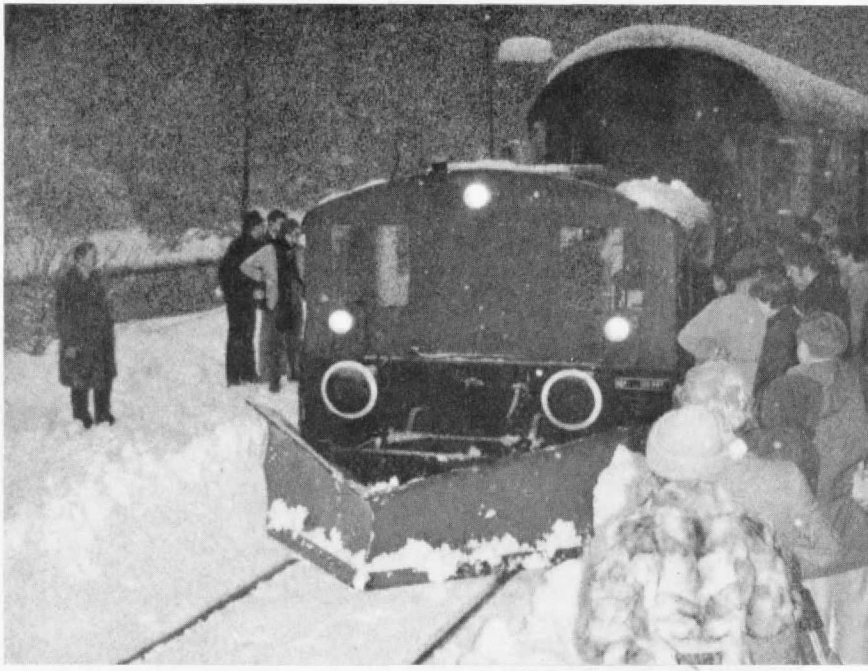


Abb. 21. Der nächste Winter kommt bestimmt – und damit auch die mittlerweile schon fast traditionellen Nikolaus-Sonderfahrten auf der „Dampfbahn Fränkische Schweiz" (DFS). Ob freilich auch heuer der Schnee so hoch liegt, daß nur mit dem Schneepflug durchzukommen ist, wissen wir noch nicht . . . Das Bild von der kleinen Köf mit dem großen Pflug (gleichfalls ein z. B. mit Günther- oder Brawa-Modellen nachbaubares Gespann) stammt von Heinz Troschke.

*Schweiz nicht nur im Modell, nachempfunden, sondern im Maßstab 1:1 erleben will, der sollte der DFS und dem reizvollen Wiesenttal einen Besuch abstatten – oder Mitglied werden! Die nächste Gelegenheit, die DFS kennenzulernen, ist übrigens die Teilnahme an einer Nikolausfahrt, wie sie am 1. u. 2. Dezember 1984 (samt Bescherung!) durchgeführt wird. Für die Teilnahme ist eine Voranmeldung unbedingt erforderlich; hier die Adresse: Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V., Postfach 1, 8553 Ebermannstadt, Tel. (0 91 94) 2 80.*

*An dieser Stelle möchten wir übrigens der DFS für die Mitarbeit am Zustandekommen dieses Artikels herzlich danken!*

Abb. 22. „Fahrzeugparade" der DFS im Bahnhof Ebermannstadt; links Triebwagen VT 1, der von der Regentalbahn übernommen wurde und zuvor als ehemaliger VT 70 919 der DB vom Bw Bamberg aus auch in die Fränkische Schweiz lief – ein echter „Heimkehrer" also! Vorn die 30 PS starke Draisine Klv 12 und hinten rechts eine zweiachsige Akku-Lok aus dem Jahr 1957. Zu ihrem Fahrzeugpark und ihrer vorbildlichen Arbeit kann man die DFS nur beglückwünschen! (Foto: Peter Ramsenthaler)

Abb. 23. Von der heutigen Museumsbahn nochmals ein Blick zurück in die Zeit, als im Leinleitertal noch regulärer Betrieb herrschte: V 80 006 rangiert in Heiligenstadt. Zugleich soll dieses Bild von Lutz Reincke zu unserem nachfolgenden „Bild" überleiten, das sich mit der V 80 in Vorbild und Modell befaßt.

# Diesellokomotive V 80 – Vorbild und Modell

## *Vorbild*

***Diesellok-Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg***

*Der Zweite Weltkrieg hatte für die Eisenbahnen in Deutschland erhebliche Zerstörungen auf dem baulichen Sektor und einen hohen Verlust an Fahrzeugen zur Folge. Diese Schäden stellten eine große wirtschaftliche Belastung dar, ermöglichten aber auf der anderen Seite auch, neue Wege einzuschlagen und den Strukturwandel in der Zugförderung voranzutreiben.*

*Nachdem sich die Deutsche Bundesbahn von den unmittelbaren Kriegsfolgen erholt hatte, bestand Anfang der fünfziger Jahre die Hauptaufgabe in der Rationalisierung des Betriebes. Aus diesem Grund wurde ein Konzept erarbeitet, das eine sinnvolle Kombination von Dampf-, Diesel- und elektrischer Traktion enthielt. Dieses Konzept sah eine Elektrifizierung von ca. 28 % des Streckennetzes vor. Auf dem verbleibenden Netz sollten die Dampfloks schwere Züge befördern, während für den leichten Hauptbahndienst und den Rangierdienst Dieselloks entwickelt werden sollten.*

*Die erste dieser Lokomotivbaureihen, die 1952 in Dienst gestellt wurde, war die V 80. Sie stellt gewissermaßen den Prototyp der Großdiesellokomotiven bei der Deutschen Bundesbahn dar und diente als Studienobjekt für diverse Bauteile (hydrodynamische Getriebe, Gelenkwellenantrieb etc.). Da diese Loks jedoch auch in vielen Punkten verbesserungsbedürftig waren, blieb es bei der Lieferung von 10 Lokomotiven der Vorausserie.*

***Einsatz***

*Die Lokomotiven V 80 001, 002, 004, 005 und 010 wurden zunächst vom Bw Frankfurt-Griesheim im Wendezugbetrieb eingesetzt, während die anderen fünf Maschinen von Anfang an in Bamberg beheimatet waren. Erst nachdem die Loks 1963 im Frankfurter Raum entbehrlich geworden waren, wurden alle 10 Maschinen in Bamberg stationiert. Sie wurden von dort aus im Personen- und Güterverkehr auf den Nebenbahnen der Umgebung eingesetzt, kamen aber auch bis in die siebziger Jahre auf den Hauptbahnen (z. B. nach Hof) zum Einsatz.*

Abb. 24. Und da haben wir die Lok auch schon im Modell: V 80 006 überquert mit einem Güterzug die Brücke über die Leinleiter. Welche Verbesserungen das Modell erfuhr, geht aus den folgenden Seiten hervor.