

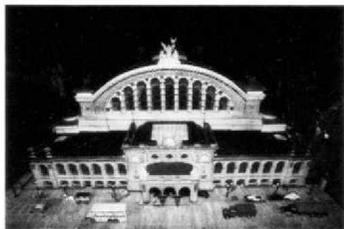
MIBA

Miniaturbahnen

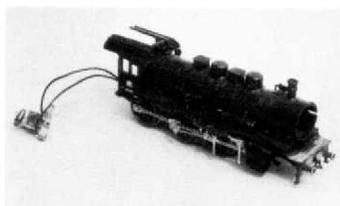
750 Jahre Berlin:
Der Anhalter Bahnhof
als HO-Modell

PLANEN + FAHREN:
Wurzbach – Lobenstein
in Thüringen





Seite 35
Nicht von Pappe – vielmehr massiv aus Sperrholz baute Klaus Philipp den Anhalter Bahnhof passend für seine H0-Anlage.



Seite 22
Was man alles an herkömmlichen, sprich handelsüblichen, N-Lokomotiven verändern und verbessern kann, zeigen Ulf Mahr und Gunther Dwelk.

MEINE ANLAGE

Klein aber fein – eine Of-Feldbahnanlage	57
Eisenbahnbau im bayerischen Voralpenland	62

ANLAGENBAU

Schraubenförmig in den Modellbahn-Untergrund: Planung und Bau einer Gleiswendel	44
---	----

DIORAMENBAU

Ein vorbildlicher Lagerschuppen in H0	28
Vom schweren Anfang: Diorama aus der Nachkriegszeit	48

CLUBANLAGE

„Lechheim Nord“	
Die H0-Anlage des MEC Ostallgäu/Außerfern (1)	30

SELBSTBAU

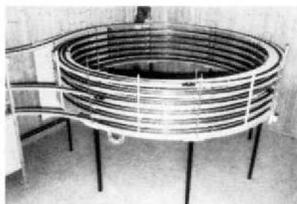
Supermodelle im Maßstab 1:160	22
Nicht von Pappe: Der Anhalter Bahnhof zu Berlin	35

NEUHEITEN-MAGAZIN

Bayerische S 2/5 von Minitrix	11
Piko-Zugpackung mit „Rollwagen“ in H0	11
H0-Schiebewandwagen von Klein Modellbahn	11
Reeves-Farben	11
Neue Bücher	69

Seite 44

Wie man „schraubenförmig in den Modellbahn-Untergrund“ gelangt, demonstriert Dieter Kempff mit seiner Gleiswendel.



PLANEN + FAHREN

Von Wurzbach nach Lobenstein (1)	
Eine Nebenbahn im Thüringer Wald	12

PRÜFPROTOKOLL

01.10 als Kleinserien-Modell von Lemaco	40
---	----

PRAXISTEST

Gleisbildstellpult GBS-Standard von Roco	66
--	----

VORBILD + MODELL

Die Güterzuglokomotive der Baureihe 55.25/pr. G 8.1 (2)	50
---	----

VORBILD

750 Jahre Berlin – die Bahn ist dabei	20
150jähriges Eisenbahn-Jubiläum in Österreich	42

AUSSTELLUNGEN

FREMO-Jahrestreffen '87 in Gütersloh: Vergnügen nach Fahrplan	70
---	----

RUBRIKEN

Zur Sache	9
Panorama	10
Termine	65
Impressum	74

Seite 12

Erstmals steuert ein Autor aus der DDR einen Beitrag zu PLANEN + FAHREN bei: Günther Kühn beschreibt die Strecke Wurzbach-Lobenstein im Thüringer Wald.



Titelbild: Von der einstigen Pracht des Anhalter Bahnhofs steht heute nur noch der Portikus als Rudiment einer glanzvollen Eisenbahn-Epoche. Im Modell ist ein Wiederaufbau keine Phantasterei; Klaus Philipp baute das Gebäude für seine H0-Anlage.



Vom schweren Anfang

Aller Anfang ist schwer – eine Binsenweisheit, gewiß. Und doch hat es mit dem Titel „Vom schweren Anfang“ heute seine besondere Bedeutung. In diesen Tagen ging vor 42 Jahren ein Krieg zu Ende; und ein schwerer Anfang stand all jenen bevor, deren Kinder und Enkel heute den weit überwiegenden Teil der Modellbahnerinnen und Modellbahner, der Leserinnen und Leser dieser Zeitschrift stellen. Sie – und auch der Verfasser zählt dazu – kennen jenen schweren Anfang nur aus Erzählungen, vielleicht noch aus Filmen, alten Wochenschauen und Büchern. Sie haben – gottlob – nicht den Krieg und nicht die Trümmerjahre miterlebt, und auch an die Zeit des „Wirtschaftswunders“ in Westdeutschland dürften die Erinnerungen mehr oder weniger undeutlich sein. In jene Wirtschaftswunderzeit fällt auch der damals umstrittene, aus heutiger Sicht eher skandalöse Abriß des Anhalter Bahnhofs in Berlin; in jene Zeit fallen Mauerbau und S-Bahn-Boykott und damit schwerwiegende Kapitel deutscher Eisenbahn- und Zeitgeschichte.

Wenn in diesem Monat Mai die Jubiläumfeierlichkeiten im Westteil der Stadt beginnen, bleibt dabei – auch in dieser MIBA weisen wir wieder darauf hin – die Eisenbahngeschichte von Berlin

nicht unberücksichtigt; ein gleiches gilt bei der 750-Jahr-Feier im Ostteil der Stadt, die im Herbst ihren Höhepunkt erreichen wird.

Wir haben uns, nicht nur an dieser Stelle, mehrfach für den Blick über den Zaun, für die Gemeinsamkeiten der Modellbahner über die Grenzen hinweg, ausgesprochen. Daß davon die zwei deutschen Staaten und das geteilte Berlin nicht ausgenommen blieben und bleiben, liegt auf der Hand. Wenn wir daher in dieser Ausgabe ein Modell des Anhalter Bahnhofs ebenso bringen wie das einer Trümmerbahn, so ist dabei – fernab von jeder Verniedlichung der geschichtlichen Problematik durch Miniaturisierung – der aktuelle Bezug nicht zufällig, sondern beabsichtigt; und wenn darüber hinaus eine Eisenbahnstrecke in Thüringen erstmals von einem DDR-Autor zum „PLANEN + FAHREN“ vorgestellt wird, geschieht auch dies im Zeichen einer Gegenwart und im Hinblick auf eine Zukunft, in der man sich hüben wie drüben entspannter begegnet.

Entspannung soll jedes Hobby bringen; als Modellbahner, so meinen wir, können wir dazu einen sinnvollen Beitrag leisten. Aller Anfang ist schwer, aber er muß einmal gemacht werden.

mm



Einbruch bei Ostra!

Am 23./24. März 1987 entwendeten Einbrecher aus dem Kastenwagen von Ostra die bekannte Live Steam-Lokomotive „RALPH“, mit der Typenbezeichnung O.S.T 5. Das Bild zeigt die Lok mit Ostras Enkel Ralph auf einem Sommerfest in Mechnich in der Eifel. Vor dem Ankauf der Maschine wird hiermit gewarnt! Für die Wiederbeschaffung der z. T. umgebauten Lokomotive hat Ostra eine Belohnung ausgesetzt. An Eisenbahnfreunde ergeht der Aufruf, bei Auftauchen der gestohlenen Lok Otto Straznicky zu informieren: Hubert-Rüttger-Str. 49a, 5042 Erfstadt 15.

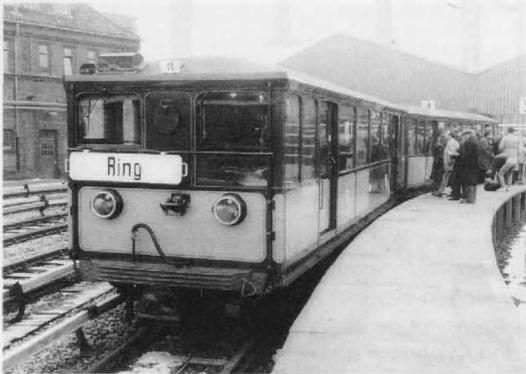
Sicherheitskonzept für Tunnel

Ab 1991 werden die künftigen Intercity-Express-Züge auf den Neubaustrecken fahrplanmäßig mit 250 km/h verkehren. Rund ein Drittel der Strecke wird durch Tunnels führen. Die Bundesbahn hat gerade für diese Streckenteile ein neues Sicherheitskonzept erarbeitet, das u. a. vorsieht, eine neu entwickelte Notbremse einzubauen, mit der es möglich sein soll, nach der Auslösung noch mit etwa 140 km/h den Tunnel verlassen zu können. Außerdem sind an Stellen, an denen es die Topographie zuläßt, zusätzliche Notausgänge geplant. Darüber hinaus werden die örtlichen Hilfsdienste wie Feuerwehr und THW auf ihre evtl. Einsätze im Tunnel geschult und vorbereitet.



75 Jahre Hamburger U-Bahn

Im Jahre 1912 ging der „Ring“ vom Rathausmarkt nach St. Pauli und zurück in Betrieb. Somit besteht die Hamburger U-Bahn seit nunmehr 75 Jahren! Die Hamburger Hochbahn AG (HHA) wird aus diesem Anlaß im Sommer 87 zahlreiche publikumswirksame Veranstaltungen organisieren. Dabei wird der erste Hamburger U-Bahn-Wagen, der von engagierten Mitarbeitern der U-Bahn-Hauptwerkstatt Barmbek in mühevoller Kleinarbeit renoviert und in den Zustand des Jahres 1916 zurückversetzt wurde, eine tragende Rolle spielen. Wie genau man es mit der Authentizität des Wagens nahm, mag schon aus der Tatsache hervorgehen, daß die Netze für die Gepäckablagen von einem Finkenwerder Fischer geknüpft wurden! Auch die Lackierung entspricht dem damaligen Zustand: 2. Klasse Weinrot/Cremefarben, 3. Klasse Maisgelb/Olivgrün. DVH



Im Heimat-Bw angekommen

In MIBA 4/87 berichteten wir über die Auslieferung des neuen Nahverkehrs-Triebwagens 628 201 durch die Firma Düweg in Düsseldorf; mittlerweile ist der Triebwagen in seinem neuen Stamm-Bw eingetroffen: Das Bw Kiel führt den 628 201 seit Anfang März. Am 16. 3. wurde er zur Schulung des Werkstattpersonals in der neuen Wagenhalle von den Drehgestellen gehoben und weitestgehend zerlegt. Am nächsten Tag gab es die erste Probe- und Schulungsfahrt von Kiel über Neumünster nach Rendsburg und zurück; am 26. April wurde er auf der KBS 145 zwischen Flensburg und Kiel der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf dieser Strecke finden auch die ersten und umfassenden Planeinsätze statt; der 628 löst somit die Flensburger 212 mit Wendezügen ab. PT





Bayerische S 2/5 von Minitrix

Ein schönes Zugpferd für die bayerischen 3- und 4achsigen Schnellzugwagen ist das 12,3 cm lange N-Modell der S 2/5. Der Antrieb sitzt im Tender.

Piko-Zugpackung mit „Rollwagen“ in H0

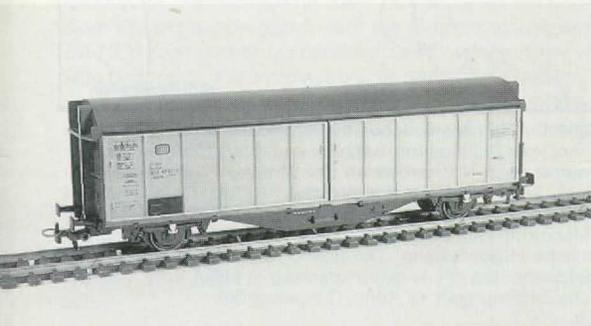
Die neue 38.2 stellt Piko zusammen mit fünf Güterwagen als Reichsbahn-Zugpackung anlässlich der Leipziger Frühjahrsmesse vor. Ungewöhnlich ist eine solche Zusammenstellung einer Personenzuglok mit Güterwagen jedenfalls nicht.

Kleinbahn-Modelle auch für Wechselstrom

Ab sofort sind einige Kleinbahn-Modelle auch in Wechselstrom-Ausführung lieferbar.

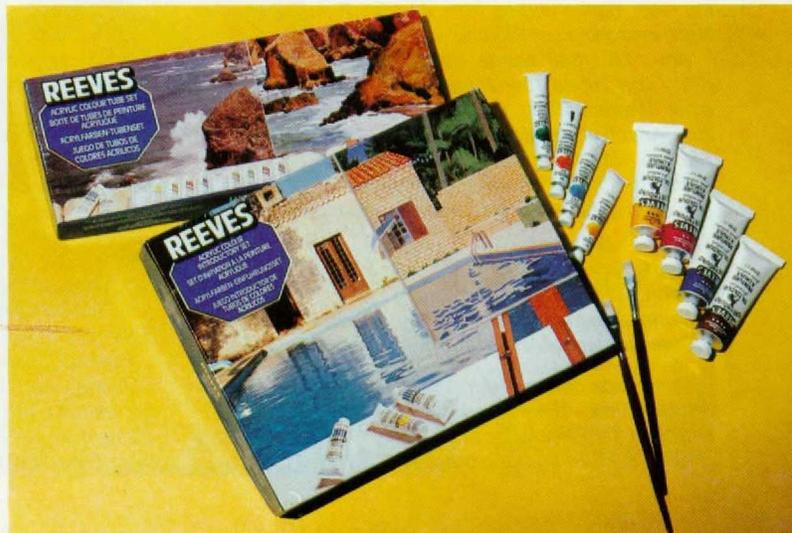
H0-Schiebewandwagen von Klein Modellbahn

Einen der beim Vorbild mittlerweile häufig hangesetzten Schiebewandwagen hat man sich bei Klein Modellbahn in Wien ausgesucht. Es handelt sich um das Modell eines Wagens mit 9 m Vorbild-Achsstand.



Nützliche Farben von der Insel

Beim „Blick über den Zaun“ der Modellbahn-Halle D entdeckten wir das umfangreiche Farb-Sortiment dieses englischen Herstellers, das sich u. E. recht vielfältig auch in unserem Metier verwenden läßt (Foto: Susanne Braunhofer). In erster Linie sind hier individuell gemalte Hintergrund-Kulissen zu nennen, für die sich – je nach gewünschter Maltechnik – sowohl die Acryl- als auch die Aquarell-Farben anbieten. Die leicht zu vermalenden Farben (30 Farbtöne) haften gut auf jedem fettfreien Untergrund. Interessenten (auch aus Handel und Vertrieb) seien an den Hersteller verwiesen: Reeves, P. O. Box 91, Wealdstone Harrow, Middlesex, HA3 5ON, England.



Von Wurzbach nach Lobenstein (1)

Eine Nebenbahn im Thüringer Wald

von Günter Kühn, Gospersgrün/DDR

Vorgeschichte und Streckenbau

Die Gegend um Lobenstein im östlichen Thüringen war in der Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Armut der Bevölkerung, die Kleinstaaterei und die Herrschaft der Fürsten von Reuß, jüngere Linie, geprägt.

Die Machthaber beeinflussten die Entwicklung ihres Gebietes dahin, daß eine wirtschaftliche Abgeschiedenheit entstand und erreichten sogar, daß die verkehrliche Erschließung durch die Eisenbahn weitab ihrer Ländereien erfolgte.

Die Bevölkerung lebte vom ansässigen Silberbergbau, dessen Gewinn fast ausschließlich in die Kassen der Fürstenhäuser floß. Andere Schichten lebten von der Zigarettenherstellung, welche für einen Hamburger Fabrikanten größtenteils in Heimarbeit betrieben wurde.

Durch den Holzreichtum der Gegend verdienten sich die Leute auch als Wald- und Forstarbeiter, Flößer und Köhler ihr „täglich Brot“. Die später aufstrebende Industrie fundierte auf der Wollkämmerei, der Tüchertfabrikation und Papierherstellung, welche nun auch zunehmend nach einem Anschluß an das schon bestehende Eisenbahnnetz verlangte, um Transportwege und -zeiten zu verkürzen.

So stand auch nach der Fertigstellung der Strecke Gera – Saalfeld – Eichicht im Jahre 1871 bereits ein Projekt von Eichicht über Wurzbach, Hornsgrün nach Steben, Naila und Hof zur Debatte, welches aber nie verwirklicht wurde.

Einen weiteren Anlauf für den Bahnbau versuchte im Jahre 1885 der Geraer Stadtrat Schneider mit einem Entwurf von Triptis über Ziegenrück nach Lobenstein mit einer Weiterführung über Wurzbach nach Lehesten. Nach einschlägiger Prüfung wurde auch er abgelehnt.

Am 11.5. 1888 wurde schließlich dem Entwurf der KPEV von Triptis über Ziegenrück nach Lobenstein mit einer Weiterführung über Blankenstein nach Bayern zum Anschluß in Marxgrün nach Hof zugestimmt. Die Strecke Hof – Marxgrün wurde bereits 1886 eröffnet.

Die Strecke Triptis – Marxgrün wurde in mehreren Abschnitten gebaut und dem Verkehr übergeben:

1. Triptis – Ziegenrück	30,43 km	17.12.1894
2. Ziegenrück – Lobenstein	23,94 km	16.09.1895
3. Lobenstein – Lemnitzhammer	2,49 km	01.12.1896
4. Lemnitzhammer – Blankenstein	5,59 km	15.07.1897
5. Blankenstein – Marxgrün	6,31 km	15.08.1901

Somit war neben der inzwischen fertiggestellten Strecke Gera – Saalfeld – Eichicht – Probstzella – Bamberg und der Strecke Leipzig – Hof – Bayreuth eine dritte Nord-Süd-Verbindung hergestellt.

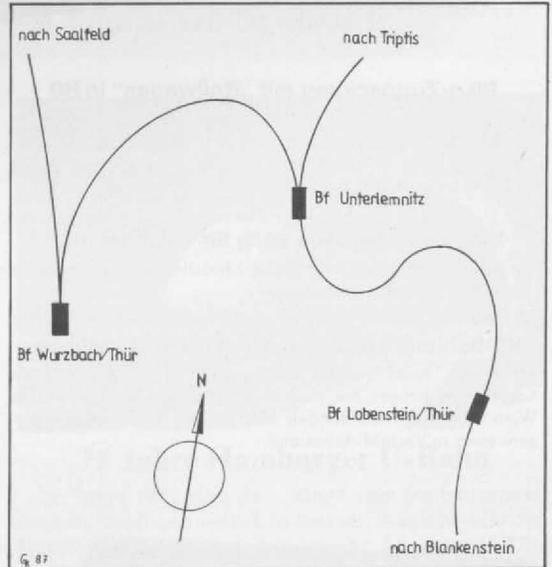
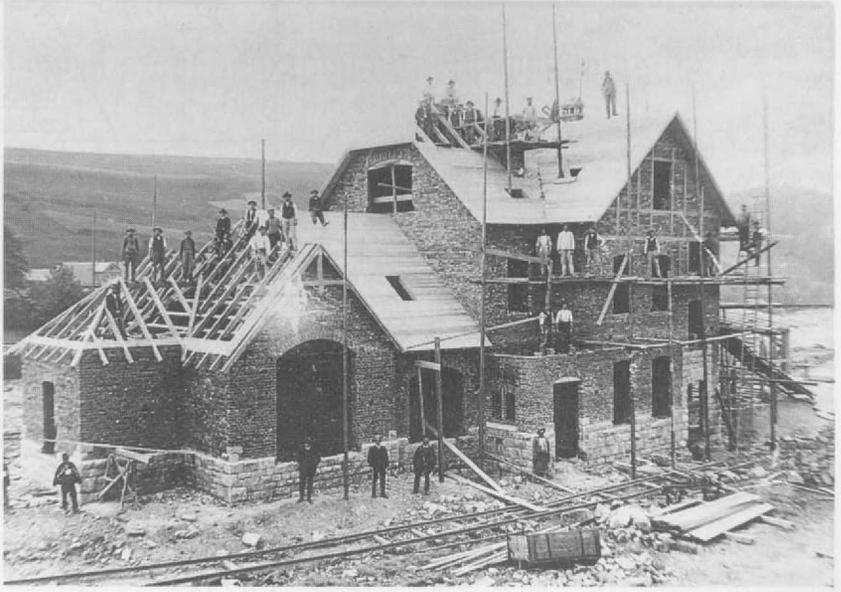


Bild 1. Unmaßstäbliche Streckenskizze der Vorbild-Situation. Vom Spitzkehren-Bahnhof Wurzbach führt die Strecke weiter nach Hockeroda an der Strecke Probstzella–Saalfeld; Triptis liegt an der Strecke Saalfeld–Gera, und von Blankenstein führte die Strecke bis 1945 weiter nach Marxgrün–Hof. Die letztgenannte Strecke, auch als „Fränkische Höllentalbahn“ bezeichnet, war Gegenstand eines Bildberichtes mit Anlagenvorschlag in MIBA 6/69. (Sämtliche Zeichnungen: G. Kühn, Gospersgrün).

Lobenstein und die Umgegend hatten nun die Möglichkeit, die für die Produktion benötigten Rohstoffe mit der Bahn anliefern zu lassen, bzw. die Fertigprodukte damit zu versenden. Die Bevölkerung der Stadt wuchs in diesen Jahren erheblich an, was eine weitere Entwicklung der Industrie zur Folge hatte. Neben den schon genannten Industriezweigen entstanden in und um Lobenstein zahlreiche Schieferbrüche und Brauereien. Auch die schon früher in Blankenstein gegründete Wiede'sche Papierfabrik vergrößerte sich dermaßen, daß der zunehmende Güterverkehr eine Erweiterung der Bahnanlagen in Lobenstein und Blankenstein erforderte.

Ebenso bestand das Bedürfnis, auf der „Saalfelder Schiene“ nach Lobenstein zu fahren, d.h. eine Verbindungsbahn von Hockeroda über Wurzbach zu bauen. So kam es zur Projektierung der Sormitztalbahn (STB). Dem Entwurf wurde am 6.5.1906 von der KED Erfurt zu-

Bild 2. Eine historische Aufnahme soll unseren Bilderreigen eröffnen: Das Empfangsgebäude von Wurzbach im Bau, aufgenommen 1907; der Fotograf ist unbekannt (Repro: G. Kühn).



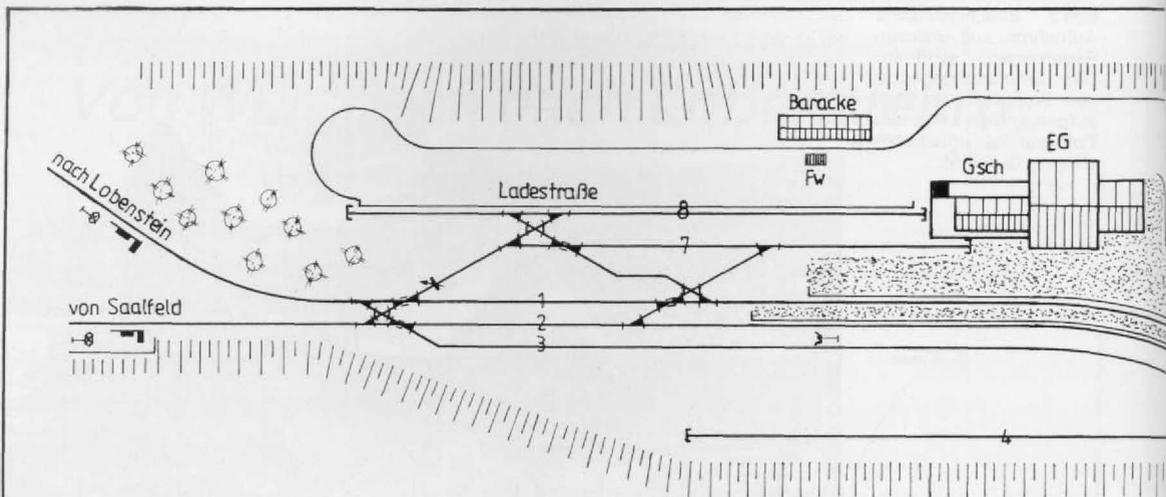
gestimmt. Vier Wochen später war der Baubeginn. Die STB wurde am 6.12.1907 fertiggestellt und dem Betrieb übergeben.

Die von Wurzbach ausgehende Strecke nach Unterlemnitz ist der eigentliche Kern dieser Beschreibung. Dem Projekt wurde gleich dem der Sornitztalbahn am 6.5.1906 zugestimmt. Unmittelbar darauf wurde mit dem Bau begonnen. Die Vermessungsarbeiten für die Bahntrasse nahm der staatlich geprüfte Geometer Carl Wirrwahn aus Plauen im Vogtland vor. Für die Ausführung

der Bauarbeiten wurden aufgrund der geländebedingten Schwierigkeiten Arbeiter aus Italien und Kroatien angeworben, welche beim Bau von Gebirgsbahnen über ausreichende Erfahrungen verfügten. Die Bauarbeiten gingen zügig voran, und so konnte am 1.3.1908 der Abschnitt Wurzbach – Unterlemnitz feierlich in Betrieb genommen werden. Der erste Zug wurde in Wurzbach mit Blasmusik verabschiedet und ebenso auf den Unterwegshaltestellen und in Lobenstein von dem jubelnden Publikum begrüßt.



Bild 3. Fast 80 Jahre später, am 2.5.1986 vom Verfasser fotografiert: Empfangsgebäude und Güterschuppen in Wurzbach von der Straßenseite. Im Raum mit dem großen Fenster befindet sich die Gaststätte.



BAHNHOF WURZBACH/Thür

km 19,43; 526,77m ü.N.N.

Wurzbach (Thür)

Bild 4. Der Gleisplan des Bahnhofs Wurzbach in unmaßstäblicher Darstellung. Dieser interessante Spitzkehren-Bahnhof dürfte auch Modellbahner zum Nachbau animieren, die mit dem Gesamtprojekt Wurzbach-Lobenstein nicht unbedingt liebäugeln. Wie man übrigens eine 16 m-Drehscheibe im Modell erstellt, war Gegenstand eines ausführlichen Artikels in MIBA 11 und 12/84. Was schließlich die Signalaufstellung angeht, so sei auf MIBA REPORT 17 und 18 verwiesen.

gez: G. Kühn

Streckenbeschreibung

Erinnern wir uns nun noch einmal an die „gute alte Dampflokezeit“ und folgen zunächst dem P 3944 auf seiner Reise. Ausgangspunkt unserer Zugfahrt ist der Bahnhof Wurzbach/Thür. Er liegt am km 19,43 in 526,77 m ü.N.N.

Es ist ein schöner Junitag des Jahres 1968, und wir haben uns das Ziel gesetzt, mit dem P 3944 nach Unterlemnitz und von da aus weiter mit dem P 3974 nach Lobenstein zu reisen. Dabei wollen wir uns das Umfeld der Eisenbahn etwas näher ansehen.

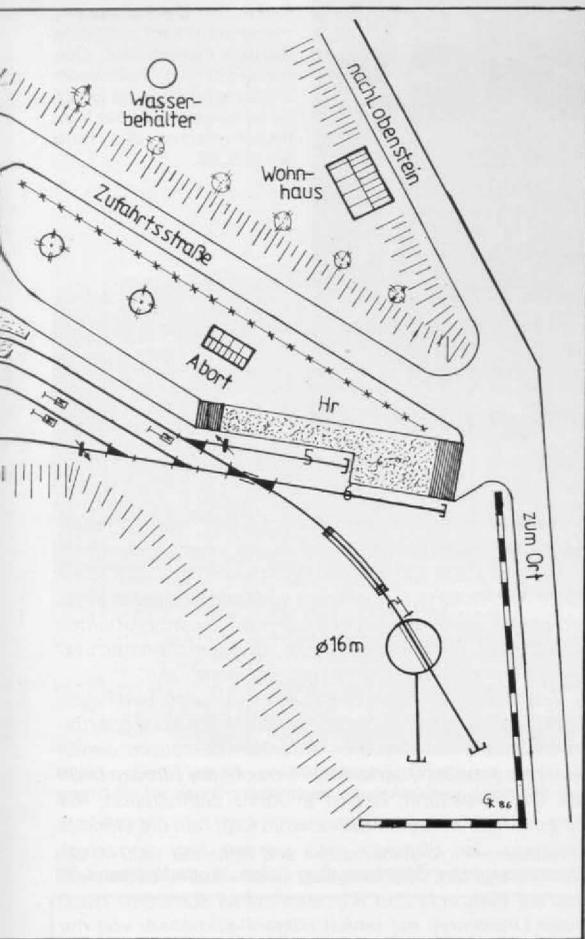
Doch bevor „unser Zug“ gegen 12.06 Uhr aus Saalfeld ankommt, nutzen wir die Zeit und betrachten zunächst die Bahnanlagen von Wurzbach. Der Bahnhof wurde beim Bau der Strecke als Kopfbahnhof für durchgehenden Verkehr angelegt. Die Natur ließ aufgrund der schwierigen Geländebedingungen eine direkte Weiterführung der Strecke nach Unterlemnitz nicht zu. Das bedeutet, daß jeder ankommende Zug hier „Kopf machen“ muß, um seine Fahrt zum nächsten Bahnhof fortzusetzen.

Wir beginnen unsere Beobachtungen am südlichen Bahnhofskopf und sehen die nahe der Stützmauer zur

Stadt befindliche Drehscheibe. Ihr Durchmesser beträgt 16 m und erlaubt noch das Wenden der BR 58.10. Davor befindet sich noch eine Untersuchungsgrube und ein Wasserkran. Ein Blick nach rechts oben läßt uns an der Straße nach Lobenstein das Bahnmeisterwohnhaus – ein typisch thüringischer Bau mit Schieferdach und Stalungen – erkennen.

Parallel zur Zufahrtstraße erblicken wir die große kombinierte Kopf- und Seitenrampe. Sie dient hauptsächlich der Holzverladung. Daran schließt sich ein Nebengebäude mit einem Ölkeller an. Das nächste Gebäude ist ein Toilettenhäuschen. Beide sind in Holzbauweise ausgeführt. Eine der danebenstehenden großen Linden wird von einer Baumbank umschlossen.

Das Empfangsgebäude ist ein zweigeschossiger, verputzter Ziegelbau mit einem bis zur Brüstung reichenden Natursteinsockel. Die Wände sind teilweise mit Schiefer verkleidet. In einem Vorbau auf der Bahnsteigseite befindet sich das Hebelstellwerk. Nördlich ist der Güterschuppen angebaut. Es ist ein Fachwerkgelände, dessen ausgemauerte Gefache verputzt sind; es wird von einer großen Rampe umringt.



An der gepflasterten Ladestraße sehen wir Holzbacken und eine Kraftfahrzeugwaage. Die beiden Bahnsteige liegen an den Hauptgleisen 1 und 2. Das Gleis 3

dient zum Umsetzen der Lokomotiven. Die Gleise 4, 7 und 8 sind Abstell- bzw. Ladegleise. An die große Kombrampe schließen sich die Gleise 5 und 6 an. Die Bahnhofs-einfahrten werden durch zweiflügelige Formhauptsignale gesichert.

Inzwischen ist es 12.00 Uhr geworden und im Sormitztal vernehmen wir das Pfeifen der 93er. Wenige Minuten später fährt der Zug auf Gleis 1 ein und kommt an der Halttafel zum Stehen. Zuglok ist die 93 304 vom Bw Saalfeld. Nachdem sie vom Zug abgekoppelt worden ist, fährt sie zur Drehscheibe und wird dort gewendet. Die Wasservorräte scheinen noch bis Lobenstein zu reichen, denn sie setzt sich ohne Halt am Wasserkran über Gleis 3 an die Spitze des Zuges. Dieser besteht aus 5 „Donnerbüchsen“ und einem alten preußischen „Packmeister“.

Der Zugführer hängt die Schlußscheiben um und läßt die vorgeschriebene Bremsprobe durchführen. Gegen 12.18 erscheint der Fahrdienstleiter und erteilt das Abfahrtsignal Zp 9. Mit geöffneten Zylinderhähnen und mächtigen Dampf- und Qualmwolken setzt sich der Zug in Bewegung. Wir haben im letzten Wagen Platz genommen, um aus den Stirwandtürenfenstern die Strecke zu beobachten. Es sind nur wenige Reisende unterwegs, und so können wir uns nach Belieben im Wagen bewegen und in drei Richtungen die Strecke beobachten.

Der Zug verläßt den Bahnhof über die doppelte Gleisverbindung; zur Linken sehen wir die „Saalfelder Schiene“. Während sich das Gleis der Sormitztalbahn immer weiter entfernt, beschreibt unsere Strecke einen weiten Rechtsbogen mit einer Steigung von 1:50. Rechts oben am steilen Wiesenhang können wir die Straße nach Lobenstein erkennen. Werfen wir einen Blick zurück, so haben wir ein wunderbares Bild von dem 3000 Einwohner zählenden Städtchen Wurzbach. Weithin sichtbar steht die Kirche am gegenüberliegenden Hang.

Inzwischen hat sich unser Zug den ersten Fichten genähert und alsbald umgibt uns dichter Nadelwald. Mehrmals vernehmen wir den schrillen Ton der Dampfpeife, weil zahlreiche Forstwirtschaftswege das Gleis kreuzen. Das Zweizylindertriebwerk der 93 304 arbeitet bei der ständigen Bergfahrt ruhig und gleichmäßig. Nach Verlassen dieses Waldabschnittes sehen wir rechts oben am Horizont den Ort Heinersdorf. Die kleine Gemeinde zählt etwa 500 Einwohner und grüßt mit ihrer Kirche und

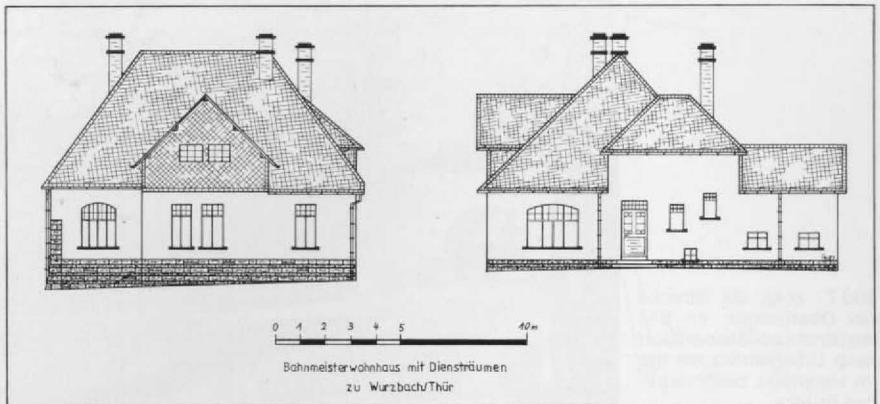


Bild 5. Das Bahnmeisterwohnhaus von Wurzbach in $\frac{1}{3}$ H₀-Größe. Im obigen Gleisplan ist es als „Wohnhaus“ an der Straße nach Lobenstein eingezeichnet.