



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1990
Juni

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,—



6/90

ISSN 0720-051X 16. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 11,50 öS 89,—
sfr 11,50

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 5048/49
Telefax (08141) 44689
Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Lektorat: Manfred Grauer
Werbeberatung: Siegfried Säurle
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Grafik:
Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Ständige Mitarbeiter:

G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
O. Constant, M. Delie, E. Ganzerla,
K. Heidbreder, H. E. Hellbach, Dr. Hufnagel,
F. Jerusalem, W. Kosak, H. Kundmann,
J.-P. Laurent, H. Lohstädt, A. Muratori,
H. Rauter, D. Richard, Dr. Scheingraber,
P. Schiebel, D. Schubert

Modellaufnahmen:

K. Heidbreder, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, D-8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,—
(Ausland + DM 20,— Portoanteil)

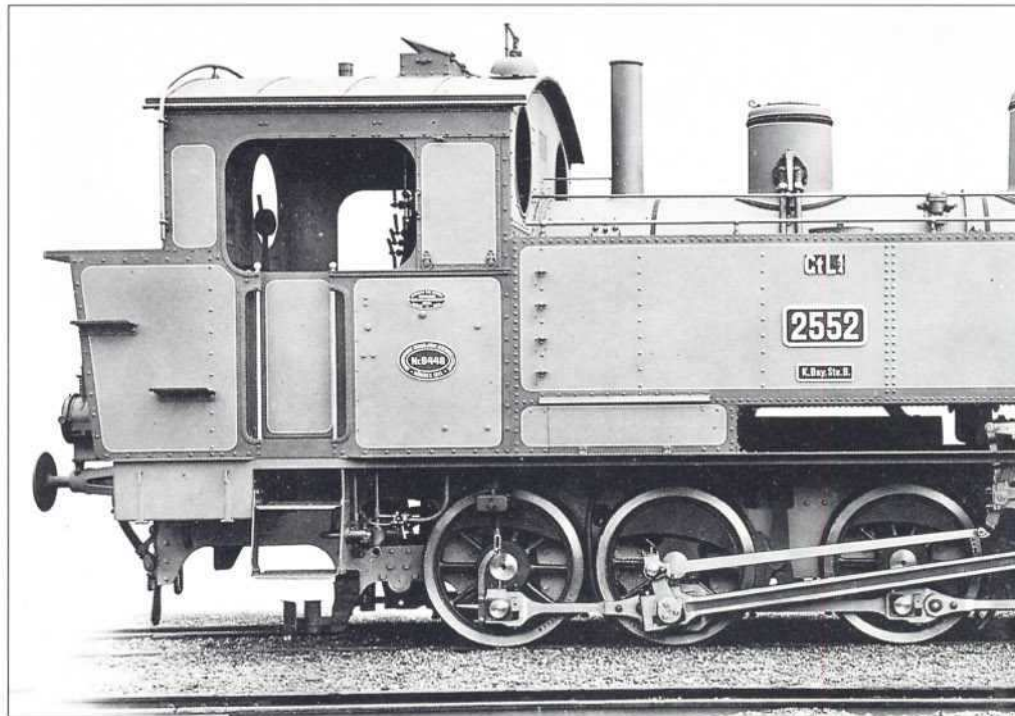
Teilabonnements:

9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,— Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,—
(Ausland + DM 12,— Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,—, Ausland + DM 6,— Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,— Portoanteil)

Postgirokonto München Nr. 57199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Fer press
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Arbeitspferde

Drei Loks waren nach Kriegsende auf dem Gebiet der DDR verblieben, da sie wegen unterbrochener Schienenwege ihr Heimat-Bw nicht mehr erreichen konnten. Eine wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden bis heute betriebsfähig gehalten und bei zahlreichen Sonderfahrten eingesetzt. Eine weitere steht als Denkmal vor dem Schweinfurter Hauptbahnhof. Die Rede ist von den Maschinen der Baureihe 98⁸⁻⁹. Unser Bericht über diese "Arbeitspferde der Lokalbahnen" beginnt auf Seite 45.



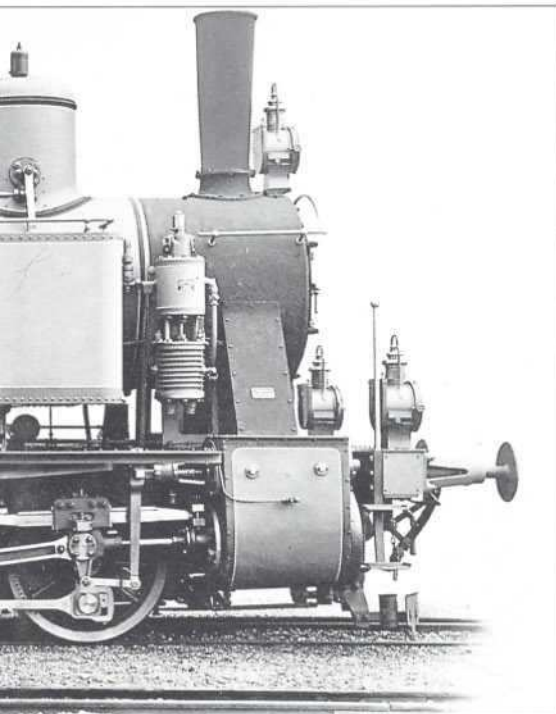
Zu unserem Titelbild:

Mit einem vierachsigen Umbauwagen, einem "Silberling" und einem Mitteleinstiegswagen befindet sich die 211 275 am 14. Juli 1986 bei Obergiesbach auf der Fahrt von Ingolstadt nach Augsburg. Mit der Ablieferung der neuen Dieseldieseltzüge der Baureihe 628.2/928.2 sind auch auf dieser Strecke alle lokbespannten Reisezüge inzwischen durch Triebzüge ersetzt worden. Einen Besuch lohnt diese Bahnlinie aber auch heute noch, denn neben den neuen 628.2/928.2 kommen zwischen Ingolstadt und Augsburg auch die Vorserienfahrzeuge der Baureihen 6280 und 628.1/928.1 zum Einsatz.

Foto: A. Ritz

Inhalt

Das Bahnbetriebswerk Zittau Zwei Spurweiten in einem Bw	6
Französische Deutsche — Deutsche Franzosen Baureihe 44 der DR in Frankreich	14
Die Post fährt mit der Bahn Die bayer. und württ. Bahnpostwagen	22
Neuer Neckarviadukt Spannbeton statt Stahlfachwerk	28
"Gutes noch besser machen" Umbau 624/634	30
Eichenberg—Arenshausen Ab Mai wieder freie Fahrt	34
Deutscher Staatsbahn- wagenverband (Teil 5)	36
Bahn-Notizen	43
Bayer. GtL 4/4 Die Arbeitspferde der Lokalbahnen	45
Typenblatt: württ. T 3	53
Typenblatt: württ. H, Hh	55
1 "Fortsetzung folgt" 58	



Sammlung Dr. Scheingraber



R. Köstner

Paradestück

Noch im Alter von rund 25 Jahren zeichneten sich die Triebwagen der Bau-reihen 624 und 924 durch Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und einen hervorragenden Allgemeinzustand aus. Nichtsdestoweniger entsprachen sie nicht mehr den Anforderungen zeitgemäßer Personenbeförderung. Beratungen über die Zukunft dieser Fahrzeuge führten zunächst zur Modernisierung einer Garnitur. Das ansprechende Ergebnis präsentieren wir auf den Seiten 30/31.

P. Schiebel



Göpfert

Fortschritt

Einen echten Fortschritt in der Gestaltung seiner Bau-sätze hatte der englische Hersteller Model Loco auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorzuweisen. Mittlerweile ist das H0-Modell der preußischen P 2/G 2 bereits im Handel. Was es außer den gegenüber früheren Produkten wesentlich verfeinerten Radsätzen und RP25-Profilen noch an Bemerkenswertem aufzuweisen hat, zeigt und beschreibt unser Autor Peter Schiebel ab Seite 86.

Sonderfahrten und Veranstaltungen

65

Reinhold Barkhoff

Es steht ein Wirtshaus an der Lahn

67

Wettbewerbs-Nachlese

Nachtrag zum 2. Wettbewerb

70

Ein technisches Denkmal im Modell

Illerbrücke bei Kempten (Teil 2)

76

Der Bau unserer Osteranlage (Teil 6)

80

Eine neue preuß. P 2/G 2

86

Tips und Tricks

3 besondere Beladungsmöglichkeiten

89

Gras aus Watte und Vlies

92

Schaufenster der Neuheiten

96

Fachhändler-Adressenseiten

102

Mini-Markt

104

Spätlese

Aufmerksame Leser, vor allem natürlich die passionierten Modellbauer, wissen, daß der 3. Internationale Modellbauwettbewerb des Eisenbahn-Journals bereits vor einiger Zeit angelaufen ist. Trotzdem möchten wir in dieser Ausgabe noch einmal auf den 2. Wettbewerb zurückkommen. Ob aus Platzmangel oder wegen hier und da bedauerlicherweise nicht vollständig druckfähigen Bildmaterials – nicht jede Arbeit konnte in einem eigenen Beitrag gewürdigt werden. Die vielen gelungenen Details der verschiedensten Anlagen und Dioramen veranlaßten uns aber letztendlich, abschließend noch ein Kaleidoskop aus der reichen "Ernte" der Einsendungen zusammenzustellen. Sammeln Sie neue Ideen ab Seite 70.

Achtung!

Einsendeschluß für den Gleisbau-Blitzwettbewerb: 30. Juni 1990



Zwei Spurweiten in einem Bw

Das Bahnbetriebswerk Zittau

Zittau ist eine Kreisstadt im sog. Dreiländereck, wo die Territorien der DDR, der ČSR und Polens aneinandergrenzen. Das ist erst seit 1945 so, als die neue Westgrenze Polens, die Oder-Neiße-Linie, bis vor die Tore Zittaus rückte. Die Grenze zur ČSR, zu Böhmen, erfuhr 1945 keine Korrektur.

Zittau liegt im Südosten der DDR, 243m über dem Meeresspiegel. Es wurde 1238 erstmals als deutsche Siedlung erwähnt. 1255 erhielt der Ort Stadtrecht; er gehörte zu Böhmen. Bereits 1412 von Böhmen losgelöst und der Oberlausitz zugeschlagen, kam die Stadt nach dem Prager Frieden 1635 engültig zu Sachsen. Im Siebenjährigen Krieg ist sie 1757 von den Österrei-

chern eingäschert worden.

Die Eisenbahn erreichte Zittau im Juni 1848 mit der Strecke Löbau – Oberoderwitz – Zittau, die noch von der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn erbaut worden ist. Von Zittau aus baute die Zittau-Reichenberger Eisenbahn die Strecke nach Reichenberg, dem heutigen Liberec, ins Böhmisches. Alle weiteren von Zittau ausgehenden Strecken mit Ausnahme der nach Görlitz sind bereits durch die Sächsische Staatsbahn gebaut worden, die sowohl die Sächsisch-Schlesische als auch die Zittau-Reichenberger Eisenbahn übernahm.

Bereits 1847 war in Zittau eine massive Lokomotivremise errichtet und mit Zinkblech gedeckt

worden. Ein Vorheizraum ergänzte das Gebäude. In einem Wasserstationsgebäude mit eigenem Brunnen hatten zwei Wasserpumper dafür zu sorgen, daß das Wasserreservoir gefüllt war. Ein Jahr später besorgte eine kleine Dampfmaschine das Füllen des Wasserbehälters. Ein "Coaks-Schuppen" wurde errichtet, und an der auf dem Bahnhof befindlichen Maschinenwerkstatt fanden Veränderungen statt. Den Bahnhof selbst mußte man erweitern, um auch der Zittau-Reichenberger Eisenbahn Platz zu schaffen. Im Jahre 1858 ist auf der Ostseite des Bahnhofs eine neue Lokomotivremise erbaut worden, die auch eine Drehscheibe erhielt. 1867 baute die Königlich Sächsische Staatsei-



Bild 2: Der Lokschuppen für die Schmalspurlokomotiven ist zweistöckig und hat vor der Einfahrt in jedem Gleis eine Untersuchungsgrube. Vor dem Schuppen stehen die Einheitslokomotiven 99 731 und 99 760 einsatzbereit; die 99 757 rangiert an der Rollwagengrube.

Bild 1: Im Bw Zittau werden die Schmalspurlokomotiven aus dem Hochbunker bekohlt, eine für Schmalspurbahnen einmalige Einrichtung. Die Normalspurlokomotiven werden in Zittau mit dem Kran bekohlt.

senbahn neben der Remise der Zittauer-Reichenberger Eisenbahn eine neue Remise. Ein neues Heizhaus (Lokschuppen) mit 16 Ständen ist 1875 genehmigt und erbaut worden. 1876 nahm man es in Betrieb und konnte nun die alte Lokomotivremise an der Ostseite des Bahnhofes abreißen. Der zweigleisige Schuppen für die Schmalspurlokomotiven, wie er heute noch in Betrieb ist, entstand 1910.

Zittau ist ein Bahnbetriebswerk mittlerer Größe, das nie "aus der Mitte" heraus fuhr. Es bediente das Streckennetz der Oberlausitz. Das waren im wesentlichen Strecken, die nach Norden führten. Das Zittauer Gebirge im Süden der Stadt war nur mit der Schmalspurbahn zu erschließen, die im November 1890 eröffnet wurde. Schon sechs Jahre früher war von Zittau aus eine Schmalspurbahn ins schlesische Markersdorf über Reichenau eröffnet worden. In einem Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich vom Jahre 1898 war die Verlängerung der Bahn bis ins böhmische Friedland (heute Frýdlant) vereinbart worden. Grenzbahnhof war Hermsdorf (heute Hermanice). Die Oder-Neiße-Grenze bewirkte, daß der größte Teil der Strecke über polnisches Gebiet führte. (Reichenau wurde polnisch und heißt heute Bogatynia.) Am 22. Juni 1945 fuhr der letzte Zug von Zittau nach Reichenau.

Die ČSD haben nach mehrfachen Unterbrechungen den Verkehr zwischen Hermanice und Frýdlant Anfang 1976 endgültig eingestellt. Leistungen ins Böhmische, in die ČSR, werden von Zittau aus heute von den ČSD gefahren, die den Personenverkehr nach Liberec mit einer bunten Treibwagengarnitur bewältigen. Der Schnellzug Leipzig – Kosice, der über Zittau und Liberec führte, soll künftig seinen Laufweg über Bad Schandau und Děčín nehmen. Die Strecke Zit-

tau – Reichenberg (Liberec) gehörte früher der Sächsischen Staatsbahn. Die noch heute als Nebenbahn (15t Achsfahrmasse) betriebene Strecke Zittau – Mittelherwigsdorf – Großschönau – Seifhennersdorf – Eibau (KBS 250) führt wie eh und je über böhmisches Gebiet und

durch den Bahnhof Varnsdorf (früher Warnsdorf). Die KBS 241 Zittau – Görlitz, eine einst von der Preussischen Staatsbahn gebaute und betriebene Strecke, überquert bei Hirschfelde die Neiße und verläuft bis kurz vor Hagenwerder auf polnischem Gebiet. In beiden Fällen

Bild 3: Streckenskizze der Oberlausitz. Diese Bahnlinien werden von Lokomotiven des Bahnbetriebswerks Zittau befahren. **Quelle:** DR-Kursbuch

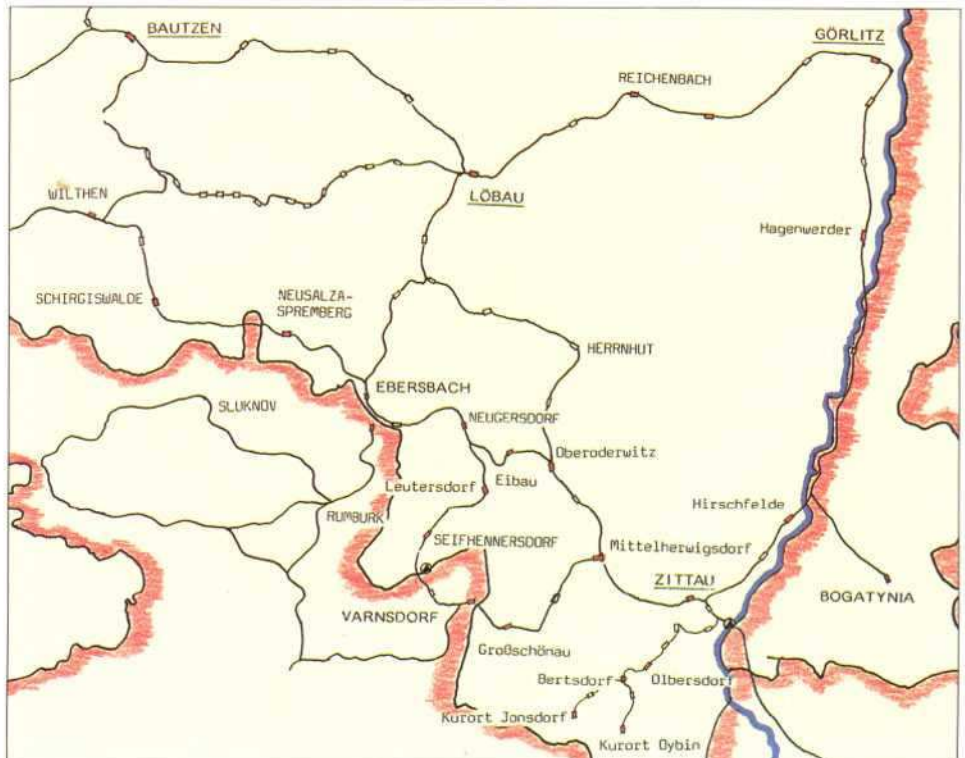






Bild 4 (links oben): Wenn die 99 4532, die "Hofdame" von Zittau, zum Auswaschen oder im Raw ist, muß eine der Streckenlokomotiven den Rangierdienst übernehmen. Hier rangiert die 99 757.

Bild 5: Keine alltägliche Aufnahme: drei Einheitslokomotiven der Baureihe 99.73-76 am 5. April 1990 vor dem Schmalspur-Lokschuppen des Bw Zittau.

Bild 6 (oben): Die Einheitslokomotiven unterscheiden sich von den Babelsberger Neubaulokomotiven durch den im Rauchkammerscheitel liegenden Vorwärmer. Die 99 731 ist die zweite Maschine aus der Serie der 750-mm-Schmalspurlokomotiven.

Bild 7: Die Anordnung des Druckluft-Läutewerks Bauart Knorr ist nicht einheitlich. Im Gegensatz zur 99 731 ist es bei der 99 760 links neben dem Schornstein angeordnet.





Bild 8: Von der Lokdienstleitung des Bw Zittau aus können das Bw-Gelände und ein Teil des Bahnhofsvorfelds überblickt werden.



Bild 9: Hinter dem Ringlokschuppen befindet sich die Zufahrt zum Schmalspur-Lokschuppen mit den beiden Untersuchungsgruben und einem Wasserkran.

Bild 12: Gleisplan des Bahnbetriebswerks und des Güterbahnhofs Zittau.

Zeichnung: M. W.

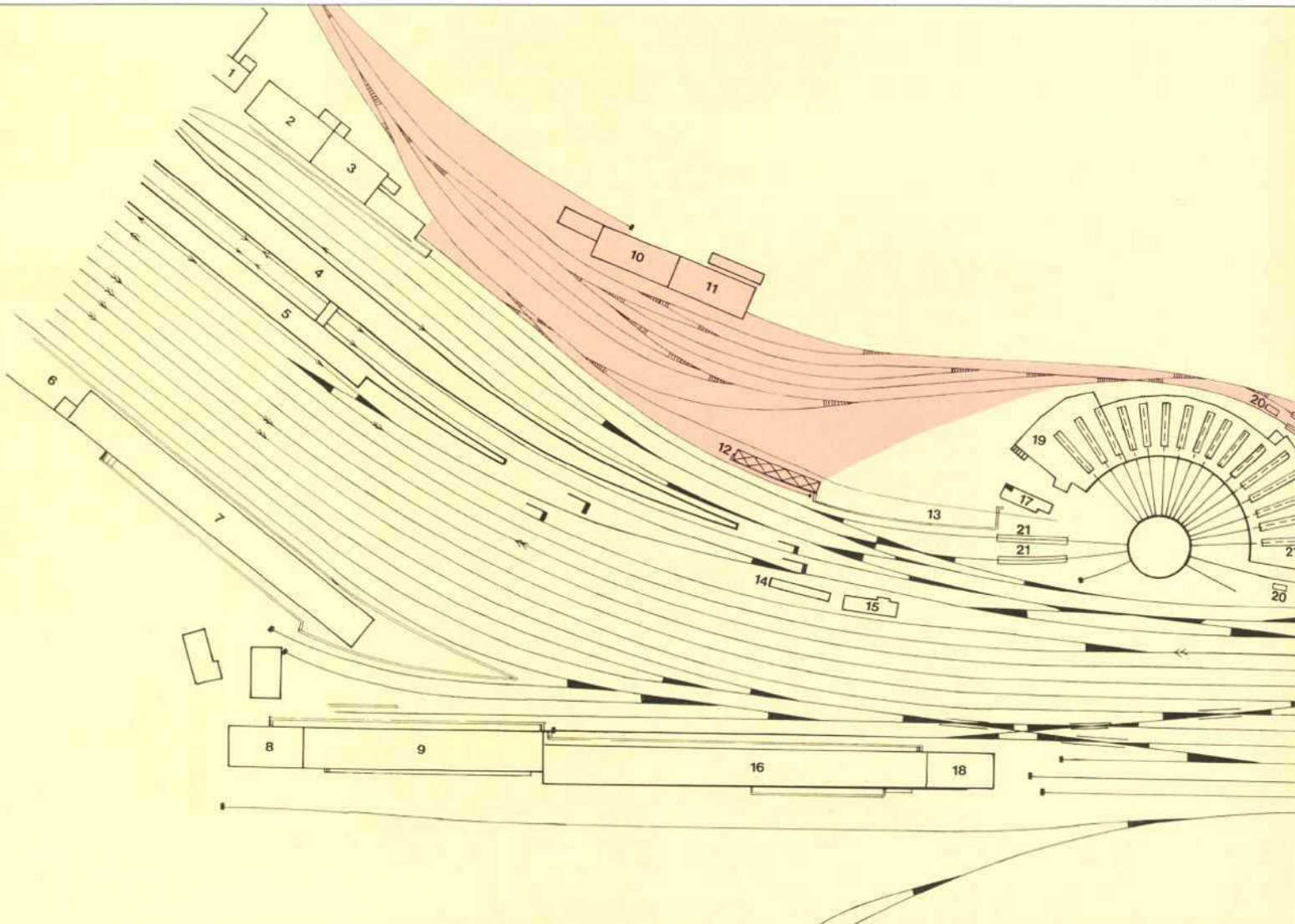




Bild 10: Der Ringlokschuppen ist heute ausschließlich den Diesellokomotiven vorbehalten. Die sechssachsige 118 260 wird für die nächste Fahrt vorbereitet.



Bild 11: Die bestens gepflegte und voll betriebsfähige 52 8195 ist Heizlokomotive im Bw Zittau. Die letzte L 7 (früher L 4 = Hauptuntersuchung) bekam sie am 30. September 1986, die letzte L 5 (Zwischenausbesserung) am 27. Oktober 1987.

- | | |
|---|--|
| 1 Post | 17 Elektrowerkstatt |
| 2 Sanitätsstelle | 18 Zugabfertiger |
| 3 Gebäude, gehört zum Bf Zittau (Archiv u. a.) | 19 Lokschuppen |
| 4 Bahnsteig | 20 Wasserkran |
| 5 Bahnsteig | 21 Kanal |
| 6 Rampe | 22 Lokleitung |
| 7 Güterboden | 23 Verwaltung Bahnbetriebswerk |
| 8 VEB Deutrans | 24 Außenstelle Starkstrommeisterei Bautzen |
| 9 Güterboden | 25 Lokschuppen Schmalspur |
| 10 Bw-Tischlerei | 26 TA (techn. Anlagen, Schlosserwerkstatt) |
| 11 BWW Löbau, Außenstelle des Betriebswagenwerkes | 27 Rollwagengrube |
| 12 Dieseltankstelle und Tanklager | 28 Sandlager |
| 13 Lokübergabe (Verladestelle) Schmalspur | 29 Schlackensumpf |
| 14 Lager | 30 Eisenbahn-Drehkran |
| 15 Stellwerk | 31 zur Bekohlung von Hochbunker Kohlebansen und Normalspurbahn; Kohleladegleis |
| 16 Güterboden | 32 Aufenthaltsraum |

