



**Eisenbahn
JOURNAL**

**Modellbahn-
Bibliothek II/98**

B 30872 F
ISBN 3-89610-027-0

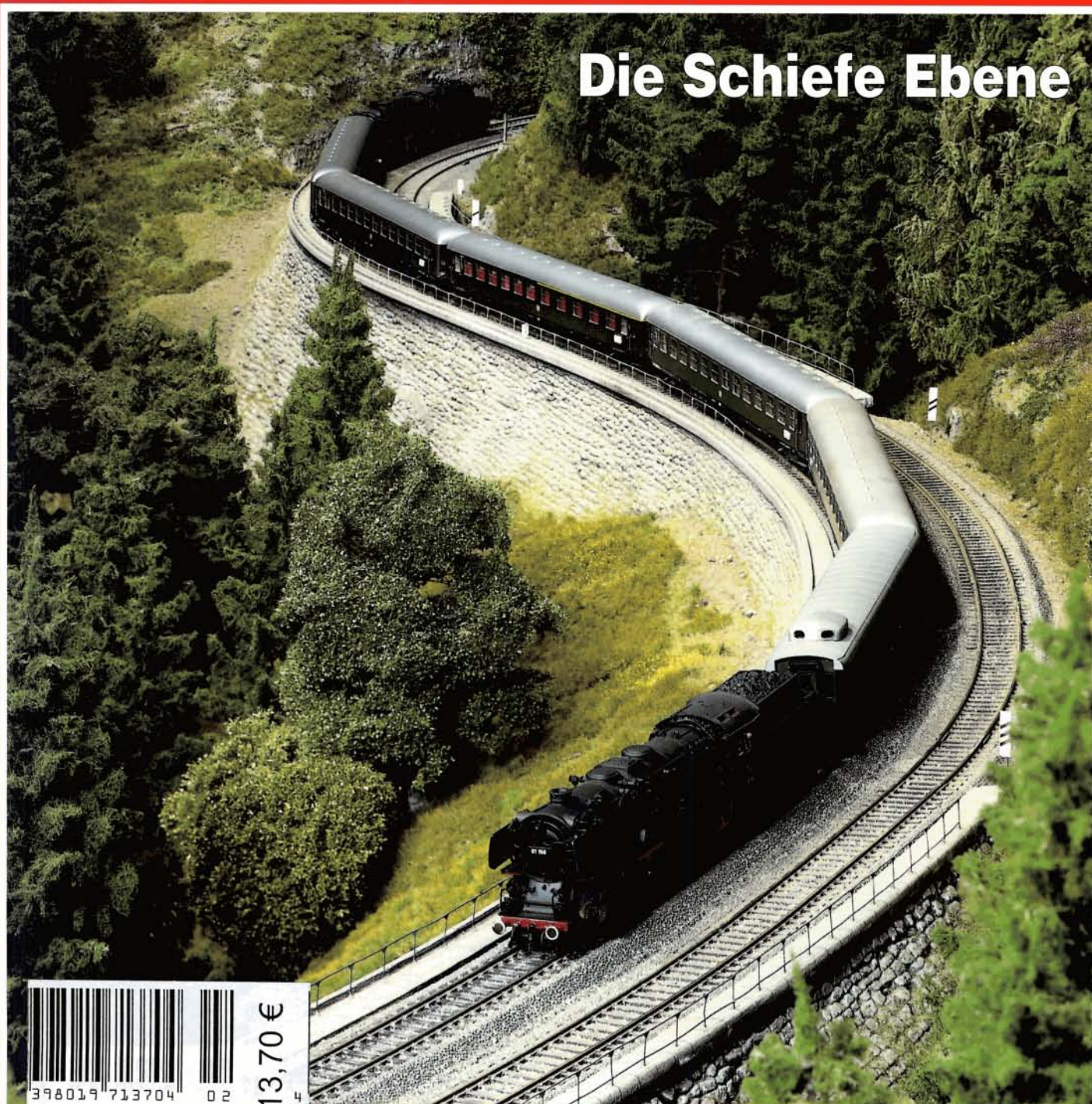
DM 26,80 • sfr 26,80 • S 200,-- • lfr 576,-- • hfl 33,50

Josef Brandl
Dieter Schubert
Wolfgang Spenger

Super Teil VIII

Modellbahnanlagen

Die Schiefe Ebene



13,70 €

tNo 56802

(Füllseite)

Inhalt

	Seite		Seite
Vorwort	6	Am Block Streitmühle	47
Einleitung	8	Der spektakulärste Abschnitt	62
Die Ludwigs-Süd-Nordbahn	10	Bahnhof Marktschorgast	78
Eine Idee nimmt Gestalt an	16	Das Deutsche Dampflok-Museum	95
Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg	22	Quellen / Impressum	95

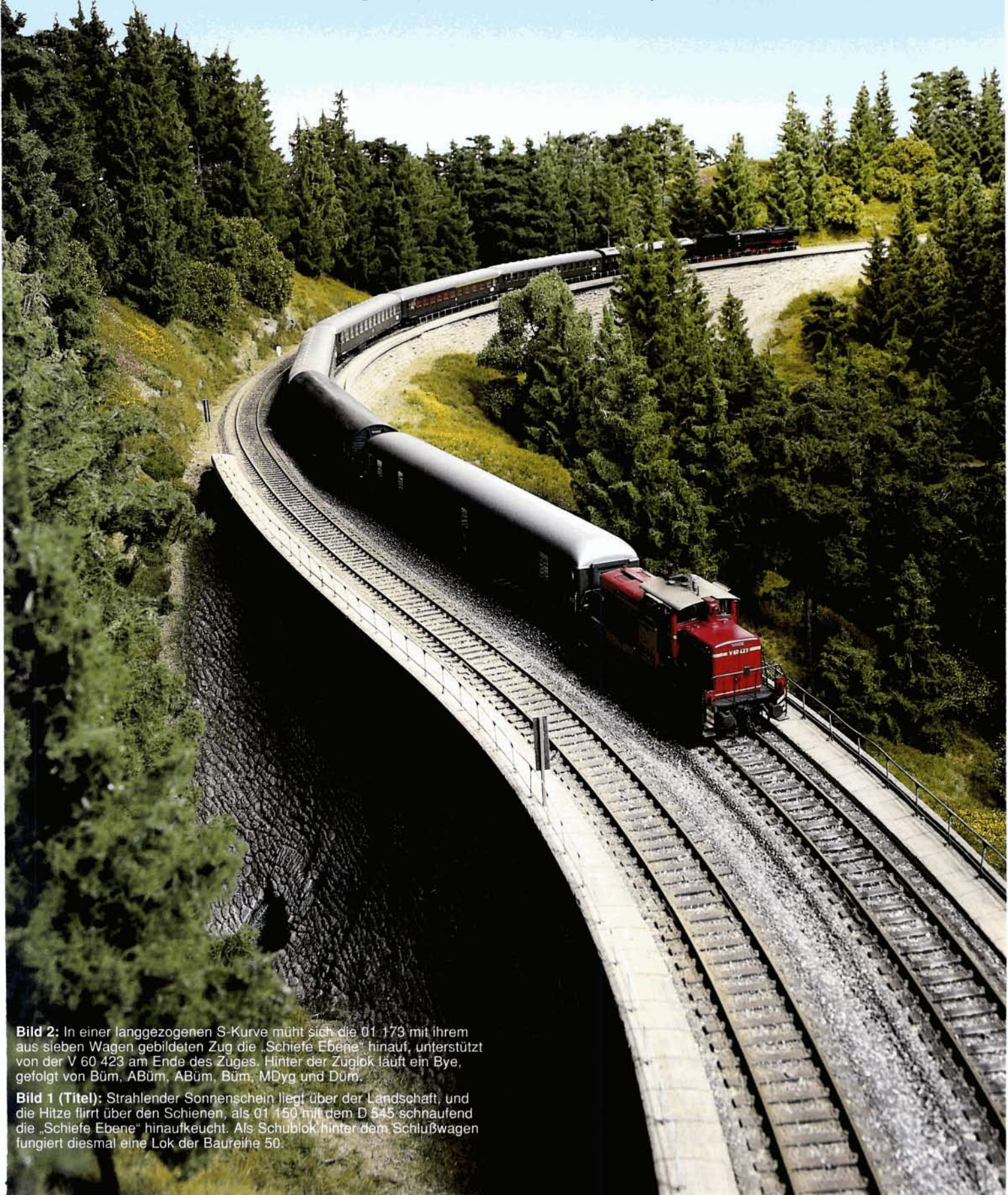


Bild 2: In einer langgezogenen S-Kurve müht sich die 01 173 mit ihrem aus sieben Wagen gebildeten Zug die „Schiefe Ebene“ hinauf, unterstützt von der V 60 423 am Ende des Zuges. Hinter der Zuglok läuft ein Bye, gefolgt von Büm, ABüm, ABüm, Büm, MDyg und Düm.

Bild 1 (Titel): Strahlender Sonnenschein liegt über der Landschaft, und die Hitze flirrt über den Schienen, als 01 150 mit dem D 545 schnaufend die „Schiefe Ebene“ hinaufkeucht. Als Schublok hinter dem Schlußwagen fungiert diesmal eine Lok der Baureihe 50.

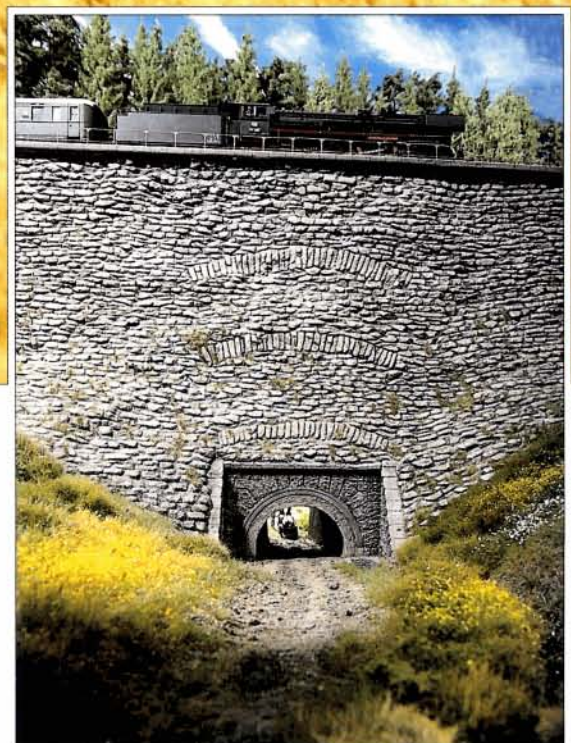
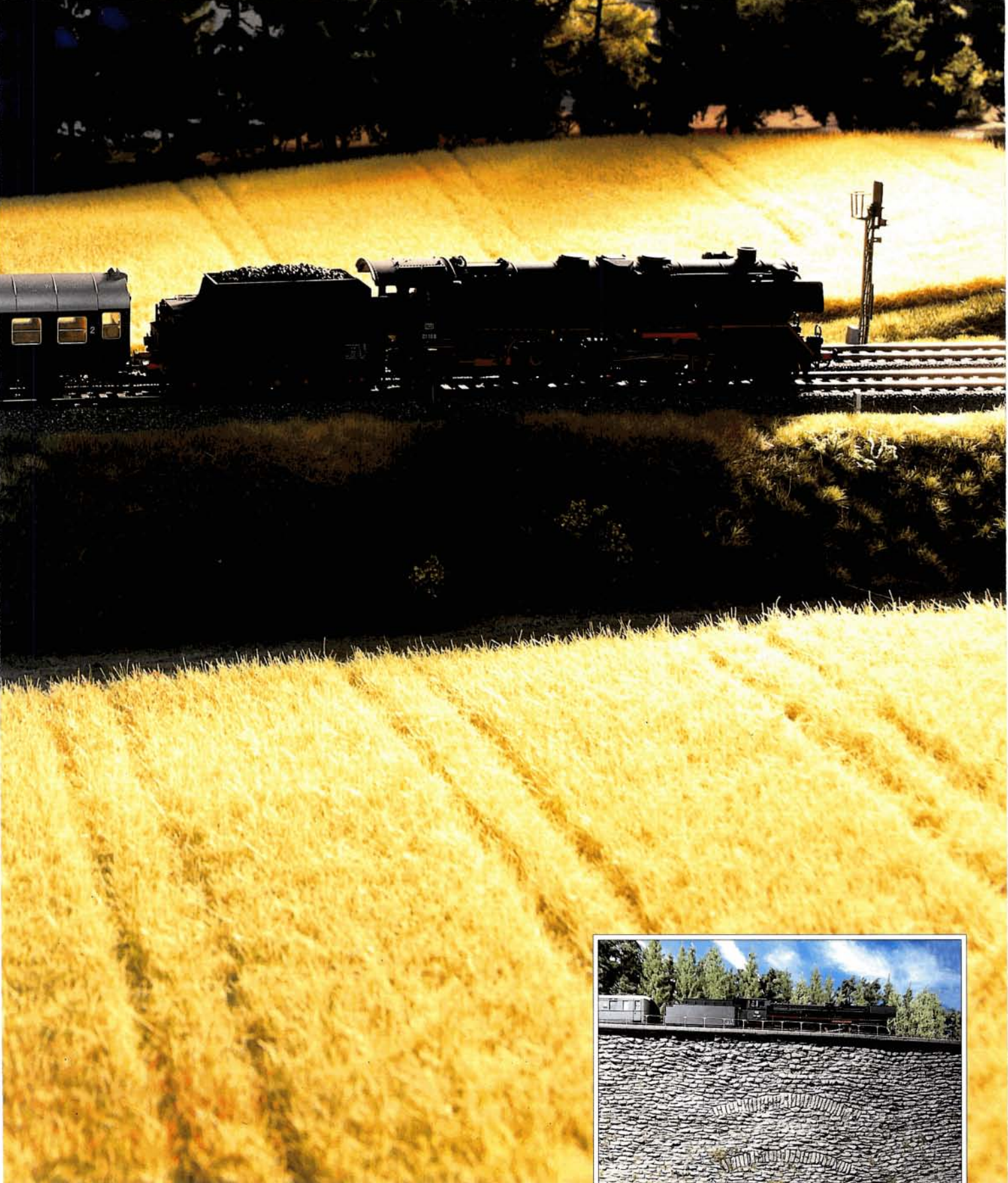


Vorwort

Eine wirkliche Super-Modellbahnanlage im doppelten Sinne entstand mit der Nachbildung des spektakulärsten Streckenabschnitts der Ludwigs-Süd-Nordbahn, der legendären Steilrampe „Schiefe Ebene“ am Rande des Fichtelgebirges von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorgast: einmal als eine allen Besuchern zugängliche riesige Demonstrationsanlage des Deut-

schen Dampflokomotiv-Museums (DDM) im oberfränkischen Neuenmarkt mit einem weitgehend vorbildentsprechenden Fahrbetrieb; zum anderen durch ihre exzellente Konzeption, Bauausführung, Gleisführung und Gestaltung, die von dem durch zahlreiche andere Modellbahnanlagen bekannten Modellbauer Josef Brandl im Auftrag des DDM ausgeführt wurde.

Wir freuen uns ganz besonders, den zahlreichen interessierten Leserinnen und Lesern des Eisenbahn-Journals diese wirklich einmalige Anlage mit ihren unzähligen technischen und gestalterischen Highlights im Jahre des 150. Jubiläums des Streckenabschnitts Neuenmarkt – Hof exklusiv in Wort und Bild vorstellen zu können. Erstmals lassen sich mit dieser Modellbahn-



Bibliothek-Ausgabe aus der Reihe „Super-Modellbahnanlagen“ die Eindrücke eines Besuchs im Deutschen Dampflokomotiv-Museum dauerhaft konservieren und beliebig wiederholen.

In diesem Sinne wünschen wir allen Lesern gute Unterhaltung und Entspannung bei der Lektüre.

Ihr Hermann Merker Verlag

Bild 3: Wie ein chinesischer Scherenschnitt wirkt die 01 168 mit dem P 1857, die hier im Gegenlicht auf ihrer Fahrt nach Neuenmarkt-Wirsberg abgelichtet wurden.

Bild 4: Erdrückend wirkt die hoch aufragende Wand der Stützmauer auf den Wanderer, während oben der E 575, mit einer Dampflokomotive als Zuglok, seinem nächsten Ziel Marktschorgast entgegenstrebt.

Einleitung

Wenn dem interessierten Eisenbahnfreund heute die Möglichkeit gegeben ist, den längst der Vergangenheit angehörenden Dampflokbetrieb über die „Schiefe Ebene“ mit all seinen Besonderheiten einschließlich des Einsatzes der Schiebelokomotiven noch einmal im Modell erleben zu können, so verdankt er das vor allem einer Initiative des Deutschen Dampflokomotiv-Museums in Neuenmarkt. Zahlreiche Besucher des DDM äußerten in den vergangenen Jahren den Wunsch, in den Räumen des Museums auch eine Modellbahnanlage besichtigen zu können, wie es in verschiedenen anderen Museen (Verkehrsmuseen Nürnberg und Dresden, Deutsches Museum München) bereits ein liebgewordener Brauch ist.

Dieser Wunsch gab aber auch den Anstoß zu der Überlegung, daß es mit einer Modellbahnanlage mit irgendeinem – oder auch keinem – Thema in den Räumen des Deutschen Dampflokomotiv-Museums nicht getan ist, sondern daß an dieser historischen Stelle des ehemaligen Bahnbetriebswerkes, in dem u.a. auch die Schiebelokomotiven für den Einsatz auf der „Schiefen Ebene“ stationiert waren, ein spezielles und mit dieser Umgebung eng verbundenes Thema ins Modell umgesetzt werden sollte.

Für sehr viele Eisenbahnfreunde in nah und fern ist das Deutsche Dampflokomotiv-Museum eine erste Adresse bezüglich historischer Eisenbahnfahrzeuge. Weniger bekannt ist aber die Tatsache, daß in Neuenmarkt-Wirsberg unweit des Museums die als „Schiefe Ebene“ bekannte Steilrampe über das Fichtelgebirge ihren Anfang nimmt. Aufgrund ihrer gewaltigen Kunstbauten steht dieser gesamte Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Marktschorngast unter Denkmalschutz. Ein inzwischen eingerichteter Wanderweg entlang der Rampe, an dem zahlreiche Merktafeln die Besonderheiten der Steilrampenstrecke erläutern, erlaubt dem Besucher auf einer Wegstrecke von etwa zwei bis drei Stunden die Besichtigung dieses geschichtsträchtigen Streckenabschnitts.

So fiel folgerichtig auch die Entscheidung über den Bau, die Thematik und die Aufstellung einer Modelleisenbahnanlage im DDM zugunsten des Themas Steilrampe „Schiefe Ebene“. Dieses spektakuläre Teilstück der Strecke Nürnberg – Hof zeigt im Maßstab 1:87 dem Besucher zum einen die Streckenführung mit den markantesten Punkten und Kunstbauten, zum anderen aber sind vor allem die speziellen Bedingungen des Fahrbetriebs über die „Schiefe Ebene“ dargestellt, wie er einst, vom Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg ausgehend, auf der Steilrampe zum Alltag gehörte.

Damit war der Startschuß gegeben für den Bau einer Modellbahn-Anlage, die neben der modellbahnerischen Umsetzung der



geforderten Kriterien auch noch eine derartige Vielzahl von kleinen Details und Szenen aufweist, daß der Besucher selbst nach Stunden der Betrachtung immer wieder etwas Neues entdecken und bestaunen kann. Der Modell-Fahrbetrieb lehnt sich an die Fahrpläne und Vorschriften des Vorbildes an, wobei der Schiebedienst über die Steilrampe mit ihren technischen Besonderheiten im Vordergrund steht.

Mit dem Bau der Modellanlage dieser Steilstrecke wird auch den Erbauern des Vorbilds, an ihrer Spitze Ingenieur Friedrich

August Pauli, ein bleibendes Denkmal gesetzt und all ihrer Mühen, ihrer Arbeit und ihrer Schwierigkeiten und deren Überwindung in Bewunderung und Ehrfurcht gedacht. Eine Zweckbestimmung einer Modellbahnanlage, wie sie letztlich schöner nicht sein kann!

Diesem besonderen Charakter trägt auch diese Beschreibung der Anlage Rechnung, indem nicht, wie sonst allgemein üblich, lediglich der Werdegang vom Unterbau über Gleisplan und -verlegung, Geländegestaltung usw. bis zum Fahrbetrieb erläutert

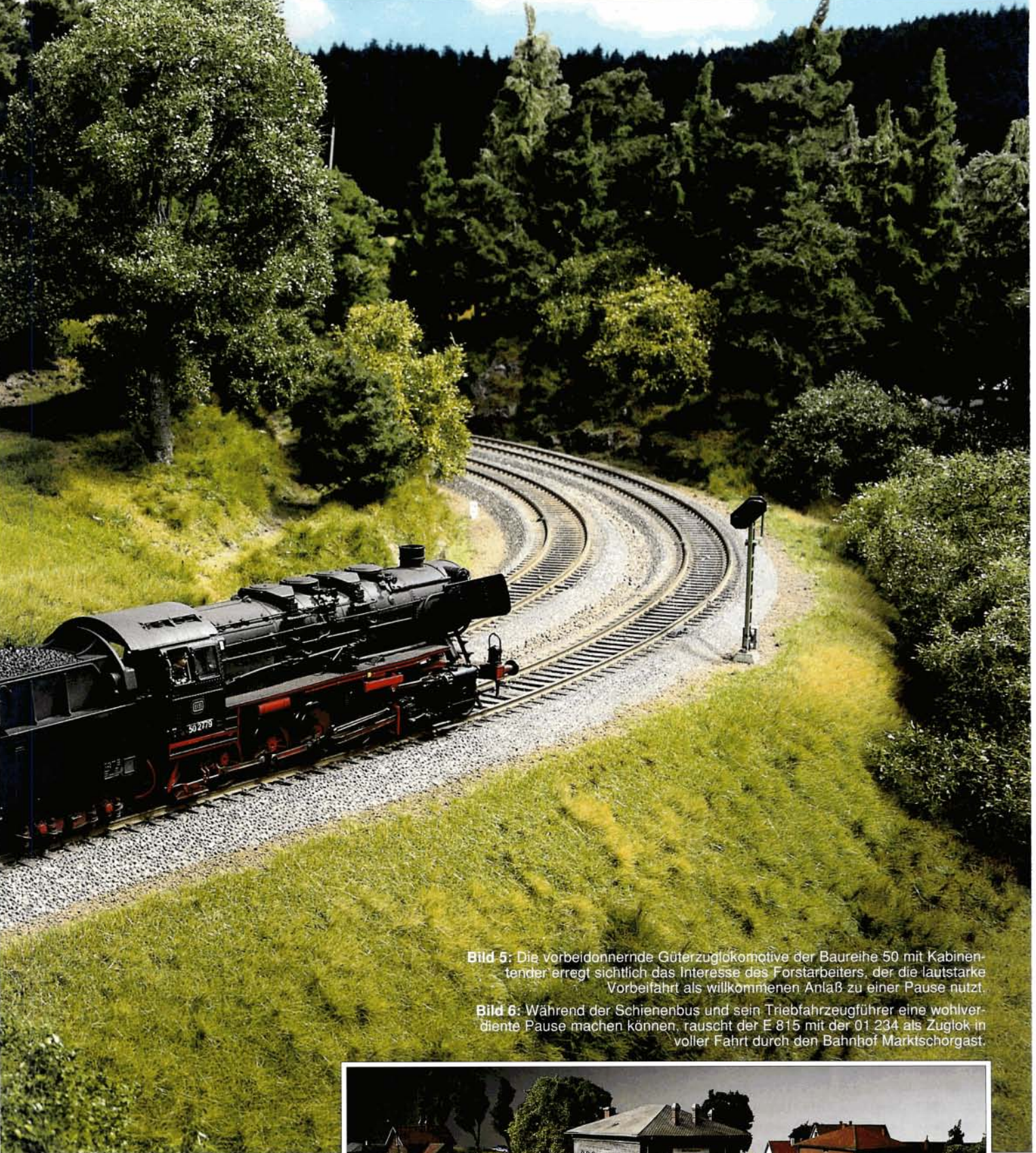
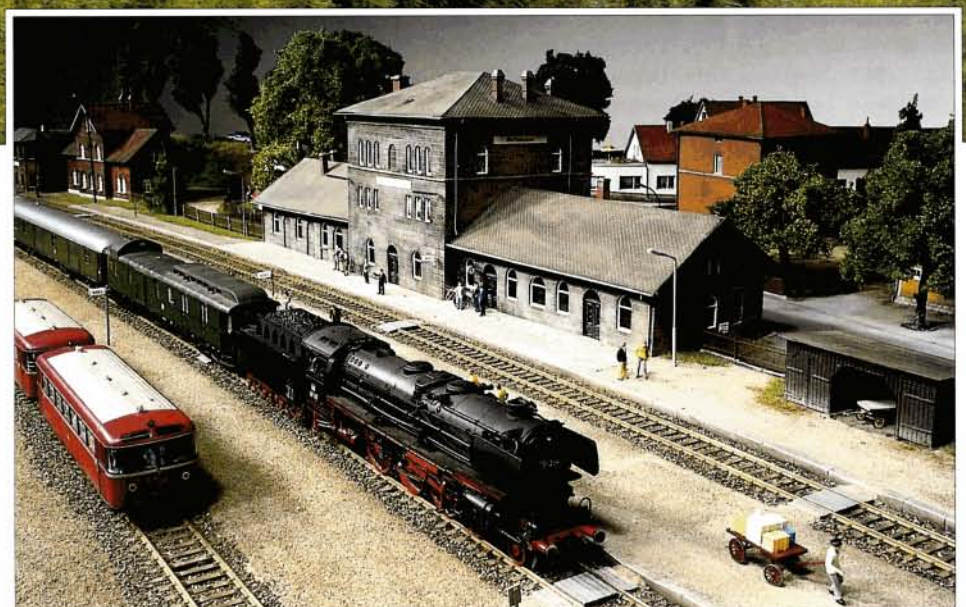


Bild 5: Die vorbeidonnernde Güterzuglokomotive der Baureihe 50 mit Kabinentender erregt sichtlich das Interesse des Forstarbeiters, der die lautstarke Vorbeifahrt als willkommenen Anlaß zu einer Pause nutzt.

Bild 6: Während der Schienenbus und sein Triebfahrzeugführer eine wohlverdiente Pause machen können, rauscht der E 815 mit der 01 234 als Zuglok in voller Fahrt durch den Bahnhof Marktschörgast.



wird. Vielmehr erlebt der Leser eine fiktive Fahrt über die „Schiefe Ebene“ und erfährt dabei im Rahmen der einzelnen Geländeabschnitte alles Wissenswerte. Die Fülle des Bildmaterials veranlaßte den Verlag, die für den Bau des Modells notwendigen Arbeitstechniken, die Materialauswahl, speziellen Verfahrensweisen, Tips und Kniffe in einer gesonderten Ausgabe der Reihe „1x1 des Anlagenbaus“ darzustellen. In diesem Sinne: „Bitte einsteigen und Türen schließen“ zur Fahrt über die „Schiefe Ebene“!



Bild 7: 1846 erreichte der erste Zug von Bamberg kommend den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg. An der Talstation der Steilrampe nach Marktschorgast wurde hier eine Lokstation errichtet, deren Anlagen auf dieser Aufnahme vom Mai 1973 hinter der 001 088 (mit E 658 nach Bamberg) zu erkennen sind.

Bild 8: 050 599 mit Güterzug nach Hof nimmt Anfang der siebziger Jahre in Neuenmarkt-Wirsberg die „Schiefe Ebene“ in Angriff. Die Lok hat gerade die Überführung der Staatsstraße 2163 passiert.
Abb. 7 und 8: J. Nelkenbrecher

Die Ludwigs-Süd-Nordbahn

Historischer Rückblick

Bereits kurz nach Aufnahme des ersten Eisenbahnbetriebes in Deutschland reifte im damaligen Königreich Bayern der Plan, eine durchgehende Eisenbahnverbindung als Staatsbahn zwischen Lindau am Bodensee und dem nördlichen Grenzübergang zum Königreich Sachsen bei Hof zu schaffen. Mit diesem kühnen Vorhaben, für das zur damaligen Zeit keinerlei Vorbild bekannt war, betrat die bayerische Regierung völliges Neuland; diese Verbindung zwischen Lindau und Hof sollte die längste zusammenhängend geplante Bahnlinie Bayerns werden.

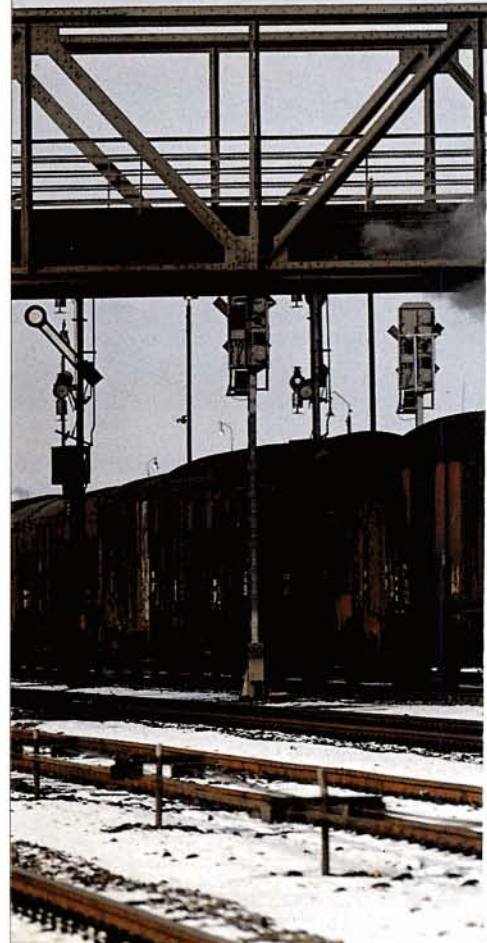
Am 14. Januar 1841, also nur drei Jahre nach Eröffnung der ersten Ferneisenbahnstrecke von der alten Handelsmetropole Leipzig nach der Residenzstadt Dresden, schloß Bayern mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Anhalt einen Vertrag, der den Bau einer durchgehenden Eisenbahnlinie von Nürnberg über Hof nach Leipzig zum Inhalt hatte. Bereits ein halbes Jahr später, am 1. Juli 1841, nahm die königliche Eisenbahn-Commission in Nürnberg ihre Arbeit unter der administrativen Leitung des Staatsbediensteten im gehobenen Dienst Franz Joseph Düring auf. Die technische Leitung oblag für den nördlichen Abschnitt von Nürnberg nach Hof Paul Camille Denis, für den südlichen Abschnitt nach Lindau im Bereich Nürnberg – Augsburg zeichnete Friedrich August Pauli verantwortlich, der nur ein Jahr später nach dem Ausscheiden von Denis die Bauleitung der gesamten Strecke übernahm.

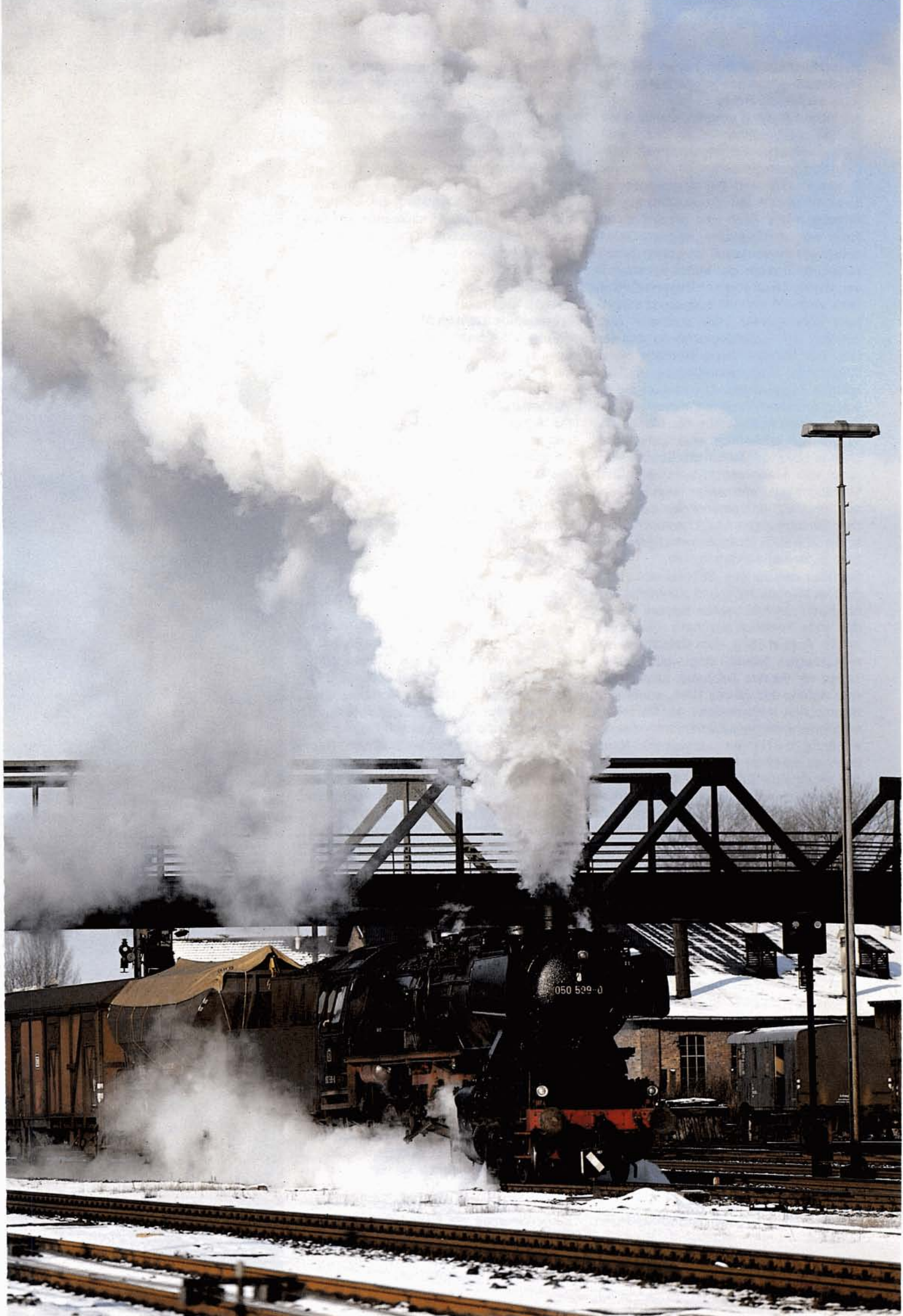
Für die Bauausführung war die auf bayerischem Territorium liegende Strecke von Augsburg bis Hof in insgesamt zwölf Sektionen unter der jeweiligen Leitung eines verantwortlichen Ingenieurs aufgeteilt. Der

sich nach Süden anschließende Abschnitt Augsburg – Lindau lag bereits auf württembergischem Territorium und entstand unter Leitung der dort Verantwortlichen. Die Abschnitte Lindau – Nürnberg sowie Nürnberg – Bamberg brachten infolge des relativ ebenen Geländeprofiles keine größeren Probleme und Schwierigkeiten bei der Planung und dem Bau der Strecke, wesentlich anders dagegen stellte sich der Abschnitt nach Hof über das Fichtelgebirge dar. Für ihn war ausschließlich die Nürnberger königliche Eisenbahn-Commission verantwortlich.

Hier mußte die Bahnstrecke über den Kamm des Fichtelgebirges geführt und die Wasserscheide zwischen Rhein und Elbe überwunden werden. Obwohl das Fichtelgebirge nur zu den Mittelgebirgen gerechnet werden kann, erwies sich dieser Höhenzug speziell für den Eisenbahnbau und dessen technische Möglichkeiten des vorigen Jahrhunderts teilweise als recht problematisch und sogar tückisch. Die Forderungen nach ausschließlicher Bewältigung aller sich in den Weg stellenden Hindernisse mit einem reinen Adhäsionsbetrieb, die immer wieder Grund für lange Diskussionen mit unterschiedlichen Ergebnissen gaben, wurden schließlich im Erlaß des Eisenbahn-Dotationsgesetzes vom 25. August 1843 endgültig festgeschrieben. Die im Rahmen der Diskussionen vorgetragenen Vorstellungen über die mögliche Einrichtung eines Pferdebahnabschnitts über das Fichtelgebirge lehnte König Ludwig I. kategorisch ab.

Wie zu damaligen Zeiten im Eisenbahnbau allgemein üblich, wurden mehrere Varianten der Trassierung untersucht und miteinander verglichen. Am einfachsten erschien natürlich die Ausnutzung eines Tales, doch welchen der in Frage kommenden Einschnitte sollte man wählen? Bei näherer Betrachtung erwiesen sich alle Vorschläge





als undurchführbar oder hatten bei einer Realisierung immens kostenaufwendige Kunstbauten zur Folge.

Als letzten Ausweg untersuchten und verglichen die Verantwortlichen des Vorhabens die Streckenführungen unter Zugrundelegung des sogenannten amerikanischen Systems. Während bei der „englischen System“ genannten Bauausführung die Strecke relativ flach und allmählich ansteigt, was allerdings eine geeignete Geländeform voraussetzt, liegt beim „amerikanischen System“ der Vorteil vor allem in den verwendeten engeren Bogenhalbmessern, wodurch sich ein bedeutend schnellerer Höhengewinn unter optimaler Ausnutzung der Geländegestaltung erzielen läßt. Der Nachteil dieser Methode waren langsamere Geschwindigkeiten und begrenzte Zuggewichte. Die versuchsweise vorgenommenen Projektierungen nach diesem System filterten aus der Menge der Vorschläge schließlich eine vielversprechende Lösung, nämlich die Streckenführung von Neuenmarkt-Wirsberg über Marktschorgast und weiter nach Hof heraus, die nach entsprechenden eingehenden Berechnungen und Untersuchungen schließlich auch als kostengünstigste Variante akzeptiert werden konnte.

Der Bau der übrigen Streckenabschnitte ging inzwischen zügig und planmäßig voran. Nach nur drei Jahren Bauzeit konnte das erste Teilstück Nürnberg – Bamberg am 25. August 1844, dem Geburtstag König Ludwigs I., feierlich eingeweiht werden. Lange vor diesem Zeitpunkt, nämlich bereits Anfang des Jahres 1844, wurde vom bayerischen Innenminister der Vorschlag eingebracht, der geplanten Eisenbahnstrecke künftig den Namen „Ludwigs-Süd-Nordbahn“ zu verleihen. Nach längerer Bedenkzeit stimmte der bayerische König Ludwig I. schließlich im April desselben Jahres diesem Vorschlag zu. Im Oktober des Jahres 1844 konnte auch der Betrieb auf dem Abschnitt Donauwörth – Augsburg aufgenommen werden. Das Teilstück Bamberg – Neuenmarkt wurde 1846 in Betrieb genommen. Parallel dazu begannen 1844 auch die Arbeiten an der ersten nach dem amerikanischen System geplanten und trassierten Gebirgsstrecke über das Fichtelgebirge. Als Talstation am Fuße der nicht zu umgehenden Steilrampe war der kleine Ort Neuenmarkt vorgesehen, wo auch die notwendig erscheinenden Schiebelokomotiven stationiert werden sollten.

Lediglich vier Jahre – kein allzugroßer Zeitraum für ein derartiges Bauunterfangen – sollte es noch dauern, bis schließlich die Verbindung Nürnberg – Hof durchgehend befahren werden konnte. Im Jahre 1853 erfolgte schließlich als Abschluß der Arbeiten die Einweihung des letzten Streckenabschnitts in Württemberg zwischen Oberstauffen und Lindau/Bodensee. Damit war nach insgesamt neun Jahren Gesamtbauphase die komplette Ludwigs-Süd-Nordbahn realisiert.

Die Planung und der Bau der von der Landesgrenze bei Hof nach Norden anschließenden Linienführung bis Leipzig war parallel zu den Bestrebungen im Königreich Bayern im Jahre 1841 von der Sächsisch-Bayerischen-Eisenbahn-Compagnie mit dem Abschnitt Leipzig – Altenburg begonnen worden. Nicht erwartete Geländeschwierigkeiten, besonders die Überwindung des tief eingeschnittenen Göltzschtals mit der gewaltigen Göltzschtalbrücke unter Leitung von Professor Schubert, sowie auftretende finanzielle Probleme verzögerten die Fertigstellung der Strecke erheblich. Erst nach Übernahme durch den sächsischen Staat im Jahre 1851 war eine Fahrt von Sachsen durch Bayern zum Bodensee möglich. Damit war 15 Jahre nach der spektakulären Fahrt der „Adler“ von Nürnberg nach Fürth die durchgehende Verbindung vom Bodensee über Augsburg, Donauwörth, Nürnberg nach Bamberg, Hof und weiter zur Messemetropole Leipzig vielbeachtete Wirklichkeit geworden. Allerdings konnte damals noch niemand ahnen, daß im Verlauf dieser Strecke ein Teilstück zu legendärem Ruf avancieren sollte – die Steilrampe zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast, genannt die „Schiefe Ebene“!

Die »Schiefe Ebene«

Die unter der Bezeichnung „Schiefe Ebene“ in die Literatur eingegangene Steilrampe bildet ein Teilstück der Strecke Lichtenfels – Hof, der früheren Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau über Nürnberg nach Hof, weiter zur bayerisch-sächsischen Landesgrenze und von dort nach Leipzig. Sie liegt zwischen den beiden Stationen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast und bildet den eigentlichen Anstieg zur Überquerung des Fichtelgebirges und der Wasserscheide zwischen Saale und Main bzw. letztendlich Elbe und Rhein, die sich zwischen Stammersbach und Münchberg befindet. Unter Ausnutzung der natürlichen Geländegegebenheiten des Streitmühltals wurde die Strecke in Form einer Steilrampe, also nach damaliger technischer Auffassung einer schiefen Ebene, hinauf zum Bahnhof Marktschorgast geführt. Dieser immer noch recht schwierige Streckenabschnitt war nach Ablehnung vieler Vorschläge zur Überschienung des Fichtelgebirges das Ergebnis unzähliger Planungsvarianten und Untersuchungen; er wurde nach seiner Bestätigung in der in Anbetracht der auszuführenden Kunstbauten sehr kurzen Bauzeit von nur vier Jahren von 1844 bis 1848 fertiggestellt.

Am 1. November 1848 konnte dieser Streckenabschnitt feierlich eröffnet und der durchgehende Betrieb zwischen Nürnberg und Hof aufgenommen werden. Der als „Schiefe Ebene“ weithin bekannt gewordene Steilrampenabschnitt beginnt in Neuenmarkt-Wirsberg bei Bahn-Kilometer 74,3, wobei dieser Bahnhof als Talbahnhof fun-

