

Eisenbahn JOURNAL Januar 2002

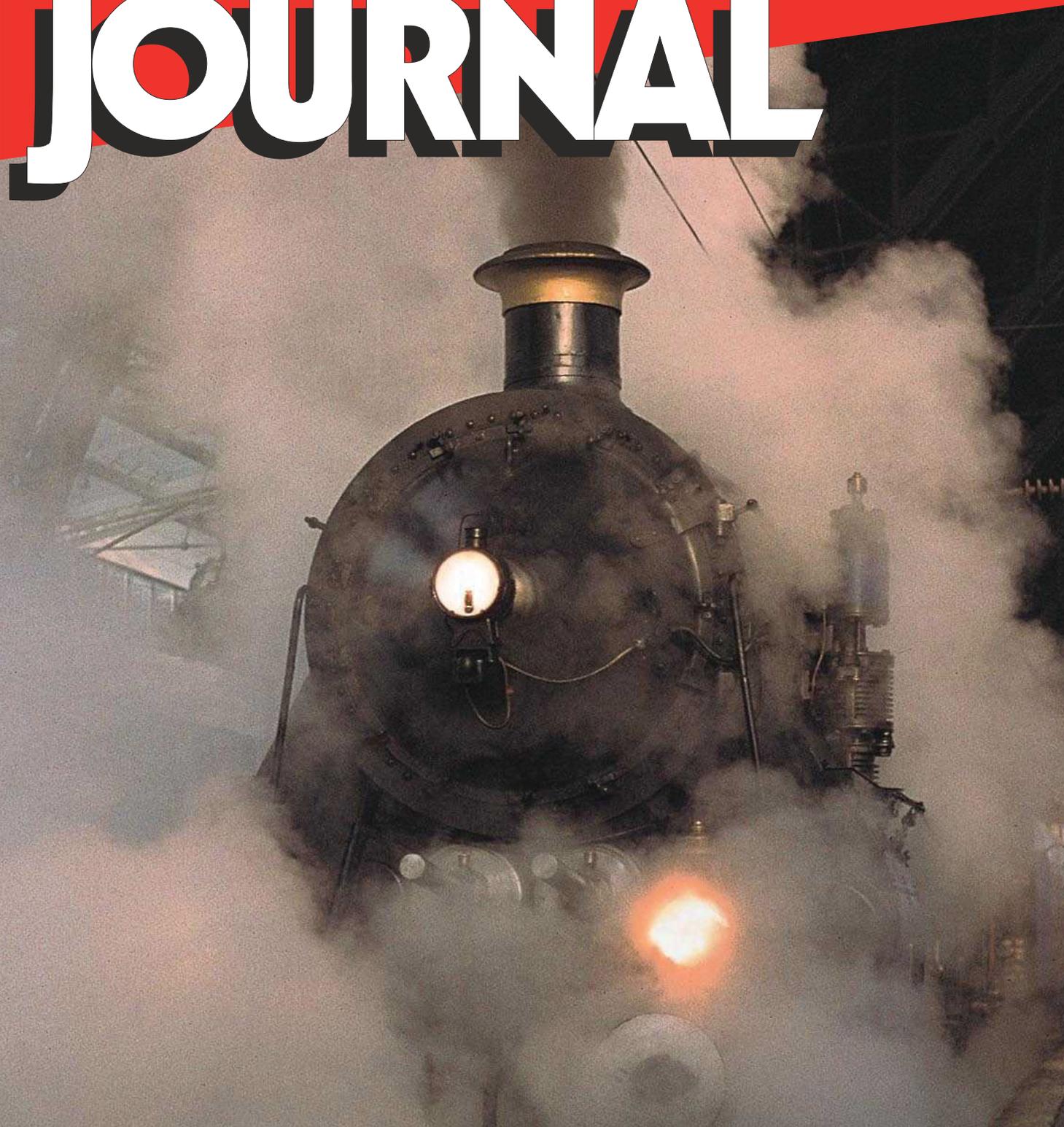
Deutschland DM 14,50 / € 7,41 A: S 116,- / € 8,43 NL: hfl 18,- / € 8,17 L: lfr 354,- / € 8,78 I: Lit 19 000,- / € 9,81 CH: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar

1/2002



Ein Traum in Dampf und Licht:
Bayerische S 3/6 mit RHEINGOLD-Zug in Köln

Vorbild & Modell-Beiträge:
Baureihe 22 von Fleischmann, ET 426 von Brawa



Editorial

Nun ist es soweit – wir haben eine neue Währung! Für uns als Verlag ist der Aufwand bei der Umstellung besonders hoch, um nach dem Jahreswechsel auch alle Computerprogramme in der neuen Währung lauffähig zu haben. Da ist zum einen das Vertriebsprogramm, in dem Ihre eingehenden Bestellungen verarbeitet werden, oder aber die Honorarverwaltung, ganz zu schweigen von der Umstellung sämtlicher Bestellkarten. Und dennoch, trotz des erhöhten Aufwandes wird es bei den Monatsausgaben keine Preiserhöhung wegen des Euro geben! Sie kosten in Zukunft nicht umgerechnete € 7,41, sondern € 7,40. Auch die Modellbahn-Sonderhefte der Rubriken „Super-Anlagen“ und „Anlagenbau&Planung“ bleiben preislich unverändert: Sie kosten entsprechend ihrer Umrechnung € 13,70 (DM 26,80). Bei unseren Sonder- und Special-Ausgaben war eine Preisanhöhung leider unausweichlich. Jedoch werden die angedachten DM 24,80 wegen eines zukünftigen €-Betrages von 12,50 nur bei umgerechneten DM 24,45 liegen.

Für Nachbesteller älterer Ausgaben aller Rubriken wird es nach der Euro-Umstellung jedoch besonders interessant. Bis zu 1 € können sie pro Artikel sparen. Wir haben hier wegen eines runden Euro-Preises fast überall abgerundet – Nachrechnen und Vergleichen zahlt sich also aus! Schließlich werden Sie sich noch fragen, warum es trotz einheitlicher europäischer Währung verschiedene Euro-Preise auf den Titelseiten gibt. Das war auch in der Vergangenheit nicht anders. Wegen des erhöhten Vertriebsaufwandes und der Portokosten ins Ausland kosten diese Ausgaben schon immer etwas mehr als in Deutschland. Alles in allem gibt es in Zusammenhang mit dem Euro also nur Gutes aus Fürstfeldbruck zu vermelden.

Wir freuen uns auf die gemeinsame Währung und wünschen Ihnen besinnliche Weihnachtstage und einen guten Start ins neue Euro-Zeitalter.

Andrea Lauerer,
Vertriebsleitung



Vorbild & Modell: Baureihenporträt und neues Fleischmann-H0-Modell der Baureihe 22, von Konrad Koschinski, ab Seite 8

Inhalt

Vorbild

Impressionen: Ein Wiedersehen mit der S 3/6	6
DR-Umbau der 39er: Die „Reko-P 10“	8
Eine bayerische Lokalbahn, die überlebte: Traunstein-Garching	16
Schnellere Güterzüge über den Brenner: Do the Lokomotion	21
Der Schienenzeppelin: Zigarre mit Propeller	24
Der neue ET 426: Flotter Kurzer	28
Streckenausbau und neue Fahrzeuge in Sachsen: Regionetz Erzgebirge	32
Auf der USA-Route von Chicago nach Los Angeles: Southwest Chief	34

Titel: Impressionistischer Dreiklang zwischen Dampflokomotive, einer S 3/6, „Rheingold“-Wagen und der Bahnsteighalle in Köln Hbf – anno 2000. (Siehe Impressionen auf Seite 6/7). Abb.: Ludwig Rotthowe

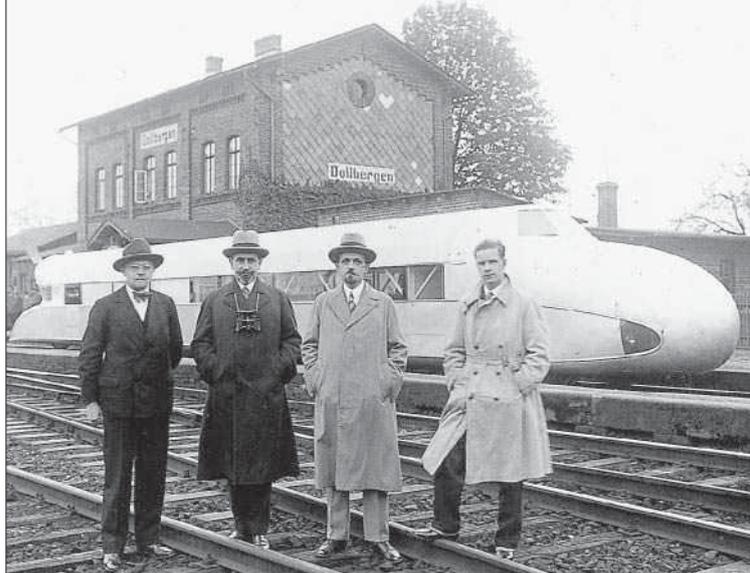
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Veröffentlichungsbeginn: Württembergische H0-Nebenbahnanlage, von Hans Hagner, ab Seite 64





**Unseren Lesern ein
frohes Weihnachtsfest,
Gesundheit, Glück und Erfolg
für das Jahr 2002**
Verlag und Redaktion

**Bitte bestellen Sie rechtzeitig!
Die letzte Auslieferung vor Weihnachten
erfolgt am 19.12.2001!**



Eisenbahn-Geschichte: 70 Jahre Schienenzeppelin „Kruckenberg“, von Oliver Strüber, ab Seite 24



Neues vom Brenner: Güterzüge mit Dispolok-Tauri und Adtranz EU 43, von Robert Fritsche und Gerhard Zimmermann, ab Seite 22

Modell

Das H0-Modell von Fleischmann: Die Baureihe 22	14
06 001 in H0: Brawa's Biggy	60
H0-Modell: Rocos 144	62
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Mit dem Zug zu Fuchs und Has'	64
Die Steffenbachbrücke im Modell: Alle Jahre wieder ...	70
Impressionen aus Amerika: In den Tälern der Rockies	74
Serie „Altes Land“, Teil 5: Gebäude verschönern und beleuchten	78
Laub- und Nadelbäume verfeinert und selbst gebaut: Bäume, Bäume, Bäume	82
Planen, Ätzen, Gießen, Lackieren und Beschriften: Wagen-Selbstbau von Anfang an	86
Selbstbau eines bayrischen Schrankenwärter-Häuschens: Eine Sache fürs Herz	90
Anlagenbau: Serie „Altes Land“: Gebäudebau und Farbfinish, von Stefan und Birgit Hörth, ab Seite 78	

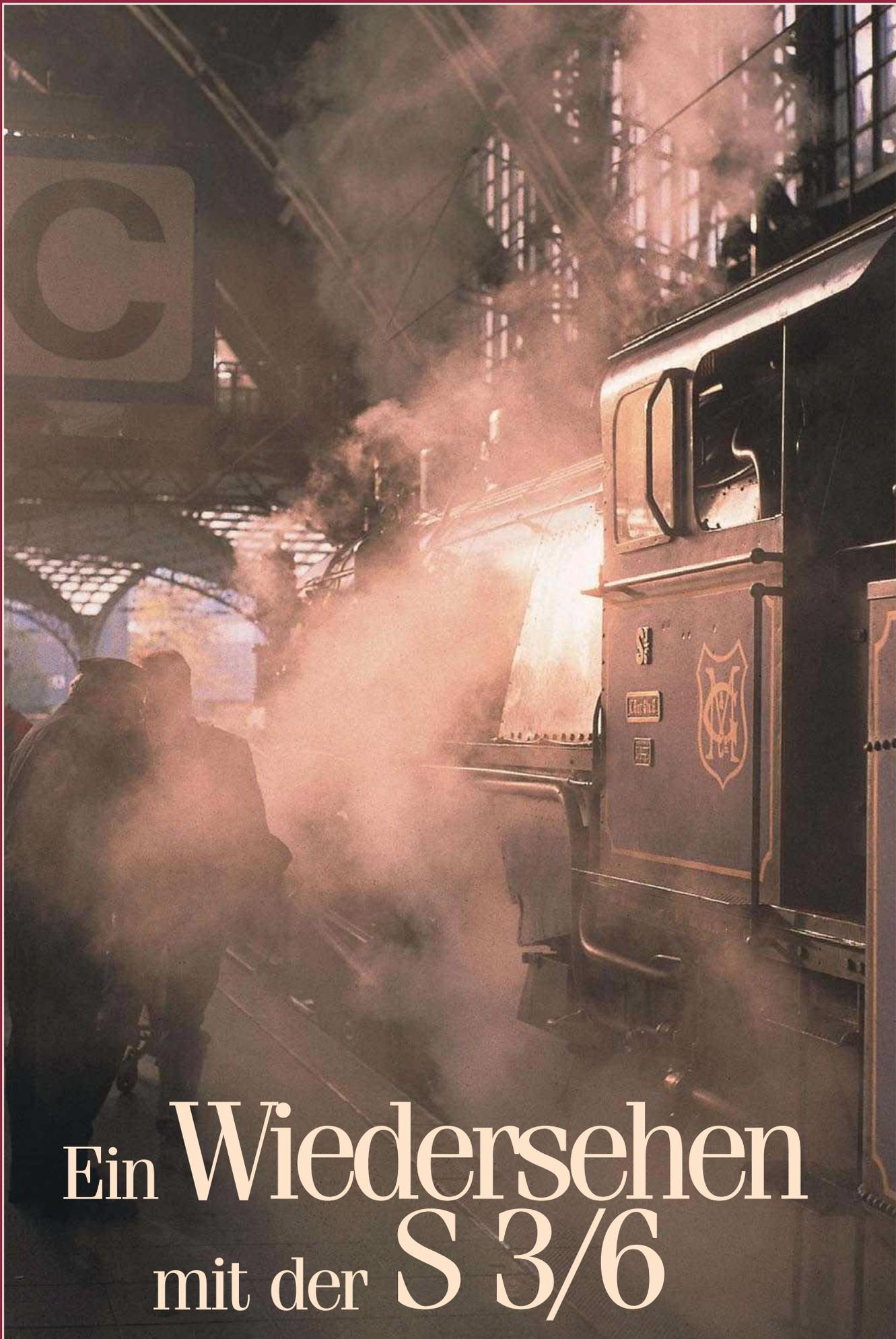
Rubriken

Bahn-Notizen	38
Modell-Neuheiten	52
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Die Gewinner	92
Mini-Markt	94
Auktionen • Börsen • Märkte	101
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Bahn-Post	108
Neue Bücher	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: Baureihe 58³⁰, Güterzuglokomotive, DR	111

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Sammlung Grundmann, Sammlung Gottwaldt, Markus Inderst,
Hans Hagner, Stefan Hörth, Thomas Mauer*

Basteltipp: Laub- und Nadelbäume in verschiedenen Verfahren verfeinert und selbst gebaut, von Thomas Mauer, ab Seite 82





EIN TRAUM
IN DAMPF
UND LICHT:

Am 21. Oktober 2000 – im Übrigen ein so genannter goldener Oktobertag – setzte der Fotograf seine Wiederbegegnung mit einer bayerischen S 3/6 im Kölner Hauptbahnhof um in szenische Impressionen im Dreiklang zwischen Dampflok, „Rheingold“-Wagen und Bahnsteig-halle.

Ein Wiedersehen mit der S 3/6

IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTTHOWE

Köln Hbf in den Morgenstunden des 21. Oktober 2000: 25 Minuten liegen zwischen der Ankunft meines Zuges aus Münster und der Weiterfahrt nach Koblenz. Was tun? Zwei Mitreisende wollen den Dom besuchen – ich entscheide mich, die Stellung in der denkmalgeschützten Bahnsteighalle zu halten. Vielleicht tut sich was, in Köln ist man da nie ganz sicher ...

Und siehe da: Versteckt hinter Wagengruppen säuselt kaum sichtbar ein Dampf­wölkchen gen Hallendach. Ein Würstchenstand? Eher werden kühne Gedanken geweckt – und tatsächlich trifft es den Fotografen wie ein Donnerschlag: Im schönsten warmtonigen Licht der tiefstehenden Morgensonne steht die „Königin“ des deutschen Dampflokbbaus, eine bayerische S 3/6. Doch nicht nur das: Die mitgeführten Wagen sind nicht irgendwelche, nein, es sind die gepflegten Fahrzeuge des historischen „Rheingold“.

Welch ein Dreiklang: Lok, Wagen, Bahnsteighalle! Die so genannten Goldenen Zwanziger Jahre werden wach. Ein guter Filmregisseur könnte sie nicht besser in Szene setzen. Erinnern wir uns: 1928 hat die S 3/6 den berühmten Zug schon in Mannheim übernommen; und ab Köln ging es weiter bis nach Zevenaar in Holland.

Wie perfekt arrangiert umwabern weiße Dampf­wolken die herrliche Maschine. Die Morgensonne bildet den gezielt ausgerichteten Scheinwerfer und vor dem dunklen Hintergrund der Halle ergeben sich Kontraste, wie sie eindrucksvoller nicht sein können. Die elegante Lok hat sogar „die Augen geöffnet“ – genauer gesagt ist die Spitzen­beleuchtung eingeschaltet, ein Effekt, der den Punkt auf dem „i“ markiert. Doch schnell ist Schluss mit der Träumerei von Form und Fahrt vergangener Tage – jetzt ist die Kamera an der Reihe, diese fast unwirklichen Eindrücke schnell festzuhalten, ehe der Zug abfährt.



Dann ist es schon soweit: Die 18 478 aus dem Hause Maffei, das Meisterwerk von Anton Hammel, zieht an – ein letzter großartiger Höhepunkt. Die zeitlos elegante Wagenschlange gleitet vorbei und ein wunderbarer Traum verschwindet in Richtung Hohenzollernbrücke. Zurück bleiben für eine kurze Zeit Rauch- und Dampfschwaden. Zeit für Gedanken an die tüchtige Mannschaft auf der Lok, an die vielen fleißigen

Mitarbeiter bei der Wiederherstellung der Maschine und an die Sponsoren, die dieses herrliche Erlebnis überhaupt erst möglich gemacht haben. Allen voran natürlich der Retter der 18 478, der Schweizer Ingenieur Serge Lory, der Mann aus Winterthur – Idealist und kenntnisreicher Techniker zugleich. Wer weiß, vielleicht hat er von einer weißen Dampf­wolke am Himmel alles mit­erlebt ... – verdient hätte er es! □

Das Spitzenlicht als Tüpfel auf dem „i“, dann der Anzug der 18 478 mit der eleganten Wagenschlange – und bald löst sich der Traum unterm Bahnsteighallendach auf ...





Die „Reko-P 10“

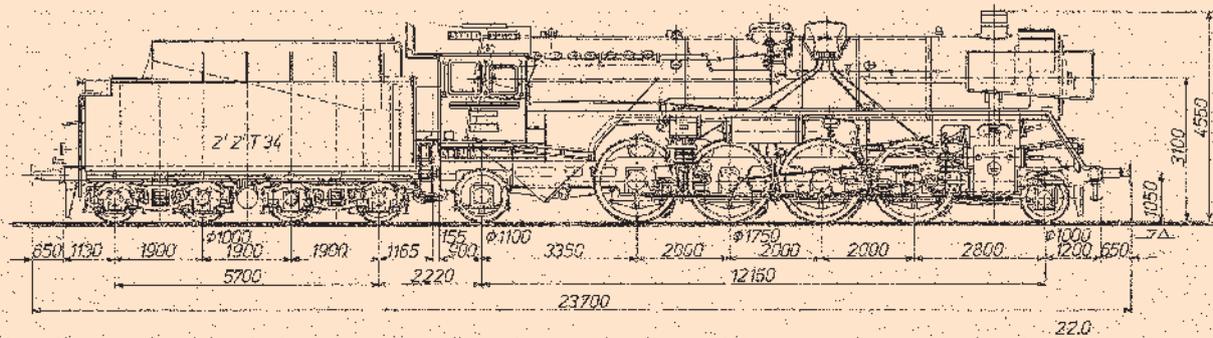
Durch Rekonstruktion der noch unter Preußens Ägide als P10 entworfenen 39er schuf die DR die formschönen Loks der Baureihe 22. Leistungsmäßig überzeugten sie, dennoch war ihnen nur ein kurzes Leben vergönnt. Ein Porträt der formschönen Reko-P 10

VON KONRAD KOSCHINSKI

Die Lokomotiven der Baureihe 39 zählten zu den ersten, die die Deutsche Reichsbahn einer umfassenden Verjüngungskur unterzog. Dass die ehemaligen preußischen P 10 schon 1956 ins Rekonstruktionsprogramm aufgenommen wurden, hängt eng mit der damals absolut vordringlichen Neubekesselung von Einheitslokomotiven der Baureihen 03.10 und 41 zusammen. Deren Kessel bestanden aus dem spröde gewordenen Stahl St47K und neigten – immer notdürftig geflickt – zu gefährlichen Rissbildungen. Noch ehe die Frage geklärt war, welche Lok-

typen aufwändig rekonstruiert oder nur generalrepariert werden sollten, erarbeitete die Fahrzeugversuchsanstalt (FVA) Halle ab März 1956 eine Projektstudie für einen neuen Kessel für die Baureihen 39, 03.10 und 41. Dessen Typenbezeichnung lautete 39E. Damit verfolgte Max Baumberg, Leiter der FVA, listig das Ziel, den als Ersatz für abgängige St47K-Kessel ohnehin zu entwickelnden Kessel auch der 39er zu verpassen. Die auf thüringischen und sächsischen Mittelgebirgsstrecken eingesetzten preußischen 1'D1'-Lokomotiven waren als „verdampfungsunwillige Kohlenfresser“ verrufen, in-

des wussten versierte Personale diesem Missstand durch geschickte Fahr- und Feuerungstechnik zu begegnen. So beließ es die DR zunächst bei dem Versuch, die Dampfentwicklung durch Änderungen an der Saugzuganlage zu verbessern, eine serienmäßige Umrüstung der Saugzuganlagen unterblieb (desgleichen übrigens bei der DB). Erst recht scheute die DR den material- und kostenintensiven Ersatz der verglichen mit den St47K-Kesseln noch recht gut erhaltenen älteren Kessel. Nachdem aber auf Baumbergs Initiative hin der Kesseltyp 39E so projektiert war, dass er sich auch für die Baureihen 03.10 und



Ausgewählte Vergleichsdaten

Baureihe	39	22
Baujahre	1922–26	(ab 1970: 39.1)
Anzahl	260	Umbau 1958–62
Bauart		85
Zylinderdurchmesser		1'D1'h3
Kolbenhub		3 x 520 mm
Ø Treib- und Kuppelräder		660 mm
Ø Laufräder vorn/hinten		1750 mm
Achsstand der Lok	11 600 mm	12 150 mm
Achsstand mit Tender	19 300 mm ¹⁾	20 070 mm ²⁾
Länge über Puffer	22 980 mm ¹⁾	23 700 mm ²⁾
Dienstmasse der Lok	110,4 t	107,5 t
Achslast max.	19,4 Mp	18,7 Mp
Reibungslast	75,7 Mp	74,0 Mp
Kesseldruck max.	14 bar	16 bar
Rostfläche	4,07 m ²	4,23 m ²
Strahlungsheizfläche	17,51 m ²	21,3 m ²
Verdampfungsheizfläche	218,16 m ²	206,3 m ²
Überhitzerheizfläche	82,0 m ²	83,8 m ²
Zughakenleistung max.	1390 PSe ³⁾	1680 PSe ³⁾
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h	110 km/h

Anmerkungen:

¹⁾ mit Tender 2'2' T 31,5

²⁾ mit Tender 2'2' T 34

³⁾ ermittelt durch Messfahrten der FVA Halle

September 1965: Vor dem Nordportal des Neustädter Bahnhofs in Dresden steht 22 021 zur Abfahrt nach Leipzig bereit. Schon die DR-Ost nutzte ihre formschönsten Maschinen als Werbeträger und man bemalte die Windleitbleche dieser Lok mit einem Werbefeld, welches auf das 800-jährige Jubiläum der Leipziger Messe hinwies. *Abb.: Sammlung Grundmann*
Unten die im Juli 1970 zur 39 1025-4 umgezeichnete 22 025 in Magdeburg. *Abb.: Slg. Koschinski*

41, darüber hinaus prinzipiell auch für die 03 und die 19.0 (sächs. XX HV) eignete, stufte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) die auf absehbare Zeit unverzichtbare P10 als rekonstruktionswürdig ein. Am 13. Juni 1956 erteilte die HvM dem VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg (LKM) den Auftrag zum Entwurf des Rekokessels vom Typ 39E. Noch offene konstruktive Vorgaben klärte im Laufe des Jahres 1956 der Lokausschuss (ein mit Vertretern der Maschinenwirtschaft, der Ausbesserungswerke sowie der Entwicklungs- und Erprobungsstellen der DR besetztes Gremium). Angewandt wurden schließlich Baugrundsätze, die bereits weitgehend für die Neubaulokomotiven der Baureihen 23.10 und 50.40 galten: Kessel vollständig geschweißt, Feuerbüchse mit Verbrennungskammer, innere Speisewasseraufbereitung unter Verzicht auf den Speisedom, Mischvorwärmer statt Oberflächenvorwärmer, großzügig bemessene Rostfläche, geschweißter Aschkasten mit zusätzlichen seitlichen Luftklappen. Der Steuerbock war nicht am Stehkessel, sondern am Rahmen befestigt. Die Kesselar-





Im Bw Gera konnte am 3. März 1965 dieses Motiv von der 22 028 festgehalten werden.

Abb.: Hans Müller

Die anderen drei Motive wurden in Dresden aufgenommen. Die Schnellzüge von Plauen nach Görlitz waren eine der 22er-Domänen der sechziger Jahre. Rechts oben 22 081 im Neustädter Bahnhof, den auch die rechts unten erkennbare 22 039 verlässt. Im Hauptbahnhof auf der anderen Elbseite wird 22 059 vor der Abfahrt ein letztes Mal kontrolliert. Am Windleitblech wieder etwas „Propaganda“.

Abb.: Sammlung Grundmann (2), Hans Müller

Erhaltene Lokomotiven

Nach ihrer Verwendung als Dampfsponder sind folgende Loks der Verschrottung entgangen, jedoch ist keine von ihnen komplett. Vor allem Trieb- und Laufwerksteile fehlen.

22 029 (ehem. 39 197)

BEM Nördlingen
Ersatzteilsponder für 22 064

22 047 (ehem. 39 172)

Sammlung Falz
jetzt Falkenberg oberer Bahnhof

22 064 (ehem. 39 165)

BEM Nördlingen
äußerlich in Aufarbeitung

22 066 (ehem. 39 033)

Sammlung Falz, Museum Hermeskeil

22 073 (ehem. 39 132)

Sammlung Falz, Falkenberg ob. Bf



maturen waren mit denen der Baureihen 23.10 und 50.40 identisch. Anders als die ersten Neubauloks, bei denen man noch mit Heißdampfreglern experimentierte, erhielten alle 22er durch Seitenzug zu betätigende Nassdampfregler der Bauart Schmidt & Wagner. Durch die Verbrennungskammer vergrößerte sich die hochwertige Strahlungsheizfläche gegenüber dem wärmewirtschaftlich unbefriedigenden Belpaire-Kessel der P 10 um 3,8 auf 21,3 m². Die größere Strahlungsheizfläche, der von 14 bar auf 16 bar heraufgesetzte Betriebsdruck und die mit 70 kg/m²h (Dampfmenge je Quadratmeter pro Stunde) höhere Heizflächenbelastung führten zu einer deutlichen Leistungssteigerung. Laut Leistungstafel der DR (die das Verfeuern von Braunkohle berücksichtigte) konnte die 22er im Schnellzugdienst auf 10‰ Steigung 610 t mit 50 km/h befördern, die 39er hingegen nur 470 t. Die maximale Anhängelast in der Ebene bei 110 km/h wurde für die Rekolok mit 620 t, für die Altbaulok mit 400 t angegeben. Die Neubekesselung war das Kernstück der Rekonstruktion, doch gingen damit noch weitere Maßnahmen einher. Wegen der größeren Länge des Kessels 39E musste der Rahmen



der P10 vorgeschult werden. Dies geschah durch das Ansetzen von 3050 mm langen Vorschuhwagen hinter dem vierten Kuppelradsatz. Der Schleppradsatz rückte weiter nach hinten, sodass sich der Gesamtachsstand um 550 auf 12 150 mm vergrößerte. Die Kropfachswellen wurden erneuert und die verschlissenen Zylinder gegen geschweißte Zylinder mit Druckausgleich-Kolbenschiebern der Bauart Trofimoff getauscht. Ansonsten blieben die Steuerung und das auf die zweite Kuppelachse wirkende Dreizylinder-Triebwerk der P 10 aber unverändert.

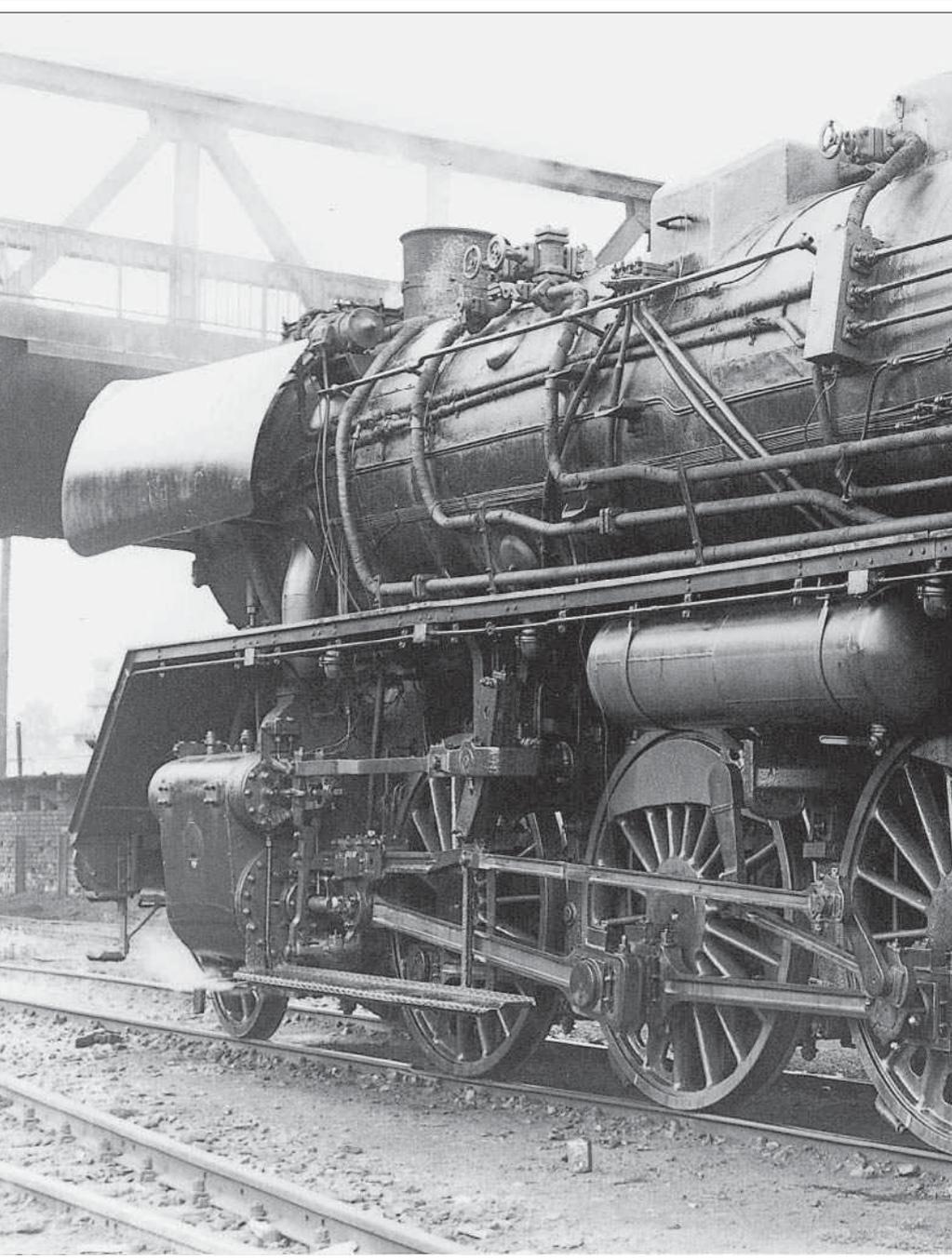
Ausgerüstet mit neuem Führerhaus analog dem der Baureihe 23.10, versehen mit Witte-Windleitblechen und gekuppelt mit Einheits-tendern 2'2' T 32 oder 2'2' T 34 glichen die ehemaligen P 10 optisch den großen Einheitslokomotiven respektive den aus diesen entstandenen Rekoloks. Auch die Pufferbohlen wurden durch solche der Einheitsbauart ersetzt, nur die 22 001 besaß anfangs noch den alten genieteten Pufferträger. Folgerichtig ordnete die DR ihre quasi zu Einheitsloks mutierten 39er als Baureihe 22 ein – und vergab damit eine Bezeichnung, die schon die DRG für eine geplante Einheits-Personenzuglok der Bauart 1'D1'h3 reserviert hatte.

Die Rekonstruktion von insgesamt 85 Loks der Baureihe 39 begann Anfang 1958 und erstreckte sich bis März 1962. Da LKM Babelsberg mit anderen Aufgaben ausgelastet war, wurden die Kessel im Raw Halberstadt gefertigt und im Raw Meiningen eingebaut. Als erste „Reko-P 10“ nahm die DR am 6. Mai 1958 die 22 001, vormals 39 107, ab. Zuletzt wurde offiziell die 39 047 zur 22 085 rekonstruiert (Abnahme 3. März 1962), der Rahmen dieser Lok stammte jedoch von der 39 074. Werksneu gelangten die 22er zu den Bahnbetriebswerken Dresden Alt (16), Erfurt P (8), Gera (6), Görlitz (8), Halle P (4), Karl-Marx-

Stadt Hbf (31) und Reichenbach (12). Die kurzzeitig dem Bw Halle P zugeteilten 22 032, 22 047 und 22 078 dienten messtechnischen Zwecken der FVA Halle (ab 1960 Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft, VES-M). Dauerhaft in Halle heimisch blieb nur die 22 001: Da sie als Bremslokomotive der VES-M fungierte, erhielt sie einen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr und Riggensbach-Gegendruckbremse; gekuppelt war sie mit dem 12 t Kohle fassenden Tender 2'2' T 30 der ausgemusterten Neubaulok 25 001. Erst im März 1970 wies die DR die 22 001 dem Bw Saalfeld zu.

Bevorzugtes Einsatzgebiet der 22er war der höherwertige Reisezugdienst auf der Ost-West-Achse Görlitz–Dresden–Karl-Marx-Stadt–Glauchau mit den Streckenästen nach Reichenbach–Plauen und Gera–Erfurt. Darüber hinaus bedienten die Rekoloks u.a. die Relationen Görlitz–Cottbus–Berlin, Dresden–Riesa–Leipzig und Erfurt–Meiningen. Auch schnelle Güterzüge waren zu befördern, beispielsweise zwischen Dresden und Seddin. Mit „Interzonenzügen“ kamen Erfurter Maschinen bis Bebra und Reichenbacher Maschinen bis Hof. Die ab 1968 dem Bw Saalfeld zugeteilten 22er beförderten ebenfalls





„Interzonenzüge“, allerdings wendeten sie auf DDR-Seite in Probstzella.

Unerwartet frühes Ende

Abgesehen natürlich von Raw-Aufenthalten, zählten die 22er bis Herbst 1966 vollständig zum Betriebspark der Deutschen Reichsbahn. Schon 1967 setzte die Ausmusterung ein. Wohl nurmehr 26 Lokomotiven wurden gemäß dem ab 1. Juni 1970 gültigen EDV-Nummernplan in die Baureihe 39.1 eingeordnet (zum Teil nur noch auf dem Papier). So wurde beispielsweise aus der 22 001 die 39 1001-5. Die meisten 22er erreichten nicht einmal ein Dienstalter von zehn Jahren. Rascher als erwartet fielen sie dem Traktionswandel zum Opfer. Zum einen erschienen Mitte der sechziger Jahre in großer Stückzahl die V 180, zum anderen schritt die Elektrifizierung des „Sächsischen Dreiecks“ Leipzig–Werdau/Reichenbach–Karl-Marx-Stadt–Dresden–Leipzig voran. Ein Zwischenspiel gaben etliche „Reko-P 10“ von 1966 bis 1969 beim Bw Oebisfelde, als Auslauf-Bw für die Baureihe 22 bzw. 39.1 erlangten Halberstadt und Saalfeld Bedeutung. Die letzten Saalfelder Loks bepannten bis in den Sommer 1971 hinein Eil- und Personenzüge auf der Saalebahn sowie auf der Strecke Saalfeld–Gera–Leipzig. Zum Schluss stand nur noch 39 1034-6 im Dienst. Nach ihrer Abstellung am 25. September 1971 fristete sie wie zuvor schon zahlreiche andere Loks ein Dasein als Heizlokomotive oder Dampfpfender.

Allerdings waren die unverbrauchten Kessel des Typs 39E für Heizzwecke viel zu schade. So empfahl Wolfgang Petznick, Leiter des Büros für Erfinder- und Neuererwesen der