

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 15
€ 10,-

Österreich € 11,00
Schweiz 19,60 sFr
Be/Lux € 11,60
Niederlande € 12,65



Hightech aus Deutschland



inkl. DVD

Modell
Eisen
Bahner

dem Challenger
die Rocky Mountains

Laufzeit ca. 58 Minuten

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



DAS GROSSE MEB-GEWINNSPIEL:
Wertvolle Preise zu gewinnen!

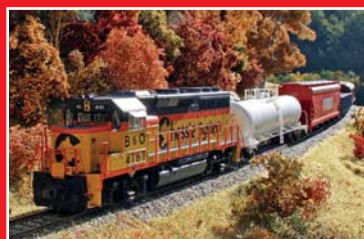
DEUTSCHE DIESELLOKS bei der SP und Rio Grande: Warum die Krauss-Maffeis scheiterten!



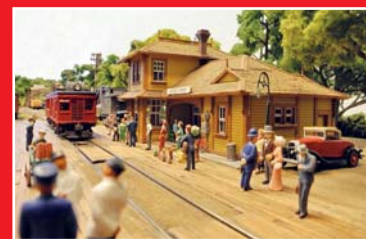
AUSWANDERER-EPOS
Ein Düsseldorf bei
der New York Central



DB-DAMPF 1958 - 1972
Amerikanische Dampf-
lokfans auf Fotopirsch



INDIAN SUMMER
Ein perfektes
Herbstdiorama in H0



SUPERANLAGE
Goldgräber-Eisenbahn
in der Schweiz

Zu schade zum Umblättern

Exzellente Bildkalender für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner



Eisenbahn und Landschaft 2013

Der Kalender-Bestseller des Eisenbahn-Journals ist einmal mehr dem klassischen Thema gewidmet: Eisenbahn und Landschaft. Fantastische Monatsmotive bekannter Fotografen zeigen die Eisenbahn im Wechsel der Jahreszeiten.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 551201 · € 9,95

Alle Monatsmotive im Internet unter www.eisenbahn-journal.de



Modellbahn-Träume 2013

Bekannte Meisterwerke von Josef Brandl als Wandschmuck: Von der Streckenführung über die Landschaftsgestaltung bis hin zu den liebevollen Details – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des „Meisters“.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt auf hochwertigem Bilderdruckpapier, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 551202 · € 14,80

Alle Monatsmotive im Internet unter www.eisenbahn-journal.de



Modellbahn-Impressionen 2013

Modellbahn vom Feinsten, kompromisslos und technisch perfekt eingefangen von Spitzenfotografen wie Rainer Albrecht, Otto Humbach, Ingrid Peter, Bruno Kaiser und Horst Meier – das ist der MIBA-Kalender „Modellbahn-Impressionen 2013“.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Verstärkungskarton, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 49 x 34 cm

Best.-Nr. 16284162 · € 9,95

Alle Monatsmotive im Internet unter www.miba.de



NACHT ZÜGE 2013

Den Wunsch vieler „Nachtzüge“-Freunde erfüllend, erscheint ein großformatiger Monatskalender für das Jahr 2013 mit den schönsten Motiven aus dem bekannten Bildband über die Harzer Schmalspurbahnen. 13 ausgewählte Fotos, sorgfältig reproduziert auf hochwertiges matt-glänzendes Bilderdruckpapier, lassen die Dampfzüge und ihre Umgebung in ganz neuem Licht erscheinen.

12 farbig bedruckte Monatsblätter plus Titelblatt und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger, Format 50 x 45 cm

Best.-Nr. 581202 · € 19,95

Alle Monatsmotive im Internet unter www.vgbahn.de



Glück und Zufall



FOTO: ROY RITTIMAN

Liebe Leserin, lieber Leser

Manchmal muss man Glück haben. Bei mir war das der Fall, als ich vor zwei Jahren den deutschen Ingenieur Rolf Zenker kennenlernen durfte, der in den 1960er-Jahren für Krauss-Maffei die ML 4000-Dieselloks in den USA betreute. Er empfahl mich auch seinem Nachfolger Carl-Peter Zander, und nachdem mir die beiden die Geschichte der Loks aus erster Hand schilderten, stand für mich fest, dass diese unbedingt im MEB erzählt werden müsste. Die Episode der Krauss-Maffeis in den USA ist einer der spannendsten Abschnitte der deutschen Lokgeschichte. Die ML 4000 füllten problemlos ein Buch und deshalb haben wir uns entschieden, Ihnen den spannenden Moment der Eisenbahngeschichte im MEB-Spezial ausführlich aufzubereiten. Ich darf Ihnen zahlreiche, bisher unveröffentlichte Bilder versprechen.

Die deutsch-amerikanische Lokgeschichte motivierte mich, nach weiteren Themen mit transatlantischem Hintergrund zu suchen. Als mein guter Bekannter John Fasulo mir bei seiner Ausstellungseröffnung

im DB-Museum von seinem Großvater erzählte, der Deutschland verließ, um bei der New York Central Railroad sein Glück zu finden, hatte ich beinahe zufällig die nächste Geschichte. Ebenfalls Glück war die Entdeckung der Bilder, die namhafte US-Fotografen in Deutschland vom ausgehenden Dampfbetrieb machten. Sie beweist, dass die deutsch-amerikanische Eisenbahnfreundschaft keine Einbahnstraße von Ost nach West ist.

Diese Ausgabe ist auch der geeignete Ort, nochmals an die US-Conventions im Schweizer Adliswil zu erinnern, die sich in den letzten zwei Jahrzehnten zum Mekka für die Freunde der US-Modellbahn im deutschsprachigen Raum entwickelten und vergangenen Oktober zum letzten Mal stattfanden. Glücklicherweise nahm sich Werner Meer, der Kopf der Ausstellung, Zeit für den MEB und erzählte seine persönliche Rückschau.

Bleibt mir nur noch, Ihnen ein paar glückliche Stunden beim Lesen zu wünschen. □ *Stefan Alkofer*



3 EDITORIAL

4 INDEX & IMPRESSUM

6 DAS GROSSE MISSVERSTÄNDNIS

1961 schickte sich der Münchner Lokomotiv-Hersteller Krauss-Maffei an, den wichtigsten Lokomotivmarkt der Welt zu erobern: Die USA. Insgesamt 21 Diesellokomotiven und ihr deutsches Servicepersonal mühten sich redlich, hatten jedoch am Ende keinen Erfolg. Die ML4000 wurden dennoch zu Legenden dies- und jenseits des Atlantiks und die einzige überlebende Maschine wird bald wieder aussehen wie bei der Ablieferung und eines Tages vielleicht auch wieder fahren.

27 GEWINNSPIEL

28 EINMAL DÜSSELDORF – NEW YORK, EINFACH!

Ein deutscher Auswanderer findet Ende der 1920er-Jahre sein Glück bei der New York Central Railroad. Sein Enkel erinnert sich an ihn.

38 AUF DEN SPUREN DES DAMPFES

Bekannte US-Eisenbahn-Fotografen lichteten in den 1950er- bis 1970er-Jahren die Bundesbahn ab. Ihr Interesse galt vor allem den verschwindenden Dampflokomotiven.

46 DAS HERZ DER NORFOLK SOUTHERN

Das Eisenbahn-Romantik-Team um Hagen von Ortloff stattete einer der größten noch existierenden Bahngesellschaften der USA einen Besuch ab.

52 DOMIZIL DER LANGSAMKEIT

Die Waldbahnen Amerikas faszinieren Eisenbahnfreunde und das Team der Eisenbahn-Romantik schon lange. Bei der Cass Scenic Railway in West-Virginia kommen sie voll auf ihre Kosten.

56 MODELLBAHNER IN VOLLZEIT

In einem alten Heulager der Cass Scenic Railway steht eine 36 Quadratmeter große Schauanlage zum Bahnbetrieb in Cass im Jahr 1935.



58 WO ENGEL BAHN FAHREN

Eine der schönsten Anlagen der letzten US-Convention in Adliswil hatte Felix Reichlin im Gepäck. Er beeindruckte mit einer stimmungsvollen Zeitreise in ein Goldgräbernest der 1930er-Jahre.

64 DER LETZTE VORHANG

Aufhören, wenn es am schönsten ist: Die American Railroadfans in Switzerland veranstalteten ihre letzte Ausstellung. Ein Rückblick mit Mr. Convention, Werner Meer.

70 NORDAMERIKAS HERBSTZAUBER

Siegfried und Marliese Gehringer sowie Michael R. Gauß lassen die Modell-Landschaft erröten: Ein perfektes Indian-Summer-Diorama in H0 entsteht.

78 TOPMODELS

Einige der interessantesten Modell-Neuheiten und -Varianten bekannter US-Hersteller betreten den MEB-Spezial-Laufsteg. Die neuesten Modetrends lesen Sie hier.



Titelfoto:
Otto Baumgartner

Impressum

MODELLEISENBÄHNER SPEZIAL

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR

Stefan Alkofer

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Haucke

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Elke Albrecht,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
e.albrecht@vgbahn.de

Verkaufsleitung: Bettina Rust,

Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-160,
rust@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de

Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012,

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK

Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:

Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDE33XXX

Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60

Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,
BLZ 60000

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Im Jahr 1961 baute die Münchner Lokomotiv-Schmiede Krauss-Maffei sechs Hochleistungs-Diesellokomotiven für die US-Bahngesellschaften Southern Pacific sowie Denver & Rio Grande Western. Es sollte der Eintritt in den lukrativen US-Lok-Markt werden. Am Ende kam alles anders.

Das große Missverständnis

Zwei der 4000PS starken Krauss-Maffei-ML 4000 C'C der DRGW in der Nähe von Sulphur Springs in Colorado. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, im April 1962, hatte die führende Lok 4002 bereits eine geänderte Kühlluftansaugung erhalten, während die 4001 noch mit den provisorischen „Kaminen“ unterwegs war.

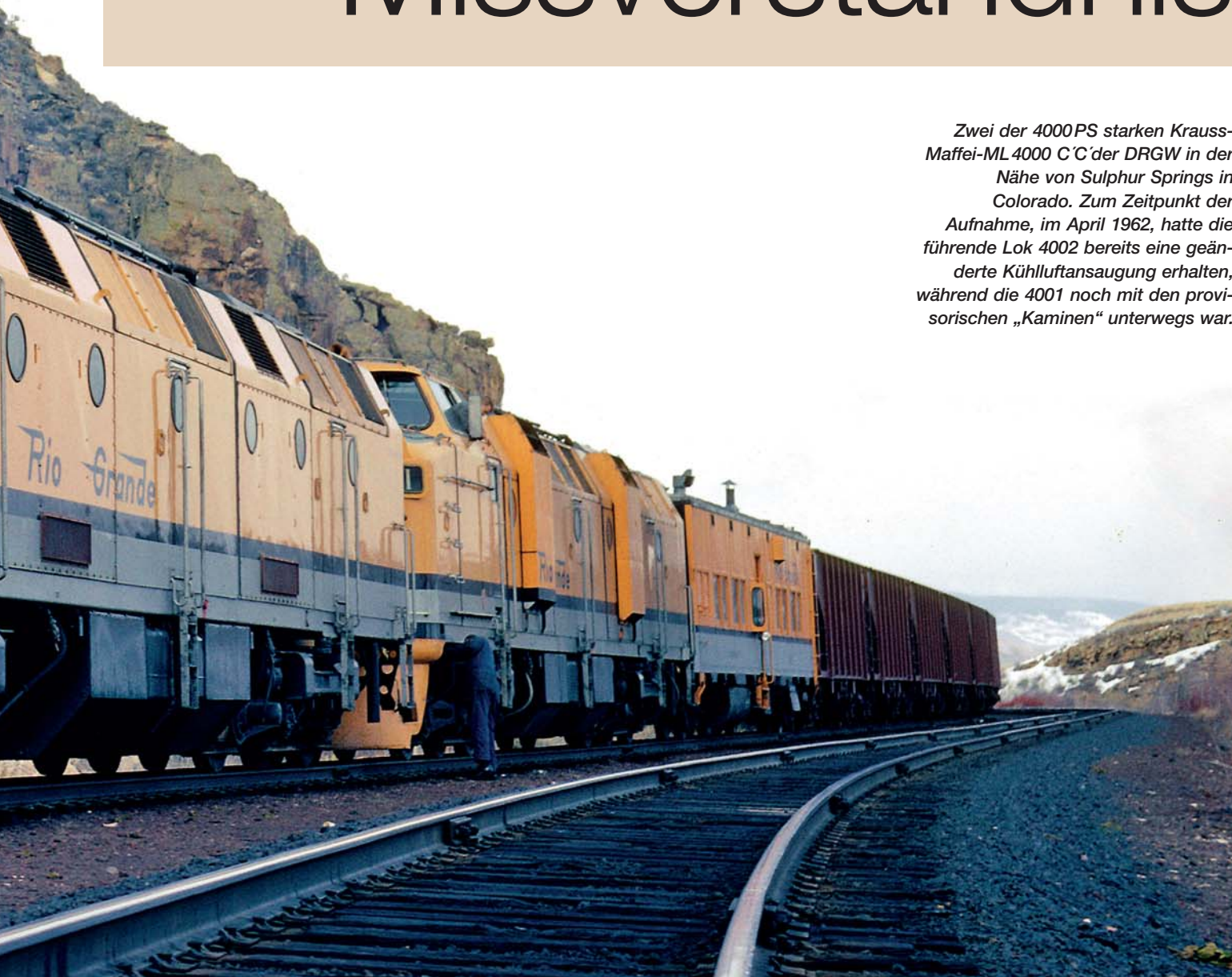


FOTO: BAUMGARTNER



Montage der Gelenkwelle vom Zwischengetriebe zum mittleren Radsatz im Drehgestell: Deutlich sichtbar ist die Federung der Kastenabstützung, die im Einsatz bereits nach kurzer Zeit nachgebessert werden musste.

Ungewohnt für amerikanische Lokführer war die Anordnung der Anzeigen in der Art eines Armaturenbretts. Beachtenswert auch die Sonnenblenden, die man so auf vielen deutschen Loks finden konnte.

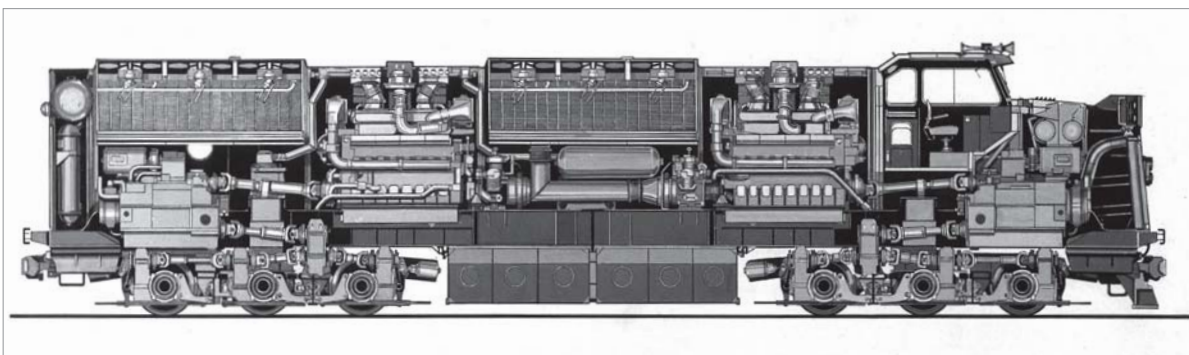
Hörbar mühsam wummern die Dieselmotoren in den goldfarbenen Lokomotiven des schier endlosen Güterzuges. Aus großer Entfernung scheint der Zug kaum voranzukommen. Sechs mächtige Rauchfahnen steigen weithin sichtbar auf. Eine handvoll junger deutscher Techniker und Ingenieure, die in einem speziellen Aufenthaltswagen ihre drei gewaltigen Dieselloks stets begleiteten, werden ein wenig nervöser. Der lange Anstieg zum berühmten Moffat-Tunnel ist

fast geschafft. Jetzt kommt nur mehr der Tunnelabschnitt. Kleine Schweißperlen treten manchem auf die Stirn. Wie ein Kolben schiebt sich die erste Lok in die schmale Röhre, deren Profil nur den unbedingt erforderlichen Platz freigibt.

Seit über 300 Kilometern auf dem Weg von Grand Junction nach Denver auf einer der Haupttrouten der Denver & Rio Grande Western Railroad (DRGW) führt die Fahrt beinahe nur bergauf von einer Höhe von 1400 auf stolze 2800 Meter über dem Meeresspiegel. Sechs 2000 PS-

Motoren aus Friedrichshafen leisten die meiste Zeit Schwerstarbeit unter Volllast. Die Passhöhe wird erst weit im Tunnel erreicht. Die Maybach-Motoren erhalten kaum eine Atempause. 12000 PS Leistung, verteilt auf das kurze Maß von 62 Metern Länge schieben sich in einen beinahe zehn Kilometer langen Tunnel.

„Der Wirkungsgrad einer Diesellok beträgt ungefähr 33 Prozent. Der Rest der Energie geht in den Auspuff und die Kühlanlage. Bis zu 70 Prozent des verbrannten Kraftstoffs gehen ungenutzt weitge-



Querschnitt durch eine ML 4000: KM-typisch ist der Aufbau mit den zur Lokmitte hin angeordneten Motoren und den nach außen orientierten Hydraulik-Getrieben, ähnlich wie bei der V200 der DB.

hend als Wärme in den Tunnel“, erklärt Rolf Zenker, der damals verantwortliche Krauss-Maffei-Ingenieur bei der DRGW: „Unsere letzte Lok hatte im Moffat-Tunnel Luftansaugtemperaturen von über 90 Grad Celsius.“ Von Kühlung konnte da kaum mehr die Rede sein. Die Techniker konnten dem Kühlwasser-Thermometer beim Steigen zusehen und darauf warten, „dass die Glocke ansprang und die Anzeige kam: Hot Engine“, beschreibt Zenker das Dilemma. Denn nun begann ein Teufelskreis: Der überhitzte hinterste Motor schaltete automatisch ab, die Leistung wurde geringer, der Zug noch langsamer und die Aufenthaltszeit im Tunnel verlängerte sich. Die nächsten Motoren wurden heiß und schalteten schlimmstenfalls ebenfalls ab und der Zug blieb hängen.

Warum dies ausgerechnet den hochmodernen deutschen Dieselloks passierte, erklärt Carl-Peter Zander, der später Rolf Zenkers Nachfolger wurde: „Die damaligen US-Loks waren leistungsschwächer, benötigten nicht so viel Luft wie die ML 4000. Sie produzierten deshalb weniger Abgase und pro Tunnellänge gab es keine so starke Temperaturerhöhung.“ Außerdem hatten die meisten US-Diesel einen anderen Aufbau, mit breiten Umläufen rund um die Lok, die so genannte Road-Switcher-Form, die das Tunnelprofil nicht so sehr ausfüllte.

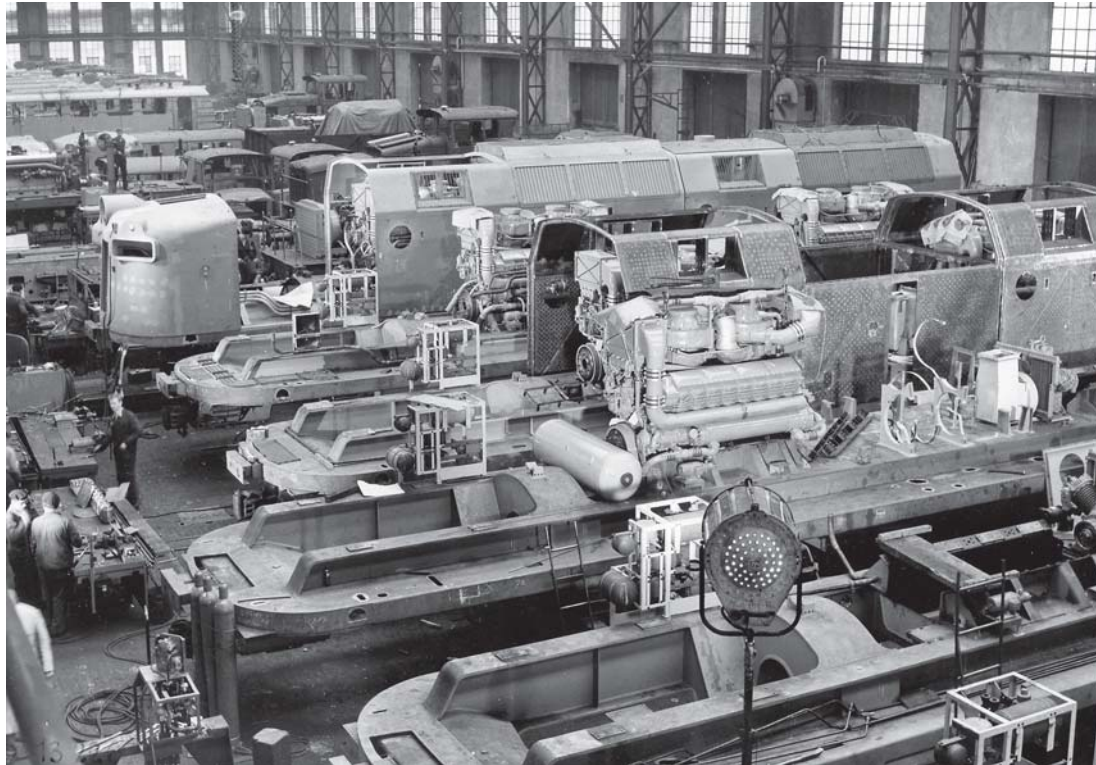
Hatte der Zug den Tunnel doch noch geschafft, entzündete sich anschließend unverbrannter Kraftstoff aufgrund von Sauerstoffmangel im Tunnel, und führte zu meterhohen Stichflammen aus den Auspuffrohren. Vielleicht hätte man das

Überlegene Technik ist nicht alles

wissen müssen. „Die führenden Leute bei Krauss-Maffei sind vor der Bestellung der Prototypen wochenlang in Amerika gewesen“, weiß Rolf Zenker.

Die Euphorie war groß, als die beiden renommierten US-Bahnen Southern Pacific (SP) und DRGW Emissäre nach Deutschland schickten, auf der Suche nach leistungsstarken Dieselloks. Ausgerechnet jenes Deutschland, das erst vor gut zehn Jahren den Krieg verlor. Aber in den ausgehenden 1950er-Jahren brummte das Wirtschaftswunder. Die Industrie und ihre Anlagen hatten sich längst wieder erholt und waren auf einem

Montage der Serienloks bei Krauss-Maffei in München im Jahr 1963: Im Vordergrund wird die Gelenkwelle zwischen Maybach-Motor und Voith-Getriebe an den Motor angeschlossen.

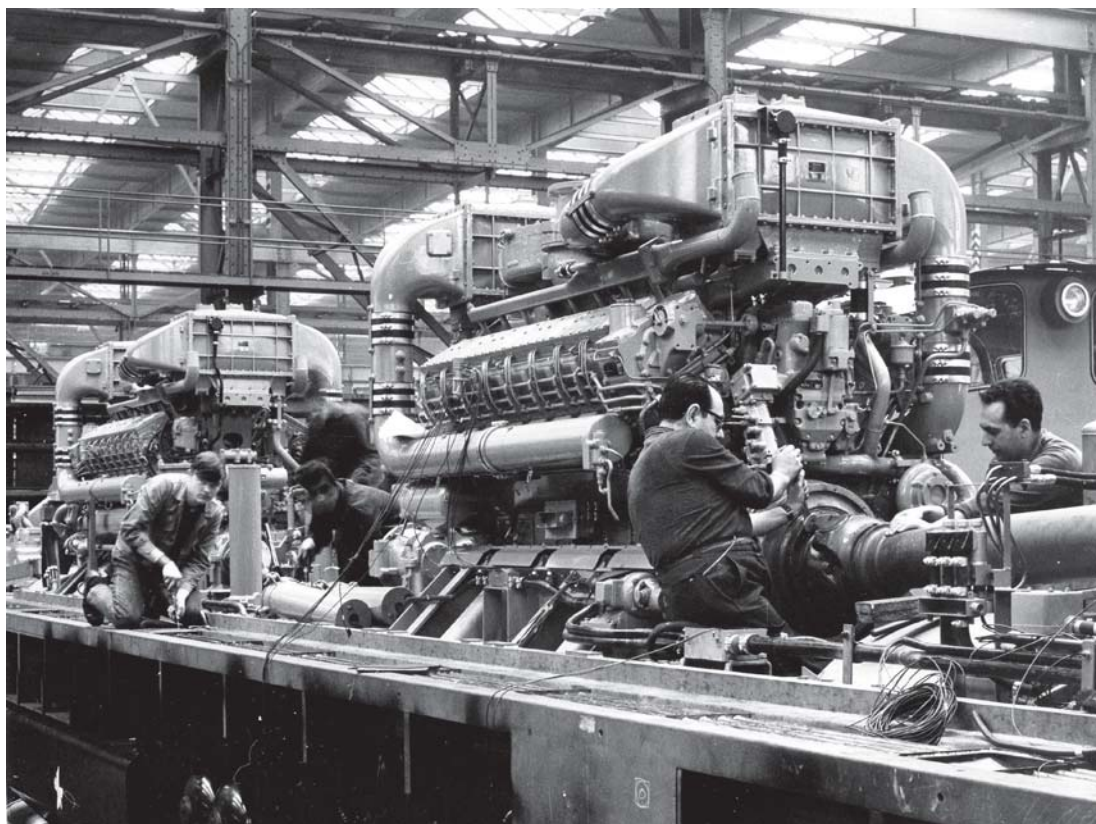


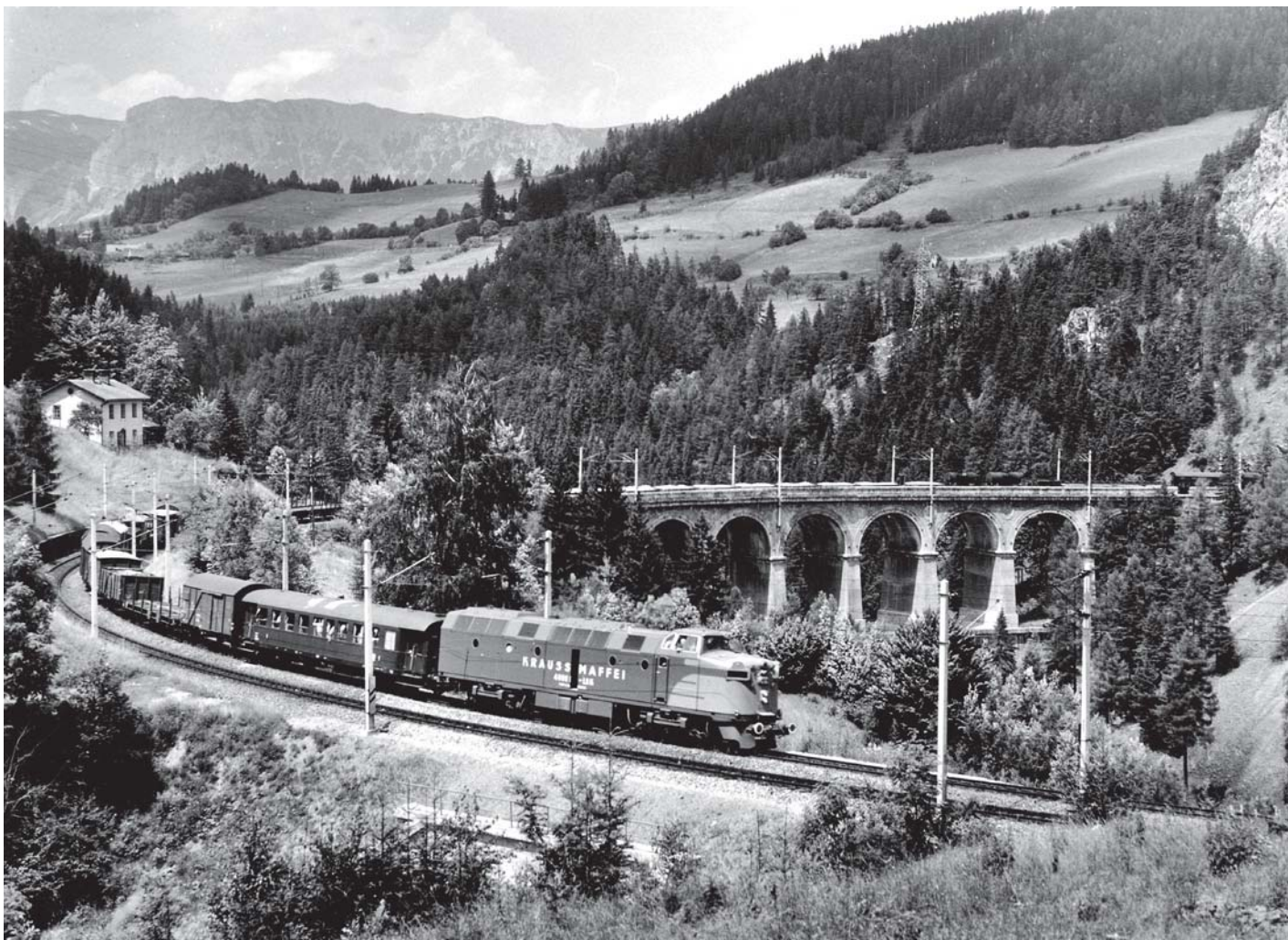
Anfang der 1960er-Jahre waren in den Montage-Hallen in München-Allach alle Plätze belegt. Im Hintergrund erkennt man einige Einheits-E-Loks im Bau.

modernerem Stand denn je. Das Qualitätssiegel „Made in Germany“ hatte einen guten Klang.

Die amerikanischen Bahngesellschaften wollten unbedingt stärkere Dieselloks. Der damalige Stand der Dieselmotorteknik für den Schienenverkehr er-

reichte bei aufgeladenen Motoren in Deutschland gerade die 2000 PS-Marke. Der US-Markt wurde seit den frühen 1950er-Jahren von der Electro-Motive Division (EMD), einer General-Motors-Tochter, aus La Grange, Illinois, dominiert. Andere bedeutende Hersteller wie Bald-





Die spätere Lok 9000 der SP am Semmering. Auf der Südrampe wurden Test-Züge mit der maximal zugelassenen Anhängelast von 972 Tonnen problemlos befördert.



Bei den Probefahrten am Semmering und in Norddeutschland waren stets Messwagen in den Zügen eingereiht. Dort zeichneten analoge, elektromechanische Schreiber alle erforderlichen Daten auf.

Zwischenhalt am Bahnhof Semmering: Die außergewöhnliche deutsche Lok in SP-Lackierung, jedoch noch mit Krauss-Maffei-Beschriftung, muss den Österreichern suspekt vorgekommen sein.

win, Lima-Hamilton oder Alco hatten entweder schon das Handtuch vor der EMD-Übermacht geworfen oder befanden sich auf dem absteigenden Ast.

EMD hingegen nutzte seine marktbeherrschende Stellung und war nicht willens, Kundenwünsche nach stärkeren Loks zu erfüllen. Das damalige EMD-Lieferprogramm für Güterzugloks bestand hauptsächlich aus den 1750-hp-starken

(1300 kW), vierachsigen F9 und GP9 sowie der neuen SD24 mit maximal 2400hp (1790 kW). Die US-Bahnen wollten jedoch die Anzahl der Lokomotiven vor ihren Güterzügen unbedingt verringern, um Personal-, Instandhaltungs- und Ersatzteilkosten zu sparen. Außerdem wollte man nicht mehr so viel totes Loggewicht befördern. Die Rechnung lautete: Eine KM (150t) ersetzt zwei US-

