eisenbahn Modellbahn magazin

4 April 2022 – 60. Jahrgang, Heft Nr. 658

EUR 7,80 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

„Donald Duck“ der Bundesbahn

Wie der ET 403 zum Airport-Express wurde

Preußische T 14/T 14[1]

Baureihe 93

Technik · Einsatz · Modellübersicht

EUR 8,60 (A) · SFr 12,50 (CH) · EUR 9,20 (B, LUX) · EUR 9,50 (NL) · DKR 84,95 (DK)

4 194539 107807 04

Facettenreiche Rundumanlage

Spannender H0-/H0e-Betrieb mit Schwarzwaldmotiven

Ganzzug-Spezialist

Die Eurodual von Stadler

Stadthäuser in H0

So wirken sie authentisch

Kesselwagen-Test

H0-Zweiachser im Vergleich

Nebenbahnbetrieb mit LVT

Warum die „Ferkeltaxen“ 1996 ins Vogtland zurückkehrten

WELTGRÖSSTE MESSE FÜR
MODELLBAU UND MODELLSPORT

07.–10.04.2022

MESSE DORTMUND

DAS IST DEINE WELT.

INTER MODELL BAU

www.intermodellbau.de

Aktionstag im Museum

statt Fitnessstudio und Laufschuhe

Wir machen weiter, aber es knirscht und zwackt überall, so bringt Dr. Gekeler von der Härtsfeldbahn die aktuelle Lage seines Vereins auf den Punkt. Damit drückt er aus, wie es vielen Museumseisenbahnen und Eisenbahnmuseen derzeit geht: Die Covid-19-Pandemie ist eine massive Herausforderung für die Szene. Wir wollten wissen, wie es hier aussieht und haben mit Bahnen und Museen gesprochen. Das Ergebnis der Recherchen lesen Sie ab Seite 54 in dieser Ausgabe.

MM

Für die Wartung und Pflege historischer Lokomotiven sind ehrenamtliche Helfer unabdingbar

Soviel vorweg: Damit alte Bahntechnik weiterhin erlebbar bleibt, bedarf es jetzt und in den nächsten Jahren auch einer Kraftanstrengung. Hier ist jede Unterstützung durch Eisenbahnfreunde gern gesehen. Viele Vereine freuen sich über jede helfende Hand: Haben Sie schon einmal Kohle geschaufelt, Metall entrostet, Gleise verlegt oder einen Motor ausgebaut? Wenn nicht, sollten Sie unbedingt einmal einen Aktionstag im nächstgelegenen Eisenbahnmuseum besuchen und probeweise mit anpacken. Nahezu in jeder Region gibt es größere oder kleinere Gruppen (siehe Kasten Seite 57), die liebevoll historische Exponate pflegen und dringend Unterstützung benötigen. Mitmachen macht richtig Spaß, zumal wenn man nach Tagen, Wochen oder Monaten den Erfolg seiner Arbeit sieht und erleben kann. So ganz nebenbei erhält man spannende Einblicke in den Museumsbahnbetrieb. Für viele Arbeiten ist oft nur eine helfende Hand und nicht unbedingt Fachwissen erforderlich, was vor Ort aber natürlich auf Wunsch gerne vermittelt wird. Eventuell finden Sie sogar Freude an regelmäßiger Arbeit mit Gleichgesinnten an historischen Dampf-, Diesel- oder Elloks, Feld- oder Straßenbahnen sowie den oft denkmalgeschützten Bahnbauten.

Über eines sollte man sich im Vorfeld allerdings im Klaren sein: Anpacken bedeutet körperliche Arbeit. Die eine oder andere Kraftanstrengung lässt sich manchmal nicht vermeiden. Doch hier kann man sich gleich einer weiteren Herausforderung stellen, die diese Pandemie für viele mitgebracht hat: Die zusätzlichen Kilos auf der Waage, die viele von uns in den zurückliegenden Monaten zählen mussten, wollen ja eh wegtrainiert werden. Denn ganz sicher spart man sich mit der Arbeit am Eisenbahn-Erbe den teuren Gang ins Fitnessstudio oder das Geld für neue Laufschuhe. Und das Ergebnis hat oft lange Bestand – manchmal länger als das Idealgewicht.

Martin Menke, Redakteur

10–21 Baureihe 93 in Vorbild und Modell

Robin Fell/Slg. Wolf-Dietmar Loos, Eisenbahnstiftung

Im Fokus Titel

10 Im zweiten Anlauf zur Erfolgslok
Mit den Tenderlokomotiven der Achsfolge 1'D1' betrat Preußens Bahnverwaltung in den 1910er-Jahren konstruktionstechnisches Neuland. Der Gattung T 14 von 1914 folgte vier Jahre später die weiterentwickelte T 14[1]. Beide Bauarten erbrachten auf Nebenbahnen beachtliche Leistungen und erlebten sogar noch die Zeiten von DB und DR

17 93er-Modelle in zwei Varianten
Relativ überschaubar zeigte sich bislang das Angebot an Lokomotiven der Baureihen 93^{0-4} und 93^{5-12} quer durch alle Nenngrößen. Pikos aktuelle H0-Neuankündigung veranlasst uns zu einem Branchenrückblick

Eisenbahn

6 Dokumentator der BD Wuppertal
Vor Kurzem verstarb Helmut Säuberlich, langjähriger Fotograf der BD Wuppertal. Seine Aufnahmen prägen das Bild von der Direktion bis heute

22 Entlang der Schiene
Aktuelle Information zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 „Entenschnabel“ Titel im Zeichen des Kranich
Vor rund 40 Jahren gingen die für den Lufthansa-Airport-Express runderneuerten Triebzüge der Bundesbahn-Baureihe 403 in den Betrieb. Ein Blick auf Konzept, Umbau, Erfolg und Schicksal der Züge sowie auf die Idee dahinter

42 Momente
Erstes Frühlingserwachen mit V 13 der Mindener Kreisbahnen bei Kleinenbremen im Jahr 1968

44 Starke Zweikraftlok
Bahnunternehmen lernen derzeit die Vorzüge des Eurodual-Lokomotivtyps zu schätzen. Mit ihrem starken Dieselmotor und einem leistungsfähigen Elektroantrieb bieten sie insbesondere im Güterzugbetrieb große Flexibilität

49 Der besondere Zug
E 2002 Ludwigsstadt – Saalfeld: Kleiner Grenzverkehr mit ölgefeuerter Dampflok

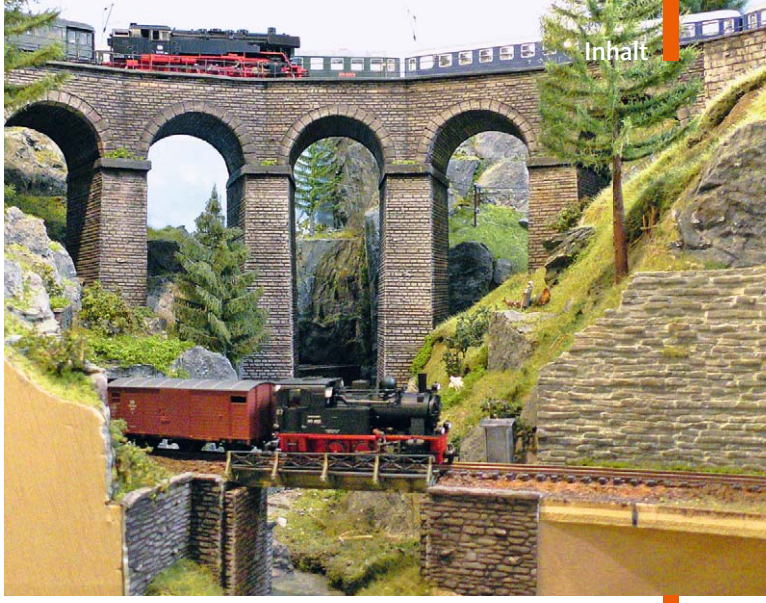
50 Ferkeltaxen im Vogtland Titel
1996 beorderte der DB-Regionalbereich Thüringen einen LVT für Nahverkehrsleistungen auf die Bahnstrecke Schönberg – Schleiz. Die Rückkehr der Ferkeltaxen galt seinerzeit als kleine Sensation

54 Fahrt auf Sicht
Die Covid-19-Pandemie war und ist für Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen eine Herausforderung. Redakteur Martin Menke zeichnet ein aktuelles Lagebild

Modellbahn

58 Nürnberger Vierlinge
Beim Vorbild ragte V 200 035 gegenüber ihren Schwesterloks nicht sonderlich hervor. Ganz anders im Miniaturformat: Gleich vier Modellbahn-Hersteller brachten 1958 diese Lokomotive in H0 bzw. TT auf den Markt

Jürgen Hörstel



Matthias Reß

34–40
Die Baureihe 403 feierte als Lufthansa-Airport-Express einen Erfolg auf der Rheinschiene

104–110
Die Kelleranlage „Nächternhausen" vereint DB-Motive in H0 und H0e

58–63
Die V 200 035 war Ende der 1950er-Jahre von gleich vier Anbietern in H0 und TT erschienen

88–93 *H0-Kesselwagen-Vergleich der Marken Brawa, Exact-train und Roco*

50–53
Das Comeback der LVT im Vogtland war 1996 eine kleine Sensation

Oliver Strüber (2)

Rainer Heinrich

64 Laufsteg „Westheimer Feld"
Regelmäßige Leser werden Dirk Kuhlmann hier schon im Zusammenhang mit Z begegnet sein. Kürzlich erfolgte mit einem Ausflug in die Nenngröße 0 sein Sprung in höhere Sphären

68 Neu im Schaufenster
Aktuelle Kurzporträts und Meldungen zu Schienenfahrzeug-, Zubehör- und Technik-Neuheiten

78 Zu Besuch bei technomodell/pmt
Über einen langen Zeitraum hinweg war der Unternehmensname pmt nur TT-Bahnern und Straßenbahnfans ein Begriff. Doch spätestens seit Übernahme der Schmalspurmarke technomodell hat sich das geändert

81 Großer Wettiner als TT-Modell
Modellbahnern, die unter beschränkten Platzverhältnissen einen trotzdem glaubhaften Betrieb realisieren möchten, empfehlen wir den Bau des Nebenbahn-VT 135 540

84 Auhagens neue Stadthäuser
Unter den neuen Bausätzen der H0-Gebäudeserie „Schmidtstraße" befinden sich auch sogenannte Dreifensterhäuser im rheinischen Baustil, die wir als Straßenzeile aufgebaut haben

88 Zweiachser-Kesselwagen im Test
Die H0-Kesselwagen-Bauarten Uerdingen und Reichsbahn von Brawa, Exact-train und Klein Modellbahn/Roco im Vergleich

104 Schwarzwald-Motive in H0/H0e Titel
Nächternhausen ist ein Durchgangs- und Umsteigebahnhof zur schmalen Spur und zentraler Betriebsmittelpunkt einer großflächigen Kelleranlage, die uns über die nächsten Monate begleiten wird

111 Schlichtes Reichsbahn-Oval
Während einer Ausstellung in Sachsen begegnete unser Fotograf Jürgen Albrecht neulich einer Frau am Fahrregler ihrer DR-H0-Anlage, die sie obendrein auch gebaut hat

Service

33 Buch & Film
94 Termine/TV-Tipps
96 Kleine Bahn-Börse
96 Fachgeschäfte
101 Veranstaltungen
102 Leserbriefe
114 Vorschau/Impressum

TechnikMedia

Titelbild: Die schon betagteren H0-Tenderloks der Baureihe 93⁰⁻⁴ im Ringlokschuppen begegnen bei diesem Roco-Stelldichein der DR-93⁵⁻¹²

Ein Farbfoto ist im Jahr 1951 noch völlig außergewöhnlich. Helmut Säuberlich macht das Bild des „Rheingold-Express“ im Kölner Hauptbahnhof sozusagen als Experiment, nicht ahnend, dass es bald zu seinem beruflichen Aufstieg beiträgt

■ Bundesbahn-Fotograf Helmut Säuberlich

Dokumentator
großer Bahn-Jahre

Die Eisenbahnwelt trauert um Helmut Säuberlich, der am 9. Januar 2022 im Alter von 98 Jahren verstarb. Generationen von Eisenbahnern und Eisenbahninteressierten hat er als Berufsfotograf die Bundesbahn nahe gebracht; die Bundesbahn „seiner“ Direktion Wuppertal und andernorts

Helmut Säuberlich im Jahr 1980

Die Begebenheit liegt schon ein paar Jahre zurück. Wir hatten Helmut Säuberlich dafür gewonnen, in einer Publikation aus seinem Leben zu berichten. Der Beitrag mit Fotos und Text war schon weit fortgeschritten, als eines Nachmittags in der Redaktion das Telefon klingelte. Am Apparat der Autor, der noch etwas wichtiges ergänzen wollte. Mit seiner ruhigen, tiefen Stimme erklärte Helmut Säuberlich uns staunenden Redakteuren dann, wie ihn sein Farbfoto des „Rheingold-Express“ 1951 zur Bundesbahn-Hauptverwaltung gebracht hatte. Das Bild, angefertigt als privater Farbfilm-Versuch, lag zufällig in der Schublade im Büro, als eines Tages ein Dezernent den Direktionsfotografen mit einem ungewöhnlichen Anliegen aufsuchte. Ob Helmut Säuberlich nach Feierabend den Kater der Familie porträtieren könne? Ja, meinte der Angesprochene und erwähnte, dass das Foto der Samtpfote auch in Farbe möglich sei. Auf die ungläubigen Blicke des Vorgesetzten hin zog er die Aufnahme des Rheingold-Zuges zum Beweis hervor – und landete einen triumphalen Erfolg. Der Dezernent eilte zum Präsident, der griff zum Telefonhörer, zog die Bun-

Helmut Säuberlich/Slg. Angelika Säuberlich (9) bzw. Angelika Säuberlich (1, Porträt)

Reichlich Dampflok-Atmosphäre im Hagener Hauptbahnhof. Auch solchen Stimmungsbildern widmete sich der Direktionsfotograf

Dr. Hans-Christoph Seebohm dankt an Heiligabend Eisenbahnern für ihre Arbeit. Von den Weihnachtsbesuchen der Verkehrsminister schwärmte Helmut Säuberlich noch viel später

Auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München 1953 präsentiert die Bundesbahn ihre neuesten Errungenschaften. Zu den Innovationen zählt auch die Vorserienlok E 10 002

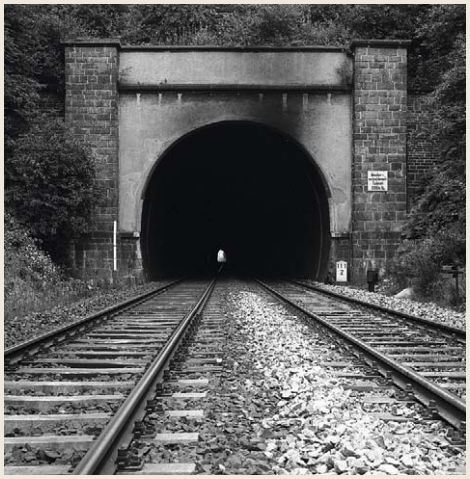
desbahn-Hauptverwaltung in Offenbach hinzu und zum Jahresende hatte der Direktionsfotograf der BD Wuppertal den offiziellen Auftrag, die Fortschritte der DB in Farbe abzulichten.

Foto-Dokument der Bundesbahn

Gern erzählte Helmut Säuberlich solche Anekdoten aus seinen Berufsjahren. Bei der Lichtbildstelle der Direktion Wuppertal hatte er 1948 auf Fürsprache seines Vaters eine Stelle als Lehrling bekommen, nachdem der Traum vom Studium in den Nachkriegswirren zerstoben war. Die berufliche Alternative bei der Reichsbahn (ab 1949: Bundesbahn) nahm der 25-Jährige aber gern an. Sie gestattete ihm, das Hobby Fotografieren beruflich auszuüben und weiterzuentwickeln. Die Tätigkeit prägte sein Leben, wie er später als Fotograf mit seinen Aufnahmen vielfach auch das Bild der Bundesbahn mitprägte – es wurden faszinierende Dokumente großer Bahn-Jahre.

An Themen herrschte kein Mangel, schon von Seiten des Arbeitgebers nicht. Helmut Säuberlich sollte die Wiederaufbauleistung der Eisenbahn dokumentieren, den Betriebsalltag der DB und ihrer Beschäftigten einfangen, bei Eröffnungen und anderen Veranstaltungen Fotos für die Presse schießen und ganz allgemein das Geschehen in der Direktion abbilden. Viel zu tun, zumal ja noch die Auftragsarbeit für die Bundesbahn-Hauptverwaltung dazu kam. Die erwies sich schon im Laufe der 1950er-Jahre als so umfangreich, dass die DB sie auf mehrere Fotografen verteilte. Helmut Säuberlich freilich mit dabei.

Als Dampftraktion und Großindustrie noch wichtige Pfeiler des Ruhrgebiets waren: Mitte der 1950er-Jahre setzt Helmut Säuberlich einen D-Zug in Oberhausen in Szene



Auch das gehört zum Tagwerk eines Direktionsfotografen: die fotografische Vermessung von Tunnelportalen

Abwechslung blieb bei der Tätigkeit stets garantiert, und vor Überraschungen war niemand gefeit. Zum Beispiel bei der Farbfotografie, der sich Säuberlich früh mit großem Eifer widmete. 1950 hatte er bei seiner Dienststelle wegen einer Schulung auf dem neuen Fachgebiet vorgesprochen – er wurde brüsk abgewiesen. Das habe keine Zukunft, hieß es lapidar. Aber so schnell gab der Direktionsfotograf nicht auf. Unterstützt von einem einfallsreichen Bahnmeister, richtete er in der Dachzimmerwohnung im Gummersbacher Bahnhof eine provisorische Dunkelkammer ein. Aus der stammte das Bild des „Rheingold-Express", das letztlich doch den Farbfotos den Weg ebnete.

Taschenlampen und Heiligabend

Auch sonst brachte das tägliche Brot des Lichtbildners manche Höhen und Tiefen. Beispielsweise hatte Helmut Säuberlich den Auftrag erhalten, die Tunnelportale im Direktionsbezirk fotografisch zu vermessen: Bei 64 Tunnel warteten 128 Portale auf ein entsprechendes Bild. Ein zwei Meter langes Maßband sowie Hammer, Stahlnägel und Klebeband, um es an den Bauten zu befestigen, wurden von Amtsseite gestellt. Ebenso eine Taschenlampe und Batterien, damit Säuberlich bei guter Sicht durch die Tunnel laufen konnte. Doch wer nun dachte, die Ausrüstung sei komplett, es könne losgehen, hatte die Rechnung ohne die Behörden gemacht. Die Taschenlampe galt als Gerät, die Batterien betrachtete man als Verbrauchsmaterial. Das Ende vom Lied: Helmut Säuberlich musste beides bei verschiedenen Sachbearbeitern beantragen. Manchmal, sagte er später, schenkte er sich den langen Weg durch die Amtsstuben und kaufte die Batterien einfach im nächsten Laden auf eigene Rechnung.

Wie ein Gegenstück zu der akribischen Kleinarbeit auf den Strecken im Bergischen Land wirkte die große Bühne der Politik, zu der die Bundesbahn in den 1950er- und 1960er-Jahren noch fast selbstverständlich dazu gehörte. Bei ihren Staatsbesuchen reisten Majestäten und hochrangige Politiker üblicherweise mit Sonderzügen durch die Bundesrepublik, begleitet nicht zuletzt von Bundesbahn-Fotografen wie Helmut Säuberlich. Die Bedeutung des Besuchers ließ sich oft auch an dem Begleittross erkennen, zu dem Sicherheitsbeamte bis hinauf zu Mitarbeitern des Bundeskriminalamts gehören konnten. Ein bisschen heimeliger ging es an Heiligabend zu, wenn traditionell der amtierende Verkehrsminister Eisenbahner besuchte und ihnen als Dank für ihr Wirken kleine Präsente überreichte. Selbst Jahre danach schwärmte Helmut Säuberlich von diesen Veranstaltungen und davon, dass er dabei nur sympathische Politiker kennengelernt habe.

Von 1953 bis 2022

Seit 1953 wohnte er wieder in Wuppertal, wo er sich aufs Neue eine Dunkelkammer einrichtete und die Fotoarbeit weiter perfektionierte. Viele berufliche Termine folgten, wie die Eröffnung der S-Bahn Rhein-Ruhr 1967. Insgesamt 26 Jahre lang war Helmut Säuberlich bei der Bundesbahndi-

Immer wieder wird der Direktionsfotograf beim Besuch gekrönter Häupter eingesetzt. Hier bei der Visite von Kaiserin Soraya, Gattin des Schah von Persien, im März 1955

rektion Wuppertal tätig. Dann entschied die DB, im Rahmen von Rationalisierungen die Direktion aufzulösen. Die Folge: 1974 wechselte Helmut Säuberlich zur Bundesbahndirektion Köln, bei der er nun für neun Jahre seine Dienststelle hatte. 1983 ging er in den Ruhestand, verließ sein liebgewonnenes helles Bürozimmer in der Rheinstadt und übergab die laufenden Geschäfte der Fotoabteilung an seinen Nachfolger.

Der Bahnhof von Gummersbach zu Zeiten der DB AG. Im Dachgeschoss des linken Flügels wohnte Helmut Säuberlich bis 1953 und hatte dort auch eine Dunkelkammer eingerichtet

» Bis zum Jahr 1974 arbeitete Helmut Säuberlich bei der BD Wuppertal, dann folgte der Wechsel nach Köln

All diese Schilderungen kamen uns jüngst wieder in den Sinn, allerdings aus traurigem Anlass. Im Januar 2022 ist Helmut Säuberlich im Alter von 98 Jahren verstorben. In unseren Gedanken bleibt er präsent als sympathischer Mensch, stets unkompliziert und zugänglich, als leidenschaftlicher Fotograf, der voller Eifer neue Techniken ausprobierte, und, nicht zu vergessen, als namhafter Dokumentator vor allem der frühen Bundesbahn. Wer sich an die Aufnahmen von Helmut Säuberlich erinnert, der wird sich auch an diese Jahre der DB erinnern, bei der Direktion Wuppertal und andernorts. An eine Zeit, irgendwo zwischen Alltag und Aufbruchstimmung. *THD*

Aktivitäten Wuppertaler Eisenbahner: Am 2. Mai 1959 gibt das hiesige Bundesbahn-Orchester vor dem Direktionsgebäude ein Konzert. Helmut Säuberlich ist als Fotograf dabei

■ Die preußischen Tenderloks der Gattungen T 14 und T 14[1]

Erfolgslokomotiven im zweiten Anlauf

Mit den Tenderlokomotiven der Achsfolge 1'D1' betrat Preußens Bahnverwaltung in den 1910er-Jahren konstruktionstechnisches Neuland. Der noch mit Kinderkrankheiten behafteten Gattung T 14 von 1914 folgte vier Jahre später die weiterentwickelte T 14[1]. Beide erbrachten auf Nebenbahnen beachtliche Leistungen und erlebten noch die Zeiten von DB und DR

Den zu Beginn des 20. Jahrhunderts stark angewachsenen Zuglängen und -gewichten auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen schien die gerade erst neu eingeführte 1'C-Tenderlokomotive der preußischen Gattung T 12 (spätere Reichsbahn-Baureihe 74[4–13]) schon nach kürzester Zeit nicht mehr gewachsen – trotz aller zwischenzeitlichen Bauartverbesserungen. Man wünschte sich eine weitaus leistungsfähigere Tenderlok, um den Verkehr auf den am stärksten befahrenen Strecken künftig noch flüssiger gestalten zu können. Gleichzeitig gab es viele Stimmen, die sich für die energische Ausweitung des bereits auf einzelnen Strecken erfolgreich eingeführten elektrischen Betriebes aussprachen. Im Wettstreit beider Systeme ließen die Verfechter des Dampfbetriebs bei Henschel & Sohn in Kassel eine neue Tenderlok entwickeln, die als „Kampflokomotive" Eingang in die Eisenbahngeschichte fand. Erstmals im deutschen Tenderlokbau wurde bei ihr die Achsfolge 1'D1' angewendet. Die neue Konstruk-