

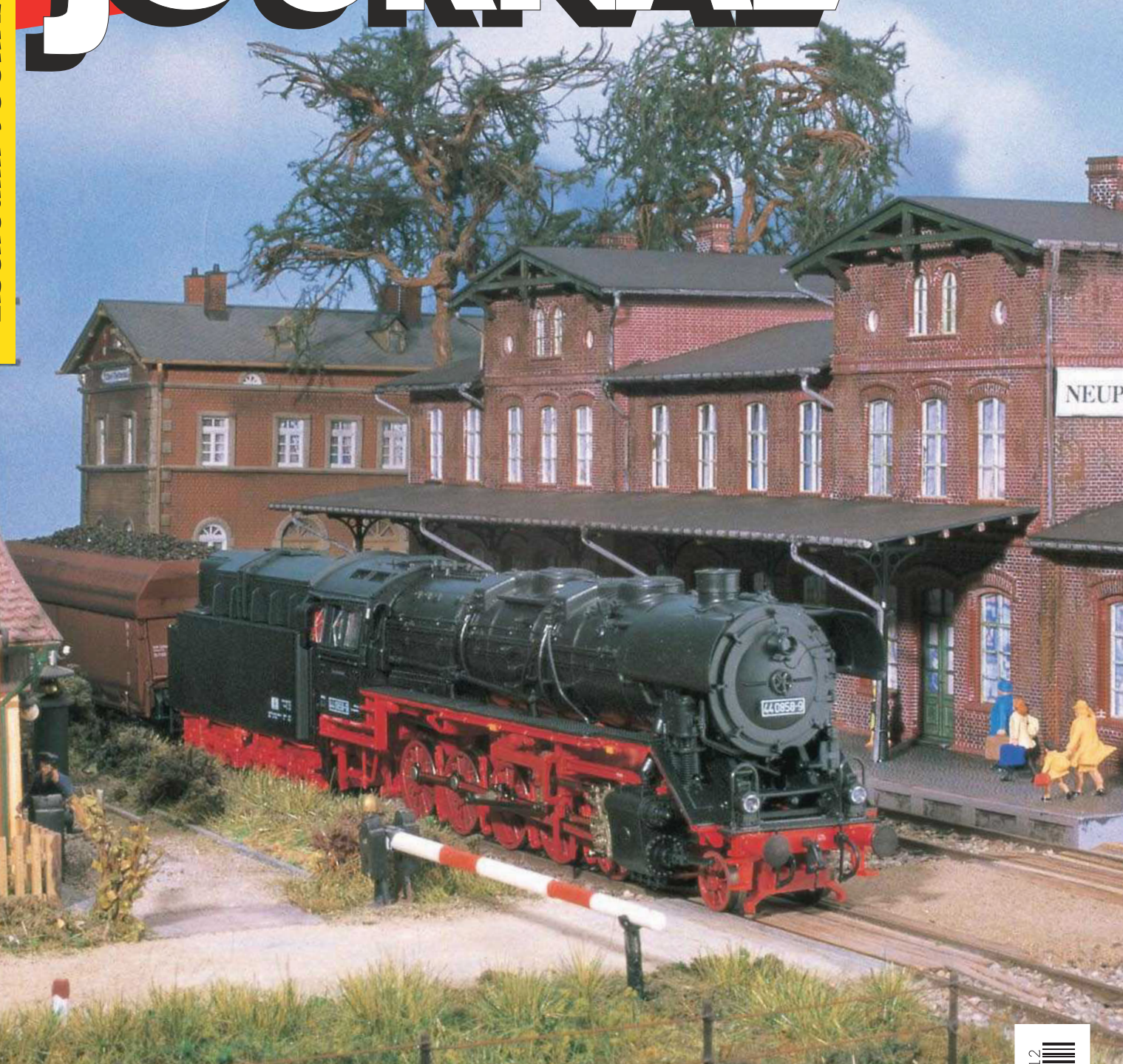
Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Dezember  
12/2002

# Eisenbahn JOURNAL

Eisenbahn JOURNAL Dezember 2002



**Vorbild&Modell:** Öl-44er von Roco in H0  
Baureihe 13.16 (wü. AD) von Brawa  
**Baureihe 219:** Aus für die Rumänendiesel





# Editorial

Wer zum Jahresende 2002 Geschichten aus dem Jahre 2001 erzählen will, der wird im Allgemeinen wenig Gehör finden. Was gestern passierte, ist heute in aller Regel schon kalter Kaffee. Anders, wenn es sich um die Firma Märklin handelt. Als (leider) einziges Unternehmen der Branche gibt sie allherbstlich und ausführlich über ihre Geschäfte Auskunft – allerdings immer über die des Vorjahres.

Diesmal waren die Märklin-Zahlen mit besonderer Spannung erwartet worden. Zur Erinnerung: 2000 war Märklin nach acht Jahren kräftigen Wachstums mit einem zehnpromzentigen Umsatzminus drastisch eingebrochen. Zudem war 2001 kein Jahr wie die Jahre davor: Eine stagnierende Wirtschaft mit hoher Arbeitslosigkeit und die massive Vernichtung von Vermögen durch die Aktienkrise steckten den düsteren Rahmen. Dazu schrieben die brennenden Türme des World Trade Centers ein Menetekel in den Himmel – justament zu Beginn des für das Wohl und Wehe der Modellbahnbranche entscheidenden letzten Jahresviertels. Alles Bedingungen, die einem Hobby-Produkt wie Modellbahn nichts Gutes verhießen.

Doch nichts dergleichen geschah. Als ob sich die heile Welt der kleinen Anlagen auf die reale übertragen hätte, legte die Modellbahn- und Zubehör-Branche in Deutschland inmitten eines schrumpfenden Spielwarenmarktes (je nach Quelle minus 0,4 bis minus 4,6%) um 8,9% auf 244 Millionen Euro zu. Die Märklin-Holding (Märklin, Trix und der Modellbahn-Welt-Verlag) wetzte die Vorjahres-Scharte aus, machte 10% Umsatz gut und übertraf damit das Rekordergebnis von 1999 leicht: 163,9 Millionen Euro waren es 2001. Auch mit dem Gewinn zeigte sich der neue Chef-Geschäftsführer Paul Adams zufrieden. In diesem Jahr und 2003 will er den Ertrag aber noch steigern.

Überraschend optimistisch auch die Prognose des Märklin-Mannes für das laufende Jahr: Trotz Teurofrust und Arbeitsmarktmisere erwartet er für die ganze Branche Umsätze leicht über dem Niveau von 2001. Bei Märklin lagen sie in den ersten drei Quartalen 2002 sogar über denen des guten Vorjahres. Insgesamt werde sein Unternehmen heuer und 2003 jeweils zwischen einem und drei Prozent zulegen, prognostizierte Adams, und das bei einem schrumpfenden Gesamtmarkt.

Erreichen will Adams dieses Ziel vor allem durch Einsparungen und einen verstärkten Export. So werde die Zahl der Farb- und Formvarianten unter den Neuheiten bis 2004 wie von 2001 auf 2002 um weitere 20% zurückgefahren. Die Zahl der echten Formneuheiten solle dagegen stabil bleiben. Beim Export setzt Märklin in erster Linie auf die USA. Vom 459-Millionen-Dollar-Kuchen des US-Modellbahnmarktes will sich der dortige Nischenanbieter einen Anteil von 5 bis 10% erobern – in erster Linie durch die Gleichstromtochter Trix. Exportchancen erhofft sich Märklin auch in Asien, vor allem China, wo das Interesse an Luxusgütern rasch zunehme.

In Deutschland und Europa setzt die Firma auf Technik. Mit fast 400 000 verkauften Zentraleinheiten sei eine solide Basis für einen weiteren Ausbau beider Digitalsysteme geschaffen, also auch von Selectrix. Ein guter Teil der Investitionssumme von 18,4 Millionen Euro (plus 15%) ging in entsprechende Entwicklungen.

Der nach eigenen Angaben größte und bekannteste Modellbahnhersteller der Welt scheint also die Delle von 2000 gut verkraftet zu haben. Auch die übrige Modellbahn- und Zubehörindustrie ist gut über die Runden gekommen – bislang jedenfalls. Immerhin konnten sich die Firmen in den vergangenen guten Jahren einigen Speck anfrassen. Davon ließe es sich zehren, sollte die gesamtwirtschaftliche Situation auf die Welt der kleinen Bahnen durchschlagen. Bislang haben sich die Unternehmen der Branche ja als bemerkenswert solide erwiesen. Allen voran die beiden größten, Märklin und Roco, haben frisches Blut in ihr Management gebracht, die Organisation gestrafft und Kosten gesenkt. Nun wenden sie sich neuen Zielen zu. Auch Roco will ja sein US-Engagement beträchtlich stärken. Dass beide Firmen in Asien neue Kunden suchen werden, dürfte nur eine Frage der Zeit sein. Von Konkurrent Bachmann sind Modelle nach chinesischen Vorbildern ja bereits im Handel.

Warm anziehen müssen sich die anderen Firmen, vor allem diejenigen, die ihre betriebswirtschaftlichen Hausaufgaben noch nicht gemacht haben. Im teuren Wettstreit um immer neue Digital-Raffinessen haben die Kleinen zwar wenig Chancen. Interessante Produkte, kostenbewusstes Wirtschaften und ein gutes Marketing eröffnen aber auch ihnen Perspektiven. Man wird sehen! **CHRISTOPH KUTTER**



**Dampflok-Historie:** Der Öl-Jumbo der Reihe 44 der DR und sein neues Roco-Modell in H0, von Franz Rittig und Christoph Kutter, ab Seite 10

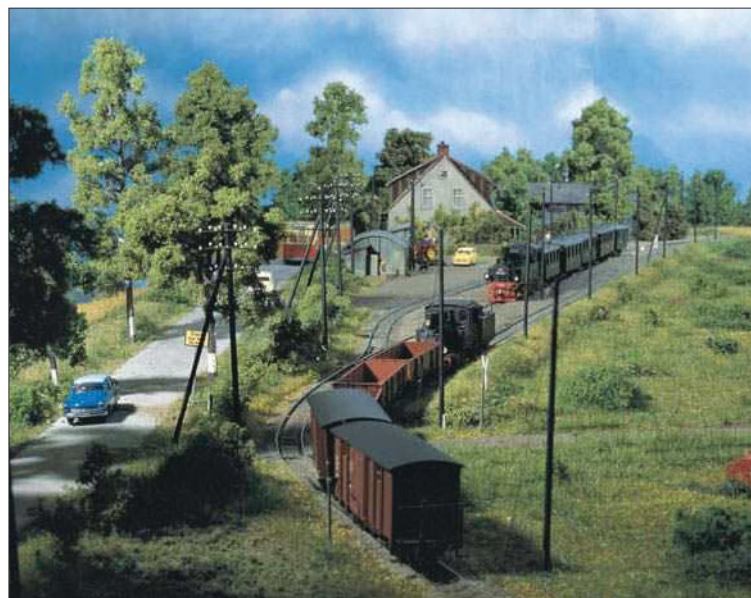
## Inhalt

Vorbild

Nacht-Impressionen aus Chemnitz-Hilbersdorf: <b>Smoke Gets to the Stars</b>	6
Dampflok-Historie: <b>Der Öl-Jumbo</b>	10
Baureihe 219: <b>Abgetaucht</b>	20
Eurocity-Verkehr: <b>Am Gotthard endet eine Ära</b>	26
Plandampf: <b>Im Takt gefeuert</b>	28
Länderbahn-Lokporträt: <b>Die Klasse AD</b>	32
Rübelandbahn: <b>Rückfall-Gefahr</b>	38

*Titel: Öl-Jumbo in Vorbild und Modell (ab Seite 10). Rocos brandneue H0-44er der DR mit Witteblechen und Öltender präsentiert sich vor dem ebenfalls neuen Auhagen-Bausatz Neupreußen (ab Seite 62). Abb.: EJ-Christoph Kutter*

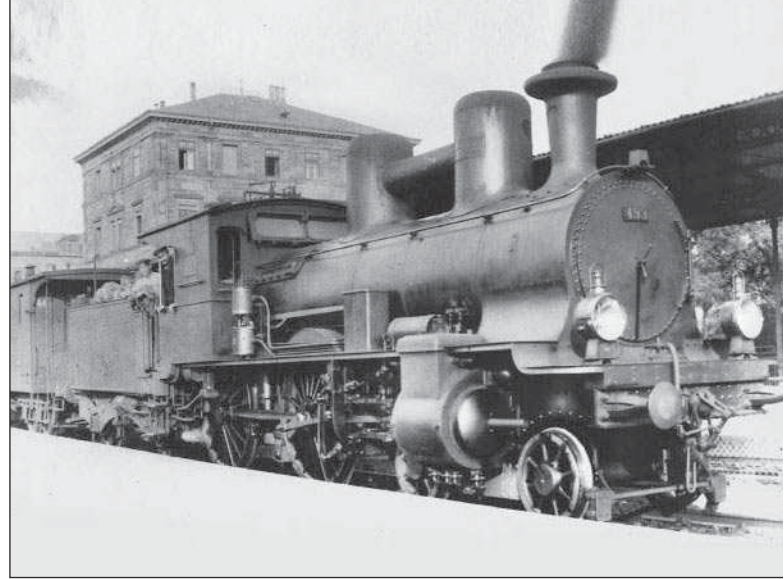
**Super-Anlage:** Rügenschke Kleinbahn mit Bahnhof Trent in 1:87, von Wolfgang Fröwis und Reiner Hoppe, ab Seite 68







**Lokomotiv-Abschied:** Der Rückzug der Baureihe 219 aus dem DB AG-Land, von Michael Hempel und Thomas Spreer, ab Seite 20



**Vorbild und Modell:** Fahrzeugporträt der wü. Klasse AD (Reihe 13.16) im Original und in H0, von Horst J. Obermayer/Christoph Kutter, ab Seite 34

## Modell

Rocos H0-Modell der DR-Öl-44er: <b>Jumbolinchen</b>	18
Das H0-Modell der AD: <b>Brawas schöne Unbekannte</b>	36
ETA 177 in H0 von Liliput-Bachmann: <b>Wittfelds Wiederkehr</b>	58
VT 11.5 in H0 von Märklin: <b>Edel-Express</b>	60
Neuer Bahnhof: „Neupreußen“ von Auhagen in H0 <b>Doppel-Erfolg</b>	62
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: <b>Winterreise nach Krummenohl</b>	64
Nach Norden: <b>Trent – der letzte Bahnhof vor der Fähre</b>	68
H0m-Anlage nach RhB-Motiven: <b>Im Tal des letzten Bären</b>	76
<b>Faszination Gotthardbahn</b>	80
Quattro Stagione, Folge 20: <b>Stützmauerbau mit Gipsteilen</b>	82
<b>Das Bahnbetriebswerk im Modell</b>	86
Serie „Schmiedeberg 1924“, Teil 11: <b>„Zur Heiligen Dreieinigkeit“</b>	88

**Anlagenbau:** QUATTRO IV, Teil 1 – Arkaden- und Mauergestaltung, von Bruno Kaiser, ab Seite 82

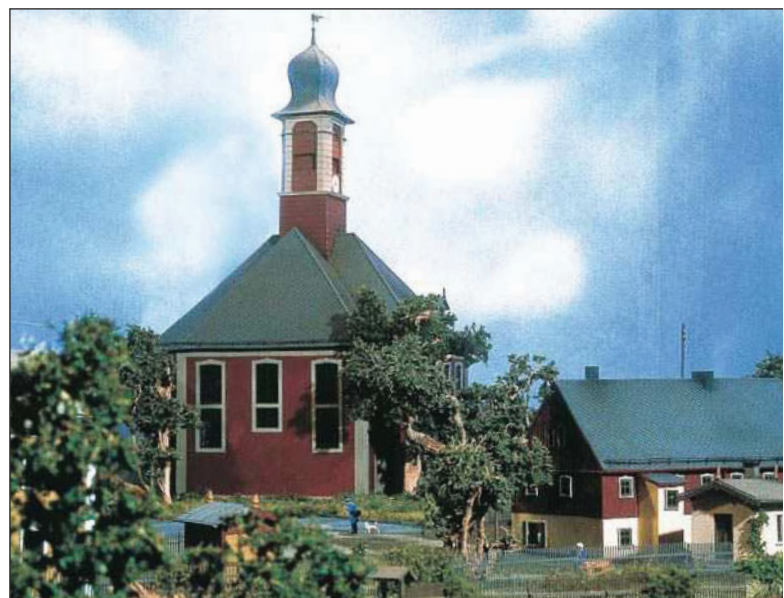


## Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	40
<b>Modell-Neuheiten</b>	50
<b>Mini-Markt</b>	96
<b>Auktionen • Börsen • Märkte</b>	105
<b>Fachhändler-Adressen</b>	106
<b>Impressum</b>	108
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	110
<b>Bücherecke</b>	111
<b>Bestellkarten zum Heraustrennen</b>	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:  
Udo Geum, Michael Hempel, Helmut Griebel,  
Helge Scholz, Bruno Kaiser, Martin Brendel*

**Gebäudebau:** Schmiedeberg – eine H0-Kirche entsteht im Selbstbau, von Martin Brendel, ab Seite 88







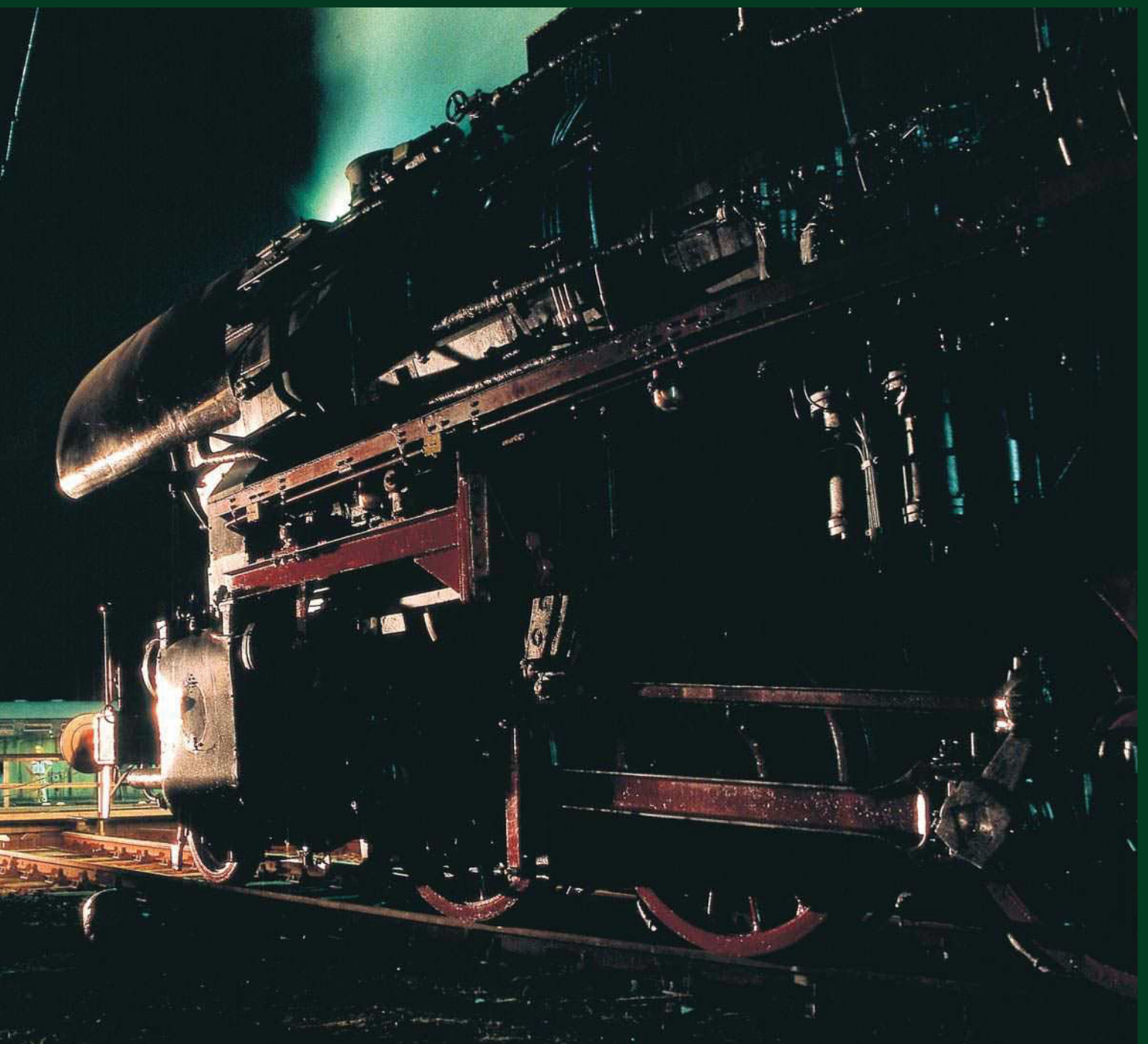
Am Hilbersdorfer Heizhaus zu Chemnitz gaben sich Maschinen der Baureihe 52 ein Stelldichein. Es galt Geburtstag zu feiern, denn von 60 Jahren rollten die ersten Vertreterinnen aus den Werkhallen und eroberten das deutsche Schienennetz. Nur wenige haben bis in unsere Tage überlebt und in Museen und bei Vereinen liebevolle Pflege gefunden. Ob unter Dampf oder als Exponat im stilechten Ambiente immer wieder im Zentrum des Interesses, wie auch „Gratulantin“ 44 1338.

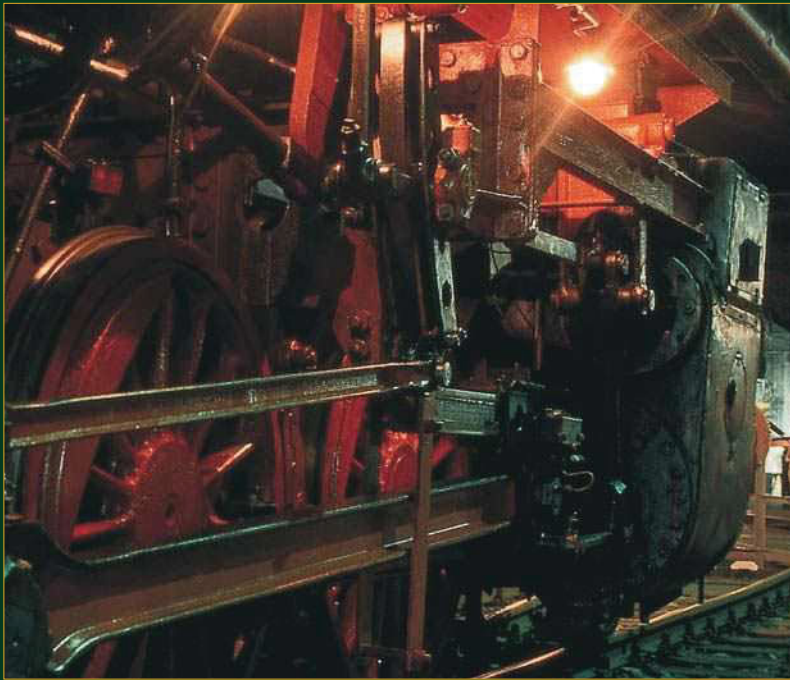




# SMOKE GETS TO THE STARS

BILDER UND TEXT VON HELGE SCHOLZ

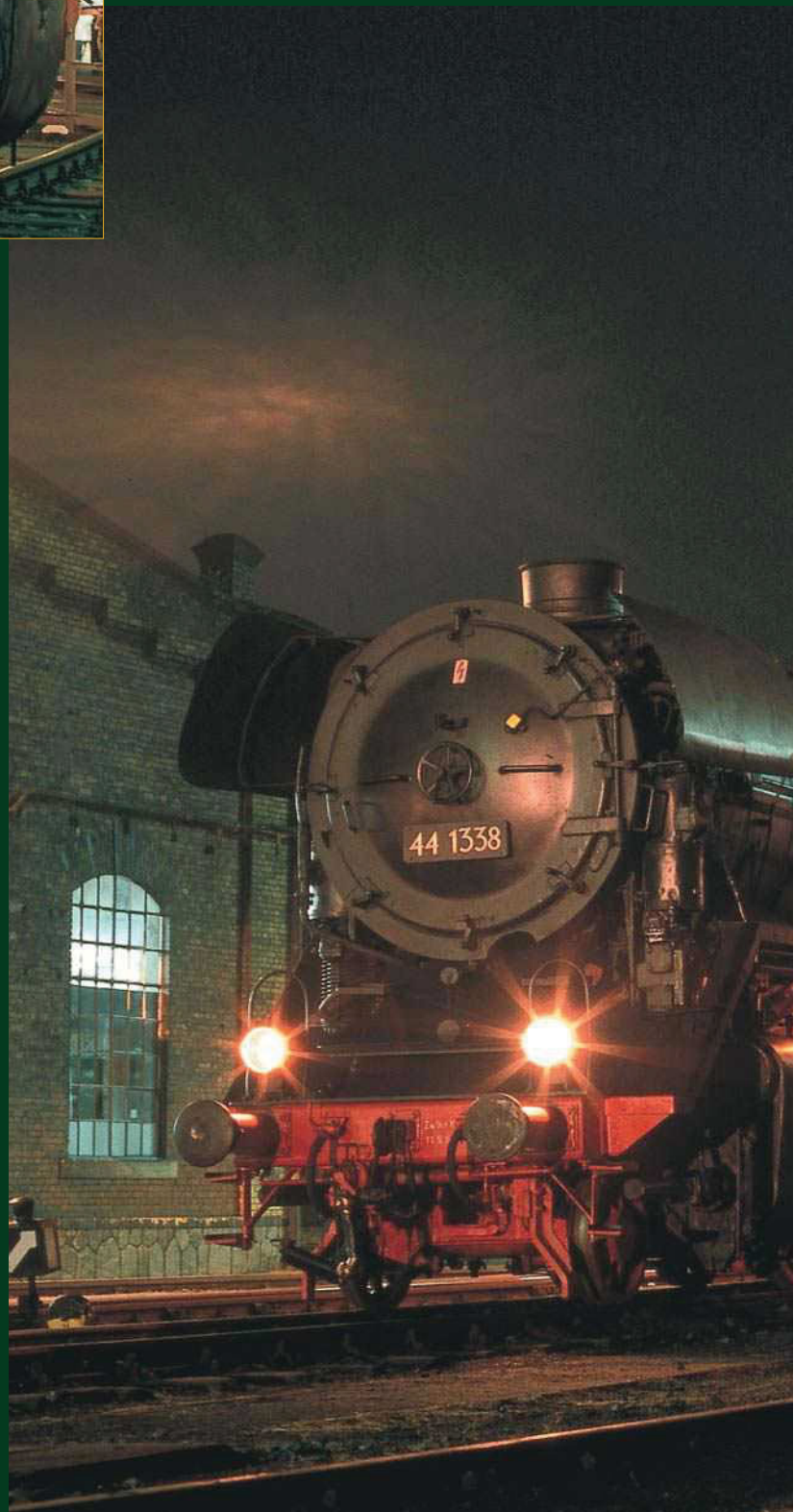




Obwohl ihre Feuer schon lange erloschen sind, sind sie nicht in Vergessenheit geraten: frisch aufpoliert zur Schau gestellt – 43 001 und 44 1338. Ist die erste schon lange als Exponat erhalten, so stellt sich die dreizylindrige Schwester zum ersten Mal mit einem preußischen Tender der Öffentlichkeit vor.

Am Rande, aber nicht im Abseits des Interesses 52 9900, deren Triebwerksbeleuchtung die Mechanik des Fahrwerkes schier erglänzen lässt.

Details am Rande oder Relikte einer vergangenen Zeit? Notwendigkeiten für eine perfekte Illusion!





Nacht liegt über der Stadt, verwaist die Straßen und Gassen – Ruhe allerorten.

Fernab das Nachtlager der stählernen Riesen hinter dunklem Geäst.

Monoton das Brummen und Japsen, das Gurgeln und Pumpen, das Tropfen und Rauschen.

Gezähmte Urgewalt, abgestellt zur Ruhe und Rast.

Impressionen am Rande eines Dampflok-Spektakels. So reizvoll es ist, die Maschinen bei ihrem Tagwerk zu verfolgen, bezaubernder sind die blauen Stunden am Schuppen – eintauchen in eine Märchenwelt, in Kindheitserinnerungen, in unsere Träume und Fantasien.

Kein lautes Wort, kein Schrei der Begeisterung, still schmiegt man sich in den Mantel der Besinnlichkeit. Jetzt ist Zeit, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen, Kleinigkeiten der komplexen Technik genauer zu studieren und seine persönliche Erinnerung an diese außergewöhnlichen Momente am Rande des Tages einzufangen und zu bewahren.

Diamanten gleich blitzen Wassertropfen auf fettig-warmem Stahl und im leichten Wind züngelt Qualm aus dem rußigen Schlot.

Vergessen die Mühen des anstrengenden Tages. Dienstschluss. Smoke gets to the stars.





# Der Öl-Jumbo

Mit dem H0-Modell der ölhauptgefeuerten Baureihe 44 der Deutschen Reichsbahn ist Roco ein großer Wurf gelungen. Wer Saalfeld als letzte Dampflokk-Hochburg noch erlebte, dürfte den gewaltigen Öl-Jumbo noch in bester optischer und akustischer Erinnerung haben. Aber wussten Sie auch, dass die Ölhauptfeuerung der Reichsbahn-Baureihe 44 einen gelungenen Technologie-Transfer aus den USA darstellte?

■ VON FRANZ RITTIG



Tiefschwarzer Qualm, grollendes Brodeln im Stehkessel, energiegeladener Auftritt: Ölhauptfeuerung bei der Baureihe 44 der Reichsbahn. Auf der Strecke Camburg-Saalfeld donnert hier 44 0601 durch Rothenstein/Saale.





Abb.: GEM (2)

**B**ahnbetriebswerk Wittenberge, Sommer 1968: Der Heizer öffnet die Handräder der Ölzufuhr und betätigt den Bläser der schweren 44 661. Mit einem dumpfen, dröhnenden „Wuff“ entzündet sich das im Schleppender bereits vorgewärmte, von den beiden Brennern per Heißdampf in der Feuerkiste zerstäubte Heizöl. Für kurze Zeit drängt tiefschwarzer Qualm aus dem Schlot. Das grolende Brodeln im Stehkessel der wuchtigen, kompakten Maschine zeugt von großer Hitze, scheint ein enormes Energiepotenzial zu versprechen. Zufrieden ruft der Heizer seinem Lokführer zu: „So, Meister, wir können!“ Auf ihrem Dienstplan steht ein schwerer Ganzzug aus dem südthüringischen Bergbaurevier, den sie übernehmen und über Schwerin in den Kalihaufen nach Wismar schleppen sollen. Wie jeden Tag, so besteht der Train auch heute wieder aus einer schier unendlichen Wagenschlange zweiachsiger Kmm- und Tv-Wagen. Seine 2000 Tonnen dürfte er haben, schätzt der Meister bei der Vorbeifahrt an die Zugspitze. Natürlich weiß er, dass die

alten Behelfs-Kaliwagen der Gattung Tv schlecht laufen und dass es wieder ein elendes Gezerre geben wird. Im Gegensatz zu früheren Jahren kostet das ihn und seinen Heizer aber nur noch ein Lächeln. Seitdem ihre Maschine Ölhauptfeuerung besitzt, ist die Zeit passé, da sie, buchstäblich im Schweiß ihres Angesichts, unendliche Mengen „Kosakenkies“ aus russischen Kohlerevieren in den höchst gefräßigen Schlund der gewaltigen 44 schippen müssen. Seit dem ersten Tag ihres Einsatzes beim Bw Wittenberge erfreuten sich die „Öl-Jumbos“ ungeteilter Zuneigung bei den Personalen. Warum das so war, lag von Anfang an auf der Hand: Gegenüber der Rost-, der Stoker- und sogar der seinerzeit hoch gelobten Wendler'schen Kohlenstaubfeue-

**Aus Unterwellenborn kommend fährt 44 0397 im Mai 1980 in Saalfeld ein. Hier war einer der Einsatzschwerpunkte der Öl-Jumbos.**

## Regulieren statt Schippen: Die einzigen **VORZÜGE** der Ölhauptfeuerung?

rung bot die Ölhauptfeuerung deutliche Vorzüge. Als man 1959 auch bei der Deutschen Reichsbahn begann, über ihre Einführung nachzudenken, hatte sie sich bei anderen Bahnverwaltungen längst als wirtschaftlichste Feuerungs- und



mechanisch günstigste Feuerbeschickungsart bewährt. Die körperlich schwere Arbeit des Heizers entfiel, da sein Amt lediglich in der Regulierung der mechanisierten Ölzufuhr für die Feuerkiste bestand. Hatten früher vor allem Kondition, ein hohes Maß an Geschicklichkeit und die langjährige, praktische Erfahrung des Feuermanns darüber entschieden, ob man pünktlich zum Ziel kam oder wegen Dampf mangels auf der Strecke blieb, so konnte der Linksaußen bei Ölhauptfeuerung die Dampfleistung fast problemlos steuern. Auch dann, wenn schwerste Lasten am Zughaken zerrten. Denn nicht jeder Heizer kam in solchen Fällen mit der rostgefeuerten dreizylindrigen 44 klar ...

Doch nicht allein das mühsame Schippen unfassbarer Kohlemengen gehörte der Vergangenheit an. Die Ölhauptfeuerung bot wesentlich mehr als nur Erleichterungen für den

## Ölbrenner aus den USA: Anders **BESSER** als im Westen?

Heizer. Denn mit ihr entfielen auch einige der aufwändigen, für Lokpersonale und Schuppenleute sehr unangenehmen Nacharbeiten. Es gab kein anstrengendes, höchst zeitaufwändiges Reinigen des Rostes, des Aschkastens und der Rauchkammer mehr. Das berüchtigte Löscheziehen, bei dem es stets „nach allem Möglichen stank“, entfiel nun. Heizöl ließ sich im Vergleich zur Kohle relativ rasch und verlustlos bunkern, verbrannte rückstandslos und ohne Flugasche. Für die betriebswirtschaftliche Effizienz sprachen technisch einfache Vorrats- und Betankungsanlagen sowie die Möglichkeit, im Bedarfsfall aus mobilen, beheizten Kesselwagen nachzubunkern. Die kalte Lok ließ sich (mit der gebotenen Vorsicht) relativ rasch hochheizen. Die Brennstoff- und Lokbehandlungskosten gingen spürbar zurück. Nicht nur der deutlich höhere Heizwert des Öls, sondern auch die größere Menge, die eine ölgefeuerte Lok davon mitführen konnte, erweiterten ihren Aktionsradius und ließen zu, dass die Maschinen unter Abgabe der vollen Kesselleistung in Beharrungsfahrt schwerste Züge über lange Strecken beförderten. Kurzum: Man konnte Zeit und Geld einsparen; und selbst bei wachsenden Leistungsanforderungen kamen die Direktionen im Ergebnis geschickter Planung mit einer gleich bleibenden Zahl an Lokomotiven und Personalen aus.

**Die Ölhauptfeuerung sparte nicht nur Zeit, Geld und Kräfte, sondern schaffte auch erweiterte Einsatzmöglichkeiten für die Loks. Am 9. Mai 1981 verlässt 44 0647 hier mit einem Güterzug soeben Wittenberge Richtung Ludwigslust.**

**Schon frühzeitig hatten nordamerikanische** Bahngesellschaften mit Heizöl als Brennstoff für die Lokomotivfeuerung experimentiert. Erdöl stand billig zur Verfügung und für das bei der Rohöl-Destillation als Reststoff anfallende, pastös zähe Masut (schweres Bunkeröl) war eine sinnvolle Verwendung gefunden. Obwohl das von sowjetischer Seite der DDR in Aussicht gestellte Erdöl mangels Pipeline 1959 noch nicht gerade in rauen Mengen zur Verfügung stand, bildete die Reichsbahn-Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) schon mal vorsorglich eine Arbeitsgruppe, die Möglichkeiten zur Verfeuerung von Heizöl auf Dampflokomotiven prüfen und zielgerichtet technologische Vorschläge unterbreiten sollte. Diese Gruppe ging (wie sich zeigte in richtiger Weise) davon aus, dass man zur Verfeuerung jene im kalten Zustand äußerst zähflüssige, teerähnliche Masse erhalten würde, die als „Bunkeröl C“ in den Destillationsanlagen der chemischen Industrie übrig blieb. Die-

se (dem „Masut“ vergleichbare) Substanz enthielt noch mancherlei Rückstände, weshalb ein weiteres „Cracken“ seinerzeit chemisch wohl noch nicht sonderlich sinnvoll erschien. Mithin lautete die technologische Kernfrage für die DDR-Reichsbahn: Wie gelangt das schwere, zähe Öl in die Feuerbüchse und wie kann es dort gezündet bzw. effektiv verbrannt werden?

Die Arbeitsgruppe um den Abteilungsleiter für Triebfahrzeugunterhaltung beim Bahnbetriebswerk Halle G, Dipl.-Ing. Hans-Joachim Krauss, orientierte sich vornehmlich an Vorbildern aus Rumänien und vor allem aus den USA. Die bereits bei der DB genutzte Verbrennungstechnik fand anfangs viel, im Laufe der Zeit aber immer weniger und schließlich kaum noch Beachtung. Man hielt sie (und dies war schon bald offizielle Lesart) im Grunde für „wenig geeignet“; sie galt den Leuten um Krauss schlicht als technisch zu aufwändig und – so zumindest wird von verschiedenen Zeitzeugen berichtet – angeblich auch als in der Bedienung zu kompliziert. Oder war man tatsächlich, wie sich manche lebhaft erinnern, mit Seitenblick auf die prinzipiell erfolgreiche DB-Lösung mit den Sphäroguss-Brennern von dem Ehrgeiz erfüllt, es „anders besser als im Westen“ zu machen?

Da detaillierte Fachliteratur westlicher Provenienz (u. a. aus

