

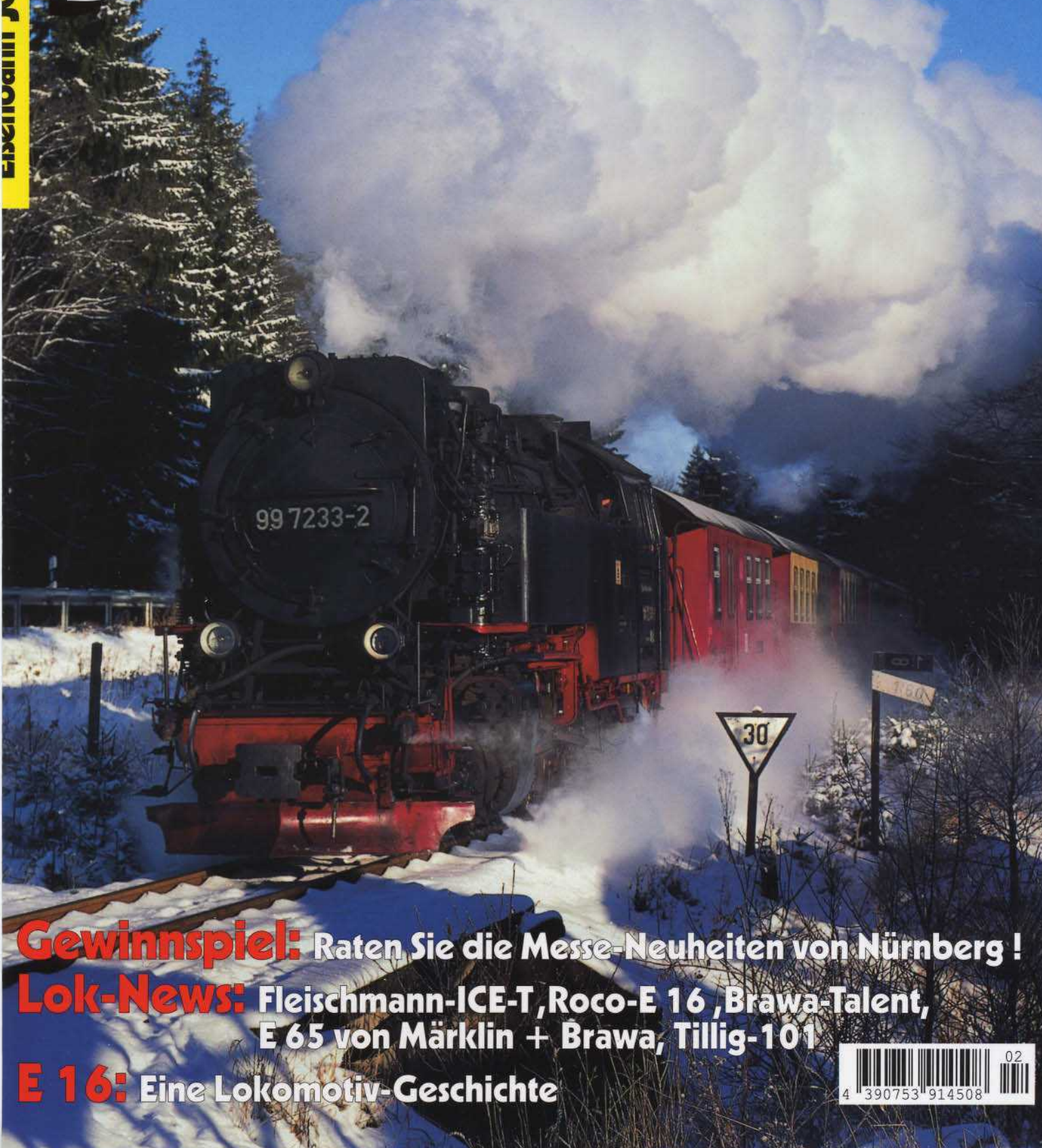
DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Februar
2/2000

EISENBahn JOURNAL FEBRUAR 2000



Gewinnspiel: Raten Sie die Messe-Neuheiten von Nürnberg !

Lok-News: Fleischmann-ICE-T, Roco-E 16, Brawa-Talent,
E 65 von Märklin + Brawa, Tillig-101

E 16: Eine Lokomotiv-Geschichte



Wie bereits im letzten Jahr angekündigt, liegt dieser Eisenbahn-Journal-Ausgabe wieder eine CD-Rom bei. Auf dieser befindet sich der komplette Jahrgang 1976. Sie können sich die Seiten und Beiträge von damals am Computer anschauen, ausdrucken oder auch mit einem speziellen Suchprogramm nach Begriffen suchen. Dieses Index-Programm haben wir um den bereits in EJ 11/1999 beiliegenden Jahrgang 1975 ergänzt. Wenn einmal alle Jahrgänge auf CD-Rom vorliegen, werden Sie in der Lage sein, für jeden beliebigen Eisenbahn-Begriff wie beispielsweise „Baureihe 01“ oder „Landschaftsgestaltung“ die entsprechende Veröffentlichung zu finden, und das in allen bisher erschienenen Eisenbahn-Journalen. Nähere Erläuterungen finden Sie ab Seite 47.

Selbstverständlich befinden sich auf der Scheibe noch eine ganze Reihe anderer interessanter Inhalte. Von den Programmen, die für das Lesen der CD-Rom auf ihrem Computer notwendig sind, sofern sie darüber noch nicht verfügen sollten, einmal abgesehen, dürfte unser Schwerpunkt „E 16“ sicher genauso interessant sein wie die historischen Zeichnungen seltener württembergischer Dampflokomotiven.

Die E 16 mit dem neuen Roco-Modell bildet natürlich auch einen Schwerpunkt im Heft. Auch viele noch in der letzten Zeit in den Handel gekommenen Modelle werden auf unseren erweiterten News-Seiten vorgestellt, so der 411 von Fleischmann, die beiden E 69 von Märklin und Brawa, der 643 „Talent“ von Brawa sowie die Tillig-101 und die neuen württembergischen Personenwagen von Brawa, um nur einige zu nennen.

Apropos neue Modelle: Haben Sie nicht Lust, eine der letztjährigen Modell-Neuheiten zu gewinnen und gleichzeitig einen Wunschzettel für die Neuheiten der Zukunft auszufüllen? Auf Seite 53 dieser Ausgabe finden Sie unser „Nürnberg-2000-Gewinnspiel“ mit den wichtigsten Modellbahnfirmen zum Ankreuzen. Füllen Sie einfach einige Felder mit Ihren Wunschmodellen aus – und ab die Post an die Redaktion. Ob Sie mit Ihren Trends richtig liegen, erfahren Sie in unserer Messe-Ausgabe, die ab Mitte Februar erhältlich ist. Sollte das eine oder andere Wunschmodell noch nicht dabei gewesen sein, werden wir diese Modelle mit den Herstellern diskutieren und sie darauf hinweisen.

Mit unserer „Abo“- und „Leser werben Leser“-Aktion auf Seite 115 wollen wir noch einmal daran erinnern, dass wir Ihnen als Abonnent unser Eisenbahn-Journal für einen 15% günstigeren Preis anbieten können. Sie sparen ganze DM 25,20 pro Jahr – wenn Sie die Messe-Ausgabe gleich mitbestellen, sind es DM 28,30! Zusätzlich erhält jeder Leser, ganz gleich ob er Abonnent ist oder nicht, für einen neuen Abonnenten entweder ein Video oder zwei Sonderhefte aus unserer Produktion. Als Dankeschön erhalten neue Abonnenten ab sofort das Handwörterbuch „Deutsche Rechtschreibung“. Damit können Sie beispielsweise nachprüfen, ob wir statt „Journal“ in Zukunft tatsächlich „Schurnal“ schreiben müssen oder nicht! **Ingo Neidhardt**



Von der Schiene auf die Straße: Deutscher Güterverkehr einst und jetzt ab Seite 10

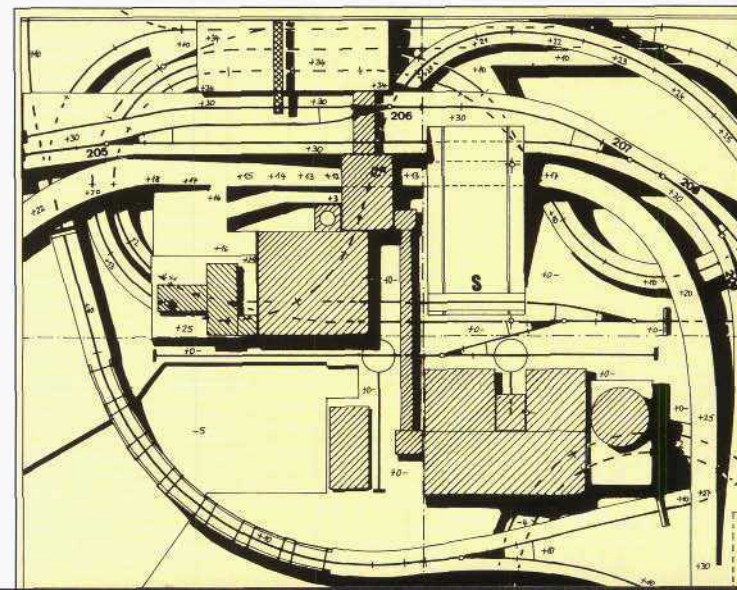
Inhalt

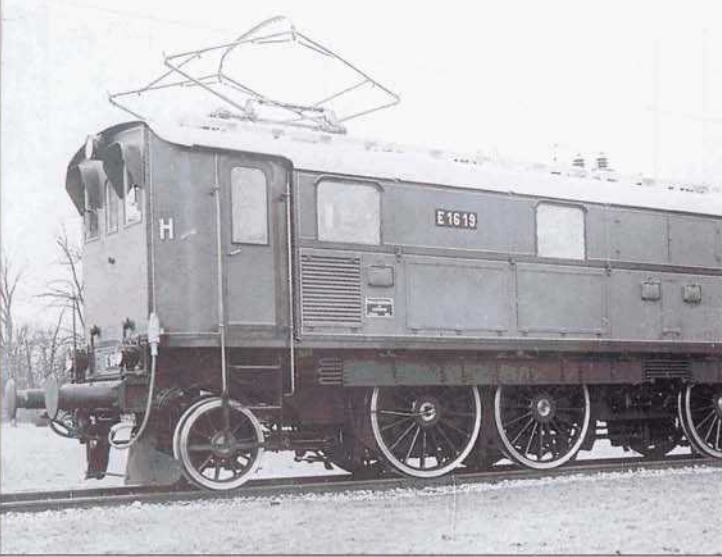
Vorbild

Impressionen – Romantik auf 1000 mm: Winter im Harz	6
Bahn-Geschichte – Von der Schiene auf die Straße: Der Güterverkehr im Spiegel der Zeit	10
Lok-Porträt – Schnellzug-Ellok mit Buchli-Antrieb: Die E 16	18
Strecken-Porträt – Die Voreifelstrecke Bonn–Bad Münstereifel: Regionalbahn mit Talent	24
Bahn-Geschichte – Tenderlokomotiven auf Lokal- und Nebenbahnen: Die Achtundneunziger	30
Ausland – Canadian Pacific Railway: Weißer Wildnis Rogers-Pass	34

Titel: Volldampf im winterlichen Harz – hier mit 99 7233 Ende November 1998 bei der Einfahrt in Drei Annen Hohne. Steigen Sie ein zur Impressions-Tour ab Seite 6. Abb.: Matthias Forthaus

Anlagenplanung und Anlagenbau: Neue Anlage von Rolf Knipper (Teil 2) ab Seite 76





Vorbild und Modell: Lokporträt E 16 und neues Roco-H0-Modell ab Seite 18 bzw. 60



Winter in West-Kanada: Am Rogers-Pass in den Selkirk Mountains ab Seite 34

	<i>Modell</i>
H0-Modell der E16 von Roco: Die letzte Bayerische	60
Brawa-Modell in H0: Der 643 „Talent“	62
ICE-T 411 von Fleischmann in H0: Das große Wackeln	63
H0-Modelle der E 69 von Märklin und Brawa: Murnauer Methusaleme	64
Bahnbetriebswerke, Teil 2: Einmal Sachsenhausen–Neustadt und zurück	66
6. Modellbau-Wettbewerb: Spaziergang an der Eisenbahn	70
Vom Vorbild zum Modell, Teil 2: Kraftwerk Kuno	76
Analoger Handregler mit integrierter Anfahr- und Bremsverzögerung: Digital is doof ...	80
Marktübersicht und Basteltipp: H0-Güterschuppen	82
Die 5-Stufen-Anlage • 3. Teil: Steigungen	86
3D-Ansichten am Computer, Teil 2: Virtuelle Modellbahn	90
0-Anlage im Kleiderschrank: Der Kopfbahnhof von Christelheim	94
Weinert-H0-Bausatz: ETA 179	100
Redaktions-Einsteigeranlage, Teil 3: Hochföhrung und Verladeeinrichtung ab Seite 86	



	<i>Rubriken</i>
Skiurlaub in Österreich: Bahn + Touristik	38
Bahn-Notizen	40
Jahres-Inhaltsverzeichnis 1999	49
Großes EJ-Messe-Gewinnspiel: Raten Sie die Neuheiten von Nürnberg!	53
Neuheiten	54
Mini-Markt	102
Bestellkarten	115
Fachhändler-Adressen	122
Impressum	124
Neue Bücher	126
Bahn-Post	127
Sonderfahrten und Veranstaltungen	128
Typenblatt: BR 13⁰, Schnellzuglokomotive, preuß. S 3	129

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Sammlung Rampp, Christjan Ladurner,
Rolf Knipper, Helge Scholz*

Für Puristen: Fahrspaß und Detaillierung in 0 auf wenig Fläche ab Seite 94





Auf der Harzquerbahn dampft 99 7236 im November 1998 zwischen Benneckenstein und Sorge durch den Winterwald.

Winter im Harz

IMPRESSIONEN

von
Matthias Forthaus
(*Bilder und Text*)





Bilderbuch-Winterwetter auf dem Brocken: 99 7233 hat am 21. November 1998 auf der Brockenbahn gleich den Zielbahnhof erreicht.

Links unten: Auf der Harzquerbahn nach Wernigerode fährt 99 6102 aus Drei Annen Hohne aus (November 1998).

Eigentlich hat mich der Harz in Sachen Eisenbahn schon immer gereizt. Aufgrund verwandtschaftlicher Beziehungen nach Seesen hatte ich bereits vor 15 Jahren ein Familientreffen genutzt, um die Eierköpfe der Baureihen 612/613 zwischen Seesen und Kreiensen bzw. Braunschweig oder ETAs zwischen Northeim und Walkenried zu fotografieren. Nach der Grenzöffnung war ich natürlich heiß auf die Harzer Schmalspurbahnen. Die erste Tour im Februar 1990 diente im wesentlichen dem Kennenlernen der Strecken und der Umgebung. Danach folgten im Laufe der Jahre viele Fototouren in den Harz zu fast jeder Jahreszeit.

Oft waren es spontane Entscheidungen aufgrund stabiler Wetterlagen, da ich die Region von meiner Heimatstadt aus in knapp vier Stunden erreichen kann. Dennoch musste ich mehrere Anläufe unternehmen, bis mir Son-

nenaufnahmen von der Brockenstrecke gelangen, da der Brocken nur an 80 Tagen im Jahr nebel- und wolkenfrei ist. Als ideale Ausgangspunkte dienten Unterkünfte in Benneckenstein bzw. Sorge (direkt am Haltepunkt), von wo aus alle Harzorte, natürlich speziell an den Schmalspurstrecken, gut erreichbar sind.

Obwohl ich bzw. wir meistens mit dem Auto oder zu Fuß zu den Fotostellen unterwegs waren, stand doch immer auch eine Zugfahrt auf dem Programm, sei es im fast leeren Triebwagen zwischen Hasselfelde und Alexisbad oder im überfüllten Dampfzug zum Brocken. Inzwischen reizt mich das Selketal daher auch mehr, weil man hier nicht nur

mehr schöne Motive in den Mischwäldern findet, sondern auch mehr „Ruhe“ zum Fotografieren hat als auf der Brockenstrecke. Neben der Schmalspurbahn bietet der Harz natürlich auch noch einige Sehenswürdigkeiten, wie das Schloss in Wernigerode oder Thale mit dem Hexentanzplatz.

Doch hängen bleiben schon vor allem die Eindrücke der schwer arbeitenden Babelsberger Maschinen 99 7231 bis 7247, wenn sie durch die Wälder den Brocken hinaufbrüllen, wenn deren tiefe Dampfpeifen durch alle Täler hallen, wenn beim Wasserfassen in Drei Annen Hohne die zuschauenden Kinder große Augen bekommen. Gerne erinnert man sich auch anstrengender Aufstiege zum Brocken, die nur selten mit toller Aussicht belohnt werden, und an den wärmenden Kakao beim Brockenwirt; an persönliche Gespräche mit dem Lokführer, während man im Triebwagen zwischen Hasselfelde und Alexisbad

**99 5906 dampft am 22. November
1998 auf der Selketalbahn
zwischen Stiege und dem Halte-
punkt Albrechtshaus.**



hin und her geschaukelt wird; an das gute Essen am Abend in der Unterkunft mit Blick auf die beleuchtete Wildfütterung am gegenüberliegenden Hang.

Wenn die auf diesen vier Impressions-Seiten abgebildeten Aufnahmen Geschichten von ihrer Entstehung erzählen könnten, so wäre vor allem von kalten Füßen und gefrorenen Fingern, die kaum noch den Auslöser betätigen können, sowie von triefenden Nasen und windgeröteten Wangen, von nassen Hosen und Schuhen die Rede.

Doch alle Mühen und negativen Umstände der winterlichen Fototouren sind vergessen, wenn ich mit meiner Frau an einem langen Winterabend bei einem leckeren Hasseröder im HSB-Krug die entstandenen Aufnahmen betrachte. Hoffentlich können viele Leser die hier gezeigten Bilder ebenso genießen! □



Triebwagen 187 013 am 21. November 1998 auf der Harzquerbahn im Bahnhof Ilfeld.



99 7241 am 19. Januar 1991 auf der Harzquerbahn zwischen Elend und Sorge.



Harz-„Kamel“ 199 892 auf der Selketalbahn bei der Einfahrt in Stiege (November 1998).

Der Güterverkehr im Spiegel der Zeit

Vom Kassenschlager zur Serviceleistung? So wie sich die Traktion der deutschen Eisenbahn wandelte, so verschob sich auch die Hauptaufgabe der Eisenbahn beträchtlich. Ein Rück- und Ausblick vom Aufschwung zum Niedergang des Güterverkehrs auf deutschen Gleisen

von Konrad Koschinski und Helge Scholz.



Die Anfänge: Im Bericht über das erste Geschäftsjahr der Leipzig-Dresdener Eisenbahn taucht zusätzlich zum Personenverkehr eine Statistik über Frachtgelder auf. Herausgegriffen soll sein, dass man 1 451 640 Zentnermeilen Salztransporte nach Taxe B und 2 204 407 Zentnermeilen Holz und Steine nach Taxe C entgeltlich transportiert hatte. Mit 91 028 Zentnermeilen Reisegepäck, das in so genannten bedeckten Frachtwagen befördert wurde, erreichte man einen Gewinn von 489 322,- Rth (Reichsthalern). Ob man dies als die Geburtsstunde des Güterverkehrs auf Eisenbahnstrecken betrachten kann, ist umstritten. Ein Erblühen des Transits von Waren und Rohstoffen über deutsche Schienen stand jedoch noch bevor. Englische Kohle zum Beheizen der Maschinen lieferte man z.B. über den Wasserweg an.

Güter auf die Bahn

Bleibt die Frage nach dem ersten in Deutschland überhaupt beförderten Gut – zwei Bierfässer, und die fanden aus Mangel an „Güterlorrys“ am 7. Dezember 1835 ihren Platz kurzerhand auf dem Tender des Adler. Es mussten etwa 20 Jahre vergehen, bevor die ersten echten Güterwagen in großen Mengen

Der Adler im Verkehrsmuseum Nürnberg. Auf dem Tender die Nachbildung der ersten Fracht auf deutschen Gleisen! Abb.: MV

Eine bezeichnende Aufnahme für die Auslastung der Güterzugleistungen 1999: Mit Planvorspann 2x 151 wird ein spärlich beladener Ganzzug zwischen München und Ingolstadt bei Unterweilbach „spazieren gefahren“. Abb.: Gerhard Zimmermann





1938 zieht eine Maschine der Baureihe 44 einen Güterzug aus dem Hallenser Rangierbahnhof hinaus. Fast alle Richtungsgleise sind belegt, die Typenbreite der notwendigen (!) Wagen ist beeindruckend!

1932 in der Stückguthalle des Magdeburg-Thüringer Bahnhofs in Leipzig: Akku-Karren helfen beim Transport zu den Ladegleisen. Noch steht mühselige Handarbeit im Vordergrund, unzählige Sackkarren und Handwagen werden gebraucht. Milch und Kisten werden selbst in kleinsten Mengen umgeladen: „Cargo made by DRG“.



gebaut wurden und man von einem organisierten Güterverkehr sprechen konnte. Das Transportmittel Eisenbahn hatte seine Tauglichkeit bewiesen und sich mehr als demonstrativ als die effektivste Möglichkeit eines kostengünstigen Massentransportes erwiesen, was trotz der heutigen Lage im Güterfernverkehr nach wie vor seine Gültigkeit hat.

Hölzerne Frachtwagen mit aufsteckbaren Seitenwänden eroberten nun den Schienenstrang. Als Schutz vor Regen spannte man über den gesamten 4 m langen Wagenkasten eine Plane. Kutschen, Stückgüter, Kohlen, Holz und Schlachtvieh eröffneten das Güterverkehrsgeschäft. Noch war es nur möglich, den Frachtwagen im Bereich der eigenen Bahnverwaltung anzubieten. Erst als der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) ab 1847

begann, Vorschriften und technische Grundzüge für den durchgehenden Wagenverkehr zu anderen Bahnen aufzustellen, kam es zum endgültigen Aufschwung des Güterverkehrs. Durch die Vereinheitlichung von Zug- und Stoßvorrichtungen, Radsatzformen, Achschenkellabmessungen, Fahrzeugaußenmaßen und Tragfähigkeit war es möglich, zwanglos Güterwagen der verschiedenen Bahnverwaltungen zu Zügen zusammenzustellen. Auch die Einführung einer durchgehenden Zugbremse machte den Massentransport erst möglich und sicher durchführbar.

Diesen neuen Regeln schloss sich eine neue Bauweise der Güterwagen an. Von der alten Holzkonstruktion ging man zur stabileren Bauweise aus Eisen über. Eine Verdoppelung der Tragfähigkeit ging mit dem einher.





Abdruckdienst am Ablaufberg des Güterbahnhofs München-Laim, einem der bayerischen Knotenpunkte, besorgt 1927 eine EG 5.

Halle Gbf: Gleich fünf Güterzugbegleitwagen sind auf dem Foto zu sehen und werden bald Zügen vorgespannt (Sommer 1939).

Mit Hilfe dieser neuen Möglichkeiten wandelte sich das Geschäft Güterverkehr grundlegend. Aus statistischen Erhebungen von 1852 ist zu erkennen, dass das „Kaufmannsgut“ noch das Übergewicht im Güterverkehrsaufkommen inne hatte. Dies wandelte sich im Zuge der industriellen Entwicklung zunehmend zugunsten des Massenguts, das es nun hauptsächlich zu transportieren galt. Verbunden mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach dem Krieg 1870/71 erblühten die ersten Industriezentren und verlangten gierig nach noch nie realisierten Transportmöglichkeiten. Wagen mit 15 t Tragfähigkeit wurden notwendig, und die Tendenz vom Personenzug zum Güterzug oder „wenigstens“ Personen-



zug mit Güterbeförderung bildete sich heraus. Der Güterverkehr kristallisierte sich als Hauptaufgabe der Eisenbahn heraus. Einige Zahlen zum Beweis: 1850 betrug der Güterverkehr im Gesamtverkehrsaufkommen 29%, 1870 hatte der Wert sich auf 55% erhöht, also fast verdoppelt – demzufolge ergab sich auch eine Verschiebung der Einnahmequellen: 1850 stammten 29,4% aus Güterverkehrs-

Stimmungs- und emotionsgeladene Aufnahmen vom Güterumschlag aus den dreißiger Jahren sind erhalten geblieben und zeigen das tägliche Umschlaggeschäft in den weiten Güterhallen. Der G 10 bildete zweifelsohne das Rückgrat des Stückguttransportes der DRG. Wie die linke, doch mehr inszenierte Aufnahme uns heute zeigt, scheint von Arbeitsschutz nicht viel bekannt gewesen zu sein.

leistungen, 1870 schon respektable 61%! Infolge der Verschiebung der Transportaufgaben eindeutig hin zum Güterverkehr wurde auch eine Anpassung von Infrastruktur, Betriebsführung und Transportmöglichkeiten an die veränderten Aufgaben erforderlich. Güterzuglokomotiven mit entsprechendem Leistungsprofil mussten entwickelt werden, Güterwagen in neuen Mengen beschafft werden, Strecken den neuen Transportwegen angepasst werden und Umschlag- bzw. Rangierzentren neu geschaffen werden. Ladestraßen mussten fest ausgebaut, Lademaße und Gleis-