

Eisenbahn JOURNAL



Wintergestaltung in 1:87
Diorama mit allen Tipps zur weißen Pracht
Faszination Stangen-Elloks:
Die E 32, E 52, E 60, E 63, E 75, E 77 und E 91



4 190753 907407

Editorial

Aus den vielen, netten Briefen zum Weihnachtsfest 2001 und zum Jahreswechsel (besten Dank!) ließ sich erneut entnehmen, dass es offenbar die Vielfalt der Themen ist, die Sie, verehrte Leser, besonders honorieren – unabhängig davon, ob Sie sich als Eisenbahnfreund verstehen, mehr zur Modellbahn hingezogen fühlen oder Ihre Interessen paritätisch verteilt wissen möchten. Wie auch immer – Redaktion und Verlag, gestandene wie neue Mitarbeiter, dürfen Ihnen ob soviel Lobs erst recht versichern, dass es bei der erprobten Themenbreite, bei der Vielfalt der Leseangebote bleibt. Wo sich freilich Neues offenbart, werden wir prüfen und ganz sicher Wege finden, es Ihnen gut aufbereitet zu präsentieren. Natürlich dürfen Sie sich eingeladen fühlen, dabei mit von der Partie zu sein. Denn bei uns gilt der viel strapazierte Spruch nicht, dass viele Köche – na, Sie wissen schon! Als wir uns kürzlich daran machten, eine komplette Übersicht über all die Sonderhefte und Specials, über die Hefte zu Anlagenbau und Anlagenplanung, über die Reihe Superanlagen, über die Archivreihe usw. usf. zu erstellen, da staunten selbst wir ein wenig, was alles zusammen kam. Ziel des Unterfangens war ein Katalog, der eine lückenlose Übersicht über sämtliche lieferbaren Titel ermöglicht. Den hatten wir doch eh jedes Jahr, werden Sie nun sagen und auf vorangegangene Kataloge sowie Bestellkarten verweisen. Stimmt! Es bringt indes arg wenig, wollte man diese wichtigen Orientierungshilfen, nur ergänzt um die Neuerscheinungen des Jahres 2001, einfach nachdrucken. Deshalb unterzogen wir uns der – für Sie erfreulichen – Mühe, jedes lieferbare Heft (wirklich jedes!) per Titelbild und mit einem zwar kurzen, aber prägnanten Text zum jeweiligen Inhalt vorzustellen. Damit besitzt, wenn Sie so wollen, der neue Katalog (ab Februar erhältlich) auch einen ganz praktischen Informationswert und eignet sich selbst dann zum Nachschlagen, wenn Ihnen in späterer Zeit einmal das Eine oder Andere zu fehlen kommt. Wie wir das meinen? Vielleicht so: Sollte Ihnen (etwa beim Anlagenbau) doch mal der berühmte „rote Faden“ verloren gehen, dann schlagen Sie einfach diesen Katalog auf, nach dem Motto: „Mal schauen, was Fürstfeldbruck zur Lösung meines Problems *auf Lager* hat!“ Deutlicher als in allen bisherigen Übersichten zeigt der Katalog in systematischer Form, dass und wie jede Reihe ihre eigene Kontinuität aufweist, die es zu wahren und zu pflegen gilt: Auch 2002 findet das Verlagsprogramm seine gewohnt konsequente Fortsetzung, auch heuer können Sie sich über vier Sonderhefte, vier Specials, vier Anlagenbau- und Planungs-Hefte und vier Bände der begehrten Reihe Super-Anlagen freuen. Es wird zwei Hefte der Archivreihe und den Band 1 der Typenblätter geben. Die beiden Gleisplanhefte aus der Reihe „Sachsen-Report“ sind leider nicht mehr dabei; an ihre Stelle tritt ein drittes Heft mit neuen Gleisplänen. **Franz Rittig**



Ellok-Geschichte: Die Stangen-Elektrolokomotiven der DRG, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10

Inhalt

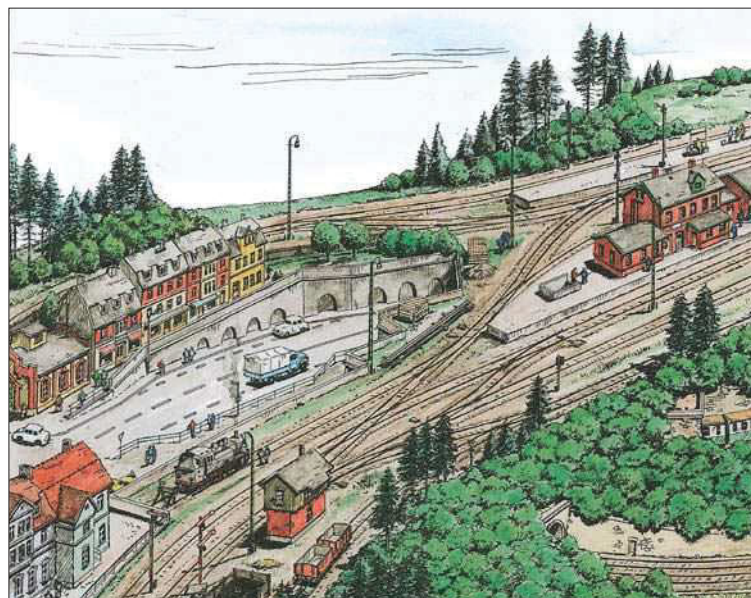
Vorbild

Streiflichter von Ulrich Walluhn: Thüringen und seine Bergkönigin	6
Die Stangen-Elektrolokomotiven der DRG: Kantig und robust	10
Privatbahnen in Deutschland: Die NIAG	18
Schmankerl aus der 1930er Jahren: Winterdampf in München	22
Kaum Bekanntes aus der Fahrzeug-Geschichte (Teil 3): Kriegslokomotiven	24
Das Sterben der Bahn-Werke: Schluss-Akkord	28
In der Schweizer Jungfrau-Region: Bahnen zur Piste	32

Titel: Mathias Kneißl wird unter dem Auge der Staatsgewalt zu einer Tatortbesichtigung geführt. Im kleinen Landbahnhof von Boadtkram wartet unterdessen der Zug auf die „Fahrgäste“ und wird dann in die weite Winterlandschaft hinausdampfen.

Abb.: EJ-Helge Scholz

Anlagenplanung: TT-Anlagenentwurf „Inselstadt“ in U-Form, von Reinhold Barkhoff und Dieter Leithold, ab Seite 72





Dampflok-Alltag anno 1973: Mit der Bergkönigin hinauf zum Rennsteig, von Ulrich Walluhn, ab Seite 6



Schweizer Bahnparadies: Mit der Bahn ins Skivergnügen in der Jungfrau-Region, von Beat Moser, ab Seite 32

Modell

Rubriken

Mit Rolf Knipper an die Küste:
Die Odyssee einer Anlage

54

H0-Anlage auf der Modellbahn Süd:
Betriebshalt in Güglingen

56

7. EJ-Modellbau-Wettbewerb:
Die Windachtalbahn

64

Modellbauwettbewerb des Verkehrshauses Luzern:
SBB-Hauptwerkstätte 1975

68

TT-Anlagenentwurf in U-Form: **Inselstadt**

72

Epoche-1-Diorama in H0:
Räuber Kneißls letzte Fahrt

78

Serie „Schmiedeberg 1924“, Teil 6 – Flussgestaltung:
An der Weißeritz

84

Planen, Ätzen, Gießen, Lackieren und Beschriften (Teil 2):
Wagen-Selbstbau von Anfang an

88

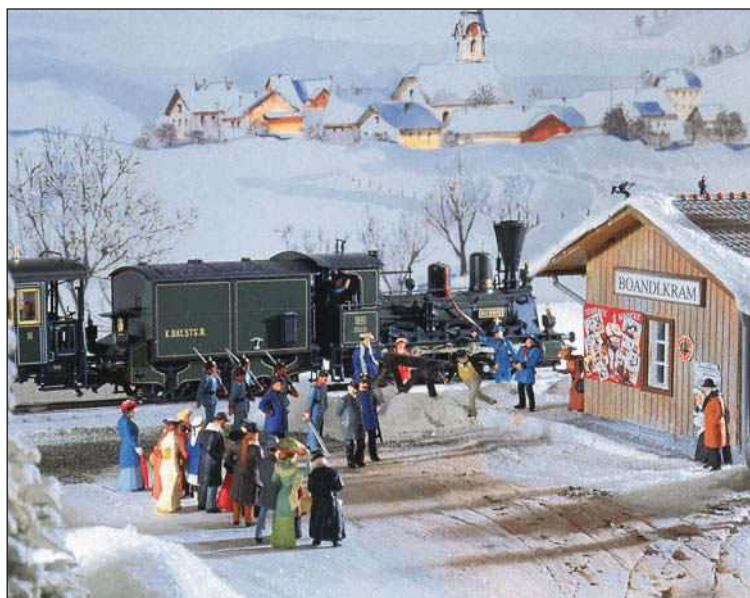
Bastelpraxis:
Streckenzubehör selbst gebaut • Anti-Oxyd

92

Modellbahn Wiehe:
Neue LGB- und TT-Anlagen eröffnet

93

Basteltipp: Wie entsteht ein realistisches H0-Winterdiorama?
Von Christoph Kutter, ab Seite 78



Bahn-Notizen

36

Modell-Neuheiten

48

Raten Sie die Neuheiten von Nürnberg!

77

Mini-Markt

96

Auktionen • Börsen • Märkte

103

Fachhändler-Adressen

104

Impressum

106

Bahn-Post

108

Neue Bücher

108

Sonderfahrten und Veranstaltungen

109

Typenblatt:

Baureihe 56⁴, Güterzuglokomotive, bay. G 4/5 N

111

Cover und Kurzanleitung zur Heft-CD

113

Abbildungen dieser Doppelseite:

*Dieter Kempf, Jürgen Nelkenbrecher, Reto Steiner,
Reinhold Barkhoff, EJ-Christoph Kutter, Helge Scholz*

Super-Anlage: Vereinsanlage Güglingen mit perfekter Hintergrundkulisse, von der Modellbaugruppe Bergheim, ab Seite 56





Vor knapp 29 Jahren hatte ich erstmals Gelegenheit, die „Bergkönigin“, wie die bekannte Baureihe 95 in meiner Heimat auch genannt wird, leidenschaftlich kennen zu lernen. Während einer mehrtägigen Klassenfahrt besuchte ich im Frühjahr 1973 auch die berühmte südthüringische Glasbläserstadt Lauscha. Als wir von Neuhaus am Rennweg eine Hochfläche hinabwanderten, erschien sie plötzlich laut pfeifend mit einem Personenzug im Tal: Sauber und gepflegt, das schwarze Kesselblech in der Sonne glänzend,
(Text weiter auf Seite 8)

STREIFLICHTER
VON ULRICH
WALLUHN

Thüringen und seine Bergkönigin



95 016 – die heutige Museumslok aus Neuenmarkt-Wirsberg – kurz nach ihrer Zwischenuntersuchung L6 in der Kurve am Haltepunkt Oberlauscha, genau wie es der Verfasser aus dem Jahre 1973 in Erinnerung behielt. Weiches Winter-Abendlicht taucht am 5. Dezember 1973 alles in einen Hauch Rot. Ein langer Zug aus 4-achsigen Rekowagen folgt der Lokomotive. Am Bahnsteig herrscht

Dem Dampf der 95er waren die Eisenbahnfotografen aus Ost und West auf der Spur. So lichtete zum Beispiel Jürgen Nelkenbrecher 95 0014 in voller Fahrt im Steinachtal ab.

reges Treiben, die Menschen fahren noch Eisenbahn. Im Hintergrund sehen wir typische, schiefergedeckte Häuser des Thüringer Waldes. Eine erstklassige Vorlage für die Modellbahn!

Bahnhof Ernstthal in Thüringen am winterlich-trüben 15. Januar 1975. Vorab fiel einige Tage kräftig Schnee, wie man am grauen Holzzaun sieht. Im Hintergrund ausfahrend 95 045, vorn eine weitere Lok mit unbekannter Betriebsnummer. Die Szene ist gekonnt eingefangen. Der braune zweiachsige Klappdeckelwagen zum Kalktransport hinter der abfahrenden Lok wäre heute undenkbar. Hier in Ernstthal zweigt die Strecke nach Neuhaus am Rennweg ab, die nur noch im Güterverkehr bedient wurde. Vorn steht die T 20 am Personenzug nach Lauscha, mit dem der Bildautor wenig später in die Stadt der Glasbläserkunst weiterfährt.



Eine unbekannte 95 mit Neubaukessel des Raw Meiningen auf dem Viadukt im Finstren Grund zwischen Probstzella und Lauscha. Wiederum wird ein Nahgüterzug Richtung Lauscha befördert. Der Viadukt ist ein Stempfbetonbauwerk aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, dessen Erhaltung immer erhebliche Probleme bereitete und letztendlich mit ein Grund für die plötzliche Stilllegung der gesamten Strecke am 22. Januar 1997 wurde. Unsere Aufnahme vom 2. Dezember 1973 entstand bei bestem Sonnenschein. Starker Wind hat den Schnee von den umliegenden Bäumen gefegt. Ein hochinteressantes Motiv für den Modellbauer! Anlagen mit Winterszenen wirken oft zuckerbäckerhaft oder kalt und unnahbar. Nadelbäume ohne Schneebedeckung machen sie wieder lebendig. Dass eine solche Situation wirklichkeitsgetreu ist, beweist unser Foto.



Nebenbahn im Mittelgebirge: Am 23. August 1973 zieht 95 010 ihren Nahgüterzug Richtung Lauscha bei Lichte-Ost. Es fehlt der Speisedom, woran wir leicht den Neubaukessel (Raw Meiningen 1967, Fabriknummer 1331) erkennen. Die Lok ist in gut erhaltenem Zustand, wie fast alle T 20 in jener Zeit. Auch 95 010 besitzt Grauguss-Ersatzzylinder. Im Hintergrund erkennt man den Viadukt von Lichte. Nebenbahn, so wie wir sie uns alle wünschen.



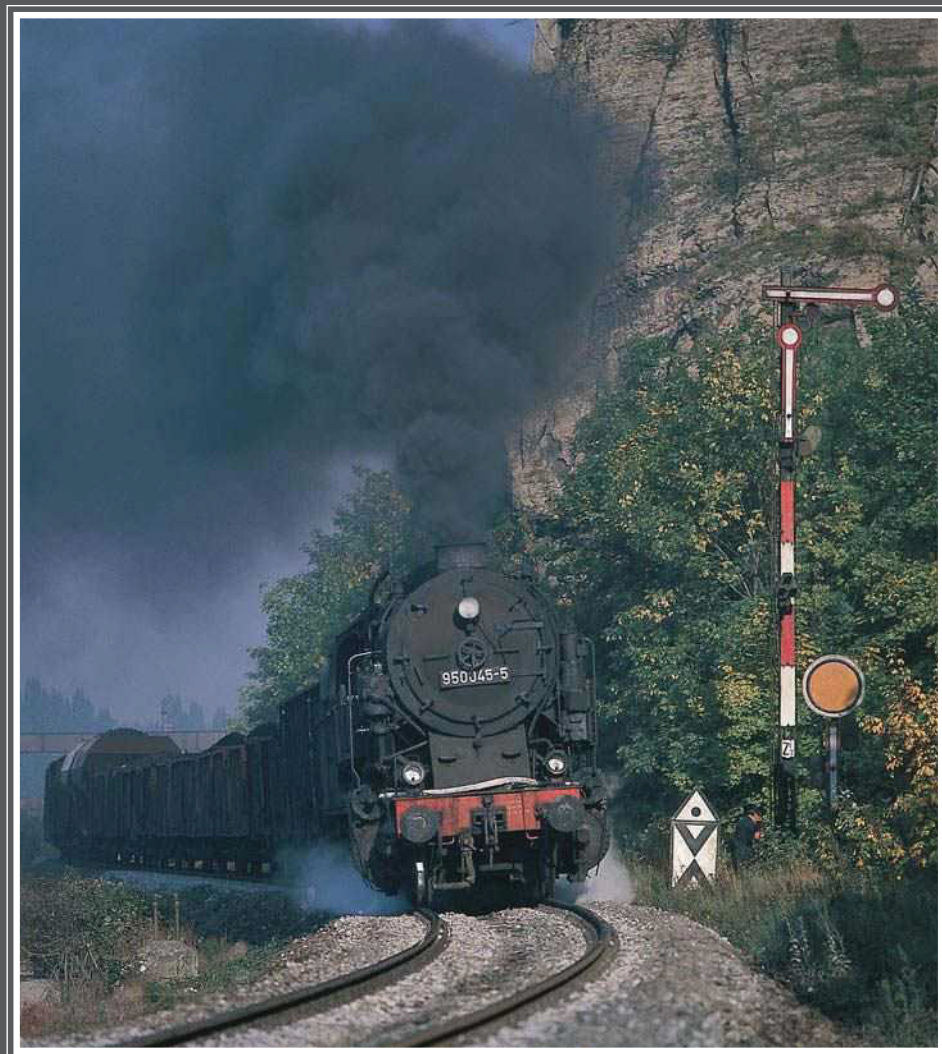
95 020 beim täglichen Wassernehmen in Saalfeld am 2. August 1973. Die Lok trägt geschweißte Wasserkästen, den im Raw Meiningen 1967 gefertigten Neubaukessel Fabriknummer 1330 ohne Speisedom und hat noch alte Zylinder. Der allbekannte Wasserkran – hergestellt im Krausewerk Schafstädt bei Merseburg und inzwischen hellgrau gestrichen – stammt noch aus der Länderbahnzeit.



Die gepflegte 95 029 bei der Ausfahrt aus der Spitzkehre Rauenstein am 8. Mai 1973 vor einem Personenzug aus Sonneberg nach Meiningen. Ein Stück idyllischer Nebenbahnatmosphäre, das heute niemand mehr vorfinden kann. Gleis und Feldweg mit blühendem Löwenzahn verleihen dem Bild Tiefe. Rechts steht ein typisches zweiflügeliges Hauptsignal. Den Hintergrund füllen bewaldete Berghänge und ein heraufziehendes Gewitter. Die Szene zeigt ganz besonders das große Können des leider 1996 verstorbenen Fotografen.

am Haltepunkt Oberlauscha mit ein paar kurzen Auspuffschlägen anfahrend und anschließend leise Richtung Lauscha ins Gefälle rollend – die preußische T 20. Richtig muss sie eigentlich republikanische T 20 heißen. Ich sehe sie noch heute vor mir, als sei es erst gestern gewesen. An Fotografieren war damals nicht zu denken, ebensowenig wie bei den Verwandtenbesuchen in Eisfeld, wo mir in der Folgezeit auf dem Bahnhof immer wieder eine 95 der Einsatzstelle Sonneberg begegnete. Als ich schließlich 1977 zum Modelleisenbahn-Verband in Erfurt stieß, begannen zaghafte, leider kaum veröffentlichungswürdige fotografische Versuche, nicht selten in Saalfeld, wo man damals tagtäglich T 20-Lokomotiven im Plandienst Richtung Sonneberg über Probstzella erleben konnte. Noch im selben Jahr wurde ich allerdings zum Wehrdienst einberufen. An Fotografie war nun lange Zeit nicht mehr zu denken, nur ab und an gelang mir 1979 und 1980 im Urlaub ein Eisenbahnbild. Anfang 1981 – ich war endlich wieder Zivilist – verblieb einzig 95 027 dienstfähig, ein Planbetrieb fand seit dem Vorjahr nicht mehr statt. Ablösung in Form damals geschmähter „U-Boote“, der Diesellok-Baureihe 119, war angetreten. Ich hatte schlichtweg Pech gehabt mit der Bergkönigin! Oder war es die „Ungnade der späten Geburt“ des Jahres 1959? Andere hatten mehr Glück.

Im von mir übernommenen Teil der umfangreichen Bildersammlung von Professor Dr. Christian aus Erfurt befinden sich auch zahlreiche ausgezeichnete Farbdias mit T 20-Lokomotiven. Wenn sie auch nach langer Rahmung unter Glas teilweise leichte Schäden infolge Bakterienfraß haben, möchte ich dem Leser heute eine kleine Auswahl davon vorstellen. Die Bilder bestechen durch eine für Kleinbilder der damaligen Zeit erstaunliche Schärfe und feine Tonwertabstufung. Auch ist die Farbwiedergabe des verwendeten Orwo-Filmes noch heute erstaunlich gut, nicht



knallbunt, sondern meist pastellfarben, wie es den Filmen der späten fünfziger Jahre eigen war. Professor Christian arbeitete neben seinem Medizinberuf auch als Chemiker und entwickelte seine Aufnahmen daher stets selbst, anstatt sie einem Fotolabor anzuvertrauen. Zum Glück! Typisch für sein Wirken

sind „aufgeräumte“, überlegt gegliederte, ausgewogene Bilder, manche im Bellingrodt-Stil, andere mit wuchtigem Vordergrund in Form von Bäumen, Blattwerk, Blumen oder Büschen. Stimmungsbilder „mit viel Qualm und Dampf“ sind eher selten, dafür Herbstnebel- und Winteraufnahmen umso häufiger. □

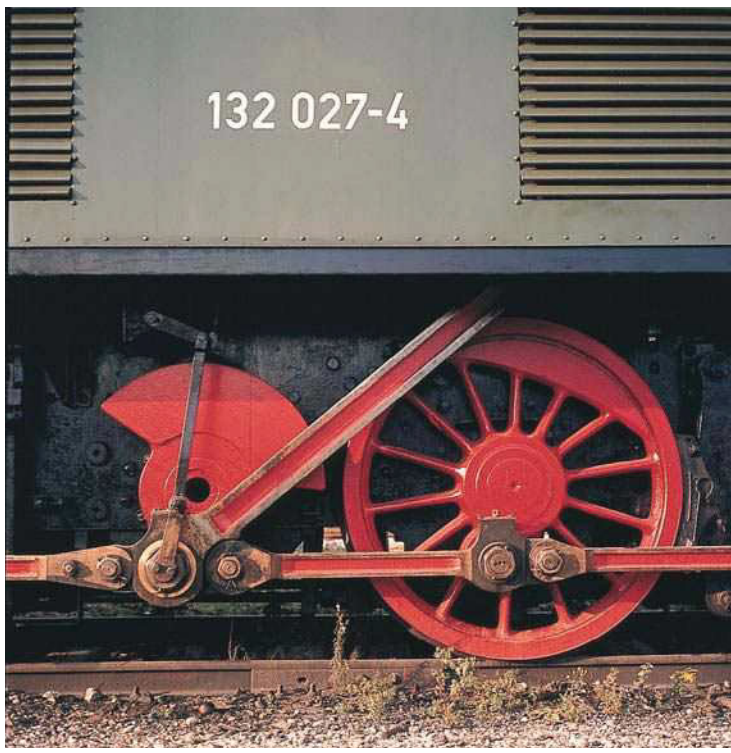


Die zuletzt gebaute T 20, Lok 95 045, am 18. Oktober 1975 auf dem Weg Richtung Sonneberg kurz hinter Lauscha. Die Lok steht mit ihrer Rauchkammer entgegen der üblichen Fahrtrichtung. Hier werden wieder diverse offene Güterwagen – beladen mit Braunkohlenbrikett – transportiert. Wie überall bei der Deutschen Reichsbahn herrscht auch in Südhüringen reger Güterverkehr. Welch' ein Unterschied zu heute! Laubbäume mit herrlich gelber und brauner Blatteinfärbung umrahmen den Zug. Goldenes Herbstlicht sorgt für ein ausgewogenes Bild in satten Tönen.

Der Bohlen an der Saalfelder Südausfahrt war eines der beliebtesten Hintergrundmotive für Aufnahmen mit bergwärts fahrenden Maschinen. Die „45“ wühlt hier mit einem langen Zug die S-Kurve auf. Vielleicht hat Jürgen Nelkenbrecher hier einmal bei einer anderen Fotopirsch neben Prof. Christian gewartet – wer weiß?



Faszination Stangen-Elloks:
 Impressionen der Baureihen E 60/160, E 91/191, E 32/132 und EP 5/E 52/152 (im Uhrzeigersinn).
 Abb.: Dieter Kempf (2), Matussek/Archiv Ritz, Andreas Ritz



DIE STANGEN-ELEKTROLOKOMOTIVEN DER DRG:

KANTIG UND ROBUST

Trotz Kritik an ihrem Laufverhalten erwiesen sich viele der ab 1925 in Dienst gestellten Elloks mit eckigem Kastenaufbau und Stangenantrieb als überaus langlebig. Ein wichtiges Merkmal ist die Unterscheidung in zwei Gruppen – die mit Parallelkurbel- und die mit Schrägstangenantrieb der Bauart Winterthur. Ein Kompakt-Rückblick

VON HORST J. OBERMAYER



BALD NACH VERSCHMELZUNG ehemaliger Länderbahnen zu den Deutschen Reichseisenbahnen reiften Pläne für den Ausbau des elektrischen Streckennetzes, den der Erste Weltkrieg jäh unterbrach. Im Jahre 1920 waren erst 233,5 km Vollbahnstrecken in Baden, Bayern und Schlesien elektrifiziert, dazu noch die Hafenbahn in Altona sowie einige Vorort-, Stadt- und Straßenbahnen. Dafür standen 32 Lokomotiven, verschiedene Triebwagen und drei Triebgestelle zur Verfügung.

Für den Einsatz auf den zur Elektrifizierung vorgesehenen Strecken mussten dringend weitere Triebfahrzeuge beschafft und neue Bauarten entwickelt werden. Die Aufsicht über alle diesbezüglichen Aktivitäten oblag nun dem Berliner Reichsverkehrsministerium mit dem dafür zuständigen Ministerialrat Wilhelm Wechmann. Eine Einwirkung, die nicht ohne Einfluss auf die endgültige Auftragsvergabe blieb, konnte sich allerdings auch noch die Gruppenverwaltung Bayern bewahren.

Nach Abstimmung preußischer und bayerischer Interessen sah der Wechmann-Plan von 1922

zunächst den Bau von 138 neuen Elektrolokomotiven sieben verschiedener Bauarten vor. Trotz der auch hier angestrebten Vereinheitlichung hatten die Hersteller noch großen Spielraum für Konstruktion und Bauausführung. Dennoch blieb es zumeist bei der Entwicklung von Fahrzeugen mit Stangenantrieb. Dazu zählten die erst ab August 1926 als Baureihen E 06, E 32, E 52, E 77, E 79 und E 91 bezeichneten Maschinen. Nur die zehn bestellten Exemplare der Reihe E 16 sollten den moderneren, in der Schweiz schon gebräuchlichen Einzelachsantrieb der Bauart Buchli erhalten.

Bereits im Jahre 1924 war der erste Bauauftrag um 35 Lokomotiven aufgestockt worden und nach Überarbeitung der Konstruktionen folgten 1927 die Bestellung von 24 Fahrzeugen und 1930 von weiteren vier Maschinen. Von den bislang in Auftrag gegebenen 201 Fahrzeugen waren 138 Stück für den Einsatz in Bayern und nur 63 Exemplare für ehemals preußische Strecken bestimmt. Davon verfügten 180 Lokomotiven über Stangenantriebe unterschiedlicher Bauausführung. Die erst 1955/56 ausgemuster-

ten zwölf E 06 wiesen noch den älteren direkten Parallelkurbelantrieb mit zwei gegenläufigen Treibstangen vom riesigen zentral gelagerten Motor auf, wie die schon vor dem Ersten Weltkrieg konzipierten preußischen EP 235 bis 252. Mit zwei bzw. vier Motoren und einem Parallelkurbelantrieb mit Vorgelege und Blindwelle sowie einer schräg arbeitenden Treibstange an jeder Seite, waren die Baureihen E 32, E 52 und die beiden schon bis 1940 ausgeschiedenen E 79 ausgestattet. Eine breiter gefächerte Anwendung fand der Schrägstangenantrieb Bauart Winterthur mit Getriebe-Blindwelle, der zunächst für die Baureihen E 77, E 91, E 75 und E 60, ab 1935 auch noch für die E 63 gewählt worden war.

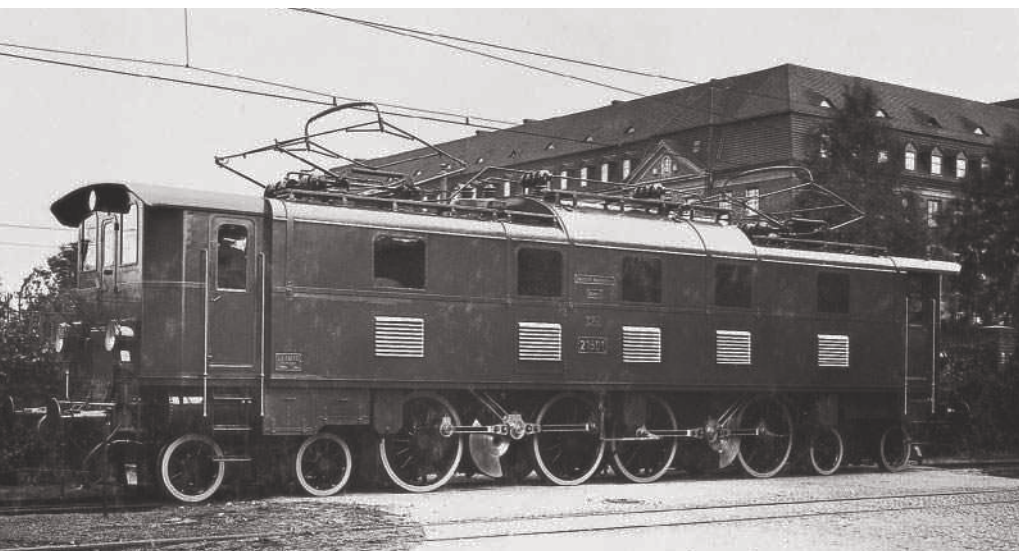
IN DEM VON WECHMANN initiierten Beschaffungsplan von 1922 waren für den Einsatz auf bayerischen Strecken 19 Maschinen der Gattung EP 2 für den leichten und 35 Stück der Gattung EP 5 für den schweren Personenzugdienst enthalten. Der zweite Auftrag zur Lieferung weiterer zehn EP 2 folgte 1924. Die Fertigung des mechanischen Teils aller Fahrzeuge war der Lokfabrik von J. A. Maffei übertragen worden. Die elektrische Ausrüstung teilten sich BBC für die EP 2, AEG und SSW für die EP 5. Von Januar 1925 bis Januar 1927 erfolgte die Indienststellung der EP 2 mit den Bahnnummern 20006 bis 20034, von denen die letzten Exemplare bereits mit der ab 1926 auch für Bayern verbindlichen Bezeichnung E 32 geliefert wurden. Charakteristische Baumerkmale waren der symmetrisch ausgeführte Kastenaufbau mit abgeschrägten Ecken sowie die Stirnwandtüren und Übergangseinrichtungen. Für den Antrieb standen Wechselstrom-Reihenschlussmotoren zur Verfügung, von denen zwei auf dem Rahmen angeordnet und durch ein Vorgelege miteinander verbunden waren. Die Kraftübertragung erfolgte über schräge Trieb-

DIE LOKOMOTIVEN MIT PARALLELKURBELANTRIEB

stangen auf eine in Achsmitte gelagerte Blindwelle und von dort wieder mit Stangen auf drei Kuppelradsätze. Der vordere Laufwheelsatz war mit der ersten Kuppelachse zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell verbunden, die hintere Laufachse in einem Bissel-Gestell gelagert.

Der Einsatzbereich erstreckte sich im leichten Reisezugdienst auf die von München ausgehenden Strecken, zu denen ab 1927 auch der Abschnitt bis Rosenheim hinzukam. Die Lokomotiven mit einer Nennleistung von 1170 kW zeichneten sich durch ihren trotz des Stangenantriebs recht ruhigen Lauf aus. Von Dezember 1935 bis September 1936 erhielten die Fahrzeuge E 32 26, 29, 18, 30, 32, 17, 13 und 07 im Raw München-Freimann eine andere Getriebeübersetzung, die es nun ermöglichte, die Höchstgeschwindigkeit von 75 auf 90 km/h zu steigern.

Vier Maschinen gelangten von 1941 bis 1943 zu einem befristeten Kriegseinsatz in Norwegen. Bei Luftangriffen während des Zweiten Weltkriegs waren die E 32 19, 21 und 23 zerstört und die E 32 09 und 14 so stark beschädigt worden,



Im Dezember 1924 wurde die EP 21501 in Dienst gestellt (ganz oben). – Bis 1979 wieder weitgehend in den Lieferzustand versetzt, gehört die EP 5 21534 (oben) zum Bestand des heutigen DB-Museums Nürnberg. – Die Anfang der 70er Jahre beim Bw Kaiserslautern beheimatete 152 030 kam seinerzeit noch regelmäßig mit Güterzügen nach Ludwigshafen.

Abb.: Siemens-Museum, Archiv Obermayer (2)

