

# MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

September 2003

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien, Portugal (cont) € 8,50

BeNeLux € 7,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Vorbild + Modell

50 Jahre E 10.0

Schwerpunkt

Industriearchitektur

Modellbahn-Anlage

„Marbach“ in 1:87



Stangen-Stakkato – die Erzlok Dm3



# Reko von Roco

Das Modell der Baureihe 01.5 im MIBA-Test



Für Anlagenbauer stellt es einen arg strapazierten Gemeinplatz dar, das Begriffspaar „Eisenbahn und Landschaft“. Die Eisenbahn, in diesem Fall die Modellbahn, soll den Eindruck erwecken, als sei sie nach der Landschaft entstanden, als habe sie sich den Erfordernissen der Natur untergeordnet. Nun kann sich wohl jeder denken, dass

anschlüsse der Industrie, auf denen sich einfach „etwas tut“. Wer sich typische Anlagenentwürfe von Rolf Knipper, Ivo Cordes oder Loisl (um nur drei der bekannten Planer von heute zu nennen) ansieht, weiß, was ich meine.

Elemente wie „Ruhrgebiet“ oder „Großstadt“ oder wenigstens ein paar Versatzstücke davon kehren in den betriebsorientierten Entwürfen gerade dieser drei Anlagenplaner immer wieder und geben damit auch Gelegenheit zum Zustellen und Abholen von Güterwagen, Umstellen ganzer Züge und was dergleichen Möglichkeiten mehr sind. Sehr zur Verbreitung des Betriebsgedankens haben z.B.

die Aktivitäten des Fremo beigetragen. Und der hat sich seine Anregungen zweifellos von jenseits des großen Teichs geholt, womit ich sagen will: Auf modellbahnerischem Gebiet kann das „Alte Europa“ durchaus noch etwas lernen!

Nichts gegen die „Paradestrecke“. Es kann sehr entspannend sein, die verschiedensten Zuggarnituren an sich vorüberziehen zu sehen, ohne dass man viel dazu tun muss. Es ist sozusagen unser modellbahnerisches Harmoniebedürfnis, das auf diese Weise befriedigt wird. Für das andere Extrem, die „Äktschn“ auf der Anlage, sorgt die „Industrie“ mit den Möglichkeiten, die sie im Hinblick auf den Betrieb bietet. Immerhin ist der Platzbedarf ja nicht ganz zu vernachlässigen, wenn man auch nur eine kleine Fertigungs- oder Lagerhalle nachgestalten will! Auch die Verladehalle einer Kohlenzeche subsumieren wir ebenso unter den weit gespannten Begriff „Industrie“ wie etwa eine Speditionshalle, sofern sie nur einen Gleisanschluss hat. Was heutzutage auf der großen 1:1-„Anlage“ der DB AG nicht mehr überall selbstverständlich ist!

Leicht ist es unter dem Gesichtspunkt des Platzbedarfs nicht, einigermaßen glaubwürdige Industriegebäude auf der Anlage unterzubringen, aber sie bereichern eine Modellbahn mindestens ebenso wie die „reine“ Landschaft.

*Joachim Wegener*

## Eisenbahn und Industrie

das im Modell so gut wie nie so gelaufen ist, aber um des schönen Scheins willen ... Und schließlich muss man ja zugeben, bei so manchem Landschaftsbauer wird dieses Ziel auch tatsächlich erreicht. Seine Bahnlinie sieht wirklich so aus, als ob sie sich der Miniaturlandschaft angepasst hätte! Pit-Peg hat in früheren Jahren viele solcher Landschaftsentwürfe geliefert, von denen etliche auch verwirklicht wurden.

Neben der Landschaft spielte schon damals die Industrie eine gewisse Rolle, und sei es nur als Staffage oder für den Hintergrund. Der MIBA-Themenschwerpunkt in diesem Heft beschäftigt sich mit Industrie-Architektur. Das kommt u.a. dem Modellbauer entgegen, der gerne großflächige Gebäudemodelle, z.B. als Halbr relief-Hintergrund, einsetzen möchte, ebenso dem Betriebsmodellbahner, der einen plausiblen Grund für den Einsatz seiner vielen Güterwagenmodelle sucht.

Modellbahn-Gleisplaner aus neuerer Zeit lassen die romantische Landschaft keineswegs „links liegen“. Ganz im Gegenteil, sie integrieren sie genauso wie einst Altmeister Pit-Peg ins Gesamtkonzept einer Anlage. Was sich aber ein Stück weit verändert hat, ist die Hinwendung zur betriebsorientierten Modellbahn. Das bedeutet, dass zentrale Begriffe aus dem Wortschatz des Anlagenplaners der Sechzigerjahre, z.B. „Paradestrecke“, heute eine geringere Rolle spielen zugunsten etwa der Gleis-

Zwei ganz aktuelle Sommerneuheiten zeigt unser Titelbild, zum einen die irgendwie rassistige DR-Schnellzugdampflok 01.5, zum anderen (oben eingeklinkt) die imposante Dreifach-Ellok Dm3 der SJ. Beide kommen aus dem Hause Roco. Fotos: MK/gp







**8** Vor 50 Jahren war die komplette Vorserie der späteren Einheits-Ellok-Baureihe E 10 abgeliefert. Martin Knaden spürt aus diesem Anlass der Geschichte dieser fünf Maschinen nach und stellt die E 10 003 als H0-Modell auf Lima-Basis vor. *Foto: MK*



**72** Der längst abgebauten Drehbrücke über den Fluss Schwinge in Stade setzten Heiko Bierstedt, Rudolf Eissing und Thomas Uhlendorf im Maßstab 1:22,5 ein Denkmal. *Foto: gp*



**44** Das EG mit Güterhalle, Bahnsteigen und einer (vorbildgerechten) Besonderheit ist in der fünften Folge unseres Modulprojekts „Kottenforst“ an der Reihe. *Foto: Rolf Knipper*



## MIBA-SCHWERPUNKT Industriearchitektur

Fabrik-Architektur	50
Industriehalle für viele Zwecke	56
Gebäude im Raster	62

## VORBILD + MODELL

Einheits-Elloks (E 10 Vorserie)	8
Hoch hinaus (V 36 „Steinbeck“)	22

## VORBILD

Saalfelder Starlok (01.5)	16
Stangen-Stakkato (Dm3)	24

## MIBA-TEST

Reko von Roco (01.5)	19
Schwer Erz ziehbar (Dm3, Roco)	26

## MODELLBAHN-ANLAGE

Bahnhof „Marbach“ im Maßstab 1:87 Erinnerungen an die Bottwartalbahn	30
Realisierte Träume ...	42

## MODELLBAHN-PRAXIS

Mit der Trambahn in die Römerzeit	38
Modulprojekt Kottenforst, Teil 4 Das EG mit dem gewissen Etwas	44
Antrieb mit Konzept (2)	68
Dreischienen-Drehbrücke	72

## NEUHEIT

Zwölf Kiefern und viel Grün	78
Mein Name ist Boss. Lok-Boss.	81
Fortschritt durch Rückschritt?	82

## RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	85
Bücher/Video	92
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	93
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112



**30** Der Bf Marbach/Neckar war Ausgangspunkt der Bottwartalbahn. Gerhard Seyfried baut zzt. einen H0/H0e-Bahnhof mit großem Bw, der sich thematisch an „Marbach“ anlehnt. *Foto: Gerhard Seyfried*

**22** Eine Versuchsausführung stellte die V 36 mit „Steinbecker“ Führerhaus dar. Weinert bietet den Komplettbausatz an. *Foto: MK*



## „Häuschen“ aus Gipsguss

Ihre interessante Artikelserie über das „anrühige“ Thema Toiletten möchte ich ergänzen. Es wurde hierin aufgeführt, dass es derzeit nur drei Modelle von WC-Gebäuden auf dem Markt gibt. Wenn man mal einen Blick über die üblichen Modelle hinaus riskiert, gibt es aber einige mehr. In einem französischen Versenderkatalog habe ich allein zwölf Modelle von WC-Gebäuden verschiedener Bauarten gefunden. Viele davon sind auch ohne weiteres in deutschen Gebieten einsetzbar. Alle diese Gebäude sind aus Gipsguss und mit Ätz- oder Resingussteilen ergänzt, eine Technik, die in Deutschland nicht sonderlich verbreitet ist, aber sehr realistische Gebäudemodelle ermöglicht.

Ralf Götze, Gifhorn



Der Bausatz mit dem „Petit Pipi“ von Sud Modelisme (72, traverse des vagues, 83140 Six-Fours, Frankreich).

## MIBA 7/2003, Kohlenstaub-Transporter

### Kein Beleg

Es mag ja sein, dass die Kohlenstaubwagen auch in Ganzzügen fahren, aber das Foto mit der 254 110 dient mitnichten als Beleg dafür. Bei scharfem Hinsehen erkennt man nämlich, dass sie vierachsige Tragwagen mit abnehmbaren Kübeln am Haken hat, sehr ähnlich den Kalkkübelwagen Slmp der DR von Piko (Kat. Nr. 54 450). Offenbar handelt es sich um Privatwagen eines Industriebetriebes (die Seitenwände der Kübel sind leicht gerundet), Gerhard Krauth, Mainz

### Kübelwagen für Schwelkoks

Beim Lesen des Artikels „Kohlenstaubtransporter“ habe ich mir das Vorbildfoto auf Seite 18 links unten genauer

angesehen. Ergänzen muss ich allerdings, dass ich sowohl Modellbahner bin als auch Betriebsingenieur in der Anschlussbahn Espenhain war.

Bei den abgebildeten Wagen handelt es sich um vierachsige Kübelwagen der Gattung Slmp. Sie dienten dem Transport von Braunkohlen-Schwelkoks aus den Schwelereien Böhlen und Espenhain nach dem Hydrierwerk Zeitz. Deutlich zu sehen ist ein Ausschnitt oben in den Kübeln sowie die Zugstange des Kübelbodens, unten fehlt der typische bogenförmige Ausschnitt der Behälter des Zkod.

Reiner Illge, Böhlen (bei Leipzig)

## MIBA 7/2003, Kö und Köf

### Rocos Köf III schon 1980

Im Gegensatz zu dem Autor habe ich nicht auf das Erscheinen der Köf II von Günther gewartet, sondern bereits 1967 mit dem völligen Selbstbau einer Köf II begonnen, der 1973 abgeschlossen war. Als Antrieb wählte ich den damals kleinsten für mich erhältlichen Motor von Arnold, was dazu führte, dass der Motorvorbau ca. 2 mm breiter ausfallen musste, als dies maßstabsgerecht hätte sein dürfen. Außerdem hatte Günther auch eine Kö I im Bausatzprogramm. Vor dem Modell von Roco gab es bereits von M+F ein Köf III-Modell. Bei den ersten Serien dieser Loks war jedoch das Führerhaus maßlich falsch (zu niedrig), sodass ich nach Verfügbarkeit des Roco-Modells das M+F-Modell mit dem Roco-Führerhaus versehen habe. Außerdem habe ich der Lok auch ein Roco-Fahrgestell spendiert, denn das M+F-Fahrgestell hatte keine berauschenden Laufeigenschaften.

Ein kleiner Fehler ist in Bezug auf die Köf III von Roco unterlaufen, denn die erste Serie dieser Modelle erschien bereits um 1980.

Paul-Rainer Molitor (E-Mail)

### TT totgeschwiegen?

Als ständiger Leser der MIBA gefällt mir besonders die Serie MIBA-Schwerpunkt, wie z.B. in Heft 7/03 über Kleinlokomotiven. Als langjähriger TT-Anhänger fühle ich mich aber durch den Artikel „Kö und Köf – gestern und heute“ diskriminiert. Gibt bzw. gab es doch auch in dieser Nenngröße durchaus

ebenbürtige Modelle z.B. von Arnold, Beckmann, pmt! N- und Z-Modelleisenbahner werden ja auch nicht so ignoriert ...

Ditmar Stern (E-Mail)

## MIBA 8/2003, Langlebige Preußen

### Wie viele „Stahl-Preußen“?

Nach meiner Überzeugung kann die angegebene Zahl von 436 Stück zwischen 1920 und 1922 durch die DR nachgebauter Stahlwagen B4ü und C4ü nicht richtig sein. Nach meiner Rechnung waren es nur 166!

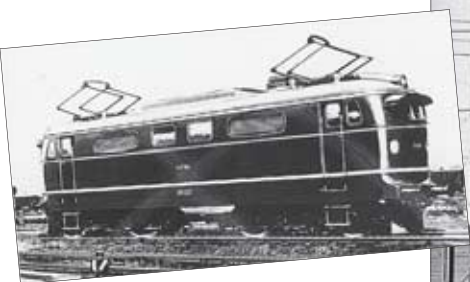
Offenbar stützt sich der Autor auf Zahlen von Emil Konrad. Dieser führt alleine 260 C4ü nach Musterblatt Ib6aII auf, welche m.E. aber durchweg Holzwagen waren. Jedenfalls sind die Wagen dieser Gruppe, die noch die „kleine“ Umzeichnung 1955 erlebt haben, in der Umzeichnungsliste alle mit Gruppe 05 aufgeführt. Stahlwagen hätten zur Gruppe 15 gehört. Ebenfalls noch aus Holz gebaut waren auch die bei Konrad aufgeführten 15 BC4ü.

Wie viele preußische D-Zug-Wagen davor, also zwischen 1913 und 1920, aus Stahl gebaut worden sind, lässt sich heute nicht mehr genau feststellen. Dazu ist der Bestand der in Nürnberg befindlichen Aufnahmezettel/Karteikarten zu gering. Es hat den Anschein, dass überwiegend AB4ü aus Stahl gefertigt wurden. Regierungsbaumeister Dipl.-Ing. Paul Speer gibt in der „Zeitschrift Verein deutscher Ingenieure“ vom 14. Mai 1921 folgende Lieferungen eiserner D-Zug-Personenwagen an: 65 Stück Van der Zypen & Charlier (Köln), 19 Stück Waggonfabrik (Görlitz) und 15 Stück Linke-Hofmann (Breslau). Daneben wurden ab 1916 zahlreiche eiserne Drehgestell-Gepäck- und Postwagen gebaut, vorwiegend von der Waggonfabrik Görlitz.

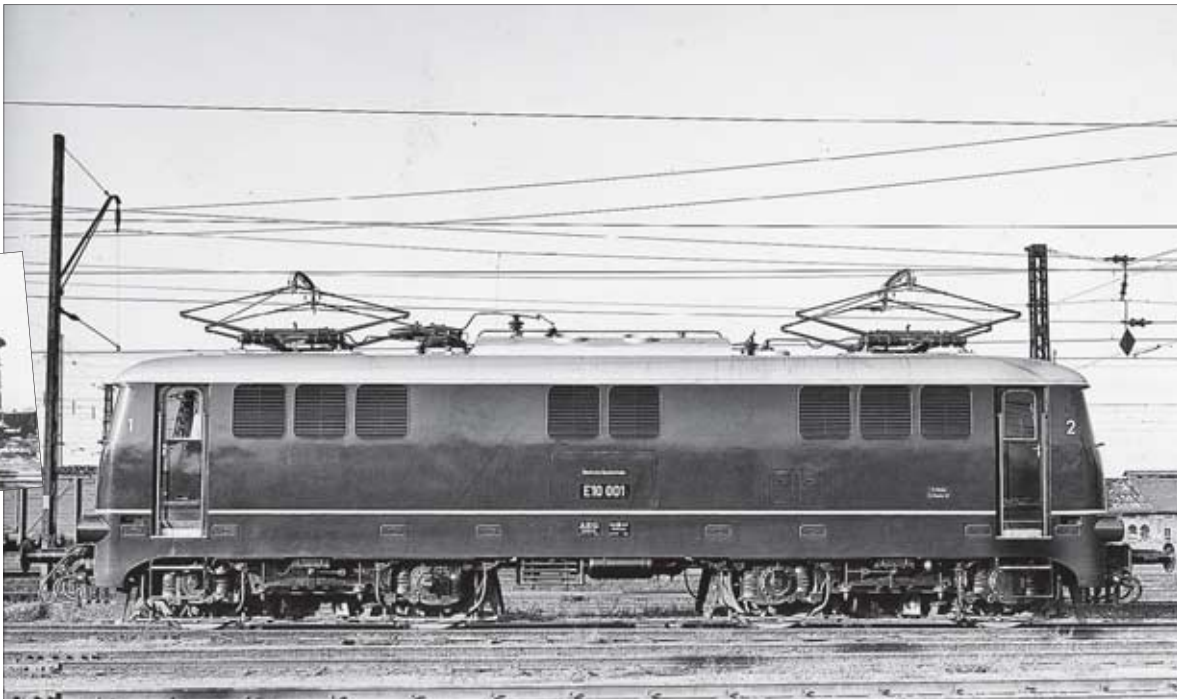
Hermann Hoyer, Hamburg

**Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.**





So sah der Eisenbahn-Maler Zeeden die E 10. Der Entwurf wurde – leider oder zum Glück – so nicht realisiert. Archiv Michael Meinhold



50 Jahre DB-Neubaufahrzeuge – 10. Teil: E 10.0

## Einheits-Elloks

*Mit der Abnahme von E 10 004 im September 1953 stand die fünf Maschinen umfassende Vorserie dieser elektrischen Baureihe komplett in DB-Diensten. Damit vollzog sich der Übergang zu einer neuen Generation von starken Lokomotiven, die für das künftige Erscheinungsbild der Bahn bestimmend sein sollte. Martin Knaden skizziert die Geschichte der E 10.0 und beschreibt den Bau der E 10 003 in H0 auf der Basis des Lima-Modells.*

Mit der Vorkriegskonstruktion E 44 war der Übergang zu laufachslosen Drehgestelllokomotiven bereits 1931 gelungen. Die Maschinen besaßen einen Tatzlager-Einzelachsantrieb. Sie wurden über mehr als zehn Jahre mit kleineren Veränderungen gebaut und erreichten – einschließlich der Nachbauloks und der Varianten E 44.5 bzw. E 44 2001 – eine Stückzahl von insge-

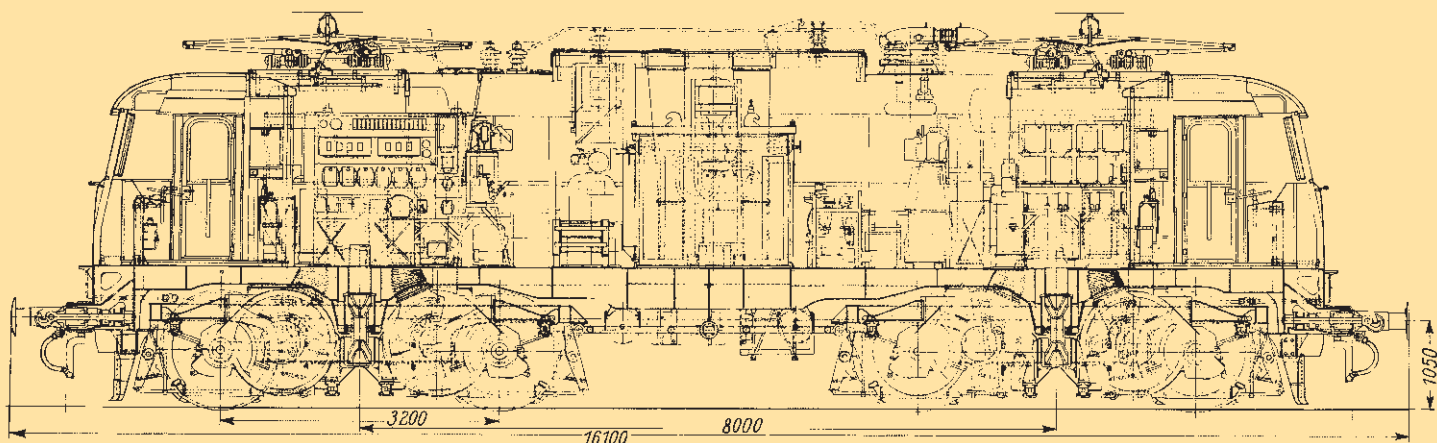
samt 199 Exemplaren. Sie wurden auf nahezu allen DRB-Strecken im Personen- und Güterzugdienst eingesetzt und bewährten sich ausgezeichnet.

Ihre bis zu 2200 kW Stundenleistung genügte für die Beförderung von 2000-t-Güterzügen in der Ebene mit 75 km/h, 920-t-Güterzüge wurden auf 10%-Rampen immerhin noch mit 50 km/h befördert. Personenzüge von 700 t

Masse konnten mit der Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gezogen werden.

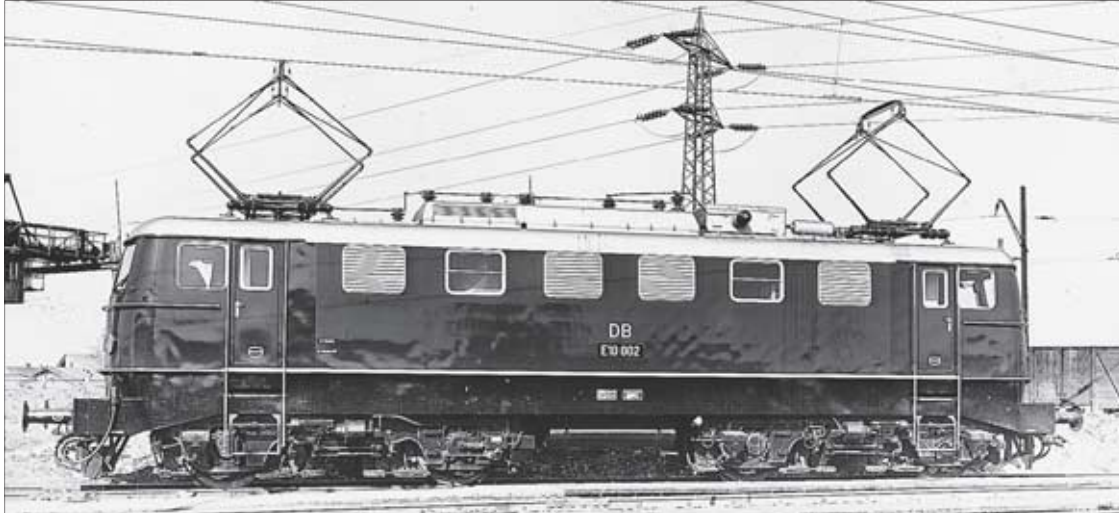
Die meisten E 44 überstanden zwar den Krieg einsatz- bzw. aufarbeitungsfähig, doch war klar, dass die Anzahl verfügbarer Elloks in absehbarer Zeit nicht ausreichen würde. Wirtschaftlichkeitsberechnungen hatten nämlich Anfang der 50er-Jahre ergeben, dass die Bahn gegenüber der zunehmenden LKW-Konkurrenz mit einer elektrischen Zugförderung im Markt besser positioniert wäre.

Als Nachfolgekonstruktion der E 44 wurde daher für bestehende wie zukünftig „elektrisierte“ Strecken die E 46 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h projektiert. Bald schon stellte sich aber heraus, dass eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ebenso wünschenswert wie machbar wäre. Die Neukonstruktion wurde daher in den Nummernbereich der Schnellzuglokomotiven gelegt und erhielt folglich die Baureihenbezeichnung E 10.

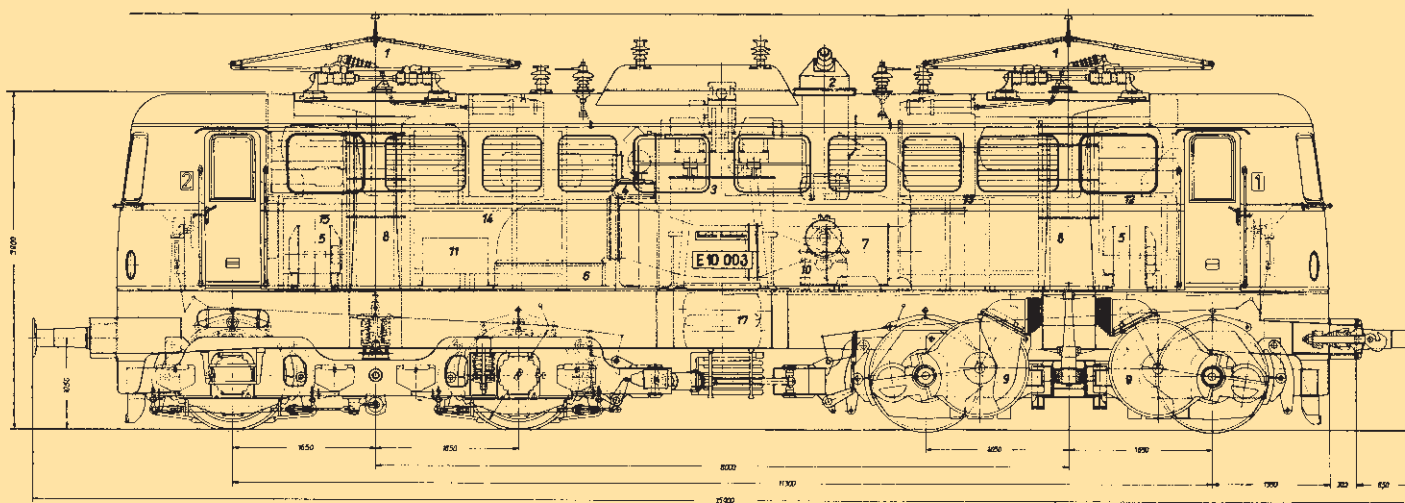
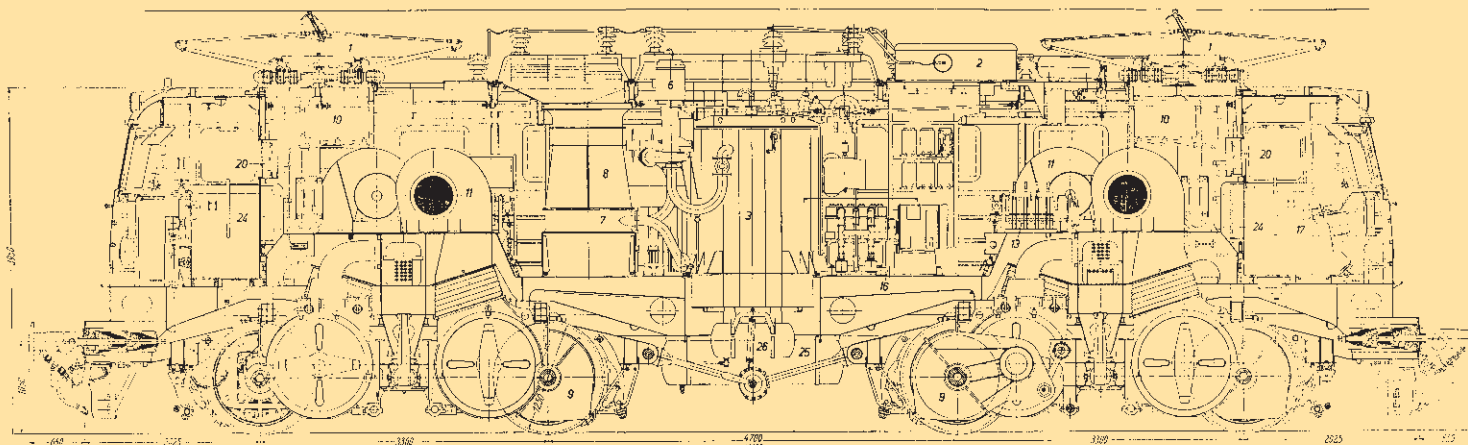
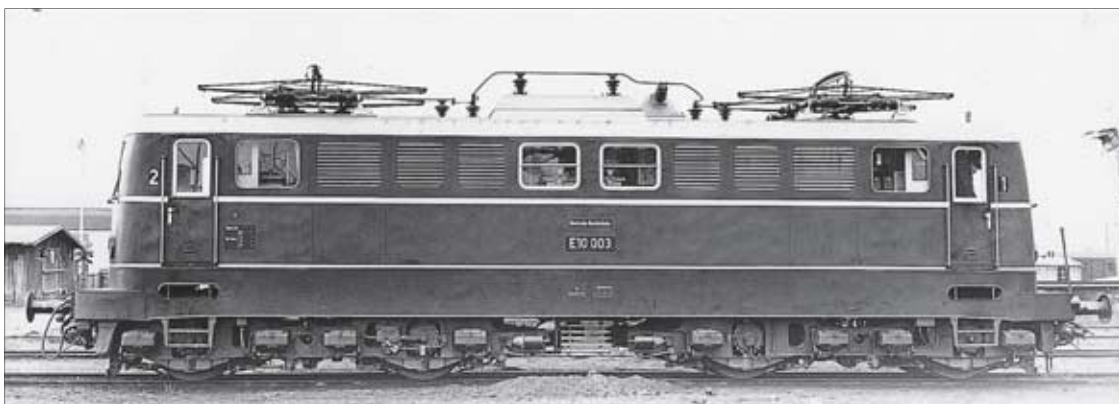




Vorserien-E 10 im Porträt. Dr. Günther Scheingraber lichtete die nagelneuen Maschinen im Vorfeld des Münchner Hbf bzw. im AW Freimann ab.



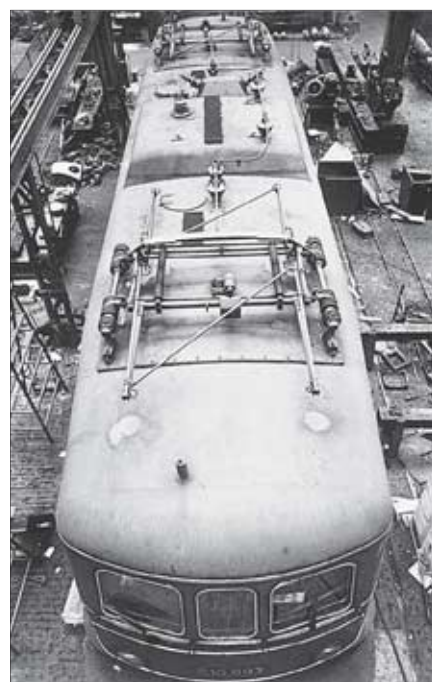
Unten: Die Zeichnungen zeigen die drei ersten Maschinen im H0-Maßstab 1:87. Auffällig ist, dass E 10 002 um einiges länger und auch etwas höher ist als ihre Schwestern. Der Hauptschalter an E 10 003 entspricht in der Zeichnung, die in den Hauptmaßen auch für E 10 004 und 005 gilt, nicht der tatsächlichen Bauausführung!





Die Einsätze der E 10 erfolgten auf allen von Nürnberg ausgehenden Hauptstrecken. Oben wartet E 10 001 in Gemünden (Main) auf die Abfahrt, die beiden Aufnahmen unten entstanden unverkennbar in Frankfurt. Hinter E 10 004 spitzt noch eine „Zehner“ hervor: die Neubaudampflokomotive 10 002! Fotos: Joachim Claus

Rechts: E 10 003 befand sich gerade im AW Freimann, als diese Dachaufnahme entstand. Aus der Abbildung geht die Anordnung der Dachrüstung hervor, wie sie für unseren Umbauvorschlag gestaltet werden muss. Foto: Slg. Zöllner



Die DB bestellte am 7. bzw. 11.12. 1950 bei verschiedenen Herstellern zunächst vier Probeloks mit unterschiedlichen Antriebskonzepten, die sich in ihrem Aufbau nicht grundlegend unterschieden: Zwei Drehgestelle waren über einen Brückenrahmen ver-

bunden und die Konstruktion war einschließlich Lokkasten geschweißt. Im Unterschied zur E 44 übertrug aber nun der Brückenrahmen die Zugkräfte. Am 20.12.1950 wurde noch der Bau einer fünften Maschine genehmigt um ohne Zeitverlust Fahrten im Versuchs-

programm wie in der Praxis durchführen zu können.

Krauss-Maffei (mechanischer Teil) und AEG (elektrischer Teil) lieferten 1952 die E 10 001. Ihr Lokkasten wirkt von allen Vorserien-E 10 durch die tief und weit außen liegenden Lampen am bulligsten. Dem Geschmack der Zeit waren das an den Fronten überkragende Dach und die „Bauchfalte“ unterhalb der Fenster geschuldet.

Der elektrische Teil umfasste als wesentlichen Punkt den Antrieb von Alsthom. Dabei übertragen vier Lenkerstangen das Drehmoment der vom Motor angetriebenen Hohlachse auf die Lenkerstütze (den so genannten „tanzenden Ring“) und weiter auf im Radstern eingepresste Treibzapfen. Die Fahrstufen wurden über eine Niederspannungssteuerung angesprochen.

Gefälliger wirkte da schon das Äußere von E 10 002, die 1952 von Krupp und BBC fertig gestellt wurde. Ihre Führerstände waren etwas schmaler gehalten als der übrige Lokkasten, wodurch sich die charakteristischen schrägen Flächen hinter den Türen ergaben.

Der Antrieb von E 10 002 erfolgte vom fest im Drehgestellrahmen eingebauten Motor über zwei elastische Scheiben und eine Torsionswelle auf den gefederten Radsatz – ein Antrieb, der sich bereits bei einigen BLS-Lokomotiven bewährt hatte. Der Trafo besaß zu Vergleichszwecken eine Hochspannungssteuerung.

Die weiteren Vorserien-E 10 wurden von Henschel gebaut. Ihr Kastenaufbau unterschied sich voneinander nur in