

Eisenbahn JOURNAL April 2002

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 Niederlande: € 8,20 Luxemburg: € 8,75 Italien: € 9,80 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

April  
4/2002

# Eisenbahn JOURNAL



**Eisenbahn in ihrer schönsten Form:**  
Die „Eierköpfe“ der DB  
**Modellbahn ohne Anlage:**  
Dreidimensionale Planung leicht gemacht



4 190753 907407

04

# Editorial

Schlug man in den vergangenen Monaten die Wirtschaftsseiten der Tageszeitungen auf, so konnte man sicher sein, vorwiegend Negativmeldungen präsentiert zu bekommen: immer mehr Arbeitslose, eine lahme Konjunktur, Geldmangel allerorten, dümpelnde Aktienkurse. Dazu Politiker, die sich bevorzugt über K-Fragen, V-Männer und allerlei Albernheiten streiten. Deutschland – Frustland?

Nicht für die Modellbahnindustrie: Das Geschäft mit der kleinen Idylle lief 2001 blendend. Für heuer lassen die auf der Spielwarenmesse in Nürnberg abgeschlossenen Bestellungen des Handels Ähnliches erwarten. Nach Angaben des Verbands der Spielwareindustrie legte die Modellbahnbranche (inklusive Zubehör) von 2000 auf 2001 um satte 11,8% zu und setzte im vergangenen Jahr rund 435 Millionen Euro um. Der Gesamt-Spielzeugmarkt mit einem Umsatzvolumen von 3,2 Milliarden Euro blieb dagegen auf dem Niveau von 2000 hängen. Grund war vor allem, dass Kassenschlager wie Pokemon und Aluroller letztes Jahr fehlten.

Das Mehrgeschäft im vergangenen Jahr hat sich offenbar recht gleichmäßig verteilt. Branchenriese Märklin konnte den Einbruch von 2000 wettmachen und wird „in jedem Fall wieder zweistellig“ wachsen. Auch Piko gab ein Plus in diesem Bereich bekannt. Von Fallner und Roco war auf Nachfrage Gleiches zu hören. Schon fast mickrig muten in einem solchen Umfeld die 5,7% mehr von Fleischmann an, wo mit ca. 5% weniger Beschäftigten (jetzt 500) letztes Jahr 29,7 Millionen Euro umgesetzt wurden. In anderen Branchen würde man angesichts eines solchen Zuwachses freilich vor Freude Purzelbäume schlagen.

Sucht man nach Gründen dieser dem wirtschaftlichen Trend so deutlich entgegenlaufenden Entwicklung, so werden einem von Industrie- und Verbandsseite vor allem zwei genannt: Eine Renaissance der traditionellen Qualitäts-Spielwaren (im Gegensatz z.B. zu gewaltverherrlichenden und kurzlebigen Videospiele) und eine damit einhergehende Tendenz zu so genannten „Vater-und-Sohn-Themen“, Spielzeug also, das Eltern und Kinder gemeinsam nutzen. Neben der Modellbahn kam dieser Trend auch dem übrigen Modellbau sowie sehr stark Autorennbahnen zugute. Sicherlich gibt auch das wieder positivere Image der großen Bahn mit vielen neuen Zügen in attraktivem Design der kleinen Bahn Schub.

Kräftig profitieren dürfte die Modellbahn zudem von der Entwicklung der Vermögensverhältnisse in Deutschland: Immer mehr Menschen kommen in relativ jungen Jahren zu viel Geld – sei es durch hochbezahlte Stellen, sei es durch Erbschaft. Die glänzenden Verkaufszahlen von Autoherstellern wie Porsche, BMW und Audi sprechen eine deutliche Sprache. Für diese Bevölkerungsschicht ist eine (Großserien-)Lok für 300 Euro ein Klacks. Sie ist bereit, für optische und vor allem technische Raffinessen viel Geld hinzublättern: Modellbahn als Prestigeprodukt. Wer die Neuheitenprospekte dieser Saison liest, weiß, wohin die Reise geht: Roco stattet acht Modelle neu mit den ebenso feinen wie kostspieligen Sound-Dekodern aus, Fleischmann zwei, Brawa eines. Märklins Neuheitensortiment 2002 besteht in H0 fast nur noch aus Digitalmodellen. Wer sich die 300 Euro hingegen übers Jahr zusammenkratzen muss, fällt bei dieser Entwicklung fast durch den Rost – wer die 300 Euro zum Leben braucht, ohnehin. Doch auch in diesen Bevölkerungsschichten gibt es Modellbahnfreunde, vermutlich sogar mehr als bei den sogenannten Besserverdienenden. Der Erfolg von Pikos preisgünstigem Hobby-Sortiment sollte zu denken geben. In Salzburg hat man es schon getan: Roco wird dieses Jahr nicht nur mit Edelmodellen um die Gunst der Kunden werben, sondern auch mit einer Startpackung für 49 Euro. Bravo!

**Christoph Kutter**



**Fahrzeug-Geschichte:** 50 Jahre Eierköpfe der Deutschen Bundesbahn, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

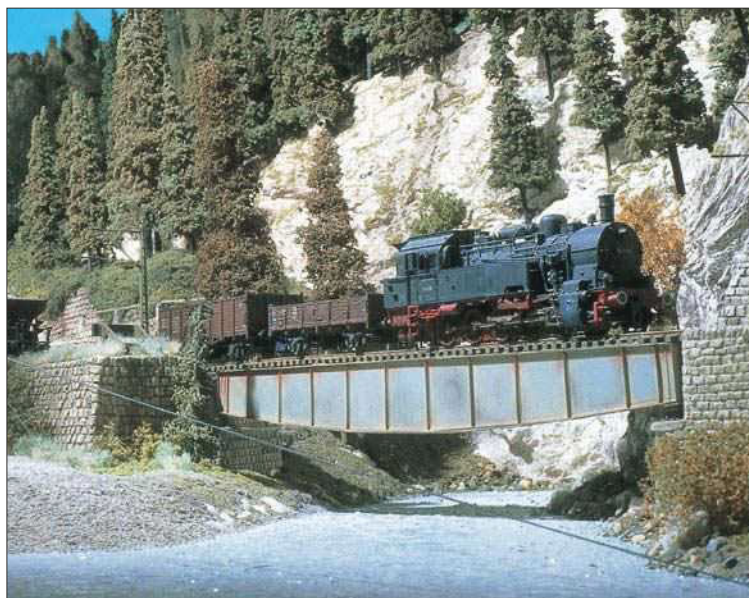
## Inhalt

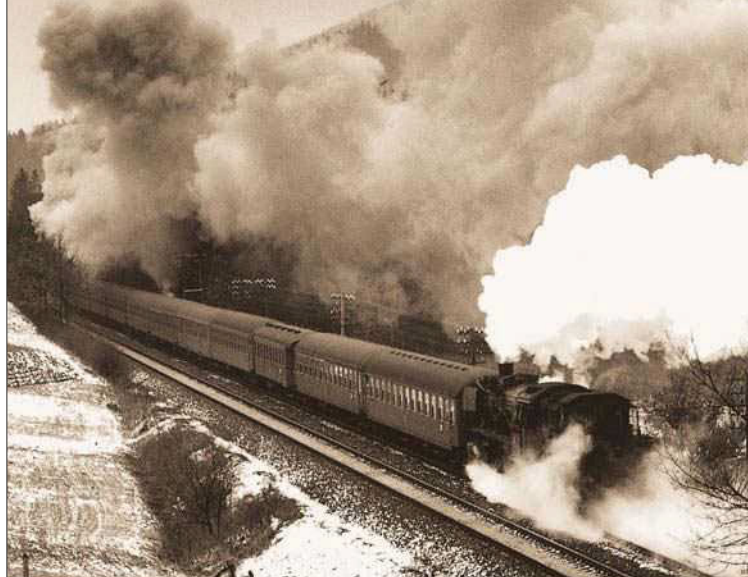
Vorbild

Kleinbahn-Szenen vor der Wende: <b>Zittauer Poesie</b>	6
50 Jahre VT 08.5 & Co.: <b>Wie aus dem Ei gepellt</b>	10
Wagen-Porträt in Vorbild und Modell: <b>DB-Doppeldecker anno '50</b>	18
Die KEL-Projekte 1 bis 4: <b>Kriegslokomotiven</b>	22
Die Obere Ruhrtalbahn Hagen–Warburg: <b>Wieder aufwärts?</b>	26
Schweizer Ellok-Historie: <b>Die Gotthard-Giganten</b>	32

*Titel: Kaum zu glauben aber Modell: Passend zu unserer neuesten Sonderbroschüre Super-Anlagen „Steilrampenbetrieb“ fährt eine 95er aus Richtung Probstzella gerade in den Bahnhof Lauscha ein – zu erleben auf der H0-Anlage des Ostthüringer Modellbahnclubs (siehe auch Seite 54 ff). Abb.: Helge Scholz*

**Super-Anlage:** Patinierte Fahrzeuge auf Modulen unterwegs, vom Modelspoor Collectief, Niederlande, ab Seite 64





**Strecken-Geschichte:** Auf und Ab im oberen Ruhrtal zwischen Hagen und Warburg, von Stefan Ponzlet, ab Seite 26



**Schweizer Lok-Historie:** Die Gotthard-Giganten im elektrischen Betrieb, von Beat Moser, ab Seite 32

## Modell

<b>Die DB-Doppeldecker anno '50 im 1:87-Modell</b>	21
Neuer 1:87-Bausatz von Weinert: <b>Talbot-Triebwagen Typ „Eifel“</b>	52
Zwei Steilrampen-Anlagen: <b>Volldampf am Berg!</b>	54
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: <b>Fränkische Fantasie</b>	56
Gebirgsbahn mit 27‰ Steigung des Modelpoor Collectief: <b>Steil bergan!</b>	64
Dreidimensionales Planen am Beispiel von WinTrack 5.1: <b>Anlagenplanung der dritten Art</b>	70
Serie „Schmiedeberg 1924“, Teil 7: <b>Auf dem Bahnhof</b>	74
Die EJ-Marktübersicht: <b>H0-Bahnsteige</b>	80
Auhagens „Erfurt“ als Grundlage: <b>Variationen eines Stellwerks</b>	84
193 012: Ein Ellok-Sonderling auf Piko-Basis: <b>Fast ein Feierabend-Umbau</b>	88
H0-Zubehör für die Epochen I bis III: <b>Bayrische Signaltafeln</b>	90
Fachwerkhäuser selbst gebaut: <b>Mit Pappe, Holz und Gips</b>	92

**Anlagen-Planung:** Der Computer macht's möglich: Modellbahn ohne Anlage, von Hermann Merker, ab Seite 70



## Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	36
<b>Modell-Neuheiten</b>	48
EJ-Messe-Preisrätsel 2002: <b>Die Auflösung</b>	94
<b>Mini-Markt</b>	96
<b>Auktionen • Börsen • Märkte</b>	103
<b>Fachhändler-Adressen</b>	104
<b>Impressum</b>	106
<b>Neue Bücher</b>	108
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	109
Typenblatt: <b>Baureihe 25, Personenzuglokomotive, DR</b>	111

*Abbildungen dieser Doppelseite:  
MAN/Slg. Neddermeyer, Ludwig Rotthowe, Klaus Eckert,  
Helge Scholz, Hermann Merker, Bruno Kaiser*

**Marktübersicht:** H0-Bahnsteige aller Epochen und Hersteller, von Bruno Kaiser, ab Seite 80



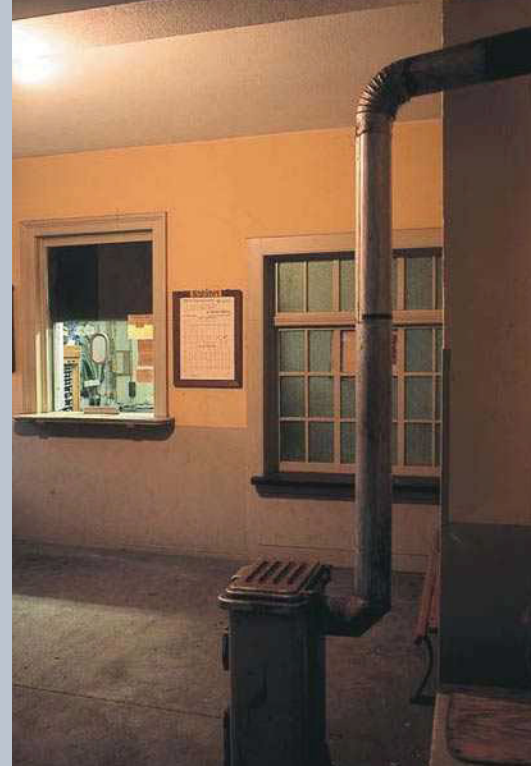
# ZITTAUER POESIE

KLEINBAHN-SZENEN VOR DER WENDE

AUFNAHMEN UND TEXT  
VON WOLFGANG MATUSSEK



Dienstpause in Kurort Jonsdorf – auf angenehme Art kunterbunt und behaglich. Auch der Warteraum in Bertsdorf rührt die Gefühlswelt an. Im Februar 1989 ist unsensibler Zeitgeist eben noch weit entfernt.



Nur gedämpft farbig, aber stimmig. In der dichten Atmosphäre der DDR-Kleinbahn-Tage war die Dampflok nicht wie heute das alleinige Objekt der Fotografen-Begierde, sondern ein Einzel-element im harmonischen Gesamtgefüge von Mensch, Region und Bahn. Links in Zittau, oben Mitte in Zittau-Vorstadt und Fahrdienstleiter in Zittau.

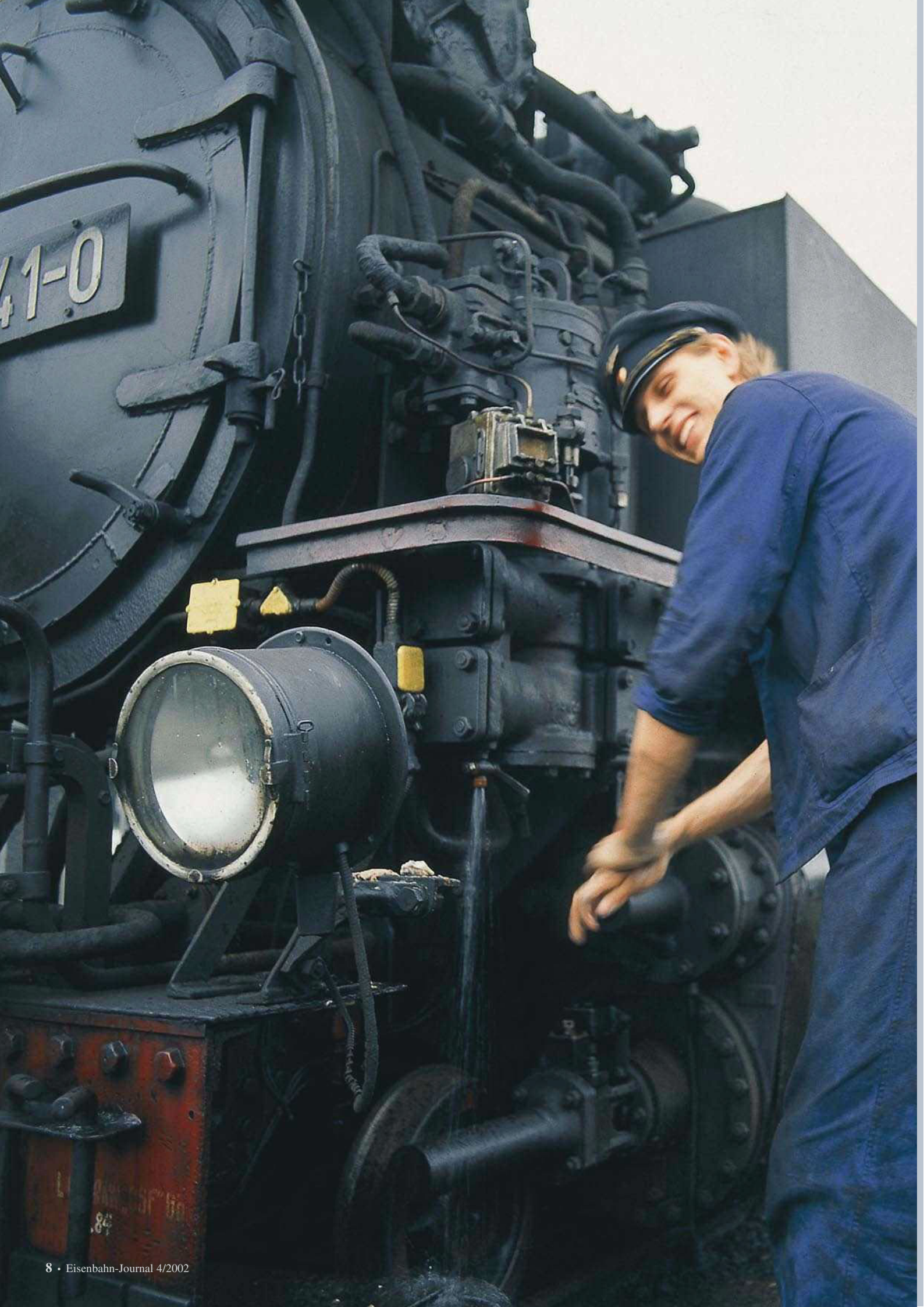
„IN DIE ZONE REISEN“, hieß es einst, wollte man als Eisenbahnfreund und -fotograf das Besondere erleben. Und „das Besondere“ war für mich damals die Zittauer Kleinbahn, die ZOJE.

Was war es nun, das die einmalige dicht gepackte Atmosphäre jener Zeit kennzeichnete? Die Dampflok selbst war nur ein wichtiges Accessoire; entscheidend bei dieser „Modellbahn im Großen“ war das stimmige Zusammenwirken vieler Einzelelemente: harmonische Ortsbilder mit viel Filigranem und ebensolchen Elementen der Bahn, warm schimmerndes Licht des Nachts, wohlklingende Stationsnamen wie Olbersdorf-Oberdorf oder Oybin-Niederdorf, ständig umgeben von mit Kohlengeruch durchsetzter Luft und schließlich die preußisch-dienstbeflissenen Eisenbahner in ihren teilweise historisch

wirkenden Uniformen. Passend dazu die gedämpften Farben, vieles eingegraut, geschwärzt oder verstaubt, manches zersplittert, verrottend.

In allem spiegelte sich der Charakter der Vorkriegsreichsbahn, des Industriezeitalters und der reizvolle Stillstand der Zeit. Der Vergleich mit dem Speicher eines alten Hauses, in dem es so viel zu entdecken gibt, drängte sich auf.

Angenehm auch der Eindruck einer noch wirklich intensiv benutzten Eisenbahn. Stets gut gefüllte Züge, obwohl sie mit der Zeit recht großzügig umging! Zwanzig Minuten



nach Abfahrt und einer Halbumrundung von Zittau hieß es immer noch: „Zittau“ – Vorstadt.

Im kalt strukturierten Sozialismus, der leider nie einer war, bildete die Kleinbahn ein „warmes“ Element, sozial verbindend, Zeit und Muße erzeugend, fein verwoben mit der menschlichen Gesellschaft, enthoben als Kulturobjekt und sicher geschätzt von Vielen, auch dank ihres anziehenden Detailreichtums und ihrer die Gefühlswelt anrührenden Ausstrahlung.

Nach der Wende jedoch mutierte die Zittauer Schmalspurbahn zum immer facettenärmeren, bewegten Denkmal – konfrontiert auch mit einer zunehmend unsensiblen menschlichen Psyche, mit der Unmöglichkeit des nach innen

Gehens, dafür aber dem Materialismus und Autokult erlegen.

Zwar in Werbeprospekten aggressiv als besondere Erlebniswelt angepriesen und vermarktet, steht die Kleinbahn heutzutage eher isoliert als unpraktischer Exot, zeitraubend, sicher oft belächelt und bestenfalls noch als touristische „Insel“ einer Umwelt gegenüber, die zu ihr immer weniger passt. □

**Die Kleinbahn als warmes, sozial verbindendes Element im kalt strukturierten Sozialismus, der keiner war. Links gut aufgelegter Heizer beim Händewaschen an der Lok; unten Mitte in Zittau und in Olbersdorf-Oberdorf – reizvoller Stillstand der Zeit.**



**Dienstbeflissene Eisenbahner, überall Dampf und Kohlegeruch – über zehn Jahre nach der Wende bleibt für viele Freunde der ZOJE nur der Blick zurück, denn vom Facettenreichtum ist einiges auf der Strecke geblieben ...**





„Ein Ei ist gelegt“:  
In den Werkshallen  
von MAN entstehen  
Anfang der 50er Jahre  
mit seinerzeit mo-  
dernsten Fertigungs-  
methoden die VT 08.5.  
Die den Spitznamen  
gebende Kopfform  
wurde mit drei-  
dimensional ge-  
krümmtem Stahlblech  
verwirklicht.

50 JAHRE VT 08.5 & Co.:

# WIE AUS DEM EI GEPPELLT

Im April 1952 stellte die Deutsche Bundesbahn ihre ersten neuen Stromlinientriebwagen in Dienst. Später kam für die eleganten Fahrzeuge der Spitzname „Eierköpfe“ auf – etwas respektlos, handelte es sich doch um eine Fahrzeugfamilie, deren Design seinerzeit Synonym für den Fortschritt auf Schienen war.

VON KONRAD KOSCHINSKI

Ab April 1952 wurden die neuen Schienenstars in Dienst gestellt – hier ein VT 08.5 auf Testfahrt am Rhein.

Abb.: MAN/Sammlung Neddermeyer (2)





**D**er Urtyp der „Eierköpfe“, um bei dem populären Begriff zu bleiben, nahm schon ab Herbst 1949 Gestalt an. Das MAN-Werk Nürnberg verpasste dem 1932 von der Waggonfabrik Wismar gefertigten VT 872 eine neue Form, die in aerodynamischer Hinsicht das Nonplusultra sein sollte. Dies geschah zu einer Zeit, als die Bundesbahn wie übrigens auch die Reichsbahn den FdV-Verkehr wieder aufleben ließ. Die DB baute ab 1951 systematisch ein Fernschnelltriebwagen-Netz (FT-Netz) auf, für das die reaktivierten Vorkriegs-SVT nicht ausreichten.

Es mussten dringend neue Triebwagen her. Als Antriebsaggregat favorisierte die DB den schnelllaufenden, im Drehgestell zu lagernden Dieselmotor, wobei sie möglichst mit einem Maschinendrehgestell pro Triebzug auskommen wollte. Daimler-Benz, MAN und Maybach knüpften an die durch den Krieg unterbrochene Entwicklung an; es entstanden universell verwendbare Motortypen mit 800 PS und kurze Zeit später auf 1000 PS getrimmter Leistung. Im Hinblick auf die geplante Leichtbaukonstruktion kam die in den alten SVT angewandte diesel-elektrische Kraftübertragung nicht in Betracht, stattdessen gab das für das neue Typenprogramm zuständige Eisenbahnzentralamt München der unter Professor Föttinger weiter entwickelten hydraulischen Kraftübertragung den Vorzug.

### VT 92 501 – der Wegbereiter

Als Komponenten-Versuchsträger für Drehgestelle, Motoren und hydraulische Getriebe fungierte der eingangs erwähnte VT 872. Vor allem auch diente er als Studienobjekt für die dank moderner Fertigungsmethoden nun realisierbare Kopfform aus dreidimensional gekrümmtem Stahlblech. Am 16. Oktober 1951 nahm die DB das Fahrzeug mit der neuen Betriebsnummer VT 92 501 ab.

Das EZA (später BZA) München sah die „Tropfenform“ für alle neu zu entwerfenden Triebwagenbauarten vor, und zwar ungeachtet der Höchstgeschwindigkeit. In einem Schreiben an den Fachausschuss für Schienenfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren wies Diplomingenieur Taschinger vom EZA München am 20. April 1951 darauf hin, dass „... ein aerodynamisch einwandfreier Kopf sowohl bei 90, 120 oder 160 km/h Geschwindigkeit jeweils den günstigsten Widerstandsbeiwert ergibt“. Außerdem führte Taschinger ästhetische und wirtschaftliche Gründe an. Zur Rentabilität stellte er fest:

„Gelingt es, Triebwagen in großen Serien zu vergeben, wobei eine Serie aus ET- und VT-Zügen für Nahverkehr, Fernverkehr und Schnellverkehr bestehen kann, dann werden sich auch die Kosten für den Wagenkopf erheblich senken lassen“.

In der Tat prägte die „Eierkopfform“ die Triebwagengeneration der Wirtschaftswunderjahre. Der VT 92 501 allerdings bekam wegen seiner anfangs braunen Farbgebung den Spottnamen „Kartoffelkäfer“ verpasst. Nach Abschluss des Versuchsprogramms setzte das Bw Nürnberg Hbf den mit einem großen Gepäckraum ausgestatteten Einzelgänger ab 1956 als Schlepptriebwagen ein. In den sechziger Jahren übernahm der inzwischen rot lackierte VT 92 501 Schleppdienste für das AW Nürnberg, am 21. Dezember 1978 wurde er ausgemustert und gelangte in den Bestand des Nürnberger Verkehrsmuseums.

### VT 08.5 – der Schienenstar

Mit dem Versuchsträger gewonnene fahrzeugtechnische Erkenntnisse flossen in die aus Teilen der SVT 137 Bauart Berlin entstandenen VT 07 501 und 502 ein; sie erhielten im VT 92 501 erprobte Motoren und Getriebe. Die „Summe der Erfahrungen“ kulminierte in den ab April 1952 in Dienst gestellten VT 08.5. Deren Leergewicht konnte dank Leichtbauweise gegenüber den Vorkriegs-SVT erheblich vermindert werden. Bei den VT 08.5 ruhte der Wagenkasten nicht mehr auf einem schweren Rahmen. Vielmehr bildeten Bodenwanne, Seitenschürzen, Längsträger, Querspanten, Außenwände und Dach eine selbsttragende verwindungssteife Röhre.

Mit nur einer im Triebdrehgestell gelagerten 1000-PS-Maschinenanlage erreichten die aus Motorwagen, Mittel- und Steuerwagen gebildeten Grundeinheiten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Bei vierteiligen Einheiten konnte, bei fünf- oder sechsteiligen musste der Steuerwagen gegen einen zweiten Motorwagen getauscht werden. Automatische Scharfenbergkupplungen erleichterten es, bei Bedarf Zuggarnituren aus mehreren Einheiten zu bilden. Bis zu sechs Maschinenanlagen konnten von einem Führerstand aus gesteuert werden. Möglich war auch die Kombination mit Triebzügen anderer Bauarten, so mit den aus der Vorkriegszeit stammenden VT 04, 06 und 07, den ab 1957 gelieferten VT 11.5 und selbstverständlich mit den eng verwandten VT 12.5. Vor allem in der aus

Flügelzügen gebildeten „Rheinblitz-Gruppe“ fuhren die VT 08.5 zusammen mit Altbaubtriebwagen.

Auf den Stirnseiten der VT 08.5 zeigte die junge DB stolz ein Flügelrad, später betonte sie mit dem zur Kupplung heruntergezogenen schwarzen Pfeil die Windschnittigkeit. Die Reisenden wurden mit hervorragender Laufkultur, Schallisolierung und gediegener Innenausstattung verwöhnt. Die Einzelsitze der geräumigen Sechser-Abteile waren plüschgepolstert, die Wände edelholz furniert. Die Motorwagen besaßen einen Speiseraum, die Steuerwagen einen Konferenzraum. Innerhalb des bis 1956 gültigen Dreiklassensystems führten die Züge nur die zweite, danach nur die erste Klasse.

Die 1952 gelieferten acht Grundeinheiten gelangten nach kurzer Erprobung in den planmäßigen FT-Dienst. Zwischen Dortmund und München übernahmen sie zunächst ein Zugpaar der „Rheinblitz-Gruppe“. Nachdem Mitte 1953 die erste Bauserie durch MAN, Düwag, Rathgeber, Westwaggon und WMD ausgeliefert war, standen 13 dreiteilige Triebzüge sowie ein Reserve-VT und zwei zusätzliche Mittelwagen zur Verfügung. Bis Ende 1954 kamen sechs Motorwagen ohne Speiseraum und sieben Mittelwagen hinzu, um vermehrt längere Einheiten bilden zu können. Mit den in Dortmund Bbf, Frankfurt-Griesheim und Hamburg-Altona stationierten VT 08.5 weitete die Bundesbahn das FT-Netz auch um internationale Verbindungen aus. Der „Saphir“ Dortmund–Oostende, der „Paris-Ruhr“ Dortmund–Paris, der „Helvetia-Express“ Hamburg-Altona–Zürich und der „Rhein-Main“ Frankfurt–Amsterdam wurden zum Sommerfahrplan 1957 in TEE-Züge umgewandelt, sukzessive gingen die Leistungen von den provisorisch mit TEE-Emblemen versehenen VT 08.5 auf fabrikneue VT 11.5 über.

Zum 31. Mai 1959 löste die DB die Schnelltriebwagengruppe „Rheinblitz“ zugunsten lokbespannter Züge auf. Dadurch frei gewordene VT 08.5 kamen zum Bw Köln-Nippes und übernahmen für drei Jahre die bisher mit VT 06 gefahrene Ft-Gruppe „Dompfeil/Sachsenross/Germania“ zwischen Bonn/Köln und Hannover. Der Einsatz der VT 08.5 als Ft „Roland“ von Bremen und Ft „Schauinsland“ von Frankfurt nach Basel bzw. Zürich endete 1963/64. Als letztes Ft-Paar verblieb den Eierkopf-Triebwagen bis 29. Mai 1965 der „Diamant“ Münster–Antwerpen–Dortmund. Frankfurter VT 08.5 immerhin konnten sich bis Ende Mai 1969 im internationalen Schnellzugdienst behaupten, gemeinsam mit VT 12.5 liefen sie als namenloses Dt-Paar zwischen Frankfurt und Paris.

Der VT 92 501 war Studienobjekt und Wegbereiter für eine – zur Zeit ihrer Entwicklung – höchst elegante Fahrzeugfamilie.

Abb.: Sammlung Dr. Löttgers

