

Eisenbahn JOURNAL Juli 2003

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

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Juli
7/2003



Der „Glaskasten“: Abschied vor 40 Jahren
Dampflok-Technik: Franco-Crosti-Loks



07
4 190753 907407

Editorial

In diesen Tagen haben die EJ-Redakteure Schwerstarbeit zu leisten – die Entscheidungen über unsere Vorbild- und Modell-Sonderausgaben für das nächste Jahr müssen getroffen werden. Es ist wahrhaftig keine leichte Aufgabe, aus den vielen angebotenen und auch von Lesern angeregten Themen genau die auszuwählen, die dann wirklich auf das Interesse unserer Leser stoßen.

Da gibt es aus der Leserschaft die unterschiedlichsten Anregungen – was einmal mehr beweist, dass zum Thema Eisenbahn noch längst nicht alles gesagt bzw. geschrieben wurde. Viel Interessantes wurde in unserem Hause schon für Sie aufgearbeitet, viele Vorschläge betreffen Nischenthemen, mit denen sich kein ganzes Heft füllen lässt – schließlich sollen unsere Sonderausgaben wirklich starken Themen vorbehalten bleiben. Die heutige Bahn allerdings bietet nicht unbedingt ein grenzenloses Spektrum für interessante Hefte – nicht umsonst werden wir immer wieder auf Messen und in Leserbriefen darauf angesprochen.

Dass das nicht ohne Ausnahme gilt, können Sie daran erkennen, dass wir Ihnen auch im Jahre 2004 wieder vier Sonder- und zwei Specialausgaben zu Vorbildthemen sowie vier Anlagenbau & Planung- und zwei Super-Ausgaben zu Modellthemen anbieten werden. Es bleibt also beim schon in diesem Jahr bewährten Rhythmus: Jeweils um den 15. des Monats gibt's das aktuelle Eisenbahn-Journal und um den 5. eines jeden Monats ein Sonderheft.

Was genau wir Ihnen im nächsten Jahr anbieten werden, bleibt natürlich unser gut gehütetes Geheimnis. Aber auf eines können Sie sich sicher verlassen: Es wird für jeden Leser etwas dabei sein, egal ob er Lokomotivhistoriker ist, Gefallen an der aktuellen Bahn findet oder sich der Modellbahnerei verschrieben hat.

Apropos Modellbahn hobby: Ihnen steht in diesem Jahr noch ein besonderes Highlight bei den Modellbahn-Sonderausgaben ins Haus! „Das große 1x1 der Modelleisenbahn“, 1993 in unserem Hause erschienen, ist sozusagen in den Jungbrunnen gefallen und erscheint Anfang Juli als völlig neu geschriebene und gestaltete Anlagenbau & Planung-Ausgabe. Unsere beiden Modellbahn-redakteure Christoph Kutter und Helge Scholz haben sich zusammen mit dem Autor in die Lage eines Modellbahn-Neulings versetzt und bieten eine Einführung in dieses schöne Hobby nach neuesten Erkenntnissen und unter Einbeziehung des aktuellen Marktangebots.

Schließlich sind wir uns doch alle in einem Punkt einig: Den Nachwuchs für unser Hobby dürfen wir auf keinen Fall aus den Augen verlieren, oder? Wie wär's denn mit Ihrem Neffen (oder auch Ihrer Nichte)? Vielleicht nehmen Sie sich etwas Zeit und spielen statt auf der eigenen, perfekt gestalteten Anlage mal mit zusammengesteckten Schienen auf dem Boden – glauben Sie mir, das kann wunderschön sein! Schließlich hat Sie ja auch mal jemand an die Hand genommen und in die schöne Welt unseres Hobbies eingeführt ...

In diesen Tagen finden Sie unser Neuheitenprogramm für das erste Halbjahr 2003 in Ihrem Briefkasten. Verschaffen Sie sich auf einen Blick eine Übersicht über alle aktuellen Neuheiten von Eisenbahn-Journal, MIBA, Züge und Rio Grande – Sie sehen, für die Verlagsgruppe Bahn ist das Motto „Qualität aus einer Hand“ keine leere Versprechung! Und nebenbei können Sie bei gebündelten Bestellungen auch noch am Porto sparen – wenn das kein Angebot ist!

INGO NEIDHARDT



Dampfloek-Technik: Die Franco-Crosti-Loks der Deutschen Bundesbahn und ihre Vorläufer, von Franz Rittig, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Foto-Tipp: Weißwurst, Milch und Spiegelei	6
Franco-Crosti-Lokomotiven: Ein Ur-Elefant und seine Enkel	10
Wagen-Porträt: Fortschrittliche Württemberger	18
Regio-Netz Oberweißbach: Das Prinzip Hoffnung	22
Dampfloek-Historie: Abschied vor 40 Jahren: Glaskasten und 70er	28
Nebenbahn-Impressionen: „Rottaler Bockerl“	32
Dampfloek-Porträt: 99 715 wieder unter Dampf	36
Bahnhofs-Exkurs: Güterstation Gablingen	38

Titel: Vor 40 Jahren wurde der legendäre Glaskasten außer Dienst gestellt; noch heute findet man ein leider nicht betriebsfähiges Exemplar im Eisenbahnmuseum Neuenmarkt-Wirsberg. Unseren Beitrag finden Sie ab Seite 28. Abb.: EJ-Helge Scholz

Super-Anlage: 7. Modellbau-Wettbewerb: H0-Anlage Land-Fluss-Stadt, von Udo Broermann, ab Seite 58





Bahn aktuell: Das Projekt „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn“, von Franz Rittig, ab Seite 22



Dampflok-Historie: Dienstende vor 40 Jahren: Glaskasten und Baureihe 70, von Horst J. Obermayer, ab Seite 28

Modell

Rubriken

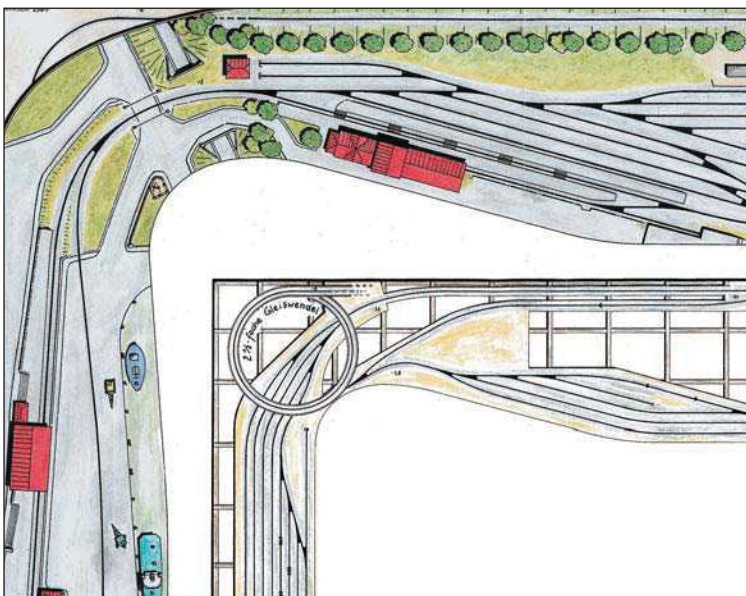
Württembergischer Wagen: Die Brawa-Modelle	21
Modellbau vom Feinsten: Landschaftsbau von Josef Brandl	56
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Land-Fluss-Stadt	58
Ein 0e-Anlagen-Projekt: Unterwegs im Erzgebirge	66
GySEV-Bahnhof Pamhagen in H0: Kleine Station zwischen den Welten	72
Epoche-IV-Anlagenvorschlag in H0: Norddeich Mole anno 1974	74
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 27: Eckvarianten	80
Eckgestaltung: Ein Weinberg in H0, Teil 3 Der lange Weg zum Trollinger	84
Neues Landschaftsbaumaterial: Glasklar und modellierfähig: Gießharz von Heki	90
Selbst gebaut: TP-Güterwagen des Ersten Weltkriegs in 1:32: Deutsch-Amerikaner	92
Abwechslung durch Kitbashing, Folge 3: Labestelle: Die Bahnhofswirtschaft	94
Bastelpraxis: Selbstbau-Brücken für jeden Zweck	97

Bahn-Notizen	42
Modell-Neuheiten	50
Mini-Markt	98
Auktionen • Börsen • Märkte	104
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Bellingrodt/Slg. Knipping, Olaf Buhler???, Dr. Rolf Brüning,
Udo Broermann, Christian Gerecht, Bruno Kaiser*

Anlagen-Planung: Norddeich Mole anno 1974 in Nenngröße H0, von Christian Gerecht, ab Seite 74

Anlagen-Bau: QUATTRO: auswechselbare Eckgestaltung auf Anlagen, von Bruno Kaiser, ab Seite 80



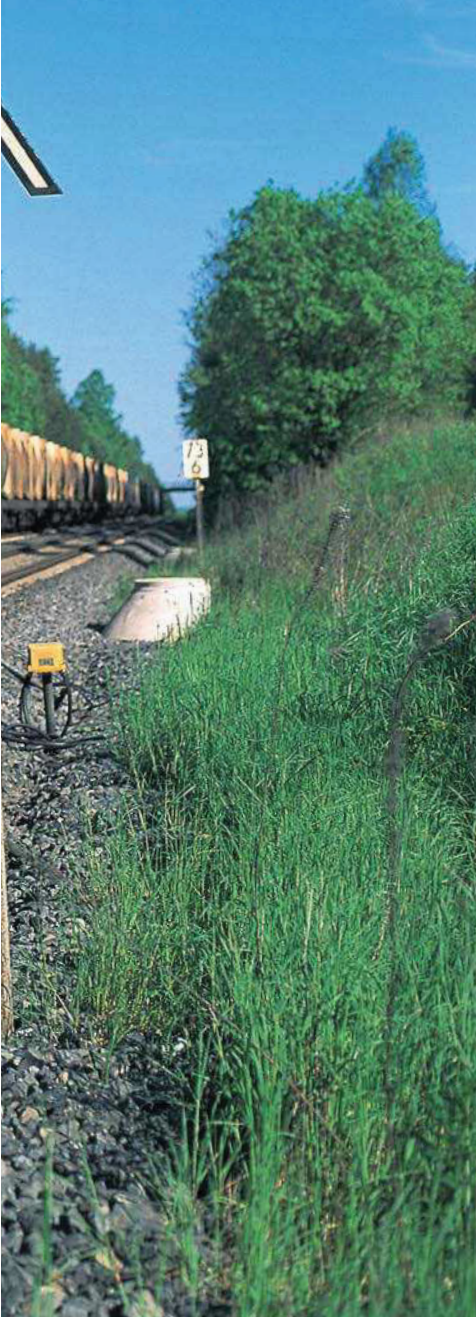


Wenn die rahmige Fracht das „Spiegelei“ passiert: Milch-Zug mit 232 297 an einem Formsignal-Ensemble bei Kirchenlamitz/Ost.

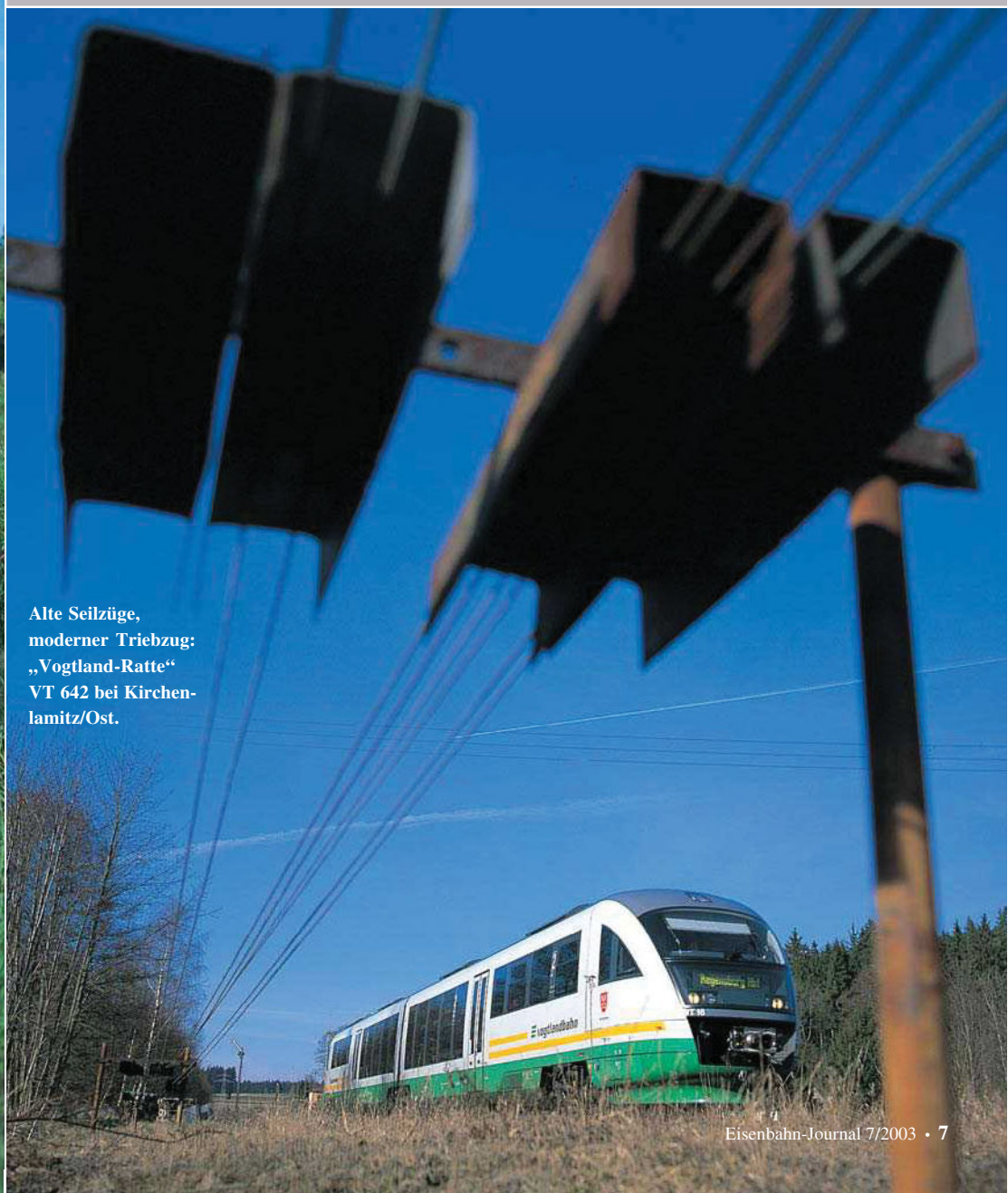
Neugierig geworden? Dann Fototasche packen und auf nach Oberfranken! Die Kursbuchstrecke 855 bietet zwischen Martinlamitz und Marktredwitz noch faszinierende alte Infrastruktur sowie eine „bunte“ Fahrzeugvielfalt. Allerdings: Die Zeit drängt, denn in Kürze beginnt eine umfassende Streckensanierung.

WEISSWURST MIT MILCH UND SPIEGELEI

■ TEXT UND BILDER VON MICHAEL GIEGOLD



Alte Seilzüge,
moderner Triebzug:
„Vogtland-Ratte“
VT 642 bei Kirchen-
lamitz/Ost.





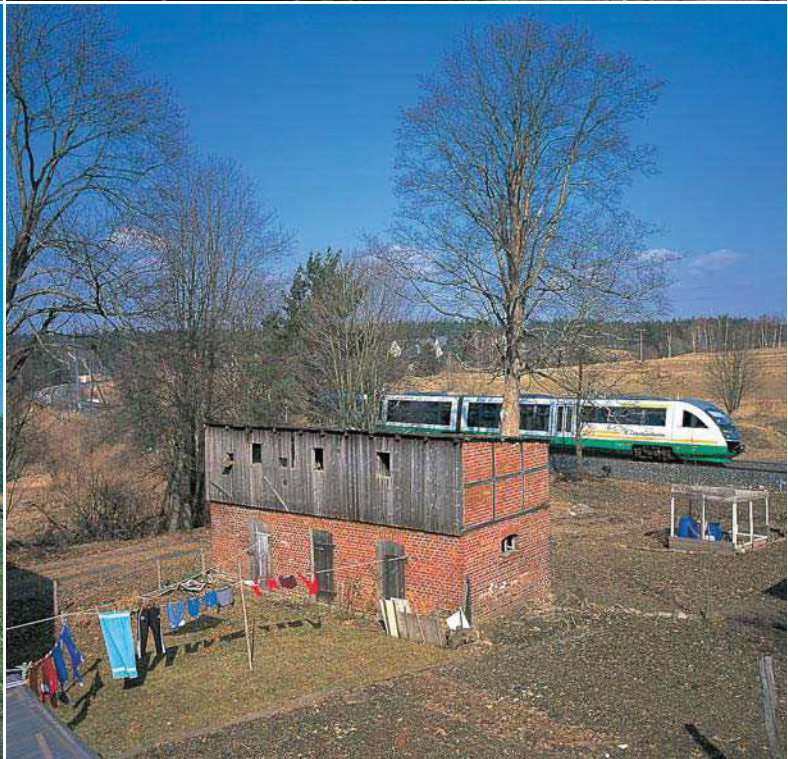
Die „Weißwurst“ inmitten alter Struktur: Bald werden in Wunsiedel-Holenbrunn Fahrdienstleiter, Stellwerk und Formsignale einem ferngesteuerten Lichtsignal-Betrieb weichen.

NOCH REGELN FÜR EINIGE MONATE in den Bahnhöfen Kirchenlamitz/Ost, Röslau und Wunsiedel-Holenbrunn Fahrdienstleiter auf Stellwerken den Zugverkehr auf der zweigleisigen, nicht elektrifizierten Hauptbahn Zwickau–Hof–Weiden–Regensburg. Auf der gesamten Magistrale gibt es kaum noch alte Signaltechnik in dieser Konzentration wie im Abschnitt zwischen Martinlamitz und Marktrechwitz.

Hinzu kommt eine erstaunliche Fahrzeugvielfalt: So sind hier die „Weißwürste“ der ICE-TD-Baureihe 605 anzutreffen – bekanntermaßen des öfteren jedoch pannenbehaftet, also, um beim „Wurst“-Vergleich zu bleiben, eher ungenießbar ... An Triebzügen bzw. Triebwagenzügen gibt es zudem die Baureihen 610, 612, 614 und 628 von DB Regio sowie die VT 642-„Ratten“ der Vogtlandbahn mehr oder minder zu bewundern. Auf dem Lokomotivsektor ist, wie berichtet, seit Anfang des Jahres täglich auch wieder die Baureihe 218 mit Schnellzügen zwischen Hof und Regensburg unterwegs, werk-

tags teilweise sogar in Doppeltraktion. Im Güterzugdienst von DB Cargo dominiert die Baureihe 232 im Durchgangsverkehr, während Nahgüterzüge bzw. Rangierleistungen in der Regel von der Baureihe 290 bewältigt werden. Die Ludmillas bespannen häufig Ganzzüge beladen mit Milch, Kohle, Zement oder Heizöl. Ein gemischter Güterzug von Nürnberg nach Zwickau verkehrt dienstags bis freitags meist zwischen 15 und 16 Uhr. Fast die – allerdings nicht immer leicht auszumachende – Regel sind freilich auch zahlreiche Privatgüterzüge, in den letzten Monaten unter anderem mit NoHAB-Lokomotiven bespannte Fuhren.

Summa summarum ist so auf der KBS 855 noch allerhand zu erleben. Doch Eile ist geboten: Voraussichtlich ab Anfang Oktober 2003 wird der gesamte Betrieb auf Fernsteuerung mit Lichtsignalen umgestellt. Immerhin sind so noch den ganzen Sommer über die hier gezeigten Szenarien fotografierbar. Also auf zu einem ungewöhnlichen „Weißwurst-Frühstück“!

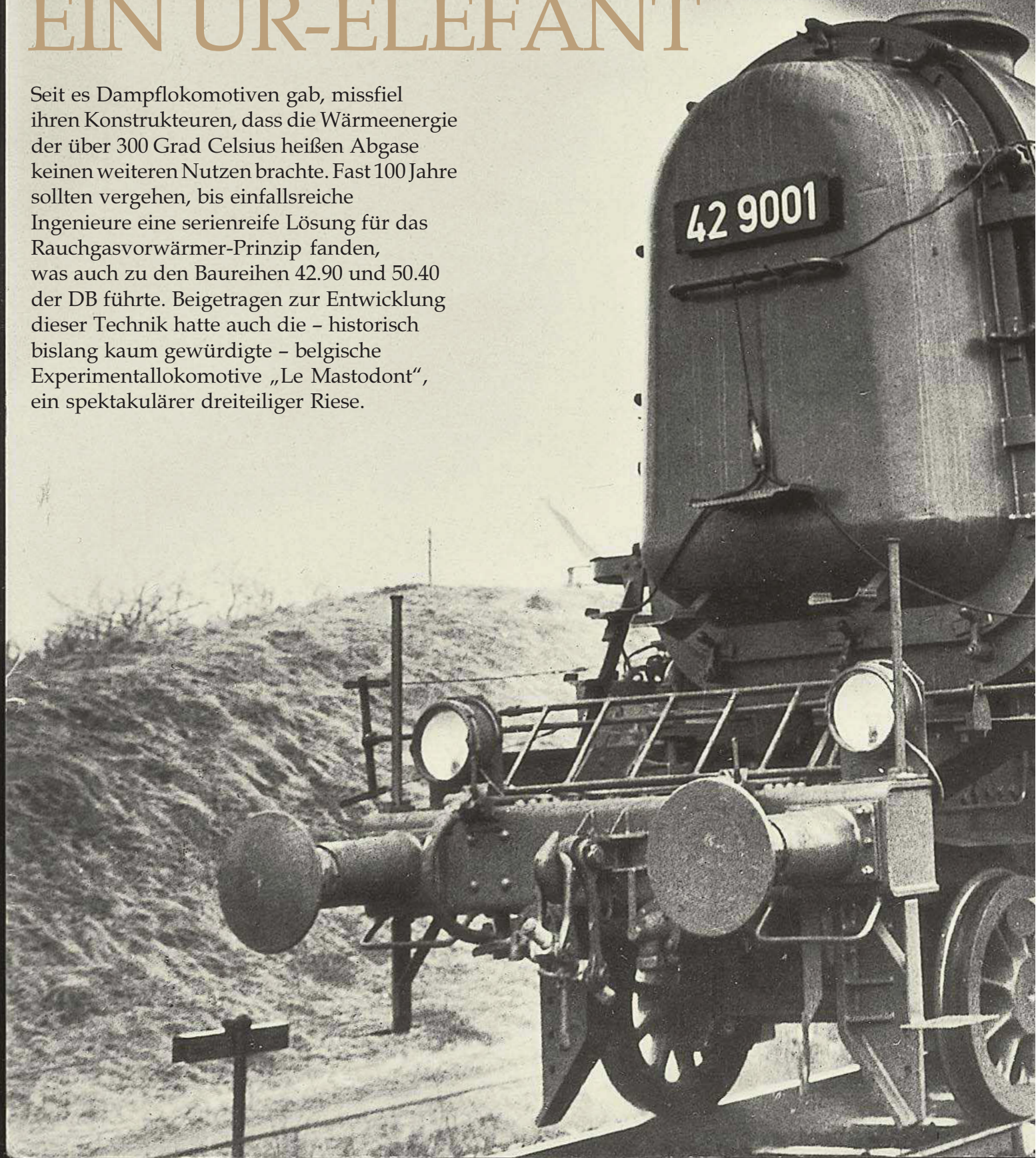


Alte oder nur wenig veränderte Infrastruktur prägt allenthalben das Bild zwischen Martinlamitz und Marktredwitz: 218-geführter RE-Zug in Wunsiedel-Holenbrunn, Dreifach-612 in Kirchenlamitz/Ost, mit 232-Doppeltraktion bespannter Zementzug in Wunsiedel-Holenbrunn, „Vogtland-Ratte“ VT 642 bei Röslau und VT 610 bei Kirchenlamitz/Ost.

NUR NOCH DIESEN SOMMER IST AUF DER KBS 855 DAS ALTE FLAIR ZU ERLEBEN – SUMMA SUMMARUM GIBT ES NOCH ALLERHAND ZU FOTOGRAFIEREN

EIN UR-ELEFANT

Seit es Dampflokomotiven gab, missfiel ihren Konstrukteuren, dass die Wärmeenergie der über 300 Grad Celsius heißen Abgase keinen weiteren Nutzen brachte. Fast 100 Jahre sollten vergehen, bis einfallsreiche Ingenieure eine serienreife Lösung für das Rauchgasvorwärmer-Prinzip fanden, was auch zu den Baureihen 42.90 und 50.40 der DB führte. Beigetragen zur Entwicklung dieser Technik hatte auch die – historisch bislang kaum gewürdigte – belgische Experimentallokomotive „Le Mastodont“, ein spektakulärer dreiteiliger Riese.



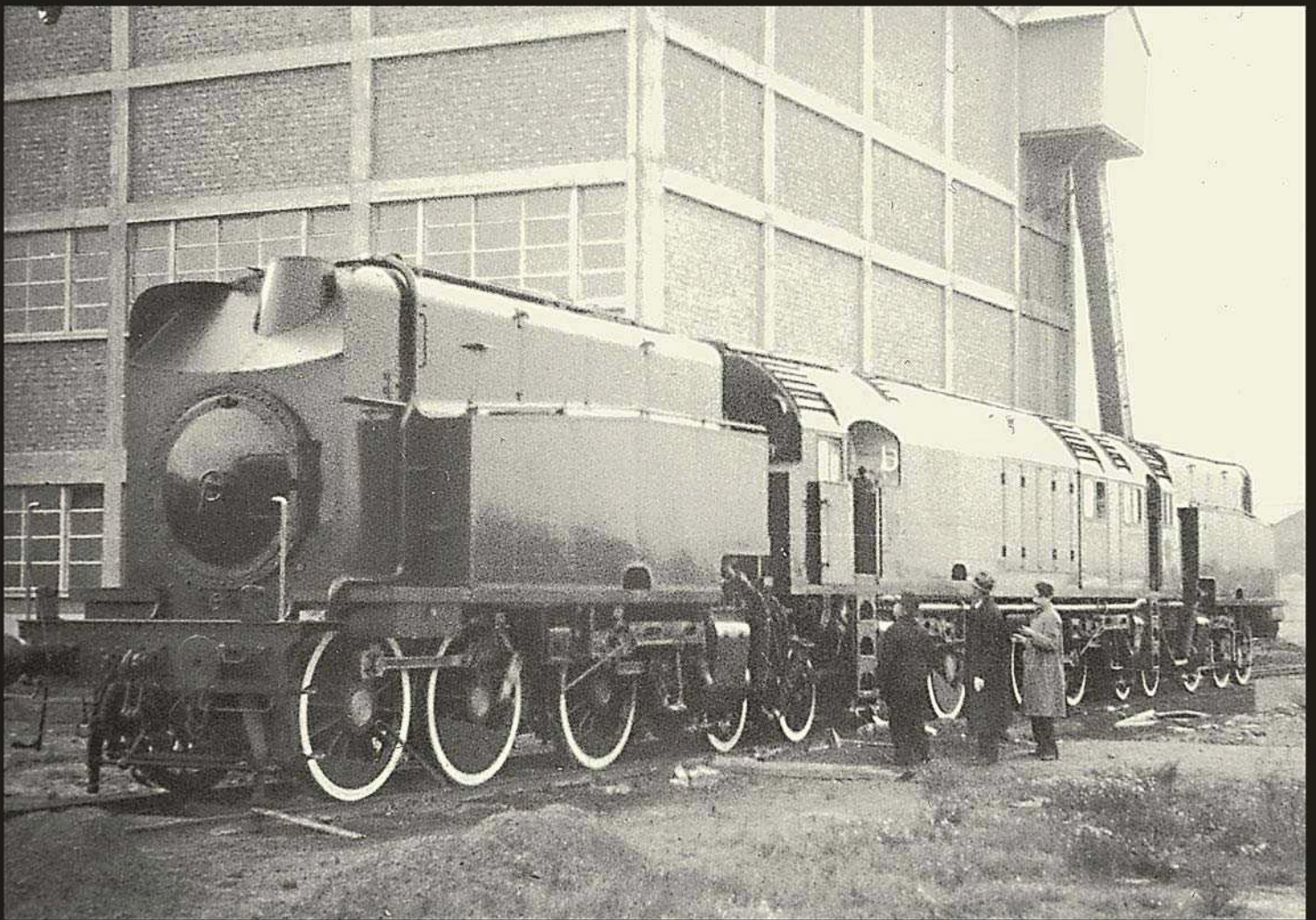
■ TEXT VON FRANZ RITTIG

UND SEINE ENKEL



Abb.: BELLINGRODT/ST.G. KNIPPING

Eine der ersten beiden Franco-Crosti-Loks der Deutschen Bundesbahn: 42 9001 – hier aufgenommen am 28. Januar 1951, als die Maschine für einen Messzyklus des Lokversuchsamtes Minden mit Indiziereinrichtung und Messkabeln vorbereitet worden war.



Ein gewiss einmaliger Gigant: Die belgische Versuchslok „Le Mastodont“ (Elefant der Urzeit) zur Erprobung des Franco-Patents, 1933 in Schaarbeek.

DIE IDEE, DIE HEISSEN ABGASE zur Vorwärmung des kalten Speisewassers für den Lokomotivkessel zu nutzen, war zwar „uralt“, indes fiel es schwer, diesen wertvollen Gedanken technisch umzusetzen. Die Vorwärmung des Wassers bot zweifellos viele Vorteile: Wenn es gelang, das kalte Nass aus dem Tender mit Hilfe der Abgase näherungsweise auf Kesseltemperatur zu bringen, dann ließ sich unter Garantie Brennstoff einsparen – angesichts steigender Kohlepreise ein unleugbarer Vorteil. Doch wie sollte ein solcher „Vorwärmer“ aussehen? Wie konnte es gelingen, die heißen Rauchgase aus dem oben und in der Hauptfahrtrichtung vorn sitzenden Schlot unter das kalte Speisewasser zu leiten, damit es aufgeheizt werden konnte, bevor es in den Kessel gelangte?

Über diese augenscheinlich alles entscheidende Frage hatte sich nachweislich bereits einer der Väter der Dampflokomotive, der Brite Richard Trevithick, den Kopf zerbrochen, ohne allerdings eine sonderlich effektvolle Lösung zu finden. Nicht zu verwechseln sind diese offensichtlich ersten Gedanken mit den Versuchen von F. H. Trevithick, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Betriebsdirektor der Ägyptischen Staatsbahn den Bau einer technischen Einrichtung initiierte, die den Abdampf aus den Zylindern mit den Rauchgasen zu Vorwärmzwecken kombinierte. Um die Rauchgase zu nutzen, befanden

sich innerhalb der Rauchkammer zwei ringförmig angeordnete Wassertaschen, zwischen denen waagerechte Heizrohre lagen, die (so erklärt es Jürgen U. Ebel) „der Rauchgaswärme ausgesetzt“ waren. Wie Ebel weiter berichtet, ergab das in aufwändiger Weise mit drei (in Reihe montierten) Abdampfvorwärmern kombinierte System Speisewasser-Temperaturen von bis zu 124 Grad Celsius und Kohleinsparungen von fast 19 Prozent. Dennoch setzte sich das Trevithicksche System nicht durch.

Von der Firma Borsig kam 1924 ein anderer Vorschlag: Man ließ kurzerhand den Schornstein fort und baute statt seiner einen vom Speisewasser durchflossenen und von Röhren durchzogenen Kessel ein. Bevor nun das Gemisch aus Abdampf und heißen Rauchgasen ins Freie austreten konnte, musste es diesen Kessel passieren, um dabei einen großen Teil seiner Wärmeenergie abzugeben. Wie dem Standardwerk „Die Baureihe 74“ von Ebel/Wenzel zu entnehmen ist, besaßen derartig ausgerüstete Lokomotiven ein ungewöhnliches, nahezu bizarr wirkendes Outfit, das im Hinblick auf das Lichtraumprofil keineswegs unproblematisch war.

Auch in Österreich suchte man nach optimalen Wegen, die ungenutzten, heißen Rauchgase vor Verlassen des Schlots zur Aufheizung des Kesselspeisewassers zu „bewegen“. Die Intensität, mit der diesbezüglich etwa Otto Rihosek an

einer Lokomotive der Baureihe 270 zu Werke ging, wird vor allem vor dem Hintergrund der Brennstoffverknappung in dem rohstoffarmen Alpenland deutlich. Doch auch Otto Rihoseks „Bauernschreck“, ein voluminöser Rauchgasvorwärmer ähnlich dem Borsigschen Experimentalkonstrukt, vermochte sich nicht durchzusetzen.

Dabei hatte es schon vor dem Ersten Weltkrieg hoffnungsvollere Versuche gegeben, das Problem optimal zu lösen. Richtigerweise ging der italienische Ingenieur Attilio Franco davon aus, dass der Röhrenkessel der Dampflokomotive im Prinzip bereits eine probate Vorrichtung darstellte, Wasser mittels heißer Rauchgase aufzuheizen. Man musste „eben nur“ die Abgase aus dem Schlot in einen zweiten, mit kaltem Speisewasser gefüllten Röhrenkessel einleiten. Dieser Kessel konnte durchaus kleiner und wesentlich einfacher aufgebaut sein als der reguläre Lokomotivkessel, denn er kam ja ohne Feuerbüchse, Rauchkammer und Dom aus.

Letztlich war es dann der Krieg, der den Bau einer speziellen Versuchslokomotive nach Francos Intentionen verhinderte. Immerhin gelang dem rührigen Ingenieur zum Zwecke der schrittweisen Verwirklichung seiner Ideen in den 1920er Jahren die Finanzierung und Gründung der Gesellschaft „Societa Anonima Locomotive a Vapore Franco“ in Milano. Mit dieser Gesell-