

Eisenbahn JOURNAL März 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

Eisenbahn JOURNAL

März
3/2002



Gute alte Bundesbahn:

V 200 – ein Mädchen für alle Fälle ...

Über 50% Modellbahnteil:

46 Seiten Anlagenporträts, Planung usw.



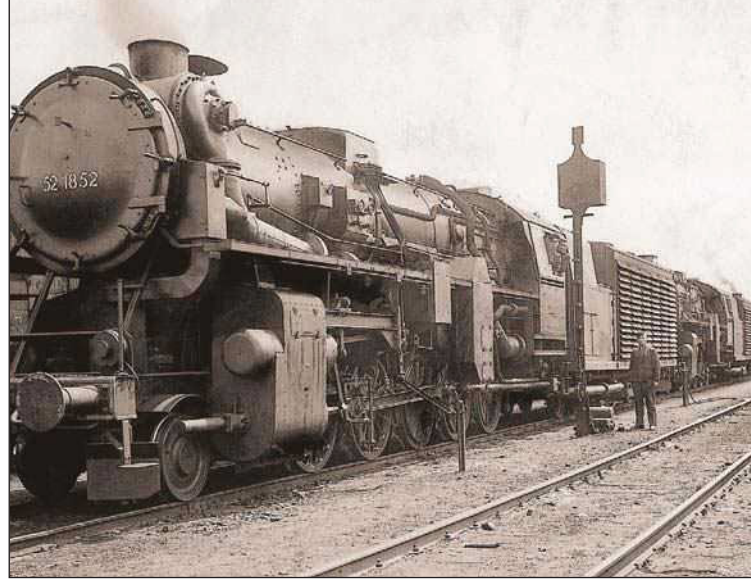
4 190753 907407

Ein neuer Stern leuchtet am Branchen-Himmel: Mit diesem Journal gibt die **Verlagsgruppe Bahn** ihr Debüt. Wer sich dahinter verbirgt? Niemand, der Ihnen, liebe Leser, als eigentlichem Ziel aller unserer Bemühungen, unbekannt sein dürfte! Denn hinter dem für unser Hobby prägnanten, sicher sympathischen Titel „Verlagsgruppe Bahn“ verbirgt sich der ehemalige HMV oder Hermann Merker Verlag. Zur Verlagsgruppe Bahn gehören fortan die beiden auch weiterhin redaktionell völlig selbstständigen Zeitschriften **Eisenbahn JOURNAL** und **MIBA**.

Das Ganze hat einen erfreulich praktischen Wert, der im gebündelten, in Fürstentfeldbruck konzentrierten Anzeigen- und Vertriebsbereich liegt. Ob es um die Nachlieferung älterer Ausgaben, um den Außendienst oder um die Messeorganisation geht – dies alles liegt nun in einer Hand. Sollten Sie – um ein Beispiel zu nennen – Leser beider Zeitschriften sein (was so ungewöhnlich nicht wäre), so dürfen Sie sich ab sofort über nur noch einen, dafür aber allseits kompetenten Ansprechpartner freuen. Sie können einzelne Ausgaben beider Zeitschriften im Paket bei uns bestellen, was den Portoanteil der Versandkosten spürbar drosselt. Sie brauchen mit Ihren Anzeigenwünschen für beide Zeitschriften nur noch einmal anzurufen, folgerichtig auch nur eine Vorlage zu senden. Dafür stehen ab jetzt die neuen e-Mail-Adressen **bestellung@vgbahn.de** und **anzeigen@vgbahn.de** zur Verfügung. Die bisherigen e-mail-Adressen bleiben aber noch aktiv.

Zukünftig wird die Verlagsgruppe Bahn auch in weiteren Bereichen für unser neues Motto „**alles aus einer Hand**“ stehen. Die bisher über den Merker-Verlag erhältlichen RioGrande-Produkte werden jetzt zusammen mit den Produkten der Zeitschrift ZÜGE und des Eisenbahn-Romantik-Clubs ebenso von der Verlagsgruppe Bahn vertrieben. Im Vertrieb der Verlagsgruppe befindet sich auch das Buchprogramm des Kenning-Verlags und die Titel weiterer Verlage. Die neuen Bestellkarten am Ende dieser Ausgabe vermitteln dazu einen klaren Überblick. Nicht zuletzt dürfte der Umgang mit diesen Karten aus griffigem Karton komfortabler sein als der mit den alten Papierseiten. Im Februar erscheint das gesamte neue Verlagsprogramm 2002: Hunderte von Zeitschriften, Büchern, Videos und CDs – alles aus einer Hand. Die Verlagsgruppe Bahn, der stärkste Anbieter auf dieser Strecke, macht's möglich.

Ingo Neidhardt



Fahrzeug-Geschichte: Kondens-Lokomotiven auf der ganzen Welt, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10

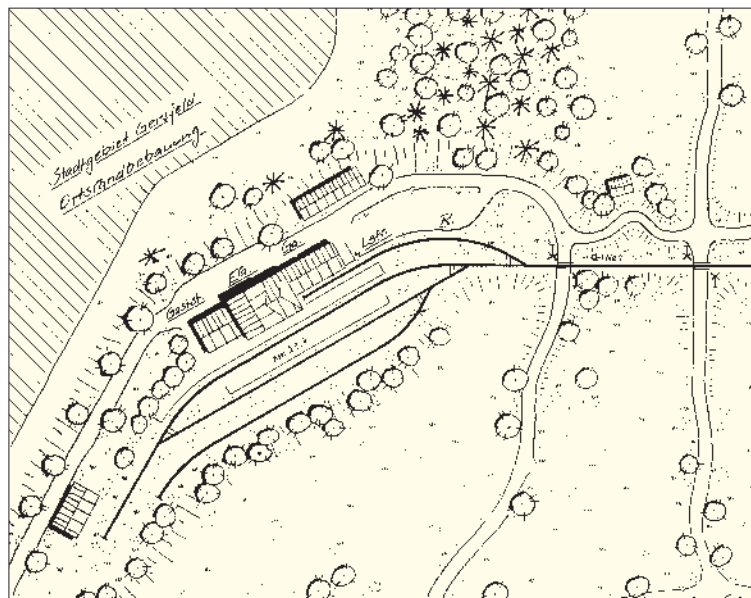
Inhalt

Vorbild

Impressionen:	
Winterreise im Chiemgau und im Sauerland	6
100 Jahre Bestrebungen zur Energieweiterverwendung:	
Kondenslokomotiven	10
Bundesbahn-Klassiker:	
Erinnerungen an die V 200	18
Die Baureihe 19.0:	
Sachsenstolz	22
Die Baureihe 143:	
Rettungs-Anker	28
Eisenbahn in Luxemburg:	
Wenig ist mehr	30
Moderne Bahn und Wetter-Probleme:	
Schnee!	34

Titel: 50 Jahre V 200.0 heißt es Ende nächsten Jahres. Bereits Ende diesen Jahres sind es 40 Jahre seit Inbetriebnahme der ersten Schwesterlok der Baureihe V 200.1. Und wir stimmen in dieser Ausgabe mit einem Fotobeitrag über die V 200 und ihre Züge schon mal auf die anstehenden Jubiläen des großen Diesellok-Klassikers aus vergangenen Bundesbahn-Tagen ein. Abb.: Jürgen Nelkenbrecher

Anlagenplanung: H0-Anlage nach Vorbild in der Rhön: Bahnhof Gersfeld, von Christian Gerecht, ab Seite 72





Gute alte Bundesbahn: Erinnerungen an die V 200 und ihre Dienste, von Dr. Rolf Brünig, ab Seite 18

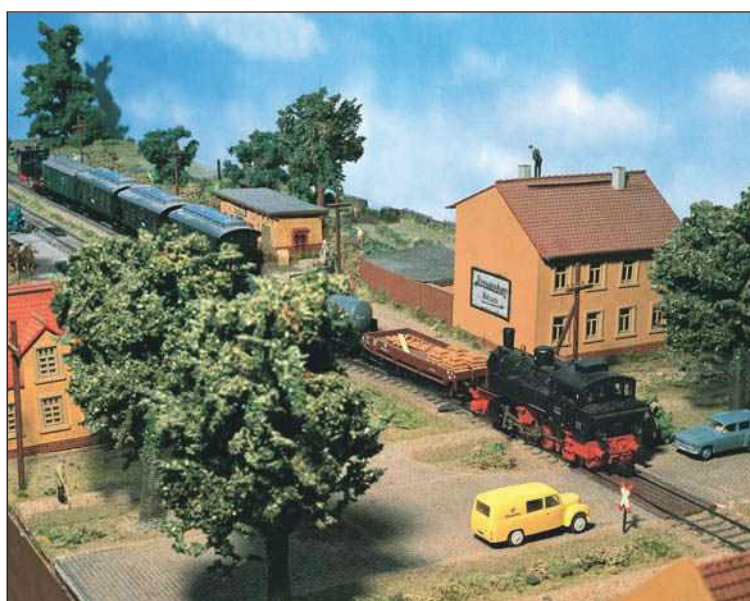


Bahn Aktuell: Schneechaos herrschte im DB AG-Land – Fotoimpressionen von Michael Giegold, ab Seite 34

Modell

426 in H0 von Brawa: Bravouröse Notlösung	54
Sächsische I M von Westmodel in H0: Reichenbacher Kurvenkünstlerin	56
Gemeinschaftsanlage vom Freundeskreis der WHKB: Wanderung durch die Mark Brandenburg	58
II/Ile-Anlage der Familie Frey: Bertsdorf anno 1900	66
Zwei Sachsen im TT-Land: Wehe, wenn sie losgelassen ...	70
Planung einer H0-Anlage nach Vorbild in der Rhön: Gersfeld	72
Serie „Altes Land“, Teil 6: Kunstbauten	78
Planen, Ätzen, Gießen, Lackieren und Beschriften (Teil 3): Wagen-Selbstbau von Anfang an	82
Fahrzeugbau, nicht nur für Großspurer: Sauschwänzles Schneepflug in 1:32	85
Neue Verwendung für Fallers Stadtkirche: „Alter Klosterhof“	86
Eigenbau-310 in N: Fast alles Handarbeit	90
Bastelpraxis: Schubetrieb ohne „Hakeln“ • Selbstbau-Stehpult Maschinenputz statt Gips	92
Elektronik: Halbautomatischer Lokwechsel	94

Super-Anlage: Modell-Wanderung durch die Mark Brandenburg, vom Freundeskreis der WHKB, ab Seite 58



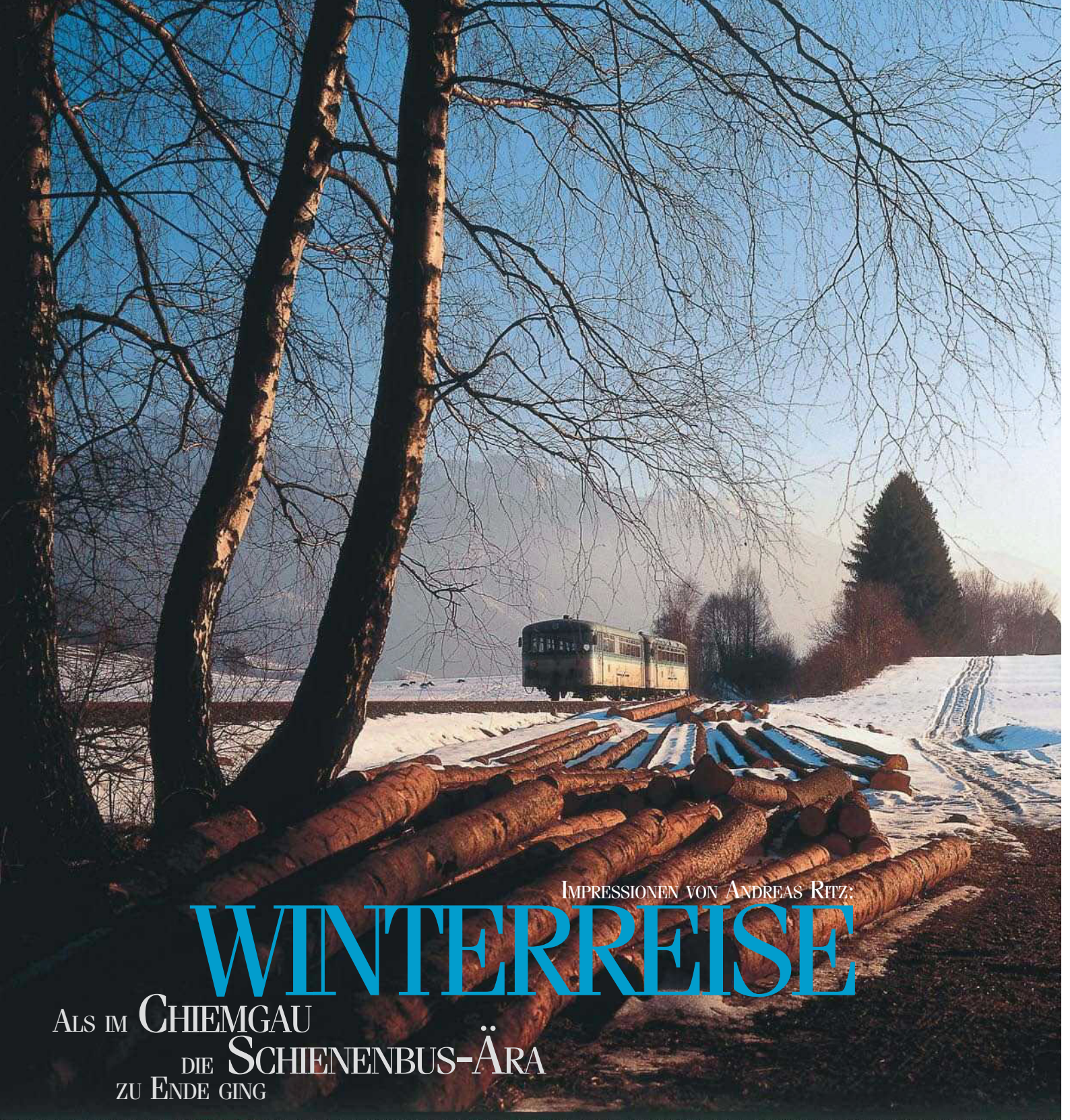
Rubriken

Bahn-Notizen	34
Jahres-Inhaltsverzeichnis 2001	45
Modell-Neuheiten	50
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: Baureihe 22, Personenzuglokomotive, DR	111

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Sammlung Gottwald, Dr. Rolf Brünig, Giegold-Profot,
Christian Gerech, EJ-Helge Scholz (2), Helge Scholz*

Gartenbahnen: Große Spur im Zimmer mit IIe, von Heinz und Wolfgang Frey sowie Helge Scholz, ab Seite 66





IMPRESSIONEN VON ANDREAS RITZ:

WINTERREISE

ALS IM CHIEMGAU
DIE SCHIENENBUS-ÄRA
ZU ENDE GING

URSCHALLING, VACHENDORF, Umrathshausen Bf und Umrathshausen Ort heißen die vier Zwischenstationen an der 9,62 km langen Nebenbahn von Prien a. Chiemsee nach Aschau (Chiemgau), die 1878 dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. Um ein Haar wäre sie wenige Jahre nach ihrem 100. Geburtstag stillgelegt worden – 1982 wurde von der DB das Verfahren zur Angebotsumstellung eingeleitet. Nachdem sich der Freistaat Bayern bereit erklärt hat, sich bei dieser

Nebenbahn an dringend notwendigen Reparaturen finanziell zu beteiligen, wurde die Strecke samt ihren Haltestellen auf Vordermann gebracht und fortan als „Chiemgau-Bahn“ bezeichnet. Nach einer kurzen baubedingten Streckensperre fand am 30. Mai 1987 die festliche Wiedereröffnung der Zweigstrecke mit den umgestalteten Uerdinger Schienenbussen 798 652, 798 653 und 998 896 statt. Die drei Fahrzeuge wurden für den Einmannbetrieb umgerüstet und in den damals aktuellen Nahverkehrsfarben Licht-





grau und Türkis lackiert. Dank der technischen Zusatzausstattung der Schienenbusse war es möglich, die Zwischenstationen in Bedarfshaltestellen umzuwandeln.

Die Fahrgastzahlen der neuen „Chiemgau-Bahn“ entwickelten sich offensichtlich so positiv, dass in der Öffentlichkeit bis heute keine neuen Stilllegungsbemühungen von Seiten der DB AG bekannt geworden sind. Ganz im Gegenteil: Im Frühjahr 1996 kündigte die Bahn an, dass auch auf der Strecke nach Aschau moderne Dieseltriebzüge der Baureihe 628.4 die Uerdinger 798 ablösen sollten. Rund 40 Jahre währte auf der Nebenbahn Prien–Aschau das Schienenbuszeitalter; nun galt es also im ausklingenden Winter auch im Chiemgau Abschied zu nehmen vom „Nebenbahn-Retter“ – natürlich mit der Kamera in der Hand! **AR**



Links oben und rechts oben und unten:
Zwischen Aschau und Umrathshausen Ort,
links unten am Hp Vachendorf.



GANZ ÄHNLICHE INTENTIONEN wie Andreas Ritz bei der fotografischen Umsetzung seines Abschieds vom Chiemgaubahn-Schienenbus hatten jene Eisenbahn-Fotografen, die in den 60er und 70er Jahren das ausklingende Dampflokomotiv-Zeitalter mit der Kamera dokumentierten. Denn mitunter begab man sich auch damals gezielt an den Schienenstrang, wenn sich in schneereichen Wintern der besondere Reiz der Dampftraktion an klirrend kalten

selt wirkenden Landschaft ins Motiv packen ließ. Einer der nicht nur diesbezüglich aktivsten war Ludwig Rothowe, dessen breites Schaffensspektrum wir in den EJ-Ausgaben der vergangenen Jahre bereits mehrfach exemplarisch präsentieren durften und der im übrigen auch noch heute das Thema Eisenbahn aktiv fotografisch verfolgt. Prachtvolle Winteraufnahmen von Dampflokomotiven auf Strecken im Sauerland beispielsweise sind obligatorisch für sein Repertoire. **GZ**

IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTHOWE:

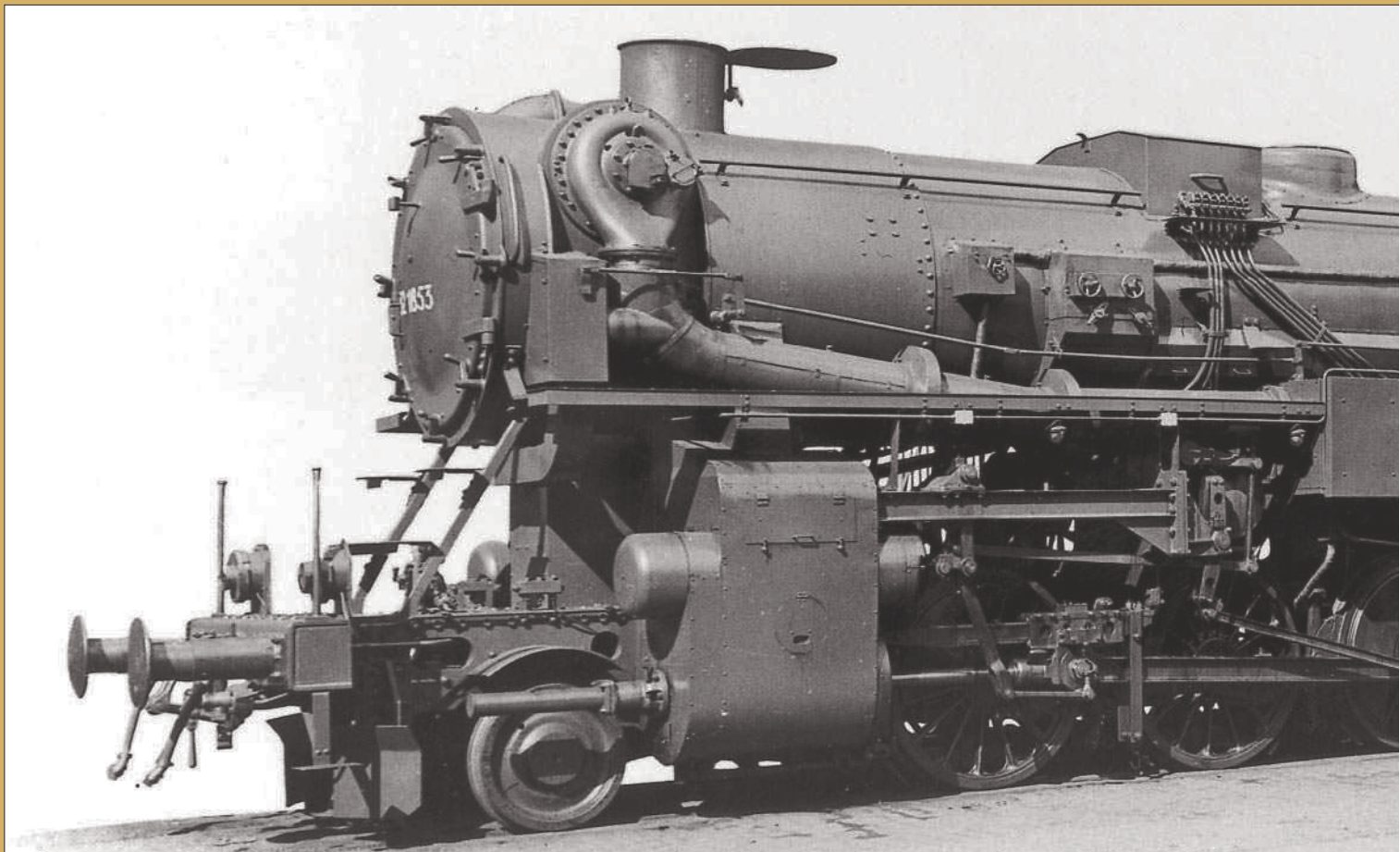
WINTERREISE

MIT DAMPF
DURCHS VERSCHNEITE
SAUERLAND





Links oben und rechts unten: Szenen in Bestwig 1968 und 1963 mit Loks der Baureihen 86 und 38.10.
Links unten und rechts oben: Später Wintereinbruch an Ostern im März 1964 mit 38 2097 vor Personenzug talfahrend
im Hoppecketal bei Brilon Wald und 03 1050 vor Eilzug zwischen Olsberg und Brilon Wald.



Kondenslokomotiven

Im Zeitraum von einhundert Jahren war mit mehr oder weniger großem Erfolg immer wieder versucht worden, die Restenergie des Abdampfes in Kondensationsanlagen zur Aufbereitung des Speisewassers und zur Verbesserung des thermischen Wirkungsgrades von Dampflokomotiven zu nutzen.

VON HORST J. OBERMAYER

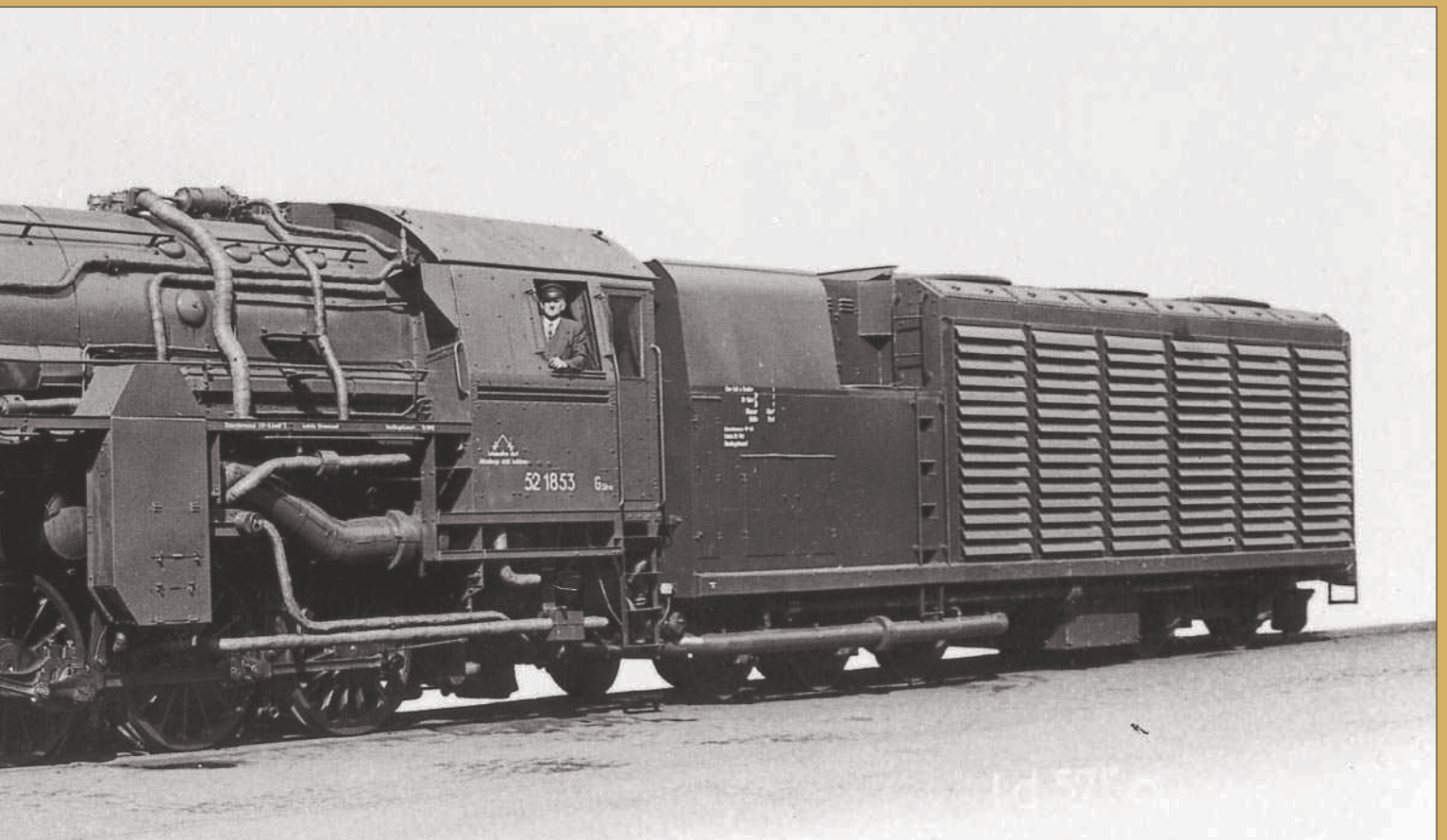


Lange vor der Einführung von Oberflächenvorwärmern und aufwändigen großen Kondensationseinrichtungen hatten die Konstrukteure von Dampflokomotiven die Vorteile von temperiertem und aufbereitetem Speisewasser erkannt.

Zunächst stand allein die Einsparung von Brennstoff im Vordergrund. Mit der späteren Entwicklung spezieller Kondensationsanlagen konnte dann neben einem beträchtlich niedrigeren Verbrauch von Frischwasser auch eine deutlich geringere Kesselsteinbildung erzielt werden.

Lokomotiven mit Kondensendern waren überdies in der Lage, große Strecken in wasserarmen Gebieten ohne Ergänzung des Wasservorrats zu bewältigen.

Nach einem zunächst noch sehr verhaltenen Beginn mit wenigen Maschinen, bei denen der Abdampf zur Vorwärmung des Kesselspeisewassers und zur Kondensatgewinnung genutzt wurde, hatte die Firma Henschel & Sohn erst gegen 1930 dem Kondensverfahren zum Durchbruch verholfen. Damit wurde der Serienbau von Dampflokomotiven eingeleitet, die meist mit sehr großen Tendern gekuppelt waren. Der mitgeführte Rohwasservorrat diente nur noch zum Ausgleich der Verluste durch Undichtigkeiten und der für Zugheizungen abgeführten Dampfmenge.

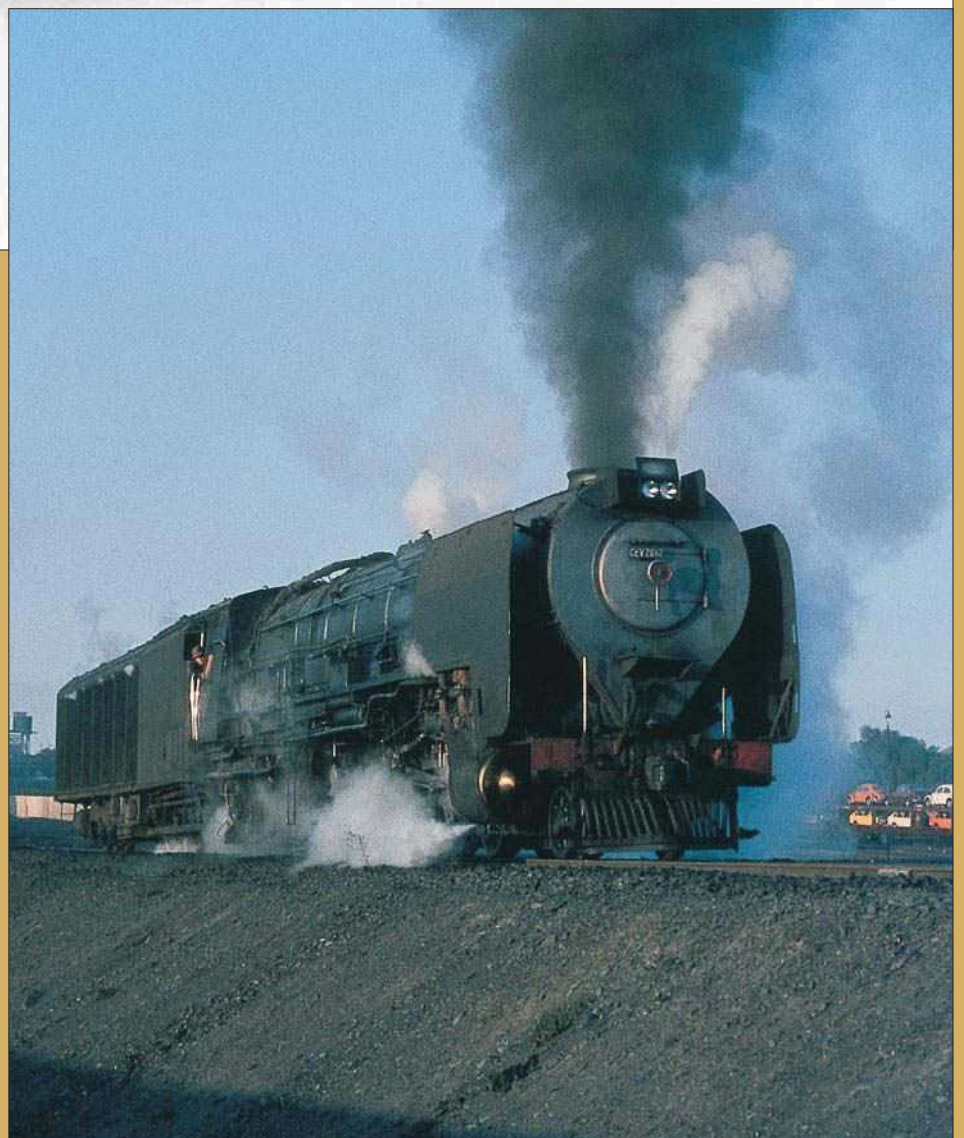


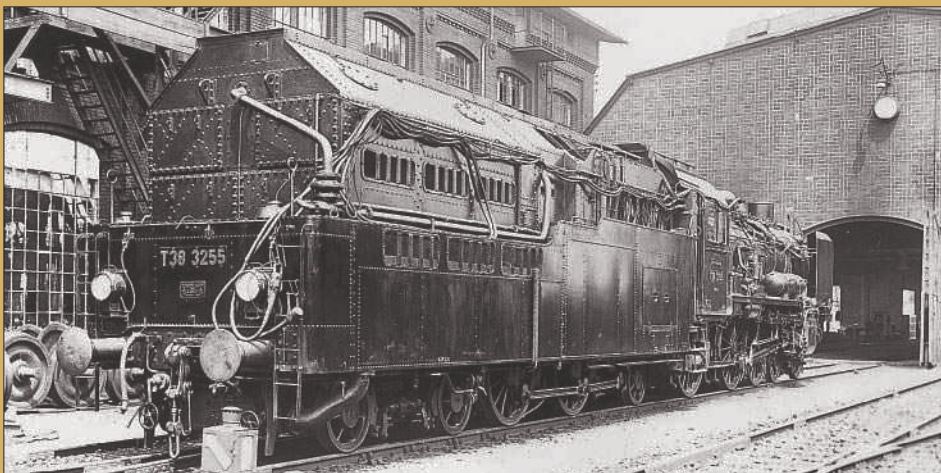
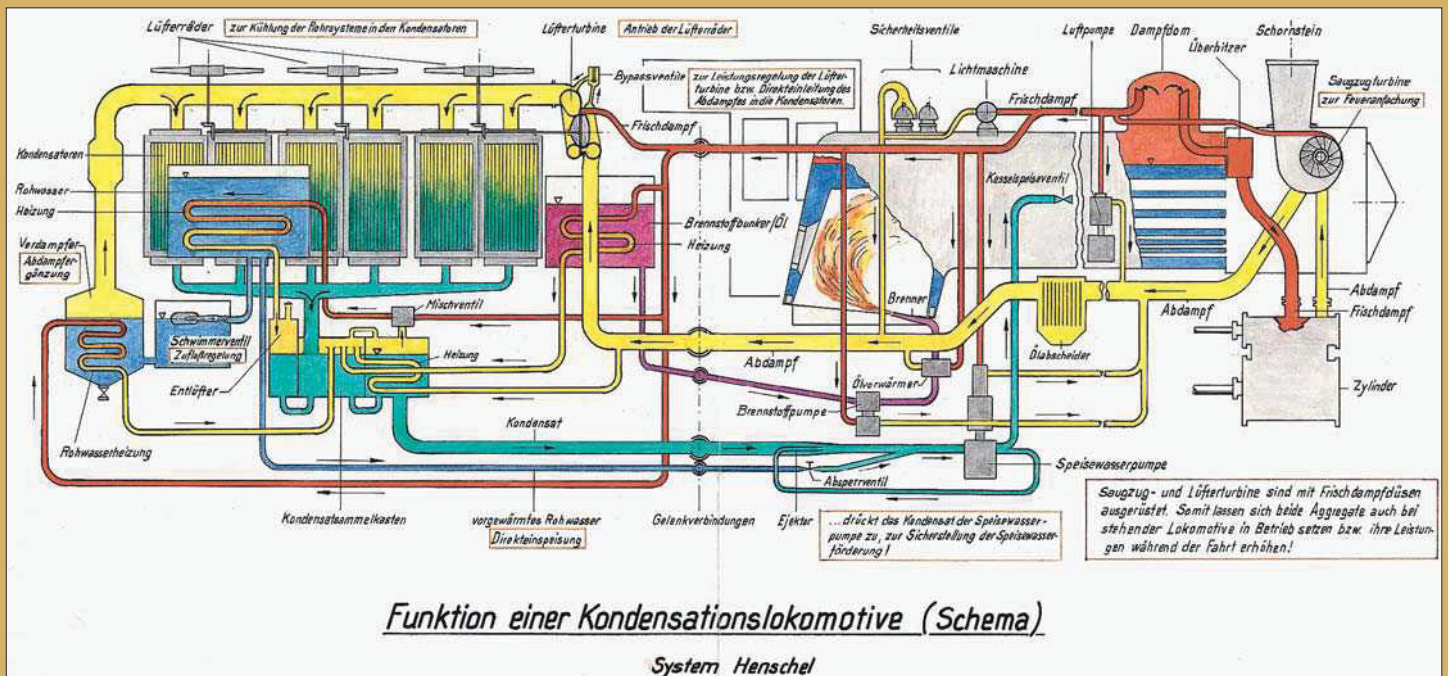
Lok 52 1853, 1943 bei Henschel unter der Fabriknummer 27181 mit Kondensender gebaut. Abb.: Henschel /Slg. Gora
 Rechts eine „Class 25“ der SAR im August 1975 in De Aar. Auch sie stammt aus der Kasseler Lokschmiede. Abb.: Günter Haslbeck
 Links unten 52 1997 im Güterzugdienst in DB-Diensten 1949 am Rhein. Abb.: Slg. EJ

Versuche zur Aufbereitung von Kesselspeisewasser

Bereits im Jahre 1852 beschafften die Hannoverschen Staatseisenbahnen erste Lokomotiven, bei denen nach dem Kirchwegerschen Kondensationsprinzip ein Teil des Abdampfes zur Vorwärmung des Speisewassers in den Tender geführt worden war. Hieraus ergaben sich nicht nur beträchtliche Einsparungen von Frischwasser, sondern auch ein deutlich geringerer Kohleverbrauch; Einsparungen sollen sich im Bereich zwischen 9 und 21% bewegt haben. Minderungen bis 10% waren sicherlich möglich, ob größere Werte jemals erreicht wurden, darf allerdings angezweifelt werden.

Zu dem größeren baulichen Aufwand der Tenderausführung, mit der Einrichtung zur Erwärmung des Speisewassers und der Kondensatgewinnung, kam ein hohes Rohr im Wasserbehälter, durch das der restliche Abdampf nach oben abgeleitet wurde. Etwas einfacher war die Vorwärmung bei einigen Tenderlokomotiven, bei denen vom Abdampf durchströmte Rohre in die Wasserkästen geführt wurden. Die starke Erwärmung des dem Kessel zugeführten Wassers auf 70 bis 90°C führte häufig zu einem Versagen der damals gebräuchlichen Speisepumpen. Mit Einführung der ersten Verbundlokomotiven im Jahre 1880 wurde eine Speise-





Oben Prinzipskizze einer Lokomotive mit Kondensender System Henschel. An Hand dieser Zeichnung kann man sich den recht komplizierten Verlauf innerhalb der Maschine vorstellen. Zeichnung: Reinhold Barkhoff

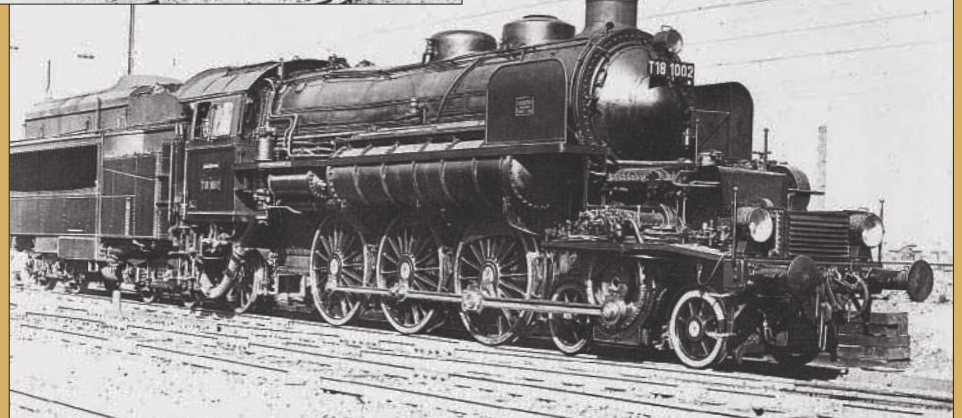
Rückansicht der mit einem Kondens-Versuchstender bestückten 38 3255 – bezeichnet als T 38 3255. Abb.: Slg. Obermayer

Auch 18 1002 mit Kondensationsanlage blieb neben ihrer Schwester T 18 1001 im Versuchsstadium stecken. Abb.: Slg. Obermayer

wasservorwärmung für überflüssig erachtet und zunächst wieder aufgegeben.

Weder um Vorwärmung des Speisewassers noch um die Rückgewinnung als Kondensat ging es bei einer ganz anderen Nutzung des Abdampfes, die hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden soll: Ab 1864 lieferte die Firma Beyer-Peacock kleinere 2'B-Tenderlokomotiven für den im Jahre 1863 in Betrieb genommenen Tunnelabschnitt einer U-Bahn-Strecke der Londoner Metropolitan Railway. Beim Einfahren in den Tunnel konnte zur Verbesserung der Sichtverhältnisse ein Teil des Abdampfes durch ein Umschaltventil über Rohre in die seitlichen Wasserkästen geführt und niedergeschlagen werden.

Auch die Mersey Railway in Liverpool setzte ab 1886 zunächst C'2-Maschinen und danach auch 1'C 1'-Tenderlokomotiven mit dieser Einrichtung zur Reduzierung des Abdampfes bei Fahrten auf einer 5,6 km langen Tunnelstrecke ein. Für den Einsatz auf unterirdischen Strecken der Wiener Stadtbahn war im Jahre 1899 eine 1'C 1'-Tenderlok der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf in Dienst gestellt worden, die jedoch ein Einzelstück blieb. Vom Niederdruckzylinder ließen sich der Abdampf über ein Umschaltventil in den linken Wasserkasten und der Restdampf danach wieder durch ein Rohr über dem Führerhausdach abführen.



1897 lieferte die britische Firma Hunslet vier Lokomotiven an die Sudan Military Railway, die über einen speziellen zwiachsigen Kondenswagen verfügten, der bei Fahrten unter ungünstigen klimatischen Bedingungen und in Einsatzbereichen mit schlechter Wasserversorgung mitgeführt wurde. Erfahrungsberichte zur Wirksamkeit der Kondensation und zur Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge, die nicht weiter beschafft wurden, liegen allerdings nicht vor. Auch von den ersten kleinen Lokomotiven, die im Werk von Kolomna in Charkow ab 1891 mit einer auf dem Dach angeordneten Kondensationseinrichtung entstanden, ist nur wenig bekannt geworden.

Besondere Beachtung fanden die beiden wesent-

lich größeren Turbinenlokomotiven T 18 1001 von Krupp und T 18 1002 von Maffei, die in den Jahren 1923 und 1926 nach voraus gegangenen Entwicklungen in Schweden und in der Schweiz im Auftrag der DRG fertig gestellt wurden. Die langen vierachsigen Tender beider Maschinen waren mit großen Oberflächenkondensatoren ausgestattet und verfügten über Rückkühlanlagen, blieben aber Einzelstücke und weitgehend nur Versuchsobjekte. Als weiteres Experiment folgte 1927 der erste Umbau einer Dampflok mit Kolbendampfmaschine. Für die preußische P 8 mit der Betriebsnummer 38 3255 schuf Henschel einen Tender, in dem der Abdampf von der Lokomotive die Turbine eines zwiachsigen Triebwerks mit einer dahinter angeordnete-