MIBA-Klassiker 3
Bestell-Nr. 150 88132
ISBN 978-3-89610-291-1

Otto Humbach

Raritäten der Bundesbahn

Seltenes und Kurioses aus der Glanzzeit der DB

Deutschland € 15,– · Österreich € 16,50 · Schweiz sFr 29,80
BeNeLux € 17,50 Frankreich, Italien, Spanien € 19,80
Norwegen NKR 170,00 · Schweden SKR 190,00

4 197560 515009 03

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Ständiger Begleiter: der Pwg

In diesem MIBA-Report-Band widmet sich Stefan Carstens den Güterzug-Gepäckwagen, wie sie noch in der Epoche IV in vielen Güterzügen zu finden waren. Geschichtliche Entwicklung, Betriebseinsatz und Verwendung werden – auch anhand zahlreicher seltener Fotos – ausführlich beschrieben. Der Bogen spannt sich von den ersten behelfsmäßigen Wagen für Güterzugpersonale über die zahlreichen Güterzug-Gepäckwagen der Länderbahnen und Neuentwicklungen der DRG aus den 30er- und 40er-Jahren bis hin zum Pwghs 54 der DB und Pwg(s) 88 der DR aus den 50er-Jahren. Ausführlich gewürdigt werden die erhältlichen Pwg-Modelle in der Baugröße H0, wobei Abwandlungs- und Verbesserungsmöglichkeiten Schritt für Schritt aufgezeigt werden. Eigene Beiträge geben einen Überblick über lieferbare Pwg-Modelle in der Baugröße N und anderen Modellmaßstäben.

148 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 340 Fotos und 45 Zeichnungen
Best.-Nr. 15087246 · € 18,–

Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?

Zugbildung 1
DB-Reisezüge der Epoche III
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87224 · € 15,–

Zugbildung 3
DRG-Reisezüge der Epoche II
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87237 · € 15,–

66 Reisezüge
für Modellbahner
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87245 · € 15,–

Dienstfahrzeuge 2
Bahndienst-Güterwagen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87236 · € 15,–

Mechanische Stellwerke 1
Hebel, Drähte, Rollen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87233 · € 15,–

Mechanische Stellwerke 2
Modelle, Platzierung, Selbstbauprojekte
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87234 · € 15,–

Signale, Band 1
Vom optischen Telegrafen zum Ks-Signal
140 Seiten
Best.-Nr. 150 87240 · € 18,–

Signale, Band 2
Haupt- und Vorsignale, Signalverbindungen
148 Seiten
Best.-Nr. 150 87241 · € 18,–

Signale, Band 3
Zusatz-, Sperr und Langsamfahrsignale, Kennzeichen, Nebensignale, Läute- und Pfeiftafeln
148 Seiten
Best.-Nr. 150 87242 · € 18,–

Signale, Band 4
Signale und Tafeln im Modell: Standorte und Einbau, Anschluss, Antriebe und Schaltungen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87244 · € 15,–

Elektrische Fahrleitungen
In Vorbild und Modell
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87243 · € 15,–

Erhältlich im Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL www.miba.de

Vorwort

Nach den „Klassikern“ und „Spezialitäten“ liegt nun mit den „Raritäten“ der dritte Band dieser Reihe einer Rückschau auf die Glanzzeit der Bundesbahn und ihrer Renaissance auf der Modellbahn vor. Schier unerschöpflich scheint das ferroviale Repertoire jener Jahre gewesen zu sein. So richtet sich in diesem Band der Blick auf die raren und aus heutiger Sicht teilweise kuriosen Eisenbahnfahrzeuge – wie etwa den letzten Kittel-Dampftriebwagen, den „Rübezahl“ genannten urigen Elektrotriebzug der Baureihe ET 89 oder die beeindruckenden tonnenschweren Dampfkrane. Auch der Transport eines kompletten Zirkus’, eines Bundeskanzlers samt Administration oder einiger schwerer Jungs im Zellenwagen gehörte seinerzeit zu den Aufgaben der Bundesbahn. Daneben gab es mit den heute verschwundenen großen internationalen Expresszügen, wie etwa dem legendären „Orient-Express“ die letzte planmäßige Reminiszenz an die „Goldenen Jahre“ der Eisenbahn. Die ausführliche Darstellung dieser Exoten bietet vor allem dem Modellbahn-Zugbildner ein attraktives Betätigungsfeld. Wie schon in den vorangegangenen Broschüren werden im vorliegenden Band die Themen ebenfalls in der Gegenüberstellung von Fotos und Dokumenten des Vorbilds und ihrer Umsetzung im Modell präsentiert.

Ein besonderer Dank gilt in diesem Zusammenhang den Fotografen und Sammlern, die mir ihre Schätze für dieses Projekt so hilfsbereit zur Verfügung gestellt haben. Dank auch an Franz Lackner für die Erstellung eines genialen Fotodioramas.

Herzlichen Dank auch Ihnen, lieber Leser, für Ihr Interesse an dieser Broschüre. Möge Ihnen das Lesen und Betrachten genausoviel Spaß machen, wie mir meine Autorenarbeit. Und mögen Sie recht viele Anregungen finden und auf Ihrer Anlage realisieren, damit die Erinnerung an die Glanzzeit der Bundesbahn noch lange Jahre lebendig bleibt!

Otto Humbach, im Mai 2013

Aus dem gleichen Jahrgang wie die BR 65, sieht sich Otto Humbach als typisches Kind der Epoche III. Aufgewachsen an einer der elektrifizierten Strecken Süddeutschlands, bezieht er seine frühesten Eisenbahnerinnerungen auf E 16, E 94 und natürlich die schöne blaue E 18. Im Alter von acht Jahren gab es dann den ersten Kontakt mit Dampflokomotiven – genauer gesagt mit einer BR 24, die um den Christbaum herumfuhr. In den Teenagerjahren verlor sich das Interesse an der Eisenbahn abrupt. Das Fotografieren wurde eine Zeitlang zur großen Leidenschaft. Erst in den 80er-Jahren erwachte das Interesse neu – heftig und anhaltend. Obwohl in erster Linie Modellbahner, war Otto Humbach immer ausgesprochen vorbildorientiert. Insbesondere die Aufnahmen Carl Bellingrodts sind für ihn eine unerschöpfliche Quelle der Inspiration. Als die digitalen Fotoapparate und die dazugehörigen Bildbearbeitungsprogramme einen Standard erreicht hatten, der mit dem einer Spiegelreflexkamera plus Dunkelkammer vergleichbar war, begann Otto Humbach auch wieder zu fotografieren: seine Glanzzeit der Bundesbahn.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

ISBN 978-3-89610-291-1

© 2013 by Verlagsgruppe Bahn GmbH, MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Layout: Otto Humbach

Redaktion: Martin Knaden

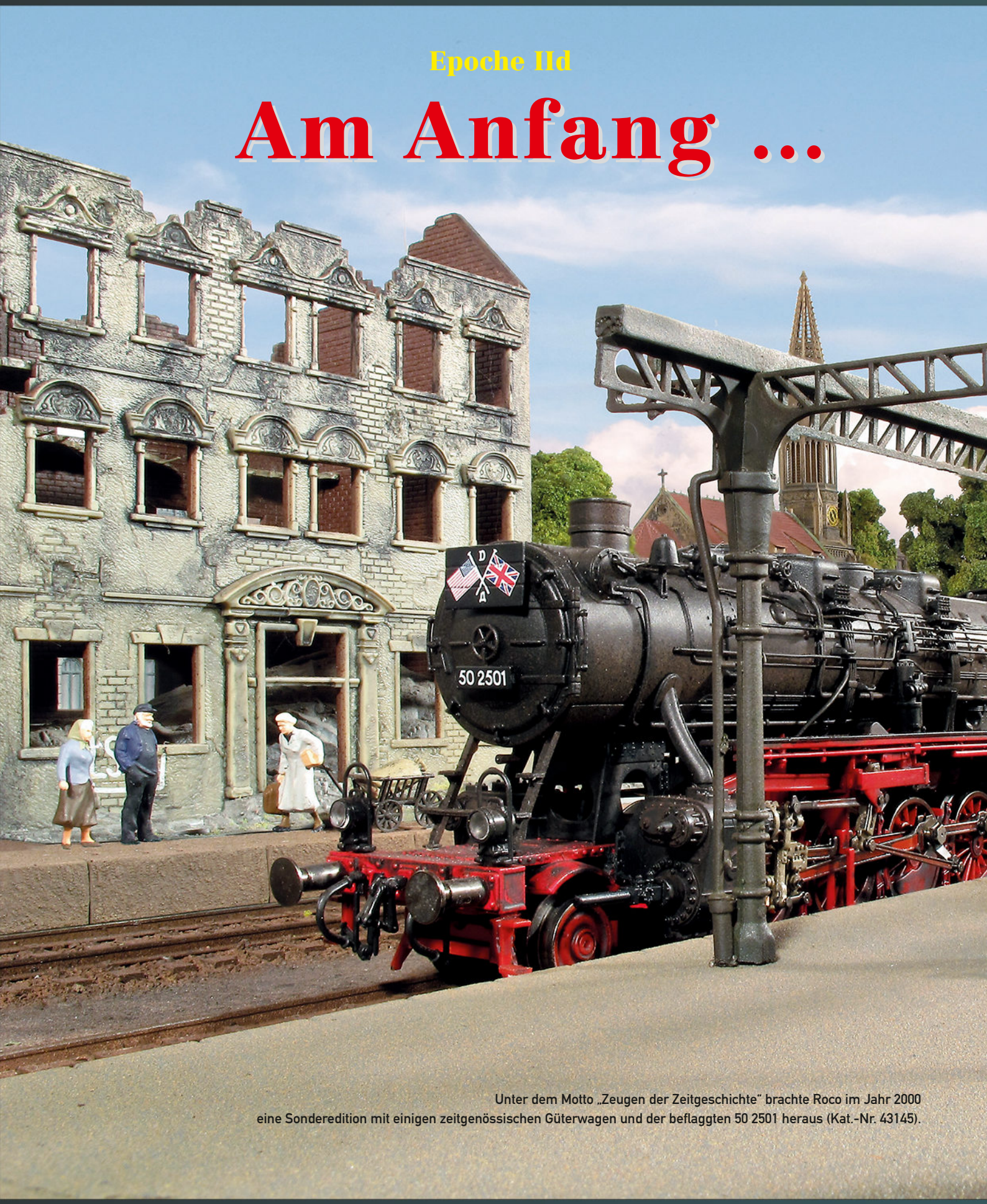
Litho und Druck: Fotolito Varesco Alfred GmbH, Auer/Südtirol

Inhalt

Vorwort	3
Am Anfang …	6
Die Baureihe 24: Das „Steppenpferd“	12
Akku-Krokodil: E 80	16
Eisenbahn auf der Straße: Culemeyer	18
Metamorphosen einer Lokalbahnlokomotive	22
Das dieselelektrische Monster: V 188	29
Straßenfahrzeuge auf Schienen: Draisinen	32
Reisen auf Staatskosten: Zellenwagen Z 28	36
Die großen Expresszüge, Teil 1	38
Der Lastschlitten	44
Der Kittel-Dampftriebwagen	46
Klein aber oho: Kö 1	52
Der Zirkus kommt …	54
Tenderspezialitäten	58
„Rheinpfeil“	64
Flotter B-Kuppler: Baureihe 71	66
Frühe Experimente: Doppeldecker	70
V 320: Das Kraftpaket	76
Die großen Expresszüge Teil 2	79
Der Regierungssonderzug	88
Kessel ohne Lok: Heizwagen	92
Kuriose Zuggarnituren	94
Die elektrische Revolution: Vorserien-E 10	100
Die letzte Bayerische: P 3/5 H	104
Aus dem Riesengebirge: Rübezahl	108
Die „Ringeltaube“: V 300	110
Energieeffizienz: Mischvorwärmer	114
VT-Veteranen	118
Dampfkrane	124
Donald Duck, Popwagen und das Ende der Glanzzeit	126
Bildautoren	130

Epoche IId

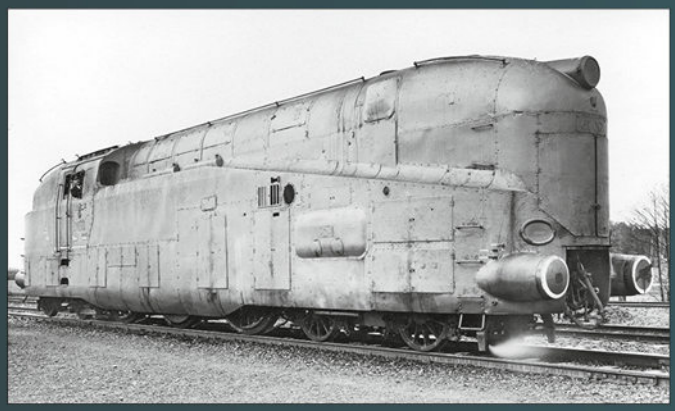
Am Anfang ...



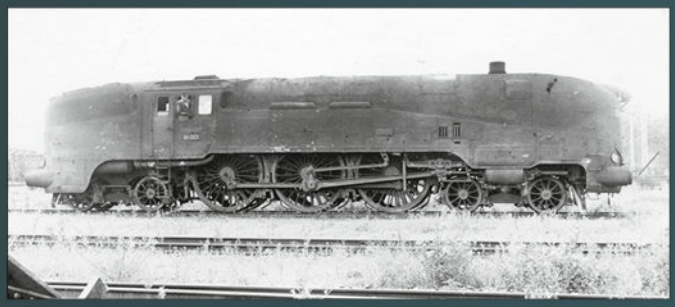
Unter dem Motto „Zeugen der Zeitgeschichte" brachte Roco im Jahr 2000 eine Sonderedition mit einigen zeitgenössischen Güterwagen und der beflaggten 50 2501 heraus (Kat.-Nr. 43145).

In Erwartung des Blockade-Endes wird 50 2501 am 5. Mai 1949 im Bw Grunewald für ihre Fahrt besonders sorgfältig vorbereitet und mit amerikanischen und britischen Flaggen geschmückt.

Vieles, was in jenen Jahren des Neubeginns nach dem Zweiten Weltkrieg auf deutschen Schienen unterwegs war, kann man getrost als kurios oder sogar skurril bezeichnen. Es wurde improvisiert und notdürftig repariert. Die die Gleise umgebende Szenerie war geprägt von den Ruinen des Bombenkriegs und auf politischer Ebene begann sich der „Kalte Krieg“ zu manifestieren. Aber es gab auch freudige Anlässe: Nach der in den Westzonen am 18. Juni 1948 vollzogenen Währungsreform verfügte die Sowjetunion am 24. Juni die vollständige Blockade Westberlins. Die Westmächte reagierten mit einer Gegenblockade und versorgten die Stadt mit Hilfe der berühmten „Rosinenbomber“ über die „Luftbrücke“. Nach den Viermächteverhandlungen vom 4. Mai 1949 in New York wurden sämtliche Verkehrsbeschränkungen am 12. Mai 1949 wieder aufgehoben. 50 2501, die den ersten Zug nach der Blockade führen durfte, wurde dafür im Bw Grunewald mit den Flaggen der amerikanischen und britischen Besatzungsmächte dekoriert. Das Modellfoto zeigt sie auf ihrem Weg durch einen der immer noch von den Bombenschäden des Weltkriegs gezeichneten Bahnhöfe.



Ein trauriges Kapitel der deutschen Eisenbahn-Geschichte ist der Abstieg der einst stolzen Stromlinienlokomotive 61 001. 1935 als Hochgeschwindigkeits-Zugpferd des Henschel-Wegmann-Zuges gefeiert (links oben), musste ihre attraktive creme/violett-farbene Lackierung während des Krieges bald einem tristen Wehrmachtsgrau weichen (rechts oben). Auch die geschlossene Schürze wurde bald Opfer der eine sorgfältige und zeitraubende Pflege verhindernden Umstände. Bei Kriegsende zeigt sich die Lok in einem desolaten Zustand (rechts Mitte). Nach einer Aufarbeitung im Bw Hannover kam sie ab Oktober 1948 vom Bw Bielefeld aus zum Einsatz. Das Foto rechts unten zeigt sie im Mai 1951 vor einem Eilzug im Bahnhof Altenbeken. Ein Unfall im November desselben Jahres beendete ihre Karriere endgültig. Nach längerer Abstellzeit wurde sie 1957 verschrottet.
Das ganz unten gezeigte H0-Modell des Einzelgängers im Bundesbahn-Look stammt von Rivarossi. Die Verkleidung wurde nach den Vorbildfotos mit Laubsäge und Feile entfernt. Da das Modell leider „unter dem Kleid" nichts trägt, mussten an den Treibrädern die Kurbelzapfen als Drehteile ergänzt werden. Die Steuerung stammt von der 05 von Liliput, wobei die Stichmaße von Rivarossi-Rahmen und Liliput-Kuppelstange zum Glück passen. Im Bereich der Schwinge wurde das Lokgehäuse sehr vorsichtig dünn geschliffen. Als Schwingenlager dient ein 0,8-mm-Draht, der die Schwingen federnd nach außen drückt. Die Kurvengängigkeit des Nachläufers wurde durch den angeklebten Rest der Schürze leider sehr eingeschränkt …



Zwei weitere Raritäten der frühen Nachkriegsjahre zeigt diese Seite. Auf dem oberen Bild führt eine Kriegslok der Baureihe 52.20 mit vierachsigem Kondenstender (Modell Gützold) einen Leerzug mit offenen G-Wagen,vollbesetzt von „Reisenden" jener Tage. Unten eine Lok der Baureihe 18.3 – ex. bad. IVh (Modell Liliput) auf einer ihrer letzten Fahrten in der Ursprungsausführung. Die im Raum Bremen noch sporadisch zu Nachkriegseinsätzen gekommenen Maschinen wurden bis auf vier Exemplare 1948 ausgemustert. 18 316, 319 und 323 kamen zum Versuchsamt Minden, wo sich nach gründlicher Aufarbeitung auch das Äußere stark veränderte. 18 314 ging in die DDR und wurde dort nach Umbau von der Reichsbahn als Versuchslokomotive genutzt.

Bereits mit der Invasion im Jahr 1944 kamen amerikanische Lokomotiven nach Europa. Neben etlichen Dampflokomotiven waren auch den europäischen Verhältnissen angepasste Dieselloks (Anbau von Puffern, Austausch der Kupplungen) noch nach dem Krieg in beträchtlicher Zahl in Deutschland unterwegs.

Mit austauschbaren Drehgestellen mit verschiedenen Spurweiten waren die in drei Gewichtsklassen (24, 44 und 74 Tonnen) ausgeführten Maschinen vielseitig einsetzbar. Das Bild oben zeigt die 74-t-Ausführung bei der Überquerung der „Major Robert A. Gouldin"-Rheinbrücke bei Wesel am 10. April 1945. Links das Liliput-Modell des „Switchers" in der 44-t-Version.