

Eisenbahn JOURNAL

April
4/2004

Ellok-Porträt:

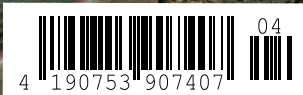
25 Jahre Baureihe 120

US-Dampf:

Die USRA-Lokomotiven

Modellteil:

Drei Anlagenporträts



4 190753 907407

04

Die Modelle unserer Herzen

Das diesjährige EJ-Messeheft war noch nicht einmal auf dem Markt, da trudelten schon die ersten Leserbriefe zu Nürnberg '04 bei uns ein. Allgemeiner Tenor: „Meine Lieblingslok war schon wieder nicht dabei! Tut was, Ihr seid doch die Presse!“

Das ist sehr leicht gesagt, jedoch schwer getan. Im Klartext: Die Zeiten, in denen die Modellbahnpresse durch lautstarkes Trommeln für ein Thema oder ein Vorbild die Hersteller zum Handeln bewegen konnte, sind lange vorbei, wenn es sie jemals gab. Mögen auch die entscheidenden Personen in vielen großen und kleinen Firmen der Branche echte Fans sein, die mit Herzblut am Hobby hängen – im Zweifel wird kaufmännisch entschieden. Wie attraktiv ist ein Modell? Was kosten Planung und Produktion? Was macht die Konkurrenz? – und ähnliche Überlegungen. Dann Daumen rauf oder runter. Kreativere Firmen machen sich noch Gedanken ums Marketing, siehe im vergangenen Jahr Brawas Vorbestellaktion für die S 2/6 oder Rocos Überraschungscoup mit der „Taigatrommel“. Die meisten vertrauen nicht zu Unrecht auf den Sammel- und Spieltrieb ihrer Kunden.

Zwar mag diese geschäftliche Nüchternheit so manchen Modellbahner enttäuschen. Für die Produzenten ist sie unumgänglich. Floppt die Hauptneuheit, fehlt viel Geld in der Kasse. Das ist bei Modellbahnherstellern nicht anders als bei Autokonzernen wie VW, Ford oder Opel. Zwar spielen jene in ganz anderen Ligen als die Firmen unserer Branche. Doch gelten die Gesetze des Marktes für alle: Für den Global Player ebenso wie für den Mittelständler im Familienbesitz oder die Ein-Mensch-Ich-AG, die sich mit Modellbahnprodukten aus dem Sumpf der Arbeitslosigkeit zu ziehen versucht. Heile Welt mag es im Kleinen geben – in 1:1 gibt es sie nicht.

Die Suche nach der „sicheren Bank“, dem Modell mit der unwiderstehlichen Anziehungskraft für Kunden, wird jedoch bekanntermaßen immer schwieriger. Große Dampflok / DB-Keks / möglichst noch nie nachgebildet – dieses Dreigestirn idealer Eigenschaften kann heute kaum ein Vorbild mehr auf sich vereinigen. Zwei der letzten Maschinen dieser Kategorie in H0 wurden dieses Jahr vergeben: Rocos 03.10 und Fleischmanns 18.6. Beide sind jedoch bereits mit dem Handicap eines relativ geringen Bekanntheitsgrades behaftet.

Sicher finden auch Exoten ihre Käufer. Vor allem dann, wenn sie mit einer Besonderheit aufwarten können, möglichst einem Superlativ. Oder wenn sie in einem gepflegten Sortiment angeboten werden, das kontinuierlich ausgebaut wird und genug Material für ein „Thema“ bietet, beispielsweise eine Länderbahn. Volumenmodelle mit großen Stückzahlen sind dies jedoch nicht. Denn bereits bei typischen DDR-Loks (die 01.5 ausgenommen) fällt es der Industrie schwer, ausreichende Stückzahlen an den Kunden zu bringen. Ihr Markt ist weitgehend auf das an Kaufkraft schwache Neufünfland begrenzt. Wer beispielsweise auf die Reihen 50.40 oder 83.10 wartet, muss viel Geduld und Hoffnung mitbringen. Selbst nischenjagende Kleinserienhersteller lassen solche Vorbilder noch links liegen.

Noch – denn die Zeit arbeitet für den Freund wenig bekannten Rollmaterials. Je geringer die Auswahl wird, desto stärker werden sich die Hersteller um derzeit noch unattraktive Vorbilder kümmern. Diese werden davon jedoch weder bekannter noch beliebter. So frustrierend es klingt: Sinkende Stückzahlen und noch höhere Preise sind also vorprogrammiert.

CHRISTOPH KUTTER



Titel: Im Rahmen einer mehrjährigen Erprobungsphase absolvierten die fünf Prototypen der Baureihe 120 nicht nur verschiedenste Mess- und Versuchsfahrten, sondern waren auch immer wieder über bestimmte Zeiträume in planmäßigen Reise- oder Güterzugdiensten eingesetzt. So fuhr beispielsweise die 120 005 ab Januar 1981 für längere Zeit in einem eintägigen Intercity-Umlauf zwischen Nürnberg und München. Dabei entstand am 17. April 1982 bei Treuchtlingen die Aufnahme vor dem IC 563 „Präsident“ auf der Fahrt nach München. BILD: RITZ

Vorbild

Bahn-Erlebnis	
Aufholjagd mit 01 039	6
Ellok-Porträt	
25 Jahre Baureihe 120: Drehstrom-Pioniere	10
Privatbahn-Loks	
V 180 der InfraLeuna: Diesel-Klassiker aufgepeppt	20
Dampflokk-Historie	
Die USRA-Loks: Einheit auf Amerikanisch	22
Nebenbahn aktuell	
Quedlinburg–Gernrode: Schmalspur-Neubau?	28
Reise & Foto-Tipp	
Lahntalbahn: Bahn, Bike und Burgblick	30
Regionalverkehr	
Bergen–Lauterbach/Mole: Karsdorfer Intermezzo	34
Nebenbahn-Porträt	
Nabburg–Schönsee: Oberpfälzer Lokalbahn	36
Schweiz	
Wo die Schemel roll(t)en	40



Erinnerung an eine bayerische Lokalbahn:

Die 1999 endgültig von der Landkarte verschwundene Verbindung zwischen Nabburg und Schönsee, eine Stichstrecke der Hauptbahn Hof–Regensburg, porträtiert Udo Kandler
• ab Seite 36



„Einheitsdampflok“ in den USA:

Mit dem so genannten USRA-Programm sollte 1917 die Vielfalt an Dampfloktypen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika eingeschränkt werden. Wie die Verfügungen tatsächlich umgesetzt wurden, beschreibt Horst J. Obermayer
• ab Seite 22

Modell

Messe 2004 „Nachschlag“	52
H0-Anlage Wolsztyn anno 1920	56
0e-Anlage Feierabend in Grünwalde	62
8. Modellbau-Wettbewerb, Folge 1 Es lebe die Vielfalt	68
Marktübersicht USRA-Loks im Modell	76
Neue H0-Bausätze von Ermo An der Stadtmauer	78
Modell und Vorbild Franco-Crosti in H0	82
Neuer H0-Bausatz von Weinert Die Elna Typ 5	88
H0-Anlagenbau-Serie „Zindelstein“ 3	92

Rubriken

Editorial	3
Bahn-Notizen	44
Modell-Neuheiten	54
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Neue Bücher, Videos und CD-ROM	104
Mini-Markt	106
Auktionen • Börsen • Märkte	113
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten und Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

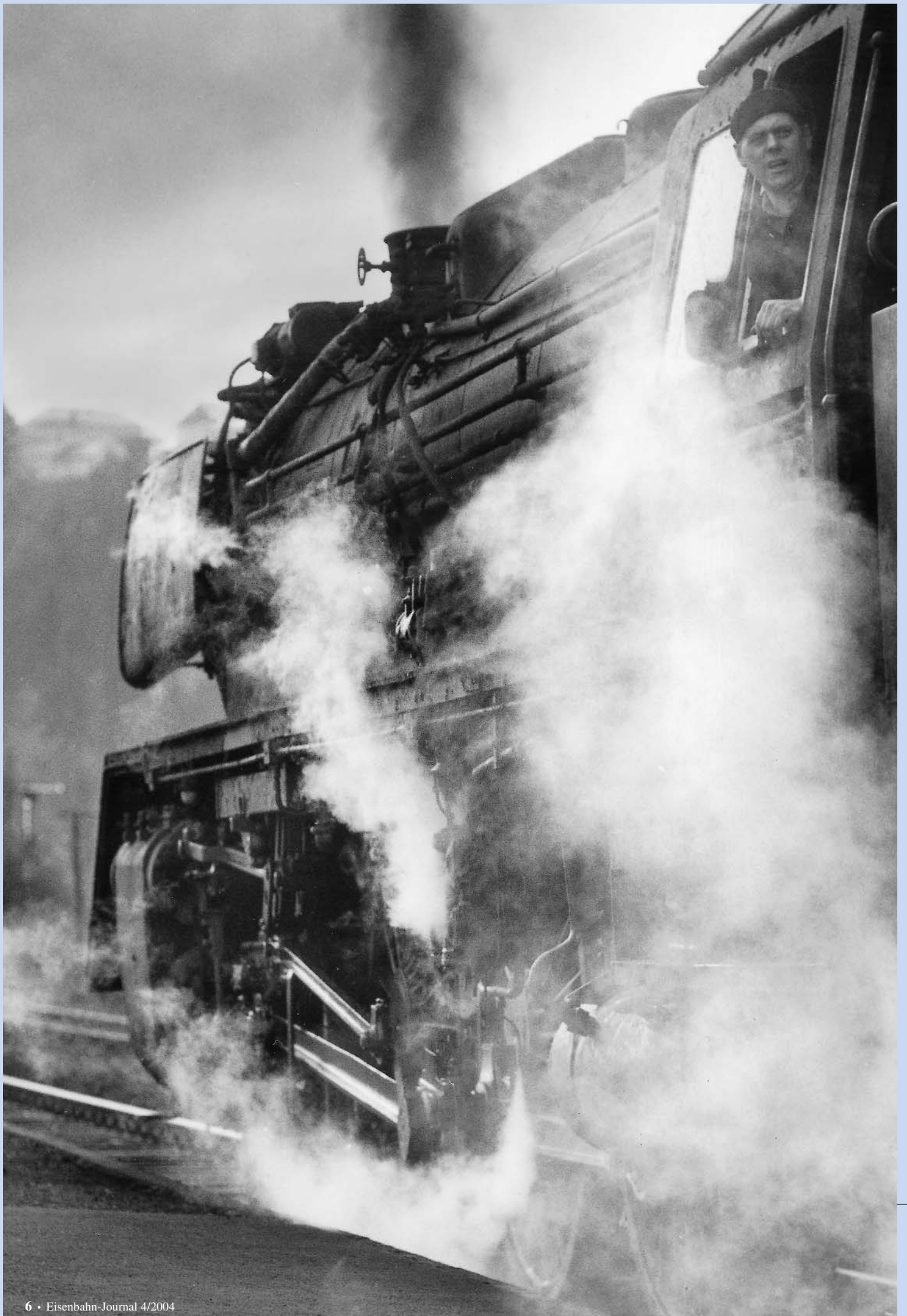
ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:
COLLECTION OF HAROLD VOLLRATH, KANDLER, SCHOLZ (2)



Preußendampf auf Polnisch:
Das bekannte PKP-Betriebswerk Wollnstein/Wolsztyn
im Aussehen von 1920 in Baugröße H0.
Von Helge Scholz
• ab Seite 56

Die hat nicht jeder: Fachwerkhäuser mit trapezförmigen Grundrissen. Neue Resinbausätze von Ermo bringen Abwechslung in die Fachwerkstadt. Wie man sie baut, zeigt Helge Scholz
• ab Seite 78





Aufholjagd mit 01 039

TEXT UND BILDER VON LUDWIG ROTTHOWE

Vorsicht! Bei dieser Geschichte ist nicht alles mit rechten Dingen zugegangen. Deshalb kann dieses Bahnerlebnis auch nur mit großem zeitlichem Abstand erzählt werden. Weisungsbefugte Beamte könnten ansonsten mit Recht die Stirn runzeln. Inzwischen ist das nicht ganz freiwillige kleine Abenteuer aber verjährt und auch die Beamten von damals dürften sich mit anderen Dingen beschäftigen ...

Es ist ein schöner Frühlingstag. Im Kalender steht ein Dienstag, es ist der 28. März 1967. Unser Stützpunkt für sieben Tage ist das ehrwürdige Trier mit seiner altrömischen Porta Nigra. Für Eisenbahnfreunde ist das ebenso dunkle Bahnbetriebswerk aber der eigentliche Anziehungspunkt in der Stadt. Schließlich ist das Bw ein wichtiger Standort für die hier beheimateten Schnellzugdampflok der Baureihe 01. Es folgen herrliche Touren mit diesen Maschinen vor Zügen auf der Eifel- und auf der Moselstrecke über Bullay und Cochem bis nach Koblenz. Die Rheinstrecken sind zwar seit Jahren elektrifiziert, aber noch gibt es hier ein Heimatwerk für Dampflokomotiven, das Bw Koblenz-Mosel.

Freunde der DB-Neubaudampflok werden aufhorchen, denn hier sind zu dieser Zeit auch Maschinen der Baureihe 82 beheimatet. Das heimatliche Münsterland wird von diesen bulligen Tenderloks gemieden. Allenfalls kann mit viel Glück mal eine während der Fahrt zum AW Lingen gesichtet werden. Nun sehnt sich der Mensch im Allgemeinen nach Dingen, die er nicht hat oder nur schwer bekommen kann. Die Gelegenheit ist also günstig und, einmal im Wirkungskreis der

Baureihe 82, wollten wir natürlich deren Heimat-Bw in Koblenz besuchen. Gesagt – und wildentschlossen getan! Der Fußmarsch vom Hauptbahnhof dorthin ist allerdings etwas länger als gedacht. Aber die Mühe lohnt sich! Nach dem üblichen Besuch der Lokleitung und unserer wohlwollenden Aufnahme im geheiligten Bezirk präsentiert sich wie bestellt Lok 82 012 im schönsten Sonnenlicht vor dem Schuppen. Im Gegensatz zu ihren hier auch zufällig pausierenden Schwesternmaschinen 82 039 und 82 041 besitzt sie die besondere Anordnung der Spitzenbeleuchtung. Die Begeisterung ist groß – so groß, dass dabei das Gefühl für Zeit und Raum verloren geht. Eisenbahnfreunde kennen das. Und es kommt, was kommen muss: Der Blick zur Uhr verursacht einen ziemlichen Schreck und einzig ein Schlager-Text hat dafür eine famose Begründung: „Wer hat an der Uhr gedreht?“

Um 17.26 Uhr erreicht der D 322 aus Köln Koblenz Hbf. Planmäßige Weiterfahrt nach Trier ist elf Minuten später, also eigentlich eine geraume Zeit für den hier stattfindenden Richtungs- und Lokwechsel. Nur die Zeit für den Fußmarsch vom Bahnbetriebswerk Koblenz-Mosel zum Hauptbahnhof langt nicht, da würde auch kein Dauerlauf mehr helfen. In Trier wartet eine Verabredung, wir müssen den D 322 unbedingt erreichen! Was tun? In Gedanken ist jetzt „Holland in Not“. Bei diesen Überlegungen schiebt sich plötzlich die schwarze Masse eines Tenders ins Blickfeld. Bei der ganzen Begeisterung für die Neubauloks ist der uns im Hintergrund bisher gar nicht aufgefallen. Nun rollt er langsam mit seiner mächtigen Lok in Richtung Drehscheibe. Die Beschriftung macht den Respekt vollkommen: Die Ziffern 01 039

prangen am Führerhaus, also eine Maschine vom Bw Trier. Das kann eigentlich nur die Planlok für den D 322 sein, die Maschine fährt also direkt zum Koblenzer Hauptbahnhof. Die verrückte Idee liegt nah. Wenn uns die Mannschaft mitnimmt, werden wir auf deren Lok direkt zu unserem Zug an den Bahnsteig gebracht.

Nun ist im Allgemeinen bekannt, dass aus vernünftigen Gründen das Mitfahren auf Lokführerständen ohne offizielle Genehmigung verboten ist. Eine deutsche Schnellzuglok ist alles andere als ein Taxi für verträumte Eisenbahnfreunde, das Ganze ist eine absurde Idee. Aber so ein selbst verschuldeter Notfall lehrt in Demut bitten. In diesem Fall bringt sich der Katechismusunterricht in Erinnerung: Bei ganz wichtigen Anliegen sollte zweckmäßigerweise ein Fürsprecher eingeschaltet werden. Kurzum wird der Drehscheibenwärter mit dieser wichtigen Rolle betraut – und siehe da, der gute Mann macht es möglich, seine Mission hat Erfolg! Die wohlwollend freundlichen Gesichter der Lokmannschaft bestätigen es. Unvergessen ist die – hier wortwörtlich wiedergegebene – Aufforderung des Meisters in rheinischer Klangfarbe: „Na, Mutti, dann komm mal nach oben!“ Mit dem Tender voraus folgt nun eine gemächliche Fahrt. Es geht von Weiche zu Weiche, von Sperrsignal zu Sperrsignal. Wieder erscheint so ein schwarzer Kasten mit kreisrunder Milchglasscheibe und waagrechttem Querbalken. Also Bremse fest anziehen,

„Ach, wissen Sie, wir tun einfach, was wir können“: Der Meister hoch oben auf der 01 blieb auch nach vollbrachter Aufholjagd gelassen.



wieder warten. Die Pause ergibt Zeit für einen kurzen Plausch. „So ein Koloss von Lokomotive braucht für diese scheinbar so harmlosen Bewegungen von Signal zu Signal viel Fingerspitzengefühl und kann nicht so leichtfüßig wie ein Pkw angefahren und gebremst werden. Hier wird nicht eine Masse von Zentnern, sondern von zig Tonnen bewegt“, bemerkt der Lokführer.

Der schwarze Balken des Gleissperrsignals bewegt sich und gibt den Weg frei. Also wird die Lokbremse gelöst, der Regler gefühlvoll geöffnet, ein paar Mützen Dampf für den Antrieb – und dann die Lok langsam rollen lassen. Vor der Einfahrt in den Koblenzer Hauptbahnhof wird die 01 039 noch einmal gestoppt. Wir warten auf die Einfahrt vom D 322 aus Köln, die planmäßige Ankunftszeit ist schon reichlich überschritten. Eine gewisse Unruhe breitet sich auf dem Führerstand aus. Endlich, eine blaue Lok der Baureihe E 10 mit ihrer grünen Wagenschlange rauscht im Hintergrund vorbei. Trotzdem dauert es noch eine Weile, wertvolle Zeit verrinnt. Am Bahnsteig wartet jetzt der Zug. Der schwarze Signalbalken bewegt sich, nach kurzer Fahrt legt sich der Tender gefühlvoll an unseren Schnellzug nach Trier.

Die blaue E-Lok aus Köln ist schon längst abgekuppelt und aus dem Blickfeld verschwunden. Die roten Schlusslichter haben Seitenwechsel. Nun muss alles sehr schnell gehen. Blitzartig und möglichst unauffällig verlassen wir den Führerstand. Zum Abschied noch ein herzliches Dankeschön und schon sind wir im ersten Wagen hinter der Lok verschwunden. Wir haben Glück, ein menschenleeres Abteil direkt hinter dem Tender wartet auf uns, ein prächtiger Beobachtungsstandort ist sicher. Schon trabt der Zugführer am Abteiffenster vorbei. Sein Laufschrift macht es deutlich: Auch ihm liegt die Verspätung im Magen, Beeilung ist angesagt. Schnelligkeit ist keine Hexerei – schon ist die Bremsprobe durchgeführt, die drei Lichter am Bahnsteig geben ihr O.K. Die Fahrstraße für den D 322 ist auch schon eingestellt, das Ausfahrtsignal steht bereits in Fahrtstellung. Jetzt fehlt nur noch der Pfiff zur Abfahrt. Da ist er – und los geht's. Aber wie!

Trotz der reichlichen Wendezeit von elf Minuten in Koblenz und aller eifrigen Bemühungen der beteiligten Eisenbahner – noch immer trägt die Mannschaft von Lok 01 039 einen Rest der Verspätung als Last auf ihren Schultern. Wir merken schnell, unsere Leute auf der Lok sind nicht nur freundliche Menschen, sondern auch wahre Könner ihres Fachs. Unvergessen bleibt die Ein- und

Erst sah man die berühmten Fotomotive vom Abteil aus, einige Tage später war man vor Ort: 01 111 am 1. April 1967 am Petersberg-Tunnel bei Neef.

Unvergessen bleibt die Ein- und Ausfahrt in Cochem. Der Bahnhof wird rasant angefahren – will der Zug hier einfach durchrasen? Genauso schnell geht's weiter und ab in den Kaiser-Wilhelm-Tunnel.

Ausfahrt in Cochem. Der Bahnhof wird so rasant angefahren, dass wir direkt erschrecken; will der Zug hier einfach durchrasen? Doch die konsequente Bremsung lässt nicht lange auf sich warten. Sie ist trotzdem gefühlvoll und elegant, ohne dass in den Abteilen die Koffer fliegen oder Flachstellen produziert werden. Der Lokführer kennt hier wohl jeden Meter Schienenstrang genau, er bringt den Zug exakt am Bahnsteig zum Stillstand. Ein Blick zur Bahnsteiguhr zeigt: Trotz der knapp 50 Kilometer langen Nonstopfahrt von Koblenz belasten den D 322 noch immer rund 300 Sekunden. Für den Halt in Cochem ist planmäßig eine Minute vorgesehen, unser Schnellzug schafft's in 40 Sekunden. Reisende, Zugführer, Schaffner und die Aufsicht ziehen an einem Strang; erstaunlich, wie schnell das Aus- und Einsteigen geht. Das Ausfahrtsignal zeigt längst „Fahrt frei“. Der Mann mit der roten Mütze hebt seine Kelle und ab geht es in den folgenden Kaiser-Wilhelm-Tunnel.

Das Abteil haben wir weiterhin für uns allein. Direkt hinter dem Tender genießen wir bei geöffnetem Fenster die rund vier Kilometer lange Fahrt durch die künstliche Nacht. Was nun folgt, ist mit Worten kaum zu beschreiben. Im Dunkel des Tunnels tobt die Schlacht gegen die in Koblenz verlorenen Minuten weiter. Die Urkräfte von Feuer und Wasser – in Form von deren Produkten als Rauch und Dampf – bekommen bei geöffneter Feuertür einen unheimlich roten Schein, der Eindruck einer Fahrt durch die Unterwelt wird perfekt. Dazu kommt das Tosen der Maschine, von den Tunnelwänden vielfach reflektiert. Die Höllenvisionen mittelalterlicher Dichter würden hier eine echte Bereicherung erfahren. Nach minutenlangem Fahrt durch die Finsternis blendet uns plötzlich strahlende Helligkeit, das Südportal in Eller ist erreicht. Der Bahnhof wird durchfahren und anschließend donnert der Zug über die Moselbrücke. Es folgen der Petersberg-Tunnel und dann ein Stopp in Bullay, Planankunft um 18.21 Uhr, planmäßig soll es in zwei Minuten weiter gehen. Wegen der Verspätung wird der Planhalt radikal gekürzt und wertvolle 70 Sekunden sind gewonnen.

Jetzt folgen die berühmten Fotomotive, während der Dampflokzeit tausendfach fotografiert. Die Doppelstockbrücke, der Prinzenkopf-Tunnel und der bekannte Pündericher Hangviadukt. Kaum haben wir diesen richtig gesehen, wird es schon wieder dunkel. Am Ende des Tunnels folgt eine landschaftliche Überraschung, die liebliche Mosel mit ihren Weinbergen ist plötzlich verschwunden, dafür empfangen uns die Randberge der Eifel.

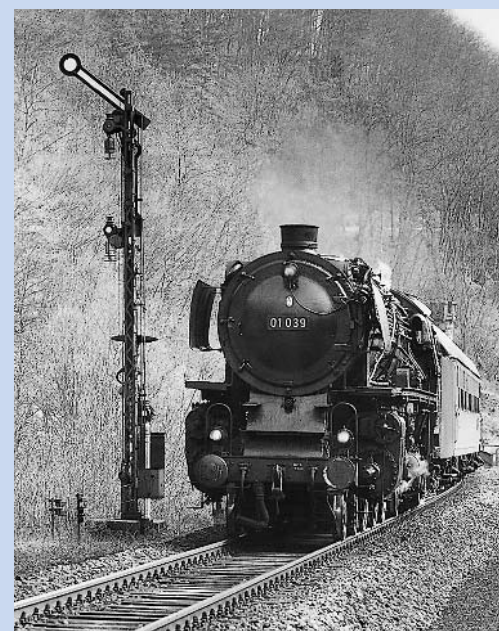
Wengerohr und Ehrang, zwei letzte Haltebahnhöfe vor unserem Ziel Trier Hbf. Jetzt wird es spannend. Noch während der Anfahrt in Ehrang springt der Zeiger der Uhr auf dem Bahnsteig auf 18.59 Uhr, der D 322 ringt mit der letzten Verspätungsminute. Nun ist der Ehrgeiz der Männer auf der Lok gefordert. Für die letzten sechs Kilometer sind laut Fahrplan genau acht Minuten vorgesehen. Das ruft nach einem regelrechten Endspurt im Kampf gegen den Uhrzeiger.

Im Vorfeld von Trier Hbf zeigen die Zeitmesser 19.05 Uhr, sind wir plötzlich vor Plan?

Dann ist es so weit, der Bahnsteig ist erreicht, der Zug steht. Während sich die Türen öffnen, springt der Minutenzeiger auf die Sechs. Das ist Maßarbeit, wir sind pünktlich!

Ein letzter Gang zum Führerstand der gepflegten Lok 01 039 ist Ehrensache. Aus erhöhter Position schauen der Meister und sein Gehilfe gelassen auf das bunte Treiben der Reisenden auf dem Bahnsteig. Den Könnern auf der Lok gebührt zum Abschied noch ein lobendes Wort. „Ach, wissen Sie, wir tun ja einfach nur, was wir können“, sagt der Teamchef bescheiden zum Abschied. □

**Drei Tage nach der Aufholjagd:
Auf der Eifelstrecke bei Speicher wirkt
01 039 fast wie ausgeruht.**



Drehstrom-Pioniere

25 Jahre Baureihe 120

Die 1979 gelieferten Prototypen 120 001 bis 005 leiteten das Zeitalter der Drehstrom-Hochleistungslokomotiven ein. Darüber hinaus ebneten sie als Versuchsträger zahlreicher Komponenten auch schon den Weg für die Generation der 101 & Co.

