DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Dezember
12/2001

Vorbild- & Modell-Beiträge:

E 04 von Piko, Baureihe 23.10 von Roco

Über 55% Modellbahnteil:

Württemberg 1960, Bahnsteige Epoche 5

Editorial

In den vergangenen Jahren gab es zwei Dinge, auf die man sich verlassen konnte: Der FC Bayern München wird Meister und Märklin verkündet einen neuen Umsatzrekord. Was im Falle der Bayern auch in dieser Saison einigermaßen wahrscheinlich ist, wird bei Märklin nicht eintreffen: Etwa soviel wie 1999 wird es heuer werden, verkündigte die Firma im Oktober (mehr dazu auf S. 57). Schlimmer noch: 2000 musste sie ein saftiges Minus von 10% verkraften. Der Anfang vom Niedergang des Branchenriesen, ein Menetekel gar für die ganze Modellbahnindustrie?
Sicher nicht. Das Weihnachtsgeschäft brummt dem Vernehmen nach, attraktive Neuheiten locken die Käufer auch heuer wieder in die Geschäfte. Wie im vergangenen Jahr dürften in Deutschland etwa 810 Millionen Mark für Rollmaterial und Zubehör über die Ladentheke fließen.
Die Modelleisenbahn zeigt sich damit zum wiederholten Male als Stabilitätsfaktor des Spielwarenmarktes. Zwar ist dessen Umsatz von 1999 auf 2000 um 4% auf 6,23 Milliarden Mark gestiegen, während das Modellbahn-Segment nur 1,3% zulegte. Der Großteil dieses Zuwachses geht jedoch auf das Konto von Videos und Computerspielen (+19%). Manche andere so genannten traditionellen Spielwaren wie Puppen und Plüschtiere stagnierten dagegen oder mussten Umsatzeinbußen hinnehmen.
Ein Blick hinter die propere Fassade zeigt aber durchaus Probleme: 1,3% Plus bedeuten angesichts einer Preiserhöhung von etwa 3% im Durchschnitt ein reales Umsatz-Minus. Preise von 4-, 5- oder gar 600 Mark und mehr für ein Großserien-Lokmodell oder 80 bis über 100 Mark pro Wagen binden Kaufkraft oder schrecken ganz ab. Die bekannt-berüchtigte Folge-Spirale: Immer kleinere und damit teurere Serien, immer weniger Käufer. Modellbahn, ohnehin kein Kinderspielzeug mehr, droht vom Breiten- zum Reichen-Hobby zu verkommen. Auch die lahmende Konjunktur und die allgemeine Verunsicherung der Bevölkerung geben Anlass zur Sorge. Wer um seinen Arbeitsplatz fürchten muss, dem sitzt der Geldbeutel fest. Wirklich Hoffnungen auf eine bessere Zukunft machen dürfen sich lediglich die N-Hersteller. Nachdem sich der für den Herbst angekündigte Neustart von Arnold by Lima als heiße Luft erwiesen hat, ist die Marke zunächst einmal aus dem Rennen. Das Stück Kuchen, von dem genagt werden darf, ist für alle Verbliebenen ein gutes Stück größer geworden.

Christoph Kutter

Berichtigung:
Beim Eisenbahn-Termin-Kalender 2002 des Eisenbahn-Journals 11/01 ist uns leider aufgrund der eigenen Begeisterung und der kurzen Zeit bis zur Abgabe des Journals ein Fehler unterlaufen. Die Messe „Intermodellbau Dortmund" gibt es natürlich nur einmal, im April 2002, aber **nicht im November 2002**. Wir bitten Sie für diesen Fehler um Entschuldigung und um Berichtigung in Ihrem Kalender (unten abgebildeten korrigierten Ausschnitt bitte ausschneiden oder farbkopieren und auf Ihren Kalender aufkleben).

Den Eisenbahn-Termin-Kalender können Sie auch bei uns bestellen (nur zweimal gefaltet auf A4-Größe) zum Preis von DM 4,89 / € 2,50.

16	Sa	Freizeit & Hobby, Augsburg
17	So	
18	Mo	Modellbauwelt, Hamburg
19	Di	
20	Mi	Buß- und Bettag
21	Do	Modellbahn Süd, Stuttgart
22	Fr	Hobbyland Berlin
23	Sa	Modellbau Bodensee, Friedrichshafen
24	So	Totensonntag

Vorbild & Modell I: Dampflokporträt: Baureihe 23.10 von Roco (H0), von Manfred Weisbrod, ab Seite 20

Inhalt

Vorbild

Reise-Bilder:
Zwischen Sächsischer Schweiz und Oberlausitz 6

Die Baureihe E 04:
Späte Blüte 10

Zwei Strecken, eine Baustelle und der Umleiterverkehr:
Allgäu-Alternativen 18

Die geplante P 8-Ablöse:
Baureihe 23[10] – Neubau der DR 20

Die Schnelltriebwagen VT 11.5 und VT 18.16:
Legendärer Blickfang 28

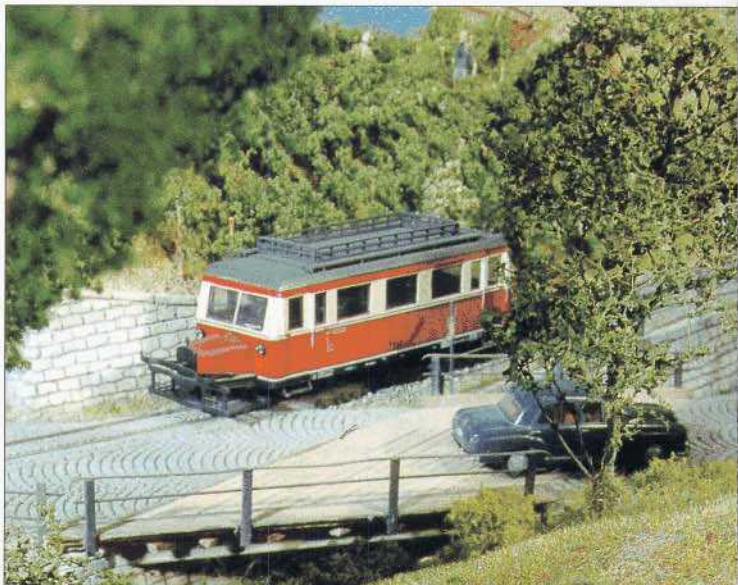
Abschiedsfahrt der 94 1292:
Die Bergkönigin sagte Adieu 32

Dampflok-Episoden:
Damals in Gießen 34

Neubau-Abschnitt macht Simplonstrecke durchgehend zweigleisig:
Rhone Ciao 36

Titel: **Impression aus dem Mühltal. Weitere Motive von dieser mit viel Liebe aufgebauten H0e-Modulanlage nach Württemberger Vorbild finden Sie ab Seite 62.** *Abb.: Helge Scholz*

Super-Anlage: Württembergischer Traum anno 1960 in 1:87, von Marcus Dümmler, ab Seite 60



Vorbild & Modell II: E-Lokporträt: E 04 von Piko in H0, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

West-Ost-Reisekultur der 60er: TEE-VT 11.5 und VT 18.16 Görlitz von Konrad Koschinski, ab Seite 28

Modell

Pikos Neueste: **Die E 04 im Modell** 16

Modell der 35^{10} in H0 von Roco:
Die Nietenlose 26

Neue Bausätze: BR 70^{1} (bad. Ig) von Westmodel
Die andere Siebziger 60

Württembergische Schmalspur:
Eine Reise durch das Mühltal 62

Anlagenvorschlag nach Motiven aus dem Oberpfälzer Wald:
Entlang von Floß und Waldnaab 70

Teil 5 – Schotter, Sand und Kies:
Schmiedeberg 1924 76

Mitten im Pott, Teil 4:
Das Gaswerk 80

Verbessern und selber bauen:
Moderne Bahnsteige 84

Bastelpraxis: 88
Ein norddeutscher Wasserturm • Gewusst wie! • Kutsche und Fuhrwerk in Z • Sauber durch Schlepp-Schliff

Rubriken

Bahn-Notizen 39

Modell-Neuheiten 52

Mini-Markt 92

Auktionen • Börsen • Märkte 100

Fachhändler-Adressen 104

Impressum 106

Bahn-Post • Neue Bücher 108

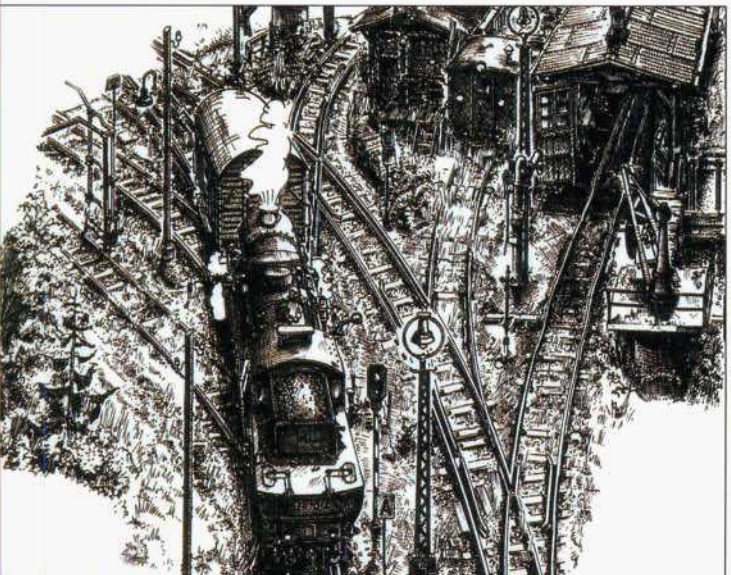
Sonderfahrten und Veranstaltungen 109

Typenblatt:
Baureihe 42^{90}, Güterzuglok, Deutsche Bundesbahn 111

Cover und Kurzanleitung zur Heft-CD 113

Abbildungen dieser Doppelseite:
Jürgen Nelkenbrecher, Ludwig Rothowe, Helmut Säuberlich, Slg. Marcus Dümmler, Harald Winter-Minkoley, Richard Rottenbucher

Anlagenplanung: H0-Motive aus dem Oberpfälzer Wald, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 70



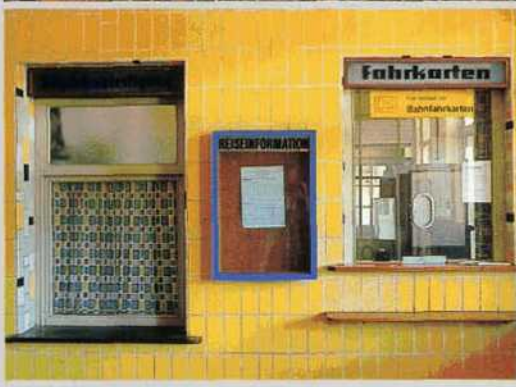
Bastel-Tipps: Moderne Bahnsteige auf der H0-Bahn, von Richard Rottenbucher, ab Seite 84

ZWISCHEN SÄCHSISCHER SCHWEIZ UND OBERLAUSITZ

REISE-BILDER VON UDO KANDLER

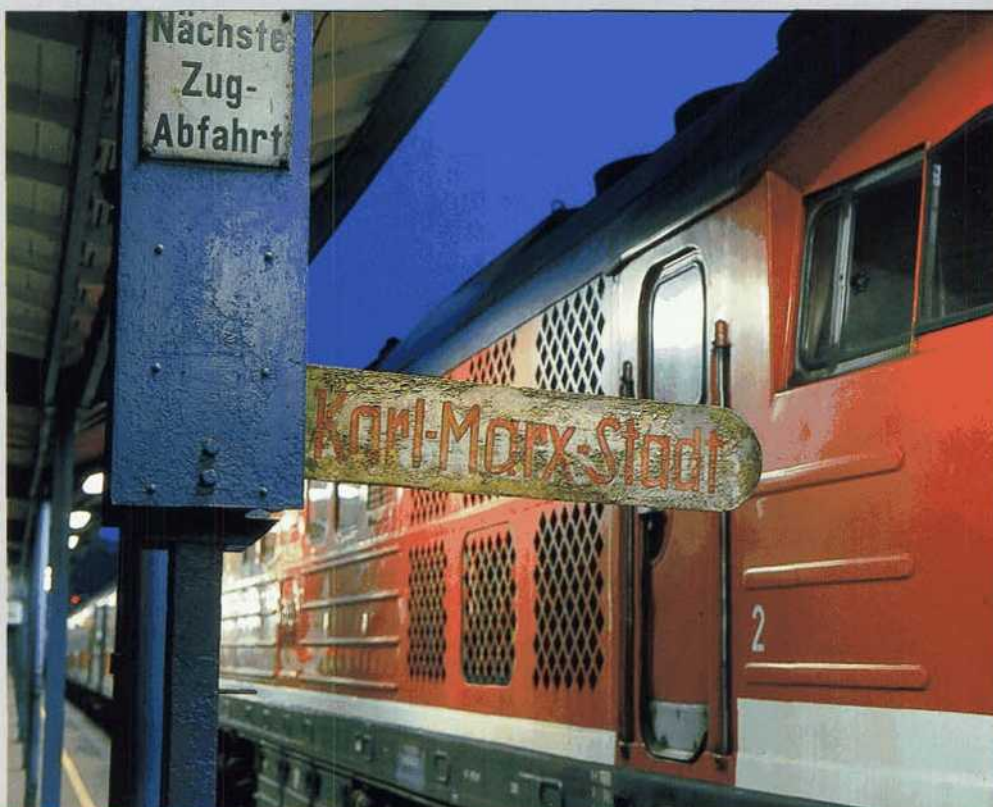
VT 772 in Neustadt (Sachs): Viel Bahnhofsstruktur, wenig Zug – und wo sind Reisende?

der Verlängerung nach Bad Schandau ist nun auch schon Geschichte), auf ein unscheinbares Stellwerk, dem die rasend schnellen Veränderungen der letzten Jahre scheinbar nichts anhaben konnten. Ein Kleinod, bei dessen Anblick man fast versucht ist, sich die Augen zu reiben, erscheint ein derartiges Ensemble in unseren Tagen schon eher unwirklich. Überhaupt haftet dem Bahnhof Großpostwitz viel von jenem Flair an, als müsse man die Anlage der Nachwelt erhalten und vom Fleck weg unter Denkmalschutz stellen. Doch ist die Station, die wegen der in der Oberlausitz lebenden Minderheit der Sorben auch „Budestecy" heißt, vom vielerorts praktizierten Gleisrückbau nicht verschont geblieben. Längst steht auch das stattliche Empfangsgebäude nahezu komplett leer und ist damit unweigerlich dem schleichenden Verfall preisgegeben. Und schon erscheint einem vor dem geistigen Auge die Abrissbirne. Womöglich ein „DB PlusPunkt" als Alternative? – welch schreckliche Vorstellung.



„Detail-Ensembles": Handdrehscheibe in Oberoderwitz, Umfeldleuchte am Stellwerk in Neukirchen (Lausitz) West und „Mini-Reisezentrum" in Großpostwitz.

Ausklappbare Vergangenheit: Zugzielanzeiger neben einer Ludmilla im Bahnhof Zittau.



Eine Reise anno 2001 auf den Spuren der ehemaligen DDR-Reichsbahn zeigt, es hat sich viel verändert – leider nicht zum Besten der Bahn. Dennoch: Allen Modernisierungs-, Rückbau- und Stilllegungsmaßnahmen zum Trotz sind sie noch gegenwärtig, zahllose örtliche Gegebenheiten, die die Erinnerungen an längst vergangen geglaubte Eisenbahnzeiten wenigstens en detail wach halten.
Da trifft man beispielsweise in der Oberlausitz am Ortsrand von Großpostwitz, gelegen an der KBS 248 Bautzen–Sebnitz (der Personenverkehr auf

„Low-Tech"-Relikte: Wasserkran in Neustadt (Sachs) und Stellhebel am Bahnsteig in Großpostwitz.

Gemischtes Außen-Lager: Signaltafeln, Arbeitsmaterial und Werkzeug der Bahnmeisterei in Neustadt (Sachs).

Wer also noch den Flair der alten Eisenbahn einfangen möchte, muss sich schon sputen. Denn der Wandel geht unaufhaltsam weiter. Galt die Region zwischen Sächsischer Schweiz und Oberlausitz vor wenigen Monaten noch als letztes Eldorado der einst allgegenwärtigen DR-V 100, ist dieses Kapitel nun passé. Auch für die Ferkeltaxen sind die Tage im aktiven Dienst gezählt. Seit dem Ausscheiden der V 100 sind sie nämlich in der Region verstärkt anzutreffen, bis auch diese Spezies von Triebfahrzeugen den Weg allen alten Eisens gegangen sein wird. Eine vor sich hin brummende Schienenbus-Garnitur, die im sächsischen Neustadt zur Abfahrt nach Pirna bereit steht, wird man dann vergeblich suchen – was bleibt, sind moderne Triebwagen. Ob solche Fahrzeuge mit kopfsteingepflasterten Bahnsteigen und von gusseisernen Säulen getragenen Dachkonstruktionen ebenso harmonieren? Diese Frage sollte jeder Betrachter für sich beantworten. Viele Veränderungen bedürfen bekanntlich nur der Gewöhnung. Langfristig werden sich von den einst zahlreichen DR-Fahrzeugen wohl allein die Ludmillas halten können, wenngleich sich die diversen Mitglieder dieser Baureihen-Familie heute ganz im Look der modernen Bahn präsentieren und Lokomotiven im ursprünglichen DR-Farbkleid rar geworden sind.

Wer aber den Blick nicht allein auf das Objekt der Begierde richtet, um einmal losgelöst von Sachzwängen den Zug in ansprechender Landschaft zu sehen, dem eröffnen sich womöglich völlig neue Sichtweisen der Eisenbahn. Und sei es nur ein Stillleben festzuhalten, das wie inszeniert wirkt, aber letztlich doch dem Zufall unterliegt. Gespür gepaart mit etwas Glück: und

Man kennt sich: Gemächlich steuert der Lokführer seine 202 mit RB-Zug am Großpostwitzer Stellwerk 2 vorüber.

schon passt's, auch ohne Zug. Oft ist es aber auch die schiere Rastlosigkeit (es könnte sich ja irgendwo im verborgenen ein lohnendes Motiv auftun!), die einen in den letzten Winkel des Bahnhofs führt, wo man dann womöglich doch noch fündig wird.
Wenn das Jahr 2001 sich auch dem Ende zuneigt und die Veränderungen weiter voranschreiten: Die nächste Saison kommt bestimmt. Andererseits hat die Eisenbahn das ganze Jahr über Saison, lassen sich doch auch während der scheinbar trüben Wintermonate vortreffliche Motive finden. ❑

Schmuck gestaltet: Sowohl das Empfangsgebäude als auch der Bahnhofsvorplatz in Löbau hätten durchaus mehr Betriebsamkeit verdient.

2

Die Baureihe E 04:

SPÄTE BLÜTE

Von der DRG ab 1931 für den Schnellzugdienst auf mittel- und süddeutschen Strecken beschafft, brachte für die E 04 schon nach wenigen Jahren der Zweite Weltkrieg eine deutliche Zäsur. Während in der Folgezeit die Mehrzahl der 23 Loks in der DDR wieder in Betrieb genommen wurde und über Jahre eine konstante Stütze der elektrischen Traktion der DR bildete, absolvierten die sechs bei der Bundesbahn verbliebenen Maschinen erst in der letzten Dekade ihrer Einsatzgeschichte einen erfolgreichen Endspurt als Flachlandrenner.

Von Konrad Koschinski

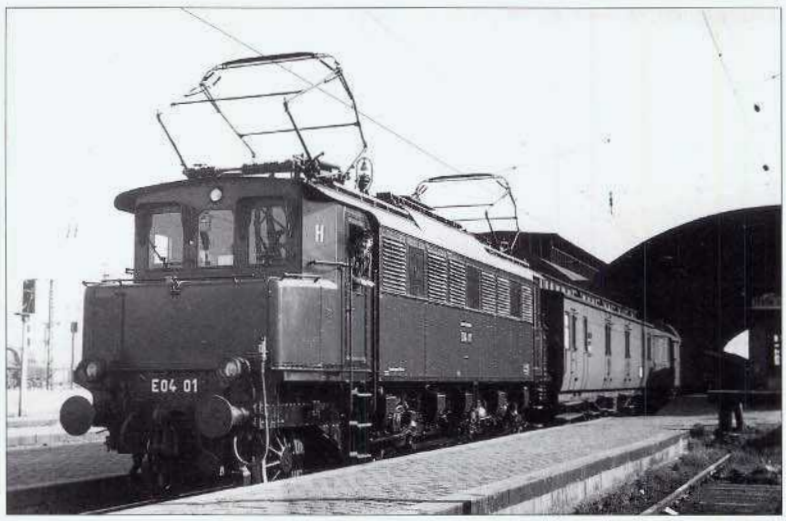
Zählebig: Bald 48 Dienstjahre hatte die 104 018 auf dem Buckel, als sie im Januar 1982 als letzte ihrer Reihe ausgemustert wurde – hier aufgenommen am 2. Februar 1978 vor einem Nahverkehrszug in Münster Hbf. Genau diese Lok stand auch Pate für das neue E 04-Modell von Piko.
Abb.: Ludwig Rotthowe

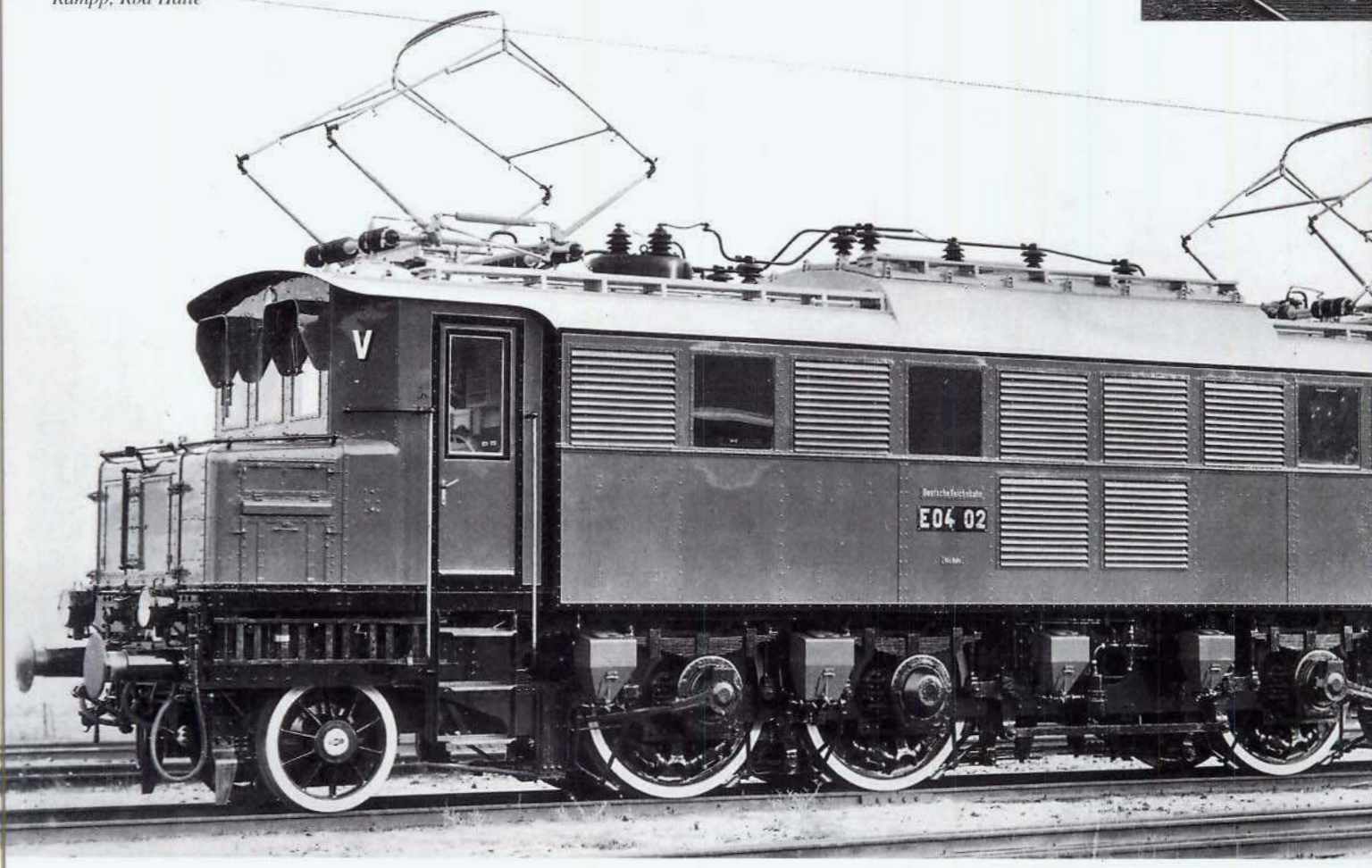
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft war knapp bei Kasse. Also hatte sie 1931 getreu der Devise „Keine Treibachse mehr als nötig" ins Typenprogramm für elektrische Lokomotiven die für den Schnellzugdienst im Flachland völlig ausreichende Bauart 1'Co 1' aufgenommen – zumal sich inzwischen erwiesen hatte, dass die seit 1928 beschafften 1'Do 1'-Maschinen der Baureihe E 17 auf dem mitteldeutschen Netz unterfordert waren.

Doch selbst auf der noch zu elektrifizierenden Strecke Augsburg–Stuttgart wollte die DRG Schnellzuglokomotiven mit nur drei angetriebenen Achsen einsetzen. Das Reichsbahn-Zentralamt (RZA) favorisierte die Bauart 1'Bo1A 1', die später bei Bedarf um einen vierten Treibradsatz zu ergänzen gewesen wäre. Nach eingehenden Untersuchungen entschied die DRG-Hauptverwaltung aber, die zwölf E 17 der RBD Halle nach Süddeutschland zu verlegen und als Ersatz eine 1'Co 1'-Type entwickeln ›

DIE RENNER MIT DER MARKANTEN ACHS-ASYMMETRIE

Von Dezember 1932 bis Sommer 1933 trafen die ersten zehn E 04 beim Bw Leipzig Hbf West für den Einsatz auf mitteldeutschen Strecken ein. Die Aufnahme der E 04 02 zeigt die Lok zum Zeitpunkt der Ablieferung bei der DRG, die Aufnahme der abfahrbereiten E 04 01 mit Personenzug in Halle Hbf entstand am 16. Januar 1957.
Abb.: Werkfoto AEG/Sammlung Rampp, Rbd Halle





zu lassen. Im Jahr 1931 wurden zehn für das mitteldeutsche Netz bestimmte Loks der künftigen Baureihe E 04 bei AEG bestellt. Weitere elf gab die DRG im Jahr 1933 für die Strecke Augsburg–Nürnberg in Auftrag, kurz danach noch einmal zwei für den Einsatz in Süddeutschland, insgesamt also 23 Stück.

Der konstruktiven Durchbildung waren eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, eine Anfahrzugkraft von 18 000 kp und eine Stundenleistung von 700 kW je Achse zugrundegelegt. Um einen schlingerfreien Lauf zu gewährleisten, fasste man die äußeren Treibachsen mit den Laufachsen zum schon bei 1'Do 1'-Lokomotiven bewährten Krauss-Helmholtz-Gestell zusammen. Um die mittlere Treibachse ohne Seitenspiel fest im Rahmen lagern zu können, wurde sie aus der Mitte heraus versetzt und mit geschwächten Spurkränzen versehen. So kam es zur markanten asymmetrischen Achsanordnung der E 04. Radsatzschäden und Speichenrisse gaben jedoch um 1940 Anlass, die mittlere Treibachse einiger Loks nachträglich mit Seitenspiel zu lagern.

Im mechanischen Teil lehnte sich die E 04 an die Konstruktion der E 17 an. Statt des Gitterrahmens erhielt sie aber den in der Herstellung billigeren einfachen Blechrahmen. Für die Kraftübertragung auf die Treibräder wählte AEG den Kleinow-Federtopfantrieb (siehe Kasten), mithin wieder die damals für deutsche Schnellzug-Elektrolokomotiven allgemein bevorzugte und später auch noch bei den E 18 und E 19 verwendete Antriebsart. Zuvor waren schon die E 17 und E 21 damit ausgerüstet worden. Nur bei den langsameren Baureihen, wie E 44, E 93 und E 94, setzte sich in den Dreißigern die moderne Drehgestell-Bauart mit Tatzantrieb durch.

Anders als die E 17 erhielten die E 04 keine Doppelmotoren, sondern pro Treibachse nur noch Einzelmotoren mit beidseitig symmetrisch angeordnetem Zahnradantrieb der Hohlwellen. Bei den nur für 110 km/h zugelassenen Lokomotiven E 04 01 bis 08 betrug das Übersetzungsverhältnis des schräg verzahnten Getriebes 29:99, bei den für 130 km/h zugelassenen E 04 09 bis 23 betrug es 33:97. Im elektrischen Teil unterschieden sich die E 04 und E 17 we-