



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

März

3/1997

DM	11,90
sfr	11,90
S	92,--
Lit	16000,--
hfl	14,30
lfr	256,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Eine Dampflok entsteht	6
Gedanken zu Aufnahmen vom Bau der Baureihe 50	
DB Cargo: Umbruch bei der Güter-Bahn	12
Die Dransfelder Rampe	18
Schiebedienst auf der alten »Hannoverschen Südbahn«	
Schynige Platte-Bahn	22
Vor dem Start in die neue Saison	
Nur eine Nebenbahn:	
Dinkelscherben – Thannhausen	24
Jahresfahrplan 1997/98:	
CISALPINO ab Herbst bis Stuttgart	30
80 Jahre MITROPA	32
Oder: Was die heutige DB AG-Servicetochter zu bieten hat	
Der Eisenbahn-Architekt Karl Cornelius	36
»Hannoveraner« an der Saar:	
Wismar-Typologie	40

Club-Reise!

Am 10. Mai findet eine **EJ-Sonderfahrt** auf Strecken der Teutoburger-Wald-Eisenbahngesellschaft mit von Triebwagen Nr. 3 geführtem GmP statt. Bei mehr als 100 Teilnehmern kommt 50 3655 zum Einsatz. Nähere Informationen auf Seite 113.

Modellbahn-Journal

Reise über den Arlberg	64
Unterwegs auf der Bregenzer Clubanlage	
Neue Bausätze:	
T 3 von Westmodel in H0	70
Unser Zugporträt: Karwendel-Schnellzug	72
17 Ein Bahnbetriebswerk für Europa	76
Eine Minianlage mit Pfiff	80
Unsere N-Einsteigeranlage wird aufgerüstet (8)	84
Ein Sägewerk für jede Epoche	90
Neue Bausätze:	
Fünf ist Trumpf – BEMOs neue V K in H0e	94
Rügen-Lok 99 4633: Lehmanns erster Vierkuppler	
Grand mit Vieren	96
Messe-Magnete	97

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	43
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Übersicht über die Verlags-Neuheiten	52
Typenblatt: Baureihe 42	55
Typenblatt: Baureihe 89⁷⁰⁻⁷⁵	61
Schaufenster der Neuheiten	98
Auto-Neuheiten	100
Modellbahn-Notizen	101
Mini-Markt	102
Bahn-Post	111
EJ-Club: Hopp oder top?	112
Sonderfahrten und Veranstaltungen	114

Titelbild: Wohin fährt die Güter-Bahn? Wir beleuchten den Status quo im Schienengüterverkehr, neue Projekte und die Zukunftschancen von DB Cargo und anderen Unternehmen. Den ersten Teil lesen Sie ab Seite 12. Die Titelaufnahme entstand in München-Riem (16.1.1997). **Abb.: Ch. Kirchner**

Editorial

Keinen guten Start ins Modellbahnjahr 1997 hatten Faschingsbegeisterte, die während der "tollen Tage" versuchten, auch noch den heißesten News aus Nürnberg nachzujagen. Angesichts der minimalen Mitteilsamkeit unserer Modellbahnhersteller dürfte dieses Unterfangen wenig erfolgreich gewesen sein!

Eine wesentlich angenehmere Faschingszeit wird dagegen verlebt haben, wer das Sammeln von Messe-Neuheiten uns überließ. In einwöchiger Wühl- und Sammelarbeit hat unsere Messe-Mannschaft nämlich so gut wie jede der diesjährigen Neuheiten erfaßt. Eine kühne Behauptung? Überzeugen Sie sich selbst in unserem Messe-Journal! Sein Titelblatt haben wir oben abgebildet.

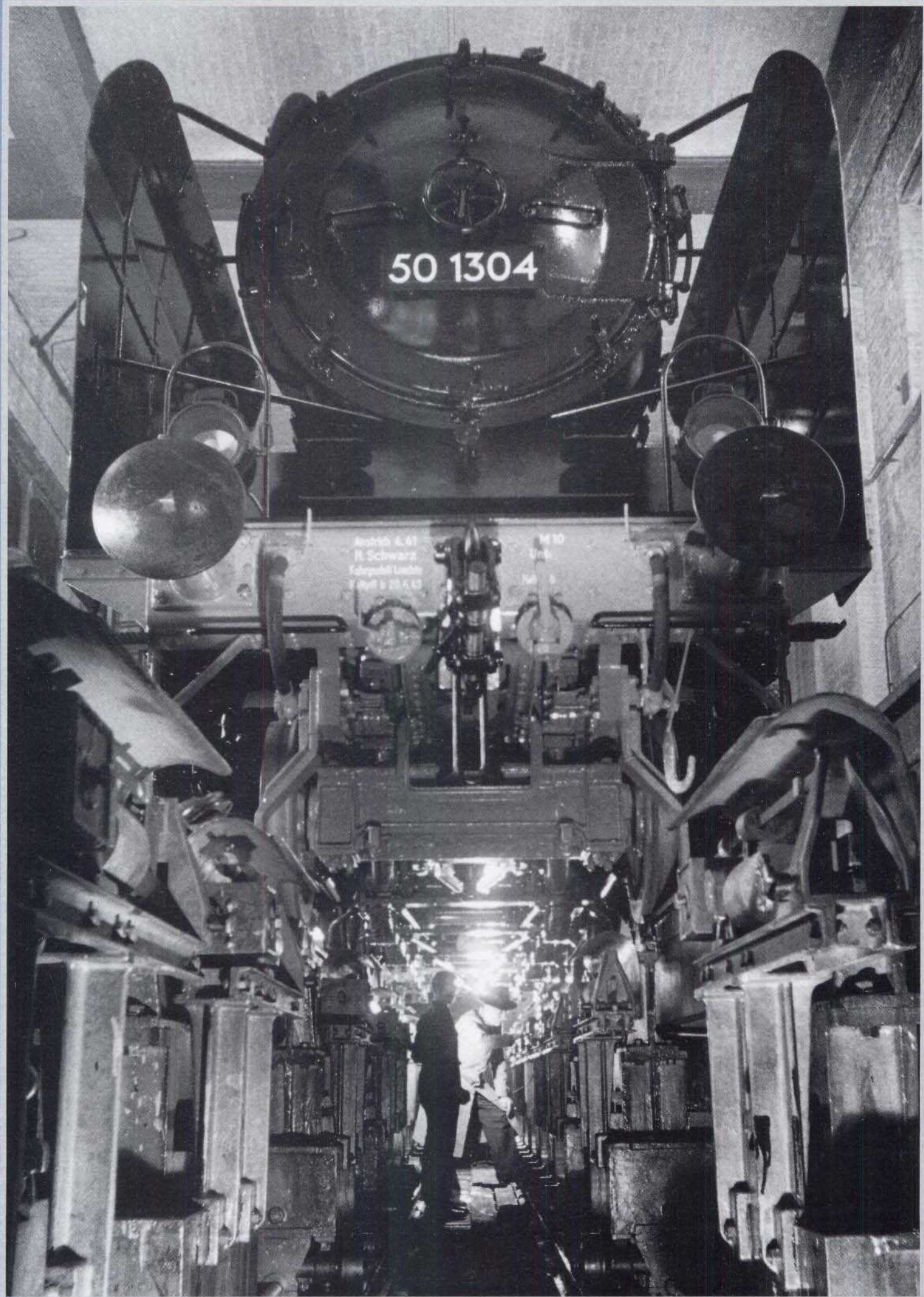
Auf 108 Seiten mit knapp 500 Farbbildern finden Sie alles, was es aus Nürnberg zu berichten gab – und das zum konkurrenzlos günstigen Preis von **DM 14,50**. Mit etwas Glück (und wenn die Post funktioniert) liegt das Messe-Journal bereits am 22. Februar bei Ihrem Modellbahnhändler oder in Ihrem Briefkasten! Am Zeitschriftenkiosk ist es ab 25. Februar zu haben. Für ganz Eilige, die diese paar Tage nicht mehr abwarten wollen, haben wir die wichtigsten Triebfahrzeuge schon einmal in diesem EJ zusammengestellt (S. 97).

Mit einiger Spannung dürfte die Modellbahnindustrie (aber nicht nur sie) in nächster Zeit nach Bonn blicken. Verspricht doch die Steuerreform, ab 1998 den Griff des Fiskus in die Taschen der Bürger etwas zu lockern. Geringere Steuerlast aber bedeutet mehr Rest-Geld fürs Hobby – für ein Hobby, wohlgemerkt, das in seiner ganz überwiegenden Masse Arbeitsplätze in Deutschland und seinen Nachbarländern erhält und manchmal auch noch schafft!

Nach Bonn blicken derzeit auch alle, die sich in der einen oder anderen Weise mit dem Thema "Transrapid" beschäftigen. Offenbar ist nun auch im Verkehrsministerium bekannt geworden, daß die Zeit der unbegrenzten Geldmittel vorbei ist. Prompt hat Ressortchef Matthias Wissmann dem verkehrspolitisch dubiosen Prestigeprojekt das Etikett "Unverzichtbar" entzogen. Nun soll sich die Industrie, auch die ausländische, stärker engagieren – nur zu Recht, denn etwaige Gewinne aus Aufträgen des Superflitzers flößen ja ausschließlich in ihre Taschen. Mit den eingesparten Steuermilliarden ließe sich so manche bestehende Bahnstrecke attraktiv ausbauen und mit modernsten Schienenfahrzeugen bestücken. Verkehrs-, wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch wäre dies wohl die bessere Lösung.

Ihre EJ-Redaktion





50 1304

Ausdrück 4. 61
H. Schwarz
Fahrgast-Lichte
Fahrt 1. 20. 6. 63

M 10
Vine
Halt 6

Eine Dampflokomotive entsteht

VON
MANFRED WEISBROD
MIT BILDERN DER
AGENTUR DR. WOLFF & TRITSCHLER

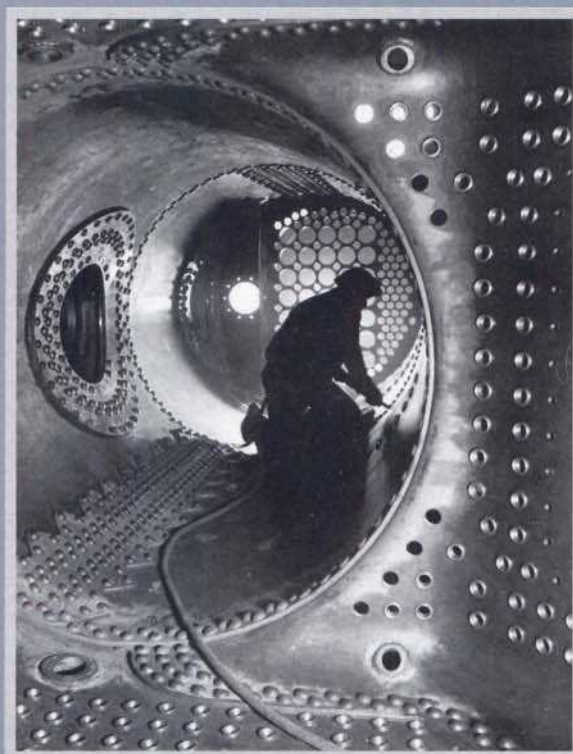
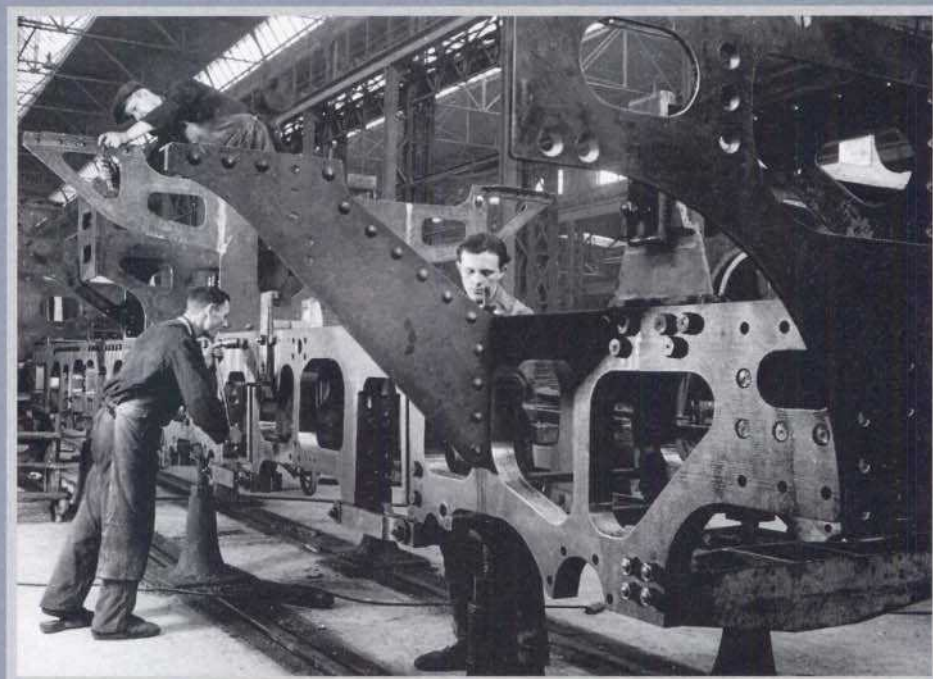
Gedanken zu Aufnahmen vom Bau der Baureihe 50

Fotos, wie die aus dem Archiv von Dr. Wolff & Tritschler, sind heute nicht mehr machbar, denn Dampflokomotiven werden in Deutschland seit mehr als 35 Jahren nicht mehr neu gebaut. Wer da jedoch meint, eine Dampflokomotive sei – verglichen mit einer modernen Elektro- oder Diesellokomotive – eine einfache Konstruktion, unterschätzt das sicher.

Wohl konnten die Konstrukteure des Vereinheitlichungsbüros oder einer Lokomotivfabrik in wenigen Tagen die Typenskizze einer neuen Lokomotive auf das Reißbrett zaubern, die die vom Besteller geforderten Parameter aufwies. Und die Eisenbahnfreunde stehen heute mit Fotoapparat oder Videokamera an der Strecke, wenn mal wieder eine museale Lokomotive – zum Beispiel der Baureihe 50 – zum Leben erweckt worden ist. Doch wer von diesen hat je den riesigen Stapel an Zeichnungen gesehen, die erarbeitet werden mußten, ehe mit dem Bau der Dampflokomotive begonnen werden konnte?

Viele Hunderte Blatt Transparentpapier mußten im Konstruktionsbüro der Firma, die mit der Urheberschaft einer Baureihe betraut worden war, gezeichnet und fein säuberlich mit "Gänsegurgel" umrandelt werden (damit sie nicht einrissen), ehe die Produktion wußte, was sie zu tun hat. Die Zeichnungen mußten vervielfältigt und an die Firmen verschickt werden, die ebenfalls mit dem Bau der Lokomotive beauftragt worden waren.

Die von der DRG eingeführte Normung und der Austauschbau, eine im Lokomotivbau einmalige und grandiose Leistung, ersparte natürlich die nochmalige Konstruktion von Doppelverbund-Luftpumpe, Kolbenspeisepumpe oder Oberflächenvorwärmer, von Kreuzkopf oder Kolbenschieber. Sie garantierte aber, daß im Ausbesserungswerk der Kessel der Lokomotive des Herstellers A auf das Fahrwerk des Herstellers B ohne Anpaßarbeiten gesetzt werden konnte. Und der Rahmen der Lokomotive des Herstellers C hatte die für das Anschrauben des Zylinders erforderlichen 22 Bohrungen im Barrenrahmen exakt an der Stelle, wo sie auch der Rahmen des Herstellers D aufwies.

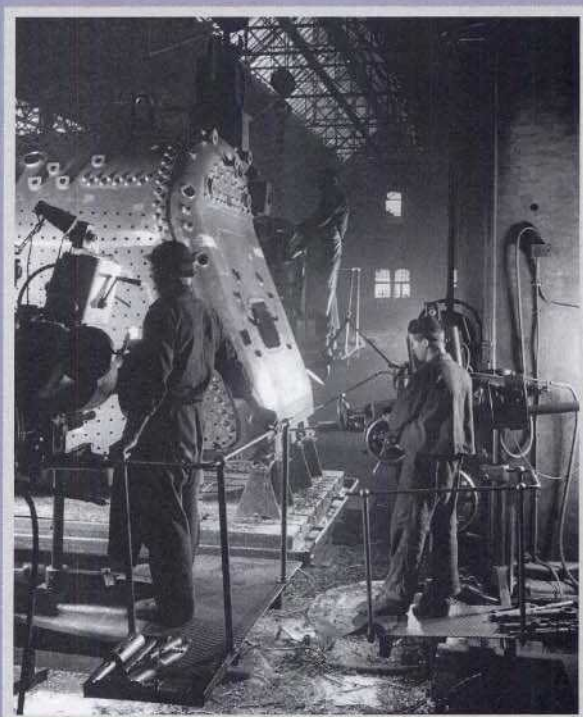


Bilddokumente vom Bau der Baureihe 50 bei der Berliner Maschinenbau-AG in Wildau:

An den Barrenrahmen werden Pumpenträger und Konsolen, die das Führerhaus tragen, montiert (oben). – Die Aufnahme vom Nachstemmen der Nieten im Kessel (links) verdeutlicht dessen Dimension. – Auf der Lokomotivwaage (linke Seite): die im April 1941 fertiggestellte Maschine 50 1304.



Aus dem gewaltigen Rohling entstehen drei Rahmenwagen (Mitte). – Bei den Schweißarbeiten am Rahmen eines 50er-Tenders 2'2' T 26 sind dessen Drehgestellhalter gut zu erkennen (oben). – Nach dem Einbau der Feuerbüchse werden Stehbolzenlöcher in den Kessel gebohrt (rechts). – Ein bereits mit Aschkasten versehener Kessel wird zum Fahrgestell transportiert (rechte Seite oben; im Vordergrund eine Radsatzgruppe.) – Erstes Anheizen und Funktionsprüfung der 50 1305 in der Heizhalle.



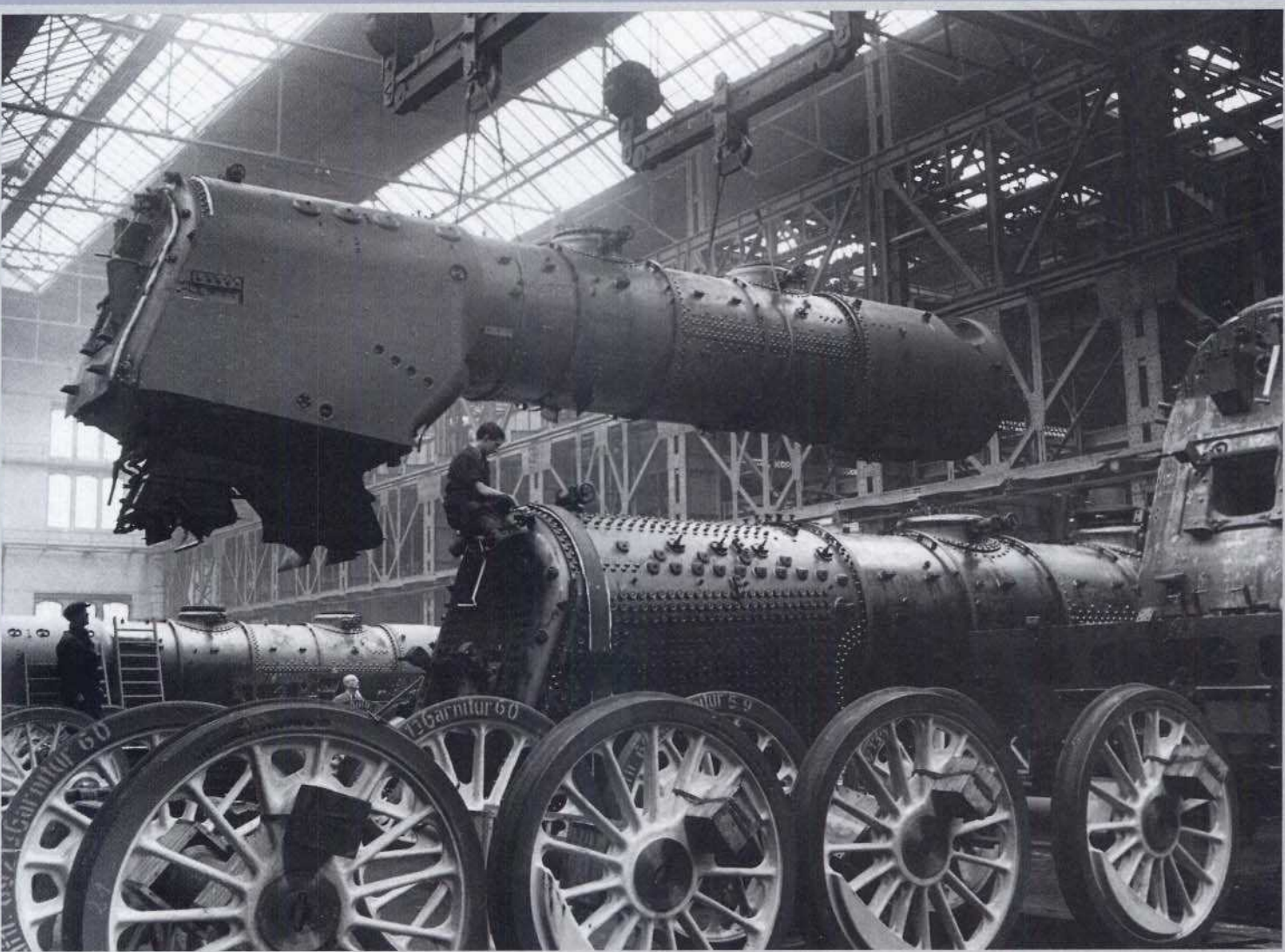
Die Dampfzylinder bestehen aus Grauguß und sind wegen ihrer Größe und ihrer unterschiedlichen Wanddicken teure und komplizierte Gußteile. Zwillingslokomotiven kommen gewöhnlich mit einem Zylindermodell für beide Seiten aus. Die angelieferten Gußrohlinge müssen auf dem Zylinderbohrwerk und dem Schieberbohrwerk bearbeitet werden. Die Aufnahmen dieses Beitrags zeigen, daß an den eigentlichen Dampfzylinder Schiebergehäuse und Ausströmkasten angegossen sind. Schieber- und Zylinderwandungen sind möglichst dick ausgeführt, damit sie mehrmals ausgebohrt werden können und eine lange Lebensdauer haben, ehe das Werkgrenzmaß erreicht ist. Der Barrenrahmen, an dem gerade der Pumpenträger und die Konsolen montiert werden, die das Führerhaus tragen, ist noch Friedensproduktion. Die Wangen sind gehobelt, die Aussparungen sauber ausgefräst. Bei Barrenrahmen, die man in der Kriegsproduktion noch verwendet hat, entstanden die Ausschnitte durch Brennschneiden.

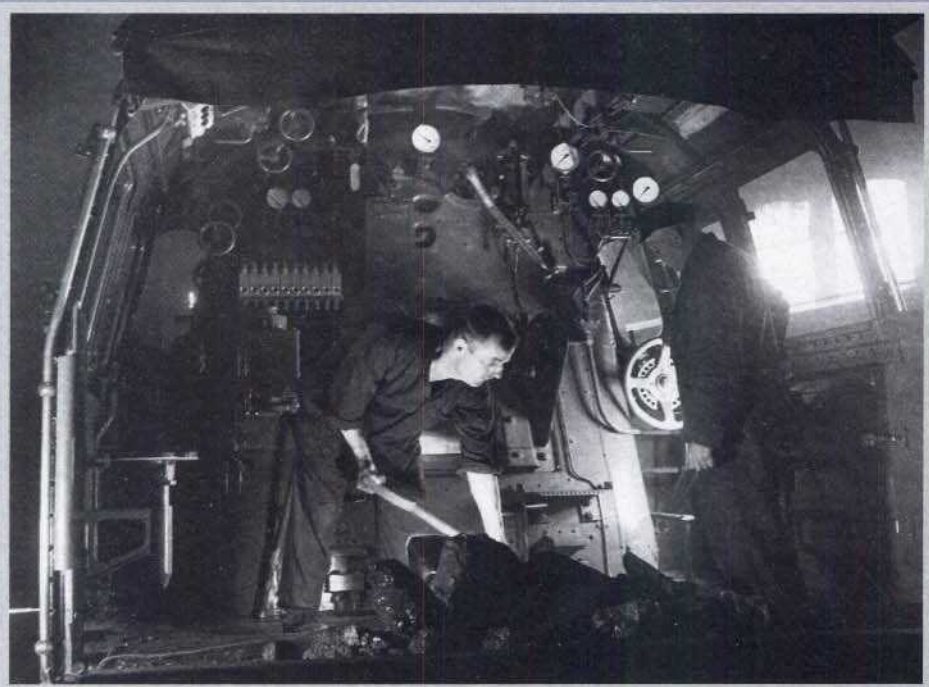
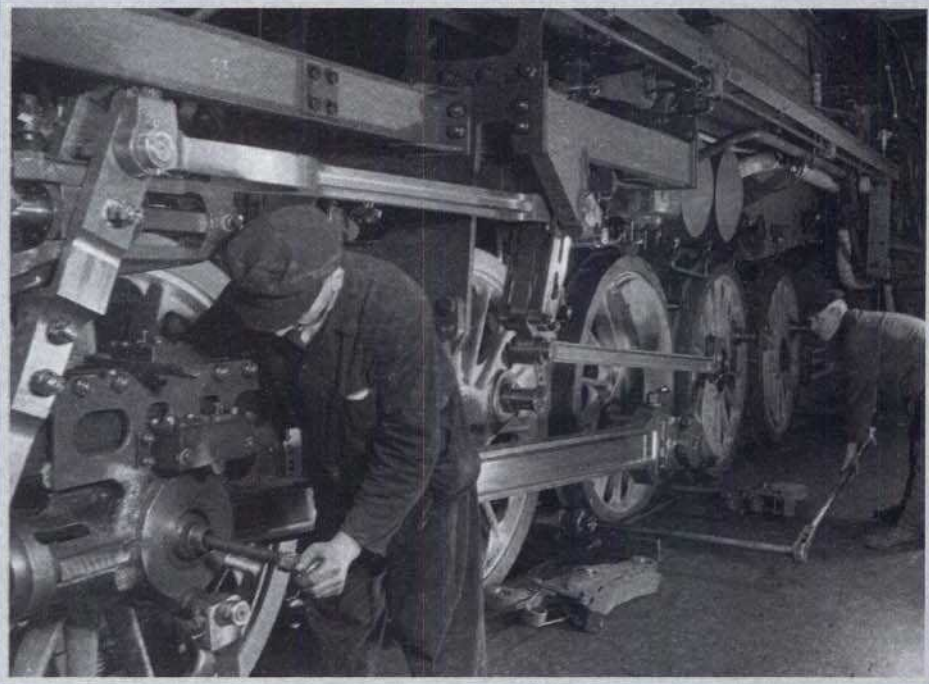
Mit der Einführung des Barrenrahmens investierten die Lokomotivbauanstalten in Rahmenfräsmaschinen und waren nun sehr ungehalten, daß die Kriegslokomotiven Blechrahmen erhalten sollten, die die Fräsmaschinen überflüssig machten. Ein Barrenrahmen war ein filigranes und hochempfindliches Bauteil. Es durfte, wenn kein Kessel aufgesetzt war, nur mit geschlossenen Achsgabelstegen bewegt werden, um Verbiegungen zu vermeiden.

Lokomotivfabriken wie Ausbesserungswerke haben verschiedene Technologien des Durchlaufs einer zu bauenden oder aufzuarbeitenden Lokomotive. Manche Werke haben Querstände mit einer Schiebebühne im Mittelgang, manche haben Querstände, bei denen die Bauteile mit einer Kranbahn über die Stände transportiert werden; wieder andere haben Längsstände, für die ebenfalls eine Kranbahn erforderlich ist. Auf unseren Bildern wird ein teilverkleideter Kessel, an den bereits der Aschkasten angebaut ist, zum Rahmen befördert. Die Radsatzgruppe im Vordergrund hat schützende Holzkästen vor den Treib- und Kuppelzapfen. Diese sind, um minimale Reibungswerte zu erzielen, geschliffen und poliert und sollen keinesfalls einen Kratzer erhalten.

Die Dimensionen eines Lokomotivkessels veranschaulicht erst der Blick ins Innere, wenn Menschen darin arbeiten. Der Blick in die Rauchkammer zeigt die vordere Rohrwand und den Dampfsammelkasten. Aus den beiden oberen kreisrunden Anschlüssen werden die Einströmröhre aus dem Heißdampfteil des Sammelkastens kommen und durch die ausgebrannten Löcher im unteren Teil des Rauchkammermantels zu den Zylindern führen. Unterhalb der beiden Anschlußstutzen werden die Überhitzerrohre montiert, die dann in die großen Bohrungen (die Rauchrohre) der Rohrwand eintauchen.

Die Kessel der Baureihe 50 waren noch genietet. Ein Kesselschuß bestand aus zwei Halbzylindern, die durch Doppellaschen-





Blick in den noch metallisch blanken und frisch grau lackiert glänzenden Führerstand der 50 1305 beim ersten Anheizen (Mitte). – Eindrehen der Räder und Auflegen von Kuppel- und Treibstangen bei der Endmontage (oben). – Die ersten Meter unter Dampf (rechte Seite): Auf dem Werksgleis der BMAG fährt 50 1303 erstmals mit eigener Kraft. Im Hintergrund der Haltepunkt Wildau der Berlin-Görlitzer Bahn.

nietung verbunden waren. Ein Blick aus der Feuerbüchse in den Langkessel zeigt auch, wie aufwendig der Domhalsuntersatz für den Dampfdom eingietet werden mußte, um den 16 bar Kesseldruck standzuhalten. Nieten und das dampfdichte Nachstemmen der Nieten im Kessel waren die unangenehmsten Arbeiten in der Kesselschmiede, weil die Niethämmer vor allem im Kessellinneren einen wahnsinnigen

Lärm erzeugten. Und Schwerhörigkeit war bei Kesselschmieden durchaus eine Berufskrankheit. Das Einachsen der Lokomotive war in der Lokomotivfabrik wie auch im Ausbesserungswerk ein Arbeitsgang, der absolute Präzisionsarbeit von allen Beteiligten erforderte. Zunächst wurde der Kessel auf den Rahmen gesetzt, weil zum Einachsen die Achsgabelstege geöffnet werden müs-

sen, der Rahmen aber ohne Kessel mit geöffneten Achsgabelstegen nicht bewegt werden darf. Je nachdem, ob das Einachsen im Hubstand erfolgte oder Kessel und Rahmen über die Kranbahn heranschwebten, mußte die Radsatzgruppe millimetergenau ausgerichtet werden. Das Achsstichmaß mußte stimmen, Treib- und Kuppelzapfen mußten exakt den gleichen Stand haben, der Drehzapfen des Krauss-Helmholtz-Lenkgestells mußte seine Bohrung finden, denn Korrekturen waren während der Einachsephase nur in minimalen Toleranzen möglich. Erst nach dem Einachsen konnte der Anbau der Bremse, des Ausgleichs und der Stangen erfolgen.

Bis die Lok die ersten Auspuffschläge ertönen ließ, war es aber noch ein weiter Weg. Die Steuerung mußte einreguliert werden, mit eigenem Dampf wurden verbliebene Bohrspäne aus dem Zylinder und den Schiebergehäusen geblasen, und eine Dichtigkeitsprobe war erforderlich. Die Dampfverteilung in den Zylindern wurde durch Indizieren ermittelt, die Luftpumpe und die Speisepumpen mußten ihre Funktionstüchtigkeit nachweisen, und die Bremse hatte zu funktionieren, ehe an eine Werksprobe-fahrt gedacht werden konnte. Nicht zu vergessen: Die Kesselsicherheitsventile, die "Ackermänner", mußten auf den zulässigen Betriebsdruck eingestellt sein.

Die Baureihe 50 war in ihrer Konstruktion und in der Friedensausführung eine vollwertige Einheitslokomotive, die sich nahtlos in das bisherige Programm einfügte. Die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums hatten in ihrem Auftrag an das Reichsbahn-Zentralamt als Ersatz für die pr. G 10 eine Lokomotive gefordert, die möglichst einfach gebaut und gegen weniger pflegliche Behandlung im Betrieb möglichst unempfindlich sein sollte.

Kein Wunder, daß Friedrich Witte auf der 29. Beratung des Lokomotiv-Ausschusses am 16. und 17. Dezember 1937 in Ulm bei der Vorstellung der Entwürfe zur Ersatz-G 10 ins Grübeln kam: "Die Forderung nach möglicher Einfachheit läßt einerseits immer wieder den Eindruck erwecken, als ob das bisher durchgeführte Bauprogramm vielleicht unnötige Dinge auf die Maschine bringt, die nun entfallen sollen. Ohne eine grundlegende Aufgabe der bisherigen Bauform läßt sich aber eine Vereinfachung nicht durchführen, es sei denn auf Kosten der Leistungsausbeute, der Wirtschaftlichkeit und unter Beiseitstellung wichtiger Erkenntnisse des technischen Fortschritts... Die geforderte Leistungsfähigkeit schließt in gewissem Sinne die weiterhin geforderte Einfachheit aus."

Friedrich Witte konnte freilich noch nicht ahnen, wie einfach man fünf Jahre später Lokomotiven der Baureihe 50 unter Federführung des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge beim Ministerium für Bewaffnung und Munition bauen konnte. Doch das waren keine Einheitslokomotiven mehr mit einer Nutzungsdauer von mindestens 25 Jahren, sondern Lokomotiven für einen wahnsinnigen "Blitzkrieg" ...





DB Cargo:

Umbruch bei der Güter-Bahn