



Eisenbahn **Journal** November

JOURNAL

30

11/1998

DM 14,50
sfr 14,50
S 116,-
hfl 18,-
lfr 354,-
Lit 19000,-

Jahre Haus Merker

Eisenbahn JOURNAL - November



18 201 - Vorbild und Modell



4 390753 914508

11

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Eine Lokomotivlegende	6
Vorbild und Modell der 18 201	
Die Bahn in Berlin:	
Bahnstadt der Zukunft	14
Elektrolokomotiven von Siemens / Krauss-Maffei:	
Die Euro-Lok	18
Nur eine Nebenbahn:	
Naila – Schwarzenbach	26
Strom aus der Steckdose	30
Vorbild und Modell des Akkutriebwagens ETA 150	
Noch ein Jubiläum einer Schweizer Meterspurstrecke:	
Die Centovalli-Bahn	36
Die Zukunft unserer Dampfloks-Typenblätter	40
30 Jahre Haus Merker	54

Modellbahn-Journal

Bügel auf!	72
Elektrotraktion bei der DRG in 1:87	
Kaisers Flora	78
Die perfekte Nachbildung der Pflanzenwelt	
Neue Bausätze:	
Preußische T 8 in H0 von Westmodel	82
47 Dampf und Diesel in Thüringen	84
Es war einmal in der DDR ...	88
Die AG Neupetershain und ihr H0-Bahnbetriebswerk	
Zimmeranlage Dörröhrsdorf	92
TT-Anlagenvorschlag mit Keilbahnhof	
Digi-Tips:	
Wir wollen alles!	94
Neue Bausätze:	
Pwg Pr 14 in H0 von Weinert	95
48 Aus der Not geboren ...	96
Impressionen von der Chatham Show:	
Ste Emilie	98
Güterwagen patinieren:	
Sauber ist häßlich	100
Gebäudeselbstbau mit Papier und Pappe:	
... zum Beispiel ein Bahnwärterhaus	104
Kopfsteinpflaster	106
Selbstgeschaffen mit Stempeltechnik	
Elsässer Kleinodien	108
H0-Modell eines Elsässer Bauernhofes	
10-Tonnen-Kühlwagen von Sachsenmodelle:	
Die Paten	110

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	46
Schaufenster der Neuheiten	66
Auto-Neuheiten	70
Modellbahn-Notizen	70
Mini-Markt	112
Unsere Neuheitenschau	124
Neue Bücher und Kalender	133
Fachhändler-Adressen	134
Impressum	136
Bahn-Post	137
Sonderfahrten und Veranstaltungen	138

Titelbild: Eine Lokomotivlegende als zweifacher „Titelstar“ unserer Geburtstags-Ausgabe: Alles übers Vorbild und das neue Roco-Modell der 18 201 auf den Seiten 6 bis 13.
Abb.: M. Weisbrod (großes Bild), Roco-Werkaufnahme

Editorial

30 Jahre Haus Merker – ein Grund zum Feiern, ein Grund zum Rückblick, aber auch ein Grund, nach vorne zu schauen! Sicher werden sich einige Leser an die Geburtsstunde unseres Hauses erinnern. Über dieses Ereignis und die ersten Schritte und Episoden des jungen Unternehmens berichtet Hermann Merker ab Seite 54.

Doch so ein Geburtstag ist auch Anlaß zu fragen, was in den nächsten 30 Jahren sein kann und sein wird. Selbst wenn niemand so genau voraussehen kann, wohin sich die Modellbahn-Industrie im allgemeinen und die Zeitschriftenbranche im besonderen entwickeln wird – eines ist sicher: Um die neuen Entwicklungen der multimedialen Welt kommen auch wir nicht herum!

Also alles neu? Sicher nicht! Auch in den nächsten Jahren werden hochwertige Zeitschriften wie unser Eisenbahn-Journal mit exzellenten Abbildungen, wie sie so schnell von keinem Computerbildschirm wiedergegeben werden können, ihren festen Platz in der Leseecke der Eisenbahnfreunde haben. Es geht doch nichts über das unbeschwertere Blättern während einer morgendlichen Tasse Kaffee oder vor dem Zubettgehen!

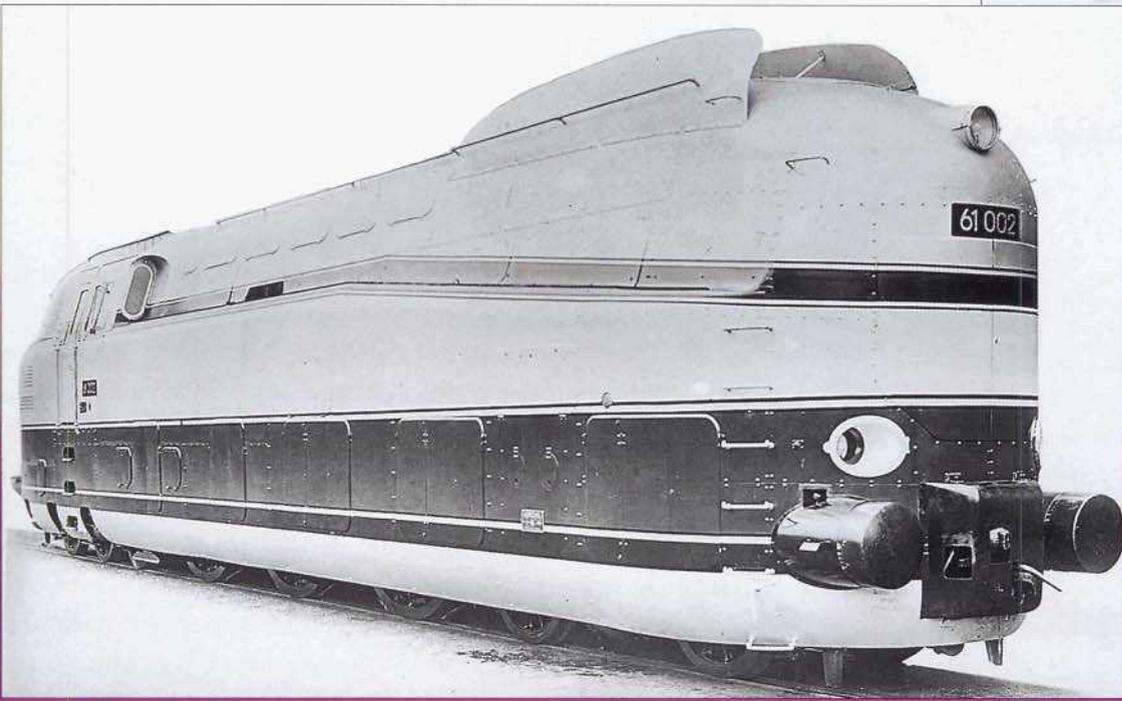
Also alles beim alten? Sicher auch nicht! Die neuen elektronischen Medien bieten die Möglichkeit, neben „stehenden“ Bildern und Plänen bewegte Bilder anzusehen, Dampfloksgeräusche anzuhören oder interaktiven Umgang zu pflegen. Dabei sind die Möglichkeiten bei weitem noch nicht ausgeschöpft, und die heutigen ABC-Schützen gehen damit genauso selbstverständlich um wie unsere Väter mit einem Videorecorder.

Wir vom Eisenbahn-Journal wollen uns dieser Entwicklung nicht verschließen, sondern vorn mit dabei sein. Deshalb sind wir schon eine ganze Weile im Internet präsent, und deshalb haben wir uns dazu entschlossen, dieser Geburtstags-Ausgabe eine CD-Rom beizugeben, auf der die neuen Möglichkeiten schon mal zu erleben sind: Lassen Sie sich begeistern von Videosequenzen, Dampfloksound, einem Lokpuzzle oder Gleisplänen zum Vergrößern!

Auch wenn einige Leser über die silberne Scheibe den Kopf schütteln werden: Modellbahner-Nachwuchs fasziniert man wohl eher damit als mit den ewig-sentimentalen Erinnerungen an eine Eisenbahnwelt, die sie nie erlebt haben. In Zukunft präsentieren wir Ihnen ein fitgemachtes Eisenbahn-Journal, das sich in Inhalt, Qualität und Aufmachung nach vorn entwickelt hat – diesmal übrigens mit 140 Seiten! Unsere Stammler werden hier ebenso wie neue Leser interessante und spannenden Lesestoff finden.

Gelegentlich werden wir auch der neuen Technik huldigen und Sie mit einer neuen Internet-Präsentation oder einer CD-Rom überraschen. Die Eisenbahn-Journal-Redaktion ist fit für die Zukunft und gratuliert auf diese Weise dem Haus Merker zu seinem 30. Geburtstag!

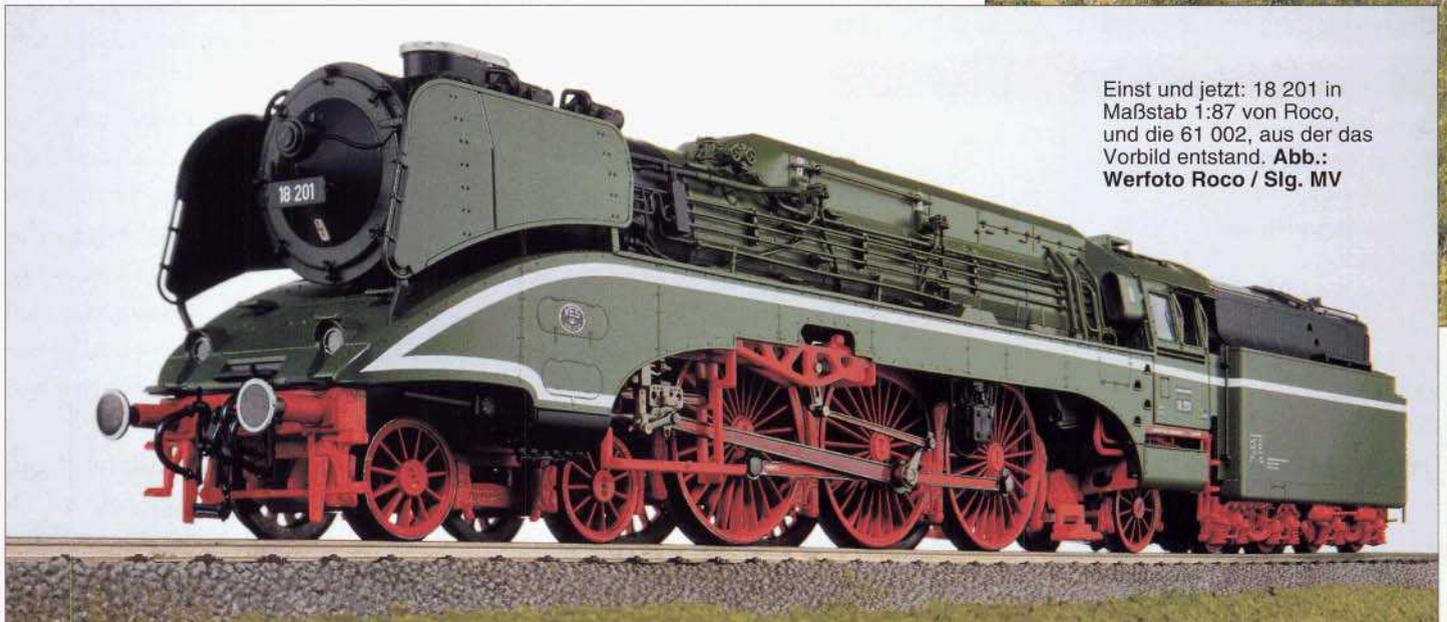
Ingo Neidhardt



Eine Lokomotivlegende

Es war schon ein mutiger und bemerkenswerter Entschluß der Firma Roco, die 18 201 als Modell zu bringen. Das ist keine Massenware wie die Baureihe 01 oder 50, von der man sich vielleicht fünf Stück in den Lokschuppen stellt; man kann nicht mit zwei Maschinen Vorspann fahren, kann auch nicht eine als Zug-, die andere als Schublok einsetzen. Es ist ein Unikat der Deutschen Reichsbahn, aber so bekannt und berühmt, auch über die Grenzen der DR hinaus, daß sich Rocos Entscheidung sicherlich rechnen wird. Im folgenden sollen die wichtigsten Etappen der Geschichte der 18 201 (im EDV-Nummernplan hieß sie 02 0201-0) nachgezeichnet werden.

02-Sonderfahrten waren Mitte der achtziger Jahre ständig gut besuchte Veranstaltungen – hier ist einer der vielen Fotohalte gezeigt.
Abb.: J. Nelkenbrecher



Einst und jetzt: 18 201 in Maßstab 1:87 von Roco, und die 61 002, aus der das Vorbild entstand. Abb.: Werfoto Roco / Sig. MV

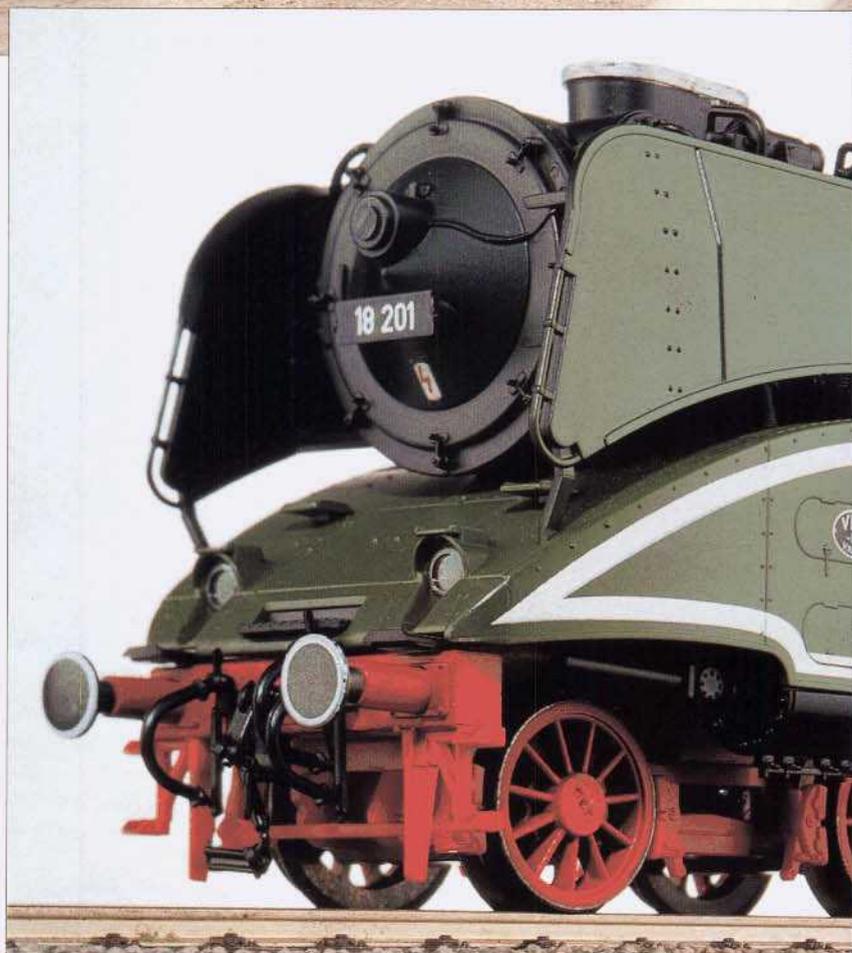


Zum Schnellverkehrskonzept der DRG Anfang der dreißiger Jahre, das dem Kraftverkehr entgegengesetzt wurde, gehörten nicht nur die Schnelltriebwagen wie der *Fliegende Hamburger* und seine Folgebauarten, sondern auch die stromlinienverkleideten Dampflokomotiven der Baureihen 03, 05 und 61. Für den Schnellverkehr zwischen Dresden

und Berlin entstand bei den Firmen Henschel und Wegmann eine aerodynamisch und farblich abgestimmte Komposition von Lokomotive und Reisezugwagen – der Henschel-Wegmann-Zug. Zuglok war die Tenderlokomotive 61 001, eine 2'C 2' h2t. Die Kombination ging im Mai 1936 in Dienst und bewältigte die Strecke zwischen Dresden Hbf und Berlin Ahb in 100 bis 102

Minuten. Als Hauptmangel der für 175 km/h zugelassenen Lokomotive erwiesen sich die mit 17 m³ Wasser und 5 t Kohle zu knappen Vorräte, denn bei längeren Fahrzeiten als den geplanten wurde das Wasser knapp.

Bei Fristuntersuchungen oder planmäßigen und außerplanmäßigen Schadgruppen hatte man für den Zug keine gleich-



Während einer Sonderfahrt hat die berühmte Schnellfahrlok in Blankenheim Station gemacht. Am Bahnsteig warten die Fotofreunde auf eine geplante Scheineinfahrt. Wie man sieht, ist die Lok auch für „Außenstehende“ durchaus bewunderungswürdig.

Abb.: J. Nelkenbrecher

Weil die Lokomotive noch Rostfeuerung besitzt, ist die Aufnahme in die Zeit zwischen 1961 und 1967 zu datieren. Die abgebauten Front- und Seitenschürzen gestatten den Blick auf das imposante Lauf- und Triebwerk.

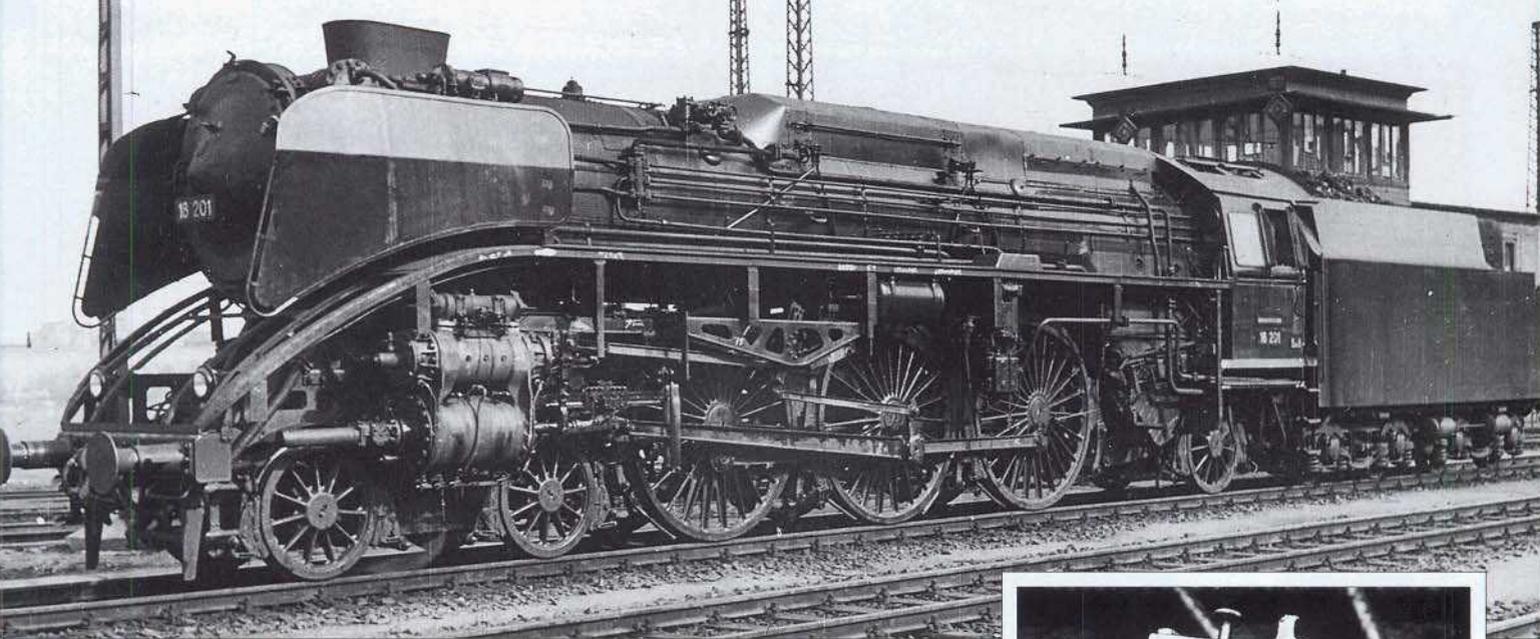
Abb.: Sammlung Weisbrod

18 201 im Maßstab 1:87 von Roco

Modelleisenbahner und Fachjournalisten haben sich Gedanken gemacht, mit welchem Dampflokomodell Roco zur 96er Spielwarenmesse anreisen würde. Scheinbar war der Markt gesättigt; eine tolle „Siebz'ga“ stünde noch aus, und an den DR-Neubau-

Rechts Mitte: Das linke hintere Kuppelstangenlager verrät Herkunft und Baujahr: 61 002 L 1938. **Abb.: M. Weisbrod**

Wer hätte das gedacht, daß es die „Grüne“ einmal im Modell geben würde? Die Frontansicht der neuen Roco-Dampflokom zeigt alle Details des Originals, selbst das Stromkabel zum Spitzensignal ist erhaben vorhanden. **Alle Modellabb.: Werkfoto Roco**



schnelle Ersatzlokomotive. Dresden setzte zunächst die Baureihe 18^o, später die Baureihe 01, Berlin die Baureihen 01 oder 03 ein. So beauftragte die DRG Henschel & Sohn, eine zweite Lokomotive für den Henschel-Wegmann-Zug zu bauen, vor allem mit größeren Vorräten, aber auch mit einem besser ausgeglichenen Dreizylinder-Triebwerk. Die als 61 002 eingenummerte Lokomotive (Henschel 1939/23 515) ist am 12. Juni 1939 abgenommen worden, besaß 21 m³ Wasser- und 6 t Kohlevorrat, nahezu den gleichen Kessel wie die 61 001, aber ein Dreizylinder-Triebwerk mit 3x 390 mm Zylinderdurchmesser und 660 mm Kolbenhub.

Vor dem Henschel-Wegmann-Zug ist sie nicht mehr zum Einsatz gekommen, weil die Maschine erst 1941 im Bw Dresden Altstadt eintraf, der Schnellverkehr mit Ablauf des Sommerfahrplanes 1939 kriegsbedingt beendet und der Henschel-Wegmann-Zug seit Mitte 1940 Lazarettzug an der Westfront war.

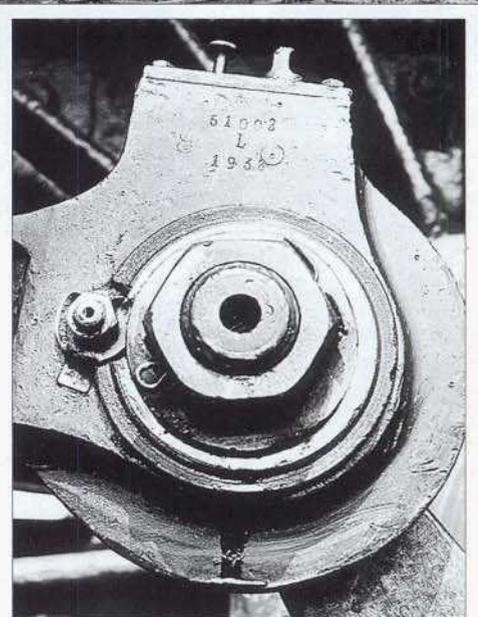
Von der 61 002 zur 18 201

Für den Schnellläufer mit 175 km/h Höchstgeschwindigkeit hatte das Bw Dresden A natürlich keine zweckentsprechende Ver-

wendung. Bis Kriegsende gab es Gelegenheitsleistungen und Abstellzeiten. Da die Lok bei den Bombenangriffen im Februar und April 1945 außerhalb Dresdens abgestellt war, entging sie der Vernichtung, kam im Oktober 1947 zum Bw Schlesischer Bf nach Berlin, ab Februar 1951 zum Bw Blüchtersberg und fiel nur durch ihre geringen Laufleistungen und ihre hohen Instandhaltungskosten auf.

In Lichtenberg stand sie als Regierungszuglok Verkehrsminister Erwin Kramer zur Verfügung, der damit jedoch wenig Freude hatte. Das Bw Berlin Osb setzte die Lok 1954 im Schnellverkehr zwischen Berlin und Leipzig ein, doch hohe Instandhaltungskosten und lange Ausfallzeiten führten zur Abstellung. Max Baumberg, seinerzeit Chef der Fahrzeug-Versuchsanstalt (FVA) Halle interessierte sich für die Lokomotive, hatte er doch bereits 1954, als Erwin Kramer vor Halle mit der Lok liegengeblieben war, erste Gedanken über den Umbau zur Schnellfahr- und Bremslokomotive geäußert.

Die Lokomotive kam im April 1958 zur FVA Halle, und unter Baumbergs Federführung entstanden von Wilhelm Scheunemann und Horst Behr Zeichnungen für eine 2'C 1' h3-Schnellfahrlokomotive.



Umbau der 61 002 zur 18 201 im Raw Meiningen

Da gab es noch die 1951 von der LOWA entwickelte H 45 024 mit La-Mont-Kessel, die nie betriebsreife erreichte und seit Jahren abgestellt herumstand. Als der Leiter des Institutes für Schienenfahrzeuge (IfS), Johannes Töpelmann, sich 1958 nochmals an diese Lokomotive erinnerte und sie der FVA Halle anbot, ließ man ihn wissen, daß

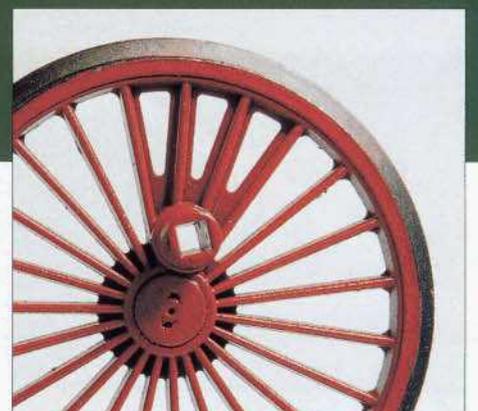
maschinen wird man sich wohl nicht die Finger verbrennen. Falsch gedacht, Roco hat es gewagt und die legendäre Schnellfahrlok der DR ins Modell umgesetzt. Ein recht weit fortgeschrittenes Handmuster stand zwei Jahre später in der Nürnberger Neuheitenvitrine.

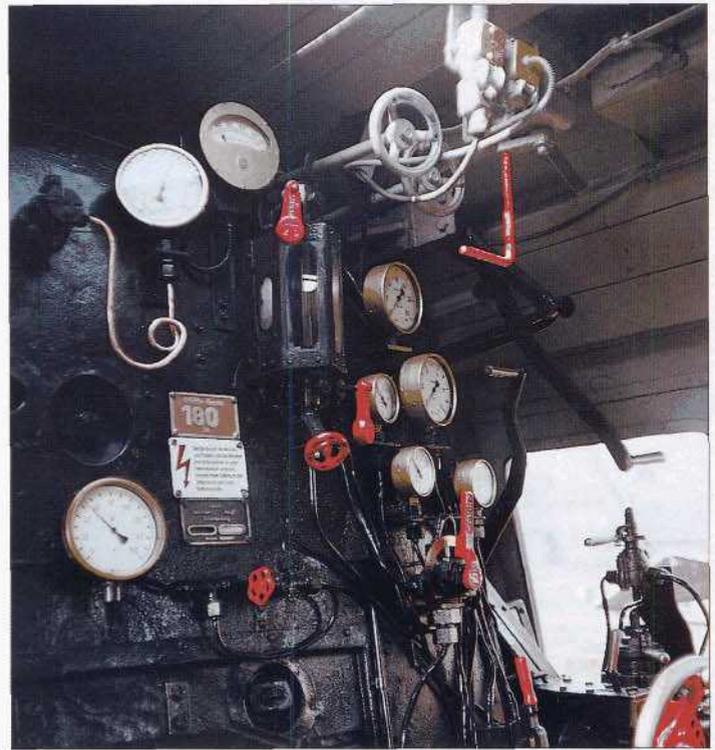
Eine wichtige Neuerung verbirgt sich im Fahrwerk: Zum ersten Mal wird eine Roco-Dampflok Metallradsätze aufweisen. Speichen, Schwimmhäute und Unterreifen sind exzellent herausgearbeitet worden. Lauf- und Schleppachse stehen dem nicht nach. Mit den beim Original 2300 mm großen

Ein Rad aus der ersten Abgußserie, noch gibt's Änderungen an den Zentrierbuchsen.



Die Beschriftung der Vorbildmaschine an der Lokführerseite. Alle Angaben sind lupenrein auf der Modellok wiederzufinden, nur die Datierung ist anders.
Abb.: M. Weisbrod





Heizerseite und Lokführerplatz.

man an der La-Mont-Lokomotive kein Interesse habe, wohl aber an Teilen davon für den Umbau der 61 002.

Die VVB Schienenfahrzeuge (Nachfolgerin der LOWA) hat die H 45 024 kostenlos der Reichsbahn übergeben, so daß beide Fahrzeuge (61 002 und H 45) der FVA Halle zur Entnahme der Abmaße für die Konstruktion zur Verfügung standen und im Juni 1960 ins Raw Meiningen überführt werden konnten. Die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) hatte am 4. März 1959 mit der Verfügung MfV-HvM M II die Genehmigung für den Umbau der 18 201 erteilt. Den neuen Kessel vom Typ 39 E, ein vollständig geschweißter Kessel mit Verbrennungskammer, den auch die Baureihen 03¹⁰, 39 und 41 bei der Rekonstruktion erhielten, fertigte das Raw Halberstadt mit der Fabriknummer 145, lieferte ihn allerdings ohne Rauchkammer, die nicht dem Standardkessel 39 E entsprach, sondern eine Sonderanfertigung war.

Anfang Mai 1961 war aus der 61 002, der H 45 024 und diversen Neuteilen die längste deutsche Pazifik-Lokomotive entstanden. Im Betriebsbuch vermerkte das Raw Meiningen:

Rekonstruktion der Lok bestehend in

- a) Umbau von 2 C 3-Tenderlok in 2 C 1-Schlepptenderlok
- b) Neubekesselung (16 atü)
- c) Einbau neuer Zylinder (innerer Zylinder Schweißausführung, äußere Zylinder von Baureihe 45 übernommen)
- d) Einbau des Giesl-Flachejektors
- e) Einbau der Gegendruckbremse
- f) Einbau der Indusi.

Von der H 45 stammten auch das hintere Rahmenteil mit dem Drehzapfenlager, der Schleppradsatz mit Tragfedern und die Deichsel mit Rückstellvorrichtung. Außer den äußeren Zylindern sind auch Kolben, Kolbenstangen und Gleitbahnen übernommen worden. Die Lokomotive erhielt die Betriebsnummer 18 201 in zweiter Besetzung. Das war ein Wunsch Max Baumberg's.

Die Betriebsnummer hatte bereits die Lok Nr. 753 der Badischen Staatsbahn getragen, als sie 1925 von der DRG übernommen wurde. Die von J. A. Maffei gelieferte Lokomotive der Gattung bad. IV f war die erste deutsche Pazifik. Wäre sie vertragsgemäß 1906 geliefert worden, wäre sie sogar die erste europäische Pazifik gewese-

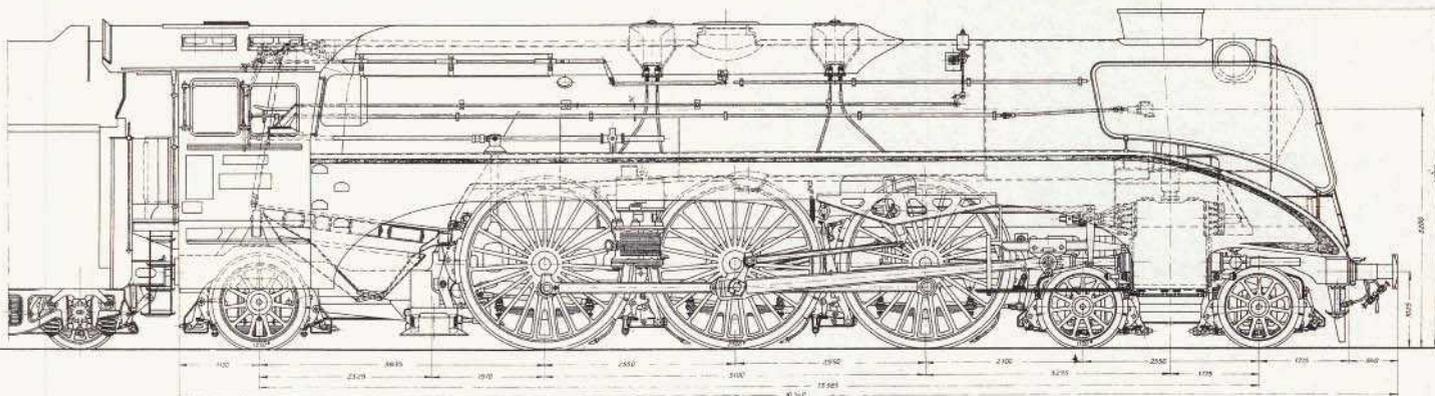
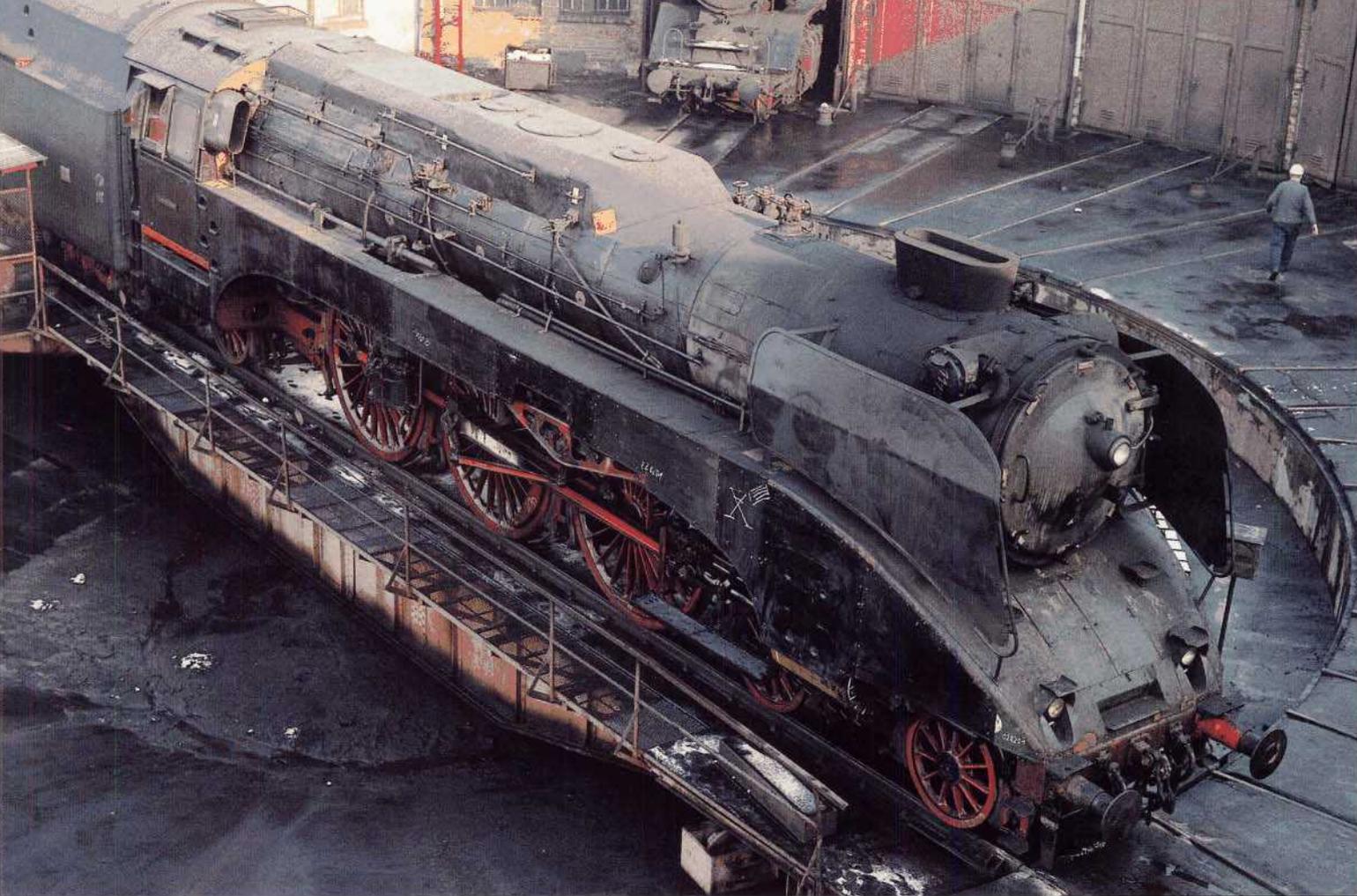
sen, so aber lief ihr die Paris-Orléans-Bahn mit einer Naßdampflokomotive den Rang ab. Baumberg, Verehrer und Kenner süddeutschen Lokomotivbaus, setzte der zuerst gebauten 2'C 1' mit der zuletzt gebauten ein Denkmal.

Die 18 201 absolvierte am 5. Mai 1961 mit 550 t Zugmasse eine Lastprobefahrt von Meiningen nach Halle und ist bei der VES-M verworfen worden (mittlere Kuppelradatzfahrmasse knapp 21 t!). Das Abnahmeprotokoll (nach §§ 4 und 43 der BO) unterzeichneten am 31. Mai 1961 Reichsbahn-Amtmann Schade für das Raw Meiningen und Reichsbahn-Oberrat Rudolf Frieser für die HvM (nach DV 946, Anlage 8-10).

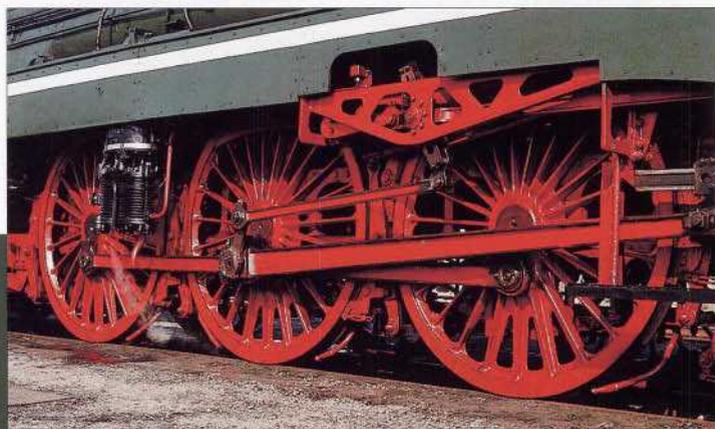
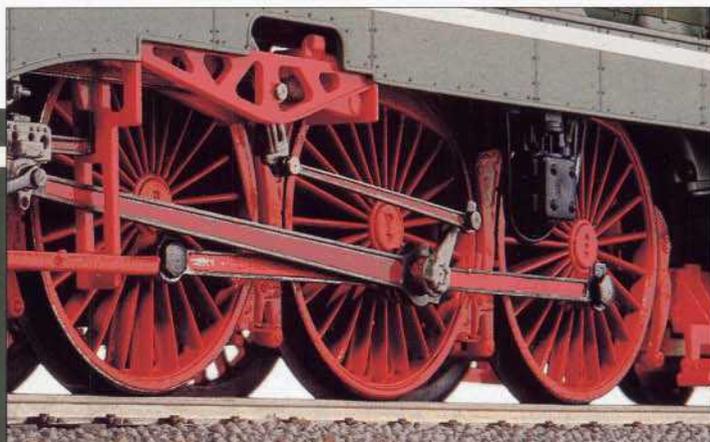
Frieser hatte die Lokomotive nur für 160 km/h zugelassen, weil es im Reichsbahnnetz nur einen Abschnitt zwischen Bitterfeld und Wittenberg gab, wo diese Geschwindigkeit überhaupt gefahren werden durfte. Für den geplanten Einsatzbereich der Lokomotive, die Erprobung von Reisezugwagen für den Export, war sie ausreichend. Baumberg hätte gern wieder eine Zulassung für 175 km/h gesehen, das aber war Frieser ohne Erprobung zu riskant.

Kuppelrädern hatte man die überhaupt größtmöglichen nachzubilden und wäre auch an die Stabilitätsgrenzen eines Kunststoffrades gestoßen. Eine weitere Hürde war der zweifarbige Kessel. Letztendlich erschien eine separat anzusteckende Rauchkammer als die kostengünstigere Lösung. Dadurch sind alle über die Trenn-

stelle hinwegführenden Leitungen und Anstellstangen unterbrochen. Das Antriebsprinzip der DB-012 wurde für die 18 201 übernommen. Der Motor befindet sich im Tender, und zusätzlich wird das hinterste Kuppelrad per Kardanwelle mitangetrieben. Besonders auffallend ist der Abstand zwischen Lok und Tender. Hier



Eine Entwurfszeichnung der 18 201. Vor der Rauchkammer befindet sich ein Kasten, das Führerhaus trägt eine Windschneide und auch die Form des Zierstriches ist noch anders geplant. **Abb.: Slg. Müller**
 Oben ist die Lok während eines RAW-Aufenthaltes im Jahre 1978, schwarz grundiert, auf der Werksdrehmaschine zu sehen. **Abb.: M. Weisbrod**



Vorbild und Modell, kann man hier noch unterscheiden? Dank der neuen Radsatzlackierung sind nun auch die sonst stets kritisierten, silber glänzenden Achsenden verschwunden.

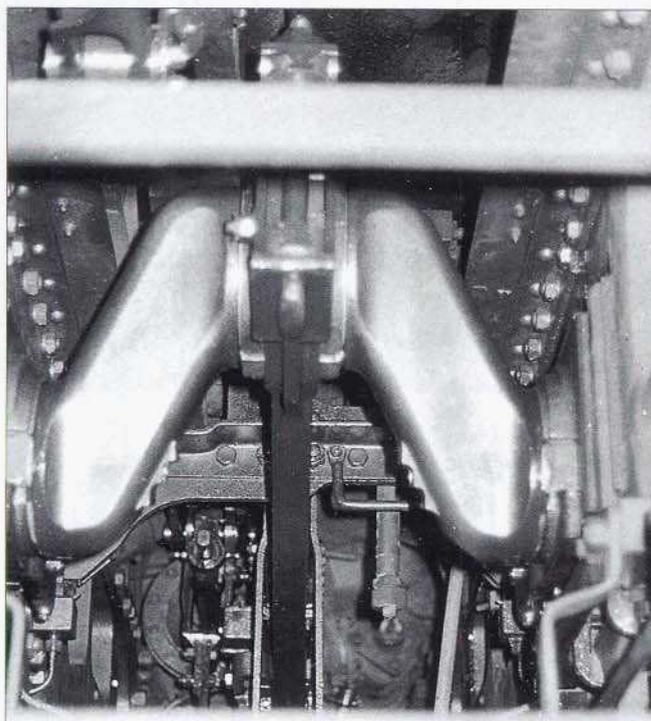


Unfall auf dem Versuchsring Velím

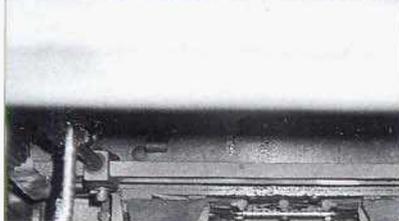
Im November 1964 waren Fahrten auf dem Versuchsring der CSD in Velím bei Kolín angesetzt. Bei einer Proberunde zeigte sich, daß die Strecke einige „Löcher“ hatte, die von einer Stopfkolonne ausgebessert werden mußten. Als die Strecke freigegeben war, begann es zu regnen, und die Lokomotive kam am 16. November 1964 bei 172 km/h an einer der nachgebesserten Stellen ins Schleudern. Ein Schlag im Triebwerk zwang zum Abbruch der Fahrt.

Die linke hintere Kuppelstange war verbogen und schlug an den Pumpenträger. Im Depot Kolín entdeckte man angebrochene Kurbelzapfen und Speichenrisse an Radstern des linken Rades beim 3. Kuppelradatz. Nach Abbau der beiden hinteren Kuppelstangen fuhr die Lok als 2'B 1' mit eigener Kraft zunächst nach Halle und dann zum Raw Meiningen, wo die Schäden behoben wurden.

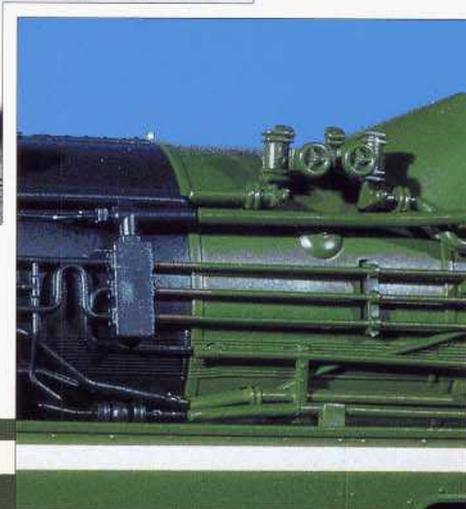
Die Ursache des Unfalls konnte nie genau ermittelt werden. Teilnehmer der Meßfahrt, so auch ROR Rudolf Frieser, vermuteten eine zu weit ausgelegte Steuerung, verminderte Haftreibung durch Regen, begünstigt durch eine Verunreinigung der Schienenoberfläche nach Arbeit der Stopfkolonne.



02 0201-0 donnert zur Freude der Fotografen per Scheinanfahrt durch Orlamünde. **Abb.: U. Graunitz**



Blick aus dem Kanal in das mittlere Triebwerk mit der Kropfachselle. **Abb.: M. Weisbrod**



Ölhauptfeuerung

Anlässlich einer Hauptuntersuchung (Schadgruppe L 4) vom 24. April bis 29. Juni 1967 ist die 18 201 im Raw Meiningen auf Ölhauptfeuerung umgebaut worden. Sie behielt diese Feuerungsart auch, als auf Weisung der HvM zum Jahresende 1981 alle ölgefeuerten Dampflokomotiven der DR wegen Öl- resp. Devisenmangels abgestellt oder auf Rostfeuerung zurückgebaut werden mußten und war seit diesem Zeitpunkt die einzige ölgefeuerte Lokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Oberlokführer Rudi Rindelhardt, bis zum letzten Betriebstag Stammlokführer der 18 201, erreichte 1972 mit dem aus Österreich gelieferten Gleismeßwagen der DR zwischen Gräfenhainichen und Bergwitz eine Geschwindigkeit von 182,4 km/h. Seither ziert die Stehkesselrückwand das Schild „Zulässige Geschwindigkeit 180 km/h“.

Die Detailfotos des Modells zeigen die Schnittstelle zwischen Langkessel und Rauchkammer, angesetzte Leitung und eine Abbildung des Tenders.

hat man sich für einen Kunstgriff entschieden. Bekanntlich ist auch eine Wechselstromversion geplant, und dort hat man den 360-mm-Radius des Märklin-Systems als Vorgabe. Um ein Verkanten zwischen

Aufstiegsleitern und Führerhaus zu vermeiden, wurde die Stromschale unter dem Führerhausboden klappbar ausgeführt. Eine ähnliche Lösung wurde seinerzeit bei der 61 001 von Rivarossi angewandt. Die Beschriftung des Lokmodells ist lupenrein ausgefallen. Als Loknummer wurde die Epoche-III-Version gewählt: 18 201.