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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

November 11/2000

mit Booklet

75 Jahre Deutsche Einheitslokomotiven

4 390753 914508 11

Eisenbahn JOURNAL November 2000

Editorial

Es ist schon ein guter Brauch geworden, dass sich die November-Ausgabe unseres Eisenbahn-Journals als Jubiläumsheft präsentiert. Zum 75sten Mal jährt sich heuer die Entstehung der Einheitslokomotiven in Deutschland. Mit diesem Gewaltakt hat es die damals noch junge Deutsche Reichsbahn geschafft, die über 300 verschiedenen Gattungen der sieben zusammen gefassten deutschen Länderbahnen so zu vereinheitlichen, dass ein wirtschaftlicher Betrieb auch für die Zukunft möglich wurde. Horst J. Obermayer berichtet ausführlich über diese Entwicklung. Natürlich liefern wir Ihnen auch eine aktuelle Modellübersicht aller zur Zeit lieferbaren bzw. angekündigten H0-Modelle der einschlägigen Modellbahnhersteller und einen Rückblick auf die Anfänge der Modell-Einheitslokomotiven nach 1945.

Ein fotografisch besonders reizvoller Artikel stimmt auf das Bahnjubiläum ein – spektakuläre Nachtaufnahmen von Axel Zwingenberger über Einsätze der Einheitslokomotiven aus den letzten Jahren werden sicher nicht nur unsere Redaktion begeistern. Das Buch mit allen diesen Aufnahmen haben wir übrigens kurzfristig in unseren Vertrieb aufgenommen, Sie können es über den Verlag bestellen. Ferner freuen wir uns, Ihnen ein bisher in dieser vollständigen Form noch nicht veröffentlichtes Thema als Booklet beigeben zu können. Alle heute noch vorhandenen Einheitslokomotiven, ganz gleich ob bei der DB AG oder in Eisenbahnmuseen und Vereinen, finden Sie, nach Baureihen geordnet und um die Länderbahnmaschinen erweitert, als 32-seitiges Zusatzheft auf dem Titel des Eisenbahn-Journals.

Natürlich enthält die November-Ausgabe, wie gewohnt, auch viele weitere Artikel aus der Welt der großen und kleinen Bahn. Unsere Taschengeldanlage hat vor ein paar Wochen neue Besitzer gefunden, und zwar überglückliche. Die Kinder der Konrad-Biesalski-Sonderschule konnten ihren Augen kaum trauen – lesen Sie ab Seite 60. Weiterhin gibt Ihnen ein Fragebogen die Möglichkeit, an der Gestaltung unseres Journals mitzuarbeiten. Ihre Meinung ist uns sehr wichtig und sie wird auf den künftigen Inhalt Einfluss nehmen. Gewinnen können Sie obendrein, also scheuen Sie sich nicht, uns Ihre Meinung zu sagen.

Dass diese extradicke Ausgabe mit 132 Seiten zum normalen Preis erhältlich ist, soll nicht unerwähnt bleiben. Wir möchten uns damit bei allen den Lesern bedanken, die uns trotz aller Turbulenzen der letzten Zeit die Treue gehalten haben.

Apropos Turbulenzen: Wir räumen ein, dass die Umstellung auf den CD-Rom-Gutschein nicht optimal gelaufen ist. Natürlich ist es völlig ausreichend, wenn sie sich als Interessent der CD ein einziges mal mit dem Gutschein an den Verlag wenden. Sie werden dann als „CD-Kunde" gespeichert und erhalten auch in Zukunft mit jedem zweiten Eisenbahn-Journal automatisch die CD zugeschickt, und zwar dann jeweils ohne Einsendung des Gutscheins. Wir haben wegen des Portoanteils auch eingehende Faxe oder Anrufe unter Angabe der Kundennummer als Bestellung gewertet und werden das auch in Zukunft tun. Selbstverständlich können neue Interessenten der CD ihr Interesse an der Scheibe durch Einsenden des weiterhin beiliegenden Gutscheins bekunden. Wir hoffen, so die Unstimmigkeiten bei der Umstellung der CD-Lieferung aus dem Weg geräumt zu haben, und wünschen auch weiterhin viel Freude mit der Scheibe und den darauf befindlichen alten Jahrgängen.

Noch etwas in eigener Sache: Aus Platzgründen mussten wir leider in dieser Ausgabe auf die Fortsetzung der Reihe „Kraftwerk Kuno" verzichten. Unser Autor Rolf Knipper ließ uns aber wissen, dass Sie die fertige Anlage schon besichtigen können, und zwar vom 9. bis 12. November auf der Internationalen Modellbahn-Ausstellung in Köln auf dem Stand des MOBA Deutschland e.V.

Ingo Neidhardt, Chefredakteur

Bilderreise: Spektakuläre Nachtaufnahmen von Einheitslokomotiven aus den 90ern, von Axel Zwingenberger, ab Seite 6

Inhalt

Vorbild

Impressionen von Axel Zwingenberger:
Nachts, wenn die Dampflok kommt 6

75 Jahre Einheitslokomotiven:
Dampf anno '25 ff. 10

Bahn-Technik-Leitmesse 2000:
Highlights der InnoTrans 22

Von der Schmalspurbahn zur Vorzeigestrecke der DB Regio (1):
110 Jahre Müglitztalbahn 24

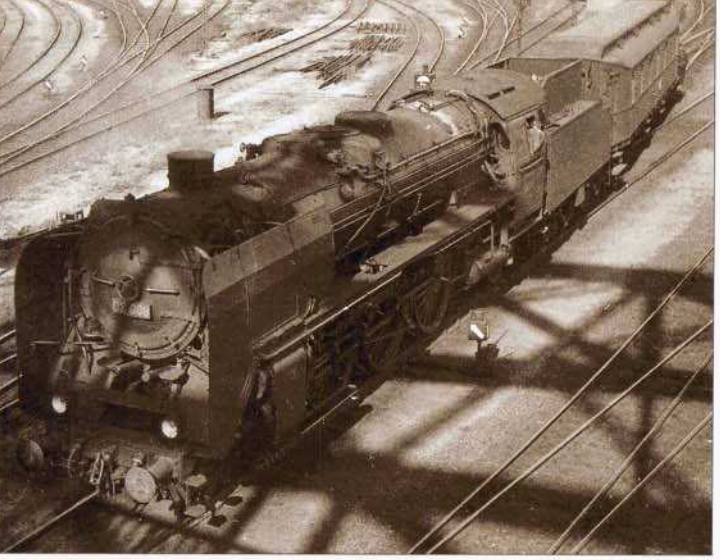
SBB und BLS verteilen Aufgaben-Schwerpunkte:
„Große" Schweizer kooperieren 30

Lokomotivporträt:
Die württembergische Fc 32

Triebwagen-Vielfalt auf drei Spurweiten:
Metropolen-Züge down under 36

Titelbild: **„75 Jahre Einheitslokomotiven" und „Deutsche Museums- und Denkmallokomotiven" sind die Hauptthemen der diesjährigen November-Ausgabe des Eisenbahn-Journals. Beiden Themen wird die 03 001 der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gerecht. Die Aufnahme entstand 1978 im Bw Dresden-Altstadt, als die Maschine bereits Museumslokomotive war.** *Abb.: Manfred Weisbrod*

Modellüberblick: Einheitslokomotiven in H0 mit aktueller Lieferbarkeit, von Christoph Kutter und Helge Scholz, ab Seite 66



Eisenbahngeschichte: 75 Jahre Einheitslokomotiven in Deutschland, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10

Bahnen im Ausland: Metropolenzüge im Olympia-Land Australien, von Wolfram Veith, ab Seite 36

Modell

Die württembergische Fc als Modell 35

Die EJ-Taschengeldanlage hat einen Platz:
Auf nach Wört 60

Historische Modelle deutscher Einheitslokomotiven:
Vom Spielzeug zur Modellbahn 62

Übersicht zu den Brot-und-Butter-Modellen der Industrie:
Einheitsloks in H0 66

6. EJ-Modellbau-Wettbewerb:
Die Wahrendorfer Kleinbahn AG 76

Badel – eine Bahnhofssaga in Vorbild und Modell:
„Das" Kleinbahnidyll im Herzen der Altmark 80

Die EJ-Marktübersicht:
DB-Lichtsignale 86

Straßenbaustelle und Triebwagen (18):
Quattro Stagioni 92

Digital – Der XL-SoundDecoder von ESU:
Im Garten ist die Hölle los 96

Rubriken

Bahn + Touristik:
Dampf in Museen und Vereinen 40

Bahn-Notizen 42

Leser gestalten das Journal und gewinnen 51

Neuheiten 54

Mini-Markt 100

Fachhändler-Adressen 110

Impressum 112

Bahn-Post 116

Neue Bücher 117

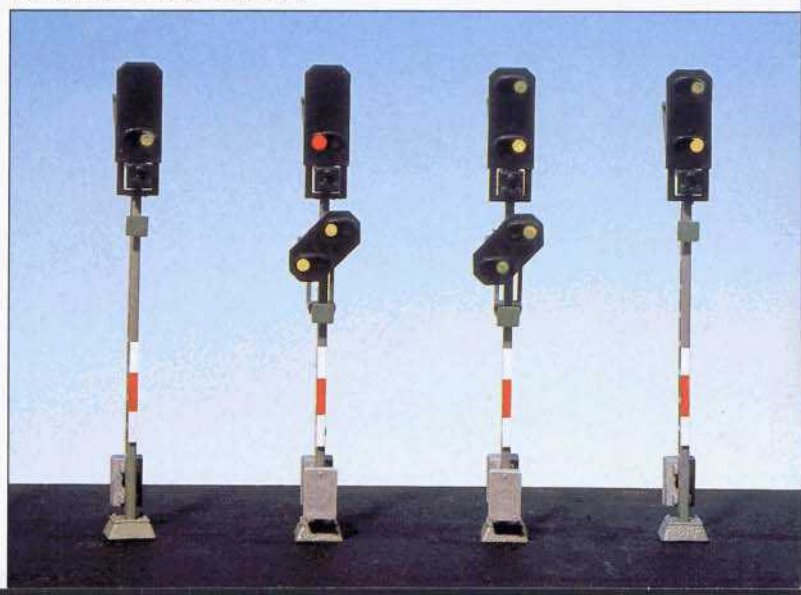
Sonderfahrten und Veranstaltungen 118

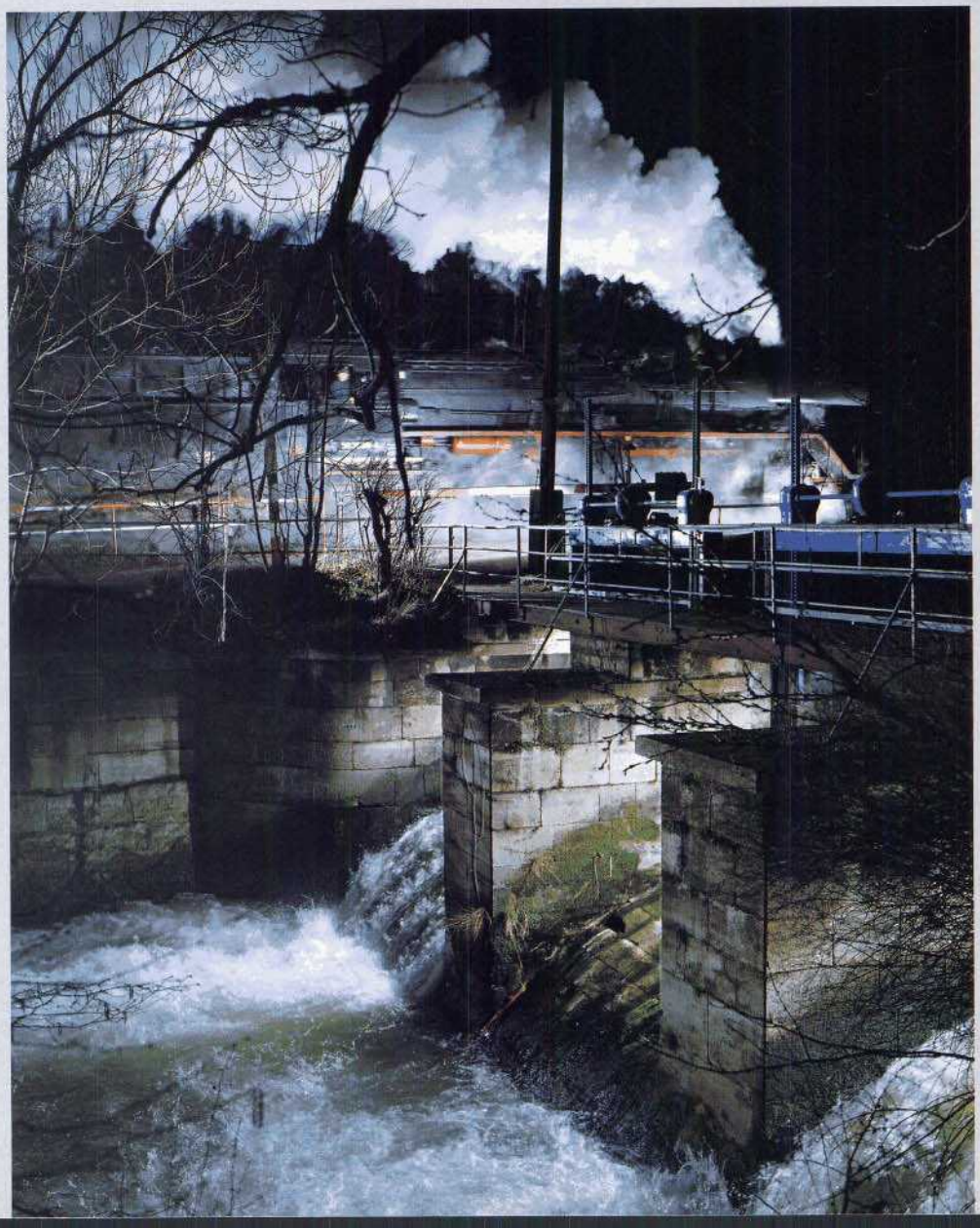
Typenblatt:
BR 14³, Schnellzuglokomotive, sächs. X H1 119

Abbildungen dieser Doppelseite: Axel Zwingenberger, Slg. Gottwaldt, Wolfram Veith, Helge Scholz (2), Bruno Kaiser

Vorbild & Modell: Württembergische Fc und Baureihe 53.8 von Brawa in H0, von Horst J. Obermayer und Christoph Kutter, ab Seite 32

Marktübersicht: Lichtsignale der DB in H0 von insgesamt sechs Firmen, von Bruno Kaiser, ab Seite 86





Bilder oben (links, rechts) und links:

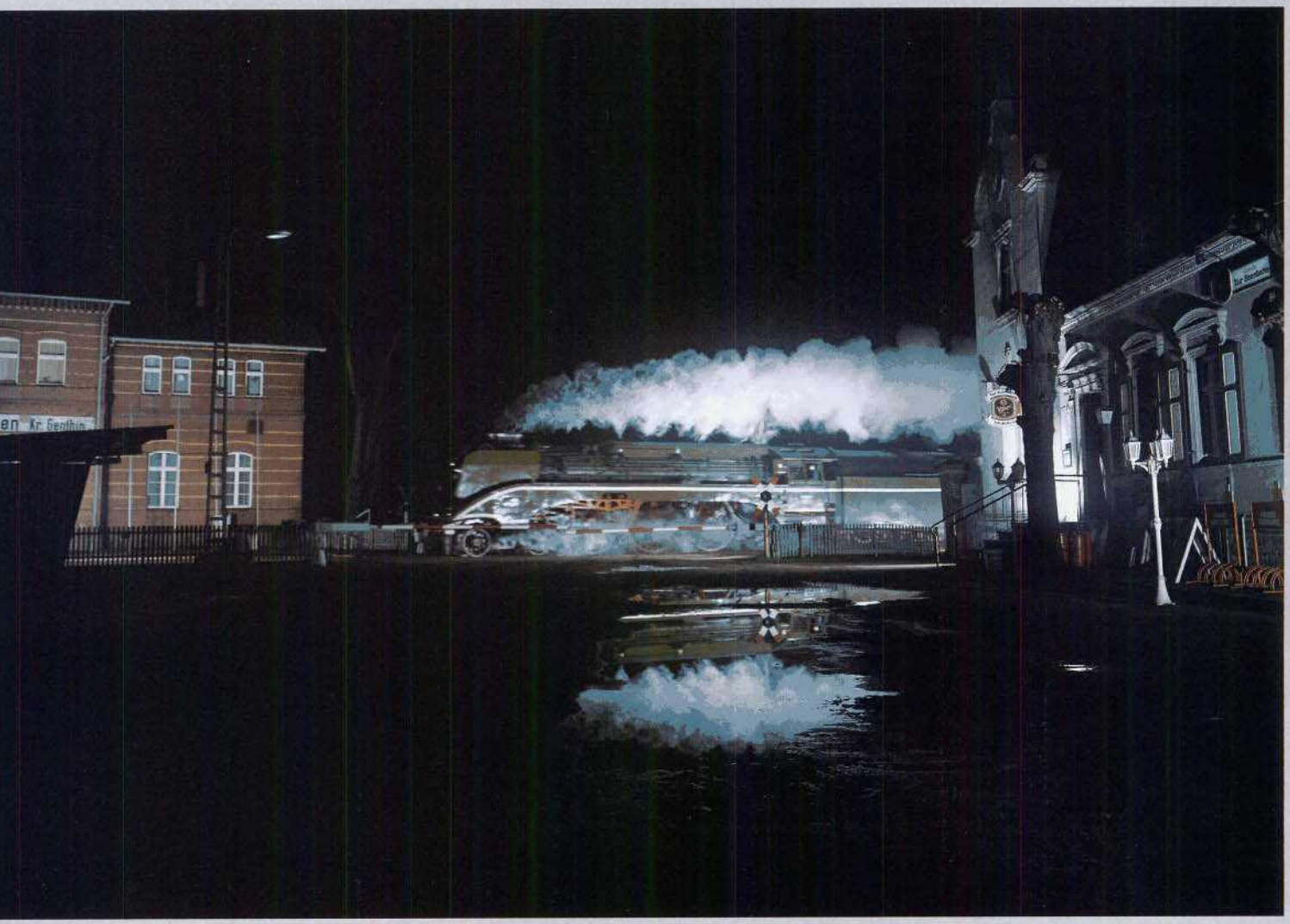
Aufgeholt, eingeholt, überholt: 01 1531 am 19. Dezember 1995 in Arnstadt.

An der Schwelle zur Zukunft: 52 8075 mit Güterzug am 5. Mai 1998 in Krölpa-Ranis.

Wehr der Wilden Gera: 50 3688 mit Nahverkehrszug am 21. März 1994 am Block Lohmühle, Arnstadt-Süd.

IMPRESSIONEN VON AXEL ZWINGENBERGER:

NACHTS, wenn die DAMPFLOK kommt



Wer den Dampflok-Alltag in seiner heute kaum noch vorhandenen Eisenbahn-Umgebung erleben durfte, hat sich oftmals gewünscht, die vielfältigen Sinneseindrücke konservieren zu können. Die optische Wahrnehmung war ja nur ein Teilaspekt des Empfundenen. Geräusche und Gerüche berauschten ebenso die Sinne wie die unerklärbare Aura der Bahn-Atmosphäre. Dies festzuhalten gelang dem bekannten Weltklasse-Pianisten Axel Zwingenberger mit seinem neu erschienenen Bildband „Vom Zauber der Züge".

Der 45-jährige Boogie Woogie-Star war seit früher Kindheit fasziniert von den Dampflokomotiven und ihrer bildlichen Darstellung. Die Erkenntnis, dass aufgrund von zahlreichen bereits veröffentlichten Bildbänden eigentlich doch alles schon gezeigt wurde, ließ ihn abtauchen in die Finsternis der Nacht. Nie zuvor wurde dieses Thema so intensiv erkundet und aufwändig bearbeitet.

207 großformatige, rasterlose Edeldruck-Aufnahmen von 10 x 12-Diapositiven beweisen, dass Zwingenberger auch die Klaviatur des Fotografierens meisterhaft beherrscht. Ob sorgfältig geplant und errechnet oder experimentell erforscht – jedes Bild erweist sich als Volltreffer. Eine Vorbereitungszeit von bis zu zehn Stunden pro Bild war nötig, um 250 kg Ausrüstung für das entsprechende Motiv bereit zu stellen. Mehr als 50 professionelle Blitzgeräte und über 2 km Synchronkabel waren teilweise nötig, um Licht ins Dunkel zu bringen. Das Ergebnis: die Konservierung nächtlicher Eisenbahn-Sinnesfreuden, die wir hier auf vier Seiten mit einigen ausgewählten Aufnahmen dokumentieren.

Ausführlichst erklärt ein separater Textteil die einzelnen Bilder inhaltlich und technisch. Lokomotivbeschreibungen fehlen ebenso wenig wie Kartenmaterial zum Wiederfinden der Aufnahmeorte. Doch damit nicht genug: Als Klangvergnügen wurde das Werk mit zwei CDs garniert: „Dampf und Dezibel – den Loks gelauscht" und Axel Zwingenbergers „Boogie Woogie – Blues entlang des Schienenstrangs". Insgesamt ein Mix aus Augen- und Ohrenschmaus, welchen der Künstler (und nicht der Kaufmann) zum Selbstkostenpreis verbreitet wissen möchte – zur Freude des Betrachters und Zuhörers, der versinken wird im Zauber von Nacht und Melodie ... ***Dr. Thomas Samek***

Bilder linke Seite (oben, unten) und rechts (v. o. n. u.):

Wir düsen durch Güsen: 18 201 mit D 1945 am 3. April 1994 in Güsen.

Ein Hauch von Stromlinie: 01 1102 am 8. Februar 1997 in Rathmannsdorf.

Es darf gelacht werden: 310.23 und 109.13 mit R 14238 am 8. Dezember 1995 in Guntramsdorf-Südbahn.

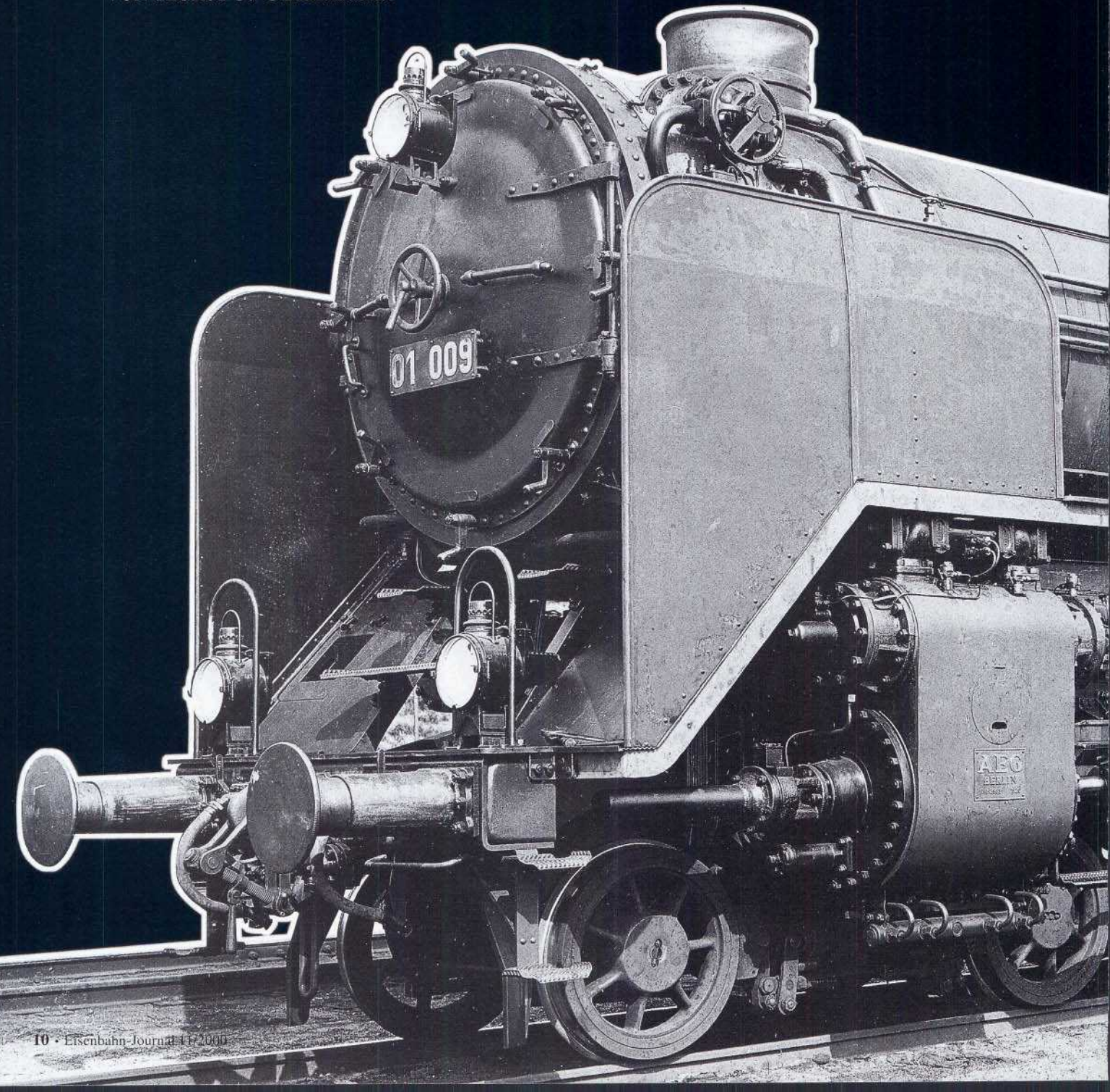
Wasser wird genommen: 01 1531 am 18. Dezember 1995 in Arnstadt.

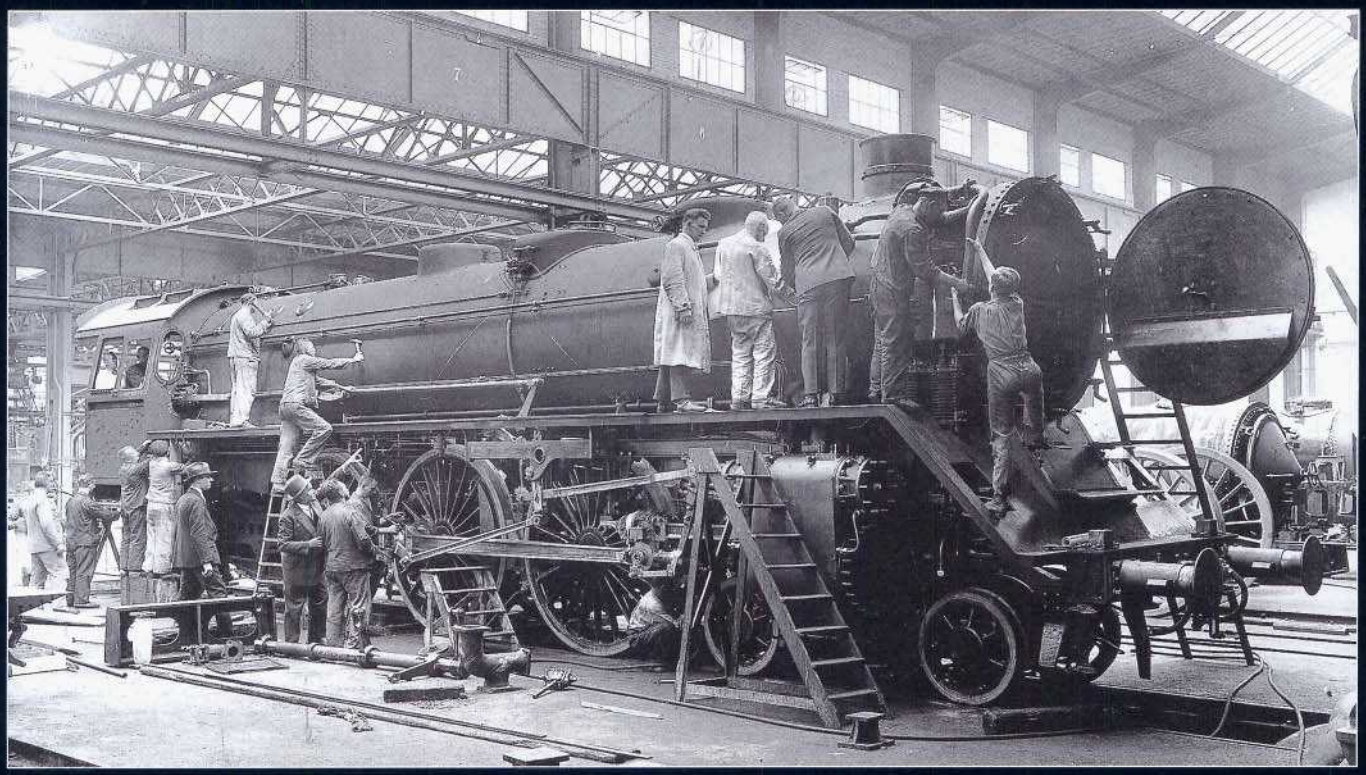
Amazing Race: Schmalspurloks 099 731 und 099 733 am 2. März 1995 in Bertsdorf.

Dampf anno '25 ff.

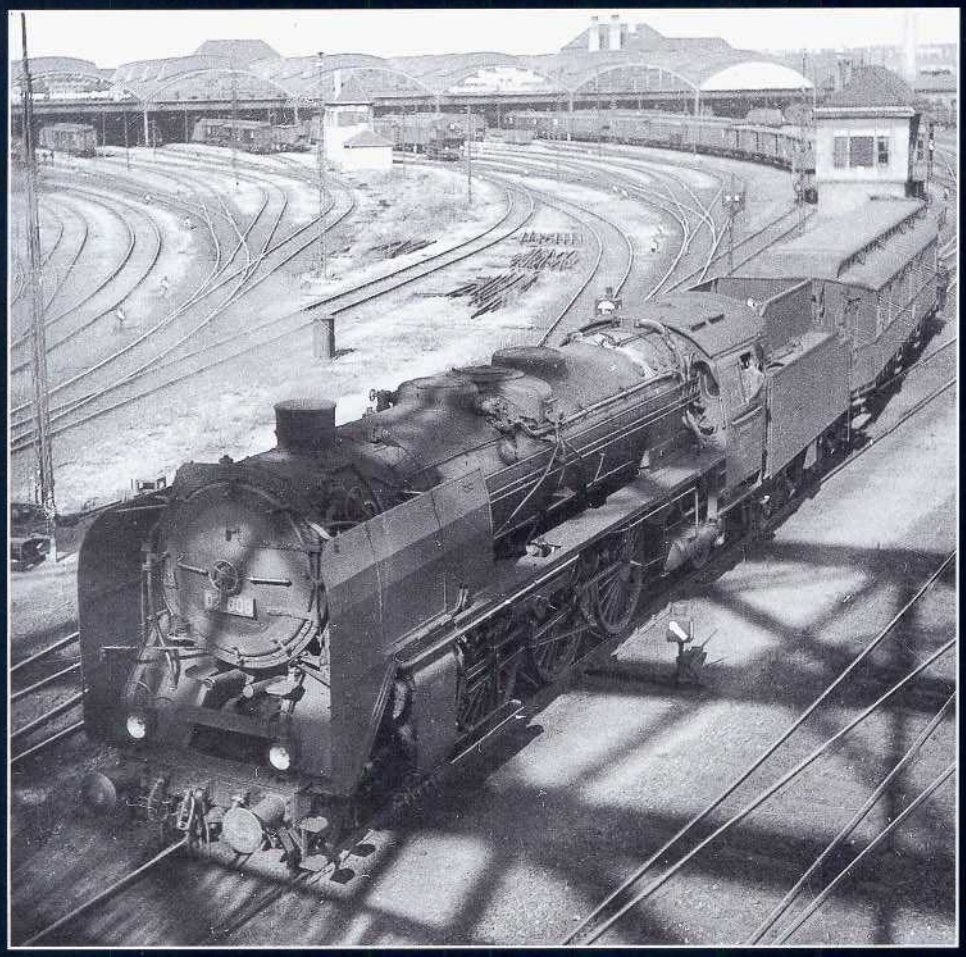
Im Jahr 1925 erhielt die Deutsche Reichsbahn die ersten Schnellzugmaschinen der Einheitsreihen 01 und 02. Damit begann eine neue Epoche in der Fertigung deutscher Dampflokomotiven. Die Geschichte des Programms und Kurzporträts der einzelnen Baureihen

VON HORST J. OBERMAYER





Die Schnellzug-Maschinen der Baureihe 01 markieren den Beginn des Einheitslokprogramms: Unten 01 009, gebaut 1925 von AEG, im Ablieferungszustand. Oben: Im Sommer 1930 entsteht in den Fabrikhallen bei Borsig in Berlin-Tegel eine der ersten Lokomotiven der Reihe 03.
Abb.: Sammlung Gottwaldt (2)



Aufnahmen der Baureihe 02 sind rar: In Leipzig Hbf rangiert 02 008 mit einem Postwagen (Aufnahme um 1930).
Abb.: Sammlung Gottwaldt

Mit Wirkung vom 1. April 1920 war – ein Jahr früher als ursprünglich festgelegt – der Zusammenschluss der ehemaligen sieben Länderbahnen zu den „Deutschen Reichseisenbahnen" vollzogen worden. Als Grundlage dafür galt Artikel 92 der am 11. August 1919 in Kraft getretenen Weimarer Verfassung. Zu den vordringlichen Aufgaben der Neuordnung zählte eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Betriebsmittel und die Vorbereitung einer einheitlichen Bezeichnung der vielen und sehr unterschiedlichen Fahrzeuggattungen. Der am Ende des Ersten Weltkriegs noch registrierte Dampflokbestand von 35 620 Maschinen hatte sich inzwischen durch weitere Verluste und die im Versailler Friedensvertrag vom 28. Januar 1919 festgeschriebenen Reparationsabgaben auf weniger als 30 000 Fahrzeuge aus mehr als 300 Gattungen verringert. Die Vielfalt unterschiedlicher Konstruktionen, von denen manche schon als überaltert galten, ließ einen wirtschaftlichen Betrieb und einen akzeptablen Aufwand bei der Unterhaltung der Fahrzeuge utopisch erscheinen.

Neben der Straffung des Bestandes, der zum 1. Oktober 1924 von der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" übernommen und im endgültigen Nummernplan von 1925 verzeichnet wurde, gab es schon weit reichende Pläne zur Beschaffung leistungsfähiger Dampflokomotiven nach möglichst einheitlichen Baurichtlinien. Ein neues Typenprogramm sollte zugleich das Überleben der damals noch vorhandenen 22 Lokomotivhersteller sichern.

Eine Besprechung im Reichsverkehrsministerium führte am 28. Januar 1921 zum Beschluss, einen „Engeren Ausschuss zur Vereinheitlichung von Lokomotiven" einzusetzen, dem besonders erfahrene Fachleute des Eisenbahnwesens angehören sollten. Dieser Ausschuss trat am 18. Mai 1921 zu einer ersten Beratung zusammen. Verwertbare Erkenntnisse für neue Konstruktionen lagen zu jenem Zeitpunkt allerdings noch nicht vor. Die Arbeit des Gremiums beschränkte sich deshalb noch auf die Festlegung einer weiteren Beschaffung bewährter Länderbahngattungen.

Bereits in der zweiten Sitzung im September 1921 konnten dann die Grundlagen der angestrebten Typisierung neuer Dampflokomotiven erörtert werden. Eine erste Entwurfsreihe mit sieben Bauarten hatte Borsigs Chefkonstrukteur August Meister erarbeitet. Die schon nach einheitlichen Konstruktionsprinzipien entstandenen Konzepte lehnten sich noch eng an die preußischen Gattungen P 10 und T 20 an. Neue Parameter für die Ausführung zukünftiger Lokomotiven, für die nun auch eine höhere Achslast von 20 t zugelassen war, erforderte die Überarbeitung der Entwürfe von Borsig und jener, die sich inzwischen auch bei Henschel im Entstehen befanden.

Neue Zeichnungen beider Hersteller lagen dem Ausschuss zur dritten Sitzung vor, die vom 10. bis 12. Mai 1922 stattfand. Zu dieser Beratung, die hinsichtlich der Triebwerksgestaltung recht kontrovers geführt wurde, lagen die Entwürfe von Maffei allerdings noch nicht vor. In der vierten Sitzung im September 1922 blieben die Empfehlungen aus München dann weitgehend unberücksichtigt. Der Ausschuss, dem nun auch Robert Paul Wagner angehörte, orientierte sich mehr am preußischen Lokomotivbau. Nahezu chancenlos war das in Sachsen und Süddeutschland so erfolgreich verwirklichte Prinzip des Vierzylinder-Verbundtriebwerks.

Von 1922 bis 1942 war Wagner verantwortlicher Dezernent für Dampf- und Motorlokomotiven im Reichsbahn-Zentralamt Berlin. Er galt als überaus fähiger Techniker und als „Vater der Einheitslokomotiven". Wegen seines autoritären Wesens mit einem gewissen Hang zum Zynismus blieb er stets auch etwas umstritten.

Nachdem nun eine Vorauswahl verschiedener Bauarten getroffen war, wurde die Ausarbeitung der erforderlichen Zeichnungen nicht den Lokomotivwerken zugewiesen, sondern einem neu geschaffenen Konstruktionsbüro. Diese Institution nahm die Arbeit als „Vereinheitlichungsbüro" am 1. Oktober 1922 in Räumen der Firma Borsig in Berlin-Tegel auf. Die Lokomotivhersteller entsandten besonders fähige Mitarbeiter, die unter August Meister zunächst mit der Festlegung eines ersten Typenprogramms beschäftigt waren, das dem Lokomotivausschuss zur Beratung in der fünften Sitzung vom 1. bis 3. März 1923 vorlag.

Bis 1924 entwickelte sich daraus eine Serie von 20 verschiedenen Bauarten, unter denen sich auch zwei Baureihen neuer Schmalspurlokomotiven befanden. Als dann in einer zweiten Typenliste weitere 18 regelspurige Bauarten hinzu kamen, war die ursprüngliche Idee eines gestrafften Beschaffungsprogramms bereits „ad absurdum" geführt. Einige Entwürfe wurden allerdings nicht weiter verfolgt, andere mehrfach gewandelt. Die Entscheidung zur Fertigung ausgewählter Fahrzeuggattungen oblag nun dem Ministerium in Abstimmung mit der Hauptverwaltung der DRG. Daraus resultierte bis 1943 schließlich ein Bauprogramm für 31 verschiedene Baureihen. Neben großen Serien waren darin auch Bauarten enthalten, die aufgrund ihrer geringen Stückzahl bald zu den Splittergattungen zählten und später von alten Länderbahnmaschinen überlebt wurden.

Chronologie der Fertigung von Einheitslokomotiven

Nur sehr langsam lief im Jahre 1925 der Bau neuer Einheitslokomotiven bei wenigen Herstellern an. Bedingt durch Wirtschaftskrise und Inflation war der Lokomotivbau in Deutschland bis zur Mitte der zwanziger Jahre fast zum Erliegen gekommen. Als erste Neubestellung gingen Aufträge für acht Maschinen der Baureihe 01 an die Firma Borsig und für zwei Stück an die AEG. Von den zehn Maschinen der Reihe 02 als Vierzylinder-Verbundvariante entstanden acht Exemplare bei Henschel und nur zwei bei Maffei. Darüber hinaus war entschieden worden, dass Henschel fünf Loks der Reihe