

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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

März
3/2001



Vorbild & Modell:
E 44 von Trix/Märklin in H0
Messe-Highlights:
Nürnberg 2001



Editorial

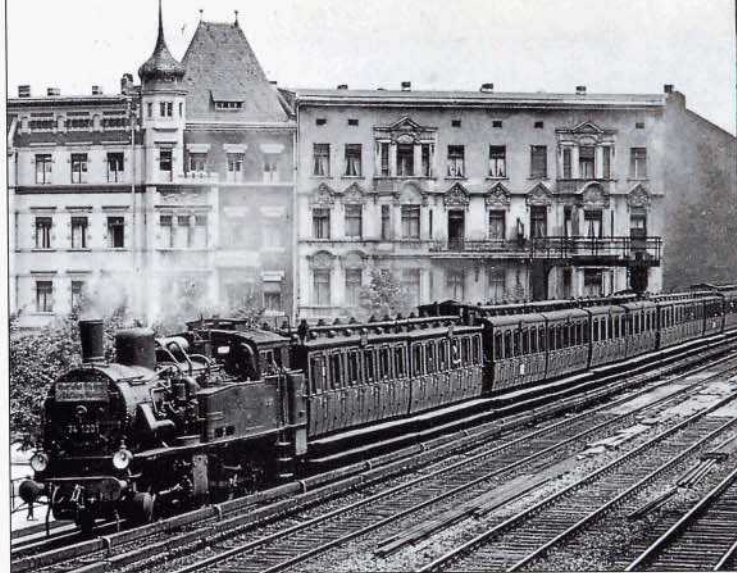
„Im allgemeinen sind Modellbahnartikel ja recht solide gefertigt. Doch hin und wieder geht etwas kaputt, oder man benötigt ein Teil für einen Umbau“: So begann vor zwei Jahren ein EJ-Beitrag über das Serviceangebot der Modellbahnhersteller. Praktisch alle versicherten, innerhalb von ca. drei Wochen den gewünschten Artikel liefern zu können, auch an den Endkunden. Diese Information hatte viele Leser aufhorchen lassen, die es gewohnt waren, beim Händler monatelang auf irgendwelches Kleinzeug warten zu müssen. Grund war oft, dass der aus Bequemlichkeit mehrere Bestellungen zusammen kommen ließ, bevor er ein Brieflein in die Maschine hackte. Solange es für den Kunden kaum Beschaffungsalternativen gab, konnten Händler sich das leisten – heute nicht mehr. Viele haben das auch erkannt und bieten mit einem eigenen Serviceangebot den oft billiger anbietenden Versendern erfolgreich Paroli. Doch nicht immer ist der Händler schuld an der Warterei. 4000 von ihnen hat der unabhängige Branchen-Informationsdienst „markt intern“ im November nach ihren Erfahrungen mit Reklamationen bei den Herstellerfirmen befragt. Überraschenderweise schnitt der Service der Zubehörfirmen deutlich besser ab als der der Fahrzeughersteller: Bei ihnen rangierte die Notenskala von 1,52 bis 3,06 (Schulnotensystem), wobei nur drei Anbieter im Dreier-Bereich lagen – und nicht einer der 15 bekam eine Drei-Minus! Anders die Fahrzeugproduzenten: Nur acht von 18 bekamen für ihren Service vom Handel die Note Zwei zugeordnet. Gleich sechs schnitten mit „befriedigend“ ab, vier nur mit „ausreichend“. Wer Händler und Endverbraucher gleichermaßen enttäuscht, der braucht sich aber über sinkenden Umsatz nicht zu beklagen. Den Weg in die Service-Zukunft zeigt Brawa, einer der Spitzenreiter der Umfrage von „markt intern“: Im aktuellen Katalog werden Endverbraucher und Händler direkt aufgefordert, sich bei Problemen an die Reparatur- und Serviceabteilung der Firma zu wenden. Die Nummern für Telefon, Fax und Internet stehen gleich dabei. Ein Beispiel, das Schule machen sollte!

Christoph Kutter



Erstklassigen Service, d.h. alle Modellbahn-Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse, nur eine gute Woche nach Torschluss (nämlich JETZT) – und das auch noch zum günstigen Preis – bietet unser Messeheft.

Gönnen Sie es sich!



Bahngeschichte: „Tausend-Türen“-Züge im Vorortverkehr, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

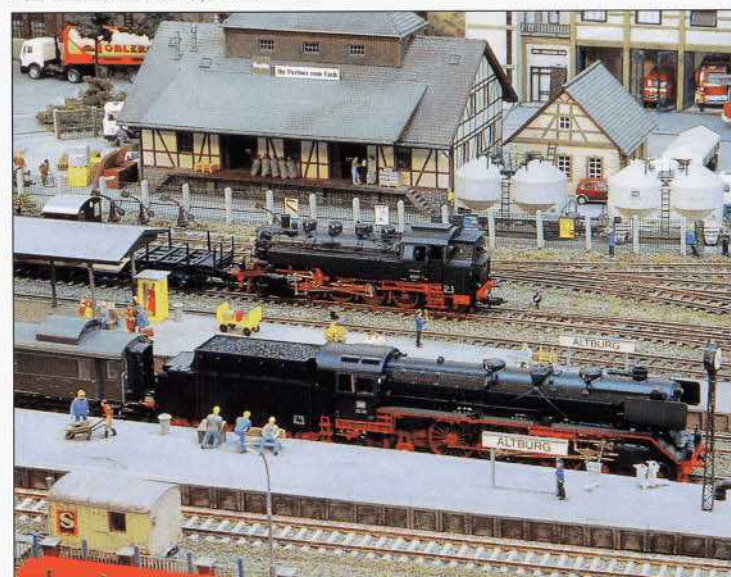
Vorbild

Impressionen von Udo Kandler: Stillgelegt und abgebaut	6
Vorortverkehre zur Zeit der Dampftraktion: „Tausend-Türen“-Züge	10
Moderne Elloks aus der Sicht eines Anwenders: 101 contra „Taurus“	20
DR-Alltag um 1985: Dampf in den Achtzigern	24
Zur Geschichte der Baureihe E 44: Mädchen für alles	28
Für das AlpTransit-Projekt Gotthard-Basistunnel: Zwischenangriff in Sedrun	34
Eisenbahnen in Portugal, Teil 1 – Porto: Beschaulich und modern	38

Titelbild:

Passend zum neu ausgelieferten Modell von Trix und dem angekündigten von Roco porträtieren wir ab Seite 28 die E 44. Hier rollt 144 164 mit einem Nahverkehrszug auf der Strecke Neckarelz–Heilbronn bei Gundelsheim (Neckar) dahin, aufgenommen am 15. April 1981. Im Hintergrund Schloss Horneck. Abb.: Andreas Ritz

Anlagenporträt: H0-Rundumanlage als reife Leistung auf 12 m², von Bruno Schmidt, ab Seite 64





Dampflokzeit: Dampf in den Achtzigern auf Reichsbahngebiet, von Bernd Schwarz und Helge Scholz, ab Seite 24



Aktuelle Bahn: Die neuen Baureihen 101 und „Taurus“ im Vergleich, von Joachim Hund, ab Seite 20

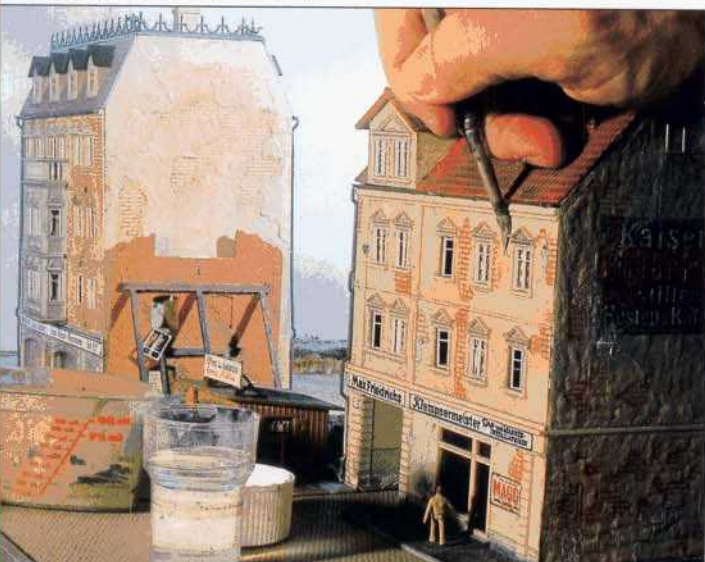
Modell

Rubriken

Das Trix-Modell der E 44 in H0	33
Ein Modell und sein Vorbild: Der Deh 4/4¹ von FO, BVZ und Bemo	56
Neue Bausätze: RüKB-Mallet in H0e von Model Loco	58
Polen-Anlage, Teil 2: PKP-Station Lewin Leski	60
H0-Rundumanlage: Reife Leistung auf 12 m²	64
Sägewerk-Selbstbau in H0: Es stand mal im E-Jott ...	70
Nebenstraße: Quattro Stagioni (Teil 19)	74
Individuell bauen mit Gips: Blickfang am Anschlussgleis	78
Rückgebaut und verbessert: Bayrische Pt 2/3 auf Fleischmann-Basis	82
H0-Wohnhaus in norddeutschem Stil selbst gebaut: Trautes Heim – auch in Klein	86
Vorschau auf Nürnberg: Die Messe-Highlights	88
Versenkter Antrieb für Märklin-Formsignale	90
Langsamfahrregler für Analog-Fahrer	91
Ladegut für Brawas Selbstentladewagen	92
Reihe V T von SEM in H0: Feiner Sachsen-Hobel	93

Bahn-Notizen	42
Neuheiten	52
Mini-Markt	94
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Neue Bücher	109
Sonderfahrten und Veranstaltungen	110
Typenblatt: BR 18³, Schnellzuglokomotive, DR Reko	111
Bestellscheine	115

Anlagenbau: Hinterhöfe auf der H0-Redaktionsanlage Quattro, von Helge Scholz, ab Seite 74



Abbildungen dieser Doppelseite:

Carl Bellingrodt/Slg. Dr. Scheingraber, Bernd Schwarz, Marcus Niedt, Bruno Schmidt, Helge Scholz, Christoph Kutter

Detailgestaltung: Bauen mit Gips, Farbfinish und gekonnte Begrünung, von Christoph Kutter, ab Seite 80





ES WAR EINMAL:

Am Ende steht das Schwellenkreuz mit Wärterhaltscheibe (Reuth bei Erbendorf). – Abgehängt in Neuhaus/Erzgebirge: Lokschuppen in Holzbauweise. – Gezeichnet vom Zahn der Zeit: Posten 21 nahe Bad Salzungen. – Noch liegt das Gleis: Einfahrtssignal der Bonndorfer Nebenbahn vor Kappel-Gutachbrücke.



STILLGELEGT UND ABGEBAUT

IMPRESSIONEN VON UDO KANDLER (BILDER UND TEXT)



Das Bild der Eisenbahn wird nicht nur von den Tendenzen und Strömungen eines modernen Verkehrssystems, sondern im dramatischen Maße auch vom Rückzug aus der Fläche und einem rigorosen Rückbau geprägt. Während die eine Seite gern mediengerecht dargestellt wird, spiegelt das andere Gesicht der Bahn wohl eher das traurige Kapitel deutscher Verkehrspolitik wider. Ein Bild, das man tunlichst im Hintergrund hält. Was seit der Zusammenführung der beiden deutschen Bahnverwaltungen unter dem Dach der Deutschen Bahn AG abläuft, erinnert an blankem Aktionismus – der Vorwurf der „Vernichtung von Volksvermögen“ macht die Runde. Das Schwellenkreuz feiert fröhliche Urständ! Auf Schritt und Tritt wird der Bahnkunde mit den Unzulänglichkeiten einer allzu sorglosen „Gesundshrimpung“ konfrontiert. Ironie des Schicksals: Der Eisenbahn-Archäologe findet ein immer breiteres Betätigungsfeld. Wo sich vor wenigen Jahren noch blühende Eisenbahn-Landschaften befanden, erstrecken sich von der Natur zurück eroberte Brachen oder aber großflächige Neubausiedlungen

und Industriegebiete. Ganz im Trend liegt auch der Fahrradweg auf alter Trasse. Eine Entwicklung, die vor einem halben Jahrhundert ihren bescheidenen Anfang nahm und in unseren Tagen einen traurigen Höhepunkt erreicht.

So faszinierend sich der Wandel auf alten Pfaden auch gestalten mag, verdeutlicht er doch anschaulich den Verlust der flächendeckenden Bahn. Selbst die entlegenste Nebenbahn war einmal vom Leben erfüllt, der nächste Bahnbedienstete nicht weit, der dem Reisenden mit Rat und Tat zur Seite stand. Heute nennt man so etwas gern Service am Kunden. Nur wird dieser selbst in Großstadtbahnhöfen immer rarer. Der Servicegedanke hat sich vielerorts auf die schnöde Automatenauskunft reduziert. Heute braucht es den so genannten Erlebnisbahnhof, für eine Nebenbahn mit landschaftsspezifischen Merkmalen ist da kein Platz mehr. Fazit: Wer sich mit dem großstädtischen Bahnerlebnis zufrieden gibt, wird allenthalben trefflich bedient. Wer das besondere (pardon: „ultimative“) Bahn-Erlebnis abseits der großen Routen sucht, hat mehr und mehr das Nachsehen. □



ES WAR EINMAL:

Schrankenposten mit Handkurbeln in Niederlahnstein: Manchmal musste eine Wellblechbude reichen. – Zwischen Stilllegung und Abriss: Streckenpartie bei Pertolzhofen an der Nebenbahn Nabburg-Lind/Oberpfalz. – Wo einst die Züge hielten: Schwarzwälder Bahnhofsarchitektur ohne Gleisanschluss. – Gebaut für die Ewigkeit: Forstwegübergang bei Gündelwangen.





Berliner Ringbahnzug,
gebildet aus Abteilwagen
und bespannt mit einer
T 12, im Bahnhof Hoppe-
garten (Mark) – Aufnahme
um 1910. Links vom Zug
wurde 1950 eine S-Bahn-
Station errichtet.

Abb.: Postkarten-Repro/
Sammlung Rampp



VORORTVERKEHRE ZUR ZEIT DER DAMPFTRAKTION:

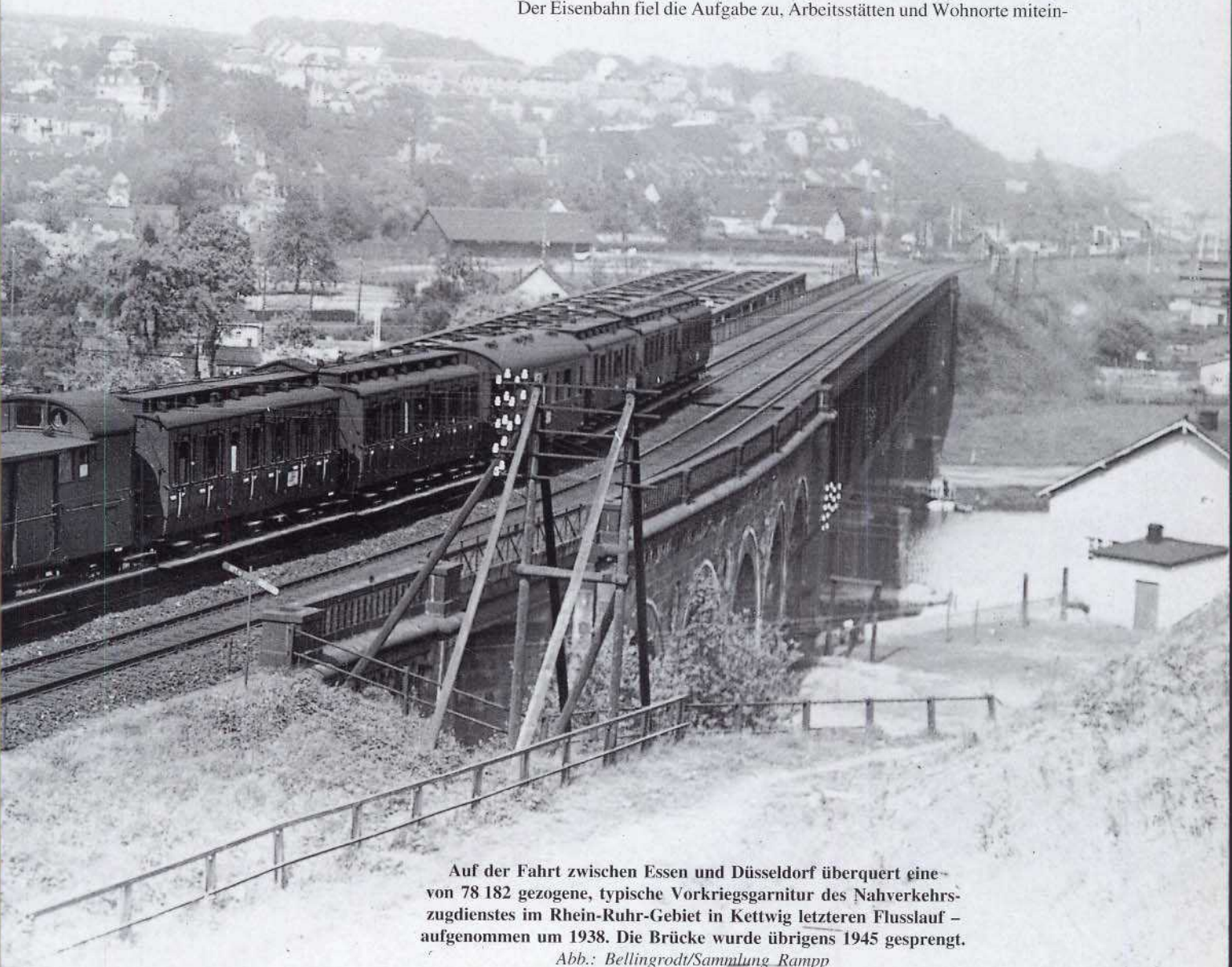
„TAUSEND-TÜREN“-ZÜGE

Wo heute moderne S-Bahnen rollen, dampften zum Teil bereits vor 100 Jahren Vorortzüge im Abstand weniger Minuten. Die Eisenbahn entwickelte sich zum Massenverkehrsmittel im Bereich großer Städte – mit eigens dafür konstruierten Tenderlokomotiven und charakteristischen Waggons. Eine Fahrt in die Nahverkehrsgeschichte der großen Ballungszentren

VON KONRAD KOSCHINSKI

Mit dem Bau der Eisenbahnen verwandelte sich Deutschland von etwa 1840 bis 1870 zur Industrienation. Dabei revolutionierte das neue Verkehrsmittel nicht nur den Waren- und Gütertransport über große Distanzen, es trieb auch die Verstädterung voran. Gedrängt von Not und Unsicherheit, suchten Millionen Menschen ihr Glück in den Fabriken – und das hieß: in der Stadt.

Für Gewerbe und Industrie wurde es innerhalb der alten Stadtmauern bald zu eng, sie siedelten sich außerhalb an. Desgleichen bildeten sich um die Ortskerne herum Siedlungen für Arbeiter und Angestellte heraus. Der Eisenbahn fiel die Aufgabe zu, Arbeitsstätten und Wohnorte mitein-



Auf der Fahrt zwischen Essen und Düsseldorf überquert eine von 78 182 gezogene, typische Vorkriegsgarnitur des Nahverkehrszugdienstes im Rhein-Ruhr-Gebiet in Kettwig letzteren Flusslauf – aufgenommen um 1938. Die Brücke wurde übrigens 1945 gesprengt.

Abb.: Bellingrodt/Sammlung Rampf

ander zu verbinden. Ohne sie wäre das Zusammenwachsen von Städten und Gemeinden zu Großstadtregionen nicht denkbar gewesen. Gewinnorientierte private Bahngesellschaften erkannten sehr früh, dass mit dem rasant wachsenden Verkehrsbedürfnis innerhalb dicht besiedelter Gebiete Geld zu verdienen war. Bereits die anfangs nur für den Personenverkehr bestimmte „Ludwigseisenbahn“ Nürnberg–Fürth (1835) wurde aus diesem Grund errichtet, sie warf entgegen der Skepsis des bayerischen Staates eine hohe Rendite ab. Auch die Stre-

cken Berlin–Potsdam (1838), Frankfurt (Main)–Wiesbaden (1839/40) und Deutz–Düsseldorf–Duisburg (1845/46) verbanden zunächst nur dicht beieinander liegende Städte, ehe sie anders als die durch die Nürnberg–Fürther Straßenbahn abgelöste „Ludwigseisenbahn“ auch dem Fernverkehr dienten.

Ganz oder überwiegend für den „Vorortverkehr“ im engeren Sinn bestimmte Strecken ent-

standen vor 1900 zuerst in den Großstadtregionen Hamburg, Berlin, Frankfurt (Main), Nürnberg und München. Dort trafen bereits einige der für den heutigen S-Bahn-Verkehr gültigen Kriterien zu: dichte Zugfolge, dichte Stationsabstände und besondere Tarife; in Berlin gab es auch schon für den Massenverkehr konzipierte Bahnhöfe.

Hervorgehoben seien hier nur jene Strecken, die die Keimzelle der späteren S-Bahnen in Hamburg und Berlin bildeten:

- die als erste Vorortbahn im Hamburger Raum anzusehende Strecke Altona–Blankenese (eröffnet 1867, bis 1906 über die mit eigenem Gleispaar für Vorortzüge versehene Hamburger Verbindungsbahn nach Ohlsdorf erweitert)

**Besonders markant präsentierte sich zur Dampflokezeit der Vorortverkehr im Raum Hamburg – hier ein Doppeldecker-
gespann mit 74 1320 im Oktober 1950.**

Abb.: Sammlung Neumann

