

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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Juni
6/2001

Eisenbahn JOURNAL



Anlagen in O, H0 und N
Über 50% Modell in dieser Ausgabe
Kult-Lokomotiven:

103-Abschied und Taigatrommel-Rückblick



Editorial

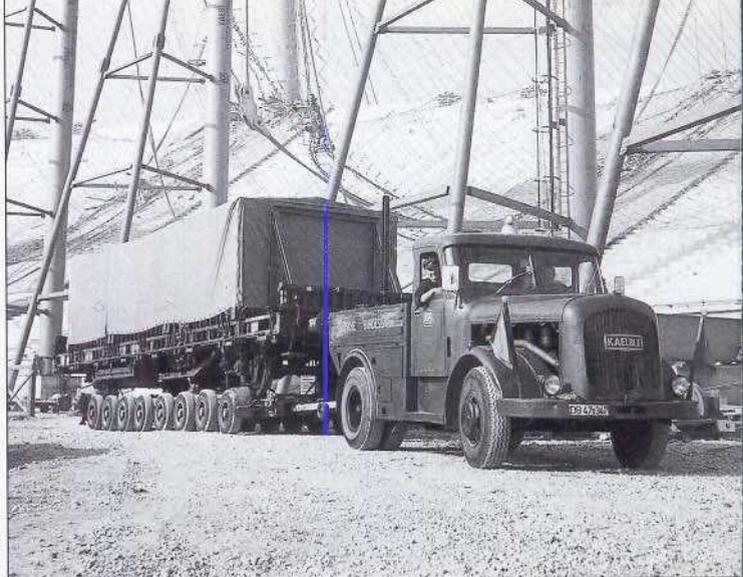
Wieder eine dahin: Mit der E 03 oder 103 wird in den nächsten Monaten eine weitere legendäre Lokomotiv-Gattung von deutschen Gleisen verschwinden. Nach der V 100, deren Ende in Ost und West zu beklagen ist und die in unserer April-Ausgabe verabschiedet wurde, trifft es nun den wohl elegantesten Schnellzug-Renner der DB. In unserem Beitrag ab Seite 8 geben wir neben einem Rückblick auch Informationen zu den noch aktuellen Betriebseinsätzen.

Wird die Eisenbahnlandschaft damit ärmer? Sicher. Wie müssen sich aber unsere Altvorderen gefühlt haben, als die vielseitigen und farbenfrohen Länderbahnmaschinen 1920 nach und nach von den schwarzen, zum Verwechseln ähnlichen Einheitstypen abgelöst wurden? Diese haben wir freilich wiederum beweint, als sie in den siebziger Jahren aufs Abstellgleis wanderten und den noch einheitlicheren und langweiligeren Neubau-Elloks oder Diesellokomotiven Platz gemacht haben. Diese neuen „glatten Kohlenkästen“ wollte schließlich gar keiner mehr fotografieren. Fragt sich nur, wo die tollen Fotos herkommen, die wir in unseren verschiedenen Sonderausgaben veröffentlichen können. Und so geht es fort, jede Generation beweint die zurück liegende Epoche, denn nichts scheint schlimmer zu sein als etwas unwiederbringlich zu verlieren.

Aber gerade in unserem Hobby haben wir die Möglichkeit, verloren Gegangenes wie kaum in einem anderen Bereich lebendig zu erhalten. Bücher, Broschüren und Videofilme, ja sogar TV-Sendungen gibt es über fast jede Einzelheit der Eisenbahngeschichte. Aber damit nicht genug. Wer hat schon die Möglichkeit, eine längst vergangene Epoche originalgetreu in seinen eigenen vier Wänden wieder auferstehen zu lassen, wenn auch in verkleinerter Form? Die Modell-eisenbahn drückt eben nicht nur das „Kind im Manne“ aus, sondern lässt auch Sehnsüchte ausleben, die sich im Alltag so nicht erfüllen. Kindheitserinnerungen werden wieder wach, ein Wohlgefühl macht sich anstelle der sonstigen Unruhe breit, wenn wir unsere Zeit, unsere Epoche, unsere Welt erschaffen und wieder betrachten können.

Und so ist es keineswegs nur ein Verlust, wenn wieder eine ältere Baureihe von einer neuen ersetzt wird. Wir haben mit jeder abgestellten Baureihe die Chance, diese im Modell zu erhalten und sie, wann immer wir wollen, zu betrachten. Es macht auch überhaupt keinen Unterschied, ob es sich dabei um eine GtL 4/4, eine IV K, eine V100, eine E 03 oder irgendwann einmal um einen ICE der dritten Serie handelt.

Alles fließt eben und alles wird gut. **Ingo Neidhardt**



Fahrzeug-Geschichte: Der Culemeyer-Straßenroller einst & jetzt, von Matthias Hengst, ab Seite 30

Inhalt

Vorbild

Impressionen:	
Pfalz-Dampf	6
Ein Ellok-Klassiker vor dem Abschied:	
Adieu, Hundertdrei	8
V 200 Ost:	
Trommel-Nachhall	14
Eine Chance für die Zschopautalbahn?	
Regent-Netz	18
Kaum Bekanntes aus der Fahrzeug-Geschichte:	
Kriegslokomotiven (Teil 2)	24
Strecken-Reportage: Im Leinetal	
Reizvoll gemütlich	28
Fahrzeug-Geschichte: Der Culemeyer-Straßenroller	
Eisenbahn ins Haus	30
Schweiz: Die Greyerzer Meterspurstrecken	
Bahnen im Käseland	36
USA: Von Chicago nach San Francisco	
California Zephyr	38

Titelbild: Dampfeisenbahn pur verspricht der erste Teil des Anlagenporträts von Hans-Georg Immig in Nenngröße 0 mit DB-Motiven der sechziger Jahre. Abb.: H. Scholz

Anlagenvorstellung: Die DB der 60er Jahre in 1:43,5 von Hans-Georg Immig, ab Seite 60





Fahrzeug-Abschied DB: Das Ende der 103 und ein Rückblick, von Wolfgang Klee, ab Seite 8



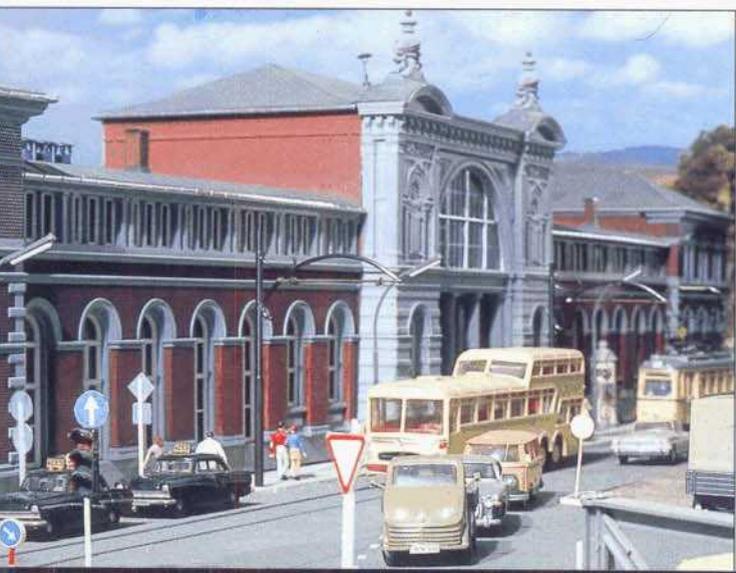
Fahrzeug-Rückblick DR: Letzte Einsätze der V 200 bei DR und DB AG, von Konrad Koschinski, ab Seite 14

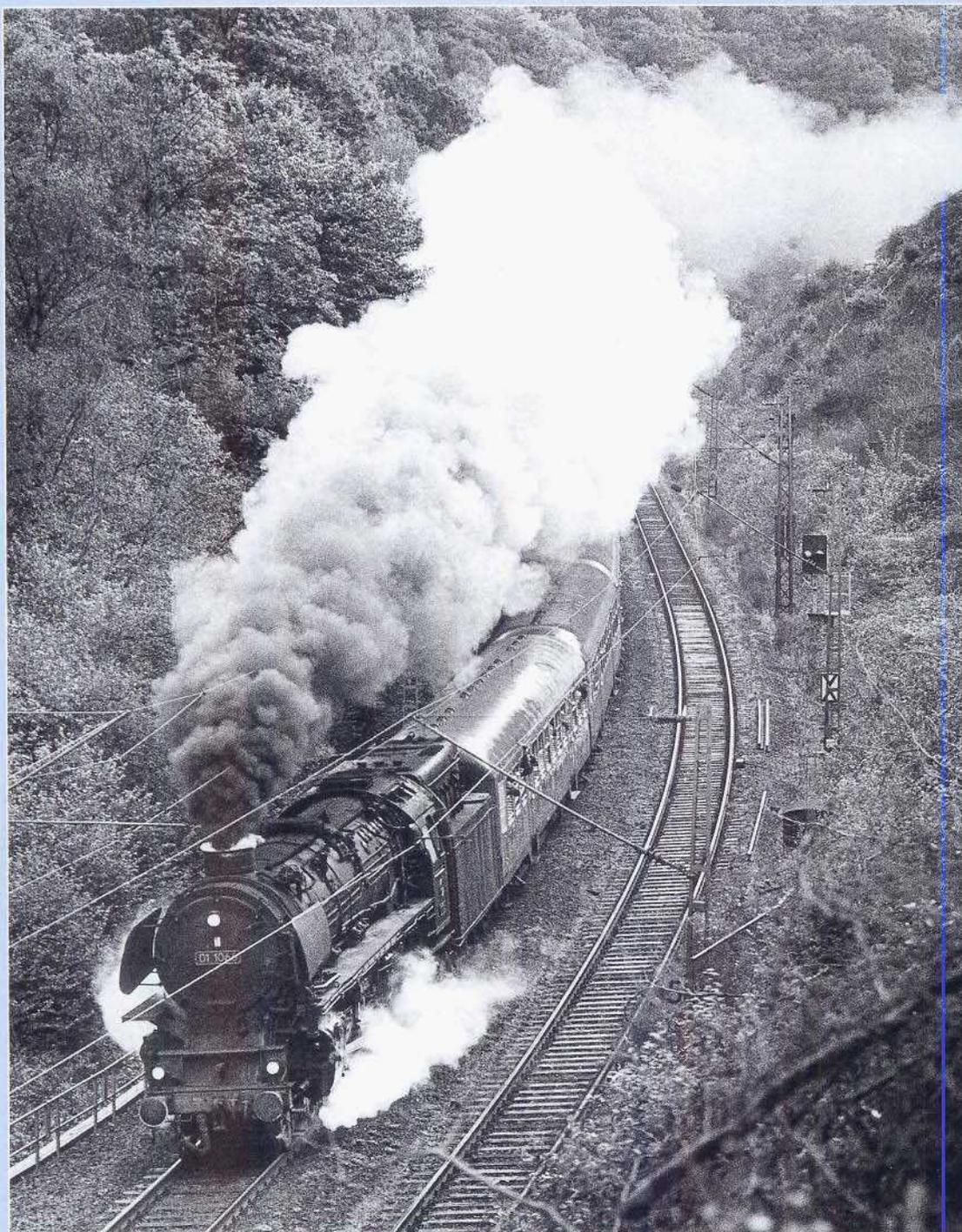
		<i>Modell</i>			<i>Rubriken</i>
Neue Bausätze: Weinerts BR 81 in H0		58	Bahn-Notizen		41
Bemerkenswerte Zimmeranlage in 1:43,5 (Teil 1): Fleckenstein – Vorortbahnhof mit 60er-Jahre-Flair		60	Neuheiten		52
Eine außergewöhnliche Epoche-III-Anlage (Teil 2): Das 3500-Bäume-Wunder		66	Mini-Markt		94
Die EJ-Marktübersicht: Bahnhofsgebäude 1: Die Großen		72	Fachhändler-Adressen		104
Vom Vorbild zum Modell – Teil 2: Planung Schmiedeberg 1924		76	Impressum		106
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Zwischen Fels und Wasser		80	Bahn-Post		108
H0-Bekohlungskran als Messing-Ätzbausatz von Heico: Edel-Kohle		84	Neue Bücher		108
Bausätze aus Resin: Der etwas andere Kunststoff		86	Sonderfahrten und Veranstaltungen		109
Selbstbaualternative für Gleich- und Wechselstrombeleuchtung: Waggonbeleuchtung selbst gebaut		88	Auktionen • Börsen • Märkte		110
Lesertipps:		90	Typenblatt: BR 52¹⁸⁻²⁰, Güterzuglokomotive, DR		111
Richtige Lampen für Märklins 92er Pinsel-Schilf			Erläuterungen und Cover zur Heft-CD		113
Schlackengrube für Märklin-Gleise, die zweite Nachschlag: Nummern der Reichsbahn-Sachsen					
Digitipps: Die Steuerungssoftware GBSWin: Back to Basics		92			
Marktübersicht: Alle H0-Bahnhöfe in drei Folgen, Teil 1: große Empfangsgebäude, von Bruno Kaiser, ab Seite 72					

Abbildungen dieser Doppelseite:

BD München, Andreas Ritz, Michael Krolop, Helge Scholz, Bruno Kaiser, Christoph Kutter

Neue Produkte: Bausätze aus Resin werden immer häufiger angeboten. Doch wie damit umgehen? Von Christoph Kutter, ab Seite 86





VOLLDAMPF

BEI FRANKENSTEIN:

01 1066 mit Sonderzug
von Karlsruhe nach Koblenz
(3. Oktober 2000).

EINFAHRT

SCHIFFERSTADT:

03 2295 mit dem
letzten Zug der Aktion
nach Ludwigshafen
(3. Oktober 2000).

KONTRAST

IN LUDWIGSHAFEN:

01 519 in Ludwigshafen
(3. Oktober 2000).

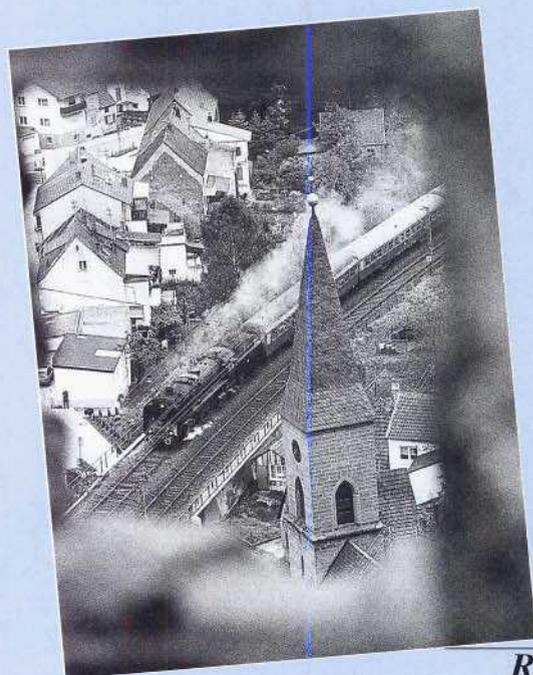
KURVEN- DAMPF:

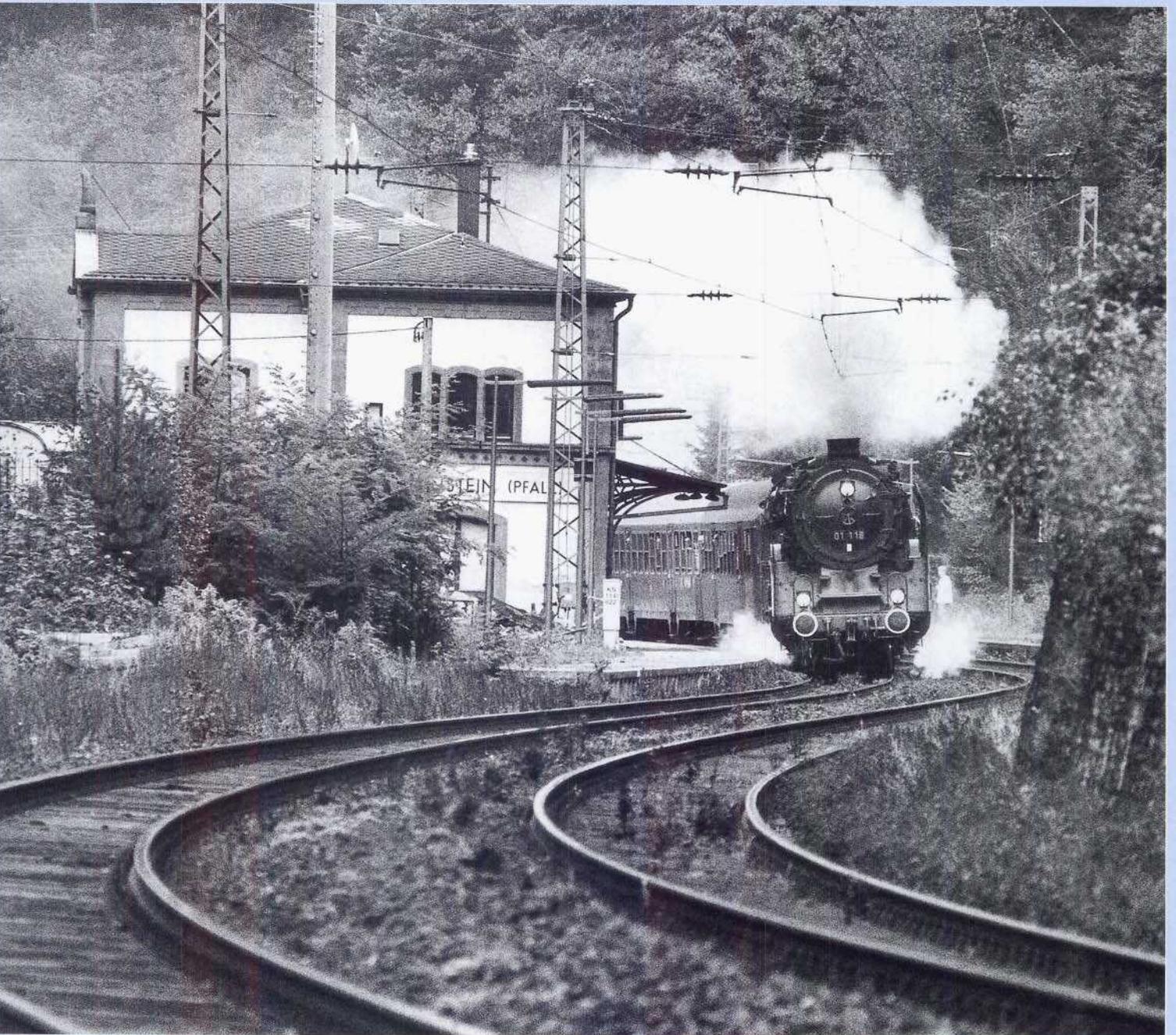
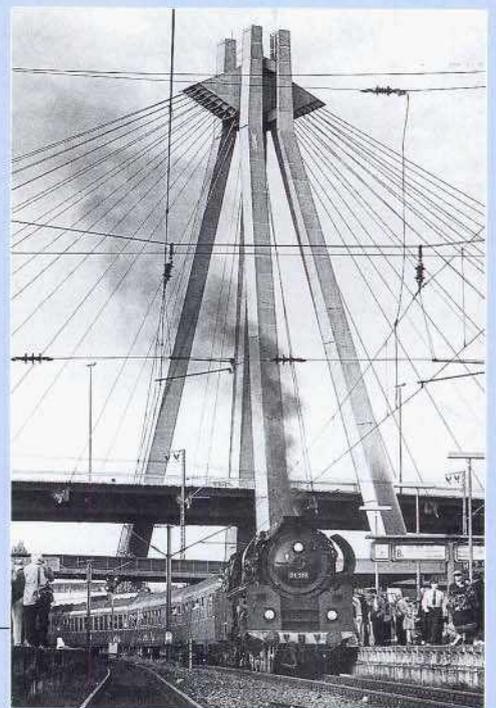
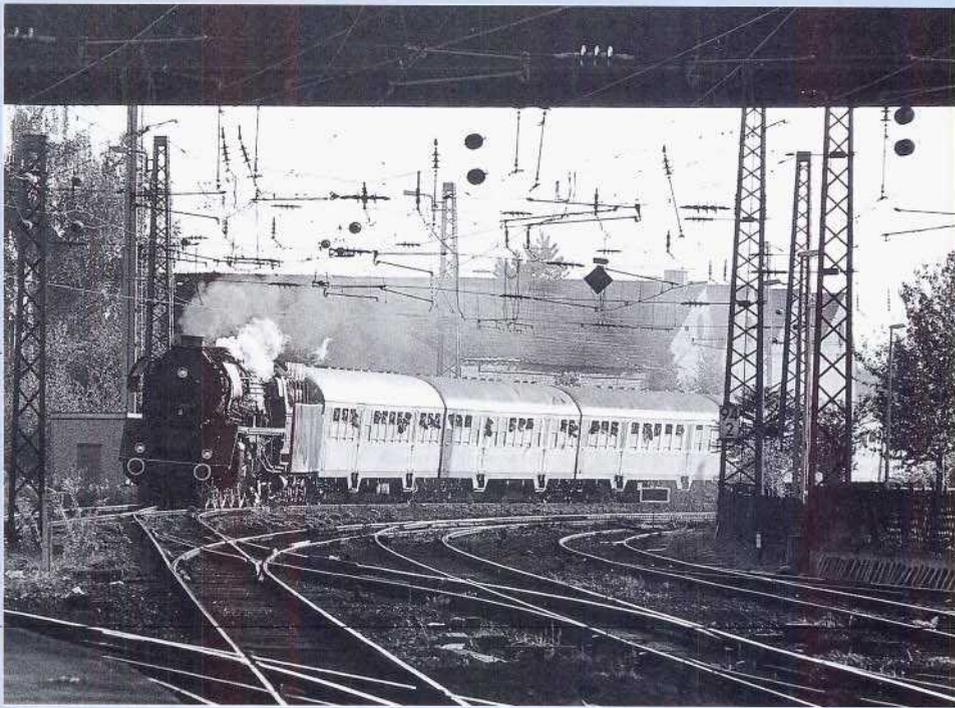
01 118 bei der
Durchfahrt
durch den
Bahnhof
Frankenstein
(30. September
2000).

Pfalz-Dampf

Es war die größte Plandampf-Veranstaltung im vergangenen Jahr. Ein Spektakel vom 30. September bis 3. Oktober 2000 mit den Dampflokomotiven 01 118, 01 1066, 01 519 und 03 2295 auf den Pfälzer Strecken Kaiserslautern–Neustadt–Landau–Pirmasens Nord und Kaiserslautern–Ludwigshafen. Wir erinnern daran zur Einstimmung auf die diesjährige Dampf-Saison!

IMPRESSIONEN VON DR. HEINRICH BAUMANN







Nein, mit guten himbeer- oder bordeauxroten Lokomotiven ist es nicht wie mit den guten bordeauxroten Weinen – sie werden mit wachsendem Alter nicht noch besser. Aber die Begeisterung ihrer Anhänger, die wächst in vergleichbarer Weise. Je kleiner die begehrte Menge, je älter das geliebte Objekt, desto inniger ist die Verehrung. Derzeit festzustellen bei der Baureihe 103, denn: der Abschied naht endgültig! Ein vorläufiger Nachruf

VON WOLFGANG KLEE

Es war natürlich schon immer so unter uns Eisenbahnfreunden: Haben nicht vor allem diejenigen, welche die gute alte Dampflok nicht mehr aus tagtäglichem Erleben kannten, ihr die meisten Tränen nachgeweiht? Die Älteren wussten da manches besser. Aber seltsam: Bei der E 03 sieht doch einiges irgendwie anders aus. Wohl die meisten Lokführer, die mit ihr zu tun hatten, überfällt so etwas wie Wehmut, wenn sie an den bevorstehenden Abschied denken. Die Hundertdrei, ja, das sei noch echte deutsche Wertarbeit gewesen, die habe Charak-

EIN ELLOK-KLASSIKER VOR DEM ABSCHIED:

ADIEU



Die Tage der 103er sind gezählt: Den klassischen IC-Dienst haben die edlen „Altstars“ bis auf wenige Ausnahmefälle bereits quittiert.
Abb.: Andreas Ritz, Wolfgang Klee



HUNDERTDREI

ter gehabt. Solche Seufzer erinnern dann schon ein wenig an Erlebnisberichte wie die vom kampfmütigen Heizer, der bei stockender Bergfahrt rausgeklettert ist und die bockende Speisepumpe seiner 44 mit dem 750-Gramm-Hammer bearbeitet hat, bis sie wieder genügend Wasser in den Kessel presste. Wie viele Hundertdreier gelegentlich wohl so malträtiert worden sind, in bildlich-erzählerischer Weise natürlich?

Nun also ist es vorbei. Ein anderes Stück deutscher Wertarbeit zeigt der Hundertdrei die Grenzen auf, eckig hat endgültig gegen rund gewonnen. Eine 103.1 vor einem IC oder EC, das ist Vergangenheit und auch für andere, minder vornehme Dienste braucht man sie nicht mehr. Ein paar von ihnen werden wohl noch in Reserve bleiben (aber vermutlich nicht lange) und die 103-Homepages (welche Lok hat so etwas schon!) mit Meldungen füttern. Trösten wir uns damit, dass die sechsachsige Schöne mit dem bei aller Eleganz doch immer etwas konturlos wirkenden Gesicht (irgendwo zwischen der E 19 und diesem komischen Sikorsky-Helikopter aus dem Flugzeug-Quartett) immerhin ein, zwei Jahre länger hatte auf die Schienen dürfen als einst vorgesehen. Die Macken der 120 (immer wieder Ärger mit dem zu leicht ausgelegten Rahmen) und jüngst der 112 (Schlingerdämpfer) sowie die Expo-Fantasien (da zog die 103 dann ja doch viele Wagen mit viel Luft) haben ihr und uns



Der 103-Einsatz klassischen Zuschnitts: Mit InterCity-Zügen unterwegs zwischen den Metropolen (München Hbf 1983, oben im Vorfeld, unten in der Halle). Abb.: Andreas Ritz (2)

eine Verlängerung beschert; jetzt häufen sich die Meldungen von Lagerschäden beim 101-Antrieb. Trotzdem, das Spiel ist für die Hundertdrei verloren.

NUR LANGSAM AUF TEMPO

Langsam, sehr langsam hat sich die Hundertdrei davon gemacht. Langsam, sehr langsam nur war sie in Fahrt gekommen. Wer weiß das schon noch? Und auch an kleinen Pannen mangelte es nicht. Als am 10. Februar 1965 die von Henschel und Siemens gebaute E 03 001 der Öffentlichkeit mit einem großen Roll-Out – pardon: Festakt! – präsentiert werden sollte, war das gute Stück leider nicht rechtzeitig fertig geworden. Also wurde kurzerhand E 03 002 als 001 beschildert, so präsentiert und so auch am 18. Februar 1965 auf die Probefahrten nach Bamberg geschickt. Erst als Mitte Juni auch die echte E 03 001 dort eintraf, wurden die Nummernschilder wieder getauscht.

Und dann kamen die legendären 200 km/h-Sonderfahrten zur IVA 1965 zwischen München und Augsburg. Daran kann sich vermutlich so ziemlich jeder Eisenbahnfreund erinnern (und sei es aus der einschlägigen Lektüre). Und dann? Ab Herbst 1965 standen die Vorserienloks dem Betriebswerk München Hbf zur Verfügung, wurden mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 160 km/h in den Umlaufplänen der E 10.12 eingesetzt. Das große Spektakel war zu Ende.

In den nächsten Jahren ging es darum, Erfahrungen für die Serien-E 03 zu sammeln. Das war irgendwie eine verrückte Geschichte, denn die Loks durften noch gar nicht ihr wahres Können – Tempo 200! – ausfahren, zugleich wurde schon deutlich, dass die Vorserienloks für die Zukunft gar nicht ausreichend motorisiert waren; jedenfalls nicht dann, wenn es um die Beförderung schwerer Züge mit diesem Tempo gehen sollte – und genau das zeichnete sich immer deutlicher ab, die leichten TEE- und F-Züge hatten nämlich ihren Zenit überschritten, das IC-Zeitalter dämmerte herauf. Mehr Power musste also her. Die Motoren der Vorserienloks brachten es auf eine Dauerleistung von 990 kW je Stück, die der Serienloks auf 1240 kW; 7440 kW Dauerleistung, dieser Wert der 103.1 (so die spätere und bis heute gültige Baureihenbezeichnung der Serienloks) ist noch immer deutscher Rekord, und er wird es wohl bleiben. Machen wir an dieser Stelle einen Ausflug in die Gegenwart. Die 101 als legitime Nachfolge-



Zwei, die heute Abschied nehmen: Früher trafen sie sich des öfteren, die in die Ferne eilende E 03 und die V 100 von der Nebenbahn (Bahnhof Gessertshausen, 1992). Abb.: Andreas Ritz



Flagschiffe unter sich: 103 und ICE in Frankfurt/M Hbf (1993). Abb.: Wolfgang Klee

Formschön und kraftvoll: Auch wenn in den letzten Jahren vielfach einfach der Lack abwar, schmälern diese kleineren Blessuren nicht das zeitlos gefällige Erscheinungsbild der sechsachsigen Renner.

Abb.: Andreas Ritz





rin der 103.1 bringt es auf „nur“ 6400 kW, ihre moderne Drehstrom-Antriebstechnik lässt sie diese Leistung jedoch weit besser auf die Schienen bringen. Dazu kommt ein anderes Plus; die 101 ist 31 t leichter als die alten Sechssachser, muss also ständig einen Wagen weniger beschleunigen. Besonders deutlich werden die Fortschritte bei anderen Zahlen: Die sechs Fahrmotoren der 103.1 wiegen jeweils 3,55 t; sie sind am Drehgestell befestigt, also nur primär abgedefert. Die Motoren der 101 wiegen 2,14 t pro Stück, sind zudem am Lokkasten aufgehängt und damit grobenteils (rechnerisch zu etwa 60%) im Bereich der sekundären Federung. Solche Petitessen spielen heute, da die Kosten der Fahrweg-Instandhaltung bei der Diskussion um die Zukunft der Schiene zu Recht tieferschürfend diskutiert werden, eine herausragende Rolle.

Zurück zur Sturm- und Drangzeit der E 03. Am 31. August 1970 wurde mit 103 101 die erste Serienlok bei der DB angeliefert, am 31. Mai 1974 mit 103 245 die letzte. Nun verfügte die DB also über einen stolzen Fuhrpark von 200 km/h schnellen Loks, die bordeauxrot-beigen Prachtstücke kamen mit dem InterCity-System (1971 war dieses – noch rein erstklassig – installiert worden) auf praktisch allen großen Magistralen in Deutschland zum Einsatz. Als Schüler pilgerte unsereins nach langer Durststrecke wieder zum Bahnhof und hatte etwas zum Staunen; die große Leere, die Zeit der fehlenden Faszinationen, die mit dem Ende des ganz großen Dampfbetriebs aufgezo-gen war, sie hatte endlich ein Ende. 200 km/h, das war doch endlich etwas, womit man gegenüber den Autoversessenen so richtig auftrumpfen konnte! Damals schaffte noch nicht jede durchschnittlich motorisierte Blechschachtel der unteren Mittelklasse (so hieß das damals; die Kompakt-klasse wurde gerade erst erfunden) ebenfalls Tempo 200!

ETIKETTENSCHWINDEL

Dabei war zunächst alles Etikettenschwindel. Die Züge durften gar nicht 200 km/h fahren, bei 160 km/h war Schluss. Die Ausnahmegenehmigung für Augsburg–München aus IVA-Zeiten war längst wieder kassiert worden, und ohne LZB wollte das damals zuständige Bundesverkehrsministerium die Schranke nicht aufheben. Erst mit Beginn des Sommerfahrplans 1977 wurde ein 43 km langer Abschnitt zwischen München-Lochhausen und Augsburg-Hochzoll für 200 km/h frei gegeben, allerdings zunächst nur für den Fall, dass Verspätungen aufgeholt werden mussten und die LZB auch tatsächlich in Betrieb war. 1978 durfte die 103 endlich richtig aufdrehen, die 200-km/h-Abschnitte Augsburg-Oberhausen-Bäumenheim (bei Donauwörth), Sprötze–Lauenbrück (zwischen Bremen und Hamburg) und Uelzen–Langenhagen kamen hinzu. Erst als bereits das System Inter-City 79 angelaufen war, folgten Anfang der Achtziger weitere Abschnitte, nämlich Brack-

Die Hundertdrei und die Rheinschiene: Jahrelang prägten die 103-bespannten IC-Züge die linksrheinische Magistrale – hier eine Zugbegegnung bei Oberwesel (1995).
Abb.: Wolfgang Klee