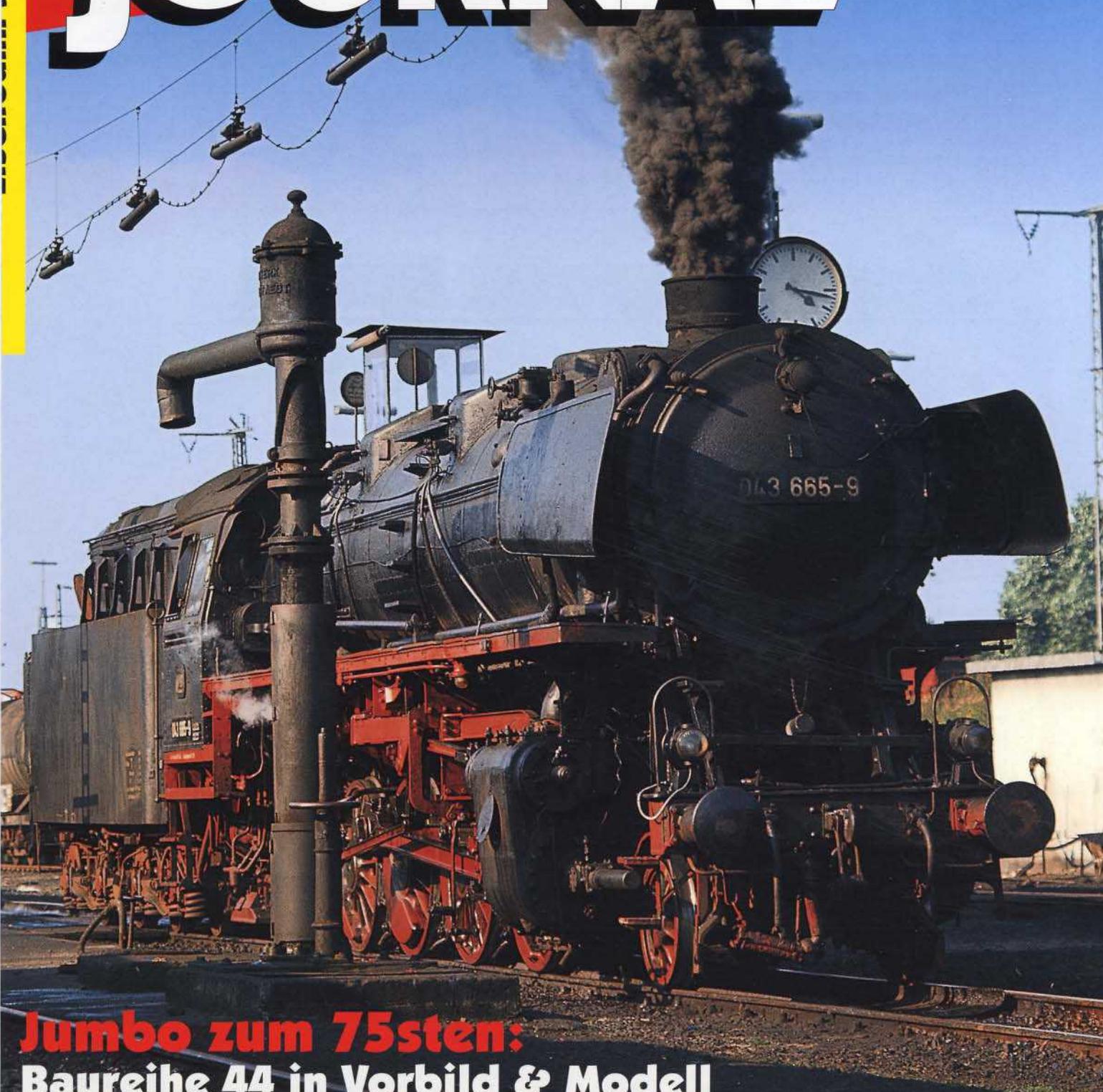


DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Juli
7/2001

Eisenbahn JOURNAL



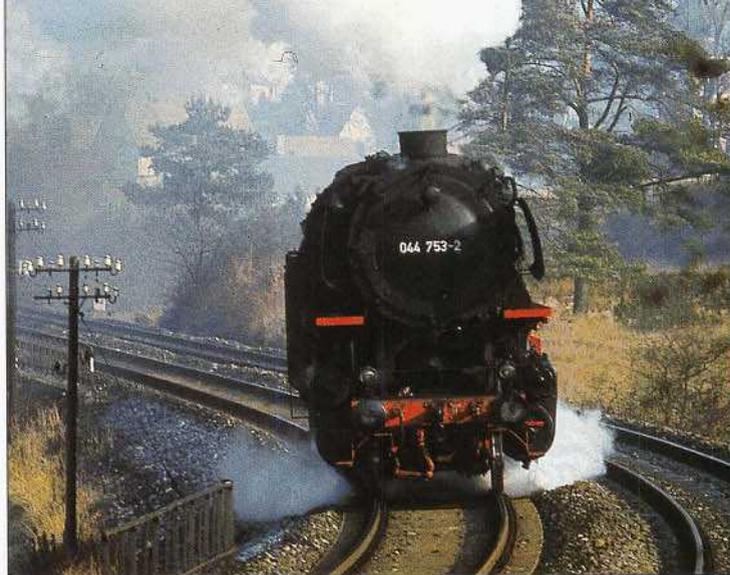
Jumbo zum 75sten:
Baureihe 44 in Vorbild & Modell
Modell-Marktübersicht:
Mittelgroße Bahnhofsgebäude in H0



Editorial

„Machen Sie auch weiterhin so ein ausgewogenes Heft“, waren ein paar nett gemeinte Worte auf der letzten Modellbaumesse in Dortmund. Natürlich sind wir in der Redaktion ständig bemüht, diesem Anspruch gerecht zu werden – nur: Was ist ausgewogen? Hier gehen die Meinungen nicht nur bei uns auseinander, noch viel konträrer sehen das einige unserer Leser. Macht doch endlich einmal einen möglichst zehneitigen Beitrag über meine oldenburgische T 3 in Nenngröße 0! – Ein richtig umfangreicher Bericht über die Kleinbahn nach Wenigentaft fehlt schon lange! Ob Sie es glauben oder nicht: Die Kleinbahn nach Wenigentaft gibt es wirklich, nur ist sie auch etwas für unser Eisenbahn-Journal? Um es vorweg zu nehmen: Unser Ziel ist und bleibt es, eine möglichst breite Leserschicht anzusprechen, und zwar mit hervorragend bebilderten Vorbildberichten und mit Modellbahnbeiträgen der Oberklasse. Auch wenn der eine oder andere den Level der Modellbeiträge nur begrenzt nachvollziehen, also nachbauen, kann, helfen diese Beiträge doch in den meisten Fällen, das eigene Können zu verbessern. Wir werden auch weiterhin die bewährte Linie verfolgen und mit Modell-Marktübersichten, Planungsbeiträgen und Basteltipps etwas für die Einsteiger oder Wiedereinsteiger tun. Um dem größeren Anteil an Modelleisenbahnern bei unseren Lesern besser gerecht werden zu können, werden die Modellseiten in Zukunft auch wieder leicht überwiegen. Im Vorbildbereich wird es künftig einen Zuwachs an Information geben. Die meisten der in Nürnberg vorgestellten Modelle begleiten wir bei ihrer Erscheinung mit einem Vorbildbericht. Die Berichterstattung über Bahnen im Ausland werden wir nicht mehr so stark forcieren wie bisher, dafür aber eine neue Rubrik innerhalb unserer Bahn-Notizen aufnehmen: Ab dem zweiten Halbjahr berichten wir regelmäßig über aktuelle Entwicklungen bei den Museumsbahnen und Vereinen – und greifen damit einen lang gehegten Wunsch seitens unserer Leser auf. Schließlich sind es diese Institutionen, die – teilweise unter schwierigen Bedingungen – versuchen, ein Stück Eisenbahngeschichte lebendig zu erhalten, das vor einigen Jahren und für viele von uns noch selbstverständlich war. Wir denken, so dem allgemeinen Wunsch nach einem ausgewogenen Heft wieder ein Stückchen näher gekommen zu sein. Und wenn für diesen oder jenen Leser bei einer einzelnen Monatsausgabe unseres Eisenbahn-Journals nicht so viel dabei gewesen ist – spätestens mit der nächsten Ausgabe oder auch über das ganze Jahr gesehen, wird der nette Mann aus Dortmund schon Recht gehabt haben ...

Ingo Neidhardt



Dampflokom-Porträt: 75 Jahre Baureihe 44, mit Modell-Marktübersicht, von Manfred Weisbrod, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Schwarzweiß-Impressionen: Ellok-Kontraste	6
Dampflokom-Porträt: Die Baureihe 44 Jumbo wird 75	10
Wagen-Porträt DRG: Einheits-Gepäckwagen Bauart 1929	20
Verkehrsgeschichte: Autoreisezüge Autos im Gepäck	22
Bahn-Projekte: Großbaustelle Berlin In die Zielgerade	28
Eisenbahn-Geschichte Heizlok-Dampf auf der Sachsenmagistrale	32
Werkbahnen: Aus für „Ruhrpott-Krokodile“ Abgebügelt	34

Titelbild: 044er und 043er im Bw Rheine waren bis zuletzt in den 70er Jahren begehrte Fotomotive der Dampftraktion – hier 043 665. Über Technik, Varianten und Einsätze informiert unser 44er-Porträt zum 75. Geburtstag der Jumbos.

Abb.: Heinz Rosenknecht

Super-Anlage: Vorortbahnhof in den 60er Jahren in Nenngröße 0, von Hans-Georg Immig, ab Seite 58





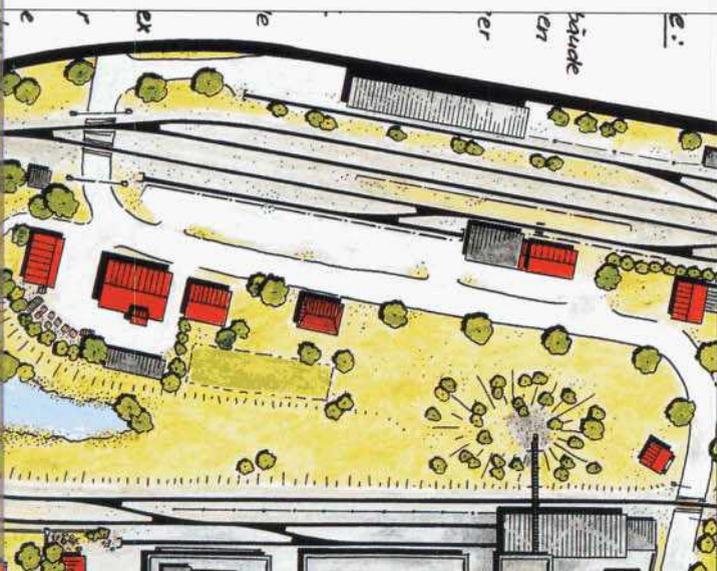
Verkehrsgeschichte: Autoreisezüge einst & jetzt bei DB und DR, von Konrad Koschinski, ab Seite 22



Aktuelle Bahnprojekte: In der Zielgeraden – Großbaustelle Berlin, von Konrad Koschinski, ab Seite 28

Modell

Baureihe 44 im Modell: Jumbo in Klein	18
Neu von Weinert: T 3 in H0	56
Bemerkenswerte Zimmeranlage in 1:43,5 (Teil 2): Fleckenstein – Vorortbahnhof mit 60er-Jahre-Flair	58
6. EJ-Modellbau-Wettbewerb: DB-Bahnhof Rauenstein	64
Neue EJ-Superanlagen: Das Vorbild ist der Maßstab	70
Unser Zugporträt: Bahnreise in den 50ern Im Eilzug von Amsterdam nach Venedig	72
Anlagenvorschlag nach Vorbild in 1:160 Auch eine Kohlenbahn: Großalmerode Ost	78
Die EJ-Marktübersicht: Bahnhofsgebäude 2: Die Mittelgroßen	84
Eine Märklin-Modulanlage entsteht (Teil 2): Altes Land	88
Digitipps: Die Steuerungssoftware GBSWin (Teil 2) Back to Basics	92
Anlagenplanung: Vorbildgerecht in N: Großalmerode Ost, von Christian Gerecht, ab Seite 78	

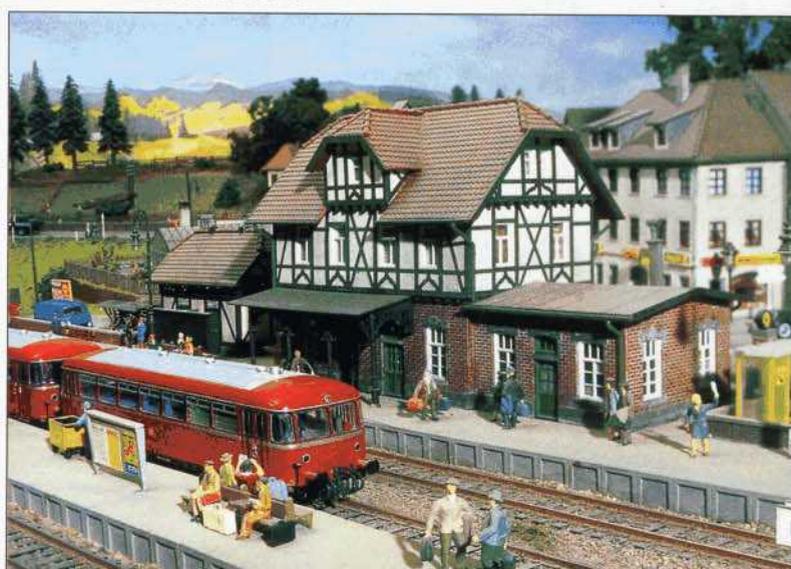


Rubriken

Bahn-Notizen	38
Neuheiten	50
Mini-Markt	94
Auktionen • Börsen • Märkte	101
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Bahn-Post	108
Neue Bücher	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: BR 04, Schnellzuglokomotive, Deutsche Reichsbahn 111	

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Heinz Rosenknecht, BD Hamburg/Slg. Hollnagel, Christian Geisler,
Helge Scholz, Christian Gerecht, Bruno Kaiser*

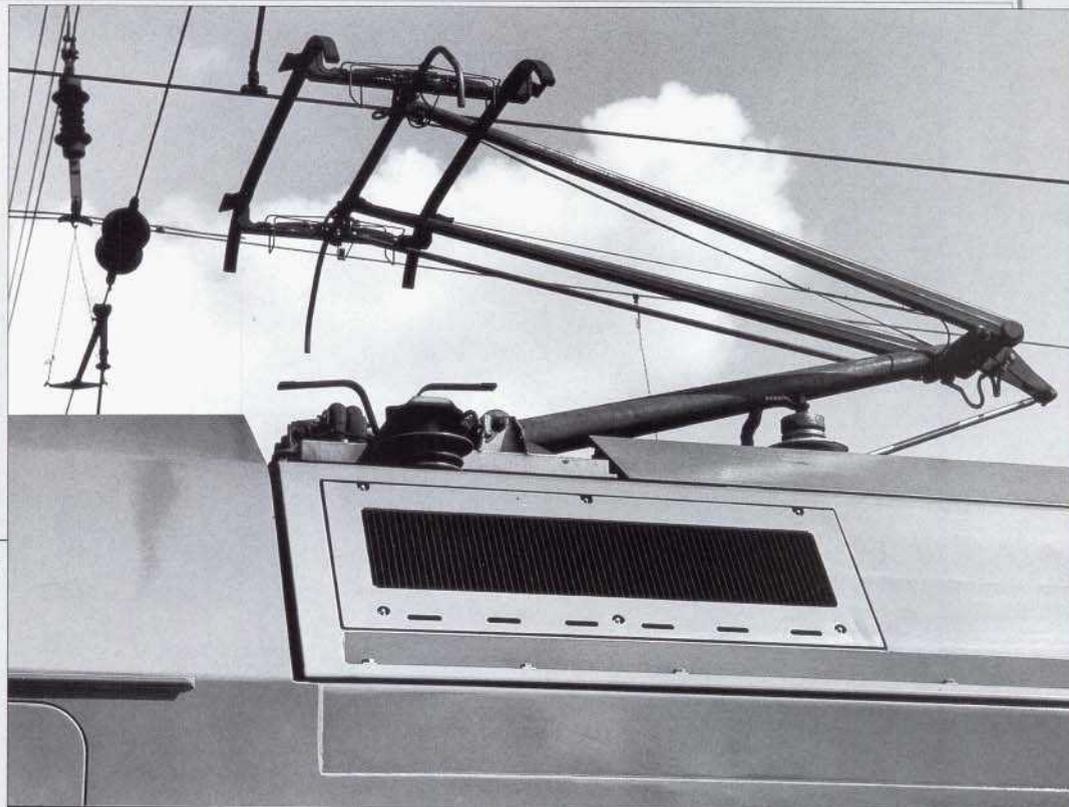
Modell-Marktübersicht: Mittelgroße Bahnhofsgebäude in H0, von Bruno Kaiser, ab Seite 84





Ästhetik des
Zeitgeistes:
101 041 mit
InterRegio-Zug
am 2. Juni 2000
im Bahnhof
Frankfurt/M-
Messe.

Blick-Führung
aufs Wesentliche:
Stromabnehmer-
Studie bei
101 078 (Mainz
Hbf, August
1999).



ELLOK-KONTRASTE

Moderne Loks, schwarzweiß
belichtet – geht das zusammen?
Durchaus! Denn wer heute in
Schwarzweiß fotografiert, macht
dies nicht mangels anderer
Möglichkeiten, sondern um sich
andere Wege der bildlichen
Ausdrucksform zu erschließen.
Am Beispiel von Aufnahmen
der neuen Ellok-Baureihen 101,
145 und 152 zeigen wir, wie
das gestalterische Spektrum bei
schwarzweßer Umsetzung
des Foto-Motivs Bahn aussehen
kann. Bilder und Text
VON JOACHIM SEYFERTH

Konträre Motivwahl: 152 014
mit Güterzug in Frankfurt/M-
Galluswarte am Wasserturm des Rbf.





Wenn die typischen Lokgesichter der Jahrtausendwende mit dem 175 Jahre alten Medium Schwarzweiß-Fotografie festgehalten werden, erscheinen nicht nur auf dem Negativ starke Kontraste. Das Knallrot fabrikneuer Lokomotiven schreit eher nach Buntfilm als nach Grauwerten, ihr Tempo verbrüdernd sich scheinbar lieber mit dem schnellen Kamerawinder und dem digitalen Pixelfoto, das ohnehin nur noch Farbe erkennt. Der Kontrast zwischen dem uralten Schwarzweiß-Rollfilm und dem Roll-out modernster Drehstromlokomotiven könnte kaum größer sein – und dennoch: Die Schwarzweiß-Fotografie ist weder per se für das Alte zuständig noch ein zähneknirschender Farbfilmersatz bei Schmuddelwetter, sondern nach wie vor ein eigenständiges Stilmittel für die Kunst der Abbildung. Und: Wo Farbe nur ablenkt, ist sie

gar visuell-politisch korrekt – Wesentliches wird betont, ohne die unendlich vielen Zwischentöne zu vernachlässigen.

Doch allein mit Schwarzweiß kann man die Moderne der neuen Lokomotivgeneration nicht aus der Reserve locken. Nichts ist langweiliger, als die 101 & Co. an den etablierten Fotostandpunkten der Altbau-Elloks oder gar Dampflokomotiven abzulichten; traditionelle Blickwinkel führen meist zur optischen Entgleisung. Die „Neuen“ verlangen geradezu eine konträre Motivwahl – entweder ganz alt oder ganz neu. Während uralte Wassertürme und Brückenköpfe einen reizvollen Kontrast zur funktional-glaten Außenhaut der neuen Zugpferde sowie eine versöhnliche Brücke zur langen Eisenbahngeschichte bilden, stellen Glaspaläste, Bürotürme, Neubaustrecken-Beton sowie blitzsaubere Bahnsteigfliesen mit



Unvoreingenommenes Kameraobjektiv: Auch scheinbar widerspenstige Drehstrom-Generationen lassen sich ins unbunte Bild rücken. Auf 101 101 und neben 145 018 (August 1999, Mai 2000).



Versöhnlicher Brückenschlag der Eisenbahngeschichte: 152 020 auf der Fahrt nach Mainz-Bischofsheim am 24. August 2000.



Kontrastprogramm: 101 101 am 29. August 1999 in Wiesbaden Hbf.

Hip Hop-Kids in Skaterjeans das adäquate Umfeld der Drehstromgeneration dar. Die 101-Lockschnauze vor der Graffiti-Schallschutzwand mag die Sinne verstören, doch das unvoreingenommene Kameraobjektiv kann bei richtiger Führung aus dem widerspenstigen Motiv eine Ästhetik des Zeitgeistes formen. Und auf dem Laufsteg der Güterbahn kleidet sich die leichtfüßige 152 lieber mit silbrigen Schiebewandwagen und vierachsigen Containereinheiten als mit schwerfälligen Brombergern und zweiachsigen Kohlenwagen. Rot-Grün mag für Regierungskoalitionen geeignet sein – doch wie gut, dass eine 145 niemals Umbauwagen am Haken hatte!

Doch der tapferen Schwarzweiß-Fotografie droht neue Unbill: Aspirin, Makrolon und frisches (?) Fleisch aus deutschen Ländern scheint ihr auf den Gleisen endgültig

den Garaus zu machen. Wo ausschließlich die schreienden Farben der Werbeclips zur oberflächlichen Botschaft auf den neuen Werbeloks werden, scheint das alte fotografische Stilmittel als Kontrastprogramm endgültig zu versagen. Wo die Bahn ihr Gesicht verliert und das Auffinden des DB-Logos einem oft vergeblichen Suchspiel gleicht, verlieren sich die Gegensätze im Brei der omnipräsenten Dauerreklame. Wo die VIVA-Generation mit Web-Cam und Wegwerfkamera spielt, eignet sich Unbuntes nur noch zum Wegzappen oder fürs überblätterte Feuilleton. Oder ist das alles – wobei wir schon wieder mitten im Thema wären – nur Schwarzweiß-Malerei? Denn schon bald soll die neue Mehrsystem-Lok 185 mit dem Gesicht der 101/145/152-Familie alle Grenzen überschreiten – Zeit für neue Kontraste!

DAMPFLOK-PORTRÄT: DIE BAUREIHE 44

JUMBO WIRD 75

So kennt man die 44er-Jumbos:
Kräftiger Antritt und mächtige Anspuffschläge
vor schweren Güterzügen – hier 044 180,
aufgenommen um 1970.

Abb.: Leo Nawrocki



Steht für die Serienausführung ihrer Baureihe:
44 099, gebaut 1937 von Henschel, mit Steuerungs-
träger der Einheitsbauart und Druckausgleich-
kolbenschieber der Bauart Karl Schulz.

Abb.: Sammlung Weisbrod

Es war ein bedeutender Schritt, als sich die DRG 1923 zur Entwicklung der so genannten Einheitsdampfloktypen entschloss. 20 t Kuppelradsatzfahrmasse, wie bei der Baureihe 44, war dabei ein absolutes Novum für den deutschen Lokbau. Doch höhere Zugkräfte konnten nur durch höhere Massen erzielt werden, wengleich es seinerzeit erst wenige Strecken gab, die von den schweren Lokomotiven befahren werden konnten. Zu ihrem 75. Geburtstag ein

Porträt der 44er

VON MANFRED WEISBROD

Die vom Engeren Lokomotivausschuss vorgenommene Durchforstung des Lokomotivbestandes der ehemaligen Länderbahnen nach Bauarten, die für das gesamte Reichsgebiet geeignet wären, hatte sich so wenig hilfreich erwiesen wie die Anforderung von Entwürfen bei verschiedenen Lokomotivbauanstalten. Es machte keinen Sinn, vom Henschel-Entwurf den Kessel, vom Borsig-Entwurf den Rahmen und vom Maffei-Entwurf das Triebwerk zu übernehmen. Der richtige Schritt war die Gründung des Vereinheitlichungsbüros, in das alle Lokomotivfabriken Konstrukteure entsandten und das im Oktober

1922 seine Arbeit aufnahm. Auf der 6. Beratung des Engeren Ausschusses (Juli/August 1923) standen bei der 1'E-Güterzuglokomotive nur noch die Varianten mit Drillings- und Vierzylinder-Verbundtriebwerk zur Entscheidung. Die 1924 gegründete Hauptverwaltung der DRG wies das Eisenbahn-Zentralamt (EZA) an, die 1'E als Dreizylinder-Lokomotive (Baureihe 44) konstruieren und bauen zu lassen. So entstanden 1926 zehn Baumusterlokomotiven bei Henschel (3), Schwartzkopff (6) und Esslingen (1). Ohne das Projekt im Lokausschuss beraten zu lassen, verfügte die Hauptverwaltung die Beschaffung von zehn Baumusterlokomotiven mit Zwillingstriebwerk (Baureihe 43), die Henschel und Schwartzkopff zu gleichen Teilen im Jahre 1927 lieferten. Die je zehn Baumusterlokomotiven hatten einen Kesseldruck von 14 bar, eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und beanspruchten mit ihren hohen Kesselaufbauten die Fahrzeugumgrenzung II der BO. Die Betriebs-erprobung der Baumuster erfolgte in den Bw Rothenkirchen, Weißenfels und Saalfeld, die leistungstechnische Untersuchung von 44 004 und 43 007 mit Bremslokomotive im Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald. Der um 4% geringere Dampfverbrauch der Zwillinglokomotive Baureihe 43 gab den Ausschlag für deren Weiterbau. Bis 1928 sind 35 Lokomotiven der Baureihe 43 beschafft worden, dann stellte man die Fertigung ein, ohne zunächst die Baureihe 44 weiter zu bauen.

Die Mitteldrucklokomotiven 44 011 und 44 012

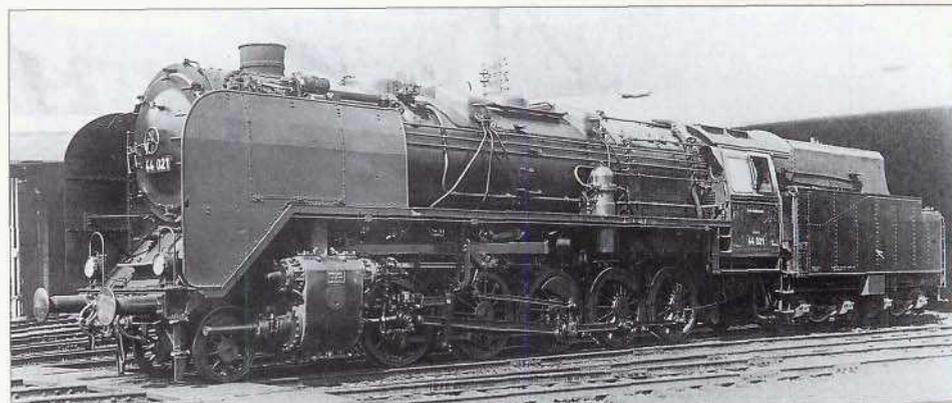
Mitte der 20er und Anfang der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts suchte die DRG nach Wegen, die Wärmewirtschaftlichkeit der Dampflokomotive zu verbessern. Ein Weg war die Wahl der Dampfturbine als neues Triebwerk (Baureihe T 18¹⁰), ein zweiter die Anwendung extrem hoher Kesseldrücke von 60 und 120 bar (z.B. Baureihe H 02), ein dritter die Entwicklung so genannter Mitteldrucklokomotiven mit 25 bar Kesseldruck. In dieser Ausführung entstanden mit herkömmlichen Stephenson-Kesseln, allerdings aus Spezialstählen und größerer Wandstärke, als Neubau je zwei Lokomotiven der Baureihen 04 und 24, als Umbau zwei Maschinen der Baureihe 17² (pr. S 10²) und als Neubau zwei 1'E-Güterzuglokomotiven als 44 011 und 44 012. 25 bar Kesseldruck waren wirtschaftlich nicht mehr in einstufiger Dehnung zu entspannen, sodass die beiden Lokomotiven ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk erhielten, im übrigen aber der Baureihe 44 glichen und mit niedrigeren Kesselaufbauten dem Umgrenzungsprofil I der BO entsprachen. Henschel lieferte die beiden Maschinen 1932 und 1933 mit den Fabriknummern 22 000 und 22 100. Nach den Regeln des Umzeichnungsplanes hätten die 1'E 4hv nicht die gleiche Baureihennummer bekommen dürfen wie die 1'E h3, aber da man zu diesem Zeitpunkt nicht an die Beschaffung weiterer 44er dachte, schien die Annummerierung an die Dreizylinder-Baumusterlokomotiven legitim. Das LVA Grunewald stellte im Vergleich mit 44 005 und 43 001 eine erhebliche Überlegenheit der Mitteldrucklokomotiven fest. Die überzeugenden Leistungen der 44 011/012 im Ver-



Baumusterlok 44 005, gebaut von Schwartzkopff 1926, mit hohen Kesselaufbauten nach Umgrenzung II der BO und dem bei den ersten Einheitsloks üblichen Handrad am Vorwärmer zum Umstellen der Durchflussvorrichtung. Abb.: Sammlung Weisbrod



Mitteldrucklok 44 012 (Henschel, 1933) auf dem Gelände des LVA Grunewald. Die Lok ist für die leistungstechnische Untersuchung mit Indiziereinrichtung ausgerüstet. Abb.: Hubert/Sammlung Weisbrod



Die Zwischenausführung repräsentiert die 44 021 (Henschel, 1937), die bereits Wagner-Windleitbleche besaß und im linken Laufblech die Dejektor-Anlage zur Speiswasserreinigung. Abb.: Sammlung Weisbrod

Maßskizze der Baureihe 44 in der regulären DRG-Ausführung. Abb.: Milos Kratochvil

