

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

B 7539 E
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

September
9/2001

Aktuell: 182 001

**Der erste „Taurus“ für
die DB AG**



Vorbild & Modell:
Neubaukessel-01 und Roco-Modell

Super-Anlagen:
H0-Weinberganlage • H0-Gotthardbahn



4 390753 914508

09

Editorial

„Bahnfahren wird nicht teurer, sondern für Millionen Menschen billiger – für viele so billig wie noch nie.“ Dies betonte Hartmut Mehdorn, der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, bei der Präsentation des neuen Preissystems, das im Herbst 2002 eingeführt werden soll.

Und tatsächlich: Auf den ersten Blick trifft dies voll und ganz zu – näher betrachtet freilich nur noch für einen Teil potenzieller Bahnkunden, allerdings immerhin eine Klientel, die bislang bei der Preisgestaltung und den Bahn-Angeboten stets vernachlässigt worden war. Denn es werden vor allem Familien und Frühbucker (beides dürfte sich in der Praxis auch großteils decken) sein, die von den neuen Tarifen profitieren können. Schöne Ferien-Aussichten für all jene, die bislang immer noch lieber mit Kombi oder Van im Stau stehen als wegen der hohen Bahnfahrtskosten von vornherein tief ins Urlaubs-Budget zu greifen!

Spontanfahrer und Bahn-Card-Besitzer dagegen werden der Aussage des Bahn-Chefs wenig Erfreuliches abgewinnen: Für sie werden die Tickets ab Herbst 2001 nämlich in vielen Fällen wohl teurer. Natürlich kann diese Verteuerung auch Familien treffen, wenn es beispielsweise um einen spontanen Wochenendausflug oder Ähnliches geht – ein deutlicher Schwachpunkt des geplanten Tarifgefüges. Schauen wir uns das neue Preissystem also einmal genauer an.

Statt im „Tarifschungel“ das günstigste Angebot suchen zu müssen, hat der Kunde künftig die Wahl zwischen dem Grundpreis und drei abgestuften Sonderpreisen. Der starre Kilometerpreis wird durch einen je nach Zugtyp und Klasse variierenden (degressiv gestalteten) Grundpreis ersetzt, der mit zunehmender Entfernung relativ abnimmt. EC-/IC-Zuschläge fallen weg.

Die Sonderpreise sind vom Grundpreis abgeleitet. Je eher der Kunde seinen Fahrschein kauft und bestimmte Konditionen einhält, umso höher wird der Rabatt.

Vorgesehen sind drei Rabattsätze: 10% beim „Sonderpreis 1“ mit Fahrscheinkauf mindestens einen Tag im Voraus; 25% beim „Sonderpreis 2“ mit Fahrscheinkauf mindestens drei Tage im Voraus; 40% beim „Sonderpreis 3“ mit Fahrscheinkauf mindestens sieben Tage im Voraus. Generell werden die Sonderpreise nur „mit Zugbindung“, d.h. bei Festlegung auf einen bestimmten Zug, gewährt und – auch dies nur „solange der Vorrat reicht“! Außer beim „Sonderpreis 1“ sind jeweils vorab die Hin- und die Rückfahrt zu buchen, beim „Sonderpreis 3“ darf die Rückfahrt frühestens am Sonntag nach der Hinfahrt erfolgen.

BahnCard-Besitzer erhalten statt heute 50% in Zukunft nur noch 25% Rabatt. Dies gilt allerdings auch für die Sonderpreise, wodurch sich die Ermäßigung – bezogen auf den Grundpreis – auf 33 bis 55% erhöhen kann. Die BahnCard kostet dann mit Inkrafttreten des neuen Preissystems im Herbst 2002 einheitlich nur noch 60 Euro für die 2. Klasse bzw. 150 Euro für die 1. Klasse.

Familien bietet die Neuregelung besondere Vorteile: Kauft nur ein Elternteil eine BahnCard, so erhalten der Partner/die Partnerin und alle Kinder bis 17 Jahre gegen eine geringe Gebühr eine eigene BahnCard, mit der sie auch alleine reisen können. Reisen mindestens zwei Personen gemeinsam, gewährt die DB AG „Mitfahrern“ immer 50% Ermäßigung – und dies gegebenenfalls auch zusätzlich zum BahnCard-Rabatt.

Soweit die wichtigsten Merkmale des neuen Preissystems. Übersichtlich ist es schon, birgt aber auch Nachteile. Zumindest auf kürzeren und mittleren Strecken müssen sich Fahrgäste auf höhere Preise einstellen – vor allem einzeln reisende BahnCard-Besitzer, die aus vielerlei Gründen nicht im Voraus buchen können und nun nur noch 25 statt 50% Rabatt erhalten. Bei den Sonderpreisen könnte sich zudem die Kontingentierung als „Pferdefuß“ erweisen. Wie lange reicht denn „der Vorrat“ nun jeweils? Fahrgastverbände haben auf die Schwachstellen bereits hingewiesen. Die Bahn ist aufgefordert, die noch offenen Fragen zu klären und ihr neues System in diesen Punkten nachzubessern!

Konrad Koschinski
Gerhard Zimmermann



Lok-Porträt: Die Baureihe 01 mit Bundesbahn-Neubaukessel, von Horst Obermayer, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Auch 2001 gibt es in Polen realen Dampfbetrieb: Dampf in Wolsztyn	6
Bundesbahn-Schnellzugdampflok mit veränderter Architektur: Neubaukessel-01	10
Verkehrsgeschichte: Autoreisezüge, Teil 2 Autos im Gepäck	18
Anhaltinische Reisebilder: Licht und Schatten	22
232 weicht im Thüringer Reisezugverkehr den neuen „Leichten“: Triebwagen-Opfer	26
DR-Historie: Die letzten G 8 des Bw Luckau	28
Schweizer Reise: Vom Bodensee zum Vierwaldstättersee Voralpen-Express	32
Chinas Kracher: Die Reihe QJ	54

Titelbild: Das neue „Gesicht“ unter den zur modernen Ellokk-Flotte der DB AG zählenden Baureihen: Mit der 182 001 wurde vom 152er-Outfit auf die „Taurus“-Optik umgesattelt, die bislang von den ÖBB-Reihen 1016/1116, den Siemens-1116-Dispoloks sowie den silbernen „Tauri“ der Hupac her bekannt war. – Die Aufnahme der 182 001 entstand während der ersten Abnahmefahrt in Trier Hbf am 12. Juli 2001 (siehe auch Seite 36). Abb.: Christoph Kirchner

Anlagenporträt: H0-Anlage nach Motiven vom Gotthard, von Thorsten Meyer, ab Seite 62





Bahn-Geschichte: Autos im Gepäck – bei der heutigen DB AutoZug; Teil 2 des Beitrags von Konrad Koschinski, ab Seite 18

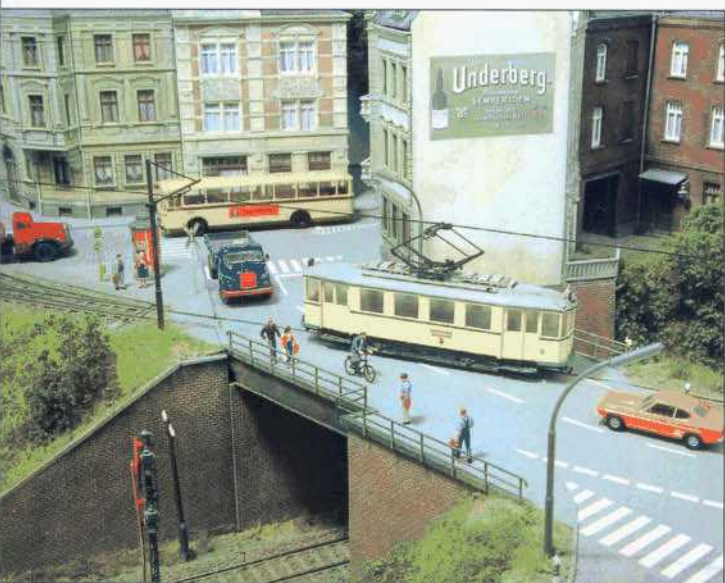


Schweiz: Attraktives Reisen vom Bodensee zum Vierwaldstättersee im „Voralpen-Express“, von Beat Moser, ab Seite 32

Modell

Das H0-Modell der Neubaukessel-01 von Roco: Maßgeschneidert	16
Bachmanns Kracher: Die QJ in H0	55
Die Feldbahn von Weingut Vogelsang	56
Im Banne des Gotthard	62
Auf Graf Arnims Spuren	68
Die Modell-Bahn der TU Dresden	72
Eingefangene Träume	74
Eine Märklin-Modulanlage entsteht (Teil 3): Altes Land	76
Mitten im Pott (Teil 1): Eine Brücke für Tram, Straße und Bahn	80
Bahnhofssaga Badel: Märkische Landschaft in 1:87	84
Lokomotiven für Badel: Zwei 64er nach DR-Vorbild	88
Digitipps: Modellbahn-Sound selbst gemacht	92

Anlagenbau: Mitten im Pott baut Rolf Knipper eine Brücke für Tram und Straße über die Bahn, ab Seite 80



Rubriken

Bahn-Notizen	36
NEU! Museumsbahnen & Vereine	45
Aufruf zum 8. Modellbau-Wettbewerb des EJ	48
Neuheiten	50
Mini-Markt	94
Auktionen • Börsen • Märkte	101
Fachhändler-Adressen	104
Impressum	106
Neue Bücher	108
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Typenblatt: Baureihe 05 003, Schnellzuglok, DR	111

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Ludwig Rotthowe, DB AutoZug, Bruno Hitz,
Rolf Knipper, Thorsten Meyer, Helge Scholz*

Fahrzeugbau: Auf Weinert-Basis entstanden zwei DR-64er nach Vorbild, von Jörg List, ab Seite 88



AUCH ANNO 2001 GIBT ES IN POLEN REALEN DAMPFBETRIEB

Eine Gruppe dampflokbegeristerter und engagierter Eisenbahner der PKP im polnischen Wolsztyn. Ein engagierter Fotograf, der sich dem allerletzten planmäßigen Normalspur-Dampfbetrieb in Europa verschrieben hat. Beides geht immer wieder zusammen. Nach den Wolsztyn-Impressionen in EJ 2/01 nun weitere Eindrücke und die aktuelle Lage

VON
WOLFGANG
MATUSSEK



Wald und Weite:
Pt47-65 mit Zug von
Poznan nach Wolsztyn
bei Drzymalowo.



Die beschauliche
Allee, der ver-
träumte Bahnüber-
gang und der
planmäßig
dampflokbespann-
te Doppelstockzug
- ganz real
Wolsztyn 2000 ff.
Ol49-23 mit Zug
nach Poznan in
Rakoniewice.

DAMPF

IN WOLSZTYN



Auch im Güterverkehr ist 2001 von Wolsztyn aus noch Dampftraktion geboten – eine Augenweide vor allem auf der Strecke Wolsztyn–Zbaszynek. Ty45-379 mit schwerer Fracht bei Belecin.

Ein Rundum-Motiv, das nie enttäuscht, ist der verträumte Landbahnhof Tloki, den hier eine der Ol49 mit Zug nach Poznan gerade verlässt.



Dampf-Kontrastprogramm: Bahnsteigszene auf dem Land in Stefanowo (Strecke Wolsztyn-Zbaszynek) und Bahnhofsszene in Wolsztyn.



Bereits einige Wochen vorher reserviere ich per E-Mail (Adresse: wojtek@parowozy.com.pl) mein Quartier direkt im Bw. Kurz vor der Abfahrt dann noch ein Blick ins Internet unter www.parowozy.com.pl, um die Lage des aktuellen Dampfeinsatzes abzuklären, und schon kann's losgehen Richtung Osten.

In den ehemaligen Personalübernachtungsräumen des Bw Wolsztyn fühle ich mich bereits wie zu Hause. Für die Fans bieten sie eine preiswerte, von der erlebbaren Atmosphäre her einzigartige Möglichkeit des Übernachtens. Lediglich 40,30 Sloty (ca. 22,50 Mark) pro Nacht für die ersten beiden Nächte, 30,90 Sloty (ca. 17 Mark) für jede weitere, jeweils inklusive Foto- und Filmgenehmigung. Bezahl wird in Sloty beim Bw-Chef Witold Wojtkowiak im Dienstgebäude am Bw-Eingang. Von diesem erhält man auch die neuesten Informationen. (Er spricht etwas Deutsch!) Auf die Aushänge im Personalgebäude ist oft kein Verlass wegen mangelnder Aktualität – ein Missstand, der bei zahlenden Dampffans beseitigt werden sollte.

Noch am Ankunfts tag geben mir die Wagenlaufzettel des Zubringer-Güterzugs aus Zbaszynek (Ankunft zwischen 15.30 und 17 Uhr) Auskunft über die Güterverteiler des/r nächsten Tage/s. In der Regel zwischen 6.30 und 7.00 Uhr verlässt die Güterzuglok den Schuppen. Meist ist dies die polnische Ty45-379 oder eine Ty3, eine Kriegslok der Baureihe 52. Welche Orte in welcher Reihenfolge heute angefahren werden, erfrage ich beim Lokpersonal. Rakoniewice (Strecke nach Poznan) und Konotop (Strecke nach Nowa Sol; wird inzwischen nicht mehr bedient) sind angesagt. Ein Vierachser, offen mit Plane, ist für das erste Ziel bestimmt. Nach Konotop geht's mit vier Kohlewaggons. Von beiden Zielen erfolgt die Rückfahrt als Lz. Nachmittags erlebe ich die Kreuzung des Güterzugs von Zbaszynek mit dem Personenzug aus Wolsztyn im Landbahnhof Stefanowo. Ein dankbares Abendmotiv bietet der Personenzug aus Poznan. Der verträumte Landbahnhof Tloki abseits der Hauptstrecke enttäuscht als 360°-Motiv (rundherum frei stehend) nur selten. Vor den

Pz sind Ol49 die Regel. Mitunter kommen auch die Schnellzuglok Pt47-65 (1'D 1') oder die hochbeinige Pm36 (2'C 1') zum Einsatz.

Am zweiten Tag steht nach dem üblichen Rangieren Wloszakowice (Strecke nach Leszno) mit vier Kohlewaggons auf dem Programm. Vorher wird auf derselben Strecke der Bahnhof Nowa Wies mit Flüssiggas und Kohle bedient. Nach dieser Tour holt die Lok aus Konotop Waggons mit Langholz und solche mit Holzschnitzeln. Nachmittags steht dann wieder schwerpunktmäßig die Strecke nach Zbaszynek an. Die Güterwagenbedienung erfolgte früher mit Diesellokomotiven von Leszno aus. Nun fordert der z.T. bis 1300 t schwere Bedienungszug den Loks hohe Leistungen ab. Optisch sind die bis zu 32 Waggons natürlich eine Augenweide.

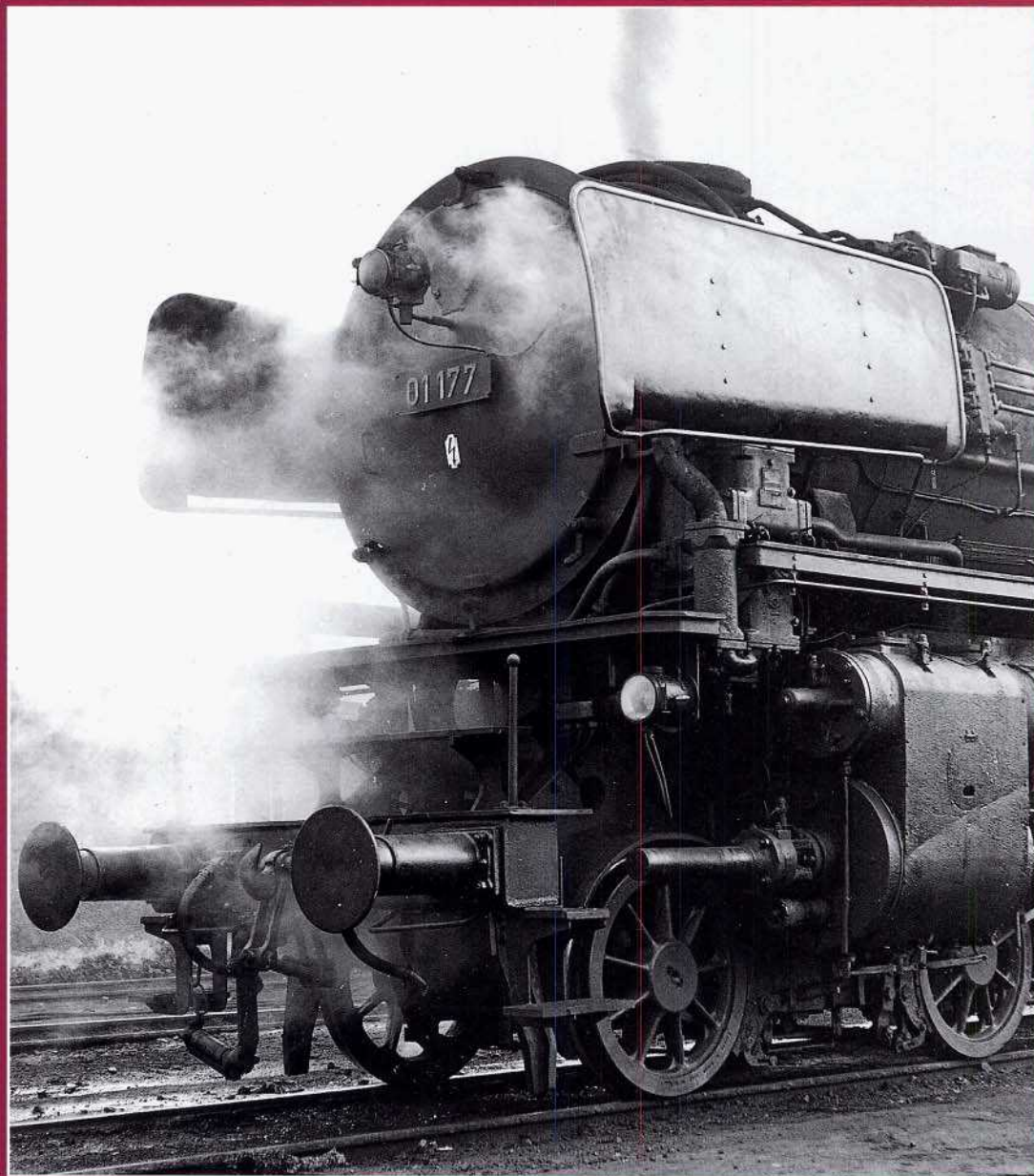
Am dritten Tag ist zunächst ein Waggon Kohle nach Tuchorza (Strecke nach Zbaszynek) zu bringen. Danach eine betriebliche Kuriosität: Ein schwerer Zementzug nach Powodowo (Strecke nach Sulechów) ins dortige Betonplattenwerk – mit Kurve und Steigung gleich hinter Wolsztyn – macht ein weites Zurücksetzen erforderlich. Dann kommt's: mit voller Kraft wird Anlauf genommen und donnernd brettert der Zug durch den Bahnhof Wolsztyn – ein wahrhaft sinnliches Erlebnis! War der Zug mit Ol49 bespannt, kam es schon vor, dass zwölf Waggons in vier Teilen gefahren werden mussten! Neben Zement wird abwechselnd auch Kies als schweres Gut nach Powodowo gefahren. Mittags wird es ruhig im Bw. Die Ol aus Poznan und die Ty45 werden kaltgestellt, also entfallen die Leistungen nach Zbaszynek. Dafür widmet man sich jetzt der Ok1-350 (P 8), die schon nachts angeheizt wurde. Auf Hochglanz geputzt, rangiert sie im Bahnhofsbereich. Am nächsten Tag startet sie gegen 8 Uhr mit historischen Zweiaxlern zu einer Sonderfahrt. Ein schöner Abschluss meiner Reise nach Wolsztyn. □

Weitere Infos sowie die aktuellen Umlaufpläne gibt es im Internet unter der eingangs genannten Adresse sowie unter www.lok-report.de auf Sonderseiten Wolsztyn mit zusätzlichen Links zum Thema.

NEUBAUKESSL-

In den Jahren 1958 bis 1961 erhielten 50 Lokomotiven der Baureihe 01 neue Hochleistungskessel nach den seinerzeit aktuellen Baurichtlinien der Deutschen Bundesbahn – ein nicht unumstrittener Umbau. Traditionalisten kritisierten den Verlust der klassischen Einheits-Silhouette der 2'C 1'-Lok – der Weiterentwicklung eher Aufgeschlossene priesen dagegen das bulligere neue Gesamtbild. Eine Rückblende und Bauartbeschreibung

VON
HORST J. OBERMAYER



Die markante offene Frontpartie der „neuen“ 01 mit den neuen Graugusszylindern und der Mischpumpe an der linken Rauchkammerseite, hier am Beispiel der 01 177 des Bw Hof.

Abb.: Horst Obermayer

Nach Ausmusterung der mit schweren Kriegsschäden bereits abgestellten Maschinen 01 038, 053, 145, 201 und 238 standen der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1950 von einst 241 Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 noch 165 Exemplare für den Plan-einsatz zur Verfügung. Diese waren in 14 Betriebswerken der Direktionen Essen, Frankfurt/M., Hannover, Köln, München, Münster, Nürnberg und Regensburg beheimatet. Als sich mit zunehmender Tendenz immer wieder Schäden an den aus nicht alterungsbeständigem Stahl St 47 K gefertigten Kesseln einstellten, entschloss sich die Hauptverwaltung der

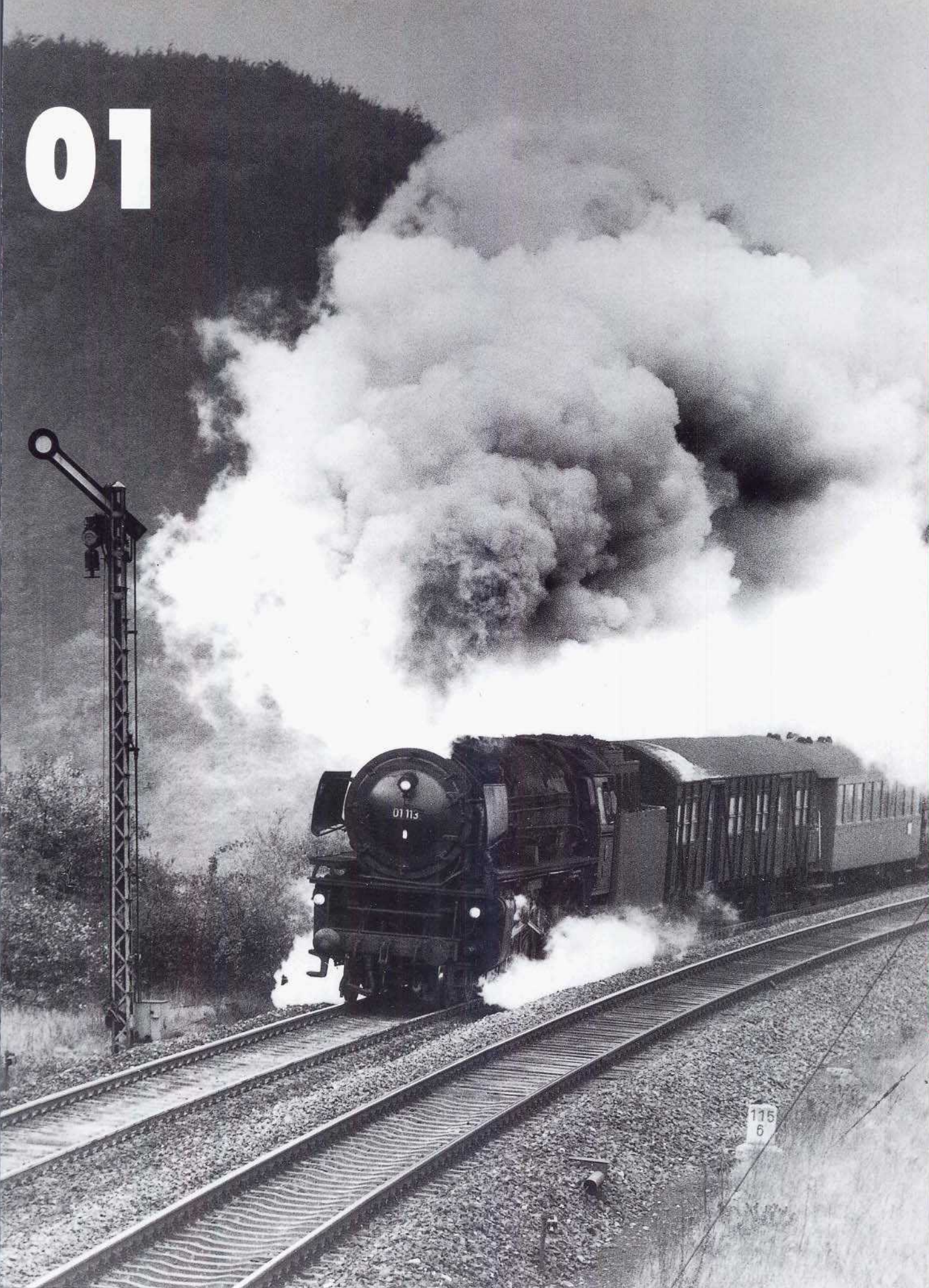
DB zu einem Umbau einer größeren Anzahl der noch unentbehrlichen Einheitslokomotiven aus den Baujahren 1925 bis 1938. Anlässlich fälliger Hauptuntersuchungen hatten zunächst 01 042, 046, 112, 154 und 192 in den Jahren 1950/51 neue Stehkessel mit Verbrennungskammer erhalten, außerdem Mischvorwärmer der Bauart Henschel auf der Rauchkammer. Der

vorgesehene entsprechende Umbau weiterer Maschinen unterblieb allerdings.

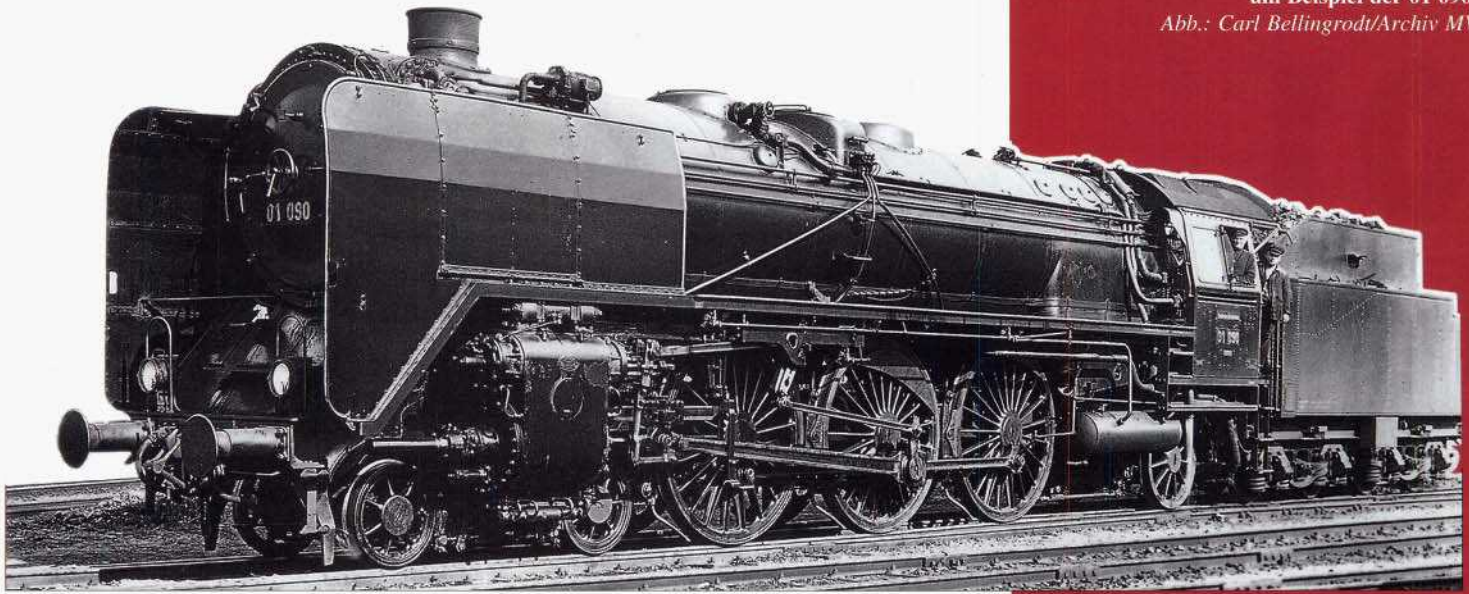
Inzwischen war beschlossen worden, insgesamt 80 Lokomotiven mit komplett neuen Hochleistungskesseln auszurüsten, die weitgehend jenen der Baureihe 01.10 entsprachen. Für die Umrüstung ausgewählt wurden Maschinen ab der Betriebsnummer 01 102 mit Scherenbremsen und vorderen Laufrädern mit einem Durchmesser von 1000 mm.

Bis zum Beginn der Umbauaktion zeichnete sich jedoch bereits ein verstärkter Wandel in der Struktur der Zugförderung mit der sich steigenden Beschaffung moderner Elektro- und Die-

01



Im schweren Eilzugdienst passiert 01 113 (Bw Rheine) im Oktober 1964 die Blockstelle Keimberg im Eggegebirge. Abb.: Ludwig Rotthowe



selbstfahrzeuge ab, sodass nur noch folgende 50 Lokomotiven der Reihe 01 für eine Modernisierung berücksichtigt wurden:

01 103, 104, 113, 115, 122, 124, 125, 126, 130, 132, 133, 134, 138, 146, 148, 149, 159, 164, 166, 169, 172, 177, 178, 180, 181, 182, 183, 187, 190, 192, 193, 194, 196, 197, 199, 200, 206, 209, 210, 211, 216, 217, 220, 223, 227, 228, 229, 230, 231, 232.

Zwei der neuen Kessel fertigte das Ausbesserungswerk Frankfurt-Nied, zehn Exemplare die Maschinenfabrik Esslingen und 38 Stück die Lokomotivfabrik Arnold Jung in Jungenthal. Bereits erteilte Aufträge für die Lieferung weiterer 38 Kessel durch Jung wurden storniert. Der Einbau sämtlicher Kessel erfolgte von Mai 1958 bis Dezember 1961 im AW Frankfurt-Nied. Dort erhielt am 25. Januar 1966 auch die 01 131 noch den Kessel der am 1. September 1965 nach einem Unfall ausgemusterten 01 122.

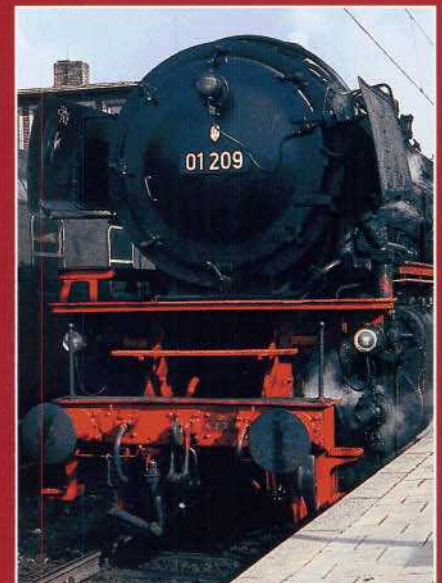
Neuer Hochleistungskessel mit niedrigem Schornstein

Der neue Hochleistungskessel, für eine Heizflächenbelastung von 75 kg/m²h ausgelegt, bestand aus der 3346 mm langen Rauchkammer, dem zweischüssigen Langkessel und dem Stehkessel mit stählerner Feuerbüchse sowie einer Verbrennungskammer mit einer Länge von 1132 mm. Der Rohrwandabstand betrug dadurch nur noch 5000 mm. Weitere Änderungen betrafen die Anzahl und Dimensionierung von Heiz- und Rauchrohren. Trotz der nun kleineren Heizfläche lag die Dampferzeugung mit 14,475 t/h etwas über der des alten Standardkessels, dessen Heizflächenbelastung noch auf 57 kg/m²h begrenzt war. Als nachteilig erwies sich die Verkleinerung der Rostfläche von 4,41 m² auf nur noch 3,96 m². Bei Güterzuglokomotiven und deren betriebsbedingt längeren Standzeiten ließ sich mit kleinerem Rost eine Verringerung des Brennstoffverbrauchs erzielen. Die längeren Durchläufe von Schnellzuglokomotiven führten trotz des Einbaus neuer Aschkästen mit zusätzlichen Luftklappen jedoch zu einer stärkeren Verschlackung des Rostes.

Zu den charakteristischen Baumerkmale des neuen Kessels zählten der niedrige doppelwandige Schornstein, der dahinter in die Rauchkammer eingebaute Dampfsammelkasten und der auf dem zweiten, unten leicht konisch ausgeführten Kesselschuss angeordneten Dampfdom. Schornstein und Blasrohr verfügten über austauschbare Einsätze für unterschiedliche Betriebsbedingungen. In der Rauchkammer war auch die Mischvorwärmanlage der DB-Einheitsbauart 1957 untergebracht. Wegen der nun gewählten inneren Speisewasseraufbereitung konnte auf einen Speisedom mit Winkelrost-Schlammabscheider verzichtet werden. Die beiden neu entwickelten Hochhubabsicherungsventile der Bauart Ackermann saßen auf dem Kesselscheitel vor der hinteren Rohrwand. Statt eines Dampfdoms war für jeden Kuppelradsatz an beiden Seiten je ein separater Sandbehälter zwischen Umlauf und Langkessel angebaut.

Gleichzeitig mit dem Einbau neuer Kessel erhielten die Maschinen die kleinen Witte-Windleitbleche, Graugusszylinder mit angegossenen Ausströmkästen, Kolbenschieber der Bauart Müller, Einfachventil-Heißdampfregler und eine Einrichtung für die induktive Zugsicherung der Bauart Siemens. Die Speiseeinrichtung bestand aus der links vor dem Laufblech an der Rauchkammer angebauten Kolbenspeisepumpe und einer ebenfalls an der linken Lokseite unter dem Führerhaus vorhandenen nichtsaugenden Dampfstrahlpumpe. Eine Schnellhubluftpumpe der Bauart Wülfel für die Druckluftbremse hatte ihren Platz rechts unter dem Umlauf zwischen zweitem und drittem Kuppelradsatz. Weitere Neuerungen waren Wälzlager in Kuppel- und Treibstangen sowie die mit Manganhartstahl armierten Achslagerführungen von 20 Maschinen. Die ersten 20 umgebauten Fahrzeuge präsentierten sich auch noch mit blanken Kesselringen.

Bei allen 50 Lokomotiven war die Stirnfront offen gehalten, analog den Vorgaben für die DB-Neubaumaschinen der Baureihe 23. Die beiden unteren Lampen hingen an dem quer unter der Rauchkammer vor den Umlaufblechen angeordneten Trittbloch, unter dem sich



Front- und Seitenansicht (rechts Mitte) der 01 209 des Bw Rheine, aufgenommen in Münster Hbf im März 1967. –

Unten: Maßskizze der Baureihe 01 mit DB-Neubaukessel.

Abb.: Ludwig Rothow (2), Sammlung Obermayer

