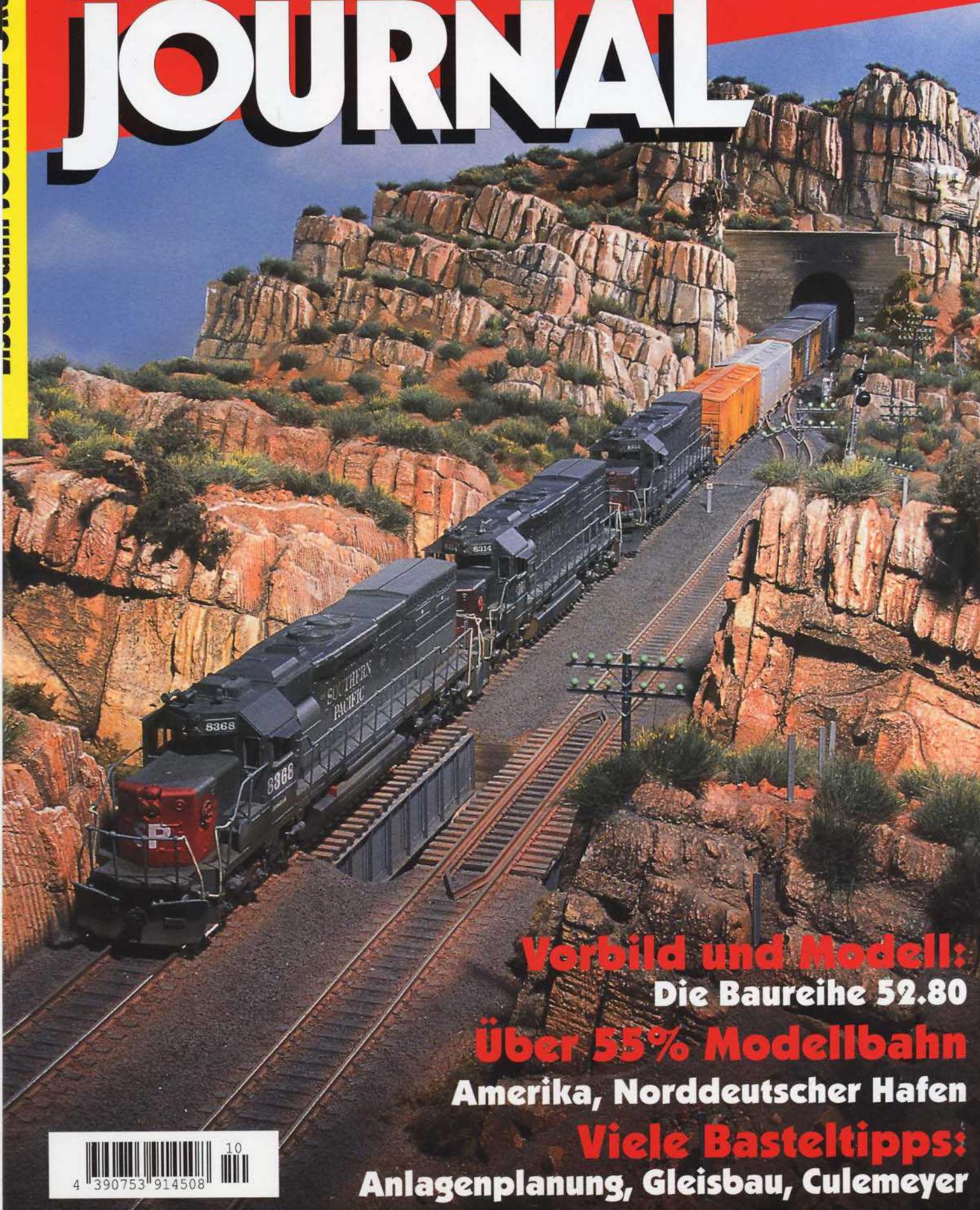


DM 14,50 / sfr 14,50 / S 116,- / hfl 18,- / lfr 354,- / Lit 19 000,-

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

# Eisenbahn JOURNAL

Oktober  
10/2001



**Vorbild und Modell:**  
Die Baureihe 52.80

**Über 55% Modellbahn**  
Amerika, Norddeutscher Hafen

**Viele Basteltipps:**  
Anlagenplanung, Gleisbau, Culemeyer



# Editorial

Das Ende scheint nah, zumindest für die seit H0-Urzeiten bestehende Trennung der Stromsysteme. Hier Märklin – hier der Rest der Welt: passé. Klein und unscheinbar kündigt sich in diesen Wochen die Revolution an, die die 1:87-Welt aus den Angeln heben wird. Auslöser ist der Multiprotokoll-Decoder „LokPilot“, den die schwäbische Firma ESU auf der letzten Nürnberger Messe vorstellte und nun ausliefert (s. S. 90). Er versteht nicht nur die beiden wichtigsten Digitalsprachen DCC und Motorola, sondern funktioniert auch im Analog-Betrieb beider Stromarten – und das mit praktisch allen gängigen Motortypen. Ein schlaues Kerlchen also, auf das die Mitbewerber sicher mit ähnlichen Entwicklungen reagieren werden.

Dem digital fahrenden Modellbahner bringt der elektronische Neunhundertneunundneunzigssassa für sich genommen zwar fast nichts. Die Zahl der Gleichstromer, die mit dem Motorola-System fahren, dürfte verschwindend gering sein, die der Wechselstromer mit DCC gleich Null. Ohnehin haben Geräte wie Intellibox & Co. die digitalen Systemgrenzen schon längst überbrückt. Interessant ist der LokPilot (und kommende ähnlich Produkte) zunächst vor allem für die Industrie. Sie kann nun alle Triebfahrzeug-Modelle mit Decodern des selben Typs bestücken, nicht nur wie bisher die Wechselstrom-Ausführungen. Die erheblich größeren Serien sparen beim Einkauf Kosten, auch die Montage wird einfacher. Digital fahrende Gleichstrombahner brauchen keine zusätzlichen Decoder zu kaufen.

Mit Revolution und Umsturz der H0-Welt hat dies alles freilich noch nichts zu tun. Ein neuer Decoder, gleich wie viel er leistet, fällt in den Bereich der sanften Weiterentwicklung, also der Evolution. Eine Revolution verlangt Unzufriedenheit, eine Vision, Revolutionäre sowie die Möglichkeit, die Revolution durchzusetzen. Alle vier Voraussetzungen sind gegeben.

a) Unzufriedenheit: Welcher Modellbahner hat sich nicht schon ein paar Mal im Hobbyleben darüber geärgert, dass ausgerechnet die Lok seiner Träume nur fürs andere System angeboten wird? Wer wollte nicht schon immer mal seine Modelle zum Freund hinter dem elektrischen Vorhang mitnehmen?

b) Die Vision: Sie lautet in diesem Falle „Anpassung“ – aber nicht der ganzen Anlage, sondern des jeweiligen Triebfahrzeugs ans System. Und zwar ohne aufwändige und irreversible Umbauten.

c) Revolutionäre: Ganz einfach wir Modellbahner mit der Macht unserer Kaufkraft.

d) Die Möglichkeit, die Revolution durchzusetzen: Sie rückt mit dem LokPilot zum Greifen nahe. Er regelt das Fahrverhalten einer Lok in jedem System gleichermaßen. Bei einem entsprechend konstruierten Modell fehlt dann nur noch ein Steck- oder Klips-Schleifer, der im Wechselstrombetrieb auch die beiden Lokseiten elektrisch miteinander verbindet. Das könnte z.B. durch Steckkontakte geschehen, wie sie bei Digitalschnittstellen üblich sind. Will man auf Mittelteilergleis fahren, klickt man den Schleifer dran, soll die Lok beim Zweileiter-Freund rollen, klipst man ihn wieder ab. Für die Entwickler der Modellbahnindustrie eine Petitesse, für Hersteller und Handel eine verlockende Perspektive. Ihnen böte die Universallok einiges Einsparungspotential an Planungs-, Produktions- und Lagerkosten.

Einziger Stolperstein sind die höheren Spurkränze bei Wechselstrom-Triebfahrzeugen. Sie sind nötig, weil bei Weichen der alten Märklin-M- und -K-Gleise das Herzstück aus Kunststoff besteht und der Massekontakt über eine Metallschiene hergestellt wird, auf der das Lokrad nur mit dem Spurkranz aufsetzt. Lange und Drehgestell-Lokomotiven kommen zwar auch ohne diesen Kontakt über die Weiche, kurze jedoch nicht. Märklins modernes C-Gleis dagegen ist mit Metall-Herzstücken ausgerüstet und damit kontaktsicher. Was wollen wir mehr? Es lebe die Revolution!

**Christoph Kutter**



**Vorbild & Modell:** Baureihe 52.80, Lokporträt und neues Liliput-Modell, von Manfred Weisbrod und Christoph Kutter, ab Seite 10

## Inhalt

Vorbild

Impressionen von Ludwig Rotthowe:

**Ein Abenteuer mit dem Orient-Express** 6

Die Baureihe, die das DR-Programm gar nicht vorsah:  
**Reko-52.80** 10

Verkehrsgeschichte: Das InterCity-System  
**30 Jahre IC-Züge** 18

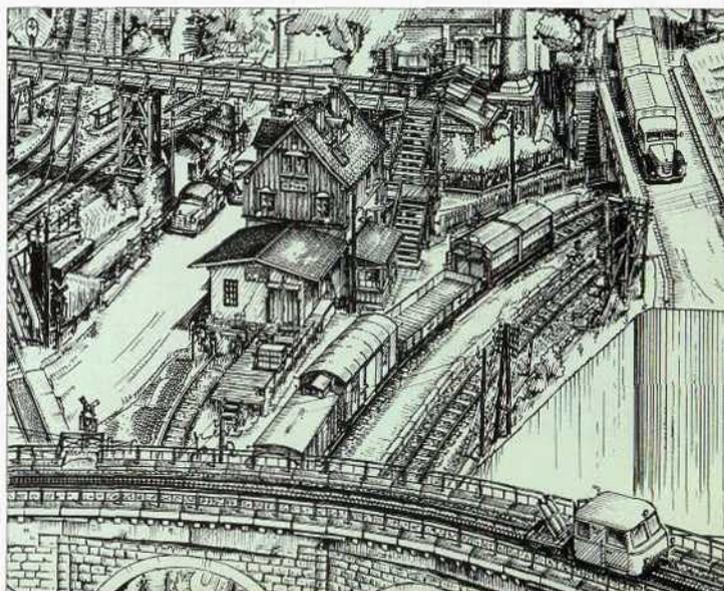
Die Stromlinienlok 05 002  
**Mit 200,4 km/h zum Weltrekord** 24

Wagen-Porträt DRG:  
**Einheits-Gepäckwagen Bauart 1930** 28

Die imposanteste Eisenbahnbrücke Belgiens:  
**Viaduc de Moresnet** 30

*Titelbild: Modellbahn einmal auf Amerikanisch: Drei SD 45-Maschinen zeren an dem Güterzug, der hier auf seiner Fahrt irgendwo in der Weite New-Mexicos an uns vorüberrollt. Weitere tolle Impressionen von diesem außergewöhnlichen H0-Diorama aus der Werkstatt von Lucien Wiss finden Sie im Beitrag „Southern Pacific“ ab Seite 60. Abb.: H. Scholz*

**Anlagenplanung:** H0-Anlagenvorschlag mit Zahnradbahn, von Harald Winter-Minkoley, ab Seite 64





**Verkehrsgeschichte:** 30 Jahre InterCity-System in Deutschland, von Konrad Koschinski, ab Seite 18



**Eisenbahn-Historie:** Mit der 05 002 und 200,4 km/h zum Weltrekord, von Horst J. Obermayer, ab Seite 24

## Modell

Liliputs H0-Modell der Reko-52: <b>Die Überfällige</b>	16
Ein Diorama aus den 50ern: <b>Güterumschlag im Rheinhafen</b>	56
Auf der Intermodellbau Dortmund vorgestellt: <b>Southern Pacific</b>	60
H0-Anlagenvorschlag nach württembergischem Zahnradbahn-Motiv: <b>Zackig zu Berge</b>	64
Vom Vorbild zum Modell – Teil 4: Gleise, Weichen und Elektrik <b>Schmiedeberg 1924</b>	70
<b>Der „Culemeyer“ im Modell</b>	76
Mitten im Pott, Teil 2: <b>Gleise für die Trambahn</b>	78
Bauen mit Gussformen: <b>Alternative Porcelin</b>	82
Digitipps: <b>WinRail, Version 5</b>	85
Bausatz-Klassiker von Weinert: <b>V 65: Kleiner Diesel für alle Zwecke</b>	86
Der LokPilot von ESU: <b>Stiller Star</b>	90
<b>Bastelpraxis</b>	91
Gleisschutz für Gelegenheits-Gartenbahner So merk' ich mir Decodernummern	

**Anlagenbau:** Mitten im Pott: Gleise für die Straßenbahn in 1:87, von Rolf Knipper, ab Seite 78



## Rubriken

<b>Bahn-Notizen</b>	34
<b>Museumsbahnen &amp; Vereine</b>	42
<b>Neuheiten</b>	50
<b>Mini-Markt</b>	94
<b>Auktionen • Börsen • Märkte</b>	101
<b>Fachhändler-Adressen</b>	104
<b>Impressum</b>	106
<b>Neue Bücher</b>	108
<b>Sonderfahrten und Veranstaltungen</b>	109
Typenblatt: <b>Baureihe 54<sup>2-3</sup>, Güterzuglok, preuß. G 5<sup>2</sup></b>	111
<b>Cover und Kurzanleitung zur Heft-CD</b>	113

*Abbildungen dieser Doppelseite:  
Heinz Rosenknecht, Berndt von Mitzlaff, Sammlung Gottwaldt,  
Harald Winter-Minkoley, Rolf Knipper, MV-Helge Scholz*

**Super-Diorama:** H0-Güterumschlag am Rheinhafen, von Rudolf Stoller, ab Seite 56



2. Oktober 1971 im Bahnhof Budapest Keleti pu: Aus Bukarest ist um 8.20 Uhr der Orient-Express eingetroffen. Nun herrscht hektische Betriebsamkeit (unten). Bis zum ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom übernimmt die Ellok V43.1081 nun den Zug (rechts).



Gleich vorweg, damit durch den Titel keine falschen Assoziationen aufkommen: Es geht weder um Mord und Totschlag, noch um eine heiße Liebesaffäre auf Schienen. Aber so ganz normal und reibungslos sollte meine erste Fahrt mit dem Orient-Express, dem ehemaligen „König der Züge“, auch nicht verlaufen ...

Wir schreiben das Jahr 1971. Der vormalige Luxus-Expresszug mit dem legendären Namen ist seit langem ein gewöhnlicher internationaler Schnellzug, der vom goldenen Horn nur noch

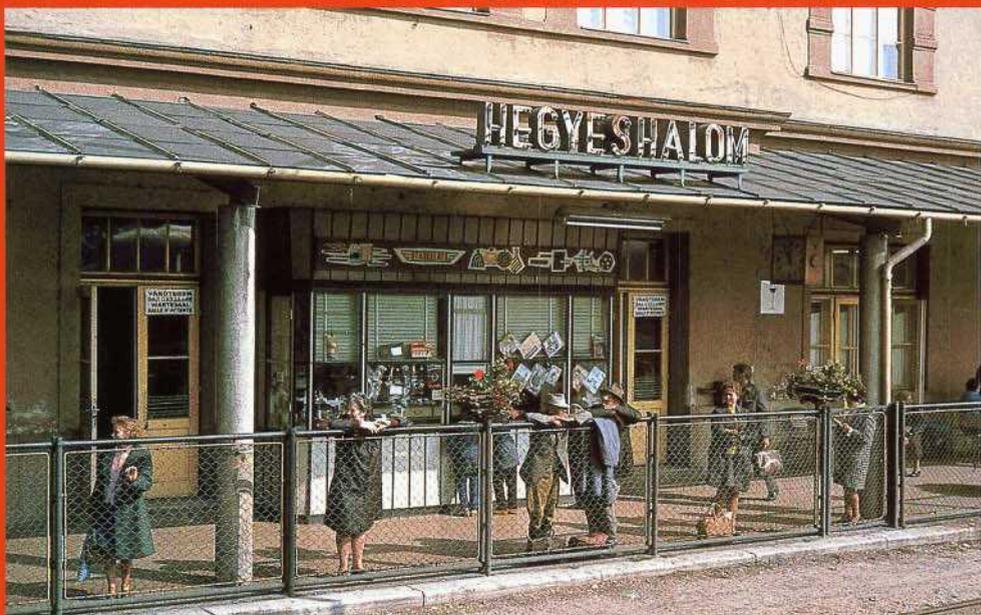
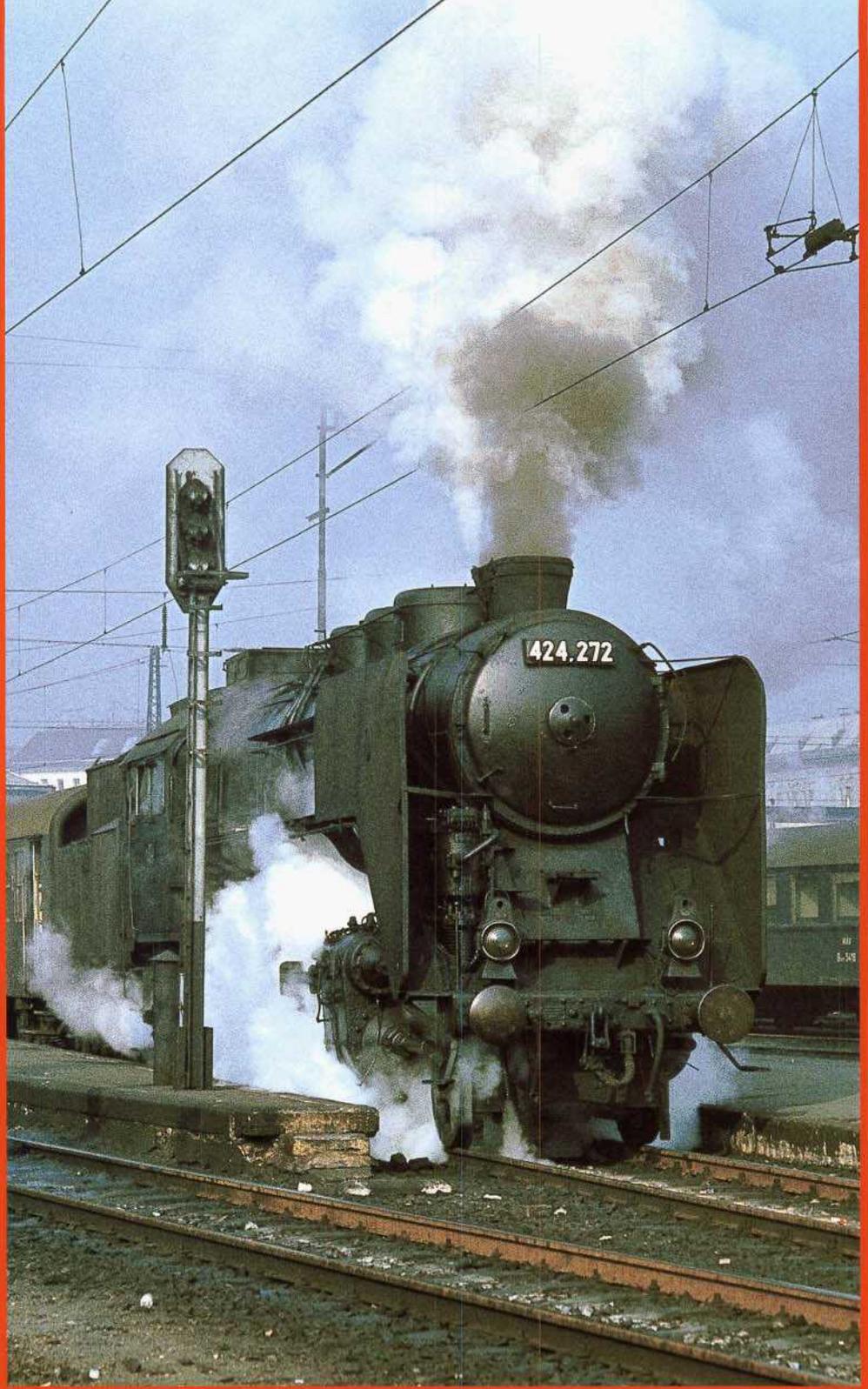


# Ein Abenteuer mit dem Orient-Express

IMPRESSIONEN VON LUDWIG ROTTHOWE

träumen kann. Aber es gibt eben Eisenbahnverbindungen auf der Welt, welche die Menschen immer wieder faszinieren und einen mächtigen und dauerhaften Zauber ausüben. Immerhin erreicht unser Zug Anfang der siebziger Jahre als D 263 den Nordbahnhof in Bukarest und er startet – damals wie heute – in Paris.

In der Gegenrichtung hat am Morgen des 2. Oktober 1971 um 8.20 Uhr der Orient-Express aus Bukarest den Ostbahnhof in Ungarns Hauptstadt erreicht. Dieser Zugteil mit der Nummer 262 – die der Expresszug übrigens noch heute trägt – hat schon eine komplette Nachtfahrt über Curtici hinter sich. Hier im Bahnhof Budapest Keleti pu geht es um 9.05 Uhr weiter – Zeit, um sich die Beine zu vertreten. Es gibt viel zu sehen. Blickfang ist natürlich die Lok 424.272, ein Exemplar des gelungenen und in großer Stückzahl gebauten ungarischen Universaldampfloktyps. Die Maschine wartet am Außenbahnsteig mit einem Zug nach Szolnok. Unseren Zug nach Paris hat inzwischen die blitzblanke E-Lok V43.1081 der



Ehe es weiter geht, noch zwei Eindrücke vom Bahnhof Budapest Keleti pu: Ungarische Eisenbahner beim Pausenplausch (oben links) und der Blickfang, die Dampflok 424.272 bei der Ausfahrt mit einem Zug nach Szolnok (oben rechts). Die Ankunft im ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom dokumentiert dieses Foto, aufgenommen vom Zug aus.

Kein Signalthalt, sondern ein gravierender Maschinenschauden der 2143.14: Mitten in der weiten Landschaft des Burgenlands legt der Orient-Express eine Zwangspause ein (Bilder oben und Mitte).



Schadlok 2143.14 und Ersatzlok 2143.20 nach dem Zurücksetzen des Zuges von der freien Strecke in den Bahnhof Gotzendorf.

MAV übernommen, die mit der Morgensonne um die Wette strahlt. In recht flotter Fahrt bringt diese Maschine die Wagen bis zum ungarischen Grenzbahnhof Hegyeshalom. Hier endet der Fahrdraht, und gleichsam als Abschiedsgeschenk von Ungarns Eisenbahnen kann man sogar noch ein paar Dampfloks beobachten. Der Orient-Express wechselt hier neben dem Personal auch die Traktionsart. Die Österreicher haben an diesem Tag ihre rote Lok 2143.14 für den Zug bereit gestellt. Diese Dieselmachine soll die Waggons bis zum Wiener Westbahnhof bringen, womit unsere eigentliche Geschichte beginnt!

**M**it etwas gedämpftem Tempo geht die Fahrt weiter. In dem internationalen Wagenpark reist neben dem ebenso internationalen Reisepublikum eine Gruppe von rund 40 Eisenbahnfreunden aus Deutschland. Dank der schon damals in jeder Weise fortschrittlichen Ungarn und ebensolcher einheimischer Schienen-Fans war dieser

Gemeinschaft – unter der brillanten Leitung des seinerzeit als Retter des historischen „Rheingold“ berühmt gewordenen Friedhelm Ernst – eine prächtige Woche auf den Strecken der MAV und anderer Bahnen geboten worden.

Wohl bedingt durch die Dieseltraktion ist unser Reisetempo also eher zurückhaltend geworden und passt eigentlich gut zur weiten und irgendwie beruhigend wirkenden Landschaft des Burgenlands. Günstige Rahmenbedingungen für den ungestörten Austausch der Erlebnisse. Erste ungewollte Legendenbildungen kommen auf – doch was den Jägern recht ist, sollte den Eisenbahnfreunden billig sein. Wegen der munteren Gespräche wird das langsam, aber sicher weiter abnehmende Tempo unseres Zuges daher zuerst gar nicht wahr genommen. Plötzlich kommt der Orient-Express ganz zum Stehen, obwohl weit und breit keine Station zu sehen ist. Im Glauben, es handle sich wohl um einen Signalhalt auf freier

Strecke, unterhält man sich begeistert weiter, bis nach gut fünf Minuten dann doch die Neugier siegt. Fenster werden geöffnet, doch ein rotes Signal oder der waagerechte Arm eines Blocksignals sind absolut nicht auszumachen. Was ist passiert?

**E**insam steht unser Zug in der Landschaft. Nun sind rund 40 Eisenbahnfreunde als „Experten“ gefragt, die eine solche Situation natürlich nicht so einfach hinnehmen. Mit der Wartezeit werden die Spekulationen immer kühner. Von einer Dampflok als Ersatz für die offensichtlich schadhafte Diesellok ist jetzt plötzlich die Rede. In der Tat sind zuvor in Bruck a.d. Leitha ein paar rauchende Kriegsloks der Reihe 52 gesichtet worden. Das wäre auch 1971 schon ein Ereignis – der Orient-Express aus rein betrieblichen Gründen mit einer Dampflok bespannt! Aber die kühnen Gedanken werden nicht wahr. Inzwischen diskutiert der Zug-Chef mit dem

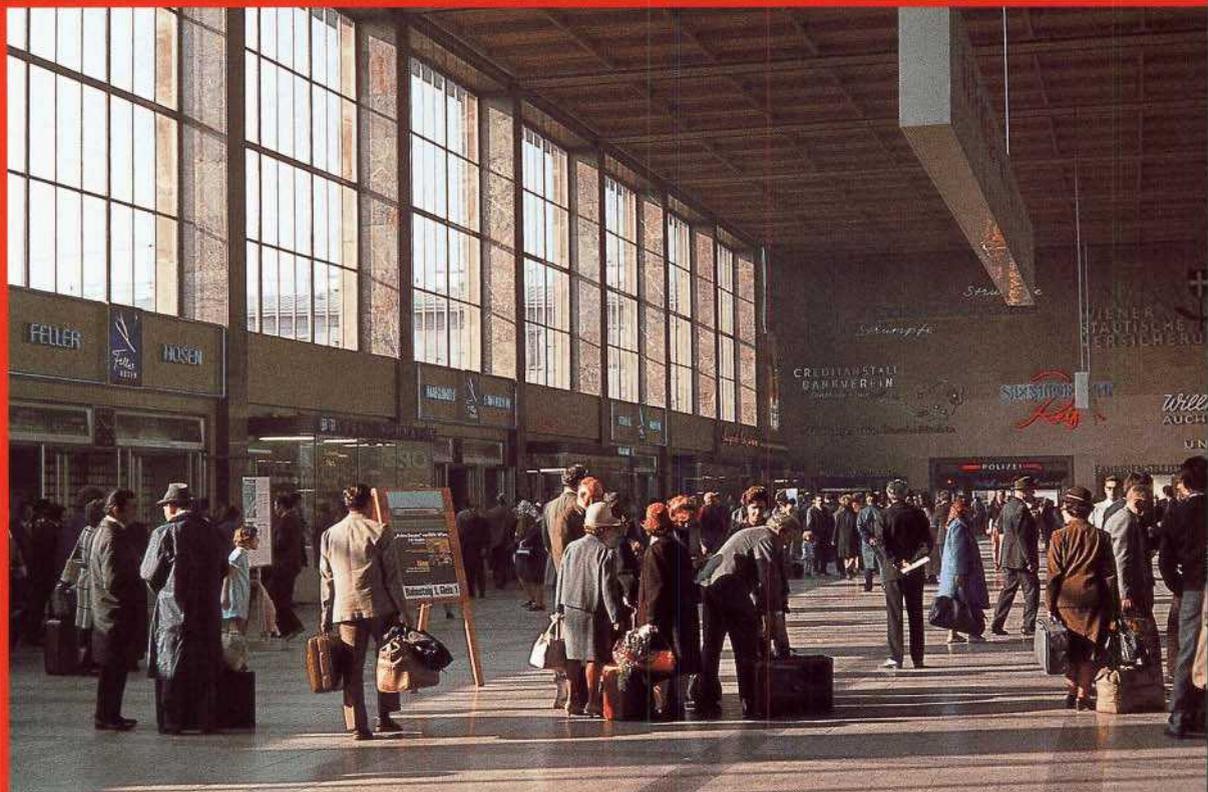
Lokführer der 2143.14. Nach den Fenstern werden nun auch die ersten Wagentüren zaghaft geöffnet. Durch uns Schienen-Fans ermuntert, bestaunen nun auch bald die meisten übrigen Reisenden den liegen gebliebenen Zug von außen – nicht ganz ungefährlich, zumal es sich hier um eine zweigleisige Hauptstrecke handelt. Doch die österreichischen Eisenbahner behalten souverän die Ruhe und mahnen zur Vorsicht. Nun ist auch der Grund des ungewollten „Fotohalts“ bekannt: Gravierender Maschinenschaden bei 2143.14.

**D**as Ende der Geschichte ist schnell erzählt. Wie schon erwähnt, kommt keine 52er als Ersatz, sondern eine Schwesterlok der Reihe 2143, die sich ans Zugende setzt. Nun geht es erst einmal zurück Richtung Ungarn, aber nur bis zum nächsten Bahnhof, Gotzendorf. Dort wird die Schadlokk 2143.14 abgekuppelt und die Ersatzmaschine 2143.20 übernimmt die Führung des Zuges. Für kurze Zeit stehen beide Dieselloks nebeneinander und werden so nicht nur von uns Eisenbahnfreunden ausgiebig fotografisch festgehalten. Jetzt müssen nochmals alle Fahrgäste „eingesammelt“ werden und endlich kann der Orient-Express seine Fahrt nach Wien fortsetzen. Ohne weitere Zwischenfälle wird dann der Westbahnhof der österreichischen Hauptstadt erreicht – allerdings mit einer „Bombenverspätung“. Nur gut, dass wie unsere Reisegruppe nicht alle Fahrgäste auf zeitnahe Anschlüsse angewiesen sind.

**S**o verbleiben vom Schluss des Abenteurers im Orient-Express noch ein paar Worte im Ohr des Erzählers, die beim Verlassen des Zuges als Gesprächsfetzen einer Unterhaltung zwischen Zugführer und Schaffner ganz unbeabsichtigt aufgenommen wurden: „.... und eines möchte ich allzu gern wissen – woher kamen eigentlich so plötzlich die vielen Fotografen?“ □



Es blieb eine kühne Spekulation, von einer 52er bis Wien weiter befördert zu werden: Dem Orient-Express kam auf der Ostbahn zwar noch die Kriegslok 52.4552 mit einem Güterzug entgegen (oben), doch im Westbahnhof der österreichischen Metropole (rechts, Empfangshalle) kam man auch mit der Ersatzdiesellok ohne weitere Zwischenfälle an ...





Bis zum Ende der Dampftraktion waren die Reko-52.80 eine wichtige Stütze des DR-Betriebs – hier 52 8151 zwischen Dresden-Klotzsche und Dresden-Arnsdorf.

*Abb.: Heinz Rosenknecht*

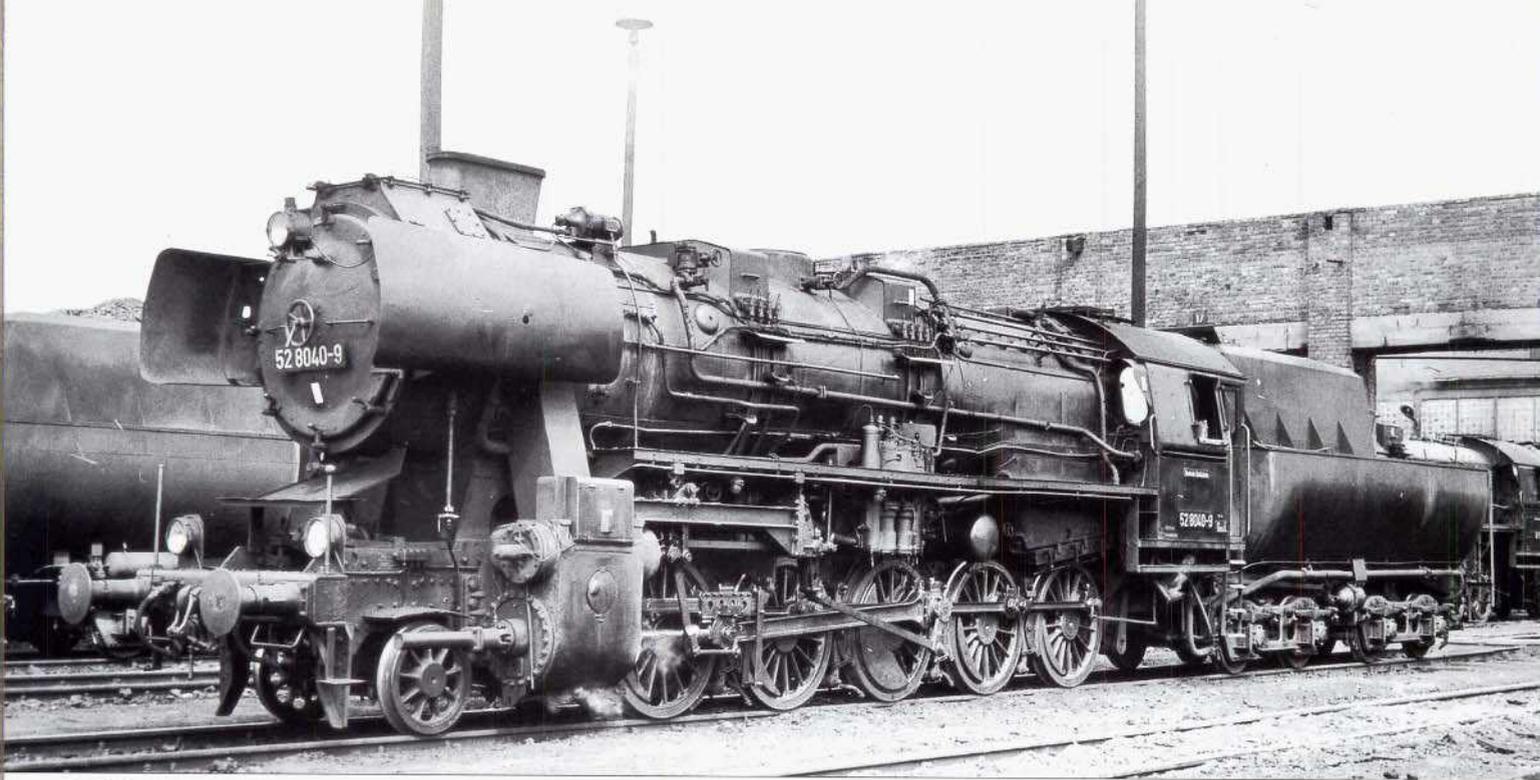
DIE BAUREIHE, DIE DAS DR-PROGRAMM GAR NICHT VORSAH!

# REKO-52.80

Eigentlich war die 52.80 nie im Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn vorgesehen. Dennoch sind 200 Loks rekonstruiert worden, von denen bis heute mit 128 Exemplaren noch unglaublich viele erhalten sind. Unser Lokporträt

VON  
MANFRED WEISBROD

Unter dem 20.5.1956 hatte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) der DR einen Plan erarbeitet, der die Stabilisierung des vorhandenen Dampflokomotivparks bis zum Traktionswechsel zum Thema hatte. Darin war neben der Erneuerung von Großbauteilen auch der Ersatz von Dampfkesseln bei den Baureihen 03.10, 41 und 50 vorgesehen, die aus dem nicht alterungsbeständigen Kesselbaustoff St 47 K bestanden, durch Rissbildungen eine Betriebsgefährdung bedeuteten und einen unverträglich hohen Instandhaltungsaufwand erforderten. So erhielt der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg im Juni 1956 von Technischen Zentralamt (TZA) den Auftrag, die Anpassung des Neubaukessels der Baureihen 23.10 und 50.40 an das Fahrgestell der Einheitslok der Baureihe 50 zu untersuchen. Der Leiter des TZA, Hans Schulze, konnte auf der 3. Beratung des Lokausschusses am 13.7.1956 in Halle berichten, dass der Kessel der Neubaulok-Baureihe 50.40 auf das Fahrgestell der 50er passe, wenn der kürzere Langkessel durch eine längere Rauchkammer ausgeglichen werde. Der Kessel der 50.40 ist bei LKM Babelsberg unter Federführung von Konstrukteur Hilbig für den Einsatz auf der Baureihe 50 überarbeitet worden.



52 8040 des Bw Frankfurt (Oder) mit Winterthur-Druckausgleicher und Sandkästen der 23.10 bzw. 50.40 (Mai 1974). Abb.: Manfred Weisbrod

Babelsberg übernahm auch die Produktion der ersten Rekokessel für die Baureihe 50, bis die DR sich eine eigene Kesselproduktion im Jahr 1958 in den Raw Halberstadt und Zwickau aufgebaut hatte. Die Rekokessel für 50 3501 bis 5023 lieferte noch LKM Babelsberg, für die anderen Kessel zeichneten vorrangig der VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ Magdeburg (SKL) und das Raw Halberstadt verantwortlich. Babelsberg lieferte zwar bis Jahresmitte 1958 noch Rekokessel für die 50er, war aber bereits 1956 nicht mehr in der Lage, weitere konstruktive Zuarbeiten für das Rekoprogramm (Kesselanpassung an den Rahmen) auszuführen. Das oblag nun allein dem Raw Stendal. Wenn es mit der Rekonstruktion der Baureihe 50 zu keiner Zeit Probleme gab, ist das dem hochqualifizierten Personal des Konstruktions-

büros unter Hermann Meyers Leitung und dem damaligen Produktionsdirektor Walter Richmann zu verdanken.

Das Raw Stendal war auch Erhaltungswerk für die Baureihe 52. Am 9. Dezember 1957 ist die erste rekonstruierte 50er noch unter ihrer alten Betriebsnummer 50 380 (später 50 3501) der Abnahmeinspektion übergeben worden, am 18. September 1962 wurde mit der 50 3708 im Bw Halberstadt die letzte Maschine in Dienst gestellt. Inmitten der Rekonstruktionsarbeiten kam bei der Erarbeitung des Produktionsplanes für 1960 vom Raw Stendal der Antrag an die Hv Raw, auch Lokomotiven der Baureihe 52 unter

Verwendung des Rekokessels 50 E modernisieren zu dürfen. Begründet wurde der Vorschlag mit einer effektiveren Erhaltungswirtschaft im Raw Stendal. Neben der 50er-Rekonstruktion war das Raw Stendal mit Generalreparaturen an der Baureihe 52 beschäftigt und stellte bei vielen Maschinen nicht nur die bekannten Schäden am Stehkessel fest, sondern auch Schäden am Langkessel, deren Reparatur praktisch den Kosten einer Neubekesselung gleich gekommen

**Reichlich Reko-52.80 an der Drehscheibe des Bw Brandenburg (Mai 1979).**

Abb.: Manfred Weisbrod

