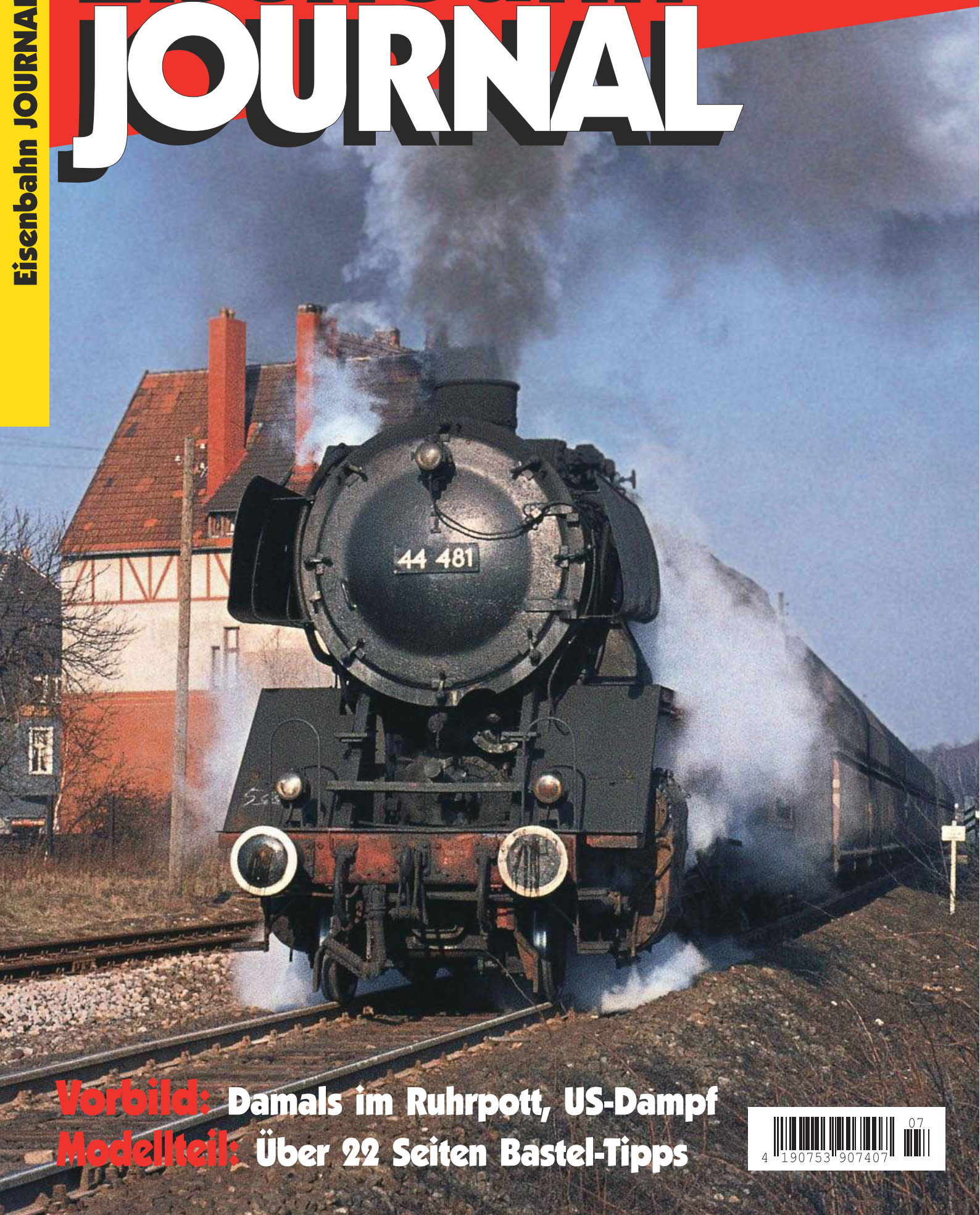
Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Juli
7/2002

Eisenbahn JOURNAL Juli 2002



Vorbild: Damals im Ruhrpott, US-Dampf
Modellteil: Über 22 Seiten Bastel-Tipps

4 190753 907407 07

Editorial

Während es in Deutschland allenthalben ächzt und kracht, erfreut sich eine spezielle Branche seit Jahren ungebremster Hochkonjunktur: die Exhibitionisten. Allerdings nicht die berüchtigten Typen im Mantel, die ihre Verklemmtheit durch das Erschrecken von Kindern und Frauen abreagieren. Vielmehr die ungehemmten Bekenner und Herausposauner, die in Presse und Fernsehen jedes noch so nebensächliche Nichts breit treten. Egal ob Ehebrüche, neue Haartracht, sexuelle Präferenzen oder jugendlicher Drogenmissbrauch – alles wird Thema.

Für Sport und Hobby gilt das gleiche: Auffälliges Equipment, schrilles Outfit, ein cooler Name, „Fun“, und möglichst viel Publicity drumrum. Schon ist der Trend „createt“, zumindest für eine Saison.

Und was machen derweil die Modellbahner? Sie sitzen im Keller und basteln vor sich hin. Ohne aufzufallen, ohne spezielle Kleidung, ohne englisch klingenden Namen mit Endung auf -ing, ohne Öffentlichkeit – und ohne Trend. Wirklich?

Nein. Modellbahn ist im Trend, wie die seit Jahren überproportional steigenden Umsätze des Handels beweisen. Nur redet keiner darüber. Denn das Image der Modellbahn ist nicht das beste: Elektrische Eisenbahn, Spielzeug, Kinderkram. Ein Hobby für Eigenbrötler, Stubenhocker, verhinderte Lokführer. Höchstens akzeptabel noch für Väter kleiner Buben oder liebe Opas. Aber nicht für die Dynamiker von heute, deren Blick allein Karriere, Börsenkurs und Fitness zu gelten hat.

Kein Wort fällt vom ideellen Wert unseres Hobbys. Von der Kreativität, die in einer Modellbahnanlage steckt. Von der Entspannung, die Basteln und Spielen mit sich bringen. Von der Freude über selbst Geschaffenes. Von der Befriedigung über selbst Ertüfteltes. Vom Stolz über die Loksammlung. Davon, wie die Gestaltung einer Modellbahn den Blick sensibilisieren kann für Architektur, Geschichte, Technik und Kultur, für die Farben und Formen der realen Welt.

Nein, Modellbahn ist kein Thema. Kein Thema für Partygespräche, kein Thema im Biergarten und kein Thema beim Grillfest. Man redet über den Teuro, über die Aktien, den Stress, die Überstunden, die Kinder.

Bis das Stichwort fällt. Und dann kommt’s raus: Der Patentanwalt hat eine 30-m²-Anlage im Keller. Der Brauereibesitzer ist Märklin-Insider. Beim Auto-Designer fährt eine LGB durch den Garten. Der Richter träumt davon, seine alte Anlage wieder flott zu machen. Der Handwerksmeister hat sogar eine in seinem Büro stehen.

Unser Hobby ist populärer als so manche Trendsportart. Es ist kreativ, friedfertig, entspannend, umweltschonend, pädagogisch wertvoll und familienfreundlich. Und es ist kommunikativ – wenn man darüber redet. Wir Modellbahner brauchen uns nicht in Talkshows zu outen, wir brauchen keine Schlagzeilen in der Boulevardpresse und wir brauchen keine PR-Kampagnen. Aber wir müssen raus aus dem Keller.

Also reden wir mit anderen über unser Hobby: in der Kneipe, im Café, in der Arbeit. Wir sind viele und wir brauchen uns nicht zu verstecken!

Christoph Kutter

Vorbild & Modell: Big Boy und andere Super-Lokomotiven aus den USA, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10 und Seite 72

Inhalt

Vorbild

Vor dem Dampflok-Ende im Revier:
Die letzte Schicht **6**

Dampflok-Klassik in den USA:
Super-Power **10**

Dreschner Dampflokfest:
Kooperative Sache **18**

Baureihe 24 in der Altmark:
Der letzte Sommer **20**

Bundesbahn-Klassiker:
Damals in Frankfurt **24**

Ausrangiert und abgebaut:
Umladehallen **28**

Zeitreise nach Lindau:
Insel-Streifzüge **30**

Schweizer Schmalspur-Geschwister:
Wenn die Breithorn mit der Weisshorn **34**

Titel: **Als 1977 der Pott noch richtig kochte, absolvierten 44er und 50er die letzte „Dampflok-Schicht“ im Kohle- und Stahlzugverkehr zwischen den Revier-Hochburgen, wie hier 44 481 – aufgenommen am 1. Februar 1977 in Dortmund-Mengede.** *Abb.: Udo Kandler*

Super-Anlage: Viel Detailgestaltung auf der H0-Anlage Altenstein, von Martin Brendel, ab Seite 56

Reiseziel Juli 2002: Dampftreffen an der Furka-Bergstrecke, von Beat Moser, ab Seite 34

Bahn-Geschichte: Abschied von der Baureihe 24 in der Altmark anno 1967, von Hans Müller, ab Seite 20

Modell

Baureihe 19 in H0:
Gützolds Sachsenstolz 54

H0-Anlage mit wenig Eisenbahn, Teil 1:
Altenstein 56

H0-Diorama mit viel Landschaft:
Nur zum Üben 64

Erfahrungen beim Bau einer Z-Großanlage, 2. Teil:
Wie aus einem „H0-ler“ ein „Z-ler“ wurde 68

US-Dampf in 1:87 72

Unser Zugporträt: Europäische GmP und PmG, Teil 1
Gemischt durch Land und Zeit 74

Serie „Altes Land“, Teil 8:
Gärten, Bahnsteige und getarnte Weichenantriebe 80

Burgen-Bausatz der Extraklasse in H0:
Lufts Schloss 84

Preußische T 14.1 in H0 auf Weinert-Basis:
Edles Arbeitstier 90

Die neue Ausgabe EJ-Super-Anlagen:
Eisenbahn-Eldorado Oberpfalz à la Brandl 94

Rubriken

Bahn-Notizen 38

Ergänzung für den „Train Simulator“ von Microsoft:
Der Charme der Siebziger 46

Modell-Neuheiten 48

Mini-Markt 96

Auktionen • Börsen • Märkte 103

Fachhändler-Adressen 106

Impressum 108

Leser-Post 110

Neue Bücher 110

Sonderfahrten und Veranstaltungen 111

Bestellkarten zum Heraustrennen 115

Abbildungen dieser Doppelseite:
Slg. Horst Obermayer, Bruno Hitz, Hans Müller, Martin Brendel, Dr. Sigurd Hufnagel, EJ-Helge Scholz

Zugporträts: Gemischte Züge in Vorbild und Modell, Teil 1, von Dr. Sigurd Hufnagel, ab Seite 74

Gebäude- und Landschaftsbau: Bausatz von Luft gekonnt umgesetzt, von Gudrun Höllerer, ab Seite 84

Geschäftigkeit herrscht am 22. Dezember 1976 im Bw Gelsenkirchen-Bismarck. Fünf Monate später heißt es hier Feuer aus für die letzten Kohle-44er der DB.

VOR DEM DAMPFLOK-ENDE IM REVIER:

DIE LETZTE SCHICHT

Als Mitte der 70er Jahre der Pott noch richtig kochte, waren auch zwischen Kohle und Stahl die Tage der Dampftraktion bereits gezählt. Umso facettenreicher sind die Erinnerungen an bis zum Ende geschäftige 50er und 44er in einer nur scheinbar tristen Welt.

AUFNAHMEN UND TEXT VON UDO KANDLER

Dicke Luft in Duisburg-Hochfeld im März 1977. Dampftraktion und Schwerindustrie inmitten der Städte sind so selbstverständlich wie die Trinkhalle um die Ecke.

VOR EINEM VIERTELJAHRHUNDERT ging im Ruhrgebiet die Ära der Dampflok zu Ende. Im Mai 1977 hieß es beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck „Feuer aus“ für die letzten kohlegefeuerten 44er der Deutschen Bundesbahn; lediglich um drei Monate hatten die Jumbos die Baureihe 50 überlebt, für die im Februar das Aus beim Bw Duisburg-Wedau gekommen war. Noch bis zuletzt erbrachten sie im Revier ansehnliche Leistungen im Gewirr der schier endlosen Bahnlinien.

Der Strukturwandel im Ruhrgebiet hat beileibe nicht bei der Eisenbahn halt gemacht. Eine ganze Region erscheint heute in einem anderen Bild. Vielerorts ist kein Stein auf dem anderen geblieben. Nirgends sonst in Deutschland wird der industrielle Umbruch deutlicher als im Revier. Trotz der gravierenden Veränderungen präsentiert sich die größte Industrieregion Europas abwechslungsreicher denn je. Die rauchenden Schlote waren einmal das unverkennbare Markenzeichen einer pulsierenden Industrieregion mit ihren Hochöfen, Zechen, Gruben, Kokereien und Hüttenwerken. Wo sich ehedem endlose Gleisanlagen erstreckten und Schornsteinreihen ihre schmutzige Fracht gen Himmel schickten, dort sind von der Natur zurück eroberte Brachen oder moderne Industriegebiete entstanden. Vereinzelt wuchsen neue Stadtteile empor.

Die „Neue Mitte“ Oberhausen dürfte das augenfälligste Beispiel des drastischen Wandels sein. An Stelle des Hüttenwerks Oberhausen, vormals Gutehoffnungshütte, mit seiner beeindruckenden Hochofengruppe entstand das so genannte CentrO. Mittelpunkt dieses Freizeitparks ist ein beachtliches Einkaufszentrum sowie der gewaltige, begehbare Gasometer, ob seiner spektakulären Ausstellungen weit über die Grenzen des Ruhrgebiets hinaus bekannt. Das schmutzige Leben einer auf Hochtouren laufenden Produktionsstätte ist der sauberen Welt unserer Spaß- und Freizeit-Gesellschaft gewichen. Shopping ist angesagt. Ein riesiges Industrieareal hat ein denkbar anderes Gesicht bekommen. Dennoch möchte das Ruhrgebiet die Wurzeln seines Ursprungs keinesfalls in Vergessenheit geraten lassen und integrierte zum Beispiel das auf das Jahr 1902 zurück gehende Hüttenwerk Meiderich als eines der wichtigsten Industriedenkmale der Region in den 200 Hektar großen Landschaftspark Duisburg Nord. Dem Besucher wird hier Industrie-Kultur-Geschichte zum Greifen geboten.

Neben interessanten Industriedenkmalen finden sich ebensolche Museen, die anschaulich an alte Traditionen erinnern. Weithin bekannt sind in Bochum das Deutsche Bergbau-Museum und eines der größten deutschen Eisenbahnmuseen, untergebracht im ehemaligen Bahnbetriebswerk Bochum-Dahlhausen von 1916. Als weitere Stätte dieser Art stehen mittlerweile Ringlokschuppen und Drehscheibe des einstigen Bahnbetriebswerkes Gelsenkirchen-Bismarck unter Denkmalschutz. Sogar der alte stählerne Kugelwasserturm des Bw Duisburg-Wedau soll der Nachwelt erhalten bleiben.

NIRGENDWO SONST WIRD DER INDUSTRIELLE UMBRUCH DEUTLICHER ALS IM REVIER

Das Ende des Revier-Dampfs besiegeln die 44er des Bw Gelsenkirchen-Bismarck und 50er in Duisburg-Wedau.

All die Relikte vergangener Tage können nur ein Bruchteil von dem sein, was letztlich dem Moloch des Strukturwandels anheim fiel. Ganze Industrie- und Berufszweige sind vom Aussterben bedroht, wenn sie denn nicht schon verschwunden sind.
Dass von 200 Zechen, die 1960 noch das „schwarze Gold“ ans Tageslicht beförderten, lediglich sechs die Zeiten überdauert haben, möge die Dimension des Wandels verdeutlichen. Verschwunden sind die meisten Fördertürme, die einmal so prägend für das Revier waren und symbolträchtig für die Maloche der Kumpel unter Tage standen. Neben den stählernen Fördertürmen hat sich ganz beiläufig der Berufsstand des Kohlenhändlers aus dem Stadtbild zurück gezogen. Es waren jene schwarzen Männer, die die Kohle in Jutesäcken geschultert in den Keller schleppten oder aber über blecherne Schütten von der Straße aus durchs Kellerfenster poltern ließen. Waren das noch Zeiten, als die Eltern den Nachwuchs zum Kohleholen in den Keller schickten – Kindheitserinnerungen werden wach! Wer mag mit dem Begriff der „Ruhrkohle“ noch so recht etwas anfangen? Längst machen die „sauberen“ Energien das Rennen.

NEBEN DAMPFLOKS UND FÖRDERTÜRMEN VERSCHWINDEN GANZE BERUFSSTÄNDE

Bis weit in die 70er gehören im Herzen des Potts die Dampfloks zum Stadtbild, wie hier im Juli 1976 in Bochum.

Die Revierkohle wird meist auf Halde gefördert, riesige schwarze Berge, die verdeutlichen, dass die Steinkohle aus dem Pott längst nicht mehr im Trend liegt. Vor der Haustür in Massen vorhanden, ist es doch preiswerter, Importkohle aus Polen heranzukarren. Billiglohnländer machen’s möglich.
Wer die interessanten Seiten der scheinbar grauen und tristen Welt im Revier erlebt hat, der erinnert sich nur zu gern an die Zeit, als der Pott noch so richtig kochte. Fast ist man geneigt, die dicke Luft von damals zu vermissen. Staub und Gestank machten das Atmen zuweilen schwer. Die Schwerindustrie inmitten der Stadt war beinahe so selbstverständlich wie der Tante-Emma-Laden um die Ecke. Das alles ist vorbei.
Steigt einem bei derartigen Gedanken nicht unweigerlich der unverkennbare Geruch aus Dampf, Kohle und Öl in die Nase, wenn man sich an das geschäftige Treiben der letzten Dampfzentren im Revier erinnert?
Im Herzen des Ruhrpotts waren es die Dienststellen in Duisburg-Wedau, Gelsenkirchen-Bismarck, Oberhausen-Osterfeld Süd und Wanne-Eickel, die den Dampfbetrieb bis weit in die 1970er Jahre hinein hoch hielten. Mit dem sich abzeichnenden Ende der Dampftraktion bei der Deutschen Bundesbahn wurden schließlich die verbliebenen kohlegefeuerten Maschinen aus dem Bundesgebiet bei den Bahnbetriebswerken Gelsenkirchen-Bismarck (Baureihe 44) und Duisburg-Wedau (Baureihe 50) zusammengezogen – welch’ fragwürdige Ehre.

IN SCHAREN PILGERTEN die Eisenbahnfreunde ins Revier, um ein letztes Mal der Faszination Dampflok zu erliegen. Der Gang durch die heiligen Stätten der Dampflok bedurfte nicht einmal mehr der Anmeldung beim diensthabenden Beamten. Beim Auslegen der Vorschriften zeigten sich die Eisenbahner der alten Bundesbahn halt noch erfreulich unkonventionell. (Wie sich doch die Zeiten auf der ganzen Linie geändert haben!)
Die Lokleitung wurde allenfalls aufgesucht, um einen kurzen Blick auf den Umlaufplan am schwarzen Brett zu werfen, was der Programmverkehr für den Tag bereit hält – bis das Ende gekommen war: Am 21./22. Mai 1977 feierte die damalige Bundesbahndirektion Essen beim Bw Gelsenkirchen-Bismarck gebührend den Abschied von der Dampflok. Nun hatten die schwarzen Riesen ausgedient. Geblieben sind die Erinnerungen an eine interessante Zeit: Schön war’s im Revier! ❑

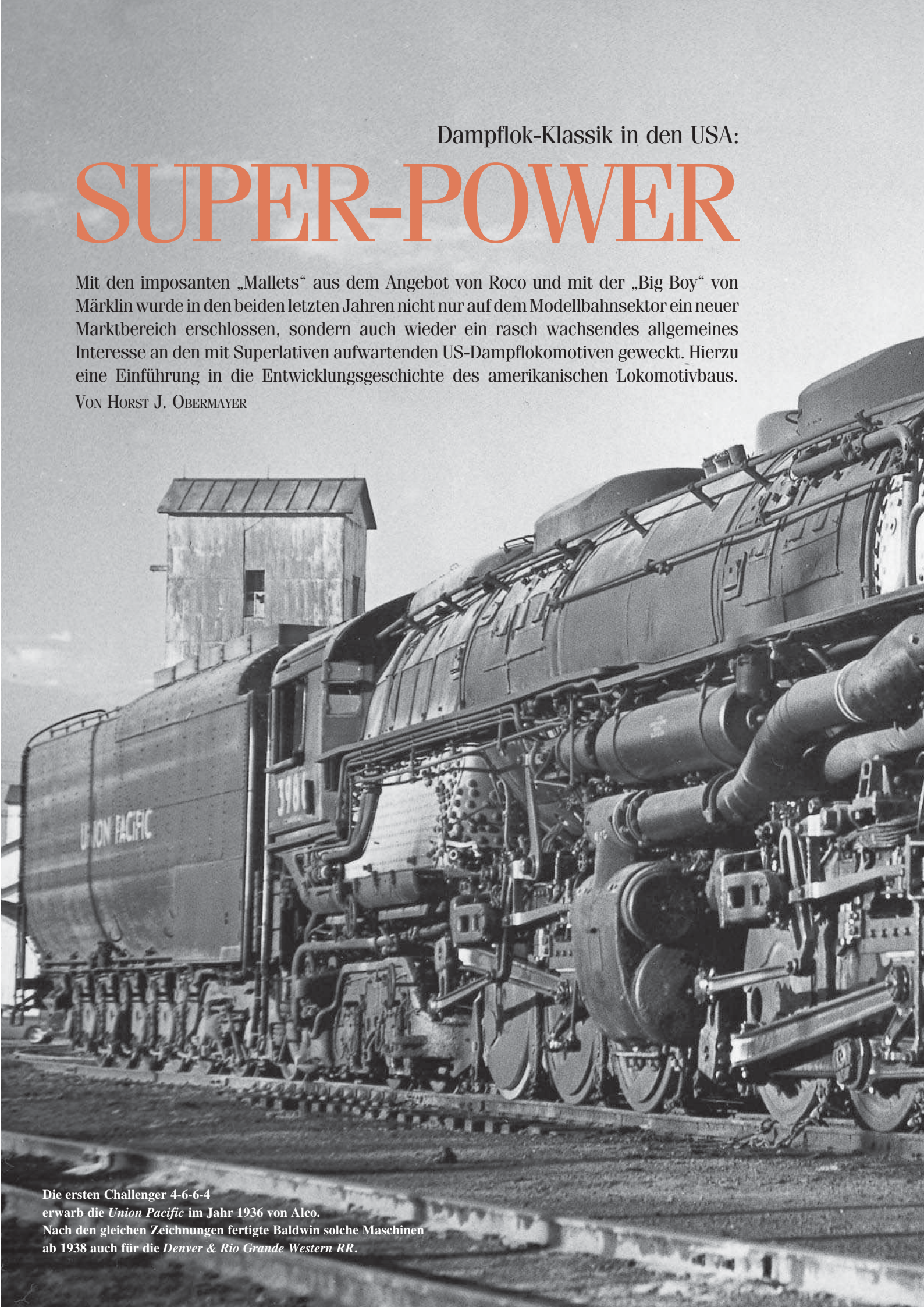
In emsiger Betriebsamkeit faszinieren die Jumbos vor den interessanten Perspektiven des Reviers bis zum letzten Einsatztag (oben Gelsenkirchen Hugo, unten Gelsenkirchen-Bismarck). Am 21./22. Mai 1977 endet hier der Dampflokeinsatz – nur der Reklame-Cowboy hat überlebt ...

Dampflok-Klassik in den USA:

SUPER-POWER

Mit den imposanten „Mallets“ aus dem Angebot von Roco und mit der „Big Boy“ von Märklin wurde in den beiden letzten Jahren nicht nur auf dem Modellbahnsektor ein neuer Marktbereich erschlossen, sondern auch wieder ein rasch wachsendes allgemeines Interesse an den mit Superlativen aufwartenden US-Dampflokomotiven geweckt. Hierzu eine Einführung in die Entwicklungsgeschichte des amerikanischen Lokomotivbaus.

Von Horst J. Obermayer



Die ersten Challenger 4-6-6-4 erwarb die *Union Pacific* im Jahr 1936 von Alco. Nach den gleichen Zeichnungen fertigte Baldwin solche Maschinen ab 1938 auch für die *Denver & Rio Grande Western RR*.

X3986
UNION
PACIFIC
3986

Nach dem Erscheinen der Super Power-Lokomotiven wurden ab 1926 viele der älteren Pacific-Typen 4-6-2 in den Rangier- und Übergabedienst verdrängt, wie die Maschinen der *Chicago & Northwestern*, die noch lange Zeit solche Aufgaben in Chicago zu absolvieren hatten.

Ein alter Dreikuppler 0-6-0 der *Chicago & Northwestern* – eine der vielen typischen US-Rangierlokomotiven. Der Kohlenkasten auf dem vierachsigen Tender ist besonders klein gehalten, um die Sicht nach hinten nicht zu beeinträchtigen.

UNGEFÄHR BIS 1910 VERLÄUFT DIE ENTWICKLUNG VON DAMPFLOKOMOTIVEN IN DEN USA DER US-LOKBAU HINSICHTLICH LEISTUNG, GRÖSSE UND

ZWISCHEN DEM ERSCHEINEN der Mallet-Lokomotiven des Baujahrs 1919 und dem Giganten der *Union Pacific* auf den Gleisen großer US-Bahnen liegen liegen mehr als 20 Jahre. In diesem Zeitraum führte die Lokfertigung in den Vereinigten Staaten zu Bauarten, die sich in Leistung, Größe und Bauausführung nicht mehr mit den Dampflokomotiven europäischer Prägung vergleichen lassen. Bis 1910 war die Entwicklung noch einigermaßen parallel verlaufen, obwohl sich die Bahnsysteme bereits grundlegend voneinander unterschieden und in den USA vor allem von den viel längeren Streckenabschnitten zwischen den Stationen geprägt waren.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, blieben in Nordamerika die bei uns im Rangierdienst üblichen Tenderlokomotiven auf wenige Bauarten beschränkt und unbedeutend. Den Verschub erledigten eigens dafür beschaffte einfache Drei- und Vierkuppler mit noch kleinen Schlepptendern. Hinzu kamen auch viele aus dem Streckendienst abgezogene ältere Maschinen, die nach ihrer Ablösung durch leistungsfähigere Fahrzeuge ihr Gnadenbrot oft noch über Jahrzehnte im Verschub verdienen mussten. Eine amerikanische Besonderheit waren auch die häufig verwendeten Booster. Mit dieser Einrichtung wurden, von kleinen separaten Dampfmaschinen angetrieben, zusätzlich noch Lauf- oder Tenderradsätze zur Zugkraftsteigerung herangezogen. Gravierende Unterschiede gab es auch bei der Bezeichnung der Achsfolge, bei der stets die Anzahl der Räder ohne Unterscheidung von Lauf- und Kuppelachsen angegeben wird. Eine Lok mit drei Kuppelradsätzen ohne Laufachsen war als 0-6-0 bezeichnet, eine 2'C 1'-Pacific-Bauart als 4-6-2 und eine Mallet-Verbundlok mit zwei vierachsigen Triebwerken ohne Laufachsen war eine 0-8-8-0.

Im Gegensatz zu den Länder- und Staatseisenbahnen in Europa entstanden in den USA schon im 19. Jahrhundert nur private Bahngesellschaften und davon bereits Dutzende. Viele der Kleinen waren oder wurden allerdings Anhängsel der Großen, zu denen in erster Linie die *New York Central* und die *Pennsylvania RR* zählten, die jeweils Streckennetze von 18 000 km aufwiesen. Denen stand die *Union Pacific RR* mit 15 300 km und mit besonders markanten Bauarten in ihrer Bedeutung kaum nach.

Abweichend von der deutschen Norm, die für Dampflokomotiven eine größte Heizflächenbelastung von nur 57 kg/m³/h vorschrieb, waren Werte bis zu 100 kg/m³/h und oft auch höhere Kesseldrücke von über 16 bar bei amerikanischen Maschinen keine Seltenheit. Weniger zimperlich waren die Amerikaner auch mit den zulässigen Drehzahlen für die Treibräder. Lokomotiven mit Raddurchmessern von 1753 mm durften mit Höchstgeschwindigkeiten von 145 km/h ihren Dienst versehen.

Bei allen Gesellschaften war vor allem ein effizienter Güterzugdienst vorrangig. Nur mit starken Lokomotiven und langen Zügen ließ sich das angestrebte günstige Verhältnis zu den Personalkosten erzielen. Bemerkenswert war auch die für Schnellzüge zugelassene Höchstgeschwindigkeit von mehr als 190 km/h. Selbst die