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

Oktober
10/2002

Eisenbahn JOURNAL Oktober 2002

Von Wittfeld bis 515:
Die Geschichte der Akkutriebwagen

Modellteil:
Herbst in den Dolomiten, BR 80 von Weinert, Landschaftsgestaltung: Fels und Fluss

4 190753 907407 10

Editorial

Das zweite Halbjahr hat längst begonnen und mit ihm auch der Herbst – Zeit für die zweite Runde der Modellbau-Messen 2002, ihre Pforten zu öffnen. Über den Sinn solcherlei Messen kann man freilich geteilter Meinung sein. Für die einen würde Nürnberg allemal ausreichen. Schließlich kann man die neuen Modell alle in der einschlägigen Literatur oder noch besser beim Fahrtest im Fachgeschäft bestaunen. Die anderen können gar nicht genug bekommen und reisen den an verschiedenen Orten stattfindenden Modellbau-Schauen, ähnlich den Konzerten eines Superstars der Popwelt, ständig hinterher.

Nun hat es in den vergangenen Jahren eine wahre Inflation an Messen gegeben. Haben in der Anfangszeit dieser Entwicklung noch die Ballungszentren Köln, Dortmund, Stuttgart oder Leipzig ausgereicht, folgten in einer zweiten Welle auch Regionen ohne größere Städte. Schließlich mussten die mit Fördergeldern aus dem Boden gestampften Pracht- und Glaspaläste auch gefüllt werden. Die Folge war, dass sich die Besucher auf die immer mehr werdenden Messen einfach aufteilten und man in Zukunft wohl auch bei den angestammten Messeorten Schwierigkeiten haben wird, die Hallen zu füllen.

Ist diese Entwicklung bei den Besucherzahlen schon ein Problem, so haben vor allem die Modellbahn-Hersteller ein zunehmendes Problem, diese vielen Messen zu beschicken. Zum einen will man zwar wegen des Imageverlustes nicht fehlen – schließlich entsteht schnell mal das Gerücht um einen der Großen in der Branche, dass solch ein Messeauftritt nicht mehr „drin“ ist. Zum anderen braucht es bei jedem Auftritt auch eine entsprechende Zahl von Mitarbeitern. Der Glanz auf Ausstellungen geht einher mit dem Ausfall bei Entwicklung und Produktion, zumindes bei kleineren Herstellern. Es ist also kein Wunder, dass sich diese Hersteller nur einige Messen heraussuchen oder diese im Zweijahresrhythmus beschicken.

Wie kann es also weitergehen? Zum einen wäre es sinnvoll, wenn sich die immer wiederkehrenden Messen tatsächlich auf die angestammten Modellbau-Hochburgen konzentrieren würden. Da wären Köln und Dortmund für den Westen, Stuttgart oder Sinsheim für den Süden und Leipzig für den Osten zu nennen. Experimente wie beispielsweise Messen in Erfurt, Nürnberg (Herbst), Augsburg, Völklingen, Friedrichshafen oder Bremen haben auf Dauer keine Chance. Lediglich zu bestimmten Bahnjubiläen können solche Zusatz-Messen die „großen Fünf“ bereichern.

Eine Alternative wäre, den eingefahrenen Weg zu verlassen und unter einer Messe mehr zu verstehen als nur eine starre Präsentation von Produkten. Zu oft hat man sich schon anhören müssen, dass die Messen nur „immer wiederkehrende größere Fachgeschäfte“ seien, bei denen man nichts kaufen könne. Haben unsere Regionen denn nicht mehr zu bieten als die ewig gleichen Hallen mit immer denselben Ständen und Leuten?

Warum versucht man nicht einmal, die Eisenbahn als Erlebnisfaktor zu begreifen, ähnlich beispielsweise einem Opernbesuch oder einer Bahnfahrt in einer typischen Landschaft. Nach Umfragen wären deutlich mehr deutsche Haushalte bereit, auch einmal die Eisenbahn in ihr Freizeitprogramm einzubeziehen, wenn man hier etwas mehr über den Tellerrand hinausschauen würde. Nietenzählen oder andere Details erreichen eben nur einen Kernbereich an Interessenten. Was wäre aber, wenn sich auf den Messen die bisherigen Stände mit regional typischen Anlagen und richtigen Lokomotiven ebenfalls aus der Region, auf denen sogar Kinder einmal pfeifen können, zu wahren Erlebnisbereichen entwickeln würden? Wenn sich dann noch eine landestypische Schlemmer- statt der Massen-Gastronomie und eine bahntouristische Präsentation wie beispielsweise Museumsbahnen einbeziehen ließe, wären wir dem Erlebnisfaktor Eisenbahn schon ein Stückchen näher. Wegen unserer Messen und unserer Zukunft müssten wir uns dann keine so großen Gedanken machen.

Schließlich gibt es nicht nur ein Bahnland Schweiz, sondern auch ein Bergbahn-Paradies Bayern, ein Insel-Dampf-Paradies oder ein Schmalspur-Paradies Sachsen. Letzteres wollen wir als VerlagsGruppe Bahn Ihnen auf der „Modell und Hobby“ in Leipzig vorstellen und so auch für den Wiederaufbau der durch das Hochwasser gefährdeten Strecke Hainsberg–Kipsdorf werben.

Ingo Neidhardt

Eisenbahn-Geschichte: „Akku-Story“ – Batterie-Traktion bei der Bahn, von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Reichsbahn-Dampf:
Pacifics in Berlin **6**

Die Akku-Story:
Batterie-Traktion **10**

Die neue ÖBB-Reihe 2016:
Wie ein göttlicher Kraftprotz **18**

Die Brawa-Modelle und ihre Vorbilder:
Württembergische Latrinenwagen **23**

Nebenbahn-Erinnerungen:
Mit der „Bimmel“ in die Kohrener Schweiz **26**

Die Baureihe V 180:
Zeitlos formschön **30**

Schweizer Bahnhofs-Porträt:
Willkommen in Filisur **32**

Schmalspur-Historie:
V 11 – reif für die Insel **36**

Die Hochwasser-Katastrophe:
Ein Stich ins Bahner-Herz **36**

Titel: **In den Dolomiten konnte man 1913 diese grandiose Gebirgsbahn erleben. Fast ideal spielen hier Anlagengestaltung, Hintergrund und Fotoperspektive zusammen.** *Abb.: Martin Brendel*

Super-Anlage: Herbstimpressionen aus den Dolomiten anno 1913, von Wulf Scherschmidt und Martin Brendel, ab Seite 60

Schwarzweiß-Impressionen: Pacifics in Berlin anno 1978, von Heinrich Baumann, ab Seite 6

Diesel-Traktion: „Hercules“ – die neue ÖBB-Wunderlok von Siemens/ Krauss Maffei, von Michael Krolop, ab Seite 18

Modell

Die Brawa-Modelle und ihre Vorbilder:
Modelle der württembergischen Latrinenwagen **25**

Neuer Komplett-Bausatz von Weinert:
Die Baureihe 80 **58**

H0-Anlage:
Dolomiten, 1913 **60**

Altmärkische Klein(bahn)igkeiten, Teil 2:
Von Arendsee nach Stendal in H0 **66**

11.–13.10., Messegelände Leipzig:
Modell & Hobby **72**

H0-Anlagenplanung nach Vorbild:
Bischofsheim an der Rhön **74**

Fels- und Wassergestaltung:
Zwischen Flugplatz und Fluss **80**

Anlagenbau-Serie „Altes Land“, Teil 10:
Stromleitungen und andere letzte Details **84**

Kibris Jahresmodell „Holzwerk Brettschneider“ in H0:
Gut Holz! **88**

Bastelpraxis:
Sommerwagen in 1:160 • Alternative Freileitung • Kibri-Mähdrescher als Ladegut • Neue Heimat für Waggons **94**

Rubriken

Bahn-Notizen **40**

Modell-Neuheiten **50**

Mini-Markt **96**

Auktionen • Börsen • Märkte **103**

Fachhändler-Adressen **106**

Impressum **108**

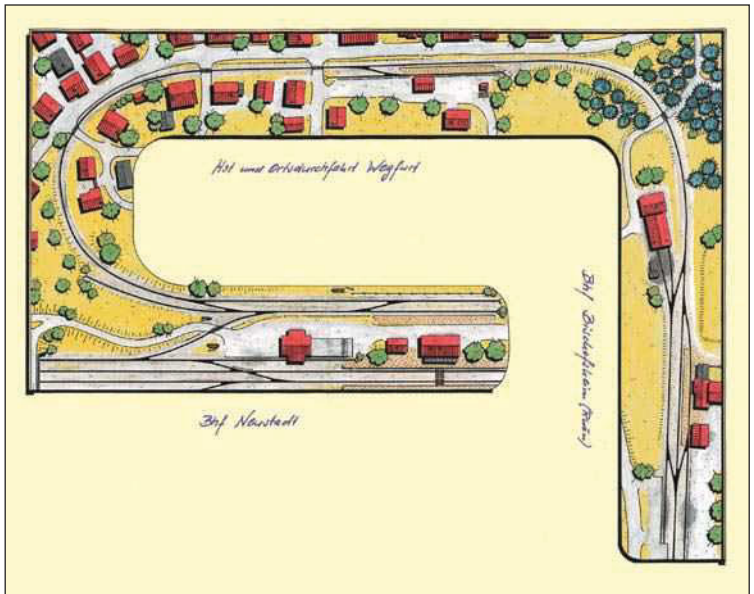
Neue Bücher **110**

Sonderfahrten und Veranstaltungen **111**

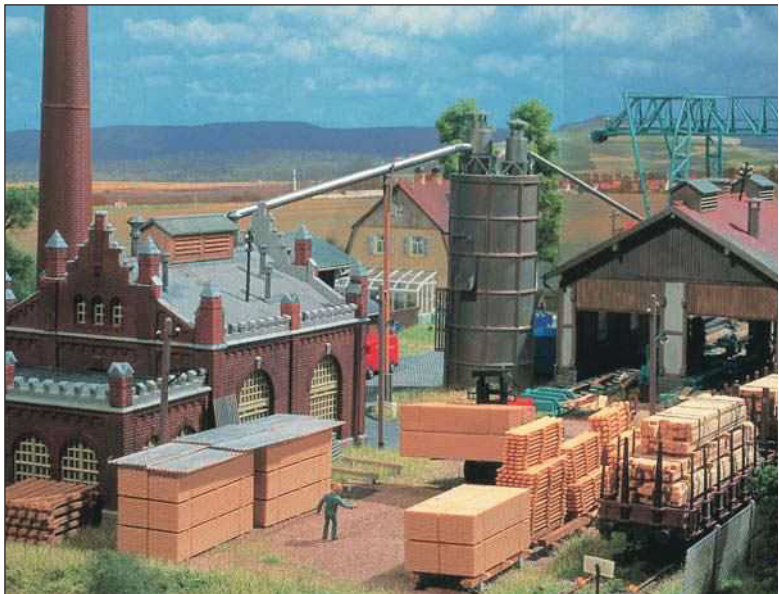
Bestellkarten zum Heraustrennen **115**

Abbildungen dieser Doppelseite:
Dr. Rolf Brüning, Heinrich Baumann, Kurt Feuerfeil, Martin Brendel, Christian Gerecht, Bruno Kaiser

Anlagen-Planung: H0-Anlage nach Vorbild: „Bischofsheim“, von Christian Gerecht, ab Seite 74

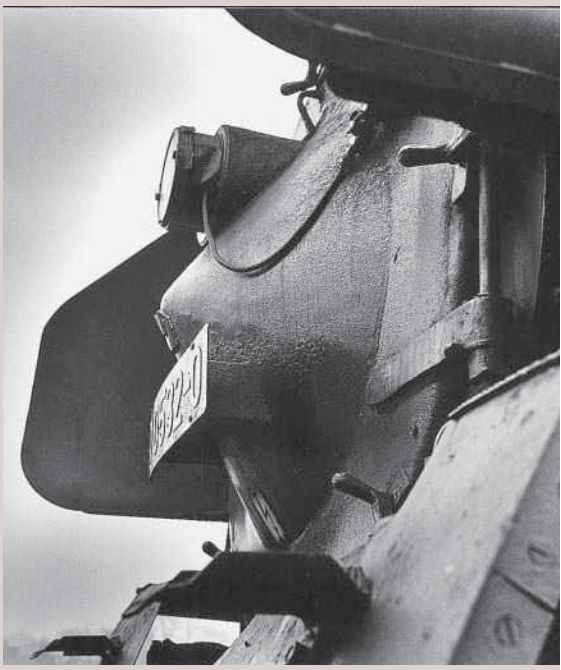


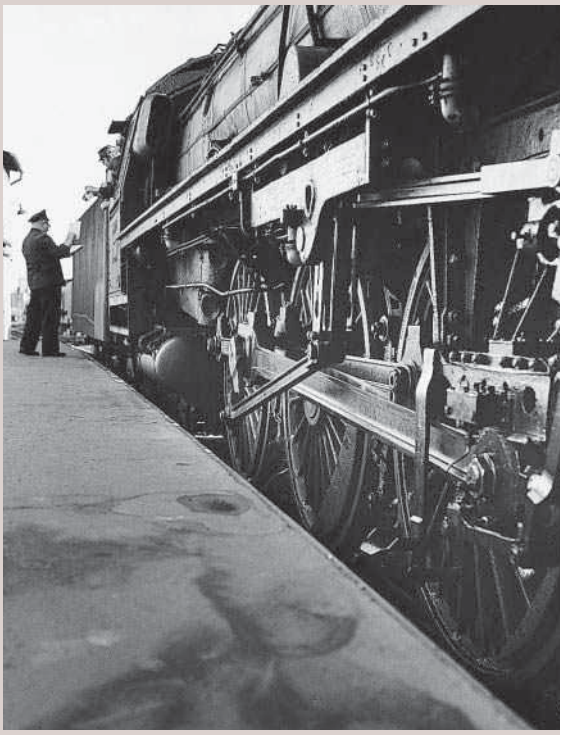
Anlagen-Bau: Jahresmodell „Brettschneider“ von Kibri, vorgestellt von Bruno Kaiser, ab Seite 88



DR-Schnellzugdampf: Mit dem D 379 „Istropolitan“ am Haken ist die Berliner 01 1511 gerade aus dem Ostbahnhof der Metropole ausgefahren, aufgenommen beim S-Bahnhof Warschauer Straße am 16. September 1977.

PACIFICS IN BERLIN

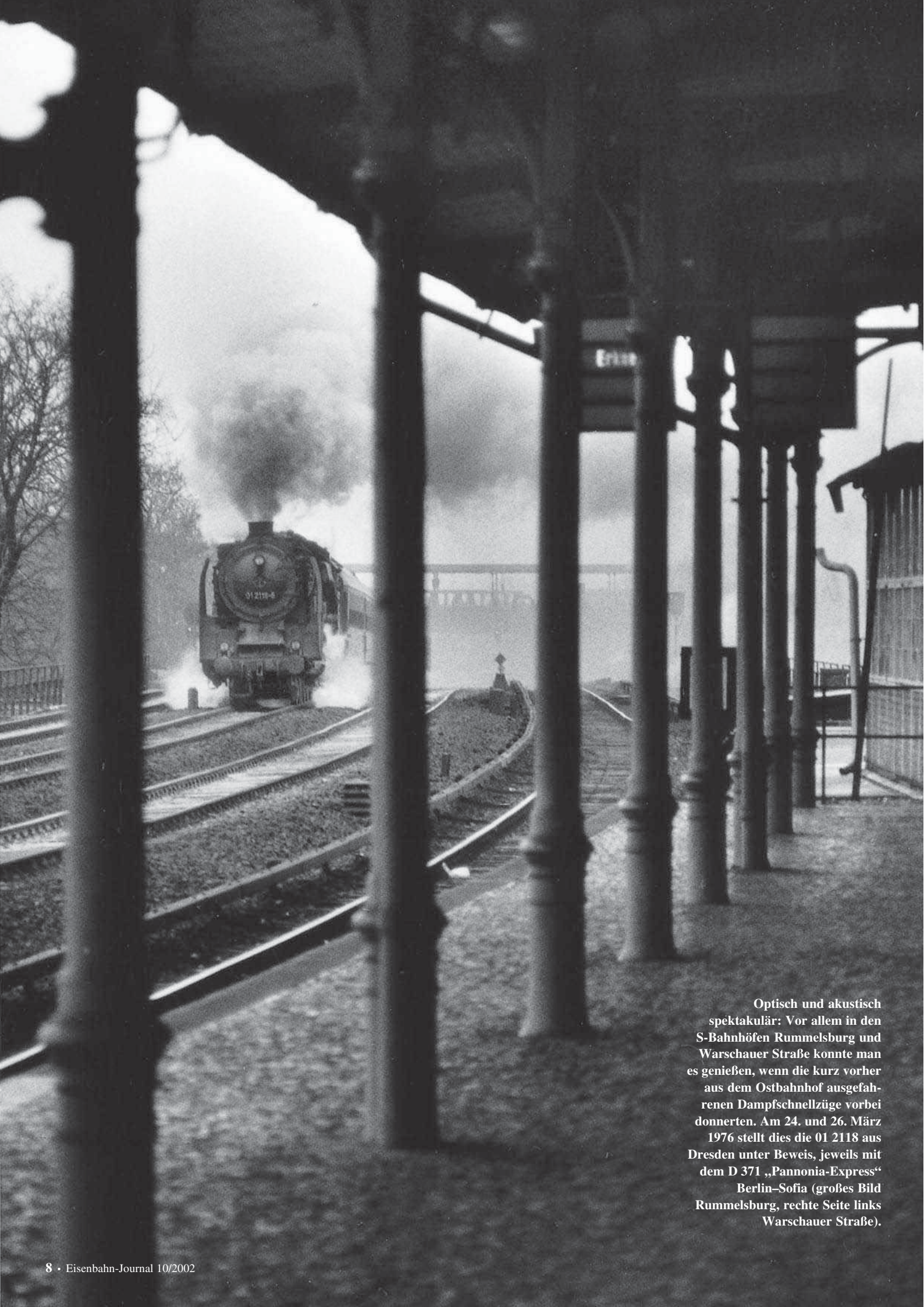




Bis Ende der 70er Jahre verkehrten bei der DR selbst internationale Fernzüge noch mit Dampftraktion. An der Spree waren in jener Zeit alle verbliebenen 2'C1'-Schnellzuglok-Bauarten anzutreffen.

■ Von Dr. Heinrich Baumann (Text und Bilder)

Berliner Pacific-Parade: Die spitze Rauchkammertür und die abgeschrägten Windleitbleche verliehen der 01.5 eine gewisse aggressive Eleganz – hier en detail bei 01 0532 aus Wittenberge (oben), aufgenommen am 25. März 1976 vor dem D 337 Hamburg–Berlin im Bahnhof Zoo. Im Ostbahnhof wartet am 24. März 1976 die 03 2250 vom Bw Frankfurt/Oder vor dem aus russischen Wagen gebildeten D 1391 nach Moskau. (Mitte links). Ebenfalls im Ostbahnhof in Szene gesetzt wurde am 16. September 1977 die Bremszettelübergabe an den „Meister" der Dresdner 01 2066 (Mitte rechts).



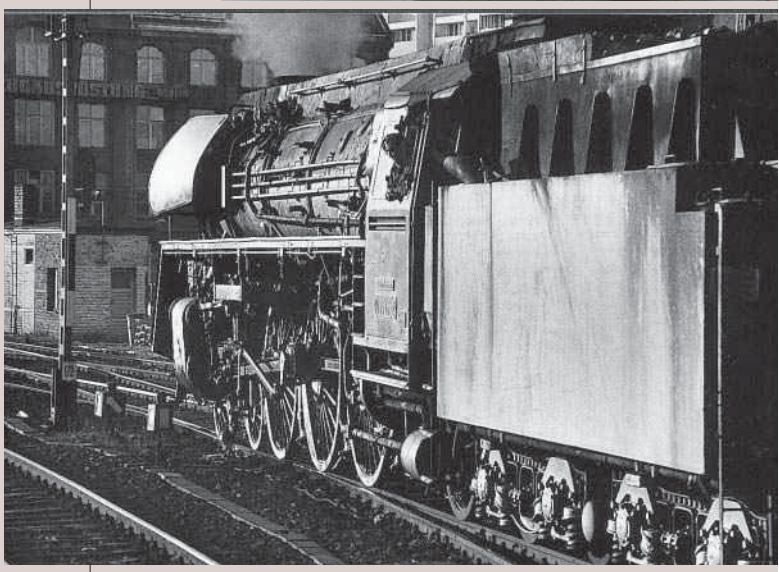
Optisch und akustisch spektakulär: Vor allem in den S-Bahnhöfen Rummelsburg und Warschauer Straße konnte man es genießen, wenn die kurz vorher aus dem Ostbahnhof ausgefahrenen Dampfschnellzüge vorbei donnerten. Am 24. und 26. März 1976 stellt dies die 01 2118 aus Dresden unter Beweis, jeweils mit dem D 371 „Pannonia-Express“ Berlin–Sofia (großes Bild Rummelsburg, rechte Seite links Warschauer Straße).

DAMPFLOKOMOTIVEN IM HOCHWERTIGEN Reisezugdienst gab es bei der Deutschen Bundesbahn nur bis zum Mai 1975. Bei der Reichsbahn der DDR hielten sich die Schnellzugrenner etliche Jahre länger – sogar internationale Züge nach Ost- und Südosteuropa fuhren bis Ende der 70er Jahre noch dampflokbespannt. In Berlin waren zu jener Zeit alle noch verbliebenen Schnellzuglok-Baureihen der DR zu sehen, natürlich durchweg 2'C1'-Bauarten. Auf der Strecke nach Dresden teilten sich die kohlegefeuerten Berliner 01.5 die Zugförderungsaufgaben mit den alten 01 mit großen Windleitblechen aus Dresden, vom Bw Wittenberge kamen die ölgefeuerten Schwestern mit den Schnellzügen aus Hamburg, die Stralsunder 03 waren vor allem in Lichtenberg zu sehen; zudem kamen zweizylindrige 03 verschiedener Betriebswerke an die Spree.

Der Sternpunkt des von Berlin ausgehenden Dampfbetriebs jener Jahre war der Ostbahnhof. Die S-Bahnhöfe entlang der Fernbahn waren gewissermaßen Logenplätze, um die alten Renner am Anfang oder Ende ihrer langen Reisen zu beobachten. Insbesondere von den Bahnsteigen der Bahnhöfe Warschauer Straße, Ostkreuz und Rummelsburg aus war die großartige Parade zu genießen, wenn die kurz zuvor aus dem Ostbahnhof ausgefahrenen Pacifics mit ihren Zügen optisch und akustisch Spektakuläres boten. Bezogen auf das Aufnahmedatum einiger hier gezeigter Bilder ist das nun fast genau ein Vierteljahrhundert her.

Gibt es sie eigentlich noch, die gusseisernen Säulen von Rummelsburg? Ja, sie sind noch da, wenn auch die Patina von vielen Jahrzehnten Dampfbetrieb einer schmucken Neulackierung in Blau weichen musste. Und noch einmal bildeten sie in den zurückliegenden Jahren die Kulisse, um legendäre Schnellzuglokomotiven bei der Vorbeifahrt zu fotografieren. Diesmal freilich keine „Dampfer" wie vor 25 Jahren, sondern die Elloks der Baureihe 103, die hier mit den InterRegios nach Bad Bentheim ihre letzten höherwertigen planmäßigen Dienste leisteten. Und dennoch war es, als wollten die 103 an die alten Pacifics erinnern, als vor dem geistigen Auge noch einmal die schwarz glänzenden Giganten, umgeben von Rauch und Dampf, mit wirbelndem Gestänge vorbei donnerten ... ❑

Stralsunder 03 waren vor allem in Berlin-Lichtenberg zu sehen, hier die 03 0020 mit einem Leerreisezug bei der Ausfahrt im dortigen Bahnhof, aufgenommen am 16. September 1977.

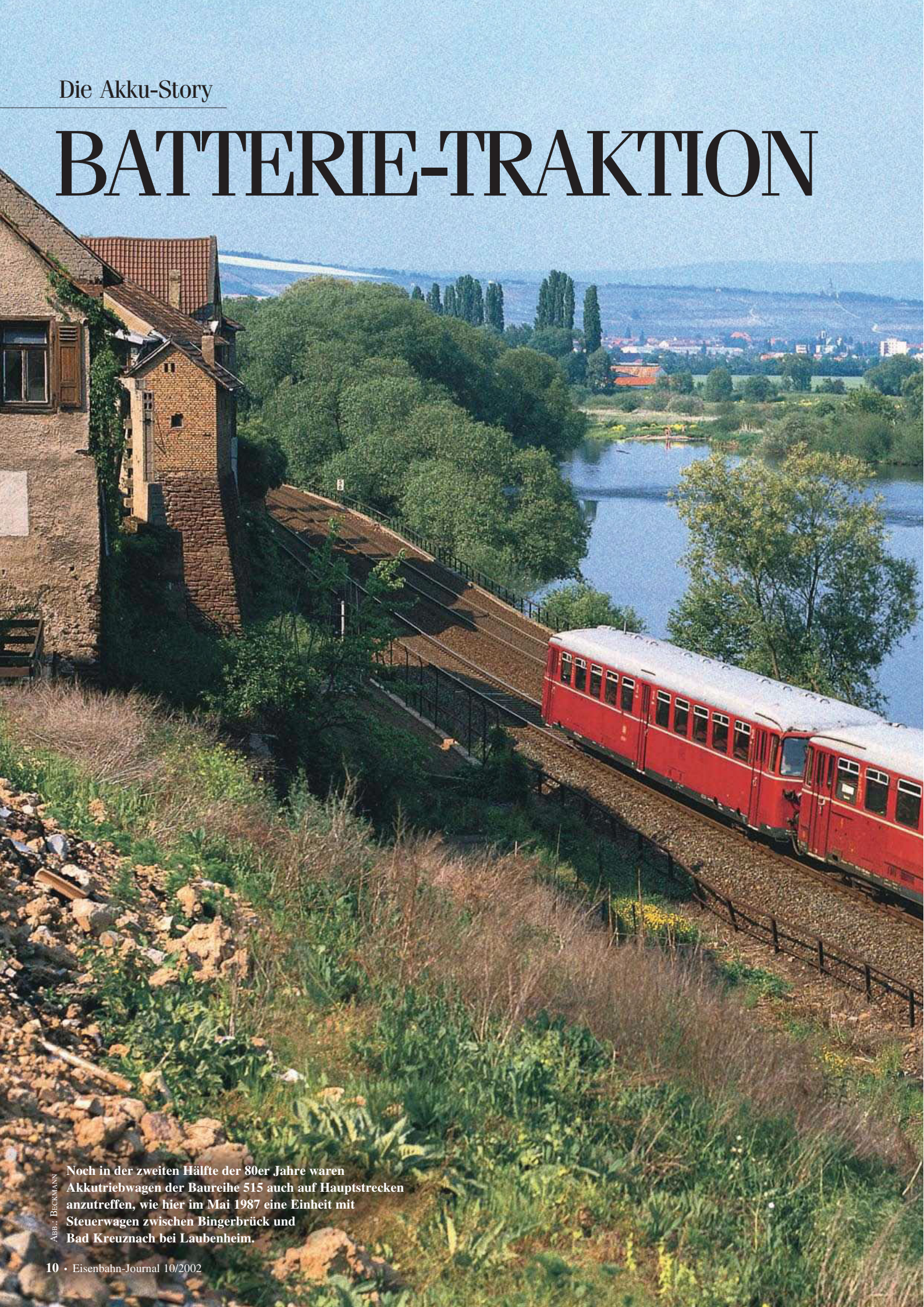


Schwarz glänzende Giganten: 01 1516 in der Abendsonne des 16. September 1977 in Berlin Ostbahnhof.

Die **S-BAHNHÖFE** an der Fernbahn waren gewissermaßen **LOGENPLÄTZE**, um die alten **RENNER** am Anfang oder Ende ihrer langen Reisen zu **BEOBACHTEN**

Die Akku-Story

BATTERIE-TRAKTION

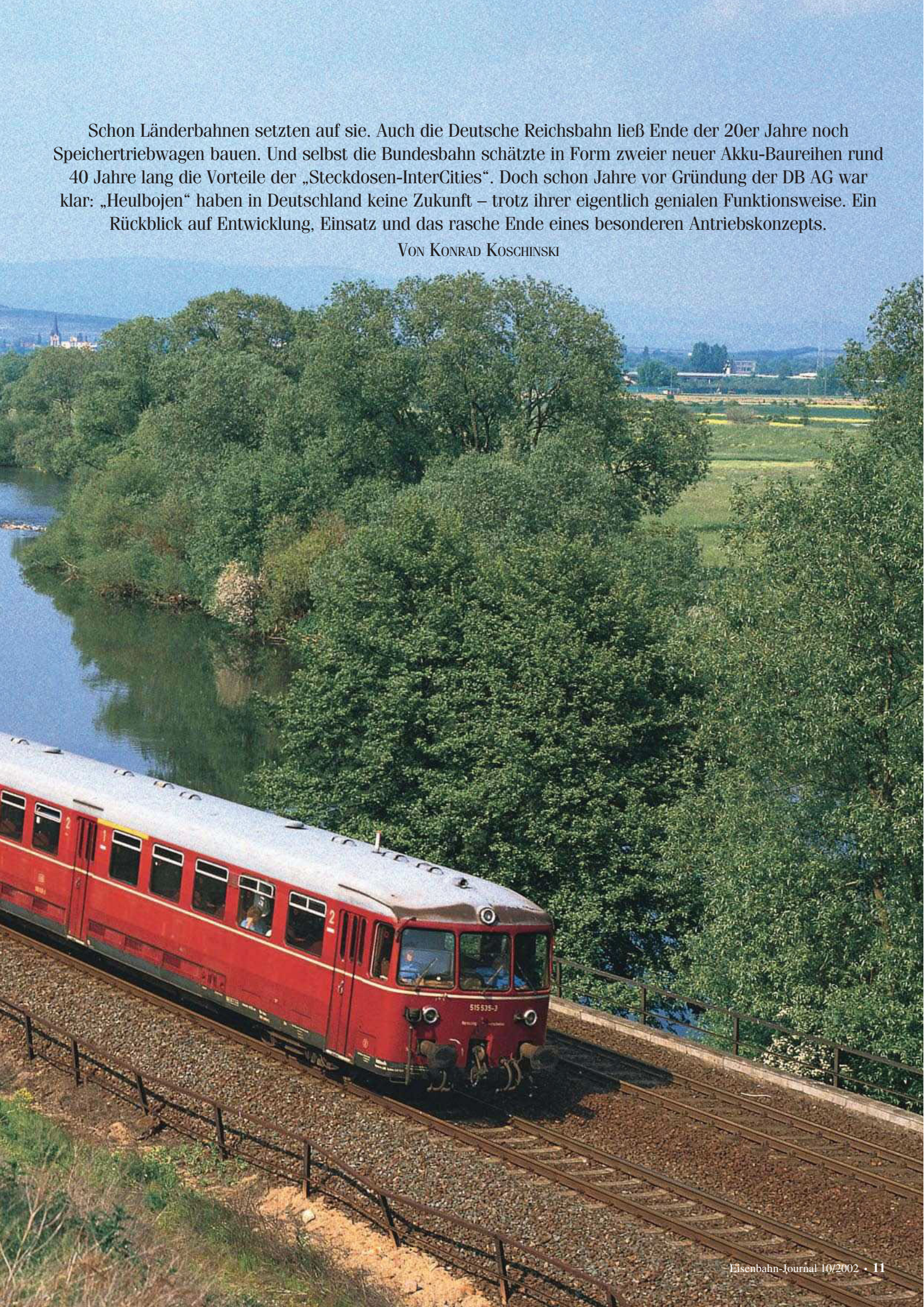


Noch in der zweiten Hälfte der 80er Jahre waren Akkutriebwagen der Baureihe 515 auch auf Hauptstrecken anzutreffen, wie hier im Mai 1987 eine Einheit mit Steuerwagen zwischen Bingerbrück und Bad Kreuznach bei Laubenheim.

Abb.: Beckmann

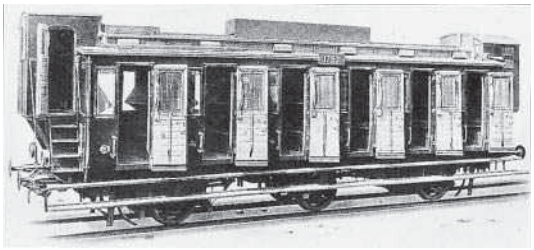
Schon Länderbahnen setzten auf sie. Auch die Deutsche Reichsbahn ließ Ende der 20er Jahre noch Speichertriebwagen bauen. Und selbst die Bundesbahn schätzte in Form zweier neuer Akku-Baureihen rund 40 Jahre lang die Vorteile der „Steckdosen-InterCities“. Doch schon Jahre vor Gründung der DB AG war klar: „Heulbojen“ haben in Deutschland keine Zukunft – trotz ihrer eigentlich genialen Funktionsweise. Ein Rückblick auf Entwicklung, Einsatz und das rasche Ende eines besonderen Antriebskonzepts.

Von Konrad Koschinski



Das an sich geniale Prinzip, die Elektromotoren von Triebwagen fahrdrahtunabhängig aus mitgeführten Akkumulatoren zu speisen, wandten zuerst Straßenbahngesellschaften an. Nachdem in London und Brüssel 1884 versuchsweise Speichertriebwagen in Dienst gestellt worden waren, beschafften auch deutsche Straßenbahnunternehmen derartige Fahrzeuge. In Hannover beispielsweise fuhren ab 1895 Triebwagen, die ihre Elektroenergie wahlweise aus der Oberleitung oder aus aufladbaren Batterien bezogen. Der Erfolg blieb der „Akku-Straßenbahn" jedoch versagt. Nicht zuletzt deshalb, weil Fahrgäste über aus den Batteriekästen unter den Sitzbänken entweichende Säuredämpfe klagten. Nur: Wohin mit den Batterien in den Trambahnwägelchen der damaligen Zeit?

Bei der Eisenbahn waren die Bedingungen für den Einsatz von Speichertriebwagen schon wegen der anders zu dimensionierenden Fahrzeuge günstiger. Vor allem bot er sich auf schwächer frequentierten Strecken an, deren „Elektrisierung" wegen der aufwändigen Infrastruktur als unwirtschaftlich galt. So führten die Bayerische Staatsbahn und die ihr unterstellte Pfalzbahn, die Württembergische Staatsbahn, die Sächsische Staatsbahn und nach langem Zögern ab 1906 auch die Preußisch-Hessische Staatsbahn (KPEV) Versuche mit Akkumulatortriebwagen durch. Am erfolgreichsten verliefen sie zunächst bei der Pfalzbahn: Diese erhielt 1894 zwei vierachsige Speichertriebwagen für den nur 4,3 km langen Abschnitt Ludwigshafen–Mundenheim der meterspurigen Lokalbahn Ludwigshafen–Dannstadt. Nachdem sich die Fahrzeuge bewährt hatten, entschloss sich die Bayerische Staatsbahn, auch auf normalspurigen Strecken der Pfalzbahn Speichertriebwagen einzusetzen. Dazu ließ sie bis 1903 zwölf vorhandene zwei-, drei- und vierachsige Abteilwagen mit Akkumulatoren ausrüsten. Ein Dreiachser kam mit der Nummer 206 noch zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Alle vier Vierachser der Pfalzbahn wurden von der DRG unter den Nummern 207 bis 210 eingereiht.



Aus dreiachsigen Berliner Stadtbahn-Abteilwagen entstand 1906 der Akkutriebwagentyp „AT 1".

AKKUTRIEBWAGEN DER BAUART WITTFELD

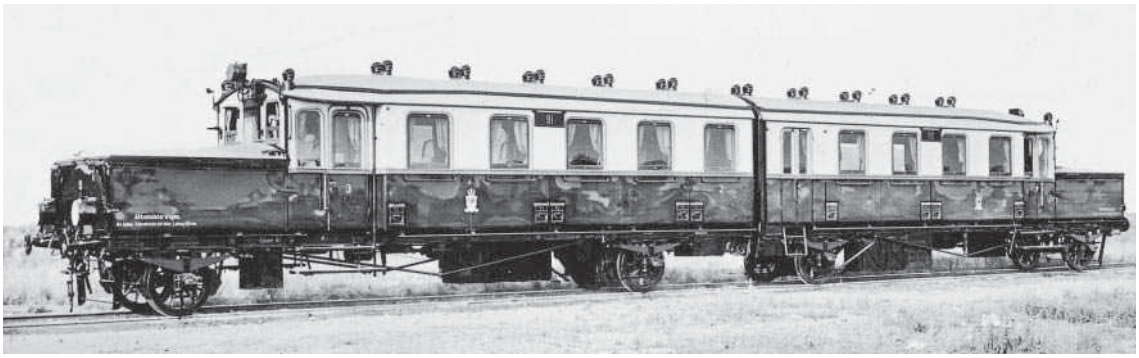
Den Durchbruch schaffte die ohne Fahrdraht oder Stromschiene auskommende elektrische Betriebsart in Preußen. Auf Anregung von Gustav Wittfeld, Geheimer Oberbaurat im Ministerium für öffentliche Arbeiten, ließ die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung im Jahr 1906 fünf dreiachsige Abteilwagen der Berliner Stadtbahn zu Akkutriebwagen mit Reihenschlussmotoren umbauen. Die Batteriekästen fanden unter den Sitzbänken Platz, nun wohl besser verschlossen als in den Straßenbahnwagen! Ab Februar 1907 waren die als AT 1 (mit den Betriebsnummern 201 bis 205) bezeichneten Fahrzeuge im Raum Mainz unterwegs, die letzten wurden erst 1943 ausgemustert. Im November 1907 stellte die Eisenbahn-Direktion Saarbrücken einen vierachsigen Akkutriebwagen der Gattung AT 2 (spätere Betriebsnummer 221) mit Nebenschlussmotoren in Dienst, der beim Bremsen elektrische Energie in die Akkumulatoren rückspeisen sollte. Das Fahrzeug bewährte sich nicht und mutierte 1917 zum Reisezugwagen.

Positiv bewertete die KPEV indes die Betriebserfahrungen mit den AT 1. Ab 1908 beschaffte sie eine erste Serie von 57 vierachsigen, nach Wittfelds Vorgaben konstruierten Doppeltriebwagen mit der Radsatzfolge 1 A + A 1, bei denen die jeweils 8,8 t schweren Batteriehälften in langen Vorbauten untergebracht waren. In jedem befanden sich sechs Tröge zu je 14 Akkumulatorzellen, somit hatte die Gesamtbatterie 168 Zellen. Ihre Kapazität betrug 368 Ah bei 310 V Spannung (entsprechend 114 kWh bei dreistündiger Entladung). Das reichte aus, um in der Ebene bei einem Haltestellenabstand von durchschnittlich 2,5 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h rund 100 km zurückzulegen.

Die Radsatzfahrmasse der unter den Vorbauten angeordneten Laufradsätze war für viele Nebenbahnen zu hoch. Die Triebwagen weiterer Lieferserien erhielten deshalb pro Vorbau einen zweiten Laufradsatz. Auch die Fahrzeuge der ersten Serie baute man um, die Radsatzfolge lautete nunmehr 2 A + A 2. Eine Ausnahme bildeten Doppeltriebwagen, die vorübergehend statt der zwei üblichen Reihenschlussmotoren nur einen Nebenschlussmotor besaßen und deren Radsatzfolge deshalb 2 A + 3 lautete.

Bis 1915 gelangten 163 Doppeltriebwagen des als AT 3 bezeichneten Typs zur Preußisch-Hessischen Staatsbahn, ihre Betriebsnummern lauteten nach Umzeichnung einiger Fahrzeuge AT 223/224 bis AT 579/580 (mit Lücken). Außerdem beschaffte die KPEV acht dreiteilige Einheiten, die in die genannte Nummernreihe eingegliedert wurden (niedrigste Nummer AT 533/533a/534, höchste AT 567/567a/568). Bei den dreiteiligen Zügen nahmen die in unterschiedlicher Länge ausgeführten Mittelwagen („Einschaltwagen") die Treibachsen auf, somit ergab sich die Radsatzfolge 3 + Bo + 3. Sieben Doppeltriebwagen gingen fabrikneu an die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, einer wurde 1922 an die BASF-Werkbahn in Ludwigshafen geliefert. Beiläufig sei erwähnt, dass die KPEV auch noch sechs zweiteilige Züge des Typs AT 4 für Versuche mit Stromrückspeisung sowie fünf als AT 7 bezeichnete, mehrteilige Züge mit Stahlbatterien beschaffte. Letzte-

Die erste Bauserie der Wittfeld-Doppelwagen – hier der 1908 in Dienst gestellte AT 91/92 Essen – hatte unter den Vorbauten nur einen Laufradsatz.



Neben den Zweiteilern beschaffte die KPEV auch acht dreiteilige Züge mit unterschiedlich langen Mittelwagen, hier AT 547/547a/548 – 1913 nach Bentschen geliefert.

Abb.: Archiv EJ, Slg. Hoyer, Slg. Deppmeyer