

Eisenbahn JOURNAL März 2003

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

März
3/2003



Dampfloktechnik: Mallet & Meyer

Modell: 14 Seiten Anlagen, 4 Seiten Planung
20 Seiten Anlagenbau und Basteln



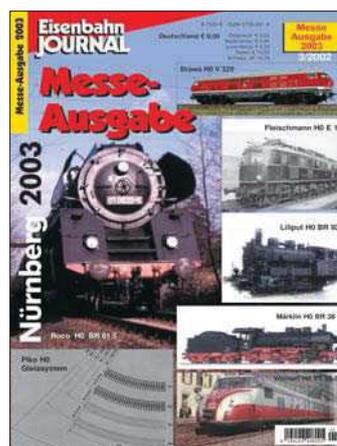
Editorial

Drei Themen beherrschten in den Wochen vor der Nürnberger Messe die Gespräche unter den Modellbahnern: a) Was gibt's Neues in Nürnberg? b) Was ist mit Lima los? und – je nach Interesse – c) Was wird aus N? Über Punkt a) gibt mittlerweile unser Messeheft Auskunft, das gleichzeitig mit dieser Ausgabe erschienen ist. Hier findet man nicht nur sämtliche Neuheiten von Nürnberg. Mit eingearbeitet haben wir auch die Programme einer Menge von Firmen, die aus dem einen oder anderen Grund nicht auf der Spielwarenmesse vertreten waren. Alles schon aus dem Internet gefischt? Testen Sie's! Das Salz in der Neuheiten-Suppe, die kleinen, feinen Firmen, die, deren Produkte einer Anlage den letzten Pfiff geben können – die finden Sie nur in der EJ-Messeausgabe!

Schwieriger ist es mit Punkt b). Letzten Sommer hatte sich Lima ja unter neuer Leitung recht dynamisch auf dem Markt zurückgemeldet. Doch schon im Herbst war es verärgert ruhig um die Firma geworden. Speziell unter denjenigen Händlern, die mit Engagement auf den Wiederaufstieg der Marke gesetzt hatten, machte sich Enttäuschung breit. Nach schlechter alter Manier, der das neue Management der Firmengruppe ja angeblich abgeschworen hatte, kam vom Firmensitz in Brescia abwechselnd heiße Luft oder Schweigen. Was fehlte, waren Modelle und Service. Offenbar beschäftigten sich die drei Besitzerlager mehr mit internen Fehden denn mit dem Geschäft. Die Quittung kam Mitte Januar (siehe Kasten Seite 55). Nun führt nicht mehr Mehrheits-eigner Dr. Paolo Prandi das Geschäft der Arnold-Mutter, sondern ein dreiköpfiger Aufsichtsrat, flankiert von einem weiteren dreiköpfigen Gremium promovierter Herren. Nicht gerade das, was man unter „lean management“ versteht. Was die Lima-Gruppe in Nürnberg zu zeigen hatte – auch das bringt das EJ-Messeheft!

Punkt c) ist eng mit dem vorigen verknüpft. Nicht erst seit N-Erfinder Arnold vor zwei Jahren von seiner Mutterfirma Lima/Rivarossi in einer Nacht-und-Nebel-Aktion vom Markt genommen worden war, leidet die Spurweite unter zunehmendem Niedergang. Einst fast schon als Ersatz für H0 propagiert, sieht N seit Jahren dahin. Roco, wo der N-Bereich schon immer eher Nebensache war, verzichtet schon seit Jahren auf Neuentwicklungen. In diesem Jahr stellt die Salzburger Firma sogar überhaupt keine 1:160-Neuheiten vor. Auch bei Brawa sucht der N-Freund vergebens. Von den großen Herstellern halten nur noch Trix und Fleischmann der Spurweite die Stange – beide freilich mit Engagement und attraktiven neuen Modellen. Gleiches gilt für viele kleine Anbieter, die nun auf ein größeres Stück vom Markt-Kuchen hoffen. Auch N-Bahnern bietet das Messeheft daher Einiges zu entdecken. Doch wie schnell schrumpft der Kuchen? Lohnt sich auch in Zukunft noch die Entwicklung teurer Neuheiten? Man wird sehen.

Das Jahr 2003 wird weder die Riege der Modellbahnhändler ungerupft lassen noch die der Hersteller. Sicher werden auch erfolgsverwöhnte Firmen der Wirtschaftslage Tribut zollen müssen. Oder wird es ihnen gelingen, durch attraktive Neuheiten die zaudernde Modellbahnerschar doch zum Kauf zu reizen? Wohl noch nie kam der Nürnberger Spielwarenmesse so viel Bedeutung zu wie in diesem Jahr. **Christoph Kutter**



Trotz aller Internet-Präsentationen – die komplette Neuheitenübersicht, inklusive aller kleinen und feinen Firmen sowie derer, die in Nürnberg nicht mehr erscheinen, gibt es nur in der EJ-Messeausgabe! Diese ist ab 8. Februar erhältlich!



Dampflok-Geschichte: Mallet & Meyer – Sonderbauarten für Triebwerke, von Horst J. Obermayer, ab Seite 10

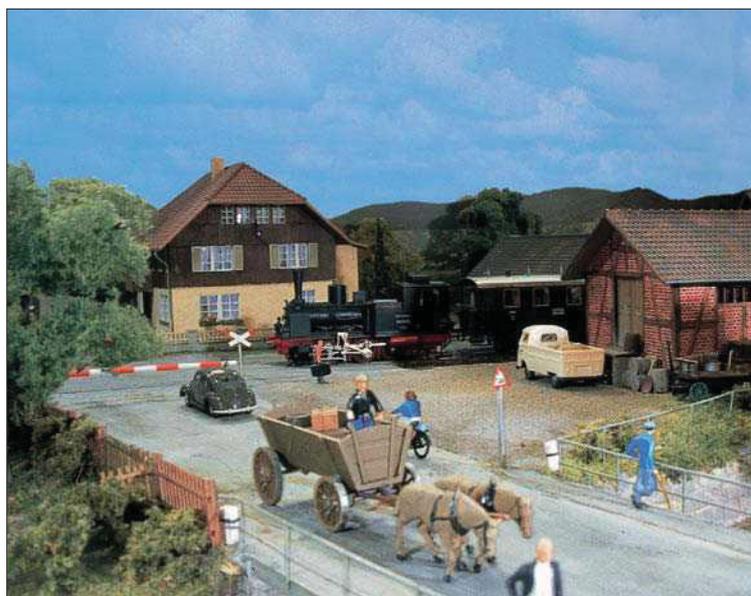
Inhalt

Vorbild

Bahn-Emotionen: Lok(o)motive	6
Dampflok-Sonderbauarten: Mallet & Meyer	10
CityBahn Chemnitz: Die Pilotstrecke Chemnitz–Stollberg	18
Privatbahn: Wenn Uerdinger „sächseln“	22
Perspektive auf Sachsens Schmalen: Diesel ja – Triebwagen nein	24
Technik-Geschichte: Die Heberlein-Bremse	26
Die „Europa-Ellok“: Taurissimo – von Budapest bis Padborg	28
Schweizer Bahnhöfe: Willkommen in Ausserberg	30
Vorbild und Modell: Die Abteilwagen englischer Bauart der DRG Wagen für den Pott	34
Foto-Reportage: München–Mehlteuer (?), bitte!	38

Titel: Mit der Harzbahn-Mallet hinauf auf den Brocken. – Alles über die Sonderbauarten Mallet und Meyer ab Seite 10! Abb.: Jürgen Hörstel

Super-Anlage: 7. Modellbau-Wettbewerb: H0-Anlage nach badischem Vorbild, von Kurt Nesselhauf, ab Seite 58





Modernes Bahngeschehen: Aktuelle Taurus-Einsätze in ganz Europa, von Konrad Koschinski, ab Seite 28

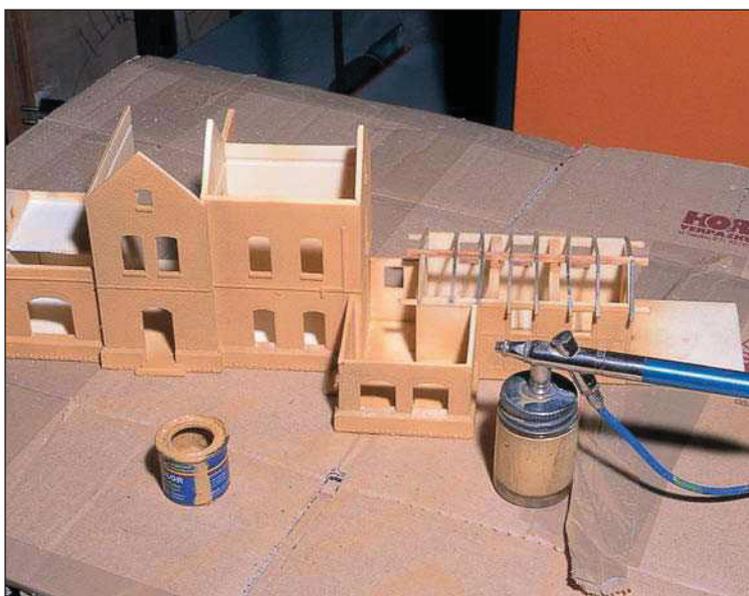


Das Vorbild als Modell: Bahnhof Ausserberg an der BLS – zum Nachbau geeignet, von Beat Moser, ab Seite 30

Modell

Vorbild und Modell: Die Abteilwagen englischer Bauart der DRG	
Die Märklin-Modelle	37
Neueste Nürnberg-Nachrichten	56
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb: Badens beschauliches Bähnchen	58
Funktionsmodell in Nenngröße II: Container anno 1895	66
Resin-Gebäudebausatz in H0: Preußische Schönheit	72
Anlagenvorschlag nach US-Motiven mit Märklin-K-Gleis: Auslauf für den BigBoy	78
„Quattro Stagione“, Folge 23: Mechanische Stellwerkseinrichtungen Züge ohne Räder	82
Gebüdeselbstbau: Eine Kegelbahn nach Vorbild Alle Neune!	86
Auf zur Kleinbahn! Fahrzeug-Kit-Bashing mit Niveau: Der Xw 551 der Stendaler Kleinbahn	90
Bastelpraxis: Selbst gebaut: Kleine Brücke für große Spuren	92
Spur-I-Bausätze des X05 und des Xf08 von Hegob und Wimotech: Klein, flach, edel	94

Gebäudebau: Neuer Resin-Bausatz eines preußischen Bahnhofs von Stangl in H0, vorgestellt von Helge Scholz (EJ), ab Seite 72

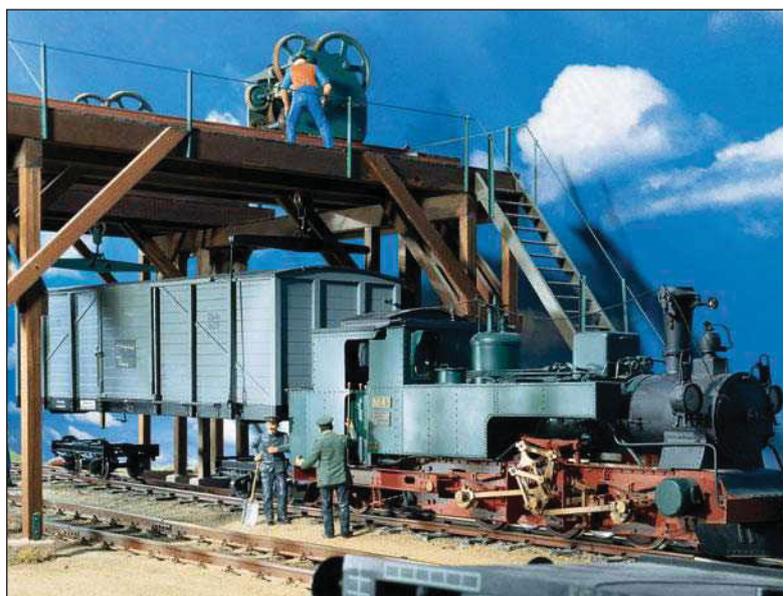


Rubriken

Bahn-Notizen	41
Modell-Neuheiten	51
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	104
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Bahn-Post	110
Neue Bücher	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Gudrun Höllerer, Heinz Treber, Beat Moser,
Kurt Nesselhauf, EJ-Helge Scholz (2)*

Modell & Vorbild: Umsetzanlage von Klotzsche in Sachsen von 1895 in IIm, von Heinz und Wolfgang Frey, ab Seite 66





Lok(o)motive

■ VON WOLFGANG MATUSSEK (TEXTE UND BILDER)

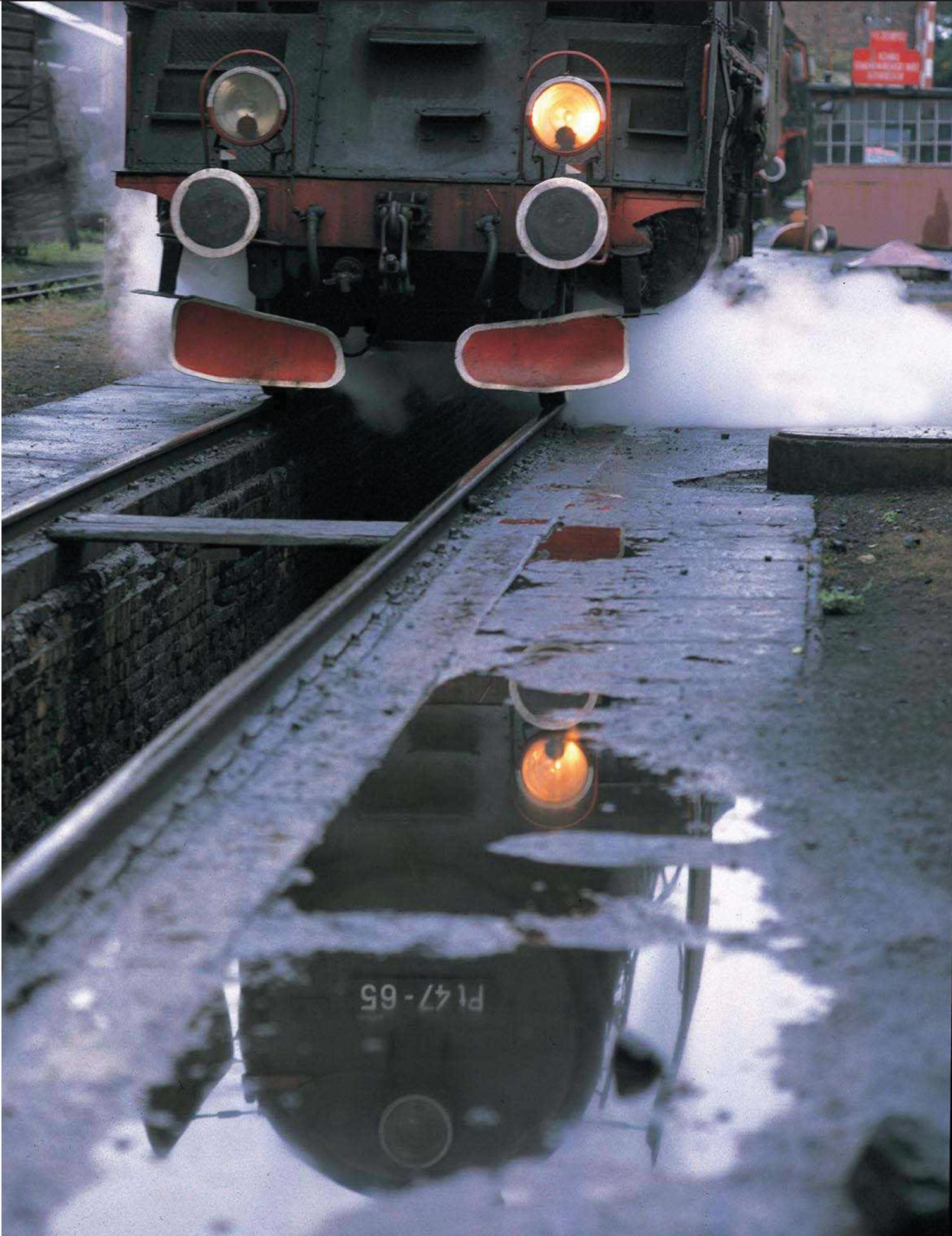


OL 49-7 und OL 49-69 der PKP
im Betriebswerk Wolsztyn,
Oktober 2001 (links). – 52 8104
der DR in Zittau, April 1986.

Lokgesichter – kraftvoller Ausdruck einer beeindruckenden
Maschinerie, optischer Schwerpunkt also

PKP-Dampflokomotive Pt 47-65 –
„zweigeteilt“, aber doch
auf einem Bild. Aufnahme vom
März 2002 in Wolsztyn.

Lokgesichter – stets menschliche Blinke auf sich ziehend und anhängende
Lasten mit drohender Lauer wie ein Bollwerk schützend



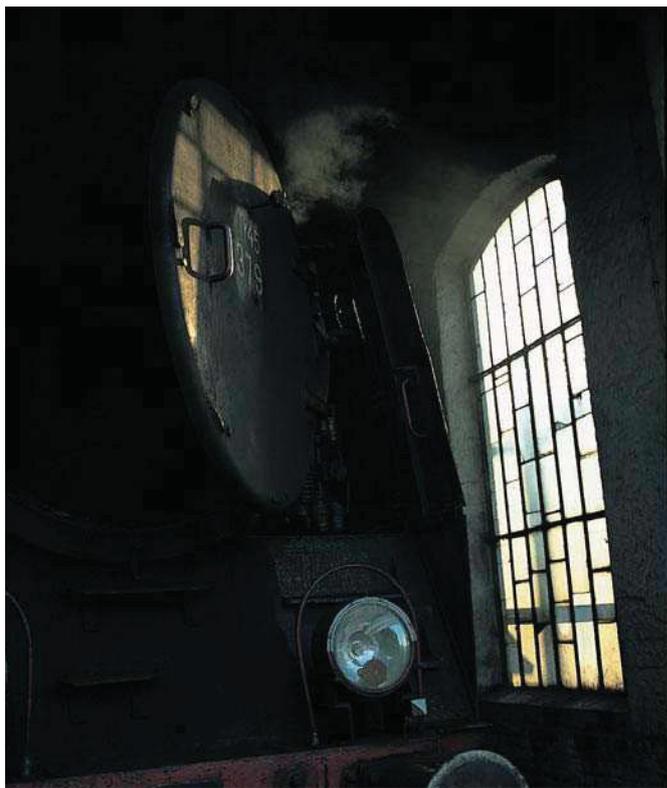
Lok(o)motive

HINTER DEN LOKGESICHTERN zumeist Ehrfurcht gebietende, raumgreifende Massen, erfüllt mit teils durch Glut zerrissener Finsternis – oder eben nur sachlich, kühle Elektrik oder Hydraulik. Des nachts gespenstisch im Anblick in zwielichtigen Hallen, Energien von Gewaltigkeit listig verbergend in friedvollem Säuseln, gerusamem Brodeln, beruhigendem Zischeln ...

Eingefasst von kantig herben Linien oder anmutigen Rundungen. Die ausstrahlende Zielsicherheit in erhabenem Ausdruck – der edlen Natur bewusst?

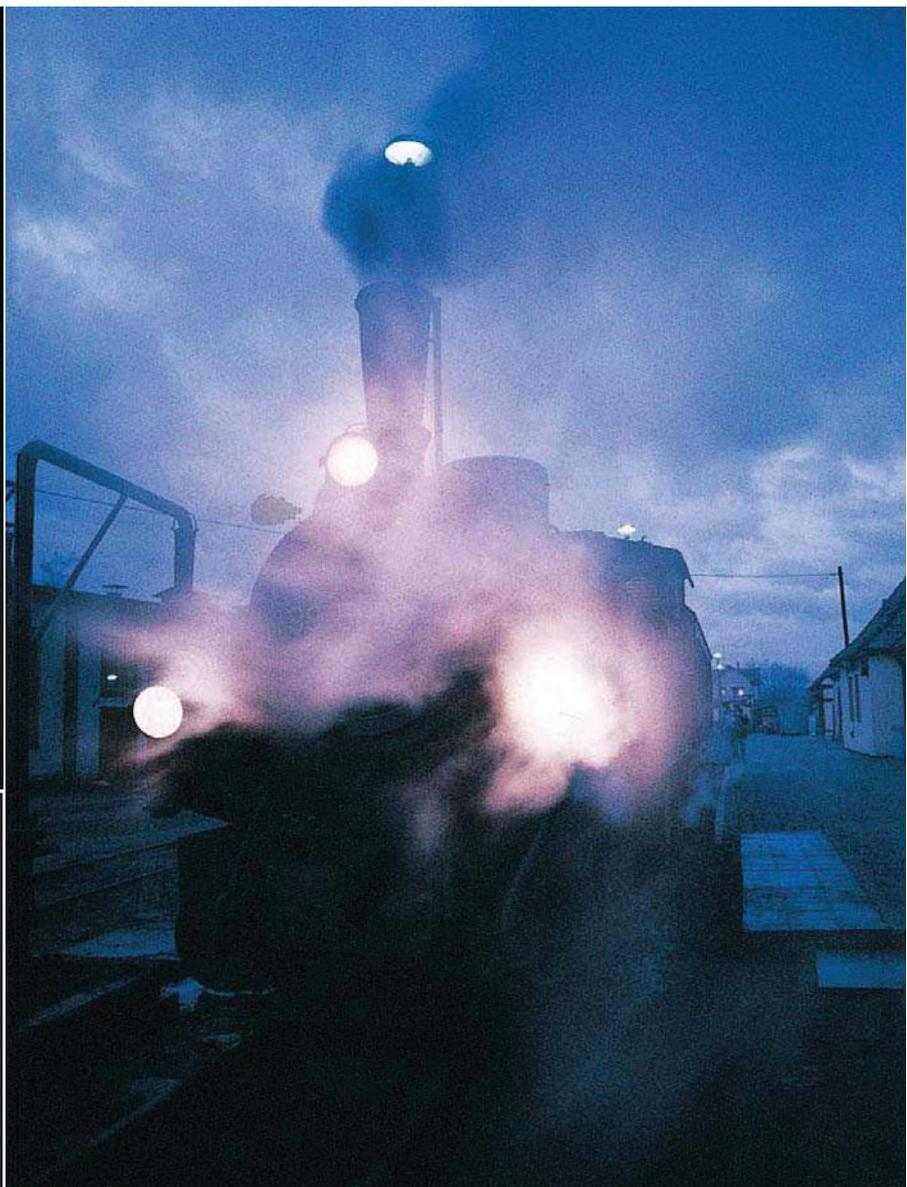
Lampen wie Augen, vertrauensfördernd spiegelnd die geordnete Welt der Eisenbahn, neidlos gelassen der „Blick“ auf die schienenlose Konkurrenz. Metall mit Geruch, kalt und warm wie menschliche Haut, farbrissig überzogen oder ölrüßig verschmiert, tiefporig – durch Insekten tausendfach zertrümmert.

Ab und an aber auch vom Zauber des Dampfs schmeichelnd „geschminkt“ – nach dem Durchschneiden der Lüfte beim hastigen Lauf über endlose Schwellenbänder ... □



Ty 45-379 der PKP mit geöffnetem „Antlitz“ im Wolsztyner Lokschuppen (oben, April 2002). – 99 5902 im Dampfzauber in Gernrode (Februar 1988).

Lokgesichter – technische Subjekte mit menschlicher Note ...





Bis 1969 stand die Schmalspur-Mallet-Gattung Tssd in Dienst. Im Juni 1986 hatte die frisch hauptuntersuchte 99 633 Museumszug-Debüt auf dem „Oechsle“.

DAMPFLOK-SONDERBAUARTEN

Mallet & Meyer

Begeben wir uns einmal weit zurück in die Länderbahn-Zeit: Für den Einsatz auf zumeist sehr krümmungsreichen Strecken beschafften mehrere Bahnverwaltungen Dampflokomotiven unterschiedlicher Sonderbauarten mit Triebgestellen. Ein Ausflug in rund 100 Jahre alte Dampflok-Technik porträtiert zwei markante Konstruktionen.

■ VON HORST J. OBERMAYER

Schon nach der Verabschiedung des preußischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli und dem internationalen Eisenbahnkongress im August 1892 war es bei einigen deutschen Länderbahnen zum Bau weiterer Schmalspurbahnen gekommen. Rasch anwachsende Verkehrslasten erforderten bald auch die Beschaffung neuer und stärkerer Lokomotiven. Größere und leistungsfähigere Kessel verlangten jedoch auch Triebfahrzeuge mit entsprechenden Laufwerken. Maschinen mit nur zwei oder drei Kuppelradsätzen reichten wegen zu schwacher Leistung und der festgelegten, meist sehr geringen Achslast nicht mehr aus. Größere Vierkupppler mit nun wesentlich längerem Achsstand waren auf vielen Strecken mit oft recht engen Gleisradien jedoch nicht verwendbar.

Dieses Problem löste der englische Ingenieur Robert Fairlie bereits 1865 mit dem Bau einer Doppellokomotive, die zwei Triebgestelle aufwies und nach dem noch kaum verwirklichten Verbundverfahren arbeitete. Das Patent für diese Konstruktion war ihm 1863 erteilt worden. Zwei solcher Maschinen erwarb Sachsen im Jahre 1885 von Hawthorn in Newcastle. Durchsetzen konnte sich diese Bauart jedoch nie, auch nicht mit Nachbauten von 1902 aus der Sächsischen Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, in Chemnitz. Wesentlich erfolgreicher mit ihren Erfindungen waren Jean Jacques Meyer und Anatole Mallet. Völlig unabhängig voneinander hatten beide Konstrukteure neue Vierzylinder-Verbundlokomotiven mit Triebgestellen unterschiedlicher Bauart entwickelt.

In seiner Maschinenfabrik in Mühlhausen/Elsaß, die nach späterer Liquidation in der Elsäßischen Maschinenbau-Gesellschaft von André Köchlin aufging, baute Meyer ab 1861 mehrere Lokomotiven mit zwei Triebgestellen. Diese

stellten eine Weiterentwicklung der österreichischen „Vindobona“ dar, die Direktor Wenzel Günther zehn Jahre zuvor in der Lokomotivfabrik Wiener-Neustadt für den Semmering-Wettbewerb geschaffen hatte. Eine konsequente Verbesserung der Konstruktion durch die Sächsische Maschinenfabrik von Richard Hartmann führte schließlich zu den ab 1892 gelieferten Schmalspurlokomotiven „Bauart Günther-Meyer“, der sächsischen Gattung IV K.

Um einen Aschkasten ausreichender Größe unterbringen zu können, erhielt das hintere Triebgestell einen Außenrahmen. Weitere und besonders charakteristische Merkmale von Lokomotiven der Bauart Meyer sind die beiden Triebgestelle mit den sich zugekehrten Zylindern. Das hintere,

Unabhängig voneinander hatten Anatole Mallet und Jean Jacques Meyer neue Vierzylinder-Verbundlokomotiven mit Triebgestellen verschiedener Bauart konstruiert

dessen Drehzapfen unter der Mitte des Führerhauses liegt, trägt die beiden Hochdruckzylinder. Der Drehpunkt des vorderen Gestells befindet sich unweit der Rauchkammer unterhalb des Auflagers für den zweischüssigen Langkessel. Die Kreuzköpfe beider Triebwerke, mit außen liegender Heusinger-Steuerung, laufen in zweischienigen Führungen. Das erforderliche Gelenk für die Dampfzufuhr aus dem auf dem hinteren Kesselschuss angeordneten hohen Dom befindet sich am Kesselende über dem Drehzapfen und ist nach

Von der Meyer-Regelspur-Gattung I TV ab 1910 wurden 19 Stück gebaut, die DRG übernahm 15 als 98 001 bis 015 – hier 98 001 in Freital-Potschappel, 1965.



Abheben eines Deckbleches zugänglich. Von diesem Kugelrohrgelenk wird der Frischdampf zu den Hochdruckzylindern mit einem Durchmesser von 240 mm geführt. Nach der dort verrichteten Arbeit tritt der Abdampf mit rund der Hälfte seines ursprünglichen Druckes aus. Die beiden Ausströmröhre münden links der Längsachse in ein „Hosenrohr“, an das sich quer eingebaut ein zweites Kugelgelenk mit zwei Stopfbüchsen anschließt. Danach gabelt sich das Rohr wieder in die beiden Zuführungen zu den vorderen und mit 370 bzw. 400 mm wesentlich größeren Niederdruckzylindern. Die nun von einem auf 1,2 bis 1,8 bar abgespannten

LOKOMOTIVEN DER BAUART MEYER

Dampf durchströmten Krümmer sind im Bereich vor den Zylindern wieder zu einem weiten Rohr zusammengeführt, das unter der Rauchkammer in das Blasrohr mündet. Alle Rohrgelenke verlangten eine sorgfältige Wartung und eine gute Schmierung mit dafür geeignetem Öl. Unterhalb des mittleren Rohrgelenks minimierte eine zweite mechanische Kupplung das Schlingern der Drehgestelle, das sich schon vor Erreichen der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h dennoch bemerkbar machte. Der Kesseldruck war bei zwölf Lieferserien von 12 auf 15 bar gesteigert worden.

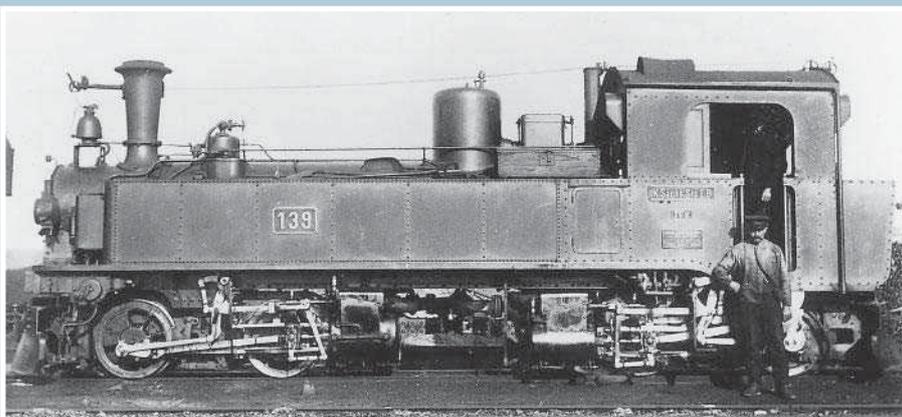
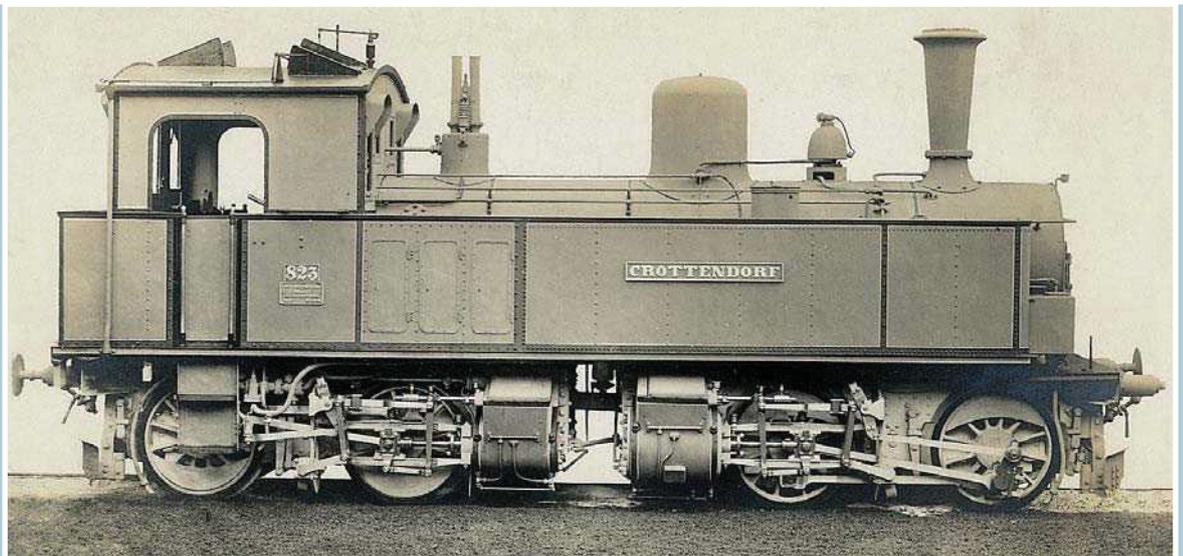
Die letzten der 96 Lokomotiven, die alle von 1892 bis 1921 in der Sächsischen Maschinenfabrik gebaut wurden, verkehren heute noch auf den sächsischen Schmalspurstrecken. Insgesamt 30 dieser Veteranen, von denen 58 Stück noch das Ende des Zweiten Weltkriegs erlebten, waren ab 1962 in ein Generalreparatur- und Rekonstruktionsprogramm der Deutschen Reichsbahn einbezogen worden. Die letzten sächsischen IV K-Lokomotiven sind inzwischen schon über 100 Jahre alt und dank intensiver Pflege in einem bewundernswert guten Zustand.

Zwei Jahre vor Ablieferung der ersten Maschinen der Gattung IV K hatten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bereits die beiden ersten regelspurigen Meyer-Lokomotiven als Gattung MI TV in Dienst gestellt. Auch bei diesen Fahrzeugen, nun mit Innenrahmen beider Triebgestelle, trug das vordere Gestell die Hochdruck- und das hintere die Niederdruckzylinder. Ein größerer Erfolg war diesen Maschinen mit einem Raddurchmesser von 1100 mm nicht bescheiden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h konnte wegen des unruhigen Laufs, der schon viel früher einsetzte, kaum erreicht werden. Bereits 1922 waren die Fahrzeuge ausgemustert worden.

Wesentlich länger hielten sich die „Kreuzspinnen“ der Baujahre 1910 bis 1915, ein modifizierter und leistungsfähigerer Nachbau der Gattung MI TV. Davon hatte die Chemnitzer Lokschieme 18 Exemplare gebaut, die überwiegend auf der krümmungs- und steigungsreichen Windbergbahn zum Einsatz gelangten. Eine weitere Lok war 1919 an die Kohlenbahn Oberhohndorf–Reinsdorf geliefert worden. Bei diesen Maschinen waren die großen Niederdruckzylinder am hinteren Triebgestell angeordnet. Die DRG übernahm noch 15 Exemplare mit den Betriebsnummern 98 001 bis 015 in ihren Bestand. Die Ausmusterung der letzten Maschine erfolgte erst 1970. In der Sammlung des Verkehrsmuseums Dresden ist die 98 001 erhalten geblieben.

Im Gegensatz zu den Meyer-Lokomotiven fanden die Maschinen der Bauart Mallet eine sehr viel größere Verbreitung. Die ebenfalls getrennt von Fritz Rimrott aus Aschersleben und dem in der Schweiz tätigen Anatole Mallet konzipierten Vierzylinder-Verbundmaschinen verfügen über ein festes und nur ein bewegliches Triebwerk. Diese Konstruktion ließ sich Mallet im Jahre 1884 patentieren. Bereits

Den ersten beiden normalspurigen Meyer-Lokomotiven der Gattung I TV, die 1890 gebaut und 1922 wieder ausgemustert wurden, war wegen unruhigen Laufs wenig Erfolg beschieden – hier die Lok CROTTENDORF. Deutlich erfolgreicher und langlebiger erwiesen sich die schmalspurigen Meyer-Loks der Gattung IV K. Diese 1904 gebaute Lok erhielt die Bahnnummer 139.



Die letzten Meyer-Schmalspurlokomotiven der Gattung IV K sind inzwischen über 100 Jahre alt, dank intensiver Pflege aber in einem guten Zustand