

Eisenbahn JOURNAL Mai 2003

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal (cont.): € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50

B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2003



Vorbild & Modell: Die NoHAB-Dieselloks
Dampf-Historie: Länderbahn-Wunsch-Modelle



Editorial

Vom Eise befreit sind Strom und Bäche, durch des Frühlings holden belebenden Blick, im Tale grünet Hoffnungsglück ... und so weiter und so fort. Wer kennt Goethes Verse vom Osterspaziergang nicht? Frühjahr 2003, vorbei die eisige Winterzeit und mit den ersten warmen Sonnenstrahlen öffnen sich die Vereinsheime, die Winterruhe wird beendet. Fleißig werkelt man an den Hinterlassenschaften der kalten Jahreszeit und nimmt überall voller Energie neue Projekte oder Liegengelassenes mit frisch getankter Leidenschaft in die Hand. Hoffnungsglück! Überall! Nun, im Falle des Sächsischen Museumsbahnvereins Windbergbahn e.V. wird das wohl nicht so freudig sein. Mehrere Jahre pflegten die Freunde das Andenken an die legendäre sächsische Semmeringbahn – die Windbergbahn von Freital Ost hinauf nach Possendorf. Man hat erreicht, auf dem Reststück bis Gittersee einen Museumsbahnbetrieb aufnehmen zu können, und schaffte es auch, die erhalten gebliebene 98 001 aus der Sammlung des Verkehrsmuseums Dresden hier oben als Stargast auf ihrer alten Heimatstrecke auszustellen. Bewusst sind diese Zeilen in der Vergangenheit geschrieben, denn der Anschluss der Strecke an das Netz der DB AG wurde mit den Umbauarbeiten an der Sachsenmagistrale vorerst brutal abgeschnitten. Das „vorerst“ steht mehr als Gebilde eines undefinierten Rechtszustandes, denn rein rechtlich ist die Strecke nicht stillgelegt, ihr Wiederanschluss höchst zweifelhaft und kostenintensiv. Tja, so sind alle Sonderfahrtaktivitäten des Vereins auf Eis gelegt.

Aber wir würden unser bewegtes „Schienenzeitalter“ schlecht kennen, wenn das schon die einzigste Hiobsbotschaft wäre. In der Nacht vom 3. zum 4. Februar überführte man in Chemnitz oben genannte 98 001 mit einem Technikaufgebot zwischen Kran und Luftkissentransport unter großem Medienrummel vom Hilbersdorfer Bahnbetriebswerk zu dem in der Innenstadt befindlichen Industriemuseum. Für zehn Jahr hat man sie zur dortigen Ausstellung vermietet. Eine Tatsache, die wohl nicht nur die sächsischen Eisenbahnfreunde empfindlich getroffen hat.

Warum das Aufhebens? Es ist ganz einfach: Die letzte erhaltene Lokalbahnmaschine – Ausrufezeichen – der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen wird über Jahre keine Lokomotiv-Ausstellung mehr bereichern können, über Jahre wird der vom oben genannten Verein mit viel Energie aufgearbeitete letzte erhaltene Aussichtswagen der Ausflugsbahn nicht mehr stilecht hinter der 98 001 ausgestellt werden können. Den Weg zu ihr in das Chemnitzer Innenstadtmuseum ohne jeglichen weiteren Eisenbahnbezug werden wohl in der Mehrzahl Schulklassen finden (müssen).

Vor einigen Jahren sei ein Vertrag zwischen Verkehrsmuseum und Industriemuseum geschlossen worden, der durch die Leihgabe einer Hartmann-Maschine als Exponat die vergangene Maschinen- und Lokomotivbaugeschichte der Stadt widerspiegeln sollte.

Fingerspitzengefühl und Einfühlungsvermögen waren wohl am Verhandlungs- und Entscheidungstisch nicht geladen, denn Kandidaten hätte es noch andere gegeben, die den Anspruch auch erfüllt hätten. Die „Hegel“, einst selbst im Johanneum stehend, wollte man den „Altstädtern“ aus Traditionsbewusstsein zu ihrer alten Rangierlok nicht wegnehmen, die wiederaufgearbeitete 75 515 den Hilbersdorfern nicht entführen. Ein Thema wäre aber eine IV K als Ausstellungsobjekt gewesen. Lok 99 1566, Eigentum des Hilbersdorfer Vereins, hätte man ins Spiel bringen und an einem runden Tisch den Sachverhalt mit allen Beteiligten besprechen können, ja sogar eine Ausschreibung veröffentlichen, denn die Leihgabe müsste ohnehin ein paar Euro in schmale Kassen spülen.

Wer die Wahl hat, hat bekanntlich die Qual und recht kann man es nie allen machen. Was hier passiert ist, wird der Fan als bedauerlich empfinden und der Unbeteiligte vielleicht gar nicht so werten können. Vielleicht könnte das Geschehen dazu beitragen, dass Entscheidungsträger der DB AG in Zukunft weiser entscheiden, mehr auf Vereine und Interessengemeinschaften zugehen und dort in Fragen zu Traditionspflege und -bewusstsein und zur Vermarktung dieses publikumswirksamen Segmentes den Kontakt suchen (denn das ist ohnehin nicht „ihr Ding“) und von deren Erfahrungsschatz profitieren. Ist es nicht erstrebenswert, durch ein aufeinander Zugehen die letzten Reste der dampfbetriebenen Eisenbahnherlichkeit zu bewahren und im breitesten Interesse zu dokumentieren und präsentieren? Einfach mal darüber nachdenken, empfiehlt

HELGE SCHOLZ



Die „NoHABs“: Die europäischen GM-Dieselloks stellen 50 Jahre lebendige Technikgeschichte dar, von Franz Rittig, ab Seite 10

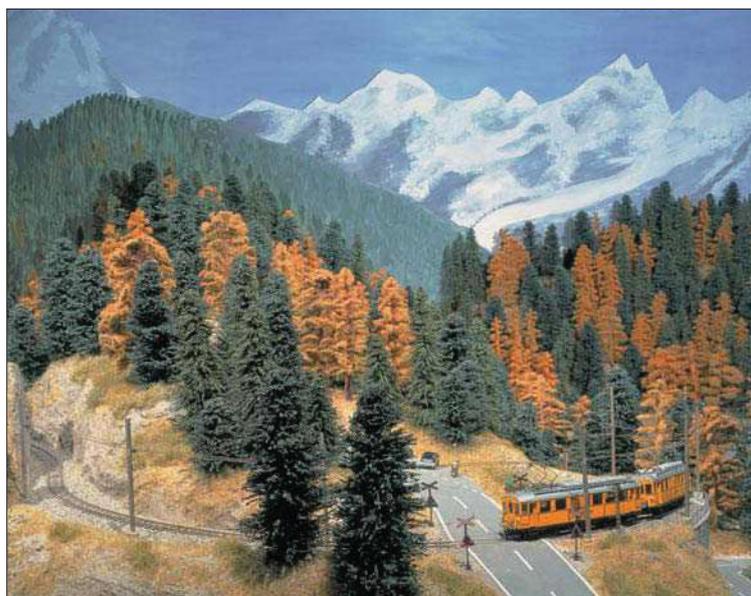
Inhalt

Vorbild

Ellok-Impressionen: Saurier der Moderne	6
Die „NoHABs“: Kult-Nasen	10
Dampflok-Historie: Bewährt, doch fast vergessen	20
Bw-Porträt: Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt	26
Dampflok-Technik: Unter Hochdruck	30
China-Dampf: Mit allerletzter Kraft	34

Titel: Kartoffelkäfer pur: Nur vier der in Europa gebauten GM-Rundnasen hatte die luxemburgische CFL als Reihe 1600 im Einsatz – sie behielten aber bis zuletzt ihre den Kosenamen stiftende Farbgebung. Im Mai 1998 fährt 1603 mit einem Personenzug Luxembourg-Gouvy in Wilwerwiltz ein. Abb.: Wolfgang Herdam

Super-Anlage: Die neue Bemo-Schauanlage nach konkreter Vorbildsituation, vorgestellt von Helge Scholz, ab Seite 56





Deutsche Bahnbetriebswerke: Rechtzeitig zum Dampflokkfest – Rückblick im Bw Dresden Altstadt, von Manfred Weisbrod, ab Seite 26



E-Lok-Abschied: Die Baureihe 150 verschwindet von deutschen Gleisen, etwas andere Reminiszenzen von Joachim Seyferth, ab Seite 6

Modell

Dänische Reihe MY in H0: Rocos erste NoHAB	19
Zirkus und Schutthalde auf einem Diorama: Kunst und Krempel	54
Die neue Bemo-Schauanlage nach Vorbildsituation: Schweizer Bergwelt	56
Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Folge 1: Durch Wald und Feld	62
Anlagenplanung: Fünf Vorschläge nach Vorbild für H0 und N Mal groß, mal klein: Schliersee und Bayrischzell	68
Eckgestaltung: Ein Weinberg in H0, Teil 1 Der lange Weg zum Trollinger	74
EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 25: Elektromechanische Stellwerks-Einrichtungen	80
H0-Anlage der AG Neupetershain: Spätschicht	84
Abwechslung durch Kitbashing, Teil 2: Zwei Nebengebäude am Bahnhof	90
Echtdampf-Lokmodell von 1917: Rätsel um ein rares Stück	93
Gleispläne für mittelgroße Anlagen: Anlagenplanung in der dritten Dimension	94

Anlagen-Planung: Mal groß, mal klein: Schliersee und Bayrischzell, von Christian Gerecht, ab Seite 70



Rubriken

Bahn-Notizen	38
Modell-Neuheiten	48
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Bahn-Post	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Kurzanleitung und Cover zur Heft-CD	113
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

*Abbildungen dieser Doppelseite:
Oliver Sydow, Sammlung Weisbrod, Joachim Seyferth,
EJ-Helge Scholz, Christian Gerecht, Bruno Kaiser*

Anlagenbau: H0-Anlage QUATTRO: Elektromechanische Stellwerks-Einrichtungen, von Bruno Kaiser, ab Seite 80



Grüner Saurier in seinem Element:
150 096 mit schwerem, gemächlichem
Güterzug im Juli 1983 zwischen
Beratzhausen und Laaber.



SAURIER der Moderne

Die E 50 ist etwas „hochbockiger“ und wuchtiger als die anderen Einheits-Elloks. Ihre Domäne war bis zuletzt der schwere, träge Güterzug. Doch das Gnadensbrot dieser sechsachsigen Wuchtbrumme ist nun nur noch spärlicher Schiebedienst. Aber auch damit wird wohl noch in diesem Jahr Schluss sein.

■ TEXT UND BILDER
VON JOACHIM SEYFERTH



WÜRDEN MAN HIERZULANDE in den heutigen, konjunkturschwachen Zeiten noch einmal so etwas wie eine E 50 bauen? In Zeiten, wo die Güter zu Dienstleistungen schrumpfen, der Lastkraftwagen trotz künftiger Maut-Gebühren seine Position auf der Straße ausbaut und DB Cargo die Restgüter auf der Schiene kaputtrechnet? Nein, heute braucht man keine langsamen Güter-Giganten mehr, die mit ihren sechs Achsen den Oberbau verschleiben und vor immer kürzeren Durchgangsgüterzügen hoffnungslos unterfordert sind. In diesem Jahr werden die Restexemplare ihre letzten Einsätze fahren; das Museumsexemplar 150 091 steht indes schon lange unbeachtet in der Außenstelle Koblenz-Lützel – nicht gerade die typische Heimat der Mittelgebirgskönigin.

DIE E 50 UND SPÄTERE 150 stammt aus einer fernen Zeit, die ein paar fette, historisch wohl einmalige Wirtschaftswunderjahre einleitete. Die Wunden des Krieges waren geleckt, der grobe Wiederaufbau weitgehend beendet und die nicht mehr hungrigen Deutschen fütterten nun das Bruttozialprodukt: Am 4. April 1957 erhielt

Grüner Saurier, im Laufe der Jahre immer mehr unterfordert: 150 170 mit Güterzug zwischen Wiesbaden und Niederwalluf im April 1985.

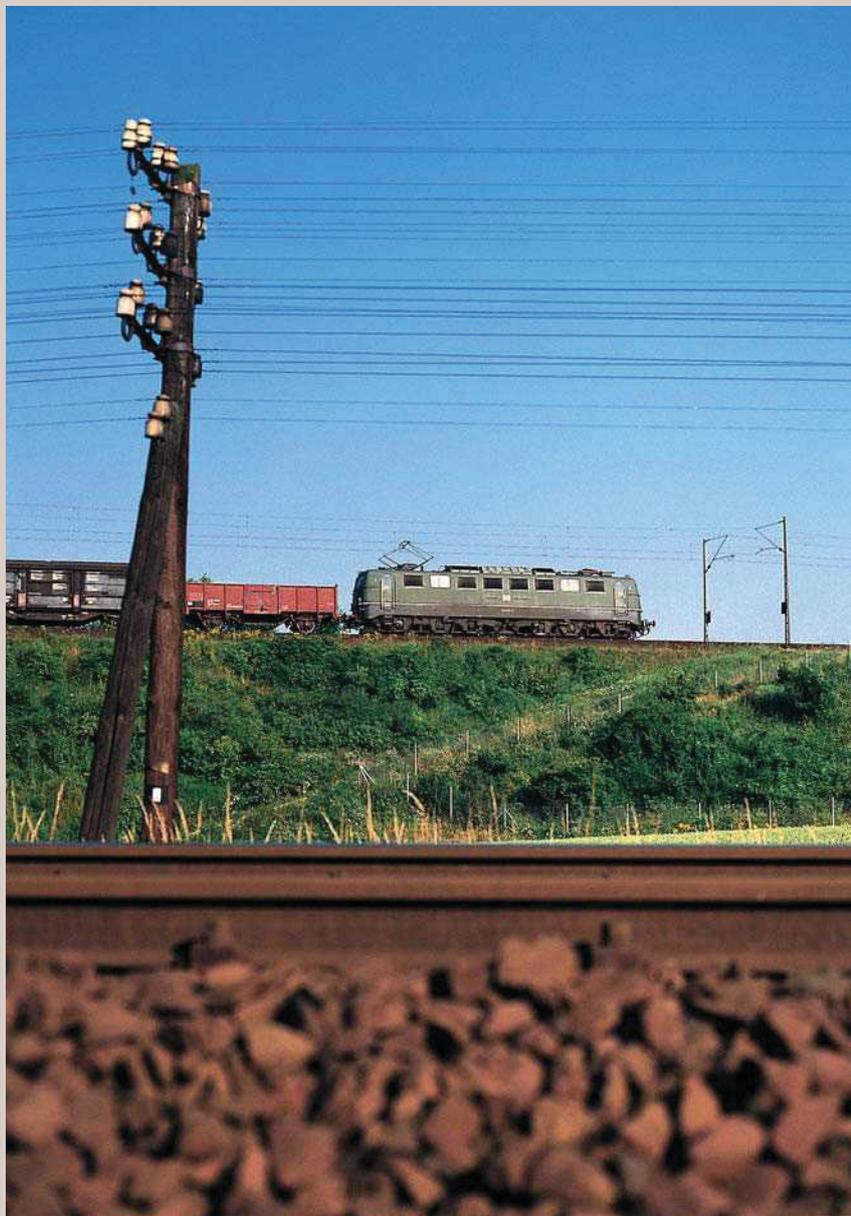
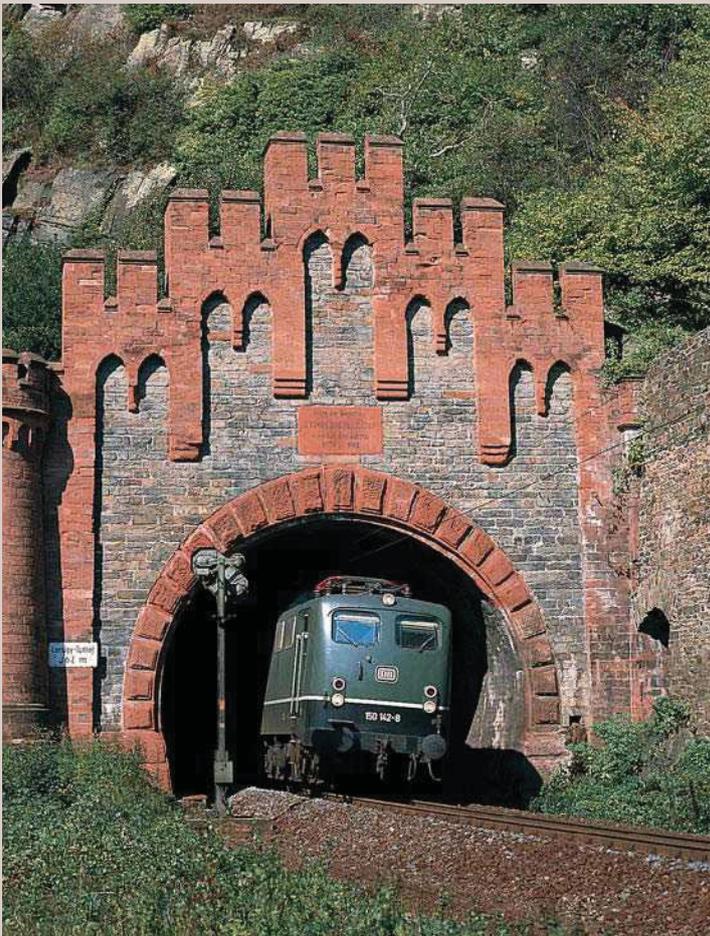
die DB von AEG/Krupp die erste Lokomotive der neuen Baureihe E 50 – größer, schwerer und stärker als die E 40 und einheitlicher als das angejahrte Pendant E 94. Es war die Zeit der beginnenden großen Streckenelektrifizierungen und der wachsenden Anforderungen im Güterverkehr: Mehr Wagen, mehr Tempo, mehr Lasten. Bis 1973 wurden insgesamt 194 Exemplare des bulligen Sechssachlers auf die Bahnbetriebswerke Hagen, Nürnberg und Kornwestheim verteilt. Diese Stückzahl ist zugleich eine Metapher auf die Vorgängermaschinen, die nun im Mittelgebirgsraum sukzessive durch die neuen „Einheitlichen“ abgelöst wurden. Die ersten 25 E 50 konnte man akustisch vom deutschen „Krokodil“ allerdings kaum unterscheiden, denn auch sie erhielten noch die geräuschvollen Tatzlager-Motoren.

Eine 150 ist – von vorne gesehen – nur auf den ersten Blick mit den anderen Einheits-Ellok identisch: Irgendwie kommt sie „hochbockiger“ daher als die kleine 141 oder 140, der Rahmen erscheint wuchtiger. Begegnete einem diese Wuchtbrumme mit einem langen Durchgangsgüterzug oder mit einem schweren Ganzzug im Flachland, wusste man sofort, welches Mittelgebirge man der Relation dieser Züge zuordnen konnte: Spessart, Eggegebirge, Frankenwald, Sauerland, Schwäbische Alb und natürlich die steigungsreichen Hügellandschaften der langen Nord-Süd-Strecke.

DIE DOMÄNE DES GIGANTEN war selbstverständlich der schwere und träge Güterzug im verdoppelten Blockabstand nach dem D-Zug oder InterCity, doch als Randerscheinung war sie auch vor (oder hinter) fast allen anderen Zuggattungen anzutreffen: Entweder nach beendeter Schwerstarbeit durch die Güternacht als morgendliche Füllleistung im Nahgüter- und Personenzugdienst oder als Schubhilfe auf den bekannten Rampen nicht nur meist hinter den letzten Güterwagenpuffern, sondern auch hinter dem überlangen Schnellzug oder dem mit einer

Für die heutigen Verhältnisse sind 128 Tonnen und eine unbändige Kraft obsolet geworden

Grüner Saurier am letzten Puffer: Schubhilfe durch 150er war obligatorisch – hier auf der Spessarttrampe (Februar 1990).



Grüner Saurier omnipräsent: Eine 150 auf der Main-Weser-Bahn zwischen Friedberg und Bad Nauheim (oben, Juli 1992); 150 142 auf der Rechten Rheinstrecke am Loreley-Tunnel (links, September 1986).

außerplanmäßigen 110 „untermotorisierten“ InterCity. Und wie oft musste für sie beispielsweise auf der Geislinger Steige oder zwischen Heigenbrücken und Laufach im dichten Verkehr eine kleine Fahrplantrasse als zurückkehrende Schublok gefunden werden: Alles schien gelaufen, die Ruhe der Nacht senkte sich wieder über jene Streckenabschnitte – und plötzlich kam sie noch hinterhergetrottelt, die auf Talfahrt hoffnungslos unterforderte 150, die schon Minuten später wieder als dröhnendes Kraftpaket den nächsten Güterzug am Hintern zu Berg drückte.

DIE GÜTER WERDEN LEICHTER und weniger, die Zeit der Sechsscher ist (vorläufig?) vorbei. Nach der 194 jetzt also die 150; verzögert durch eine Gnadenfrist werden auch die 151 und 155 folgen. Für den rasanten Prozess der Globalisierung ist die ehemalige Wirtschaftswunder-Lok zu schwerfällig geworden, internationale Kompatibilität ist ihr ebenso fremd wie der Bordcomputer im Führerstand.

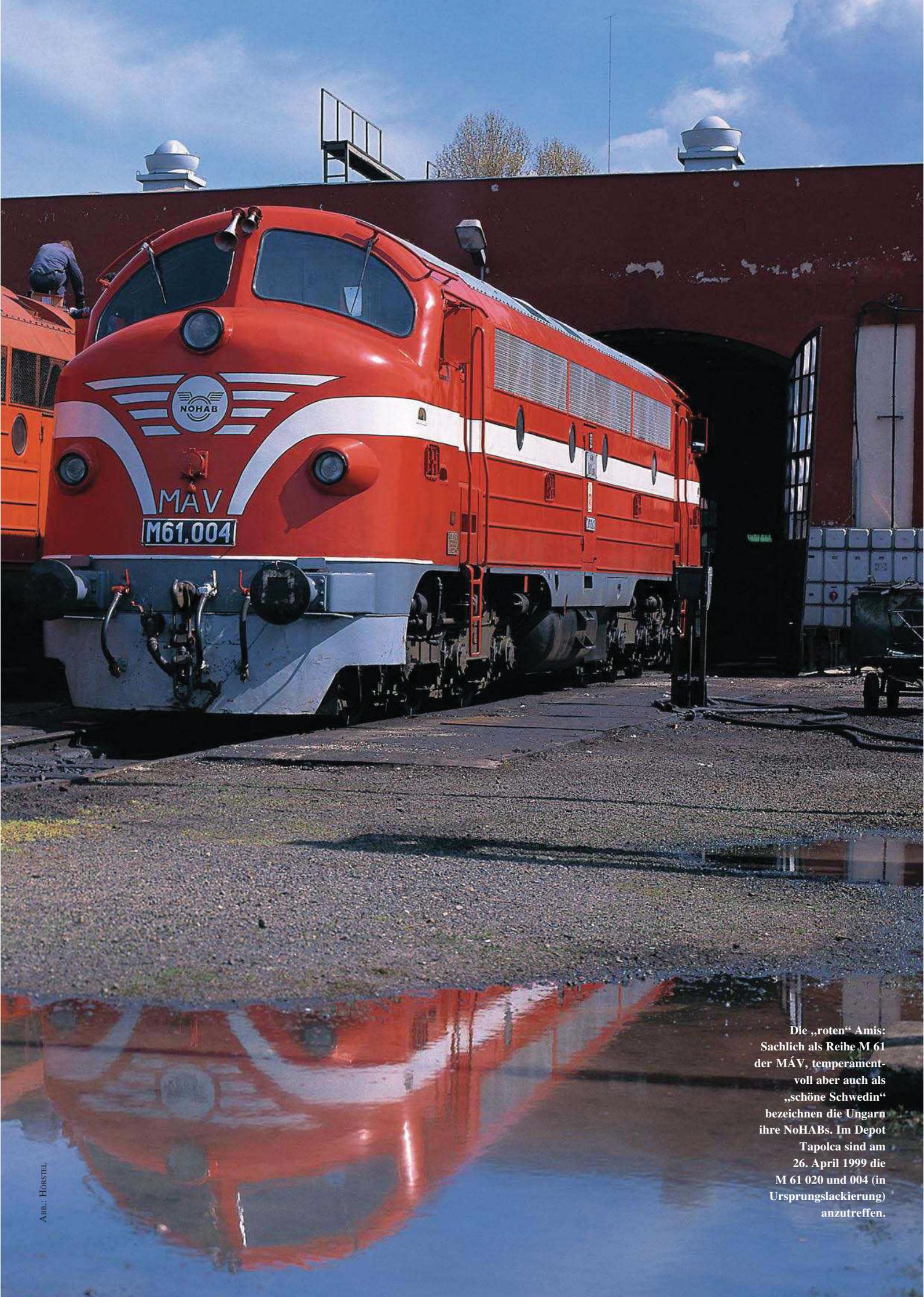
128 Tonnen und eine unbändige Kraft sind obsolet geworden – 2003 ist das letzte Jahr für diesen Saurier der Moderne. □



Kult-Nasen

Ob Kartoffelkäfer, Amis oder Rundnasen – die in den 50er und 60er Jahren von europäischen Herstellern in General-Motors-Lizenz gebauten US-Derivate mit den markanten Formen haben aus heutiger Sicht nicht nur den Status einer ersten Europa-Lok, sondern auch den Nimbus des ewig laufenden Diesels samt simpler, aber zuverlässiger Technik. Wo sie auftauchen, begeistern sie.

■ TEXT VON FRANZ RITTIG



Die „roten“ Amis:
Sachlich als Reihe M 61
der MÁV, temperament-
voll aber auch als
„schöne Schwedin“
bezeichnen die Ungarn
ihre NoHABs. Im Depot
Tapolca sind am
26. April 1999 die
M 61 020 und 004 (in
Ursprungslackierung)
anzutreffen.

„DIE AMIS KOMMEN!“, soll es dem Eisenbahner in der gepflegten DSB-Uniform entfahren sein, als er die große Diesellokomotive mit dem motorischen Tiefton-Sound fast majestätisch auf sich zurollen sah. Und tatsächlich: Die nagelneue Maschine, die der erfreute Beamte der Dänischen Staatsbahn vom schwedischen Hersteller zu übernehmen beauftragt war, erinnerte stark an amerikanische Vorbilder, wie sie der Mann von eindrucksvollen Fotos aus den Staaten kannte. Eingeweihte wussten freilich, dass die in frischem Lack glänzende Lok, die von nun an „MY“ heißen sollte, nicht in direkter Linie von der US-Baureihe FP 7 der Firma General Motors abstammte, sondern von einer für Australien entwickelten und gefertigten Version der amerikanischen Muttertype. Auf seine Frage hin erhielt der DSB-Mann vom Service-Ingenieur der Herstellerfirma NoHAB (Nydquist och Holm Aktiebolaget) aus dem schwedischen Trollhättan die gewünschte Aufklärung: Die NoHAB-Version sehe der FP 7 und ihrer australischen Tochter zwar ähnlich, sei im Vergleich mit der amerikanischen Doppellokomotive insgesamt aber wesentlich kleiner und zeige ein viel stärker gerundetes Dach und niedrigere Vorbauten vor den Führerständen.

Im Kontext des gesamten Erscheinungsbildes mit den ebenfalls stärker ausgerundeten Frontfenstern war in der Tat eine Lokomotive entstanden, die ihren amerikanischen Stammbaum vielleicht nicht verleugnen konnte, die aber

lo-Franco-Belge hergestellt wurden. Aus dem Kürzel AFB ließ sich partout keine so einprägsame Bezeichnung wie „NoHAB“ herleiten. Die kleine Spitz- und Kosenamen-Übersicht verdeutlicht sicher, dass dieser Lokomotive die einmalige Ehre zuteil wurde, die erste wirkliche „Europa-Lok“ der damals noch neuen Dieseltraktion gewesen zu sein: Es gab Zeiten, da man die schweren Sechssachser in Paris, Brüssel, Köln, Trier, Hamburg, Oslo und Budapest am selben Tag im hochwertigen Reisezugdienst antreffen konnte. Lange Jahre zog es die deutschsprachigen Fans und Fotofreunde auch nach Aachen und Wasserbillig, wo die Maschinen mit schweren Güterzügen über die Grenze kamen. Selbst in der ehemaligen DDR tauchten die NoHABs auf, nicht ohne sofort und ganz in der Manier dieses Staates mit einem Spruchband wie zum 1. Mai geschmückt zu werden. Vom baldigen Sieg des Sozialismus stand da aber nichts drauf ... Zum besseren Verständnis sei an dieser Stelle eine systematische Übersicht zu Technik, Herkunft und Einsatz der historisch ersten und ältesten intereuropäischen Großdiesellokomotive ermöglicht.

DIE US-AMERIKANISCHE FP 7, allgemein als Urmutter der NoHABs identifiziert, gehörte in eine Familie, die (bekannt als F-Reihe) in den USA verschiedenen Quellen zufolge 6333 Mitglieder zählte. Wie Torsten Berndt in dem Bestseller „Legendary Trains. The Great Locomotives of the World Past and Present“ (London 2001) berichtet, agierte die GM-Tochter Electro-Motive-Division EMD

bei der Fertigung derartiger Stückzahlen vor und während des Zweiten Weltkrieges vermutlich nicht stressfrei, denn der „US War Production Bord“ hatte kurz vor Kriegseintritt der USA die Auflage erteilt, nur noch die vierachsige Güterzug-Diesellok FT aus dem Jahre 1939 herzustellen. Bis 1945 entstanden allein von dieser Lok 1096 Exemplare. Freilich wiesen die amerikanischen Maschinen der F-Reihe konzeptionelle Eigenheiten auf, die sich nicht ohne weiteres ins Europäische übertragen ließen. Neben den so genannten A-Units, vierachsigen Lokomotiven mit nur einem Führerstand, gab es die B-Units, führerstandlose Ergänzungs-Loks für Mehrfachtraktion. Das prinzipielle Konzept mit dem hoch bewährten, langsam laufenden 16-Zylinder-Zweitakt-Dieselmotoren aus dem Jahre 1938 und dem Gleichstromgenerator, der die Tatzlager-Fahrmotoren mit Energie versorgte, erschien jedoch akzeptabel. So wurde eine für Australien gedachte und dort erfolgreich eingesetzte Version der F 7 unter den Bezeichnungen „Class A“ mit zwei Führerständen bzw. „Class B“ mit nur einem Führerstand zum unmittelbaren konstruktiven Vorbild für die Ingenieure der Lokfabrik NoHAB. Dass NoHAB, wie Torsten Berndt betont, trotz der GM-Lizenz weder B-Units noch Doppelloks zusammenschrauben wollte, ergab sich mit zwingender Logik aus den europäischen Eisenbahn-Standards: Neben den schon genannten Gewichtsproblemen und dem Lichtraumprofil, für das einzig die UIC-Norm galt, musste die Konstruktion zur Übertragung der Zug- und Druckkräfte über Schraubenkupplung und Seitenpuffer europäischen Vorschriften angepasst werden. Hinzu kam noch manch anderes Detail, so etwa die Lampen für das in Old Europe übliche Dreilicht-Spitzensignal.

MIT DER TYPENBEZEICHNUNG „MY“ lieferte NoHAB 1954 die erste Serie von vier Lokomotiven an die DSB. Die Maschinen erhielten den GM-Motor 16.567B mit 1250 kW Motorleistung. Bis heute wird (u.a. im Eisenbahnmuseum Odense) von der Begeisterung berichtet, mit der dänische Eisenbahner die auf den ersten Blick fremd wirkenden Maschinen aufnahmen. Bewährung und Akzeptanz des Star-

(lesen Sie bitte weiter auf Seite 17!)

Von den amerikanischen F-Units über australische Varianten zur runden röhrenden **DIESELLOK-LEGENDE** in Old Europe

dennoch ein ganz eigenständiges Gesicht zeigte. Kenner erblicken bis heute genau darin eine überaus gelungene Synthese aus dem seinerzeit üblichen amerikanischen Baustil und den vielfach tradierten Zwängen europäischer Eisenbahnstandards. Das kleinere Lichtraumprofil und die Notwendigkeit, die große Lokomotivmasse von in Amerika vier auf in Europa sechs Achsen zu verteilen, kennzeichnen überaus deutlich die unumgängliche Notwendigkeit einer solchen Synthese.

War es dieses „Outfit“, das in letzter Konsequenz der kompakten, dieselektrischen Lok zu jenem Nimbus verhalf, der wohl schon Ende der 60er Jahre entstand, bis heute ungebrochen erscheint und offenbar nur vertrockneten Ignoranten lebendiger Technikgeschichte abgeht? Oder ist es der angeblich so wohltuende Charme der 50er Jahre mit seinen (den Nieren-Tischchen nicht unähnlich) runden Formen, der in nostalgischer Verklärung das Interesse an diesen Loks wieder wachsen lässt?

Wer je die Maschinen akustisch erleben durfte, der schwört auf ihren einmaligen Sound, der sie mit röhrenden Motoren zumeist schon ankündigte, noch bevor sie ins Bild fuhren und die Szenerie heute verlorener Eisenbahnromantik vollends dominierten. Kurzum: Seitdem die sechssachsigen Kraftpakete über europäische Gleise rollen, erfreuen sie sich einer Fangemeinde, die man sonst nur von populären Dampflokomotiven kannte. Und eines gilt als ganz sicher: Wenn in Europa jemals eine „Diesellok-Legende“ gewachsen ist, dann wurde sie von dieser Loktype und ihren Versionen geboren. Bei den Dänen nach ihrer Herkunft schlicht als „NoHAB“ titulierte, erhielt sie in der Lackierung der Luxemburgischen und Belgischen Staatsbahnen die Bezeichnung „Kartoffelkäfer“ – wahrscheinlich von deutschen Eisenbahnern, die sich angesichts der eigenwilligen Farbgebung an den berüchtigten Ackerschädling erinnern fühlten. In Belgien selbst nannte man die rundlichen Maschinen angeblich gar „Dicknasen“, während die Franzosen den Begriff „Rundnasen“ vorzogen. Letzteres mochte daher rühren, dass die belgischen und die luxemburgischen Maschinen nicht bei NoHAB in Trollhättan, sondern bei Ang-



Stammbaum: US-amerikanische Urmutter der F-Reihe und australische A-Class sowie „Demonstrator“-Lok Di 3.602 für Norwegen als Übersee-Abkömmlinge.