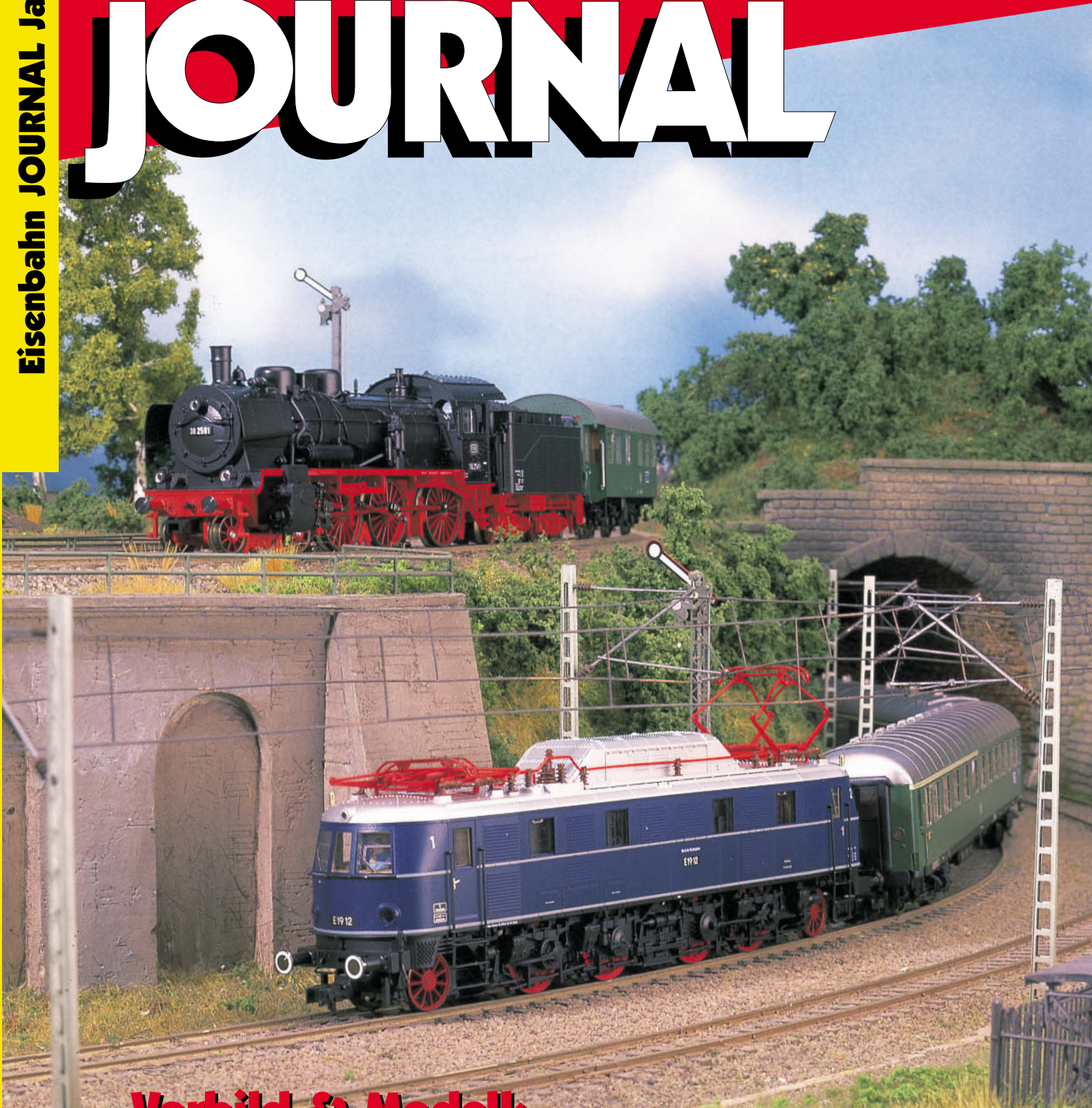
Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Januar
1/2004

Eisenbahn JOURNAL Januar 2004



Vorbild & Modell:

- P 8 – das legendäre „Mädchen für alles"
- E 19 – die alten edlen Renner
- V 320 001 – der starke Einzelgänger

4 190753 907407 01

Editorial

In der guten alten Zeit, als das letzte Jahrhundert zu Ende ging, da erklang landauf, landab das Jubellied von der „New Economy“. Sie verhieß ewiges Wachstum, müheloses Geldverdienen und viele andere schöne Dinge mehr. Wer seine Hand am Modellbahn-Trafo hatte statt an Computermaus und Handy, war out – so out wie die „Old Economy“, so hoffnungslos un-jungdynamisch wie die Dampflok, deren Nachbildung auf der Anlage hin und her rumpelte.

Mittlerweile sind wir alle vier bis fünf Jahre älter und ein gutes Stück schlauer. Die Firmen der New Economy sind pleite und haben unsere Ersparnisse mit ins Grab genommen oder wurden von denen der Old Economy geschluckt. Wir selbst erfahren fast täglich, dass wir über unsere Verhältnisse leben, dass wir in Zukunft für weniger Leistung mehr zahlen und für weniger Geld länger arbeiten müssen – wenn wir überhaupt noch Arbeit haben. Luxus ist für viele tatsächlich wieder Luxus geworden. Modellbahn ist für jemanden, der sich finanziell nach der Decke strecken muss, ebenfalls Luxus. Sollte man meinen.

Doch überraschender- und erfreulicherweise scheint sich die Modellbahnbranche auch im dritten Jahr allgemeiner Trübnis gut behauptet zu haben. Märklins Zahlen für 2002 weisen ein Umsatz-Plus von 4% aus (mehr dazu S. 54). Für 2003 erwartet die Firma Ähnliches. Roco peilt sogar ein zweistelliges Plus an, will 2003 eine Summe von 50 Millionen Euro umsetzen. 45 waren es 2002. Auch kleinere Firmen haben sich ordentlich behauptet: Brawa lag 2002 leicht im Plus. Faller legte 2002 eine halbe Million zu auf 16,5 Millionen Euro. Beide erwarten für 2003 Gleiches. Piko hofft für 2003 gar auf 10% mehr Umsatz. Das Ganze – umso bemerkenswerter – in einem Jahr, in dem der klassische Spielwarenmarkt (neben Modellbahn z.B. Puppen, Spiele, Plüschtiere usw.) knapp 3% weniger umsetzte als im Jahr davor und mit knapp 2,39 Milliarden Euro ein Zehnjahrestief erreichte. Kurz: Die Modellbahn war 2002 dem Handel trotz aller Klagen wieder einmal sicherer Umsatzbringer und Kundenmagnet. Und allem Anschein nach wird sie es 2003 wieder sein.

Auf den Erwartungen für 2004 liegt sogar ein hoffnungsvoll-rosiger Schimmer: Nicht nur der jüngst veröffentlichte Geschäftsklima-Index des Münchner Ifo-Instituts deutet auf eine Erholung der wirtschaftlichen Lage hin. Auch eine Umfrage der Firma Märklin unter den Betreibern von 408 der in der Märklin-Händler-Initiative (MHI) zusammengeschlossen Läden deutet sanft nach oben: 58% von ihnen wollen 2004 gleich viel Modellbahn anbieten wie im Jahr zuvor, 27% sogar mehr. Nur 15% wollen kürzen. Noch nicht berücksichtigt ist in diesen Zahlen der Effekt von Steuersenkungen, die den Bürgern 2004 mehr Geld auch fürs Hobby übrig lassen könnten.

Ob das mögliche Umsatz-Plus komplett beim Fachhandel landen wird, darf jedoch füglich bezweifelt werden. Nach den Aldi-Aktionen vom vergangenen Herbst (siehe Oktober-Editorial) ist das bislang eher unter der Decke gehaltene Thema „neue Vertriebswege“ plötzlich in aller Munde. Piko-Eigner Dr. René Wilfer sprach sich anlässlich der Modellbau Süd in Stuttgart vehement für den zusätzlichen Vertriebsweg Discounter aus. Auch Märklin-Chef Paul Adams will „Laufkundschaft ... abseits der normalen Eisenbahngeschäfte“ ansprechen. Er bezog dies zwar auf eine Kette von Drogeriemärkten, in denen es auch Spielzeugabteilungen mit Beratung gäbe. Doch wie lange kann Märklin sich diesen Anspruch leisten?

Der sich abzeichnende Trend zur billigen Massenware kann für den Wechselstrom-Riesen nämlich schon bald Folgen haben. Bieten Piko, Mehano und demnächst vielleicht auch Roco palettenweise Startpackungen beim Discounter oder im Baumarkt an, so sind dies Gleichstrom-Packungen. Wer von diesen neuen – oft jungen – Kunden beim Hobby bleibt, ist für Märklin verloren, bestenfalls noch über die Tochtermarke Trix erreichbar. Niemand weiß das besser als die Göppinger selbst. Sie konnten zwar 2002 beeindruckende 140 000 Startpackungen absetzen, 40% mehr als in normalen Jahren. Doch wie viele der stark subventionierten Sets haben Neukunden erreicht? Viele Händler bieten bekanntermaßen die Komponenten einzeln an und erwirtschaften so in der Summe mehr als mit der ganzen Packung. Will Märklin seinem Wechselstrom-System den Marktanteil sichern, muss die Firma kontern. Das Instrument hätte sie: Primex.

Christoph Kutter

Einfach genial, genial einfach: Die P 8, das legendäre wirkliche Mädchen für alles, porträtiert Franz Rittig ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Impressionen:
Zwischen allen Zeiten **6**

Dampflok-Porträt:
P 8 – Genesis einer Legende **10**

Ellok-Porträt:
Die „Edelhirsche“ **18**

Diesellok-Porträt:
Der Kraft-Akt **22**

Wolsztyn aktuell:
Preußen-Dampf im Oktober-Gold **28**

Wagen-Porträt:
Leichte Bayerische **32**

Erinnerungen an die ETA 176:
Batterie-Havannas **36**

Dampflok-Porträt:
41 1144 – der zweite Start **38**

Titel: **Pünktlich zum Weihnachtsgeschäft kommen E 19 von Fleischmann und Märklins P 8 in die Fachgeschäfte. Wir stellen beide Modelle in dieser Ausgabe ausführlich vor und berichten von den Probefahrten, die auch zu dieser Begegnung auf unserer Redaktionsanlage führten.**
Abb.: EJ-Helge Scholz

Dampf mal anders: Mit Shay & Co. durchs Waldbahn-Reich der Three-Chop-Mountains – Ausstellungsanlage in 0f ab Seite 66

Edle Renner: Die 1938/39 entstandenen vier Baumuster der Baureihe E 19 porträtiert Horst Obermayer ab Seite 18

Starker Einzelgänger: Die V 320 001, den Prototyp einer nie in Serie gebauten 3800-PS-Diesellok, porträtiert Bernd Beck ab Seite 22

Modell

Modell der Baureihe 38.10 in H0 von Märklin:
Fein-Metall 56

H0-Modell der E 19 von Fleischmann:
Frankenstolz 58

Brawa-Modell der V 320:
Henschels Lange 60

Neue H0-Wagen von Fleischmann:
Leichte Bayern mal 3 62

VT 642 in H0:
Roll-out des Desiro 64

Die Geschichte hinter einer amerikanischen Holzeinschlag-Anlage:
Dampfloks und Sägemehl im Three-Chop-Gebirge 66

H0-Anlage mit Märklin-M-Gleis:
Alte Liebe 74

Firmenporträt
Kleiner Gigant: Faller 80

Die Industrie und ihre Fans: Faller lädt ein
Wer wagt, gewinnt 82

Mit der Bahn zum Tegernsee, Teil 2:
Tegernsee 1983 84

EJ-Redaktionsanlage Quattro Stagioni, Teil 33:
Das Feuerwehrfest 90

Rubriken

Bahn-Notizen 40

Modell-Neuheiten 48

Jurybogen zum 7. Modellbau-Wettbewerb 55

Neue Bücher 96

Bahn-Post 97

Bestellkarten zum Heraustrennen 99

Mini-Markt 106

Auktionen • Börsen • Märkte 113

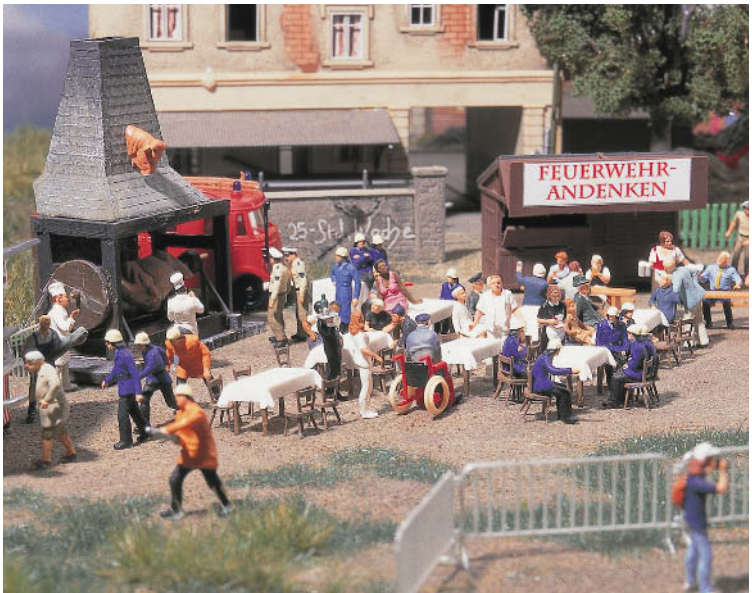
Sonderfahrten und Veranstaltungen 114

Fachhändler-Adressen 118

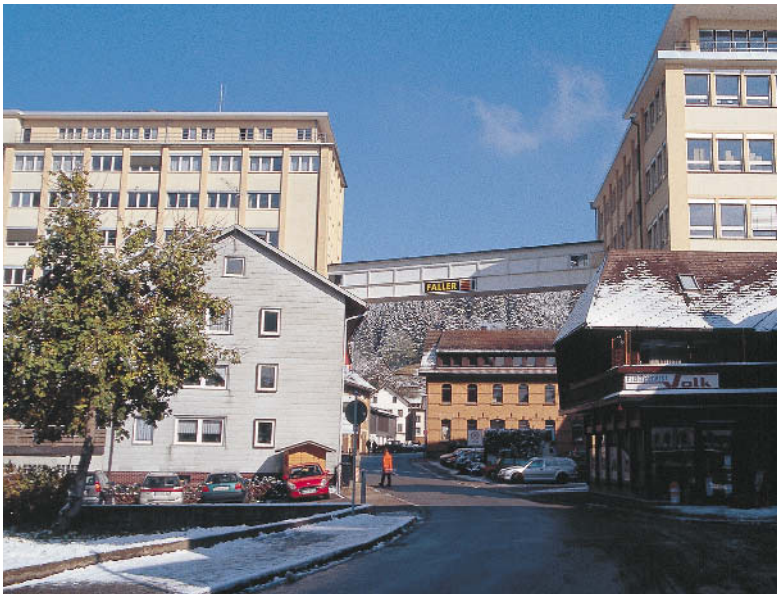
Vorschau & Impressum 120

Abbildungen dieser Doppelseite:
Sammlung Garn, Nowak, J. Wohlfarth, EJ-Scholz (2), EJ-Kutter

Quattros Finale: Zum Abschluss der Serie feiert die Feuerwehr. Ein ungewöhnliches Motiv mit vielen Details, ab Seite 90



Wo kommen denn die kleinen Häuschen her? Firmenporträt Faller, ab Seite 80.



Oo
17
2

Zwischen allen Zeiten

Wir stehen am Jahreswechsel 2003/2004. Bis heute hallen die Auspuffschläge der schwarzen Riesen durch die Lande. Die Faszination und die Aura der schnaubenden Giganten sind ungebrochen. Ein bewusst schwarz-weiß gehaltener Bilderbogen, dessen Fotos alle nach der Jahrtausendwende entstanden sind, soll die Brücke schlagen zwischen der „guten alten Zeit“ und dem Heute – eine Hommage an die Dampfeisenbahn, hautnah erlebt in „modernen Zeiten“.

■ TEXT UND BILDER VON MICHAEL GIEGOLD

Dampflokpoesie: Wie ein Pfauengefieder legen sich die Abdampfschwaden um die bergfahrende 01.5 bei Krölpa-Ranis (Februar 2002).

Der nasswarme Waschküchengeruch kommt näher: 35 1097 in fast unberührtem Ambiente bei Oppurg (Februar 2002).

Fahrt frei: 03 1010 gibt ihre „Vorstellung“ in Pößneck (Februar 2002)

Abfahrtszeit. Das charakteristische Klappern des Signals: Fahrt frei! Für Sekunden scheint die Lok den Atem anzuhalten, dann setzt sie sich, durch die geöffneten Zylinderhähne kaum mehr zu sehen, verhalten schnaufend in Bewegung. Der nasswarme Waschküchengeruch des Dampfes kommt näher, der Boden bebt leicht. Aus dem Kamin kracht ein Gruß zum „Publikum“, das andächtig dem sich nun entfernenden Klang der Auspuffschläge lauscht. Bravo! Was für eine „Vorstellung“ im 21. Jahrhundert.

Natürlich trägt die vermeintliche Unberührtheit der Strecke Saalfeld–Gera, an der alle Fotos entstanden sind, zum Gelingen der Aufnahmen bei. Dennoch, so knapp gefasst der Bilderbogen auch sein mag, zieht er doch ein Resümee im eigentlichen Wortsinn – gleichsam die Kürzung einer Ode oder einer Sinfonie an den Dampfbetrieb: Die Dampflokomotive ist nicht nur ein Symbol einer vergangenen Epoche – sie ist auch Synonym einer Art ewiger Jugendlichkeit, Ausgelassenheit und Abenteuerlichkeit, verschlüsselt schlummernd in jedem von uns.

Und die Poesie der Dampflok wird es immer geben: Man lasse einen fünfjährigen Jungen eine Lokomotive malen. Was wird er wohl machen? Er zeichnet vielleicht auch einen Zug, den er als ICE sieht – er zeichnet mit großer Wahrscheinlichkeit aber zuerst einmal eine Lok mit Esse und Kessel! Und dies, obwohl die meisten Kinder in diesem Alter heutzutage noch nie eine Dampflok live erlebt haben. Siehe da – das ist doch die Garantie für die „Unsterblichkeit“ der Dampftraktion. ❑

Tatsächlich – Oktober 2003: 41 1144 fährt in Triptis ein. Symbole von Vergangenem im Hier und Heute.

Klassisch: 41 1144 bei Niederpöllnitz (Oktober 2003).

Sinfonie in Dampf: Die mächtig stampfende 01 0509 verlässt Oppurg (Februar 2002).

Bw Saalfeld 2003: Und danach malt der Junge eine Lok mit Esse und Kessel ...

Die Dampflok als Symbol vergangener Zeiten, aber auch als Synonym für ewige Jugendlichkeit, Ausgelassenheit und Abenteuerlichkeit

P 8 – Genesis einer Legende

Nur wenige Lokomotivgattungen erreichten ihre Popularität, nur wenige Lokomotiven wurden in derart hohen Stückzahlen gebaut, nur wenige Lokomotivkonstruktionen galten als derart wirtschaftlich, sparsam und solide. Doch nur Wenige wissen: Geburt und Kindheit der P 8 standen unter keinem guten Stern.

■ TEXT VON FRANZ RITTIG

Abb.: Slg. Grundmann, Geum

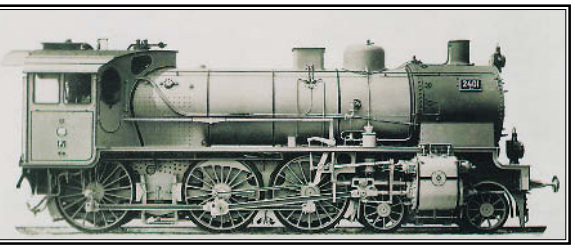
P 8 im Jahr 1914: Lok Halle 2433 samt Personal im Anhalter Bahnhof in Berlin.

So kennt man die Legende aus späten Jahren: P 8 auf der Kinzigtalbahn zwischen Freudenstadt und Hausach.

Berlin 1905. In der Königlichen Eisenbahn-Direktion residierte ein allseits respektierter Beamter, der in seiner Eigenschaft als Eisenbahndirektor dem Lokomotivkonstruktions- und Beschaffungsdezernat vorstand. Als einstiger Absolvent der Berliner Königlichen Gewerbeakademie und langjähriger Eisenbahn-Maschinen-Inspektor galt er als fähiger Techniker und sehr erfahrener Experte. Die Fachwelt achtete ihn als souveränen Chef des Lokomotivausschusses, fürchtete aber auch sein recht eigenwilliges Urteil, das er stets mit Konsequenz und unduldsam gegen Widersprüche durchzusetzen wusste.

Doch Robert Garbe – so hieß der energische Beamte – hatte Sorgen. Nachdem Wilhelm Schmidt aus Kassel im Jahre 1894 in Gestalt der Heißdampf-Verbundmaschine mit Kondensation eine Epoche machende Basisinnovation gelungen war, gehörte der Lokomotivdezernent zu den engagiertesten Verfechtern dieser (wie sich später zeigen sollte) letzten großen und umwälzenden Erfindung in der Geschichte der Dampflokomotive. Mit dem Heißdampf, so hatte Garbe gehofft, ließe sich seine alte Vision von einer Universal-Dampflok verwirklichen. Indes, und darin lag seine ganze Sorge, schien dieser Traum auch 1905 nicht in Erfüllung zu gehen. Schon seit geraumer Zeit suchte der sparsame Ingenieurwissenschaftler nach dem prinzipiellen Konzept für eine Maschine, die sich technisch erfolgreich und wirtschaftlich effizient sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen einsetzen ließ. Zwar zeigte sich die 1'C-Heißdampflok der Gattung P 6, nach Garbes Vorstellungen seit 1901 gebaut, den Nassdampfmaschinen eindeutig überlegen, indes sprach der Dezernent nicht sonderlich gern über diese Lokomotive. Glücklicherweise lag der Grund dafür nicht in der Verwendung des kohlesparenden Heißdampfes; nicht die anfänglich verwendeten Rauchkammerüberhitzer waren der Stein des Anstoßes, sondern die wenig überzeugenden Laufeigenschaften: Bei einer Probefahrt vor dem D 32 Paderborn–Cöln am 27. Mai 1902 zuckte die Lok derart unerträglich, dass die dank der fachlichen Autorität Garbes dennoch erreichte amtliche Zulassung für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf das geduldige Papier einer Urkunde beschränkt blieb.

> Als Robert Garbe den Lok-Entwurf nach seinen Vorgaben erhielt, war der kritische Dezernent so begeistert, dass die 2'Ch2-Maschine schon bald sein liebstes „Kind" wurde.



Die erste P 8: Werksaufnahme aus dem Jahr 1906 der Lok Cöln 2401 mit Spitzführerhaus. 1925 wurde sie in 38 1001 umgezeichnet.

Doch Robert Garbe steckte nicht auf. Wohl entzog sich der Fachwelt seit dem Misserfolg mit der P 6 zunächst, was der Chef des Lokomotivausschusses nun vor hatte, doch dass etwas geschah, bezweifelte niemand. Spätestens 1906 beendete Garbe sein Schweigen und teilte den Direktoren der Berliner Maschinenbau-Gesellschaft Schwartzkopff, den Herren Brückmann und Rumschöttel, mit, dass er nun, nach Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium, die Entwicklung und den Bau einer Schnellzuglokomotive mit Heißdampf-Maschinen wünsche. Bei einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1750 Millimetern konnte sich Garbe eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h für diese Lok vorstellen, verlangte der Sparsamkeit halber jedoch eine Beschränkung auf zwei Zylinder. Aus seinen Darlegungen ließ sich ferner entnehmen, dass er noch immer an das ideale Konzept eines universellen Triebfahrzeugs glaubte, an eine Lok also, die sich nicht nur vor Schnellzügen sinnvoll einsetzen ließ. Obwohl sie gezweifelt haben mögen, stellten sich Brückmann und Rumschöttel letztendlich doch den Forderungen Garbes. Ein Entwicklungs- und Produktionsauftrag für Schwartzkopff erschien ihnen weit wichtiger als endlose konzeptionelle Debatten, die der streitbare Dezernent gleich einem kauzigen Mitarbeiter für Arbeit halten mochte, die der Firma draußen in Wildau aber keine müde Mark einbrachten.

Doch so war Garbe nun mal: Seit jeher auf einfache, für Betrieb und Werkstatt gleichermaßen taugliche Lösungen bedacht, wollte er auch diesmal wieder etwas beweisen – dass namentlich der Heißdampf-Zwilling einer teuren Vierzylinder-Verbundlok (wie sie sich in der Meisterschule Anton Hammels bei Maffei mauserte) überlegen sei. Mithin wunderte es niemanden, dass Garbe den Oberingenieur Hoffmann aus Kassel in die anstehenden Entwicklungsarbeiten für die neue Lokomotive einbeziehen ließ. Hoffmann galt als führender Experte der Heißdampf-Gesellschaft von Wilhelm Schmidt. Mit ihm, so dachte Garbe – und das sicher nicht zu Unrecht – ließ sich der Siegeszug des Heißdampfes durch eine bestechend einfache, perfekte Konstruktion krönen. Für seinen Grundsatz zweizylindriger Dampflokomotiven fand der Sparsamkeitsapostel Garbe immer wieder neue Argumente.

Die enormen Schwierigkeiten, die Innentriebwerke von Vierzylinder-Verbundmaschinen zu warten, waren dem nüchternen Denker ein Graus. Nicht ohne Praxisbezug (Garbe war seit langem im Besitz eines Lokomotivführer-Patents) warnte er: „Die Heizer scheuen das Durchkriechen zwischen den Rädern und das schwierige Hantieren zwischen den Rahmen um so mehr, als diese von Staub und Öl derartig verunreinigt sind, dass sie eine halbwegs anständige Kleidung nicht tragen können. Menschen, denen man eine solche Arbeit zumuten kann, stehen auf einer ziemlich tiefen Stufe und sind wiederum zum Erkennen von Schäden nicht zu gebrauchen. So erklären sich die vielen Heißläufer der inneren Dampfmaschinen und ihr starker Verschleiß." Eine schlichte Gebrauchslokomotive, wie Garbe sie sich wünschte, *musste* eben mit nur zwei Zylindern auskommen. Sie sollte überdies auf die preußische 16-Meter-Scheibe passen und ohne Schlepptender höchstens 11,60 m lang sein, damit sie auf den Reparaturständen der Ausbesserungswerke Platz fand.

Die klaren Richtlinien Robert Garbes bewirkten, dass aus Richtung Brückmann, Rumschöttel und Hoffmann schon nach kurzer Zeit ein ansehnlicher Entwurf eintraf. Was nun vor dem kritischen Dezernenten lag, begeisterte ihn so sehr, dass er die neue 2'C h2-Lok schon bald als sein liebstes Kind betrachtete. Mit gewohnter Beredsamkeit wusste er das Ministerium von den angeblichen Vorzügen dieser Kreation zu überzeugen. Am 15. Januar 1906 genehmigte der zuständige Minister v. Budde den Bau der ersten zehn dreifach gekuppelten Heißdampf-Schnellzuglokomotiven mit dem Schmidt'schen Rauchröhren-Überhitzer. Ganz wie gewünscht und erwartet, ging der Auftrag an Schwartzkopff. Bereits im Sommer 1906 verließen die ersten Exemplare der neuen Gattung die Wildauer Werkhallen. Im Hinblick auf ihren Kohle- und Wasserverbrauch stellten die Lokomotiven Robert Garbe durchaus zufrieden, denn sie zeigten sich den Vierzylinder-Verbundmaschinen offensichtlich überlegen. Ihr nach vorn spitz zulaufendes Führerhaus sollte den Luftwiderstand mindern und, wie Garbe hoffnungsvoll vermerkte, „sie für den Schnellzugdienst prädestinieren."

Doch diesmal irrte sich der sonst so selbstsichere Lokomotiv-Pedant. Die neue Gattung hielt nicht, was sie versprach. Die Praktiker des Alltags in den Direktionen Cöln und Elberfeld klagten über unruhigen Lauf bei höheren Geschwindigkeiten. Nur mühsam unterdrückte manch ein kundiger Maschinen-Inspektor die kritische Anmerkung, dass

Abb.: Slg. Hufschläger, Archiv EJ, Slg. Garn