Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL 6/2006

Eisenbahn JOURNAL

Juni
6/2006

Top-Neuheiten und ihre Vorbilder:

Märklin-Schienenbus
Gützold-Baureihe 18⁰

Deutsches Museum: **Neue Heimat für alte Loks**

Firmengeschichte: **MAN – der Diesellok-Pionier**

Anlagenporträt: **DB-Epoche III mit Märklin**

4 190753 907407 90

(Füllseite)

»Schbeibz mer net ins Gnack«

Was gibt es nicht alles an mehr oder weniger skurrilen Umschreibungen für den guten alten Schienenbus der Deutschen Bundesbahn. Als da wären: das penetrante Synonym ***Nebenbahnretter***, der er nie war, das beliebige ***Roter Brummer***, das auch für viele andere Fahrzeuge zutrifft, der pseudoschlaue „Fachbegriff“ ***Schom***, eine seltsam anmutende Zusammenführung der Worte Schienen und Omnibus, das auf den Hersteller Bezug nehmende ***Uerdinger***, obwohl auch andere Firmen die Fahrzeuge bauten, und das ans Jägerlatein erinnernde ***Entenmörder***, wobei es keinerlei statistischen Erkenntnisse über solche Tötungsdelikte gibt, sowie schließlich das viel zitierte ***Ferkeltaxi***, wofür es ebenfalls am historischen Beleg mangelt, dass ein Schwein jemals einen Schienenbus als Transportmittel gerufen und benutzt hat!

Überliefert ist allerdings in zahlreichen Anekdoten, dass es im Schienenbus immer etwas anders einherging als in allen anderen Beförderungsfällen auf der Schiene. Ob zu frühen Bundesbahn-Tagen in den 1950er Jahren oder in den späten Jahren seiner bis in moderne DB AG-Zeiten andauernden „Karriere“ – im Schienenbus war eine Eisenbahnfahrt stets mehr authentisch und lebendiger als beispielsweise in der vom eigentlichen Fahrgeschehen abgeschotteten Atmosphäre irgendeines Abteilwagens. Und daher auch durchaus kommunikativer sowie mitunter etwas archaisch und derb. Kurzum: Man war mittendrin und voll dabei. Mit wechselndem Blick aufs Führerpult und nach vorne auf die Strecke.

Zwar liegen erste Schienenbusfahrten – stolz auf dem Zusatzsitz neben dem Triebfahrzeugführer sitzend – in meinem Fall nun schon gute 40 Jahre zurück, die charakteristischen Schaltvorgänge und das entsprechende „Handwerk“ des Fahrers indes sind auch von diesen frühen Erlebnissen her noch präsent. Gab es jemals bessere Einblicke in die Tätigkeit eines „Lokführers“ als ganz vorne im Schienenbus?

Ein anderes Erlebnis, das auch die menschliche Nähe zum Ausdruck bringt, die man im Schienenbus beim Blick über die Fahrerschulter im Gegensatz zu sonstigen Bahnfahrten hatte, liegt erst rund zehn Jahre zurück, als der 798er auf mehreren Strecken kurz vor der endgültigen Ablösung stand. Zusammen mit einem Verlagskollegen galt es noch einmal, hinter dem Triebfahrzeugführer das knatternde Zweimal-150-PS-Feeling zu erleben. Kaum hatten wir Platz genommen, drehte sich der „Meister“ ganz vertraut zu uns um und meinte: „Packmers? – Aber schbeibz mer bittschön net ins Gnack!“* Belässt man diese Worte nun in ihrer bajuwarischen Originalität, so scheint das eingangs erwähnte Synonym „Ferkeltaxi“ doch nicht so ganz abwegig ...

Am liebsten aber bezeichnen wir den 798 so schlicht, einfach und gut – wie das ganze Fahrzeug an sich auch ist – als Schienenbus.

Wenn Sie, liebe Leserinnen und Leser, nochmal mitfahren möchten, steigen Sie bitte ein auf Seite 10! GERHARD ZIMMERMANN

TITELBILD:
Die Top-Modellneuheiten des Monats im Rampenlicht des Fotografen: Märklins Schienenbus und Gützolds 18⁰. Ausführliche Vorbildporträts und Modellvorstellungen zum 798 ab Seite 10 und zur Baureihe 18⁰ ab Seite 44.
FOTO: TOBIAS PÜTZ

* „Übersetzung“ ins Hochdeutsche: „Brechen wir auf? – Aber spuckt mir bitteschön nicht in den Nacken!“

Schienenbus VT 98

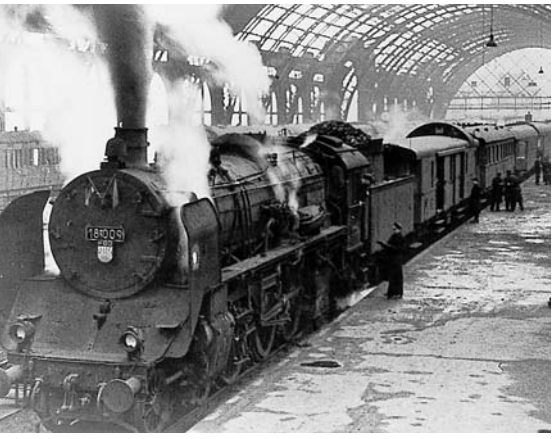
Auf der Beliebtheitsskala der Eisenbahnfreunde steht der VT 98 ganz weit oben. Nun hat ihn auch der Marktführer unter den Modellbahnherstellern wieder ins Programm genommen, diesmal als 798.

Vorbild und Modell
➳ *Seite 10–27*

Baureihe 18⁰

Nicht nur regional stand Sachsen zwischen Preußen und der Donau-Monarchie. Auch dampfloktechnisch neigte man zeitweise der süddeutsch-österreichischen Bauweise zu, zeitweise der preußischen. Das Ergebnis waren die Baureihen 18⁰ und 19⁰ – Erstere bewährt, Letztere immer umstritten.

Vorbild und Modell
➳ *Seite 44–52*



Baureihe 71⁰

Sie gehörten zu den Kleinsten unter den Einheitsloks, wiesen aber einige Besonderheiten auf: Sie wurden von drei verschiedenen Herstellern geliefert, mit einem Blechrahmen gebaut und besaßen erstmals einen Kesseldruck von 20 bar.

Dampflokporträt
➳ *ab Seite 32*

DB, Epoche III, Märklin

Aus 40 Teilstücken besteht die H0-Modulanlage der Modellbahnfreunde Osterholz-Scharmbeck. Auf eingleisiger Strecke wird ein vorbildnaher Betrieb mit typischen Fahrzeugen der 50er und 60er Jahre abgewickelt – mit Wechselstrom auf Märklin-Gleisen!

Anlagenporträt
➳ *ab Seite 58*

„Tuning" für den Karlsruher

Beim H0-Modell des Karlsruher Stadtbahnwagens machte Roco seinerzeit verschiedene vereinfachende Kompromisse, durch die eine Großserienherstellung erst möglich wurde. Mit einfachen Mitteln lässt sich die Detaillierung jedoch steigern.

Basteltipp
➳ *ab Seite 78*

Sägemühle mit Teich

Auf den meisten Anlagen gibt es Partien, die nach einiger Zeit nicht mehr gefallen. So auch auf unserer Redaktionsanlage „Kupferberg“ (EJ 8/97 - 6/99). Das Sägewerk sollte in Form des Faller-Bausatzes130229 ersetzt werden, der natürlich verfeinert wurde.

Anlagengestaltung

➳ *ab Seite 80*

Fotos: K. Koschinski, ZBDR/Sammlung Garn, Sammlung Weisbrod, EJ-HS, S. Koch, Chr. Kutter

VORBILD UND MODELL

- **Schienenbus VT 98**
  Der Uerdinger de Luxe 10
  Luxus im Kleinen – das Märklin-H0-Modell 24
- **Baureihe 18⁰**
  Noch ein Grund, stolz zu sein 44
  Wohl gelungen – das Gützold-H0-Modell 50

VORBILD

- **Aktuell: Alte Loks ziehen um**
  Deutsches Museum „on tour“ 6
- **Erinnerungen: Die „Not-Hilfslok“**
  Als der „Görlitzer“ schlapp machte 30
- **Dampflokporträt: Baureihe 71⁰**
  Mit erhöhtem Druck 32
- **Schweiz: Wengernalp-Bahn**
  Für die Zukunft gerüstet 38
- **Firmengeschichte: MAN**
  Vom Diesellok-Pionier zur Bahn-Abstinenz (Teil 1) 40

MODELL

- **Neuheiten des Monats**
  Elloks von Roco, DRG-Wagen von Piko u.v.m. 52
- **Anlagenporträt: DB, Epoche III, Märklin**
  Vierzig Module nordwärts 58
- **8. Modellbau-Wettbewerb: Folge 19/Schmalspur**
  Grenzgänger 68
- **Modellgalerie: Baureihe 05**
  Stolze Rösser 74
- **Basteltipp: „Tuning“ für den Karlsruher**
  Spiegel, Rollo, Werbung 78
- **Anlagengestaltung: Sägemühle mit Teich**
  Drunten beim Seemüller 80
- **Anlagengestaltung: Freiladegleis**
  Wo die Güter auf die Bahn kommen 86
- **Basteln: Fahrzeuge patinieren**
  Blankes Blech 92
- **Digital: Decoder – Märklin/Motorola geregelt**
  MM leistungsfähig 96

RUBRIKEN

- Editorial 3
- Bestellkarten zum Heraustrennen 99
- Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc. 104
- Mini-Markt 106
- Auktionen, Börsen, Märkte 111
- Fachhändler-Adressen 114
- Leserbriefe 115
- Sonderfahrten und Veranstaltungen 117
- Vorschau & Impressum 118

Deutsches Museum »on tour«

MUSEUMSLOKS WECHSELN STANDORT. Als ein historisches Ereignis bezeichneten die örtlichen Medien den Transport von fünf für die „Lokwelt Freilassing" bestimmten Lokomotiven des Deutschen Museums. Nimmt man das Interesse der Bevölkerung an dieser Überführung hierfür als Maßstab, ist diese Aussage sicherlich nicht übertrieben • Von Helmut Scheiba

Der Überführungszug am 9. April auf der Strecke nach Mühldorf. Hinter der 202 563 vom Dampflokwerk Meiningen als Zuglok sind eingereiht: V 140 001, E 69 01, Lok 1 der BTB, E 16 07, Mannschafts- und Gerätewagen des Meininger Hilfszugs sowie als vorletztes Fahrzeug vor einem am Zugschluss laufenden Flachwagen die zum Schutz mit einer Plastikplane verhüllte B IX.
Foto: Helmut Scheiba

In Freilassing angekommen, wurden der Zugverband getrennt und die einzelnen Museumsloks der interessierten Bevölkerung präsentiert – hier E 16 07, BTB-Lok 1, E 69 01 und V 140 001.
Foto: Ferdinand v. Rüden

Eine Woche nach der Überführung der 18 451 durch die Münchner Innenstadt auf einem Straßenroller stand am 9. April der Transport der für Freilassing bestimmten rollfähigen Exponate auf dem Programm. Nachdem sie zunächst auf der Straße von der Museumsinsel zum Münchner Ostbahnhof transportiert worden waren, sollten die fünf Lokomotiven B IX 1000, BTB 1, LAG 1, E 16 07 und V 140 001 standesgemäß auf der Schiene die 140 km nach Freilassing zurücklegen. Bereits in der Nacht setzte sich der DBz 98999 (gemeldet war auch die abweichende Nummer DBz 96949) mit der 202 563 vom Dampflokwerk Meiningen als Zuglok mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von München-Ost aus zunächst in Richtung Mühldorf in Bewegung.

Auf den Unterwegsbahnhöfen wurden Zwischenstopps eingelegt, um zur Vermeidung von Heißläufern die Lagertemperaturen prüfen zu können. Der in den Transport eingereihte Meininger Hilfszug mit 15 Spezialisten an Bord hätte in diesem Fall gewährleistet, dass die wertvolle Fracht mittels hydraulischer Hebetechnik und Hilfsdrehgestellen trotzdem das Ziel erreicht hätte. Vorsorglich waren an der BTB 1 die Kuppelstangen und an der V 140 die Treibstange zur Antriebswelle abgebaut worden. Die an E 16 07 und V 140 001 teils offenen Aufbauten wurden sicherheitshalber mit Spanplatten verschlossen, ebenso wie die am Kessel halbseitig aufgeschnittene B IX aus diesem Grund am Zugschluss unter einer eher unwürdigen Plastikplane durch ihre Heimat rollen musste.

Mit Hubschrauber-„Begleitung"

Nach dem ersten Pressetermin in Mühldorf wurde die Strecke mit einem dem Zug vorauseilenden Hubschrauber der Bundespolizei abgesichert und so der zahlreich auf Sonntagsspaziergang befindlichen Bevölkerung lautstark angekündigt. An einigen Unterwegshalten setzte der Hubschrauber zur Absicherung der Überführung Einsatzkräfte ab.

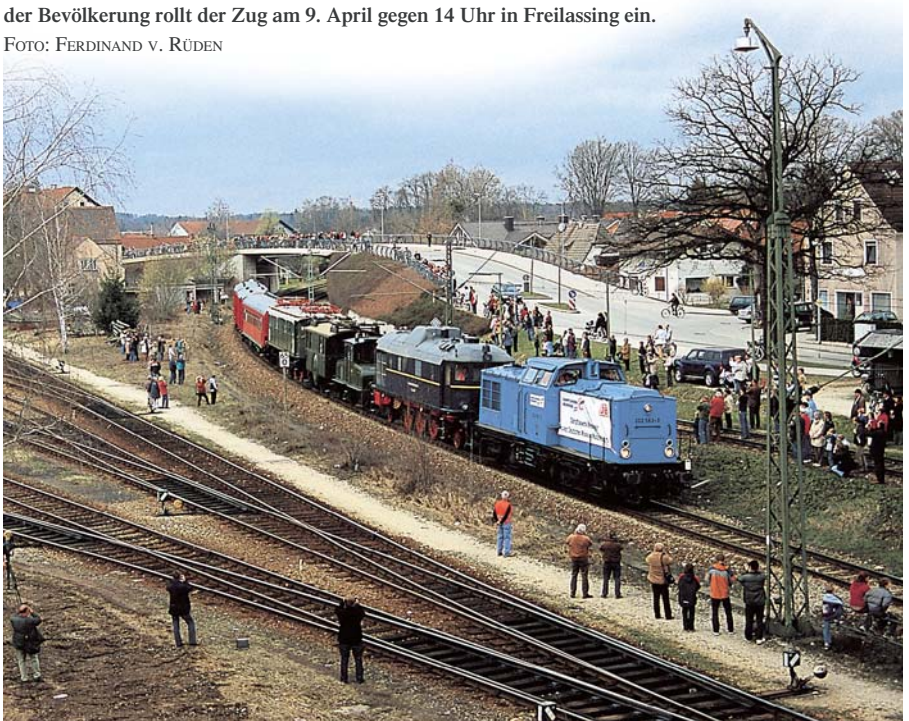
So erreichte der Zug ohne Zwischenfälle pünktlich um 14 Uhr Freilassing, wo er von den Bürgermeistern, Stadträten und der Stadtkapelle feierlich empfangen wurde. Das Interesse der Freilassinger Bürger an den dann für eineinhalb Stunden zur Besichtigung freigegebenen Maschinen ließ deutlich erkennen, dass der im Jahr 2003 vollzogene Kauf des gesamten Bahnbetriebswerkes und die Kooperation mit dem Deutschen Museum kluge Entscheidungen waren, die auch den Tourismus in der Region beleben werden.

Es handelt sich um erstklassige Exponate, die das Deutsche Museum im 20-ständigen Freilassinger Schuppen ab September 2006 zeigen wird. Im Einzelnen sind dies:

• Die 1874 von Maffei unter der Fabriknummer 1000 an die Bayerische Staatsbahn ab-

E 16 07 und Lok 1 der Schweizer Burgdorf-Thun-Bahn, die erste elektrische Vollbahnlok Europas, sind zwei der Exponate in der künftigen „Lokwelt Freilassing“.

Ende einer außergewöhnlichen Überführungsfahrt: Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung rollt der Zug am 9. April gegen 14 Uhr in Freilassing ein.
FOTO: FERDINAND V. RÜDEN



gelieferte **B IX** ist eine 1’B n2-Schnellzugtenderlok. An ihr findet sich erstmals der klassische bayerische Treibraddurchmesser von 1870 mm, der bis zur S 3/6 beibehalten wurde. Die Lieferserie umfasste 20 Maschinen, für die im Umzeichnungsplan von 1923 noch die Reichsbahn-Nummern 34 7421–40 vorgesehen waren. Mit einer Leistung von 520 kW konnten sie 90 km/h erreichen.

• Mit **Lok 1 der Schweizer BTB** (Burgdorf-Thun-Bahn) steht die erste elektrische Vollbahn-Elektrolokomotive Europas in der Ausstellung. Sie wurde 1899 von der SLM in Winterthur und BBC in Baden (elektr. Teil) gefertigt. Unter 750 V 40 Hz Drehstrom erreichte die als De 2/2 bezeichnete 29,6 t schwere Lok bei 220 kW Leistung eine Höchstgeschwindigkeit von 36 km/h. 1933 wurde sie

Für eineinhalb Stunden waren die Lok-Exponate nach der Ankunft im Bahnhof Freilassing zu besichtigen. Fotos: Helmut Scheiba (3)

zusammen mit ihrer heute im Verkehrshaus der Schweiz befindlichen Schwestermaschine E 2 E ausgemustert.

• **LAG 1**, die spätere **E 69 01**, wurde 1905 von SSW und der Katharinenhütte in Rohrbach/Pfalz als erste Einphasen-Wechselstrom-Vollbahnlokomotive Deutschlands gebaut. Die Murnauer Strecke wurde im Jahre 1954 von 5,5 kV und „glatten" 16 Hz auf die heute in Deutschland bahnüblichen 15 kV/16 $^{2}/_{3}$ Hz umgestellt. Da ein Umbau der Lok nicht mehr vertretbar schien, wurde sie bereits am 25.11.1954 ausgemustert und am 23.6.1958 im AW München-Freimann als Denkmal aufgestellt.
Nach nochmaliger äußerlicher Aufarbeitung von 1983 bis 1985 wurde sie im Mai 1985 dem Deutschen Museum übergeben.

• **E 16 07** war bereits zum Zeitpunkt ihrer Ausmusterung am 28.11.1974 in ihrer neuen alten Heimat Freilassing stationiert. Noch von der Gruppenverwaltung Bayern der DRG als ES 1 in Auftrag gegeben, wurde sie von KM und BBC 1927 als E 16 07 abgeliefert. Sie repräsentiert die erstkonstruierte deutsche Schnellzugellok mit Einzelachs- und die einzige Bauart mit Buchli-Antrieb.

• **V 140 001** wurde am 13.7.1935 von Krauss-Maffei als erste dieselhydraulische Großlokomotive überhaupt an die DRG unter der Nummer V 16 101 ausgeliefert und ohne Betriebserprobung sofort auf der 100-Jahr-Feier in Nürnberg gezeigt. Angetrieben wurde sie von einem aufgeladenen MAN-Reihen-Achtzylindermotor von 1030 kW Leistung, der auf ein von Voith entwickeltes Strömungsgetriebe mit zwei hydraulischen Kupplungen und Drehmomentwandler einwirkte. Die 1'C1'-Lok war für 100 km/h ausgelegt. Sie bewährte sich gut, legte bis zur vorübergehenden Stilllegung 1939 rund 10 000 km zurück und war nach dem Krieg bis zur Ausmusterung am 13.10.1953 von Frankfurt aus im Personenzugdienst eingesetzt. Dann wurde sie zunächst der TH Karlsruhe als Denkmal übergeben.

Der Anfang ist gemacht

Mit den nunmehr nach Freilassing überführten Museumslokomotiven ist erst der Anfang der künftigen „Lokwelt Freilassing" gemacht. Als weitere Exponate werden in Kürze bereits unter anderen 103 167, 144 051 sowie die bereits im Bahnhof aufgestellte Denkmallok 144 502 erwartet. ❑

Uerdinger de Luxe