

B 7539 E

ISSN 0720-051X



Eisenbahn JOURNAL

8/1986
Oktober

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 110 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)



Aus dem Inhalt . . .

Seite

Krokodile der SBB	4
Tenderlokomotiven der Baureihe 77	9
Preußen-Report (Die Gattung P 2)	14
Der »Gläserne« in neuem Gewand	22
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Aalen)	26
Diesellokomotiven von Krauss-Maffei für die Türkei	36
Bücherecke	43, 46
Mini-Markt	48
Eine Bahnstation im Bayerischen	50
Mittelrheinische Erzgrube	56
Paßhöhe am Riverside	58
Das Marientor	62
Bayerische B XI in Oberfranken	66
Schaufenster der Neuheiten	72
Keine Angst vorm Computer (Teil 3)	78
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	82

Die Seiten 43–46 mit der Sektion 11 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Auf der Linie 5 des S-Bahn-Netzes von München fährt der Elektrotriebwagen 420 609 als Leerzug von Weßling nach Herrsching. Das Foto entstand am 11. November 1985 am Einfahrsignal des Bahnhofs Steinebach.

Foto: A. Ritz



Bild 1: Beim Depot Erstfeld ist das grüne Krokodil mit der Betriebsnummer 14270 als Denkmal aufgestellt. Nach einem Umbau ist an jeder Seite nur noch ein Einstieg vorhanden.

Foto: G. Wagner

Krokodile der SBB

Viele Jahre galt die Gattung Ce 6/8 als Königin unter den Elektrolokomotiven, für viele Eisenbahnfreunde ist sie es bis heute geblieben, obwohl inzwischen viel stärkere und schnellere Maschinen ihren Dienst übernommen haben. Unter der technischen Bezeichnung Ce 6/8 bzw. Be 6/8 wurden die "Krokodile" im Bestand der SBB geführt.

Schon viel, nahezu alles, ist über diese legendären Gebirgslokomotiven geschrieben worden, auch wir hatten erst in unserer Ausgabe 3/1985 darüber berichtet.

Aktuell ist dieses Thema jetzt wieder geworden, nachdem die Auslieferung des schönsten H0-Krokodils angelaufen ist, das es bislang gab und auf das wir nachfolgend

noch eingehen werden. Als Vorbild diente eine Lokomotive aus der ersten Lieferserie von 10 Maschinen, die von der SBB im Jahre 1919 in Auftrag gegeben und bereits 1920 geliefert wurde. Zusammen mit 23 weiteren Fahrzeugen derselben Bauart, die bis 1922 in Dienst gestellt worden waren, erhielten sie die Gattungsbezeichnung Ce 6/8^{II} und

Bild 3: Am 06. Juli 1984 war die Ce 6/8 14253 mit dem Güterzug 62230 auf der Gotthardstrecke zwischen Silenen und Erstfeld unterwegs.

Foto: G. Wagner

Bild 2: Wieder in den Originalzustand versetzt ist die 14253, die im Depot Erstfeld beheimatet ist und bei Sonderfahrten eingesetzt wird.

Foto: G. Wagner







Bild 4: Dieses Foto der 14253 entstand im Juli 1984 im Depot Erstfeld.

Foto: G. Wagner

die Betriebsnummern 14 251 bis 283. Eingesetzt wurden die eleganten Gliederlokomotiven mit einer Länge über Puffer von 19.460 mm vor allem im schweren Güterzugsdienst, aber auch vor Personen- und Schnellzügen auf der Gotthardstrecke. Die Maschinen, ausgestattet mit 4 Antriebsmotoren, hatten eine Stundenleistung von 2.240 PS bei 36 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Die Kraftübertragung von

den paarweise in den langen Vorbauten angeordneten Motoren erfolgte über ein Vorgelege auf eine Blindwelle und von dort über eine Schlitzkuppelstange auf die 3 Treibradsätze in jedem Antriebsgestell. Diese Konstruktion verlangte eine zweite freidrehende Blindwelle, die zwischen der Bissel-Laufachse und der jeweils ersten Kuppelachse angeordnet wurde. Eine besondere Neuerung war die elektrische Nutzbremse, mit

der die beim Bremsvorgang gewonnene Energie in die Fahrleitung zurückgespeist wird.

In den Jahren 1926 und 1927 entstand eine zweite Krokodil-Generation mit den Maschinen Be 6/8^{III}, denen die Betriebsnummern 13 301 bis 318 zugewiesen wurden. Mit einer Länge über Puffer von 20.060 mm waren die Fahrzeuge länger, mit einer Stundenleistung von 2.460 PS bei 35 km/h etwas stär-

Bild 5: Rundum wohlgelungen zeigt sich das Schweizer Krokodil von Roco in der Baugröße H0, das nach dem Vorbild der Lokomotive 14253 entstand.





Bild 6: Mit einem Güterzug rollt die 14253 im Juli 1984 bei Wassen die Gotthard-Nordrampe hinunter.

Foto: G. Wagner

ker und einer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h auch schneller. Im Gegensatz zu den ersten 33 Krokodilen mit Schlitzkuppelstangen hatten diese 18 Maschinen einen Schrägstangenantrieb der Bauart Winterthur erhalten.

In der Zeit von 1943 bis 1947 wurden 13 Lokomotiven der Ursprungsbauart Ce 6/8^{II} für einen Umbau ausgewählt. Nach dem Einbau stärkerer Motoren verfügten die Fahrzeuge über eine Stundenleistung von 3.640 PS bei 45 km/h und konnten außerdem für eine

Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h zugelassen werden. Die Maschinen wurden nach dem Umbau als Be 6/8^{II} mit den Nummern 13 251 bis 259, 13 261 und 13 263 bis 265 geführt.

Nachdem die Krokodile den Anforderungen im Streckendienst nicht mehr genügten, wurden von 1965 bis 1971 weitere Exemplare mit Schlitzkuppelstangen für den Einsatz im Rangierdienst in den Bahnhöfen Basel, Biel und Buchs umgebaut und mit Rangierer-Plattformen versehen. Hierbei handelte es

sich um die Fahrzeuge 14 267, 269 und 14 274 bis 283.

Inzwischen sind alle Spielarten der Krokodile aus dem Betriebsdienst ausgeschieden; einige blieben erfreulicherweise erhalten. Allein von der Ursprungsausführung sind noch 7 Maschinen vorhanden. Zwei davon, die 14 276 und 282, hat der Verein Historische Eisenbahn Frankfurt erworben. Letztere befindet sich im Auto + Technik-Museum in Sinsheim. Nach Attnang-Puchheim in Österreich kam die 13 257, nach Chiasso die

Bild 7: Das exzellente Modell wurde fast ganz aus Metall-Druckguß gefertigt, nur das mittlere Gehäuseteil und die Deckel auf den beiden Vorbauten bestehen aus Kunststoff.



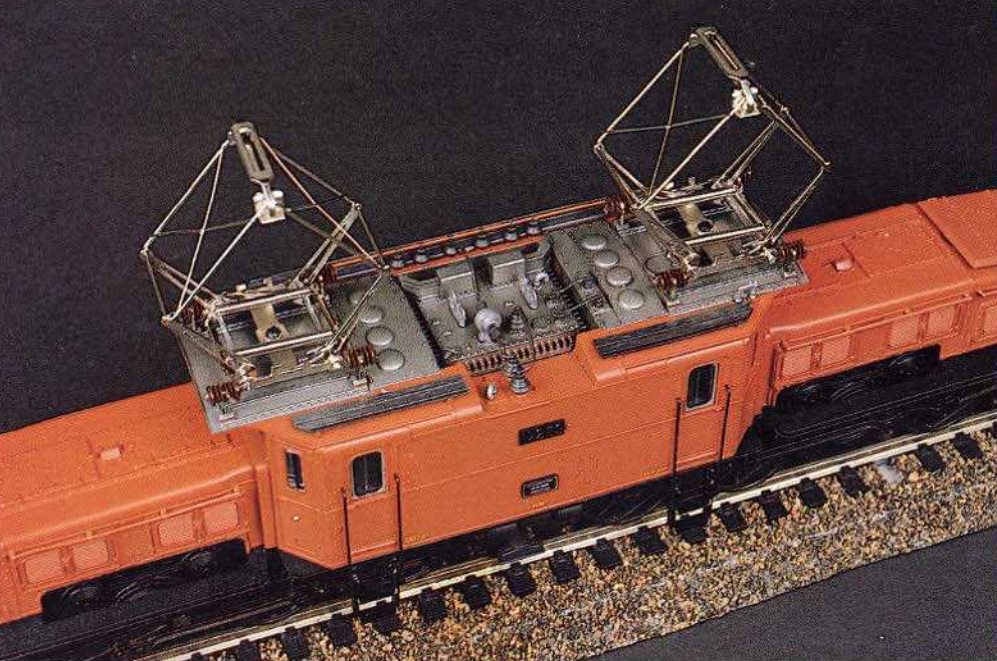


Bild 8: Eine wahre Augenweide ist die Detaillierung der Dachpartie. Unter einem der runden "Knöpfe" in der rechten Reihe verbirgt sich der Umschalter für Oberleitungsbetrieb.

14 267, und in das Verkehrshaus nach Luzern gelangte die 13 254. Als Lokomotivdenkmal ist die grüne 14 270 in Erstfeld an der Gotthardstrecke aufgestellt. Im Depot Erstfeld befindet sich auch die braune 14 253, die vortrefflich restauriert wurde und nun bei Sonderfahrten wieder auf ihrer

Stammstrecke zum Einsatz kommt. Diese Lokomotive diente offensichtlich nun auch als Vorbild für das von Roco geschaffene Modell in der Baugröße H0, das weit über die Grenzen der Schweiz hinaus sehr große Beachtung fand und schon jetzt einen enormen Verkaufserfolg erwarten läßt.



Bild 9: Die aus Präzisionsguß gefertigten Kuppelstangen übertragen das Drehmoment von der mittleren Blindwelle auf die drei Kuppelradsätze.

Bild 10: Der zentral angeordnete Motor hat zwei Wellenenden mit Messing-Schwungmassen. Über ein Schneckengetriebe wird die Blindwelle direkt angetrieben.

Fotos 5 und 7 – 10: Obermayer



Das neue H0-Modell des alten Schweizer Krokodils

In Salzburg gibt man sich absolut nicht mit den Lorbeeren zufrieden, die man in den vergangenen Jahren mit zahlreichen Supermodellen errungen hat. Während der Nürnberger Spielwarenmesse 1986 war das Muster eines Schweizer Krokodils ausgestellt, das damals schon ein weiteres Modell der Spitzenklasse erwarten ließ.

Inzwischen haben Konstrukteure und Werkzeugbauer wieder ihr Bestes gegeben, um ein Fahrzeug im Maßstab 1:87 zu schaffen, das allen Ansprüchen gerecht wird. Das exzellente Modell wurde mit größter Sorgfalt fast ganz aus Metall-Druckguß gefertigt. Nur das mittlere Gehäuseteil und die Deckel auf den beiden Vorbauten bestehen aus Kunststoff. Dementsprechend hoch ist das Eigengewicht des Fahrzeuges, das über eine enorme Zugkraft verfügt, zumal auch noch je ein Rad in den beiden Triebgestellen mit einem Haflreifen bestückt ist. Der zentral im Mittelteil angeordnete Motor verfügt über zwei aus Messing gefertigte Schwungmassen und treibt über Kardanwellen und Schneckengetriebe die beiden Blindwellen direkt an. Die weitere Kraftübertragung erfolgt wie beim Vorbild über fein gegossene und dennoch kräftige Kuppelstangen auf die drei Treibradsätze in jedem Antriebsgestell. Die Getriebeabstimmung darf als ausgewogen bezeichnet werden, das Modell zeigt deshalb auch sehr gute Laufeigenschaften im Kriechgang auf. Radreifen und Kuppelstangen sind brüniert und tragen nachhaltig zu dem außerordentlich guten Gesamteindruck bei. Die Lokomotive weist sehr viele feine Details auf; schon allein die Dachpartie verdient mehr als nur einen flüchtigen Blick. An zusätzlichen Steckteilen sind die Beschilderung, die 4 Leitern für die Einstiege mit den dazugehörigen Griffstangen und die Handläufe für die Vorbauten sowie Bremschläuche und die Attrappen der Originalkupplungen beigegeben. Jeder Packung liegt auch ein Sortiment verschiedener Betriebskupplungen bei. Unser Fotografiermuster hatten wir an den Pufferbohlen mit den Bremsleitungen und der Kupplungsimitation bestückt. Etwas überrascht waren wir von der Tatsache, daß das Modell bei den Testfahrten auf einem Radius von 415 mm mit den Laufachsen immer wieder entgleiste, obwohl vom Hersteller ein kleinster befahrbarer Radius von 358 mm angegeben wird. An den gefederten Laufachsen konnte es doch wirklich nicht liegen. Eine genaue Untersuchung des Modells offenbarte dann aber schließlich doch noch die Ursache für das Malheur. Wenn die Kupplungsimitation ganz eingeschoben wird, ist der Norm-Kupplungsschacht außerhalb seiner Mittellage blockiert und behindert so den Seitenausschlag der Vorlaufachse.

Ansonsten gab es während der gesamten Testphase keinerlei Probleme. Die Lok, die mit der Fahrtrichtung das weiße Spitzenlicht wechselt, lief weich, leise und absolut taumelfrei.

Eine kleine Bildfolge soll die gute Ausführungsqualität des Supermodells dokumentieren.

H0

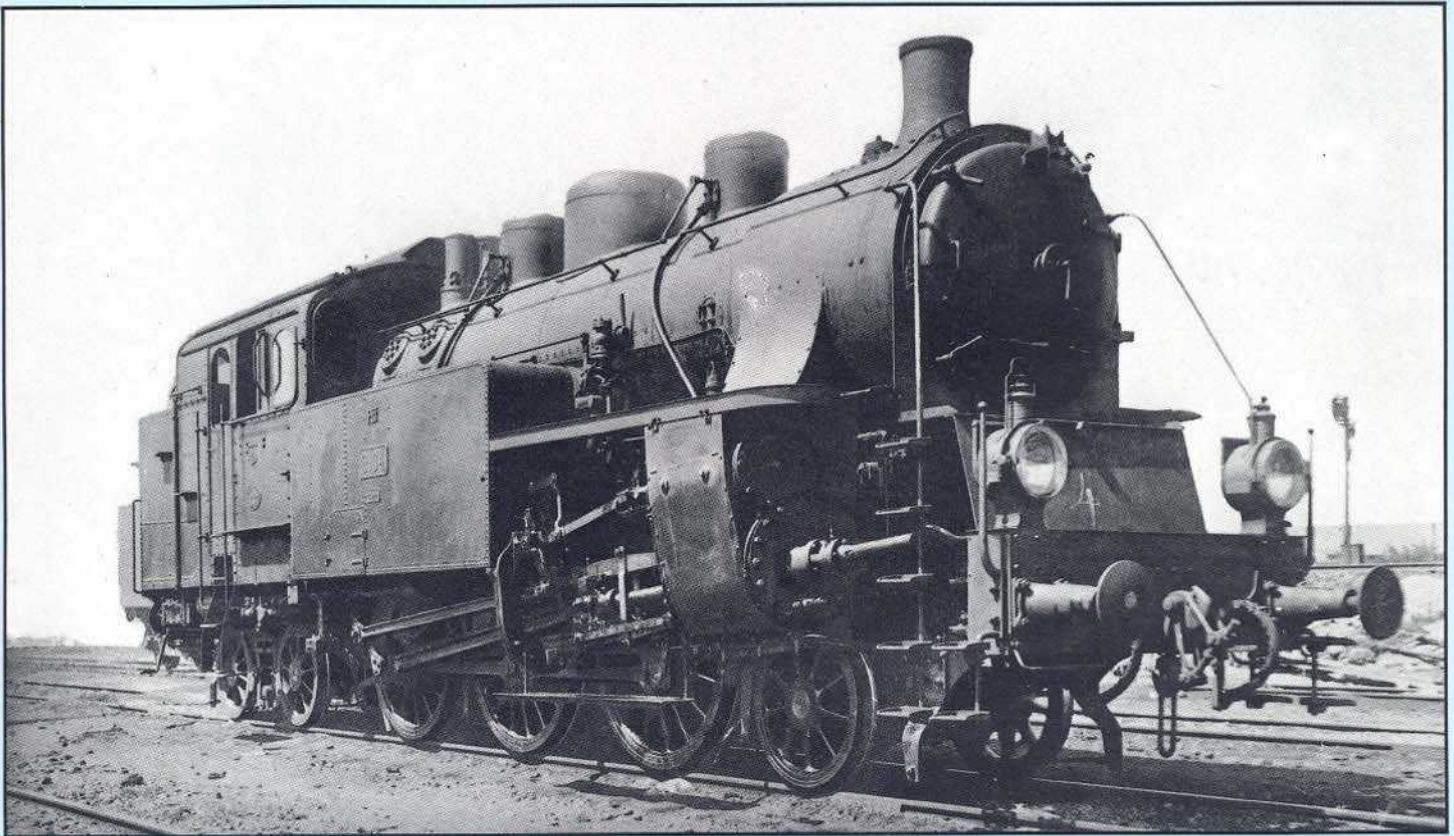


Bild 1: Die bayerische Pt 3/6 mit der Betriebsnummer 6104 wurde 1923 von Krauss geliefert (Fabrik-Nr. 7994) und 1925 in 77 113 umgezeichnet. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Tenderlokomotiven der Baureihe 77

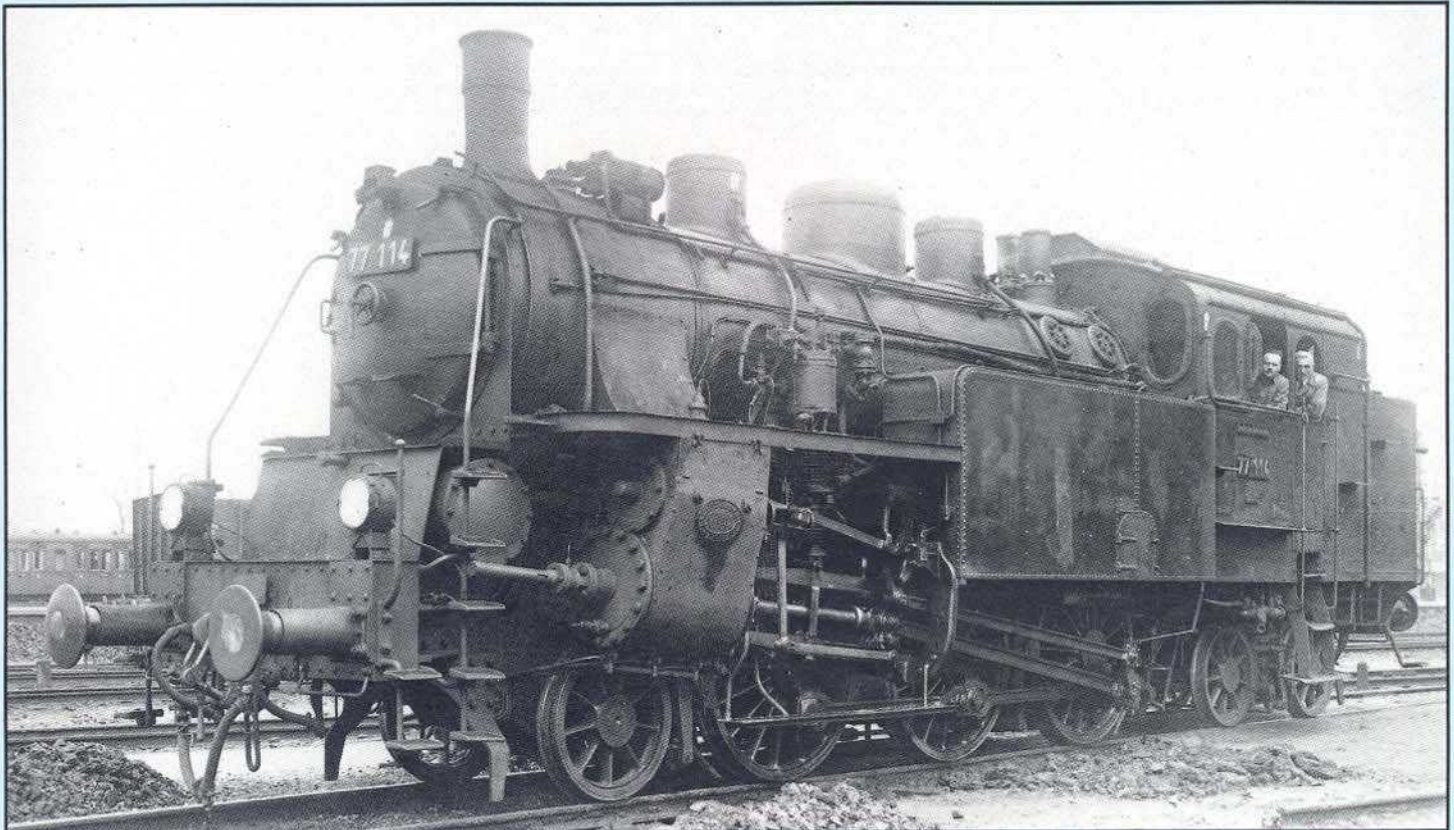
Innerhalb unserer Serie "Bayern-Journal" hatten wir in der Ausgabe 6/1981 der pfälzisch/bayerischen Gattung Pt 3/6 einen längeren Beitrag gewidmet, in dem fast alles Wesentliche über diese eigenwillige Lokomotivkonstruktion enthalten war. Noch als P 5 lieferte die Lokomotivfabrik Krauss &

Comp. in München im Jahre 1908 die erste Lokomotive dieser Gattung an die Pfalzbahn. In mehreren Bauserien entstanden bis zum Jahre 1923 insgesamt 41 Maschinen. Die 12 pfälzischen P 5, mit einer Länge über Puffer von 13.140 mm, waren noch als Naßdampfmaschinen geliefert und erst 1925 auf

Heißdampfbetrieb umgebaut worden. Im Nummernplan der früheren Deutschen Reichsbahn erhielten sie die Betriebsnummern 77 001 bis 012. Zwei Bauserien mit 4 und 5 Heißdampflokomotiven gingen in den Jahren 1911 und 1913 ebenfalls an die Pfalzbahn. Ihre späteren Betriebsnummern laute-

Bild 2: Die Heizerseite der 77 114, die 1923 mit der Fabrik-Nr. 7995 von Krauss gebaut wurde.

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber





ten 77 101 bis 109. Nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn lieferte Krauss im Jahre 1923 noch einmal zwei Serien mit je 10 Lokomotiv-

ven an die Eisenbahnen in Bayern und in der Pfalz, die immer noch eine gewisse Sonderstellung behalten hatten. Auch diese Fahrzeuge trugen bei ihrer Indienststellung noch

die alten bayerischen bzw. pfälzischen Betriebsnummern, obwohl für sie im Reichsbahn-Nummernplan bereits die Betriebsnummern 77 110 bis 119 und 77 120 bis 129

Bild 4: Auf der Steigung von Hechendorf nach Murnau der Strecke Garmisch-Partenkirchen – München mußten zur Dampflokzeit schwere Personenzüge nachgeschoben werden. Das Foto zeigt eine Pt 3/6 auf dieser Steigung, eine Lokomotive der bayerischen Gattung C VI schiebt nach (1923/24). **Werkfoto Krauss-Maffei**

