

ISSN 0171-3671



# Eisenbahn 1/1980 JOURNAL

DM 6,50  
sfr 6,80  
öS 55,-  
hfl 8,30  
bfr 120,-  
Lire 3500,-

**M**odellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ





**1/80**
**ISSN 0171-3671**
**6. Jahrgang**

<b>Einzelheft</b>	<b>DM</b>	<b>6,50</b>
	<b>sfr</b>	<b>6,80</b>
	<b>öS</b>	<b>55,-</b>
	<b>hfl</b>	<b>8,30</b>
	<b>bfr</b>	<b>120,-</b>
	<b>Lire</b>	<b>3500,-</b>

 Verlag, Herausgeber und Vertrieb:  
H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

 Horst Obermayer  
R. Barkhoff  
Curt G. Zillmer  
Peter Schiebel

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

 Atelier Paur  
Ing. Horst Obermayer  
Bernd Schmid  
Peter Schiebel

**Druck:** Printed in Italy

by Nuova Grafica Moderna S.p.A. - Verona

Eisenbahn-Journal erscheint 1980 6x.

 Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-  
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-  
buchhandel, oder direkt beim Verlag.

 Die Bezugsgebühren im Fach- und Buch-  
handel siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

**Abonnement:** 39,- ohne Portokosten

**Einzelheft:** 6,50 + 1,- DM Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300

 Nachdruck, Übersetzung und jede Art der  
Vervielfältigung setzen das schriftliche Ein-  
verständnis des Verlages voraus.

 Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
zum Kalenderjahresende möglich.

 Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 3 vom  
1. Januar 1980.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

 Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen  
können nur zurückgeschickt werden, wenn  
Rückporto beiliegt!


Auflagenhöhe 20 000

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

# Aus dem Inhalt.....

	Seite
<b>Mitteilungen</b>	<b>2</b>
<b>Impressum</b>	<b>3</b>
<b>Die E 69 005 wird 50 Jahre alt</b>	<b>4</b>
<b>Neu von Roco</b>	<b>11</b>
<b>Sämtliche Faller-Neuheiten ausgeliefert</b>	<b>14</b>
<b>Aus der Geschichte der Bagdad-Bahn</b>	<b>16</b>
<b>Neu von Liliput</b>	<b>18</b>
<b>Bw-Skizzen</b>	<b>19</b>
<b>Zusammenbau der Heeresfeldbahn-Diesellokomotive in Spurweite HOe</b>	<b>22</b>
<b>HFB-Lok in Normalspur</b>	<b>24</b>
<b>Die BR 23 – Vorbild und Modell</b>	<b>26</b>
<b>Württembergische Tssd</b>	<b>33</b>
<b>Max Baumberg – Lokomotivgenieur und Lokomotivmaler</b>	<b>35</b>
<b>EISENBAHN-JOURNAL Poster</b>	<b>36</b>
<b>Neuheiten-Vorschau auf die Nürnberger Spielwarenmesse '80</b>	<b>39</b>
<b>Wieder Dampf auf der Ybbstalbahn</b>	<b>42</b>
<b>Variationen mit POLA-Bausätzen</b>	<b>52</b>
<b>Die Baureihe E 05</b>	<b>56</b>
<b>Zusammenbau der Baureihe 93</b>	<b>58</b>
<b>Mini-Markt, Artikelbewertung, Bestellkarte</b>	<b>61</b>
<b>Winterimpressionen</b>	<b>64</b>
<b>„Hohenstein“ – Modellanlage eines Bw</b>	<b>66</b>

**Bitte beachten Sie die Werbebeilage der Firma M+F  
(Bestellliste) in Journal Mitte!**

**Zu unserem Titelbild:**

Zu Beginn der siebziger Jahre zählten auf den von Crailsheim ausgehenden Strecken solche Nahverkehrszüge aus vierachsigen Umbauwagen, bespannt mit Lokomotiven der Baureihe 023, zum alltäglichen Bild. Hier ist die 023 005 der ersten Lieferserie auf der Fahrt nach Schwäbisch Hall-Hessenthal.

**Farbfoto: Obermayer**

**Zu unserem Poster, Seite 36/37:**

Die 18 319, eine der schnellsten, sereinemäßigen  
Länderbahn-Schnellzuglokomotiven.

**Aquarell: Max Baumberg (1953)**



**Bild 1:** Während der großen Fahrzeugausstellung im Mai 1979 in München-Freimann war die E 169 005 auf der Strecke von Murnau nach Oberammergau im Dauereinsatz. Foto: Obermayer

## Die E 69 005 wird 50 Jahre alt

Schon immer übten die Lokal- und Nebenbahnen einen besonderen Reiz auf die Eisenbahnfreunde unseres ganzen Landes aus. In den letzten Jahren erschienen denn auch viele Veröffentlichungen zu diesem Thema.

Neben den zahlreichen dampfbetriebenen Nebenbahnen kommt der elektrifizierten Lokalbahn von Murnau nach Oberammergau eine besondere Bedeutung zu. Vor nunmehr

75 Jahren war auf dieser knapp 24 km langen Strecke eine neue Epoche in der Zugförderung eingeleitet worden. Im Jahr 1905 wurde dort, erstmals in Deutschland, der planmäßige elektrische Zugbetrieb mit Einphasenwechselstrom aufgenommen. Die Fahrleitung hatte eine Spannung von 5500 Volt bei einer Frequenz von 16 2/3 Hertz.

Bei der Aufnahme des elektrischen Betriebes

am 24. Januar 1905 standen vier Triebwagen und die kleine zweiachsige Elektrolok LAG 1 zur Verfügung. Bereits im Jahr 1919 wurden die Triebwagen aus dem Verkehr gezogen; die kleine Ellok versah hingegen bis zum 1. Oktober 1954 treu und brav ihren Dienst, zuletzt unter der Betriebsnummer E 69 01, die sie nach der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn im Jahr 1928 erhalten hatte.





**Bild 3:** Anlässlich einer Sonderfahrt waren alle drei betriebsfähigen E 69 im Bahnhof Murnau zu sehen. Foto: Lüdecke

**Bild 4:** Im Plandienst kam die E 169 005 Ende Mai 1979 mit den Edelstahl-Nahverkehrswagen dreimal täglich nach Oberammergau. Foto: Obermayer







**Bild 6:** E 69 in winterlicher Landschaft in der Nähe von Grafenast. Foto: C. Asmus

## Dienstälteste DB-Lok

Bereits 1909 traf die LAG 2 in Murnau ein, die als älteste betriebsfähige deutsche Ellok mit der Betriebsnummer 169 002 auch heute noch im Einsatz steht. Vier Jahre später konnte die ebenfalls noch vorhandene LAG 3 in Dienst gestellt werden, und im Jahr 1922 folgte schließlich die LAG 4.

Ein starkes Anwachsen des Reiseverkehrs auch außerhalb der Zeit der Passionsspiele in Oberammergau und zunehmende Lasten im Güterverkehr machten bald den Einsatz einer weiteren und stärkeren fünften Elektrolokomotive erforderlich. So kam es im Jahr 1930 zum Bau der schwersten, größten und leistungsstärksten Elektrolokomotive der LAG. Am Bau der Maschine, die als LAG 5 bezeichnet wurde, beteiligten sich die Firma J. A. Maffei und die Siemens-Schuckert-Werke. Der Anschaffungspreis des Fahrzeuges wurde mit 142 429,- Mark beziffert.

Gegenüber den ersten vier Lokomotiven hatte die LAG 5 nicht nur wesentlich stärkere Tatzlagermotoren, sondern auch einen längeren Achsstand und einen voluminöseren Aufbau erhalten. An den geräumigen Führerstand schließen sich die verhältnismäßig hohen Vorbauten an, die zu den Stirnfronten leicht abgechrägt sind.

Auch in der elektrischen Ausrüstung unterscheidet sich die E 69 05, wie sie ab der Übernahme der LAG durch die Deutsche Reichsbahn hieß, recht eindeutig von den anderen Maschinen. Bei einer Geschwindigkeit von

36 km/h wird die Stundenleistung mit 605 kW angegeben, und die Dauerleistung beträgt 565 kW bei 37 km/h. Diese Leistung und das hohe Reibungsgewicht von zunächst 32,0 t ließen die problemlose Bewältigung nahezu aller Aufgaben auf der Strecke von Murnau nach Oberammergau zu.

Der ursprünglich vorhandene Stromabnehmer mit zwei Schleifstücken wurde später gegen einen Regelstromabnehmer ausgetauscht. Zu den besonderen Einrichtungen der Lokomotive zählen die BBC-Sicherheitsfahrerschaltung und ein BBC-Nockenschaltwerk, das im Jahr 1936 in der LAG-Werkstätte Murnau eingebaut wurde.

## Einheits-Strom system 1954

Nach der Umstellung der Strecke auf das Einheits-Stromsystem der DB mit 15 kV bei 16 2/3 Hertz, die am 4. Oktober 1954 abgeschlossen war, stand die im AW München-Freimann umgebaute E 69 05 als erste der fünf vorhandenen Lokomotiven zur Verfügung. Seit dem Umbau, bei dem die Lok auch neu vermessen und gewogen wurde, ist an der Maschine ein Eigengewicht von 34 t angeschrieben.

Fünzig Jahre nach ihrer Indienststellung ist die 169 005 immer noch rüstig und unentwegt im Einsatz vor Reise- und vor Güterzügen. Mit ihrem schmucken weinroten Kleid mit dem schmalen gelben Zierstreifen über dem Um-

laufblech ist sie ein beliebtes Fotomodell für unzählige Eisenbahnfreunde.

Zur Abrundung dieses Berichts dient eine Zeichnung der Lokomotive nach der Urpause Nr. 109 143 der Firma Maffei, in der die Maschine im Bauzustand von 1930 bis 1954 dargestellt ist. Wesentliche Unterschiede zum heutigen Zustand sind nicht zu erkennen.

Der Vollständigkeit halber sei noch darauf hingewiesen, daß sich H. Jacobs aus Berlin der Mühe unterzogen hat, sämtliche Lokomotiven der Baureihe 169 zu vermessen und in ihrer heutigen Ausführung zu zeichnen. Auf diese Arbeit und auf die hervorragenden Zeichnungen im Maßstab 1:10 werden wir mit Sicherheit noch zurückkommen.

Leider gibt es von der 169 005 bis heute kein maßstabsgerechtes Modell. Das bereits vor vielen Jahren erschienene HO-Fahrzeug von Piko ist im Detail zwar recht ordentlich ausgeführt, paßt aber mit einem Baumaßstab von etwa 1:80 absolut nicht zu den heutigen HO-Fahrzeugen.

HO

**Bild 2, Seite 5:** E 69 unterwegs von Unter- nach Oberammergau. Foto: Asmus

**Bild 5, Seite 7:** Im Bahnhof Bad Kohlgrub (im April 1979) bei starkem Schneegestöber. Foto: Mletzko





Bild 7: E 69 002 steht vor ihrem Mittagszug nach Oberammergau. Foto: C. Asmus

Zeichnung 1: Diese Zeichnung zeigt die E 69 05 in ihrem Bauzustand von 1930 bis 1954. Zeichnung: HJO

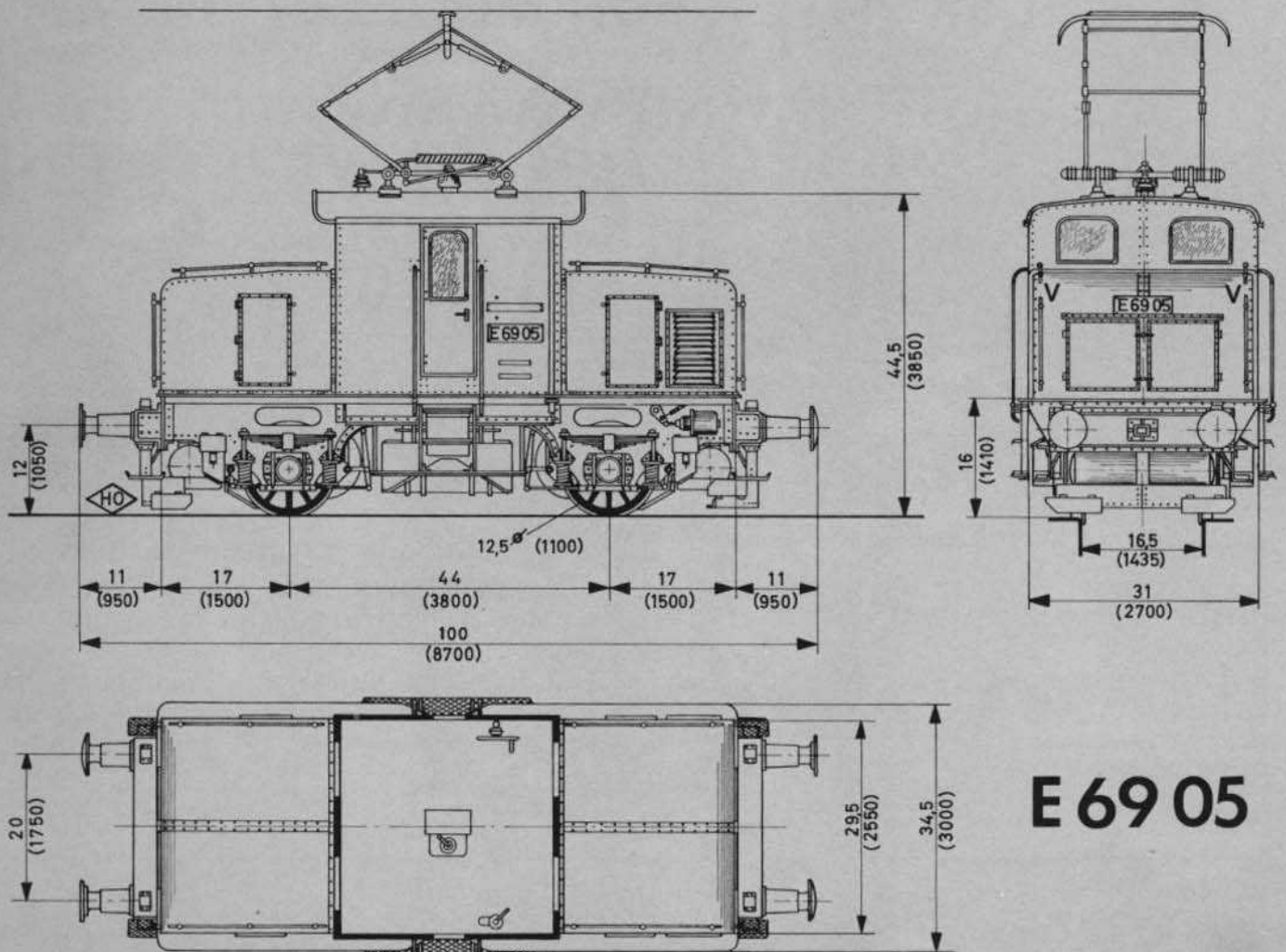




Bild 8: Im Jahr 1974 entstand diese Aufnahme der 169 005 am alten Loksuppen in Murnau. Foto: HJO

# HANDELSKONTOR FÜR MODELLTECHNIK

Import und Generalvertrieb · v.-Kurtzrock-Ring 8a · 2000 Hamburg 65 · Ruf 040/5366811

## BRITISH MODELRAILWAYS

### RATIO

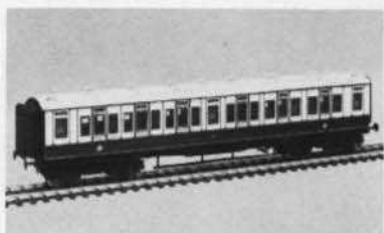
Plastic Models



RATIO Nr. 5065, 12-ton Van

**Plastikbausätze:**  
 Lokomotiven  
 Personenwagen  
 Güterwagen  
 Signale  
 Zäune  
 Metall-Figuren  
 RATIO-Katalog

LNWR Arc Roof Coach Nr. 5732



### N. & K.C. KEYSER LTD

Metall-Lokbausätze von K's

Nr. L3 GWR 33xx Class 4-4-0

Nr. L12 MR KIRTLEY 0-6-0

Nr. L19 SR ADAMS RADIAL

4-4-2 Tank

Nr. L32 LMS BEYER-GARRATT

2-6-0-0-6-2

Nr. L38 LNER ex NE-Y8

#### Mehr MODELLBAHN für weniger Geld!

Erstmals in Deutschland, englische Modellbahnen. Komplette Plastik- und Metallbausätze.

Lieferung nur über den Modellbahnfachhandel. Wir senden Ihnen gerne unsere Händlernachweise zu.