



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

6/1982

Dezember

DM	7,80
sfr	7,80
öS	59,—
hfl	9,50
bfr	155,—
Lire	4.500,—

**Über 50 Farbseiten • Großer Modellbahnteil in Farbe
Super Preisausschreiben – über DM 5.000,- zu gewinnen!**





Nach dem Bahnhof Hessental schließt sich in Richtung Crailsheim eine lange Rampe an. Schwere Güterzüge mußten hier mit Vorspann gefahren werden. Das im Dezember 1972 aufgenommene Bild zeigt die 050 406 vor einer Schwesterlok mit Kabinentender.

Foto: Obermayer

6/82ISSN 0720-051 X **8. Jahrgang**
EinzelausgabeDM 7,80 hfl 9,50
sfr 7,80 bfr 155,—
öS 59,— Lire 4.500,—

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

Redaktion: Hermann Merker
H. Obermayer
Andreas Ritz
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. HenneStändige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,
F. Jerusalem, H. Kundmann,
J. Nelkenbrecher, P. Schiebel.Modellaufnahmen:
Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer,
Peter Schiebel, Willy KosakLayout und Grafik: G. Gerstberger
Korrektur: U. BauerSatz: fotosatz geliss, Puchheim
Druck: Printed in Italy by
Euro Planning International
Verona - Via Amanti, 12Eisenbahn-Journal erscheint 1982 9 x,
(einschließlich 3 Sonder-Journalen).Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-
Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofs-
buchhandel, oder direkt beim Verlag.Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhan-
del siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement: DM 46,80 ohne Portokosten
(Sonder-Journale sind im Abonnement-Preis
nicht enthalten)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,— Porto

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802
(BLZ 700 100 80)Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 701 693 70)Dresdner Bank Nr. 695 918 000
(BLZ 700 800 00)Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.Die Kündigung des Abonnements ist 3 Mona-
te zum Kalenderjahresende möglich bzw.
3 Monate vor Ablauf des Jahresabo.Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 4
vom 1. Januar 1981.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

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

Neue Auflagenhöhe 30.000

Hermann Merker-Verlag

8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2

Aus dem Inhalt

	Seite
Damals vor 10 Jahren	4
Die Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen	8
Bahnhofsimpressionen (Die Eisenbahn im Tal der Ahr)	16
Altes Spielzeug	
Modell- und Spielzeug-Eisenbahnen aus Nürnberg	20
Deutsche Diesellokomotiven (V 200)	28
Die Maler kommen . . .	39
Jagdschloß mit Parkanlage	44
Auf der Kgl. Bayerischen Staatsbahn	48
Großer Modellbau-Wettbewerb	54
Bayern-Journal	56
Bücherecke	60
Mini-Markt	61
Modelle in großen Spurweiten	64
Neuheiten-Journal	65
Zusammenbau von Rai-Mo Wagen in H0	72

Achtung!

**Großer Modellbau-Preiswettbewerb
auf Seite 54!****Über DM 5.000,— zu gewinnen!****Allen unseren Lesern wünschen wir ein schönes
Weihnachtsfest sowie alles Gute für das neue Jahr.
Wir danken allen Freunden unseres Verlages für das
entgegengebrachte Vertrauen.****Jhr
H. Merker Verlag****Zu unserem Titelbild:**Auf der langen Rampe bei Gailenkirchen wurde auch den schweren Güter-
zuglokomotiven alles abverlangt. Nur noch im Schrittempo kam 044 566 im
Januar 1973 voran. **Foto: Obermayer****Zu unserem Poster:**Im Herbst 1972 herrschte auf den Rampen um Schwäbisch Hall noch reger
Dampfbetrieb. Das Foto mit dem leichten Güterzug, geführt von der
052 580, entstand bei Gailenkirchen. **Foto: Obermayer**



Bild 1: Der erste Schnee ist gefallen, 023 050 erklimmt mit einem Personenzug nach Crailsheim die Steigung bei Michelbach a. d. Bilz.

Foto: L. Nawrocki

Damals vor zehn Jahren

Damals, im Winterhalbjahr 1972/73 dampfte es noch in vielen Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Am 31.12.1972 verfügte die Deutsche Bundesbahn über einen Eigenbestandsbestand von 1203 Dampflokomotiven, 1082 davon noch einsatzfähig. Dazu zählten u.a. die noch vorhandenen 230 Exemplare der Baureihe 044 und die 651 Fahrzeuge der Reihen 050 bis 053 sowie auch verschiedene Einzelstücke.

Ganze Heerscharen von Foto- und Eisen-

bahnfreunden zog es an den Wochenenden hinaus an die mit Dampflok befahrenen Strecken. Zu den besonderen Anziehungspunkten zählte natürlich die „Schiefe Ebene“ von Neuenmarkt-Wirsberg nach Marktschorngast. Weniger bekannt und lange nicht so überlaufen waren die langen Rampen in der Umgebung von Schwäbisch Hall. Selbst an Samstagen gab es dort noch eine Menge Dampftrieb. Lokomotiven der Baureihen 023, 050 bis 053 und 044 waren dort im Ein-

satz, die meisten vor schweren Güterzügen. Ein sehr günstiger Standort für den Eisenbahnfotografen war etwas oberhalb des Bahnhofs Gallenkirchen, rund 7 km entfernt von Schwäbisch Hall, an der Strecke 320a nach Heilbronn. Auf einer fast 5 km langen Rampe, die aus einer langgezogenen Rechtskurve in eine etwas engere Linkskurve übergeht, wurden den Lokomotiven alle Kraftreserven aberlangt. Es war schon ein grandioses Schauspiel, wenn die schweren Dreizylin-

Bild 2: Zur großen Freude der vielen Fotografen, die sich im Winterhalbjahr 1972/73 im Raum Schwäbisch Hall tummelten, erschien dort recht häufig die 053 097 mit ihrem Wannentender. Foto: Obermayer





Bild 3: Ein besonders neuralgischer Punkt der Rampen um Schwäbisch Hall, besonders im Herbst und Winter, war der Einschnitt kurz nach dem Tullauer Tunnel.

Foto: Obermayer

der-Maschinen der Reihe 044 bergwärts stampften. Ohne Vorspann kamen sie oft nur noch im Schrittempo voran. Von den Abhängen kam das Donnern des Auspuffschlages zurück. Nicht weniger spektakulär war das Schauspiel auf der anderen Seite von Schwäbisch Hall in Richtung Hessental. Nachdem dort das Kochertal auf einem Fachwerkviadukt überquert wird, folgt bei Tullau ein kurzer Tunnel, durch den die Strecke über Michelbach hinauf zum Bahnhof Hessental führt. Auf dem Weg nach Crailsheim schließen sich dann gleich nach Hessental weitere Rampenabschnitte an.

Obwohl die schweren Güterzüge mit Vorspann gefahren wurden, verlangte der Ein-

schnitt hinter dem Tullauer Tunnel den Lokpersonalen alles Können ab. Fauchend und schleudern ging es bergan. Rauheif und Herbstlaub machten den Einschnitt manchmal fast unpassierbar. Im Winter waren die senkrecht abfallenden Felswände oft von mächtigen Eiskaskaden überzogen.

Die dort verkehrenden Dampflokomotiven kamen von den Bahnbetriebswerken Crailsheim, Heilbronn und Nürnberg. Oft wurden auch Maschinen der Baureihe 023 als Vorspann für die langen Güterzüge herangezogen. Ein besonders beehrtes Fotoobjekt war die Lokomotive 053 097, die mit einem Wannentender der Bauart 2'2' T 30 fuhr.

Damals, in jenem Winter, zeichnete sich aber

auch schon dort auf den schwäbischen Rampen der Wandel in der Struktur der Zugförderung ab. Viele der Reisezüge von und nach Nürnberg wurden bereits von Diesellokomotiven geführt. Den Dampflokomotiven der Reihen 023 und 050 blieben nur noch einige Nahverkehrszüge. Sehr zum Leidwesen der Lokfotografen erschienen auch schon die ersten Güterzüge, die mit Maschinen der Baureihe 215 bespannt waren. Es war unverkennbar damals vor zehn Jahren: rund um die angestammte Hochburg, dem Gebiet um Crailsheim, kündigte sich das Ende der Dampflokzeit an.

HO



Bild 4: Bergab ging es auf der Tullauer Rampe natürlich wesentlich leichter. Kurz danach, hinter Schwäbisch Hall wurden den beiden Lokomotiven der Baureihe 050 jedoch alle Kraftreserven abverlangt.
Foto: Obermayer

Bild 5: Viele der leichten Güterzüge und die meisten Reisezüge zwischen Schwäbisch Hall und Heilbronn wurden im Jahr 1973 von Diesellokomotiven der Reihe 215 geführt. Die bei Gallenkirchen fotografierte Lok 215 007 ist eine der zehn Vorserienmaschinen dieser Baureihe.
Foto: Obermayer

Bild 6: Die schweren Güterzüge von Heilbronn nach Crailsheim erforderten wegen der zahlreichen Rampen oft Vorspannloks. Im Februar 1973 macht sich 023 037 als Vorspannloks bei Michelbach a. d. Bilz nützlich. Mehr über Geschichte und Einsatz dieser Neubaudampflok erfahren Sie in unserem Sonderjournal über die BR 23, das im Dezember erscheint.
Foto: L. Nawrocki







Bild 1: Als das Ochsenhauser Bähnle noch bis Biberach fuhr, befand sich an der Westseite des Biberacher Bahnhofs diese Drehscheibe mit Wasserkran, wo die Lokomotiven gedreht wurden. Heute ist die Stelle kaum noch zu erkennen, sie befindet sich unmittelbar hinter einem Zeitungskiosk, dessen Vorgänger auf unserem Bild hinter dem Wasserkran sichtbar ist.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

Die Schmalspurbahn Biberach-Ochsenhausen

Seit über einem Jahr kursieren die Gerüchte, daß die Deutsche Bundesbahn den Betrieb auf der Schmalspurstrecke von Warthausen nach Ochsenhausen einstellen will. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf die erste inoffizielle Verlautbarung im Herbst 1981 im Bürgermeisteramt von Ochsenhausen ein. Bislang war die Stadt Ochsenhausen davon ausgegangen, daß der Güterverkehr nach

Bild 2: Gerade hat die 99 637 gedreht und setzt sich jetzt am Nordende des Biberacher Bahnhofs vor den Zug nach Warthausen-Ochsenhausen. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

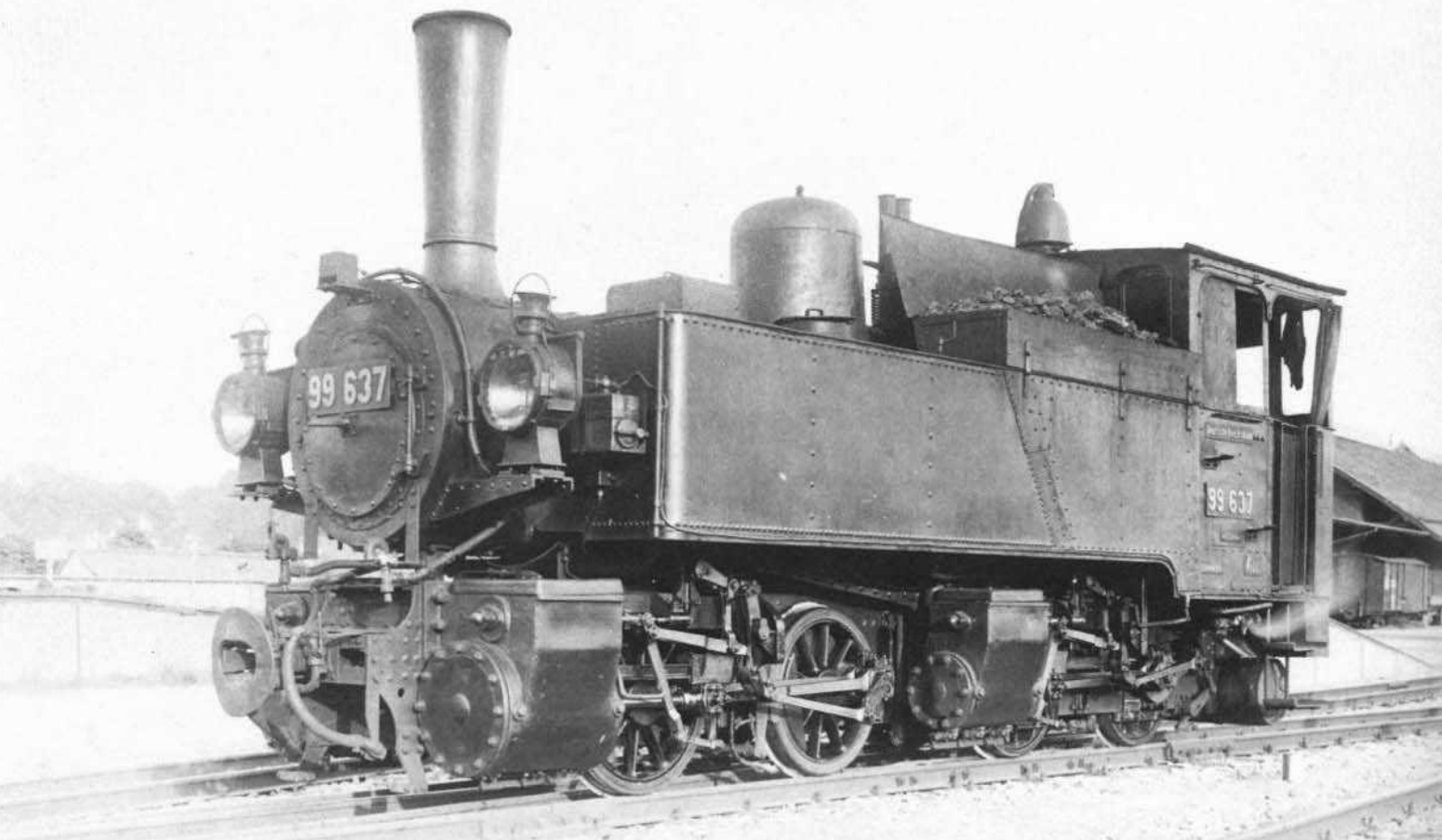




Bild 3: Im April 1968 mußte die 99 633 für eine Diesellok einspringen. Neben dem Güterschuppen von Warthausen steht sie zur Rückfahrt nach Ochsenhausen bereit.

Foto: H. G. Knapp

Bild 4: Im April des Jahres 1968 kehrte die 99 633 für kurze Zeit auf ihre Stammstrecke, dem „Ochsle“ zurück. Den Weg von Schussenried nach Warthausen hat sie auf dem Tieflader zurückgelegt.

Foto: Obermayer

Warthausen bis zum Jahr 1987 erhalten bleibt, so wie dies in einem Schreiben aus dem Jahr 1977 von der DB zugesichert worden war. Diese Zusage der DB war umso glaubhafter, nachdem die beiden Diesellokomotiven 251 902 und 903 erst im Sommer 1981 in frischem Glanz aus dem AW Nürnberg zurückgekommen waren.

Dennoch: Seit Juni 1982 ist der Bahnhof Ochsenhausen bereits aufgelöst, und inzwischen wurde auch eines der beiden Schuppengleise schon stillgelegt. Dies alles sind untrügliche Vorzeichen für eine beabsichtigte Streckenstilllegung. Das „Ochsle“ wird also sterben, zwar noch nicht zum Fahrplanwechsel im Herbst 1982, vermutlich aber still und leise im Laufe des Winterhalbjahres.

Vor ziemlich genau 90 Jahren, nämlich Ende 1891 eröffnete die Königlich Württembergische Staatsbahn ihre erste Schmalspurstrecke von Nagold nach Altensteig. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Bemühungen ganz auf den Ausbau der Hauptbahnen ausgerichtet. In der letzten Dekade des vergangenen Jahrhunderts wurde verstärkt dann auch die Erschließung des Hinterlandes gefordert. Bereits im Jahr 1893 forderte ein „Eisenbahnkomitee“ den Anschluß von Ochsenhausen an die Stadt Biberach und an die Hauptbahn Memmingen-Ulm. Nachdem man sich endlich über die Streckenführung einig geworden war, konnte im Januar 1899 mit den Bauarbeiten des Teilstückes von Warthausen nach Ochsenhausen begonnen werden. Diese Strecke mit einer Länge von 18,96 km berührt die Orte Barabain, Äpfingen, Sulmingen, Maselheim, Wenedach, Reinstetten und Goppertshofen. Die Trasse führt über Täler und Höhenrücken mit Steigungen bis 1:40. Im Verzeichnis der Württembergischen





Bild 5: 251 903 am 14.5.1982 im Endbahnhof Ochsenhausen.

Foto: A. Ritz



Bild 6: Das Bahnhofsgebäude Ochsenhausen von Süden her gesehen. Foto: Obermayer



Bild 7: Der zweistöckige Lokschuppen in Ochsenhausen läßt noch in Ansätzen die Fachwerkstruktur erkennen. Foto: Obermayer

Bild 8: Mit Schmalspur-Transportwagen werden die Schmalspurdieselloks bei fälligen Untersuchungen von Warthausen zum AW Nürnberg transportiert. 251 902 am 7.10.1972 im AW Nürnberg. Foto: L. Mickel

Bild 9: 99 633 hat sichtlich Mühe, ihren Güterzug über die Steigung bei Apfingen nach Ochsenhausen zu befördern (April 1968). Foto: H. G. Knapp



Staatsbahn wird die Strecke von Warthausen nach Ochsenhausen, die am 30. November 1899 eröffnet wurde, unter der laufenden Nummer 110 geführt. Das 3,24 km lange Reststück von Warthausen nach Biberach konnte dann als Strecke Nr. 112 am 1. März 1900 dem Betrieb übergeben werden. Zu den Besonderheiten dieses Abschnittes zählte die niveaugleiche Kreuzung der Hauptbahn bei Warthausen.

Die Lokomotiven

Die ersten Triebfahrzeuge, die auf der Schmalspurbahn mit der Spurweite von 750