

ISSN 0720-051X

1/1981

Januar/Februar

**Sonder-  
Farbausgabe**

(ca. 60 Seiten Farbe)

96 Seiten insgesamt

DM 6,90

sfr 6,90

öS 55,-

hfl 8,40

bfr 120,-

Lire 3500,-

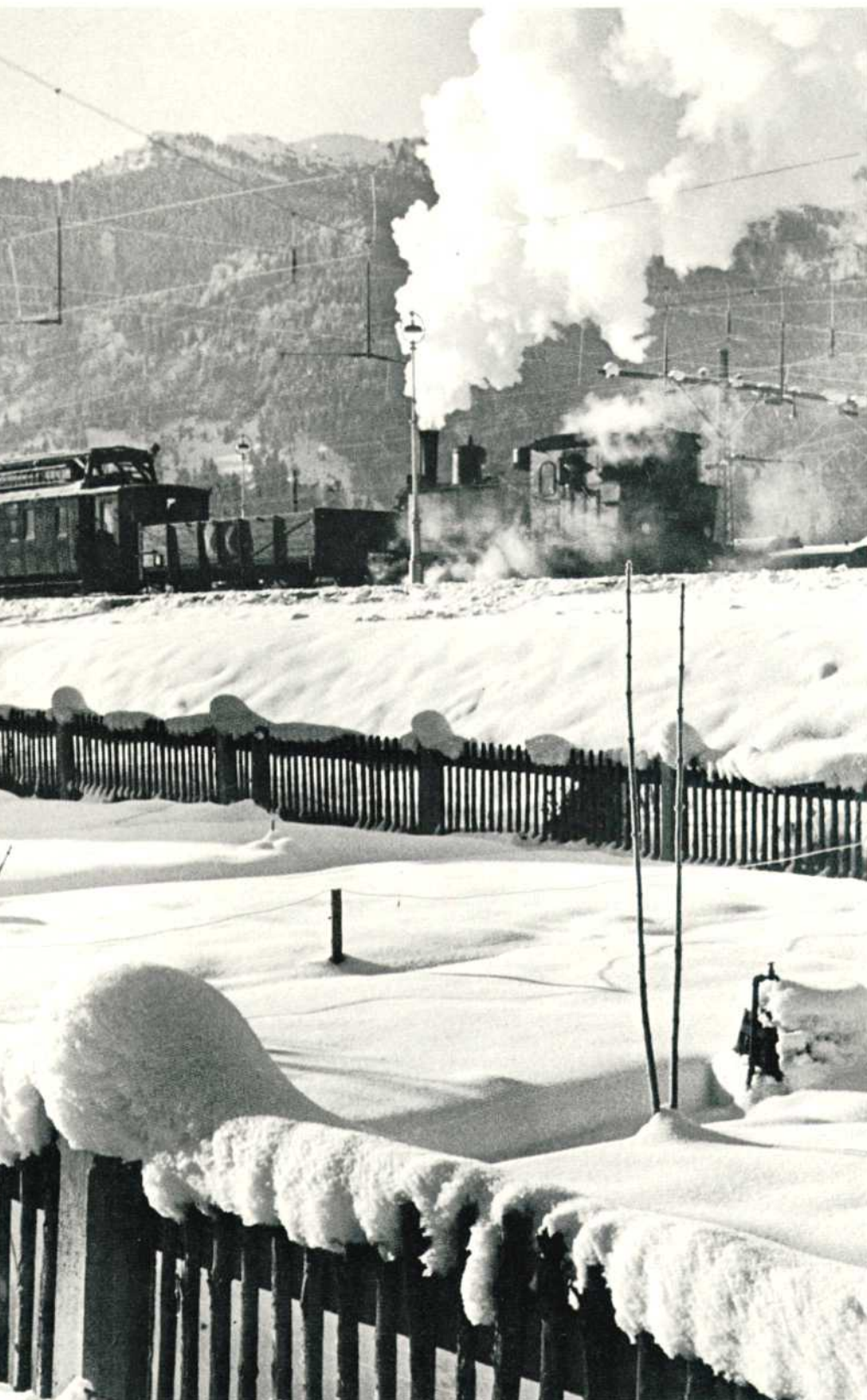


# Eisenbahn JOURNAL

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ



# Winterimpressionen



Mit den Bildern aus der winterlichen Jahreszeit wollen wir an die Winterimpressionen im Eisenbahn-Journal 6/1980 anknüpfen.

Zwar stammen zwei dieser Aufnahmen aus einer unseligen Vergangenheit, doch möchten wir sie Ihnen dennoch nicht vorenthalten. Der Grund hierfür ist, daß diese Dias zum einen während des 2. Weltkrieges beim Rußlandfeldzug aufgenommen wurden, zum anderen darüberhinaus aus der Frühzeit der Farbfotografie stammen. Hinzu kommt noch, daß diese Aufnahmen dem Archiv Dr. Paul Wolff und Herrn Tritschler entnommen werden durften, wobei anzumerken ist, daß Herr Dr. Wolff der Begründer der Leica-Fotografie und Herr Tritschler während des 2. Weltkrieges Kriegsberichterstatler war. Aus seiner Hand stammen diese beiden oben erwähnten Dias.

Als weiteres Foto aus Meisterhand, nämlich von Herrn Dr. Wolff, möchten wir Ihnen eine stimmungsvolle Aufnahme der bayerischen Gtl 4/4 — Baureihe 98<sup>8</sup> vorstellen. Sie zeigt uns den winterlichen Dampflokbetrieb in seiner vollen Schönheit.

Noch garnicht lange ist es her, als Herr Köppel ein seltener Schnappschuß einer in Saalfeld ausfahrenden BR 01<sup>5</sup> gelang. Um einen solchen Rauchpilz auf den Film bannen zu können, waren schon recht frostige Tage erforderlich.

Als Gegensatz zu den Dampflokbildern noch Farbaufnahmen aus neuerer Zeit, die uns den Strukturwandel in der Zugförderung vor Augen führen: z. B. die Kemptener Gasturbinen-Lokomotiven, deren Tage gezählt sind. Inzwischen haben diese Maschinen den hochwertigen Reisezugdienst auf der Allgäubahn an ihre jüngeren Schwestern der Baureihe 218 abgetreten. Somit belegt auch dieses Foto bereits Vergangenes. Wie sicherlich bekannt, werden derzeit aus den Diesellokomotiven der Baureihe 210 die Gasturbinen ausgebaut und sollen in Zukunft als Baureihe 218.9 bezeichnet werden.

C. Asmus

**Bild 1:** Eine Lok der Baureihe 56<sup>2-6</sup> (Umbau aus der Baureihe 66<sup>25-56</sup>) während des zweiten Weltkrieges in einem russischen Bahnhof.

Foto: Archiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

**Bild 2:** Lok 57 1960 während des Rußlandfeldzuges in einem winterlichen, russischen Bahnhof. Dieses Bild verdeutlicht wohl am besten den Begriff »Sibirische Kälte«.

Foto: Archiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

**Bild 3:** An einem strahlenden Wintertag der dreißiger Jahre entstand diese Aufnahme einer Bayerischen Gtl 4/4 (DR-Baureihe 98<sup>8</sup>) im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen.

Foto: Achiv Dr. Paul Wolff und Tritschler

**Bild 4:** Noch im vergangenen Winter waren die Diesellokomotiven der Baureihe 210, Bw Kempten, vor nahezu sämtlichen schweren Eil- und Schnellzügen auf der Allgäubahn anzutreffen. Die Aufnahme entstand im Februar 1980 bei dem Bahnhof Altrang.

Foto: C. Asmus

**Bild 5:** 01<sup>5</sup> bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Saalfeld

Foto: P. Köppel

**Bild 6:** VT 11.5 der DB in winterlicher Landschaft

Foto: A. Ritz

---

Impressum und Inhaltsverzeichnis Seite 17

---













**Bild 1:** Zwei Generationen tschechoslowakischer Lokomotiven. Die Einheitslokomotive 534.0 aus der Epoche 1925— 1945 und die Neubaulokomotive 464.202, die letzte Entwicklung der ČSD.  
Foto: M. Weisbrod

## Bei unseren Nachbarn

### Dampflokomotiv-Parade in Liberec (CSSR) 2. Teil



**Bild 2:** 475.1142 — gewaltige Windleitbleche mit dem Firmenzeichen Skoda und Zylindern, bei denen die Kolbenstange nicht mehr nach vorn durchgeführt ist (bis 475.1122 noch vorhanden).  
Foto: M. Weisbrod

**Bild 3:** 475.1142 mit Tender 932.398. Die Anpassung des Tenders an die Lokomotive ist eine formgestalterische Meisterleistung. Die eigene Nummerierung der Tender ist am Nummernschild an der rechten Seitenwand des Wasserkastens sichtbar.  
Foto: M. Weisbrod

**Bild 4:** 475.1142 — 1700 mm Kuppelraddurchmesser, Rollenlager in den Stangen und die ungewöhnlich hohe Kessellage, betont durch den weißen Zierstrich am Umlauf, geben der Lok das charakteristische Aussehen.  
Foto: M. Weisbrod

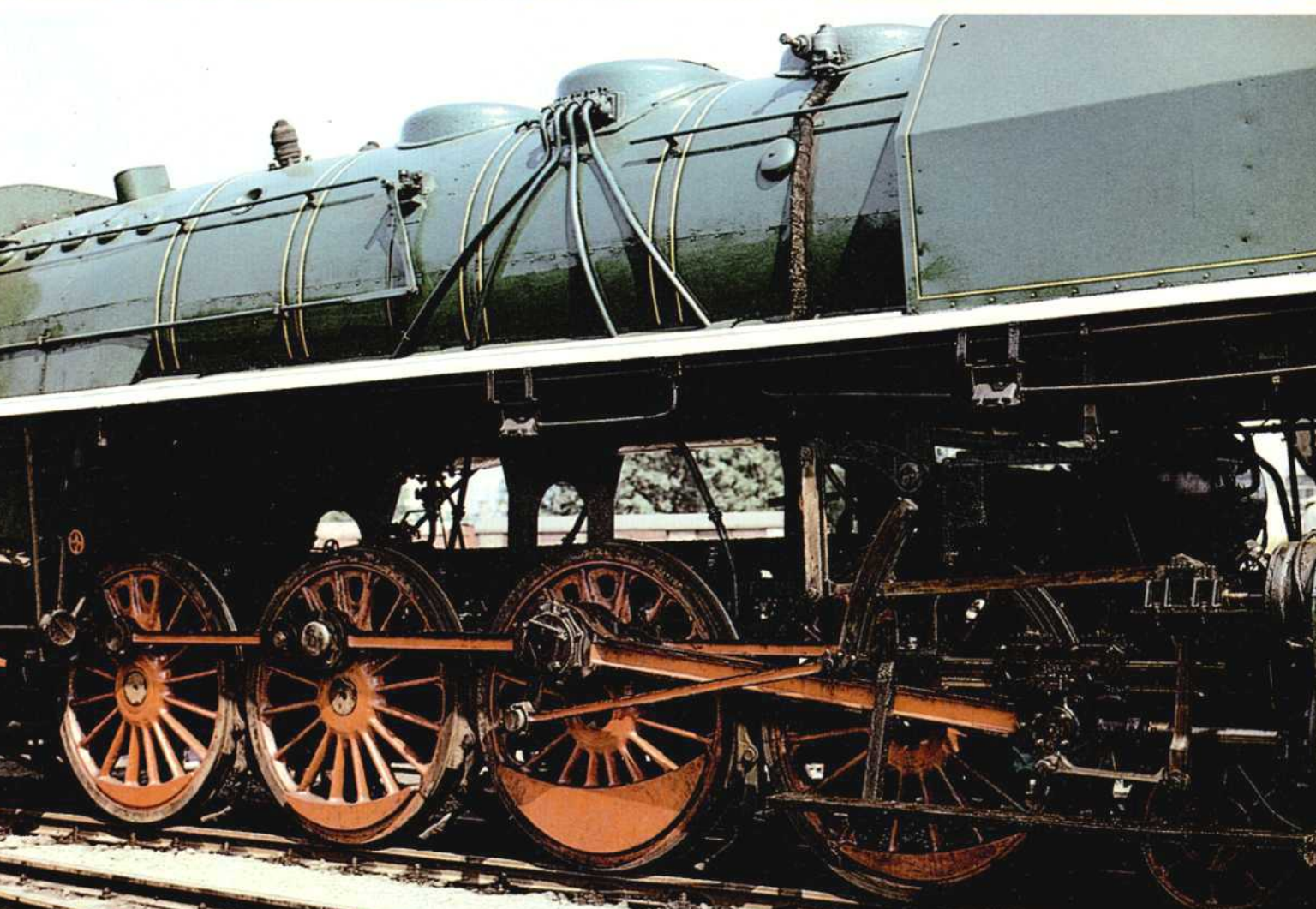
In den zehn Jahren nach dem Bau der Schnellzuglokomotive 498.0 entwickelte die ČSD noch mehrere Typen von Dampflokomotiven, die von den Firmen Škoda und ČKD geliefert wurden.

#### Reihe 475.1

Von dieser 2'D 1' h<sub>2</sub>-Personenzuglokomotive wurden 147 Maschinen an die ČSD mit den Betriebsnummern 475.101 bis 475.1147 geliefert. Die letzte Serie mit den Betriebsnummern 475.1148 bis 475.1172 ist sofort nach ihrer Fertigstellung an die Koreanische Volksdemokratische Republik geliefert worden, wo sie ihre ČSD-Betriebsnummern beihält.

Die ausgestellte 475.1142 war als einzige Maschine dieser Baureihe grün gestrichen, weil sie 1955 Exponat der Leipziger Messe war. In vorzüglichem Farbfinish mit gelben Zierlinien an Zylindern, Windleitblechen und Kessel, weißen Rangiergriffen an der vorderen Pufferbohle und eindrucksvoll verzierter Rauchkammer präsentierte sich die Maschine auch in Liberec.







**Bild 5:** Die schwerste Dampflokomotive der ČSD, die Reihe 477.0, genannt der PAPAGEI. Erbauer war ČKD in Prag.

Foto: M. Weisbrod



**Bild 6:** Überaus attraktiv war das satte Blau des PAPAGEI und kontrastierte gut mit dem roten Nummernschild, den weißen Zierstrichen und dem goldenen Staatswappen.

Foto: M. Weisbrod

Mit 1700 mm Kuppelraddurchmesser war die Reihe 475.1 eine echte Mehrzwecklokomotive, die nicht nur im Personenzugdienst, sondern auch im Schnellzug- und Güterzugdienst Verwendung fand. Der weiße Zierstrich an der Außenkante des Umlaufbleches betonte die hohe Kessellage (Kesselmitte 3300 mm über SO). Die Schornsteinoberkante lag immerhin beachtliche 4475 mm über SO. Die Eleganz der Linienführung setzte sich beim Tender fort, dessen Wasserkastenoberkante die Linienführung des Laufbleches fortsetzte. Der elegante Schwung des Kohlekastens bei diesem Tender der Reihe 932.3 ist bemerkenswert. Nicht zu Unrecht wies Škoda in einer Firmenschrift auf diese gelungene und in Europa wohl einmalige Konstruktion hin. Wir erwähnten bereits, daß die Tender der ČSD-Lokomotiven eigene Betriebsnummern führen. Die Tender-Nummer 932.1 ist wie folgt codifiziert:

- Die 1. Ziffer mit 3 addiert ergibt den Kohlevorrat in  $m^3$  ( $9 + 3 = 12$ ). Tender mit mehr als  $12 m^3$  Kohleraum trugen ebenfalls als 1. Ziffer die 9.
- Die 2. und 3. Ziffer geben den Wasservorrat in  $m^3$  an ( $32 = 32 m^3$ ).