

# Eisenbahn JOURNAL

Die große Zeit der Eisenbahn

B 7539 E  
ISSN 0720-051 X

Juni 2009

Deutschland € 7,40

Österreich € 8,15

Schweiz sfr 14,80

Belgien, Luxemburg € 8,65

Niederlande € 9,50

Italien, Spanien,

Portugal (con.) € 9,60

Finnland € 10,90

Norwegen NOK 95,00

[www.eisenbahn-journal.de](http://www.eisenbahn-journal.de)



## Top Ten der Bundesbahn

TRIEBFahrzeuge 1950 – 1993

BAUREIHE 94.1

Tn-Schatze anno 59

HO-ANLAGE DURLESBACH

Züge, Stein und Wein

BAUEN MIT BRANDL

Das Wehr am Bach

(Füllseite)

FOTOS DIESER SEITE: GERHARD ZIMMERMANN, CHRISTOPH KUTTER, ARISTOTELES HELD, EMMANUEL NOUAILLIER; TITELFOTOS: GERHARD ZIMMERMANN (4), REINHOLD PALM (2), JÜRGEN NELKENBRECHER, ANDREAS RITZ, ROBERT FRITSCHKE, GUY PETTINGER, JÜRGEN HÖRSTEL



## Titel

Die Mitglieder der Eisenbahn-Journal-Redaktion haben die ihrer Ansicht nach wichtigsten Triebfahrzeuge aus der Zeit zwischen 1950 und 1993 ausgewählt und Platzierungen von 10 bis 1 vergeben: „Top Ten der Bundesbahn“, ab Seite 16.

## Vorbild

### Galerie

Drei Generationen .....	4
Dampflokomotive „unter Draht“ .....	6
Klassiker-Klassik .....	8
Kurz-Gekuppelt	
Notizen vom Vorbild .....	12
Triebfahrzeug-Historie: Top Ten der DB	
Die zehn wichtigsten Fahrzeuge 1950–1993 ..	16

## Modell

Neues Modell: BR 24 der DB von Roco	
Kleine Lok für alle Zwecke .....	48
Neuheiten	
Aktuelle Modellvorstellungen .....	50
Anlagenporträt: H0-Anlage der Epoche III	
Am Nonnenstein .....	54
Anlagenporträt: »Durlach«	
Züge, Stein und Wein .....	62
Fahrzeugbau: Postwagen-Veteran in H0	
Postsänfte mit Oberlicht .....	72

## Rubriken

Forum .....	10
Fachhändler-Adressen .....	90
Auktionen, Börsen, Märkte .....	94



Top Ten der DB: Die zehn wichtigsten Triebfahrzeuge von 1950 bis 1993

» 16

### Momente

Der Bankierzug und viele verrußte Steine .....	38
Lokporträt: Württ. Tn – Baureihe 94 <sup>1</sup>	
Begegnungen mit der württembergischen Tn ..	40
Dampfbetrieb: Molli-Nachwuchs	
Es ist – eine Dampflokomotive! .....	46

### Bauen mit Josef Brandl, Folge 2

Das Wehr am Bach .....	76
Anlagengestaltung: Schienen im Pflaster/11	
Keine hohle Sache .....	82
Ladegut nach Vorschrift: Behälterböden	
Große Show für kleinen Ami .....	86
Basteln	
Kraft für Kräne .....	89

Mini-Markt .....	95
Bestellscheine .....	102
Vorschau & Impressum .....	106



Neues Modell von Roco: BR 24

» 48



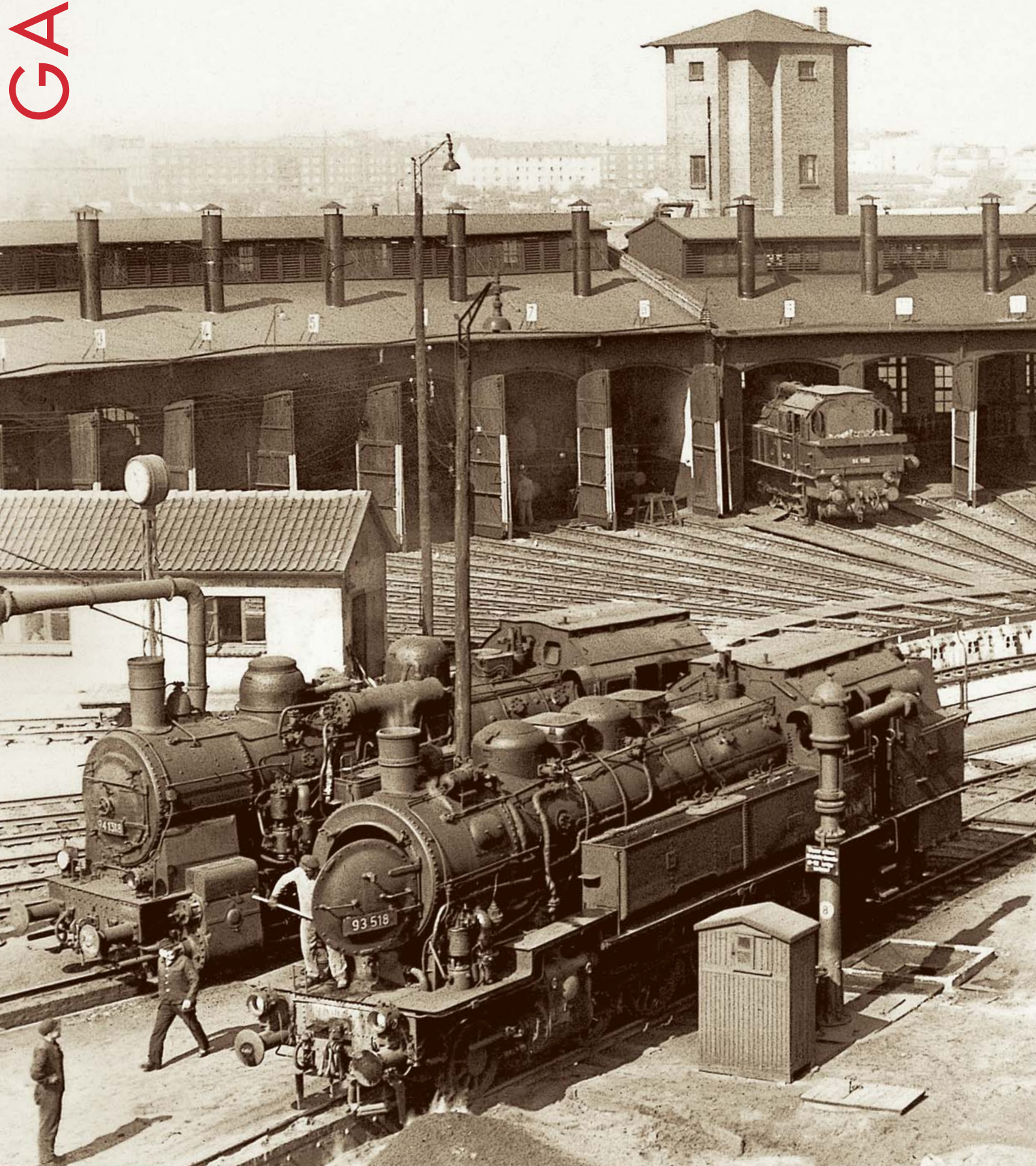
Fahrzeugbau: Ein Postwagen

» 72



Serie Schienen im Pflaster: Ziegelsteine

» 82



Drei Generationen ...



... von Fünfkuppler-Tenderloks hat CARL BELLINGRODT 1952 im Betriebswerk Hamburg-Wilhelmsburg verewigt: Zur Länderbahn-Baureihe 94<sup>5-17</sup> (vorne links 94 1318, drei weitere Loks im Schuppen) gesellten sich die Einheitslok 87 001 (vorne rechts) sowie die DB-Neubaudampflok 82 017 (Schuppenmitte). Eine weitere 82er ist in Stand 8 zu erkennen. Gut vertreten ist auch die 93<sup>5-12</sup> (pr. T 14<sup>1</sup>). Foto: ARCHIV EJ



## Dampflok »unter Draht«



Am Karsamstag 2009 absolvierte die 41 1144 eine „Oster-Städte-Sonderfahrt“ von Chemnitz nach Bayreuth. Als der Sonderzug in Trebgast (Strecke Neuenmarkt-Wirsberg–Bayreuth) die Überholung durch einen 612 abwarten musste, gelang MICHAEL GIEGOLD diese Aufnahme wie aus der „Maulwurfsperspektive“.



Der pure Klassiker





Schon etliche Jahre vor ihrem offiziellen Einsatz durfte man eine 103 mit Intercity-Zug, wie hier bei Haspelmoor im Mai 1997, getrost als Klassiker bezeichnen, zumal die einstigen Bundesbahn-Paradepferde spätestens mit Beginn des ICE-Verkehrs 1991 nach und nach ihre Bedeutung im Fernverkehr einbüßten. Und doch ist die Einsatzgeschichte der Baureihe 103 sogar im Frühjahr 2009 noch nicht ganz beendet... Hierüber sowie über alles andere, was man sonst noch rund um die Kultlok wissen muss, informiert das neueste EJ-Extra. FOTO: GERHARD ZIMMERMANN

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 5/2009

## ☛ Momente – Riesenbockwurst mit Dampf

Seit einigen Ausgaben beobachte ich Ihre neue „Momente“-Rubrik und war mir bisher unschlüssig, was ich davon halten sollte. Fand ich „Koks für Blankenburg“ noch recht informativ (Red.: EJ 3/09), so gefiel mir die 042 aus dem letzten Heft nicht unbedingt. Die Lok schaute mir spontan doch sehr nach Museumseisenbahn aus und erst durch die Lektüre des Beileitertextes erschloss sich mir, dass sie frisch untersucht worden war.

Wie anders wirkt da doch das Reiseproviant-Bild im aktuellen Heft! Eine Fotografie zum „Schmökern“ – immer wieder entdeckt man Neues, angefangen von den Dampflok im Hintergrund über die Kinoplakate an der Säule bis hin zur Kaffee-Werbung in der Auslage. Der Boden ist sauber gefegt und man schmiss in den 1950ern noch nichts einfach so weg. Auf manche dieser Dinge kann der knappe Text eingehen. Besonders gefällt mir die innere Spannung der Aufnahme, das Neben- und Ineinander von Jugendstil-verzierter Halle mit dem (damals) hochmodernen Kiosk mit gerundeten messinggefassten Glasflächen und Neon-leuchtendem Dach gleichen Stils. Der Hit ist aber die abgestellte und scheinbar vergessene Tasche unter dem Briefkasten – die des Fotografen?

Fritz Schlosser, per E-Mail

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 4/2009

## ☛ Schwarze Vielfalt

Mit dem Heft ist Ihnen wieder einmal die Umsetzung eines wichtigen Schwerpunkt-Themas gelungen. Insbesondere habe ich mich aber über Ihren Artikel gefreut, in dem Sie über den Bau der Kohlenhandlung Andexinger berichten. Eine sehr ähnliche Situation



findet sich auf meiner Anlage, mit dem gleichen Gebäudebausatz. Bislang ist die Szene allerdings nur als „Stellprobe“ realisiert. Und somit kann ich mir etliche schöne Anregungen Ihrer wohl gelungenen Umsetzung abschauen.

Dr. Randolph Mock, per E-Mail

betr.: SPECIAL 1/2009 GOTTHARDBAHN

Zuerst möchte ich Ihnen zum vorzüglich gelungenen Special 1/2009 gratulieren und freue mich auf weitere Neuerscheinungen in der von Ihnen gepflegten hohen Qualität. Daher liegt es mir fern, Kritik zu üben, doch kann mein Hinweis für spätere Bildlegenden oder bei allfälligen

Neuaufgaben vielleicht behilflich sein: Die Legende beim oberen Bild auf S. 35 ist nicht ganz zutreffend. Sie schreiben, dass zwei Ce 6/8 II der ehemaligen Probelok Ce 6/8 I Nr. 14201 (im Volksmund auch „Köffelilok“ genannt) behilflich seien. Zwar weist die abgebildete Lok mit ihren Vorbauten frappante Ähnlichkeiten mit der genannten Lok auf, doch handelt es sich dabei in Tat und Wahrheit um eine andere Probelok, nämlich die bereits im Jahre 1964 verschrottete Be 4/6 Nr. 12301 (ursprünglich Nr. 11301), wie sich allein schon an der speziellen und einmaligen „Dacharchitektur“ unschwer erkennen lässt. Die letztgenannte Lok wurde wegen ihrer Ähnlichkeit zur erstgenannten denn auch „kleine Köffelilok“ genannt.



Rudolf Bohny, 4455 Zunzgen, Schweiz

betr.: EISENBAHN-JOURNAL 1/2009

## ☛ Kriegsloks Baureihe 52

Der Artikel beschreibt ausführlich und kompetent den Verbleib dieser Baureihe in der Bundesrepublik. Einzig dem einleitenden Absatz (Red.: »Die meistgebaute ... ist sie bestimmt nicht. In den USA wurden von der „American Standard“ ... etwa viermal so viel Exemplare hergestellt!«) kann ich ganz und gar nicht zustimmen. Wohl wurden in den USA zwischen 1840 und 1905 etwa 25 000 Stück 2'B-Lokomotiven, genannt „Standard American locomotives“, gebaut. In den 1870er Jahren gehörten 80 % des Gesamtbestands aller US-Lokomotiven dazu. Dabei handelt es sich zwar um Lokomotiven des gleichen Grundprinzips, d.h. mit führendem Drehgestell, Dreipunktstützung und tiefer Feuerbüchse zwischen Rahmen und Treibachsen; es bestand aber keineswegs Baugleichheit. Eine typische Lok von 1867 wog 62 000 lbs, eine der letzten von 1909 115 000 lbs; die schwerste, Baujahr 1905, brachte 173 000 lbs auf die Waage.

Die meistgebaute Dampflokomotivtype Europas (bzw. der Welt) war die Baureihe 52 aber auch nicht. Hier lagen die Russen vorn: Von der russischen Baureihe 3 (Bauart E h2) wurden 1912 bis 1957 rund 11 000 Stück gebaut, und zwar nicht nur in Russland, sondern 1921 – 23 wurden als Großauftrag 500 bzw. 700 Stück aus Schweden und Deutschland bezogen, und ab 1947 kamen sie ausschließlich aus dem Ausland, nämlich zusammen rund 3000 Stück aus Rumänien, Ungarn, Tschechien und Polen. Diese einfache, robuste Güterzuglokomotive war mit ihrer maximalen Achslast von 16,2 bis 18 t auch auf mangelhaftem Oberbau einsetzbar. Oft wird die deutsche Baureihe 50 mit ihrem Abkömmling Reihe 52 – der „Kriegslokomotive“ – als meistgebaute Lokomotivbauart bezeichnet. Diese brachte es aber „nur“ auf rund 3500 + 6700 = 10 200 Stück, welche allerdings in weniger als der halben Zeit (1939 – 1960) entstanden sind und bis 1953/54 tatsächlich Weltrekord waren. Diese Zahlen habe ich bereits 2001 aus internationaler Literatur zusammengetragen.

Kurt Niederer, 5400 Baden, Schweiz