



# Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

3/1983

Juni

|     |      |
|-----|------|
| DM  | 7,80 |
| sfr | 7,80 |
| öS  | 60,— |
| hfl | 10,— |

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

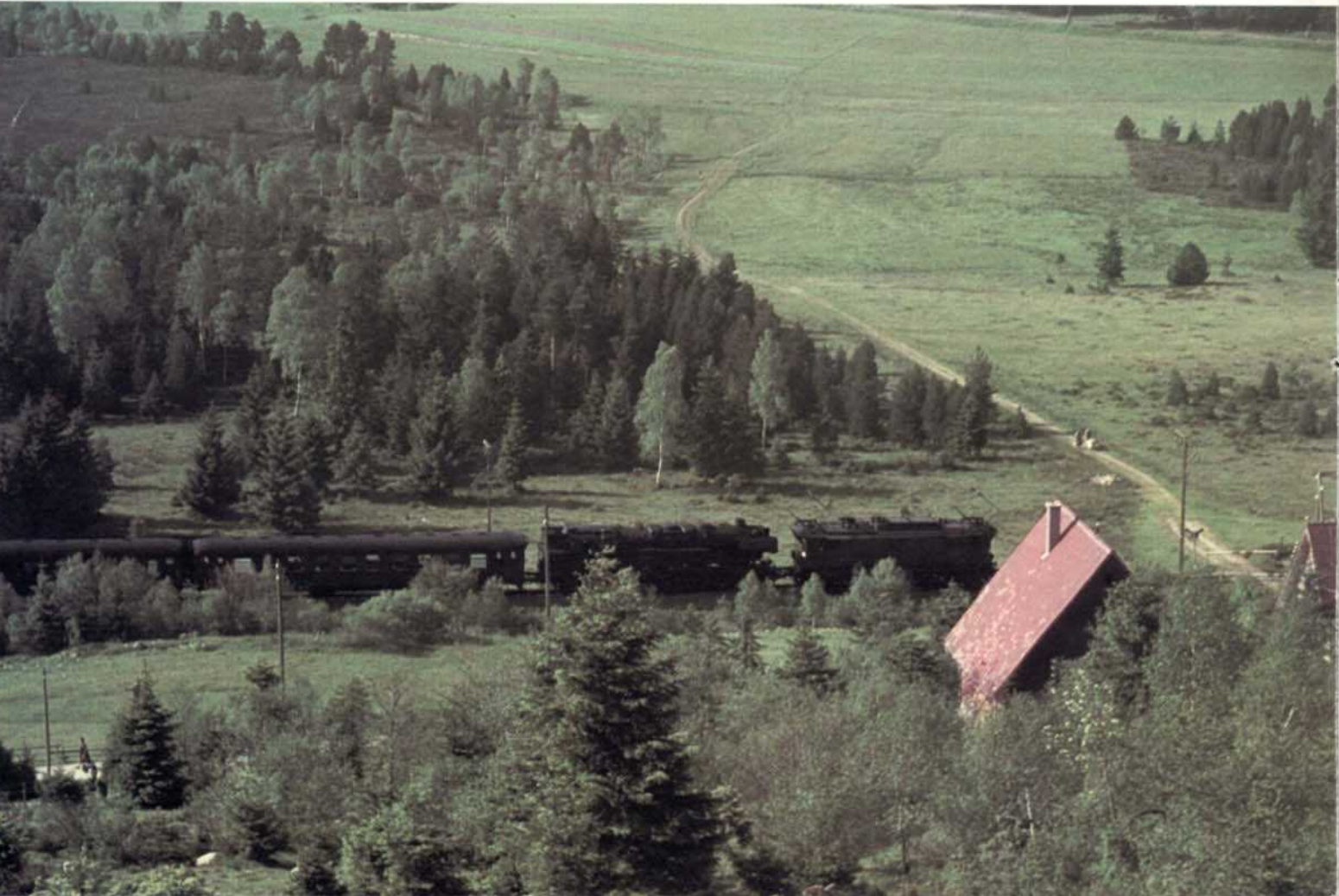






**Bild 1:** Die 85 007 war als letzte Vertreterin ihrer Gattung vom Juni 1960 bis zu ihrer z-Stellung am 29.05.1961 beim Bw Wuppertal-Vohwinkel beheimatet. Auf diesem Foto schleppt sie als Vorspannlokomotive vor einer Lokomotive der Baureihe 50 einen schweren Güterzug über die Stellrampe Erkrath-Hochdahl. Am 08.10.1960 mußte sogar noch eine zusätzliche Schublokomotive mithelfen, den Güterzug noch Hochdahl zu befördern.  
**Foto: M. van Kampen**

**Bild 2:** Auf der Stammstrecke der Baureihe 85, der Höllentalbahn, entstand im August 1955 bei Hinterzarten diese interessante Aufnahme. Die E 244 01 unterstützt eine Lokomotive der Baureihe 85 bei der Beförderung eines Eilzuges. Mehr über die Baureihe 85 erfahren Sie im Artikel „Die Baureihe 85“ ab Seite 4.  
**Foto: H.-J. Vorsteher**







## 3/83

ISSN 0720-051 X 9. Jahrgang  
Einzelausgabe

DM 7,80 hfl 10,-  
sfr 7,80 öS 60,-

Verlag, Herausgeber und Vertrieb: H. Merker

**Hermann Merker-Verlag**

D-8080 Fürstenfeldbruck, Röntgenstraße 2  
Tel. (08141) 2437 (24037)

Redaktion: Hermann Merker  
Horst Obermayer  
Andreas Ritz

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne  
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, L. Bergsteiner,  
F. Jerusalem, H. Kundmann,  
J. Nelkenbrecher (†), P. Schiebel.

Modellaufnahmen:

Atelier Paur, Ing. Horst Obermayer  
Peter Schiebel, Willy Kosak

Schlußredaktion: S. Werner

Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy

Euro Planning International

Verona – Via Amanti, 12

Eisenbahn-Journal erscheint 6 x jährlich

Abonnement: DM 46,80 + DM 4,- Portoanteil

(Ausland: Portoanteil DM 9,-)

Einzelheft: DM 7,80 + DM 1,40 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802

(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 Einverständ-  
nis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate  
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigen-Preisliste Nr. 5 vom 1. Ja-  
nuar 1983.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur  
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-  
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-  
ne Haftung übernommen werden!



Auflagenhöhe 31.000

# Aus dem Inhalt . . . . .

|   | Seite |
|---|-------|
| Die Baureihe 85   | 4     |
| Die Baureihe 85 als Modell  | 11    |
| Deutsche Diesellokomotiven (Die V 300 001)                                    | 13    |
| Bayern-Journal (Die Gattung PtzL 3/4)   | 22    |
| Leipziger Frühjahrsmesse 1983   | 26    |
| Die preußische Gattung G 5 (1. Teil)  | 28    |
| Die »König Wilhelms Rhein-Eisenbahnbrücke«<br>zwischen Düsseldorf und Neuss   | 33    |
| »Nebensächliches« ganz groß geschrieben                                       | 38    |
| Bahnhofsimpressionen<br>(Das Gleisdreieck bei Dümpelfeld, 2. Teil und Schluß) | 41    |
| Großer Modellbau-Wettbewerb   | 47    |
| Blockstelle »Teufelsgraben« in Spur N   | 54    |
| Modellbahn-Dioramen (2. Teil)   | 58    |
| Die Fränkische Schweiz im Modell (2. Teil)                                    | 63    |
| »Unsere Gelben Seiten« Adreß- und Telefonverzeichnis                          | 69    |
| Neuheiten-Journal   | 72    |
| Neues in großen Spurweiten  | 75    |
| Mini-Markt  | 77    |
| Bücherecke  | 79    |

### Zu unserem Titelbild:

Vor 16 Jahren, im Sommer 1967, wurden in Stuttgart die letzten drei Lokomoti-  
ven der Gattung P 10 ausgemustert.

Im September 1960, als diese Aufnahme entstand, gehörten die pr. P 10 an der  
Hohenzollernbrücke in Köln noch zum Alltagsbild. **Foto: W. A. Reed**

### Zu unserem Poster (Seite 45/46):

Auch die dreiachsigen Umbauwagen werden schon bald der Vergangenheit  
angehören. Der N 6875 von Günzburg nach Krumbach bestand am 26.05.1982  
aus der Zuglok 212 232, einem „Pärchen“ dreiachsiger Umbauwagen sowie  
einem zweiachsigen Güterzug-Gepäckwagen. Solch kurze Züge wie der  
N 6875, der zwischen Ichenhausen und Ellzee aufgenommen wurde, sind ein  
gutes Alibi für die aufgrund begrenzter Platzverhältnisse oft zwangsläufig recht  
kurzen Züge auf vielen Modellbahn-Anlagen. **Foto: A. Ritz**





**Bild 3:** Die 85 001 dampft am 15.09.1957 im Bw Freiburg still vor sich hin. Zu diesem Zeitpunkt waren bis auf die 85 004 (Kriegsverlust) noch alle Lokomotiven der Baureihe 85 im Einsatz und beim Bw Freiburg beheimatet.  
**Foto: M. van Kampen**

# Die Baureihe 85

## Die Vorgeschichte

Die ersten Pläne, einen Reiseweg vom Rhein zur Donau zu schaffen, gab es bereits in der Zeit um 1770. Freiburg im Breisgau war zu jener Zeit noch die Hauptstadt Vorderösterreichs. Knapp einhundert Jahre später, als viele der deutschen Länder schon über mehr

oder weniger verzweigte Eisenbahnnetze verfügten, wurde die alte Idee einer Verkehrsverbindung über den Schwarzwald zur Donau erneut aufgegriffen. Bald lagen auch die ersten Planungsstudien vor. Nach dem Bau der Schwarzwaldbahn und nach den Erfahrungen mit anderen Gebirgsbahnen, sah man sich durchaus in der Lage, die technischen

Schwierigkeiten zu meistern. Das Projekt der Fernbahn durch den Schwarzwald scheiterte dann aber an den leeren Kassen des Großherzogtums Baden. Geblieben aber war der Wunsch einer Bahnverbindung zwischen Freiburg und dem Hochschwarzwald. Nachdem zunächst der Bau einer Schmalspurbahn erwogen wurde, folgte man schließlich den

**Bild 4:** Die damals neu eingeführten Touropa-Sonderzüge, die viele Urlauber in den Schwarzwald brachten, wurden auf der Höllentalbahn oft von Lokomotiven der Baureihe 85 befördert. Die Aufnahme vom September 1955 zeigt die 85 001 mit einem Touropa-Sonderzug bei Hinterzarten.  
**Foto: H.-J. Vorsteher**







**Bild 5:** Am 20.05.1960 wurde die Höllentalbahn an das Regelstromnetz mit 15 kV und 16% Hz angeschlossen und die dort zuvor eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 85 ausgemustert. Nur die 85 007 wurde damals von der Ausmusterung verschont und zum Bw Wuppertal-Vohwinkel umbeheimatet. Am 08.10.1960 wartet sie in Erkrath auf den nächsten, auf der Steilrampe nach Hochdahl nachzuschleibenden Zug. **Foto: M. van Kampen**

Empfehlungen des Schweizer Ingenieurs Müller und beauftragte den genialen Bahnbauer Robert Gerwig mit der Planung einer Trasse, die in ihrem steilsten Abschnitt eine Zahnradstrecke erhalten sollte.

Am 23. Mai 1887 konnte die Höllentalbahn mit einer Länge von rund 76 km eröffnet werden. Auf mehreren Steilrampen wurde ein Höhenunterschied von knapp 700 m überwunden. Die größten Neigungen der Adhäsionsstrecke lagen bei 25%. Beim Bahnhof Hirschsprung

begann die Zahnradstrecke mit einer Länge von rund 7 km, die in Hinterzarten endete und eine Neigung bis 55% aufwies.

Bereits im Jahr 1886 beschaffte die Badische Staatsbahn fünf Zahnradlokomotiven der Gattung IX a, die von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe gefertigt wurden. Zwei weitere Maschinen derselben Bauart folgten im Jahr 1887. Bis nach der Jahrhundertwende genügten diese kleinen, aber doch recht leistungsfähigen Fahrzeuge allen Anforderun-

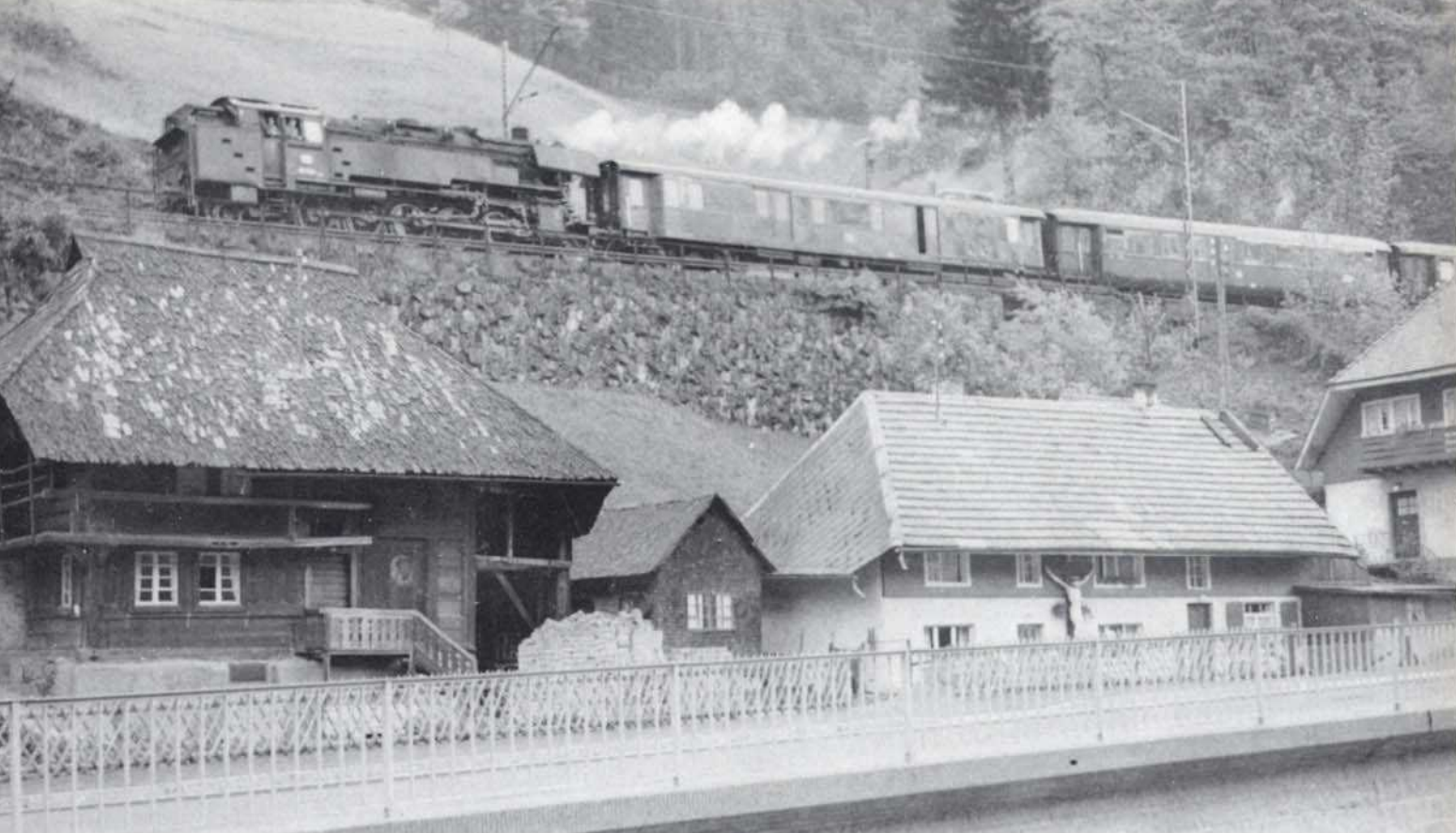
gen. Dann aber verlangte der Betrieb schnellere und stärkere Maschinen. Im Jahr 1910 konnten vier von der Maschinenfabrik Esslingen gebaute Zahnradlokomotiven der Gattung IX b in Dienst gestellt werden. Drei weitere nahezu baugleiche Maschinen folgten im Jahr 1921.

Zu diesem Zeitpunkt fuhren bei der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn die ersten Fünfkuppler im Adhäsionsbetrieb auf den dort vorhandenen Zahnstangenstrecken. Auch die

**Bild 6:** Nach Elektrifizierung der Strecke wurde die 85 007 auch auf der Steilrampe Erkrath-Hochdahl von Elektrolokomotiven verdrängt. Am 08.10.1960 war sie aber noch im Schubdienst in Erkrath eingesetzt. **Foto: M. van Kampen**







**Bild 7:** Vorbei an den typischen Schwarzwaldhäusern von Buchenbach im Höllental dampft am 12.05.1960 die 85 002 mit dem E 590 (Ulm-Freiburg) talwärts.

**Foto:** U. Montfort

1922 erschienenen Tenderlokomotiven der Gattung T 20 lieferten den Beweis, daß man auf die doch etwas schwerfälligen Zahnradmaschinen verzichten konnte. Die gewonnenen Erfahrungen veranlaßten die Deutsche Reichsbahn dann auch, eine schwere Tenderlokomotive für den Steilstreckeneinsatz in das neue Typenprogramm aufzunehmen.

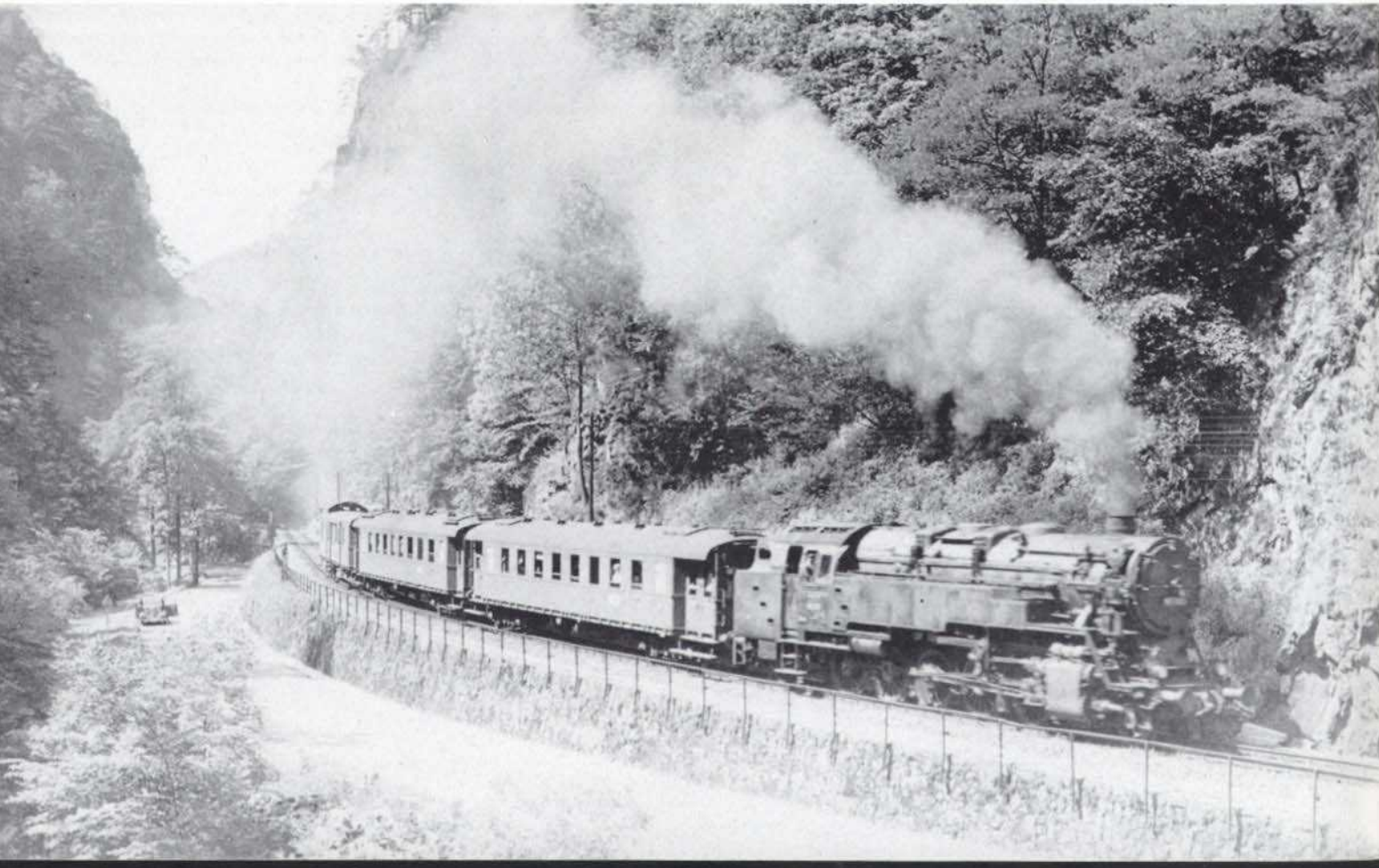
## Die Lokomotiven der Baureihe 85

Bereits der erste Typenplan des „Engeren Lokomotiv-Normenausschusses“ sah die Entwicklung und den Bau einer schweren 1'E 1'-Güterzugtenderlokomotive mit Dreizylinder-

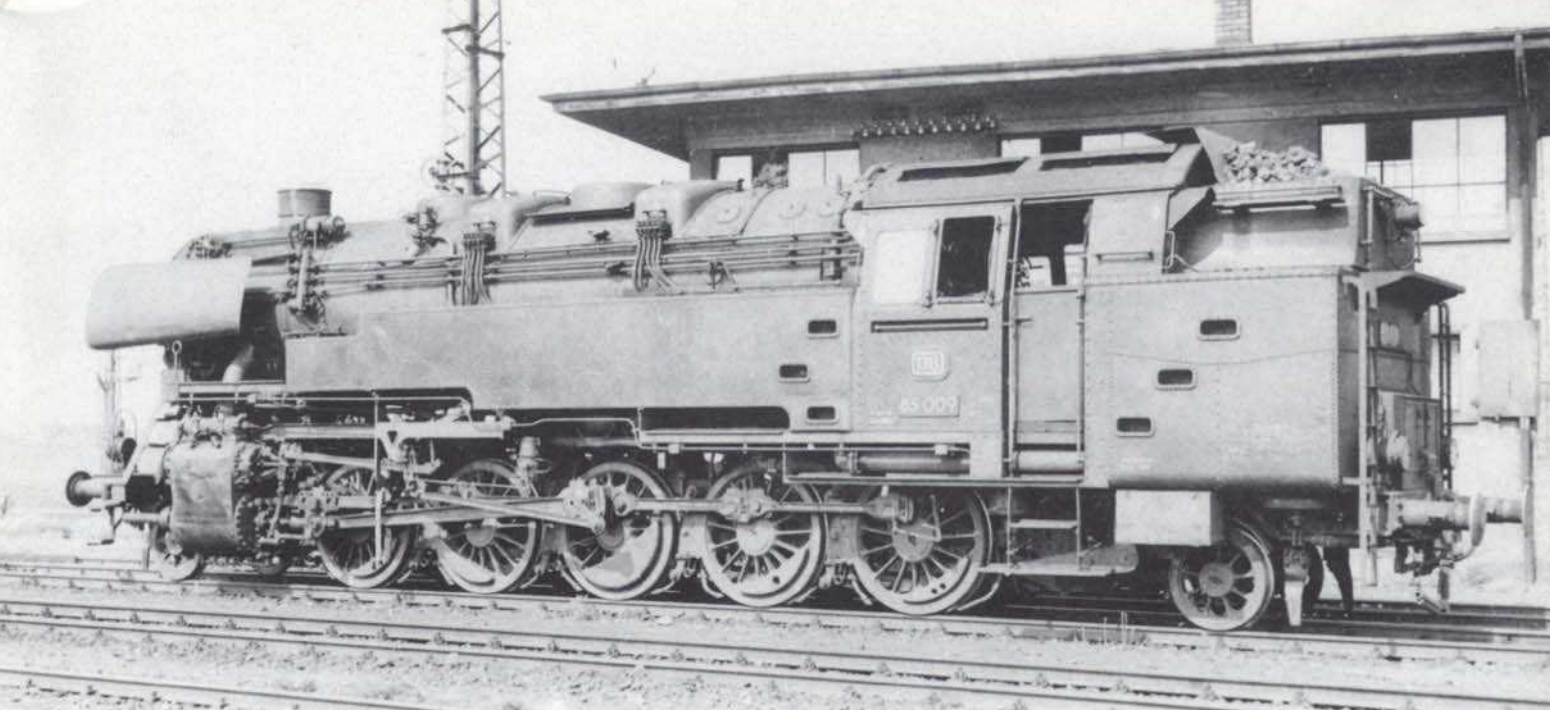
Triebwerk vor. Ein akuter Bedarf an solchen Kolossen bestand allerdings noch nicht, da von der Gattung T 20, der späteren Baureihe 95, von 1922 bis 1924 insgesamt 45 Exemplare in Dienst gestellt wurden. Diese Fahrzeuge reichten zunächst aus, um den gewachsenen Anforderungen im Steilstreckenbetrieb gerecht zu werden. Als man dann aber

**Bild 8:** Auf der Höllentalbahn lösten im Jahr 1933 die Lokomotiven der Baureihe 85 die Zahnradlokomotiven der Gattung IX b (DR-Baureihe 97<sup>2</sup>) ab, der Zahnradbetrieb wurde aufgegeben. Am 23.08.1934 zieht die 85 005 den E 387 bei Hirschsprung durch das Höllental.

**Foto:** C. Bellingrodt, Sammlung Pilmann







**Bild 9:** Zu Beginn der 50er Jahre veranlaßte die Deutsche Bundesbahn den Anbau von Windleitblechen der Bauart Witte, das DB-Schild am Führerhaus erhielten die Lokomotiven der Baureihe 85 erst kurz vor ihrer Ausmusterung. Die Aufnahme entstand am 12.05.1960 im Bw Freiburg. **Foto: U. Montfort**

zu Beginn der dreißiger Jahre auch den Zugverkehr auf der Höllentalbahn beschleunigen und den Zahnradbetrieb aufgeben wollte, fiel die Entscheidung zur Beschaffung der Baureihe 85. Ein Auftrag zur Lieferung von 10 Fahrzeugen wurde der Firma Henschel & Sohn in Kassel erteilt. Die erste Lieferserie von sieben Maschinen, mit den Fabrik-Nr. 22 110 bis 116 und den Betriebsnummern 85 001 bis 007, war in der Zeit bis zum 13. Januar von der Deutschen Reichsbahn abgenommen worden. Sechs Lokomotiven kamen sogleich zum Bw Freiburg, die 85 007 war bis Ende September beim Bw Villingen beheimatet und zur Erprobung auf der Schwarzwaldbahn eingesetzt. Als dann im Jahr 1933, nach der Lieferung von drei weiteren Maschinen mit den Fabrik-Nr. 22 142 bis 144, genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen, konnte der Zahnradbetrieb im Höllental aufgegeben

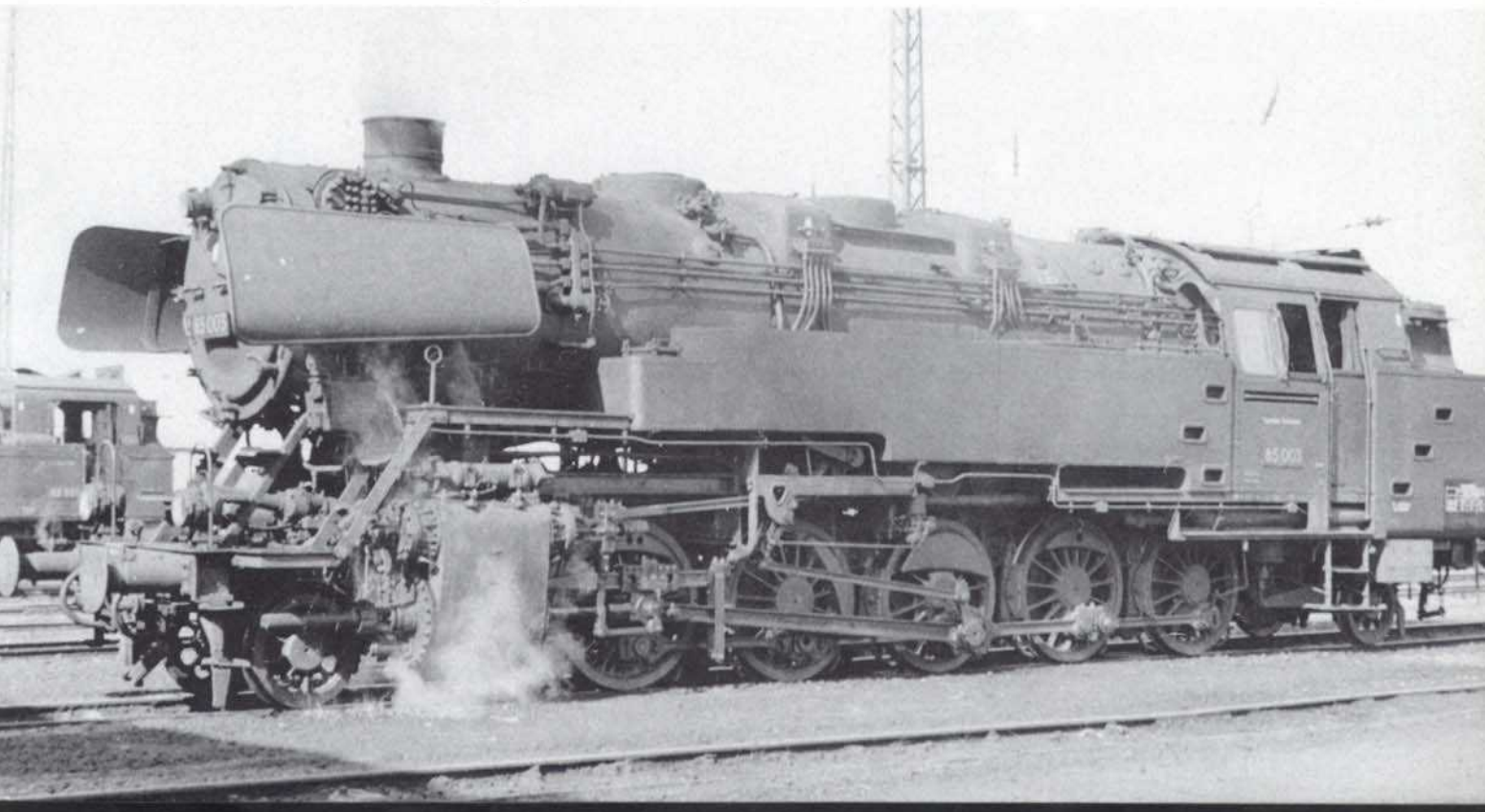
werden. Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und einer indizierten Leistung von 1500 PSI konnten die Lokomotiven der Baureihe 85 sogar den Eilzugdienst übernehmen. Hierbei konnte eine beträchtliche Verkürzung der Fahrzeiten erreicht werden.

Das Triebwerk der Maschinen entsprach dem der Baureihe 44. Die beiden Außenzylinder arbeiteten auf die mittlere, der Innenzylinder auf die zweite Achse. Beide Laufachsen waren mit den benachbarten Kuppelachsen zu einem Krauss-Helmholtz-Gestell vereinigt. Außer einer selbsttätig wirkenden Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Knorr mit Zusatzbremse, verfügten die Fahrzeuge auch noch über eine Riggerbach-Gegendruckbremse und eine Wurfhebelbremse. Aus zwei Sandbehältern auf dem Kesselscheitel konnten alle Treib- und Kuppelachsen in jeder

Fahrtrichtung gesendet werden. Reichlich bemessen waren die Vorratsbehälter. Die beiden seitlichen Wasserkästen und der hintere unter dem Kohlenkasten liegende Behälter, hatten ein Fassungsvermögen von insgesamt 14 m<sup>3</sup>. Der Kohlenvorrat belief sich auf 4,5 t. Auch nach der Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn für den Versuchsbetrieb mit 50-Hz-Wechselstrom, blieben die Maschinen der Reihe 85 im Einsatz. Ab Juni 1936 wurden die Lokomotiven zu planmäßigem Schubdienst auf den Steilstrecken herangezogen. Nachdem dann mehrere Elektrolokomotiven zur Verfügung standen, konnten einige der Dampflokotiven auf der Schwarzwaldbahn eingesetzt werden. Während des Zweiten Weltkrieges mußten dann mehrere Maschinen der Baureihe 85 an das Bw Geislingen ausgeliehen werden. Nach Luftangriffen war gelegentlich die Stromversorgung der

**Bild 10:** Dieses Foto vom 03.10.1958 aus dem Bw Freiburg zeigt die 85 003, dahinter steht die 92 301.

**Foto: U. Montfort**

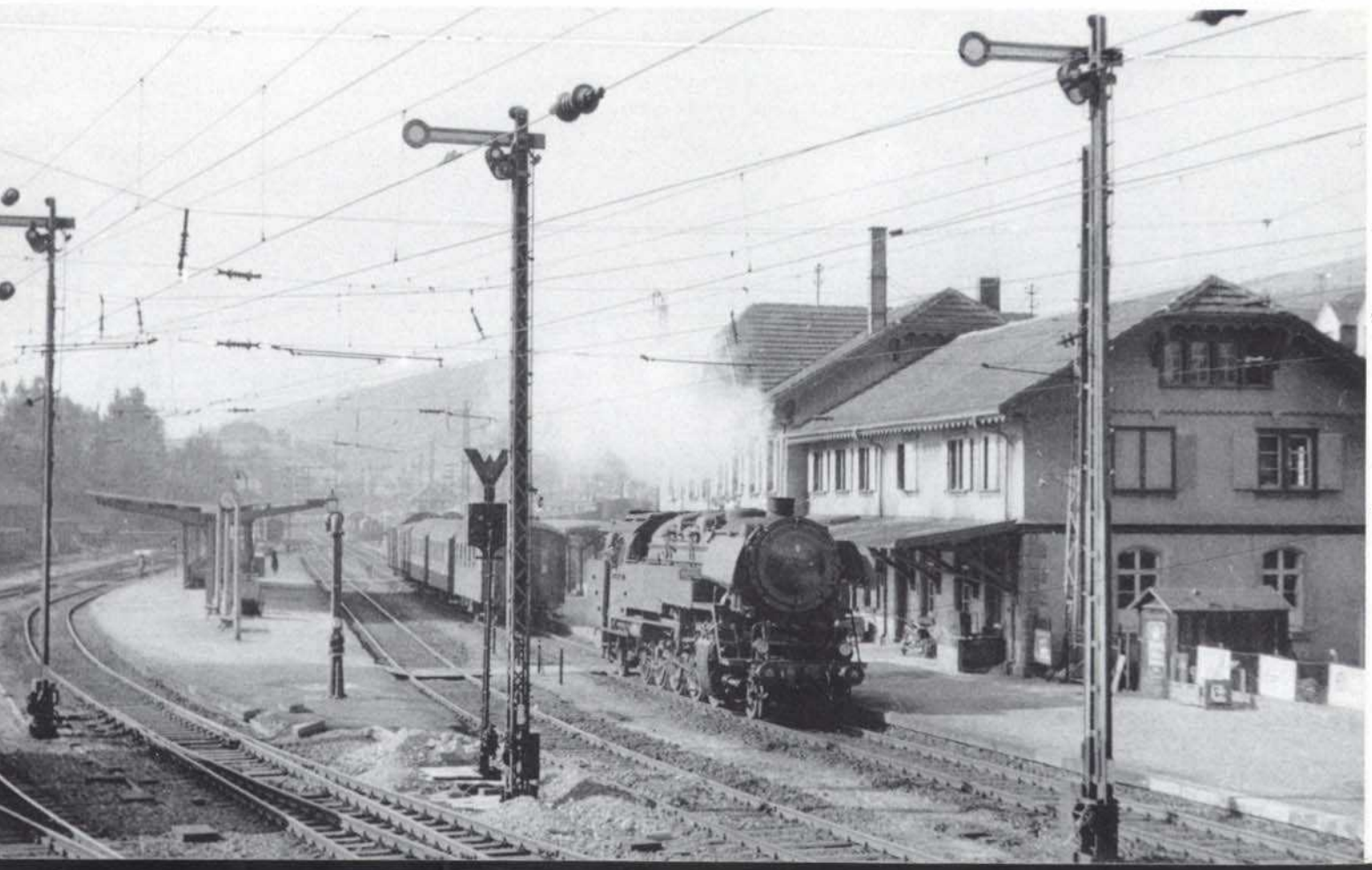






**Bild 11:** Aus den 50er Jahren stammt diese Aufnahme des Ravenna-Viaduktes der Höllentalbahn. Ein von einer Elektrolokomotive der Baureihe E 244 gezogener Eilzug wird von einer Lokomotive der Baureihe 85 nachgeschoben.  
**Foto: W. Pragher**

**Bild 12:** Die 85 006 ist soeben mit dem P 1573 in den Bahnhof Neustadt (Schwarzwald) eingelaufen und fährt nun zur Lokbehandlung in die kleine Bw-Außenstelle, die gegenüber des Empfangsgebäudes liegt.  
**Foto: U. Montfort**







**Bild 13:** Die 85 002 rollt am 17.09.1957 mit dem E 4614 auf dem Ravenna- Viadukt talwärts.

Foto: M. van Kampen

Hauptstrecke von Stuttgart nach Ulm unterbrochen. Auf der stark befahrenen „Geislinger Steige“ mußten immer wieder Dampflokomotiven einspringen, um den Verkehr aufrechterhalten zu können.

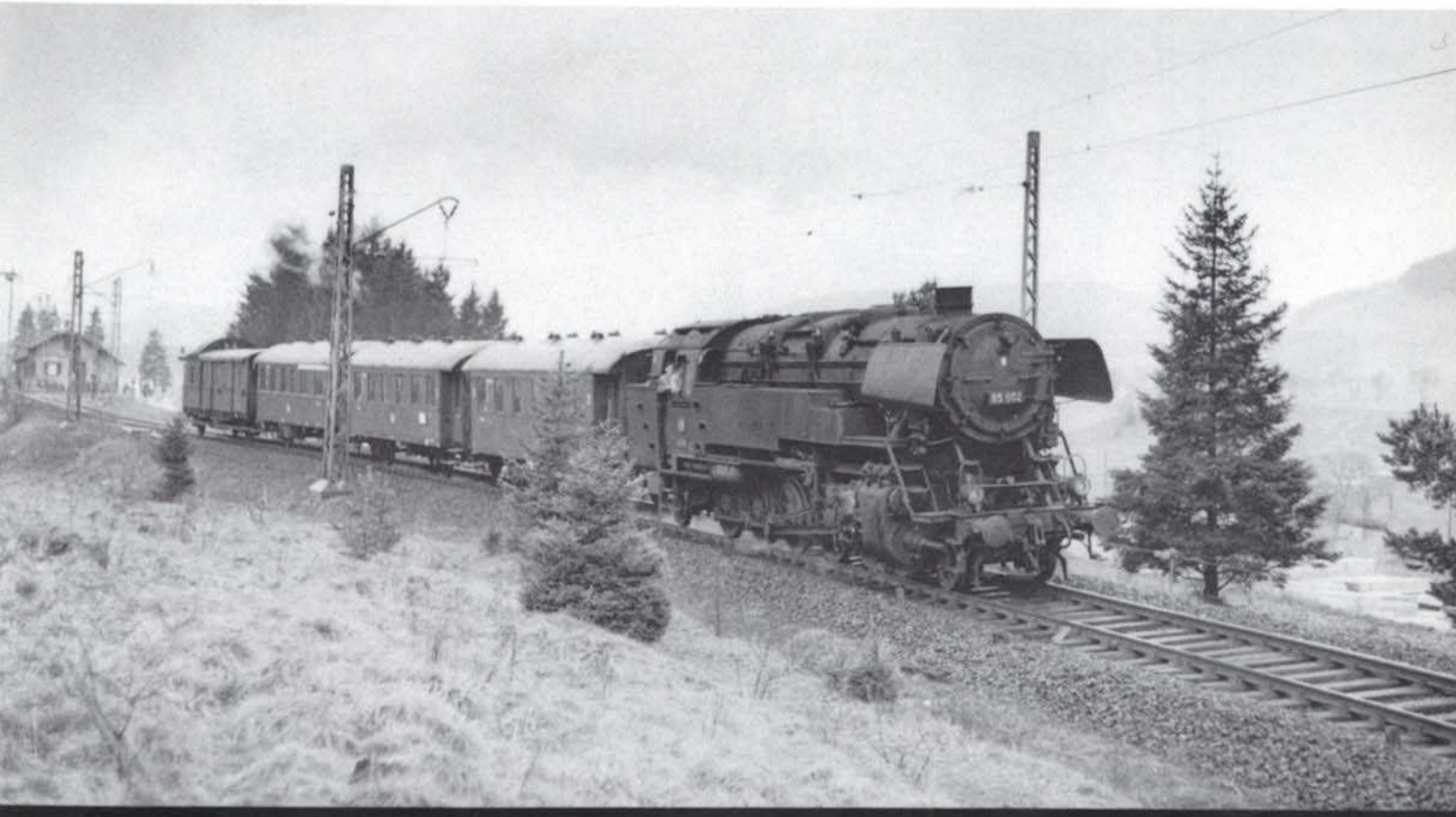
Bis auf die Lokomotive 85 004 überlebten alle anderen Fahrzeuge den Zweiten Weltkrieg.

Im Jahr 1946 wurden die Maschinen wiederum in Freiburg zusammengefaßt. Nach der Beseitigung aller Schäden fuhren die 85er wieder durch das Höllental. Zu Beginn der fünfziger Jahre veranlaßte die Deutsche Bundesbahn dann auch noch den Anbau von Windleitblechen der Bauart Witte.

Nach der Einstellung des 50-Hz-Versuchsbetriebes, und nach dem Anschluß der Höllentalbahn an das Regelstromnetz mit 15 kV und 16 2/3 Hz am 20. Mai 1960, wurden die Lokomotiven der Baureihe 85 nicht mehr benötigt. Da die DB auch anderenorts keine Einsatzmöglichkeit sah, wurde die Ausmusterung der

**Bild 14:** Diese Garnitur des P1557 mit den Einheits-Nebenbahnwagen der Gattung A und Bi 32/34, die die 85 002 am 11.05.1960 bei Hölzlebruck am Haken hat, war lange Zeit typisch für die Personenzüge auf der Höllentalbahn.

Foto: U. Montfort







**Bild 15:** Nach der Ausmusterung wartete die 85 008 zusammen mit zwei Schwesterlokomotiven und einer Lokomotive der Baureihe 92<sup>3-4</sup> (bad. X b) am 11.09.1960 auf ihre Verschrottung.  
Foto: M. van Kampen

Fahrzeuge verfügt. Ausgenommen von dieser Anordnung war lediglich die Lok 85 007. Diese Maschine wurde im Juni 1960 dem Bw Wuppertal-Vohwinkel zugewiesen und noch einige Monate im Schubdienst auf der Steilrampe Erkrath – Hochdahl eingesetzt. Nachdem auch diese Strecke vom Fahrdrat überspannt war, diente die 85 007 noch kurze Zeit als Heizlok in Wuppertal-Vohwinkel, bis sie am 29. Mai 1961 z-gestellt wurde. Danach gelangte die Maschine zum Bw Bestwig. Am 8.

Oktober 1961 war die Lokomotive in einem äußerlich recht guten Zustand bei einer Fahrzeugschau im Güterbahnhof von Hagen-Ekeseley zu sehen. Im Dezember desselben Jahres erfolgte die Ausmusterung und die Überführung nach Warburg in Westfalen. Nach einer gründlichen Restaurierung im AW Offenburg wurde die 85 007 am 6. Oktober 1966 als Denkmal vor der Staatlichen Ingenieurschule in Konstanz aufgestellt. Witterungseinflüsse sowie die Unvernunft und

Dummheit mancher Zeitgenossen, setzten der Lok im Laufe der Jahre arg zu. Die DB löste deshalb den Leihgabevertrag und ordnete 1979 die Überführung der Maschine in das Bw Freiburg an. Dort ist die Lokomotive jetzt, nach einer erneuten Aufarbeitung, sicher untergestellt. Spätestens im Jubiläumsjahr 1985 wird sie dann der Öffentlichkeit wieder präsentiert werden.

HO

**Bild 16:** 1966 wurde die 85 007 vor der Staatlichen Ingenieurschule in Konstanz als Denkmal aufgestellt. 1979 wurde sie zum Zwecke einer erneuten Aufarbeitung von Konstanz ins Bw Freiburg überführt. Im September letzten Jahres konnte diese Aufarbeitung abgeschlossen werden.  
Foto: S. Hohnloser

